

# Fördjupad översiktsplan för Hemavan 2011



ANTAGANDEHANDLING



# Innehåll

|                                                                   |           |
|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Bakgrund och syfte.....</b>                                    | <b>4</b>  |
| UTSTÄLLNINGHANDLING 2010.....                                     | 4         |
| UTGÅNGSPUNKTER.....                                               | 4         |
| HISTORIK – TIDIGARE PLANERING .....                               | 5         |
| ÖVERSIKTSPLANENS RIKTLINJER .....                                 | 6         |
| <b>Naturresevat, Riksintressen, Natura 2000-områden.....</b>      | <b>7</b>  |
| VINDELFJÄLLENS NATURRESERVAT .....                                | 7         |
| RIKSINTRESSEN .....                                               | 7         |
| NATURVÅRD OCH KULTURMILJÖ (se vidare BILAGA 1) .....              | 7         |
| KOMMUNIKATIONER.....                                              | 7         |
| RENNÄRING, FRILUFTSLIV .....                                      | 7         |
| <b>Övergripande planeringsfrågor - Riktlinjer .....</b>           | <b>9</b>  |
| BESÖKSNÄRINGEN .....                                              | 9         |
| HELÅRSBOENDE .....                                                | 11        |
| KULTURLANDSKAPET .....                                            | 12        |
| <b>Aktuellt planeringsläge och förslag.....</b>                   | <b>13</b> |
| TILLBAKABLICK 15 ÅR .....                                         | 13        |
| SE-GROUP UTREDNINGEN TÄRNAFJÄLLENS EXPLOATERINGS AB (TEXAB) ..... | 13        |
| ALPINA SPORTER.....                                               | 13        |
| TURISTBOENDE.....                                                 | 13        |
| HELÅRSBOENDE .....                                                | 14        |
| BUTIKS-, SERVICE- OCH CENTRUMFUNKTIONER.....                      | 14        |
| BUSSTATION - RESECENTRUM .....                                    | 15        |
| CENTRUMOMRÅDET VÄSTER OM E12 .....                                | 15        |
| ÖVRIGA VERKSAMHETER.....                                          | 16        |
| KOMMUNIKATIONER, LEDER M.M. ....                                  | 16        |
| HELIKOPTER- OCH SJÖFLYG .....                                     | 17        |
| <b>Teknisk försörjning.....</b>                                   | <b>18</b> |
| <b>Hälsa och säkerhet.....</b>                                    | <b>19</b> |
| MILJÖKVALITETSNORMER, VATTENPLANERING OCH FARLIGT AVFALL.....     | 19        |
| MARKFÖRHÅLLANDEN, RASRISKER OCH HÖGA FLÖDEN .....                 | 19        |
| SKYDD MOT OLYCKOR.....                                            | 20        |
| <b>Miljömål och miljökonsekvensbedömningar.....</b>               | <b>21</b> |
| MILJÖMÅL INOM FÖRDJUPNINGSOMRÅDET.....                            | 21        |
| MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNINGAR.....                                   | 21        |
| AKTUELLA MILJÖPROJEKT I STORUMANS KOMMUN .....                    | 22        |
| <b>Kartor</b>                                                     |           |
| 1. FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR HEMAVAN.....                       | 24-27     |
| 2. SKISS TILL UTVIDGAT CENTRUMOMRÅDE.....                         | 28-29     |
| 3. IDÈSKISS ÖVER ÖSTRA HEMAVAN .....                              | 30        |
| <b>Länstyrelsens granskningsyttrande.....</b>                     | <b>31</b> |
| <b>Bilaga: Protokoll från Kommunfullmäktige 2011-04-12.....</b>   | <b>35</b> |

# Bakgrund och syfte

## UTSTÄLLNINGHANDLING 2010

Föreliggande fördjupade översiktsplan för Hemavan har tidigare varit föremål för samråd och utställning. Engagemanget för Hemavans utveckling har liksom antalet synpunkter har varit stort. Detsamma gäller också antalet entreprenörer i området och mängden planerade aktiviteter, ofta med vitt skilda tidsperspektiv.

Att fånga en levande process i ett "stillastående" dokument är en stor utmaning.

Antalet kvarstående frågor efter tidigare utställning har bedömts vara så pass många att förslaget, nu i bearbetad form, ställs ut på nytt.

## UTGÅNGSPUNKTER

- Denna plan utgör en del av Översiktsplanen för Storumans kommun.
- Tidsperspektivet omfattar liksom för denna 10 till 15 år. Den skall dock liksom huvudplanen vara föremål för en kontinuerlig översyn som bör leda till att den åjourförs eller omprövas minst en gång per mandatperiod.
- En översiktsplan är inte bindande men ett viktigt samlat beslutsunderlag där eventuella avsteg noggrant bör prövas mot översiktsplanens sammanvägda helhet.
- En viktig uppgift för översiktsplaneringen är att skapa och säkra en god handlingsfrihet för samhällets utveckling på lång sikt genom att analysera och förebygga lokaliseringar som kan leda till svåra låsningar för framtiden.
- De näringspolitiska frågorna intar en mycket central roll i all kommunal planering, så ock i den översiktliga planeringen där besöksnäringen inom Hemavans fördjupningsområde inom den aktuella planeringsperioden spelar en avgörande roll för byggdens utkomst och utveckling.
- Hemavans natur- och kulturvärden utgör dess styrka och stolthet. Delar därav är klassade som riksintressen och utgör en viktig grund för besöksnäringen. De skall därför ges en hög prioritet och lämpligt skydd genom planens försorg.
- Hemavans bofasta befolkning skall tillförsäkras en trivsamt och väl fungerande hemort.
- Hemavan genomkorsas av Europaväg 12 med en periodvis livlig lokal-, turist- och tung trafik. Trafiksäkerhet och undvikande av störningar alstrade såväl av biltrafiken som andra trafikslag skall fortsatt prioriteras.

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Hemavan har i likhet med övrig fysisk översiktsplanering på kommunstyrelsens uppdrag handhåfts av kommunens Miljö- och samhällsbyggnadsnämnd. Arbetet har bedrivits i nära samarbete med andra nämnder och kommunens tekniska avdelning som bl.a. svarar för det VA-tekniska utredningsarbetet. I Hemavan har arbetsgrupper, representerande olika intressen i samhället, konstruktivt deltagit i arbetet.

Utöver miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har kommunens grupp för plansamråd fungerat som referensgrupp för arbetet. Kommunens tidigare stadsarkitekt, Ragnar Bergeå vid Arkinova Arkitekter i Umeå, har tillsammans med kommunens ansvarige tjänsteman Kenth Hallin fungerat som samordnande planförfattare.



## HISTORIK – TIDIGARE PLANERING

Tärnaområdet har en spännande geologisk historia där framför allt avtryck från senaste istiden gör sig påminda. I Hemavan återfinns bl.a. strandvallar efter en stor issjö vars vattenyta låg i nivå med Högfjällshotellet.

Området har sen många århundraden tillbaks utgjort Sameland med renskötsel som en viktig utkomst. Samekulturens avtryck från äldre tid och fram till i dag utgör en viktig del i bygdens identitet.

Umeälven bildar i sitt övre lopp ett mäktigt deltaland mellan Artfjället i väster och Norra Storfjället i öster. Deltats naturliga ängsmarker översvämmades, före Umeälvens reglering, årligen av vårfloden. Dessa flödesängar eller raningar utgjorde mycket goda slåttermarker vars värde och möjligheter upptäcktes av traktens första nybyggare under tidigt 1800-tal.

På 1830-talet insynades de första nybyggarna och byn som då benämndes Björkfors växte, tack vare de för höjdläget och breddgraden unika odlingsförutsättningarna, till Tärna sockens största by i början av 1900-talet. Tärnaområdet fick under senare delen av 1930-talet landsvägsförbindelse med övriga delar av länet och över riksgränsen till Norge.

Hemavans utveckling som turistort startade med organiserad gårdsinkvartering på 1930-talet. Som följd av det förbättrade vägnätet och Sveriges snabbt växande välstånd efter beredskapsåren kom strömmen av turister till området att växa. Med uppbyggnaden av FBU-lägre som snart följdes av, det för sin tid stora, Hemavans fjällhotell 1953 och Hemavans Wårdshus kom ortens turistprofil att bli markant. Fler föreningsägda anläggningar kom efterhand att uppföras såsom SMU-gården och MoDo-byn.

Under 1960-talet kom efterfrågan på fritidshus att bli den dominerande faktorn i Hemavans fortsatta expansion. Tillväxten kan ses i relation till en fortsatt god ekonomisk tillväxt i landet och en stark befolknings- och näringsutveckling längs Norrlandskusten.

En första generalplan för Hemavan framlades i januari 1966 av dåvarande Tärna kommun. Inför sammanslagningen med Stensele kommun till den nya Storumans kommun år 1970 omarbetades generalplanens centrala delar. Utbyggnaden av Hemavan som turist- och rekreationsort gick mycket snabbt under 1970-talet och en översyn, med omprövning av markanvändningen i vissa avsnitt erfordrades vid 1970-talets slut. Den resulterade i en områdesplan för Hemavan, antagen av kommunfullmäktige 1983, följd av den under 1990-talet framtagna, hittills gällande fördjupade översiktsplanen antagen av kommunfullmäktige 1999.

Den översiktliga planeringen i Hemavan bygger således på en drygt 40-årig tradition där de tidiga, framsynta initiativen i planhänseende säkert utgör ett skäl till att Hemavan i dag är södra Lapplands ledande turistort.

Denna fördjupade översiktsplan bygger i mycket vidare på ovan nämnda tradition. Den innehåller en översyn med hänsyn till det senaste decenniets utveckling och förändrade förutsättningar beträffande efterfrågemönster och bedömningar gällande framför allt turist- och besöksnäringen.

Här har en särskild, av kommunen och näringen, 2004 beställd utredning från SE-group varit av stort värde.



Inom Hemavans samhälle finns idag ett stort antal detaljplaner. Flertalet har upprättats som s.k. byggnadsplaner före plan- och bygglagens ikraftträdande. Genomförandetiden har gått ut för huvuddelen av dessa planer men kommunen har i huvudsak ej funnit anledning att ändra innehållet i dessa varför de i allt väsentligt kommer att ges en fortsatt tillämpning.

Allt byggande inom översiktsplanens område skall även i fortsättningen föregås av detaljplanläggning. Inom det markerade alpina intresseområdet kan dock byggnader och anläggningar avsedda att tjäna detta intresse prövas som bygglov med direkt stöd av översiktsplanen.

## ÖVERSIKTSPLANENS RIKTLINJER

I den kommuntäckande översiktsplanen för Storumans kommun konstateras att en av kommunens viktigaste planeringsuppgifter är att medverka till en ändamålsenlig, vidare utveckling av turistnäringen som varande en mycket betydelsefull basnäring. De viktigaste fysiska planeringsinsatserna ligger här i de fördjupade översiktsplanerna för Hemavan och Tärnaby.

Den kommunomfattande planen omarbetas samtidigt med de fördjupade översiktsplanerna men vissa övergripande mål torde kvarstå såsom:

- I fjällområdet ska en betydande, framsynt utveckling av turistnäringen eftersträvas. Bebyggelse som följer härav ska i första hand koncentreras till Tärnaby och Hemavan.
- Hemavan Tärnaby ska även i framtiden utgöra ett centralt skid- och rekreationsområde för övre Norrland samt delar av Norge och Mälardalen. Målet bör vara ett lättillgängligt fjällområde med högklassigt, varierat utbud av attraktioner. En viktig del av områdets kvalitet är att man i stora delar av fjällområdet även i framtiden kan finna en stilla och orörd natur vilket i sin tur kräver respekt och hänsyn till flora och fauna.
- Då det ovannämnda upptagningsområde är relativt begränsat krävs för en positiv framtida utveckling av turismen att även nya marknader kan nås. Ett målmedvetet arbete för detta pågår nu från näringsidkarnas och kommunens sida. Ständigt förbättrade kommunikationer är en förutsättning för detta.
- Hemavans flygplats måste utvecklas så att konkurrenskraftiga flygförbindelser kan upprätthållas med omvärlden.

Befintlig landningsbanan kan utnyttjas ytterligare och höjas till nästa klass, 3C. Den godkända längden av landningsbana skulle kunna ökas till 1450 m med startlängd 1890 m, vilket medger trafik med flygplan upp till ca 110 platser typ BAE Avro som används av bland annat Malmö Aviation. Den övre gränsen vad gäller flygplansstorlek för möjlig flygtrafik sätts av topografin omkring Hemavan. De möjligheter som utredningen funnit vad gäller in- och utflygningslinjer är dock så intressanta att en ökning av flygplansstorlekar upp till ca 55 ton syns möjlig, vilket skulle kunna öppna reella vägar för internationell chartertrafik. Sådan trafik med kod 3 - 4 flygplan skulle i sin tur kräva en förlängning av flygfältet till 200-2300 meter vilket skulle innebära ett intrång i Riksintressena NR024006 och Ac37 Hemavan.

Den refererade utredningen har endast behandlat de övergripande fysiska förutsättningarna för flygplatsens utveckling. Många andra faktorer återstår att utreda innan den totala realiteten i en utbyggnad kan bedömas.

Kommunen anser dock att möjligheterna att bygga ut flygplatsen är av vital betydelse för turismens utveckling i hela västra kommundelen. Möjligheterna att bygga ut flygplatsen bör därför ha prioritet. Kommunen är också väl medveten om att en noggrann konsekvensutredning måste göras i samband med prövningen av en utbyggnad så att intrången kan minimeras.

För den fördjupade översiktsplanens vidkommande är frågan av så stor och långsiktig betydelse att största hänsyn måste tas till att behålla full handlingsfrihet i frågan. På planens KARTA 1 har därför ett utredningsområde utlagts. Den gräns för flygbullernivå 50 decibel, som redovisas på samma karta hänför sig till utredningen för nuvarande landningsbana. Teknikutvecklingen inom flyget talar dock för att ljudnivåerna inte behöver växa även om flygplanens storlekar så gör.

- Standarden på Europaväg 12 (E12) måste succesivt höjas i takt med dess ökande betydelse för såväl lokal-, turist- som tung trafik.
  - Vid sidan av de förhoppningsvis större turistsatsningarna i Hemavan och Tärnaby kan en försiktig turistutveckling ske även i andra delar av fjällområdet. Ett begränsat tillskott av enskild fritidsbebyggelse, så lokaliserad att den inte skadar naturvård och renskötsel, svarar mot en annan efterfrågan än vad de större turistorterna erbjuder.
- Hemavan ska tillsammans med Tärnaby fungera som centra för handel, service och arbete för den bofasta befolkningen inom området Slussfors – Högstaby och angränsande fjäldalar.
- Serviceutbudet i turistorterna Tärnaby och Hemavan skall kännetecknas av mångsidighet och hög kvalitet.
  - Av kommunen antagna miljömål ska noga respekteras vid områdets utbyggnad.

*Hemavan Tärnaby PR-förening* som samordnar besöksnäringens aktörer inom fjällområdet har 2008 antagit en *varumärkesplattform* som framhåller de kärnvärden och erbjudanden som näringen avser ta fasta på. Plattformen som återfinns på [www.hemavantarnaby.se/media/varum\\_arkesplattform](http://www.hemavantarnaby.se/media/varum_arkesplattform) bör fortsättningsvis också sätta sin prägel på den fysiska planeringen.

# Naturresevat, Riksintressen, Natura 2000-områden

## VINDEFJÄLLENS NATURRESERVAT

Hemavan omges i öster och nordväst av Vindelfjällens Naturresevat, Norra Europas största skyddade vildmark. Reservatet har starkt skydd. Det sköts under ansvar av Länsstyrelsen enligt beslut och särskild skötselplan. Alla eventuella åtgärder inom reservatet ska prövas av Länsstyrelsen. En närmare beskrivning av reservatet och dess skötselbestämmelser lämnas i BILAGA 1.

## RIKSINTRESSEN

Den fördjupade översiktsplanen för Hemavan omfattas av ett stort antal riksintressen: Rennäring, Friluftsliv, Naturvård, Kulturmiljö samt Kommunikationer. Fjällområdet som helhet ingår dessutom i riksintresse för Turism- och friluftsliv. Nedan redovisade Natura 2000-områden utgör tillika riksintressen. I kommunens översiktsplan redovisas obligatoriskt de riksintressen som berör planområdet och hur kommunen avser att tillgodose dessa.

## NATURVÅRD OCH KULTURMILJÖ (se vidare BILAGA 1)

Vindelfjällen utgör tillika det största Riksintresset för naturvård i Västerbottens län (NRO24001). Ett område av riksintresse för naturvård ska representera huvuddragen i svensk natur, belysa landskapets utveckling och visa mångfalden i naturen ur ett nationellt perspektiv. Värdena avser här: Fjällandskap, geovetenskap, sjö, vattendrag, våtmarkskomplex, skogslandskap, myrkomplex, odlingslandskap, flora och fauna.

Hemavans delatland med flödesängar som tidigare nyttjades som slåttermarker utgör också ett Riksintresse ur naturvårdssynpunkt (NRO24006). Den ovanligt stora hävdade *raningen* utgör ett för regionen bra exempel på naturlig fodermark.

Området sammanfaller geografiskt till stora delar med Riksintresset kulturmiljö (Ac 37 Hemavan). Ur denna aspekt är *raningen* mycket viktig för förståelsen av de tidigare bebyggelseetableringarna i området.

Kommunens målsättning är att på olika sätt slå vakt om Hemavans speciella natur- och kulturvärlden. Förståelse och kontakt med bygdens historia upplevs som viktig, inte minst av ortsborna, och är av stort värde för besöksnäringen. En utgångspunkt för denna fördjupningsplan är därför att försöka bevara kvarvarande odlingsmark i Hemavan.

Samtidigt har frågan om hur ansvar och kostnader för detta ska lösas över tid aktualiserats av byns markägare. Då ingen djurdrift längre förekommer är det ett renodlat naturvårdsjordbruk som drivs på marker som således drar kostnader i stället för att inbringa bärgning åt markägaren. Eftersom större delen av Hemavans öppna mark utgör riksintresse naturvård och/eller kulturmiljö måste en ingående diskussion med staten klara ut villkoren för en realistisk, långsiktig skötsel av markerna eller en omprövning av nuvarande ambitioner.

Storumans kommun har i den just färdigställda, kommunomfattande Översiktsplanen prioriterat behovet av olika utredningsinsatser. Med högsta prioritet och med Länsstyrelsen som huvudman anges här behovet att: "Ta fram förslag till konkreta skötselåtgärder för att hålla värdefulla odlingslandskap öppna. Bl.a. landskap av riksintresse för kulturmiljövården".

I en lägre prioritet uppmanas Länsstyrelsen att genomföra: "Översyn av riksintressen med syfte att finna de viktigaste områdena och minska omfattningen".

Ett av de verkligt starka skäl som i framtiden kan komma att beröra denna princip gäller den handlingsfrihet som kommunen anser måste knytas till flygplatsens eventuella utbyggnad för anpassning till de förutsättningar och behov som morgondagens flygtransportlösningar kan komma att ställa på fältet. Flygfältets framtida betydelse för hela fjällområdet, och för besöksnäringen i en kanske än vidare region, ser kommunen vara av en angelägenhetsgrad som kan komma att behöva vägas mot de aktuella riksintressena. Detta utvecklas vidare under punkten flygtrafik.

## KOMMUNIKATIONER

Riksintresset omfattar här Europaväg 12 för vilken Trafikverket är huvudman. Planeringen för åtgärder inom vägområdet sker genom arbetsplan i överensstämmelse med detaljplan. Den norra respektive södra delen av vägen ingår inte i dag i någon detaljplan. Här får, enligt väglagen inom ett avstånd av 30 meter från vägområdet inte, utan Länsstyrelsens tillstånd, uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten.

## RENNÄRING, FRILUFTSLIV

Den geografiska avgränsningen av Rennäringens riksintresse redovisas på karta 1. Riksintresset Friluftsliv omfattar stora delar av Tärnafjällen inklusive hela fördjupningsområdet för Hemavan.

De två Riksintressena kan i olika avseenden vara motstridiga. En ogenomtänkt utveckling av turistnäringen kan skapa allvarliga störningar för rennäringen vad gäller insamling och förflyttningar av djuren, ostördhet vid betning m.m.

Den princip enligt vilken Storumans kommun hittills sökt undvika motsättningar mellan dessa två intressen kan sammanfattats med orden koncentration och kanalisering vad gäller turist- och friluftslivets utbyggnad och planering. Med mycket få undantag redovisar således kommunens översiktsplan rennäringens intresse som det primära på all mark i fjällområdet.

Beträffande turism och friluftsliv prioriteras en aktiv utbyggnad, i analogi med koncentrationsprincipen endast inom Hemavan och Tärnaby. Utvecklingen har visat att kommunens koncentrationstankar varit riktiga även ur turistnäringens synpunkt. Behovet av att konsolidera dessa basarters turistutbud och kvaliteter har visat sig primärt för att överhuvudtaget kunna göra denna fjällvärld tillgänglig



för friluftsliv i alla former. Mot denna bakgrund är det enligt kommunens uppfattning logiskt och nödvändigt att turismens och det rörliga friluftslivets intressen ges högsta prioritet inom de särskilt avgränsade fördjupningsområdena i Hemavan och Tärnaby.

Ett tillgodoseende av riksintresset Friluftsliv ligger enligt kommunens mening i att väl utveckla Hemavan till en fungerande och attraktiv baspunkt för turism och rörligt friluftsliv. Detta motiveras med andra ord starkt föreliggande förslag till fördjupad översiktsplan.

God dialog och samråd med aktuell sameby, Ubmeje tjeälddie, runt all utveckling inom fördjupningsområdet ska givetvis hållas i samband med det detaljplanearbete som föregår all utbyggnad.

Samebyn har i planarbetet starkt markerat behovet av en vidare, långt framtidsytande diskussion gällande rennäringens villkor och fjällområdets nyttjande. Detta utifrån det ökade, sammantagna trycket på området som framträtt allt tydligare under senare år. Hit hör bl.a. vindkraftens och gruvnäringens växande intressen men också turismens och friluftslivets över tid förändrade utnyttjande av markerna, där bl.a. stävan mot en åretruntverksamhet i dag har stark prioritet inom turistnäringen.

Den aktuella frågeställningen är inte specifik för Storumans kommun utan berör stora delar av landets fjällvärld. Den omfattar också ett antal Riksintressen där beslutsunderlag och avvägningar måste fångas upp på riks- eller regional nivå.

Kommunen finner det angeläget att verka för att en sådan heltäckande framtidsbedömning (där inte var sektor behandlas enskilt efter sin lagstiftning) kommer till stånd men bedömer att det bör ske utifrån ett bredare huvudmannaskap. Samebyns efterlysta behov av tid för analys och begründan syns därför i ett sådant sammanhang välmotiverat.

## NATURA 2000-OMRÅDEN -- TILLIKA RIKSINTRESSEN

Natura 2000 är EUs stora satsning för att bevara den biologiska mångfalden i Europa. Växter och djur känner inga nationsgränser och därför är det i många fall gynnsamt att arbeta med naturvårdsfrågor internationellt. Alla EUs medlemsländer arbetar nu med att skapa ett nätverk av skyddad natur. Grundtanken är att man genom att skydda kärnområden av värdefull natur i hela Europa kommer ett stort steg på väg när det gäller att rädda den biologiska mångfalden för framtiden.

Inom Tärnafjällen utgör hela Vindelfjällens Naturreservat tillika ett Natura 2000-område (SE0810080-Natura 2000). För detta finns särskilda bevarandeplaner som bl.a. redovisar hur området bör skötas för att bibehålla och utveckla de viktigaste naturvärdena. Länsstyrelsen svarar även här för övervakningen och ska pröva tillåtligheten av eventuella åtgärder. Se vidare BILAGA 1.



# Övergripande planeringsfrågor - Riktlinjer

## BESÖKSNÄRINGEN

### Bedömningar

#### HEMAVANS GRUNDKVALITETER

Besöksnäringen är som tidigare konstaterats i dag, och sannolikt inom hela planperioden, den allt dominerande näringen och en bas för hela bygdens försörjning. Den har sin främsta grund i Hemavan-området **natur** som erbjuder rika och varierade former av **upplevelser** allt från stilla kontemplation till "vild" framfart i branta backar. Kulturmiljön berikar möjligheterna till upplevelser och förståelse av traktens historia.

När väg bröts, bröts också väg för besökare. Goda **kommunikationer** har alltsedan dess varit ett nyckelbegrepp för fortsatt utveckling. Med tiden har grundkvaliteterna natur och kultur kompletterats och raffinerats genom skapandet av olika anläggningar för att hela tiden kunna erbjuda **nya upplevelser** men också för att svara mot modernare tiders ökande efterfrågan på olika former av **service**.

#### SKILDA BESÖKSKATEGORIER

Som framgått utgjordes de tidigaste besökarna i Hemavan av turister som färdades i egna bilar eller i buss. Denna kategori brukar i dag betecknas som icke resmålsbundna besökare. Under 60-talet och framåt tilltog fritidshusbyggandet i stor skala och en ny kategori av bilburna, resmålsbundna besökare, stugägarna, tillkom. Under 1990- och 2000-talet har denna kategori utökats med ett stort antal normmän från angränsande områden. Till följd av deras ofta kortare avstånd från bostaden till fritidshuset används de senare alltmer även som weekendbostäder. Detta har stor positiv betydelse för näringslivet och för en önskad säsongsutjämning.

Hemavans utbyggnad för besöksnäringen är således uppbyggd runt olika besökskategorier. Kombinationen är i många hänseenden lyckosam för näringen men svarar också för flera skilda förutsättningar och krav i planeringshänseende:

#### RESMÅLSBUNDNA BESÖKARE

1. De resmålsbundna besökarna svarar för en god "köptrohet" mot Hemavan vilket är av stor betydelse i en så konjunkturkänslig näring som turismen. Även om konsumtionen av dagligvaror och traditionella turisttjänster per dag och person inte alltid är hög svarar dock det stora antalet fritidshus även för en efterfrågan av bygg-, reparations- och underhållstjänster som bidrar till att mindre företag i dessa branscher kan vara verksamma i bygden. Detsamma gäller även motor- och fordonstjänster m.fl.

Härutöver svarar denna kategori ofta för en god marknadsföring av området och, genom uthyrning och utlåning av fritidshusen, för en god beläggning.

Köptrohet till en relativt koncentrerad ort, inom ett begränsat upptagningsområde, under lång tid innebär också att sociala nätverk utvecklas mellan besökare och ortsbor liksom besökarna sinsemellan. Denna typ av sociala nätverk bör inte underskattas som konkurrensfaktor för Hemavan.

2. De resmålsbundna besökarna är i allt väsentligt bilburna. Det innebär för det första att deras resavstånd från hemorten till målet i Hemavan med få undantag utgörs av som längst en dags färdväg. Detta begränsar i sin tur det geografiska *upptagningsområdet* för denna kategori till det nuvarande, dvs. övre Norrland, men där också Nordlands fylke i Norge på senare tid kommit att spela en stor roll.

Kostnadsutvecklingen för privatbilismen under senare år i kombination med den allmänna miljöinriktningen i samhället talar inte för att *upptagningsområdet* för bilburna, resmålsbundna besökare kommer att utvidgas.

3. Fritidshusbesökarnas beroende av bilen som fortskaffningsmedel påverkar inte bara deras tillgänglighet till området utan också deras rörlighet inom området.

Hemavans uppbyggnad för fritidsliv har i hög grad varit baserad på bilen som förutsättning för interna förflyttningar inom samhället. Det är långt utdraget längs Europaväg 12 och har som helhet varit glest exploaterat. Bilberoendet har också lett till att relativt stora parkeringsytor för skilda ändamål måste finnas i olika delar av samhället, vilket understryker glesheten. Hemavans uppbyggnad speglar en avvägning mellan fritidshusboendets traditionella önskan om kvaliteter som fritt läge och fri utblick å ena sidan, närhet till pister, service och aktiviteter å den andra.

Mot bakgrund av det anförda torde på sikt en viss mättnad kunna förväntas vad gäller efterfrågan på "bilberoende" fritidshus.

#### ICKE RESMÅLSBUNDNA BESÖKARE - KOLLEKTIVT RESANDE

För att skapa möjlighet till fortsatt större expansion av besöksnäringen i Hemavan, i linje med den kommunala översiktsplanens intentioner, krävs tillgång till ett vidgat upptagningsområde. Detta i sin tur ställer krav på andra transporter till området än bara bil.

Hemavan har i kraft av sitt flygfält "mitt i byn" rent fysiskt ett enastående utgångsläge för att nå ett kundunderlag på större avstånd. Läget vid Europaväg 12 har också sedan länge gett Hemavan möjlighet att nås av busschartertrafik.

I samband med Botniabanans tillkomst och bildandet av Norrtåg AB har möjligheten att återuppta järnvägstrafik via Tvärbanan från kusten till Storuman aktualiserats. Höjd resekomfort, förbättrade restider och ökande miljömedvetenhet gör detta resealternativ intressant även för kommunens fjällturism.

En nyligen inledd utredning gällande framtida landförbindelse över Kvarken (mellan Umeå och Vasa) i kombination med planer på en större, intermodal godsterminal i Storuman inspirerar till att i ett mycket långt tidsperspektiv överväga och gardera en förlängd öst-västlig järnvägsförbindelse med målpunkt vid norska kusten. Något konkret avtryck har denna fråga inte fått i den nu aktuella planeringen. Den bör dock bevakas och hållas levande i relation till snabbt ändrade förutsättningar och villkor för framtida transporter.



För att vidareutveckla den hårt konkurrensutsatta, icke resmålsbundna delen av besöks-näringsen krävs stora ansträngningar inom flera områden såsom produktprofilering, marknadsföring, samverkan, utbildning, m.fl. vilka inte direkt är hänförliga till den fysiska planeringen. Som tidigare nämnts har Hemavan Tärnaby PR-förening som ett första led i detta arbete tagit fram en Varumärkesplattform vilken även den fysiska planeringen i lämpliga avseenden nog bör beakta och stödja framöver.

Den icke resmålsbundna besökskategorin kommer i ökande grad att sakna tillgång till egen bil vid sin vistelse i Hemavan. Behovet att kunna röra sig och ta del av ett stort antal aktiviteter dag- och kvällstid kommer dock sannolikt att öka. Ska Hemavan bli en attraktiv och välfungerande turistort för dessa besökare på lång sikt måste en medveten planering av samhällets vidare utbyggnad ske redan nu.

## FLYGTRAFIK

Den möjlighet till fortsatt utveckling av besöksnäringsen som är knuten till Hemavans flygplats innebär en utmaning på många plan. Flygplatsens läge mitt i fjällvärlden är turistiskt exklusiv och måste långsiktigt ses som en stor kvalitet. Rana kommun utreder för närvarande anläggande av en ny flygplats (Polarcirkelns Lufthavn) med en banlängd om 2000-3000 m. Flygplatsen kan då operera med planstorlek i Boeing 737 klassen. Vid gynnsam ekonomisk uppslutning och beslutsgång skulle flygplatsen kunna vara operativ om ca 3 år. En sådan utbyggnad skulle sammantaget vara en stor tillgång för turistområdet Hemavan -Tärnaby och sannolikt stärka Mo i Rana regionen. Samverkan över en stor region är givetvis nödvändig för att kunna lösa flygtransportfrågorna för framtiden.

Under hösten 1997 har kommunen i sådan samverkan genomfört en utredning för att belysa Hemavans möjligheter att på sikt utveckla en flygplats för besöksnäringsen inom en stor region.

Utredningen visar att fysiska, topografiska möjligheter finns att utveckla dagens fält med en längd av 1 300 m, godkänt för kod 2C flygplan, till betydligt tyngre trafik. En första etapp med komplettering av inflygningsljus och asfaltering av banförlängning (Resaområde) är påbörjad. Befintlig landningsbanan kan utnyttjas ytterligare och höjas till nästa klass, 3C. Den godkända längden av landningsbana skulle kunna ökas till 1450 m med startlängd 1890 m, vilket medger trafik med flygplan upp till ca 110 platser typ BAE Avro som används av bland annat Malmö Aviation. Den övre gränsen vad gäller flygplansstorlek för möjlig flygtrafik sätts av topografin omkring Hemavan. De möjligheter som utredningen funnit vad gäller in- och utflygningslinjer är dock så intressanta att en ökning av flygplansstorlekar upp till ca 55 ton syns möjlig, vilket skulle kunna öppna reella vägar för internationell chartertrafik. Sådan trafik med kod 3 - 4 flygplan skulle i sin tur kräva en förlängning av flygfältet till 2 200-2 300 meter vilket skulle innebära ett ansevärt intrång i Riksintressena NR024006 och Ac37 Hemavan.

Den refererade utredningen har endast behandlat de övergripande fysiska förutsättningarna för flygplatsens utveckling. Många andra och säkert lika avgörande faktorer återstår att utreda innan den totala realismen i en utbyggnad kan bedömas.

Kommunen är väl medveten om att en noggrann konsekvensutredning måste föregå ev. framtida avvägningar och beslut i denna fråga. Mot bakgrund av det anförda, komplexa planeringsläget anser kommunen dock att meningsfulla förutsättningar för detta dock inte föreligger i dag. Vi får leva med en presumtiv intressekonflikt.

För den fördjupade översiktsplanens vidkommande är frågan dock av så stor och långsiktig betydelse att största hänsyn måste tas till att behålla full handlingsfrihet i frågan. På planens KARTA 1 har därför ett utredningsområde utlagts som observandum. Den gräns för flygbullernivå 50 decibel, som redovisas på samma karta hänför sig till utredningen för nuvarande landningsbana. Teknikutvecklingen inom flyget talar dock för att ljudnivåerna inte behöver växa även om flygplanens storlekar så gör.

Passagerarantalet har de 3 senaste åren visat på klara öknings-trends trots att antalet avgångar varit begränsade och tidtabeller inte legat i de mest efterfrågade tiderna på dygnet (peaktider). Ökning av antal avgångar skulle kunna påverka passagerarantalet i positiv riktning.

## ALPINA GRUNDFÖRUTSÄTTNINGAR

Det alpina skidområdet i Hemavan utgör det största och mest välbesökta i Västerbotten. Dess kvalitet och fortsatta utbyggnad får inte äventyras då det utgör en grundförutsättning för besöksnäringsen vintertid. På plankartan har således ett alpint intresseområde markerats inom vilket ingen annan markanvändning har företräde.

Möjligheten att skapa terrängcykelbanor och andra alpina sommar-sporter är särskilt viktig för utvecklingen av barmarksaktiviteter som ett led i strävan mot säsongsutjämning.

Nuvarande liftkapacitet är god. En större och bekvämare rörlighet inom området kan avhjälpa de stockningstendenser som vid vissa tillfällen kan uppstå. Kungsliften är en viktig symbol för högfjälls-åkning i området vilken bör vidareutvecklas.

Inom det stora alpina intresseområdet framstår det mer angeläget att förtäta det nuvarande skidområdet och göra det mer innehålls-rikt än att utvidga detsamma vilket dock lämpligen kan ske i takt med fortsatt bebyggelseutvidgning.

Helikopterskidåkning har tradition och ett viktigt symbolvärde för Hemavan. Även om omfattningen varierar kraftigt med bl.a. den ekonomiska konjunkturen så bör möjligheten att utöva denna sport i området bestå.

Snöskoteråkning har en lång tradition och stark förankring i Hemavan. Ortsbefolkningen och många fritidshusägare disponerar egna snöskotrar medan icke resmålsbundna besökare kan hyra fordon. Flera hotell disponerar snöskotrar som används vid populära snöskotersafaris.

Denna verksamhet, som komplement till utförsåkning och andra aktiviteter, bedöms av många näringsidkare som en väldigt viktig konkurrensfaktor i marknadsföringen av Hemavan.

Den fysiska planeringen bör därför ta fasta på att lösa leder, tillfarter till dessa, uppställningsplatser -för skotrar och trailers, tanknings-möjligheter mm på ett konstruktivt och välfungerande sätt utan konflikter och störningar med andra verksamheter. En god, sådan planering leder också till att övriga delar av samhället kan hållas skoterfria.

För att säkra en god utveckling för besöksnäringsen i Hemavan bör planeringen styras av följande:

Vid en kraftig utbyggnad av samhället för turism är det viktigt att även ortsbefolkningens behov av en god närmiljö och betydelsefulla naturvärden beaktas. Här bör även kommunen vara noggrann med att aktivt samråda med de bofasta i den tidiga programfasen av ett detaljplanearbete. Å andra sidan krävs att de bofasta i tid, lämpligen genom byaföreningen, konstruktivt och med inlevelse, engagerar sig aktuell planeringsprocess.

## Långsiktiga riktlinjer

### FÖR TURISTBOENDE

- Med tanke på en förväntad ökad turisttillströmning med flyg och andra kollektiva trafikslag (buss och järnväg) blir det än mer angeläget att skapa boende för icke bilburna besökare i centrala lägen av samhället.
- Bekväma, säkra förbindelser för förflyttning till fots och/eller på skidor mellan boendet och ortens service- och aktivitetsutbud skall prioriteras.
- Tillkommande service och aktivitetsutbud bör lokaliseras inom detta centrala område och i god samverkan med befintligt utbud.
- Den byggda miljöns och omgivningens kvalitet och trivsel blir en allt viktigare faktor att ta hänsyn till i en konkurrensutsatt marknad. Detta ställer höga kvalitetskrav på både planer, byggnader, markarbeten, skyltning etc.
- Riktlinjer för byggande med hänsyn till kulturlandskapet redovisas under denna punkt (sid 13).
- Eventuellt nya fritidshusområden för bilburna besökare bör lokaliseras utanför det centrala området men med så goda skid- och gångförbindelser som möjligt till detta.

### FÖR ALLMÄNNA KOMMUNIKATIONER:

Att upprätthålla moderna, konkurrenskraftiga och bekväma kommunikationer vilket kräver:

- En beredskap att kunna anpassa flygplatsen till ev. framtida nya krav.
- Att all bebyggelse planeras så att flygbullerstörningar så långt möjligt begränsas, nu och för framtiden.
- En välfungerande busstation för besökare såväl som ortsbefolkning i centralt läge invid väg E 12 i samhället.
- Att såväl trafiksäkerhet som framkomlighet längs väg E 12 säkras och upprätthålls vilket nu kräver att planskild kommunikation av god kvalitet skapas över/under denna mellan samhällets berg- och dalsida. Vidare krävs fortsatt utbyggnad av säkra gångbanor i planområdets hela utsträckning samt välfungerande fartbegränsning där säkerhet och framkomlighet ej går att kombinera på annat sätt.
- Att stoppunkter för den sannolikt tilltagande tunga lastbilstrafiken längs väg E 12, av såväl säkerhets- som miljö- och trivsel-skäl, bör undvikas inom samhället. En service- punkt bör dock eftersträvas utanför det egentliga samhället (Europavägen är föremål för en egen fördjupningsplan med hänsyn till dess funktion som viktig turistled och växande godstransportled genom kommunen).

### FÖR ALPINA SPORTER:

- Hemavans alpina förutsättningar utgör den viktigaste basförutsättningen för besöksnäringen vintertid och får inte äventyras av konfliktskapande intrång inom det i planen avgränsade alpina intresseområdet.
- Helikopterskidåkning har tradition i och ett viktigt symbolvärde för Hemavan. Även om verksamheten är starkt konjunkturkänslig är det betydelsefullt att möjligheten till denna sport behålls i området.
- En ambitiös planering för snöskoteråkning ska göras med beaktande av att denna har marknadsmässig stor betydelse för Hemavan som turistort. Samtidigt måste de säkerhetsrisker och störningar som snöskotertrafiken kan skapa tas på största allvar i planeringen.
- Utveckling av alpina sommaraktiviteter bör ägnas stor uppmärksamhet.

## HELÅRSBOENDE

### Bedömningar

Bostäder för Hemavans helårsboende befolkning återfinns dels inom den gamla jordbruksbyns bebyggelsemönster, dels som förtätningar inom detta och slutligen inom några senare planerade bostadsområden. Bostadsbeståndet utgörs till allra största delen av egnahem och endast till en mindre del av lägenheter. Helårsbostäderna ligger med få undantag skilda från fritidsbebyggelsen vilket är fördelaktigt ur flera synpunkter.

En god kontakt mellan besökare och ortsbor är en kvalitet för båda parter. Erfarenheter från många turistorter visar dock att denna lätt kan förbytas till störningar och irritation om ortsbefolkningen inte kan styra graden av kontakt respektive personlig integritet. Denna svårighet uppstår ofta i tätare bebyggelse om de olika typerna av bostäder varvas. Under lågsäsong ger en samlad permanentbebyggelse förutsättningar för ett trivsammare och mer rationellt samhälle än ett av säsongsboende utglesat.

Ur drifts- och skötselsynpunkt kan det likaledes vara en fördel om t.ex. väg- och samfällighetsföreningar endast upptar endera boendekategorin. Snöröjning, belysning m m kan skötas efter olika principer liksom kostnadstäckningen för skötseln.

En strikt åtskillnad mellan helårs- och fritidsboende kan inte styras med översikts- eller detaljplaner. Genom särskilda villkor vid upplåtelse av kommunal mark för ny bebyggelse har dock viss styrning kunnat ske.

Inom område för permanentboende har kommunen som policy att tillåta viss annan verksamhet, t.ex. mindre reparationsverkstad, frisersalong, skrivbyrå el.dyl. dock endast i sådan omfattning att störningar eller för området olämplig trafikbelastning inte uppstår. Försäljning som vänder sig till ett större kundunderlag är således inte godtagbar verksamhet. Vidare bör inte sådana rörelser etableras som på grund av t.ex. stora investeringar är svåra att flytta om de i framtiden skulle visa sig behöva expandera.

Inom fördjupningsområdet i Hemavan är kommunen positiv till att tillämpa denna policy och vill med stöd av denna översiktsplan medverka till sådana etableringar även om detta inte är utsagt i gällande detaljplan.

Vid en kraftig utbyggnad av samhället för turism är det viktigt att även ortsbefolkningens behov av en god närmiljö och betydelsefulla naturvärden beaktas. Här bör kommunen aktivt samråda med de bofasta i den tidiga *programfasen* av ett detaljplanearbete. Å andra sidan krävs att ortsborna i tid, konstruktivt och med inlevelse, engagerar sig i aktuell planprocess. Här bör Hemavans bysamfällighet spela en aktiv och samlande roll.

### Långsiktiga riktlinjer

- Permanent bostadsbebyggelse ska ges hög prioritet i planeringen
- Permanentbostäder ska lokaliseras så att negativa störningar från turistboende undviks.
- Permanentbostäder skall lokaliseras med närhet till Hemavans servicefunktioner och speciellt så att säkra gång och cykelvägar kan lösas för barnen.
- Inom bostadsområde för helårsboende tillåts viss kompletterande verksamhet såvitt den ej kan anses vara störande för grannar eller skapa olämplig trafik i området.

## KULTURLANDSKAPET

### Bedömningar

Hemavans ursprung som jordbruksby har tidigare beskrivits liksom de riksintressanta ranningarna. Värdet och förståelsen av bygdens bakgrund är stark, liksom viljan att bevara dess karaktär. Den utgör en del i Hemavan Tärnabys Varumärkesplattform.

På sikt bedöms Hemavans särart och historia, rätt förvaltnad, få en allt viktigare turistisk betydelse i konkurrensen med andra, annorlunda profilerade fjälldestinationer.

Med hänsyn till detta är det ytterst angeläget att de frågor gällande odlingslandskapets hävdhållande, som tas upp under avsnittet "Naturvård och Kulturmiljö" ovan, får en snar lösning.

Nya byggnader liksom ombyggnader inom det tidigare jordbrukets kärnområde bör därför utföras i samklang med den traditionella bebyggelsens skala, byggnadsmaterial och färgsättning.

### Långsiktiga riktlinjer

- Hemavans kvarvarande jordbruksmark är av sådan betydelse för samhällets karaktär att den skall prioriteras som öppet odlingslandskap.
- Tillkommande bebyggelse i anslutning till det äldre jordbrukslandskapet ska utföras så att dettas karaktär inte går förlorad utan istället stärks. Detta bör få styra och påverka såväl nya byggnaders placering och skala som valet av byggnadsmaterial och färgsättning.
- För att inte skada Hemavans helhetskaraktär bör även ny fritidsbebyggelse utanför det tidiga jordbrukets kärnområde uppföras som måttligt stora byggnader i högst två våningar med souterängvåning där så är motiverat.





# Aktuellt planeringsläge och förslag

## TILLBAKABLICK 15 ÅR

Utvecklingen inom besöksnäringen i Hemavan Tärnaby under 1990- och början av 2000-talet motsvarade inte den kommunala planeringens förväntningar. Konjunkturläget skapade stora svårigheter för såväl enskilda företag som för destinationen som helhet. Kommunen som alltid varit huvudman för Hemavan Tärnabys samlade liftbolag kände stor ekonomisk vanda inför de investeringar som en konkurrensutsatt framtid krävde.

Inom flera fjällturistorter i övriga Sverige återhämtade sig näringen snabbt från mitten av 1990-talet ofta i kraft av en strukturomvandling där ett större privat företag kunde bidra med ekonomisk uthållig styrka, långsiktigt engagemang, och destinationsinriktad marknadsföring.

Behovet av strukturförändring och en ekonomiskt starkare aktör löstes i viss mån i Hemavan Tärnabyområdet då Strömmabolaget, numera Strömma Fjäll- & Aktivitet AB, stax före millennieskiftet inträdde som ägare till liftbolaget såväl som till flertalet av Hemavans kommersiella turistanläggningar. Investeringar påbörjades i främst boendeanläggningar och backsystem. Kommunen medverkade under denna tid med utbyggnad av flygfältet i Hemavan.

Övriga privata investeringar uteblev dock med undantag för ett starkt norskt intresse att förvärva och bygga enskilda fritidshus i fjällområdet. Detta var givetvis ekonomiskt värdefullt för bygden under den rådande svenska lågkonjunkturen. Efterfrågan riktades dock i början främst mot fritidshus och tomter utanför turistorterna Hemavan och Tärnaby.

Behovet av ytterligare investeringar och investerare framstod dock snart som nödvändigt för att kunna upprätthålla och utveckla området som en framtida intressant turistdestination.

## SE-GROUP UTREDNINGEN TÄRNAFJÄLLENS EXPLOATERINGS AB (TEXAB)

För att om möjligt finna nya investerare och få start på en snabbare utveckling i området enades kommunen, Strömma m.fl 2003 om att med professionell hjälp ta fram en turistisk analys och utvecklingsplan för såväl Tärnaby som Hemavan. Detta gjordes med hjälp av de internationellt verksamma konsultföretagen, Snow Engineering Group (SE GROUP) i samverkan med det norska företaget Mimir AS.

Arbetet resulterade för Hemavans del i ett turistiskt genomarbetat helhetsförslag. Högsta prioritet gavs här utbyggnaden av turistlägenheter för att öka kundunderlaget i orten. Lägenhetshusen föreslogs placerade som förtätningar inom de centrala delarna av Kungsbackenområdet. Närhet till flygplats, service och skidområde med ski in-ski out möjlighet ger goda förutsättningar att ställa höga krav på att dessa lägenheter får ett högt utnyttjande (varma bäddar).

Utredningen pekade även på lämpligheten av en fortsatt expansion av turistboende sydost om Kungsvägen där Hemavans skjutbana hittills utgjort ett hinder.

SE GROUP utredningen förankrades kommunalt och genom allmänna möten i Hemavan. Kommunen upprättade raskt en ny, förtätad detaljplan för det centrala turistområdet. Vidare bildade kommunen genom sitt utvecklingsbolag, tillsammans med bl.a. Strömma Turist och fritid, ett nytt bolag, Tärnafjällens exploaterings AB (Texab) med uppgift att svara för utbyggnad av infrastruktur, marknadsföring och försäljning av mark till lämpliga husexploatörer.

Sammantaget blev dessa insatser lyckosamma och ett flertal exploatörer påbörjade en snabb utbyggnad av boendekapaciteten för besöksnäringen i Hemavan.

## ALPINA SPORTER

### Förslag: ( i linje med den övergripande målsättningen )

Skidområdet aktiveras med fler offpistnedfarter. Tidigare rekognoscerad nedfart av ravintyp vid Kvarnbäcken kvarstår.

Hemavans möjligheter till unik högfjällsåkning utvecklas vidare genom ny lift och nya nedfarter mot Kobåsbäcken. (Områdets betydelse som tillränningsområde till vattentäkt måste beaktas.)

Utveckling av alpina sommaraktiviteter ägnas stor uppmärksamhet.

En ny serveringsbyggnad planeras i högfjällsläge med vid utsikt.

Kapacitetsförstärkning av Centrumliften förbi Högfjällshotellet förbereds för att vid behov möta en förväntad, ökad belastning från utbyggnaden inom Kungsbacksområdet. Centrumliften bör dock inte fungera som "entredörr" till det alpina skidområdet för daggäster. Det skulle innebära ett stort behov av parkeringsplatser i en del av samhället där detta av miljöskäl inte är önskvärt. Parkering för daggäster bör istället ske i anslutning till övriga liftstationer.

Mark för nya liftar i nordväst resp. sydost reserveras för att kunna byggas i takt med fortsatt turistisk bebyggelseutveckling vilken ska ges tillgång till goda ski in-ski out möjligheter.

## TURISTBOENDE

### Förslag: ( i linje med den övergripande målsättningen )

Inom planperioden fullföljs i första hand bebyggelse inom redan påbörjade och detaljplanerade områden centralt i Hemavan: Kungsbacken, Näverskog, Storfjället (tidigare Kungsposten) mm. Principen om relativt stor täthet i bebyggelsen och "varma bäddar" kvarstår.

Här finns också möjlighet till utbyggnad av befintliga hotellanläggningar: Högfjällshotellet Hemavans Fjällcenter (fd FBU), Hemavans vårdshus, Trolltunet, SMU-gården. Planen anger också två nya platser för etablering av hotell.

SE-GROUP-utredningen och den ovan beskrivna positiva utvecklingen har lett till att Hemavans framtida expansion som turistort i planen nu föreslås kunna ske såväl mot sydost som mot nordväst. Området öster om Kungsvägen (Näverskog) föreslås, efter skjutbanans nedläggning, utvidgat mot Mortsbäcken. Det redovisas i planen som "utredningsområde 2" tänkt att innehålla hotell,



fritidsboende, husvagnplatser, skidlift, skotergarage och annan turistinriktad service.

Geotekniken i området (branta nipor), trafiken, relationen till Kungaledens startpunkt i öster och framtida permanentboende i väster, mm kräver ett fortsatt, omfattande utredningsarbete. En idéskiss till områdets disposition och tänkta innehåll visas på karta 4.

*En viktig förutsättning för områdets planering är att allmänt öppna sommar- och vinterleder löses in på ett sätt som gör det lätt och naturligt att nå fjället, elljusspår och omgivande natur. Även snöskoteråtkomst till intilliggande områden ska lösas.*

I samband med utbyggnaden inom Karlsområdet har frågan väckts om inte ytterligare ett mindre antal fritidshus-/lägenheter med fördel kan inrymmas norr om Oskars väg. Även här har ett "utredningsområde 3" för detta ändamål redovisats i planen.

Markreserver för ytterligare friliggande fritidshus finns enligt tidigare översiktsplaner i stor omfattning på fjällslutningen i nordvästra delen av Hemavan. Första etappen finns detaljplanerad och exploateringen är påbörjad. Avståndet från denna del av samhället till centrum, service, flygplats och kulturlandskapets kärnområde gör att en glesare och friare bebyggelse här kan tillåtas. Närhet till skidlift och viss närservice finns dock tillgodosedd.

Gränserna för tidigare utlagda utbyggnadsområden i denna del har i samråd med samebyn justerats efter nya översiktliga fältstudier och ett förbättrat grundkartematerial.

Gränserna för nya exploateringsområden i en översiktsplan får inte ses som helt definitiva utan kan först fastläggas i samband med att detaljplan upprättas.

## HELÅRSBOENDE

### Förslag: ( i linje med den övergripande målsättningen )

För planperioden finns en reserv av planlagd och studerad mark som bedöms tillfredsställande, dels på ömse sidor om Kvarnbäcken dels i Hemavans sydligaste del. Båda områdena uppfyller de långsiktiga riktlinjer som tidigare redovisats. Ovanför det sydliga området finns kommunägd mark nyligen planlagd för permanent boende och säsongsanställd personal.

Ytterligare utvidgning av detta område, gränsande mot området Fjällormen, studeras inom ramen för arbetet med "utredningsområde 2".

## BUTIKS-, SERVICE- OCH CENTRUM-FUNKTIONER

### Bakgrund, bedömningar och förslag:

Hemavan har en inbyggd planeringskonflikt i det faktum att Europaväg 12 löper genom hela det avlånga samhället som i dag saknar planskilda korsningar och tillfredställande övergångsställen. Miljöstörningar och trafiksäkerhet förvärras med ökande turist- och tung trafik. Planeringen har därför hittills tagit fasta på att en fortsatt utbyggnad av boende och turistaktiviteter i första hand ska förläggas på östra sidan, bergssidan, av E12 för att inte ytterligare förvärra denna konflikt.

Den starka turistutvecklingen under det sena 1980-talet gav dock inspiration till Kungsportsprojektet i centrala Hemavan på nedsidan om E12. Utöver boende och turistservice i rik variation avsågs projektet även innehålla ett kommersiellt centrum som delvis ersatte de dåvarande butikerna vid Kvarnbäcken. Projektet innehöll även en skidbro/gångväg över E12 mot centrumliften.

Kungsportsprojektet kom aldrig att fullföljas i sin kommersiella del. Livsmedelsbutiken ICA med postservice, järnhandel, bensinstation och en ny restaurang mm har i stället konsoliderat Hemavans nuvarande centrum på ömse sidor om E12 norr om Kvarnbäcken.

Eftersom turistboende och viktig turistservice nu, och sedan länge, finns i centralt läge också väster om E12 bedöms tiden nu vara mogen att ett större grepp tas för att långsiktigt lösa Hemavans inbyggda trafikkonflikt. Detta i synnerhet som kommunen liksom Trafikverket månar om att med god framkomlighet utveckla såväl turist- som tung godstrafik längs E12.

En tillförlitlig, säker trafiklösning för hela "centrumzonen" i Hemavan ger långsiktigt intressanta möjligheter att utveckla orten även åt väster med service, centralt turistboende och nya aktivitetsområden. En sådan studie har tillsammans med Trafikverket nu inletts för hela Hemavan med inriktning mot ett etappvist, snabbt genomförande. En betydelsefull del i denna studie är givetvis att åstadkomma en säker, planskild, välfungerande korsning under E12. Den bör utformas så att den vintertid fungerar även som förlängning av centrumområdets skidnedfart (se illustration karta 3). Denna lösning motiveras av:

1. Behovet att kunna exploatera centralt och strategiskt belägen mark för en växande efterfrågan av butiks- och servicefunktioner.
2. Möjliggöra att här redan etablerade verksamheter kan utvecklas och betjäna det växande antalet turister i Hemavan.
3. Möjliggöra att attraktiva områden för rekreation, aktiviteter och skoterverksamhet längs älven blir säkert tillgängliga för hela byn.
4. Att den i detta avsnitt, redan i dag, farliga trafiksituationen intill E12 löses.
5. Möjliggöra att kvarvarande kulturlandskap öster om E12 kan räddas undan exploatering.

Förslagets trafikinvesteringar har prioriterats av kommunen i den regionala trafikplanen.

För att inte skapa för stort "parkeringstryck" i centrumområdet ska framför allt daggäster till det alpina skidområdet främst hänvisas till parkeringar och liftar utanför detta område.

De utvecklingsmöjligheter som här beskrivits förutsätter att den planskilda korsningen av E12 säkerställs med hög kvalitet. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden kommer därför ej att kunna bevilja bygglov som medför ökad, korsande trafik över E12 innan så skett.

Den tunga trafik som passerar Hemavan ges i dag bara möjlighet att stanna för tankning och service mitt inne i samhället. Detta innebär ofta redan stora miljö- och trafikproblem. För att långsiktigt ge möjlighet till en bättre lösning redovisar planen ett område för handel och service för detta ändamål intill E12, vid avfarten mot Tångvattnet.

Området föreslås i denna handling utvidgat till andra sidan av Tångvattnsvägen för att skapa utrymme också för att, utöver lastbilsservice, kunna ge plats för t.ex. gränshandel, outlet, tillfällig säsongshandel mm som inte bör uppta den mer begränsade och centrumbetonade marken inne i byn.

Intilliggande område sydväst om E12, avsatt för camping kräver också fortsatt utredning beträffande buller och markbeskaffenhet. I den fördjupade översiktsplanen föreslås därför att hela området från och med camping till Rönäsvägen markeras som "Utredningsområde 3" med syfte att tillgodose ovannämnda verksamheter. En infart från Rönäsvägen till området skulle då kunna avlasta utfartstrafik direkt mot E12.

## BUSSTATION - RESECENTRUM

### Bedömningar och förslag

Trots Hemavans betydelse som ett av länets viktigaste turistmål saknas i dag en fungerande busstation / resecentrum i samhället.

I översiktsplanen redovisas förslag till busslinjedragning och hållplatser för busslinjetrafik. Förslaget baseras på analys av såväl ortsbefolkningens som besökarnas start- och målpunkter.

En fortsatt god utveckling av besöksnäringen och Hemavan Tärnaby som destination torde bygga på – och leda till – en ökad flygtrafik till Hemavan. Detta ställer krav på utveckling av nuvarande flygplats och förändring av terminalbyggnaden. Denna föreslås planeras och utvecklas till Hemavans Resecentrum, en knutpunktför samtliga trafikslag (flyg, linjebuss, charterbuss, taxi, hyrbilar, snöskotrar mm).

## CENTRUMOMRÅDET VÄSTER OM E12

Innehåll och utformning av det nya centrumområdet väster om E12 redovisades tidigare idémässigt i en kartillustration. Inom området är många engagerade intressenter berörda och statusen i planeringen sådan att innehållet hellre bör uttryckas som ett skrivet program än som en kartillustration. Området redovisas därför i planen som "Utredningsområde 1".

Programmet innehåller följande punkter vilka alla ska redovisas med underbyggda och preciserade behov som kan ligga till grund för en slutlig gemensam sammanvägning och skiss för området:

- Flygplatsens funktion, logistik och krav på mark mm ska utredas.
- Resecentrum med dess olika, väl samordnade funktioner ska redovisas med möjlighet till framtida expansion.
- Snöskotercentrums funktion, innehåll, logistik och lämpligt markbehov ska klarläggas.
- Läge för lämpliga skoterleder till området och inom detta. Behov och placering av skoterparkeringar
- Trolltunets önskemål av mark för boende, service och aktiviteter klarläggas.
- Vårdshusets planer på om- eller nybyggnad av annexstugor och andra behov klarläggas.
- Hemavans Fjällcenters planer klarläggas.
- Bedömda buller- och ljudnivåer som kan sätta gränser för annan verksamhet.
- Reningsverkets behov av mark, skyddsområden och trafik.
- Lämplig dragning av gång- och cykelvägar. Behov och lämplig placering av bil- och skoterparkering utöver resecentrums behov.
- Samordning med Trafikverkets utredning gällande E12 och centrummiljön.
- Strövstigar, leder / vinter-sommar, båtplatser, fiske och andra lämpliga fritidsaktiviteter i området.
- Tankar runt lämplig samordning för att uppnå en vacker helhetsmiljö.

## ÖVRIGA VERKSAMHETER

### Bakgrund och förslag

#### INDUSTRI, UPPLAG

Intill flygplatsen finns planlagd mark för småindustri vilken i dag endast till viss del är tagen i anspråk som upplag. Hemavans turistiska utveckling har dock inneburit att denna markanvändning i dag inte känns ändamålsenlig i ett så relativt centralt läge i samhället. Marken som ingår i "Utredningsområde 1" bör hellre nyttjas för flygplatsens framtida behov och/ eller som del i Hemavans snöskoterbas.

Ersättningsmark för detta område liksom mark för tillkommande industri- och upplagsverksamhet föreslås i planområdets nordvästra del, på ömse sidor om Tängvattenvägen, utanför turistutvecklingens centrala intresseområde. Här tas bl.a. den numera oanvända bollplanen i anspråk. Hit hänvisas också den upplagsverksamhet som nu finns inom ett område nedanför Blå vägen, strax bortom Norrliften.

Framtida behov av ytterligare industrimark bör sökas och planeras utanför gränsen till den Fördjupade översiktsplan för Hemavan.

#### HUSVAGNSCAMPING

Nuvarande plats för husvagnscamping, norr om Norrliften, är i dag fullbelagd under vinter-halvåret och önskemål finns om en utvidgning. Samtidigt kommer behovet av bilparkering för daggäster till det alpina skidområdet att öka i anslutning till Norrliften i takt med en positiv turistutveckling i hela Hemavan Tärnaby-området. Detta behov kan rimligen bara lösas i lift-stationens omedelbara närhet. En succesiv förskjutning av gränsen mellan husvagnsparkering och bilparkering för daggäster har därför diskuterats. Om utrymme efter en total flyttning av husvagnscampingen, enligt nedan, så medger kan även bebyggelse för fritidsboende här vara möjlig längst mot norr.

I planen föreslås således en ny plats för husvagnar söder om väg E12. Denna förutsätter att en planskild gång- och skidväg byggs under E12. Eftersom många husvagnsgäster också är snöskoterägare/-åkare innebär placeringen en bättre och säkrare kontakt mellan området och leden samtidigt som en trafiksäker förbindelse till skidområdet och serviceanläggningen Solkatten skapas. Det nya området för husvagnsuppställning har placerats med en ordentligt tilltagen, trädbevuxen skyddszon mot E12. Denna är viktig både som skydds- och säkerhetszon men inte minst som visuellt skydd för insyn från turiststråket Blå vägen och ovanför tillkommande bebyggelse. Många husvagnsplatser hyrs på årsbasis vilket innebär att vagnar och/eller utrustning ofta lämnas kvar under lågsäsong, vilket tyvärr inte alltid erbjuder någon vacker åsyn. En bullerutredning krävs för att klarlägga om / hur störningar från E12 kan komma att påverka parkeringens utformning. I avvaktan på denna ingår området i det ovan beskrivna "Utredningsområde 3".

I södra delen av utredningsområde 2 planeras ytterligare en plats för husvagnsuppställning i mer skogsbevuxen terräng. Lokaliseringen fungerar bra med hänsyn till goda tillfartsmöjligheter och närhet till en planerad ny lift i detta område.

Önskemål om plats för husvagnsuppställning har också framförts av Hemavans Fjällcenter. Frågan ingår därmed i arbetet med "Utredningsområde 1" där emellertid närheten till flygplatsen kan visa sig vara ett hinder.

## ÄLGSKJUTBANA

I samband med nedläggningen av skjutbanan vid Mortsbacken har frågan om en ersättningsbana, framför allt för inskjutning av jaktvapen aktualiserats. Frågan är under utredning och ett förslaget läge (ej markerat på kartan) återfinns väster om infiltrationsområdet vid Remma invid Tängvattenvägen.

## KOMMUNIKATIONER, LEDER M.M.

### Bakgrund och förslag:

De många trafikslag som framför allt vintertid förekommer samtidigt i Hemavan ( bilar, gående, skid- och brädåkare, skoteråkare och pistmaskiner ) kan leda till farliga trafiksituationer och andra irritations- och störningsmoment. Den allt överskuggande säkerhetsfrågan är givetvis korsningspunkterna mellan Europaväg 12 och samhällets två, av vägen, åtskilda delar.

### GÅNG- OCH CYKELVÄGARVÄGAR

Den separata gång- och cykelvägen längs väg E 12 utgör i dag en mycket viktig förbindelse för barn och övriga fotgängare mellan Hemavans viktigaste målpunkter. Planen redovisar en fortsatt utbyggnad av vägen mot söder (karta 1) och norr med ett dubbelt syfte, dels att skapa säker gång- och cykeltrafik till befintlig året-runt- och fritidsbebyggelse längs sträckan mot Portbron respektive Syterbäcken (och tillkommande bebyggelse närmare samhället) dels att även ge turisterna i Hemavan en attraktiv och säker promenad- och cykelväg med två nya, intressanta målpunkter. Organiserade cykelturer mot Jovattsdalen respektive Tängvattendalen kan då också anordnas utan att behöva hänvisa deltagarna till att en lång sträcka behöva cykla på den sommartid hårt trafikerade E12.

Lika hög prioritet ur säkerhetssynpunkt har en gångväg/gångbana längs Karls väg mellan Hemavans vårdshus och Högfjällshotellet. Nya gångvägsalternativ har skapats inom ramen för Kungsbackens förtätning men den stora och fortsatta utbyggnaden mot sydost kräver att denna gångväg kommer till stånd. Finansieringsfrågan har hittills varit svår att lösa men behovet ur säkerhetssynpunkt är bestyrkt och en fortsatt exploatering i området måste rimligen bära en stor del av kostnaden.

Möjligheten att skapa en gångvägsförbindelse vintertid mellan centrala Hemavan och "Högfjällshyllan", i en sträckning likt den tidigare hotellvägen, har varit föremål för tidigare studier. I ett framtidsperspektiv med ökad täthet av boende, service och aktiviteter i denna del av samhället kan en sådan förbindelse bli än mer nödvändig. I planen har ett utredningsområde markerats där studie av förutsättningar och möjligheter att skapa en sådan, från pisterna planskild gångvägsförbindelse bör utföras.

### KORSNINGAR MED VÄG E12

Kommunens bedömning av denna frågas stora tyngd har framgått av tidigare avsnitt. Kommunen har utfört geotekniska undersökningar och Trafikverket arbetar med en förstudie gällande väg E12 genom hela Hemavan. Det är kommunens ambition att, utifrån de i den fördjupade översiktsplanen klarlagda utvecklingsprinciperna för boende, centrumfunktioner, kollektivtrafiken mm, i samarbete med Vägverket snarast skapa en för Hemavan säker trafikmiljö längs hela väg E12.

### SNÖSKOTERLEDER , SNÖSKOTERCENTRUM , OM- RÅDE FÖR MOTORSPORT

Snöskotern utgör ett lika kärt som i planeringssammanhang svårhanterat fordon. I Hemavan finns en nord-sydlig skoterled mellan väg E 12 och Umeälven. Denna korsar i var ände av planområdet



väg E 12 för kontakt med fjället. Parkeringsytor för avlastning och uppställning av skoterekipage finns i anslutning till leden.

Inom boendeområdena kan dock som regel inte skotertrafiken lösas på ett tillfredsställande sätt även om önskemålen därom är starka från många skoterägare. Problemen gäller såväl olycksrisker, buller- och luftföroreningar som rena trivsel och utrymmesfrågor.

Inom ramen för planarbetet har ett förslag tagits fram där angöring med skoter till de olika fritidshusområdena görs möjlig men där skotertrafik inom dessa inte tillåts. Korsningarna med väg E12 inom samhället har reducerats och föreslagits i anslutning till särskilda lågfarts-avsnitt eller med planskildhet. Viss justering av huvudleden har också föreslagits med hänsyn till flygfältets utbyggnad, ny bro över mindre vattenområden har anlagts för att kunna ansluta till befintlig skoterbro över Umeälven samt lämplig samordning med sommarvandringsleder.

Eftersom snöskoteråkning är mycket uppskattat och utgör en viktig del i det variationsrika utbud som näringen eftersträvar föreslår planen att ytterligare mark avsätts, i ett strategiskt läge vid "skoterhuvudleden" (tidigare industriområde) för fortsatt uppbyggnad av ett snöskotercentrum. Detta bör i färdigt skick kunna tillhandahålla allt från skotergaragering, traileruppställning, skoteruthyrning, verkstad, skoterförsäljning, bränsle- och butiksservice till anordnande av utfärder och arrangemang. Samtidigt kan centret komma att bli en social träffpunkt med cafeteria etc. för sanna skoterentusiaster. Den markering som finns på plankartan ingår i det föreslagna "utredningsområde 1" varför avgränsningen mot flygplatsområdet kan komma att justeras i samband med den studien.

Den lilla sjön Hemavan används i dag ofta för "fri och fartfylld" skoterkörning. Det korta avståndet till intilliggande förskola och permanentbostäder medför stora störningar. Planen föreslår därför att denna verksamhet förbjuds på avan. I stället hänvisas den till det speciella område för motorsport som redovisas intill Tängvattenvägen i planområdets västra del. Detta område avses kunna användas för motorsport såväl vinter- som sommartid.

### SOMMAR-, VINTERLEDER OCH ELLJUSSPÅR

Ett förstärkt utbud av sommaraktiviteter i Hemavan är angeläget. Under tidigare planperiod har flera närleder inom Hemavan röjts och iordningstänkts dels inom björkskogsområdet, dels intill Umeälven vid flygfältet där även en vildmarkscamp anordnats. Lederna redovisas som gångväg/sommarled i planen som också upptar förslag till ytterligare en gångbroförbindelse över Umeälven till det unika raningområdet. Vidare föreslås utbyggnad av en led norrut längs älven, delvis som upprepning av den gamla vägsträckningen. Avsikten är att skapa en möjlighet till rundvandring från Hemavans centrum längs älven till Syterbäcken och åter via den ovan beskrivna gångvägen längs väg E 12.

I samband med utbyggnaden av nya ski in-ski out –områden har nya interna skidleder skapats i området. Elljusspåret sträckning har, och kan komma att ytterligare justeras med hänsyn till området Näverskogens utbyggnad. Likaså kan startpunkten för Kungsleden komma att förändras/förtydligas i samband med pågående planläggning. Som ett viktigt villkor för arbetet med "Utredningsområde 2" (se under *Turistboende* ovan) gäller att den allmänna tillgängligheten tillgodoses.

För att öka skidkomforten och minska det interna bilåkandet i samhället har en skidförbindelse mellan området SP3 och liftarna rekognocerats.

## HELIKOPTER- OCH SJÖFLYG

### Bakgrund och förslag

Såväl helikopterfart, sjöflyg, glidflyg som fallskärmschoppning är uppskattade inslag i Hemavans stora aktivitetsutbud. Uppstigningar sker i första hand från flygfältsområdet. Helikopterskidåkning sker med baspunkt i Norrliftens övre del. Sjöflyget använder i dag gärna den tidigare nämnda lilla avan nedanför daghems- och bostadsområdet i centrala Hemavan som start- och landningsplats vilket tidvis leder till stora störningar för de intillboende.

I en förväntad fortsatt utredning om Hemavans flygplats framtid och förutsättningar bör en översyn och samordning göras av all flygverksamhet i området, även den mer nöjesbetonade, avseende både säkerhetsaspekter och flygbullerstörningar. Denna bör också ta upp frågan om möjlig fortsatt flygverksamhet på Avan.

# Teknisk försörjning

Kommunala vatten och avloppsanläggningar finns utbyggda för i huvudsak all befintlig bebyggelse inom planområdet. Undantag utgörs av fritidsbebyggelsen vid Syterbäcken som betjänas av enskilda va-lösningar.

Vattenförsörjningen är f.n. löst med Mortsbäcken, i Hemavans sydöstra del, som *ytvattentäkt*. Vattnet distribueras från vattenverket via tryckstegringar till lednings- och reservoarsystemet, vilket är indelat i olika tryckzoner beroende på nivåförhållandena i samhället.

Vattentäktens kapacitet har under högsäsong bedömts vara ansträngd och därmed utgöra ett hinder för fortsatt utbyggnad i området. Kommunen har därför under flera år sökt alternativ vattentäkt med en kapacitet som tillåter en önskad, omfattande vidare utbyggnad. På planens KARTA 2 har angivits ett område intill Umeälven i sydvästra delen av planområdet där undersökningar genomförts och provning pågår av en grundvattentäkt som indikerar god kapacitet och kvalitet. Utfaller provningen väl, med hänsyn till bl.a. skyddsområdeskrav, kommer denna *grundvattentäkt* att svara för Hemavans framtida vattenförsörjning.

Samtidigt med utredningen av den nya vattentäkten har provpumpningar utförts i den befintliga tälten vid Mortsbäcken. Dessa pumpningar tyder hittills på att kapaciteten kan vara betydligt större än tidigare indikationer givit vid handen (ca 2000 m<sup>3</sup>/ dygn). Mortsbäcken kommer att behållas som reservvattentäkt under en övergångstid varvid frågan om skyddsområde aktualiseras även vid denna

Avloppsreningen för Hemavan sker i två steg. Avloppsreningsverket nyttjas för grovavskiljning genom silning och sedimentering. I avloppsreningsverket kan även kemisk fällning användas, vilket dock inte sker idag. Det avslammade avloppsvattnet pumpas därefter till en stor infiltrationsanläggning i nordvästra delen av planområdet.

Avloppsreningsverket är dimensionerat för 5 000 pe (personekvivalenter) medan infiltrationsdammarna är dimensionerade för 10 000 pe.

Vid en fortsatt utbyggnad av Hemavan mot norr kan en ny avloppsledning i lämpligt läge dras från denna exploatering till ovan nämnda infiltrationsanläggning. Förutsättningen är dock att slamavskiljning sker, förslagsvis i öppna bassänger.



# Hälsa och säkerhet

## MILJÖKVALITETSNORMER, VATTENPLANERING OCH FARLIGT AVFALL

Kommunens arbete med miljö kvalitetsbedömning av luft och vatten är i dagsläget inte systematiserat. Förslag till omfattning och program för detta kommer att upprättas samlat med beaktande av de fyra översiktsplaner som kommunen avser fullfölja under 2010. Normer och åtgärder kan därför komma att införas vid nästkommande översyn av den fördjupade översiktsplanen för Tärnaby.

Kommunen har inlett arbetet med vattenplanering i enlighet med vattendelagitationens åtgärdsprogram och förvaltningsplan för 2009-2015. För översiktsplanen relevanta konsekvenser av detta arbete kommer efterhand att införas i denna.

Kopplat till detta arbete kommer en översyn och komplettering att ske med mål att fastställa skyddsområden för kommunens samtliga vattentäkter och underlag tas fram för beslut angående avgränsning av kommunens verksamhetsområden för VA, vilka i dagsläget ej är helt klarlagda.

Den enda, nu kända, förorenade marken inom planområdet som inte är undersökt, utgörs av en sedan länge nedlagd och täckt brännrop söder om E12 och Norrliftens dalstation.

## MARKFÖRHÅLLANDEN, RASRISKER OCH HÖGA FLÖDEN

De geologiska förhållandena i Umeälvens dalgång är rätt likartade längs sträckan förbi Hemavan. I botten finns den tidigare kraftigt meandrande, nu delvis reglerade, älven i en relativt flack och bred dal av sediment. Bergssidan mot öster utgörs av fast lagrad, stundom tjälfarlig morän upp till den markanta platå, i höjd med Högfjällshotellet, som en gång utgjorde högsta strandlinje i den stora, uppdämda sjö som fanns här under istiden. Ovanför "strandlinjen" är marken och topografin mer varierad, med ökat inslag av berg i dagen och mindre myrområden, för att slutligen övergå i kalfjäll.

Fjällslutningen genomkorsas inom planområdet av tre större bäckar, Mortsbäcken, Kvambäcken och Syterbäcken, och ett flertal mindre flöden.

Den äldre, jordbrukbebyggelsen i Hemavan återfinns huvudsakligen i det nedre partiet av moränslutningarna där odlingsmarken i dalen möter den nog så bördiga bergssidan.

Senare tillkommen bostadsbebyggelse, servicelokaler mm kom i takt med minskad jordbruksaktivitet att till stor del byggas i dalen. Med Högfjällshotellens tillkomst på 1950-talet och den sedan snabbt växande fritidsbebyggelsen kom stora delar av bergssidan från dalen upp till den övre strandlinjen att tas i anspråk.

Den mark som planen föreslår för nyexploatering ligger till största delen i samma terräng-avsnitt som tidigare fritidsbebyggelse. Markförhållandena är således översiktligt väl kända av typen siltmorän, i ytan sandig siltmorän. Lokalt kan moränen överlagras av sedimentjordarter. Inslag av tunna torvlager förekommer också.

Grundvattennivå och grundvattenströmmar varierar med årstid och nederbörd. Nivån kan tidvis ligga relativt nära markytan.

Gatuutformning och dagvattenavledning ska därför lösas med stor omsorg för att eliminera erosionsrisker vid snösmältning och stark nederbörd. Kommande detaljplaner bör därför, utöver erforderlig grundundersökning även redovisa förslagens princip för dagvattenavledning och gatuutformning också med marginal för eventuellt framtida ökade flöden.

Risk för erosion och ras bedöms med dessa åtgärder vara säkrade. Undantag gäller dock för mark nära de större bäckarna eller vid brantare terrängpartier. I planen har två sådana områden medtagits som "utredningsområden", ett litet ovanför Högfjällshotellet, ett stort väster om Mortsbäcken. De bedöms båda kunna leda till värdefulla projekt för turistnäringen men måste studeras och utformas med speciell hänsyn till de speciella mark och erosions-riskerna. Här måste övertygande geoteknisk undersökning knuten till detaljplan och projekt kunna redovisas före utställning och bygglovsprövning.

Räddningsverket genomförde 1997-98 en riksomfattande, översiktlig rasriskinventering. Inom Hemavan redovisas några områden med beteckningen *fast mark – stabiliseringszon 3*.

Någon akut åtgärd föranleds ej av detta men kommunen rekommenderas att ta vissa markprover inom dessa zoner. Kommunen avser att genomföra denna insats i samband med andra geotekniska undersökningar kommande år varefter en bedömning får göras om eventuella plankonsekvenser.

Hemavan har under de senaste 20 åren upplevt höga vattenflöden som påverkat de flacka områdena intill älven. Skadorna har dock hittills varit begränsade men bl.a. medfört störningar för Hemavans flygplats. Reglering och avtappning av ovanförliggande vattenmagasin kan vid extrema väderlägen bära viss skuld till detta. Ett alvarligare hot, inte minst inför befarade framtida höga flöden, utgörs av ett naturligt hinder.

Vid byn Portbron nedströms Hemavan finns en smal passage som ett naturligt hinder i älvfåran. Skulle ökade flöden uppstå riskerar översvämningarna uppströms att bli omfattande. Med hänsyn till att lågt belägna delar av Hemavan redan är bebyggda och för att tryggt kunna vidareutveckla byn måste åtgärder vidtas för att säkra ett vidgat flöde förbi den trånga passagen vid portbron. Frågan bör diskuteras mellan kommun, Länsstyrelse och Vattenfall.

Höjdsättning av byggnationer väster om E12 höjdsätts med beaktande av hittills kända värden.



## SKYDD MOT OLYCKOR

Risker för olyckor i Hemavan är till stor del förknippade med besöksnäringen. Trafikolyckor, brandlarm och drunkningstillbud ökar markant under perioden december-maj jämfört med övriga sex månader. På grund av räddningstjänstens grundbemanning och långa insatstid måste all livräddning vid bränder i Hemavan bygga på egen förmåga och tekniska system. Detta gäller vid alla typer av boende.

Genom att det saknas alternativa förbifarter för Hemavan skulle en större trafikolycka i centrala delar av byn kunna orsaka mycket stora störningar. En fortsatt ökning av antalet Farligt Gods-transporter innebär naturligtvis också en ökad olycksrisk.



# Miljömål och miljökonsekvensbedömningar

## MILJÖMÅL INOM FÖRDJUPNINGSSOMRÅDET

Storumans kommun har antagit de 16 regionala miljömålen för hållbar utveckling i Västerbottens län. Dessa mål och deras närmare konsekvenser kommer att behandlas i den kommunomfattande översiktsplanen. Här redovisas kortfattat de för fördjupningsområdet Hemavan relevanta miljömålen och hur de tillgodoses / handläggs i planen.

### MÅL 1 BEGRÄNSAD KLIMATPÅVERKAN

En tydlig och genomgripande princip för planen är att skapa koncentration och kommunikationsmöjligheter som minimerar biltrafik inom området. Detta uppnås genom sammanhängande liftområden, genomtänkta ski in-ski out lösningar från och till boende och till viktiga målpunkter i området.

### MÅL 2 FRISK LUFT

Ovan beskrivna åtgärderna ger också en positiv inverkan på luftens kvalitet. Här är det också angeläget att påverka och minska luftföroreningar från snöskotertrafik eftersom denna är av betydelse för Hemavan. Genom ett särskilt projekt, Bio Fuel-skoterprojektet kommer Storumans kommun att aktivt engagera sig för att så långt möjligt komma till rätta med denna fråga.

### MÅL 4 GIFTFRI MILJÖ

Hemavans spillvatten omhändertas i naturlig infiltrationsbädd och minimerar därmed behovet av kemisk rening.

### MÅL 9 GRUNDVATTEN AV GOD KVALITET

Hemavans dricksvatten tas i dag från en dagvattentäkt vid Mortsbacken vilken kräver kemikaliska tillsatser för rening. En ny grundvattentäkt utprovas nu vilken avsevärt kan förbättra dricksvattensituationen och minska kemikalieanvändningen.

### MÅL 13 ETT RIKT ODLINGSLANDSKAP

Stor omsorg läggs vid planeringen på att behålla och bevara Hemavans kvarvarande, anrika jordbruksmiljö.

### MÅL 14 STORSLAGEN FJÄLLMILJÖ

Planeringen av Hemavan (och Tärnaby) som relativt koncentrerade fjällturistorter med god attraktionskraft innebär den kanske viktigaste insatsen för att bevara övrig fjällmiljö opåverkad, storslagen men samtidigt tillgänglig för friluftsliv.

### MÅL 15 GOD BEBYGGD MILJÖ

Planen belyser denna fråga både vad gäller den sociala boendemiljön och den visuella anpassningen av tillkommande bebyggelse till de miljövärden som bedömts viktiga att värna. Ett återstående problem gäller energihushållning för uppvärmning där elberoendet i dag är stort. Inom ramen för kommunens deltagande i ovannämnda Bio Fuel-projekt avses alternativa, för säsongsboende rimliga uppvärmningssystem att studeras.

## MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNINGAR

### Miljökonsekvenser - allmänt

Det är svårt att i detalj bedöma de konsekvenser som den fördjupade översiktsplanen kan tänkas innebära. I detta skede kan endast en mer generell bedömning av tänkbara konsekvenser göras. Behovsbedömningar behöver därmed göras i princip i alla framtida detaljplanearbeten för att mer i detalj utreda frågan om huruvida risk för betydande miljöpåverkan föreligger. Dessa bedömningar kan också ses som ett stöd för detaljplane-utformningen vad gäller konsekvensmildrande åtgärder.

Vid kommande detaljplanearbeten kommer kommunen att ta ställning till om planerna medför betydande miljöpåverkan. Om kommunen konstaterar att en plan kan få sådana effekter, ska konsekvenserna av detaljplanen bedömas i en särskild miljökonsekvensbeskrivning. Samråd ska självfallet ske med Länsstyrelsen.

I nuläget bedömer kommunen att den fördjupade översiktsplanens mål och syfte inte i något avseende uppenbart strider mot något av de nationella eller regionala miljömålen. Men, som tidigare nämnts, det är viktigt att miljömålen alltid finns i förgrunden, och att de åtgärder som föreslås vid framtida detaljplanering, överensstämmer med antagna miljömål.

### Miljökonsekvenser för ett större område

Den fortsatta utbyggnaden av besöksnäringen i fjällområdet koncentrerar de fysiska anläggningarna och boendet till fördjupningsområdena Tärnaby och Hemavan. Utbyggnaden förutsätter och bygger dock på ett nyttjande av hela fjällområdet som resurs för rekreation och upplevelser.

De miljökonsekvenser som en växande besöksnäring kan medföra för fjällområdet i stort behandlas naturligt i den kommuntäckande översiktsplanen. Denna är för närvarande under omarbetning varför de övergripande konsekvensbedömningarna för kommunens hela fjällområdet inte kan redovisas här. De bör dock främst avse:

- Besöksnäringen visavi besöksnäring. Ostördhet, orördhet, tystnad visavi ett mer kommersiellt nyttjande av området.
- Besöksnäringen visavi rennäringen.
- Besöksnäringen visavi naturvård.
- Rennäringen visavi naturvård.

Kommunen bedömer dock att miljökonsekvenserna, utanför planområdet, av den fördjupade översiktsplanen för Hemavan inte bör hindra att den kan antas före den kommunomfattande. Den fråga som har störst och mest omedelbar relevans för Hemavan-fördjupningen gäller *Besöksnäringen visavi rennäringen*.

Av denna anledning har under senaste halvåret ett flertal samråd, besiktnings- och bedömningar skett med Ubmeje tjeälddie (Umbyns sameby) för att mer preciserat klarlägga konsekvenserna och anpassa planen. I östligaste delen av planområdet har således ett för turistverksamhet intressant och aktualiserat område öster om

Mortsbäcken nu utgått. En utbyggnad är här inte lämplig att göra i dag då den kommer i alltför stor konflikt med rennärningen i dess nuvarande driftsformer. I likhet med hur ett tidigare planärende (Krokbors 1:3) behandlats i kommunen har här angivits en framtida inriktning, utan förpliktelser, som berörda parter dock kan pröva, avväga och utveckla för senare utvärdering. Finns tid finns också möjlighet att hitta konstruktiva lösningar.

### Huvudkommunikationernas miljökonsekvenser

Det ligger i kommunens såväl som i Vägverkets intresse att bibehålla och skapa förbättrade kommunikationer till fjällområdet. Planerna på en intremodal godsterminal och ökad biobränsleproduktion i Stensele innebär att både den tunga trafiken och turisttrafiken längs E12 förväntas öka. Samtidigt får inte miljö, trafiksäkerhet och trivsel i Hemavan äventyras på grund av detta.

Ett av den fördjupade översiktsplanens främsta uppgifter har därför blivit att ta sig an trafiksituationen längs E12 i Hemavan som redan i dag är oroande. Planarbetet har här initierat att Trafikverket startat en förstudie. Miljökonsekvensbedömningen av studiens förslag måste avakta men såväl trafiksäkerhet som miljöfrågorna kommer att avsevärt förbättras.

### Miljökonsekvenser av begränsad art

Såväl inom pist-, rekreations-, boende- och serviceområdena i en trivsam turistort måste lokala miljöstörningar minimeras. I Hemavan gäller detta t.ex.:

- Säkerhet
  - i pister och spår.Konflikter skidåkning - snöskoter - pistmaskiner m.m.
- Skidåkare - skidåkare
  - i bostads- och serviceområden.Gående, skidåkande, bilar, snöskotrar.
- Ostördhet
  - Buller från fordon, evenemang m.m.
  - Skjutbanan
- Störning från reningsverk och sopstation.
- Erosionsrisker vid byggande och slitage i brant terräng.

## AKTUELLA MILJÖPROJEKT I STORUMANS KOMMUN

Storums kommun har under senare år aktivt deltagit i olika projekt med syfte att tidigt integrera miljöfrågorna i samhällsplaneringen såsom:

Samhällsplanering med miljömål i Sverige ( SAMS ). Boverkets och Naturvårdsverkets projekt för idé- och metodutveckling genom momenten kartläggning och analys, fallstudier respektive tematiska studier. Kommunens medverkan syftade i hög grad till att genom professionell medverkan höja den egna kompetensen vad avser uppläggning och utförande av miljökonsekvensarbetet inom ramen för den översiktliga planeringen.

Fjällagendaprojektet med fokusering på sambruk i markanvändningsformer och utveckling av former för samråd och samarbete.

Fjällmistra som är ett mer långsiktigt forskningsprojekt med huvudinriktning på att kartlägga samspelet mellan djur, växter och människa i fjällvärlden. Projektet ska kunna tillföra mer vetenskapliga grundkunskaper till gagn för miljöavvägningar i den kommunala översiktsplaneringen.

I dagsläget deltar /respektive avser Storums kommun att delta i ett flertal miljöprojekt med anknytning till den översiktliga planeringen:

Uthållig kommun, ett samarbetsprojekt som Energimyndigheten står bakom och där Örnsköldsviks kommun är pilotkommun i norra Sverige.

Bio Fuel region, Storuman är medfinansiär och i kraft av pågående Skellefteå Krafts BioStor projekt i kommunen starkt engagerad i utvecklingen av biobaserade bränslen.

Bio Fuel-skoterprojekt, ett projekt inriktat mot att skapa renare bränslen för snöskotrar. Projektet är i sin linda men avses drivas tillsammans med bl.a. Luspengymnasiet.

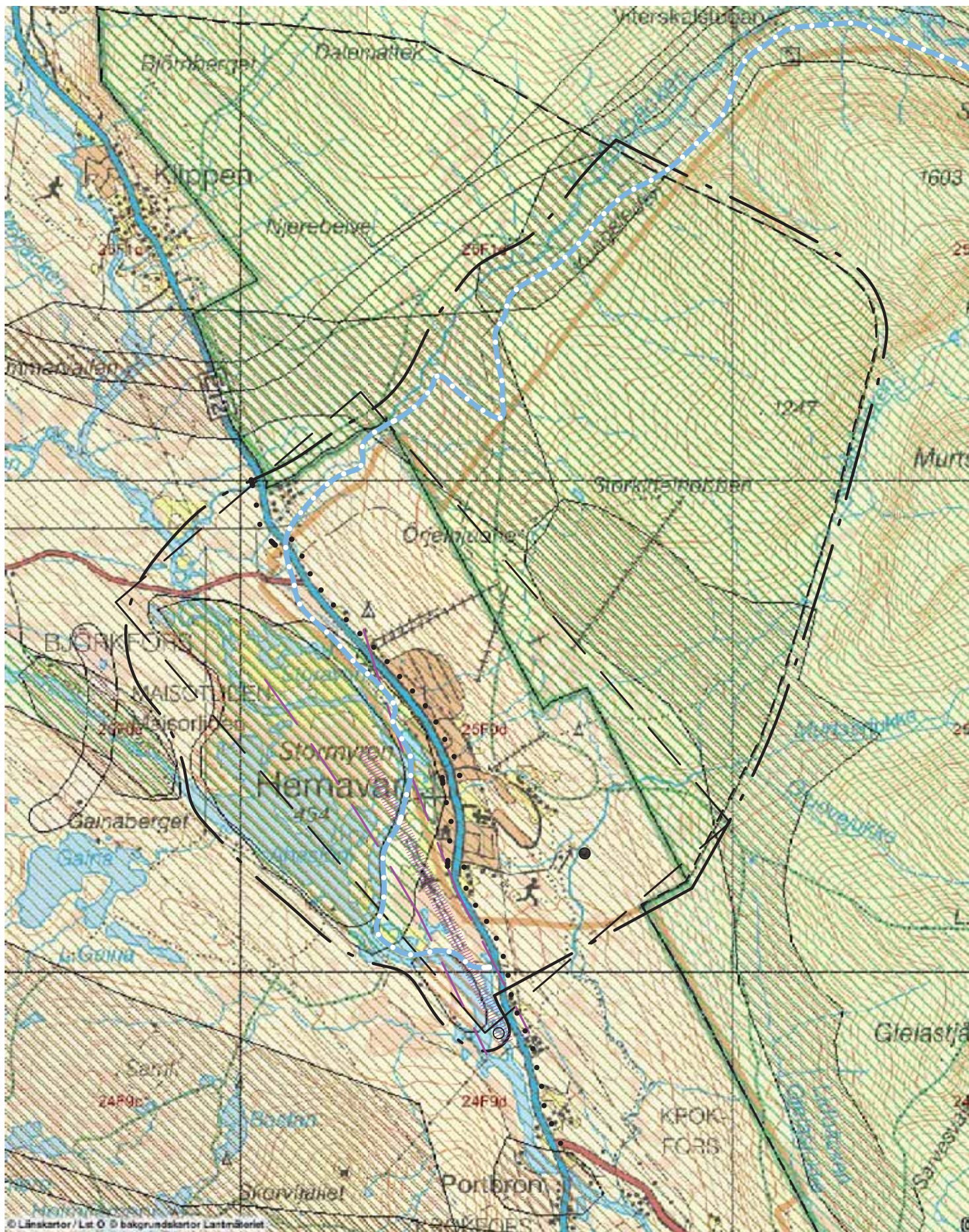
Hållbart resande, Vägverkets nätverksgrupp för Norrbottens- och Västerbottens län.

Norrlands tillväxt, Strategi för klimat och energi i Västerbottens län i regi av länsstyrelsen.









**HELA PLANOMRÅDET SK 1:50 000**





## BETECKNINGAR

- Plangräns
- — Område som visas på karta 2
- - - Gräns för obrutet fjällområde
-  Gräns för Vindelfjällens naturreservat tillika Natura 2000-område
-  Utredningsområde för flygfält
- — Gräns för flybullernivå 50 dB
-  Viktig gång- och cykelväg
-  Skoterled

- Hela kartan*
-  Riksintresse friluftsliv och turism
  -  Riksintresse kulturmiljövård
  -  Riksintresse naturvård och Natura 2000
  -  Riksintresse rennäring
  -  Riksintresse rörligt friluftsliv
  - Vattenintag Mortsbäcken
  - Ny grundvattentäkt



## ANTAGANDEHANDLING

## KARTA 1

# FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR HEMAVAN 2011

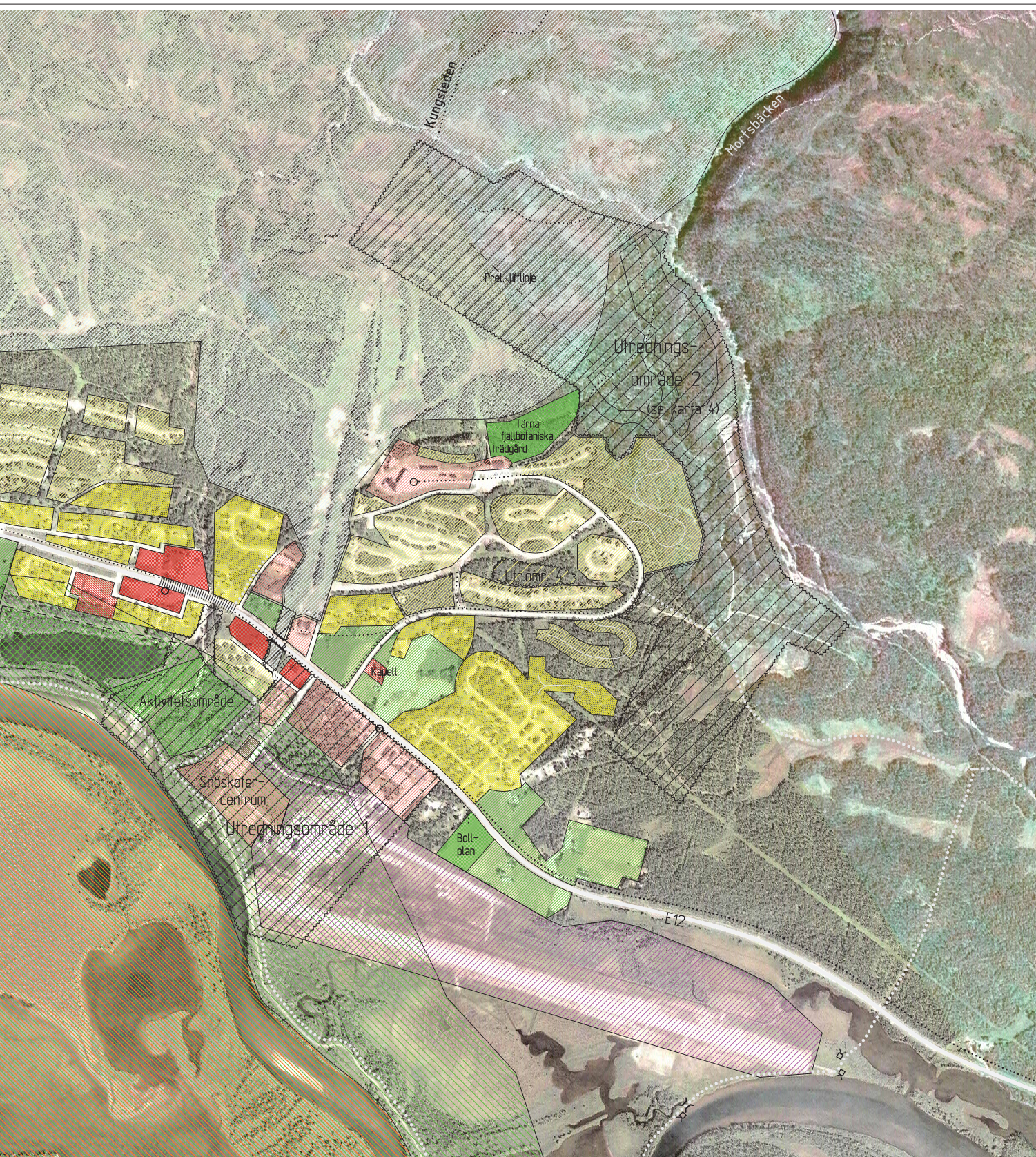




# Förklaringar

|  |                                  |  |                                   |  |                                |
|--|----------------------------------|--|-----------------------------------|--|--------------------------------|
|  | Helårsboende                     |  | Skyddsvärd jordbruksmark/-miljö   |  | Riksintrasse - Friluftsliv & t |
|  | Fritidsboende                    |  | Flygplats                         |  | Riksintrasse - Kommunikation   |
|  | Utredningsområde                 |  | Reningsverk, transformatorstation |  | Gång- och cykelväg             |
|  | Handel, service                  |  | Snöskoter - Förbudsområde         |  | Snöskoterled                   |
|  | Turistanläggning, boende/service |  | Område för motorsport             |  | Busshållplats                  |
|  | Annan service (förskola, kyrka)  |  | Riksintrasse - Naturvård          |  | Trafikljus snöskoter           |
|  | Småindustri, upplag              |  | Riksintrasse - Kulturmiljö        |  |                                |
|  | Alpint intresseområde            |  |                                   |  |                                |





urism  
er

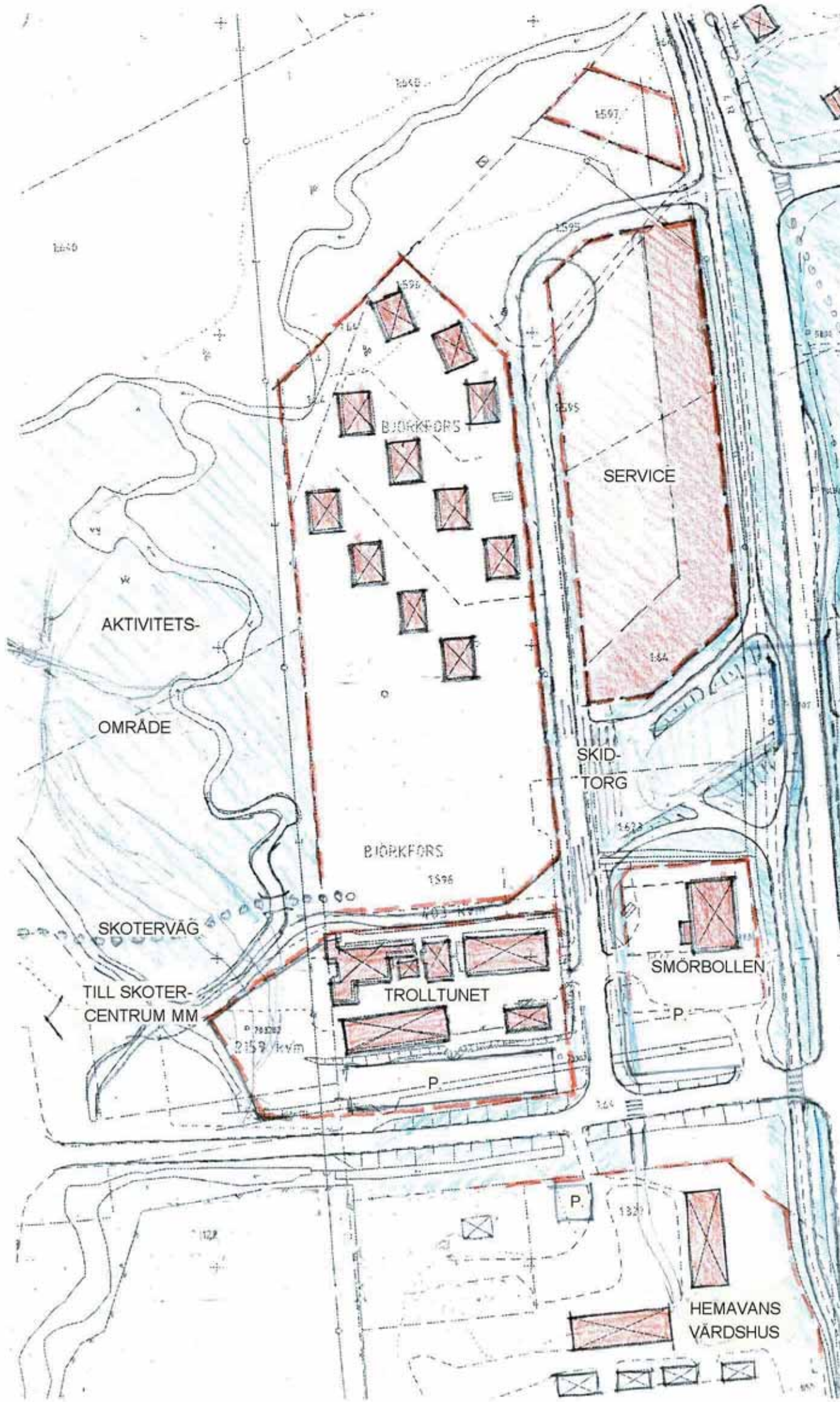
Gränserna för nya exploateringsområden får i viss omfattning justeras med stöd av fortsatta utredningar och detaljplanläggningar. Byggnader, avsedda att tjäna sportsliga och turistiska aktiviteter får uppföras inom det alpina intresseområdet.

## ANTAGANDEHANDLING

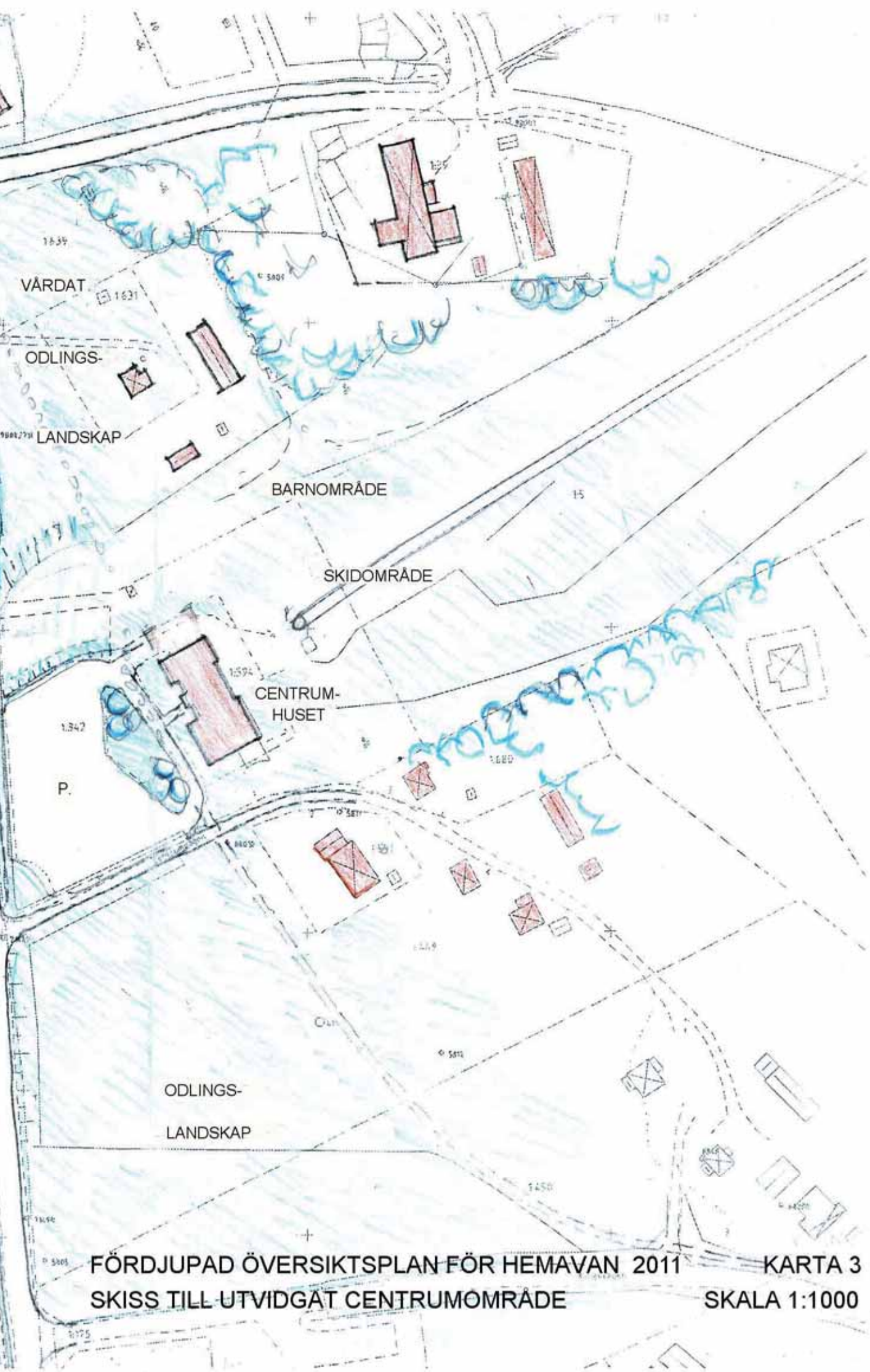
## KARTA 2

# FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR HEMAVAN 2011









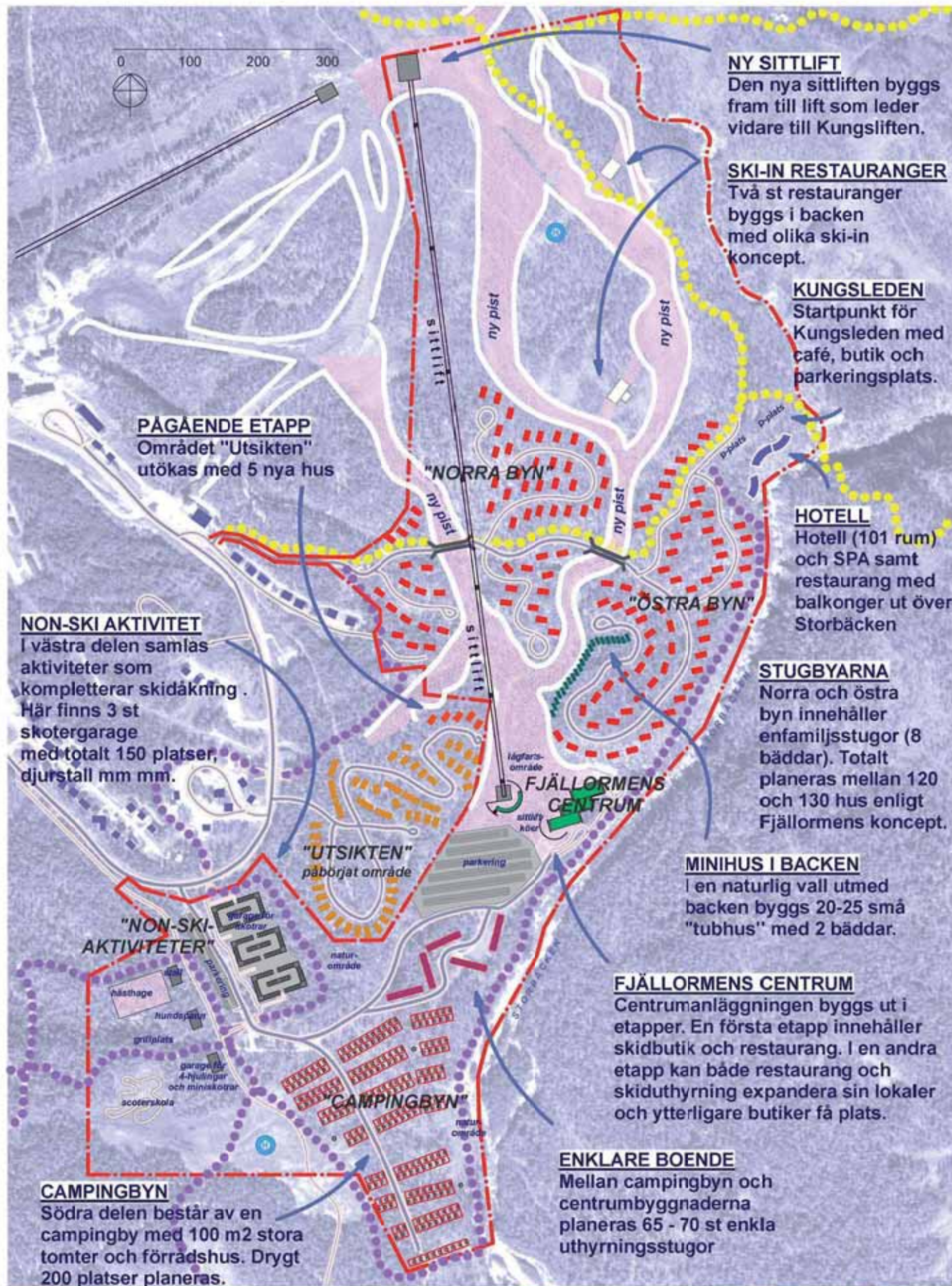
FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR HEMAVAN 2011

KARTA 3

SKISS TILL UTVIDGAT CENTRUMOMRÅDE

SKALA 1:1000





1

Fjällkedjan Hemavan AB  
Hemavan 1:34, Fjällkedjan situationsplan  
2009-10-16/mk, BYGGNADER





Fördjupad översiktsplan för Hemavan 2011

# Länstyrelsens granskningsyttrande



Länsstyrelsen  
Västerbotten

|                                    |                         |
|------------------------------------|-------------------------|
| STORUMANS KOMMUN                   |                         |
| Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden |                         |
| 2010 -11- 26                       |                         |
| Dnr.<br>2008-723-311               | Ankomreg. fakt.<br>Sign |

## Granskningsyttrande

Datum  
2010-11-23

Ärendebeteckning  
401-6460-2010  
Arkivbeteckning

1(3)

Storumans kommun  
Miljö- och samhällsbyggnads-  
nämnden

923 81 STORUMAN

Utställning av fördjupad översiktsplan Hemavan, Storumans kommun, Västerbottens län.

Översiktsplanen är utställd för granskning. Efter genomförd utställning avser kommunen att anta den fördjupningen enligt 4 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL)

Länsstyrelsen har tidigare avgett ett från statlig sida samordnat samrådsyttrande daterat den 2009-03-11. Planen ställdes därefter ut vid årsskiftet. Antalet kvarstående frågor efter utställningen var så många att förslaget nu, i bearbetad form ställs ut på nytt.

Planförslaget i dess utställningsversion som har varit tillgänglig på kommunens webbplats har remitterats till berörda myndigheter och sakområden inom Länsstyrelsen.

### GRANSKNINGSYTTRANDE

Enligt bestämmelserna i 4 kap 2 § PBL ska granskningsyttrandet fogas till planen. Det har begränsats till de frågor som anges i 4 kap 9 § PBL.

Synpunkter på övriga frågor överlämnas till kommunen.

#### Riksintressen

Följande kända riksintressen berörs:

Hela fördjupningen för Hemavan ingår i det riksintressesområde för *friluftsliv och turism* som omfattas av de särskilda hushållningsbestämmelserna i 4 kap 1, 2 §§ miljöbalken (övriga fjäll).

Hela planområdet ingår också i riksintressesområde för *friluftsliv* (FRO24001) (MB 3:6).

*Vindelfjällen* är skyddade i det europeiska nätverket av skyddsvärd natur, *natura2000*, vilket innebär att anläggningar måste prövas enligt 7 kapitlet miljöbalken innan det kan avgöras om de är lämpliga och kan godkännas.



Ett stort riksintresseområde för *rennärningen* enligt de grundläggande hus-hållningsbestämmelserna i miljöbalken ( MB3:5) finns i den norra delen av planområdet. Vid en utökning av det alpina området ska även påverkan på rennärningen beaktas.

Vindelfjällen (NRO24001) och Ahasjön-Laisholmsdeltat (NRO24006) är också riksintresseområden för *naturvård* (MB 3:6).

I Hemavans deltaland finns också *två kulturmiljöer* av riksintresse (MB3:6).

Trafikverket har fattat ett nytt beslut om anspråk om riksintressen *för trafikslagens anläggningar* ( MB 3:8) den 17 november 2010 där Europavägarna E12 och E45 hävdas som riksintressen.

Enligt översiktsplanen berörs deltaområdet av en eventuell framtida utveckling av flygplatsen. Flygplatsen har mycket stor regional betydelse inte minst för besöksnäringen. En utveckling av flygplatsen kan inte göras på annan plats. Riksintresse har hittills inte hävdats för flygplatsen.

En förlängning av landningsbanan enligt markering på karta 1 bedöms skada riksintressena i deltat. Den berör bl.a. kärnan i de kulturvärden som är riksintressanta. Konsekvenserna av en utbyggd flygplats för riksintressena inklusive ev. möjligheter till kompensationsåtgärder behöver redovisas närmare före ett ställningstagande till om intrångets skada på riksintressena kan accepteras. Då frågan är mycket komplex håller länsstyrelsen med kommunen om att vi får leva med denna intressekonflikt till dess förverkligande av utbyggnaden är mera konkret.

Länsstyrelsen är av samma åsikt som kommunen och Trafikverket att en fortsatt utbyggnad av boende och turistaktiviteter i första hand ska förläggas på östra sidan om E12 för att inte ytterligare förvärra rådande konflikt. Det kompletterande campingområdet (utredningsområde 3) som föreslås på västra sidan E12 kan enligt Trafikverket innebära ett trafiksäkerhetsproblem, som måste lösas genom planskildhet. Därför fordras ett nära samarbete med Trafikverket i detaljplanearbetet.

Trafikverkets förstudie för E12 förbi centrumområdet som främst berör utredningsområde 1 förväntas bli färdig 2011.

### Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen bedömer att miljökvalitetsnormerna bör kunna tillgodoses genom de riktlinjer för fortsatt planering som kommunen redovisar.

### Landsbygdutveckling i strandnära läge

Fördjupningen innehåller inte några förslag på områden där landsbygdsutveckling i strandnära läge avses tillämpas.

#### Mellankommunala intressen

Länsstyrelsen har ingen erinran utifrån PBL 4kap 9§ punkt 4.

#### Hälsa och säkerhet

Med hänsyn till översiktsplanens utformning i detta planeringsskede har länsstyrelsen inte någon erinran utifrån PBL 4 kap 9§ punkt 5. Detta hindrar inte att det i senare planering, som detaljplanering eller miljöbalksprövning kan visa sig nödvändigt att ompröva föreslagen mark- och vattenanvändning.



Eila Eriksson  
Enhetschef



Birgitta Norberg  
Bitr. länsarkitekt

#### Bilagor

Yttrande från Trafikverket

Yttrande från SGI

Nytt beslut om Riksintressen för trafikslagets anläggningar.



KF § 44

KS/2009:27 - 212

## **Fördjupad översiktsplan för Hemavan**

Orten Hemavan har gällande fördjupad översiktsplan från 1998. Syftet med omarbetningen av planen är att skapa långsiktigt hållbara riktlinjer för markanvändningen i orten Hemavan.

Samråd enligt 4 kap 3 § plan- och bygglagen har ägt rum under perioden 2009-01-09—03-06. Synpunkter som inkommit under samrådstiden har sammanställts och kommenterats i en samrådsredogörelse och legat till grund för förändringar och kompletteringar av förslaget.

Förslaget har under perioden 2009-11-09—2010-01-11 varit utställt för granskning. Synpunkter som inkommit under utställningstiden har sammanställts och kommenterats i utlåtande och legat till grund för förändringar och kompletteringar av förslaget. Engagemanget har varit stort och 16 ytt-randen har inkommit. Det reviderade förslaget har härefter varit utställt under perioden 2010-09-29—11-29. En sammanställning och ett utlåtande över avlämnade synpunkter under utställningen har upprättats.

## **Beredande organs förslag**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens protokoll 2011-04-07, § 48.

Kommunstyrelsens protokoll 2011-04-12, § 42.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har 2011-04-07 beslutat att i förslaget till fördjupad översiktsplan ta bort skrivningen om varm busshållplats och busstation vid ICA i Hemavan, samt att resecentrum samlokaliseras till flygplatsen för samtliga trafikslag.

Nämnden har vidare beslutat godkänna upprättat förslag till fördjupad översiktsplan för Hemavan och föreslår att den antas enligt 4 kap 11 § plan- och bygglagen.

## **Kommunfullmäktige beslutar**

**att** med stöd av 4 kap 11 § plan- och bygglagen anta upprättat förslag till fördjupad översiktsplan för Hemavan.

-----