

Till: Infrastrukturminister Tomas Eneroth

Energi- och digitaliseringsminister Anders Ygeman

Infrastrukturdepartementet

Från: Företagarna Gällivare

c/o Nordpolymer AB

Box 840

982 28 Gällivare

Remissvar inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037.

Bakgrund

Gällivare och Malmfälten står inför en investeringsperiod med mycket stora investeringar. För att dessa skall kunna komma till stånd krävs en fullgod transportinfrastruktur även i Övre Norrlands Inland. För att alla investeringar skall kunna genomföras krävs att Malmfälten med Gällivare, Kiruna, Jokkmokk och Pajala får en infrastruktur som är modern.

Trafikverket är en viktig samhällsaktör för att upprätthålla bland annat möjligheterna till arbetspendling, besöksnäring och import/export. Trafikverket behöver som samhällsaktör därför ta ett tydligt ansvar för att trafiken fungerar även i denna pendlingsregion.

Pendlingsregion i Malmfälten

Företagarna i Malmfälten har sedan många år arbetat för en samlad pendlingsregion i området, tyvärr krävs ett överordnat statligt ansvar för att detta skall komma till stånd. Kommunerna i området har för begränsade visioner och kompetens för att arbeta med frågan. Vi har ett färdigbearbetat programförslag för att skapa en pendlingsregion i Malmfälten, denna bifogas som Bilaga 1 till denna skrivelse.

Infrastruktur för utveckling av besöksnäring

Malmfältskommunerna har stort behov av flygplatser för direkt åtkomst från Europa och övriga världen. Dessa flygplatser är nödvändiga för besöksnäringen och måste garanteras medel för fortsatt drift. Lika nödvändiga för besöksnäringen är nattåg till Narvik från Mälardalen och Göteborg. Satsas det i framtiden på höghastighetsbanor upp efter Norrlandskusten skall dessa även fortsätta upp till Malmfälten och/eller samordnas med direkttrafik till Malmfälten.

Idag saknas Nattåg till/från Finland trots att det är en mycket enkel åtgärd att införliva den i den existerande trafiken på Övre Norrland. Detta skulle göra Malmfältsregionen och Norrbotten åtkomlig från Norra Finland för turister. Här behövs samarbete på nationell nivå med Finland. Detta kan utgöra ett bra komplement till Nattågen till/från södra Sverige. Infrastrukturen vid riksgränserna och gränsterminalerna måste finnas på plats och vara kostnadseffektiva och väl fungerande.

Malmbanan och Ofotenbanan

Sveriges välstånd bygger till delar på gruvnäringen i norr, det är, har varit och kommer att vara en viktig utvecklingsmotor för svensk industri. Nu blir denna roll ännu viktigare med satsningen som sker på fossilfri stålframställning. Denna näring är beroende av den isfria hamnen i Narvik. Det innebär i sin tur att Sverige blir beroende av Ofotenbanan med 42 km järnväg på norsk sida. Tillika är Malmbanan Norges ”inrikes” järnväg för tågtransporter mellan Narvik och Oslo via Svenska järnvägsnätet. Denna Norska kommunikationsled är beroende av 1900 km svensk järnväg då transportererna sker genom Sverige eftersom järnväg genom hela Norge saknas.

Malm-Ofotenbanan behöver utökas i sin kapacitet gällande antal tåg för att inte bromsa näringslivets utveckling. Kapaciteten bör utökas med mötesstationer, längre mötessträckor och senare utbyggt dubbelspår. Då båda länderna är beroende av Malm-Ofotenbanan bör Sverige uppvakta Norge för att söka gemensamma lösningar och finansieringar för åtgärderna, Norges behov och intresse ska inte underskattas. I detta sammanhang är även kopplingen till Inlandsbana självklar, den kan med fördel användas som en ”inrikes” Norsk järnväg genom Sverige. Narvik är vidare Finlands billigaste, snabbaste och miljövänligaste sätt att få tillgång till en isfri hamn mot Atlanten och ett alternativ till en egen finsk ishavsbanan. Finland bör därför färdigställa elektrifieringen av järnvägen mellan Kemi och Haparanda. I samband detta behöver Trafikverket göra anpassningar och mindre ombyggnationer på de finska spåren i Haparanda och snarast frigöra finansiering för detta. Malmbanan och Narvik kan dessutom få en roll i en Öst-Västlig korridor via Ryssland till Kina som diskuterats i många år.

Inlandsbanan

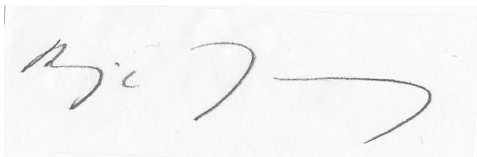
Klimatsmarta transporter av gods och människor ska kunna erbjudas och utföras över hela landet. Att idag i maximera nyttjandet av det utbyggda järnvägsnätet som redan finns i hela landet är en självklarhet. De flaskhalsar och brister i stråk som behöver åtgärdas och byggas ut för att maximera utnyttjandet måste byggas omgående. Det innebär att Inlandsbanan måste upprustas till fullgod standard omgående. Den kan då bli en viktig länk för t.ex. godstransporter och fisktransporter till/från Nordnorge. Den kan även bli en framtida länk för turisttåg-sovvagnstrafik till övre Norrland.

El-och energiinfrastruktur för vägtransportssystemet

För den framtida omställningen av transportsystemet på väg kommer det att krävas en laddinfrastruktur. Denna laddinfrastruktur bör standardiseras och handhas av Trafikverket. Denna infrastruktur kan sedan ha olika operatörer som levererar energi och tjänster kopplade till energileveransen. Byggs inte laddinfrastrukturen utifrån ett

samhällsintresse finns annars risken att glesbygden och periferin för sämre förutsättningar för omställning till hållbara transporter.

Gällivare 2021-01-28



Börje Johansson

Ordförande Företagarna Gällivare

Företagarnas förslag till utbyggnad av infrastruktur i Malmfälten

Vår vision

Vår vision är en gemensam pendlingsregion som växer och attraherar genom de investeringar som sker i Malmfälten med kringkommuner.

- Malmfälten med kringkommuner är en gemensam Malmfältsregion och fortsatt den ledande tillväxtregionen i norra Sverige.
- Malmfälten med kringkommuner har en befolkning på över 80 000 invånare.
- Malmfälten har moderna pendeltåg Kiruna-Gällivare-Jokkmokk-Pajala.
- Flygplatsen i Kiruna nås via en pendeltågsstation vid flygfältet.
- Sjukhuset i Gällivare nås via en pendeltågsstation.
- Restiden mellan Kiruna och Gällivare är under 40 minuter.
- Malmbanan har dubbelspår i hela sin längd och Inlandsbanan är elektrifierad till Jokkmokk och upprustad i hela sin längd till modern standard.
- E10 är en 2+1 väg från Leipojärvi söder om Gällivare till Kiruna.
- E 45 och väg 395 har 2+1 standard från Svappavaara till Pajala.
- Exportmöjligheterna för företagen i regionen ökar i allmänhet och i öst-västlig riktning i synnerhet.

En gemensam pendlingsregion skapas i Malmfälten med kringkommuner. Familjer som flyttar in kan välja att bosätta sig i någon av orterna och pendling är möjlig till de andra orterna. Detta underlättar inflyttning och nyttjande av bostäder i byarna mellan tätortskärnorna, fler bostäder blir tillgängliga och underlaget för lokal service ökar. Hemmamarknaden i Malmfälten utökas till över 80 000 invånare. Flyget blir enklare att nå, turismen gynnas. Sjukvården blir lättare att nå för alla. Minskat antal trafikolyckor i regionen.

Bakgrund och nuläge

Malmfältskommunerna Kiruna och Gällivare har under de senaste 30 åren förlorat mellan 20-25 % av sina invånare. Kranskommunerna Jokkmokk och Pajala har förlorat än mer, ca.28 % av invånarna. Dessa fyra kommuner hade tillsammans 1982, 68602 invånare, idag finns 52644 invånare i dessa kommuner (källa SCB).

Denna trend kan nu vändas om strukturer finns för tillväxt. Fyra av fem jobb skapas i de små företagen. De små företagen i de aktuella kommunerna har idag högst tillväxt i landet. En av de viktigaste förutsättningarna för fortsatt tillväxt är att det finns en bra infrastruktur. I Malmfälten med kringkommuner Pajala och Jokkmokk pågår eller planeras omfattande investeringar. Enligt statistik från Norrbottens Handelskammare uppgår investeringarna i Malmfälten till över 200 mdr SEK fram till 2020.

Dessa investeringar kräver inflyttning, inpendling och pendling mellan orterna i Malmfälten. Det finns i samband med tillväxten ett behov av att underlätta vid rekrytering av personal till regionen genom en gemensam arbetsmarknad. Infrastrukturen är idag överbelastad med vanligt förekommande olyckor på E10 mellan Gällivare och Kiruna. Malmbanan som är enkelspårig är även denna hårt belastad och därmed sårbar.



Region Malmfälten

En förbättrad gemensam infrastruktur skulle även underlätta samordning av resurser så som sjukvård, skolor och flygtrafik. I Malmfälten finns idag en statlig flygplats i Kiruna och kommunala flygplatser i Gällivare och Pajala, det finns ett länsdelssjukhus i Gällivare och ett sjukhus i Kiruna. Gemensam gymnasieskola finns i kommunerna och bättre infrastruktur skulle öka tillgängligheten till utbildningarna.

Det har under den senaste tiden diskuterats om framtiden för flygtrafiken till Gällivare och Kiruna. Båda orterna kan vara hotade p.g.a. förändrad trafikvolym. Sjuk- och hälsovården kan även den vara hotad genom fortsatt invånarminskning och förändring av sjukvårdsformerna.

En gemensam pendlingsregion i Malmfälten med kringkommuner skulle skapa en lättillgänglig hemmamarknad på drygt 50 000 invånare. Erfarenhet från andra regioner som t.ex. Öresundsregionen visar att skapandet av gemensamma pendlingsregioner skapar utveckling och tillväxt.

Företagarna

Eilert Isaksson
Kiruna

Mikael Lundman
Gällivare