

Kap 3

Mellankommunala och regionala frågor



I Västerbottens län finns idag 15 kommuner. Under 50- och 70-talen slogs ett stort antal kommuner samman i hela landet för att åstadkomma en kommunstruktur som skulle klara nya åtaganden bl. a. inom vård och utbildning. Idag finns inte några uttalade avsikter från statens sida att genomdriva ytterligare kommunsammanslagningar utan man vill i stället stimulera samverkan mellan kommunerna i form av kommunalförbund och andra samverkansformer. Medlemskapet i EU har medfört ett ökat behov av samverkan bl. a. som en förutsättning för att kunna bedriva olika former av tillväxtprojekt.

Tillkomsten av "Region Västerbotten" är ett tydligt exempel på att regionfrågan är ytterst levande för de berörda kommunerna trots att man från den statliga nivån för närvarande har en mera återhållsam inställning till mer omfattande förändringar i den regionala indelningen.

Storumans kommun är bl. a. med i följande olika former av samverkan:

Samverkansfrågor med angränsande kommuner i Sverige.

Mot bakgrund av de omvärldsförändringar som kan förväntas ser Storumans kommun ett ökat behov av samverkan med andra kommuner såväl i närområdet, i regionen som med kommuner i andra områden i landet. Ett ökat internationellt utbyte är också viktigt för framtiden. Detta gäller inte minst utbildningsområdet - främst på gymnasie- och högskolenivå

10-kommungruppen

Gruppen är en sammanslutning av 10 kommuner i Västerbottens inland som funnits under ett stort antal år. Ordförandeskapet i gruppen roterar för varje år. Syftet med samarbetet är främst att kunna uppträda och agera gemensamt i för inlandet viktiga frågor.

LYSTsamarbetet

är en samverkan mellan Lycksele och Storumans kommuner som syftar till praktisk samordning och samverkan mellan kommunerna inom förvaltning och andra delar av den kommunala verksamheten.

Akademi Norr

är ett projekt som drivs via kommunalförbundet Partnerskap Inland med 12 kommuner i 4 län som arbetar med att i samarbete med universitet och högskolor distribuera högskoleutbildning via Lärcentra som etablerats i varje kommun. Akademi Norrs utvecklingsenhet finns på kommunkansliet i Sturuman. Mer om Akademi norr kan Du läsa på hemsidan: www.akademinnorr.se

Begränsade ekonomiska förutsättningar innebär att kommunernas allmänna samverkan av typen 10-kommungruppen kommer att kompletteras med en alltmer utvecklade samdrift av olika verksamheter. Ett bra exempel på detta är det s.k. "Lystsamarbetet" mellan Lycksele och Storumans kommuner som på kort tid resulterat i samverkan i driften av växel och gemensam tjänst som konsumentrådgivare. En nyligen inrättad gemensam nämnd för kommunerna kommer att vara viktig för en positiv utveckling av dessa samarbetssträvanden.

Vindkraftplaneringen

Gemensamma översiktliga tilläggsplaner har tagits fram av Sturuman och Sorsele kommuner.

Utvecklingsgruppen för turism i Hemavan Tärnaby.

Utvecklingsgruppen har som mål att öka turismen inom området. Medlemmar i utvecklingsgruppen är Storumans kommun, Region Västerbotten, Strömma Fjäll&Aktivitet AB, Hemavan Tärnaby Airport AB, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Destination Hemavan Tärnaby Utvecklings AB samt Hemavan Tärnaby Pr-förening.

Vattenplaneringen

Enligt EU-s ramdirektiv för vatten ska kommunerna medverka i en gemensam vattenplanering. Sturuman tillhör Bottenvikens vattendistrikt. Arbetet har påbörjats.

Regional transportplanering

Inom ramen för den regionala transportplaneringen, som gäller alla transportslag, bedrivs ett systematiskt planeringsarbete i samarbete mellan kommuner, Region Västerbotten och statliga myndigheter. Arbetet leder fram till beslut om vilka samhällsligt finansierade investeringar som ska göras i transportinfrastrukturen.

E-12 alliansen.

E-12-alliansen är en samverkan mellan Umeå, Vännäs, Vindelns, Lycksele och Storumans kommuner som syftar till att stimulera tillväxt och utveckling längs E12-stråket.

Samverkansfrågor med angränsande kommuner i Norge. Se även bilagda karta.

De norska kommuner som har direkt gräns mot Sturuman är Rana, Hemnes och Hattfjelldal kommuner. En del samverkansfrågor berör också andra kommuner i Nordland Fylke. De ideella föreningarna MittSkandia och Blåvågen/E12 bedriver löpande olika samverkansprojekt i gränsområdet. Ett exempel på projekt är den gränsövergripande fjällräddningen inom Botnia – Atlantica programmet. Projektets geografiska fokus är fjällkommunerna Dorotea, Vilhelmina, Sturuman och Sorsele kommuner, samt de gränsnära kommunerna Hattfjelldal, Rana och Hemnes. MittSkandia representerar dock hela Västerbotten och Helgeland i Norge.

MittSkandia

MittSkandia med kontor i Tärnaby arbetar med kommunikationer och transportfrågor mellan Helgeland-Västerbotten.

Inom Eu-programmet Botnia-Atlantica som delfinansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden bedrivs arbetet med syfte att stärka gränsöverskridande samarbeten över fjäll och hav. MittSkandia bedriver bland annat ett projekt för kommunikation och sammanhållning mellan Helgeland i Norge och Västerbotten. Projektet arbetar med insatser som kan underlätta och stödja kommunikationer för alla trafikslag inom regionen med prioritet på det öst-västliga samarbetet. I projektet ingår även marknadsföring av regionens infrastruktur mot ex. hamnar i Västerbotten mot Kvarken och Helgeland.

Infrastruktur

Europaväg 12

E12 är en del av ett betydelsefullt öst-västligt transportstråk. Regionala samverkansprojekt pågår för att ta vara på stråkets utvecklingsmöjligheter. Finland, Sverige och Norge har initierat ett samverkansprojekt, NLC Corridor. Projektet syftar bland annat till att förbättra förutsättningarna för trafiken mellan länderna och skapa förutsättningar för en god framtida kommunikationsstruktur för persontrafik, varutransporter och IT-förbindelser och är tänkt att ledas av Region Västerbotten.

I det konkreta planeringsarbetet för E12 bör en gemensam syn på vilken teknisk minimistandard som E12 bör uppnå och när denna standard ska vara uppnådd. Ansvarig för detta arbete bör vara Trafikverket och Statens Veivesende. Samverkan bör ske med de regionala organisationerna och berörda kommuner.

Redan nu bör de direkt berörda kommunerna kunna utarbeta vägledning för byggnadslovsprövning och beslut om fysiska planer. En beredskap för ökad standard på E12 men även väg 1116 (Joesjö), bör således skapas genom att nya direktutfarter undviks och att möjligheten till att separera körbanorna med mitträcke inte försvåras. Utökad frizon för bebyggelse längs väg 1116 bör övervägas.

Öst – västlig järnvägsförbindelse

För att åstadkomma förbättrad sammanbindning mellan det norska och svenska järnvägssystemet och få hög kvalitet på det öst-västliga transportstråket krävs på sikt en ny järnvägsförbindelse i regionen. I det underlag som utarbetas för den nationella transportplanen i Norge har en sådan koppling aktualiserats. Se bilagda utdrag ur Jernbanekorridorerna. 16 september 2010. Transportutveckling AS. I samverkan med Nordland fylkeskommune bör en möjlighetsstudie med målet att finna tänkbara järnvägskorridorerna på svensk sida inledas.

Vägen Trofors – Hattfjelldal - Tärnaby. (Riksväg 73 i Norge och Riksväg 1116 i Sverige)

Vägen ansluter till E6 i Norge och E12 i trakten av Tärnaby. Sträckan mellan Trofors och riksgränsen är i särskilt stort behov av förbättring. Vägens betydelse för både gods och persontrafik ökar. Gemensamt mål för vägens standard bör utarbetas. Ansvarig för detta bör vara norska States Vegvesende i samverkan med svenska Trafikverket. Även längs denna väg bör nya utfarter i möjligaste mån undvikas så att god hastighetsstandard och trafiksäkerhet kan upprätthållas. Utvidgning av det område som ska hållas fritt från bebyggelse bör också övervägas.

Tänkbar väg mellan Rönäs och Rössvattnet. Riksväg 1118 på svenska sidan.

Vägen kan skapa förutsättningar för ökad rörlighet i regionen och ge ett ytterligare alternativ för förbindelse mellan Norge och Sverige. Detta medför också minskad sårbarhet i transportsystemet. Möjligheterna att bygga denna väg bör därför hållas öppna och läggas in i de kommunala planerna. Möjligheten till alternativ vägförbindelse Rössvattnet till Varuträsk bör också värderas.

Skoterleder

Rönes-Rössvattnet

För att öka säkerheten vid färd i dåligt väder och förbättra förutsättningarna för skoterturism bör en märkt skoterled anordnas mellan Rönes och Rössvattnet. Ingen övrig ändring av regelsystemet för skoter behöver ske på svenska sidan.

Framvattnet- riksgränsen

Befintlig led på norska sidan. Anslutning till svenska ledssystemet bör prövas.?

Mosavattnet- riksgränsen

Befintlig led på norska sidan ansluter till det svenska ledssystemet.

Vandrings och skidleder

För att skapa stråk för fjällvandrare och på detta sätt minimera störningsriskerna för rennäringen och för att öka tillgängligheten till det gemensamma fjällområdet bör ett gränsöverskridande ledssystem utvecklas. En koppling mellan det norska och svenska ledssystemet bör skapa ett ökat intresse för regionen. Till exempel bör en sammankoppling mellan Nordlandsruta och Kungleden vid Hemavan öppna intressanta alternativ för vandringsturismen. Leden bör kunna dras i anslutning till Tängvattnet som har fina landskapskvaliteter.

Vattenområden

Akersvattnets nederbördsområde, nederbördsfält

Akersvattnets nederbördsfält är dricksvattentäkt för Mo i Rana. Nederbördsfältet sträcker sig in i Vindelfjällens naturreservat norr och söder om Överuman. Se karta. Nederbördsfältet berör dock inte området kring E12 på svenska sidan eftersom Överuman avvattnar till Umeälven. Området bör läggas in som ett observandum i översiktsplanen för Storumans kommun.

Vapstälvens nederbördsområde, nederbördsfält.

Älvens nederbördsområde omfattar bla sjön Virisen på svenska sidan. Riksväg 1088, Sagavägen går längs en del av älven. Den risk för vattenförorening som kan finnas är om något fordon med farligt gods välter och förorenar vattnet.

Markområden

Mineralutvinning

Undersökningstillstånd för mineraler är givna för stora delar av fjällområdet på svenska sidan. För närvarande finns inga brytningsstillstånd nära gränsen. I Rönnbäck ca två mil sydost om Tärnaby kan brytning av nickel ev komma till stånd. Verksamheten kan bli av betydande omfattning. Utskeppning från norska hamnar kan bli aktuell. Även på norsk sida finns gruvintressen. En gemensam sammanställning av mineraltillgångar i gränsområdet bör göras. SGU bör tillfrågas om de kan göra detta.

Naturvård

Vindelfjällens naturreservat

Vindelfjällens naturreservat har ingen anslutning till motsvarande skydd på norska sidan. Mellan Oxtindbreen och Artfjället finns på norska sidan Spjeltfjelldalen naturreservat. Övriga gränsområdet i Hemnes kommun har i översiktsplanen beteckningen område med förbud mot fritidsbebyggelse. De områden i Rana kommun som gränsar till Vindelfjällens naturreservat har en motsvarande beteckning.

Det finns skäl att pröva en ökad samsyn över gränsen när det gäller behovet av naturskydd i anslutning till Vindelfjällens naturreservat. Länsstyrelsen bör tillfrågas om de kan genomföra detta i samverkan med bla berörda kommuner.

Vapstälven

På ömse sidor av gränsen finns ett skyddat område enligt både svensk och norsk naturvårdslagstiftning. Naturvårdsområdet på den svenska sidan ligger i Vilhelmina kommun. Områdena kan behöva göras tillgängliga så att de kan få en funktion som målpunkt i turismiskt sammanhang längs Sagavägen.

Bebyggelseområden

Storumans kommun har for avsikt att tillsammans med angränsande kommuner i Norge pröva möjligheterna att utveckla ett gemensamt synsätt på bebyggelseutvecklingen i gränsområdet. Särskilt bör bebyggelseutvecklingen på norra sidan av Vapstälven, Jofjället och Umbukta prövas.

Bilaga

Mulighetsstudie; Jernbanetilknytning Helgeland-Västerbotten

10 Konkurransforhold og andre jernbanekorridorer

En ny jernbane fra Helgeland kan oppfattes å være i konkurranse med andre eksisterende og mulige korridorer, noe avhengig av hvilket marked man fokuserer på. Er det kun snakk om en lokal mineralforekomst som skal skipes ut er konkurranseflaten liten, men markedet vil også begrenses.

Utvider man markedsperspektivet geografisk, kan nye konkurranseflater oppstå.

Karte nedenfor viser de to eksisterende øst-vest jernbaneforbindelsene som finnes i nord; Ofotbanen og Meråkerbanen. Helgeland ligger omtrent midt mellom disse, med omtrent 50 miles avstand til begge.



Figur 10-1: Øst-vest korridorer tilknyttet Sverige og østlige markeder

I Nordland finnes det en eksisterende forbindelse fra Narvik og østover/sørover. Det er kun denne som er operativ. Denne går fra Narvik og er ikke tilknyttet det øvrige jernbanenettet i Nordland. Øst-vest transporter med jernbane fra søndre/midt Nordland må enten skje via transporter helt sør i Norge eller via en forbindelse over Meråker. Ofotbanen har høy standard, men vil møte kapasitetsutfordringer hvis alle foreliggende planer og muligheter gjennomføres.

Ofotbanen går fra Narvik via Sverige (litt over 4 mil), sørover til for eksempel Oslo der både CargoNet (ARE) og, etter hvert, CargoLink opererer. Fra Narvik kan en også gjennomføre togtransporter østover (NEW-prosjektet) med grensepassering i Haparanda/Tornio hvor sporvidden endres. NEW-korridoren

Särskilda frågor där samordning över gränser kan behövas

- Hela gränsområdet mot Norge. (Synen på markanvändningen verkar vara rätt olika)
- Möjligheterna att bygga upp ett gemensamt ledssystem i gränsfjällen till Norge
- Synen på mineralutvinning och vindbruk
- Förlängning av Kungsleden och övriga delar av ledssystemet söderut i första hand till Vilhelmina kommun
- Fjällvägarna Norra Fjällnäs-Ammarnäs och Tångvattendalen-Rössvatnet
- Riksintresseområdet naturvård vid Skalmodal, Storblaiken, Lyksamyran, Skarvsjömyrarna, Liden-Skikkisberget mfl
- Samverkan om vattenplaneringen enl EUs vattendirektiv
- Samverkan om kommunal service
- Samverkan om transportplaneringen särskilt när det gäller E12, E45, Inlandsbanan, Tvärbanan och flyget, samt framtida järnväg mellan Storuman och Mo i Rana.

Mål

- Att delta aktivt i de olika regionala samverkansgrupperna för att ta vara på de fördelar detta ger.
- Att analysera behovet av fortsatt och ev utökad samverkan och ta initiativ där detta behövs.

Infrastruktur

- A Väg E12
- B Öst-västlig järnvägsförbindelse
(Se karta i text)
- C Kruffjällsvägen, Hattfjellidal-Tärnaby
- D Tänkbar väg Rönäs-Rössvatnet
- E Skoterled Rönäs-Rössvatnet
- F Skoterled Famnvatnet
- G Skoterled Mosvatnet
- H Vandrings- och skidled

Vattenområden

- I Ankarvattnets nederbördsområde
- J Vapstälvens nederbördsområde

Markområden

- K Undersökningstillstånd för mineral
- Kn Brytningstillstånd Rönnbäck
- L Vindelfjällens naturreservat
- M Varnvassdalens naturreservat
- N Skalmodals naturreservat
- O Spjeltfjelladalens naturreservat
- P Bebyggelseområde vid Vapstälven
- Q Bebyggelseområde vid Jofjället
- R Bebyggelseområde vid Umbukta

10 20 30 km

