

RAPPORT

Samrådsunderlag

Väg 613 Tängvägen, gång- och cykelväg

Krokoms kommun, Jämtlands län

2026-10-06



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43B, 831 25 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Samrådsunderlag Väg 613 Tängvägen, gång- och cykelväg

Författare: Saitec Engineering AB

Dokumentdatum: 2026-10-06

Ärendenummer: TRV 2026/47059

Version: 1.0

Kontaktperson: Fredrik Ettestam, Projektledare, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Inledning	6
2.1 Planlägningsprocessen.....	6
2.2 Bakgrund	6
2.3 Mål och syfte	7
2.3.1 Övergripande mål	7
2.3.2 Ändamål och projektmål	8
2.4 Nationella mål.....	8
2.4.1 Transportpolitiska mål.....	8
2.4.2 Nationella miljö kvalitetsmål	9
3 Avgränsningar	11
3.1 Utrednings- och influensområde	11
3.2 Tid	12
4 Förutsättningar i utrednings- och influensområdet.....	13
4.1 Anläggningen, trafik och användargrupper	13
4.1.1 Vägstandard	13
4.1.2 Trafik och användargrupper	13
4.1.3 Gång- och cykeltrafik	13
4.1.4 Kollektivtrafik	14
4.1.5 Trafiksäkerhet.....	15
4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	16
4.3 Kommunal och regional fysisk planering.....	16
4.3.1 Översiktsplan.....	16
4.3.2 Fördjupade översiktsplaner.....	17
4.3.3 Detaljplaner.....	17
4.4 Miljö och hälsa.....	18
4.4.1 Landskapet och staden.....	18
4.4.2 Lagskyddade områden	20
4.4.3 Vattenmiljö.....	23
4.4.4 Kulturmiljö.....	24
4.4.5 Naturmiljö	27

4.4.6 Naturresurser.....	34
4.4.7 Friluftsliv och rekreation.....	36
4.4.8 Boendemiljö och hälsa.....	36
4.4.9 Klimat	36
4.5 Byggnadstekniska förutsättningar.....	37
4.5.1 Befintlig avvattnings.....	37
4.5.2 Geotekniska och hydrogeologiska förutsättningar.....	37
4.5.3 Ledningar och tekniska anläggningar.....	38
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	39
5.1 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	40
5.1.1 Trafik och användargrupper.....	40
5.1.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	40
5.1.3 Landskapet och staden.....	41
5.1.4 Lagskyddade områden	41
5.1.5 Vattenmiljö.....	41
5.1.6 Kulturmiljö.....	41
5.1.7 Naturmiljö	42
5.1.8 Naturresurser.....	42
5.1.9 Friluftsliv och rekreation.....	42
5.1.10 Boendemiljö och hälsa.....	42
5.1.11 Klimat	43
5.1.12 Masshantering	43
5.1.13 Miljöeffekter under byggskedet	43
5.1.14 Påverkan under byggnadstiden	43
6 Åtgärder	45
6.1 Åtgärder avseende utformning av projekt	45
6.2 Åtgärder under byggnadstiden.....	45
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	47
8 Fortsatt arbete	48
8.1 Planläggning.....	48
8.2 Viktiga frågeställningar	48
9 Källor	49

1 Sammanfattning

Väg 613 genom Ås i Krokoms kommun är i dagsläget smal och har begränsad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. I takt med att Ås växer ökar behovet av en säkrare och mer tillgänglig väg för oskyddade trafikanter. Trafikverket planerar därför för en belyst gång- och cykelväg längs väg 613. Den planeras att ansluta till befintlig gång- och cykelväg längs Åsvägen.

Förutsättningarna har utretts inom utredningsområdet avseende miljö, avvattnings, geoteknik och hydrogeologi och åtgärdens påverkan på dessa aspekter har beskrivits i detta samrådsunderlag. Påverkan på landskapsbilden bedöms som minimal då landskapet redan är exploaterat för liknande infrastruktur och att det kommer eftersträvas att behålla siktlinjer vid placering av belysningsstolpar och annan utrustning. Gång- och cykelvägen anläggs inom riksintresse för kulturmiljövård men bedöms inte skada riksintresset. Diken som klassas som våtmark kommer troligen behöva kulverteras. En fornlämning, möjlig fornlämning samt en övrig kulturhistorisk lämning bedöms kunna komma att påverkas negativt i projektet. Vid eventuellt intrång i kanten av utpekade naturvärdesbiotoper, som bedöms ha visst till påtagligt naturvärde, kommer naturvärdena påverkas negativt. Utredningsområdet utgörs huvudsakligen av jordbruksmark och tomtmark. Fortsatt utredning för att minska den negativa påverkan och utarbeta skyddsåtgärder kommer att ske i kommande planeringsskeden.

Åtgärderna bedöms ha en viss positiv effekt på klimatet då gång- och cykelvägen förväntas ge ökad gång- och cykeltrafik, vilket minskar behovet av korta bilresor till viss del.

Under byggtiden kommer träd att behöva avverkas och vegetationsjord banas av. Det kommer även vara ökade bullernivåer från arbetsfordon samt tillfällig begränsad framkomlighet längs Tängvägen.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan då påverkan på omgivande vatten-, natur och kulturmiljöer bedöms bli begränsad.

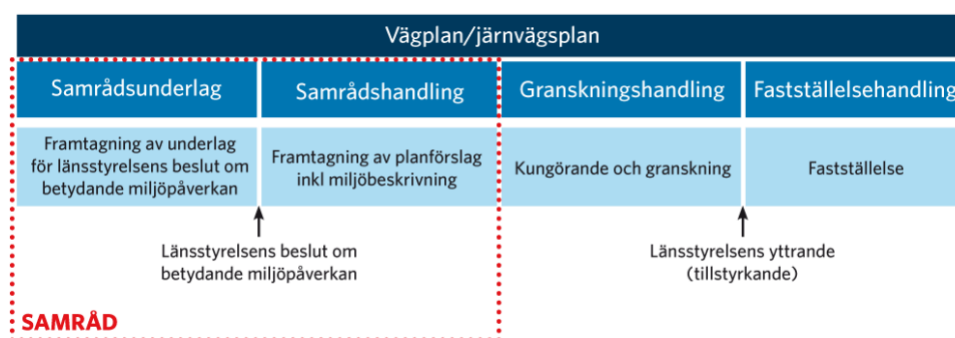
2 Inledning

2.1 Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. 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 viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 1.2–1. Planläggningsprocessen.

2.2 Bakgrund

Väg 613 (Tängvägen) genom Ås i Kokoms kommun är i dagsläget smal och har begränsad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Vägen används redan idag som ett viktigt stråk för både skolresor och friluftsliv och längs sträckan finns två busshållplatser. Bebyggelse finns på båda sidor om Tängvägen och Krokoms kommun planerar ytterligare bostäder i området, både i form av flerbostadshus längs vägen och ett nytt bostadsområde i närheten. I takt med att Ås växer ökar behovet av en säkrare och mer tillgänglig väg för gående och cyklister.

Med anledning av behovet av att kunna cykla längs Tängvägen för att nå viktiga målpunkter planerar Trafikverket för en ny gång- och cykelväg. Se Figur 2.2–1 för aktuell vägsträcka för gång- och cykelvägen.



Figur 2.2-1. Orienteringsfigur som visar aktuell vägsträcka, befintliga gång- och cykelvägar, vägnamn och målpunkter.

2.3 Mål och syfte

2.3.1 Övergripande mål

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett livscykelkostnadsperspektiv med målsättning att minimera

livscykelkostnaderna. Förändringarna i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.

Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

2.3.2 Ändamål och projektmål

Åtgärdens ändamål är att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs med sträckan. Nedan listas projektmålen:

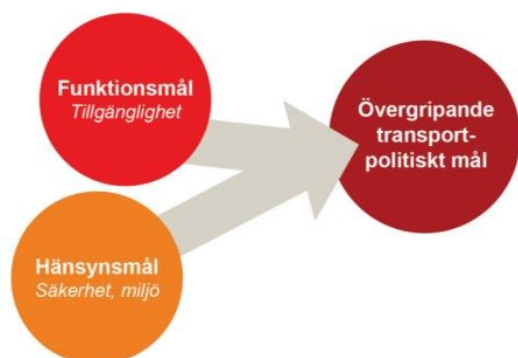
Projektmålen är att:

- Tillskapa så få passager/växlingar mellan sidor av vägen för att göra gång- och cykelvägen trafiksäker och minska antalet konfliktpunkter mellan fordonstrafik och de oskyddade trafikanterna
- Tillskapa så hög grad av separering mellan fordonstrafiken och de oskyddade trafikanterna

2.4 Nationella mål

2.4.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål rörande tillgänglighet och ett hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa, se Figur 2.4.1-1.



Figur 2.4.1-1. Transportpolitiska mål.

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.4.2 Nationella miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål och ett antal etappmål. De 16 miljökvalitetsmålen har i vissa fall brutits ned i regionala och lokala mål. De miljömål som bedöms kunna påverkas både positivt och negativt av det aktuella projektet markeras i fet stil i Tabell 2.4.2–1.

Tabell 2.4.2–1. De 16 nationella miljökvalitetsmålen. Miljökvalitetsmål som kan påverkas antingen positivt eller negativt är markerade i fet stil.

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

Det övergripande generationsmålet innebär att lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till nästa generation utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Miljömålen har hittills följts upp mot 2020. De globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 tar sikte på året 2030. Därför utgör detta årtal nästa hållpunkt för miljömålen.

Gång- och cykelvägen minskar utsläppen från biltrafiken marginellt genom att trafikanterna går och cyklar istället för att ta bilen. Detta leder till marginell positiv påverkan på begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, giftfri miljö och ingen övergödning. Om det finns föroreningar i marken kommer dessa tas om hand, vilket ger marginellt positiv påverkan på miljökvalitetsmålet giftfri miljö.

Myllrande våtmarker, ett rikt odlingslandskap och ett rikt växt- och djurliv påverkas negativt genom att mark tas i anspråk.

God bebyggd miljö påverkas positivt genom att en gång- och cykelväg anläggs.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet för vägplanen täcker in planerad utformning och lokalisering av gång- och cykelvägen, se Figur 3.1–1. Utredningsområdet utgörs i huvudsak av jordbruksmark och tomtmark och sträcker sig 40 meter på vardera sida om Tängvägen.



Figur 3.1-1. Utredningsområde för vägplanen.

Influensområdet täcker in det område där miljöeffekter kan uppstå. Dess storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För de aspekter som är fysiskt knutna till vägens närmaste miljö sammanfaller influensområdet med utredningsområdet. För andra aspekter är influensområdet större, till exempel kan buller från byggskedet färdas längre ut i landskapet.

Influensområdet för landskapsbilden sträcker sig ut i landskapet och omfattar det område där visuell påverkan på landskapets upplevelse och uttryck kan uppstå.

Influensområdet för kulturmiljö motsvarar utredningsområdet samt ett område upp till ett par hundra meter ut i landskapet. Detta för att fånga upp karaktäristiska värden för hela landskapsavsnittet, till exempel visuella värden som siktlinjer och utblickar.

Influensområdet för naturmiljö är något större än utredningsområdet eftersom borttagna stenar från stenmurar kan behöva läggas utanför.

Influensområdet för vatten är ungefär lika stort som utredningsområdet om tillräckliga skyddsåtgärder för att förhindra spridning av grumligt vatten från utredningsområdet kan vidtas.

Influensområdet för boendemiljö och hälsa är som störst under byggtiden när arbetsmaskiner kan bullra dagtid, en bit utanför utredningsområdet.

Influensområdet under byggtiden motsvarar området för bullerspridningen från utredningsområdet samt körvägar till och från de platser varifrån massor hämtas alternativt återvinns. Under drifttiden motsvarar influensområdet för boendemiljö och hälsa influensområdet för rekreation och friluftsliv (det vill säga det område inom vilket människor rör sig till fots och med cykel).

Influensområdet för rekreation och friluftsliv är lika stort som upptagningsområdet för trafikanterna som kommer att använda den nya gång - och cykelvägen regelbundet.

Influensområdet för naturresurser är lika stort som utredningsområdet samt de områden varifrån massor hämtas alternativt återvinns.

Influensområdet för utsläpp av klimatpåverkande gaser motsvarar under drifttiden influensområdet för rekreation och friluftsliv (minskning av utsläpp).

3.2 Tid

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandlingar av olika konsulter och entreprenörer. Trafikverket avser att lämna vägplanen till fastställelseprövning under sommaren 2028.

Byggnationen är planerad att starta våren 2029 under förutsättningar att vägplanen vinner laga kraft. Byggtiden förväntas preliminärt bli cirka två år. Redovisning av byggskedets konsekvenser baseras på denna period. Bedömningar som görs för driftskedet har en tidshorisont fram till år 2050 då effekter och konsekvenser av projektet förväntas ha slagit igenom.

4 Förutsättningar i utrednings- och influensområdet

4.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

4.1.1 Vägstandard

Väg 613 (Tängvägen) är en statlig väg som sträcker sig genom Ås tätort, från korsningen med Åsvägen i öst tills att Tängvägen övergår till enskild väg i väst precis innan bebyggelsen i Täng börjar. Vägen är utformad som en belagd tvåfältsväg med en bredd på 5 meter. Den högsta tillåtna hastigheten på vägen varierar mellan 40 km/h och 50 km/h.

Vägen är reglerad som huvudled och ingår i Trafikverkets driftområde Krokomb. Längs vägen finns anslutningar till enskilda vägar, närliggande fastigheter samt en statlig anslutning till väg 610.

Vägen är obelyst, men vid anslutande väg 610 finns väg- och gång- och cykelvägbelysning som ägs av Trafikverket. Vid anslutande lokalgator finns kommunal gatubelysning.

4.1.2 Trafik och användargrupper

Vägen trafikeras av genomfartstrafik, kollektivtrafik, jordbruksfordon och oskyddade trafikanter. Enligt en stickprovsmätning utförd i januari 2015 uppgick trafikmängden till 941 fordon/dygn, varav andelen tung trafik var cirka 5 %. Vägen bedöms ha en låg trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Vägen utgör inte rekommenderad färdväg för farligt gods.

4.1.3 Gång- och cykeltrafik

Idag saknas infrastruktur för gång- och cykeltrafik längs aktuell sträcka. Gående och cyklister hänvisas till blandtrafik, vilket innebär att framkomligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna är begränsad.

Öster om utredningsområdet, längs väg 610 (Åsvägen) vid korsningen med väg 613, finns en statlig gång- och cykelväg. I nordlig riktning fortsätter vägen till Ösanäsvägen och slutar vid Ösa kurvan, medan den i sydlig riktning går in mot Östersund. Vid Frejs väg finns det även en gång- och cykelväg som leder till viktiga målpunkter, bland annat skola och tillhörande verksamheter. Frejs väg bedöms därför utgöra en viktig förbindelse. Se Figur 4.1.3–1 för befintliga närliggande gång- och cykelvägar.



Figur 4.1.3–1. Befintliga gång- och cykelvägar i anslutning till utredningsområdet.

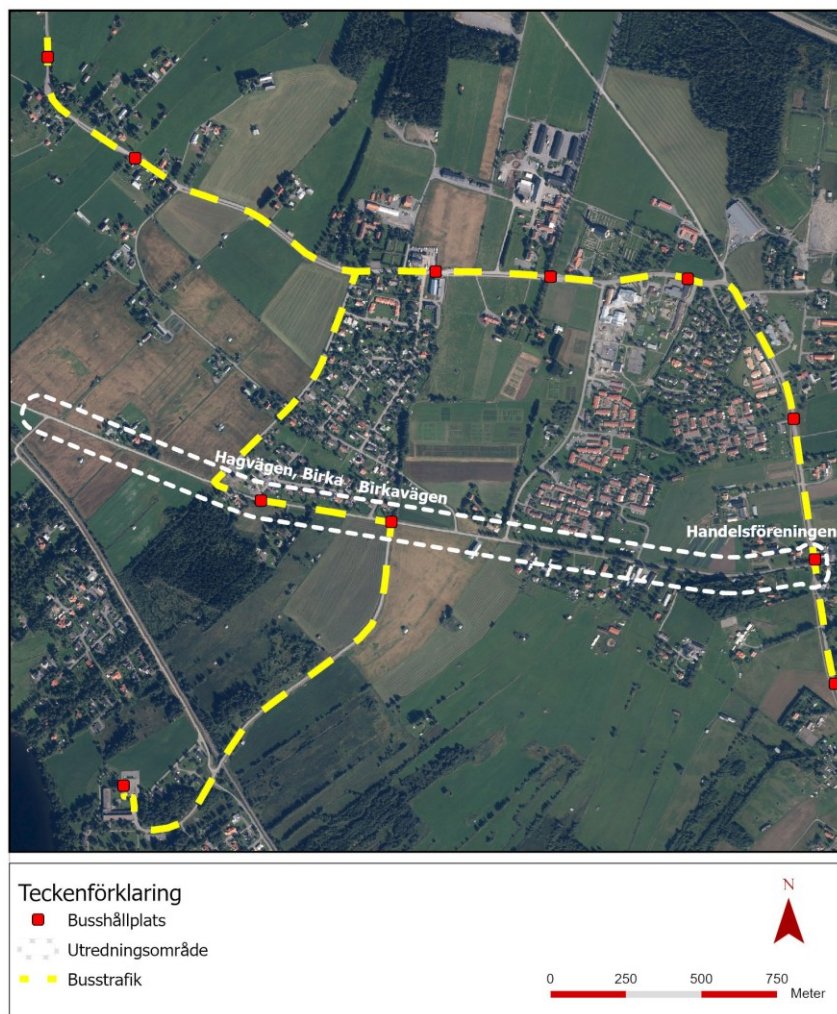
4.1.4 Kollektivtrafik

Längs vägen finns det två busshållplatser i vardera riktningen: Birka Hagavägen som går i riktning mot Östersund och Ås Birkavägen som går i riktning mot Ås. Busshållplatserna trafikeras av tre busslinjer.

Vid korsningen med Åsvägen finns busshållplatsen Ås Handelsföreningen som trafikeras av sex busslinjer. Busshållplatsen ligger i riktning mot Ås.

Busshållplatserna trafikeras av Länstrafiken Jämtland. Busstrafiken är relativt tät under vardagarnas morgon- och eftermiddagstimmar, med som tätast 15 minuters intervall, medan antalet turer är färre under dagtid samt på helgerna. En av busslinjerna är en nattbusslinje som endast trafikerar kvälls- och nattetid under fredagar och lördagar.

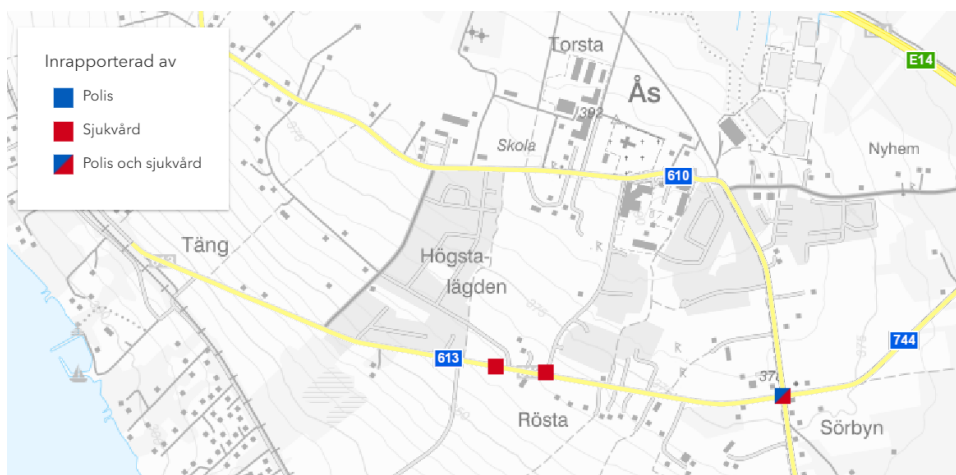
Endast en kortare sträcka längs Tängvägen trafikeras av busstrafik, se Figur 4.1.4-1 nedan.



Figur 4.1.4-1. Busshållplatser inom utredningsområdet.

4.1.5 Trafiksäkerhet

Olycksstatistik för aktuell sträcka har hämtats från Transportstyrelsens olycksdatabas, STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Strada är Transportstyrelsens databas över inrapporterade olyckor inom hela vägtransportsystemet. Olycksdatabasen bygger på uppgifter från både polisen och sjukvården. Enligt STRADA har det rapporterats tre olyckor längs aktuell vägsträcka under tioårsperioden 2016–2026, varav två under år 2019 och en under 2026. En av olyckorna skedde i korsningen mellan väg 613, 610 och 744 och utgjordes av en personbilsolycka. De andra två är singelolycka med cykel och fotgängare.



Figur 4.1.5–1. Olyckor registrerade i STRADA längs aktuell vägsträcka.

4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Ås är en tätort i södra delen av Krokoms kommun i Jämtland, belägen cirka 9 kilometer nordväst om Östersund vid Storsjöns strand. Orten utgör ett av de äldsta bofasta jordbruksområdena i länet. Tätorten har en positiv befolkningsutveckling, vilket till stor del kan kopplas till det attraktiva läget nära Östersund, vilket gör orten till en attraktiv pendlingsort. Även det öppna landskapet med vyer över Storsjön och fjällen, det levande jordbruket samt bostadsutvecklingen har bidragit till den positiva befolkningsutvecklingen. På senare år har tätorten främst attraherat unga barnfamiljer och det pågår därför ett generationsbyte i orten. Ås tätort hade år 2023 drygt 1 500 invånare, medan Ås distrikt hade drygt 3700 invånare år 2022. Distriktet inkluderar förutom tätorten Ås även tätorten Åssjöns norra strand (Birka/Täng), småorten Kännåsen och den omkringliggande landsbygden.

I Ås tätort finns samhällsservice i form av bland annat förskolor, grundskolor, gymnasium, folkhögskola, bageri, bibliotek, restaurang och matbutik. Orten har ett starkt småföretagande, främst inom byggsektorn, hantverk och industri. En stor del av de yrkesverksamma i Ås pendlar till Östersund där det finns flera arbetstillfällen. Längs Tängvägen består bebyggelsen av äldre jordbruksfastigheter samt nyare bostadsområden med villor och radhus byggda runt 1980.

4.3 Kommunal och regional fysisk planering

4.3.1 Översiktsplan

Gällande översiktsplan för Krokoms kommun antogs av kommunfullmäktige 2015-02-25. I översiktsplanen framgår bland annat att gång- och cykeltrafiken ska främjas i befolkningstäta områden och att arbetet med att skapa säkra

trafiklösningar ska prioriteras. Det nämns även att ett centrum ska skapas i Ås, samt ett större utbud av boende för alla åldrar.

Krokoms kommun arbetar just nu med att ta fram en ny översiktsplan som ska gälla fram till år 2050. Översiktsplanen förväntas antas under 2026.

4.3.2 Fördjupade översiktsplaner

4.3.2.1 Åsbygden

Den fördjupade översiktsplanen över Åsbygden antogs av kommunfullmäktige 2018-02-28 och syftet med den är att utveckla Ås centrum med utökat boende och verksamheter samtidigt som det öppna landskapet bevaras. Utöver detta ska även trafiksäkerheten förbättras.

4.3.3 Detaljplaner

Befintlig vägsträcka och planerade åtgärder rör tre detaljplaner, se tabell 2.3.3–1. En järnväg eller väg får inte byggas i strid mot en gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. I praktiken innebär detta att en väg- eller järnvägsplan inte kan fastställas innan kommunen har ändrat sina planer så att de överensstämmer med det planerade projektet. Om syftet med detaljplanen eller områdesbestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras. Se avsnitt 4.3 *Kommunal och regional fysisk planering* för beskrivning av detaljplanerna.

Tabell 2.3.3–1. Berörda detaljplaner inom utredningsområdet.

Detaljplan	Plannummer	Aktnummer	Datum lagakraftvunnen
Utvidgning av högstalägdén	41	23-ÅS-813	1971-09-10
Ås samhälle	71	23-ÅS-848	1980-01-24
Detaljplan för Tängs 2:42	293	2309-P2019/6	2018-05-29

Krokoms kommun arbetar just nu med att ta fram detaljplan för del av fastigheten Rösta 6:1, som ligger i direkt anslutning till väg 613 (Tängvägen). Kommunfullmäktige tog beslut om antagande av detaljplanen 2026-06-10 och den bedöms vinna laga kraft inom kort.

Syftet med detaljplanen är att skapa möjligheter för ett nytt område med radhus och/eller parhus som en naturlig förtätning av Ås tätort. Kommunen anger att de har anpassat detaljplanens plangräns så att utbyggnaden inte förhindrar utveckling av gång- och cykelväg längs vägen.

4.4 Miljö och hälsa

4.4.1 Landskapet och staden

Landskapet i Ås är en lidbygd med lång historia av jordbruk. Topografin i odlingslandskapet sluttar i sydvästlig riktning ned mot Storsjön och bjuder på många vida utblickar över vattnet och fjälllandskapet där bortom, se figur 4.4.1–1 nedan. Landskapskaraktären är ett småbrutet jordbrukslandskap med en tydlig riktning nordöst-sydväst mot Storsjön, främst i Tängvägens västra del. Längre österut längs Tängvägen är bebyggelsen tätare och består av äldre jordbruksfastigheter med visst kulturhistoriskt intresse samt nyare bostadsområden med villor och radhus byggda runt år 1980.



Figur 4.4.1–1. Utblick mot Storsjön samt fjällen därbortom.

Tängvägen sträcker sig tvärs över landskapets övergripande riktning med undantag längst i öster, mot Åsvägen, där den i stället följer äldre fastighetsgränser.

Tängvägen har en trång sektion med en bredd på 5 meter där tomtmark med bostadsbebyggelse och vegetation bitvis ligger mycket nära vägen.



Figur 4.4.1-2 Exempel på trång passage där bebyggelse och en biotopskyddad allé ligger i nära anslutning till vägen.

Vid Storsjöns strandlinje finns bebyggelse orienterad mot vattnet. Längs vattnet finns flertalet målpunkter i form av småbåtshamn, bryggor, Birka folkhögskola samt en förskola.

I Ås finns målpunkter i form av skolor, bibliotek, idrottsplatser och Ås kyrka. Vägen trafikeras av genomfartstrafik, kollektivtrafik, jordbruksfordon och oskyddade trafikanter. Två busshållplatser finns längs sträckan samt en vid korsningen med Åsvägen.

Vid Frejs väg finns en befintlig gång- och cykelväg vidare mot målpunkterna vid Ås skola och tillhörande verksamheter. Längs denna del av sträckan begränsas utblickarna av bebyggelse och vegetation. Här finns flertalet björkalléer i nära anslutning till Tängvägen.

För fordonstrafikanter är anslutningen till E14 i Sörby en viktig målpunkt. Längs Åsvägen finns också en gång- och cykelväg som leder in till Östersund. En gång- och cykelväg planeras även mellan Sörbyn och Ås, se figur 4.4.1-3.



Figur 4.4.1–3 Kartan redovisar utblickar, målpunkter och anslutande gång- och cykelvägnät.

4.4.2 Lagskyddade områden

Lagskyddade områden avser geografiska områden som omfattas av ett juridiskt bindande skydd enligt miljöbalken. Sådana områden utses i syfte att bevara naturvärden samt värden kopplade till friluftsliv. Nedan anges de områdesskydd som berör den planerade gång- och cykelvägen.

4.4.2.1 Riksintressen

Utredningsområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö (Z 25) (se avsnitt 4.4.4.1.1 Riksintresse för kulturmiljövården) samt friluftsliv Storsjöbygden (FZ 08), se Figur 4.4.2.1-1. Det närmaste Natura 2000-område ligger cirka 250 meter söder om utredningsområdet och omfattas av art- och habitatdirektivet, se Figur 4.4.2.1-1. Närmaste riksintresse för naturvård ligger cirka 2 kilometer öster om utredningsområdet. Området är även skyddat genom ett naturreservat och ett Natura 2000-område, vilket är utpekad genom särskilt skydd för fåglar (SPA) och art- och habitatdirektivet (SCI).



Figur 4.4.2.1–1. Riksintressen samt Natura 2000-område inom eller i nära anslutning till utredningsområdet.

4.4.2.2 Strandskydd

Strandskyddet omfattar normalt ett område om 100 meter från strandlinjen, på land och i vattnet. Strandskyddet gäller samtliga stränder vid havet och insjöar över en hektar samt vattendrag med bredd över två meter. Strandskyddet kan i enskilda fall utökas till 300 meter.

Syftet med strandskyddet är att säkerställa allmänhetens tillgång till strandområden samt skydda djur och växter som är beroende av strandnära livsmiljöer. Inom strandskyddsområdet är det förbjudet att uppföra nya byggnader eller anläggningar.

Det aktuella utredningsområdet ligger cirka 350 meter från närmaste strandlinje tillhörande Storsjön, vilket innebär att åtgärden inte kommer att påverka område med strandskydd.

4.4.2.3 Generellt biotopskydd

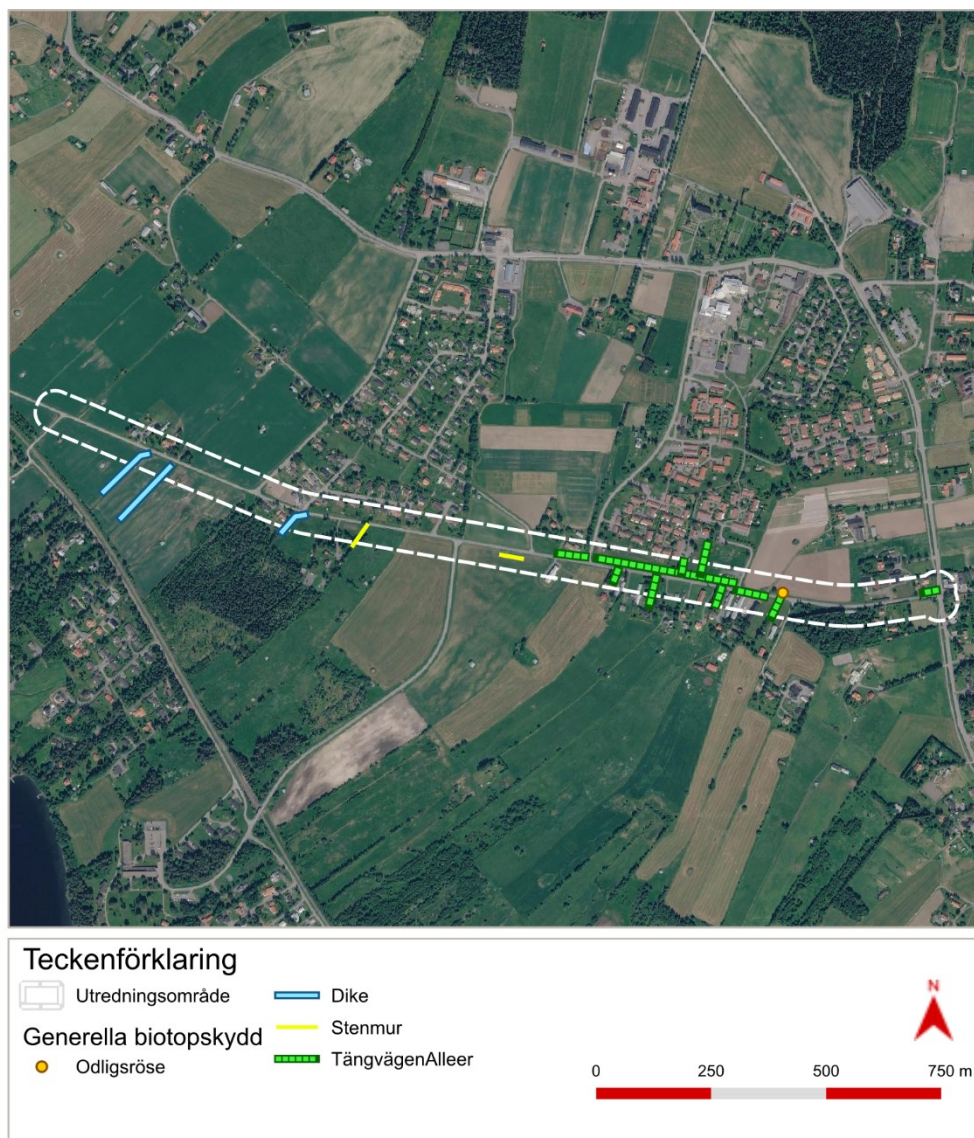
Det generella biotopskyddet omfattar små mark- och vattenområden som hyser särskilda egenskaper, vilka i sin tur skapar värdefulla livsmiljöer för växter och djur. Exempel på sådana biotoper är alléer, stenmurar, odlingsrösen, åkerholmar, och våtmarker i jordbrukslandskap, vilka alla är skyddade enligt 7 kap. 11 § miljöbalken.

Utredningsområdet hyser ett flertal strukturer som omfattas av det generella biotopskyddet, se Figur 4.4.2.3-1. I sträckans östra del förekommer utpekade alléer varav fyra går parallellt med vägen. Alléerna utgörs av tomtavgränsningar och infartsalléer. Alléerna närmast Tängvägen hyser visst naturvärde i form av ett hålträd samt enstaka alléträd med lös bark.

I utredningsområdets västra del förekommer även två stenmurar och tre utpekade våtmarker i jordbruksmark som omfattas av det generella biotopskyddet. Våtmarkerna utgörs av diken som lutar bort från vägen.

I utredningsområdets mitt, på den norra sidan av vägen, förekommer en hög med stenar i anslutning till åkermark. Denna har pekats ut som en fornlämning (se avsnitt 4.4.4.1.2 Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar), men behandlas även som ett odlingsröse eftersom stenarna kan ha tillkommit i ett senare skede och har sannolikt sitt ursprung i jordbruksdriften. Odlingsröset omfattas därmed av det generella biotopskyddet.

Odlingsröset kan utgöra viktiga övervintringsmiljöer för grod- och kräldjur och kan därmed ha potential att hysa höga naturvärden.



Figur 4.4.2.3-1. Generella biotopskydd inom utredningsområdet.

4.4.3 Vattenmiljö

Vattenmiljö omfattar ytvatten och grundvatten samt de ekologiska värden och funktioner som är knutna till dessa miljöer. Vattendrag, sjöar, våtmarker och grundvattenmagasin har betydelse för bland annat biologisk mångfald, vattenförsörjning och landskapets hydrologiska funktioner.

4.4.3.1 Grundvatten

Det förekommer inga grundvattenförekomster inom utredningsområdet. Grundvattenförekomsten Dvärsätt ligger cirka 6 kilometer från utredningsområdet och är områdets närmaste grundvattenförekomst. Närmaste tillrinningsområde till grundvattenförekomsten ligger cirka 3,5 kilometer från utredningsområdet.

4.4.3.2 Ytvatten

Det förekommer inga ytvattenförekomster inom utredningsområdet. Den ytvattenförekomst som ligger närmast utredningsområdet är Storsjön, som ligger cirka 350 meter från utredningsområdet. Utredningsområdet ligger inom avrinningsområdet (DARO) Storsjön.

Det finns inga utpekade vattendrag som berörs av gång- och cykelvägen, men vägen korsas av ett fåtal diken och småvatten. Ungefär sex stycken trummor går under Tängvägen.

4.4.3.3 Vattenskyddsområden

Vattenskyddsområden omfattar mark- eller vattenområden som får ett särskilt skydd enligt 7 kap. 21 § Miljöbalken i syfte att skydda grund- eller ytvattentillgång som nyttjas eller kan antas komma att utnyttjas för vattentäkt.

Inga vattenskyddsområden finns inom utredningsområdet. Närmast liggande vattenskyddsområde är Minnesgärdet, vilket är beläget cirka 5 kilometer sydväst om utredningsområdet.

4.4.4 Kulturmiljö

Västra delen av utredningsområdet kantas av ett öppet odlingslandskap med långa utblickar över jordbruksmarkerna och ner mot Storsjön. I den östra delen övergår landskapet till ett mindre skogsparti. Här finns även enstaka bostadshus söder om vägen med lång historisk kontinuitet medan ett modernt bostadsområde är beläget på den norra sidan.

Området ligger över högsta kustlinjen och blev isfritt efter inlandsisens tillbakadragande för omkring 10 000 år sedan. De äldsta kända spåren av mänsklig närvaro i länet är närmare 9 000 år gamla, vilket visar att området koloniserades relativt kort tid efter avsmältningen.

Området kring Täng, Ås och Rösta tillhör en kulturhistoriskt intressant del av Storsjöbygden. Här finns lämningar som visar på omfattande aktivitet under järnålder och vikingatid, vilket talar för att området haft stor betydelse under denna period. Vid Röstahammaren, cirka en kilometer söder om utredningsområdet, finns ett omfattande gravfält från vikingatid. Cirka 500 meter norr om området, vid Kyrklägdan, har lämningar efter en stor vikingatida gård med långhus och odlingsytor identifierats.

Gravfältet vid Röstahammaren dateras huvudsakligen till 900-talet. Bland gravarna finns såväl gravar som speglar nordisk vikingatida tradition som gravar med föremål och ornamentik av tydligt samisk karaktär (Zachrisson 2010).

Under medeltiden passerade även en vallfartsled till Nidaros genom området, vilket inneburit att området fortsatt vara en central plats även efter vikingatidens slut.

Den östra delen av utredningsområdet berör en äldre väg genom Rösta som återfinns på 1774 års storskifteskarta. Sträckningen skiljer sig något från dagens väg 613. Den västra delen av dagens väg saknas däremot på äldre kartmaterial och tillkom först under 1900-talet. Vägen finns inte redovisad på Generalstabskartan från 1903 men återfinns på utgåvan från 1927, vilket visar att denna del av vägen tillkommit under perioden däremellan.

4.4.4.1 Kända värden

Nedan redovisas utpekade och skyddade objekt och områden med kulturmiljövärden i anslutning till det aktuella vägområdet.

4.4.4.1.1 Riksintresse för kulturmiljövården

Utredningsområdet ligger inom riksintresset för kulturmiljövården Storsjöbygden [Z 25]. Riksintresset utgör en centralbygd med mycket lång kontinuitet av bosättning och markanvändning från förhistorisk tid fram till idag. Området kännetecknas av öppna jordbrukslandskap, historiska by- och gårdsmiljöer, kyrkplatser samt ett stort antal fornlämningar från framför allt järnålder och medeltid.

I den del av riksintresset som omfattar Ås lyfts särskilt kyrkomiljön samt de välbevarade by- och gårdsmiljöerna i Rösta-Sem och Gärde-Backen-Dille fram som värdefulla uttryck för riksintresset.



Figur 4.4.4.1–1. Lämningar registrerade i kulturmiljöregistret.

4.4.4.1.2 Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar

Inom utredningsområdet finns 4 kulturhistoriska lämningar registrerade (se figur 4.4.4.1-1 samt tabell 4.4.4.1-1)

Tabell 4.4.4.1-1. Registrerade kulturhistoriska lämningar inom området.

Lämningsnummer	Lämningstyp	Antikvarisk bedömning
L1945:857	Hög	Fornlämning
L1946:5211	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning
L1945:936	Bytomt/gårdstomt	Övrig kulturhistorisk lämning
L1945:571	Fyndplats	Övrig kulturhistorisk lämning

Den registrerade högen L1945:857 är belägen i direkt anslutning till vägen och utgöra av den lämning som bedöms vara mest relevant för projektet. Högen har sedan tidigare utsatts för omfattande påverkan och skador efter äldre ingrepp.

Fyndplatsen L1945:571 är inte en fysisk lämning i sig utan markerar som namnet antyder platsen för fyndet av ett kulturhistoriskt föremål, i detta fall en stenklubba.

En fyndplats indikerar på historisk aktivitet på platsen och det kan därmed inte uteslutas att fler fynd görs vid arbete i området.

Någon arkeologisk utredning steg 1 har ännu inte genomförts inom utredningsområdet, då detta blir aktuellt först längre fram i projekteringen. Dialog med Länsstyrelsen kring detta har dock påbörjats.

4.4.4.1.3 Övriga lämningar

Inom området finns även ett antal stenmurar och alléer som bidrar till kulturlandskapets läsbarhet (se Figur 4.4.2.3-1. Generella biotopskydd inom utredningsområdet)

4.4.5 Naturmiljö

Naturmiljö omfattar växt- och djurliv samt de livsmiljöer och ekologiska samband som finns i landskapet. Naturvärden kan vara knutna till exempelvis skogar, våtmarker, vattendrag, gräsmarker, äldre träd, brynmiljöer och andra miljöer som har betydelse för biologisk mångfald.

4.4.5.1 Invasiva främmande arter

Invasiva främmande arter är arter som introducerats till ett område av människan som får snabb spridning och orsakar allvarliga konsekvenser på ekosystem och infrastruktur. I Sverige regleras hanteringen av invasiva främmande arter både genom EU:s förteckning över invasiva främmande arter samt en nationell förteckning. För de arter som omfattas av förteckningarna enligt 3 kap. 1 § förordningen (2026:311) gäller förbud mot att avsiktligt införa arterna i landet, tillåtas växa, odlas eller släppas ut i miljön. Detta innebär att såväl myndigheter och kommuner som enskild är skyldig att vidta åtgärder för att förhindra spridningen.

Utöver EU:s och den nationella förteckningen över invasiva främmande arter så har Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) tagit fram en risklista för främmande arter. Risklistan omfattar arter som bedöms ha potential att orsaka eller redan har orsakat negativa effekter på den biologisk mångfalden.

Inom utredningsområdet har inga fynd av invasiva främmande arter som noteras i EU:s eller den nationella förteckningen noterats. Däremot har flertalet fynd av främmande arter med hög eller mycket hög risk för invasivitet gjorts som redovisas i Figur 4.4.5.1-1. Knölklocka (Hög risk 4AB,2EF) finns spridd genom hela utredningsområdet. Parksallat (Mycket hög risk 4AB,4D) förekommer på två lokaler och bergklint (Mycket hög risk 4AB,3D) förekommer på en lokal.



Figur 4.4.5.1–1. Förekomst av arter som omfattas av risklistan för främmande arter.

4.4.5.2 Naturvärdesbiotoper

En naturvärdesinventering (NVI) utfördes sommaren 2026 (Henriksson, 2026). Inom utredningsområdet har 19 naturvärdesbiotoper identifierats, varav 7 anges ha naturvärdesklass 3, med påtagligt naturvärde, och 12 har naturvärdesklass 4, med visst naturvärde, se Figur 4.4.5.2-1, Figur 4.4.5.2-2 och 4.4.5.2-1.



Figur 4.4.5.2–1. Naturvärdesbiotoper som förekommer inom utredningsområdet östra del och deras klassning. Siffrorna hänvisar till numreringen av naturvärdesbiotoperna i Tabell 4.4.5.2–1.



Figur 4.4.5.2–2. Naturvärdesbiotoper som förekommer inom utredningsområdet västra del och deras klassning. Siffrorna hänvisar till numreringen av naturvärdesbiotoperna i Tabell 4.4.5.2–1.

Tabell 4.4.5.2–1. Beskrivning av naturvärdesbiotoper inom utredningsområdet. Naturvärdsbiotopernas läge kan ses i Figur 4.4.5.2–1 och Figur 4.4.5.2–1.

NVB	Naturtyp	Biotop	Klass
NVB 001	Antropogen terrester miljö	Väggkant	4
NVB 002	Antropogen terrester miljö	Väggkant	4
NVB 003	Antropogen terrester miljö	Väggkant	4
NVB 004	Antropogen terrester miljö	Trädgård)	3
NVB 005	Antropogen terrester miljö	Väggkant	4
NVB 006	Antropogen terrester miljö	Väggkant	4
NVB 007	Antropogen terrester miljö	Väggkant	4
NVB 008	Skog och buskmark	Triviallövskog	4
NVB 009	Antropogen terrester miljö	Väggkant	4
NVB 010	Naturlig gräsmark	Fd åker	4
NVB 011	Naturlig gräsmark	Fd åker	3
NVB 012	Naturlig gräsmark	Höggörtäng i ravinbildning	3
NVB 013	Antropogen terrester miljö	Väggkant	4
NVB 014	Antropogen terrester miljö	Väggkant	3
NVB 015	Naturlig gräsmark	Gräsmark	4
NVB 016	Antropogen terrester miljö	Trädgård	3
NVB 017	Antropogen terrester miljö	Väggkant	3
NVB 018	Antropogen terrester miljö	Väggkant	4
NVB 019	Antropogen terrester miljö	Dike / Triviallövskog	3

4.4.5.3 Fridlysta och rödlistade arter

Enligt NVI har 57 värdearter identifierats varav 2 fynd (ett inom utredningsområdet) av fridlysta växtarter: skogsknipprot och gullviva, samt 12 fågelarter varav 9 rödlistade (6 NT, 2 VU och 1 EN), se Figur 4.4.5.3-1. Här förekommer slåtterfibbla, som är rödlistad (NT). Inom utredningsområdet har en artrik väggkant pekats ut, se Figur 4.4.5.3-1.

Ormrot förekommer i vägområdet, vilket är en värdeart som hyser unika egenskaper för den fridlysta violetta guldvingen. Ormrot har tidigare rapporterats spritt längs hela sträckan, men förkommer idag mer begränsat till ett par lokaler inom utredningsområdet, se Figur 4.4.5.3-2. Violet guldvinge är fridlyst och

skyddad enligt 4 a § artskyddsförordningen och tas upp i art- och habitatdirektivet. Detta innebär att det förbjudet att avsiktligt fånga eller döda djuret, avsiktligt störa djuret, avsiktligt förstöra eller samla in ägg i natur och skada eller förstöra djurets fortplantningsområde eller viloplats.



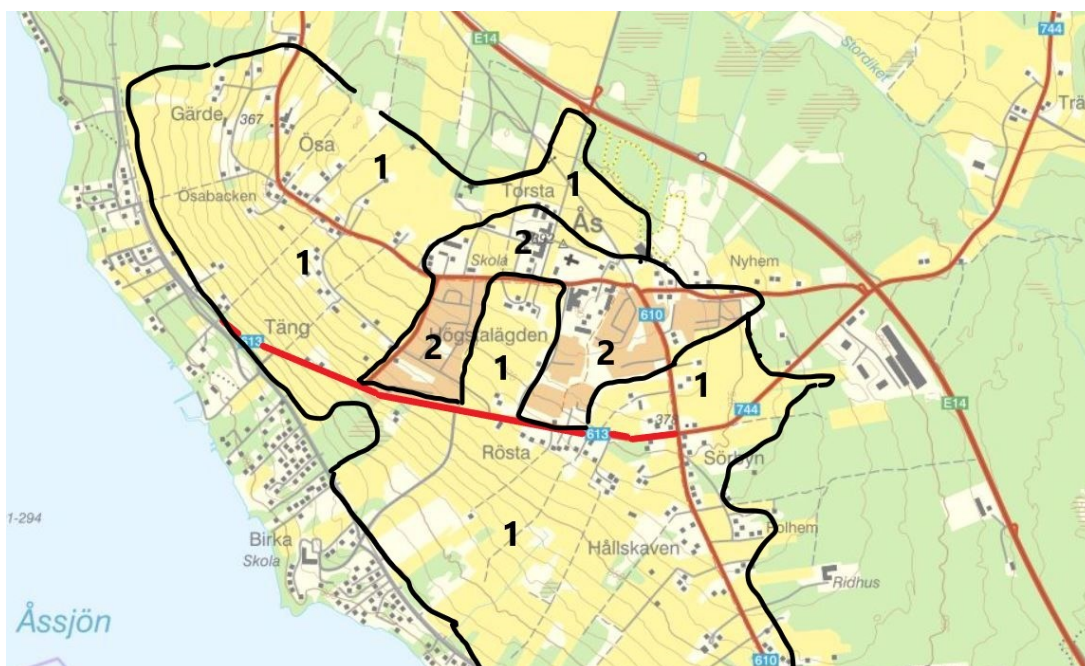
Figur 4.4.5.3–1. Förekomst av fridlysta och rödlistade arter inom utredningsområdet samt artrika vägkanter.



Figur 4.4.5.3–2. Karta över förekomst av ormröt inom utredningsområdet.

4.4.5.4 Värdelandskap

Enligt naturvärdesinventeringen utgörs utredningsområdet av två landskapsområden. Merparten utgörs av landskapsområdet (1) *Jordbruksmarkerna kring Ås samhälle*, medan resterande del utgörs av (2) *Ås by* som redovisas, se Figur 4.4.5.4-1, tagen från rapporten för naturvärdesinventeringen. Värden tillräckligt höga för att bedömas utgöra ett värdelandskap förekommer inte inom utredningsområdet.



Figur 4.4.5.4–1. Utredningsområdet berörs i princip av två landskapsområden, Jordbruksmarkerna kring Ås samhälle (1) respektive Ås by (2). Röd linje markerar den östra delen av Tängvägen som omfattas av detta projekt.

4.4.6 Naturresurser

Naturresurser omfattar mark, vatten och andra resurser som används eller kan användas för exempelvis jord- och skogsbruk, vattenförsörjning, energiproduktion och materialförsörjning. Vid planering och genomförande av vägprojekt ska hushållning med mark och andra naturresurser eftersträvas.

4.4.6.1 Jordbruksmark

Jordbruksmark (åker och bete) och åkermiljö dominerar längs utredningsområdet.

Brukningsvärd jordbruksmark är av nationell betydelse enligt 3 kap. 4 § Miljöbalken men får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

4.4.6.2 Skogsmark

Skogsmark förekommer i små ytor inom utredningsområdet.

Enligt 3 kap. 4 § Miljöbalken ska skogsmark som har betydelse för skogsnäringen så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk.

4.4.6.3 Dricksvattenresurs

Det förekommer inga dricksvattenresurser som till exempel enskilda vattentäkter inom utredningsområdet (närmaste enskilda vattentäkt ligger cirka 150 meter norr om utredningsområdet). Se avsnitt 4.4.3.1 Grundvatten och grundvattenförekomster.

4.4.6.4 Energibrunnar

Det förekommer åtta energibrunnar (värme, kyla) inom utredningsområdet varav två med en grundvattennivå på fem meter under markytan, en på 0,5 meter, en med 11 meter, en med 15 meter och tre ospecificerade. Förekomsterna redovisas i Figur 4.4.6.4-1.



Figur 4.4.6.4–1. Karta över förekomst av energibrunnar (värme, kyla) inom utredningsområdet.

4.4.7 Friluftsliv och rekreation

Rekreation och friluftsliv omfattar människors möjligheter att vistas i natur- och grönområden för exempelvis promenader, motion, cykling, naturupplevelser, jakt, fiske och andra fritidsaktiviteter. Tillgänglighet till sådana områden samt möjligheten att röra sig mellan bostäder, målpunkter och rekreationsområden är viktiga aspekter för friluftslivet.

Riksintresseområdet Storsjöbygden (FZ 08) omfattar ett landskap med stora natur- och upplevelsevärden (Naturvårdsverket, 1989). Från Tängvägen finns vyer som vetter mot Storsjön. Några av målen för gång- och cykeltrafikanter på Tängvägen är badplatser och båthamn vid Storsjön samt natur- och kulturmiljö.

4.4.8 Boendemiljö och hälsa

Boendemiljö och hälsa omfattar människors exponering för störningar och risker i sin närmiljö samt möjligheten till en trygg, säker och god livsmiljö. För vägprojekt är framför allt buller, vibrationer, luftföroreningar, trafiksäkerhet, tillgänglighet och barriäreffekter relevanta aspekter.

Ett stort antal bostäder finns inom utredningsområdet.

4.4.8.1 Markföroreningar

Inga kända förorenade områden finns inom eller i närheten av utredningsområdet. Tjärasfalt förekommer sannolikt inte i beläggningen på väg 613 Tängvägen, men kommer att utredas ytterligare. Provtagning av mark och asfalt kommer att genomföras i ett senare skede.

4.4.8.2 Buller

Buller definieras normalt som oönskat ljud. Vilka ljud som upplevs som buller är individuellt. Gång- och cykeltrafiken genererar inget buller utan bidrar till minskat buller när den ersätter motorfordon.

Projektet har bedömts tillhöra åtgärdskategori befintlig infrastruktur och bedöms därför inte medföra något tillkommande trafikbuller. Inga bulleråtgärder kommer att utredas i projektet.

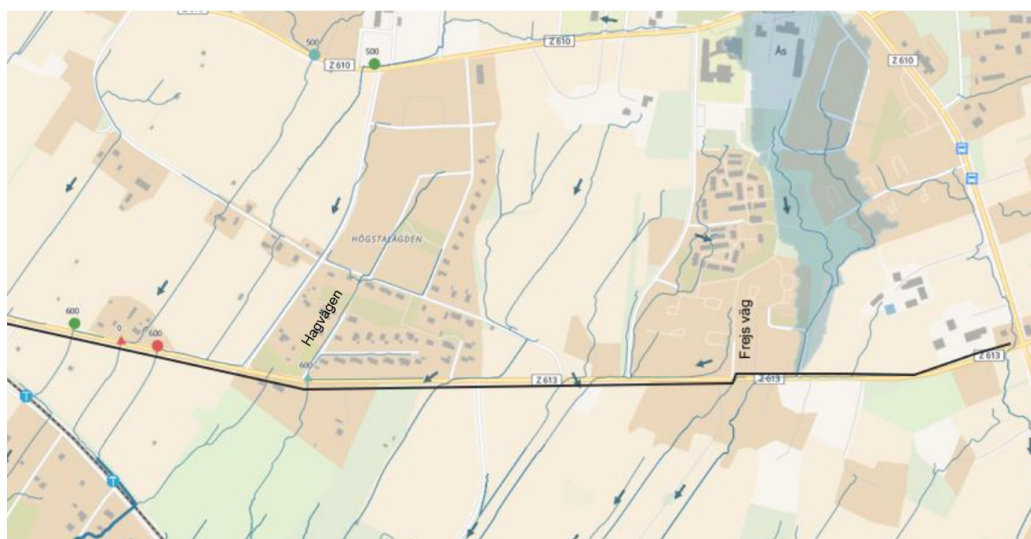
4.4.9 Klimat

Den pågående klimatförändringen förväntas medföra ökad nederbörd, stigande havsnivåer och högre temperaturer. Sveriges vägar kommer att utsättas för större påfrestningar i form av översvämning, skred och erosion. Gång- och cykeltrafiken kan bidra till viss minskad klimatpåverkan genom att gång- och cykelvägen möjliggör att trafikanterna kan gå och cykla.

4.5 Byggnadstekniska förutsättningar

4.5.1 Befintlig avvattning

Området avvattnas via ett antal lågdrag enligt Figur 4.5.1–1. I dagsläget finns inga trummor öster om trumman vid Hagvägen, se Figur 4.5.1–1. Det innebär att naturdagvatten uppströms denna punkt antingen infiltreras eller leds längs vägen mot aktuell trumma. De bebyggda delarna omfattas av ett VA-verksamhetsområde inklusive dagvattenledningar. Dikena längs befintliga Tängvägen är små och grunda.



Figur 4.5.1–1. Naturliga lågdrag som rinner mot vägen. Ett alternativ till planerad gång- och cykelväg som utreds redovisas som svart linje.

4.5.2 Geotekniska och hydrogeologiska förutsättningar

Längs aktuell vägsträcka består marken i huvudsak av moränlera eller lerig morän enligt SGU:s jordartskaran, se Figur 4.5.2-1. Moränleran hör till materialtyp 4B och 5A och tjälfarlighetsklass 3–4. Lagringstätheten varierar mycket från mycket lös till fast. Jorddjupet varierar enligt SGU:s jorddjupskartan mellan 1–6 meter. Mellan moränleran/lermoränen och bergytan kan ett skikt av krossad skiffer förväntas.

SGU:s kartvisare över brunnar redovisar enstaka mätningar på grundvattennivån längs Tängvägen som varierar kraftigt. Norr om Tängvägen har grundvattenytan noterats ligga mellan ca 0,5–5 meter under markyta. Söder om Tängvägen kan grundvattenytan ligga så lågt som 10–15 meter under markyta.



Figur 4.5.2–1. Jordartskarta över utredningsområdet. Lila område = moränlera eller lerig morän, blå yta = Svallsediment, röd yta = oklassad jordart.

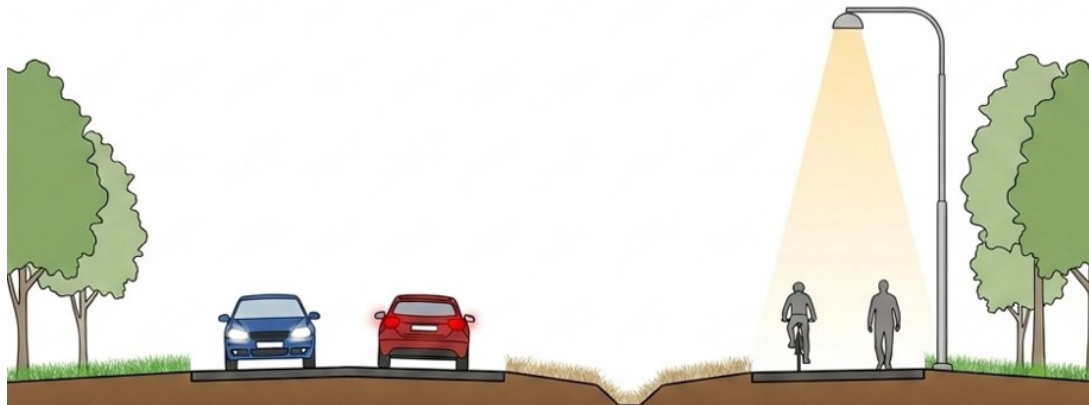
4.5.3 Ledningar och tekniska anläggningar

Inom och i anslutning till utredningsområdet finns både längsgående och korsande ledningar i form av fiber, el och VA-ledningar. Totalt har fem ledningsägare ledningar inom utredningsområdet.

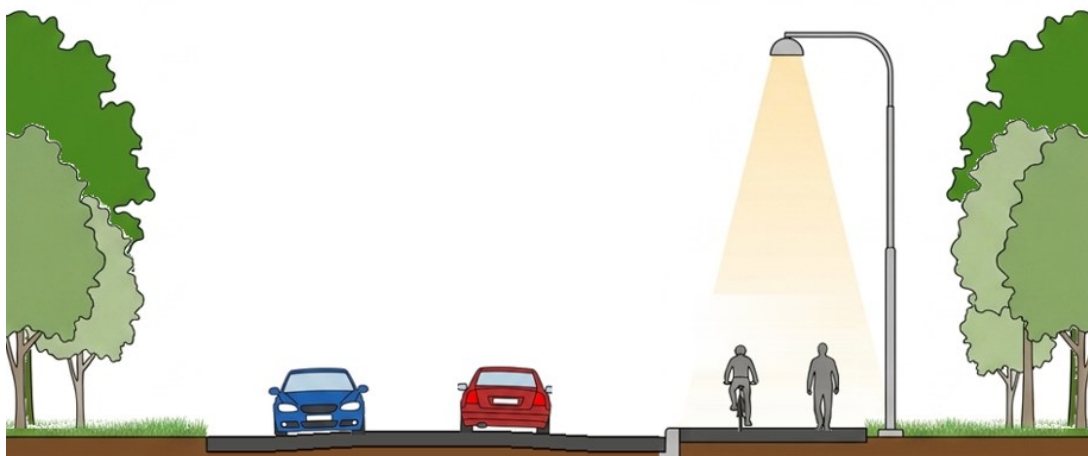
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Planerade åtgärder omfattar en ny belyst gång- och cykelväg längs väg 613. Gång- och cykelvägen planeras bli cirka 2,2 kilometer lång och gå från korsningen med Västra Birkavägen i väster och Åsvägen i öst. Den planeras att ansluta till befintlig gång- och cykelväg längs Åsvägen. Lokaliseringen av gång- och cykelvägen är i dagsläget inte beslutat, båda sidor av Tängvägen utreds som alternativ för placering av gång- och cykelvägen. Placeringen kommer att utredas vidare och beslutas i nästkommande skede i planprocessen.

Vägutformningen utförs enligt Trafikverkets krav i Vägar och Gators utformning, VGU (KRAV TRVINFRA-00396). Gång- och cykelvägen föreslås utformas med belagd yta och en bredd på 2,5 meter. I huvudsak föreslås gång- och cykelvägen anläggas som en friliggande gång- och cykelväg, separerad från vägen med ett avskiljande dike. Vid eventuella trånga passager föreslås gång- och cykelvägen anläggas med kantsten mot Tängvägen.



Figur 5–1. Illustration på GCM-väg avskild från vägen med skiljeremsa.



Figur 5–2. Illustration på GCM-väg avskild med kantstöd.

5.1 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.1.1 Trafik och användargrupper

Vägförslaget innebär att trafiksituationen förbättras, framför allt för oskyddade trafikanter där cyklister och fotgängares tillgänglighet till viktiga målpunkter påverkas positivt av vägförslaget. Cyklister och fotgängares möjlighet att förflytta sig trafiksäkert förbättras avsevärt, vilket skapar förutsättningar för ökad cykling i området. Projektet kommer även att inverka positivt på barns rörelsefrihet i och omkring Ås.

5.1.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

En säker gång- och cykelväg kan bidra till att området blir mer attraktivt för bosättning i anslutning till vägen, särskilt för barnfamiljer. Det är en viktig förutsättning i och med Krokoms planer på att bygga fler bostäder i längs vägen.

Planerade åtgärder bedöms ligga i linje med gällande översiktsplan, där det nämns att gång- och cykeltrafiken ska främjas i befolkningstäta områden samt att säkra trafiklösningar ska prioriteras. Det bedöms även gå i linje den fördjupade översiktsplanen för Åsbygden där det nämns att trafiksäkerheten ska förbättras. Planerade åtgärder bedöms även överensstämma med regional infrastrukturplan för Jämtlands län där väg 613 pekas ut som ett prioriterat objekt i och med att den ökade nybyggnationen av bostäder i anslutning till vägen stärker behovet av en separerad gång- och cykelväg.

Påverkan på detaljplaner kommer att utredas i nästa skede i planprocessen.

5.1.3 Landskapet och staden

Den största påverkan på landskapet och dess rumslighet bedöms vara den breddning av vägområdet som projektet innebär. Det medför att väganläggningen kommer att upplevas som bredare än i nuläget, både av trafikanterna på vägen och betraktaren vid dess sida.

Att bygga en gång- och cykelväg längs sträckan anses inte påverka landskapsbilden negativt i den större skalan då landskapet redan är exploaterat för liknande infrastruktur. Den nya gång- och cykelvägen kräver dock en vidare utredning och noggrann landskapsanpassning i både plan och profil för att minimera denna påverkan.

Utblickar från vägen över lidlandskapet mot Storsjön är viktiga att bevara och om möjligt förstärka, liksom att vägens visuella påverkan för den som vistas ute i landskapet ska tas i beaktan. Fortsatt tillgång till jordbruksmarken behöver säkerställas med anslutningar och övriga anpassningar som krävs så att marken fortsatt kan brukas.

Det är viktigt är att behålla landskapets tydliga riktningar. Hänsyn till siktlinjer ska även tas vid placering av belysningsstolpar och annan utrustning.

Potential finns att lyfta områdets kulturhistoria samt eventuella arkeologiska fynd.

5.1.4 Lagskyddade områden

Gång- och cykelvägen anläggs inom riksintresse för kulturmiljövård, men skadas inte. Riksintresset för friluftsliv påverkas positivt eftersom gång- och cykelvägen ökar framkomligheten till områden som är viktiga för friluftsliv.

Sträckan för den planerade gång- och cykelvägen kommer korsa olika typer av strukturer som omfattas av det generella biotopskyddet. Flera alléträd, däribland ett hålträd, riskerar att påverkas eller avverkas. Stenmurar kan delvis behöva tas bort och diken som klassas som våtmark i jordbrukslandskap kommer behöva kulverteras. Påverkan beror på vilken sida av vägen som gång- och cykelvägen anläggs vid.

5.1.5 Vattenmiljö

Dikena som klassas som våtmark i jordbrukslandskap kommer behöva kulverteras.

5.1.6 Kulturmiljö

En fornlämning, en möjlig fornlämning samt en övrig kulturhistorisk lämning kan komma att påverkas negativt av projektet. Skulle projektet påverka fornlämningen L1945:857, en gravhög som ligger alldeles intill vägen, kommer ansökan om

tillstånd till ingrepp i fornlämning att krävas. Högen är dock redan starkt påverkad och skadad efter att ha grävts ur någon gång kring det förra sekelskiftet. Då högen sannolikt byggts på med odlingssten i modern tid omfattas den även av biotopskydd (se avsnitt 4.4.2.3. Generellt biotopskydd).

Effekter och konsekvenser samt eventuella åtgärder gällande övriga registrerade lämningarna kommer att utredas vidare i projekteringsprocessen.

Arbetet sker också inom ett riksintresse för kulturmiljövården. Sannolikt kommer riksintressets kärnvården inte att påverkas. De effekter och konsekvenser projektet skulle kunna innebära, samt eventuella åtgärder kommer att utredas vidare i projekteringsprocessen.

5.1.7 Naturmiljö

5.1.7.1 Fridlysta och rödlistade arter

Två naturvärdesbiotoper med ormröt, som är värdväxt för violett guldvinge, riskerar att påverkas negativt om gång- och cykelvägen anläggs på den sida där biotoperna är belägna, eftersom delar av marken tas i anspråk och blir hårdgjorda ytor. Utgångspunkten är att vidta skyddsåtgärder för att undvika att förbud enligt artskyddsförordningen utlyses, se förslag på åtgärd i avsnitt 6.2.

Effekter och konsekvenser samt eventuella åtgärder kommer att utredas vidare i miljöbedömningen.

5.1.8 Naturresurser

Projektet bedöms medföra negativ påverkan på naturresurser eftersom jordbruksmark (åker och bete) i första hand kommer tas i anspråk för att minska intrång på närliggande tomter. Detta medför en permanent minskning av brukningsbara jordbruksmarker inom utredningsområdet som är av nationell betydelse. Utformningen av gång- och cykelvägen avser att begränsa påverkan på jordbruksmark genom att begränsa markanspråket till vad som är nödvändigt för anläggandet.

5.1.9 Friluftsliv och rekreation

Framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter samt tillgängligheten till mål för friluftslivet kommer att öka.

5.1.10 Boendemiljö och hälsa

Vissa tomter närmast Tängvägen kommer minska i storlek.

Genom att trafikanterna på Tångvägen kommer att kunna gå och cykla i högre utsträckning när gång- och cykelvägen är byggd, kan deras hälsa förbättras. Gång- och cykeltrafiken bidrar inte till ökat buller.

5.1.11 Klimat

Gång- och cykelvägen kommer troligen leda till ökad gång- och cykeltrafik vilket minskar korta bilresor.

Projektet kommer dimensioneras för ökade vattenflöden.

5.1.12 Masshantering

Projektet kommer medföra schaktning och fyllning, vilket ger upphov till jordmassor som behöver hanteras. Om projektet ger upphov till överskottsmassor kommer detta innebära att massorna behöver transporteras och hanteras utanför utredningsområdet.

Massbalans kommer att eftersträvas i projektet.

5.1.13 Miljöeffekter under byggskedet

Under byggtiden tas den mark som behövs för gång- och cykelbanan i anspråk, träd kan behöva avverkas och vegetationsjord banas av. Förutom de förändringar och skador som beskrivits i kapitel 6, uppträder även störningar, som enbart förekommer under byggtiden. Exempel på störningar som kan uppstå är buller från anläggningsmaskiner, ökad trafik till och från utredningsområdet från tunga transporter av massor och annat material kan också medföra buller och försämrad framkomlighet för närboende. Upplag av massor och material och uppställningsplatser för maskiner tar mark i anspråk vid sidan av gång- och cykelvägen. Nedskräpning och nedsmutsning kan förekomma. Störningarna är tillfälliga och periodiska under anläggningstiden. Buller och byggtrafik uppträder vardagar mellan klockan 07–19 i normal omfattning.

5.1.14 Påverkan under byggnadstiden

Under byggtiden tas den mark som behövs för gång- och cykelbanan i anspråk, träd kan behöva avverkas och vegetationsjord banas av. Förutom de förändringar och skador som beskrivits i kapitel 6, uppträder även störningar som enbart förekommer under byggtiden. Exempel på störningar som kan uppstå är buller från anläggningsmaskiner, ökad trafik till och från utredningsområdet från tunga transporter av massor och annat material kan också medföra buller och försämrad framkomlighet för närboende. Upplag av massor och material och uppställningsplatser för maskiner tar mark i anspråk vid sidan av gång- och cykelvägen. Nedskräpning och nedsmutsning kan förekomma. Störningarna är

tillfälliga och periodiska under anläggningstiden. Buller och byggtrafik uppträder vardagar mellan klockan 7–19 i normal omfattning.

Under byggskedet finns risk att tidigare okända fornlämningar, kulturhistoriska lämningar, naturvärden eller föroreningar påträffas, se avsnitt 7.2.

6 Åtgärder

Åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter kommer att utredas i kommande skede och beskrivs i kommande miljöbedömning i vägplanen.

6.1 Åtgärder avseende utformning av projekt

- Det kommer att utredas hur val av sida och utformning av gång- och cykelvägen kan minska påverkan på natur- och kulturvärden så som de generella biotopskydden och odlingsröset. Förslag på åtgärder som skulle kunna tillämpas är exempelvis att lägga asfaltkanten kant i kant med Tångvägen, med GCM-stöd emellan, och/eller göra gång- och cykelvägen något smalare vid dessa ställen.
- Delar av stenmurar som står i nära anslutning till vägen kan behöva tas bort. Det kommer att utredas om det är möjligt att lägga borttagna stenar i andra änden av stenmuren, eller skapa ett stenröse i kanten av stenmuren. Detta kräver samråd med markägaren.
- Vid eventuell avverkning av alléträd kan återplantering längs den nya gång- och cykelvägen eller vid annan kompensationsplats vara aktuellt. Detta kommer att utredas vidare.
- Om högen L1945:857 slutundersöks arkeologiskt och sten sedan deponeras intill för att bevara biotopen bör detta noteras i kulturmiljöregistret.

6.2 Åtgärder under byggnadstiden

- Om platser, där växten ormrot finns, som är livsmiljö för violett guldvinge, tas i anspråk kan vegetationsjorden på dessa platser banas av och sparas under byggtiden och användas för återställning av de nya slänterna. Påverkan beror på vilken sida av vägen som gång- och cykelvägen anläggs vid.
- Under byggskedet finns risk att tidigare okända fornlämningar eller kulturhistoriska lämningar påträffas. Samtliga fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen. Om misstänkta lämningar upptäcks ska arbetet omedelbart avbrytas inom berört område och länsstyrelsen kontaktas i enlighet med kulturmiljölagens bestämmelser
- Under byggskedet finns risk att tidigare okända naturvärden påträffas. Om misstänkta naturvärden upptäcks och arbetet riskerar medföra skada eller väsentligt förändra naturmiljön ska arbetet omedelbart avbrytas inom

berört område. Därefter bedöms behovet av ytterligare försiktighetsåtgärder eller samråd med länsstyrelsen.

- Under byggskedet finns risk att tidigare okända föroreningar påträffas. Om misstänkta föroreningar upptäcks ska arbetet omedelbart avbrytas inom berört område och anmälas till tillsynsmyndigheten och hanteras i samråd med denna.
- Ytterligare åtgärder för att minska påverkan på mark och vatten kommer att utredas och beskrivas i miljöbedömningen.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Enligt 10 § i miljöbalksförordningen (2017:966) ska, vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller åtgärd kan antas medföra betydande miljöpåverkan, hänsyn tas till:

- Verksamhetens eller åtgärdernas utmärkande egenskaper
- Verksamhetens eller åtgärdens lokalisering
- De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom påverkan på omgivande vatten-, natur- och kulturmiljöer blir begränsad.

- Gång- och cykelvägen anläggs i kanten av befintlig väg (Tängvägen). Vilket begränsar påverkan på jord- och skogsbruksmark samt natur- och kulturmiljövärden.
- Intrång sker inom riksintresse för kulturmiljövård men skadas inte
- Intrång sker inom riksintresse för friluftsliv men gång- och cykelvägen ökar framkomligheten till områden som är viktiga för rekreation friluftslivet.
- Det är möjligt att vidta åtgärder för att undvika att förbud enligt artskyddsförordningen inträder för violett guldvinge.
- Det finns möjlighet att vidta åtgärder för övriga naturmiljövärden för att begränsa påverkan.
- Åtgärder kan vidtas för att begränsa påverkan till luft, mark och vatten under byggtiden.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

Nedan anges viktiga frågeställningar för projektet:

- Val av placering och utformning av gång- och cykelvägen
- Identifiering av detaljplaner som kan behöva ändras
- Utredning av hur stort markanspråk, både tillfälligt och permanent, som krävs för planerade åtgärder och eventuella kompensationsåtgärder
- Begränsa påverkan på generella biotopskydd och utreda kompensationsåtgärder.
- Utreda artskyddet för violett guldvinge
- Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden avseende buller, begränsa spridning av grumligt vatten och andra föroreningar från utredningsområdet
- Begränsa påverkan på jordbruksmark
- Begränsa klimatpåverkan

Undantag från förbud är aktuellt för objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Samråd kommer att ske om detta innan granskningshandlingen.

9 Källor

Henriksson, J. (2026). *Naturvärdesinventering (NVI) inför ny G/C-väg utmed Tängvägen i Ås*. Amalina Natur och Miljökonsult.

Henriksson, J. (2026). *Fördjupad artinventering av violett guldvinge (Lycaena helle) utmed Tängvägen, Ås*. Amalina Natur och Miljökonsult.

Jordbruksverket (2026). *Databasen TUVÅ*. URL: <https://etjanst.sjv.se/tuvaut> [2026-08-27]

Krokoms kommun (2026). *Detaljplaner i Krokoms kommun*. <https://kartor.krokom.se/detaljplaner/> [2026-08-21]

Krokoms kommun (2014). *Framtidsplan - Översiktsplan för Krokoms kommun*. <https://krokom.se/download/18.61cdb3ec169d8248e9c5033/1565786886189/framtidsplan-oversiktsplan-for-krokoms-kommun.pdf> [2026-08-21]

Krokoms kommun (2018). *Fördjupad översiktsplan över Åsbygden*. <https://krokom.se/download/18.6a872a816b3140943ac3772/1565775780947/Omradesplan-Asbygden.pdf> [2026-08-21]

Krokoms kommun (2006). *Södra Ås - Förslag till översiktsplan*. <https://krokom.se/download/18.61cdb3ec169d8248e9c5164/1565775931040/oversiktsplan-s-as.pdf> [2026-08-21]

Länsstyrelsen (2026). *Länsstyrelsernas Geodatakatalog*. <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/swe/catalog.search#/home> [2026-08-27]

Länsstyrelsen (2026a). *VISS*. <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/swe/catalog.search#/home> [2026-08-27]

Naturvårdsverket. (1989). *Område av riksintresse för friluftsliv i Jämtlands län FZ8: Storsjöbygden, Östersunds, Krokoms, Åre, Bergs och Bräcke kommuner*. <https://geodata.naturvardsverket.se/handlingar/rest/dokument/360761> [2026-09-30]

Naturvårdsverket (2026). *Skyddad natur*. <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se> [2026-08-27]

Skogsstyrelsen (2026). *Kartor: Skogens pärlor*. <https://www.skogsstyrelsen.se/sjalvservice/karttjanster/skogens-parlor> [2026-08-27]

Sveriges geologiska undersökning (2025). *SGU, Sveriges geologiska undersökning*.
URL: <https://apps.sgu.se/kartvisare/> [2026-08-27]

Trafikverket, 831 34 Östersund. Besöksadress: Kyrkgatan 43B

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se