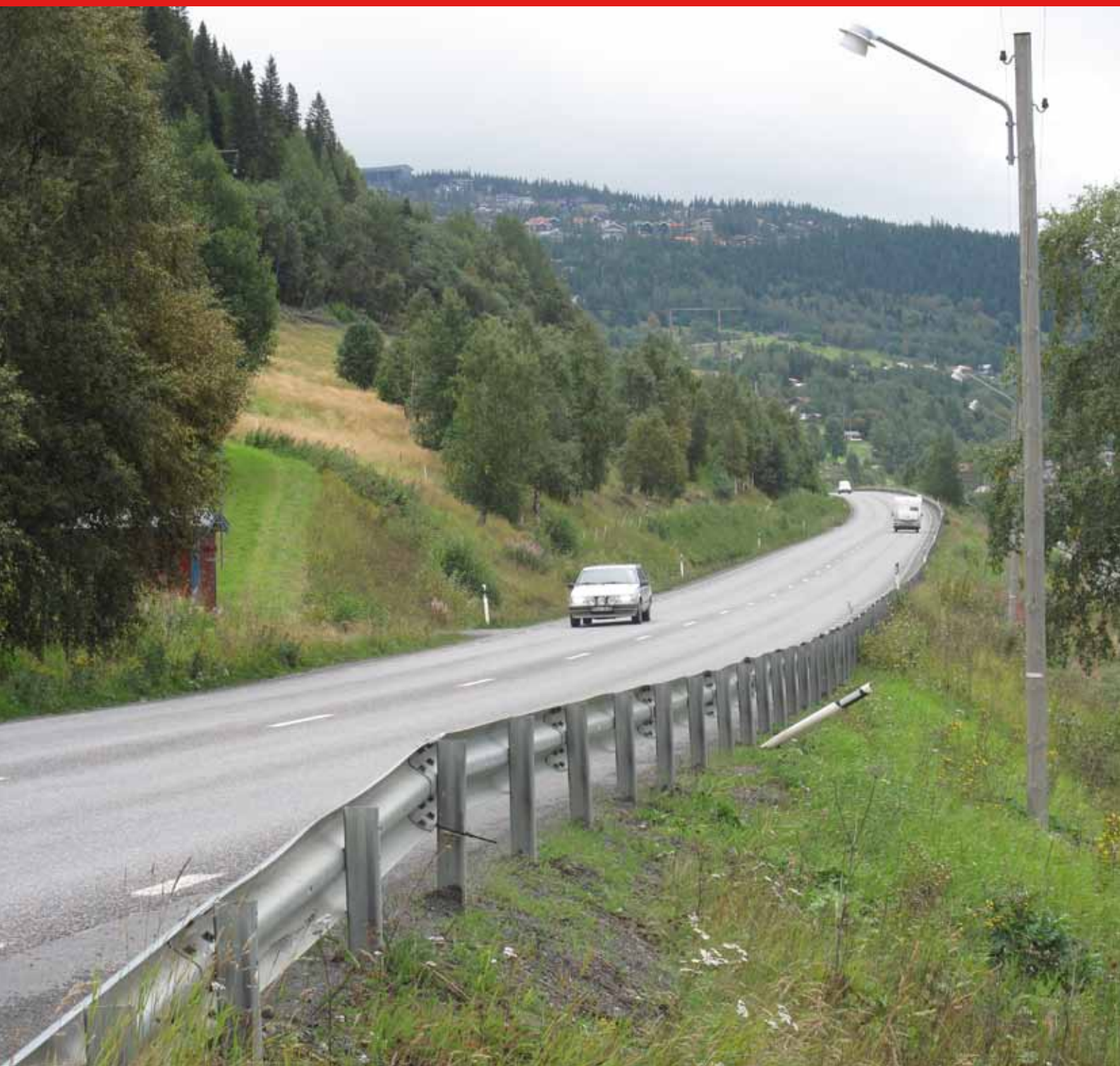


FÖRSTUDIE

E14 Vik - Frönäset, gång- och cykelväg

Åre kommun, Jämtlands län

Samrådshandling, februari 2012



Sammanfattning

Åre var tidigare en utpräglad vintersportort, men idag har utbudet av både aktiviteter och service ökat till att sträcka sig året runt. Tack vare fler arbetstillfällen har även den bofasta befolkningen i kommunen ökat de sista tio åren. Åre by ligger vid E14 som är en viktig del av det nationella vägnätet och även av riksintresse som del av det transeuropeiska vägnätet. Den binder ihop Sveriges östkust vid Sundsvall med Norges kust vid Trondheim och är därför en viktig transportled för både människor och gods. Samtidigt är E14 på vissa sträckor det enda alternativet för fotgängare och cyklister som vill ta sig mellan olika målpunkter i området runt Åre.

Vägen har en utformning som bäst svarar mot motortrafikens behov. För att även möta oskyddade trafikanter behov behöver den kompletteras med en gång- och cykelväg som erbjuder fotgängare och cyklister ett säkert sätt att färdas längs vägen. Syftet med den här förstudien är att undersöka hur man kan förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter på sträckan mellan Vik och Frönäset som är en sträcka på cirka 1,5 km öster om Åre by.

Förstudien presenterar fyra olika alternativa sträckningar för en gång- och cykelväg. En på norra sidan av E14, ett längs E14s södra sida, ett där gång- och cykelvägen är fristående mellan E14 och järnvägen samt ett längs Åresjöns strand. Dessa alternativ har prövats utifrån vilka konsekvenser de medför samt vilka anläggningskostnaderna skulle bli, för att finna det alternativ som bäst svarar mot projektmålen och medför minst negativ påverkan på omgivningen.

Det här är en samrådshandling som ska remissas till myndigheter och berörd allmänhet. Under samrådstiden har alla berörda möjlighet att lämna sina synpunkter på projektet till Trafikverket som sammanställer dessa i en samrådsredogörelse. Den utgör sedan en bilaga till beslutshandlingen som tas fram efter samrådet.

Titel: Förstudie gång- och cykelväg Vik-Frönäset

Objektnummer: 101587

Projektledning: Trafikverket Mitt, Härnösand

Projektledare: Kerstin Holmgren, Majid Nasrollah

Kontaktperson: Kerstin Holmgren

Medverkande: Malin Bernhardsson, Björn Gordonsson, Sweco

Foton: Malin Bernhardsson, Sweco

Kartor: Kartmaterial från Lantmäteriet, digitala fastighetskartan © Lantmäteriverket.

Innehåll

Sammanfattning	1
Innehåll	2
Bakgrund	3
Motiv och syfte	3
Aktualitet	4
Geografisk omfattning	4
Tidigare utredningar och beslut	5
Transportpolitiska mål	5
Vägplaneringsprocessen	5
Fyrstegsprincipen	6
Befintliga förhållanden	7
Markanvändning	7
Trafik och trafikanter	8
Miljö och fysiska förutsättningar	9
Funktions/Problemanalys	14
Trafiksäkerhet, olycksbild	14
Tillgänglighet	14
Regional utveckling	15
Projekt mål	16
Åtgärder	16
Alternativ 1, gång- och cykelväg norr om E14	16
Alternativ 2	17
Alternativ 3	17
Alternativ 4	17
Effekter och konsekvenser	21
Alternativ 1	21
Alternativ 2	21
Alternativ 3	22
Alternativ 4	22
Byggskede	23
Kostnader	24
Riskhantering	25
Vad är en risk?	25
Risker inom förstudieområdet	25
Skyddsobjekt	25
Måluppfyllelse	26
Samråd	27
Fortsatt arbete	27
Källor	28

Bakgrund

Motiv och syfte

Syftet med den här förstudien är att studera behov och förutsättningar samt undersöka olika alternativ för en gång- och cykelväg mellan Vik och Frönäset, Öster om Åre by i Åre kommun, Jämtlands län.

Åre ligger längs E14 som är en gammal pilgrims- och handelsled. Redan på 1000-talet färdades den kristne fördrivne kungen av Norge, Olav Haraldsson mellan Bottenviken nära dagens Sundsvall till Stiklestad norr om Trondheim där han stupade. Han hyllades senare som Norges skyddshelgon Olav den helige och många pilgrimer har under medeltiden färdats denna pilgrimsled.

Idag är väg E14 en viktig del av det nationella vägnätet och även av riksintresse som del av det transeuropeiska vägnätet. Den binder ihop Sveriges östkust vid Sundsvall med Norges kust vid Trondheim och är därför en viktig transportled för både människor och gods. Samtidigt är E14 på vissa sträckor det enda alternativet för fotgängare och cyklister som vill ta sig mellan olika målpunkter i området runt Åre.

Vägen har en utformning som bäst svarar mot motortrafikens behov. För att även möta oskyddade trafikanters behov behöver den kompletteras med en gång- och cykelväg som erbjuder fotgängare och cyklister ett säkert sätt att färdas längs vägen. Förstudien är det första steget i Trafikverkets formella planeringsprocess. Den undersöker olika tänkbara alternativ till de problem som uppmärksammas. Huvudsyftet i den här förstudien är att undersöka hur man kan förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter på sträckan.



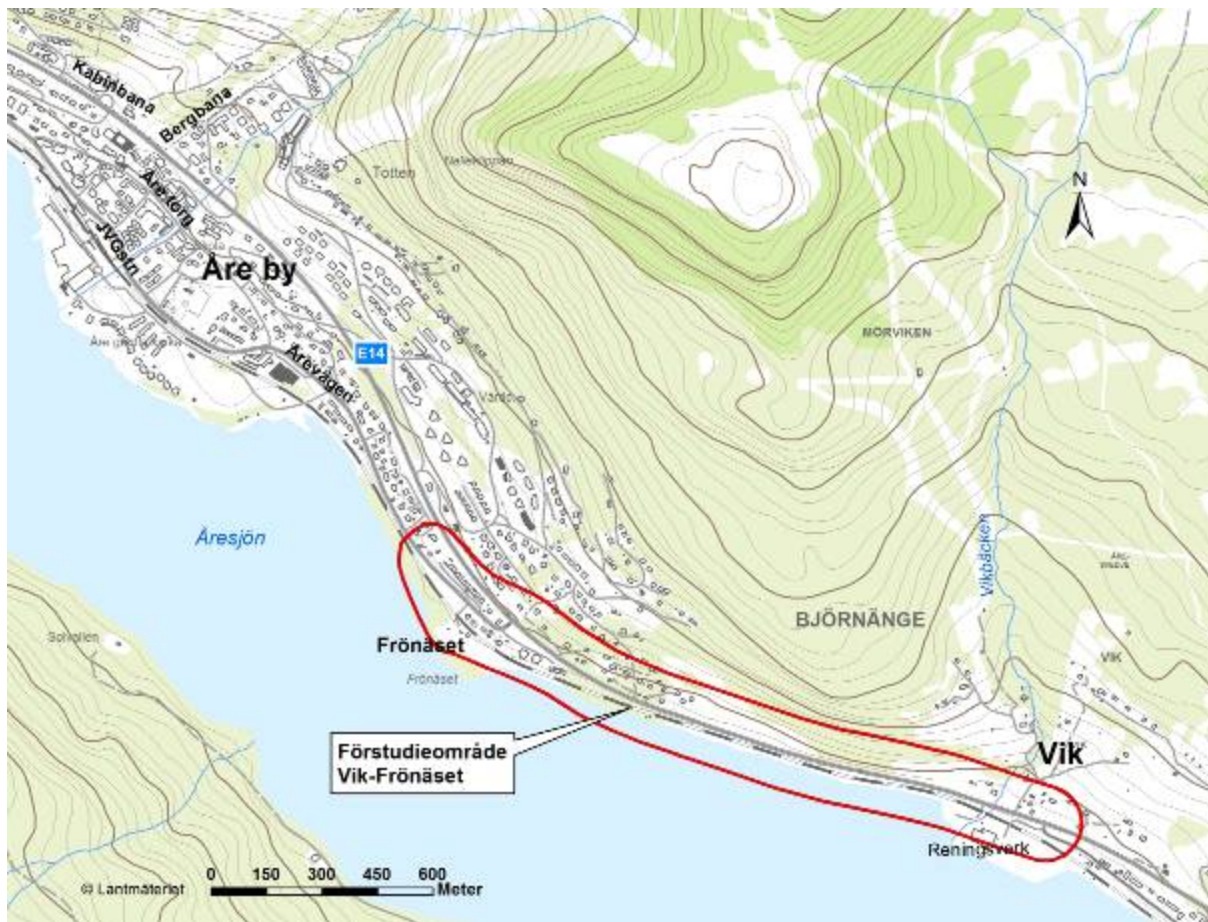
Åre ligger i Jämtlands län längs E14 som förbinder Sveriges östkust vid Sundsvall med Norge och Trondheim.

Aktualitet

Åre kommun har länge efterfrågat en gång- och cykelväg mellan orterna Järpen och Åre efter stort tryck från boende i området. Sträckan mellan Vik och Frönäset bedöms som mest angelägen eftersom det inte finns några alternativa vägar till E14 i öst-västlig riktning där. Projektet finns upptaget i länstransportplanen för Jämtlands län 2010-2021 under åtgärdsgruppen Gång- och cykelvägar med 3,2 mkr i 2010 års prisnivå. Planen anger inte något år för planerad byggstart för specifika objekt som ingår i åtgärdsgruppen.

Geografisk omfattning

Åre kommun ligger i västra Jämtland. Förstudieområdet omfattar sträckan mellan Vik, öster om och Åre by fram till Frönäset.



Förstudieområdet omfattar marken kring den tänkta gång- och cykelvägen mellan Frönäset och Vik.

Tidigare utredningar och beslut

Åre kommun har tidigare tagit fram en egen förstudie för en gång- och cykelväg längs samma sträcka (*GC-väg Vik-Frönäset Åre kommun*, daterad 2006-12-14). Där har kommunen i första hand studerat en sträckning mellan E14 och järnvägen som löper på E14s södra sida. Två andra alternativ studerades också där ett löpte norr om järnvägen och ett längs stranden.

Trafikverkets förstudie inkluderar i princip samma alternativ den ovan nämnda, men studerar dem mer ingående för att få ett bättre och mer enhetligt underlag för beslut och kostnadsbedömningar.

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den övergripande målsättningen kompletteras av ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet handlar om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att göra det mer tillgängligt och användbart, samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Målet säger också att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet handlar om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås. Funktions- och hänsynsmålen preciseras kring olika detaljfrågor. Bland annat nämns att: "Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras."

Vägplaneringsprocessen

Förstudien är det första formella steget i vägplaneringsprocessen och syftar i första hand till att samla in information om förutsättningarna på platsen, beskriva problem och brister samt fastslå målen med projektet. Förstudien undersöker övergripande olika alternativa vägar att nå målen.

När Trafikverket beslutat om vilket alternativ de ska gå vidare med studeras detta mer ingående i de senare skederna i processen. Om förstudien inte räcker för att kunna ta ett beslut om vilket alternativ Trafikverket ska gå vidare med utan ytterliga studier behövs tas en Vägutredning fram som studerar de olika alternativen djupare. Annars går arbetet vidare till en arbetsplan och bygghandling. Trafikverket kan också, beroende på resultaten från förstudiearbetet, välja att inte driva projektet vidare.



Trafikverkets formella vägplaneringsprocess

Fyrstegsprincipen

Beskrivning

Fyrstegsprincipen utvecklades som en modell att arbeta utifrån för att hushålla med investeringsmedel, men har efter hand utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av vägtransportsystemets negativa effekter. De fyra stegen innebär att vägåtgärder ska analyseras i ordningen nedan.



Fyrstegsprincipen är vägledande för åtgärder på vägtransportsystemet.

En grundtanke i principen är att åtgärder utanför vägtransportsystemet kan minska behovet av transporter och därmed behovet av vägåtgärder. I ett första steg ska därför åtgärder utanför vägtransportsystemet prövas. Därefter prövas åtgärder inom vägtransportsystemet.

Åtgärder gång- och cykelväg

Fyrstegsprincipens första två steg handlar om att man med olika åtgärder påverkar behoven av transportsystemet. I det här fallet går det inte riktigt att tillämpa då det inte går att planera bort behovet av att kunna ta sig fram till fots och med cykel på den aktuella sträckan med hänsyn till hur Åre med omgivning ser ut i dag. Huvuddelen av all service ligger i Åre medan en stor andel boenden finns utanför Åre by. Den strukturen medför ett stort behov av transporter och därmed måste infrastrukturen anpassas efter behoven.

Det aktuella projektet handlar om att skapa större utrymme och möjligheter för gång- och cykeltrafiken och göra den säkrare. Då det i dagsläget inte finns några alternativa vägar till E14 att använda kommer därmed samtliga förslag till åtgärder att ligga inom steg tre och fyra.

Befintliga förhållanden

Markanvändning

Kommunala planer

Enligt Åre kommuns fördjupade översiktsplan för Åre samhälle (antagen 2005-06-21) finns inga planer på förändrad markanvändning inom förstudieområdet. I planen finns dock en gång- och cykelväg planerad som ska knyta samman Björnänge med Åre samhälle (se karta på nästa sida). Om möjligt ska den samordnas med en vandringsled som följer Åresjöns strand från Björnänge till Åre by och vidare västerut. Enligt den fördjupade översiktsplanen har gång- och cykelvägen hög prioritet.

Norra sidan av E14 i förstudieområdets västra del omfattas av detaljplan, liksom Frönäsuddens bostadsområde och västerut längs Årevägen. Skistar planerar att anlägga en ny dalstation för en lift på E14:s norra sida i Björnänge och en ny detaljplan för området gick ut på samråd 2011-12-13. Liften ska ansluta till det övriga liftsystemet och därmed minska belastningen på parkering och liftar inne i Åre by. Planeringen av anläggningen är ännu inne i ett tidigt skede vilket gör att det kommer att finnas goda förutsättningar att samordna anläggningen med gång- och cykelvägen.

Befolkning

Kommunens befolkning har under de senaste tio åren ökat från 9570 personer till 10140 personer med den kraftigaste ökningen mellan 2002 och 2008. Den positiva utvecklingen startade med satsningen på Mix Megapol Arena och Holiday Club, en satsning som Åre kommun och näringen gjorde tillsammans på Åre Strand. Befolkningsökningen har sedan dess avstannat något och juni 2011 var antalet ungefär detsamma som 2008.

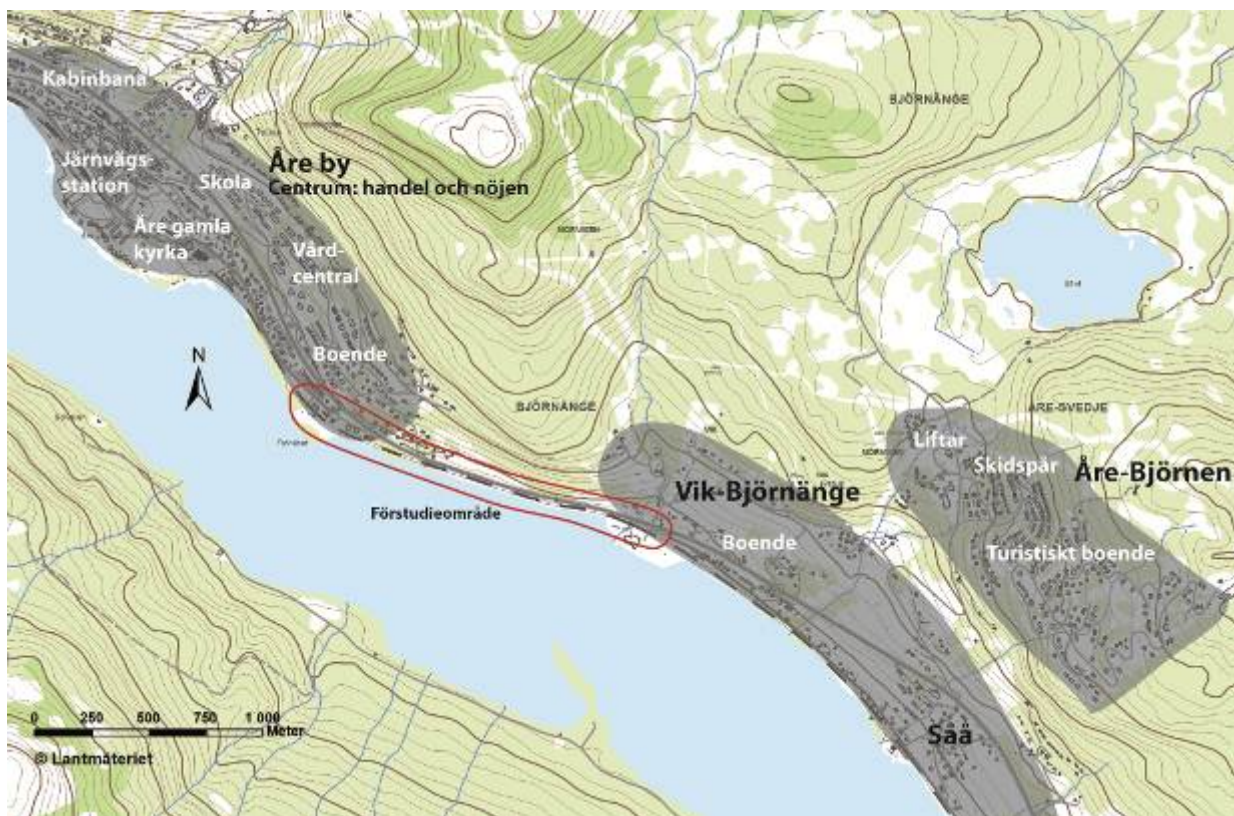
För närvarande (oktober 2011) finns i Åre by räknat från Ullån väster om Åre by till Frönäset i öster 1633 personer folkbokförda, i området Björnänge-Sää 200 personer och i Björnenområdet 16 personer. Befolkningen varierar dock mycket med säsongen då befolkningen ökar stort under vinterhalvåret.

Bebyggelse

Kring utredningsområdets västra del som närmar sig Åre by finns samlad bostadsbebyggelse (se karta på sidan 4). Vid Frönäset finns på södra sidan av E14 en bostadsrättsförening med flertalet lägenheter i två större hus, medan det på norra sidan ligger ett flertal fristående villor. Österut längs E14 minskar bebyggelsen nära vägen då vägen går i en passage med en bergskärning på norra sidan och järnvägen på den södra. I den östra delen av utredningsområdet planar marken ut och bebyggelsen kryper nedåt. Norr om vägen ligger några fristående villor och söder om vägen ligger kommunens reningsverk, Vikverket.

Viktiga målpunkter i anslutning till förstudieområdet

Åre by utgör centralort med handel, kommunal service, aktiviteter och nöjen. En stor del av det boende som finns inne i Åre by är turistiskt boende och många bofasta bor därför i området Sää-Björnänge. Viktiga målpunkter för trafiken är därför boende öster om Åre by och arbetsplatser, service, skidåkning och nöjen inne i Åre by. Åre Björnen utgör också en målpunkt med både boende, utförsåkning och längdskidspår. I Björnenområdet finns 7764 gästbäddar som för tillfället håller på att byggas ut med ytterligare 500 bäddar. Se karta på nästa sida.



Kartan visar målpunkter för trafiken i och omkring Åre by.

Ledningar

Befintliga VA-ledningar finns vid Avloppsverket i Vik, samt vid norra sidan av E14 ca 180 – 600 m innan avfarten till Frönäset. Ledningarna består av en vatten-, en spillvattenledning samt en tryckledning för spillvatten. Ca 600 m från Frönäset på norra sidan av E14 finns det också en befintlig pumpstation för spillvatten. Den ligger som närmast ca 7 m från väggkanten.

När det gäller kraftledningar så finns det idag en kraftledning som går ner mot E14 ca 500 m väster om infarten till Björnänge, den går sedan parallellt med E14 i ca 170 m för att sedan vika av mot nordväst. Den skall normalt inte påverkas alls men vid sprängningsarbeten bör en viss försiktighet vidtas så att inte ledningen skadas.

Förutom de kommunala ledningarna som finns i området kan det naturligtvis finnas enskilda ledningar som kan påverkas av de olika alternativen men några sådana ledningar har inte påträffats under utredningsarbetet.

Trafik och trafikanter

Biltrafik

Viss trafik på E14 är kortväga trafik mellan Åre by och dess närområden, men eftersom E14 är en viktig transportled till västjämtland och Norge består också av trafiken av genomfartstrafik. Hastigheten är 90 km/tim på större delen av sträckan, men går ner till 70 km/tim precis öster om Frönäset. Vintertid är hastigheten nedsatt till 70 km/tim över hela sträckan. Vägen är cirka 8 m bred.

På sträckan passerar varje dygn i snitt 2080 fordon (årlig dygnstrafik 2010). Av dessa är 300 fordon (cirka 15 %) lastbilar eller andra fordon som räknas som tung trafik. Osäkerheten i mätningarna är relativt stor, (23% respektive 24%) vilket säger att variationen i trafikmängd mellan olika tider, dygn och framför allt årstider är stor.

E14 har länets största godstrafikflöden med anslutning mot E4 och norrlandskusten i öster och E6 och Trondheimsområdet i väster. Vägen är också rekommenderad led för farligt gods. Eftersom Åre kommun saknar större industrier består de flesta farligt gods-transporter av petroleumprodukter, diesel och bensin i första hand. En del transit-transporter mot Norge passerar även på järnvägen.

Kollektivtrafik

Skolskjuts finns för barn boende i Björnänge och Sää som går på Åre skola. Enligt kommunens regler för skolskjuts har alla barn med en skolväg som överskrider minimi-avståndet om 2 km (åk 1-3) respektive 3 km (åk 4-9) rätt till skolskjuts. I samband med vinterväglag kan även barn med kortare skolväg få rätt till skolskjuts. Avståndet mellan Åre skola och Björnänge är drygt 3 km och därmed får samtliga grundskoleelever i Björnänge skolskjuts. Gymnasieeleverna som går i skola i Järpen åker med Länstrafikens ordinarie linjetrafik.

Ett flertal bussturer trafikerar sträckan vare dag. Dels på en linje mellan Åre och Östersund, dels en linje mellan Åre och Järpen vilket möjliggör arbetspendling till såväl Åre, Järpen och Östersund med buss. En hållplats finns vid E14 i Björnänge. Vissa bussturer trafikerar grusvägen genom Sää och Björnänge.

Oskyddade trafikanter och trafiksäkerhet

För de oskyddade trafikanterna som trafikerar den aktuella sträckan till fots eller på cykel finns ingen vägren eller trottoar på sträckan utan de hänvisas till vägkanten vilket upplevs som otryggt av många. Inga övergångsställen finns längs sträckan.

Annan infrastruktur

Järnvägen (Mittbanan) löper parallellt med E14 på den aktuella sträckan. Se karta på sidan 4 samt bild på sida 10. På Mittbanan går persontåg i form av fjärrtåg och regiontåg, men även godståg. Bitvis går vägen och järnvägen ganska tätt ihop (15-20 m avstånd) vilket begränsar tillgången på byggbar mark på södra sidan E14. En bevakad övergång med bommar finns i Vik vid Reningsverket. En obevakad övergång finns vid Frönäset. Se vidare under avsnitt *Byggnadstekniska förutsättningar* för vilka säkerhetsföreskrifter som gäller för byggande nära järnväg.

Miljö och fysiska förutsättningar

Områdets karaktär

En stor del av Åre kommun består av fjäll. Åredalen utgör en tydlig dalgång längs med Åresjön och Indalsälven som i förlängningen når Storsjöbygden. Utredningsområdet ligger på slutningen ner mot Åresjön. Vid den västra delen av utredningsområdet stiger marken brant norrut, medan öppna åkrar och gårdar ligger på både norr och söder sida om vägen vid utredningsområdets östra del där terrängen är flackare.



Järnvägen löper bitvis tätt in på E14 på den södra sidan.

Naturmiljö

Naturvärden har främst inventerats med hjälp av digitalt kartmaterial från naturvårdsverket och länsstyrelsen i Jämtlands län. Åresjön är del av Åreälven som är utpekad som Natura 2000-område och skyddad enligt Miljöbalken 4 kap 6 §. Åreälven som är 68 km lång är av habitattypen naturliga större vattendrag och röding och harr är två rödlistade arter som förekommer i älven. Ingen ytterligare vattenreglering får tillkomma på älvsträckan eller dess tillhörande biflöden. I den östra delen av förstudieområdet passerar E14 över Vikbäcken som mynnar ut i Åresjön. Från Åresjöns södra strand sträcker sig ett skyddsområde för vattentäkt sig ut i Åresjön, men det når inte över till norra stranden.

Natura 2000 är ett nätverk av skyddad natur inom EU som verkar för att skydda och bevara biologisk mångfald. Områden som har pekats ut bedöms vara viktiga för att vissa naturtyper och arter samt deras livsmiljöer ska bevaras. Man har kommit överens om att dessa är av gemensamt intresse för EU:s medlemsländer. Det är förbjudet att utan tillstånd "bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som på ett betydande sätt kan påverka miljön" i Natura 2000-områden.

Hela E14s sträckning från Östersund och västerut (samt även på andra delar) är utpekad för sina artrika vägkanter. Sträckan Järpen-Åre är utpekad som mycket art- och biotoprik med kalkgynnade och kalkkrävande arter över lag. Orkidéer är vanligt förekommande, bland annat skogsnycklar, jungfru Marie nycklar och brudsporre. Flera andra arter förekommer också. För att arterna ska bevaras behöver marken hållas öppen och slås först på sensommaren. Området bör inventeras före markarbeten.



Åreälven är utpekad som Natura 2000-område. Till höger Vikbäcken som har sitt utlopp i Åresjön vid reningsverket i Vik.

Kulturmiljö

I Åre by finns flera av den tidiga turismens byggnader med hotell och villor i nationalromantisk stil kvar. De flesta återfinns kring byns centrum som stadsplanerades tidigt. Ett stråk av äldre bebyggelse sträcker sig från järnvägsstationen och parken upp till bergbanan från 1910-talet med dalstationen vid Åre torg. I byn ligger Åre medeltida kyrka och ovanför centrum ligger Tottens by med flera tätt sammanträngda gårdar på en smal hylla i fjällslutningen.

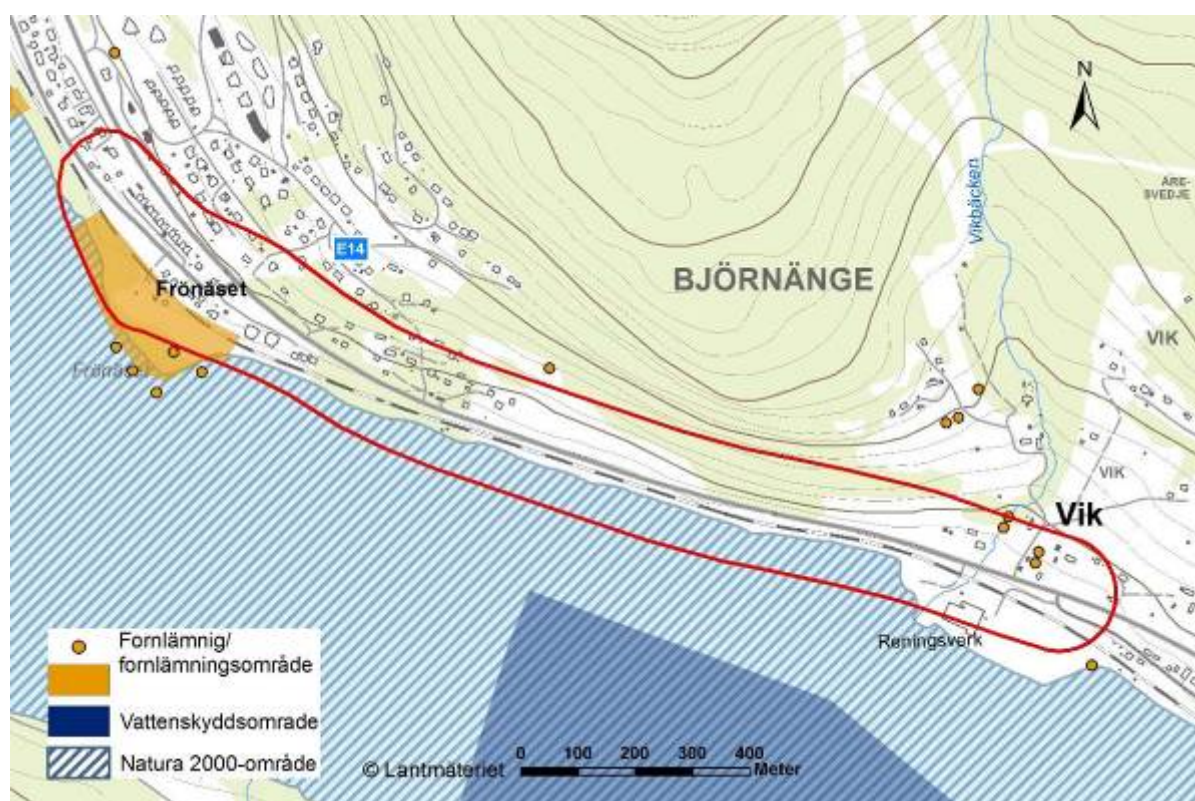


Äldre byggnad i Vik som är registrerad som övrig kulturhistorisk lämning.

Norra sidan av Åresjön är utpekad som riksintressant för kulturmiljövården. Här finns en kontinuitet i bebyggelsen sedan järnåldern vilket flertalet fornlämningar i området visar. På många gårdar och i det öppna odlingslandskapet finns 1800-talsbebyggelse kvar, vissa utpekade som fornlämningar. Tabellen nedan visar vilka registrerade fornlämningar som finns inom förstudieområdet.

Tabell över registrerade fornlämningar inom och i anslutning till förstudieområdet.

Beteckning	Antikvarisk bedömning	Typ av lämning
Åre 12:2	Övrig kulturhistorisk lämning	Område med fossil åkermark
Åre 11:1, 11:2, 11:3, 11:4	Övrig kulturhistorisk lämning	Boplats, Fyndplatser (skärvsten)
Åre 12:1	Fast fornlämning	Hög
Åre 30:1	Uppgift om fornlämning	Bytomt/gårdstomt
Åre 9:2	Övrig kulturhistorisk lämning	Byggnad
Åre 8:1	Övrig kulturhistorisk lämning	Fyndplats
Åre 10:1	Övrig kulturhistorisk lämning	Fornlämningsliknande lämning
Åre 556	Övrig kulturhistorisk lämning	Husgrund, historisk tid
Åre 558	Övrig kulturhistorisk lämning	Husgrund, historisk tid
Åre 10:2	Övrig kulturhistorisk lämning	Byggnad
Åre 9:1	Övrig kulturhistorisk lämning	Byggnad
Åre 557	Övrig kulturhistorisk lämning	Stridsvärn



I förstudieområdets östra och västra delar finns flera identifierade fornlämningar. Åreälven är utpekad som Natura 2000-område och skyddsområdet för en vattentäkt sträcker sig ut i sjön söderifrån.

Byggnads- och drifttekniska förutsättningar

Ingen geoteknisk undersökning har ännu gjorts, men enligt jordartskartan består marken inom förstudieområdet av siltig morän med inslag av moränlera. För att göra bedömningar av fasthet och flytbenägenhet måste dock en geoteknisk undersökning göras.

E14 skär på delar av sträckan genom ett bergsparti, vilket gör att en breddning av vägen norrut kräver att ytterligare berg sprängs bort. På söder sida av E14 löper järnvägen med dess kontaktledningar som kräver visst avstånd mot väg och annan bebyggelse. Marken sluttar

bitvis kraftigt i riktning mot sjön vilket gör att fyllning med stödmur blir nödvändigt på delar av sträckan för att skapa tillräckligt med utrymme att bygga på.



Markens egenskaper och befintlig infrastruktur beaktas i bedömningen av byggnadstekniska förutsättningar.

Fritt avstånd mot järnväg

Hur stort fritt avstånd som krävs mellan järnvägen och en gång- och cykelväg beror av faktorer som säkerhetsavstånd mot bana/kontaktledningar, utrymme för snöröjning, risk för avkörning/urspårning, risk för lossande is från tåg, höjdskillnad mellan väg och järnväg samt hastighet på väg och järnväg.

Minsta avstånd mellan väg - järnväg utgörs dels av ett tvingande grundvärde beroende på elsäkerhet och fritt rum längs spåret, dels av ett rekommenderat värde beroende på vilken hastighet som gäller för tågen som trafikerar järnvägen.

Grundvärdet beror av kontaktstolparna och deras placering relativt den planerade åtgärden: Om kontaktledningsstolparna står mellan spåret och gång- och cykelvägen gäller 9 m minimiavstånd från spårmit till kanten på gång- och cykelvägen. Om kontaktledningsstolparna står på motsatt sida järnvägen från den tänkta gång- och cykelvägen gäller 6 m minimiavstånd. Hur stort avståndet måste vara beror alltså på vilken sida av järnvägen den planerade gång- och cykelvägen ska ligga.

Tabell ger *minsta rekommenderat avstånd* beroende på hastigheten på järnvägen. Om det rekommenderade avståndet överstiger grundavståndet ska det gälla. Annars gäller grundavståndet.

Tabell över minsta rekommenderat värde beroende på hastighet på järnvägen och vägen.

Hastighet järnväg (km/h)	Avstånd till GC-väg
< 50	4
50 – 95	7
≥ 100	10

Hastigheten på järnvägen är för närvarande 70 km/tim på sträckan genom förstudieområdet vilket ger följande fria avstånd från järnvägen på den aktuella sträckan:

- Norra sidan järnvägen: minst 7 m
Kontaktledningar på motsatt sida järnvägen, hastighet järnväg = 70 km/tim.
- Södra sidan järnvägen: minst 9 m
Kontaktledningar på samma sida järnvägen, hastighet järnväg = 70 km/tim.

Anläggningsarbeten får inte förekomma närmre än 2,20 m till närmsta räl. Om arbeten närmre än så måste utföras behöver trafiken på spåret stängas av under tiden arbetena utförs.

Åresjön begränsar söderut

Nedanför järnvägen ligger Åresjön som begränsar tillgänglig mark söderut. Det löper en hylla längs med järnvägen som det är möjligt att bygga på, men den behöver breddas på delar av sträckan. Breddningen görs genom en utfyllnad i Åresjön med grovt material. Åresjön är skyddad för sina höga naturvärden och det är viktigt att utfyllnaden kan göras utan skador på sjön.

Utfyllnaden klassas som vattenverksamhet och måste föregås av en anmälan till länsstyrelsen alternativt en tillståndsansökan hos miljödomstolen beroende på den yta som måste fyllas.

Funktions/Problemanalys

Väg E14 är en viktig del av det nationella vägnätet och även av riksintresse som del av det transeuropeiska vägnätet. Det knyter ihop västra Jämtland med residensstaden Östersund och i förlängningen övriga delar av Sverige och den knyter också ihop Sverige med Norge. Den är därmed viktig för olika slags transporter. Vägen är samtidigt på vissa sträckor det enda alternativet för fotgängare och cyklister som vill ta sig mellan olika målpunkter i området runt Åre.

Det är viktigt att vägen håller en standard som motsvarar biltrafikens och transportnäringens behov eftersom den utgör en så pass viktig transportled. E14 har redan idag en utformning som bäst svarar mot motortrafikens behov, vilket gör att andra trafikslag inte får så stort utrymme. En viktig fråga är därför hur man skapar bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik utan att förutsättningarna för bil- och godstrafik försämras.

Trafiksäkerhet, olycksbild

Mellan åren 2006 och 2011 har en olycka längs sträckan rapporterats in till STRADA som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Olyckan var en kollision mellan en personbil och en lastbil, men den bedömdes som lindrig.

I dagsläget är inte säkerheten för oskyddade trafikanter tillfredsställande på sträckan mellan Åre och Björnänge. E14 är den enda vägen som finns att använda, och där finns varken separerad gång- och cykelbana, trottoar eller vägren som skiljer fotgängare och cyklister från motortrafiken. Tidvis intensiv trafik, höga hastigheter och ett relativt stort inslag av tung trafik gör det osäkert för oskyddade trafikanter att vistas längs vägen, speciellt vintertid då mörker och halka ökar risken för olyckor.

Tillgänglighet

Infrastrukturens tillgänglighet kan beskrivas som hur lätt man från sin utgångspunkt når en geografisk målpunkt. Det beror på en mängd olika faktorer, både på var målpunkterna finns och hur förbindelserna mellan dem ser ut. Hur lätt det går att färdas beror också på vilket sätt man färdas och vem man är. En person med nedsatt rörelseförmåga kan till exempel ha

svårt att ta sig fram där trottoarer avgränsas av höga kantstenar. En person i bil kan ha svårt att nå en målpunkt i ett trafikseparerat område.

Med bristande säkerhet längs sträckan påverkas tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Om man upplever det som otryggt att vistas längs vägen är sannolikheten för att man avstår från att färdas, eller väljer ett annat trafikslag stor. För att vägen även ska vara tillgänglig för fotgängare och cyklister behöver säkerheten förbättras för att det ska vara ett alternativ att gå till fots eller cykla längs sträckan.



E14 är i första hand utformad för biltrafik, vilket medför sämre tillgänglighet för fotgängare och cyklister som är hänvisade till vägkanten vilket kan kännas obehagligt för många.

Regional utveckling

Fördjupad översiktsplan för Åre samhälle redovisar inga större förändringar av markanvändningen som den ser ut idag. Turismen kvarstår som den största näringsgrenen med följderna att många andra funktioner i samhället också blir inriktade mot att serva turismen. Enligt kommunens "värdegrund" för Åre är det viktigt att odla destinationen Åre för att den ska vara attraktiv för turister, men att det också är viktigt att Åre är en levande by för åreborna.

Kommunen bedömer att befolkningen i kommunen som helhet kommer att öka med cirka 185 personer fram till 2015, men prognosen skiljer sig åt mellan olika platser i kommunen. På de flesta platser i kommunen bedöms invånarantalet komma att minska, medan antalet boende längs stråket utmed E14 mellan Duved och Mörsil beräknas öka med över 340 personer. En fortsatt förtätning av bebyggelsen öster om Åre och växande befolkning i området ökar även kraven på säkerhet och tillgänglighet längs vägen.

Övergångar från fritidsboende till permanentboende och tvärt om en viktig faktor i bostadsförsörjningen med tanke på att det finns ett stort antal fritidsbostäder kring Åre och att priset på mark för nybyggnad är högt.

Projektmål

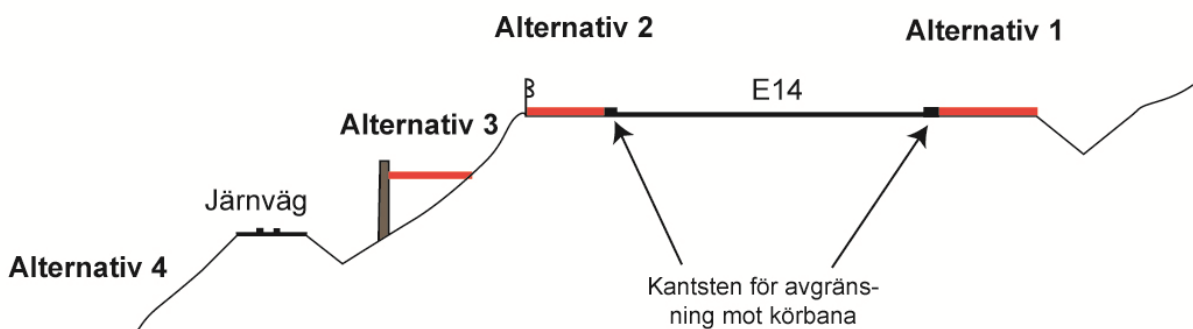
Målet med det aktuella projektet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter på sträckan mellan Åre och Björnänge. Det stämmer väl överens med de transportpolitiska tillgänglighet- och hänsynsmålen.

Åtgärder

I förstudieskedet prövas olika alternativa lösningar på de problem som finns och det man vill åstadkomma med åtgärden. Här har alternativa utformningar av en gång- och cykelväg studerats för att hitta en lösning som fungerar i fråga om både byggbarhet, säkerhet och tillgänglighet.

Förstudien beskriver fyra olika alternativ. Ett längs norra sidan av E14, ett längs E14:s södra sida, ett mellan E14 och järnvägen samt ett längs Åresjöns strand. Alternativ 1-3 är samtliga drygt 1,5 km långa, medan alternativ 4 är något längre, knappt 1,9 km. gång- och cykelvägen kommer oavsett alternativ att beläggas med asfalt och förses med belysning.

Skissen nedan visar de olika förslagen i profil. Därefter redovisas de olika alternativen och deras sträckningar. Samtliga alternativ redovisas i sin helhet i bilaga 1. På sidorna 19 och 20 redovisas alternativens start- och slutpunkter.



De olika alternativens lägen i förhållande till E14 och järnväg sedda i profil i riktning västerut. På delar av sträckan går alternativ 3 i samma sträckning som alternativ 2.

Alternativ 1, gång- och cykelväg norr om E14

Alternativ 1 avser en gång- och cykelväg som löper på norra sidan av E14. Gång- och cykelvägen är 2,5 m bred och avskiljs från E14 med en kantsten. Eftersom E14 på delar av sträckan går i en bergskärning behöver man spränga bort en del bergpartier för att ge utrymme för gång- och cykelvägen. Alternativets start och slutpunkter kan utformas på olika sätt beroende på tillgänglighet till mark och ekonomiska förutsättningar och därför redovisas alternativet i två varianter nedan.

Alternativ 1A utgår från korsningen i Fröånäset där gång- och cykelvägen löper österut längs södra sidan av E14. Strax innan vänstersvängfältet för trafik in mot Åre by korsar den E14

och följer därefter vägens norra sida fram till Vikbäcken. För att skapa yta för gång- och cykelvägen kommer berg att behöva sprängas bort på delar av sträckan.

gång- och cykelvägen passerar Vikbäcken över en mindre bro en bit ifrån vägen. Efter passagen av Vikbäcken ansluter den åter till E14 för att inte göra intrång i tomtmarken på de fastigheter som ligger i anslutning till vägen. I anslutning till infarten mot Björnänge korsar gång- och cykelvägen E14 för att sedan ansluta till grusvägen mot Björnänge.

Alternativ 1B börjar en bit ner på Årevägen med ett övergångsställe som ansluter till Årevägens trottoar. Från övergångsstället byggs en ny gång- och cykelväg på södra sidan av Årevägen fram till infarten till bostadsområdet vid Frönäset. Den befintliga gatan inne på området används som gång- och cykelväg fram till vägbanken från E14. Istället för en plankorsning med E14 föreslås här en gångtunnel under E14. Därefter följer gång- och cykelvägen den norra sidan av E14 fram till Vikbäcken.

Efter bron över Vikbäcken korsar gång- och cykelvägen E14 planskilt via en gångtunnel cirka 100 m innan infarten mot Björnänge. Från tunneln ansluter den mot grusvägen mot avloppsverket i Vik. Slutpunkten i Vik kan också komma att påverkas av den planerade liftanläggningen. Det kan därför finnas möjliga lösningar som inte studeras i den här förstudien. Det kommer i så fall att studeras i nästa skede om alternativet blir aktuellt då.

Alternativ 2

Alternativ 2 går ut på att gång- och cykelvägen byggs på den södra delen av E14:s befintliga vägbana och avgränsas mot körbanan med kantsten. För att skapa tillräcklig plats för gång- och cykelvägen behöver vägen breddas på den norra sidan med ca 2,5 m vilket kräver att en del berg sprängs bort och att körbanan flyttas norrut. Gång- och cykelvägen ansluter mot Årevägen där den möter E14 vid Frönäset. I Vik ansluter alternativet mot grusvägen som går ner mot Björnänge och Sää.

Alternativ 3

Alternativ 3 är delvis fristående från E14 och ligger på den södra sidan av E14 mellan vägen och järnvägen och bygger på att undvika korsningar med E14. Vid start och slutpunkterna ligger alternativet i samma sträckning som alternativ 2, kant i kant med vägbanan, men på större delen av sträckan är den fristående.

Eftersom vägbanken från E14 är brant på större delen av sträckan behövs en stödmur som skapar en plan yta för gång- och cykelvägen och håller den på plats. Gång- och cykelvägen ansluter mot korsningen med Årevägen vid Frönäset och mot grusvägen från Reningsverket i Vik. Gång- och cykelvägens bredd är 2,5 m.

Alternativ 4

Alternativ 4 har en sträckning som börjar med ett nytt övergångsställe på Årevägen, något längre västerut än alternativ 1. Därifrån går gång- och cykelvägen längs en befintlig grusväg som leder ner mot Järnvägen som antingen korsas med en planskild gångtunnel (Alternativ 4A), eller över den befintliga plankorsningen som finns väster om Frönäset, men som då behöver byggas om (Alternativ 4B). I alternativ 4B flyttas också övergångsstället på Årevägen längre österut.

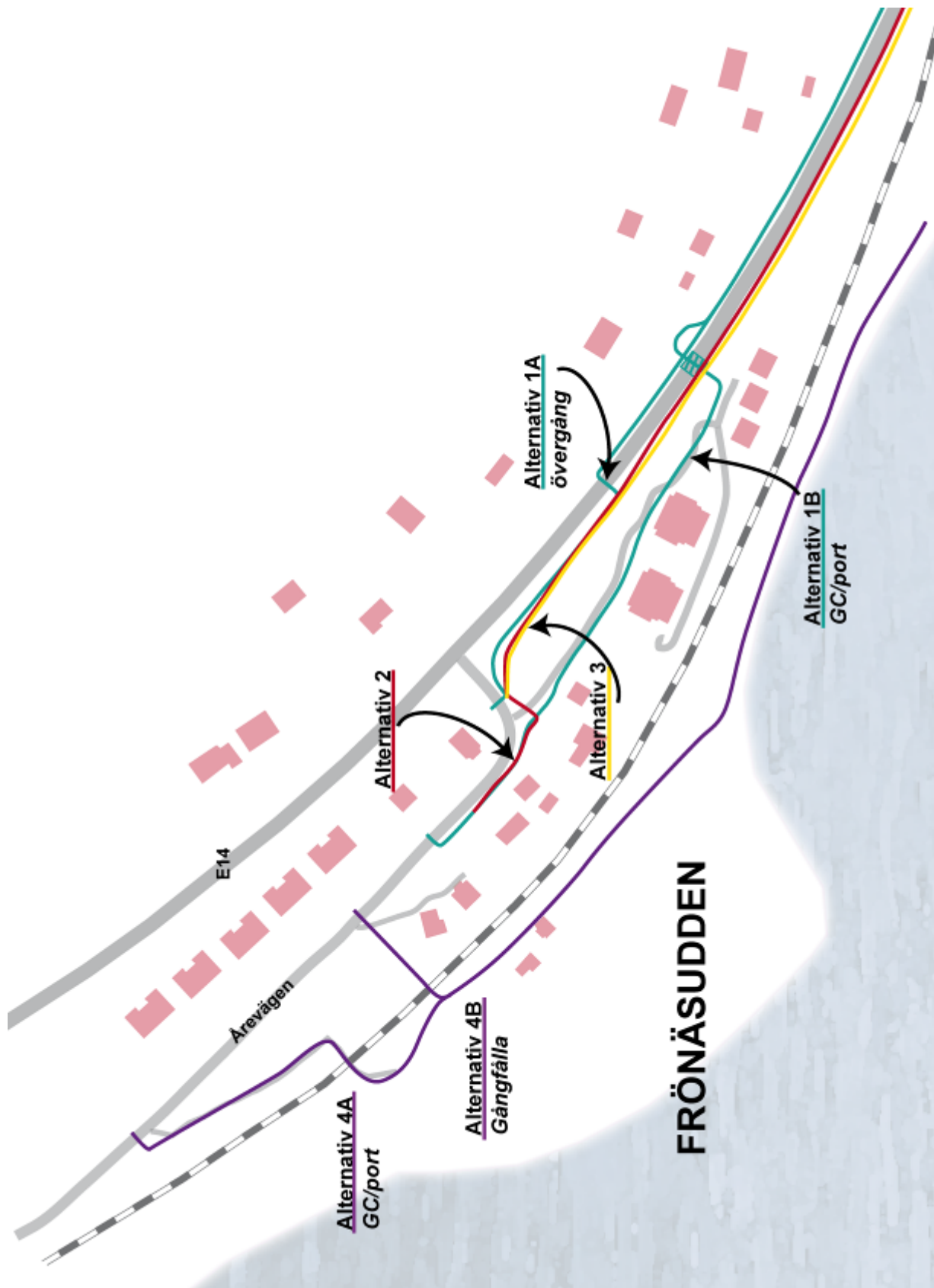


Befintlig järnvägsövergång väster om Frönäset som måste byggas om till gångfålla om den ska kunna användas.

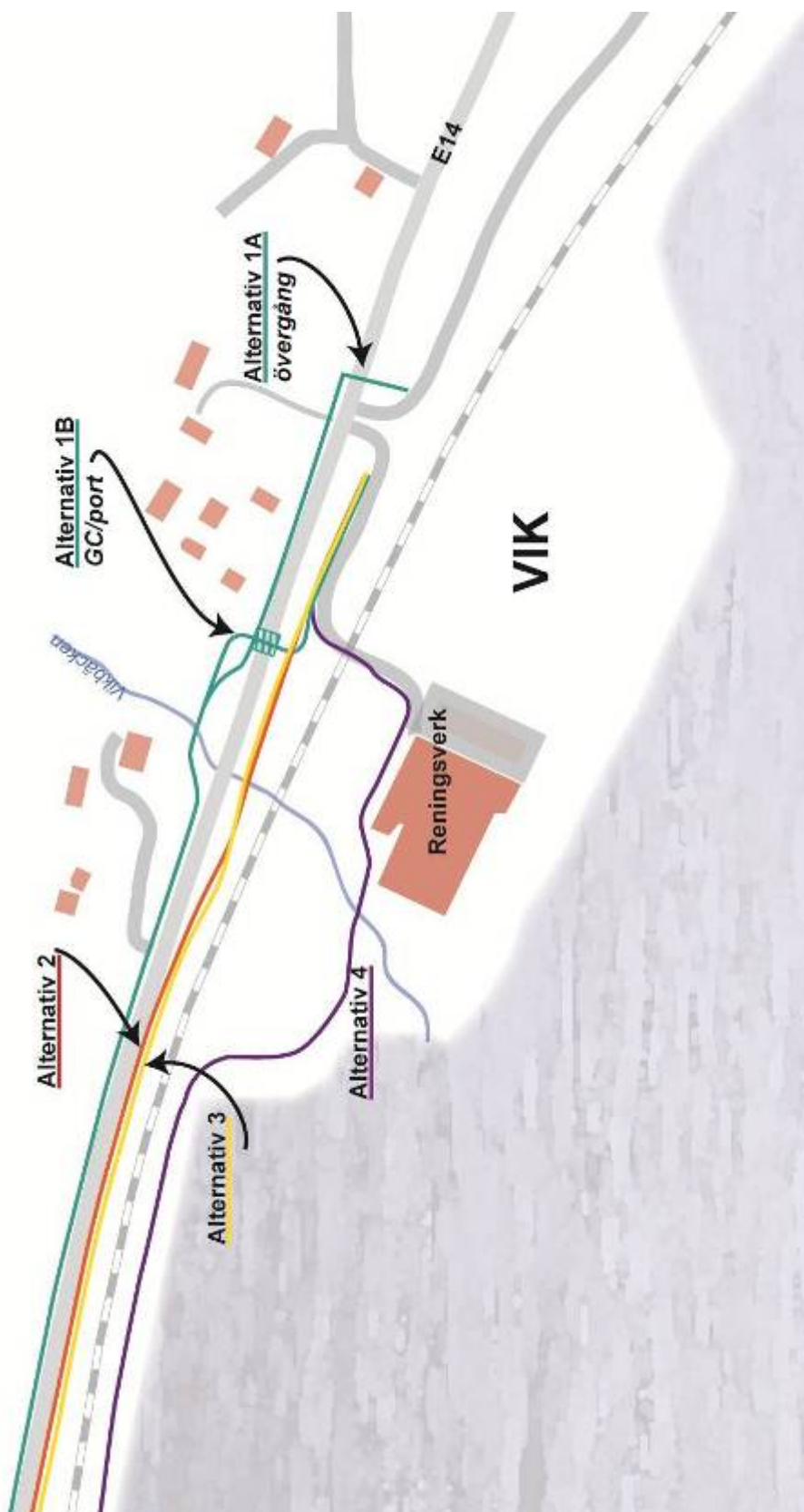
För att skapa en säker övergång över järnvägen måste den befintliga, oövervakade övergången som finns idag byggas om och förses med bommar.

Efter korsningen med järnvägen följer gång- och cykelvägen järnvägen innan den viker av mot stranden av Åresjön. Sträckningen följer stranden söderut vilket kräver att sjön fylls ut med bergkross för att skapa tillräcklig yta för en gång- och cykelväg.

Den sista biten fram till avloppsverket följer gång- och cykelvägen en befintlig traktorväg. Från reningsverket fram till korsningen med E14 används den befintliga grusvägen som leder upp mot E14. Järnvägen korsas vid den befintliga järnvägsövergången i Vik som är försedd med bommar.



Principskiss över olika alternativen vid Frönäsudden.



Principskiss över olika alternativen vid Vik.

Effekter och konsekvenser

I de områden som omfattas av detaljplan ligger de föreslagna alternativen för gång- och cykelväg en på parkmark inom allmän plats.

Alternativ 1

Förslaget har en gen sträckning då det följer E14 den största delen av sträckan. En fördel med att anlägga gång- och cykelvägen på norra sidan av E14 är att gång- och cykeltrafik från bostäder norr om Frönäset kan ansluta direkt till gång- och cykelvägen. Alternativets nackdel är att en person som vill ta sig från Vik in till Åre måste korsa E14 två gånger. Genom att anlägga passager under vägen höjer man säkerheten, men kostnader för att anlägga två tunnlar tillkommer liksom större markingrepp.

Alternativet med tunnlar (1B) kommer att påverka VA-ledningar i läget för den västra passagen där det idag finns både en vatten-, och en spillvattenledning samt en tryckledning för spillvatten. Om en tunnel anläggs måste dessa ledningar läggas om på en sträcka av cirka 50 m.

Drift och underhåll försvåras något vid anläggning av tunnlar. I övrigt bör inte alternativet innebära något problem för drift av väg och gång- och cykelväg vintertid då det finns plats för bortplogad snö vid sidan av vägen.

Det finns inte utrymme för en separerad gång- och cykelväg, utan den går kant i kant med körbanan på E14. Alternativet kräver att en hel del berg sprängs bort vilket ger en del störningar för närboende och trafik på E14 under byggskedet. Inga höga natur- eller kulturvärden berörs enligt befintligt kunskapsunderlag. En artinventering av vägkanterna bör utföras innan markarbetena påbörjas.

Alternativ 2

I alternativ 2 som löper längs E14:s södra sida behöver man inte korsa E14 för att ta sig mellan gång- och cykelvägens start- och målpunkter vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Liksom i alternativ 1 behöver en del berg sprängas bort för att bredda vägen vilket medför störningar under byggskedet. En nackdel med förslaget är att gång- och cykelvägen inte blir helt separerad från E14 utan kommer att ligga kant i kant. Alternativet bör inte utgöra några problem ur driftsynpunkt då det finns plats för snöupplag vid sidan av vägen.

Det bli aktuellt att sätta upp ett vägräcke förbi pumpstationen öster om Frönäset då alternativet medför att biltrafiken kommer närmre pumpstationen.

Alternativet kräver att en del berg sprängs bort vilket ger en del störningar för närboende och trafik på E14 under byggskedet. Utifrån bedömning av befintligt kunskapsunderlag kommer inga höga natur- eller kulturvärden påverkas. En artinventering av vägkanterna bör utföras innan markarbetena påbörjas.

Alternativ 3

Alternativ 3 har fördelarna att gång- och cykelvägen är separerad från E14 och ingen behöver korsas E14 för att ta sig mellan Frönäset och Vik. En nackdel är att sträckningen kommer väl nära järnvägen vilket främst kan innebära svårigheter att bygga gång- och cykelvägen. Vägkanten på ny gång- och cykelväg kommer troligtvis att tangera säkerhetszonen mot järnvägen på ett flertal ställen. För att säkerställa att det är möjligt att bygga detta alternativ bör en inmätning utföras inför projektering. Närheten till både E14 och järnvägen kan också upplevas som obehaglig av den som befinner sig på gång- och cykelvägen.

Förslaget blir komplicerat att bygga då den branta terrängen kräver gabionmurar/stödmurar ner mot järnvägen längs stora delar av sträckan. Murarna skall stå på en stabil undergrund vilket kan komma att kräva förstärkning genom urgrävning och återfyllning med bergkross. De geotekniska förhållandena är i dagsläget inte helt kända. Det kan uppstå en situation där material behöver sprängas loss för att kunna grundlägga gabionmurarna/ stödmurarna vilket skulle bli svårt att genomföra så nära järnvägen och dessutom ta lång tid. Sammantaget är alternativet förknippat med stora osäkerheter och svårigheter i fråga om byggbarhet.

Under vintern kan det bli svårt att hitta utrymme för snön som behöver röjas av E14 och gång- och cykelvägen eftersom järnvägen ligger nära. Det kommer sannolikt att innebära kostnader för att frakta undan snö till upplag på andra platser. Utifrån befintligt kunskapsunderlag bedöms inga höga natur- eller kulturvärden komma att påverkas. En artinventering av vägkanterna bör utföras innan markarbetena påbörjas.

Alternativ 4

I alternativ 4 kommer oskyddade trafikanter inte i kontakt med E14 på någon del av sträckan vilket är trafiksäkert. Däremot uppmuntrar alternativet till en ökad trafik över järnvägsspåren, vilket är negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt (alternativ 4b). Att anlägga en tunnel under järnvägen ökar trafiksäkerheten i sträckningens början (alternativ 4a), men alternativet kan även medföra ökade "spontankorsningar" över spåren på övriga delar av sträckan där iordningställda övergångar saknas. Alternativets sträckning vid Åresjön kan upplevas som enslig och otrygg av vissa då den ligger utanför annan bebyggelse. Andra kan uppleva miljön som naturskön och lugn.

Ur driftsynpunkt finns både för och nackdelar med alternativet då det finns gott om plats för snö vid sidan av gång- och cykelvägen, men den kommer att kräva mindre fordon för snöröjningen än vad som normalt används för att klara att snöröja både gång- och cykelvägen och gångfällan.

Utfyllnaden i Åresjön kan inverka negativt på miljön i Åresjön och innan några åtgärder kan vidtas måste lägena för utfyllnaden undersökas och lämpliga skyddsåtgärder mot grumling av vattnet tas fram. Åtgärderna kräver en anmälan till länsstyrelsen alternativt tillståndsansökan hos miljödomstolen. Alternativet gör också visst intrång i ett område där flera fornlämningar i form av en boplats och andra fynd påträffats.

Byggskede

De byggnadstekniska förutsättningarna skiljer sig åt mellan de olika alternativen och därmed kommer byggskedet att se olika ut för olika alternativ. Det mest särskiljande för de olika alternativen redovisas nedan.

Alternativ 1 och 2 kräver anläggningsarbeten längs E14 för att få utrymme för gång- och cykelvägen där framför allt sprängningsarbeten kommer att medföra buller och eventuellt vibrationer, men också trafikstörningar. Arbetena kommer att utföras under den snöfria säsongen vilket är positivt då de största trafikmängderna förekommer under vintern. Trafiken kommer att behöva stoppas vid själva sprängningarna, men kan tillåtas passera mellan dem vilket gör att det inte behöver bli långa stopp i trafiken.

I det fall tunnlar ska anläggas i alternativ 1 kan det medföra en del störningar, främst för närboende i bostadsområdet vid Frönäset som ligger i anslutning till en av de tänkta tunnlarna. Eftersom trafiken inte kan ledas om kommer portarna att behöva byggas i halvor för att kunna ha ett körfält öppet. Alternativt bygger man hela porten vid sidan av vägen och trycker den på plats efteråt, så kallad lansering.

I alternativ 3 sker anläggningsarbetet nära järnvägen vilket komplicerar arbetet och gör det svårt att komma åt med arbetsmaskiner. En fördel är att arbetet inte sker på E14 då det inte blir lika stora störningar för trafiken. Däremot kan järnvägstrafiken komma att påverkas. Om detaljprojekteringen visar att arbetsmaskiner kan komma närmre järnvägen än 2,2 m måste arbetet anpassas efter trafiken på spåret vilket kan betyda förseningar och extra kostnader i projektet.

Alternativ 1,2 och 3 berör vägkanter längs E14 där det kan finnas skyddade arter. Om något av de alternativen blir aktuellt bör vägkanterna inventeras innan markarbeten påbörjas. Avtäckningsmassor kan läggas upp och återföras till vägkanterna om det bedöms lämpligt för att bevara floran.

Alternativ 4 ligger på avstånd från E14 och kommer troligtvis inte att orsaka några betydande trafikstörningar under anläggningsskedet. Inte heller några kraftiga störningar för närboende. Förslaget kräver en utfyllnad i Åresjön vilket kräver noggranna undersökningar och skadeförebyggande åtgärder för att inte orsaka skador på sjön. Åtgärderna måste föregås av en anmälan till Länsstyrelsen alternativt tillståndsansökan hos miljödomstolen.

Kostnader

En bedömning av anläggningskostnaderna för de olika alternativen har gjorts för att se hur de skiljer sig åt kostnadsmässigt. Viss skillnad i längd finns mellan alternativen, men det är framför allt Alternativ 4 som särskiljer sig från de andra i det avseendet.

I både alternativ 1 och 2 där gång- och cykelvägen läggs kant i kant med E14 behöver vägområdet breddas norrut. Bredningen kräver schakt- och sprängningsarbeten vilka är de mest kostsamma åtgärderna i de alternativen. I alternativ 1B tillkommer även kostnader för två tunnlar och kostnader för omläggning av VA-ledningar.

I alternativ 3 krävs uppbyggnad som stöd för gång- och cykelvägen då marken sluttar bitvis brant vilket görs med så kallade gabioner, nätkorgar fyllda med sprängsten och dessa driver upp kostnaderna i det alternativet.

Kostnader för samtliga alternativ redovisas i tabellen nedan.

Alternativ	Anläggningskostnad Mkr (ca)	Kommentar
1A Norr om E14	8 000 000	Övergångar E14
1 B Norr om E14	12 500 000	Med tunnlar, flytt av VA-ledningar
2 Söder om E14	9 500 000	Gen sträckning, inga tunnlar
3 Söder om E14	11 00 000	Gabioner och stödmur drar upp kostnaderna på en annars gen sträckning.
4 A Längs sjön	9 500 000	Något längre sträcka än övriga, med tunnel.
4 B Längs sjön	8 000 000	Något längre sträcka än övriga, bevakad övergång

Riskhantering

Vad är en risk?

Med risk avses möjligheten att en oönskad händelse kan inträffa. Riskbegreppet omfattar två dimensioner: sannolikheten att händelsen ska inträffa och konsekvensen av händelsen om den sker. Hur stora konsekvenserna blir beror på miljön där händelsen inträffar. Skolor, arbetsplatser och sjukhus brukar räknas till, vattentäkter, skyddsvärd natur eller annan miljö/objekt som kan ta skada vid en oönskad händelse.

Sannolikheten att en oönskad händelse ska inträffa hänger samman med närvaron av så kallade riskobjekt, objekt eller företeelser som möjliggör oönskade händelser. Exempel på riskobjekt är broar, tunnlar, skredkänsliga områden, målpunkter och transportleder för farligt gods med mera.

Risker inom förstudieområdet

Skyddsobjekt

Inom förstudieområdet finns relativt få skyddsobjekt då det inte finns så många platser där människor uppehåller sig. Frönäsuddens bostadsområde utgör ett skyddsobjekt och Åresjön ett annat då den har höga naturvärden och har ett högt skyddsvärde. I det här fallet kan man även tala om oskyddade trafikanter som rör sig längs vägen som skyddsobjekt. I och med att Skistar anlägger sin liftstation i Björnänge kommer antal människor som uppehåller sig i närheten av E14 att öka under vintersäsongen och detta kommer att utgöra ett framtida skyddsobjekt.

Riskobjekt

E14 är rekommenderad led för farligt gods, och många transporter med främst brandfarligt drivmedel passerar på sträckan. Vikbäcken passerar under E14 och skulle kunna utgöra en risk för översvämning vid höga flöden. Risken föreligger främst om det skulle bli stopp i trumman som annars är väl tilltagen. Korsningspunkter med järnvägen utgör riskobjekt, framför allt vid obevakade övergångar.



Vikbäcken passerar under E14 genom en så kallad rörbro som utgörs av en trumma med platt botten.

Måluppfyllelse

Målet med det aktuella projektet att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter på sträckan mellan Åre och Björnänge. Åtgärden för att uppnå målen är att anlägga en gång- och cykelväg på sträckan för att skapa utrymme för de trafikanterna, åtskilt från biltrafiken. Samtliga föreslagna alternativ innebär en förbättring från dagens situation, men variationer finns mellan de olika alternativen liksom att kostnaderna skiljer sig åt.

Nedanstående tabell redovisar en sammanfattning av de olika alternativens fördelar, nackdelar och kostnader. Matrisen ska ses som en jämförelse mellan de olika alternativen och hur de skiljer sig från varandra i olika avseenden och inte som en jämförelse med dagens situation. Matrisen följer ingen fast skala, men färger och beteckningar visar hur de olika alternativen klarar en jämförelse relativt olika parametrar. En förklaring av vad som inverkar på bedömningen finns även med. Bedömningen går från positivt till negativt i en fyrgradig skala.

	Positivt	++	+	-	--	Negativt
	Alt 1 övergång	Alt 1 planskilt	Alt 2	Alt 3	Alt 4A planskild korsning	Alt 4B
Trafiksäkerhet (påverkan)	- 2 korsningar med E14,	++ Inga korsningar	++ Inga korsningar	++ Inga korsningar	+ kan leda till spontan-korsningar över järnväg	- osäkra järnvägs-övergångar
Tillgänglighet (påverkan)	+ ökar tillgängligheten	+ ökar tillgängligheten	+ ökar tillgängligheten	+ ökar tillgängligheten	- inte genaste vägen, avsides	- inte genaste vägen, avsides
Byggbarhet (förutsättningar)	- inga större hinder, men störningar i trafiken under byggskedet	- inga större hinder, men störningar i trafiken under byggskedet	- inga större hinder, kräver något mindre sprängning än alt 1, under byggskedet	-- trångt mellan väg och järnväg, kräver mkt fyllning och stödmurar, störningar i trafik under byggskedet	+ inga större hinder	+ inga större hinder
Drift och underhåll (påverkan)	++ inga hinder	+ tunnlar	++ inga hinder	-- för litet utrymme för snö	+ tunnlar	- Gångfålla
Miljöpåverkan (påverkan)	+ ingen påtaglig påverkan	+ ingen påtaglig påverkan	+ ingen påtaglig påverkan	+ ingen påtaglig påverkan	- fyllning i Åresjön, Inträng i fornlämningsområde	- fyllning i Åresjön Inträng i fornlämningsområde
Bedömning av anläggningskostnad	8 000 000	12 500 000	9 500 000	11 000 000	9 500 000	8 000 000

Alternativ ett och två har relativt lika sträckning då samtliga följer E14. Trafiksäkerheten skiljer sig främst åt beroende på om trafikanter behöver korsas E14. Alternativ ett som löper på norra sidan av E14 kräver att trafikanter korsar vägen, men korsningen kan göras säker med hjälp av tunnlar, dock till högre anläggningskostnad. Det kan dock inte uteslutas att spontankorsningar över vägen kan komma att ske.

Alternativ 4 skiljer sig åt från de andra alternativen då det har en sträckning som går helt skild från E14. För att alternativet ska vara trafiksäkert krävs att säkra övergångar, alternativt tunnlar ordnas för korsningarna med järnvägen. Eftersom det idag inte finns något stängsel mot järnvägen kan spontankorsningar komma att ske och det finns en risk med att uppmana till korsning av järnvägen. Alternativets läge vid sjön, skilt från bebyggelsen kan också inverka negativt på tillgängligheten då det kan upplevas som otryggt likaväl som det av andra personer kan upplevas som lugnt och naturskönt.

Enligt ovanstående bedömning framstår alternativ 2 som det alternativ som uppfyller projektmålen men som också fungerar väl ur ett miljö- samt byggnads- och drifttekniskt perspektiv.

Samråd

Trafikverket har under arbetets gång fört samråd Åre kommun, Skistar, och bostadsrättsföreningen Frönäsudden. Dessutom har man fört interna samråd mellan olika instanser inom trafikverket för att kontrollera åtgärdsförslagen mot de säkerhetsföreskrifter som finns för närhet till järnväg.

Detta dokument är ett samrådsunderlag som remissas till myndigheter, närboende och andra berörda. Under samrådstiden har alla som berörs av projektet möjlighet att lämna synpunkter till Trafikverket. Dessa kommer att sammanställas i en samrådsredogörelse som bifogas förslagshandlingen. Tillsammans utgör det underlag för den kommande beslutshandlingen där ett åtgärdsförslag förordas.

Fortsatt arbete

Efter samrådstiden kommer samrådsredogörelsen att sammanställas och därefter upprättas en beslutshandling där Trafikverket kommer att förorda ett åtgärdsförslag. Därefter tar Trafikverket fram en arbetsplan som mer i detalj beskriver den åtgärd som ska utföras. Arbetsplanen lägger grund för den efterföljande bygghandlingen som utgörs av de olika ritningar, mängduppskattningar och andra underlag som behövs för att kunna utföra åtgärden.

Källor

Mål för framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:93

Befolkningsstatistik: Åre kommun

Fördjupad översiktsplan för Åre samhälle, antagen 2005-06-21

Digitalt kartmaterial från Sveriges länsstyrelser (www.gis.lst.se)

STRADA: informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet

Trafikverket: Förstudiehandboken Publikation 2002:46

Åre kommun: GC-väg Vik-Frönäset, Förstudie 2006

Trafikverkets digitala väginformation, www.trafikverket.se

BVS 1573, standard för gångfällor

Föreskrift BVF586.20 Fritt utrymme utmed banan

www.wikipedia.se; om: Kung Olav Haraldsson