REGION
VÄSTERBOTTEN

Storumans kommun

Investeringseffekter i Storumans kommun

- analys och konsekvensbedömning av planerade investeringar i regionen

April 2012

Innehåll

Förord 2

1 Inledning 3

1.1 Bakgrund och syfte 3
1.2 Metod och uppläggning 3

2 Storumans kommun - en översikt 4

3 Planerade investeringar 6

3.1 Stora investeringar planeras 6
3.2 Scenario Hög 7
3.3 Scenario Mellan 8
3.4 Scenario Låg 9
3.5 Gruvnäring 10
3.6 Vindkraft 19
3.7 Besöksnäring 23
3.8 Transportinfrastruktur 26
3.9 Övriga investeringar 30

4 Effekter på sysselsättning och kompetensförsörjning 31

4.1 Allmänt 31
4.2 Nulägesbeskrivning 31
4.3 Sysselsättningseffekter och kompetensbehov 34

5 Bostadsförsörjning och attraktiva livsmiljöer 42

5.1 Nulägesbeskrivning 42
5.2 Befolkningsutveckling 46
5.3 Framtida bostadsbehov 47

6 Transportsystemen – identifiering av åtgärdsbehov 48

6.1 Dagens transportsystem 48
6.2 Tillkommande transportbehov 51
6.3 Åtgärdsförslag 52

7 Samhällsplanering och kommunal verksamhet 53

7.1 Stor betydelse för EU och Sverige 53
7.2 Storuman står inför omfattande omvandling 53
7.3 Strategiskt åtgärdsbehov 54

8 Kommunens ekonomi 55

8.1 Ökade skatteintäkter 55

Projektorganisation
Beställare: Storumans kommun
Johan Duvdahl, Näringslivschef
Tel: 0951-142 60

Uppdragskonsulter: ÅF Infraplan, Tavelsjö
Tel: 010-505 61 90
Peter Stensson, Uppdragsledare
Maria Lundberg
Linnea Söderholm
Anders Larsson

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Stora investeringar planeras i Storumans kommun och i grannkommunerna under de närmaste 10-15 åren.

För att Storumans kommun ska kunna dra maximal nytta av dessa investeringar måste kommunen på ett noggrant och trovärdigt sätt bedöma dessa effekter och konsekvenser. Underlaget i denna utredning kommer att vara en viktig del för dels politiska prioriteringar i kommunens myndighetsutövning, dels för att kunna ge en allmän god service.

Syftet för studien är att göra en översiktlig kartläggning av vad de kommande investeringarna kommer att betyda för kommunen och närområdet.

1.2 Metod och uppläggning

Studien är uppdelad i två delar, där den första avser analys av planerade investeringar och den andra består av analyser av effekter och följande åtgärdsbehov.

Arbetet har baserats på intervjuer med nyckelpersoner för de största projekten samt på erfarenheter från andra regioner.

De planerade investeringarna har utifrån mognad, skede inom planprocessen, finansiella osäkerheter osv, kategoriserats till tre scenarior; Hög, Mellan och Låg. Där scenario Hög innebär att sannolikheten för projektet och investeringsnivån är lika med, eller större än 25 procent. Scenario Låg innebär att sannolikheten för investeringen är lika med, eller större än 75 procent. För Scenario mellan är gränsen satt till 50 procent eller mer.

Effektanalyserna och bedömningarna i del två innefattar:

- Sysselsättningseffekter och kompetensbehov
- Bostadsförsörjning
- Effekter på det kommunala skatteunderlaget
- Effekter på den kommunala verksamheten
- Transportsystemet

2 Storumans kommun - en översikt

Geografi

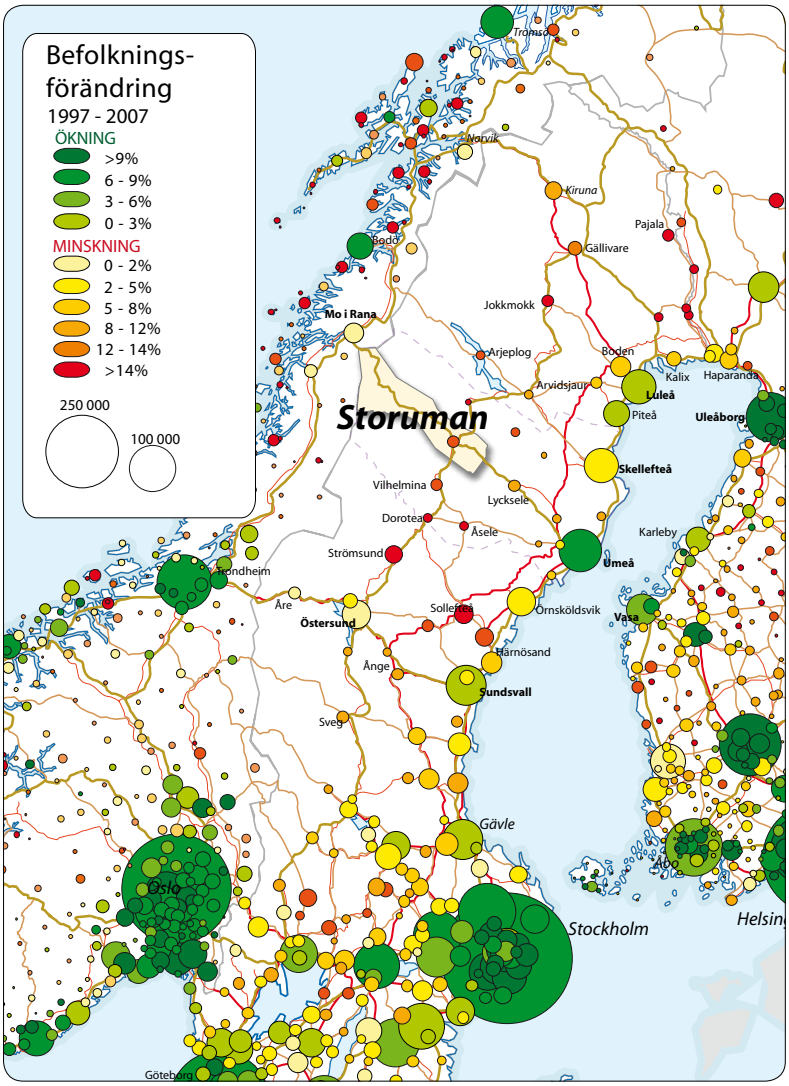
Storumans kommun är en fjäll- och skogskommun i Västerbotten läns inland. Kommunen är en av Sveriges till ytan största och glest befolkad. De största orterna är Storuman-Stensele och Tärnaby-Hemavan. Avståndet Storuman-Tärnaby är ca 13 mil, och ytterligare ca 2 mil till Hemavan. Slussfors och Gunnarn är viktiga serviceorter.

Befolkningsminskning

Trots mycket höga produktionsvärden och kraftig tillväxt har norra Sverige vikande befolkningsutveckling. Invånarantalet i Storumans kommun har sedan år 1980 minskat med ca 2 200 personer, vilket motsvarar ca 26%.

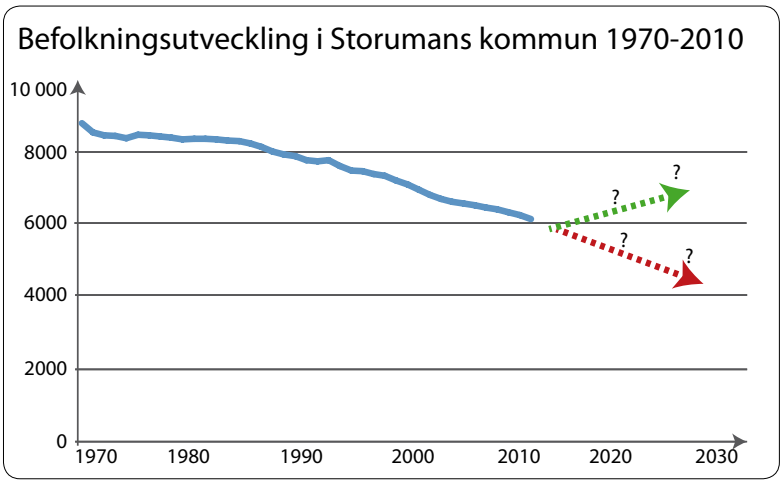
De små och ensidiga arbetsmarknaderna i norra Sveriges inland har resulterat i låga förvärvsfrekvenser och stora utflyttningar.

Särskilt för inlandskommunerna har detta resulterat i stora underskott på yngre och kvinnor i arbetsför ålder, vilket påskyndar den negativa spiralen. Det minskade befolkningsunderlaget, och särskilt den minskande andelen sysselsatta, innebär även stora ekonomiska tillkortakommanden genom minskade skatteintäkter.



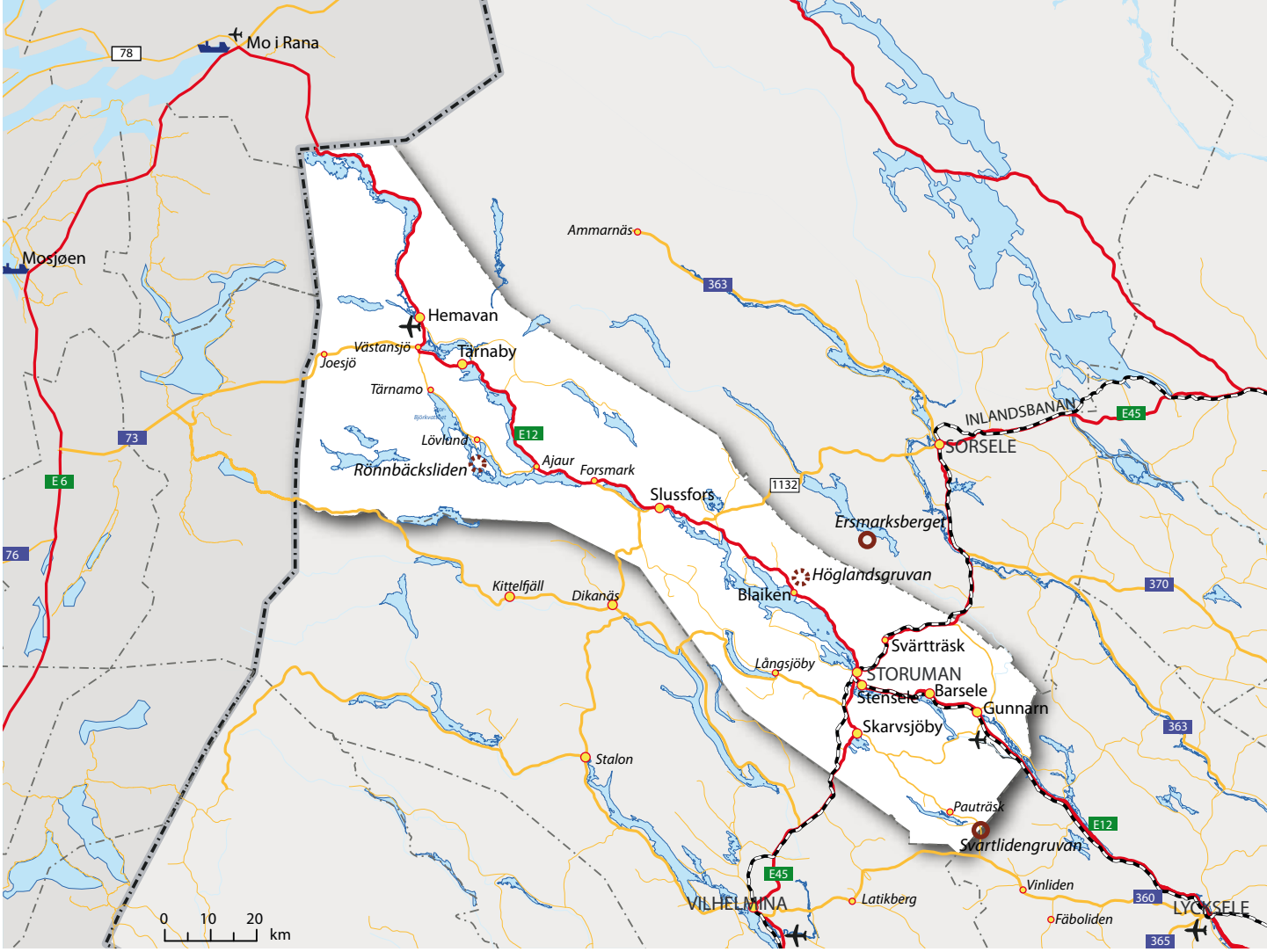
Figur 2.1.1 Storuman är en till ytan stor fjäll- och skogskommun i Västerbottens län.

Källa: SCB, bearbetad av ÅF Infraplan



Figur 2.1.2 Befolkningsutveckling. De planerade investeringar skapar mycket stora potentialer för att vända den negativa befolkningsutveckligen i kommunen.

Källa: SCB, bearbetad av ÅF Infraplan.



Figur 2.1.3 Storumans kommun är en av Sveriges till ytan största kommuner och avstånden är långa inom kommun och till regionala stödjepunkter. Kommunikationssystemet är relativt väl utbyggt med två Europavägar, flygplatser och järnväg som servar kommunen.

Källa: ÅF Infraplan

Kommunikationer

Genom kommunen går två Europavägar, E12 och E45, som möts i Storuman-Stensele. Dessutom möts Inlandsbanan och Tvärbanan i Storuman-Stensele där en ny omlastningsterminal håller på att färdigställas.

Kommunen har idag en flygplats (Hemavan-Tärnaby Airport) med reguljär flygtrafik. Flygplatsen i Gunnarn arbetar med att utvecklas till en modern testanläggning kopplad till flygverksamhet. Flygplatsen har även intressanta möjligheter i att kunna nyttjas som charterflygplats.

3 Planerade investeringar

3.1 Stora investeringar planeras

Storumans kommun står inför en kraftig investeringsboom som kommer att skapa betyande samhällseffekter.

Det finns alltid stora osäkerheter kring näringslivsinvesteringar, särskild vad gäller stora gruv- och vindkraftinvesteringar. Osäkerheten avseende gruvinvesteringar kommer till stor del av de globala ekonomiska konjunkturerna och svängningarna i efterfrågan och prognoser, vilket i sin tur påverkar malmpriserna och finansieringslösningar. För vindkraften är det liknande finansiella osäkerheter, men även betydande osäkerheter i tillståndsprocesserna.

För att belysa hur olika investeringsscenarion ser ut och vad de kan innebära redovisas tre olika scenarion baserade på olika investeringsnivåer efter sannolikhet.

Redovisade investeringsnivåer utgår från totalt angiven investeringskostnad och från vad som antas rimligt för ett sådan projekt. Dessa siffror är baserade på vad liknande projekt har kostat.

Sannolikheten har bl.a. bedömts utifrån var projektet befinner sig i plan-/byggprocessen och om projektet har full finansiering klar eller inte. Bedömningen har utgått från om samråd har genomförts, om tillstånd är utförda, om finansiering respektive detaljerade planer finns, om upphandlingar och leveransavtal är klara etc. Investeringar som har startpunkt i början av tidsperioden bedöms generellt ha högre sannolikhet än de i slutet av tidsramen.

Scenario Hög
Här redovisas det högsta angivna investeringsbeloppen för alla större investeringsprojekt i regionen som bedöms ha en sannolikhet på 25 procent eller mer att genomföras perioden 2010-2020.

Summa: ca **36** miljarder kronor

Scenario Mellan
I detta scenario redovisas rimlig investeringsnivå för alla större investeringar som bedöms ha en sannolikhet på 50 procent eller mer att genomföras inom tidsperioden 2010-2020.

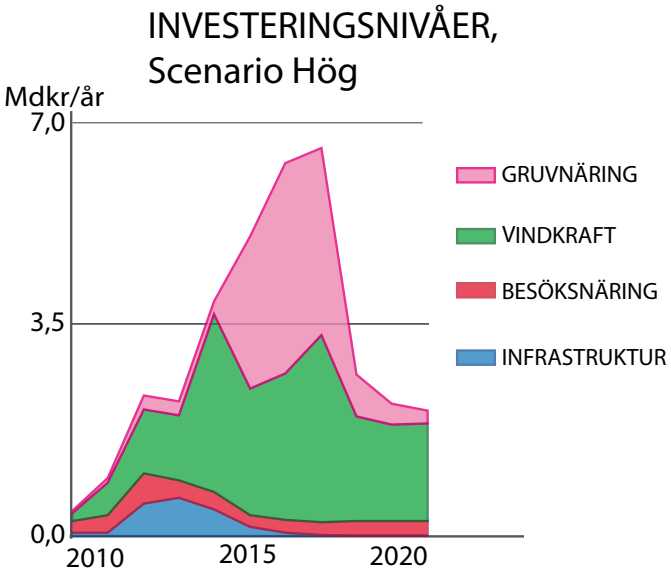
Summa: ca **27** miljarder kronor

Scenario Låg
I detta scenario redovisas rimlig investeringsnivå för alla större investeringar som bedöms ha en sannolikhet på 75 procent eller mer att genomföras inom tidsperioden 2010-2020. Detta innebär färre investeringar och i vissa fall lägre volymer per investering.

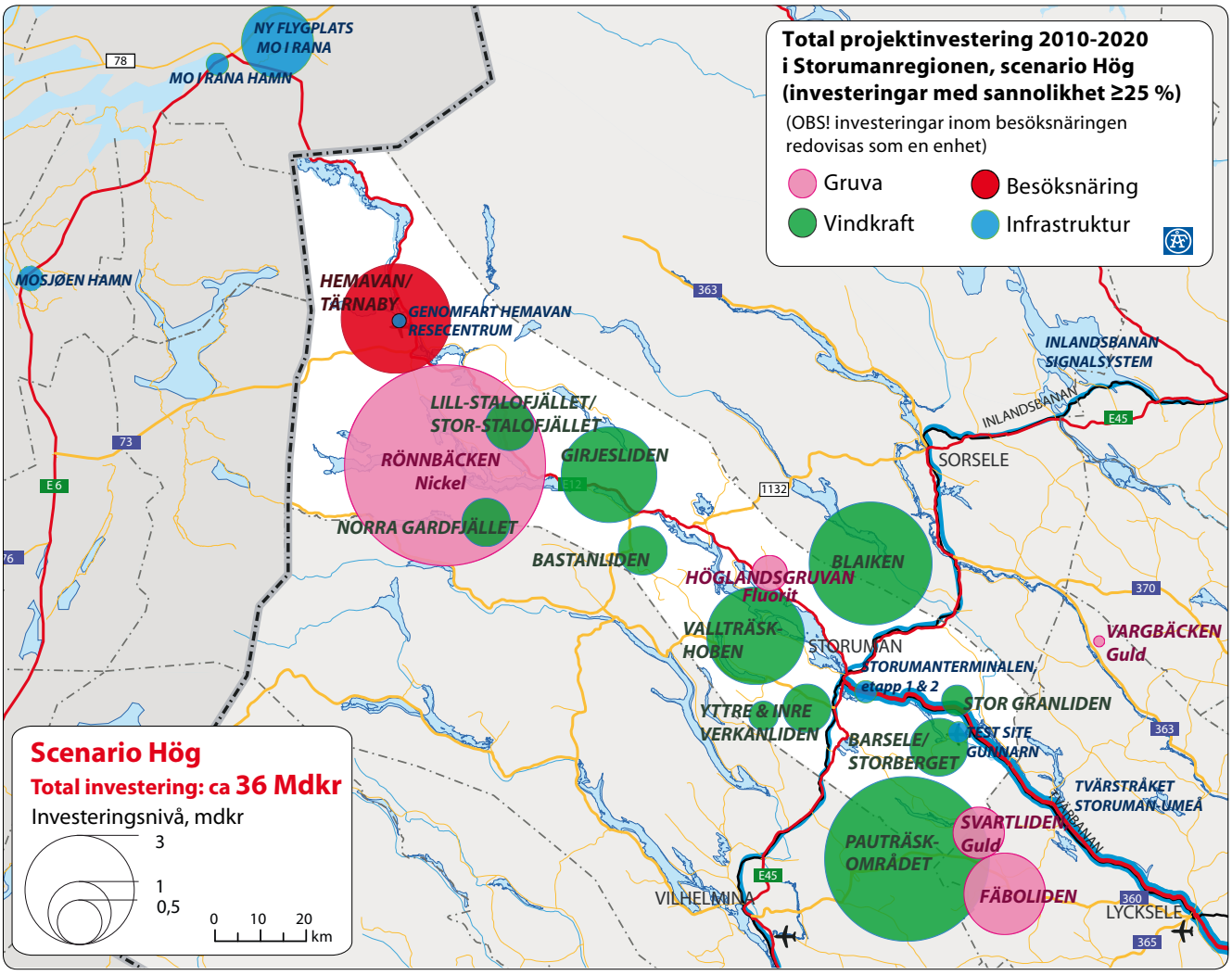
Summa: ca **7** miljarder kronor

3.2 Scenario Hög

Om samtliga investeringar med en sannolikhet på 25 procent eller mer förverkligas blir den totala investeringsnivån i regionen ca 36 miljarder kronor. Gruvnäringen står för ca 12 miljarder kronor fördelat på fem bearbetningskoncessioner, där Rönnbäcken är den enskilt största. Vindkraften står för 19 miljarder kronor, fördelat på ca tio vindkraftsområden med totalt närmare 500 vindkraftverk. Turismen uppgår till 3 miljarder kronor och innehåller bl.a. satsningar på alpina anläggningar och anslutande boende. Infrastruktur står för den minsta andelen och uppgår till 2 miljarder kronor. Där ingår exempelvis färdigställandet av Storumanterminalen (NLC Storuman), flygtestverksamhet på Gunnarn och åtgärder i tvärstråket Storuman-Umeå.



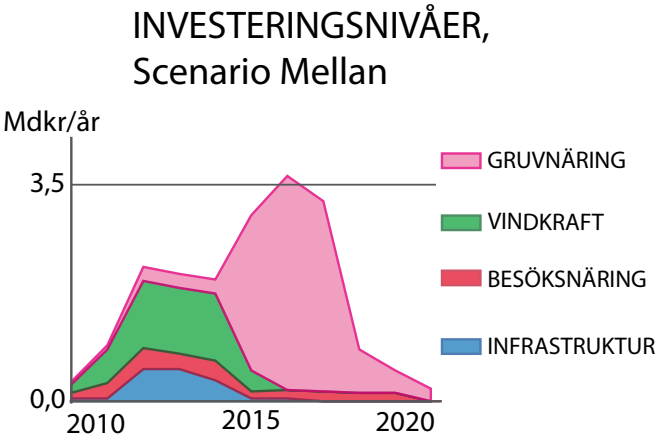
Figur 3.2.2 Diagram över regionens investeringar åren 2010–2020, scenario hög (investeringar med sannolikhet ≥25%).



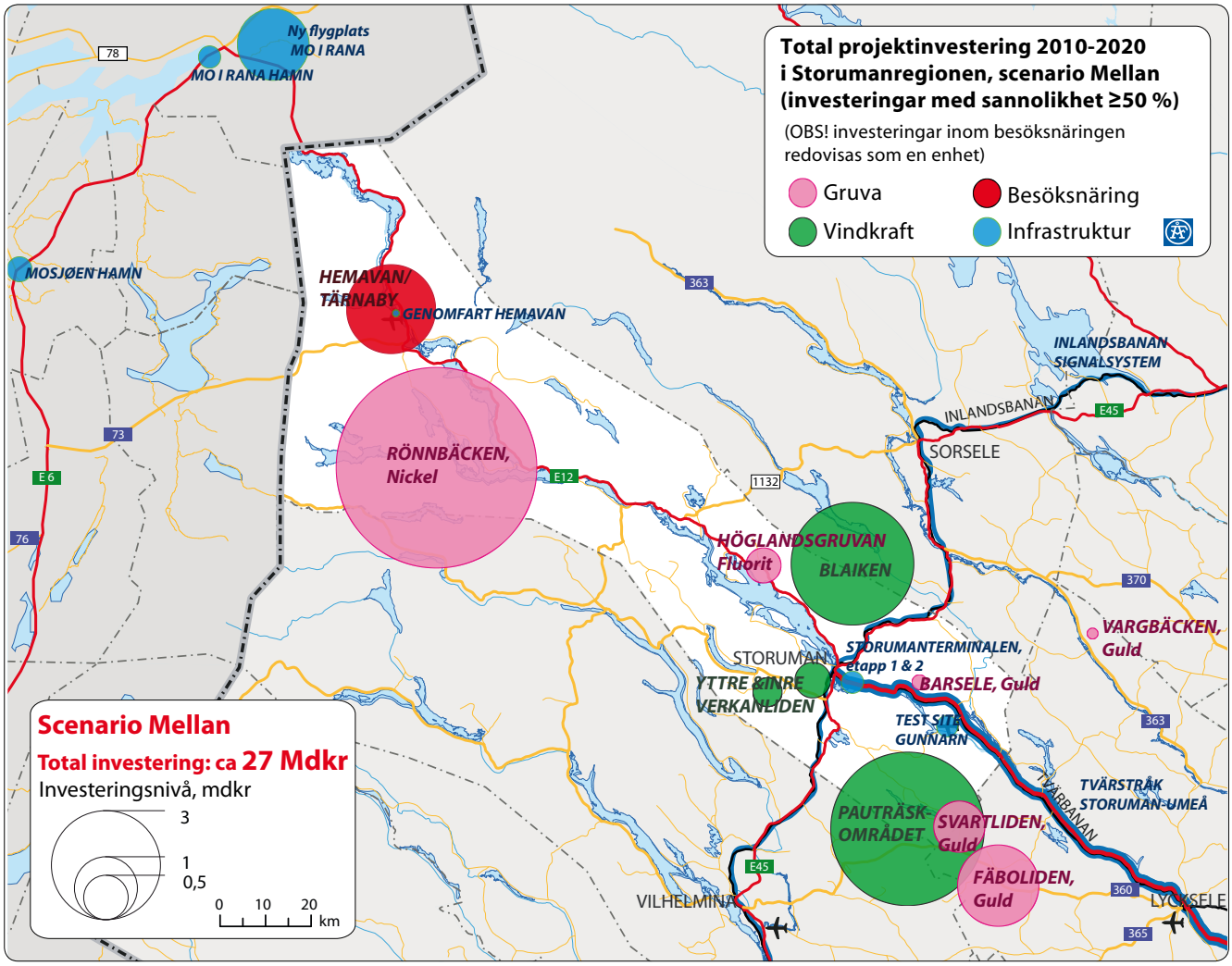
Figur 3.2.1 Översikt över regionens totala investeringar mellan 2012 till 2020, scenario hög.

3.3 Scenario Mellan

I scenario Mellan ligger den totala investeringsnivån i regionen på ca 27 miljarder kronor. Gruvnäringen står för ca 12 miljarder kronor fördelat på fem bearbetningskoncessioner. Vindkraften står för ca 11 miljarder kronor, fördelat på fyra vindkraftsparker med totalt närmare 300 vindkraftverk. Inom besöksnäringen uppgår investeringarna till ca 2 miljarder kronor och innehåller bl.a. satsningar på nya liftar och backar i Hemavan samt fritidsbostäder. Infrastruktursatsningar uppgår till ca 1,7 miljarder kronor. Där ingår bl.a. färdigställandet av Storumanterminalen (NLC Storuman), tvärstråket Storuman-Umeå, nytt resecentrum i Hemavan och flygtestverksamhet på Gunnarns flygplats.



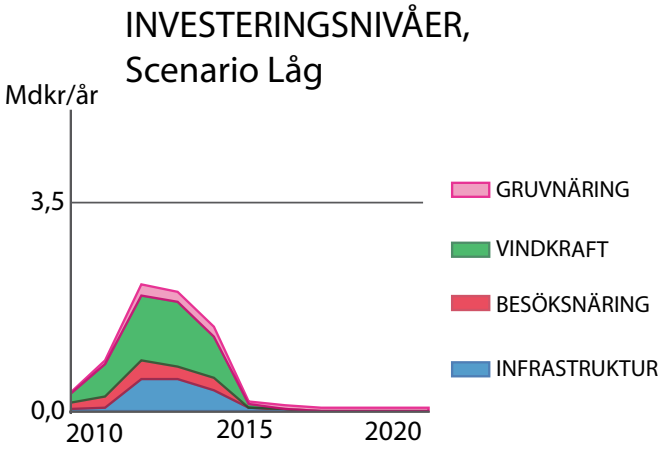
Figur 3.3.2 Diagram över regionens investeringar åren 2010–2020, scenario Mellan, (investeringar med sannolikhet ≥50%)



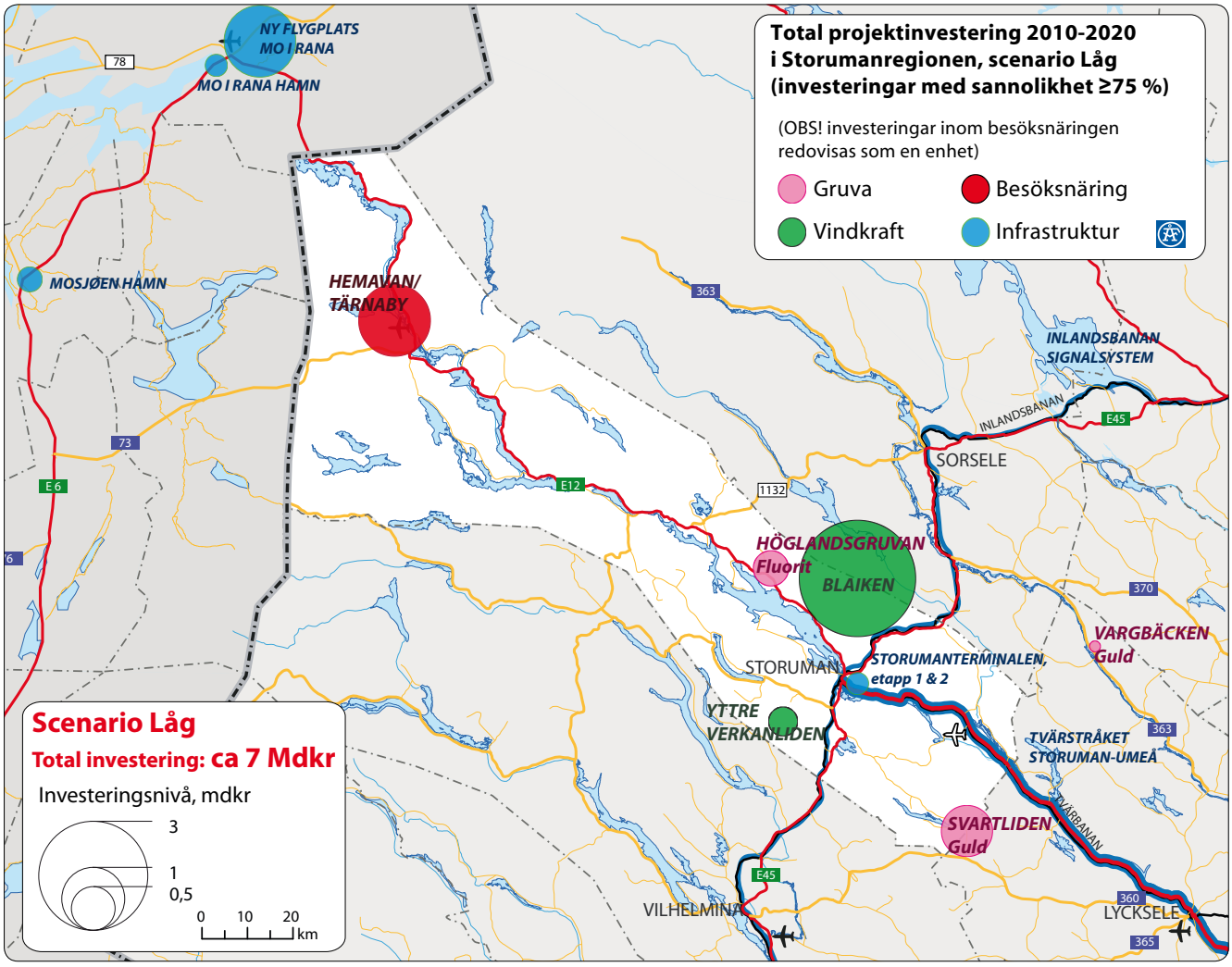
Figur 3.3.1 Översikt över regionens investeringar mellan 2012 till 2020, scenario Mellan(investeringar med sannolikhet ≥50%).

3.4 Scenario Låg

I scenario Låg ligger den totala investeringsnivån i regionen på ca 7 miljarder kronor. Gruvnäringen står för ca 1 miljard kronor fördelat på tre bearbetningskoncessioner. Vindkraften står för ca 3,6 miljarder kronor, fördelat på två vindkraftsparker med totalt ca 110 vindkraftverk. Inom besöksnäringen är investeringarna ca 1 miljard kronor och avser bl.a. satsningar på nya liftar och backar samt boende. Infrastruktur står för ca 1,5 miljarder kronor. Där ingår bl.a. färdigställande av Storumanterminalen (NLC Storuman) och investeringar i tvärstråket Storuman-Umeå.



Figur 3.4.2 Diagram över regionens investeringar mellan 2010 till 2020, scenario Låg (investeringar med sannolikhet ≥75%)



Figur 3.4.1 Översikt över regionens investeringar mellan 2012 till 2020, scenario låg (investeringar med sannolikhet ≥75 %)

3.5 Gruvnäring

Höglandsgruvan

I direkt anslutning till E12 vid Kyrkberg 25 km väster om Storuman ligger en utbredd ytlig fyndighet av flusspat, ett fluor-mineral. Bolaget som planerar verksamheten är Tertiary Minerals Ltd.

Finansiell storlek

Investeringen för att starta upp gruvan beräknas till dryga 300 miljoner kronor.

Tidsmässigt

Investeringen planeras att påbörjas nu och med de stora investeringarna med själva byggandet av gruvanläggningarna under 2014.

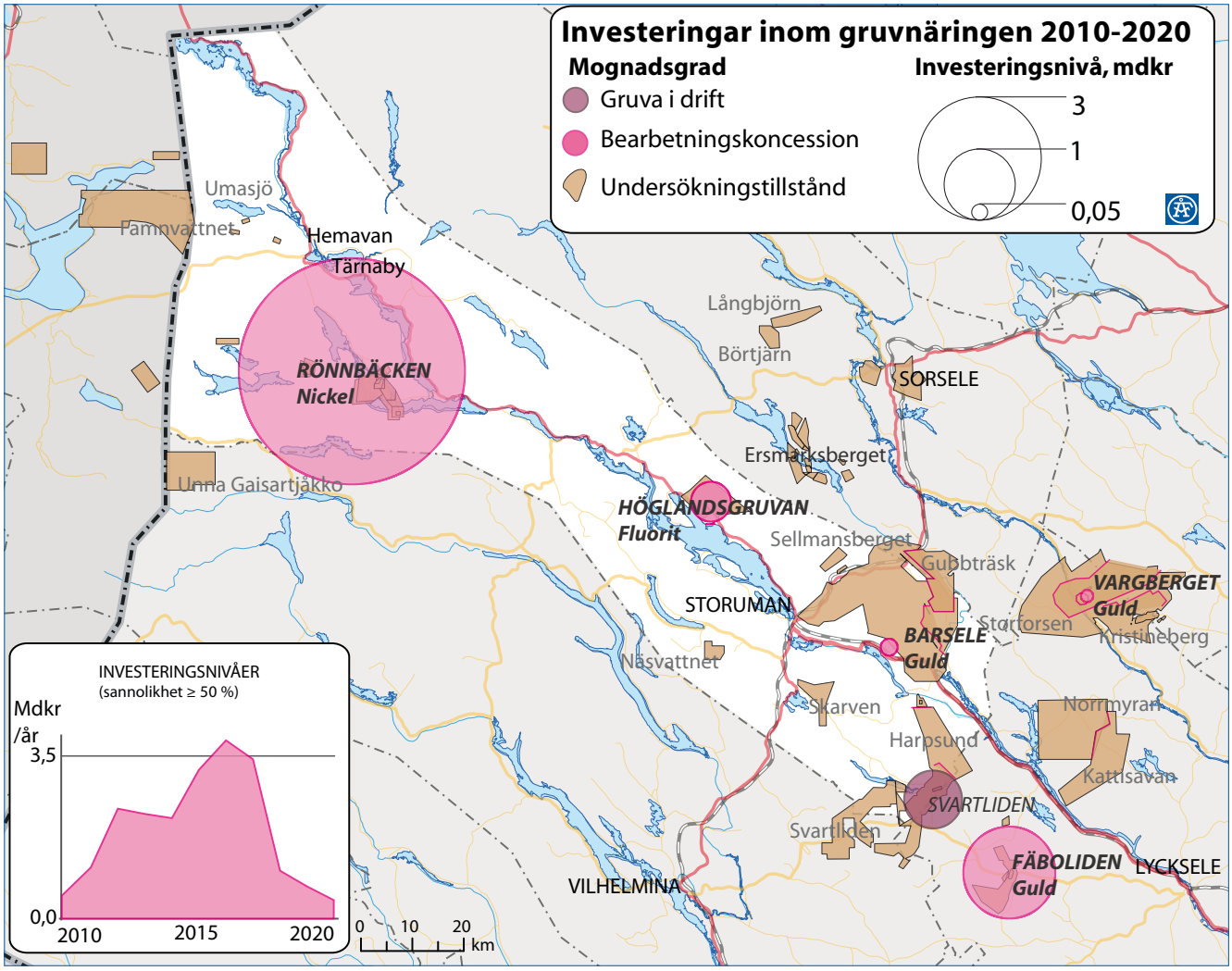
Livslängd

Gruvan planeras för brytning under 18 alternativt 23 år. Återställning planeras ske fortlöpande. Man har inte kunnat fastställa några avgränsningar av fyndigheten förutom åt söder och höstens analyser visar att utbredningen är större än de tidigare antagandena. Detta öppnar för möjligheten till längre drift än den nu planerade.

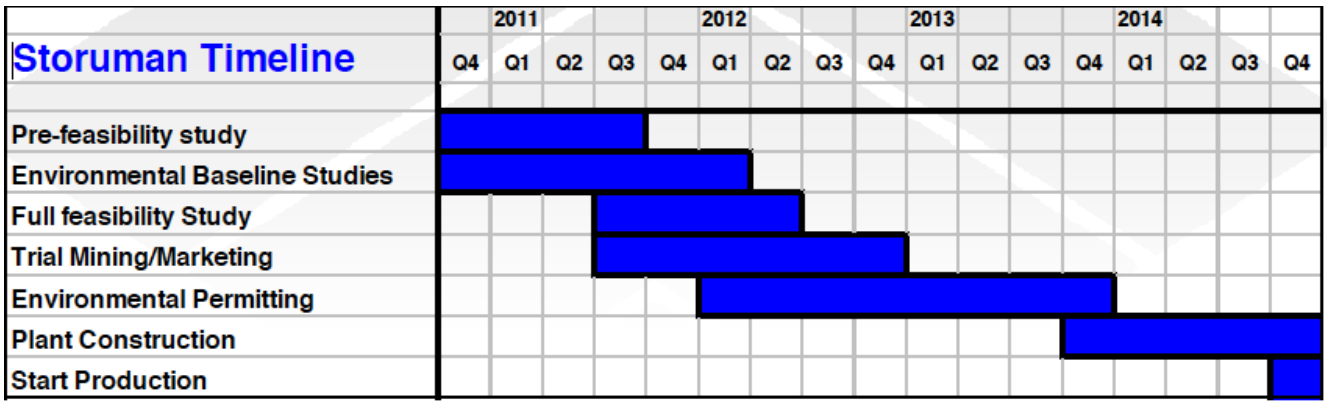
Gruvan beräknas sysselsätta ca 50 personer under driftperioden.

Produktionsvolymer

Årsproduktionen beräknas till drygt 100 000 ton, motsvarande ca 2 600 lastbilar med släp. Gruvan bedöms skapa ca 50 arbetstillfällen.



Figur 3.5.1 Investering gruvnäringen, investeringsprojekt 2012–2020.



Figur 3.5.2 Tidplan Höglandsgruvan.

Sannolikhet

Arbetet med miljökonsekvensbeskrivning m.m. pågår och man planerar att gå in med en ansökan om miljötillstånd under första kvartalet 2013.

Fyndigheten ligger relativt ytligt och innehåller höga halter av flusspat som kan anrikas till s.k. acid-grade fluorspar, den högsta kvaliteten med 97 procent fluor. Brytkostnad och miljöpåverkan kan hållas låg och intäkterna höga.

Återbetalningstiden på investeringarna anges till mindre än tre år och med ett nettonuvärde på 220 till 800 miljoner kronor.

Efterfrågan är fortsatt hög och mineralet är av strategisk betydelse för EU. Prisutvecklingen för fluorspar har varit mycket positiv de senaste åren.

Sammantaget bör sannolikheten för att Höglandsgruvan ska kunna starta vara 75 procent.

Rönnbäcken

I Rönnbäcken, 20 km söder om Tärnaby (fågelvägen), ligger en serie nickelfyndigheter där Boliden genomförde provbrytning och anrikningsförsök i pilotskala på 1970-talet. Det svenska gruv- och prospekteringsföretaget Nickel Mountain Resources AB ("Nickel Mountain") har sedan 2007 arbetat aktivt med att kartlägga fyndigheterna och planerar för brytning i stor skala (30 miljoner ton per år).

Finansiell storlek

Nickel Mountain har investerat ca 100 miljoner kronor i Rönnbäcken hittills och planerar här närmast att investera ytterligare ca 60-70 miljoner kronor för att genomföra den preliminära genomförbarhetsstudien (en sk PFS), som beräknas ta ca 15 månader. Om brytningen kommer igång kommer en initial investering på omkring 10 miljarder kronor att krävas.

Totalt kommer investering och driftkostnader att uppgå till ca 57 miljarder kronor under gruvans hela livstid.

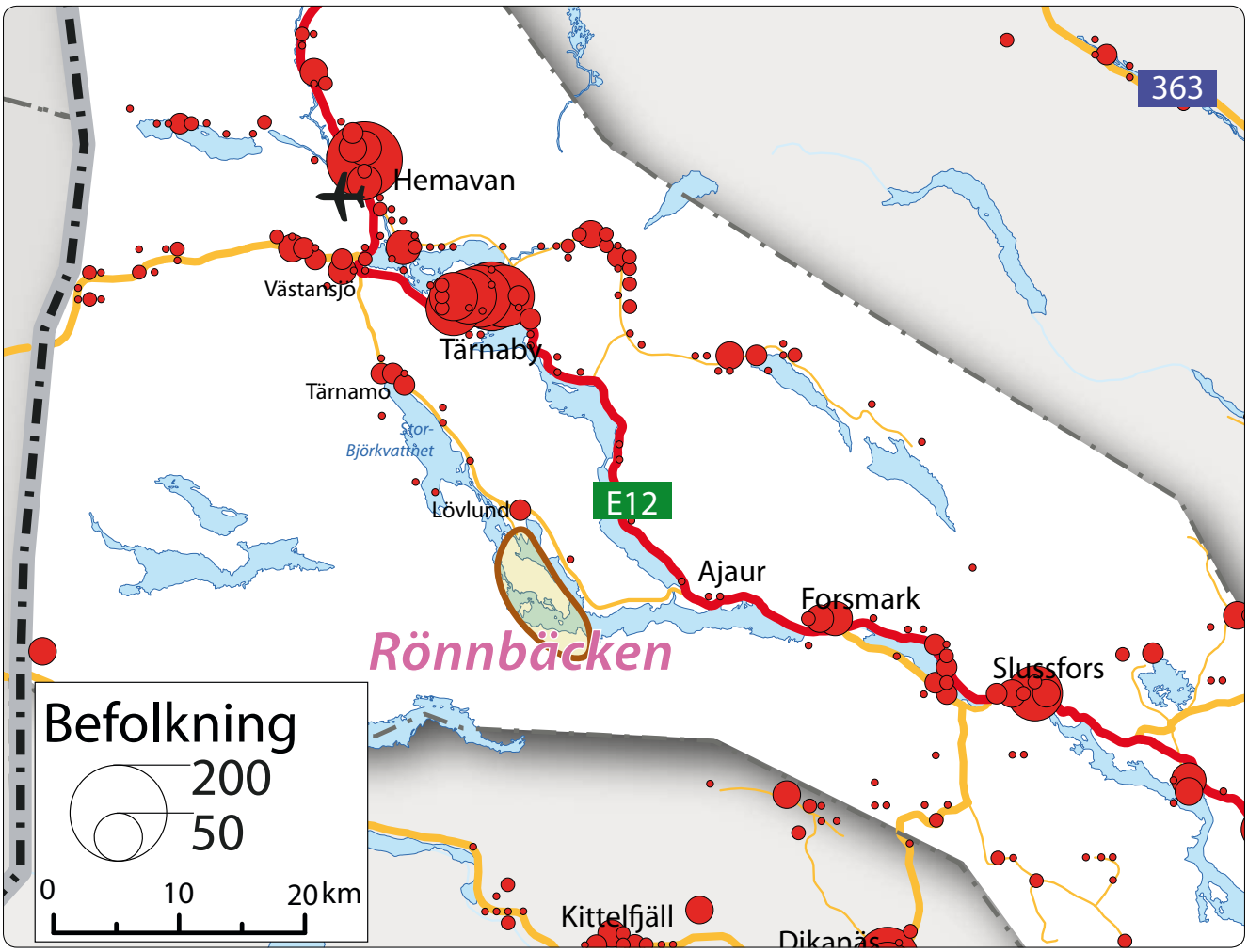
Tidsmässigt

Enligt de planer som redovisats under februari 2012 kommer utbyggnaden att kunna starta i början av 2015. Byggfasen beräknas till drygt 2 år, vilket skulle innebära att gruvdriften kan startas i början av 2017.

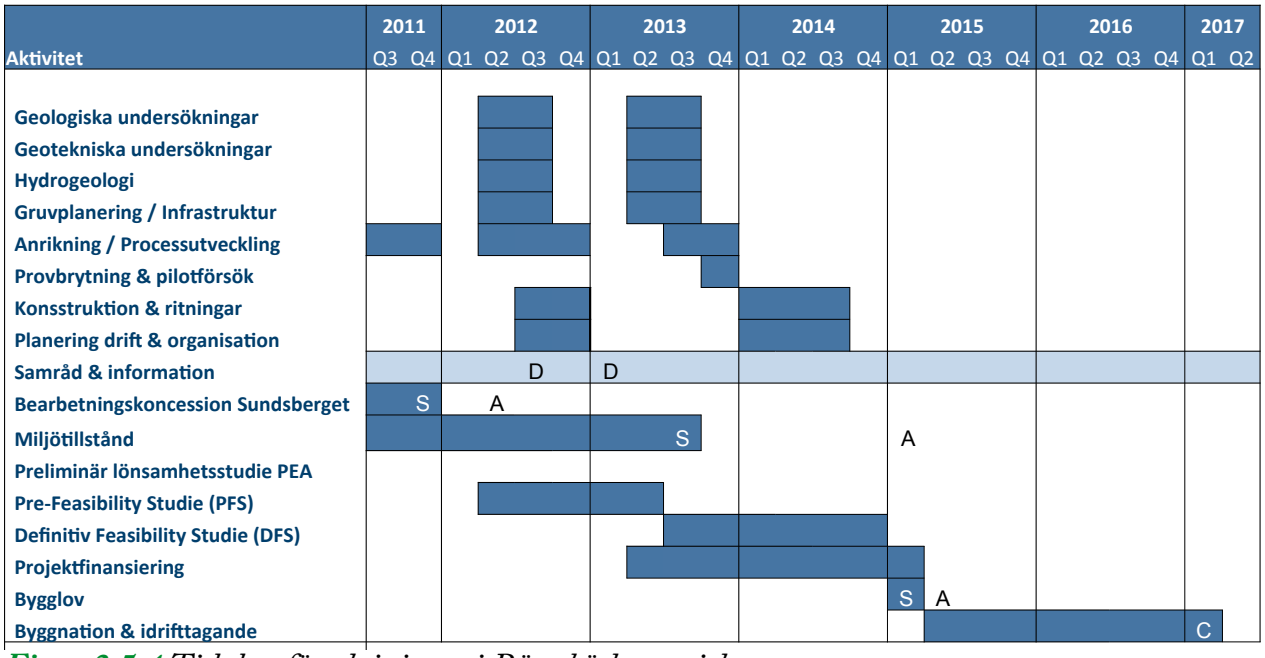
Livslängd

Gruvan planeras för en bryttid på 19 år. Alla de tre nu aktuella dagbrotten har fyndigheter som är "öppna" i ett väderstreck liksom på djupet. Detta innebär att betydligt längre bryttider kan komma ifråga.

Gruvan beräknas sysselsätta ca 350 personer i gruvan och anrikningsverket under driftperioden. Sedan tillkommer ett stort antal arbetstill-



Figur 3.5.3 Rönnbäckenområdet ligger strax söder om Lövlund, ca 8 km väster om E12 vid Ajaur. Gruvan kommer att generera omfattande gods- och persontransporter som kommer att påverka vägsystemet i kommunen. Källa: SCB-statistik, bearbetad av ÅF Infraplan



Figur 3.5.4 Tidplan för aktiviteter i Rönnbäckenprojektet

fällen kopplade till transporter från/till gruvan och övrig service. Under den mest intensiva byggfasen beräknas närmare 1000 personer sysselsättas.

Produktionsvolymer

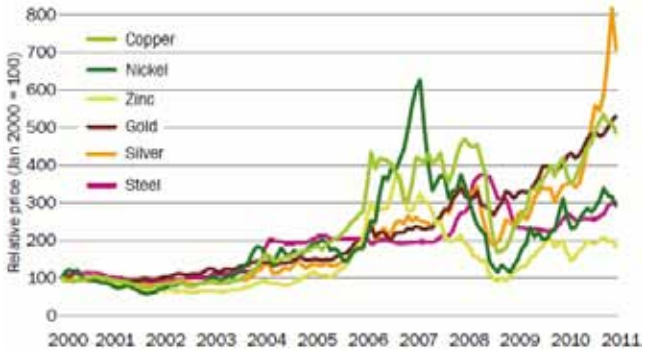
Årsproduktionen av nickel i koncentrat beräknas till ca 26 000, motsvarande ca 100 000 ton koncentrat (våtvikt) eller 2 500 lastbilar med släp

Årsproduktionen av magnetit beräknas till ca 1,6 miljoner ton (med en järnhalt på ca 66%), dvs. 40 000 lastbilar med släp.

Sannolikhet

Preliminära oberoende bedömningar av lönsamheten för projektet av gruvkonsulten SRK Consulting Sweden AB i enlighet med kanadensiska policydokumentet National Instrument byggda på NI 43-101 från april 2011 uppdaterad i december oktober baserat på nyligen genomförda anrikningsförsök av Outotec i Finland som demonstrerade möjligheten att utvinna magnetit som en kommersiell biprodukt resulterade i en minskning av driftskostnaderna med 36% (efter avräkning av intäkten från biprodukter), ökar gruvans nettonuvärde (före skatt) med drygt 5,8 miljarder kronor till närmare 8,4 miljarder kronor.

I slutet av oktober 2011 gick IGE ut med en emission för att få in kapital till den preliminära genomförbarhetsstudien (PFS).



Figur 3.5.5 Mineralprisvariationer 2000 – 2011. Fluor följer i stort sett guldprisets utveckling. Nickel varierar kraftigt i takt med efterfrågan på rostfritt stål.

Källa: LME

Två bearbetningskoncessioner beviljades av Bergsstaten i juni 2010 och en ansökan om en tredje bearbetningskoncession inlämnades i december 2011. Arbetet med miljökonsekvensbeskrivningar MKB mm. pågår och man planerar att gå in med en ansökan om miljötillstånd under andra halvan av 2013.

Nickelpriset ligger på höga nivåer och kommer sannolikt fortsätta ha en stor efterfrågan, eftersom det är en viktig legeringsmetall i förädlade stål.

Sammantaget bör sannolikheten för att Rönnbäcken ska kunna starta vara ca 70 procent och ingår i scenario Mellan och Hög.

Barsele

Strax norr om Barsele finns en guldfyndighet som prospekterats i 25 år. Under 2010 köptes bearbetningskoncessionen och de kringliggande undersökningstillstånden från Northland Resources av Orex Minerals för 79 miljoner kronor.

Finansiell storlek

Under de kommande tre åren kommer prospekteringsarbeten för 50 miljoner kronor att genomföras. Det handlar huvudsakligen om borrningar för att nå större säkerhet i tonnage och lödighet för de tre malmkropparna inom bearbetningskoncessionen.

Tidsmässigt

Prospekteringen pågår med borrningar och analyser av borrkärnor

Livslängd

Fyndigheten har en indikerat guldinnehåll på drygt 28 ton rent guld till ett värde av ca 10 miljarder kronor (prisnivå oktober 2011). Även med en omfattande brytning skulle gruvan få många års livslängd.

Sannolikhet

Fyndigheten är tillräckligt intressant för att motivera fortsatt prospektering, men mycket arbete återstår. Det är därför inte troligt att någon brytning i full skala kommer igång under perioden fram till år 2020.

De nu aktuella prospekteringarna ingår delvis i ett åtagande som hör samman med förvärvet av koncessionen. Fyndigheten är dock såpass intressant att fortsatt prospektering och kartläggning kommer fortsätta.

Vargbäcken

I Vindelgransele ligger en guldfyndighet där den första provsalvan skjutits tredje november 2011. Indikerad guldmängd är i nuläget ca 3 200 kg rent guld, men fyndigheten är öppen såväl åt sidan som nedåt.

Bolaget Botnia Exploration har samtidigt fattat beslut om att lämna in en ansökan om miljötillstånd för fullskalig brytning.

Bolaget ser möjligheter i att anrika malmen vid Lapland Goldminers anläggning i Ersmarksberget. Om beslutet om att inte återöppna gruvan vid Ersmarkberget påverkar val av anriknings-verk är osäkert i dagsläget.

Området runt den planerade gruvan rymmer ytterligare guldmineraliseringar och prospektering av dessa kommer att prioriteras i bolagets projektportfölj.

Finansiell storlek

Det går för närvarande inte att hitta några uppgifter om planerade investeringsvolymer, men arbetet med att ta fram underlag till miljökonsekvensbeskrivning och fortsatt prospektering. Hittills har ca 40 miljoner kronor investerats i fyndigheten.

Tidsmässigt

Det tar ännu några år innan erforderliga miljötillstånd erhållits för brytning.

Livslängd

Det är tidigt att spekulera i en eventuell gruvas livslängd, men om ingen anrikningsanläggning behöver byggas kan även korta livstider fyra-fem år vara motiverade.

Sannolikhet

Prospektering pågår, men sannolikheten för att det blir en gruva bör bedömas till under 50 procent.

Fäboliden

I Lycksele kommun, ca 45 km sydost om Storuman, ligger Lapland Goldminers tidigare prestigeprojekt Fäboliden. Fyndigheten troddes kunna bli Sveriges största guldgruva och innehåller stora mängder malm med relativt låga halter guld. Totalt beräknas 63,5 ton rent guld till ett värde av 23 miljarder kronor (prisnivå oktober 2011) finnas i berget.

Finansiell storlek

Fortsatta prospekteringar torde handla om någon eller några miljoner kronor årligen.

Om det skulle bli aktuellt med en gruva kommer det kräva investeringar i storleksordningen 1,7 miljarder kronor.

Tidsmässigt

Brytbarhetsstudien har avbrutits eftersom man sett svårigheter att finansiera satsningen.

Provborrningar och analyser genomförs dock fortfarande för att kartlägga projektets potential.

Mycket arbete i form av utredningar och tillståndshantering återstår innan det kan bli aktuellt med brytning i Fäboliden.

Livslängd

De stora malmtillgångarna borgar för att gruvan skulle kunna få lång livslängd.

Sannolikhet

Det är i nuläget en låg sannolikhet för att det ska bli fråga om några större investeringar i Fäboliden under perioden fram till 2020, men ett fortsatt högt guldpris och en minskad finansiell oro kan snabbt ändra förutsättningarna och leda till en forcerad uppstart av verksamheten.

Lapland Goldminers beslut om att inte återöppna gruvan i Ersmarksberget innebär att bolaget nu riktar sitt fokus i Sverige på att färdigställa en ”bankable” feasability study” för Fäboliden. Det går idag inte att fastslå en tidplan för detta arbete. För Rönnbäcken och Höglandsgruvan har det tagit 1,5 respektive 2 år.

Svartliden

Svartlidenmalmen började brytas 2005. Arbete pågår med att förbereda underjordsbrytning. Arbetet består i att bygga ramper ned till de nya brytnivåerna. Samtidigt pågår guldbrytningen i dagbrottet.

Gruvans malmreserver räcker till 2014. Borrningar och borrkärneanalyser pågår för att utöka malmreserven.

Produktionen avses öka från 850 kg under 2011 till 1 000 kg under de tre följande åren.

Fortsatt prospektering

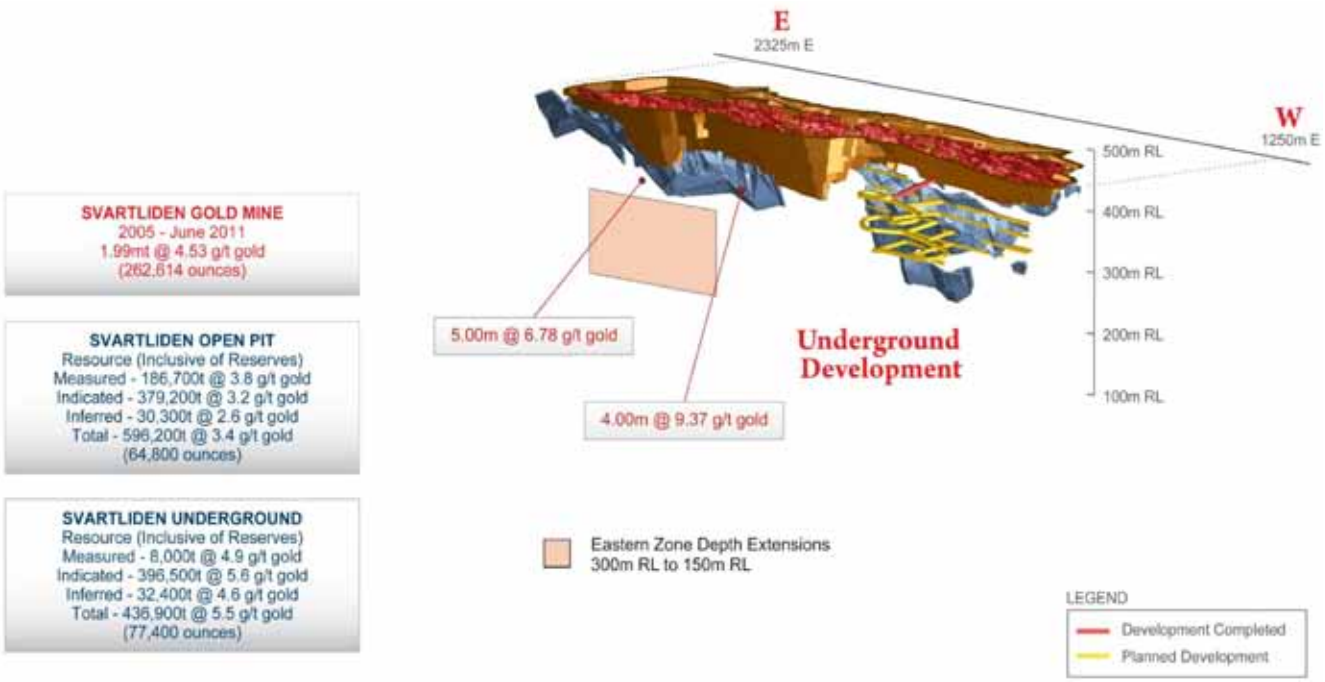
Förutom investeringar i själva gruvan pågår prospektering i områdena närmast Svartliden där Dragon Mining har undersökningstillstånd. Öster om Svartliden har Dragon Mining ett joint venture tillsammans med Botnia Exploration som äger undersökningstillstånden i Harpsundsområdet.

Flera lovande fynd med höga guldhalter har gjorts vid borrningar under hösten 2011.

Finansiell storlek

Förberedelsearbetet för underjordsbrytningen omfattande ca 42 miljoner kronor pågår och brytningen bör kunna påbörjas i början av år 2012.

Prospekteringsarbetet innebär att 60 miljoner kronor satsas per år och består i selektiva borrkampanjer vid målpunkter som identifierats bl.a. med hjälp av tidigare flygmätningar och fältprospekteringar.



Figur 3.5.6 Svartlidengruvan 2005-2011 med planerad underjordsexpansion.

Källa: Dragon Mining RIU Melbourne Resources Round-up 29 September 2011

Tidsmässigt

Investeringen i underjordsbrytningen är till stor del redan upparbetad. Prospekteringen i form av borrningar och analyser av borrkärnor pågår och ett flertal lovande målpunkter återstår.

Livslängd

Syftet med de investeringar som nu görs är att förlänga livslängden genom att öka den kända malmreserven för Svartlidens gruva och anrikningsverk, samt säkerställa nya reserver i närområdet.

Sannolikhet

Projektet med underjordsbrytningen är under genomförande. Miljötillstånd har beviljats.

Det fortsatta prospekteringsarbetets omfattning och tidsplan kan antas delvis bero på det kassaflöde guldförsäljningen ger.

Ersmarksberget

Ersmarksberget hette tidigare Blaikengruvan och köptes år 2008 av Lapland Goldminers från ScanMinings konkursbo.

Ersmarksberget planerades att återöppna i början av 2012, men Lapland Goldminers drog tillbaka planerna den 24 november 2011 på grund av för låga halter guld och låg lönsamhet.

Investeringen ingår därför inte i något scenario och är inte redovisad i kartbilden.

Finansiell storlek

Fyra till sex personer har arbetat med underhåll av anläggningen samt borrningar för kartläggningen av malmreserven.

Den finansiella satsningen har varit runt 20 miljoner kronor per år. Kostnader och investeringar för uppstart av gruvan, inklusive jordavrymning, har beräknas till cirka 40 miljoner kronor.

Tidsmässigt

Planen var att komma igång med driften i början av år 2012 så att man kan få ett positivt kassaflöde som underlag för fortsatt prospektering och utveckling av bolagets andra fyndigheter. Efter beslutet om att inte gå vidare med Ersmarkberget kommer Lapland Goldminers att fokusera på verksamheten vid Fäboliden.

Livslängd
Även om gruvan inte kommer att återöppnas finns möjligheter att kringliggande guldgruvor kan nyttja anrikningsverket.

Anrikningsverket vid Ersmarksberget har en process som troligen passar för de typer av mineraliseringar som finns i andra fyndigheter i närområdet, exempelvis Vargbäcken i Vindelgransele.

Sannolikhet
Bolagets beslut 24 november 2011 om att inte återöppna Ersmarksberget, för att istället satsa på Fäboliden, innebär att sannolikheten för en större investering fram till 2020 är mycket liten.

Sammantaget bör sannolikheten för att gruvan återstartas vara mycket låg, under fem procent.

Investeringen ingår inte i något scenario och är inte redovisad i kartbilden.

Fortsatt prospektering
Lapland Goldminers har ett tiotal aktiva undersökningstillstånd i närområdet runt Ersmarksberget.

Svärtträskgruvan

I ScanMinings konkursbo ingick Svärtträskgruvan, ett dagbrott beläget 10 km nordost om Storuman. Gruvan har under åren haft svårt att nå upp till fastställda miljökrav och läckage av metaller fortsätter fast gruvan inte är i drift.

Finansiell storlek
Inga investeringar planeras under den närmaste perioden.

Stortjärnhobben, Tjålmträsk, Gubbträsk, Kattisavan

Ytterligare ett antal lovande undersökningstillstånd finns i Lapland Goldminers portfölj.

Finansiell storlek
Inga investeringar planeras under den närmaste perioden eftersom fokus ligger på projekt som har närmare till att generera ett kassaflöde.

Sellmanberget

10 km nordost om Storuman ligger en lovande wolframfyndighet.

Finansiell storlek
Ingen prospektering eller annan verksamhet planeras i nuläget. Bolaget Botnia Exploration söker en partner att utveckla fyndigheten med.

Investering ingår inte i något scenario och är inte redovisad i kartbilden.

Gränsfjällen

I gränstrakterna på båda sidorna av gränsen mellan Sverige och Norge bedriver Scandinavian Resources tidvis intensiv prospektering efter koppar, zink och bly. Omkring 6 man arbetar i halvårslånga kampanjer med flygmätningar, blockletning och provborrningar.

Finansiell storlek
Prospekteringen har en volym av ca 1 miljon kronor per år.

Tidsmässigt och sannolikhet
Många lovande mineralfynd har gjorts och stora områden undersöks. Det är därför sannolikt att prospekteringsarbetet i området fortsätter.

Det är däremot en låg sannolikhet (under fem procent) att fynden leder till någon gruvetablering under perioden fram till 2020 .

Investeringen ingår inte i något scenario och är inte redovisad i kartbilden.

Uma

På fjället norr om Joesjö prospekterar Blackstone Nickel efter bland annat nickel. Omfattningen är dock förhållandvis liten.

Finansiell storlek

Prospekteringen har en volym av ca 0,5 miljoner kronor per år.

Tidsmässigt och sannolikhet

Många lovande mineralfynd finns i området. Det är därför sannolikt att prospekteringsarbetet i området fortsätter.

Det är en låg sannolikhet (under fem procent) att fynden leder till någon gruvetablering under perioden fram till år 2020. Fynden ingår således inte i något scenario och är inte redovisade i kartbilden.

Lill-Orrliden

Mellan Orex Minerals Barsele-fyndighet och Lapland Goldminers undersökningstillstånd Gubbträsk har Nordic Mines ett undersökningstillstånd.

Finansiell storlek

Det har inte gått att hitta några uppgifter på omfattningen av prospekteringen i området.

Sannolikhet

Det är en låg sannolikhet (under fem procent) att fynden leder till någon gruvetablering under perioden fram till 2020. Undersökningstillståndet ingår således inte i något scenario och är inte redovisad i kartbilden.

Norrmyran

Norr om E12 mitt emellan Storuman och Lycksele i Lycksele kommun har Eurasian Minerals ett undersökningstillstånd intill Lapland Goldminers Kattisavan.

Finansiell storlek

Det har inte gått att få tag på uppgifter om omfattningen av prospekteringen i området.

Sannolikhet

Det är en låg sannolikhet (under fem procent) att fynden leder till någon gruvetablering under perioden år 2012 till år 2020. Undersökningstillståndet ingår således inte i något scenario och är inte redovisad i kartbilden.

3.6 Vindkraft

Pauträsk

Hemberget Energi AB planerar en vindkraftinvestering på cirka 175 verk i Pauträskområdet i gränstrakten mellan Storuman och Vilhelmina kommuner. Den installerade effekten beräknas bli cirka 450 MW. Arbete med att ta fram tillståndsansökan pågår.

Hemberget Energi arbetar för närvarande även med vindmätningar i området.

Finansiell storlek

Investeringsvolymen för projektet uppskattas till ca 6,8 miljarder kronor.

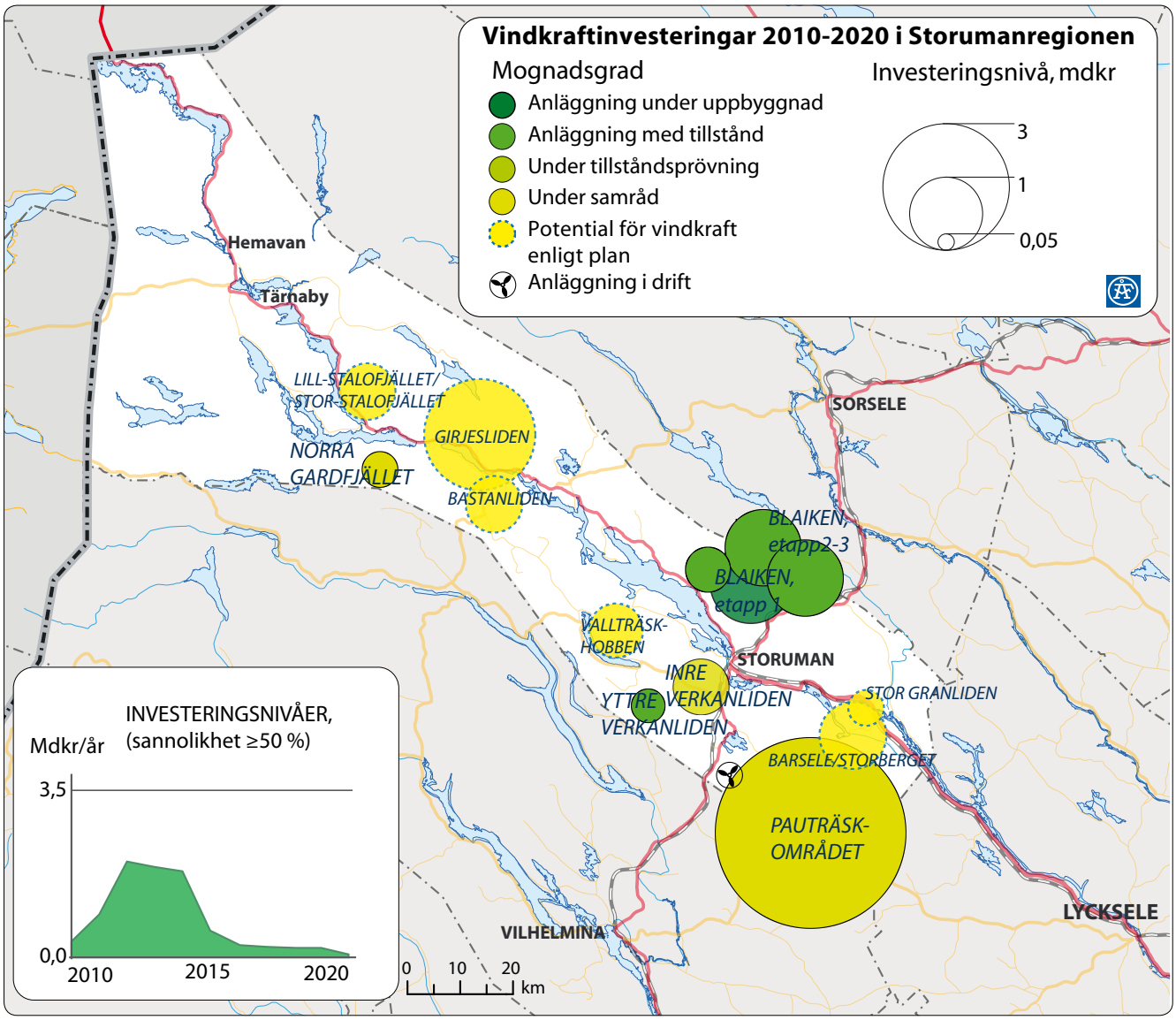
Tidsmässigt

Tillståndsansökan för samtliga verk planeras lämnas in i början av 2012. Förutsatt att tillstånd ges i slutet av 2012 eller under 2013, beräknas byggstart till 2013/2014.

Hemberget Energi AB räknar med att bygga 40-50 verk per år. Total byggtid för projektet beräknas till cirka fyra år. Drifttagning av första etappen beräknas till fjärde kvartalet 2014, förutsatt att det inte blir några överklaganden. Om det blir överklagan blir drifttagning av första etappen snarare i slutet av 2015.

Livslängd

Drifttiden bedöms till ca 20-25 år.



Figur 3.6.1 Sammanställning av Vindkraftsprojekt efter investeringsnivå och mognadsgrad

Sannolikhet
Projektören har genomfört/genomför omfattande utredningar, t.ex. örninventering, våtmarksinventering och miljökonsekvensbeskrivning för projektet. Samrådsmöte har hållits och det finns en utarbetad tidplan för projektet.

Det föreligger dock osäkerhet om huruvida projektet kommer att genomföras, eftersom tillstånd för projektet ännu inte finns och kopplade till andra intressen i området, t.ex. naturintressen.

Sannolikheten för att projektet genomförs bedöms till cirka 50 procent och ingår i scenario Mellan och Hög.

Eftersom det är vanligt med överklaganden av större vindkraftetableringar har vid fördelningen av investeringen över tid lagts till ett år för överklaganden i tidplanen.

Rimlighetsbedömning
Rimlig investeringsvolym för 175 vindkraftverk med en total installerad effekt av 450 MW beräknas till cirka 6,8 miljarder kronor.

Blaiken

Skellefteå Kraft har tillsammans med Fortum i bolaget Blaiken Vind AB inlett arbetet med att bygga en vindkraftpark i Blaikenområdet. Fullt utbyggd, år 2015, kommer vindkraftparken enligt planerna att bestå av upp till 100 vindkraftverk. Detta gör att Blaiken blir en av de största landbaserade vindkraftparkerna i hela Europa.

Miljötillstånd för projektet gavs i mars 2009. Byggstart skedde i oktober 2010.

Projektet genomförs i tre etapper med 30 verk/etapp.

Även Vattenfall har visat intresse för en vindkraftspark på ca 9 verk i Blaikenområdet.

Finansiell storlek
Om alla 100 vindkraftverk byggs bedöms investeringen uppgå till 3,8 miljarder kronor. Etapp ett har något större investeringsvolym än etapp två respektive tre, eftersom servicebyggnad och ställverk byggs i etapp ett.

Tidsmässigt
Under 2011 och i början av 2012 byggs vägar, fundament och elsystem för de första 30 vindkraftverken, som monteras och driftsätts under 2012. Upphandling av etapp två pågår (vägar, kabelförläggning, fundament för 30 vindkraftverk). Upphandling av vägar, kabelförläggning och fundament för etapp tre planeras till hösten 2012.

Plan för driftsättning:

- Etapp 1 (30 vkv) driftsätts i slutet av 2012.
- Etapp 2 (30 vkv) driftsätts i slutet av 2013.
- Etapp 3 (30 vkv) driftsätts i slutet av 2014.

Livslängd
Beräknad drifttid är minst 20 år.

Sannolikhet
Detaljerade planer finns för de första 90 verken. De första 30 vindkraftverken (etapp ett) som är under uppbyggnad har en sannolikhet på 100 procent. Etapp två, där upphandling av vägar, kabelförläggning och fundament för 30 vindkraftverk pågår, bedöms ha sannolikhet 80 procent. Etapp 3, som nu detaljplaneras bedöms också ha 80 procent sannolikhet. För de resterande tio verken finns inte detaljerade planer eller tidplan. Sannolikheten för att dessa kommer att byggas bedöms till ca 50 procent.

Rimlighetsbedömning
De första 90 verken ingår i samtliga scenarier (Hög, Mellan och Låg). De tio resterande verken ingår i scenario Hög och Mellan. Eftersom de tio resterande verken inte ingår i scenario Låg, blir den totala investeringsvolymen för Blaikenprojektet något lägre i detta scenario.

Verkanliden

Fred Olsen Renewables har laga kraft vunnet tillstånd och godkänt bygglov för åtta vindkraftverk i Yttre Verkanlinden. Företaget har en vindmätningsmast uppe i området. I början av 2012 har de mätt i ett år och baserat på vindresultaten kommer företaget bestämma hur de går vidare med projektet.

Projektet i Yttre Verkanliden kommer sannolikt att slås ihop med ett parallellt projekt i Inre Verkanliden med 15-20 verk. För detta projekt har projektören säkrat mark, genomfört en del studier och haft samrådsmöte med kommunen Totalt kan Yttre och Inre Verkanliden bli upp till 30 vindkraftverk.

Finansiell storlek

Om det blir 30 verk så handlar det om en total investering på cirka 800 miljoner kronor, varav 200-300 miljoner kronor i lokal/regional infrastruktur (vägar etc).

Projektören bedömer att det är stor sannolikhet att det blir 20 vindkraftverk. Detta motsvarar en investeringsvolym på cirka 530 miljoner kronor, varav 130-200 miljoner kronor i lokal/regional infrastruktur.

Tidsmässigt

Investeringen beräknas ha två års byggtid, med start 2013/2014. Cirka 70 procent av investeringen ligger år ett och cirka 30 procent år två av byggtiden.

Livslängd

Drifttiden beräknas till 20-25 år.

Sannolikhet

Sannolikheten att projektet Yttre Verkanliden, som har tillstånd klara, blir av bedöms till ca 75 procent. Sannolikheten att det även blir ca tolv verk i Inre Verkanliden bedöms till 50 procent. Sannolikheten att det blir så mycket som 22 verk i Inre Verkanliden bedöms som lägre (25 procent).

Rimlighetsbedömning

Investeringsvolym vid fullt utbyggt projekt uppgår till ca 800 miljoner kronor, varav 200-300 miljoner kronor i lokal/regional infrastruktur (scenario Hög).

Rimlig investeringsvolym i scenario Mellan (20 verk) bedöms till 530 miljoner kronor, varav 130-200 miljoner kronor i lokal/regional infrastruktur.

Rimlig investeringsvolym i scenario Låg (åtta verk) bedöms till drygt 200 miljoner kronor.

Norra Gardfjället

Företaget Nordanvind har lämnat yttrande till kommunen om 6 vindkraftverk vid Norra Gardfjället (anmälningsärende).

Nordanvind har ingen tidplan för projektet i och med att de väntar på att länsstyrelsen ska bestämma om marköverlåtelse. Företaget har väntat i flera år. De har inte gått vidare i och med att de måste få klartecken från mark- och miljööverdomstolen, som den 6 november 2011 ska fatta beslut i ett viktigt mål i Västernorrland och Jämtland om rennäringen.

Finansiell storlek

Om de sex vindkraftverken byggs beräknas investeringen uppgå till ca 240 miljoner kronor.

Tidsmässigt

Om projektet blir av bedömer projektören att det kan bli aktuellt att börja bygga om åtta år och att det står klart om tio år.

Samebyn och Sametinget är kritiska till projektet, men projektören tror att det kan lösa sig i framtiden.

Livslängd

Drifttiden bedöms till 20-25 år.

Sannolikhet

Marköverlåtelsefrågan är ännu olöst och det är i dagsläget ingen aktivitet i projektet i avvaktan på detta. Det finns många osäkerheter i projektet. Sannolikheten att projektet på sikt kommer att genomföras bedöms till ca 25 procent.

Rimlighetsbedömning

Projektet ingår endast i scenario Hög.

Vallträskhobben

Vallträsk och Vallträskhobben är utpekade som lämpliga för vindkraft i *Tilläggsplan för vindkraft Storuman och Sorsele kommuner*, se nedan.

Företaget Wallenstam som visat intresse för området ser inte vindkraftprojektet i Vallträskhobben som aktuellt för dem i dagsläget. Det skulle i så fall möjligen vara längre fram i tiden, men de har ingen utvecklingsplan för projektet. Den enda aktivtet de har i området idag är en mätmast.

Skälet till att projektet inte längre är aktuellt för företaget är att det finns ett naturvårdsavtal som de haft olika uppfattningar om.

Ytterligare vindkraftpotentialer

I *Tilläggsplan för vindkraft Storuman och Sorsele kommuner*, fastställd av kommunfullmäktige 2010-06-22 pekas ett antal områden ut som lämpliga för vindkraftetablering. I planen har även gjorts en bedömning av utbyggnadspotentialen för respektive område.

Några av dessa områden sammanfaller med ovan beskrivna projekt. Det finns emellertid ytterligare områden, utöver de ovan beskrivna med konkreta projekt, som pekas ut som lämpliga/potentiella för vindkraftetablering. Dessa listas nedan:

- Vallträsk och Vallträskhobben, utbyggnadspotential: 60 vindkraftverk
- Girjesliden, utbyggnadspotential: 58 vindkraftverk
- Barsele-Storberget, utbyggnadspotential: 21 vindkraftverk
- Lill-Stalofjället och Stor-Stalofjället, utbyggnadspotential: 15 vindkraftverk
- Bastanliden, utbyggnadspotential: 15 vindkraftverk
- Stor-Granliden, utbyggnadspotential: 6 vindkraftverk.

Intresset för vindkraft är stort i kommunen och det senaste året har det tillkommit ytterligare potentiella vindkraftprojekt, exempelvis ytterligare verk i anslutning till Blaikenanläggningen och ny vindkraftspark vid Långsjöby.

Finansiell storlek

Om den fulla utbyggnadspotentialen förverkligas för dessa projekt skulle den totala investeringsvolymen översiktligt beräknat uppgå till ca 7 miljarder kronor. Rimlig investeringsvolym om samtliga potentiella områden etableras med vindkraft bedöms till ca 5,3 miljarder kronor (75 procent av den totala potentialen), eftersom det ofta faller bort en delmängd verk under tillståndsprocessen, när hänsyn tas till olika intressen.

Tidsmässigt

Eftersom det ännu inte finns några aktiva projektörer för dessa potentiella områden, bedöms de kunna bli aktuella för byggnation i slutet av den studerade tioårsperioden, dvs 2016-2020.

Livslängd

Beräknad drifttid är minst 20 år.

Sannolikhet

Eftersom det ännu inte finns några aktiva projektörer, som driver exploatering i dessa områden bedöms sannolikheten för att de ska förverkligas under de närmsta tio åren som relativt låg, till ca 25 procent.

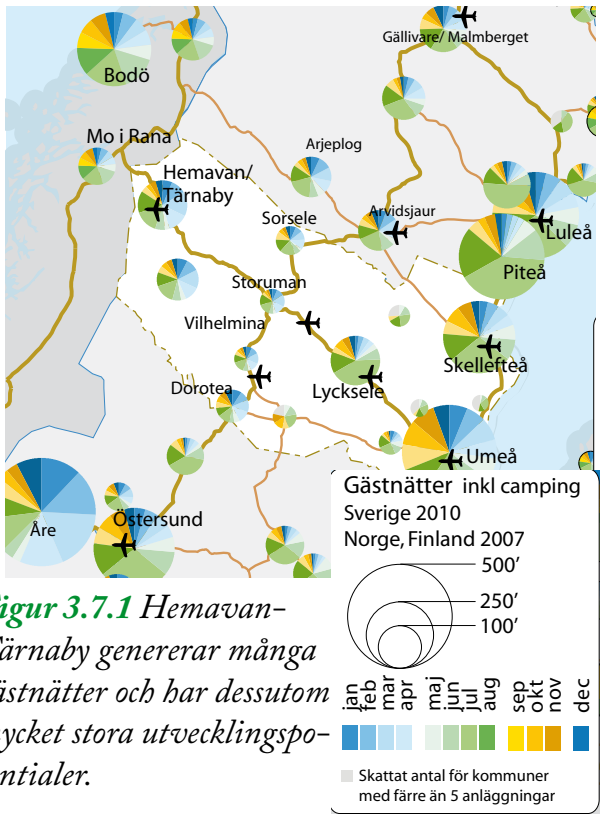
Rimlighetsbedömning

Potentialerna ingår därmed endast i scenario Hög.

3.7 Besöksnäring

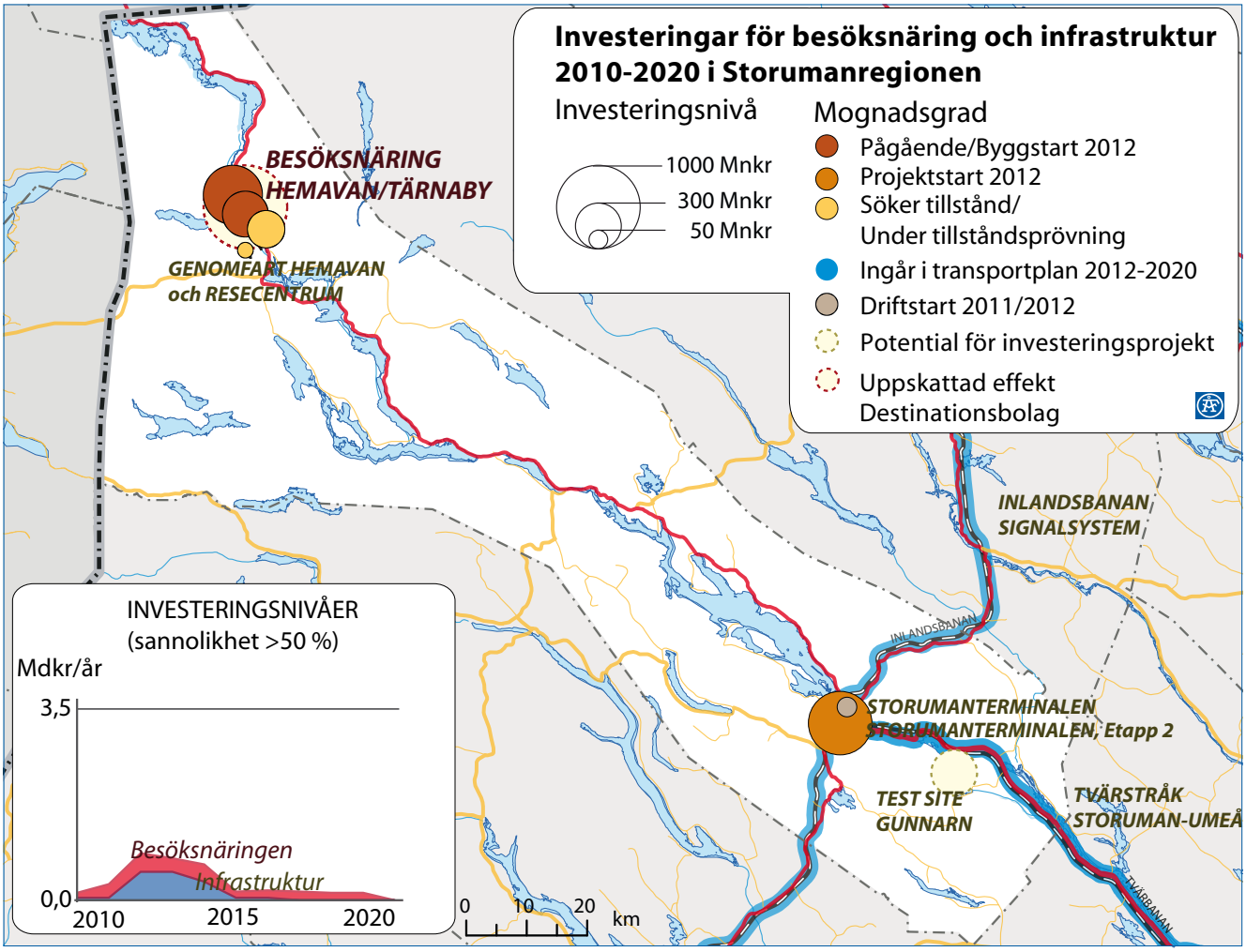
Storumans kommun och näringslivet i Hemavan och Tärnaby avser att bilda ett gemensamt destinationsbolag som ska arbeta för att stärka regionens attraktionskraft. Samarbetet ska verka för att fördubbla turismen och dess omsättning fram till 2020. Det innebär att Hemavan/Tärnaby-området ska fram till år 2020 ökat sin andel från 2,2 procent till 3 procent av Sveriges totala skidturismmarknad och att antalet sysselsatta inom besöksnäringen fördubblas på tio år, från 250 till 500 sysselsatta. Målen är även att fördubbla antalet skiddagar från 180 000 till 360 000, och antalet gästnätter per år från 375 000 till 750 000. Antalet verksamma företag inom turismen ska kunna öka från 80 till omkring 115. Målbilden är att det ska ske turisminvesteringar för 1,7 miljarder kronor fram till år 2020.

På kort sikt ska det upprättas en projektfinansiering genom att söka bidrag. Därefter ska bolaget bland annat finansieras genom provisioner från bokningar och försäljning.



Figur 3.7.1 Hemavan-Tärnaby genererar många gästnätter och har dessutom mycket stora utvecklingspotentialer.

Projektet ingår i senario Hög och Mellan med en rimlig investeringsnivå på en miljard kronor.



Figur 3.7.2 Investering i besöksnäring och infrastruktur efter mognadsgrad och investeringsnivå

Hemavan

Företaget Fjällkedjan Hemavan AB planerar ett projekt med nio etapper som kan delas in i tre delar, etapp 1-3, etapp 4-6 och etapp 7-9. De består av byggandet av camping, fritidsbostäder, lägenheter, dubbelrum, skotergarage, handel/service och ny sittlift. Totalt planeras 3500 bäddar fördelat på 180 fritidshus, 70 campingplatser, 160 lägenheter och 100 dubbelrum.

Finansiell storlek

Den totala investeringen uppgår till totalt 1,3 miljarder kronor.

Tidsmässigt

Etapp 1-3 avslutas under 2011 och består av en camping med 70 platser och 50 fritidsbostäder.

Etapp 4-6 har planerad byggstart 2012/13/14 och beräknas vara färdigställt 2013/14. Fjällkedjan Hemavan planerar i denna etapp att bygga ett skotergarage för 90 platser, 50 fritidshus, 40 lägenheter, utöka handel och service utbudet samt en sittlift. Projektering för sittliften har på börjats redan under 2011.

Etapp 7-9 består av byggnation av fritidshus, lägenheter och dubbelrum. Det finns inte någon antagen detaljplan för dessa etapper och samråd har inte hållits. Fjällkedjan Hemavan har planerad byggstart under 2013-2015.

Den första etappen beräknas vara klar till årsskiftet 2011-2012 och sista etappen beräknas vara klar till årsskiftet 2015-2016.

Sannolikhet

Samråd för etapp 1-6 hölls våren 2011 och kommunfullmäktige antog detaljplanen för området i oktober 2011. Arbetet med detaljplanen för etapp 7-9 har pågått parallellt med etapp ett och sex och beräknas antas av kommunfullmäktige i oktober 2012.

Fjällkedjan Hemavan AB förusätter att deras

Figur 3.7.3 Fjällkedjans situationsplan för projektet i Hemavan.

Källa: Fjällkedjan Hemavan AB

planerade investeringar genomförs fullt ut förutsatt att detaljplanen för etapp sju till nio antas. De beräknar även att den slutgiltiga investeringskostnaden kommer att överskrida de planerade 1,3 miljarderna.

Rimlighetsbedömning

Projektet ingår i scenario Hög, Mellan och Låg.

Övriga projekt

De investeringsprojekt inom besöksnäringen i Hemavan-Tärnaby som idag finns på idé-, och planeringsstadiet antar vi ingår i Destinationsbolagets 1,7 miljarder kronor.

Strömma Fjäll och Aktivitet

Strömma har planer på att investera i fler nedfarter med belysning, snökanonsystem, utöka och renovera sitt fastighetsbestånd. Strömma kommer att avvakta med att förverkliga sina planer beroende på vad som sker i regionen. Bland annat kommer utvecklingen av Hemavan-Tärnaby Airport och Mo i Rana Airport samt hur stor etablering inom gruvnäringen blir att påverka bolagets investeringsgrad fram till 2020.

De investeringsplaner som Strömma Fjäll och Aktivtet har för Hemavan är fortfarande i sin linda och det fattas bland annat detalj- och investeringsplaner. Det har inte hållits samråd och de har inte ansökt om några bygglov. Sannolikheten för att Strömma Fjäll och Aktivitet ska investera i Hemavan-Tärnaby anses därför vara låg. Strömma har dessutom sedan en tid sina anläggningar till försäljning.

Regionala turismsatsningar

Kittelfjäll

Kittelfjäll Utveckling AB planerar att investera omkring 25 miljoner kronor i de närmaste åren, och ytterligare omfattande följdinvesteringar väntas. Kittelfjäll planerar bland annat för två nya liftar. Hotellet planeras för etappvis renovering och utbyggnad.

I fördjupad översiktsplan för Kittelfjäll redovisas stora utvecklingsmöjligheter.

Projektet har inte beaktats i något scenario och har inte redovisats i kartbilderna.

3.8 Transportinfrastruktur

Väg

E12 Genomfart Hemavan

Trafikverket har utfört förstudie för E12 genom Hemavan. Projeketet har hög prioritet för både parter. De åtgärder som planeras gäller hastighetssänkande åtgärder, trafiksäkerhetshöjande åtgärder, GC-väg, säkra busshållplatser, skid-, gång- och skoterpassager.

Finansieringen är inte klar och åtgärderna beräknas kosta 20 miljoner kronor. Trafikverket och Storuman kommun delar kostnaderna. (Denna investering är inte en del av länstransportplanen).

Projektet ingår i scenario Hög och Mellan.

E6-stråket, Norge

Den norska nationella transportplanen för 2010-2019 tar upp tre stora investeringar på E6-stråket som är av betydelse för transportsektorn i Storumanregionen. Sträckorna Mosjøen-Osen och Mo i Rana-Bolna genomgår 2010- 2013 upprustning. Sträckan Brenna-Brattås-Lien och E6 vid Matjavatn är planerade att rustas upp åren 2014-2019.

Investeringarna är inte beaktade i något av scenarierna och är inte redovisade i kartbilderna.

Järnväg

Tvärbanan

Trafikverket har i länstransportplanen för 2010-2021 planerat upprustning av tvärstråket Storuman-Umeå för att möjliggöra persontrafik samt utveckla godstransporterna i stråket.

Byggstart är planerad till 2014 och beräknas slutföras 2016 till en kostnad av 75 miljoner kronor varav 30 procent kan antas investeras inom Storuman kommun.

Projektet är uppdelat i två etapper. Den första etappen gäller sträckan Umeå-Lycksele. Den andra etappen gäller Lycksele-Storuman.

Sträckan Umeå-Lycksele bedöms trolig, eftersom den finns med i länstransportplanen 2016-2016. Sträckan Lycksele-Storuman har större osäkerhet, eftersom den är planerad 2016-2017.

Projektet ingår i scenario Hög, Mellan och Låg.

Inlandsbanan

Signalsystemet på Inlandsbanan ska bytas ut. Den beräknade investeringskostnaden är 50 miljoner kronor. 9 miljoner kronor av dessa bedöms investeras inom Storuman kommun.

Projektet ingår i scenario Hög, Mellan och Låg.

Mosjøen-Bodø, Norge

I järnvägen mellan Mosjøen och Bodø investeras det i fjärrstyrningssystem. Ej beaktat i något scenario och har inte visats i kartbilderna.

NLC Storuman

I Stensele påbörjades 2010 utbyggnad av ny omlastningsterminal för daglig godspendel från industriområdet och för omlastning av transfertrafik från väg till järnväg. Till denna finns även en förädlingsanläggning. Den beräknas vara klar och i drift i slutet av 2011. Projektet är finanierat av Storuman kommun, Region Västerbotten (LTP), EU och Trafikverket till en beräknad investeringskostnad på ca 55 miljoner kronor.

Projektet ingår i scenario Hög, Mellan och Låg.

Under hösten 2011 har inledande planering av etapp två av terminalen påbörjats. Investeringen i etapp 2 uppgår till omkring 70 miljoner kronor och omfattar bl.a. ny viadukt för bil och tåg, ny vägbank samt ytterligare investeringar i spår och signalsystem. Trolig byggstart är 2014 och beräknad byggtid är två till tre år.

Flygplatser

Hemavan Tärnaby Airport/Resecentrum

Hemavan Tärnaby Airport AB har låtit genomföra en arkitekttävling avseende en ny terminalbyggnad tillika resecentrum i Hemavan, endast 1 km från närmaste skidanläggning.

I dagsläget äger kommunen nuvarande terminalbyggnad och en flyttning/nybyggnad av denna torde kunna anses vara kommunens ansvar. Den nya terminalbyggnaden/resecentrumet beräknas kosta ca 30 miljoner kr. Finansieringen av projektet är i dagsläget inte klar men behovet av att kunna upphandla och starta projekteringen finns.

Resecentrumet ser i dagsläget ut att bli realitet tidigast åren 2015-2020.

Sannolikheten för projektet beräknas vara låg eftersom det ännu ej tagits en rad avgörande beslut samt att finansieringsfrågan inte är klar.

Projektet ingår i scenario Hög.

Flyg- och flygplatsrelaterad verksamhet på Storumans flygplats

Storumans flygplats, vid Gunnarn, saknar reguljär trafik sedan 2010. Flygplatsområdet betraktas ha stor potential för bland annat testning av friktionsutrustning för väg och flyg. Storumans kommun, som äger flygplatsen, har varit i kontakt med flera olika aktörer från hela världen som visat intresse för området. Den verksamhet som diskuteras är främst utbildning, support och beredskap för halkbekämpning på flygplatser. Högsäsongen kommer inledningsvis att vara november och februari-april, dvs. de tider det är vinter i Storuman, men inte vinter på kundflygplatserna. På sikt kan utbildning ske hela året, bl.a. med hjälp av simulatorer. Det finns idag inte några påskrivna kontrakt med företag om nyttjanderätt eller ägande kring flygplatsen.

Blir det investeringar avseende friktionstester och utbildning bedöms investeringen bli i storleksordningen 75-150 miljoner kronor på åtta års sikt. Verksamheten bedöms inledningsvis generera en årsomsättning på 5-10 miljoner, som bedöms kunna öka till ca 50 miljoner kronor år 2020.

Om ett beslut tas om att bedriva aktivitet på området är det troligt att verksamheten kommer igång redan första året. Logi finns idag på området för att ta emot grupper om ca tio personer, och utbildningslokaler finns för grupper om ca 50 personer. För en utökad verksamhet krävs utbyggnad av ytterligare logikapacitet, utbildningslokaler, garage, hangar, verkstäder och eventuella företagsspecifika anläggningar. Dessa investeringar kommer att ske inom det centrala området mellan huvudbanan och de tre sidobanorna. Stora investeringar behöver även ske i utrustning och maskiner för test- och utbildningsverksamheten.

I dag finns inga påskrivna kontrakt eller tillstånd för verksamheten. Sannolikheten för att friktionstestverksamhet drar igång innan 2020 bedöms vara högre än 50 procent.

Projektet ingår därför i scenario Hög och Mellan och benämns som Testsite Gunnarn.

Ytterligare projekt med lägre sannolikhet, som diskuterats är tester av obemannade flygfarkoster, eller arbeten med ommålning eller destruering av flygplan.

Angränsande, norska projekt

Mo i Rana Flygplats

Artic Circle International Airport, Mo i Rana (No) planerar att investera i en 2,4 km lång landningsbana och bygga en terminalplats för 6 flygplan. Projektet har en beräknad investeringskostnad på 1,6 miljarder kronor.

Projektet finns med i scenario Hög, Mellan och Låg.

Mo i Rana Hamn, Norge

I den Norska nationella transportplanen (NTP) från 2010 till 2019, är hamnen i Mo i Rana utsedd som en av tre nationella stamnätshamnar för intermodala transportknutspunkter i norska Nordland. Hamnen är idag fördelad på fyra kajområden med en total kajlängd på 1360 meter och ett terminalområde på 4500 m^2 samt att en utbyggnad på ytterligare 2000 m^2 snart är klar. Fram till 2020 kommer Mo i Rana hamn att investera omkring 123 miljoner kronor (100 miljoner NOK) i nya kranar, utökat lagerutrymme samt muddring av hamnområdet.

Sannolikheten för projektet är trolig då nämnda investeringar är nödvändiga för hamnen och planering och finansiering är i stort sett klart. Projektet finns med i scenario Hög, Mellan och Låg.

Mosjøen Hamn, Norge

Under 2010 påbörjades modernisering av Mosjøens inre hamn för att kunna möta krav på intermodal hantering av gods.

Industrihamnen Holandsvika planeras en intermodal godsterminal, djupvattenskaj för fartyg upp till 100 000 BT, dubbla järnvägspår samt möjlighet att lossa bulklast från tåg. Detta projekt är fortfarande i sin linda och flera tillstånd och beslut måste tas innan projektet är i full gång. Planerad byggstart är tidigast 2013/2014.

Sannolikheten för projektet är hög eftersom projektet finns med i den kommunala planen för området. Investeringsnivån är dock osäker.

Projektet finns noterat i kartbilden för scenario Hög, Mellan och Låg men har inte beaktats i investeringsnivåerna.

3.9 Övriga investeringar

Skidskyttearena

PR-föreningen Vildmannen i Storuman arbetar för att det ska byggas en skidskyttearena i Storuman till en investeringskostnad på 50 miljoner kronor. Storuman kommun har tillsammans med Vildmannen sökt pengar för projektet men fått avslag. Delar av näringslivet i Storuman kommer fortsätta söka finansiering för projektet.

Sannolikheten för projeketet beräknas vara låg eftersom det saknas en rad viktiga beslut och tillstånd samt att det i dagsläget inte finns någon finansiering för projektet.

Detta projekt finns ej visade i kartbilderna och har inte beaktats i de olika scenariona eftersom sannolikheten för projketet är uppskattad till under 5 procent.

Mark- och exploateringsprojekt

TEXAB säljer byggklara tomter och bygger fritidhus vid Hemavan och Tärnaby med ski-in ski-out läge. Utgångspriset ligger från 395 000 kronor för ca 1000 kvadratmeter tomtmark. Sammantaget gäller projektet 40 tomter, 20 i Hemavan och 20 i Tärnaby. Under hösten var tre sålda i Hemavan och nio i Tärnaby. Investeringskostnaden har sammanlagt uppgått till 15 miljoner kronor.

TEXAB har tidigare sålt 35 tomter vid Kungsbacken i Hemavan som blev ca 130 flerfamiljslägenheter. I detta område är allt sålt.

Vid Solbacken i Hemavan har bolaget Standfordpark AB byggt 28 lägenheter med ski-in ski-out läge. Projektet fortsätter under 2012 med ytterligare ägarlägenheter och även friliggande fritidshus planeras.

Dessa byggprojekt finns ej visade i kartbilderna och har inte beaktats i de olika scenariona

Regionala projekt

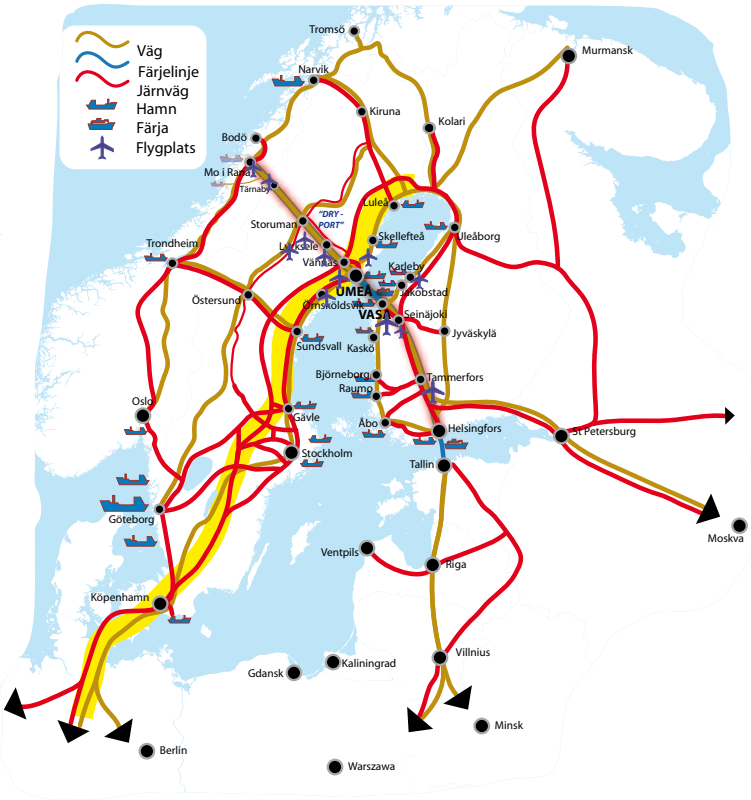
Transportprojekt som sker i regionen är bland annat Kvarken- ”Short Cut system”, MittSkandia kommunikationer, Transbaltic, Botniska korridoren, NLC och AC International. Dessa projekt har direkt eller indirekt påverkan för Storumans kommun och näringslivet i kommunen.

Genom Botnia Atlantica-projektet har NLC Investments och NLC Cooperation fått ca 12 miljoner kronor respektive ca 5 miljoner kronor i stöd för att utveckla transportlänken Mo i Rana-Umeå-Vasa.

E12 föreslås av EU-kommissionen att bli en del av det övergripande TEN-T-nätet, vilket kan öka möjligheterna för samfinansiering av strategiska åtgärder på E12.

Fortsättningsprojektet King II ska bevara och öka kunskapen om kulturarvet i gammelskogarna i Västerbotten och norska Helgeland. Detta tilldelas närmare 210 000 euro och lika mycket ska tillkomma från svenska medfinansiärer, och drygt 2,4 miljoner norska kronor från norska finansiärer.

(Dessa projekt finns ej visade i kartbilderna och har inte beaktats i de olika scenariona.)



4 Effekter på sysselsättning och kompetensförsörjning

4.1 Allmänt

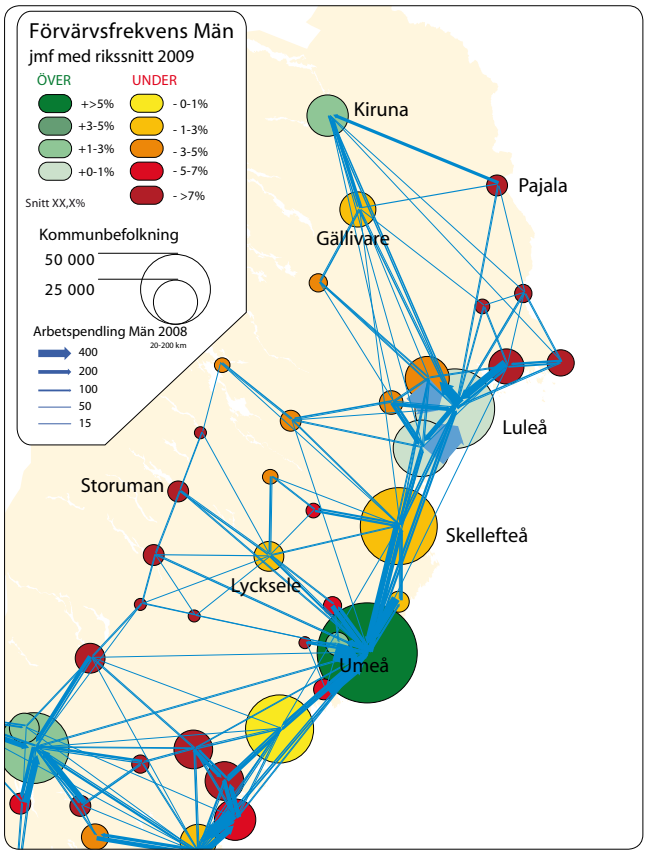
Olika industriinvesteringar har skilda arbetskraftsbehov per investerad krona. Sysselsättningseffekterna för vindkraftverk är mer fokuserade under byggtiden, medan gruvnäringens sysselsättningsbehov är jämnare fördelat under verksamhetstiden. Vindkraft och gruvnäring har också olika behov av kringnäringar och multiplikatoreffekterna för de indirekta investeringarna blir därmed olika.

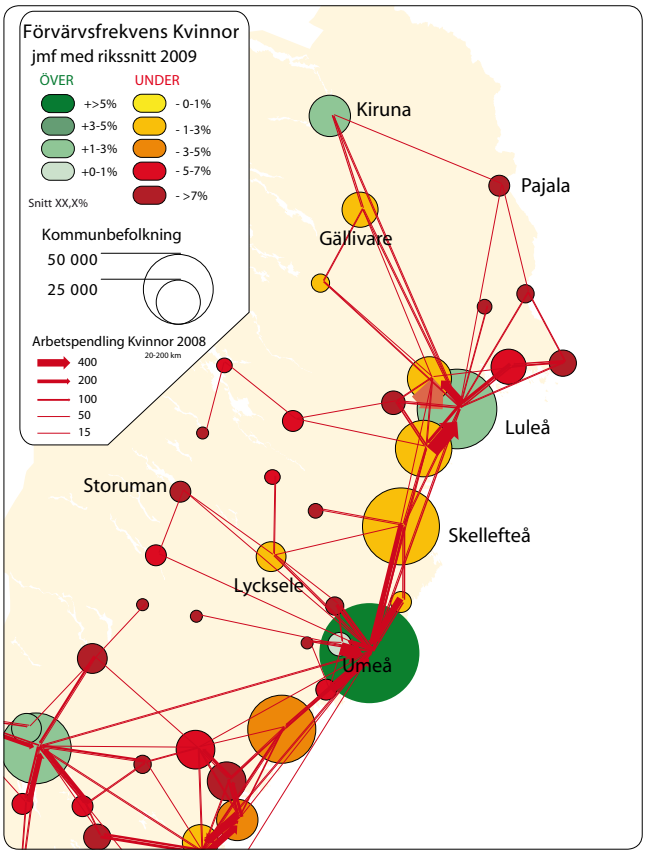
4.2 Nulägesbeskrivning

Arbetsmarknad

Arbetsmarknaden i Västerbottens inland har idag stora problem. Sysselsättningsnivåerna är långt under rikssnittet och arbetspendlingen är begränsad, särskilt bland kvinnor. Detta beror bland annat på långa avstånd och avsaknad av snabba kommunikationsmedel, men också av svaga lokala arbetsmarknader i Västerbottens inland.

Storumans kommun har betydande sysselsättning inom turismnäringen, som karaktäriseras av hög andel säsongsarbetare. I statistiken över sysselsatta räknas bara de som varit sysselsatta under november månad, vilket kan vara ett skäl till Storumans relativt låga förvärvsfrekvenser.





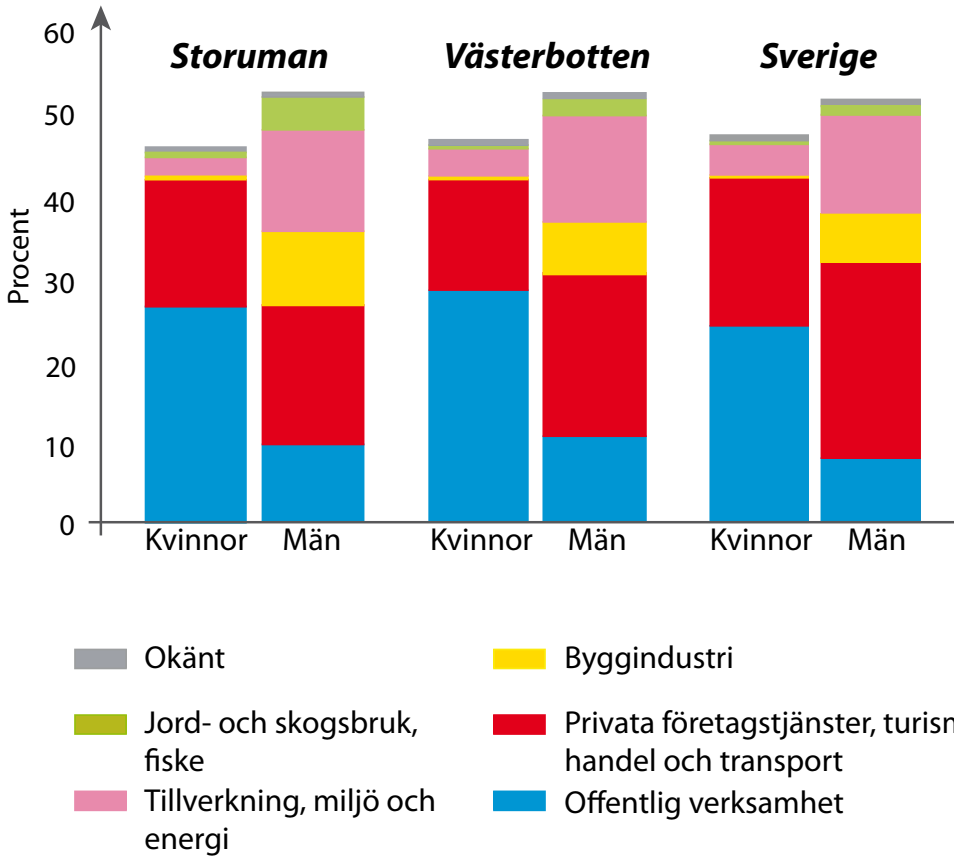
Näringsliv

Skogsbruket, förädlingen av skogsråvara och besöksnärinigen har sedan lång tid tillbaka betydande roller i kommunens näringsliv och utveckling.

Kommunen är även en stor energiproducent, med såväl flera vattenkraftverk, bioenergikombinat och vindkraft.

Förhållandevis stora andelar av de sysselsatta männen i Storumans kommun finns inom skogsbaserade näringar, energi och byggindustri, medan kvinnor i högre grad arbetar inom offentlig verksamhet och tjänste-/turismsektorn.

Ett brett utbud av näringslivsektorer är en viktig förutsättning för attraktiva arbetsmarknader, särskilt för att kunna attrahera kvinnor och ungdomar.



Figur 4.2.1 Sysselsatta i Storumans kommun fördelat efter bransch

Källa: SCB, bearbetat av ÅF Infraplan

Kompetensförsörjning

Utbildningsnivåer

Utbildningnivåerna i norra Sveriges kommuner är generellt låga, med undantag för Umeå, Luleå och Östersund. Andelen högutbildade män är överlag betydligt lägre än för kvinnor.

Den otillräckliga kompetensförsörjningen i industridominerade regioner och i inlandet hänger starkt samman med otillräcklig tillgänglighet till ett brett utbud av högre utbildning.

Tillfredsställande kompetensförsörjning med högre utbildade och andra nyckelkompetenser, inom alla sektorer, har strategiskt mycket stor betydelse för att klara norra Sveriges långsiktiga industriella hållbarhet.

Utifrån norra Sveriges stora betydelse för hela Sveriges och övriga EU:s industrisystem är kompetensförsörjningsfrågan strategisk för hela Sverige och övriga EU.

Utbud av högre utbildning

Umeå har ett av landets största utbud av högre utbildning genom Umeå universitetet och Sveriges Lantbruksuniveristet samt flera högskolor.

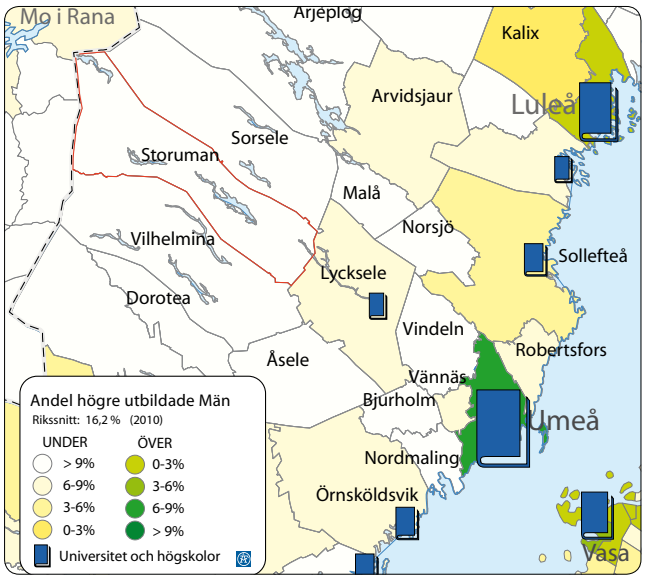
Utöver dessa finns även ett 20-tal centrumbildningar. Luleå tekniska universitet har ett flertal ingenjörsutbildningar.

Decentraliserade utbildningsenheter, både genom Campus Skellefteå och Lycksele samt genom kommunala lärcentra. På Campus i Skellefteå finns även utbildningsmöjligheter genom Luleå tekniska universitet och KY-utbildningar. Sammantaget finns det ett 20-tal utbildningsprogram på Campus Skellefteå varav många är profilerade och är specialiserade, bl.a. inom träteknik.

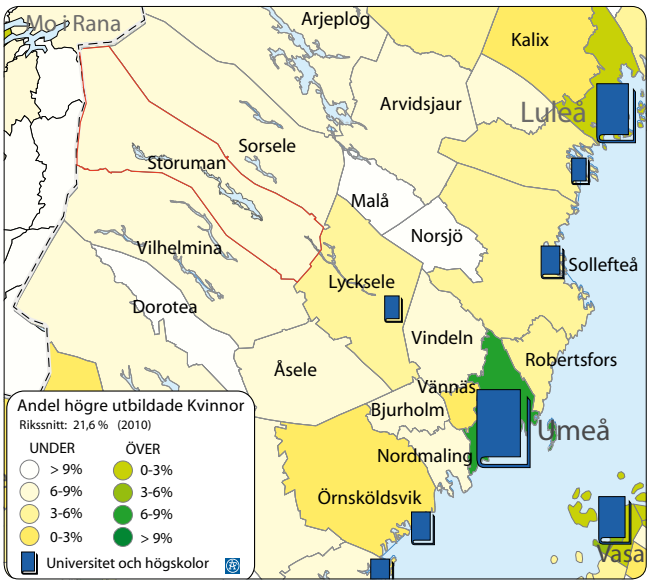
Storuman är en del av Akademi Norr, som är en gränsöverskridande samverkan kring högre utbildning mellan 12 kommuner från fyra län.

Storumans Lärcentra är ett lärcentra som satsat hårt för att bli bäst. De satsningar som gjorts håller hög kvalitet, anpassade till de behov som dagens studenter kräver. Tillgång till datasal, videokonferensstudio och biblioteksservice är några exempel.

Hösten 2011 startade en KY-utbildning för vindkrafttekniker i Storuman.



Figur 4.2.2 Andel män med högre utbildning.



Figur 4.2.3 Andel kvinnor med högre utbildning.

4.3 Sysselsättningseffekter och kompetensbehov

Gruvnäring

Storleken på den regionala och lokala sysselsättningseffekten kan variera avsevärt från fall till fall. Hur stor den lokala effekten blir beror på faktorer som:

- Storleken på den lokala arbetsmarknaden
- Strukturen på industrin
- Var platsen ligger i förhållande till större regionala centra

Ett arbetstillfälle inom gruvnäringen skapar olika multiplikativa effekter beroende på den lokala omgivningen. Gruvornas lokalisering i Guldlinjen, jämfört med till exempel gruvorna i Skellefteåfältet, innebär mer perifera lägen i förhållande till kommunhuvudorten. Det innebär lägre kapacitet i form av transportinfrastruktur, lokalisering av underleverantörer och service samt tillgänglighet till arbetskraft. Därmed blir de lokala spridningseffekterna av nya gruvarbeten inte blir så höga.

Den mycket begränsade lokala arbetsmarknadspotentialen för en ny gruva i Rönnbäcken innebär en utmaning. Avståndet till kommunhuvudorten är mer än 10 mil och till Tärnaby resp Hemavan 4,2 mil (via Tärnamo). Stekkenjokkgruvan i Vilhelmina är därmed en intressant referens med liknande förutsättningar.

I en internationell jämförelse är dock Guldlinjens position relativt stark. Gruvnäring sker ofta på avlägsna platser med liten befolkning och begränsad infrastruktur. ”Guldlinjen”-regionen är relativt tätbefolkad jämfört med en del gruvregioner i Kanada och Australien.

Direkta och indirekta effekter - tidigare studier

Den direkta effekten av gruvetablering består av jobb i gruvan, en högre bruttoregionprodukt och högre hushållsinkomster. I sin tur leder detta till indirekta effekter inom exempelvis transporter och service.

Det finns ett antal studier av sysselsättningseffekter av gruvor i Västerbottens inland. I dessa studier har man kommit fram till något varierande sysselsättningsmultiplikatorer, dvs hur många arbetstillfällen inom andra näringar som ett arbete inom gruvnäringen skapar.

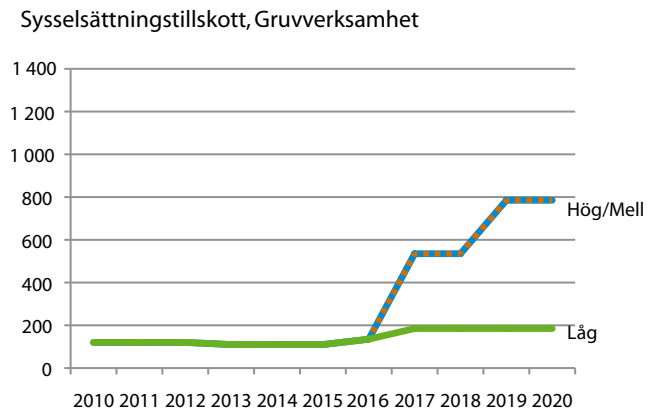
I studien ”*Back to the Basics? Modelling socio-economic impacts of new mines in the interior of Västerbotten, Sweden*” av Tommy Lind, 2009 har rAps-modellen använts för att beräkna sysselsättningseffekterna.[1] Sysselsättningsmultiplikatorn beräknades vara 1,4 i ”lågalternativ” respektive 1,5 i ”högalternativ”. Enligt Linds studie står företagsservice för den största ökningen (40 procent av den indirekta sysselsättningseffekten). Utbildning och administration ökar delvis p.g.a. befolkningsökningen, som skapar ett ökat servicebehov.

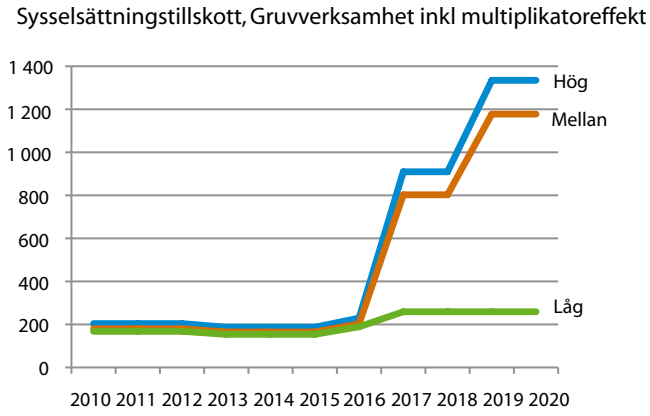
I Sörenssons studie om effekterna av gruvorna Svartliden och Fäboliden användes multiplikatorn 1,68. I samband med Stekkenjokkgruvan i Vilhelmina kommun, som var i drift 1975-1988, skapades för varje arbete i gruvan ett halvt arbete inom servicenäringen. Detta innebär en multiplikator på 1,5.

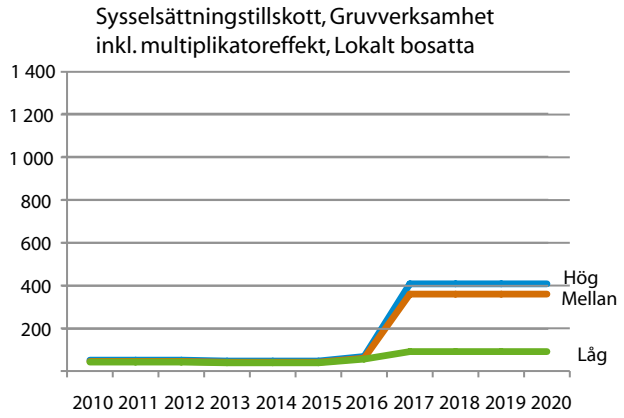
Baserat på ovanstående studier och uppmätta indirekta sysselsättningseffekter av gruvor i Västerbottens inland används i föreliggande studie följande sysselsättningsmultiplikatorer för de tre scenarierna:

Scenario Låg:	multiplikator 1,4
Scenario Mellan:	multiplikator 1,5
Scenario Hög:	multiplikator 1,7

1 rAps är ett regionalt analys- och prognossystem konstruerat på uppdrag av NUTEK (Tillväxtverket).







Figur 4.3.1–4.3.3 *Sysselsättningseffekter av planerade gruvinvesteringar i regionen.*

I graferna ovan redovisas beräknade sysselsättningseffekter av planerade gruvinvesteringar. Den sysselsättning som redovisas i graferna avser löpande verksamhet och relaterade kringeffekter.

Utöver sysselsättningen som redovisas i graferna skapas sysselsättning i själva investerings/uppbyggnadsfasen. Denna är dock av mer temporär karaktär och bedöms till betydande del utföras av företag/arbetskraft som är baserade utanför regionen.

Scenario Mellan och Hög

Scenario Hög och Mellan innehåller effekter av gruvprojekten Svartliden (Au), Höglandsgruvan (CaF_2), Fäboliden (Au), Rönnbäcken (Ni), Barsele (Au) och Vargbäcken (Au).

De största sysselsättningseffekterna härrör till Rönnbäcken och Fäboliden. **Rönnbäcken** bedöms ge cirka 350 direkt sysselsatta under drifttiden, och är därmed det projekt som har de största sysselsättningseffekterna. Cirka 50 procent av arbetena i Rönnbäcken bedöms komma att utföras av lokalt bosatta. Under uppbyggnasfasen (ca två år) bedöms gruvan sysselsätta ca 1000 personer.

Det näst största gruvprojektet **Fäboliden** bedöms ge cirka 250 anställda under drifttiden. Eftersom Fäboliden ligger så mycket närmare Lycksele och eftersom det planeras flera nya gruvor även i Storuman, så bedöms mycket få Storumanbor komma att arbeta i Fäboliden.

Det tredje största gruvprojektet i regionen, **Svartliden**, bedöms ge upphov till cirka 110-120 gruvarbeten per år under perioden 2010-2020. Cirka 25 procent av dessa arbeten bedöms komma Storuman till del.

Höglandsgruvan bedöms ge upphov till ca 50 gruvanställda.

Som nämndes inledningsvis skapas också betydande sysselsättning kopplad till uppbyggnadsskedet av de nya gruvorna. Vid Rönnbäcken beräknas totalt cirka 700 sysselsatta per år under byggtiden (som bedöms till 2014-2016). Kopplat till uppbyggnaden av Fäboliden beräknas cirka 500 sysselsatta under byggtiden (3 år).

Hur stor del av sysselsättningen som kommer lokalt bosatta till del beror delvis på hur aktivt kommunen och näringslivet arbetar för detta tillsammans med gruvbolagen.

Scenario Låg

I scenario Låg (projekt med ≥75% sannolikhet att genomföras) ingår inte Fäboliden och Rönnbäcken. Detta är det största skälet till att sysselsättningseffekterna är klart lägre i detta scenario. Vidare har i detta scenario används en något lägre multiplikator för att beräkna de indirekta sysselsättningseffekterna.

Vindkraft

Beräkning av sysselsättningseffekter av vindkraftinvesteringar

I de fall de företag som driver vindkraftprojekt i regionen har angett konkreta sysselsättningseffekter av projektet har dessa uppgifter använts. I övriga fall har sysselsättningseffekterna beräknats baserat på erfarenheterna från Havsnäs vindkraftpark i Strömsund.[2]

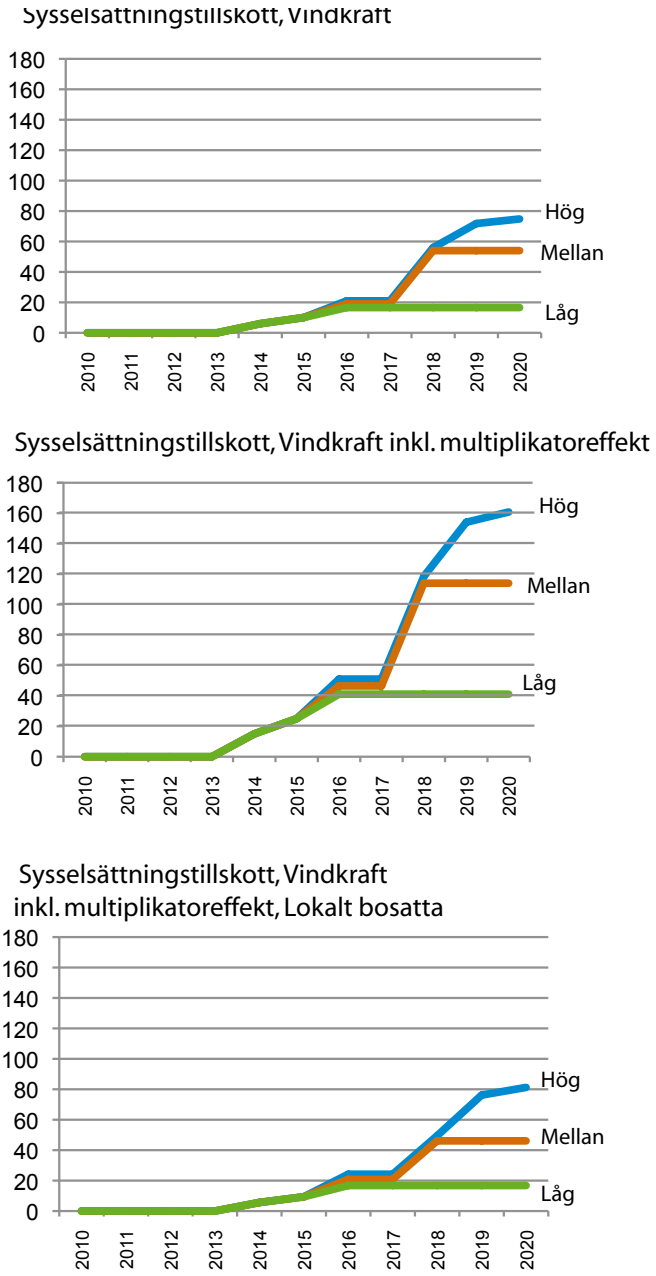
Sysselsättning i investeringsskedet

Vindkraftinvesteringar ger generellt lägre sysselsättningseffekter i regionen per investerad krona jämfört med gruvinvesteringarna. Stora delar av vindkraftinvesteringen består av inköp av vindkraftverk, som i allmänhet tillverkas utanför regionen, som de sedan lokaliseras i.

I Havsnässtudien räknar man med att arbetstid utförd av regionalt boende personer (30 mils omkrets) motsvarar cirka 25 procent av den totala arbetstiden. Hur stor andel som utförs av boende i kommunen framgår inte av studien.

Multiplikatoreffekten (kringeffekter) i byggskedet av vindkraftsprojekt har i Havsnässtudien beräknats enligt Svensk Vindenergis rapport ”Jobb i Medvind”, till 3 årsarbetare per installerad MW. På motsvarande sätt har multiplikator/kringeffekter beräknats för de aktuella vindkraftprojekten i Storumanregionen. Det ger multiplikatorer på mellan 1,27 och 1,63 för de aktuella projekten, dvs. varje arbete direkt kopplat till vindkraftetableringen medför mellan 0,27 och 0,63 arbeten i andra näringar.

Totalt beräknas vindkraftprojekten i investeringsskedet generera i genomsnitt 50-260 årsarbeten per år i regionen under perioden 2010-2020 (spann mellan scenario Låg och scenario Hög).



Figur 4.3.4-4.3.6 *Sysselsättningseffekter i driftskedet av planerade/potentiella vindkraftinvesteringar i regionen, scenario Hög, Mellan respektive Låg.*

Sysselsättning i driftskedet

Driften av vindkraftverk är mindre arbetskraftsintensiv än exempelvis gruvverksamhet och turism.

Det behövs cirka en servicetekniker för skötsel av fem vindkraftverk. I Havsnäs är 75 procent av serviceteknikerna som sköter driften av anläggningen lokalt bosatta, vilket har antagits vara fallet även för vindkraftprojekten som planeras/byggs i Storumanregionen. I driftskedet beräknas multiplikatorn, enligt Svensk Vindenergis rapport ”Jobb i Medvind”, till 0,15 manår per installerad MW.

2 Under sommaren 2010 genomfördes en fallstudie av vindkraftparken Havsnäs genom ett samarbete mellan Strömsunds Utvecklingsbolag, Länsstyrelsen Västernorrland och Nordisk Vindkraft AB. Fallstudien utgör ett underlag till studien ”Arbetskraft, kompetenser och faciliteter för storskaligt vindbruk”, Slutrapport 2011-02-28 (Strömsunds Kommun - Vindkraftcentrum.se), som haft till uppgift att identifiera involverade företag samt omfattning i personell tid som har lagts ner i projekt-, bygg-, respektive driftfasen. Projektets mål har varit att slutsatserna ska kunna användas vid storskaliga etableringar i hela landet.

Scenario Hög
I scenario Hög ingår de planerade vindkraftprojekten i Pauträskområdet (175 verk), Blaiken (100 verk), Verkanliden (30 verk) och Norra Gardfjället (6 verk). Vidare ingår i högscenariot ytterligare identifierade potentialer i kommunen motsvarande 175 vindkraftverk enligt tilläggsplanen för vindkraft.

De två största projekten, Pauträsk och Blaiken, svarar för den största sysselsättningsökningen, med cirka 35 respektive 15 direkt sysselsatta i den löpande driften.

Inklusive kringeffekter (vägunderhåll, snöröjning, lokal service etc.) beräknas vindkraftsinvesteringarna sammantaget i driftskedet ge cirka 160 sysselsatta per år i regionen, varav cirka 80 lokalt bosatta.

Scenario Mellan och Låg
I scenario Mellan ingår de planerade vindkraft projekten i Pauträskområdet (175 verk), Blaiken (100 verk) respektive Verkanliden (20 verk).

I scenario Låg (projekt som bedöms ha en sannolikhet på 75 % eller mer att genomföras inom tidsperioden 2010-2020) ingår Blaiken med totalt 90 verk och Yttre Verkanliden med 8 verk.

De beräknade sysselsättningseffekterna i scenario Låg och Mellan framgår av figur 4.3.4-4.3.6 ovan.

Typ av arbeten som skapas
Nedan redovisas exempel på direkta arbeten, som genereras i samband med vindkraftetablering.

Under byggtiden
- Projektledning, byggledning, besiktning, kontroll, arbetsmiljö och miljösamordning
- Bygg och anläggning, vägar, planer, fundament
- Byggande av ställverk, transformatorer
- Kabeldragning
- Servicebyggnad
- Turbiner, montage
- Transporter
- Lokal service, så som matservering, handel och hotell/uthyrningsverksamhet

Under drifttiden
- driftteknik
- drift av el-generering
- vägunderhåll
- snöröjning
- fastighetsskötsel
- lokal service, så som matservering, handel och hotell/uthyrningsverksamhet

Turism

Direkta och indirekta effekter

De direkta effekterna av förändrad turistisk aktivitet/turisminvesteringar är betingade av vilken typ av turistinvestering, som sker i regionen. Exempelvis är hotellverksamhet arbetskraftsintensiv, medan sommarstugor är en mer kapitalintensiv form av turism. Eftersom storstadsområden ofta har en större andel hotellturister, med större daglig konsumtion jämfört med stugturister, så är de direkta effekterna av turism ofta större i städer jämfört med landsbygden. Å andra sidan är den relativa betydelsen av turism ofta betydligt större i landsbygdsområden.

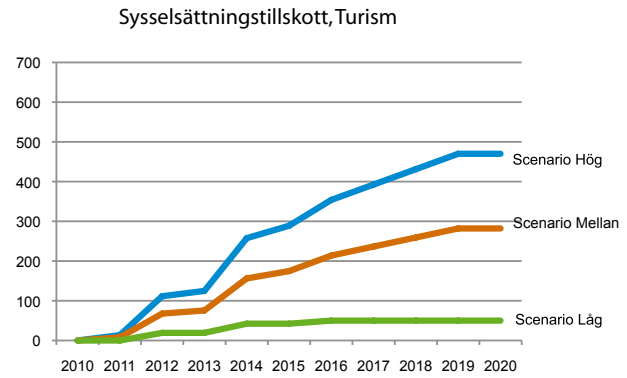
Studien *"Regional Economic Impacts of Tourism: The Case of Denmark"*, 2007, visar att arbetskraftsinnehållet vid produktion inom hotellsektorn är högre i landsbygdsområden jämfört med stadsområden. En ökning i pengar spenderade på hotell innebär mer arbeten i landsbygdsområden jämfört med i stadsområden.

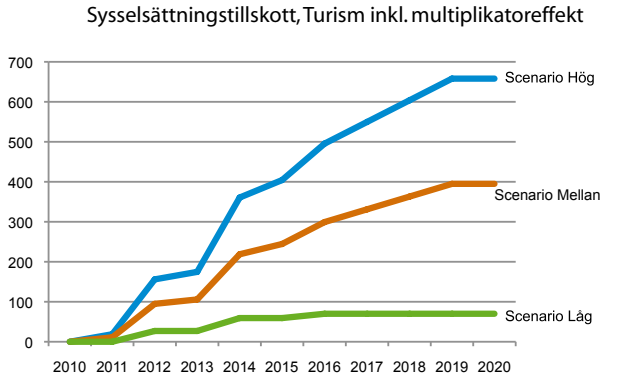
Hur stora de indirekta effekterna av ökad turistisk verksamhet blir beror på den regionala ekonomins storlek och hur varierad den är i sin struktur, handel, shopping och pendling. Turismmultiplikatorn är överlag högre i stadsregioner och lägre i landsbygdsregioner.

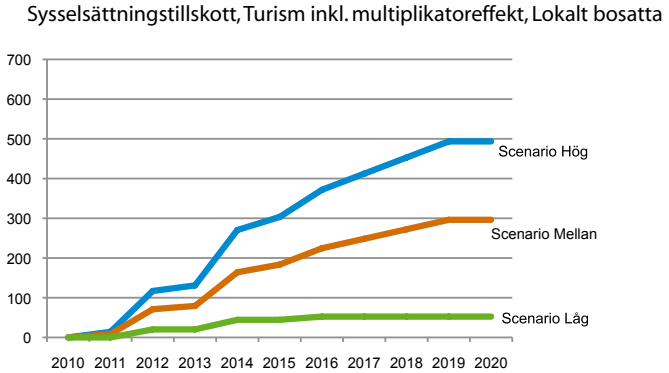
Den genomsnittliga sysselsättningsmultiplikatorn inom turism för Danmarks regioner exklusive storstadsregionerna är 1,40. Detta är också den multiplikator som används för att beräkna indirekta sysselsättningseffekter av turisminvesteringarna i Storumans kommun.

Scenario Hög

Målet för Destinationsbolaget Hemavan Tärnaby är att antalet sysselsatta inom besöksnäringen i Hemavan fördubblas från 250 sysselsatta år 2011 till 500 sysselsatta år 2020. Detta innebär ett tillskott på 250 sysselsatta inom turismen. Därtill kommer Fjällkedjans pågående/planerade investeringar i camping, fritidsbostäder, lägenheter, dubbelrum, skotergarage, handel/service och en sittlift, som beräknas ge i storleksordningen 50-220 nya turismarbeten. I Scenario Hög räknas med den högre siffran i intervallet.







Figur 4.3.7–4.3.9 Sysselsättningseffekter i driftskedet av planerade turisminvesteringar i regionen, scenario Hög, Mellan respektive Låg.

Scenario Mellan

I scenario Mellan bedöms Destinationsbolagets mål för turisminvesteringar delvis inbegripas i Fjällkedjans investeringar, exempelvis avseende antal bäddar. Det direkta sysselsättningstillskottet av Fjällkedjans investeringar beräknas i detta scenario vara 135 sysselsatta.

Scenario Låg

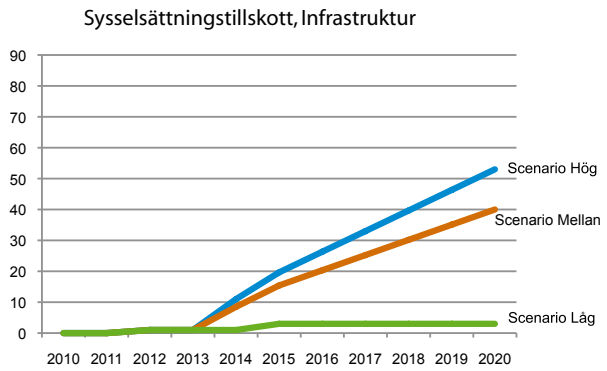
I scenario Låg (effekter av turisminvesteringar med 75% sannolikhet eller mer att förverkligas) ingår Fjällkedjans satsningar. Den direkta sysselsättningseffekten av dessa beräknas här vara enligt den lägre siffran i det bedömda intervallet, dvs 50 sysselsatta. Fjällkedjans ambition är att så många som möjligt av de sysselsatta ska vara lokalt bosatta. Andelen lokalt bosatta av sysselsättningstillskottet inom turism inklusive kringeffekter (t.ex. inom lokal service) antags vara 75 procent.

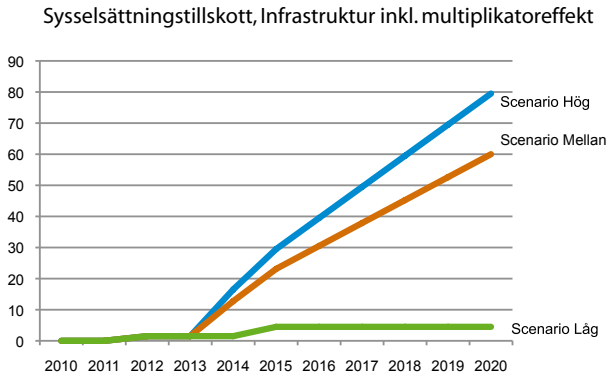
Infrastruktur

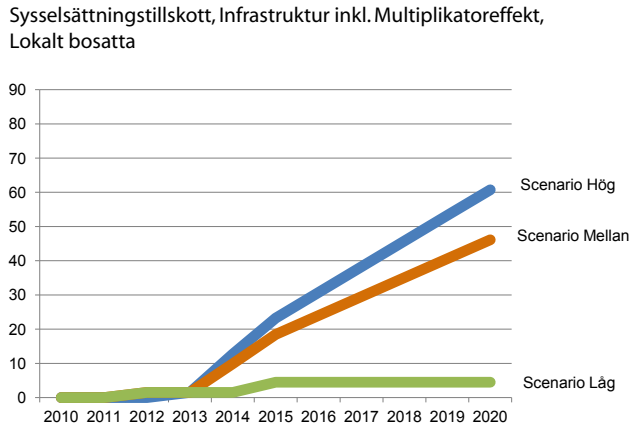
Testverksamheten vid Storumans flygplats är den infrastrukturrelaterade verksamhet som bedöms ha störst sysselsättningspotentialer. Kompetenskraven för de sysselsatta inom friktionstestverksamheten är i huvudsak högkvalificerade maskinförare och servicetekniker, men även kompetenser relaterade till utbildning, konferenser och besöksnäring. Under en startfas (i beräkningarna antaget till 2014) med dagens anläggningskapacitet bedöms 5-10 årsarbeten skapas per år, men med stor säsongsvariation, med mest aktivitet under januari-mars. Med en positiv utveckling av friktionstestverksamheten och fler intressenter som etablerar sig på området bedöms 25-50 personer kunna ha heltidssysselsättning på flygplatsområdet år 2020. På sikt minskar också säsongsvariationen. I samband med den förväntade utbyggnaden av lokaler och anläggningsytor kommer tidvis betydligt fler att vara sysselsatta.

Omlastningsterminalen i Storuman beräknas fullt utbyggd (etapp 1 och 2) ge cirka 3 arbetstillfällen.

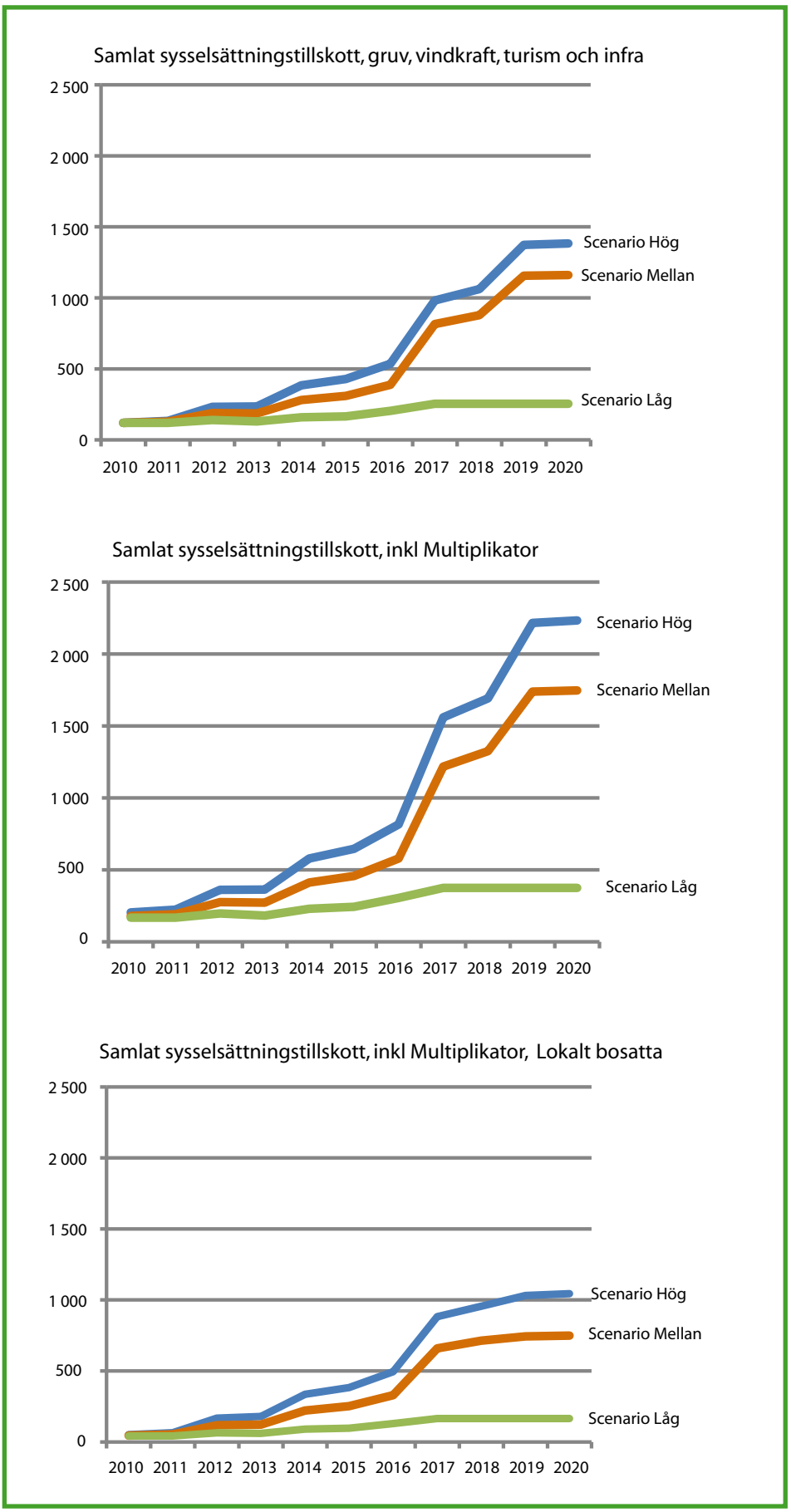
Sysselsättningseffekter av övriga infrastrukturinvesteringar beräknas ingå i ovan redovisade sysselsättningseffekter för gruvnäring, vindkraft, tursim samt kringeffekter inom övriga näringar.



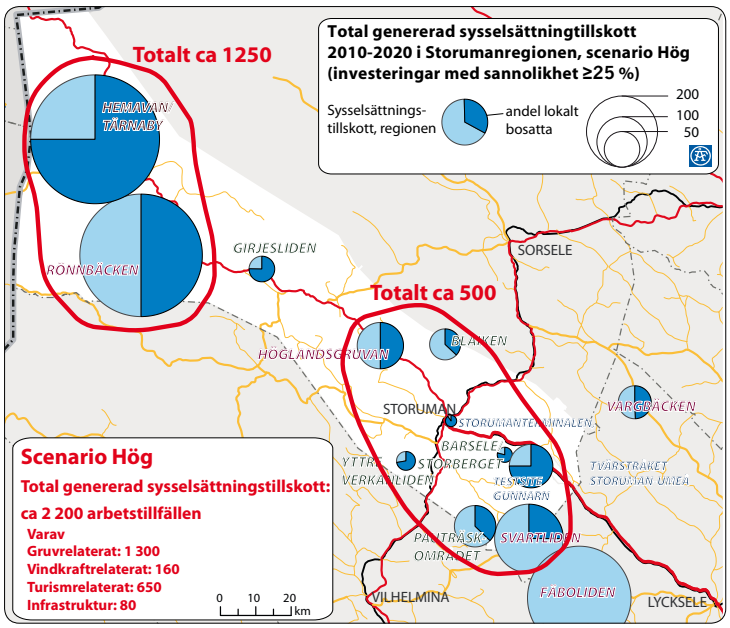




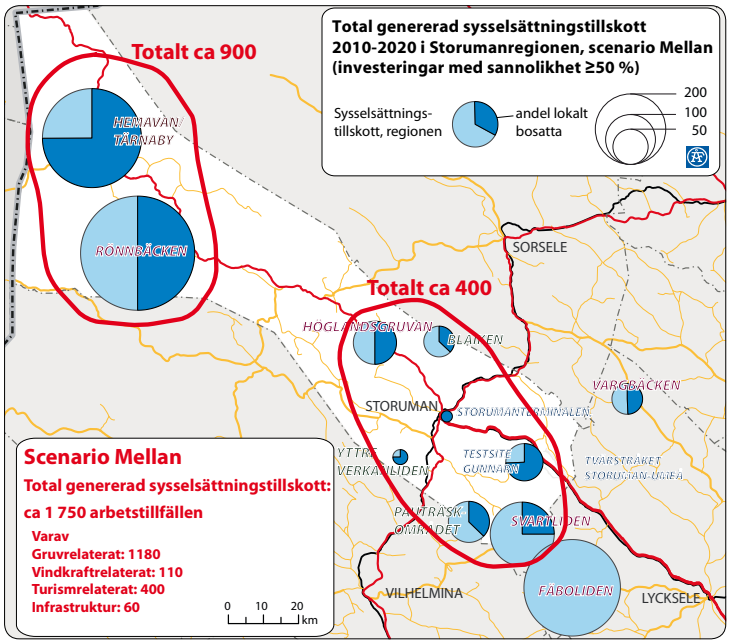
Figur 4.3.10-4.3.12 Sysselsättningseffekter i driftskedet av planerade infrastrukturinvesteringar i regionen, scenario Hög, Mellan respektive Låg.



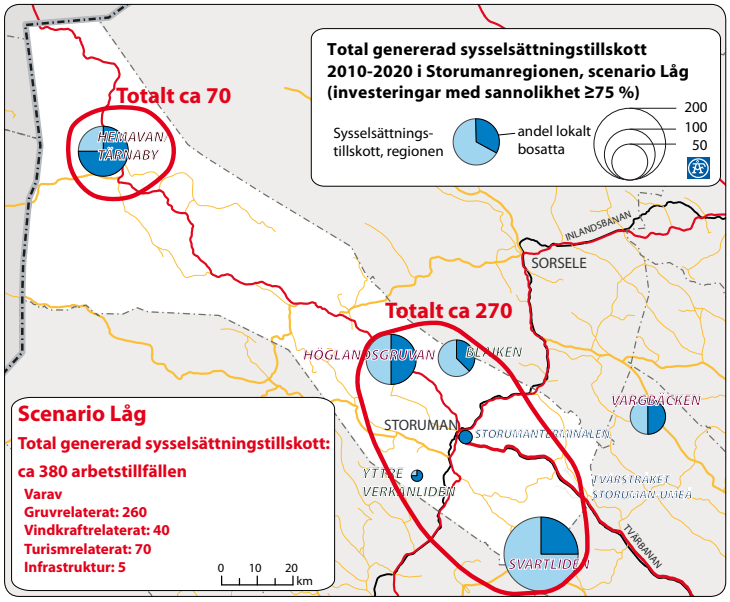
Figur 4.3.13-4.3.15 Sysselsättningseffekter i driftskedet av samlade planerade investeringar i regionen, scenario Hög, Mellan respektive Låg.



Figur 4.3.16 Beräknade sysselsättningseffekter i löpande drift av planerade investeringar i scenario Hög.



Figur 4.3.17 Beräknade sysselsättningseffekter i löpande drift av planerade investeringar i scenario Mellan.



Figur 4.3.18 Beräknade sysselsättningseffekter i löpande drift av planerade investeringar i scenario Låg.

5 Bostadsförsörjning och attraktiva livsmiljöer

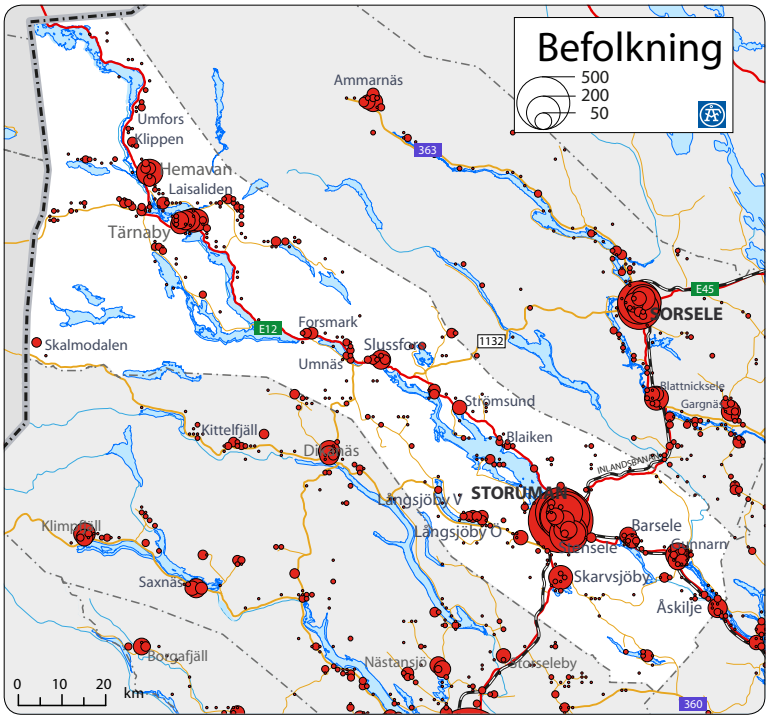
5.1 Nuläge

Ortstruktur

Kommunen har två större befolkningskoncentrationer, Storuman-Stensele och Tärnaby-Hemavan, till vilka kommunens utbyggda samhällsservice primärt är samlad. Avståndet mellan ortsgrupperingarna är ca 15 mil.

Mittemellan Storuman och Tärnaby ligger Slussfors som har viss strategisk betydelse med exempelvis skola, tankställe och mataffär. Kring Slussfors ansluter Jiltjaurvägen från/till Sorsele och väg till/från Dikanäs/Kittelfjäll.

Gunnarn, ca 3 mil söder om Storuman-Stensele, har skola, livsmedelsaffär och tankställe.

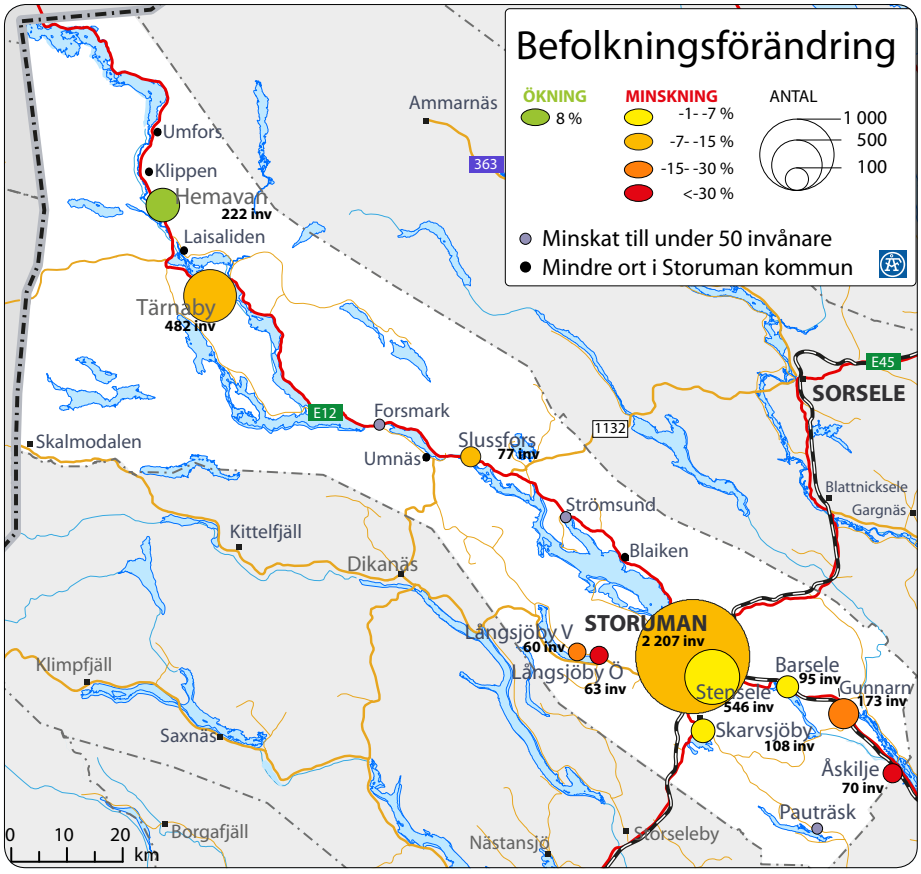


Figur 5.1.1 Storuman-Stensele och Tärnaby-Hemavan är kommunens största ortsområden.

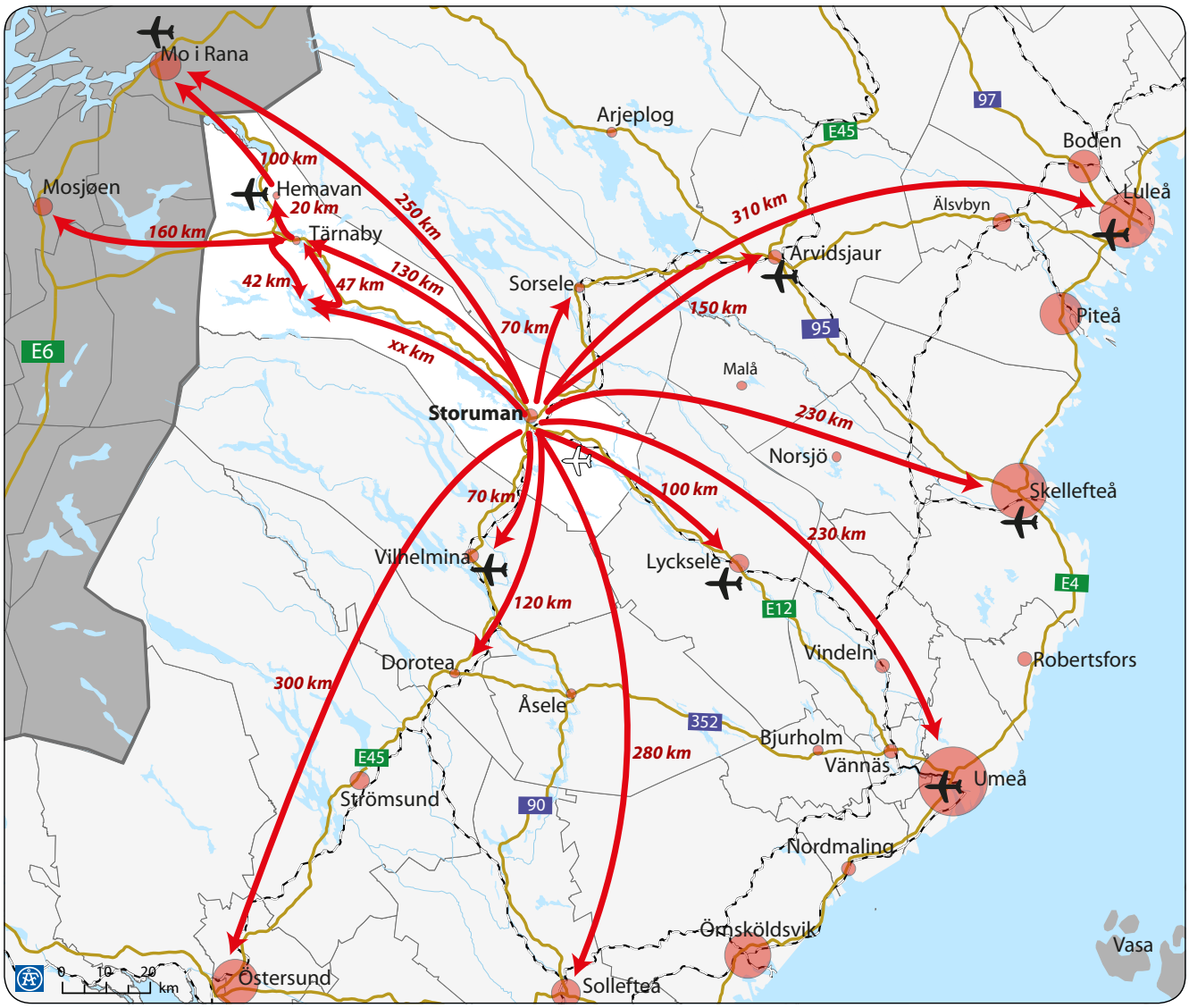
Källa: Statistik SCB, bearbetad av ÅF Infraplan

Befolkningsutveckling

Storumans kommun har under lång tid förlorat befolkning. Hemavan är den enda orten i kommunen som går mot strömmen, och uppvisar år 2010 en ökning jämfört med år 2000.



Figur 5.1.2 För kommunens tätorter: Storuman, Stensele, Tärnaby och Hemavan anges i kartan förändringen 2000–2010 samt invånarantalet för 2010. För övriga orter anges förändring 2000–2005 samt invånarantal 2005 enligt den senaste statistiken för småorter. Hemavan är den enda orten i kommunen som ökar i befolkning, vilket tydlig indikerar turismens starka utveckling.



Figur 5.1.3 Avstånden inom kommunen och till regionala stödjepunkter är relativt långa, vilket ställer särskilda krav på transportsystemet.

Avstånd

Figur 5.1.3 visar geografiska avstånd mellan regionalt betydelsefulla målpunkter och marknader för bl.a besöksnäringen i Storumans kommun.

Lycksele är en viktig ort för hela inlandsområdet, med bland annat sjukhus, utbildning och annan betydelsefull samhällsservice.

Umeå är länscentrum och har brett utbud av högre utbildning, specialistsjukvård, handel etc.

Luleå och Skellefteå har relativt stort utbud av högre utbildning, sjukvård etc.

Mo i Rana är en viktig norsk industriort och är ett viktigt marknadsunderlag för besöksnäringen i Hemavan/Tärnaby.

I Hemavan, Vilhelmina och Lycksele ligger regionala flygplatser med reguljärflygtrafik.

Fastighetsmarknad

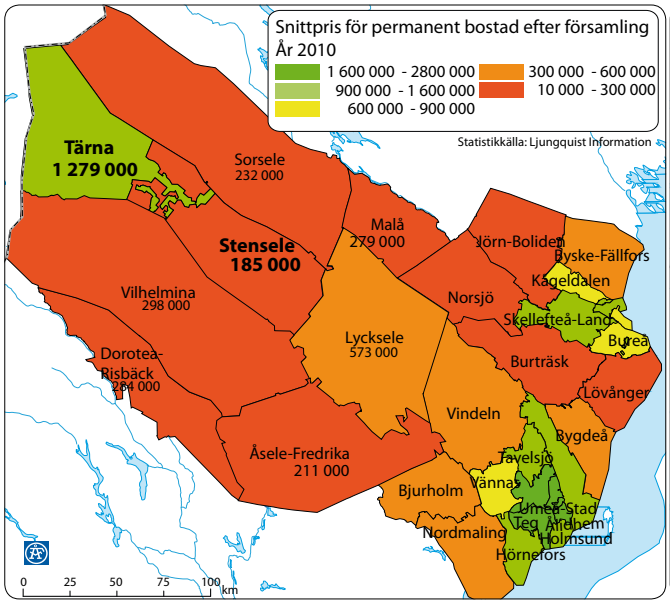
Permanent bostad

I Storumans kommun såldes under år 2010 ca 70 permanentbostäder. Priset skiljer sig markant mellan de två församlingarna Tärna och Stensele. Snittpristet för en permanentbostad i Stensele församling var 185 000 kronor år 2010 medan snittpriset i Tärna församling låg på närmare 1,3 miljoner kronor.

Tärna församlings bostadspriser är jämförbara med Umeås kransförsamlingar och Skellefteås församlingar, vilket är mycket över övriga inlandsområden i Västerbottens län. De höga snittpriserna i Tärna församling avspeglar till stora delar den kraftiga turismrelaterade utveckling som skett i Hemavan-Tärnabyområdet.

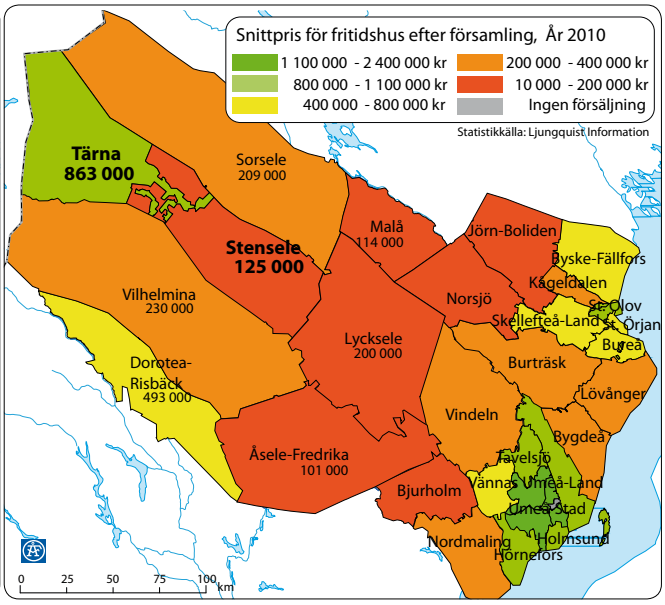
Fritidshus

Snittpriset för ett fritidshus i Tärna församling ligger på närmare 900 000 kronor. I Stensele församling var genomsnittspriset på fritidshus 125 000 kronor år 2010.



Figur 5.1.4 Snittpris för försäljning av permanent bostad år 2010 i Västerbottens län, uppdelat efter församling.

Källa: Ljungquist Information, bearbetad av ÅF Infraplan



Figur 5.1.5 Snittpris för försäljning av fritidshus år 2010 i Västerbottens län, uppdelat efter församling.

Källa: Ljungquist Information, bearbetad av ÅF Infraplan

Befintligt bostadsbestånd

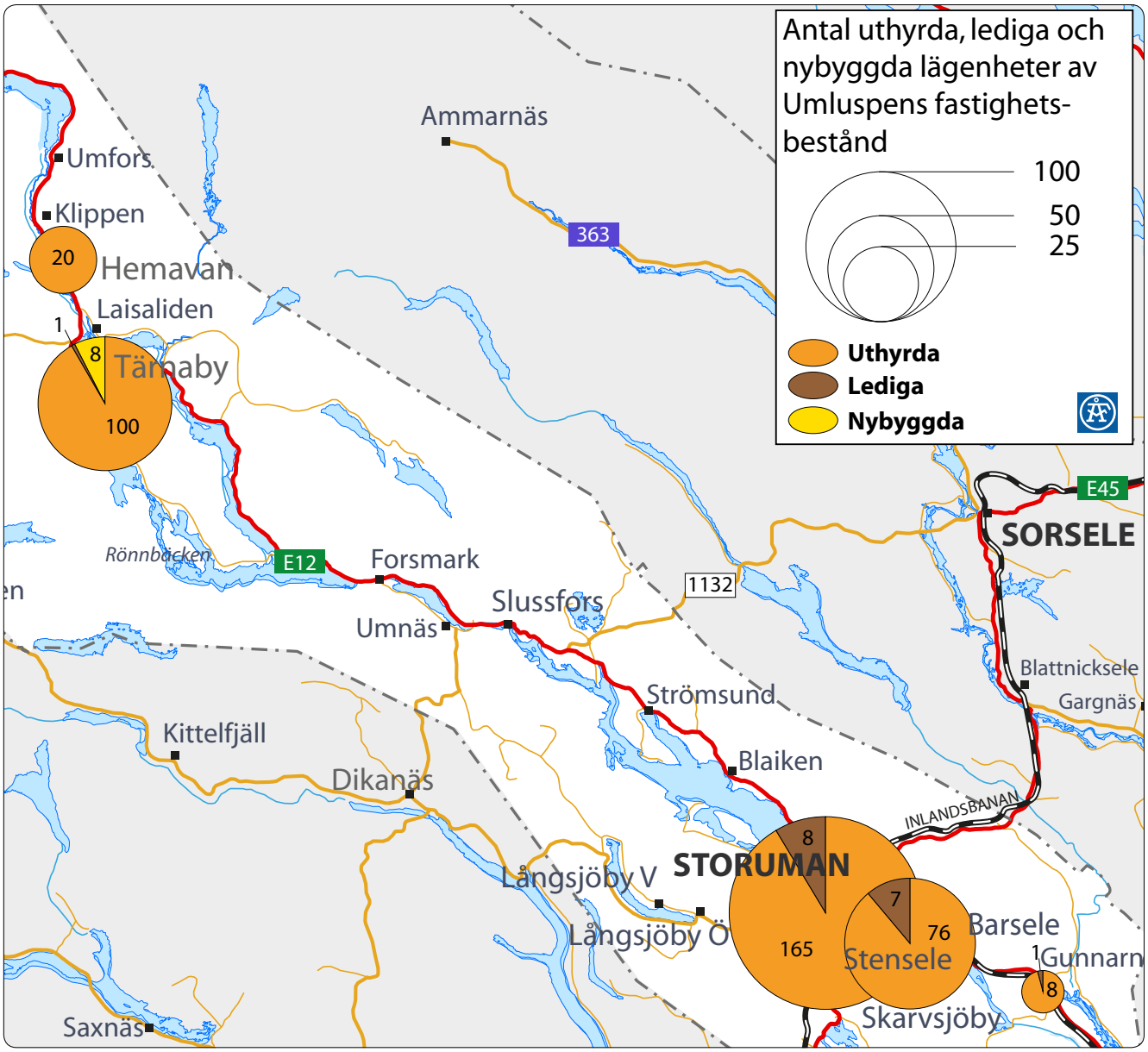
Bostadsbeståndets fördelning i Storumans kommun var år 2010 ca 1010 lägenheter i flerbostadshus (32 %) och ca 2160 i småhus (68 %). Grannkommunen Vilhelmina har som jämförelse ca 65 % av sitt bostandsbestånd i småhus, dvs något lägre andel än Storuman. Lycksele har ca 53 % av bostadsbeståndet i småhus.

I kommunen finns det allmännyttiga bostadsföretaget Umluspen AB och ett antal mindre privata fastighetsföretag med uthyrningsverksamhet. Umluspen AB är helägt av Storumans kommun och äger ca 400 lägenheter i kommunen. Umluspens bostadsbestånd finns i Storuman, Tärnaby, Hemavan och Stensele.

Beläggning lägenheter

I mitten av september 2011 fanns åtta lediga lägenheter i Storuman, sju i Stensele och en i Gunnarn. I Hemavan fanns ingen ledig lägenhet och i Tärnaby endast en ledig.

Den privata fastighetsaktören Domptören AB hade en ledig lägenhet i Storuman i mitten av september 2011.



Figur 5.1.7 Storuman kommuns nybyggda, lediga och uthyrda lägenheter.

Källa: Statistik Umluspen 2011, bearbetad av ÅF Infraplan

Nybyggnation lägenheter
Under perioden 2000 till 2010 färdigställdes inte några lägenheter i nybyggda flerbostadshus i kommunen. Kommunen bygger dock 8 nya lägenheter i Tärnaby.

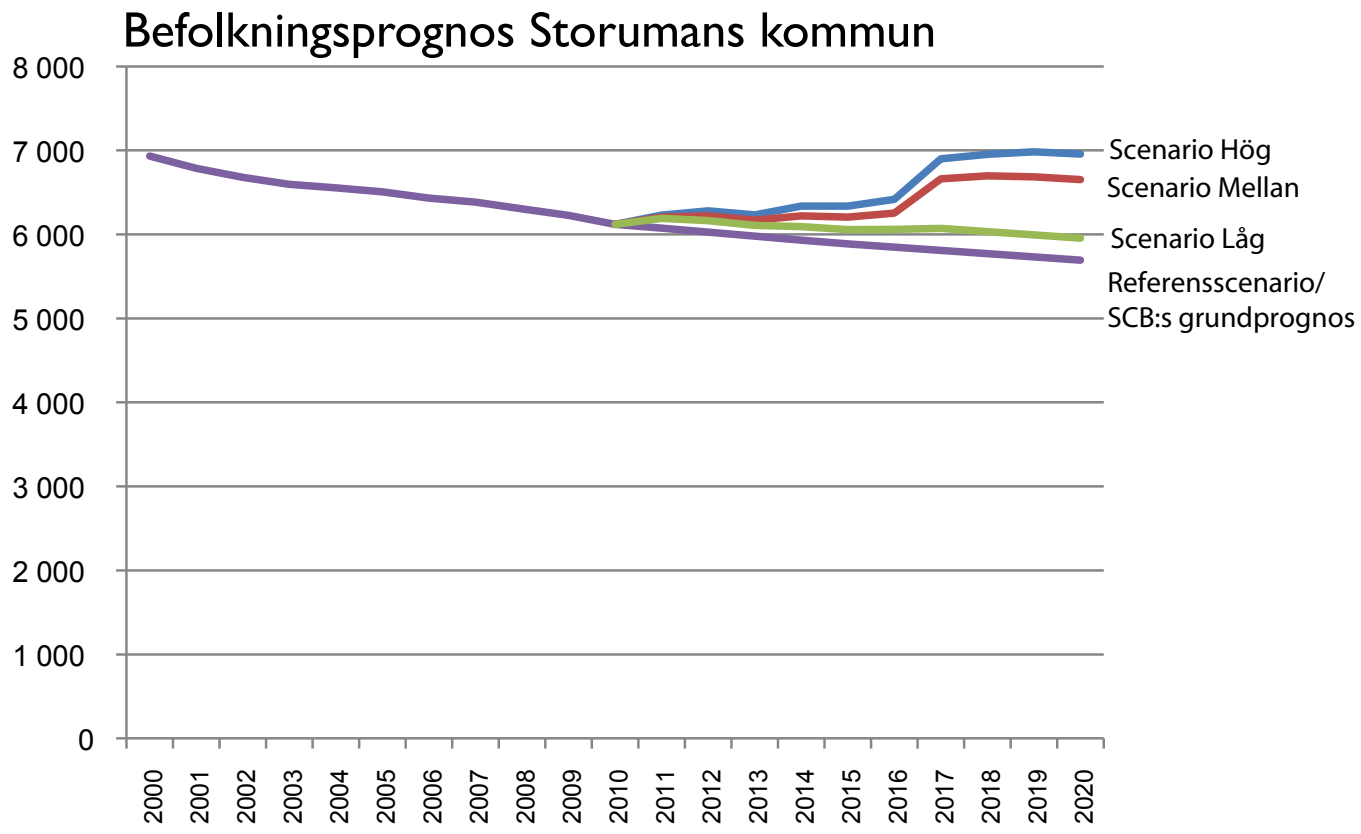
2000-2010 färdigställdes 33 lägenheter i nybyggda småhus i kommunen, varav merparten under åren 2004-2009.

Beläggning småhus
Det saknas information om hur stor andel av småhusbeståndet i kommunen som står tomt. Som referens kan nämnas att 25% av fastighetsbeståndet av lantbruksenheter och småhusenheter i Pajala kommun var obebott år 2009. Andelen obebodda fastigheter i kommunen var i slutet av 2009 lägst i Pajala centralort, ca 7%, medan andelen obebodda fastigheter var större i övriga tätorter och i byarna, vanligen i storleksordningen 20-25%.

5.2 Befolkningsutveckling

Befolkningsprognosen baseras på SCB:s grundprognos med beaktande av det beräknade sysselsättningstillskottet i kommunen vid de olika scenarierna.

I Linds studie av socio-ekonomiska effekter av nya gruvor i Västerbotten (2009), beräknas befolkningseffekten i förhållande till sysselsättningseffekten av de nya gruvorna motsvara ca 60% i Lycksele kommun respektive ca 80% i Vilhelmina kommun. Detta innebär att per 100 nyskapade arbeten i Lycksele beräknas genereras en befolkningsökning motsvarande ca 60 invånare. På liknande sätt beräknas 100 nya arbeten i Vilhelmina kopplade till gruvexpansionen ge ca 80 fler invånare i kommunen. Att befolkningseffekten inte blir större i förhållande till sysselsättningseffekten förklaras av att en del av arbetskraftsbehovet förväntas lösas genom veckopendling. Vidare bedöms invånare i kommunen som tidigare varit arbetslösa eller blir arbetslösa i samband med nedläggningar av andra verksamheter fylla delar av arbetskraftsbehovet.



Figur 5.1.8 Bedömd befolkningsutveckling för Storuman kommun vid respektive utvecklingsscenario.

Befolkningseffekten av planerade investeringar i Storumans kommun bedöms i föreliggande studie uppgå till ca 70% av sysselsättningseffekten av investeringarna, vilket ger en befolkningsprognos enligt grafen på omstående sida.

Investeringsscenarierna Hög och Mellan bedöms medföra trendbrott i befolkningsutvecklingen. Befolkningsökningen mellan 2010 och 2020 i scenario Hög bedöms uppgå till drygt 800 invånare, medan motsvarande befolkningsökning i scenario Mellan bedöms bli ca 500 invånare. I scenario Låg fortsätter befolkningsminskningen i kommunen, om än i mindre grad än i referensscenariot.

Merparten av befolkningstillskottet i de tre investeringsscenarierna bedöms bestå av personer i åldrarna 20-45 år.

5.3 Framtida bostadsbehov

De stora investeringarna i turistnäringen i Hemavan-Tärnaby samt i gruvan i Rönnbäcken i investeringsscenario Hög och Mellan bedöms medföra behov av ny bostadsbebyggelse i området. Eftersom det saknas uppgifter om hur stor andel av bostadsbeståndet i kommunen som står tomt och därmed kan vara tillgängligt för inflyttning är det svårt att bedömma med större noggranhet hur mycket bostadsbeståndet kommer att behöva utökas. Enligt en översiktlig bedömning behöver bostadsbeståndet i Hemavan-Tärnaby i scenario Hög och Mellan utökas med i storleksordningen ett par hundra bostäder fram till 2020. Tärnaby har det senaste decenniet förlorat ett 70-tal invånare, vilket talar för att det delvis finns ledig bostadskapacitet i området. Detta bedöms dock inte att vara tillräckligt i investeringsscenariot Hög och Mellan.

Avståndet mellan den planerade gruvan i Rönnbäcken och Tärnaby är 36 kilometer via Björkvattnet och 45 kilometer via Gardvik/Ajaurdammen. Restiden är ca 45 minuter. Slussfors är en annan tänkbar boendeort för personal vid den planerade gruvan i Rönnbäcken, men avståndet till Slussfors är något längre (ca 50 kilometer) och servicen i orten är begränsad.

Befolkningen i Storuman och Stensele tätorter har de senaste 10 åren minskat med ca 250 invånare. Enligt en översiktlig bedömning bedöms ingen större utökning av bostadsbeståndet i dessa tätorter vara nödvändig, som följd av de planerade investeringarna i kommunen.

6 Transportsystemen – identifiering av åtgärdsbehov

6.1 Dagens transportsystem

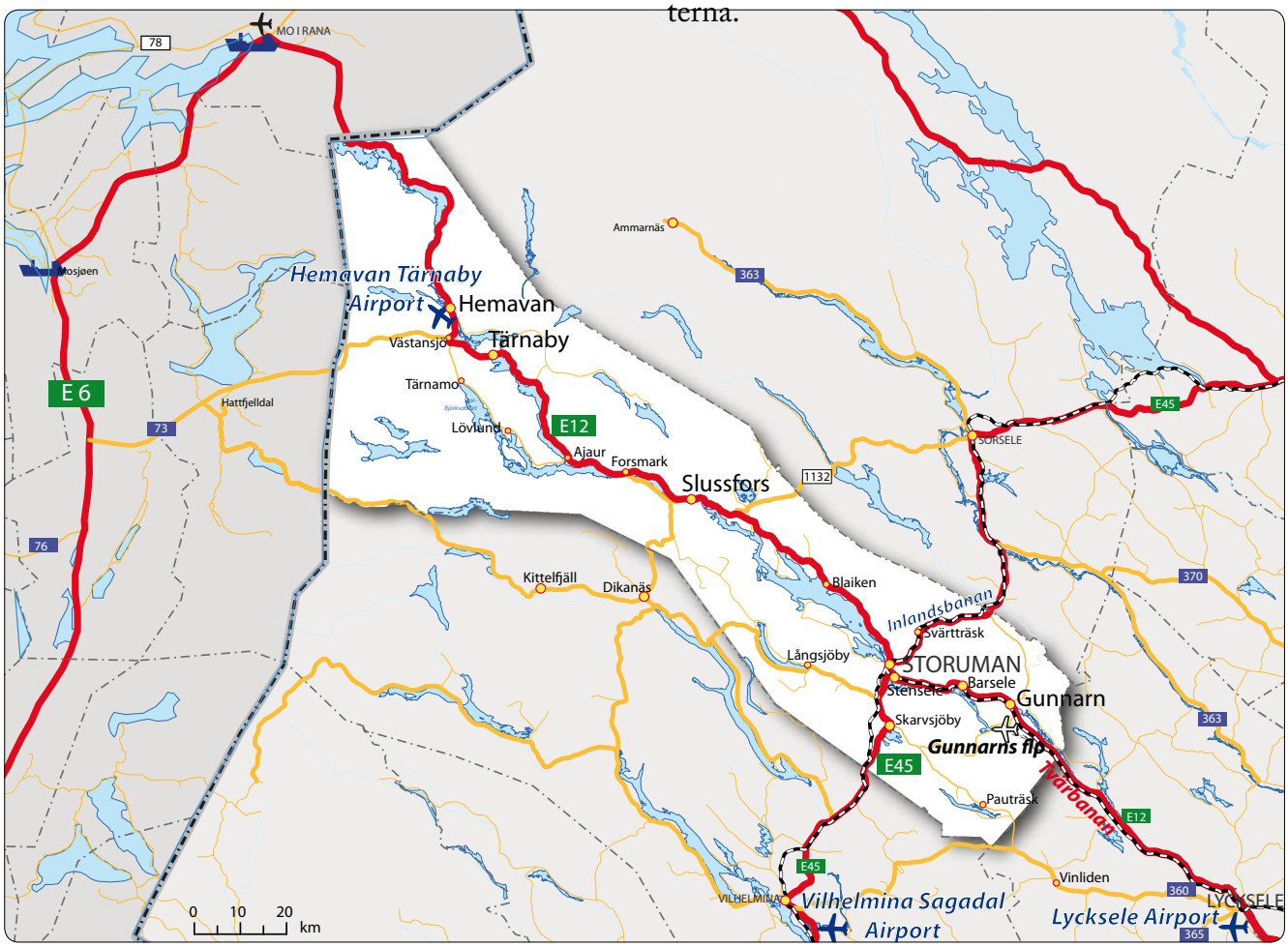
Storumans kommun och Västerbottens län har flera viktiga strategiska stråk och noder för transporter. Tillsammans utgör detta nät en betydelsefull infrastruktur för skogsindustrin, tillverkningsindustrin, gruvnäringen och besöksnäringen.

Vägsystemet är till stor del dimensionerat för ett annat trafikarbete än det som idag nyttjar vägarna. Den högsta tillåtna bruttovikten hos lastbilarna har ökat, från 40 till 60 ton, vilket innebär att vägarna slits snabbare och håller kortare tid än beräknat.

Eftersläpande bärighetsåtgärder i kombination med att vägarna inte är tillräckligt tjälsäkrade, har medfört att stora delar av vägnätet är för dåliga för det näringslivet och befolkningens behov.

Tvärbanan och Inlandsbanan är lågt trafikerade banor och som bland annat saknar elektrifiering och moderna signalsystem, men som har mycket stora potentialer. Den nya omlastningsterminalen i Storuman är en strategiskt viktig satsning för att skapa nya transportförutsättningar för regionens näringsliv. Med åtgärder på Tvärbanan kan persontågstrafiken till/från Storuman på sikt förverkligas.

Flygplatserna i regionen är mycket viktiga för både näringslivet och de offentliga verksamheterna.



Figur 6.1.1 E12 binder samman de västra och östra kommundelarna och är mycket viktig för såväl interna transporter som för transittrafik.

Strategiska vägar

E12 har en mycket strategisk funktion som sammanbindande länk mellan kommunens östra och västra delar samt med Lycksele-Umeå respektive Mo i Rana. Öster om Storuman är standarden relativ hög, medan delen Storuman-Tärnaby-Hemavan-Mo i Rana är förhållandevis smal och krokig. I hastighetsöversynens som gjordes för ett par år sedan sänktes hastighetsstandarden från 110 till 90 km/h på stora delar av sträckan. E12 föreslås att ingå i EU:s nya övergripande stamnät, TEN-T.

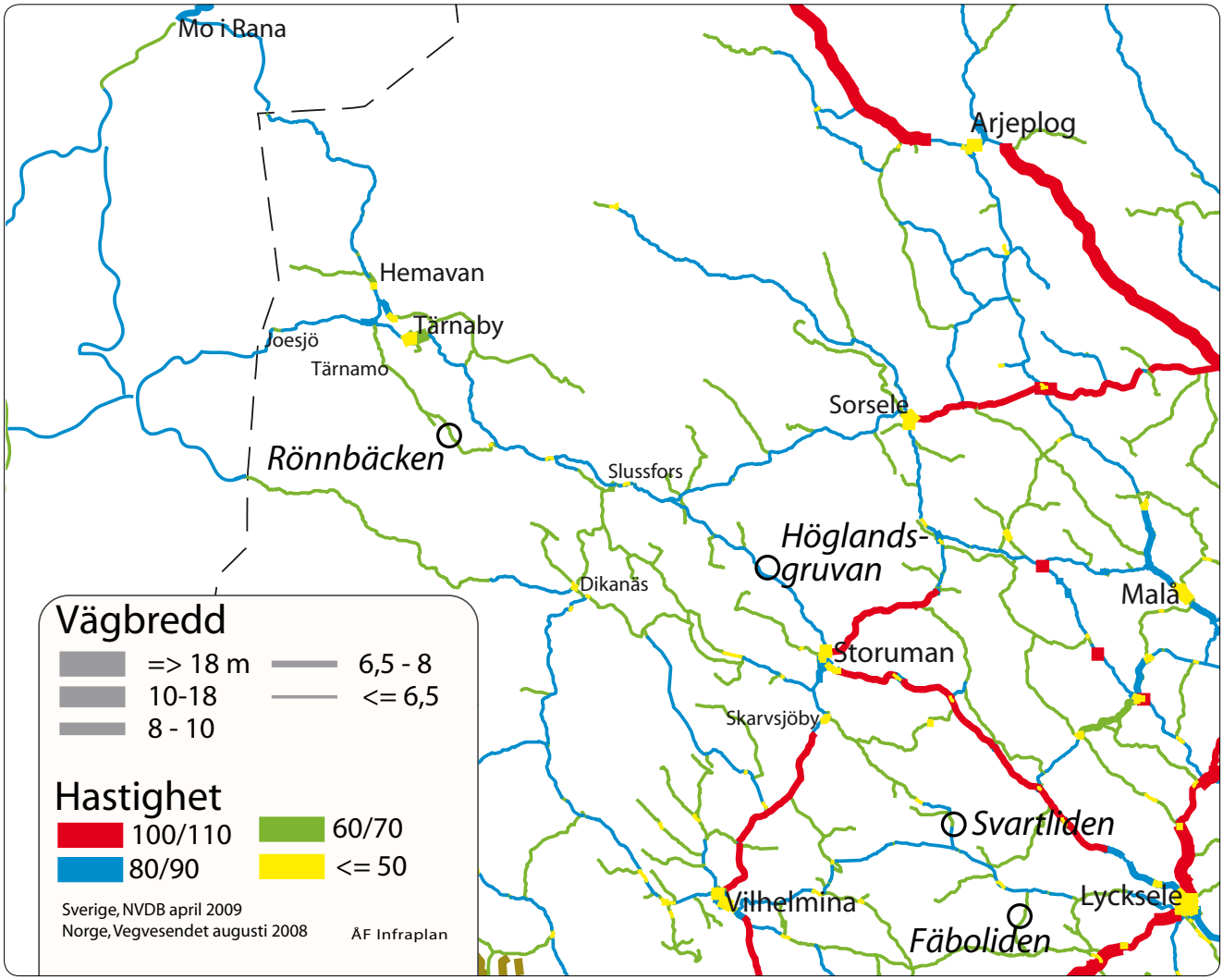
E45 och E12 möts i Storuman. Vägen är viktig för näringslivstransporter och arbetsmarknadssamspelet mellan fjällkommunerna. Vägen har relativt god standard.

Krutfjellsvägen (RV 73) är en viktig transportlänk för att binda samman södra Helgeland i Norge till transportkorridoren E12, via Hattfjelldal/Joesjö. Sträckan på den norska sidan upprustades under 2000-talet, men har låg standard på den svenska delen.

Jiltjaurvägen är en genande länk mellan östra kommundelen och Sveriges nordligaste områden.

Gruvvägar

E12 kommer att ha en central roll för de externa gruvrelaterade transporterna. Höglandsgruvan ligger i nära anslutning till E12. Rönnbäckgruvan nås via en anslutningsväg på ca 23 km från Gardvik/E12. Denna anslutningsväg är inte av en klass som håller för de tunga transporter som kommer att erfordras för verksamhetens uppbyggnad och genomförande. Vägen kommer att uppgraderas alternativt få delvis ny sträckning. En annan väg in till området går norrifrån via Tärnamo. Även denna vägsträckning kan delvis behöva uppgraderas.

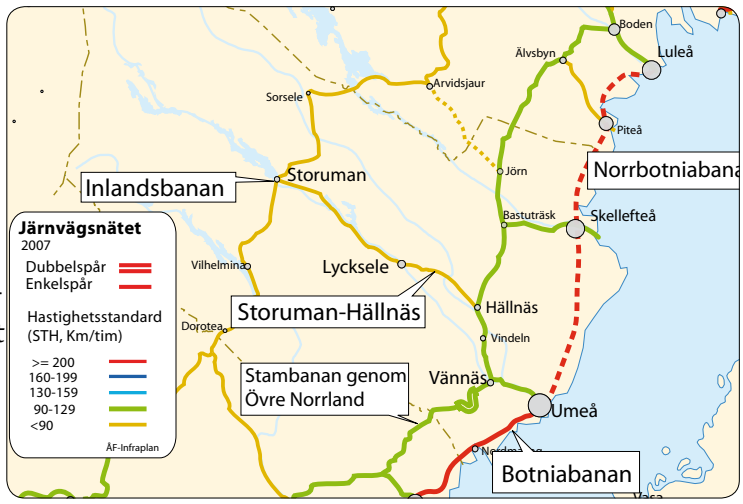


Figur 6.1.2 E12 är mycket viktig för hela regionen men har låg standard, särskilt sträckan väster om Storuman.

Järnvägar

Tvärbanan Storuman-Lycksele-Hällnäs har under senare tid främst transporterat skogsprodukter till kustens såg-, och papper- och massaanläggningar. Satsningarna kring BioStor och nya gruvor i regionen, samt att banan återigen trafikeras med persontåg, gör banan till en viktig framtida länk för hela inlandsområdet. Persontrafiken går idag endast upp till/från Lycksele, men kan på sikt även förlängas till Storuman.

Inlandsbanan och Tvärbanan möts i Storuman. Även Inlandsbanan har en viktig roll och intressanta utvecklingsmöjligheter vad gäller godstransporter.



Figur 6.1.3 Tvärbanan mellan Storuman-Hällnäs saknar elektrifiering och har låg standard.

Storumanterminalen NLC

Den nya omlastningsterminalen i Storuman kommer att möjliggöra överflyttning av gods från vägtransporter till järnvägen. Terminalen kommer att stå klar under 2012.

Hamnar

Regionens viktigaste hamnar finns i Umeå, Skellefteå, Mo i Rana och Mosjøen. Umeå har regelbunden färjetrafik till/från Vasa/Finland, vilket är en viktig öst-västlig koppling för hela E12-stråket.

Flygplatser

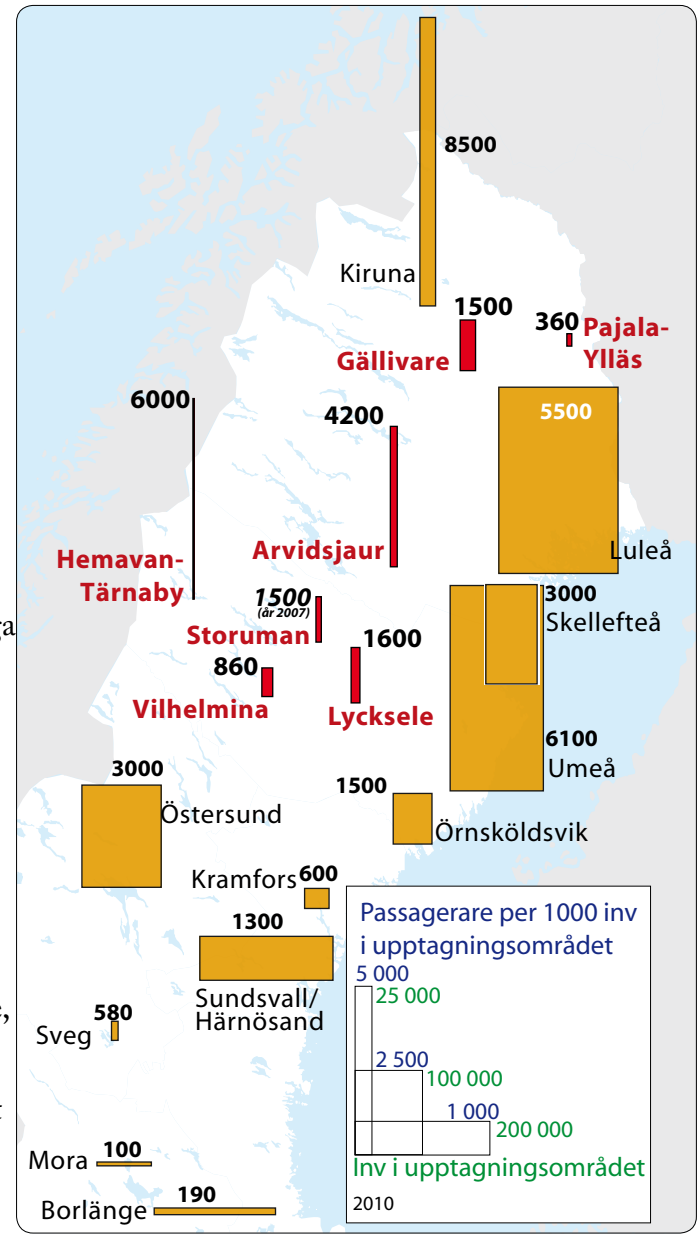
Flygplatserna i norra Sverige har ett mycket högt nyttjande per invånare, vilket beror på långa avstånd och avsaknaden av alternativ för långväga resor.

Hemavan-Tärnaby Airport har ett mycket högt nyttjande i förhållande till befolkningsunderlaget. År 2011 hade flygplatsen 12 100 passagerare.

Lycksele Airport: 24 800 passagerare, 2011.

Vilhelmina Sagadal Airport: 15 000 passagerare, 2011.

Storumans, Gunnarns, flygplats hade ett relativt högt nyttjande per invånare i upptagningsområdet innan trafiken på flygplatsen upphörde. Nu arbetar kommunen med att hitta alternativa användningsområden för flygplatsen, bl.a. testverksamhet och utbildning. År 2007 hade ca 13 000 passagerare.



Figur 6.1.4 Flyget har mycket stor betydelse och en viktig funktion för norra Sveriges inland.

6.2 Tillkommande transportbehov

De planerade investeringarna i Storumans kommun är av den karaktär att de kommer att generera omfattande trafik och transporter längs befintliga stråk.

Investeringarna kommer att generera såväl ökade godstransporter från/till gruvor och vindkraftsparker som ökad persontrafik och varutransporter till/från de utvecklade besöksmålen och arbetsresor.

Den största effekten bedöms ske redan i scenario Mellan, bl.a. genom Rönnbäckgruvan, vindkraftssatsningarna i Pauträskområdet och Verkansliden, samt Test Site Gunnarns flygplats.

Scenario Hög

Scenariot kommer att innebära mycket stort tillkommande transportbehov i såväl de östra som västra kommundelarna.

Mycket omfattande godstranporter kommer att genereras av Rönnbäckengruvan. För gruvans verksamhet kommer exempelvis omfattande godstransporter av magnetit att ske, ca 110 lastbilar per dygn (enkel väg). Sedan tillkommer nickeltransporter, ca 7 lastbilar per dygn, transporter av insatsvaror och personal. Uttransporterna kommer mest sannolikt att gå till hamnen i Mo i Rana.

Höglandsgruvan kommer även den att generera flera tunga transporter, ca 8 lastbilar med släp per dag, enkel väg. Transporterna kommer sannolikt att ske mot Storuman.

Turismsatsningarna i scenario hög kommer att generera kraftigt ökad turismtrafik på E12. De satsningar som görs innebär att antalet gästnätter, skiddagar osv ska mer än fördubblas jämfört med nuvarande nivåer. Avsaknad av kapacitetsstarka alternativ till vägtransporterna innebär att i stort sett all tillkommande turism kommer att nå Hemavan-Tärnaby via E12 och att även denna trafik fördubblas.

I scenario Hög ingår 11 vindkraftsparker, vilka kommer att generera omfattande transportarbete, särskilt under anläggningtiden (för vägar, fundament, torndelar etc). De tillkommande parkerna i högscenariot, bl.a. Girjesliden och Stalofjällen, ligger till största del väster om Storuman och kommer att belasta E12.

Cirka 350 personer bedöms sysselsättas direkt vid gruvorna i Rönnbäcken. Transport av personal till och från Rönnbäcken planeras att ske genom busstrafik och personbilstrafik. Resorna kommer med stor sannolikhet att ske på E12 mellan Tärnaby-Gardvik. Vissa arbetsresor kan även komma att ske via Tärnamo.

Scenario Mellan

Scenariot är till stora delar likt Högscenariot, den största skillnaden är exempelvis att vindkraftsparkerna kring Girjesliden och Stalofjällen inte är med och att turismsatsningarna inte är fullt lika stora som i hög.

Scenariot genererar mycket omfattande transportökningar.

Scenario Låg

I scenario Låg ingår stora investeringar som kommer att påverka transportsystemet, särskilt kring Storuman. Turismrelaterade resor på E12 kommer att öka i stor omfattning.

Konfliktpunkter

Den enskilt största konfliktsträckan är E12 Storuman-Tärnaby-Hemavan, som kommer att få en kraftigt ökad turisttrafik, varutransporter, gruvrelaterade transporter, entreprenadtrafik (bl.a. för utbyggnad av vindkraftsparker, men även för ökat behov av underhåll på E12).

Genomfarterna i Tärnaby och Hemavan kommer att bli särskilt utsatta.

Anslutningsvägar till/från gruvor och vindkraftsparker och som ingår i de allmänna vägnätet kan bli flaskhalsar med stora säkerhetsbrister, vilket kommer att behöva ses över.

6.3 Åtgärdsförslag

Scenario Hög och Mellan innebär att E12, sträckan Storuman-Tärnaby-Hemavan, kommer behöva flera, omfattande standardhöjande åtgärder för att inte säkerheten och framkomligheten ska försämras. Vägen skulle med fördel kunna byggas om till 2+1 väg, alternativt breddning av vägbana, seprata stigningsfält, bygga bort tvära/skymda kurvor och krön, etc.

Allmänna anslutningsvägar till/från exempelvis Rönnbäcken och större vindkraftsparker, kommer behöva stora upprustningar, främst vad gäller bärighet och mötesmöjligheter. Ändamålsenliga lösningar behöver utredas djupare.

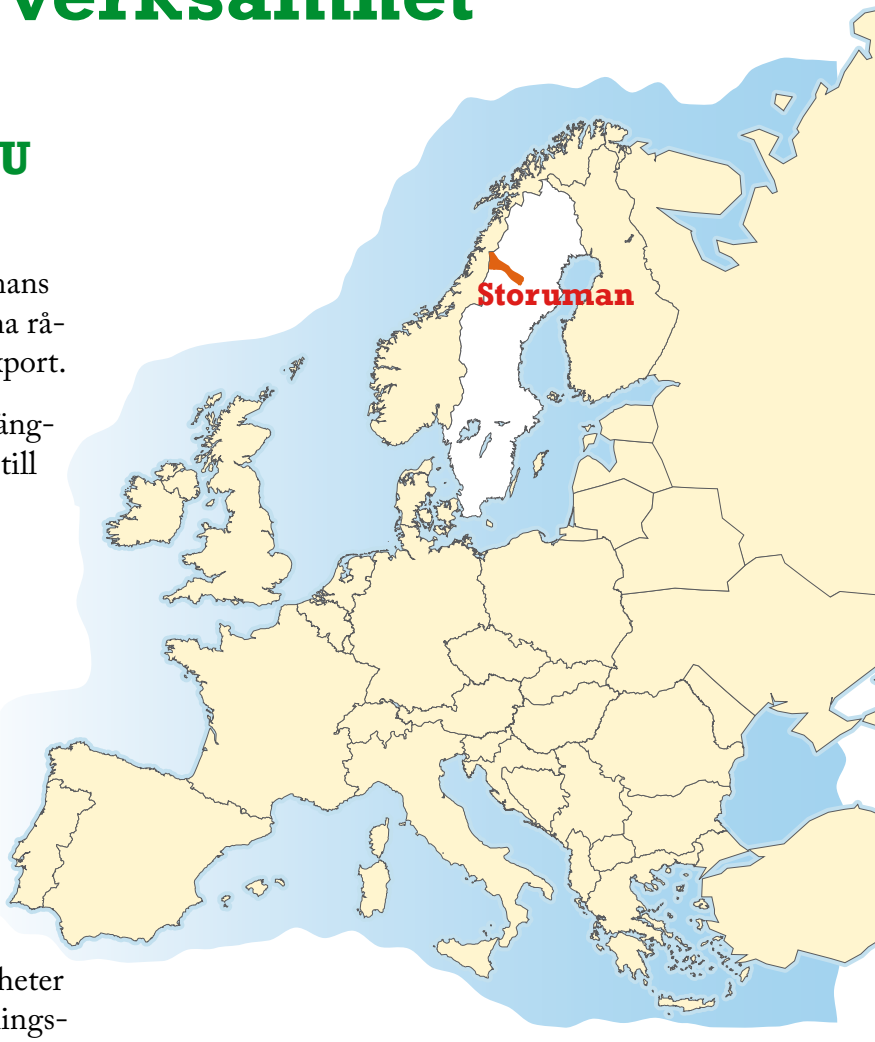
I Hemavan och Tärnaby kommer de kraftig ökade trafikvolymerna innebära krav på exempelvis bättre trafikseparering och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Samordning med övrig planering i Hemavan och Tärnaby är viktigt att upprätthålla.

Den planerade nya termialen kommer att få en stor betydelse för flyget. Däremot behöver flygplatsen fortsättningsvis arbeta för att säkerställa att upphandlingen av trafiken utformas så att:

- flygplanstypen kan hantera besökandes bagage, särskilt skidor och liknande utrustning.
- trafiken inte gör uppehåll under sommaren.
- tidtabellen anpassas efter det lokala näringslivets behov
- direkttrafik från/till Arlanda möjliggörs, för att bland annat säkerställa kapacitetet och korta restider.

Tillgängligheten till omlastningsterminalen i Storuman kommer ha stor betydelse för överflyttning av gods från väg till järnväg. Men för att järnvägen ska kunna bli ett attraktivt alternativ finns mycket kvar att göra på såväl Tvärbanan som Inlandsbanan. Ökad kapacitet genom utbyggnad av mötesstationer och signalsystem är exempel på åtgärder. Elektrifiering torde även vara ett långsiktigt mål.

7 Samhällsplanering och kommunal verksamhet



7.1 Stor betydelse för EU och Sverige

Investeringarna som planeras inom Storumans kommun har stor betydelse för EU:s interna råvaruförsörjning och därmed för Sveriges export.

Även det turistiska utbudet blir bättre tillgängligt för EU, vilket kan få utökad betydelse till följd av pågående klimatförändringar.

7.2 Storuman står inför omfattande omvandling

Storumans kommun har, liksom flertalet inlandskommuner, sedan fem decennier behövt hantera betydande strukturomvandlingsproblem med tillhörande befolkningsminskning. Nu öppnas viktiga möjligheter för såväl näringslivsutveckling som befolkningstillväxt.

Framtidsutvecklingen innefattar betydande omvandling och kräver ambitiösa analyser, omtänkande, nya strategier, delaktighet och handlingskraft.

Inget sker av sig självt och ifall man inte är aktiv riskeras att man ofta är ”för sent ute”, vilket kan medföra besvärande flaskhalsar. Sådana flaskhalsar kan i sin tur medföra att kommunen och dess aktörer inte lyckas ta tillvara de nya utvecklingsförutsättningarna.

Såväl realiserandet av satsningarna som möjligheterna att ta tillvara fördelarna innebär stora utmaningar för kommunen vad avser:

- offensiv proaktivitet i nya former av ”lagarbeten” med näringsliv, regering, infrastrukturverk, högre utbildning, arbetsmarknadsmyndigheter etc
- handläggningskapacitet av plan- och tillståndsärenden
- utveckling av bostadsutbudet och boendemiljöerna, så att arbetskraft, särskilt i yngre åldrar och särskilt barnfamiljer attraheras
- vidmakthållande (inledningsvis) och därefter utveckling av vård, skola och omsorg
- utbyggnad av övergripande infrastruktur (vägar, bredband, etc)
- utbyggnad av lokal infrastruktur (gator, VA, etc)
- stor belastning på kommunens likviditet, eftersom de ökade kostnaderna kommer minst 3-5 år före de ökade skatteintäkterna. Detta kommer att kräva särskilda ekonomiska lösningar i lagarbete med andra aktörer (främst EU, staten och näringslivet)

- att göra kommunen ytterligare attraktiv för nya verksamheter och nya skattebetalare (dvs potentiella inflyttare).
- att kommunen beroende på långa avstånd i realiteten är två arbetsmarknadsregioner och att framförhållningen därmed behöver beakta utveckling och analys i ett brett geografiskt perspektiv
- att kommunens åldersmässiga befolkningssammansättning kräver särskilt fokus på att attrahera unga människor och unga familjer.

7.3 Strategiskt åtgärdsbehov

Denna utredning är ett första viktigt steg för att skapa en bild av vilka möjligheter och utmaningar Storumans kommun står inför.

Flera ytterligare steg behövs för att:

- bättre tydliggöra möjligheterna för en långsiktigt hållbar, attraktiv utveckling av kommunens båda delar
- klarlägga möjligheterna för att undvika konflikter med andra samhällsintressen, t ex rennäringen, kulturmiljövärden etc för att finna möjligheter till synergier och samverkan
- bättre tydliggöra strategiska flaskhalsar, och när dessa riskerar uppstå och hur de kan undvikas
- analysera fram vad som med helhetssyn är **rätt** åtgärder, så att sektorstänkande eller förutfattade meningar inte leder till felinvesteringar, felaktigt marknyttjande etc
- klarlägga tidsmässig prioritet för dessa ”rätta åtgärder”
- analysera var och i vilken omfattning inflyttad arbetskraft kommer att vilja bo
- klarlägga hur kommunens personalstyrkor för olika funktioner behöver förstärkas i olika skeden och vad som behöver upphandlas utifrån
- klarlägga erforderlig informationsstrategi för olika skeden. (Få känner till möjligheterna om de inte tydliggörs för befolkning och företag. Dessutom riskeras misstänksamhet och desinformation.)
- sammantaget uppnå en bred förståelse av de positiva möjligheterna med nysatsningarna och även hoten om inget görs. Detta är grundläggande för att uppnå acceptans, delaktighet och lagarbete även innefattande kommunmedborgarna

Storumans kommun kommer att behöva förbereda sig på att ställa om från ”avveckling till utveckling”. Genom att tidigt identifiera möjligheter, flaskhalsar och utmaningar för kommunala verksamheter och anläggningar kan kommunen agera förebyggande och strategiskt.

Exempel på ”flaskhalsar” som kan uppstå med otillräcklig framförhållning:

- Brist på bostäder, goda boendemiljöer, förskolor/skolor och närsjukvård. Särskilt kritiskt för att kunna attrahera nya invånare, särskilt unga familjer.
- Hård belastning på VA-systemet till följd av kraftig expansion av permanenta bostäder, fritidshus och kommersiella verksamheter i Hemavan och Tärnaby. Vad klarar dagens system och vilka åtgärder behövs för att klara expansionen?
- Otillräcklig tillgång på handläggare av plan- och tillståndsärenden, näringslivsfrågor, strategiska utvecklingsarbeten (exempelvis Fördjupade översiktsplaner, boende, infrastruktur, planprogram för skola-vård-omsorg, tjänster och näringsliv, kultur och fritid etc).
- Otillräcklig utbyggnad av transportinfrastrukturen. Särskilt gruvnäringen, men också turismnäringen, är känsliga för otillräcklig transportinfrastruktur. Bärighetsfrågan för ”malmens väg” är en kritisk fråga liksom miljöeffekter och trafiksäkerhet.

8 Kommunens ekonomi

8.1 Ökade skatteintäkter

Beräkningsförutsättningar

Skatteintäkterna till kommun respektive landsting beräknas enligt följande formel: Befolkning i åldrarna 16-64 år*förvärvsfrekvens*genomsnittl ig årslön*skattesats

Följande antaganden om skattesatser, lönesummor och förvärvsfrekvens ligger till grund för beräkningen av skatteeffekter av de tre investeringsscenarierna.

Skattesatser och medelårslöner

Kommun	Kommunal skattesats, 2011	Landstings-skattesats, 2011
Storuman	22,90	10,50

Storumans kommun har enligt SCB ca 2 650 förvärvsarbetande i åldrarna 16 år och uppåt (år 2009). Medelårslönen var ca 245 000 kronor.

I skatteeffektsprognosen för inkomståren 2010-2020 antags skattesatserna vara fixerade vid 2011 års nivå (se tabell ovan).

Det beräknas vara två års eftersläpning från inkomstår till att skatteintäkten kommer kommunen/landstinget till del. Därför redovisas skatteeffekterna för kommun och landsting för perioden 2012-2022.

Medelårslönen per förvärvsarbetande 16+ beräknas under perioden 2010-2020 successivt öka till 280 000 kronor i Scenario Hög. Detta till följd av ökad efterfrågan på arbetskraft i kommunen, varav en betydande del inom gruvnäring, som har relativt höga genomsnittslöner. Medelårslönen för förvärvsarbetande i kommunen beräknas under perioden 2010-2020 successivt öka till 276 000 kronor i Scenario Mellan respektive till 272 000 kronor i Scenario Låg. Medelårslönen i referensscenariot (jämförelsealternativet) beräknas öka till ca 270 000 kronor, till följd av ca 1 procent årlig reallöneökning.

Förvärvsfrekvenser

Förvärvsfrekvensen i åldrarna 16-64 år var år 2009 75,1 procent i Storumans kommun. Förvärvsfrekvensen i kommunen antags i Scenario Hög successivt öka till 78 procent år 2020, till följd av kraftigt ökad efterfrågan på arbetskraft.

Förvärvsfrekvensen antags fram till 2020 successivt öka till 77,2 procent i Scenario Mellan respektive till 76,0 procent i Scenario Låg. Förvärvsfrekvensen i referensscenariot antags öka till 75,5 procent till år 2020.

Skatteeffekter vid respektive investeringsscenario

Scenario Hög

Till följd av ökad förvärvsarbetande nattbefolkning i kommunen beräknas den årliga kommunala skatteintäkten i Storuman år 2022 vara cirka 65 miljoner kronor högre jämfört med i referensscenariot.

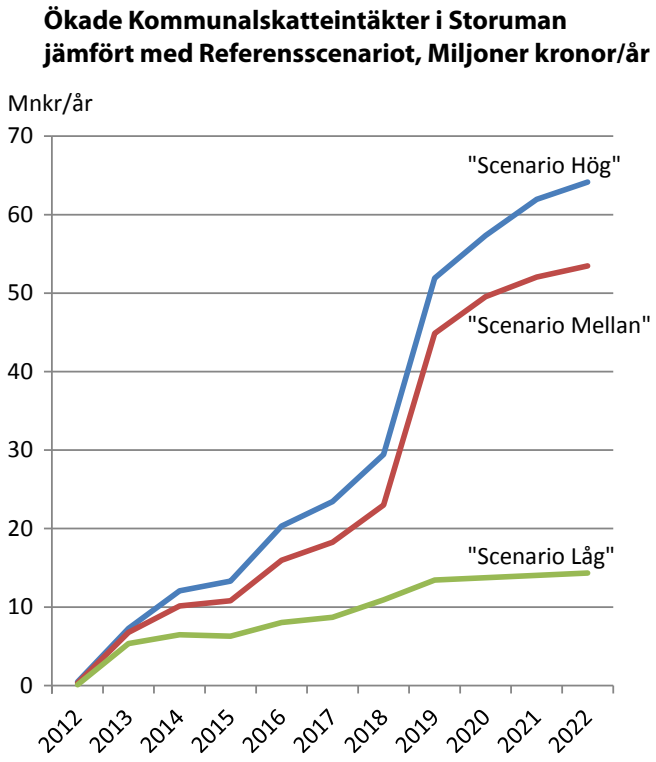
Den årliga landstingsskatteintäkten, baserad på skatteunderlaget i Storumans kommun, beräknas vara cirka 30 miljoner kronor högre år 2022. Eftersom investeringarna i Storumanområdet beräknas ge sysselsättning till ungefär lika många i övriga regionen, som till boende i Storumans kommun, beräknas den totala positiva skatteeffekten för Landstinget uppgå till ca 60 miljoner kronor år 2022 (se figur 8.1.1-2 nedan).

Ackumulerad kommunalskatteeffekt i Storuman för perioden 2012-2022 beräknas till ca 350 miljoner kronor i Scenario Hög, medan landstingsskatteeffekten för perioden beräknas till ca 300 miljoner kronor.

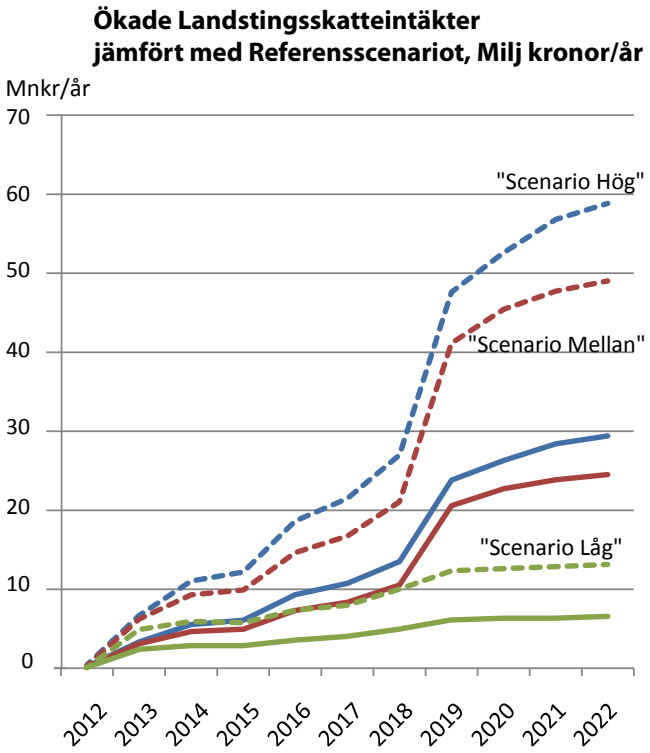
Scenario Mellan

I scenario Mellan beräknas den årliga kommunalskatteintäkten i Storuman år 2022 vara cirka 55 miljoner kronor större än i referensscenariot.

Den årliga positiva landstingsskatteeffekten vid år 2022 beräknas uppgå till ca 50 miljoner kronor, varav ca 25 miljoner kronor baseras på det ökade skatteunderlaget i Storumans kommun och ca 25 miljoner baseras på ökat skatteunderlag för övriga kommuner i länet till följd av investeringarna i Storumanregionen.



Figur 8.1.1 Ökade kommunalskatteintäkter för Storuman kommun vid respektive utvecklingsscenario. Även grannkommunerna kommer att få förbättringar.



Figur 8.1.2 Ökade landstingsskatteintäkter vid respektive utvecklingsscenario. Heldragen linje markerar skatteeffekten baserad på det ökade skatteunderlaget i Storumans kommun. Streckad linje visar skatteeffekten baserat på ökat skatteunderlag i länet till följd av investeringarna i Storumanregionen.

Ackumulerad kommunalskatteeffekt i Storuman för perioden 2012-2022 beräknas till ca 285 miljoner kronor i Scenario Mellan, medan landstingsskatteeffekten för perioden beräknas till ca 260 miljoner kronor.

Scenario Låg

I scenario Låg beräknas den årliga kommunalskatteintäkten i Storuman år 2022 vara cirka 15 miljoner kronor större än i referensscenariot.

Den årliga positiva landstingsskatteeffekten vid år 2022 beräknas uppgå till ca 10-15 miljoner kronor.

Vid scenario Låg beräknas den ackumulerade positiva kommunalskatteeffekt i Storuman för perioden 2012-2022 till ca 100 miljoner kronor, medan den positiva landstingsskatteeffekten för perioden beräknas till ca 90 miljoner kronor.

Investeringseffekter i Storumans kommun

- analys och konsekvensbedömning av planerade investeringar i regionen

REGION VÄSTERBOTTEN

Storumans kommun