



**Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet**  
i.remissvar@regeringskansliet.se

**Kopia till**  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Peter Larsson, särskild samordnare,  
peter.larsson@regeringskansliet.se

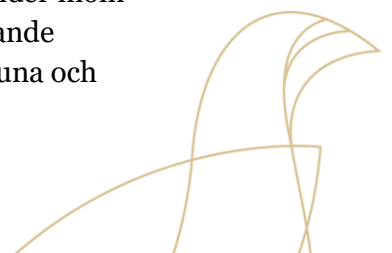
## Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, dnr I2021/02884

### Sammanfattning

I syfte att möjliggöra den gröna industriomställningen i norr har regeringen fattat många värdefulla beslut kopplad till fler olika samhällssektorer. En särskild samordnare är tillsatt för att säkerställa satsningarna, denna har redan genomfört mycket värdefulla insatser ur ett Kirunaperspektiv. Transportinfrastrukturen är en av de grundläggande samhällsfunktionerna som krävs för att realisera tillväxten i Kiruna och Malmfälten genom transport av gods men inte minst människor med kompetens liksom besökare. Redan i dag är underhållet eftersatt och kapaciteten underdimensionerad. Grunden i en grön omställning bör utgå från spårbundna transporter samt en utbyggd infrastruktur av laddstationer för fordonstrafik. Kommunen anser inte att den utvecklingen är tillräckligt offensiv i den nationella planen för att möta redan befintliga och kommande behov.

Kommunen ifrågasätter därför Trafikverkets ambitioner att möjliggöra de gröna industrisatsningarna i norr då planen inte omfattar dubbelspår på Malmbanan eller åtminstone förberedelse för dubbelspår. Ett dubbelspår måste vara den långsiktiga målsättningen.

Trafikverkets möjligheter att stärka transportinfrastrukturen till/från Kiruna och Malmfälten begränsas också då kvarstående åtgärder i nuvarande infrastrukturplan ska inrymmas i den nu föreslagna planen. Beslutet innebär att Trafikverkets utrymme för nysatsningar för att stärka industrisatsningarna i norr blir mycket begränsad och ur kommunens perspektiv möjliggör det inte att avgörande strukturella hinder inom transportsektorn kan åtgärdas i tillräcklig omfattning under den kommande planperioden. Det riskerar därmed att bli hämmande för tillväxten i Kiruna och Malmfälten.



### **Synpunkter på remissförfarandet**

Kiruna kommun anser att remisstiden för planförslaget varit för kort och att viktigt underlag har tillgängliggjorts sent under remisstiden. Trafikverkets samlade effektbedömning borde ha redovisats i samband med att planförslaget remitterades i stället för den 31 januari 2022, vilket är samtida med att kommunens remissvar måste vara färdigt för att möjliggöra kommunens egen politiska behandling innan remisstidens utgång den 28 februari 2022.

Förfarandet försvårar möjligheten för kommunen att hinna sätta sig in i effekterna av planförslaget och kommentera dessa i remissvaret. De kommunala beslutsprocesserna tar cirka en månad av remisstiden vilket regeringen och dess myndigheter bör beakta framöver så att remissvaren kan bidra till den nyanserade helhetsbild som borde vara målsättningen med remissförfarandet.

### **Transportinfrastrukturen ur ett Kiruna- och Malmfältsperspektiv, nuläge och framtid**

Under de senaste åren har stora investeringar lanserats inom Kiruna kommun såväl som på andra orter i Norr- och Västerbotten. Inom industrin förutspås en stor tillväxt, där produktionsvolymerna och arbetstillfällena kommer att öka, vilket kommer att medföra tillkommande behov för gods- och persontransporter. Samtidigt växer turismsektorn inom Kiruna kommun och rymdindustrin är på framfart.

Enligt kommunens bedömning att Kirunas befolkning på ca 23 000 kommunmedborgare väntas öka med ca 5 000-10 000 personer de närmste 10-15 åren. Samtidigt har Gällivare kommun som målsättning att deras befolkning ska öka med 15 % de närmaste 5 åren. Nuvarande och framtida invånare behöver goda förbindelser för personresor, samhällsservice och arbetspendling i och kring Malmfälten.

I dagsläget produceras malmprodukter inom ett flertal produktionsanläggningar i Kiruna och Gällivare kommuner. Produkterna exporteras från orterna via järnväg, till Narvik och Luleå på Malmbanan. Därtill nyttjar Kaunis Iron Malmbanan för sitt gods och tillståndsprocesser för fler gruvor pågår, exempelvis Viscariagruvan.

Den tyngre vägtrafiken inom kommunen går framförallt på väg E10, E45 samt väg 395. Väg E10 utgör en del av TEN-T och förbinder Europa med Narvik och Norska havet, ett stråk som sedan länge varit välanvänt för gods. De senaste tio åren har också godstrafiken utmed E45 (mellan Svappavaara-Karesuando inom kommunen) ökat, som en del i flödet mot nordligaste Norge.

Järnvägarna och vägarna som korsar Kiruna kommun utgör således viktiga delar i större transportsystem. Kommunen fungerar därmed både som ett transit- och produktionsområde. Sammantaget bedöms behovet av gods- och persontransporter öka inom och genom kommunen, potentiellt i högre takt än i landet i genomsnitt.

## **Principiella synpunkter på förslaget**

### Järnväg - Redundans och kapacitet måste säkerställas på hela Malmbanan

Kiruna kommun är besviken på att planförslaget inte innehåller en mer omfattande dubbelspårsutbyggnad på Malmbanan för att säkerställa både person- och godstrafik som är hållbara, tillförlitliga och effektiva. Kommunen anser att ett förslag om dubbelspår mellan Kiruna och Riksgränsen kan läggas redan nu med tanke på att det finns framtagna granskningshandlingar för järnvägsplaner för sträckorna Peuravaara – Krokvik, Krokvik – Rautas och Rensjön – Bergfors och val av lokalering mellan Kopparåsen – Vassijaure är också gjord.

Malmbanan är enkelspårig och sårbarheten vid störningar är mycket stor. Vid varje tågurspårning eller annat stopp blir det tydligt hur sårbar Malmbanan är, trafiken stoppas då oftast under flera dygn och varken person- eller godståg kan passera, nu senast i november 2021 då tågtrafiken stod stilla mellan Kiruna och Gällivare under 8 dygn. Persontrafiken ersätts i möjligaste mån med buss. Detta är inte hållbart vare sig för medborgare eller företag verksamma i kommunen.

Att enbart LKAB:s signalerar investeringar om ca 400 miljarder kronor och ca 2 000–3 000 nya arbetstillfällen i Malmfälten inom deras verksamheter de kommande 10-15 åren påkallar behov av att redan nu investera i en mer omfattande dubbelspårsutbyggnad. Kiruna kommun konstaterar att både gods- och persontrafiktransporterna kommer att öka till följd av denna satsning liksom tillväxt inom andra branscher såsom besöks- och rymdnäringen. Tillväxten i Malmfälten påkallar behov av åtgärder på en större del av Malmbanan än det planförslaget redovisar för att säkerställa ett kostnadseffektivt och hållbart godstransportflöde samt möjliggöra för ökad andel persontransporter både för arbetsresor och besökare till och inom regionen.

Kommunen noterar även att persontågtrafiken ofta flyttas över till buss eller helt ställs in vid kyligare vinterdagar, nuvarande vintersäsong är ett tydligt exempel. De inställda tågen motiveras av att de går genom väglöst land och inte kan trafikera sträckan på grund av risk för stillastående utan evakueringsmöjlighet. Även detta visar på problem med robusthet och redundans på Malmbanan, dessa problem måste hanteras för att möjliggöra effektiva, hållbara och pålitliga persontransporter.

Om det är ett problem att tågen blir stillastående på viss del av sträckan som har evakueringsproblematik bör dessa sträckor/punkter analyseras och åtgärder sättas in så att persontågen kan trafikera hela sträckan från Boden till Narvik, även vid de vinterförhållanden som vi betraktar som relativt vanligt förekommande i vårt arktiska klimat. Att ställa in tågtrafiken i höjd med Boden ska inte vara ett normalt förfarande idag eller på sikt. Malmbanan bör byggas ut så att även persontågen kan trafikera kalla vinterdagar.

Att ersätta persontåg med busstrafik innebär ofta en ökad restid på över 1 timme, från ca 3 timmar och 40 minuter till uppemot 4–5 timmar från Luleå till Kiruna. Trots den redan idag långa restiden sker en betydande arbetspendling mellan eller längst med

dessa orter men för de fall tågen ersätts av buss tex pga ett totalstopp på Malmbanan omöjliggörs/försvåras denna pendling ytterligare då restiden blir allt för lång.

För boende i Kiruna är det heller inte ovanlig med sjukhusbesök i antingen Gällivare eller Sunderby sjukhus. Denna grupp drabbas extra hårt då persontåg ställs in. I andra delar av Sverige är detta ett sjukbesök som skulle kunna vara avklarat på ca en timme. För människor bosatta i Kiruna innebär det oftast att en hel arbetsdag måste tas i anspråk och att i det läget inte kunna förlita sig på effektiva och hållbara transportmedel så som tåg förvårar och försämrar för denna grupp och attraktiviteten för Kiruna som samhälle.

#### Väg – säkerhet och laddinfrastruktur för fordon

Kommunen ser positivt på investeringar som leder till ökad säkerhet på väg såsom mittspårssepareringar till, från och inom kommunen.

Vårt arktiska klimat med vinterväglag stora delar av året ställer krav på hög trafiksäkerhet vid alla fordonstransporter. Under nuvarande förutsättningar går det förmodligen större andel persontransporter på väg vintertid då spårbundna persontransporterna ofta ställs in och ersätts med buss, i synnerhet vid extrem kyla. Detta utmanar besöksnäringen men inte minst ortsbefolkningen som behöver resa långa sträckor för att få nödvändig sjukvård, inklusive förlossningsvård på annan ort då Kiruna sjukhus inte är ett komplett sjukhus.

För att Kirunaborna och det lokala näringslivet ska kunna möta framtiden med likvärdiga förutsättningar som övriga delar av landet behöver transportinfrastrukturen kompletteras med en väl utbyggd infrastruktur för laddning av eldrivna fordon.

#### Flyg – ett kompletterande transportslag som bör bli fossilfritt

Flyget berörs i väldigt liten omfattning i planförslaget men kommunen vill trots detta poängtera vikten av fungerande flygförbindelser till/från Kiruna är ett viktigt transportslag för Kirunaborna och det lokala näringslivet. Långa avstånd och begränsad tillförlitlighet till spårbunden nattågstrafik bidrar ytterligare till behovet. För att möta de klimatpolitiska målen är dock en övergång till fossilfritt flygbränsle en viktig framtidsfråga ur ett lokalt samhällsperspektiv om vi vill erbjuda ett attraktivt samhälle.

### **Särskilda kommentarer på förslaget**

#### *Prioriteringar, sid 10, sista avsnittet*

För att skapa nödvändigt investeringsutrymme för den gröna industriomställningen i norr så bör Trafikverket och/eller regeringen överväga om pågående eller planerade projekt bör utgå för att de satsningar som verkligen genomförs i det fall förutsättningar

faktiskt förändrats under de långa planeringsprocesser som gäller för transportinfrastrukturen.

*Malmbanan, sid 13, 2:a stycket*

Satsningarna på Malmbanan bör också beakta behovet av hållbara, säkra och effektiva persontransporter som kan vara i drift under årets alla årstider, även det arktiska vinterklimat som råder i Kiruna och Malmfälten under stora delar av året.

*Malmbanan, sid 14, 3:e stycket*

De förväntade effekterna på förkortade restider för persontrafik längs Malmbanan bör redovisas för att förslaget och insatserna ska kunna värderas.

*Malmbanan, sid 14, 4:e stycket*

Regeringen bör tillskjuta medel för att säkerställa att de kapacitetsåtgärder som planeras på Malmbanan verkligen genomförs och inte lämna det till en fråga för ökade banavgifter och lånefinansiering.

*Pendling och resande, sid 16, 3:e stycket*

Kommunen ser bara marginella förbättringar för resande och pendling utifrån planförslaget och håller därför inte med om Trafikverkets påstående ”att förslaget bidrar till god tillgänglighet för medborgare och näringsliv i hela landet på flera sätt”. De sammanvägda effekterna på alla transportslag är dock svåra att sammanställa ur ett Kirunaperspektiv och när i tiden de kan komma att realiseras.

*Fossilfria transporter, sid 19, första stycket sista meningen*

Ur ett Kiruna- och Malmfältsperspektiv bör laddinfrastrukturen för fordon inkluderas i arbetet med den nationella planen för transportinfrastruktur om avsikten är att vi ska genomföra en grön industriomställning som är trovärdig ur ett medborgarperspektiv. En utbyggd väginfrastruktur utan en utbyggd laddinfrastruktur i Malmfälten och regionen saknar på sikt värde.

*Klimatmålen, sida 19 sista stycket, sista meningarna*

Att leda en satsning på dubbelspår på hela Malmbanan motiveras ytterligare ur ett Kiruna och Malmfälts-perspektiv utifrån Trafikverkets prognos att bensinpriset är fördubblat till prognosåret 2040 och att bilinnehavet minskar. Människors och näringslivets behov av rörlighet kommer att bestå och spårbundna transporter på Malmbanan är en avgörande förutsättning för Kiruna ska kunna vara ett fungerande samhälle i framtiden.

*Nationella stråk - Kiruna och Malmfälten i världen, sid 60, första stycket*

Kommunen vill uppmärksamma och understryka Trafikverkets bedömning att ”Betydande brister i utbud, kapacitet och restidernas tillförlitlighet finns på ovan nämnda delsträckor”, dvs sträckorna Stockholm-Sundsvall/Östersund-Umeå-Luleå/Kiruna. Genomförs inte kraftiga åtgärder som förbättrar kollektivtrafiken utifrån

ett helhetsperspektiv så kommer utväxlingen på den pågående gröna industriomställningen. Omställningen bärs av de människor som verkar i detta område och de behöver tillförlitlig kollektivtrafik för en fungerande vardag.

*Malmbanan, sid 86, 2:a punkten*

Kommunen värdesätter det fokus som Malmbanan trots allt får vad gäller prioritering under planperioden. Utifrån Kirunas och Malmfältens perspektiv är satsningarna avgörande för att möta näringslivets tillväxtplaner och behov av transport av både gods och människor med kompetens.

*Malmbanan, sid 87, 1:a stycket*

Upprutning och kapacitetsökningen på Malmbanan kan inte nog understrykas med tanke på den nulägesbeskrivning som Trafikverket redovisar. Att dra ut på nödvändiga åtgärder över hela den föreslagna planperioden och viss mån in i efterföljande planperiod efter år 2033 är inte försvarbart då nuvarande kapacitet på sträckan Gällivare Kiruna inte är tillräckligt dimensionerad för nuvarande godstrafik, än mindre för en kommande ökning. Samtidigt ska godstrafiken samsas med spårbundna persontransporter, en kombination som inte bedöms tillförlitlig ur kommunens perspektiv. Senaste årets urspårningar och inställda persontåg pga av kyla bekräftar detta.

*Malmbanan, sid 97, 2:a stycket*

Förväntade effekter av kapacitetsökningarna vad gäller gods och persontransporter bör redovisas tydligare. Kommunen ser positivt på de förstärkningar som kommer genomföras på Malmbanan under planperioden men den långsiktiga målsättningen behöver vara dubbelspår på hela Malmbanan för att säkerställa hållbara, effektiva och tillförlitliga transporter i och kring Kiruna och Malmfälten för att möta den gröna industriutställningen i norr i rätt tid.

*Malmbanan, sid 92, avsnitt 4*

Kommunen ser värdesätter av att robusthet längs Malmbanan prioriteras.

*Malmbanan, sid 107, 1:a stycket*

Dubbelspår på Malmbanan bör förberedas under planperioden för att verkligen möta industrisatsningarna i norr och särskilt i Kiruna och Malmfälten. Det är kommunens bedömning att de satsningar som ligger i planförslaget och som berör Malmbanan i syfte att stärka industrisatsningarna i norr ligger för sent i tiden och är för begränsade.

*Malmbanan, sid 107, sista stycket och sid 108, 2:a och 3:e punkten samt 1:a stycket*

Kommunen bedömer att genomförandetakten riskerar att dra ut på tiden med tanke på att endast 53% av totalkostnaderna av åtgärderna planerade i Norrbotten är finansierade och därmed riskerar att begränsa tillväxten i Kiruna och Malmfälten. Regeringen bör därför ompröva sitt beslut där ej genomförda åtgärder från

planperioden 2018- 2029 ska inrymmas i budgeten för kommande planperiod och istället tillskjuta medel för utestående åtgärder för nuvarande planen.

*Kiruna ny järnvägsstation saknar finansiering, sid 108 4:e stycket*

Det är positivt att Kirunas nya järnvägsstation återfinns som ett namngivet objekt i planförslaget. Kiruna kommun ställer sig dock frågande till att objektet verkar sakna finansiering. Kostnaderna är enligt planförslaget beräknade till 1 371 miljoner kronor, i planförslaget anges att objektet kräver full medfinansiering av extern part/externa parter. Det framgår inte vem/vilka dessa externa parter är.

Behovet av en ny centrumnära järnvägsstation är föranlett av den samhällsomvandling som malmbyrningen orsakar och Kiruna kommun vill vara tydliga med att finansieringen av den nya järnvägsstationen inte är ett kommunalt åtagande. Placeringen av den nya, centrumnära järnvägsstationen är klar och Kiruna kommun förutsätter att finansieringen löses i god tid så att byggandet av den nya järnvägsstationen kan ske skyndsamt då samhällsomvandlingen pågår med full kraft. Kiruna kommun räknar med att järnvägsplanen kan fastställas och anläggandet kan påbörjas senast år 2023/2024.

*Malmbanan, sid 116, tabell 16*

Det är inte rimligt ca 40 % av satsningarna på kapacitetsökningarna på Malmbanan ska ske först efter år 2033. För Malmfälten innebär det inte en reell satsning för att möta industriomställningen i norr med nödvändig infrastruktur för gods och människor som bär kompetens.

*Malmbanan, sid 212-2022, sista och första stycket*

Den storsatsning som Trafikverket föreslår på järnvägen mellan Luleå och Riksgränsen för att säkerställa näringslivssatsningarna är nödvändig för Kiruna och Malmfälten och regeringen och Trafikverket behöver försäkra sig om att åtgärderna förverkligas, särskilt då de föreslås vara låne- och intäktsfinansierade

*Malmbanan, sid 135, figur 32 samt stycke 1 och 2*

Beskrivningen av förbättrade restider bör redovisas i förhållande till nuvarande restider för att kommunen ska kunna bedöma effekten av åtgärderna i sin helhet. Av redovisningen framgår inte att restiden inom länet eller i Malmfälten reduceras nämnvärt genom satsningarna. Däremot kanske restiden till/från Stockholm minskas genom planförslagens åtgärder.

Ur ett Kiruna-perspektiv är restiderna för spårbundna persontransporter mycket betydelsefulla på flera plan men tillförlitligheten till transportererna är minst lika viktig. För att öka möjligheten till förstorad arbetsmarknad med möjlighet till daglig arbetspendling och ett gott liv med tillgång till nödvändig sjukvård som inte finns på orten krävs korta restider inom Malmfälten och länet. Restiden till/från Stockholm med spårbunden nattågstrafik är mycket värdefull för Kirunabor som vill resa hållbart till släkt och vänner, besöksnäringens gäster och näringslivets affärsrelationer.

*Malmbanan, sid 149, 1:a stycket, tabell 25*

Uppstart av dubbelspår på hela Malmbanan bör finnas med som en namngiven investering under planperioden. Granskningshandlingar för järnvägsplaner som för dubbelspår på stora delar av sträckan Kiruna-Riksgränsen är dessutom redan framtagna och Norge möter upp satsningen från sin sida. Genomförande av dubbelspår på denna sträcka skulle vara ett viktigt första steg och öppna upp för ökade kommunikationer mot Norge i avvaktan på att resterande delar av Malmbanan får dubbelspår.

*Beslut om detta yttrande är fattat av kommunstyrelsen 2021-02-14.*

Gunnar Selberg (C)  
Kommunstyrelsens ordförande

Johan Bergstad  
Kommundirektör