



Nulägesanalys

BILAGA TILL TRAFIKSTRATEGI FÖR GÄLLIVARE KOMMUN



Gällivare
kommun



**Gällivare
kommun**

Dokumentnamn: Nulägesanalys Bilaga till Trafikstrategi för Gällivare kommun	
Dokumenttyp: <i>Hållbarhetsplan</i>	Diarienummer: <i>KS/2024-00858</i>
Beslutad av: <i>Kommunfullmäktige</i>	Framtagen av: <i>Samhällsbyggnads- och teknikförvaltningen, Stöd- och utvecklingsförvaltningen</i>
Beslutad: <i>KF 2025-06-16 §108</i>	Giltighetstid: <i>Tillsvidare</i>

Projektgrupp: Niklas Nyberg (projektledare), Sanna Johansson, Josefine Rynbäck och Lotta Silfver

Konsult: Tyréns Sverige AB

Omslagsbild:

Daniel Olausson/Follow The Light

Fotografier:

Sida 2 - Wesley Overklift

Sida 5 - Daniel Olausson/Follow The Light

Sida 7 - Magnus Winbjörk

Sida 9, 10, 13 - Kent Wingsund

Illustrationer och layout:

Tyréns Sverige AB om inte annat anges.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

01. NULÄGESANALYS.....1

DIGITAL TILLGÄNGLIGHET

RUMSLIG NÄRHET

FYSISK MOBILITET

DRIFT OCH UNDERHÅLL

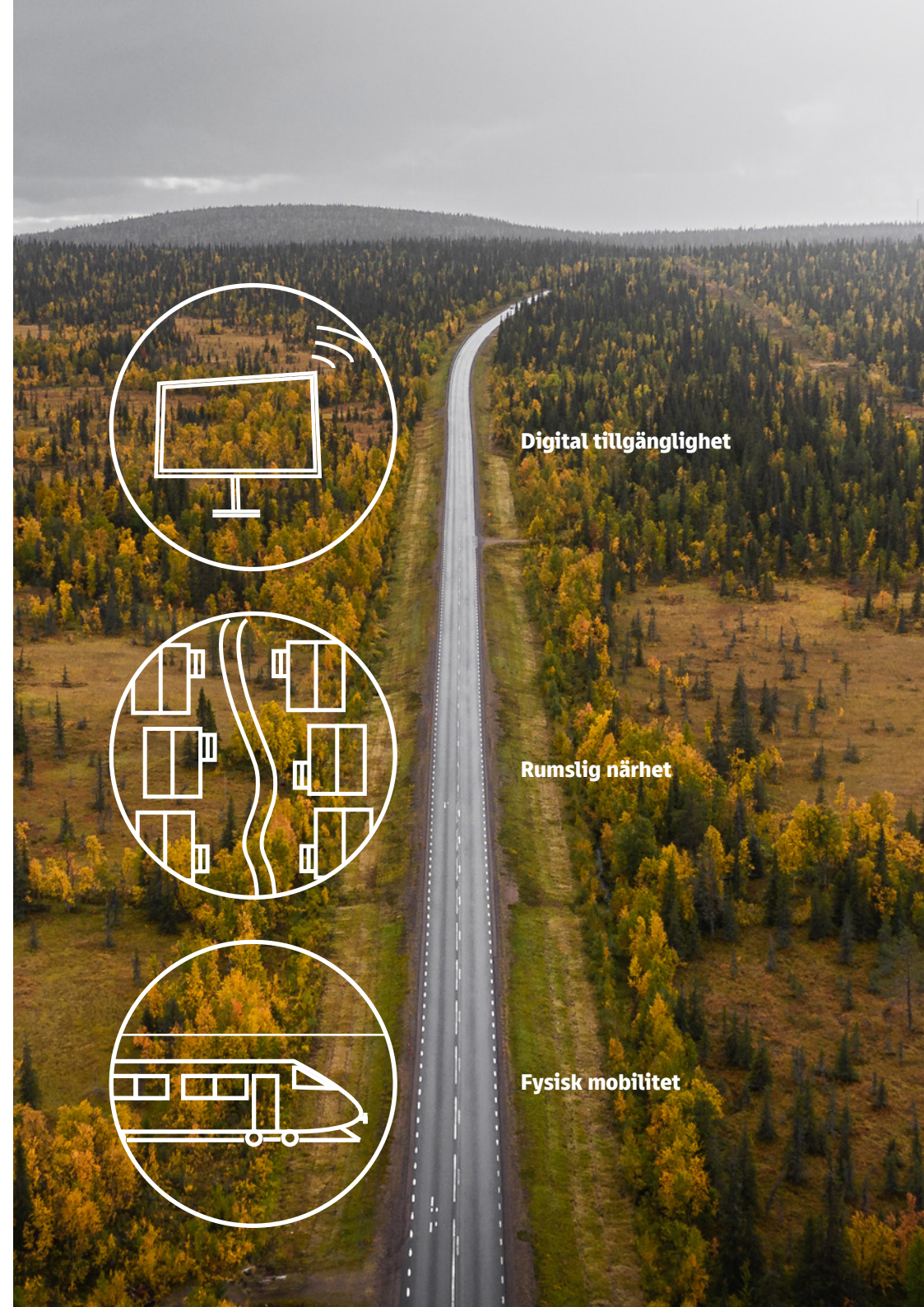
SAMMANFATTNING AV NULÄGESANALYS

01.

NULÄGESANALYS

Som grund för beslut om de strategiska inriktningarna i ny trafikstrategi för Gällivare kommun är det viktigt att ha god kännedom om hur nuläget ser ut när det kommer till tillgänglighet i kommunen och att veta vilka som är de största bristerna som behöver hanteras.

I detta avsnitt analyseras därmed nuläge och brister för tillgängligheten i form av digital tillgänglighet, rumslig närhet och fysisk mobilitet.



Digital tillgänglighet

Rumslig närhet

Fysisk mobilitet



DIGITAL TILLGÄNGLIGHET

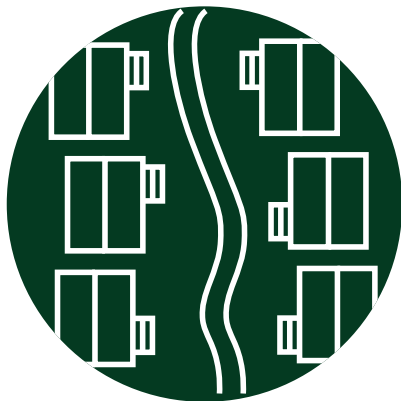
Digitaliseringen ger nya möjligheter att till exempel ta del av tjänster, service och utföra arbete utan att det genererar ett behov av att resa. En väl utbyggd internetinfrastruktur möjliggör för fler tjänster att ske digitalt. Exempelvis kan möjligheten till distansarbete och digitala möten göra att arbetspendling och tjänsteresor kan ske i mindre utsträckning. Vissa digitala tjänster kan även öka servicen i glesbygden på ett sätt som samtidigt genererar färre resor. Möjligheten till e-handel som också vuxit sig starkare i takt med den ökande digitaliseringen kan innebära att inköpsresor behöver göras mer sällan men det kan å andra sidan innebära ett ökat antal godstransporter med mindre fordon för leverans och hämtning av paket.

Bredbandstäckningen är relativt god i Gällivare kommun även om den ligger under rikssnittet. 80 % av hushållen i kommunen har tillgång till fiber, att jämföra med 84 % i riket som helhet³. Den faktiska tillgången och den upplevda tillgången återspeglas relativt väl, där 80,5 % av tillfrågade i SCB:s medborgarundersökning⁴

uppger att internetuppkopplingen till stor del eller helt och hållet täcker hushållets behov.

Möjligheten till distansarbete och digitala möten finns inte för alla yrken. För de yrken som har denna möjlighet kommer riktlinjerna se olika ut mellan olika arbetsgivare. Gällivare kommuns största arbetsgivare är kommunen själv vars policy innebär att det finns möjlighet till distansarbete men att minst 51 % av arbetstiden ska utföras från arbetsplatsen⁵. Det är oklart vilken policy övriga stora arbetsgivare i kommunen har men utvecklingen generellt i landet efter pandemin har gått mot att tillåta en viss del hemarbete inom yrken där detta är möjligt.

För att möjliggöra tillgänglighet via e-handel krävs en plats att hämta brev/paket. I Gällivare kommun uppger 83,7 % av de svarande att utbudet av ställen att hämta paket på inom rimligt avstånd från sin bostad var ganska eller mycket bra⁶. Paketombud finns för närvarande i bland annat Gällivare tätort, Hakkas, Ullatti och Skaulo, Nilivaara och Nattavaara.



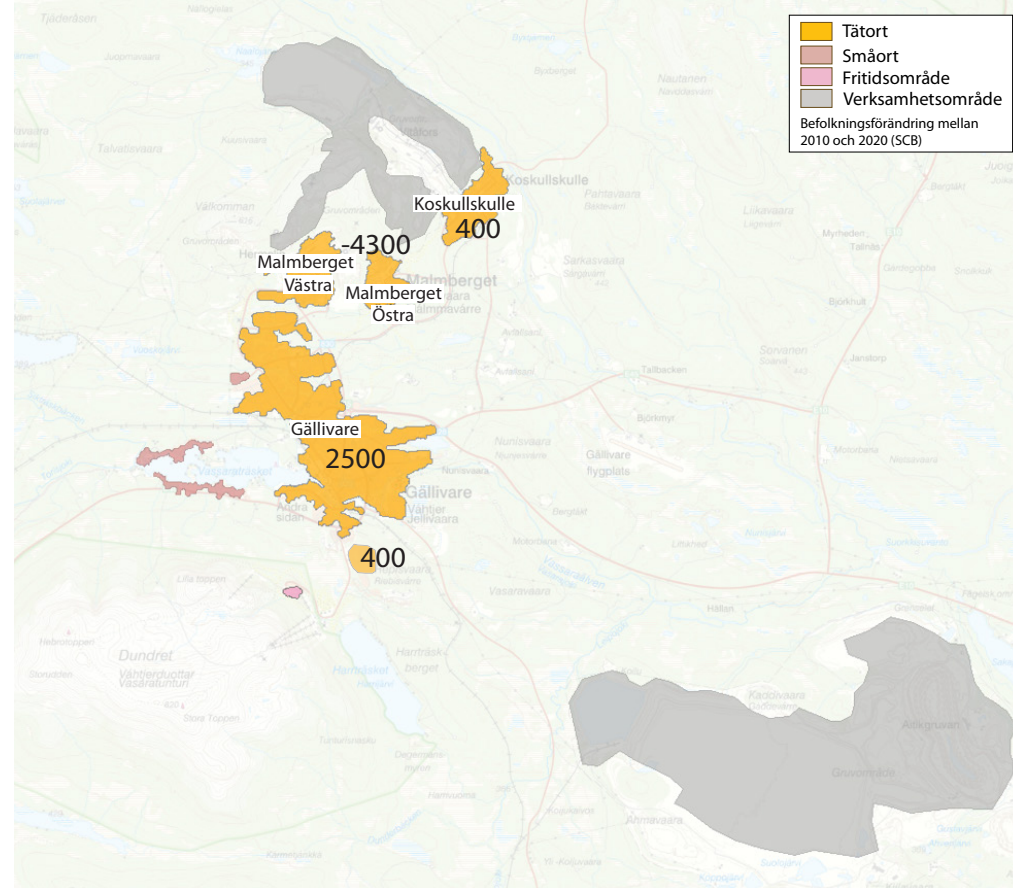
RUMSLIG NÄRHET

Den rumsliga närheten handlar om hur långt det är till det utbud som man önskar nå. Kommunens samhällsplanering påverkar lokalisering av boende och målpunkter som arbete, service och fritidsaktiviteter vilket i sin tur påverkar hur människor väljer att ta sig fram mellan dessa. Generellt sett så används bil i högre utsträckning på långa sträckor medan kortare avstånd gör det lättare att ta sig fram till fots eller med cykel.

I Gällivare kommun är befolkningen i stor utsträckning koncentrerad till kommunens tätorter⁷, där 82% av kommunens invånare är bosatta. 63% av kommuninvånarna är bosatta i Gällivare tätort och i tätortsområdet kring Gällivare⁸ bor sammanlagt 79% av kommunens invånare. Samhällsomvandlingen påvisar en förändring i tätortsområdets struktur. I kommunens fördjupade översiktsplan (2014) redovisas en önskvärd utbyggnadsstrategi söderut, från de centrala delarna av Gällivare, mot Vassara och Repisvaara. Samhällsomvandlingen bedöms ha tagit kortare tid än vad som inledningsvis var väntat.

⁷ Enligt SCB betyder tätort en sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare.

⁸ Tätortsområdet innefattar i detta fall Gällivare, Koskullskulle, Malmberget östra, Malmberget västra och Repisvaara.



Figur 3 Tätortsområdet Gällivare-Malmberget-Koskullskulle med befolkningsförändring mellan år 2010-2020 presenterat i siffror. Befolkningsminskning i Malmberget och samhällsomvandlingen i stort har bidragit till en förändrad befolkningsstruktur, där främst Gällivare tätort har haft den största tillväxten i befolkning.

I tätortsområdet pågår en samhällsomvandling där delar av Malmberget har avvecklats till följd av gruvans expansion och ny bostadsbebyggelse i stället förlagts i huvudsak till centrala delarna av Gällivare, Repisvaara och Koskullskulle. Planeringen för detta framgår av kommunens fördjupade översiktsplan för Gällivare, Malmberget och Koskullskulle från 2014. Det här innebär en förskjutning av tyngdpunkt för boende i tätortsområdet söderut medan vissa målpunkter, inte minst i form av arbetsplatser, fortsatt återfinns i den norra delen av tätortsområdet.



Med etableringen av HYBRIT i Vitåfors tillkommer ytterligare en stor arbetsplats i den norra delen av tätortsområdet. Ökade avstånd mellan boende och arbetsplats kan komma att påverka valet av färdmedel.

De största arbetsgivarna är koncentrerade i och omkring Gällivare tätort med Gällivare Kommun som största arbetsgivare följt av LKAB, Boliden och Region Norrbotten.

En klar majoritet (94%) av kommuninvånarna har sin arbetsplats inom kommungränsen. Enbart 526 personer pendlar ut till andra kommuner i Norrbotten (främst till Kiruna och Luleå) medan 881 personer pendlar in till kommunen för arbete. Dessa siffror gäller dock stadigvarande arbetsställe och täcker inte in de som pendlar till och från kommunen för tillfälliga arbeten.

Sammantaget kan det konstateras att även om Gällivare är en stor kommun till ytan så är en stor del av befolkningen och de flesta arbetsplatserna koncentrerade till en mindre del av kommunen centrerat kring Gällivare tätort. I tätortsområdet finns även en stor del av övriga målpunkter koncentrerade (samhällsservice,

kommersiell service och fritidsaktiviteter). Även denna typ av målpunkter kommer att förskjutas söderut inom tätortsområdet i takt med samhällsomvandlingen.

Cirka 3,5 km söder om Gällivare ligger Dundret som erbjuder skidåkning, cykling, boende, mat och övriga aktiviteter och event. Dundret utgör en viktig målpunkt för turism, friluftsliv och rekreation. Det pågår ett arbete med att ta fram en ny detaljplan för Dundret som ska möjliggöra för 5 000 gäster och aktiviteter året om.

Restauranger, sjukvård och apotek och övrig handel är mestadels centrerade omkring Gällivare tätort. Centrala delarna av Gällivare är en naturlig målpunkt för handel och sociala mötesplatser. Malmhedens handelsområde är en viktig målpunkt och fungerar som externhandelsområde med inriktning på både dagligvaruhandel och sällanköpshandel.

Gällivare resecentrum i centrala delarna av Gällivare är en viktig målpunkt för interregionala resor med tåg och Lapland Airport ca 5 km öster om Gällivare tätort är en viktig målpunkt för resor med flyg till och från framför allt Stockholm.



FYSISK MOBILITET

Den fysiska mobiliteten kan definieras som hur människor väljer att ta sig fram mellan målpunkterna i kommunen. Hur ofta de reser, mellan vilka destinationer och med vilket färdmedel beror på ett flertal olika faktorer. Förutom digitalisering och markanvändning som beskrivits ovan så påverkas det även av hur utbudet och tillgången till olika färdmedel ser ut i kommunen. Här blir det viktigt att analysera vilka möjligheter som finns att ta sig fram med gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

Det finns en brist på statistiska data kopplat till fysisk mobilitet, resvanor och hur medborgare rör sig inom Gällivare eftersom varken resvaneundersökningar eller trafikmätningar utförs regelbundet. För att beskriva utgångspunkten och ett nuläge har SCB:s medborgarundersökning (2023) använts. En enkätundersökning har också genomförts under hösten 2023 på Gällivare kommuns hemsida som en del av underlaget till medborgarnas resvanor.

Resvanor

Invånarna i Gällivare kommun använder bilen för sina vardagliga resor i större utsträckning än såväl rikssnittet som genomsnittet i Norrbotten enligt SCB:s medborgarundersökning (2023). I Gällivare kommun svarar 75,7 % av de tillfrågade att de oftast åker bil, mc eller moped för sina vardagliga resor. I riket som helhet är motsvarande siffra 58,9 % och i Norrbotten 71,4 %. Enbart 4,7 % anger att de brukar använda kollektivtrafik för sina vardagliga resor, att jämföra med rikssnittet på 30,4 % och genomsnittet i Norrbotten på 14,9 %. Andelen som i vardagen använder sig av gång och cykel ligger närmare, om än något lägre än, genomsnittet för riket och Norrbotten⁹.

I undersökningar av resvanor kan ärende för resan vara en viktig parameter då det ger en indikation på resmönster för olika typer av aktiviteter. I Gällivare kommun utgjorde arbets-, tjänste- och skolresor ca 45 % av resorna medan fritidsresor och service/inköp utgjorde ungefär en fjärdedel vardera¹⁰.

Då det inte tidigare är gjort någon fullständig resvaneundersökning, som hade behövts som underlag i denna bristanalys, genomfördes under september månad 2023 en enklare resvaneundersökning i Gällivare kommun i form av en enkät på kommunens hemsida. Undersökningen, som inte kan ses som ett statistiskt säkerställt underlag hade 186 svarande varav 155 personer angav att de bor i Gällivare/Malmberget, 15 i Koskullskulle, 13 på landsbygden och 3 utanför Gällivare kommun.

I och med att resvaneundersökningen genomfördes i form av en enkät på kommunens hemsida med frivilligt deltagande så ska resultatet inte ses som ett statistiskt genomsnitt för kommunens invånare avseende till exempel bilinnehav och resvanor utan kan endast ses som ett genomsnitt för de som valt att svara på enkäten. Den huvudsakliga nyttan av resvaneundersökningen är i stället att kunna fånga upp kommuninvånarnas motiv till val av färdmedel vid olika typer av resor.

⁹ SCB:s medborgarundersökning 2023 Gällivare kommun.

¹⁰ Trafikanalys. 2023. Resvanor i Sverige 2022.

Enkäten visar på ett högt bilinnehav och bilanvändande bland de svarande där 174 av 186 (94 %) har tillgång till och nyttjar bil för resor. 125 personer (67 %) har tillgång till och nyttjar någon form av cykel och endast 14 personer (8 %) har busskort för lokaltrafiken eller länstrafiken.

Det framkommer även att bil är det vanligaste färdssättet för alla typer av resor. För resor till och från arbetet samt i tjänsten anger över 50 % av de svarande att bil är deras vanligaste färdssätt under barmarkssäsong. För andra typer av resor som till exempel för att hämta/lämna barn vid fritids/skola/förskola och resor till och från fritidsaktiviteter och inköp anger över 70 % bil som det vanligaste färdssättet under barmarkssäsong. Under vintersäsongen ökar bilanvändandet ytterligare. För denna period anger över 60 % av de svarande att arbetsresorna vanligtvis sker med bil och för övriga typer av resor är bil det vanligaste färdssättet för 80-90 % av de svarande.

Det höga bilanvändandet kan inte endast förklaras av långa avstånd då 49 % av de svarande uppger att de har mindre än tre kilometer till jobbet och endast 25 % har längre än 6 km till jobbet. Mönstret är ungefär detsamma för alla typer av resor med endast 25 % av resorna längre än 6 km. För resor i tjänsten är dock 40 % längre än 6 km.

Exempel på kommentarer kring val av färdssätt som framkommer i enkäten är att bilen är viktig för många för att få vardagen att gå ihop och flera svarande anger att placering av skolor/förskolor, arbetsplatser och service är sådan att bilen blir det enda möjliga valet. Många anger avstånd som den viktigaste faktorn vid valet av färdssätt.



De svar som framkommer angående kollektivtrafik är bland annat att det är långt mellan turerna och att tabellen inte passar med egna restider samt att det är dyrt med busskort.

När det gäller cykel framkommer det att det saknas cykelbanor på önskade sträckor samt cykelparkeringar i anslutning till arbetsplatser. Många anger även att de går eller cyklar vid bra väder och bra väglag men att driften av gång- och cykelvägar är bristfällig vintertid.

Gång- och cykeltrafik

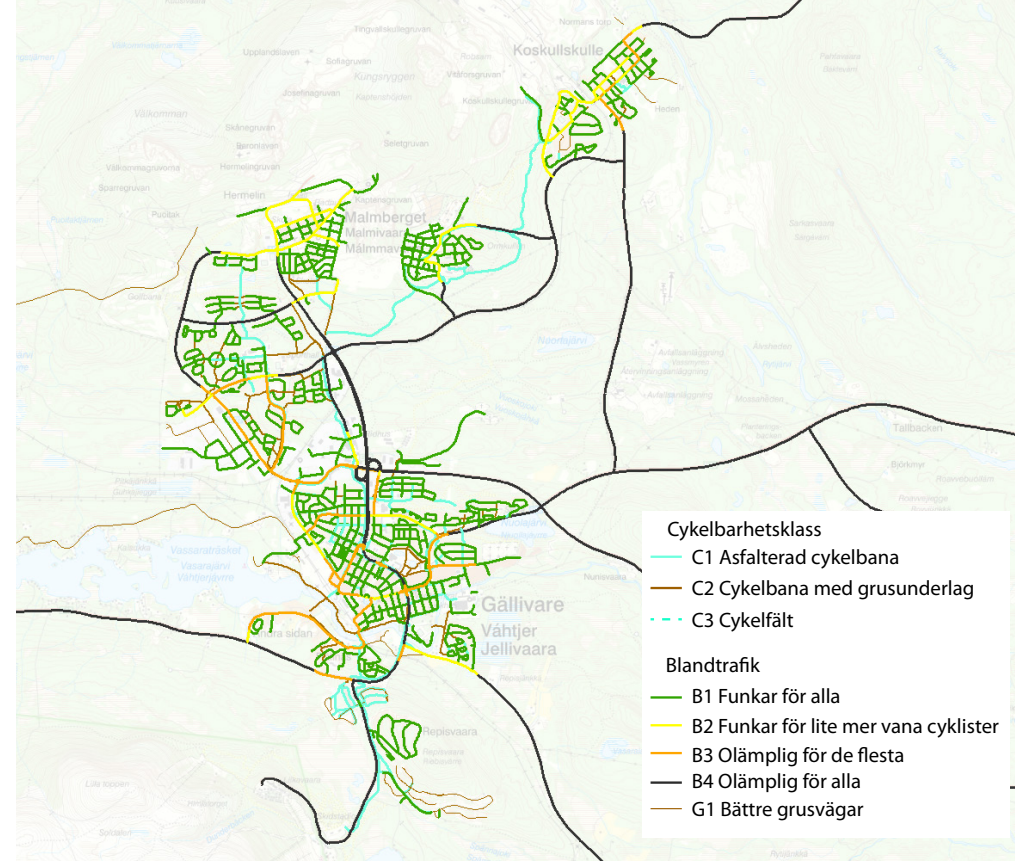
Infrastrukturen för gång och cykel är ojämnt utbyggd i kommunen. I tätortsområdet saknas ett sammanhängande gång- och cykelnät. Detta påverkar dels möjligheterna och viljan att använda sig av dessa trafikslag men är också en demokratisk fråga för att säkerställa framkomlighet och tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Separata gång- och cykelvägar finns i vissa delar av tätortsområdet men flera länkar saknas. På de ställen där separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordon finns är det oftare i form av trottoar än dedikerad gång- och cykelväg. I allmänhet saknas även separering mellan gående och cyklister.

Utanför tätortsområdet saknas i princip gång- och cykelvägar helt, med Skaulo/Puoltikasvaara och Dokkas/Mettä-Dokkas som undantag där separat gång- och cykelväg finns längs med Trafikverkets vägar. I övrigt är oskyddade trafikanter hänvisade till körbana/vägren.

Vissa gång- och cykelbanor i Gällivare tätort utgör viktiga rekreations- och motionsstråk. Till dessa hör bland andra stråket längs Vassaraälven och den gång- och cykelbana som förbinder Gällivare tätort med Malmberget.

Stråket längs Vassaraälven saknar en del länkar vilket leder till att oskyddade trafikanter hänvisas till gatans körbana.



Figur 4 Cykelbarhetskarta

Från utkanten av bostadsområdet Andra sidan finns gång- och cykelbana, men inom området behöver oskyddade trafikanter dela körbana med övriga trafikslag.

I Figur 4 visas ett utdrag för Gällivare tätort ur Tyréns verktyg Cykelbarhetskartan. Genom att kombinera vad som är känt om cyklisters preferenser med öppna data om vägnätet så skapas en karta som visar på cykelvänligheten för ett valt område. Detta kan sedan utgöra planeringsunderlag för behov av åtgärder. Det som framgår i kartan för Gällivare tätort är att det finns möjligheter att ta sig till fots eller med cykel inom tätortsområdet men att det saknas ett sammanhängande nät av gång- och cykelvägar separerade från övrig trafik.

Andelen av de tillfrågade, i SCB:s medborgarundersökning (2023), som uttrycker att utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen är ganska bra uppgick till 52,1 % medan 16,6 % tyckte att det var mycket bra och 31,3 % att det var ganska dåligt eller mycket dåligt. Dock uppger majoriteten av de svarande i denna undersökning att de inte brukar använda gång och cykel för deras vardagliga resor.

I Gällivare kommun finns i dagsläget inga etablerade tjänster för delad mikromobilitet så som till exempel hyr/lånesystem för cykel eller elsparkcykel.

Kollektivtrafik

I Gällivare kommun finns både regiontrafik och tätortstrafik. Resecentrum i de centrala delarna av Gällivare utgör en viktig knutpunkt för både lokaltrafikens- och länstrafikens linjer samt tågtrafiken. Tätortstrafiken i Gällivare utgörs av fyra busslinjer där linje 1 och 2 trafikeras alla dagar mellan klockan 05.30 och 22.00 på vardagar och mellan 06.30 och 22.00 på helger. Busslinje 3 och 4 trafikeras endast under skoldagar. Det finns inget tydligt gång- och cykelvägsnät till kollektivtrafikens hållplatslägen. Hållplatserna har även dessa en varierande status avseende både utformning och standard.

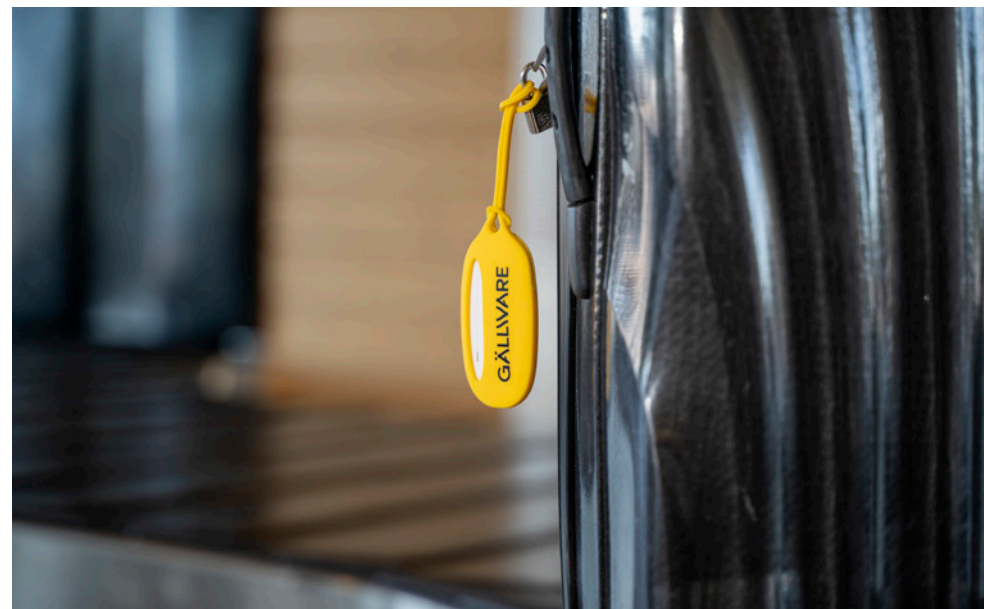
Linje 1 täcker stora delar av Malmberget och Gällivare samt ned till Dundret och Repisvaara och har ca 129 000 resenärer per år. Linje 2 knyter samman Gällivare med Koskullskulle och Malmsta och har ca 40 000 resenärer per år. Turtätheten uppgår till 30–60 minuterstrafik på vardagar och 60 minuterstrafik på helger.



Linje 3 går från Repisvaara till Gällivare där den sedan fungerar som ringlinje i centrala delarna av Gällivare. Linjen har ca 11 000 resenärer per år. Linjen trafikeras endast under skoldagar. Linje 4 går mellan Gällivare och Tjautjasjaure. Linjen trafikeras endast under skoldagar. Linjen har ca 3 700 resenärer per år.

Analysen över busshållplatsernas läge i förhållande till befolkning visar på en god tillgänglighet till kollektivtrafiken avseende närhet till hållplatser i tätorterna kring Gällivare. Området Andra sidan, som i den fördjupade översiktsplanen (2014), pekas ut som ett förtätningsområde utanför Gällivare tätort saknar kollektivtrafikförsörjning. Det är i nuläget också oklart hur det nya bostadsområdet i Nuolajärvi kommer kollektivtrafikförsörjas, även om det finns ett hållplatsläge för buss.

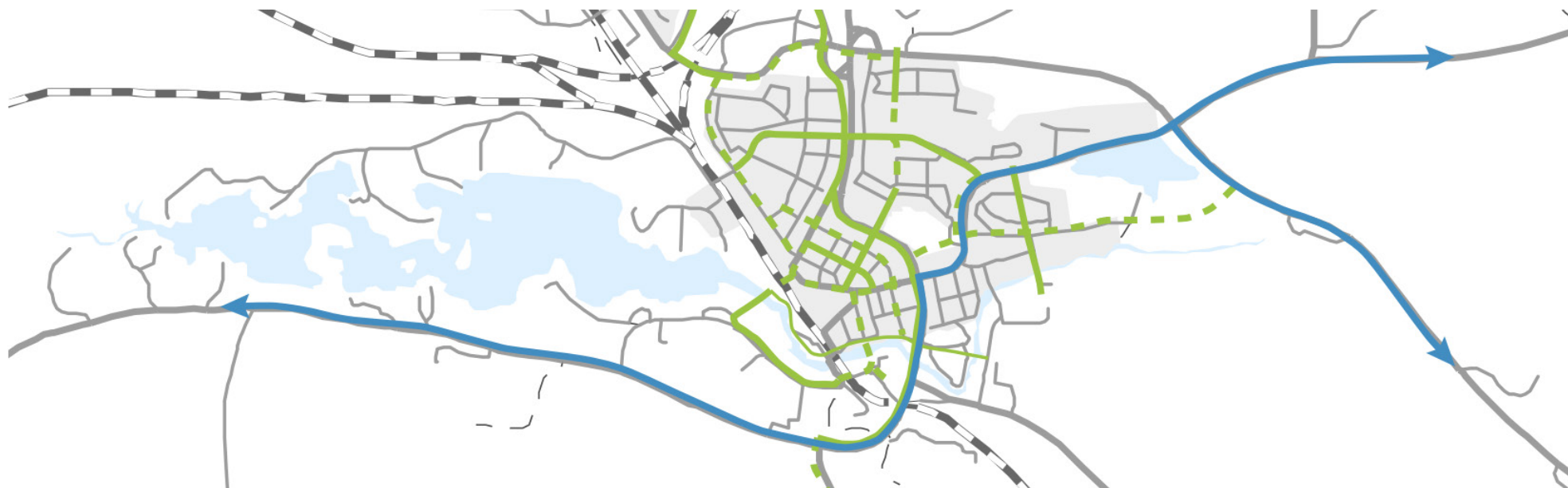
De två största linjerna 1 och 2 har som nämnts ovan hållplatslägen placerade på ett sådant sätt att en stor del av de boende i tätorterna har god tillgänglighet till kollektivtrafiken. Men att detta löses med endast två busslinjer innebär också att det blir väldigt tätt mellan hållplatserna samt att bussarnas linjesträckningar inte är särskilt gena. Båda dessa faktorer bidrar till längre restider vilket försämrar restidskvoterna för bussen jämfört med andra trafikslag. Kollektivtrafiken riskerar då att endast bli en service för de invånare som inte har möjlighet att resa med andra trafikslag i stället för att utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ till dessa andra trafikslag. 73,4 % av de tillfrågade i Gällivare kommun anser att möjligheterna till att använda sig av kollektivtrafiken för sina vardagliga resor fungerar ganska- eller mycket dåligt¹¹. Detta kan jämföras med att snittet för Sverige där 33,1 % svarat mycket eller ganska dåligt.



Dock framgår det inte i SCB:s undersökning hur många av dessa 73,4 % som faktiskt använder kollektivtrafiken för sina vardagliga resor. Sedan SCB:s medborgarundersökning genomfördes år 2023 har linjesträckningen för lokaltrafiken i och runt Gällivare tätort planerats om.

Regional kollektivtrafik trafikeras av buss till tätorterna och de större byarna i kommunen via Länstrafiken Norrbotten. Länstrafiken Norrbotten trafikerar även busslinjer mot angränsande kommuner som Jokkmokk och Kiruna. Norrtåg erbjuder även möjlighet till regional tågtrafik för pendling till exempelvis Kiruna och Luleå. Förutom Gällivare station trafikeras även Sjisjka, Kaitum, Fjällåsen och Nattavaara. På Inlandsbanan bedrivs turisttrafik under sommarhalvåret. Förbindelse med Stockholm finns dels via järnvägen men även via flyg från Lapland Airport.

¹¹ SCB:s medborgarundersökning 2023 Gällivare kommun.



Figur 5 Utdrag ur FÖP (2014) där blå linje representerar exempel på ny led för genomfartstrafik genom Gällivare tätort.

Biltrafik

Bilansvändandet i Gällivare är som ovan konstaterat högre än rikssnittet. Detta återspeglas även i ett högt bilinnehav. I Gällivare kommun finns 622 bilar per 1 000 invånare, att jämföra med 474 för riket som helhet. År 2022 fanns det 10 845 bilar registrerade i kommunen, varav bensin och diesel utgjorde en klar majoritet medan andelen laddbara bilar uppgår till ett par procent. Bland nybilsregistreringarna syns dock ett genomslag för den allmänna trenden med ökande andel laddbara fordon. År 2022 var 26% av de nyregistrerade bilarna elbilar medan 23 % var laddhybrider¹².

I Gällivare kommun finns det i dagsläget inga bilpooler öppna för allmänheten.

De största vägarna för biltrafik i kommunen utgörs av väg E45 och väg E10 där Trafikverket är väghållare. Båda europavägarna är riksintresse för kommunikationer och ingår i det transeuropeiska

transportnätet (TEN-T). Även flygplatsen och järnvägen ingår i TEN-T. Väg E45 går genom Gällivare tätort och utgör en tydlig barriär i staden som delar samhället, i synnerhet längs Malmbergsleden. Europavägarna ansluter varandra och har delvis gemensam sträckning norr om Gällivare tätort. Båda dessa vägar har utöver sin funktion som viktiga persontransportleder även en viktig funktion för godstrafiken och är utpekade som primära vägar för transporter av farligt gods, vilket även gäller för sträckan genom de centrala delarna av Gällivare. Riksintresseklassificeringen samt att vägarna utgör rekommenderad färdväg för farligt gods innebär en målkonflikt med anspråk på stadsutveckling i anslutande områden i tätorten. Gällivare kommun har i fördjupad översiktsplan för Gällivare, Malmberget och Koskullskulle föreslagit att vägen leds om (se Figur 5).

På kommunala parkeringsplatser inom Gällivare kommun råder avgiftsfri och tidsbegränsad parkering.

Tidsbegränsningen övervakas med hjälp av p-skiva och varierar mellan två och tre timmar beroende på plats. Detta för att öka cirkulationen på befintliga parkeringsplatser i närheten av attraktiva målpunkter i centrum och på så vis anses handeln gynnas. Det finns ett politiskt beslut om att införa parkeringsavgifter i kommunen men det är ännu ej bestämt när detta kommer att införas.

Publika snabbladdare för elfordon finns i Gällivare tätort, Hakkas och Puoltikasvaara. Gällivare kommun saknar dock riktlinjer och policy för införande av laddstolpar och vätgas. I SCB:s medborgarundersökning från 2023 uttryckte 69,6 % av de tillfrågade att utbudet av laddningsstationer för elfordon var ganska eller mycket dåligt.

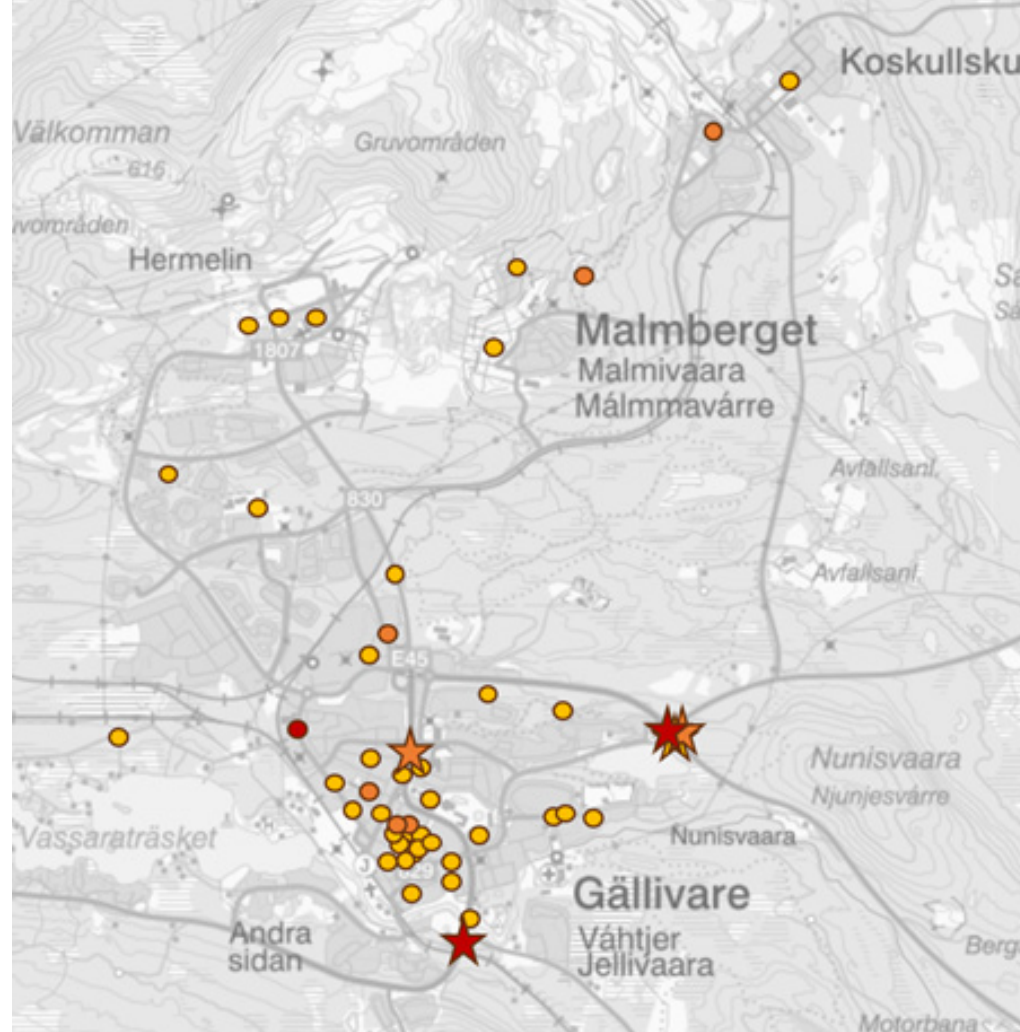
Trafikverket har i uppdrag att kartlägga de funktionellt prioriterade statliga vägarna för att säkerställa att det finns tillgång till snabbladdare med tillräckliga intervall. För att åtgärda vita fläckar i detta system finns möjlighet att söka stöd för uppförande av snabbladdare. En laddare i Nikkaluokta har beviljats finansiering men väg 820 mot Vietas utgör fortfarande en så kallad "vit sträcka", vilket innebär att det saknas laddare.

Trafiksäkerhet

Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är en databas där skador och olyckor inom vägtransportsystemet registreras av polis och sjukvård. Det finns ett bortfall av rapporterade trafikolyckor om de inte kommer till polisens eller akutsjukhusens kännedom.

I Gällivare tätort visar uttag från databasen att de vanligaste olyckstyperna är singelolyckor för gående och cyklister och att dessa främst sker vintertid. Tre dödsolyckor har skett 2007–2018, varav två har skett med motorfordon på statligt vägnät och en skett med cyklist.

Lokalisering av inrapporterade olyckor framgår av kartbilden i Figur 6.



Figur 6 Inrapporterade olyckor i STRADA. Rött visar dödsolyckor, orange visar allvarliga olyckor och gult måttliga olyckor. Stjärna innebär att olyckan skett på statligt vägnät och ring på kommunalt vägnät.

I kommunen som helhet finns 43 inrapporterade dödsolyckor och allvarliga olyckor inom Gällivare kommun. 60 % av olyckorna har skett på statligt vägnät, varav 38 % skett på E10/45, 16 % på kommunalt vägnät och 21 % är skoterolyckor i terräng. Av dödsolyckorna har 86 % skett på statligt vägnät där en tredjedel skett på E10 med hastighetsbegränsning mellan 100–110 km/h.

DRIFT OCH UNDERHÅLL

Gällivare kommun har idag ett vinterväghållningsavtal med en prioritetsordning där vägnätet är indelat i olika klasser. Högst prioritet ges åt utpekade delar av gång- och cykelvägnätet och sedan följer det övriga vägnätet med olika klassning av olika länkar. Att gång och cykelvägnätet har hög prioritet är av stor vikt för att kunna upprätthålla tillgängligheten och framkomligheten för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Eftersom det saknas underlag i form av trafikmätningar på gång- och cykelvägnätet och kommunen även saknar en cykelplan med ett utpekat huvudvägnät för gång och cykel är det svårt att avgöra om rätt länkar har getts rätt prioritetsklass avseende gång- och cykelvägnätet.

För övrigt vägnät kan konstateras att de större väglänkarna i respektive del av kommunens tätorter täcks in av den högsta prioritetssklassen för fordonstrafik. Detta vägnät sammanfaller till stora delar med linjesträckningen för lokalbussarna men på några sträckor trafikerar bussarna vägnät med lägre klassning. För att kunna bedöma om prioriteringen i övrigt är rätt för detta vägnät skulle det behövas trafikmätningar även för biltrafiken i kommunen.



SAMMANFATTNING AV NULÄGESANALYS

Gällivare kommun har i dagsläget en digital tillgänglighet som är något sämre än riksgenomsnittet vilket påverkar möjligheten till exempel distansarbete och att göra sina inköp på distans negativt.

Kommunen är mycket stor till ytan men befolkningen är koncentrerad med ca 80 % boende i tätortsområdet Gällivare, Malmberget, Koskullskulle. Samhällsomvandlingen med flytten av Malmberget innebär en förskjutning av tyngdpunkt i boendemiljöer söderut mot Gällivare, Repisvaara och Dundret. Detta medför längre avstånd till vissa målpunkter vilket kan komma att generera en ökad biltrafik.

De flesta arbetstillfällena i kommunen är koncentrerade till samma tätortsområde som befolkningen men även de stora gruvorna en bit utanför området är stora arbetsgivare och den nya HYBRIT-anläggningen i Vitåfors en stor tillkommande målpunkt. Gång och cykel kan vara konkurrenskraftigt för en stor del av resorna till arbetsplatser inom tätortsområdet men för resor till arbetet i gruvområdena har bilen en konkurrensfördel.

Pendlingen över kommungräns är inte särskilt stor, sannolikt till följd av långa avstånd till andra arbetsmarknader. Gruvorna drar dock en del arbetskraft utifrån som vistas i Gällivare tillfälligt.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att de stora målpunkterna i kommunen är koncentrerade kring tätortsområdet i Gällivare och att detta område även erbjuder annan form av samhällsservice och möjligheter till friluftsliv.

Tätortsområdet har en god täckning av kollektivtrafik avseende närhet till hållplatser men med få busslinjer innebär det många hållplatsstopp och ogena färdvägar vilket minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag. Medborgarundersökningen år 2023 från SCB visar även på att kommunens invånare inte är nöjda med utbudet av kollektivtrafik.

Det finns även ett gång- och cykelvägnät i tätortsområdet men det saknas länkar och är ofta inte separerat från motorfordonstrafik. Utanför tätortsområde är cykelinfrastrukturen generellt bristfällig.

Majoriteten av alla resor i kommunen sker med bil och både bilanvändande och bilinnehav i kommunen ligger över snittet i övriga landet. Ca 95 % av alla registrerade bilar i kommunen drivs på bensin eller diesel men bland nyregistrerade bilar syns en ökning av antalet bilar som drivs helt eller delvis på batteri. Laddinfrastrukturen i kommunen håller på att byggas ut men har fortfarande en del luckor.

Det stora bilanvändandet i kommunen har en del följeffekter som till exempel en upplevd brist på parkeringsplatser i centrala lägen. De stora vägarna för biltrafik utgör också tillsammans med järnvägen stora barriärer i tätortsområdet och eftersom de är utpekade leder för farligt gods och riksintressen så hindrar de önskvärd samhällsutveckling.

Gällivare kommun, 982 81 Gällivare
Tingshusgatan 8-10 | TFN (vx) 0970-81 80 00
E-POST post@gallivare.se | WEBBPLATS <https://gallivare.se>



**Gällivare
kommun**