

SAMRÅDSUNDERLAG – E14 Så - Vik, Gång-, cykel- och mopedväg.

Åre Kommun, Jämtlands Län

Vägplan, 2023-03-30



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43 B, 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – E14 Så - Vik, Gång-, cykel- och mopedväg.

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2023-03-30

Ärendenummer: TRV 2022/134252

Åtgärdsnummer: 18844

Uppdragsnummer: 174544

Version: 1.0

Kontaktperson: Malin Thuresson, projektledare Trafikverket

Foto framsida: Bild tagen vid Hårbörsta 2022-12-07 längs E14 mot nordväst, med bergskärning i förgrunden och vägvisning inför korsning E14 och Fröåvägen.

Foton tagna av WSP om inget annat anges.

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	5
2. Inledning.....	7
2.1. Bakgrund	7
2.2. Beskrivning av projektet.....	8
2.3. Tidigare utredningar.....	8
2.4. Ändamål och projektmål	9
2.5. Övergripande mål.....	9
2.5.1. Transportpolitiska mål.....	9
2.5.2. Arkitekturpolitiska mål	9
2.5.3. Miljökvalitetsmål	10
2.5.4. Lokala mål.....	11
3. Avgränsningar.....	12
3.1. Utrednings- och influensområde.....	12
3.2. Angränsande projekt:.....	12
3.2.1. Med Trafikverket som ansvarig	12
3.2.2. Med Åre kommun som ansvarig	12
3.2.3. Övriga kända projekt	13
3.3. Tid.....	13
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	14
4.1. Vägens funktion och standard.....	14
4.1.1. Trafik och användargrupper	16
4.1.2. Byggnadsverk.....	18
4.2. Övrig infrastruktur i området	21
4.2.1. Väg 659.....	21
4.2.2. Fröåvägen.....	21
4.2.3. Järnväg.....	22
4.2.4. Ledningar	22
4.3. Lokalsamhälle	23
4.3.1. Befolkning och bebyggelse.....	23
4.3.2. Viktiga målpunkter och samhällsfunktioner	23
4.4. Byggnadstekniska förutsättningar.....	25
4.4.1. Geotekniska och bergtekniska förutsättningar	25
4.4.2. Avvattning	26
4.4.3. El och belysning	26
4.5. Kommunala planer	28

4.5.1.	Översiktsplan	28
4.5.2.	Planprogram	29
4.5.3.	Detaljplaner	29
4.6.	Landskapet	31
4.7.	Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen	31
4.7.1.	Boende och hälsa	31
4.7.2.	Riksintresse.....	34
4.7.3.	Kulturmiljö	35
4.7.4.	Naturmiljö.....	36
4.7.5.	Vatten	38
5.	Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	40
5.1.	Lokalisering.....	40
5.2.	Utformning	40
5.2.1.	Vägen.....	40
5.2.2.	Busshållplatser med mera	40
5.2.3.	Belysning.....	40
5.2.4.	Avvattning	41
5.2.5.	Byggnadsverk.....	41
5.2.6.	Landskap och gestaltungsavsikter	41
6.	Åtgärder.....	42
7.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	43
7.1.	Boende och hälsa	43
7.2.	Riksintressen.....	43
7.3.	Kulturmiljö	44
7.4.	Naturmiljö.....	44
7.5.	Vatten	44
7.6.	Transportpolitiska mål.....	44
7.7.	Projekt mål	45
7.8.	Arkitekturpolitiska mål	45
7.9.	Miljöbalkens hänsynsregler.....	45
7.10.	Miljö kvalitetsmål	46
7.11.	Lokala mål.....	47
8.	Fortsatt arbete.....	48
8.1.	Planläggning	48
8.2.	Viktiga frågeställningar.....	49
9.	Källor.....	51

1. Sammanfattning

Europaväg 14 (E14) går mellan Sundsvall och Trondheim och utgör en viktig transportled för pendling, gods och turism men utgör även en "lokalgata" genom bebyggelse i Åre kommun. Mellan byarna Så och Vik är det låg trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter då det saknas en separat gång- och cykelväg längs med E14. Trafikverket planerar att upprätta en vägplan för gående, cyklister och mopedister klass 2, en så kallad gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg), längs E14 mellan Så och Vik.

Ändamålet är att öka trafiksäkerheten och minska antalolyckor för oskyddade trafikanter längs E14. Projektmålen är ökat antal människor som väljer gång- eller cykel för att arbets- och skolpendla; ökad tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter; att behålla och förstärka den artrika vägmiljön i området; god landskapsanpassning och minimerad omgivningspåverkan ska eftersträvas; en gång-, cykel och mopedväg som är användbar året om och därmed enkel att drift- och underhålla med konventionella redskap och metoder.

Samrådsunderlaget utgör det första steget i vägplaneprocessen. Utredningsområdet för projektet täcker den ca tre kilometer långa sträckan och dess närmaste omgivningar. Vid Björnänge avgränsas dock projektet av delen mellan infarten till Chokladfabriken och infarten till ICA, där kommer en GCM-väg inte att studeras inom vägplanen. Motivet till det är att korsningen är under diskussion för ombyggnad och det pågående detaljplanearbetet i området.

Där studeras förutsättningar, tänkbara åtgärder och konsekvenser för projektet. I den södra delen av utredningsområdet finns ett hotellkomplex med flera verksamheter. I Svedje, ungefär mitt på sträckan, finns en fyrvägs korsning med vänstersvängsfält där bland annat en mack och mataffär är belägen. I nordost ansluter Fröåvägen som leder upp mot stugområdet Björnen och vidare mot Fröån och väg 662. Väster om E14 går väg 659 som ansluter i den norra delen av utredningsområdet. Här ansluter även en nära färdigställd gång- och cykelväg som leder till Frönäset i riktning mot Åre i nordväst. Stora delar av området lutar starkt ner mot Åresjön i väster. Bebyggelse förekommer på vissa ställen nära vägen.

E14 är här en cirka nio meter bred tvåfältsväg med smala vägrenar och en hastighetsbegränsning på 80 km/timme. I korsningen vid Svedje är hastighetsbegränsningen 60 km/timme. Det finns en rastplats och sex dubbelsidiga busshållplatser längs sträckan samt en rörbro som leder Björneborgsvägen under E14 norr om Svedje. Ett antal mindre vattendrag passerar sträckan. Det gör också fem mindre broar – så kallade "koportar" – som består av betongrör och möjligheter för tamboskap att passera under E14.

Flera utpekade riksintressen finns i och kring utredningsområdet: bland annat för friluftsliv, skyddade vattendrag och kommunikation. Åresjön väster om utredningsområdet är av riksintresse för naturvården. Den utgör ett Natura 2000-område och omfattas även av ett vattenskyddsområde som inkluderar delar av dess omgivningar och berör utredningsområdets norra del. Ett stort antal detaljplaner finns i området.

Området präglas av storslagna vyer med omkringliggande fjälltoppar och den närliggande Åresjön. Markanvändningen har tidigare karaktäriserats av småskalig hävd och bete, vilket till stora delar har upphört. En naturvärdesinventering utförd i området närmast E14 visar att det finns naturvärden i form av en rik ängsflora, skyddade växter och objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. Ett antal byggnader förekommer med kulturhistoriska värden, ofta med koppling till jordbrukslandskapet, liksom ett fåtal kända kulturhistoriska lämningar. Tillgängligt underlag indikerar omgivningar med få potentiella föroreningskällor men förekomst av markföroreningar kan inte uteslutas.

GCM-vägens placering och utformning utreds i den fortsatta planläggningsprocessen. Områdets förutsättningar så som topografi, pågående markanvändning och natur- och kulturvärden samt GCM-vägens funktion utgör viktiga utgångspunkter i den fortsatta utredningen. Kommunens och andra

aktörers olika planer för området är också viktiga för utredningen. Samrådsprocessen är viktig för att GCM-vägen ska harmonisera med pågående och planerade verksamheter. Befintligheter, så som ledningar, brunnar och väganläggningar, som riskerar att påverkas av projektet kommer fortsatt att inventeras. Samråd planeras att ske med ledningsägare och andra berörda.

Behovet av anmälningar, tillstånd och dispenser kommer att utredas. Det gäller bland annat vattendrag där anmälan om vattenverksamhet kan bli aktuellt, dispens för artskydd, och de krav som gäller arbeten och anläggningar inom vattenskyddsområdet. En arkeologisk utredning planeras att genomföras om behov finns. Utredningarna ligger till grund för eventuella ytterligare undersökningar och anpassningar i projektet.

Olika typer av störningar för trafik, närboende och miljön bedöms att temporärt uppstå under byggtiden. Skyddsåtgärder och god planering kan minska dessa. Planerade åtgärder bedöms inte ge förändrade bullernivåer under driftskedet.

Förutsatt att anpassningar, lämpliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder genomförs, samt baserat på den begränsade geografiska omfattningen av projektet, dess lokalisering i anslutning till befintlig infrastruktur och den relativt okänsliga närmiljön, gör Trafikverket bedömningen att projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

2. Inledning

Ett vägprojekt ska planeras och utföras enligt en planlägningsprocess som styrs av bland annat väglagen (1971:948) och som slutligen leder fram till en vägplan.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön (detta samrådsunderlag). Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktiga under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med, och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som kan komma att beröras. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse. Du kan läsa mer om planlägningsprocessen i kapitel 8.2.

2.1. Bakgrund

Turismen är en viktig och växande näring i Åredalen. Området Åredalen kan beskrivas som landskapet från den östra foten av Förberget nära Sånöle till den västra foten av Mullfjället ungefär vid Duveds by. I mitten av Åredalen finns Åre där Åreskutan når 1 420 meter över havet.

Europaväg 14 (E14) är belägen nordost om Åresjön. E14 är viktig för gods och turism men fungerar även i många fall som "lokalgata" genom bebyggelsen i Åredalen. Det ger ofta en konflikt mellan fordonsburna trafikanter och oskyddade trafikanter.

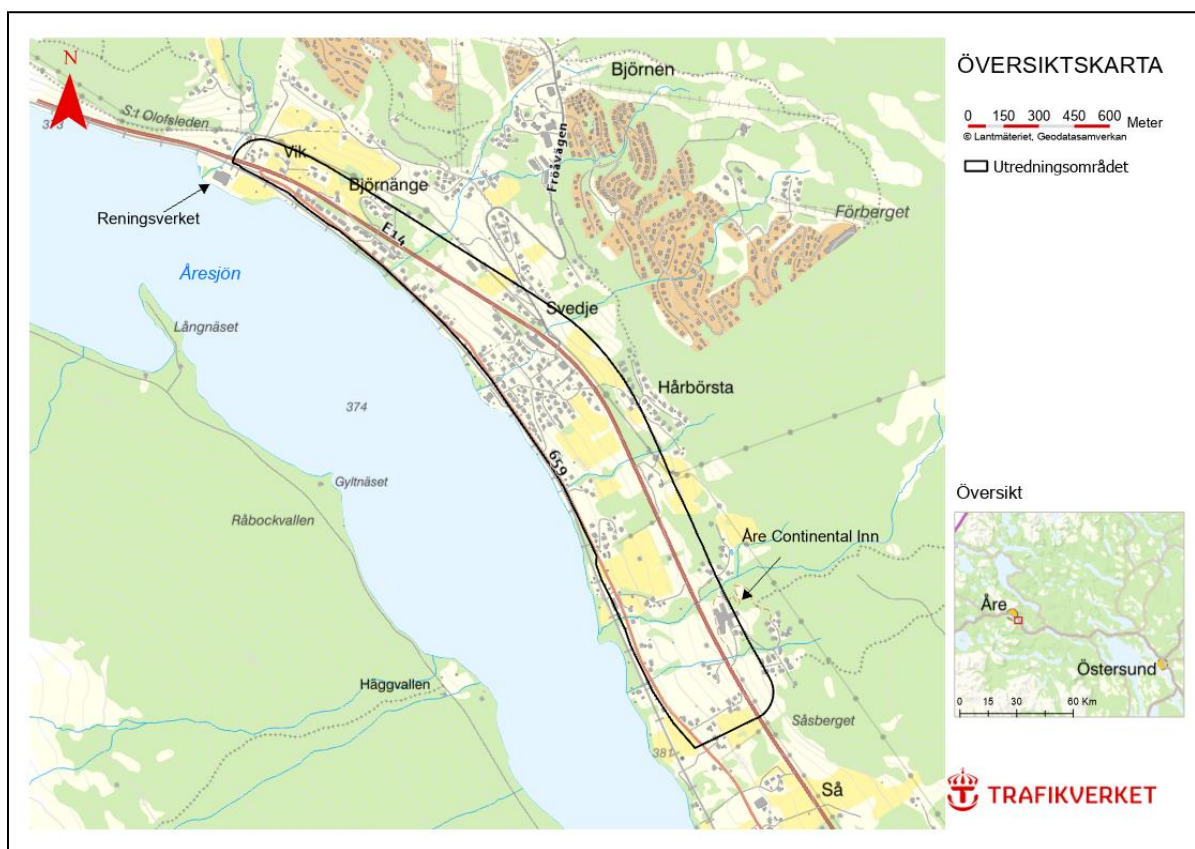
Idag finns flera kommunikations- och trafikrelaterade brister längs stora delar av de viktiga turiststråken i Åredalen, framför allt under högsäsongen. I området är avstånden och restiderna för arbetspendling och turistresor ofta långa. Problemen i befintlig infrastruktur kan förväntas öka då trafiken bedöms öka i omfattning.

Flera utredningar visar att det behövs bättre möjligheter för oskyddade trafikanter att ta sig mellan målpunkter längs berörd sträcka av E14 som ligger sydost om Åre mellan Så och Vik.

2.2. Beskrivning av projektet

Projektet avser utredning och planläggning för anläggande av gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) längs E14 från området kring Continental Inn vid Så i sydost till korsning med väg 659 vid Vik i väster, en total längd på cirka tre kilometer. Det är i detta skede, samrådsunderlag, inte utrett hur GCM-vägens principiella eller exakta sträckning bör gå. Det kommer att studeras mer detaljerat i kommande skeden av arbetet med vägplanen. Det fortsatta utredningsarbetet kommer att beakta alternativa placeringar på båda sidor om E14 samt om det är lämpligt att kombinera en sträckning på norra och södra sidan med en eller flera passager av E14. Beroende på alternativ kan befintligheter behöva justeras, exempelvis busshållplatser, anslutningar med mera, och därför har ett utredningsområde definierats där förutsättningar och möjliga åtgärder studeras, se figur 1.

Vid Björnänge avgränsas dock projektet av delen mellan infarten till Chokladfabriken och infarten till ICA, där kommer en GCM-väg inte att studeras inom vägplanen. Motivet till det är att korsningen är under diskussion för ombyggnad och det pågående detaljplanearbetet i området.



Figur 1 – Översiktsskarta, för större figur se Bilaga - Översiktsskarta

2.3. Tidigare utredningar

Utredningar och underlag som hittills framtagits för projektet gällande E14 är följande:

- Naturvärdesinventering längs planerad GC-väg mellan Så och Vik (Trafikverket, 2022a).
- Åtgärdsvalsstudie Åredalen (Trafikverket, 2014a).
- Utredning Atlantstråket (Trafikverket, 2021).
- Åtgärdsvalsstudie Mittstråket – Från kust till kust, (Trafikverket, 2014b).

2.4. Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är:

- Ökad trafiksäkerhet och minskat antal olyckor för oskyddade trafikanter längs E14.
- Säkrare skolvägar för barn.

Projektmålen är:

- Ökat antal som väljer gång- eller cykel för att arbets- och skolpendla.
- Ökad tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
- Behålla och förstärka den artrika vägmiljön i området.
- God landskapsanpassning och minimerad omgivningspåverkan ska eftersträvas.
- En gång-, cykel och mopedväg som är användbar året om och därmed enkel att drift- och underhålla med konventionella redskap och metoder.

2.5. Övergripande mål

2.5.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också fastslagit funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet: handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt.

Hänsynsmålet: handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är fundamentala aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen (kapitel 2.5.3.) uppnås och till ökad hälsa.

Trafikverkets verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. De transportpolitiska målen ska genomsyra hela planlägningsprocessen för en vägplan inklusive samråd och åtgärdsval.

2.5.2. Arkitekturpolitiska mål

Det finns sex nationella mål inom arkitekturpolitiken som har beslutats av riksdagen enligt regeringens proposition "Politik för gestaltad livsmiljö" (Prop. 2017/18:110). Målen är i tillämpliga delar aktuella vid planering av ny infrastruktur. Målen kan uppnås genom att:

- hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden
- kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids
- det offentliga agerar förebildligt
- estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas
- miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla
- samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt

2.5.3. Miljökvalitetsmål

Miljömålssystemet beskriver vad den svenska miljöpolitiken ska ha som ambition att styra mot och består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål inom bland annat områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat (Sveriges Miljömål, 2023).

Sveriges miljömål uttrycker det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Generationsmålet anger den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att, tillsammans med de 16 miljökvalitetsmålen, säkra en god miljö till framtida generationer. Miljökvalitetsmålen anges i tabell 1 och markerade mål bedöms vara de mål som i första hand kan komma att bli berörda av projekt.

Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Trafikverket har i egenskap av nationell myndighet ett uttalat ansvar att verka för att miljökvalitetsmålen inom verksamhetsområdet transport och infrastruktur uppnås. Vägtrafik och ny infrastruktur medför på grund av till exempel utsläpp till luft och vatten, buller samt barriäreffekter negativa konsekvenser för en rad miljömål. Anläggandet av en GCM-väg kan innebära utsläpp av klimatpåverkande gaser, att ta ny mark i anspråk, och kan påverka den befintliga miljön negativt. Samtidigt kan den nya infrastrukturen bidra till ökad trafiksäkerhet, minskade behov av transporter och därmed en god bebyggd miljö.

Miljökvalitetsmålen syftar till att:

- främja människors hälsa
- värna om den biologiska mångfalden och naturmiljön
- ta till vara kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena
- bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga
- trygga en god hushållning med naturresurserna.

Projektets överensstämmelse med de nationella och regionala miljömålen redovisas i kapitel 7.

Tabell 1 - Miljökvalitetsmålen med en för samrådsunderlaget preliminär bedömning av vilka som i första hand berörs av planerat projekt markerat med grön bakgrund, understrykning och fet stil.

Begränsad klimatpåverkan	Grundvatten av god kvalitet
Frisk luft	Hav i balans samt levande kust och skärgård
Bara naturlig försurning	Myllrande våtmarker
Giftfri miljö	Levande skog
Skyddande ozonskikt	Ett rikt odlingslandskap
Säker strålmiljö	Storlagen fjällmiljö
Ingen övergödning	God bebyggd miljö
Levande sjöar och vattendrag	Ett rikt växt- och djurliv

2.5.4. Lokala mål

I den fördjupade översiktsplanen för Åredalen, vilken är under framtagande (Åre kommun, 2022b), anges två utvecklingsmål:

- En plats där många kan bo, leva och verka – från 4300 till 7000 fastboende.
- Här finns en attraktiv besöksnäring och ett levande näringsliv – 12 000 nya turistiska bäddar.

I den fördjupade översiktsplanen finns även fem utvecklingsstrategier:

- Bevara landskapsbilden med fjällens siluetter som stark identitet för Åredalen
- Förtäta bebyggelsen i sidled längs dalens kommunikationsstråk
- Kraftsamla i kärnorna med koppling till stationsnoder och liftnoder
- Binda samman skidområdet och tillgängliggöra liftnoderna
- Stärka och bevara ekologiska samband och kopplingar till natur och friluftsliv

I text beskrivs att *”Vi vill att det ska vara lätt att leva och verka här. För att det ska vara en attraktiv plats att bo på och besöka behöver vi förutom bostäder utveckla samhällsservicen och infrastrukturen samt möjliggöra för rekreation och näringsliv.”*

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Med utredningsområde avses området inom vilket detaljerade förutsättningar, tänkbara utformningar och åtgärder studeras.

Utredningsområdet omfattar europaväg 14 (E14) mellan Så och Vik, en sträcka på cirka tre kilometer, samt områden som direkt kan beröras av föreslagna åtgärder. Utredningsområdets ungefärliga omfattning går mellan Så och Vik och sträcker sig cirka 100 meter nordost om E14 och till väg 659 i sydväst. Utredningsområdet redovisas bland annat i figur 1.

Influensområdet är det område som direkt, indirekt eller kumulativt kan riskera att påverkas av en åtgärd. Influensområdet är ofta större än de fysiska åtgärderna men har ingen exakt gräns. Influensområdet i projektet omfattar bland annat de bebyggelseområden som finns längs vägen, områden med kultur- och naturvärden som kan påverkas samt recipienterna för vägdragvatten med mera. Det fortsatta utredningsarbetet i vägplanprocessen kan mer detaljerat bedöma den förutsägbara påverkan på omgivningarna.

3.2. Angränsande projekt:

3.2.1. Med Trafikverket som ansvarig

Det pågår en byggnation av en annan gång- och cykelväg mellan Vik och Frönäset öster om Åre som angränsar till detta projekt i nordväst. Byggnationen av gång- och cykelvägen mellan Vik och Frönäset planeras att färdigställas under 2023 (Trafikverket, 2022c). Denna vägplan (GCM-vägen i detta projekt) planeras att ansluta till den andra gång- och cykelvägen i Vik, se figur 2.

3.2.2. Med Åre kommun som ansvarig

Planprogram Björnen centrum

Planprogram Björnen centrum är ett planprogram som handhas av Åre kommun och ligger i huvudsak norr om E14 och till del i det aktuella utredningsområdet, se figur 2. Planprogrammet sträcker sig över korsningen mellan E14 och Fröåvägen. I Planprogrammet anges bland annat att Fröåvägen ska studeras vidare i kommande detaljplaner. Bland annat i avseendet gång- och cykeltrafik (Åre kommun, 2022c).

Programmets syften och mål är bland annat att:

- Förbättra trafiksituationen i området
- Tillse att korsningen mellan E14 och Fröåvägen förbättras
- Utveckla gång- och cykelvägar
- Minska bilberoendet inom samt till och från området

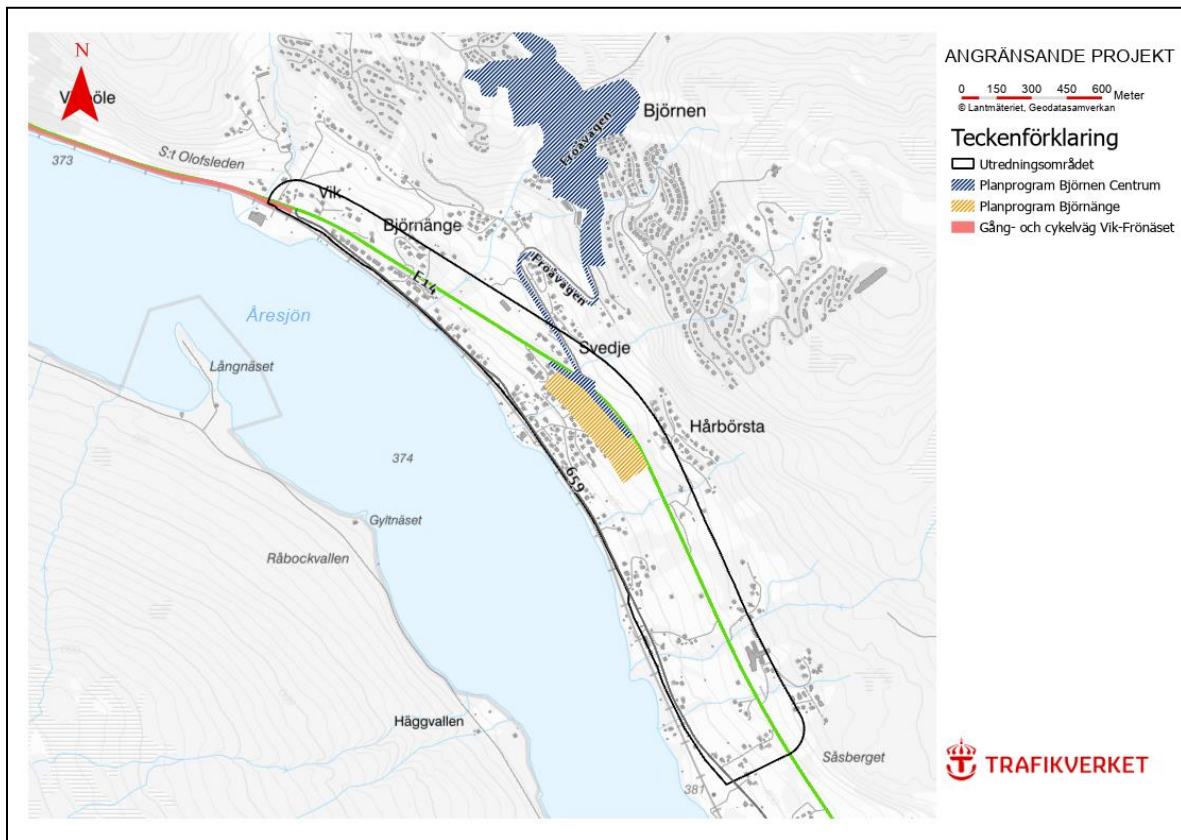
Planprogram Björnänge

Planprogrammet är till för att utreda om det är möjligt att planlägga för förskola, handel, verksamhetslokaler och bostäder i Björnänge (Åre kommun, 2022d), se figur 2.

Mer information om de båda planprogrammen finns redovisat under kapitel 4.5.2.

3.2.3. Övriga kända projekt

Ungefär mitt på den aktuella sträckan finns en pågående utredning kring korsningen med E14 och Fröåvägen. Här är det vägföreningen som driver utredningen (Fröåvägens samfällighetsförening, 2022), se figur 2.



Figur 2 - Angränsande projekt inom och kring utredningsområdet. I nordväst finns en nära färdigställd gång- och cykelväg längs E14 mellan Vik och Frönäset och mitt i utredningsområdet planeras justeringar av Fröåvägen och verksamheter vid Svedje och Björnen i norr.

3.3. Tid

Planläggningsprocessen är påbörjad och planeras att fortgå under åren 2023–2025.

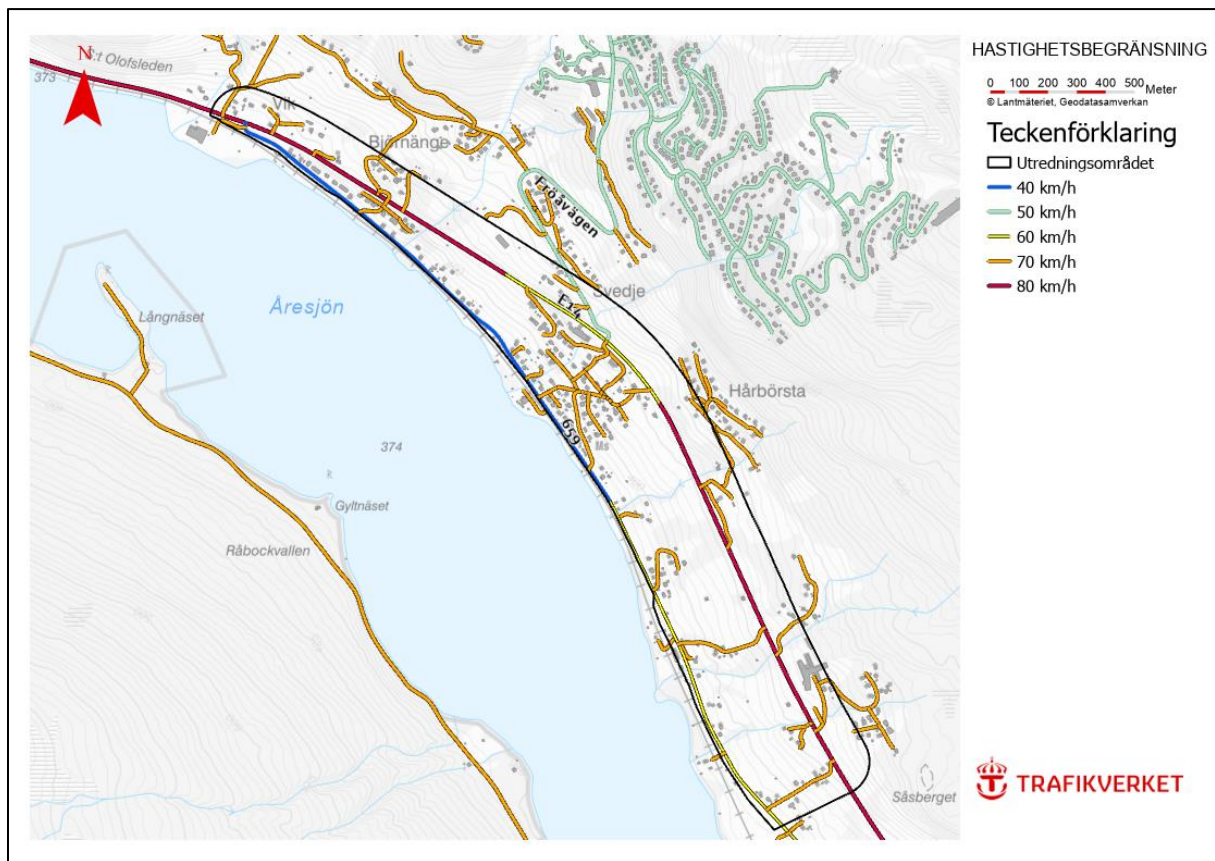
Planerad byggstart är i dagsläget år 2027 och byggtiden bedöms bli två till tre år.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Vägens funktion och standard

E14 är en europaväg som i Sverige sträcker sig från Sundsvall i öster via Östersund, Åre, Storlien och vidare mot Trondheim i Norge. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet samt är en del i det av EU:s utpekade Trans-European Transport Network (TEN-T) vilket är vägar av särskild internationell betydelse. E14 är anvisad väg för transport av farligt gods och är en viktig transportled till västra Jämtland och Norge för alla typer av transporter. Vägen används till stor del även för lokal trafik i området för föreliggande projekt. E14 är ett utpekat riksintresse för kommunikationer. Se även kapitel 4.7.2.

E14 är på sträckan Så till Vik en cirka nio meter bred tvåfältsväg med skyltad hastighet på 80 km/timme förutom vid anslutningen till Björnen-området i Svedje där hastighetsbegränsningen är 60 km/timme, se figur 3 (Lastkajen, 2022).



Figur 3 - Hastighetsbegränsning på vägar inom utredningsområdet (Lastkajen, 2022).

Det finns ingen separat gång- och cykelväg på sträckan, utan oskyddade trafikanter är hänvisade till vägrenen eller väg 659 som går parallellt sydväst om E14. Figur 4 visar några typiska vyer från E14.

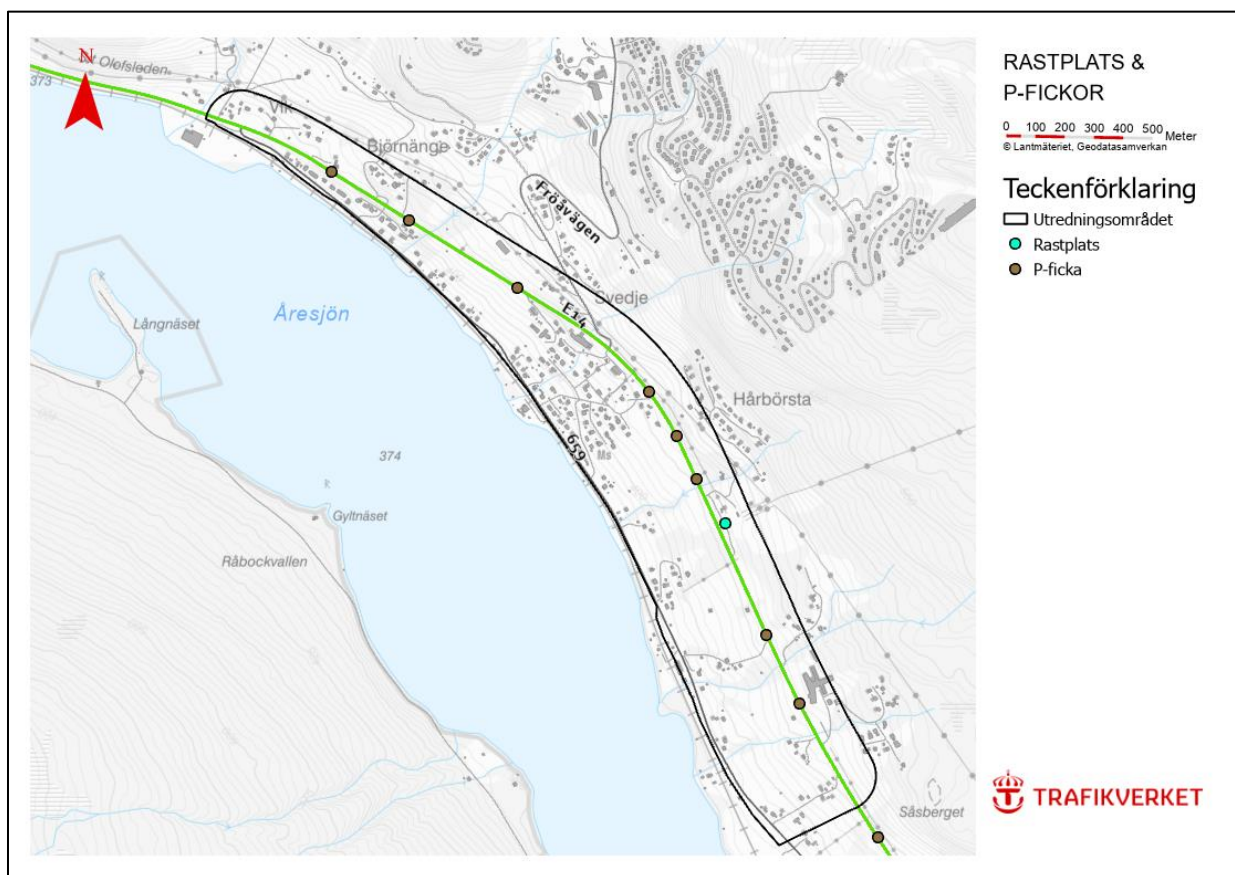
Åtta parkeringsfickor och en rastplats finns på sträckan. Rastplatsen är belägen på vägens östra sida vid Hårbörsta, se figur 5 (Lastkajen, 2022).

Det finns flera anslutningar mot E14 utmed sträckan både i form av enklare anslutningar till enskilda fastigheter och till mer trafikerade vägar. Anslutningar med mer omfattande trafik är till området

Björnen via Fröåvägen, till ICA, macken och chokladfabriken sydväst om E14, samt korsningen med väg 659 i Vik i den norra delen.



Figur 4 – Foton från E14 mot norr/väster i färdriktning mot Åre. Vänstra bilden: Hög bergskärning på vägens östra sida, cirka 350 m söder om fyrvägskorsningen i Svedje mot bland annat mack, affär och Björnen. Mittenbilden: Stark sidolutning norr om fyrvägskorsningen i en lång sluttning ner mot Vik i projektets norra del. Högra bilden: Vik, anslutning mot bland annat reningsverket i Vik där den nyanlagda gång- och cykelvägen mot Åre ansluter.



Figur 5 - Placering av P-fickor och rastplats utmed vägarna inom utredningsområdet.

4.1.1. Trafik och användargrupper

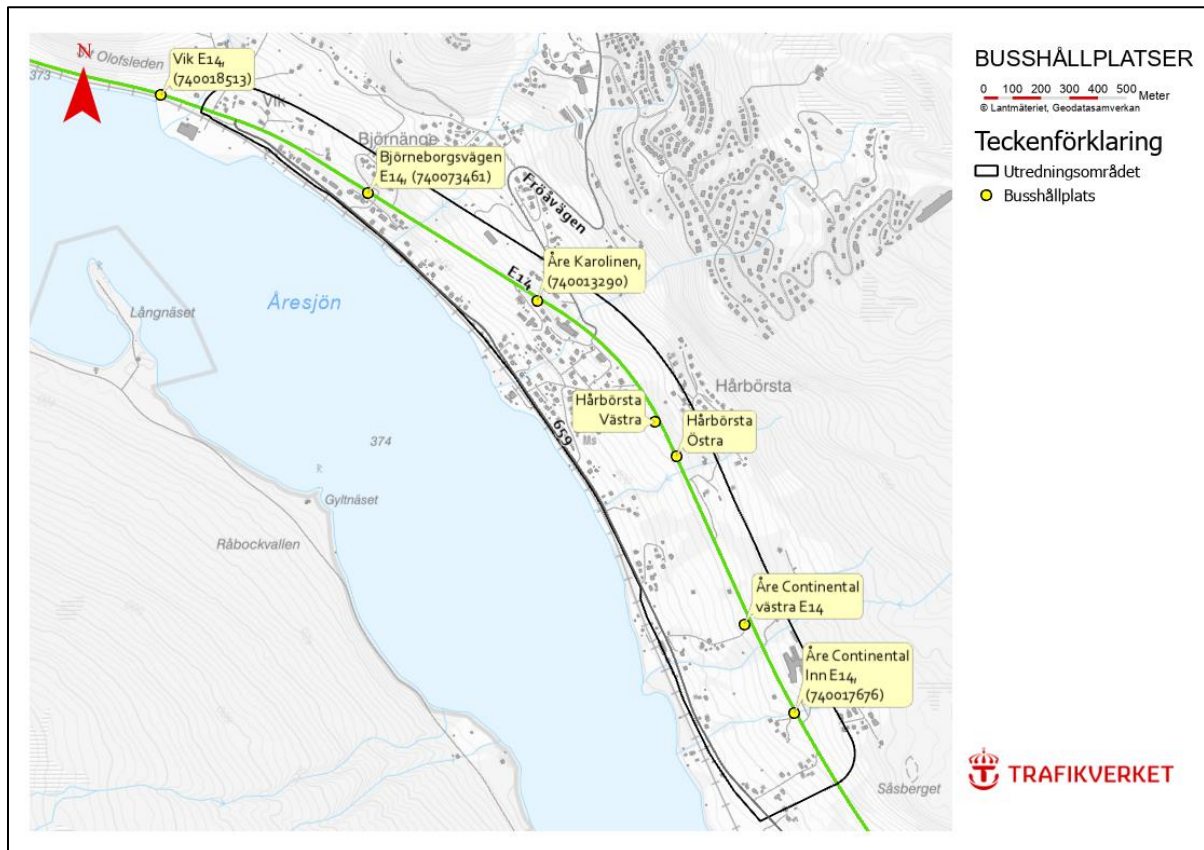
4.1.1.1. Biltrafik

Trafikflödet på E14 uttryckt som årsmedeldygnstrafik (ÅDT) är cirka 4540 fordon varav 760 fordon är tung trafik (17 %), enligt mätår 2018 (Trafikverket, 2022d). Trafiken varierar stort under året med toppar kring de olika skolloven och långhelgerna. Tidigare var det primärt trafiktoppar på vintern men på senare år har trafiken ökat även under våren, sommaren och hösten.

4.1.1.2. Kollektivtrafik

Sträckan trafikeras av busslinjerna 155 och 157 samt 575. Linje 155 trafikerar Duved- Åre - Östersund och linje 157 trafikerar sträckan Duved - Åre - Mörsil. Linje 575 är en så kallad slingbuss som går runt på sträckan Duved-Åre-Så (Länstrafiken, 2023).

Under vinterhalvåret trafikeras sträckan även av en skidbuss som transporterar skidåkare till och från Björnen mot Åre, Tegefjäll och Duved. Längs E14 på sträckan Så - Vik stannar skidbussen på hållplats Karolinen (Skistar, 2023a). Längs E14 inom utredningsområdet finns sju befintliga busshållplatser, se tabell 2 och figur 6.



Figur 6 - Befintliga busshållplatser längs sträckan (Länstrafiken, 2023).

Tabell 2 - Befintliga busshållplatser längs sträckan samt antalet påstigande (Region Jämtland Härjedalen, 2023).

Hållplats/(ID)	Antal påstigande/år (mätår 2022)
Åre Continental Inn E14, (740 017 676)	4593
Åre Continental västra E14	89
Hårbörsta Östra	3358
Hårbörsta Västra	43
Åre Karolinen, (740 013 290)	5842
Björneborgsvägen E14, (740 073 461)	1456
Vik E14, (740 018 513)	400

4.1.1.3. Olyckor

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), vilket är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet, inträffade det under perioden 2005 till 2022 totalt tjugofyra olyckor med personskador på den studerade sträckan mellan Så och Vik (Transportstyrelsen, 2022).

En viss koncentration av olyckor finns vid Continental Inn samt vid fyrvägs korsningen i Svedje. Enligt Stradas registrering var det en dödsolycka, tre måttliga olyckor, nitton lindriga och en olycka med okänd skadegrad. Singel-, korsande- och mötesolyckor är vanligast förekommande.

4.1.1.4. Oskyddade trafikanter

Trafiksäkerheten bedöms idag vara låg för oskyddade trafikanter. Oskyddade trafikanter förflyttar sig i dagsläget både längs med E14 på den befintliga smala vägrenen och korsar i många fall E14 utan att det finns planskilda eller anvisade passager. Det finns ingen gång- och cykelväg eller trottoar i området närmast E14. Samtidigt är E14 på flera sträckor det enda alternativet för fotgängare och cyklister som vill ta sig mellan målpunkterna i och omkring utredningsområdet, med undantag av väg 659 i utredningsområdets västra del.

På sidan om vägen finns spår som tyder på att oskyddade trafikanter använder det utrymmet som alternativ för att förflytta sig längs E14.

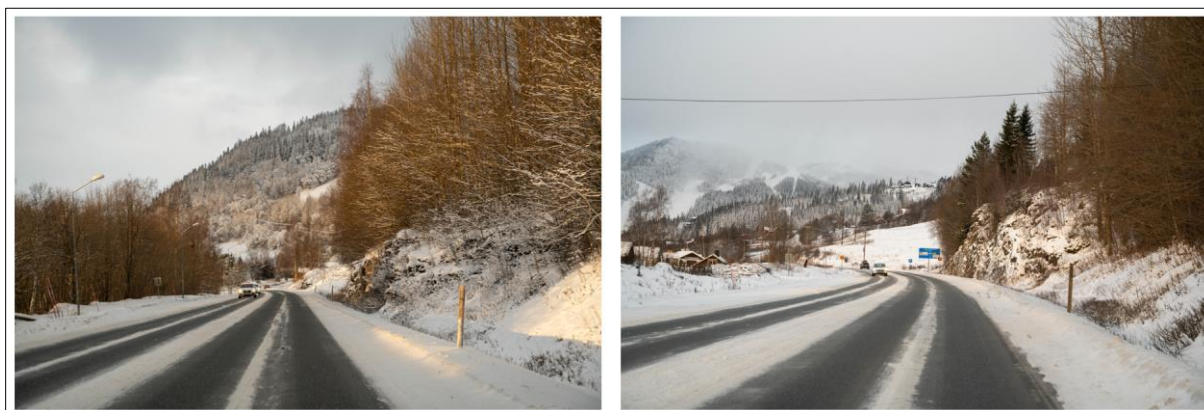
4.1.2. Byggnadsverk

4.1.2.1. Bergskärningar

Det finns två större bergskärningar (konstruktionsnummer 100–3482 och 100–3483) utmed E14 på sträckan. Dessa är belägna på vägens nordöstra sida. Se tabell 3 för information och figur 7 för foton på bergskärningarna samt figur 9 för placeringen geografiskt (Trafikverket, 2022e).

Tabell 3 – Bergskärningar inom utredningsområdet registrerade i förvaltningssystemet Batman (Trafikverket, 2022e).

Konstruktionsnummer	Benämning	Längd (m)	Area (m ²)
100–3482	Bergslänt intill väg (norra sidan) vid Hårbörsta	92	460
100–3483	Bergslänt intill väg (norra sidan) 0,6km NV Björnänge	62	193

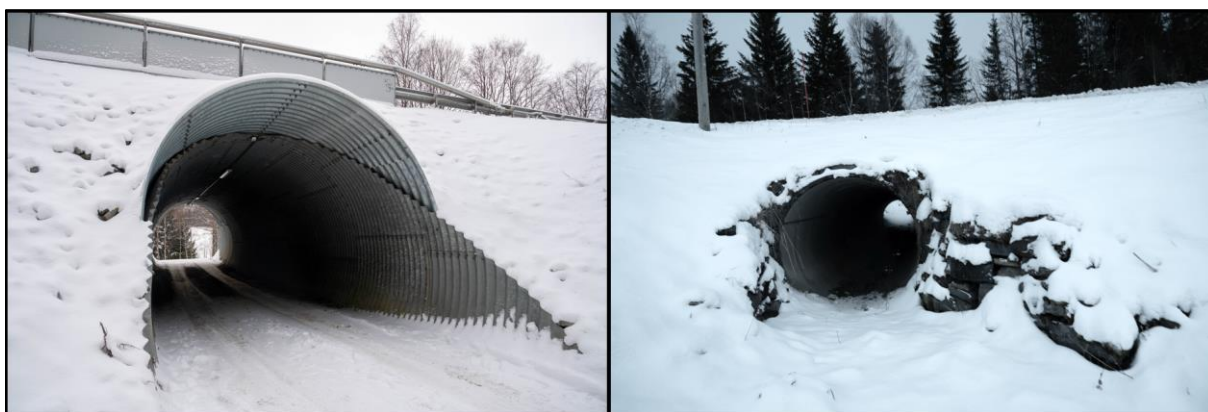


Figur 7 – Bilden till vänster visar bergskärning 3483 och den till höger 3482. Foton är tagna mot nordväst.

4.1.2.2. Broar

Vid Björneborgsvägen, en enskild väg i Björnänge som ligger nordväst om fyrvägs korsningen i Svedje, ligger en rörbro (23–868) som möjliggör för personbilar och oskyddade trafikanter att passera planskilt under E14, figur 8 (Trafikverket, 2022e).

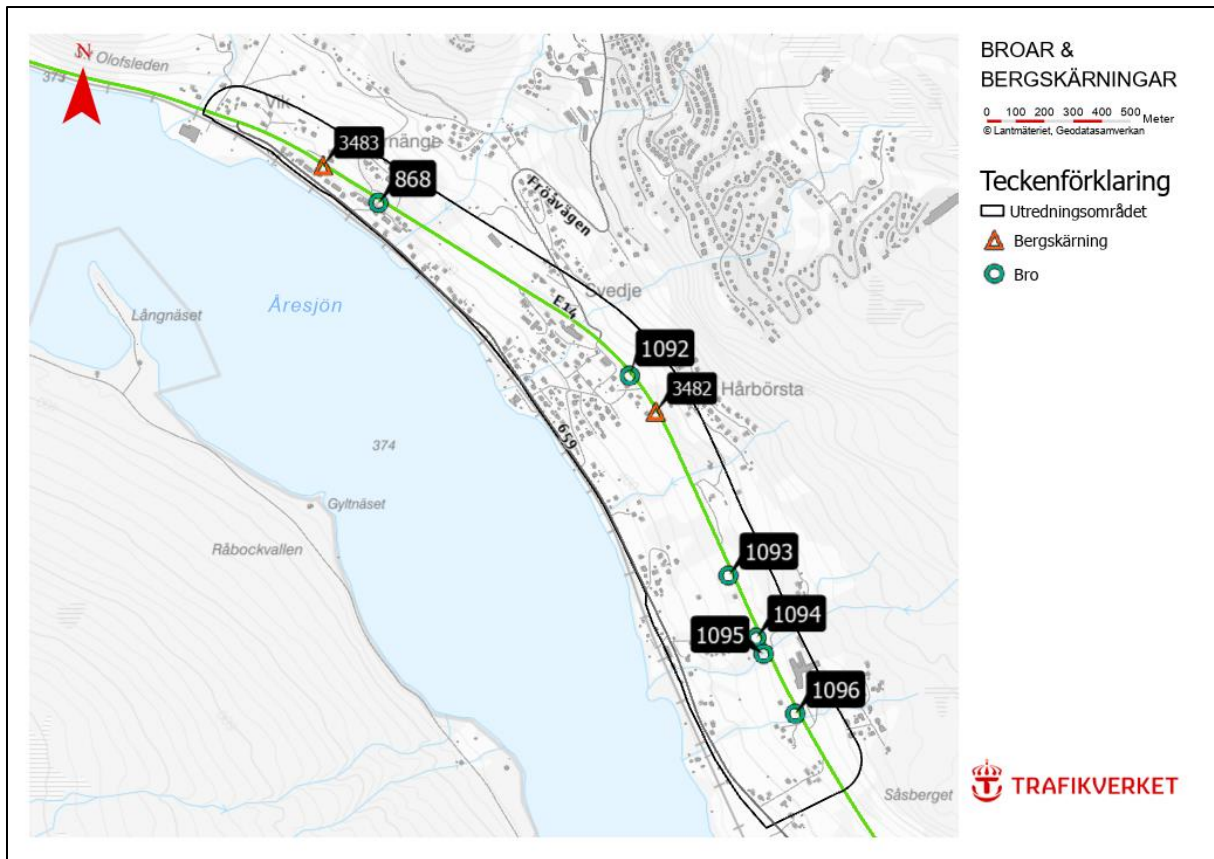
Därutöver finns fem mindre broar under E14 enligt BaTMan (beteckningar: 23–1092, 23–1093, 23–1094, 23–1095 och 23–1096) längs sträckan, tabell 4. Dessa består av betongrör med en diameter som varierar från cirka 2 meter till 2,5 meter. Denna typ av broar under vägen kallas även för ”koportar” då de möjliggör förflyttning av tamboskap under E14. Byggår för dessa betongkonstruktioner är 1962 vilket är detsamma som anläggandet av E14:s nuvarande sträckning. Se cirklar i figur 9 för lokalisering (Trafikverket, 2022e). Det som benämns bredd i tabell 4 är längden genom väg E14 och spännvidden är diametern på konstruktionen.



Figur 8 – Bild till vänster visar bro 868 från norr mot söder. Till höger är bro 1095 som är en så kallad "koport". Bild tagen mot norr.

Tabell 4 – Broar registrerade i förvaltningssystemet BaTMan inom utredningsområdet (Trafikverket, 2022e).

Anl./Knr.	Namn	Bredd [m]	Spännvidd [m]	Konstruktionstyp	Material
23-868	Bro över körväg i Björnänge	15,4	4,4	Rörbro, cirkulär, samverkanskonstruktion	Stål
23-1092	Bro (koport) 2,0 km nv. Så	17,8	2	Rörbro, cirkulär, styv konstruktion	Betong armerad förtillverkad
23-1093	Bro (koport) 1,2 km nv. Så	16,5	2,2	Rörbro, cirkulär, styv konstruktion	Betong armerad förtillverkad
23-1094	Bro (koport) 1 km nv. Så	17,7	2,0	Rörbro, cirkulär, styv konstruktion	Betong armerad förtillverkad
23-1095	Bro (koport) 0,9 km nv. Så	17,0	2,2	Rörbro, cirkulär, styv konstruktion	Betong armerad förtillverkad
23-1096	Bro (koport) 0,7 km nv. Så	18,0	2,5	Rörbro, cirkulär, styv konstruktion	Betong armerad förtillverkad



Figur 9 - Broar och bergskärningar som klassas som byggnadsverk utmed E14 enligt Trafikverket (Trafikverket, 2022e).

4.2. Övrig infrastruktur i området

4.2.1. Väg 659

Sydväst om E14 ligger den statligt ägda vägen 659 som är en så kallad bygdeväg. Det är en väg där gående och cyklister ska samsas med motorfordon (Trafikverket, 2022h). Vägen ansluter mot E14 i Såböle i söder och Vik i norr och utgör en äldre vägsträckning som tidigare hade funktionen genomfartsled som E14 har idag.

Bygdevägen består av en dubbelriktad körbana i mitten, men körbanan är så smal att två bilar inte kan mötas på den. Istället har den generösa vägrenar på varje sida. Vid möte mellan motorfordon får vägrenen användas tillfälligt om det kan ske utan fara. Vägrenen är bredare än vanligt vilket innebär att oskyddade trafikanterna förfogar över en tydligare plats. Vägrenen ska primärt användas av gående, cyklister, mopedister och ryttare. Se figur 10. Väg 659 är rekommenderad bilväg för cyklister enligt den nationella vägdatatabasen (Trafikverket, 2022h) samt kan vara möjlig att använda som omledningsväg för E14. Vägen fångar till del upp behovet av trygga och trafiksäkra alternativ för oskyddade trafikanter väster om E14 inom utredningsområdet men täcker inte behovet som en bra förbindelse mellan flera av områdets målpunkter.



Figur 10 – Järnvägen Mittbanan och väg 659 väster om E14 i utredningsområdets södra del. De rosa ytorna utgör generösa vägrenar på båda sidor om körbanan. Foto mot nordväst med Åresjön i bakgrunden. Till höger, ej synlig i bild ligger E14.

4.2.2. Fröåvägen

Norr om E14 vid Björnänge och Svedje ansluter Fröåvägen från norr. Det är en enskild väg som leder upp till Björnängeområdet och vidare mot norr till andra sidan av Åreskutan där den ansluter till väg 662 som går mellan Bonäshamn-Huså vid Kallsjön. Fröåvägen byggdes 1986 och är idag en gemensamhetsanläggning, Åre-Svedje ga:6. Vägen är belyst från E14 och fram till Sadelvägen, en sträcka på cirka två kilometer (Fröåvägens samfällighetsförening, 2022). Figur 11 visar korsningen mot E14.



Figur 11 – Foto mot nordost över E14 vid korsningen med Fröåvägen som bland annat leder upp till området Björnen.

4.2.3. Järnväg

Järnvägen kallad Mittbanan går i stora delar parallellt med E14 men ligger utanför projektets utredningsområde. Den är belägen på kanten mot Åresjön och bedöms inte påverkas av projektet. Mittbanan trafikeras av regionaltåg, fjärrtåg och en del godståg. Närmaste station för resenärer är Åre station (Trafikverket, 2022h).

4.2.4. Ledningar

Ledningsunderlag för sträckan är i huvudsak inhämtat från Ledningskollen under december 2022 (Ledningskollen, 2022). Ledningskollen är en webbtjänst administrerad av myndigheten Post- och telestyrelsen (PTS) med syfte att samordna olika aktörers befintliga ledningar och minska risken för påverkan på ledningarna

Ledningar som kan komma att beröras enligt underlaget är vatten, avlopp, el, fiberoptisk kabel, tele och belysning. Förutom ledningar nedgrävda i marken finns luftburna el-ledningar. Utöver detta kan det förekomma ledningar som inte finns registrerade i Ledningskollen. För belysning se även kapitel 4.4.3.

4.3. Lokalsamhälle

4.3.1. Befolkning och bebyggelse

Åre kommun har cirka 12 000 personer fast boende varav cirka 4 300 i Åredalen. Kommunen har en ambition om att det ska bli upp till 7 000 fast boende i Åredalen till år 2035 (Åre kommun, 2022b).

Förutom de fast boende finns cirka 42 000 gästbäddar i Åredalen och det finns planer på att skapa ytterligare cirka 12 000 turistiska bäddar.

Inom utredningsområdet finns flera fristående villor i anslutning till E14. Närmare Vik i norr finns en större bostadsrättsförening på södra sidan av E14. I den nordvästra änden ligger avloppsreningsverket ”Vikverket”.

I den fördjupade översiktsplanen för Åre lyfts Björnänge som en kärna för mångfunktionell bebyggelse. Här ser kommunen möjligheter att skapa goda och attraktiva boendemiljöer med närhet till service, aktiviteter och mötesplatser i strategiska lägen. Björnen centrum i Svedje ses som en kärna med turistisk inriktning.

4.3.2. Viktiga målpunkter och samhällsfunktioner

Åre by utgör centralpunkten i Åredalen och är en av sex tätorter i Åre kommun. Där finns bland annat centralstation, handel, kommunal service, aktiviteter och nöjen. I Åre by finns en F-3 skola där upptagningsområdet är från Ullån i väster till Björnänge och Så i öster. I skolan finns ett kommunalt och ett kooperativt fritidshem samt en fritidsgård för barn och ungdomar från 12 år och uppåt (Åre kommun, 2022f).

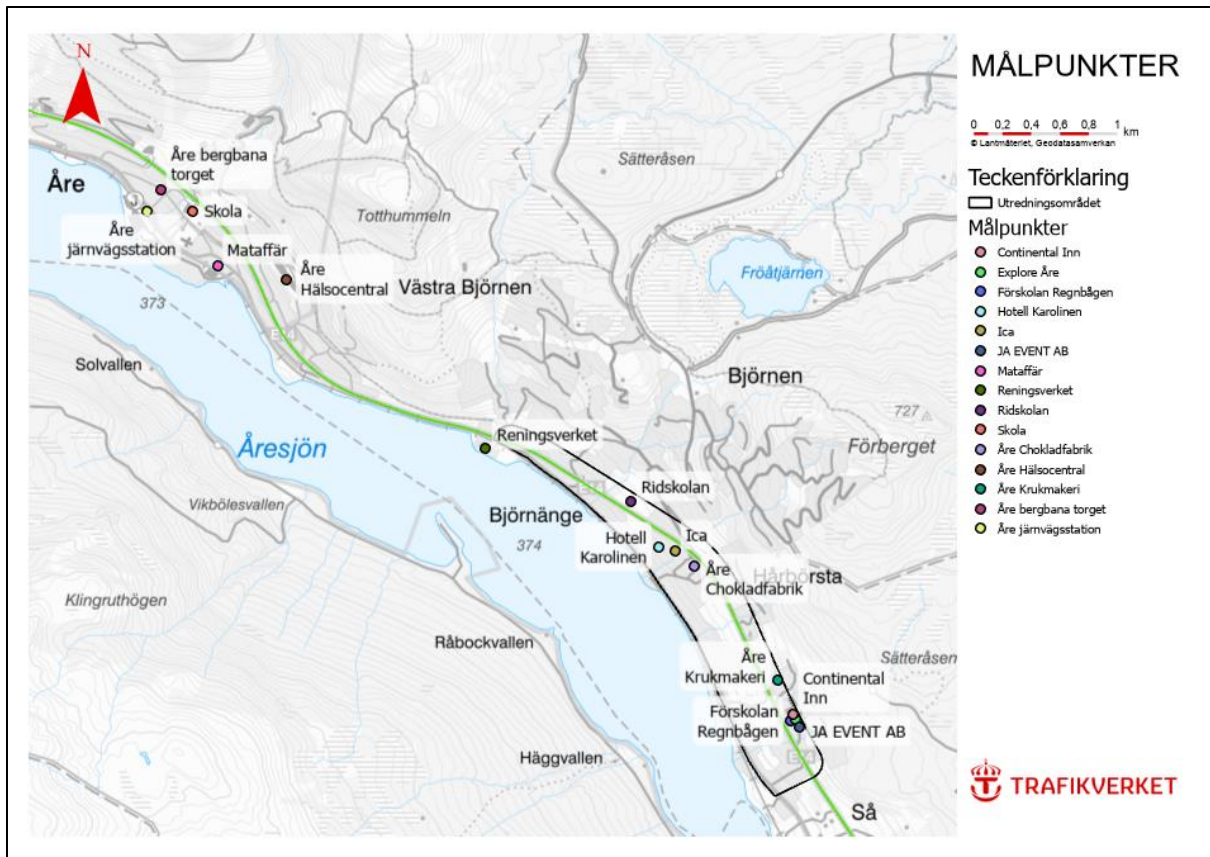
I Duved ligger Duveds skola som är en F-9 skola. Upptagningsområdet är från Så i öster till norska gränsen i väster.

Förskolan ”Regnbågen” ligger i lokalerna för Continental Inn (Åre kommun, 2022f).

I området Björnänge i Svedje finns affär, restaurang, bensinstation, chokladfabrik och Åre ridklubbs anläggning, vilka utgör viktiga målpunkter i området.

Björnen utgör en målpunkt med bland annat boende, utförsåkning, längdskidspår med mera. På Skistars hemsida går det bland annat läsa följande. *”Här är liftarna enkla och skidbackarna klassade i kategori gröna och blå. Åre-Björnen är ihopbyggt med resten av Åres skidområde via två sittliftar och det är enkelt för hela familjen att ta sig runt i skidsystemet”*. Under barmarksperioden finns vandringsleder tillgängliga och dessutom finns 14 olika cykelleder i närområdet med varierad svårighetsnivå (Skistar, 2023b).

Figur 12 visar viktiga målpunkter inom utredningsområdet och i Åre by.



Figur 12 - Karta som visar viktiga målpunkter i närområdet.

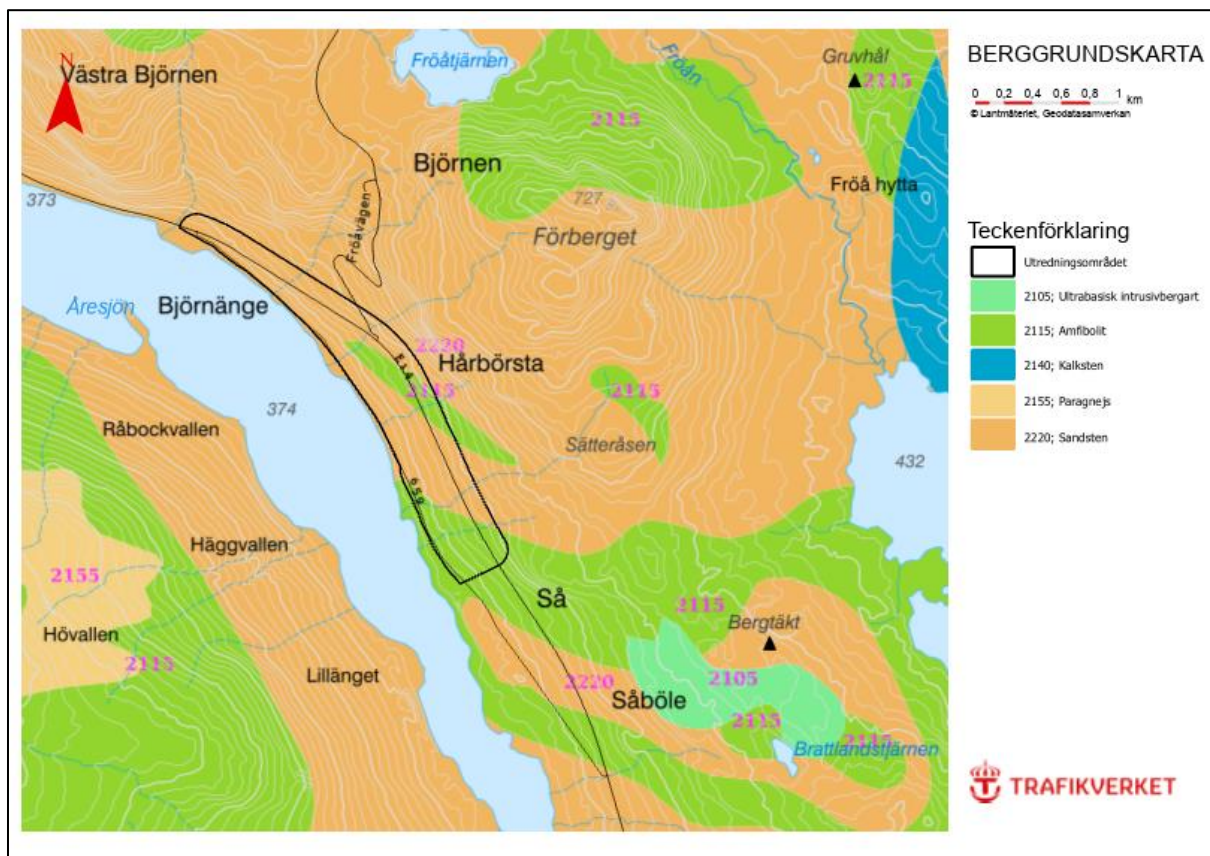
4.4. Byggnadstekniska förutsättningar

4.4.1. Geotekniska och bergtekniska förutsättningar

Berggrunden i området utgörs enligt berggrundskartan från Sveriges geologiska undersökning (SGU, 2022a) av sandsten och amfibolit, se figur 13.

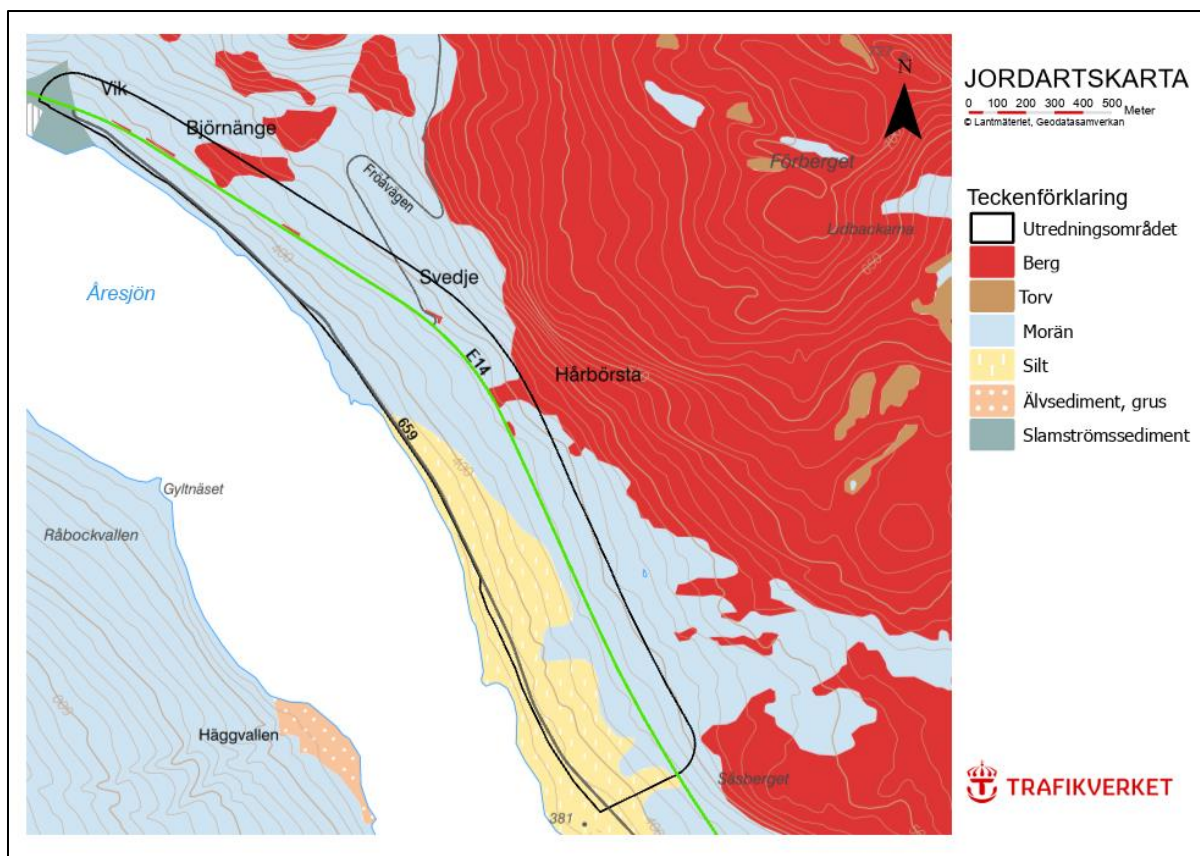
Det finns flera sträckor med exponerat berg längs E14 i form av berghällar och bergskärningar, se figur 14. Terrängen lutar från omgivande höjder och berg ner mot Åresjön.

Öster om utredningsområdet finns en bergtäkt som ägs av Råsjö Kross AB (Råsjö Kross AB, 2023). Gruvverksamhet har tidigare förekommit i Fröå som ligger nordost om utredningsområdet, se figur 13. Där pågick brytning av kopparmalm till i början av 1900-talet.



Figur 13 – Berggrundskarta, underlag från SGU (SGU, 2022a).

SGI har gjort en översiktlig kartering av stabiliteten i raviner och slänter i morän och grov sedimentjord i området. I och i närheten av bäckraviner och moränslänter finns risk för slamströmmar, erosion och ras. Riskklassen är bedömd låg (Åre kommun 2022b). Förutsättningarna i utredningsområdet vad gäller jordarter, klimat och lutning, samt utförda, pågående och planerade exploateringar, gör att särskild hänsyn behöver tas till massrörelser och vattenflöden i den fortsatta planeringen



Figur 14 – Jordartskartan (SGU, 2022c).

4.4.2. Avvattning

E14 avvattnas i huvudsak via öppna diken och trummor men brunnar och kulverteringar förekommer. Det finns tretton trummor under vägen enligt Trafikverkets översiktliga inventeringar (Trafikverket, 2022f). Dimensionen på befintliga trummor varierar mellan 500 och 1 200 mm. Några vattenflöden är kulverterade en längre sträcka under E14 och har en brunn på den östra sidan medan andra trummor har en brunn på den västra sidan. Därutöver finns ett antal sidotrummor framför allt vid anslutningar som inte är identifierade i detta skede.

4.4.3. El och belysning

Trafikverket har två belysningsanläggningar längs sträckan:

Anläggning Z07-14-J för belysning av rastplatsen i Hårbörsta. Anläggningen bedöms inte uppfylla dagens ljus tekniska krav och delar av anläggningen har uppnått sin tekniska livslängd.

Anläggning Z07-14-3 är sambyggd med Åre kommuns belysning. Trafikverket äger ljuspunkter genom korsningen i Björnänge och Åre kommun äger ljuspunkter österut från Björnänge längs med E14. Anläggningen består av oeffergivliga rörstolpar av metall samt en mast. Större delar av anläggningen bedöms ha uppnått sin tekniska livslängd.

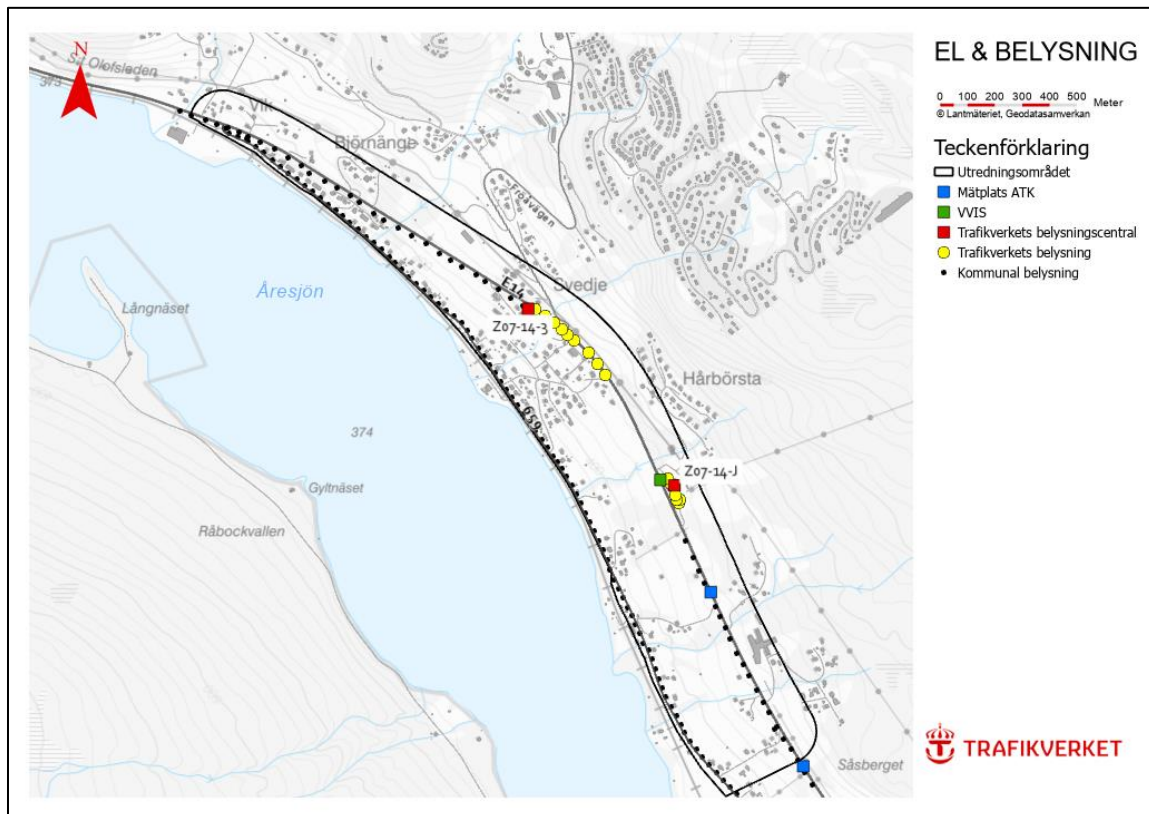
Åre kommun har en belysningsanläggning i Björnänge som även matar ström till Trafikverkets belysning enligt ovan. Anläggningen består av oeffergivliga belysningsstolpar av metall som belyser E14 från Björnänge till Vik och bedöms ha uppnått sin tekniska livslängd.

Rörbro (23–868) är försedd med belysning. Ägare för belysningsanläggningen är outredd.

Trafikverket äger en VViS- anläggning (vägväderinformationssystem) på sträckan. Anläggningen saknar parkeringsficka för servicefordon.

Trafikverket förvaltar en ATK-mätplats (automatisk trafiksäkerhetskontroll) på sträckan och en ATK-mätplats strax söder om utredningsområdet. ATK-installationerna är inte utformade med räckesavsilda parkeringsfickor för servicefordon vilket är kravet på utformning idag.

Oeftergivliga kabelskåp finns placerade inom vägens säkerhetszon (elskåp betraktas av VGU-krav som fasta/oeftergivliga föremål).



Figur 15 – El och belysning inom utredningsområdet. Pågående entreprenad för Trafikverket med belysning Vik-Frönäset redovisas inte på karta.

4.5. Kommunala planer

4.5.1. Översiktsplan

Kommuntäckande översiktsplan

Åre kommun antog 2017 en kommuntäckande översiktsplan. I den pekas stora delar av utredningsområdet ut som särskilt skyddsvärt område för kulturmiljön. Områdena omkring E14 mellan Så och Vik utgör möjliga utbyggnadsområden. Utveckling av gång- och cykelstråk förordas i Åredalen (Åre kommun, 2022a).

Fördjupad översiktsplan för Åre samhälle

Ett förslag till en fördjupad översiktsplan, FÖP, finns för Åredalen (Åre kommun, 2022b). När planen är antagen kommer den att ge inriktningen och vara beslutsunderlag för detaljplaner, förhandsbesked och bygglov.

I den fördjupande översiktsplanen för Åre samhälle framgår bland annat följande:

”Gång- och cykelvägar ska användas som ett strategiskt verktyg för att binda samman samhällen och stärka besöksnäringen. Den övergripande planeringen ska därför sträva efter att skapa sammanhängande stråk för gång- och cykeltrafik. Dessa stråk ska fungera för både arbetspendling, rekreation och besöksnäringens behov.”

”Vid planeringen av vägar för oskyddade trafikanter ska fokus alltid läggas på stråkens målpunkter, genvägar och kopplingar till andra gång- och cykelstråk. Särskilt viktigt är detta vid passager över eller under barriärer som Mittbanan och E14.”

”För att höja trafiksäkerheten och trafiksystemets funktion har Åre kommun bedömt att följande åtgärder på och utmed bilvägnätet är särskilt viktiga. Vid kommande planläggning ska höjd tas för dessa åtgärder.

- › Korsningen Fröävägen - E14 i Björnänge anpassas till en högre trafikmängd.
- › Korsningen E14 – väg 659 i Såå ses över i samband med utbyggnad av verksamhetsområdet i Såå.
- › Framtida utveckling av vägrummet och korsningar utmed E14 i centrala Åre.
- › Säkerhetshöjande åtgärder på E14 vid infarten till Continental Inn.
- › Breddning och mittseparering av E14 från Björnänge och österut (2+1 väg).”

”Kommunen bör genom planläggning och bygglovsprövningar verka för att förbättra trafiksäkerheten genom att minska antalet befintliga mindre utfarter mot E14 samt göra befintliga in- och utfarter säkrare.”

Åre kommun lyfter även att det kan vara lämpligt att bygga en ny förskola och bostäder i Björnänge by (Åre kommun, 2022b).

4.5.2. Planprogram

I ett planprogram anger kommunen en viljeinriktning genom att formulera utgångspunkter och riktlinjer som ska bli vägledande för det fortsatta arbetet med att ta fram detaljplaner.

Inom vägplanens utredningsområde finns två planprogram. Ett för Björnänge och ett för Björnen centrum, se figur 2.

I planprogrammet *Björnänge* utreds förutsättningarna för att planlägga för förskola, handel, verksamhetslokaler och bostäder. Programmet ska också behandla logistikfrågor både vad gäller fordonstrafik och gång- och cykelstråk med olika målpunkter. I programmet lyfts att ”*en separat trafikutredning ska upprättas i kommande detaljplan*” (Åre kommun, 2022d).

I planprogrammet *Björnen Centrum* föreslås en ny centrummiljö med bland annat boenden, restauranger och service (Åre kommun, 2022c).

Det föreslås även en utveckling av skidområdet, dess liftkapacitet, gång- och cykelvägar, parkering med mera. Kommunen skriver att bebyggelsen ska anpassas till platsen och landskapet för att göra så lite skada som möjligt på naturmiljön.

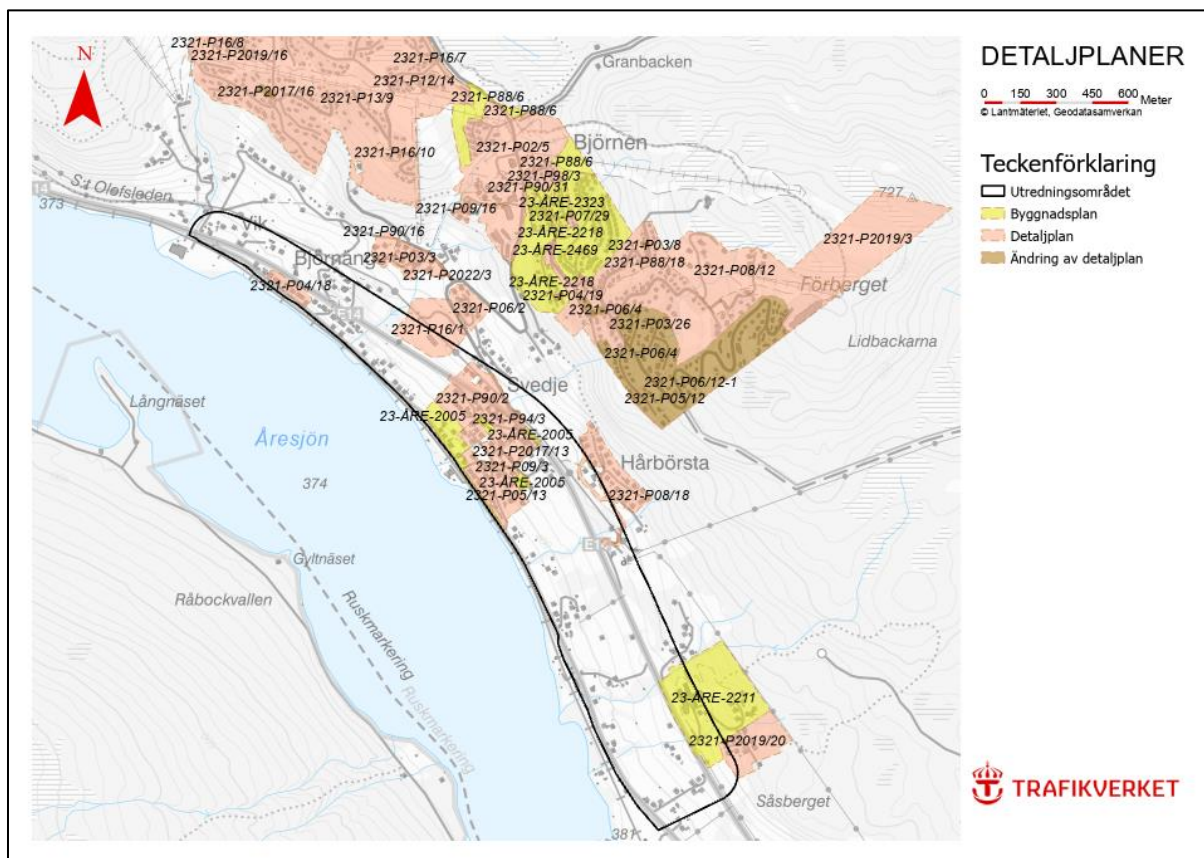
Åre kommunen skriver att syftet med planprogrammet är att möjliggöra en utveckling av dagens infrastruktur och samtidigt skapa ett välfungerande centrumområde med boenden och service. Det innebär bland annat att tillse att korsningen E14/Fröåvågen förbättras och att gång- och cykelvägar utvecklas. Möjligheterna att koppla samman Björnen centrum med Björnänge genom stråk för gång och cykel bör studeras (Åre kommun, 2022c).

4.5.3. Detaljplaner

Inom utredningsområdet finns idag tretton detaljplaner och byggnadsplaner (Åre kommun, 2022e). Se tabell 5 för sammanfattning av dessa samt figur 16 för kartbild över dem geografiskt.

Tabell 5 – Detaljplaner inom utredningsområdet som kan komma att beröras av åtgärder för planerad GCM-väg på sträckan Så – Vik. Somliga är under framtagande (Åre kommun, 2022e).

Plannamn	Plan-beteckning
Detaljplan för Så 4:1, 2:81 med flera	2321-P2019/20
Byggnadsplan för del av Björnänge (Såå 2:35, 2:46, 6:13 med flera)	23-ÅRE-2211
Hårbörstahöjden, område för åretruntbostäder.	2321-P08/18
För odling inom del av Hårbörsta 2:28 Björnänge	2321-P2017/13
Byggnadsplan för del av Björnänge (Svedje 1:6, Hårbörsta 2:10 med mera)	23-ÅRE-2005
Hårbörsta 2:28 med flera (Hantverkshus i Björnänge)	2321-P91/13
Förslag till ändring av BPL. Svedje1:6,1:45, Hårbörsta 2:28 med flera	2321-P90/2
Hårbörsta 2:9,2:28 med flera	2321-P09/3
Småhusbebyggelse och förskola, Hårbörsta 2:28 med flera	2321-P05/13
Svedje 1:6, Hårbörsta 2:10 med mera	23-ÅRE-2005
Hårbörsta 2:29 med flera (Björnänge)	2321-P94/3
För hästsportanläggning i Björnänge, Åre-Svedje 1:54 med flera	2321-P16/1
Vik 1:38, Björnänge by	2321-P04/18



Figur 16 –Byggnadsplaner, detaljplaner och ändring av detaljplaner inom och i anslutning till utredningsområdet (Åre kommun, 2022e).

4.6. Landskapet

Sträckan mellan Så och Vik där den aktuella gång-, cykel- och mopedväg (GCM- väg) är planerad att anläggas kännetecknas av sin storslagna natur där landskapsbilden domineras av fjälllandskapet. Området ingår i landskapskaraktären Storsjöbygden med omnejd som karaktäriseras av en tydlig lutning från Årefjällen ner mot Åresjön. De öppna nejderna vid Åresjön förstärker siluetten av bergen som omsluter området.

Närmast E14 är landskapet relativt öppet med inslag av odlingsmark och tomter. I anslutning till jordbruksmarken finns flera äldre gårdar och lador, vilket bidrar med en kulturhistorisk dimension till platsen. Det har under modern tid tillkommit en omfattande bebyggelse i området.

Det öppna landskapet förstärker visuellt det storslagna berglandskapet som omger platsen och bidrar till långa siktlinjer mot bland annat Åresjön och landmärken som Åreskutan och Mullfjället. Utöver det öppna odlingslandskapet förekommer partier av blandskog längs vägen.

4.7. Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen

4.7.1. Boende och hälsa

Stora delar av utredningsområdet med omnejd klassas som tätorten Björnänge enligt Statistiska centralbyråns indelning (SCB, 2022) och har cirka 800 fast boende. Omgivningarna ger stora möjligheter till ett rikt friluftsliv med vandring, cykling, skidåkning med mera. Rörligheten för oskyddade trafikanter begränsas dock i det viktiga stråket längs och tvärs E14 eftersom den relativt och periodvis högt trafikerade väganläggningen endast erbjuder smala vägrenar och få trafiksäkra passager.

Bullerstörningar förekommer i en begränsad omfattning från områdets järnvägs- och biltrafik och de närliggande liftsystemen. Givet trafikmängder och hastighet på vägarna i utredningsområdet bedöms störningen i första hand vara begränsad till området i den omedelbara närheten av E14.

Luftkvaliteten bedöms generellt vara god i det öppna landskapet eftersom det inte finns några slutna gaturum eller större luftförorenande utsläpp.

Ett fåtal potentiella föroreningar bedöms kunna förekomma i området. I EBH-databasen finns tre objekt i utredningsområdet registrerade med potentiellt förorenad mark (EBH-kartan, 2022). Dessa objekt har inte blivit undersökta utan bedömningen om potentiell förorening grundar sig på vilken verksamhet som har bedrivits på platsen. Punkten närmast E14 är den verksamhet som bedrivits vid macken och ICA med drivmedelshantering, bilvårdsanläggning och bilverkstad/åkeri. Övriga objekt utgörs bland annat av en verkstadsindustri som har funnits längs väg 659 och avloppsreningsverket i Vik, se tabell 6.

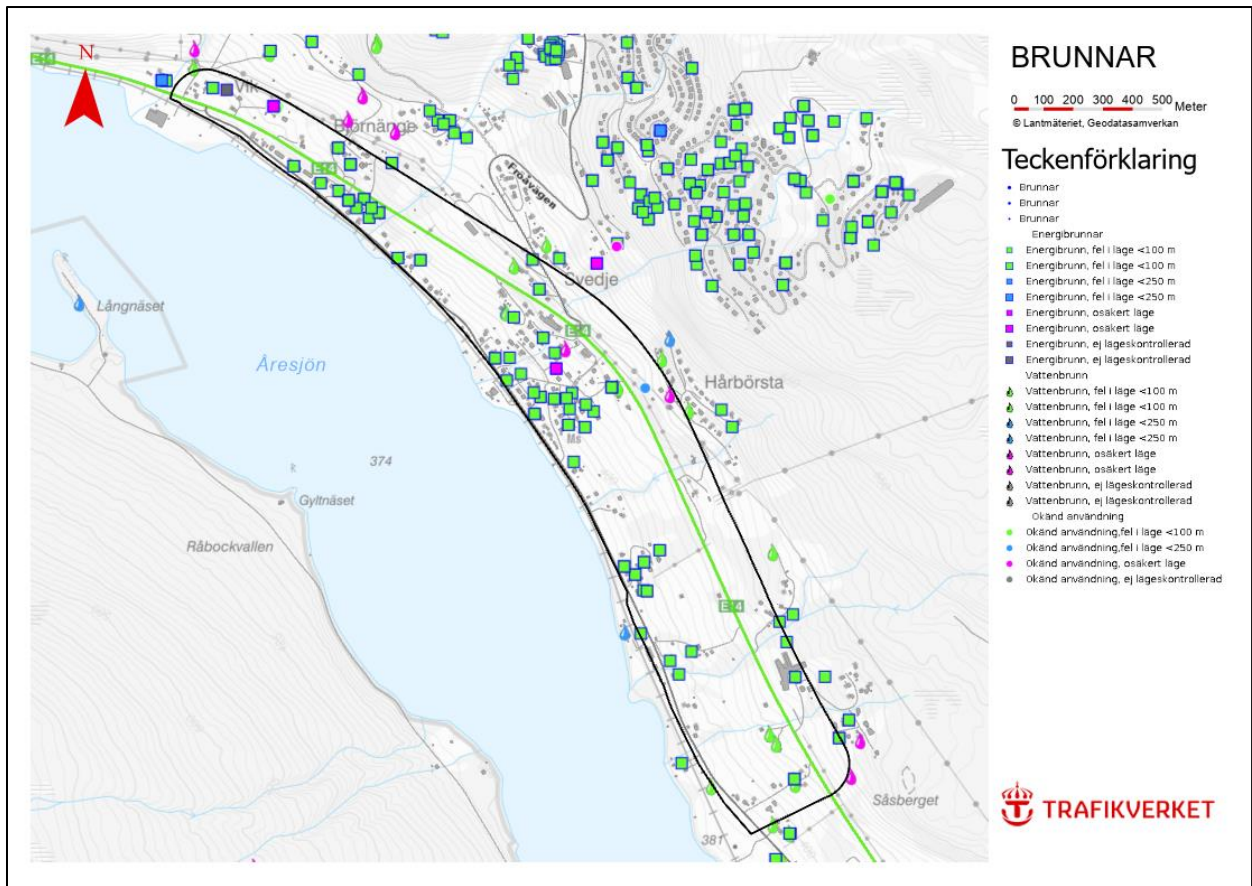
Tabell 6 – Potentiellt förorenade områden i och i anslutning till utredningsområdet enligt EBH-databasen (EBH-kartan, 2022).

Id (EBH-stödet)	Status	Primär bransch	Sekundär bransch	Riskklass
167 661	Identifiering	Drivmedelshantering	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier	Ej riskklassad
176 721	Identifiering	Verkstadsindustri - utan halogenerade lösningsmedel		Ej riskklassad
167 672	Inventering	Sågverk utan doppning/impregnering		4. Liten risk
195 280	Delåtgärd	Verkstadsindustri - utan halogenerade lösningsmedel		Ej riskklassad
167 730	Identifiering	Avloppsreningsverk		Ej riskklassad

Enligt uppgifter från Trafikverket har E14 varit belagd med ett bundet slitlager redan på 1960-talet. Äldre vägbeläggningar kan innehålla stenkolstjära vilket ger höga halter av den cancerframkallande kemikaliegruppen PAHer. E14 och anslutande vägar som är byggda på 1970-talet och tidigare kan därför riskera att innehålla den typen av beläggningsslag.

Väg och järnvägstrafik ger upphov till diffusa föroreningar vilka ofta kan återfinnas i marken i och intill anläggningarna. Järnvägsanläggningen ligger utanför utredningsområdet och bedöms inte beröras av projektet. Trafikmängden på E14 och i det omkringliggande vägnätet gör att eventuella föroreningshalter generellt kan antas vara låga. Spill från olyckor och utfyllnad med förorenade massor kan inte uteslutas och lokalt kan därför högre föroreningshalter riskera att finnas. Den tidigare gruvverksamheten i närområdet kan potentiellt vara en källa till överskottsmassor med förhöjda halter av föroreningar.

I området finns ett stort antal energibrunnar och ett mindre antal dricksvattenbrunnar enligt underlag från brunnregistret som SGU förvaltar (SGU, 2022d), se figur 17.



Figur 17 – Förekommande brunnar inom utredningsområdet enligt brunnregistret (SGU, 2022d).

4.7.2. Riksintresse

Den planerade sträckningen för GCM-vägen mellan Så – Vik ligger inom område för – och i närheten av – flera utpekade riksintressen. Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden i Europa och även dessa utgör riksintressen.

Naturvården (MB kap 3:6) – avgränsas till Åresjön

Indalsälven som väster om utredningsområdet utgörs av Åresjön är av riksintresse för naturvården (Naturvårdsverket, 2023). I beskrivningen för riksintresset beskrivs älvssträckan och sjösystemet som ett oreglerat källflöde till Indalsälven med en serie av sjöar, forsar och lugnt flytande sträckor.

Kommunikationer (MB 9:8) väg och järnväg

Utredningsområdet omfattar en cirka 3 km lång sträcka längs E14 och strax utanför utredningsområdet finns järnvägen Mittbanan. Både E14 och Mittbanan är utpekade riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap 8 § MB. Båda ingår i det transeuropeiska trafiknätet (TEN-T) och är av särskild internationell betydelse (Trafikverket, 2023).

Friluftsliv (MB kap 3:6) och riksintresse för det rörliga friluftslivet (MB kap 4:1 och 2) – möjligen två områden

Utredningsområdet ligger inom riksintresse för friluftsliv ”Sylarna-Vålådalen-Helags” och angränsande i norr till ”Åreskutan.” Det ligger också inom riksintresse för det rörliga friluftslivet vilket omfattar fjällvärlden i Jämtlands län för de samlade natur- och kulturvärdena i fjällvärlden ”Fjällvärlden från Transtrandsfjällen i söder till Treriksröset men med vissa undantag” (Naturvårdsverket, 2023).

Skyddade vattendrag (MB kap 4:6)

Området ligger inom riksintresse för skyddade vattendrag enligt 4 kap 6 § MB vilket innebär att det ej får utföras vattenkraftverk, vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål (Naturvårdsverket, 2023).

Natura 2000 SCI (MB kap 4:6) Åresjön

Intentionerna sammanfaller med riksintresset för skyddade vattendrag enligt ovan och ingår i ett nätverk av skyddade områden i Europa.

Kulturmiljövården

Utpekade områden av riksintresse för kulturmiljövården som skyddas genom miljöbalkens 3 kapitel 6 § berörs ej men finns norr, öster och söder om utredningsområdet (Riksantikvarieämbetet, 2022). Dessa är Åre, Fröå och Undersåker med värden anknutna till fjällturismens Åre, gruvmiljö från tiden 1744–1881 och 1912–1919 samt älvdalsbygd i fjällnära miljö med lång bosättningskontinuitet.

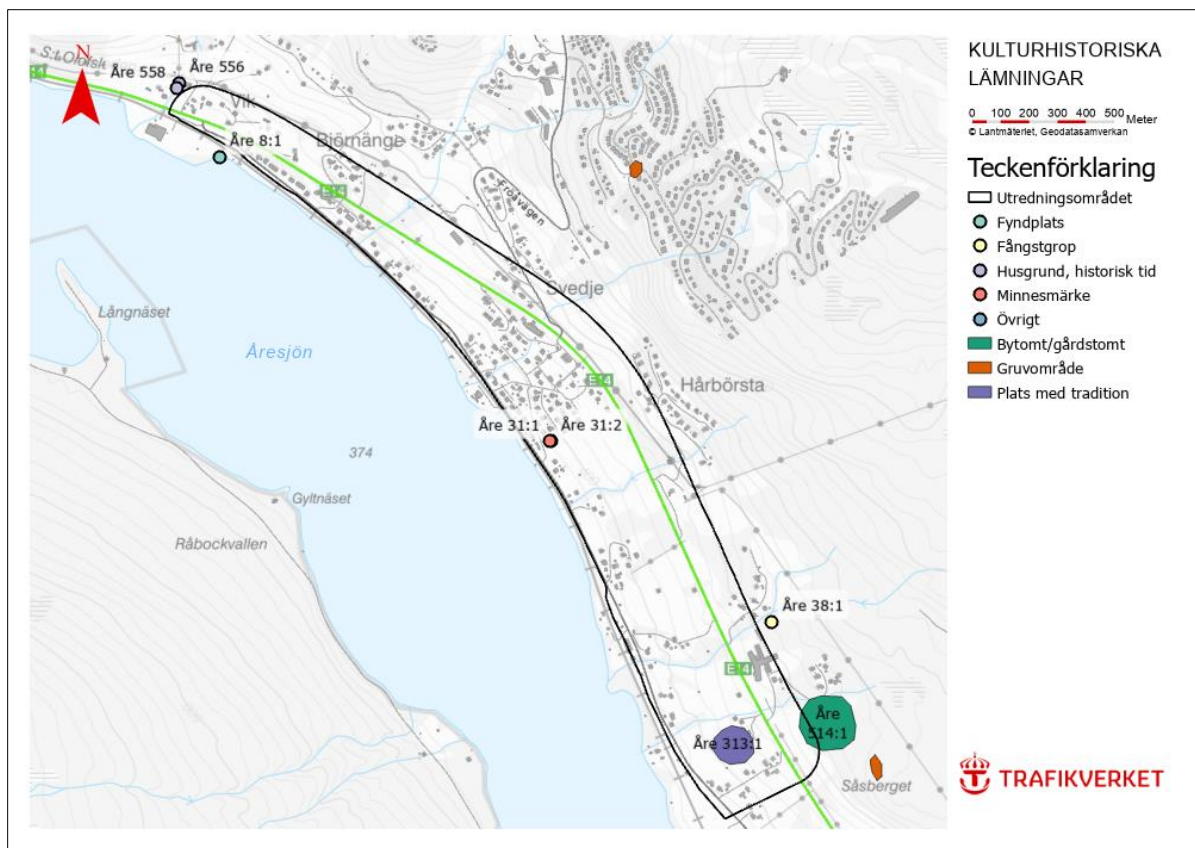
4.7.3. Kulturmiljö

Enligt en byggnadsinventering utförd av läns museet Jamtli från 2017 finns flera exempel på särskilt värdefull bebyggelse inom utredningsområdet (Jamtli, 2017). I området närmast E14 finns bland annat äldre bostadshus, lador och härbren med kulturmiljövärden.

Det finns ett antal kända kulturhistoriska lämningar inom utredningsområdet enligt Riksantikvarieämbetets databas "Fornsök", se tabell 7 och figur 18 (Riksantikvarieämbetet, 2023).

Tabell 7 - Registrerade kulturmiljölämningar i och i anslutning till utredningsområdet (Riksantikvarieämbetet, 2023).

RAÄ-nummer	Lämningstyp	Lämningsnummer	Antikvarisk bedömning
Åre 514:1	Bytomt/gårdstomt	L1945:205	Övrig kulturhistorisk lämning
Åre 313:1	Plats med tradition	L1946:5576	Övrig kulturhistorisk lämning
Åre 38:1	Fångstgrop	L1946:5802	Fornlämning
Åre 31:2	Övrigt	L1946:9601	Övrig kulturhistorisk lämning
Åre 31:1	Minnesmärke	L1946:9602	Övrig kulturhistorisk lämning
Åre 8:1	Fyndplats	L1946:4930	Övrig kulturhistorisk lämning
Åre 558	Husgrund, historisk tid	L1945:2503	Övrig kulturhistorisk lämning
Åre 556	Husgrund, historisk tid	L1945:2605	Övrig kulturhistorisk lämning



Figur 18 – Kulturhistoriska lämningar enligt Riksantikvaries databas Fornsök (Riksantikvarieämbetet, 2023).

4.7.4. Naturmiljö

En standardiserad naturvärdesinventering (NVI) har utförts i juli år 2022 i de närmaste omgivningarna längs med berörd sträcka av E14 (Trafikverket, 2022a). Inventeringen har identifierat och avgränsat ett 30-tal områden med bedömd positiv betydelse för den biologisk mångfalden, så kallade naturvärdesobjekt. Därutöver har generella biotopskydd, skyddade och skyddsvärda arter samt invasiva arter inventerats. Som underlag till den fördjupade översiktsplanen (Åre kommun, 2022b) har det gjorts en naturvärdesinventering år 2020 som delvis omfattar utredningsområdet.

De flesta naturvärdesobjekt nära E14 utgörs av ängsartade vägkanter som hålls öppna genom årlig skötsel (Trafikverket, 2022a). Enstaka naturvärdesobjekt utgörs av betesmarker och några av de mindre vattendrag som passerar utredningsområdet. Samtliga naturvärdesobjekt bedöms som naturvärdesklass 3 och 4, det vill säga påtagligt samt visst naturvärde i en fyrgradig skala som ser ut enligt följande: naturvärdesklass 1 = högsta naturvärde, klass 2 = högt naturvärde, klass 3 = påtagligt naturvärde och klass 4 = visst naturvärde.

Arter som noterats är bland annat orkidéerna tvåblad, brudsporre, fläcknycklar och ängsnycklar, vilka samtliga är fridlysta, samt andra örter, buskar och gräs, till exempel brudborste, älgört, flockfibbla, mjölkört, stormhatt, torta, viden, hundäxing och timotej. Även enstaka exemplar av ormbunksväxten månlåsbräken, vilken är fridlyst, har hittats.

Identifierade generella biotopskydd utgörs av tre småvatten, en allé, ett odlingsröse samt en källa.

Enligt rapporter i artrapporteringsystemet Artportalen framgår att det i Vik, norr om E14 finns uppgifter om förekomst av den invasiva arten jätteloka i utredningsområdets periferi (Artportalen, 2023).

Naturvärdesinventeringen kunde inte hitta några invasiva arterna som bedöms vara problematiska i den mån att de riskerar att tränga undan den naturligt förekommande floran.

I artportalen finns ett flertal fågelobservationer i området varav några fågelarter bedöms vara nationellt hotade eller sårbara enligt den så kallade rödlistan (Artportalen, 2023), till exempel hussvala och björktrast. I närområdet finns dessutom uppgifter om fågelarter kopplade till jordbruksmark: storspov, tofsvipa, vaktel, gulspurv och buskskvätta.

Fem mindre bäckar rinner under E14 mellan Så och Vik (se figur 19) och stora delar av utredningsområdet ligger inom strandskyddat område vilket generellt råder 100 m från strandlinjen i alla naturligt förekommande vatten.

4.7.5. Vatten

Grundvatten

Det finns inga grundvattenförekomster med gällande miljö kvalitetsnormer inom eller i direkt anslutning till utredningsområdet.

På den västra sidan av Åresjön finns två grundvattenförekomster, sand- och grusförekomster, med gällande miljö kvalitetsnormer.

Grundvattennivån inom utredningsområdet bedöms ligga högt.

Ytvatten

Fem mindre bäckar rinner under E14 mellan Så och Vik (se figur 19) men ingen av dem har gällande miljö kvalitetsnormer.

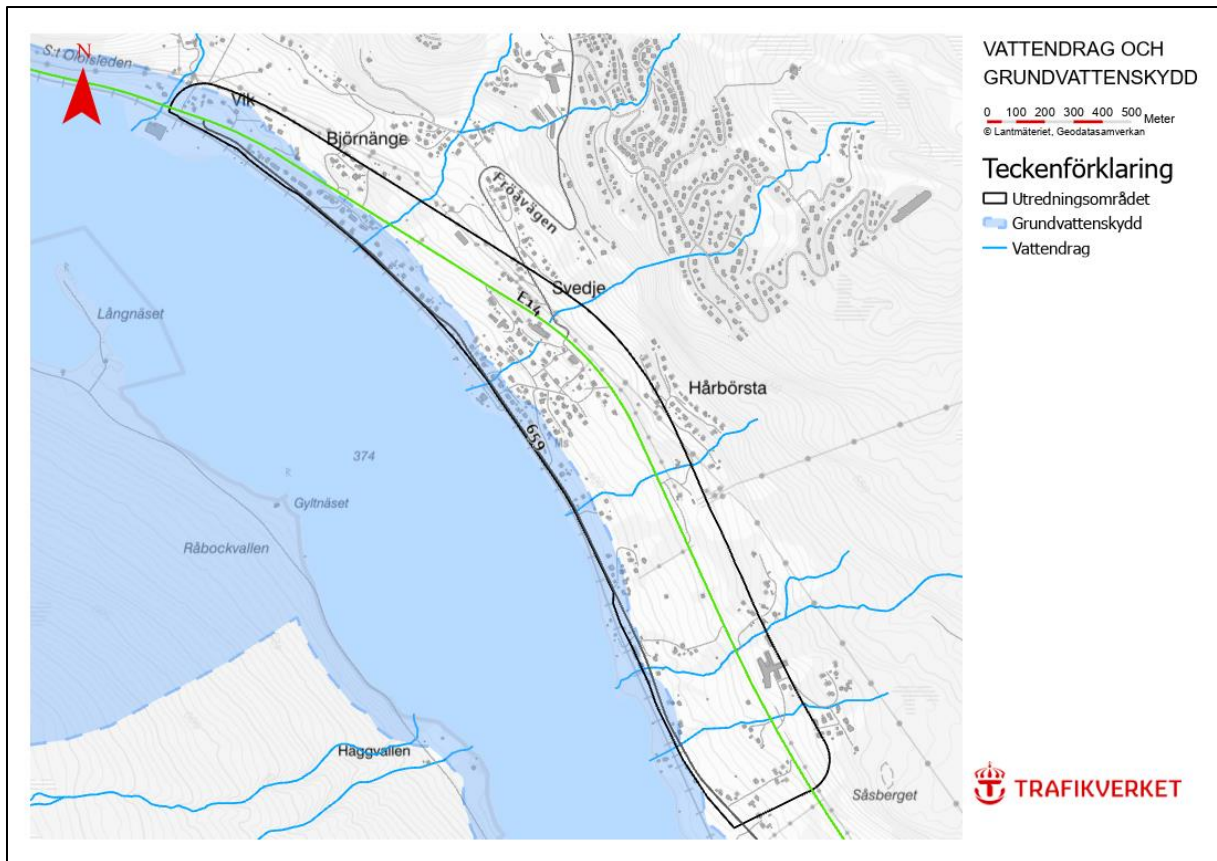
Åresjön som ligger i anslutning till utredningsområdets västra gräns har gällande miljö kvalitetsnormer, se tabell 8.

Tabell 8. I tabellen syns Åresjöns gällande status och miljö kvalitetsnormer.

STATUSKLASSNING		MILJÖKVALITETSNORM		
		Beslutad – Förvaltningscykel 3 (2017-2021)		
Ekologisk status	Måttlig	Kvalitetskrav ekologisk status	God ekologisk status 2027	
Kemisk status	Uppnår ej god	Kvalitetskrav kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus med undantag, mindre stränga krav, för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter	
Tillkomst/härkomst	Naturlig			

Vattenskyddsområde

Ett vattenskyddsområde omfattar delar av Åresjön och närliggande landområden. I den norra delen av utredningsområdet ligger E14 inom tertiär zon för vattenskyddsområdet (23FS 2017:11).



Figur 19. Vattendrag och grundvattenskydd.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Lokalisering

En belyst gång-, cykel- och mopedväg (GCM)-väg) planeras längs E14 från anslutningen vid hotell Åre Continental Inn till korsningen i Vik. Det kan bli aktuellt att GCM-vägen byter sida av E14 med passager i plan eller planskilt över/under E14. I detta skede i planlägningsprocessen har ingen detaljerad projektering gjorts men utredningsarbetet är en viktig del i den fortsatta vägplaneprocessen.

Vägen föreslås i första hand att anläggas friliggande från E14 för att ge utrymme för hantering av snön mellan väganläggningarna samt för att skapa en större trafiksäkerhet. Vid trånga passager förbi bebyggelse och andra viktiga värden eller vid sluttande mark kan GCM-vägen anläggas kantstensbunden. Det innebär att GCM-vägen läggs separerad från E14 med kantsten och/eller räcke för att ta mindre mark i anspråk. Ett alternativ kan också vara att nyttja en delsträcka av väg 659 som GCM-väg i kombination med en sträckning längs med E14.

I det fortsatta arbetet utreds vilken lösning som är mest lämplig för en ny GCM-väg.

5.2. Utformning

5.2.1. Vägen

Planen är att gång-, cykel- och mopedvägen kommer att ha en asfaltsbelagd bredd på minst 2,5 meter.

GCM-vägen ska dimensioneras efter kraven som gäller den närliggande vägens hastighet och trafikmängd. I detta projekt är det 80 och 60 km/timme.

GCM-vägen ska ha en medveten linjeföring som anpassar sig efter landskapet och/eller till närliggande väg.

5.2.2. Busshållplatser med mera

I närheten av korsningen med väg 659 i Vik ska det utredas var det är möjligt att anlägga en ny busshållplats. De befintliga busshållplatserna och parkeringsfickorna kan komma att justeras. Detta för att få till en bra anläggning som gör det möjligt och enkelt att byta färd sätt mellan gång, cykel- och kollektivtrafik.

5.2.3. Belysning

Planen är att GCM-väg ska förses med belysning på hela sträckan. Behov av belysning på övriga delar av sträckan samt hur den ska utformas utreds vidare i kommande skeden.

5.2.4. Avvattning

De befintliga trummorna kommer att behöva förlängas där GCM-vägen förläggs nära E14. En utredning kommer att ske angående dimensionering med mera och om de befintliga trummorna är tillräckligt stora och i tillräckligt bra skick för att kunna förlängas. Det kan eventuellt bli aktuellt med byte av trummor under E14 till en robustare anläggning med större dimension för att klara avvattningen.

5.2.5. Byggnadsverk

Det är inte planerat att göra något åt de befintliga broarna inom projektet men dess skick och möjlighet till anpassning mot den planerade nya GCM-vägen ska utredas och åtgärder kan därför inte uteslutas. Beroende på GCM-vägens placering kan det bli aktuellt att förlänga någon eller några av de befintliga broarna för att säkerställa att det går att passera genom konstruktionerna.

Berg finns ytligt i stora delar av utredningsområdet. Exempelvis kan en förläggning av GCM-vägen på den nordöstra sidan av vägen innebära omfattande arbeten i bergskärningar, vilket kan innebära sprängning för att "flytta" skärningen längre från vägen för att få plats med GCM-vägen.

5.2.6. Landskap och gestaltungsavsikter

Ett antal gestaltungsavsikter har definierats i projektets inledande fas, samrådsunderlag. Dessa beskriver de ambitioner som det fortsatta arbetet ska bära med sig och sträva efter, bland annat för att nå de olika mål som finns i projektet och som beskrivs i kapitel 2.

Gestaltungsavsikterna är:

- Gång-, cykel- och mopedvägen ska utformas så att de harmoniserar med omgivande landskap och påverkar landskapsbilden så lite som möjligt.
- Ta vara på natur- och upplevelsevärden längst med GCM-vägen.
- Större ingrepp i landskapet som schakt, bergskärning, stenkrosslänter med mera bör i största möjligaste mån undvikas.
- GCM-vägen ska om möjligt utformas så att den är separerad från väg E14.
- GCM-vägen ska utformas för att främja säkerhets- och trygghetsaspekter för oskyddade trafikanter.
-

6. Åtgärder

Vid utformningen av GCM-vägen och dess anläggningsdelar eftersträvas minimal påverkan på landskapsbild, miljö, natur- och kulturvärden. Utblickar över det öppna landskapet bör tas tillvara som ett sätt att förhöja upplevelsen för gång- eller cykeltrafikanter. Utrustning eller vegetation bör därför placeras så att inga viktiga siktlinjer förstörs.

Avbaningsmassor från de artrika vägkanterna hanteras på ett sätt så att återetablering av arterna underlättas. Fynd av den invasiva arten jätteloka har rapporterats i Vik i utredningsområdets periferi (Artportalen, 2023). I det kommande utredningsarbetet inventeras naturvärden och om det finns främmande invasiva arter, exempelvis blomsterlupin eller jätteloka, i området. En plan tas fram för hur miljövärden ska kunna behållas och hur hantering av massor ska ske för att spridning av eventuella invasiva arter minimeras och för att gynna den biologisk mångfalden.

Eventuella passager för oskyddade trafikanter, i plan, över eller under E14 utformas för att binda ihop viktiga målpunkter och skapa en säker trafikmiljö.

Vattenförande trummor som ska bytas eller förlängas ska utformas så att förutsättningarna för växt och djurliv inte försämras.

Om fornlämningar, kulturlager eller fynd påträffas under byggskedet ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsen. Entreprenören ska i samband med grävning och schaktning vara observant på misstänkta föroreningar. Om misstänkta föroreningar påträffas ska arbetet på platsen stoppas och tillsynsmyndighet meddelas.

Skyddsåtgärder kommer att föreslås för byggskedet, exempelvis för att förhindra grumling i vattendrag och minska risken för skada från läckage av förorenande ämnen från arbetsmaskiner. Åresjön och ett landområde i utredningsområdets norra del utgör vattenskyddsområde och därför kommer särskilda försiktighetsåtgärder att vidtas för att vatten inte ska bli påverkat.

I det kommande utrednings- och projekteringsarbetet kommer ytterligare erforderliga miljöåtgärder att identifieras. Alla miljöåtgärder hanteras vidare genom Trafikverkets miljösäkringsprocess i det fortsatta planarbetet.

Utöver ovan nämnda åtgärder gäller Trafikverkets generella försiktighetsåtgärder för projektering och byggnation.

Årtal för färdigställande är i dagsläget 2028. Projektet bedöms inte påverka bullersituationen och innebär inte heller något tillkommande trafikbuller. Längs sträckan har trafikbuller utretts och övervägts inom ramen för det Nationella programmet som Trafikverket driver för befintlig infrastruktur. GCM-vägen utgör ett komplement till den befintliga infrastrukturen och projektet är ur den aspekten inte att betrakta som nybyggnad eller väsentlig ombyggnad. Bullerskyddsåtgärder kommer därför inte att föreslås i vägplanen för GCM-vägen.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen grundar sig på projektets omfattning och de effekter som planerad anläggning bedöms medföra på områdets värden. Vid lokalisering och utformning av gång- och cykelvägen kommer minimerad påverkan på de fridlysta arterna och övriga natur- och kulturvärden att eftersträvas. Markintrång i samband med anläggandet av gång- och cykelvägen kommer att ske i anslutning till vägen.

Till följd av områdets topografi kan masshanteringen riskera att bli omfattande även om projektet i sig är relativt begränsat. Fortsatt utredningsarbete behövs för att optimera anläggningen ur bland annat ett masshanteringsperspektiv där en viktig aspekt är i vilken utsträckning massor kan återanvändas inom projektet eller i närliggande projekt.

7.1. Boende och hälsa

Projektet ska medföra att tillgängligheten till olika målpunkter för gående, cyklande och mopedåkande ökar. Att tillgängligheten för gående och cyklande ökar, innebär att bilresor inom området kan minska, vilket i sin tur kan medföra minskade halter av luftföroreningar och buller inom området, samt minska risken för trafikolyckor. Projektet bedöms ha en positiv påverkan på boendemiljö och hälsa. Miljökvalitetsnormer för luft kommer inte att överskridas.

7.2. Riksintressen

Naturvården (MB kap 3:6) – avgränsas till Åresjön

Riksintresset utgörs av en oreglerad älvsträcka och sjösystem. Projektet kommer inte att ha någon påverkan på de oreglerade förhållandena, och riksintresset bedöms inte påverkas.

Kommunikationer (MB 9:8) väg och järnväg

Målet för projektet är att höja tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående, cyklande och mopeder, och därmed kommer tillgängligheten och trafiksäkerheten även för biltrafik på E14 att öka. Mittbanan kommer inte att beröras av projektet. Projektet bedöms inte negativt påverka riksintressena för väg och järnväg.

Friluftsliv (MB kap 3:6) och riksintresse för det rörliga friluftslivet (MB kap 4:1 och 2) – möjligen två områden

Målet för projektet är att höja tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående, cyklande och mopeder, därför bedöms projektet ha positiv påverkan på riksintressena för friluftsliv.

Skyddade vattendrag (MB kap 4:6)

Projektet omfattar ingen reglering eller vattenkraftsverksamhet och bedöms därför inte strida mot bestämmelserna för skyddade vattendrag.

Natura 2000 SCI (MB kap 4:6) Åresjön

Vattenförande trummor som ska bytas eller förlängas ska utformas så att Åresjön och dess växt och djurliv inte skadas. Skyddsåtgärder ska utföras under byggtiden för att motverka att Åresjön blir påverkad av projektet. Projektet bedöms därför inte påverka Åresjöns bevarandevärden.

De utpekade områden av riksintresse för kulturmiljövården, som finns norr, öster och söder om utredningsområdet (Åre, Fröå och Undersåker) har värden anknutna till Fjällturismens Åre, gruvmiljö

från tiden 1744–1881 och 1912–1919 samt älvdalsbygd i fjällnära miljö med lång bosättningskontinuitet (Riksantikvarieämbetet, 2022). Riksintressena bedöms inte påverkas av projektet då de geografiskt inte berörs av utredningsområdet, samt på grund av att modern bebyggelse och vägar redan finns inom utredningsområdet.

7.3. Kulturmiljö

Det finns flera kända kulturhistoriska lämningar, varav en del är klassade som fornlämningar, samt särskilt värdefull bebyggelse för kulturmiljövården. Det finns risk att dessa påverkas av projektet, men i fortsatt arbete kommer hänsyn att tas för att om möjligt undvika att kända kulturmiljövården påverkas.

7.4. Naturmiljö

Områden med naturvärden, fridlysta arter, objekt som omfattas av generellt biotopskydd, fåglar som är nationellt hotade eller sårbara och vattendrag som identifierats inom utredningsområdet kan komma att påverkas av projektet. I fortsatt arbete kommer hänsyn att tas för att om möjligt undvika att kända naturmiljövården påverkas.

En stor del av utredningsområdet ligger inom strandskyddat område, men den nya GCM-vägen bedöms inte få någon större påverkan på de värden strandskyddet syftar till att skydda. Stora delar av det strandskyddade området är redan ianspråktaget av vägar och annan bebyggelse. Syftet med projektet är att öka tillgänglighet och trafiksäkerheten för gående, cyklande om mopedåkande. Det innebär att tillgängligheten till strandområdet ökar för människor.

7.5. Vatten

Projektet kan innebära att vägens diken kan komma att leda bort grundvatten, vilket i sin tur kan påverka närliggande brunnar. Påverkan på grundvattennivåer kommer att utredas om behov föreligger i fortsatt arbete.

Trummor behövs för att leda vatten under den nya GCM-vägen i de fem bäckar som korsar utredningsområdet. Projektet bedöms få små negativa effekter i de bäckar som berörs på grund av att bäckarna redan idag leds under E14 i trummor. Åresjön och dess miljö kvalitetsnormer bedöms inte komma att påverkas mer än marginellt av projektet, förutsatt att tillräckliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått vidtas under byggtiden.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behöver vidtas inom det vattenskyddsområdet som berörs, kommer att utredas i fortsatt arbete.

7.6. Transportpolitiska mål

Redovisningen nedan i tabell 9 är den initiala bedömningen av projektets bidrag till måluppfyllelsen av de transportpolitiska målen. I det fortsatta arbetet enligt planlägningsprocessen kommer kontinuerliga bedömningar att ske.

Tabell 9 – Bedömning av uppfyllelse av de transportpolitiska målen om funktion (F) och hänsyn (H).

Transportpolitiskt mål	Måluppfyllelse
Ett tillgängligt transportsystem (F)	Genom att anlägga en gång-, cykel- och mopedväg bedöms risken för olyckor minska och ett mer tillgängligt transportsystem skapas.
En hög transportkvalitet (F)	En gång-, cykel- och mopedväg bidrar till minskad risk för olyckor och leder till högre framkomlighet för transporter.
En säker trafik (H)	Projektet bedöms bidra till ett säkrare transportsystem.

7.7. Projekt mål

Projektet bedöms ha god möjlighet att uppfylla uppsatta projekt mål. En gång-, cykel- och mopedväg utmed E14 kommer att leda till ökad trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och därmed öka sannolikheten att fler väljer att gå eller cykla till arbete eller skola. Åtgärder krävs för att säkerställa att avbaningsmassor från de arrika vägkanterna hanteras på ett sätt att den arrika vägmiljön behålls och förstärks även efter byggtiden. I den fortsatta utredningen kommer stor vikt att läggas vid utformningen av GCM-vägen så att den harmoniserar med det omgivande landskapet och skapar en trevlig miljö.

7.8. Arkitekturpolitiska mål

De nationella målen inom arkitekturpolitiken (Prop. 2017/18:110) är ofta tillämpliga vid planering av ny infrastruktur. Inom detta projekt är flera delar tillämpliga, exempelvis vad gäller hållbarhet, kvalitet och att olika värden tas till vara – inte minst de kulturhistoriska värdena som finns längs sträckan. En annan del är att Trafikverket som offentlig aktör tar ansvar för helheten – inkluderat aspekter för landskap, kvalitet och arkitektur.

Att hitta bra lösningar vad gäller funktion och design för GCM-vägen där många människor förmodas att röra sig bedöms vara av särskild vikt ur ett utformningsperspektiv. Kostnad, funktion och underhåll är generellt viktiga aspekter i projektet men utformningen måste vägas mot bland annat estetiska värden där anläggningen inte bör upplevas förfärande varken ur ett resenärs- eller åskådarperspektiv. Dialog angående funktion och utformning behöver föras i synnerhet med de närboende i den fortsatta planläggningsprocessen.

7.9. Miljöbalkens hänsynsregler

Alla som bedriver en verksamhet eller en åtgärd som omfattas av miljöbalkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna vilka återfinns i miljöbalkens andra kapitel. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen ska öka. De krav som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bedöms uppfyllas i projektet genom de utredningar och anpassningar som görs under hela projektets gång. Trafikverket har genom sin planeringsprocess, användandet av fyrstegsprincipen, integrerat miljöarbetet samt samrådsförfarande beaktat de allmänna hänsynsreglerna (bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, produktvalsprincipen och rimlighetsavvägningen). Genom Trafikverkets kompetens inom området samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenad bedöms kunskapskravet uppfyllas.

7.10. Miljökvalitetsmål

Miljömålen som behandlas i tabell 10 är de som i första hand bedöms ha relevans för projektet. Övriga mål har bedömts ha en mindre koppling och relevans. Även vad gäller miljömål kommer ett fortsatt arbete och bedömningar att ske i projektet.

Tabell 10 - Koppling och uppfyllelse av miljökvalitetsmålen.

Miljökvalitetsmål	Måloppfyllelse
Begränsad klimatpåverkan och Frisk luft	<p>Masshanteringen utgör ofta en stor del av den utsläppsbelastning som ett infrastrukturprojekt innebär. Projektet kan riskera att innebära en relativt omfattande masshantering, bland annat på grund av de topografiska förhållandena.</p> <p>Projektets bidrag till utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar bedöms kunna minskas avsevärt genom en anpassad utformning och god planering. Fortsatt drift och underhåll kan även det, direkt eller indirekt, bidra till utsläpp av växthusgaser.</p> <p>En så kallad klimatkalkyl, vilket är ett verktyg Trafikverket använder för att kunna minska klimatutsläpp i ett helhetsperspektiv, planeras att utföras i projektet. En GCM-väg kan i sig innebära att tillgängligheten till målpunkter för gående och cyklister förstärks, bland annat till kollektivtrafik vilket kan minska resor med bil och på så sätt minska utsläpp.</p>
Levande sjöar och vattendrag	<p>Målet är att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och att deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras.</p> <p>Inga sjöar påverkas direkt av projektet men nedströms ligger Åresjön med flera viktiga värden, bland annat som vattenskyddsområde för vattentäkt. Flera mindre vattendrag passerar sträckan. Projektet bedöms i ringa omfattning påverka vattendragen negativt men eventuella förlängningar av befintliga trummor och temporära störningar i form av bland annat grumling kan påverka vattnen negativt.</p> <p>Befintligt avvattningsystem planeras att inventeras inom ramen för projektet och utifrån det kan lämpliga lösningar föreslås. Hänsynsåtgärder kan vidtas i byggskedet för att begränsa grumling och för att hindra eventuella föroreningar att nå berörda vattendrag.</p> <p>Projektet bedöms inte motverka uppfyllandet av målet.</p>
Ett rikt odlingslandskap	<p>I utredningsområdet finns ett äldre jordbrukslandskap som till del ännu brukas. Inventeringar visar att det finns en relativt rik hävdgynnad ängsflora, fågelarter knutna till jordbrukslandskapet, generella biotopskydd och äldre byggnader kopplade till odlingslandskapet.</p> <p>Projektets ambition är att ta hänsyn till dessa värden. Dagens och det nya vägområdets framtida skötsel liknar tidigare hävd och kan gynna de biologiska värden som finns i ett rikt odlingslandskap.</p>
God bebyggd miljö	<p>En god bebyggd miljö innebär bland annat hög trafiksäkerhet och goda kommunikationer. En väl utformad och efter behoven anpassad GCM-väg bedöms kunna bidra till måloppfyllelsen.</p>

<p>Ett rikt växt- och djurliv</p>	<p>Den biologiska mångfalden ska bevaras och användas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystem samt deras funktioner och processer ska värnas. Befintliga biotoper längs vägen bedöms inte bli påverkade negativt i ett längre perspektiv. Eventuellt kan en större yta som sköts med årlig hävd gynna vissa arter men det kräver en skötsel som efterliknar den som har skapat förekommande värden.</p> <p>Hittills gjorda inventeringar visar att området närmast E14 inte har några invasiva arter vilket ger goda förutsättningar för att inte riskera att dessa arter breder ut sig på befintliga arters bekostnad. Massor som förs in till projektet behöver kontrolleras för att inte riskera att sprida invasiva arter.</p> <p>Projektet bedöms inte påverka uppfyllandet av miljömålet.</p>
--	---

7.11. Lokala mål

Projektets ambitioner med en GCM-väg ökar förutsättningarna för att nå de två utvecklingsmålen om bosättning och turistnäring som finns i den fördjupade översiktsplanen för Åredalen.

I översiktsplanen uttrycks även vikten av att utveckla infrastrukturen vilket en ny GCM-väg kommer att vara en del av. GCM-vägen är viktig både för boende och för turismen i området.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument, samrådsunderlag för vägplan, utgör bland annat ett underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (det första steget i planlägningsprocessen, se figur 20). Beslutet ger förutsättningarna för hur det fortsatta arbetet med projektet kommer att drivas vidare av Trafikverket. Länsstyrelsen bedöms kunna ta beslut om betydande miljöpåverkan sommaren/hösten 2023.

Om länsstyrelsen utifrån samrådsunderlaget bedömer att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets vid framtagandet av vägplanen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Om projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer miljökonsekvenserna att beskrivas integrerat i vägplanens planbeskrivning.

Trafikverket har gjort bedömningen att projektet inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken kapitel 6 vilket beskrivs i kapitel 7.

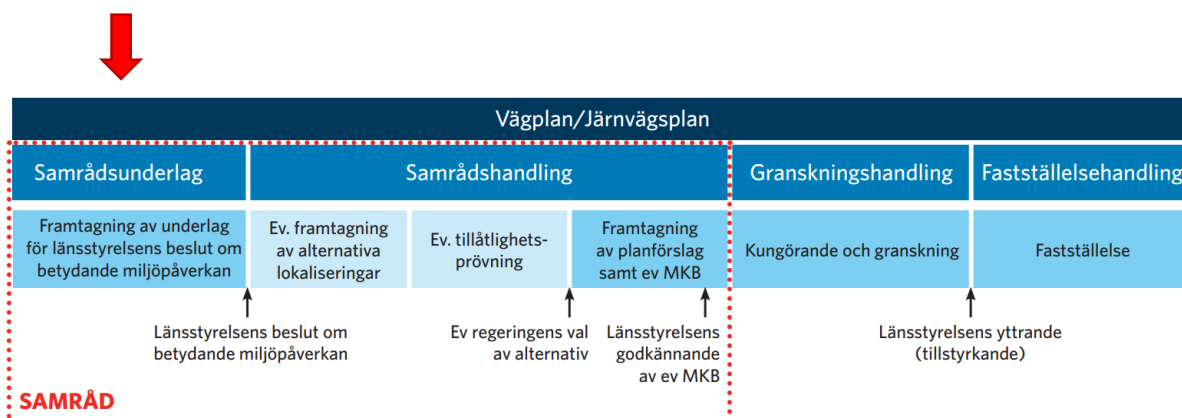
I det kommande skedet som benämns samrådshandling (se figur 20) utformas planförslaget. Olika alternativa utformningar studeras, detaljer för väganläggningens utformning, tekniska lösningar, miljöskyddsåtgärder och markbehoven klarläggs. Projekteringen ska resultera i handlingar som redovisar hur anläggningen ska byggas. Samråd om vägplanens samrådshandling planeras till vintern 2024 och innefattar samrådsmöte på orten. Efter arbetet med samrådshandlingen ska planen vara färdig att granskas i en granskningshandling.

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planlägningsprocessen fram tills dess att planen kungörs för granskning. Samrådet har olika inriktning beroende på hur långt i planlägningsprocessen projektet har kommit. Under arbetet med vägplanen kommer samråd att ske med bland annat länsstyrelsen, kommunen, kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som särskilt berörs. Samråd kan ske både muntligt och skriftligt, till exempel via allmänna och enskilda möten, e-post eller brev. Om du blir direkt berörd som fastighetsägare kommer du framgent i processen via brev få information om möjlighet till samråd. Genomförda samråd utgör underlag till en samrådsredogörelse som ska redovisa resultatet av samrådsprocessen. Samrådsredogörelsen uppdateras kontinuerligt fram till skede granskningshandling.

När planförslaget med godkänd miljökonsekvensbeskrivning bedöms som klart ska det hållas tillgängligt för att allmänheten och andra intressenter ska kunna granska det. Vi annonserar om när och var planförslaget finns tillgängligt vilket kallas kungörelse. Om du är särskilt berörd av projektet får du dessutom ett brev om var planen finns tillgänglig och hur du ska göra om du vill lämna synpunkter. Samtliga inkomna synpunkter sammanställs i ett granskningsutlåtande där Trafikverket besvarar synpunkten och beskriver hur det har hanterats.

Efter granskningen begärs länsstyrelsens yttrande om planen. Yttrandet klargör om planen kan anses uppfylla de krav som lagstiftningen stipulerar och om länsstyrelsen kan godkänna den (tillstyrkan). Formell granskning av vägplanens granskningshandling planeras att ske hösten 2024/vintern 2025.

Den färdiga handlingen skickas sedan för fastställelse till Trafikverkets centrala funktion för Juridik och planprövning. Fastställelse innebär att beslut tas om vägens placering och utformning samt redovisar vilka eventuella villkor som ska gälla för genomförandet av projektet. Vägplanens fastställelsehandling beräknas att skickas för fastställelseprövning under år 2025.



Figur 20 – Planläggningsprocessen. Röd pil visar var i planläggningsprocessen projektet befinner sig (Trafikverket, 2022g).

8.2. Viktiga frågeställningar

Nedan listas ett antal aspekter som är särskilt viktiga att arbeta vidare med i det fortsatta arbetet utifrån den kunskap som finns framme idag. Fler punkter kan komma att tillkomma när mer information om projektet och dess förutsättningar klargörs i den fortsatta plan- och samrådsprocessen.

- Gång-, cykel- och mopedvägens placering samt utformning ska utredas vidare i den fortsatta planläggningsprocessen. I arbetet med detaljutformning kommer hänsyn att tas till områdets förutsättningar, till exempel GCM-vägens förutsättningar att uppfylla projektmålen, befintliga anslutningar, natur- och kulturmiljövärden, masshantering och tillgänglighet till målpunkter.
- Utanför projektets ramar men med stor relevans för projektets förutsättningar sker hantering och utformning av korsningen E14/Fröåvägen. Bedömningen är att det kommer att behövas fördjupade samråd med Åre kommun och vägföreningen för att GCM-vägen ska harmonisera med planerade justeringar av korsningen.
- Objekt som kan omfattas av det generella biotopskyddet kommer att utredas vidare för att minimera påverkan och bedöma projektets påverkan på dessa.
- En masshanteringsplan bör upprättas, massbalans eftersträvas och möjligheterna att samordna masshantering med närliggande projekt bör utredas.
- En brunnsinventering bör genomföras, samt eventuellt en hydrogeologisk utredning.
- En kompletterande naturvärdesinventering bör eventuellt göras.
- Vid byggnationen av väganläggningen behöver potentiellt förorenad mark undersökas och hanteras så att risker för människors hälsa och miljön minimeras. Inför samrådshandlingen planeras provtagning att ske och risker att bedömas utifrån miljölagstiftningens krav.
- Beroende på vilka åtgärder som föreslås finns risk för att olika typer av störningar uppstår under byggtiden, både vad gäller trafik, närboende och miljön. Detta kommer att beaktas och behandlas i det kommande arbetet och beskrivas i den miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning som ingår i planläggningsprocessen.

- Befintligheter, exempelvis ledningar och brunnar med mera, som riskerar att påverkas av projektet kommer fortsatt att inventeras och samråd planeras att ske med ledningsägare och berörda.
- I det fortsatta arbetet är samordning med den kommunala planeringen en viktig fråga, exempelvis om åtgärderna kan komma i konflikt med gällande detaljplaner, och för att tillse att de kan harmonisera med befintliga detaljplaner och de som är under framtagande.
- Behovet av anmälningar, tillstånd och dispenser är viktiga att utreda närmare i kommande skeden. Det gäller bland annat vattendrag där anmälan om vattenverksamhet blir aktuellt, dispensansökan vad gäller artskydd och de krav som gäller arbeten och anläggningar inom vattenskyddsområdet.
- Projektets givna förutsättningar, exempelvis de topografiska förhållandena och närliggande markanvändning är avgörande för masshantering, kostnader, GCM-vägens prestanda och klimatpåverkande utsläpp. Här kan olika avväganden i den fortsatta projekteringen få stor inverkan på förekommande intressen.
- En arkeologisk utredning planeras att genomföras om länsstyrelsen anser att behov föreligger. Utredningen ligger till grund för eventuella ytterligare undersökningar och anpassningar i projektet.

9. Källor

- Artportalen. 2023. <https://artportalen.se/> (Hämtad 2023-01-13)
- EBH-kartan. 2022. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=edod3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c> (Hämtad 2022-12-16)
- Fröavägens samfällighetsförening. 2022. <https://www.froavagen.se/> (Hämtad 2022-12-16)
- Jamtli. 2017. Byggnadsinventering Åredalen, 2017. ISSN 1654-2045. <https://are.se/dokument/byggabo/4010-byggnadsinventering-aredalen-2017> (Hämtad 2022-12-15)
- Ledningskollen. 2022. <https://www.ledningskollen.se/> (Hämtad 2022-12-16)
- Länstrafiken. 2023. <https://ltr.se/> (Hämtad 2023-02-06)
- Naturvårdsverket. 2023. Områden av riksintresse. <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> (Hämtad 2023-02-03)
- Region Jämtland Härjedalen. 2023. Mejlkontakt 2023-02-06.
- Riksantikvarieämbetet. 2023. Fornsök. <https://app.raa.se/open/fornsok/> (Hämtad 2023-03-06)
- Riksantikvarieämbetet. 2022. Riksintressen för kulturmiljövården. <https://www.raa.se/samhallsutveckling/riksintresse-for-kulturmiljovarden/> (Hämtad 2022-12-08)
- Råsjö Kross AB. 2023. <https://www.rasjokross.se/takter/> (Hämtad 2023-02-13)
- SGU. 2022a. Berggrund och jordarter. <https://resource.sgu.se/service/wms/130/berggrund-50-250-tusen> (Hämtad 2022-11-28).
- SGU. 2022b. Grundvatten. <https://resource.sgu.se/service/wms/130/grundvatten> (Hämtad 2022-11-28).
- SGU. 2022c. Jordarter. <https://resource.sgu.se/service/wms/130/jordarter-25-100-tusen> (Hämtad 2022-11-28).
- SGU. 2022d. Brunnar. <https://resource.sgu.se/service/wms/130/brunnar> (Hämtad 2022-11-28).
- Skistar. 2023a. Skidbuss. <https://www.skistar.com/sv/vara-skidorter/are/vinter-i-are/servicetjanster/skidbuss/> (Hämtad 2023-02-10).
- Skistar. 2023b. <https://www.skistar.com/sv/vara-skidorter/are/vinter-i-are/> (Hämtad 2023-02-10).
- Sveriges Miljömål. 2023. <https://sverigemiljomal.se/> (Hämtad 2023-03-23).
- Trafikverket. 2023. Riksintressekarta. <https://riksintressenkartor.trafikverket.se/> (Hämtad 2023-01-13)
- Trafikverket. 2022a. Naturvärdesinventering längs planerad GC-väg mellan Så och Vik, Åre kommun år 2022. Rapport 2022-11-11.
- Trafikverket. 2022b. Väg 662, Bonäshamn-Huså, förbättrad bärighet och framkomlighet. <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-jamtlands-lan/vag-662-bonashamnhusa-forbatttrad-barighet-och-framkomlighet/> (Hämtad 2022-11-18)
- Trafikverket. 2022c. E14, Vik-Frönäset, gång- och cykelväg. <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-jamtlands-lan/e14-vikfronaset-gang--och-cykelvag/> (Hämtad 2022-11-18)
- Trafikverket. 2022d. Vägtrafikflödeskartan. <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation> (Hämtad 2022-12-13)
- SAMRÅDSUNDERLAG – E14 Så - Vik, Gång-, cykel- och mopedväg.

Trafikverket. 2022e. BaTMan, Bro och Tunnel Management. <https://batman.trafikverket.se/> (Hämtad 2022-11-17)

Trafikverket. 2022f. Lastkajen. <https://lastkajen.trafikverket.se> (Hämtad 2022-11-08)

Trafikverket. 2022g. Planläggningsprocessen. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planlaggningsprocessen/> (Hämtad 2022-12-12)

Trafikverket. 2022h. NVDB på webb. <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket> (Hämtad 2022-12-12)

Trafikverket. 2021. Utredning Atlantstråket. <https://bollnas.se/download/18.7a1b2d7d17f4497e1e93c9c/1646313997608/Slutrapport-Utredning-Atlantstraket.pdf>

Trafikverket. 2014a. Åtgärdsvalsstudie Åredalen. Publikationsnummer: 2014:089. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1364111>

Trafikverket. 2014b. Åtgärdsvalsstudie Mittstråket – Från kust till kust. ISBN: 978-91-7467-667-9. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1364170>

Transportstyrelsen. 2022. Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). <https://www.transportstyrelsen.se/strada> (Hämtad 2022-12-22)

Åre kommun. 2022a. Översiktsplan. <https://are.se/byggabo/samhallsplanering/oversiktsplan> (Hämtad 2022-12-12)

Åre kommun. 2022b. Fördjupad översiktsplan för Åredalen. Granskningshandling version 2.0 (2022-03-29). <https://are.se/byggabo/samhallsplanering/fordjupad-oversiktsplan-for-aredalen> (Hämtad 2022-12-14)

Åre kommun. 2022c. Planprogram Björnen Centrum. <https://are.se/byggabo/planprogram/planprogram-bjornen-centrum> (Hämtad 2022-12-12)

Åre kommun. 2022d. Planprogram för Björnänge. <https://are.se/byggabo/planprogram/bjornange> (Hämtad 2022-12-12)

Åre kommun. 2022e. Detaljplaner. <https://kartor.are.se/detaljplaner/> (Hämtad 2022-12-12)

Åre kommun. 2022f. Våra grundskolor. <https://are.se/barnutbildning/grundskola/varagrundskolor> (Hämtad 2022-12-16)



Trafikverket, 831 34 Östersund. Besöksadress: Kyrkgatan 43 B.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se