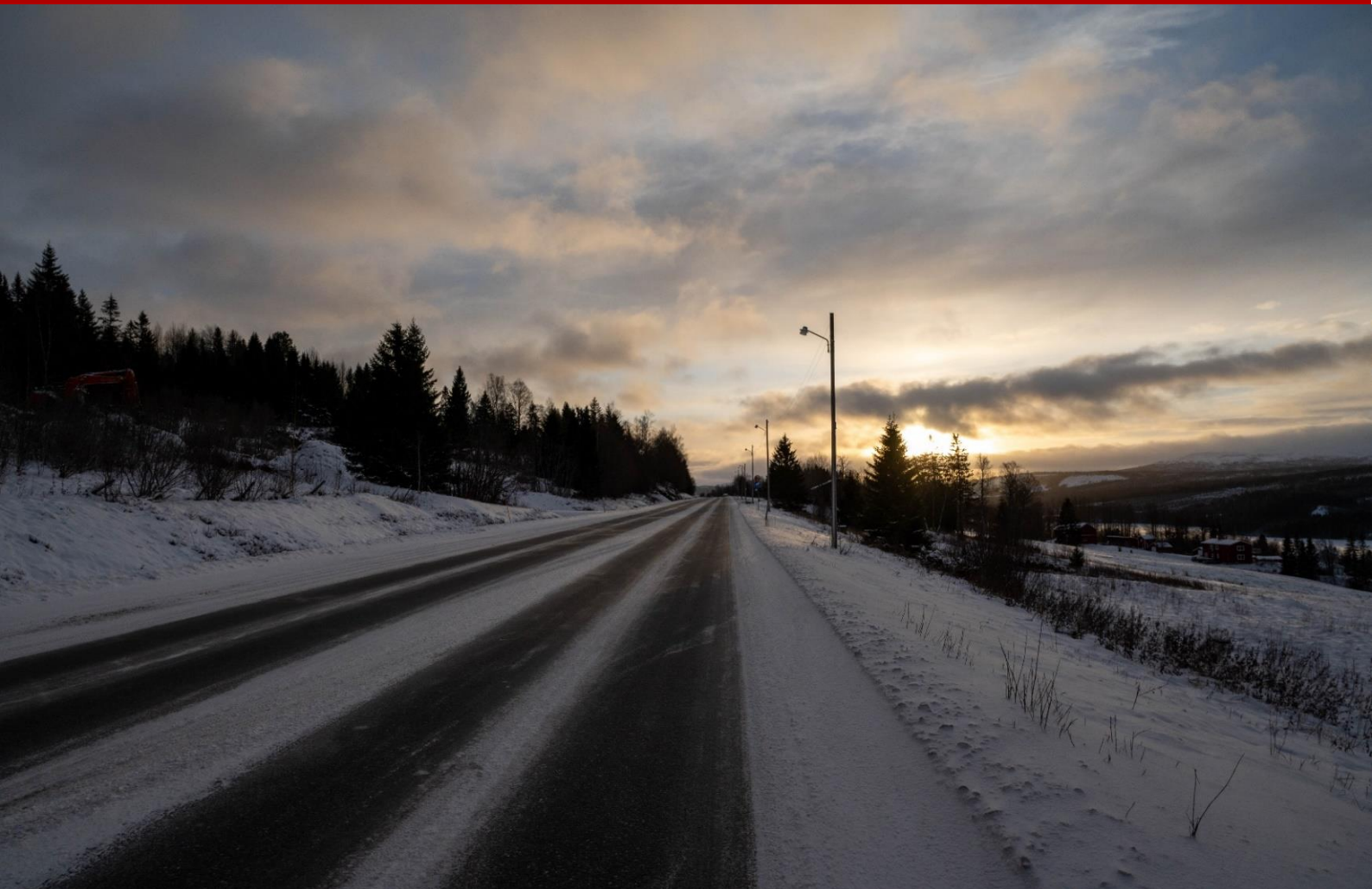


Samrådsredogörelse

E14, Så- Vik, Gång-, cykel- och mopedväg
Åre kommun, Jämtlands län

Handlingsnummer 0C07SR01



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43 B, 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: WSP SVERIGE AB

Dokumentdatum: 2024-12-20

Åtgärdsnummer: 18844

Uppdragsnummer: 174 544

Ärendenummer: TÄHS-2024-000060

Version: 2.0

Kontaktperson: Ola Eckerdal, projektledare Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	6
3.1	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2	Samråd med berörd kommun	8
3.1.3	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	10
3.1.4	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.2	Samråd vid utformning av planförslaget	12
3.2.1	Samråd med berörd länsstyrelse	12
3.2.2	Samråd med berörd kommun	15
3.2.3	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	20
3.2.4	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	25

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samrådsunderlag, inkomna synpunkter, yttranden och minnesanteckningar finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2022/134252.

1 Sammanfattning

Trafikverket upprättar en vägplan för en gång-, cykel- och mopedväg (GCM- väg) på E14, delen Så-Vik i Åre kommun, Jämtlands län. Projektets syfte är att öka trafiksäkerheten och minska antal olyckor för oskyddade trafikanter längs E14.

Samrådsunderlag

Ett samrådsunderlag daterat 2023-03-30 har tagits fram som underlag för samråd, med myndigheter, berörda organisationer och ideella föreningar samt enskilda som antas kan bli berörda av projektet, inför Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samrådsunderlaget hölls tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 2023-05-13 till 2023-06-11 med möjlighet att lämna synpunkter. Inkomna synpunkter och yttranden samt Trafikverkets bemötande redovisas under kap 3.1.

Trafikverket har haft löpande samverkan med Åre kommun och Kollektivtrafikmyndigheten.

Länsstyrelsen Jämtland beslutade 2023-09-06 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samrådshandling

Ett informationsmöte med enskilda som kan bli särskilt berörda genomfördes 2023-10-04 i Så bystuga i Åre. Underlaget hölls tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 2023-09-29 till 2023-10-13 med möjlighet att lämna synpunkter. Inkomna synpunkter samt Trafikverkets bemötande redovisas under kap 3.2.3.

Trafikverket har haft löpande samverkan med Åre kommun och Kollektivtrafikmyndigheten.

2 Samrådsrets

Samråd ska, enligt väglagen (1971:948), ske med berörda länsstyrelser, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken ska samråd även ske med berörd regional kollektivtrafikmyndighet. Samråd ska avse vägens utformning och miljöpåverkan.

Samrådsunderlag

I skede samrådsunderlag har samrådsretsen avgränsats till Åre kommun, Länsstyrelsen Jämtlands län samt myndigheter, berörda organisationer och ideella föreningar samt enskilda som antas kan bli berörda av projektet.

Samrådshandling

Skedet samrådshandling startades upp med ett informationsmöte. Samrådsretsen avgränsades till enskilda fastighetsägare som kan antas bli särskilt berörda av projektet.

Arbetet med samrådshandling har fortsatt och handlingen har skickats ut på samråd och samrådsmöte på orten genomförs med allmänheten. Samrådsretsen har avgränsats till Åre kommun, Länsstyrelsen Jämtlands län samt myndigheter, berörda organisationer och ideella föreningar samt enskilda som antas kan bli särskilt berörda av projektet.

3 Samråd

3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Ett samrådsunderlag daterat 2023-03-30 har tagits fram som underlag för samråd, med allmänheten, myndigheter, berörda organisationer och ideella föreningar samt enskilda som antas kan bli berörda av projektet, inför Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samrådsunderlaget hölls tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 2023-05-13 till 2023-06-11. Samrådsunderlaget har under denna period funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida samt på Trafikverkets kontor i Östersund.

Information om samrådet meddelades genom brev daterat 2023-05-09, samt genom utskick av e-post. Annonsering om samråd gjordes i Länstidningen Östersund och Östersunds Posten 2023-05-13.

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

2023-06-09, Skriftligt yttrande

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser att det behöver redovisas vilka detaljplaner som berörs av vägplanen och om vägplanen är i linje med detaljplanerna. Det behöver också tydligt motiveras vad som ligger till grund för GCM-vägens lokalisering samt framgå vilken hänsyn som tagits till olika aspekter och hur avvägningar har gjorts.

Markens förutsättning

Det behöver säkerställas att markens stabilitet för anläggningen är tillfredställande och att trummor är dimensionerade för ett framtida förändrat klimat. Hänsyn behöver även tas till närliggande exploateringar och hur dessa kan komma att förändra förutsättningarna.

Det bör utredas och redovisas lämplig plats för upplag av massor och särskild hänsyn behöver tas till vattendragen som mynnar ut i Natur 2000-området. Under byggskedet behöver särskild hänsyn tas för att minimera risken för transport av finmaterial till vattendragen. Förslag på åtgärder för att minska risken i byggskedet behöver redovisas.

Det är viktigt att utreda om anläggande av GCM-vägen kan komma att påverka grundvattennivåerna eller närliggande brunnar.

Natura 2000-område

Hur viktiga biotoper kan komma att påverkas av GCM-vägen behöver utredas. Länsstyrelsen rekommenderar att en fördjupad naturvärdesinventering genomförs för vattendragen som mynnar ut i Åreälven (Natura 2000) med hänsyn till fisk och bottenfauna. Om vattendraget har goda förutsättningar för vandrande fiskar bör det undersökas med hjälp av elfiske.

Utter är mållart för Natura 2000-området Åreälven och därför behöver det bedömas om GCM-vägen utgör hinder för utter och om det finns behov av särskilda utterpassager.

Trummor och/eller broar ska anläggas med sådan dimension att den naturliga hydrologin och bottenstrukturen bibehålls. Anmälan om vattenverksamhet kan krävas vid byte eller förlängning av befintliga vägtrummor.

Dagvatten

Förslag till åtgärder för hantering av dagvatten, hur föroreningar i dagvatten avses rensas, var dagvatten från anläggningen kommer att ledas samt påverkan vid snösmältning eller större/skyfall behöver beskrivas. Det behöver även tydliggöras om GCM-vägen kommer att förändra nuvarande flöden och hantering av dagvatten från E14.

Under byggskedet, men även innan vegetation återetablerat sig i diken, är det särskilt viktigt att förhindra erosion av finmaterial som kan transporteras till vattendragen och vidare till Åreälven. Skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder för att minimera påverkan behöver föreslås. Hänsyn behöver tas till den samlade påverkan på recipienten Åresjön som är Natura 2000-område, vattenskyddsområde och vattentäkt för området.

Förorenad mark

Det bör tas fram uppgifter om olyckor som kan ha resulterat i exempelvis olje- eller bränsleläckage eller bränder som krävt släckinsatser med släckskum innehållande PFAS.

Artskydd

Flertalet orkidéer kan komma att beröras av anläggande av GCM-vägen. I första hand ska lokalisering och utformning av GCM-vägen anpassas så att skyddade arter inte skadas. Om skada inte kan undvikas krävs en artskyddsdispens. Länsstyrelsen anser att det är motiverat att Trafikverket kompletterar med en fördjupad artinventering av dagfjärilar. Vid påverkan på småvatten kan det även vara motiverat att utreda förekomst av groddjur.

Enligt Artportalen finns ett flertal fynd av åtgärdsprogramarten jämtlandsmaskros vid Åresjöns strandområden och en inventering av denna art föreslås genomföras i berörda vattendrag som håller vatten året om.

Biotopskydd

Påverkan på identifierade biotopskyddade objekt längs sträckan behöver utredas. Viktigt att utreda alternativa lösningar samt beskriva försiktighetsåtgärder. En utredning av kompensationsåtgärder är nödvändig i de fall alternativa lösningar saknas och biotoperna behöver tas bort. Borttagande av alléträd ska kompenseras.

Invasiva arter

För att inte bidra till spridningen av invasiva arter bör det säkerställas att massor som fraktas till området inte innehåller frön eller växtdelar av invasiva arter, samt föreslås lämplig hantering av eventuella massor som körs därifrån. Maskiner bör vara rengjorda innan vägarbeten påbörjas för att minska risken för spridning av invasiva arter från platser där maskinerna tidigare varit.

Strandskydd

Det behöver beskrivas vilka värden som finns i och kring vattendragen, en bedömning hur de kommer att påverkas samt vilka anpassningar och skyddsåtgärder som gjorts för att undvika och minimera intrång.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom föreslaget område och sannolikheten att okända fornlämningar ska finnas är små. Länsstyrelsen anser att det inte behöver genomföras en arkeologisk utredning.

Gestaltning

Länsstyrelsen ser gärna att det tas fram ett gestaltungsprogram tillhörande vägplanen.

Jordbruksmark

Det behöver beskrivas om jordbruksmark kan komma att påverkas av projektet och vilken hänsyn som kommer att tas till jordbruket.

Sociala aspekter

Det är viktigt att det går att ta sig till busshållplatsen på ett tryggt och säkert sätt. Barn och unga bör ges möjlighet att ge synpunkter på projektet och att hänsyn tas till deras behov. Hänsyn bör särskilt tas till målpunkter som är viktiga för barn och unga så att det på ett säkert sätt går att ta sig dit.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket utreder för närvarande lokalisering av GCM-vägen. Vid valet av lokalisering kommer olika aspekter samt dess för- och nackdelar att vägas in. När projektet valt lokalisering kommer Trafikverket att redovisa och motivera valet.

Vilka detaljplaner som berörs av vägplanen och om vägplanen är i linje med detaljplanerna kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med framtagande av vägplanen. Trafikverket kommer att samråda med Åre kommun gällande vägförslaget och dess eventuella påverkan på detaljplaner. Trafikverkets respektive Åre kommuns slutliga bedömning av påverkan på detaljplaner kommer att redovisas i vägplanens planbeskrivning i skede Granskningshandling.

Trafikverket noterar Länsstyrelsens övriga synpunkter och kommer att beakta dessa i det fortsatta arbetet med att upprätta vägplanen.

2023-09-06, Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen Jämtland beslutande 2023-09-06 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Samordningsmöten

Löpande samordningsmöten har genomförts mellan Trafikverket och Åre kommun under perioden 2022-12-13 – 2023-06-15.

2023-06-09, Skriftligt yttrande

Åre kommuns översiktsplan anger att satsningar på en fungerande gång- och cykelinfrastruktur behövs för att uppnå en hållbar tillgänglighet. Sammanhängande gång- och cykelstråk har möjlighet att stärka besöksnäringen och binda samman samhällen.

Planenheten driver ett planarbete för Björnänge bykärna i anslutning till utredningsområde för GCM-vägen och planeras vara ute på samråd under hösten/vintern 2023/2024.

Planenheten är positiva till åtgärderna. Det är viktigt att sträckan mellan infarten till Chokladfabriken och infarten till ICA kopplas samman till GCM-vägen för att sammankoppla hela sträckan. Motivet till vägplanens avbrott på sträckan ovan behöver studeras noggrannare så att det blir klargjort vem som har mandat att genomföra sträckan vägplanen inte inkluderar.

I beskrivningen av projektet saknas konsekvenserna för trafiken. Detta är viktig för att öka tillgängligheten enligt översiktsplanen och skapa en hållbar tillgänglighet och trygga skolvägar.

Det finns pågående detaljplanearbeten inom utredningsområdet som inte nämns i samrådsunderlaget.

Planenheten ska upprätta ett planärende för att komma i ordning med Björnängeskorsningen (beslut tas i kommunstyrelsen 2023-06-13).

I samrådsunderlaget beskrivs att Fröåvägen leder upp till Björnängesområdet. Detta blir missvisande eftersom området söder om E14, bostadsområdet vid ICA benämns som Björnänge, Fröåvägen leder upp till Björnen.

Det kommer vara fortsatt viktigt att avvattningsutredning när lokaliseringen är fastställd för att inte beröra bebyggelse mot Åresjön och att trummorna är dimensionerade efter klimatförändring. Om det blir aktuellt med byte av trummor är det viktigt att detta kommuniceras med planenheten om det berör pågående detaljplan.

Näringslivsenheten anger att nya elbussar kommer att trafikera denna vägsträcka fr.o.m. 2024.

Rastplats Björnänge utpekas som särskilt intressant som publik laddplats för tung trafik (bussar och lastbilar) och på initiativ av Åre kommun påbörjas dialogmöte juni 2023 med en bredd av aktörer.

Bytespunktsutredning inom ramen för projekt Mittstråket 2.0 startar hösten 2023.

Vid fortsatt utredning lägga vikt vid att separera fotgängare och cyklister/mopeder för bästa samspel och trafiksäkerhet, särskilt i anslutning till busshållplats.

I VGU rekommenderas en bredd på minst 2,5 meter för GCM-väg som en del av intilliggande väg. Men den bör vara minst 3 meter om den kombineras. Andelen elasticyklar eller släp på cykel ökar vilket bör beaktas sett till GCM-vägens bredd.

Hela resan perspektivet beaktas genom utrymme att parkera cykeln väderskyddad nära busshållplats.

Kommunen har inget att tillägga i bedömningen att vägplanen ej kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vägplanens intentioner stämmer överens med översiktsplanen. Det kommer vara fortsatt viktigt att ha en kontinuerlig samordning mellan Trafikverket och Åre kommun i vidare arbete med lokalisering eftersom det finns pågående planarbeten inom utredningsområdet.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket och Åre kommun genomför löpande samverkansmöten där förutsättningar och planering diskuteras. Trafikverket ser det som positivt att kommunen har påbörjat ett planärende för Björnängeskorsningen som antogs av kommunfullmäktige 2023-06-13. Björnängeskorsningen ingår inte i Trafikverkets vägplan bland annat beroende på att kommunen och Trafikverket har olika tidplaner för sitt arbete.

Vilka detaljplaner som berörs av vägplanen och om vägplanen är i linje med detaljplanerna kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med framtagande av vägplanen. Trafikverket kommer att samråda med Åre kommun gällande vägförslaget och dess eventuella påverkan på detaljplaner. Trafikverkets respektive Åre kommuns slutliga

bedömning av påverkan på detaljplaner kommer att redovisas i vägplanens planbeskrivning i skede Granskningshandling.

Utformningen av GCM-vägen och motivet till vald utformning kommer att utredas och beskrivas i kommande skeden.

En översyn av behovet och utformning av busshållplatser längs sträckan kommer att göras i samråd med Kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikverket noterar informationen angående kommunens initiativ för en laddplats för tung trafik på rastplats Björnänge men detta kommer inte att tas med i den aktuella vägplanen.

Trafikverket noterar kommunens övriga synpunkter och kommer att beakta dessa i det fortsatta arbetet med att upprätta vägplanen.

3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inkomna synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda har sammanfattats nedan:

Olika förslag på att en längre GCM-väg bör byggas har lämnats: från Järpen till Duved, från Undersåker till Björnänge samt från Åre/Så Camping till Continental Inn. Även möjligheten att styra in oskyddade trafikanter på Björnängevägen har föreslagits. Det anges vidare att det på sträckan har inträffat olycksincidenter samt även olyckor med dödlig utgång.

En synpunktslämnare är delaktig i arbetet med detaljplan Björnänge Centrum på södra sidan E14. En stor fråga har varit korsningen med E14 samt hur de samhällsnyttiga delarna som till exempel förskola, handel, boende, GCM-väg, korsning ska få plats i området. Till yttrandet fanns 2 bilagor som visar synpunktslämnarens vision för korsningsområdet.

Fastigheter nordöst om E14 med enskilda utfarter behöver ges möjlighet att korsa E14 säkert (även med jordbruksmaskiner). Busshållplatser är svåra att nå vintertid.

Vid Så Camping finns en antagen detaljplan med bostäder och handel (ännu ej bebyggt).

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets uppdrag är att upprätta en vägplan för en GCM-väg från Så (Continental Inn) i öster till Vik i väster. Vägplanen kommer att ansluta till den GCM-väg mellan Vik -Frönäset som är under färdigställande (juni 2023). Trafikverket noterar synpunkter angående övrigt behov av GCM-vägar samt enskilda utfarter men dessa frågor ingår inte i den aktuella vägplanen. Trafikverket konstaterar att det från Åre camping och norrut redan idag finns möjlighet för oskyddade trafikanter att nyttja väg 659 (Björnängevägen) som är en lågtrafikerad väg.

Projektet avgränsas av korsningen i Björnänge, dvs. mellan infart till Chokladfabriken (öst) och infart till ICA (väst) görs ett uppehåll i projektet eftersom det pågår ett kommunalt planarbete i det området.

En översyn av busshållplatser längs sträckan kommer att göras i samråd med Kollektivtrafikmyndigheten.

Passager för GCM-trafik kommer att ses över.

3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2023-05-30, Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning, SGU, avstår från att granska remissen och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer nedan.

SGU vill generellt påpeka att vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivå betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas i stället för naturgrus.

För hjälp till handledning och tillgång till relevant information, användarstöd för geologiska frågor, checklista för MKB gällande grundvattenförekomst samt karttjänst som visar grundvattenmagasin hänvisas SGU:s hemsida: <https://www.sgu.se/>.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar informationen och tar med sig detta i det fortsatta arbetet.

2023-05-07, Statens geotekniska institut

Statens geotekniska institut, SGI, delar bedömningen att projektet behöver ta särskild hänsyn till massrörelse och vattenflöden i den fortsatta planeringen.

I samrådsunderlaget hänvisas till en översiktlig stabilitetskartering SGI samt att riskklassen är bedömd som låg (Åre kommun, 2022b, Fördjupad översiktsplan för Åredalen). SGI tycker inte det är tydligt vad den bedömningen omfattar.

SGI påminner om att utredningen endast avser befintlig bebyggelse och är en nulägesbeskrivning vid karteringstillfället. Den är inte avsedd för att bedöma förhållanden efter en kommande exploatering eller planering av till exempel nya anläggningar eller vägar. Det kan tillkomma fler områden vid en nyetablering eller att markerade områden får en annan klassning när nya förhållande vägs in.

SGI anger vidare att det i karteringen framgår att i de aktuella slänterna, strax ovanför aktuellt utredningsområde vid väg E14, mellan orterna Vik och Så, finns två områden (moränslänter) som är märkta med bedömningen "*Behov av detaljerad utredning föreligger. Slänterna bör hållas under observation med jämna tidsintervall.*" Dessutom finns det en moränslänt och tre raviner/bäckar som är märkta med bedömningen "*Vid oförutsebara händelser, så som höga flöden, kan risker föreligga och området bör därför hållas under kontroll.*"

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer i det fortsatta planeringsarbetet och vid val av sida för gång-, cykel och mopedvägen att beakta de områden där det kan finnas stabilitetsproblem, massrörelse och vattenflöden. Som en del i arbetet kommer bland annat geotekniska fältundersökningar att genomföras.

2023-05-26, Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar informationen.

2023-05-30, Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i detta ärende.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

Nedan förtecknas samtliga samråd under skedet samrådshandling.

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Trafikverket kommer att samråda med länsstyrelsen vid behov.

2024-04-19, Samrådsmöte

Samrådsmöte genomfördes med syfte att diskutera behovet av utredningar och inventeringar kopplade till vatten och vattenverksamhet samt artskydd.

Vatten

Länsstyrelsen bedömer, efter att Trafikverket presenterat den befintliga kunskap som inhämtats från andra projekt om aktuella vattendrag och befintliga vandringshinder, att:

- fisk ej behöver inventeras inom projektet
- bottenfauna behöver ej inventeras utan vi kan förutsätta att det finns
- försiktighet vid schakt ska iakttas, undvika att blottlägga finkorniga jordarter, skydd mot grumling krävs
- fria vandringsvägar är inte ett krav, men förändringar i vattenenergi och risk för erosion och grumling i Åresjön ska beaktas.

Trafikverket informerar om att de befintliga s.k. koportar som finns inom projektet ska förlängas. Länsstyrelsen ser positivt på detta och kommer inte att ställa ytterligare krav på faunapassager.

Beslut om vattenverksamhet gäller olika länge, ibland enligt den tid som anges i anmälan. Sker förändringar efter anmälan ska kompletteringar göras till Länsstyrelsen som beskriver förändringarna.

Länsstyrelsen önskar få koordinater för vattendragen och dessa har av Trafikverket levererats via minnesanteckningarna för mötet.

Artskydd

Trafikverket föreslår att fördjupad artinventering utförs för:

- orkidéer
- jämtlandsmaskros
- violett guldvinge

Trafikverket föreslår att groddjur inte inventeras då aktuella vattendrag inte bedöms utgöra lämpliga habitat för groddjur och lämpliga habitat inte påträffats vid tidigare inventeringar i aktuella vattendrag. I Artportalen finns uppgifter om större vattensalamander i ett närliggande vattendrag (som dock ligger utanför projektområdet) men det handlar om att de har en livsmiljö i en tjärn uppströms och DNA har påträffats i vattnet nedströms. Länsstyrelsen tar med sig frågeställningarna och förslagen angående artskydd förs vidare internt och återkommer till Trafikverket inom kort.

Tillägg enligt epost från Länsstyrelsen Jämtland, 2024-05-03:

- Inventering för kärlväxter ska innefatta samtliga fridlysta kärlväxter.
- I samband med inventering av violett guldvinge ska även andra dagfjärilar noteras.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att inventering av violett guldvinge sker under rätt tidsperiod och förhållanden.

2024-09-27, Samrådsmöte SGI och Åre kommun

Samrådsmöte genomfördes 240927 mellan Trafikverket, Länsstyrelsen, Statens geologiska institut (SGI) och Åre kommun. Mötets syfte var att delge information till övriga myndigheter avseende projektet och dess avgränsningar.

På mötet presenterades nuvarande projektering, genomförda och pågående geotekniska undersökningar, grundvattenrör, inventeringar av trummor och diken, projektering - förslag/skisser, principskiss omdragning vattendrag och diken, stödkonstruktioner.

Stödkonstruktioner

En principskiss (förslag under arbete) presenterades. Ett flertal åtgärder har utretts och den samlade bedömningen ur flera synvinklar är att anläggandet av gabionmurar och jordspikning bedöms som bästa åtgärd. I projektet just nu arbetas det med gabionmurar där stödkonstruktion behövs. Gabionmurarna anläggs trappformade.

Vid chokladfabriken

Trafikverket presenterade gabionmurar före och vid chokladfabriken där det utan stödkonstruktion blir stort släntutfall.

Fråga om dräneringsledning och släntstabilitet.

Trafikverkets kommentar:

Dräneringsledning placeras bakom gabionmurarna med utloppet vid vägtrummmorna.

Trafikverket berättade vilken metod som används och om släntstabilitet efter åtgärd. Före chokladfabriken är befintlig släntstabilitet lägre jämfört med släntstabiliteten efter åtgärd.

Vid chokladfabriken planeras en gabionmur på grund av att slänterna annars kommer ut över chokladfabrikens parkering.

Alternativet med jordspikning är inte bortvalt. Detta hanteras i bygghandlingsskedet.

Karolinen

Utan gabionmur breder slänten ut sig mot byggnaderna nedanför. Placeringen GCM-vägen nära E14 är bra ur byggarbetspunkt och att mer växtlighet kan bevaras.

Utifrån de prover som är tagna behövs fortsatta fältundersökningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket svarar att det kan komma behövas längre fram. Men vi vet inte än eftersom vi inte är riktigt klara ännu med alla beräkningar i detta skede.

Björneborgsvägen

Åtgärder planeras för både slänt och befintlig rörbro. Det blir en övergång mellan två konstruktioner som sys ihop vid nästa skede.

Öster om Björneborgsvägen vid ravinen anläggs GCM-väg dikt an E14 för att undvika geoteknisk åtgärd.

Gabionmur planeras som åtgärd för slänten med en mindre gabionmur i slutet av sträckan.

Sista sträckan av GCM-vägen vid Vik

Gabionmur anläggs för att minska släntutfall och markanspråk. Samma typ av åtgärd som tidigare sträckor.

- Fråga om släntutfallet kommer att öka vid ravinen och mot bostäderna.
- Fråga om en riskanalys ska utföras.
- Fråga om växtlighet som ska tas bort.
- Fråga om behov av anmälan för vattenverksamhet.
- Fråga om slamströmmar behöver utredas.
- Fråga om under vilken period GCM-vägen ska anläggas.
- Fråga om Trafikverket behöver SGI:s stöd i projektet.

Trafikverkets kommentar:

- Inget ökat släntutfall planeras vid ravinen och mot bostäderna.
- En riskanalys ska genomföras och planeras att genomföras i senare skede.

- Det planeras åtgärder såsom exempelvis cocosmattor och liknande åtgärder för att återskapa den växtlighet som tas bort.
- Anmälan om vattenverksamhet planeras för de bäckar som berörs. I huvudsak är det på grund av riktningsförändringar vid bäckarnas utlopp som avses.
- Projektet fokuserar på att minska vattenhastigheten vilket blir en bättre situation efter åtgärd. Utredningar av slamströmmar ligger utanför projektet.
- Produktion av GCM-vägen planeras ske mitten av 2027.
- Trafikverket har egen expertis samt stöd från konsult för att arbeta vidare med dessa frågor. I det fall Trafikverket behöver stöd från SGI i frågor tas kontakt.

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Samordningsmöten

Samordningsmöten genomförs löpande mellan Trafikverket och Åre kommun under våren och hösten 2024.

2023-hösten, löpande dialoger - underlag till barnkonsekvensanalys

Löpande försök till dialoger har skett, med olika representanter inom Åre kommun under hösten 2023, gällande insamling av data till en enklare barnkonsekvensanalys. Tyvärr så har det varit svårt att samla in data till barnkonsekvensanalysen.

2024-02-26, Skriftligt yttrande kommunala planer

Åre kommun har tagit del av PM Detaljplaner daterad 2024-01-25 och lämnat följande synpunkter:

Kommuntäckande översiktsplan

Åre kommuns översiktsplan (2017) anger att satsning på en fungerande gång- och cykelinfrastruktur behövs för att uppnå en hållbar tillgänglighet. Gång- och cykeltrafik lyfts fram som ett allmänt intresse för att minska miljöpåverkan, förbättra folkhälsan och luftkvaliteten samt skapa ett attraktivare och mer jämlikt samhälle. Sammanhängande gång- och cykelstråk har möjlighet att stärka besöksnäringen och binda samman samhällen, därför ska alla planeringsprocesser beakta och främja möjligheterna att tillskapa nya gång- och cykelvägar.

PM berörda detaljplaner

Trafikverket ber om kommunens synpunkter om något lokaliseringsalternativ kan ha påverkan på berörda planprogram eller detaljplaner.

Planprogram

Planprogrammet för Björnen Centrum som godkändes 2023 bedöms inte påverkas av vägplanen och är inte berörd av sidoval för GCM-väg. I planprogrammet föreslås korsningen E14/Fröåvågen förbättras och en gång- och cykelväg anläggs längs med Fröåvågen, detta ska utredas i kommande detaljplanarbeten. Planprogrammet för Björnänge godkändes 2021 och ligger till grund för det detaljplanearbete som pågår inom samma avgränsning. Planprogrammet programkarta föreslår en gång- och cykelväg längs med E14 på södra sidan parallellt med planområdet. Påverkan på planprogrammets utifrån sidoval hänvisas till detaljplanarbetet för Björnänge bykärna som mer detaljerat studerar platsens förutsättningar.

Sammanfattningsvis bedömer planenheten att en GCM-väg inte påverkar något av planprogrammen negativt och ser att en lokalisering på den södra sidan stämmer mest överens med programmets intensjoner.

Pågående detaljplaner

Detaljplanen för Björnänge bykärna håller på att ta fram underlaget inför samrådshandlingarna. I det arbetet ser planenheten att det vore fördelaktigt att placera GCM-vägen på den södra sidan av E14. Det skulle få kommande förskola, handel och bostäder arr enkelt kunna nyttja GCM-vägen och inte behöva korsa E14. Kommunen ser att vägplanen och detaljplanen kan angränsa varandra för att gynna utformning, rörelsemönster och tillgängligheten. Detaljplanens avgränsning fastställs när plankartan är framtagen och kan anpassa oss till vägplanens avgränsning, vad den går har inte framkommit i underlaget.

Gällande detaljplaner

Södra alternativet

2321-P04/18 – Del av detaljplan berörs. Planlagd som bostadsändamål, ”marken får inte bebyggas” och ”körbar utfart får inte anordnas”. Detaljplanen är utbyggd och bedöms inte påverkas negativt av en GCM-väg eftersom byggrätten är tydligt reglerad och inte påverkas. Planenheten delar Trafikverkets bedömning om att GCM-väg inryms inom befintligt intolkat vägområde och kan gå som mindre avvikelse.

2321-P90/2 – Del av detaljplanen söder om E14 berörs. Marken är planlagd som hotell, stugby, ”mark som inte får bebyggas” och har ett utfartsförbud mot E14. Planenheten vill uppmärksamma att det finns en byggrätt med korsmark strax vid nerfarten vid Karolinen som är utbyggd. Det är viktigt att GCM-vägen och slänten inte inkräktar på byggrätten som är något större än befintlig byggnad. Beakta därför att utfyllnad inte sker över byggrätt. I övrigt bedöms detaljplanen inte påverkas negativt av en GCM-väg vid E14 utifrån att rekreation- och friyta försvinner och kan gå som mindre avvikelse. Detaljplanens del norr om E14 berörs. Marken är planlagd som ”park eller planering” anses inte strida mot bestämmelsen ”park” eftersom en GC-väg ingår i markanvändningen om slänten återställs som parkområde med grönska och inte sprängsten.

2321/P91-13 – Detaljplanen ligger inom planområde för detaljplanen för Björnänge bykärna och kommer att ersättas vid antagande av ny detaljplan. Ny planområdes- och användningsgräns för ändamålet kommer att anpassas till gräns för vägplan.

23-ÅRE-2005 - Håller med i Trafikverkets bedömning om att GCM-vägen inryms inom vägbestämmelsen.

2321-P2017/13 – Detaljplanen ligger inom planområde för detaljplanen för Björnänge bykärna och en del av detaljplan som ligger vid E14 kommer att ersättas vid antagande. Ny planområdes- och användningsgräns för ändamålet kommer att anpassas till gräns för vägplan.

23-ÅRE-2211 - Håller med i Trafikverkets bedömning om att GCM-vägen inryms inom vägbestämmelsen.

Norra alternativet

2321-PO4/18 – Del av detaljplanen berörs. Planlagd som bostadsändamål, ”marken får inte bebyggas” och ”körbar utfart får inte anordnas”. Detaljplanen är utbyggd och bedöms inte påverkas negativt av en GCM-väg eftersom byggrätten är tydligt reglerad och inte påverkas. Planenheten delar Trafikverkets bedömning om att GCM-vägen inryms inom befintligt intolkat vägområde och kan gå som mindre avvikelse.

2321-P90/2 – Detaljplanens del norr om E14 berörs. Marken är planlagd som ”park eller planering” anses inte strida mot bestämmelsen ”park” eftersom en GC-väg ingår i markanvändningen om slänten återställs som parkområde med grönska och inte sprängsten. Det ser ut som att slänten för GCM-väg går in i på mark som är planlagd som ”ridskola, centrumhus / ridskola, stall”. Det finns tre byggrätter på Åre-Svedje 1:179 varav endast de två östra är utbyggda och inte den västra. En byggrätt är en rättighet fastighetsägare har även om det är en äldre detaljplan med utgången genomförandetid. GCM-vägens slänt redovisas inte förbi den onyttjade byggrätten men om den skulle påverka en byggrätt kan en ändring eller upphävande av detaljplanen behövas. I övrigt bedöms inte detaljplanen påverkas negativt av en GCM-väg vid E14. Geotekniska undersökningar bör utreda hur bebyggelse påverkas av slänt och om det begränsar onyttjade byggrätter.

23-ÅRE-2005 - Håller med i Trafikverkets bedömning om att GCM-vägen inryms inom vägbestämmelsen.

23-ÅRE-2211 - Håller med i Trafikverkets bedömning om att GCM-vägen inryms inom vägbestämmelsen.

Kombinerade alternativet

2321-PO4/18 – Del av detaljplanen berörs. Planlagd som bostadsändamål, ”marken får inte bebyggas” och ”körbar utfart får inte anordnas”. Detaljplanen är utbyggd och bedöms inte påverkas negativt av en GCM-väg eftersom byggrätten är tydligt reglerad och inte påverkas. Planenheten delar Trafikverkets bedömning om att GCM-vägen inryms inom befintligt intolkat vägområde och kan gå som mindre avvikelse.

2321-P90/2 – Detaljplanens del norr om E14 berörs. Marken är planlagd som ”park eller planering” anses inte strida mot bestämmelsen ”park” eftersom en GC-väg ingår i markanvändningen om slänten återställs som parkområde med grönska och inte sprängsten. Det ser ut som att slänten för GCM-väg går in i på mark som är planlagd som ”ridskola, centrumhus / ridskola, stall”. Det finns tre byggrätter på Åre-Svedje 1:179 varav endast de två östra är utbyggda och inte den västra. En byggrätt är en rättighet fastighetsägare har även om det är en äldre detaljplan med utgången genomförandetid. GCM-vägens slänt redovisas inte förbi den onyttjade byggrätten men om den skulle påverka en byggrätt kan en ändring eller upphävande av detaljplanen behövas. I övrigt bedöms inte detaljplanen påverkas negativt av en GCM-väg vid E14. Geotekniska undersökningar bör utreda hur bebyggelse påverkas av slänt och om det begränsar onyttjade byggrätter.

2321/P91-13 – Detaljplanen ligger inom planområde för detaljplanen för Björnänge bykärna och kommer att ersättas vid antagande av ny detaljplan. Ny planområdes- och användningsgräns för ändamålet kommer att anpassas till gräns för vägplan.

23-ÅRE-2005 - Håller med i Trafikverkets bedömning om att GCM-vägen inryms inom vägbestämmelsen.

2321-P2017/13 – Detaljplanen ligger inom planområde för detaljplanen för Björnänge bykärna och en del av detaljplan som ligger vid E14 kommer att ersättas vid antagande. Ny planområdes- och användningsgräns för ändamålet kommer att anpassas till gräns för vägplan.

23-ÅRE-2211 - Håller med i Trafikverkets bedömning om att GCM-vägen inryms inom vägbestämmelsen.

Plankartornas placering i DWG-filer

Planenheten vill uppmärksamma att flera plankartor (23-ÅRE-2005, 23-ÅRE-2211, 2321-P04/18, 2321-P90/2) har en gräns/linje belägen 3 (tre) meter utanför det område förslaget avser/fastsällandeområde. Detta är inte planområdesgräns för plankartan utan den ligger alltså tre meter innanför. I DWG-filen kan jag se att vissa detaljplaner ligger utanför intolkad planområdesgräns från Lantmäteriet. Det kan påverka bedömningen på vägplanens påverkan på gällande byggrätter så kommunen vill uppmärksamma detta. Framför allt vill kommunen uppmärksamma att plankartan för 2321-P90/2 inte är helt korrekt på västra delen av planen.

Bedömning av alternativen

Södra alternativet

Planenheten driver för tillfället ett planarbete för Björnänge bykärna i anslutning till utredningsområde för GCM-vägen, söder om E14. Planarbetet inväntar sidoval för GCM-vägen för att arbeta vidare med planhandlingarna inför samråd som planeras höst 2024. Planenheten ser fortsatt det södra alternativet som mest lämpligt utifrån pågående detaljplaner och att uppfyllt översiktsplanens intensioner om ”sammanhängande gång- och cykelstråk”. Alternativet inkräktar också på färre detaljplaner än norra och kombinerade alternativen, här finns det också på färre detaljplaner än norra och kombinerade alternativen, här finns en möjlighet att upphäva flera av de detaljplaner som berörs eftersom de ingår i pågående planarbete. Sett till demografin i Björnänge finns det flest boende och verksamheter på södra sidan om E14 längs med sträckan. Sammanlagt gör detta att planenheten ser det södra alternativet mer lämpligt än övriga två.

Norra alternativet

I bedömningen om påverkan på gällande detaljplaner har norra alternativet mer påverkan på obebbyggda byggrätter än övriga, främst kopplat till plan 2321-P90/2. Alternativet innebär också att Björneborgstunneln ska användas som passage från befintlig GC-väg vid Vik till den som planeras. Tunneln har idag svår sikt vilket kan göra den otrygg för oskyddade trafikanter. Vintertid blir tunnel med lutning svår att underhålla för att olycka inte ska inträffa. Hur trafikanter ska ta sig från norra till södra sidan av GCM-vägen genom tunneln är inte klargjort och finns en risk att fler använder passagen över E14 i stället för tunneln. Det finns en viss fördel med norra alternativet att det gynnar boende vid Continental Inn och villaområdet öster om hotellet. Tidigare fanns det en förskola i hotellbyggnaden men som nu är nedlagd. Boende i området kommer ändå behöva korsa E14 någonstans för att komma till Åre.

Kombinerade alternativet

Det finns frågetecken angående alternativet och planenheten ser inte det som mest lämpligt utifrån en sammanhållen cykelinfrastruktur i kommunen som blir attraktiv. Det finns frågetecken kring var passagen över E14 ska ske i det kombinerade alternativet eftersom

GCM-vägen ligger på norra sidan fram till korsningen med Fröåvägen och sen visas på vänstra sidan vid Chokladfabriken. Det är högst angeläget att planera för en trafiksäker passage här om det är tänkt att gående, cyklister och mopedister ska korsa E14 i höjd med korsningen. Passagen som visas ner till Karolinen innebär att oskyddade trafikanter fortsatt kommer att röra sig på E14 från passagen till handelshuset, vilket går emot vägplanens syfte. Korsningen Fröåvägen/E14 har idag en hög belastning främst under turistsäsongen och kommer fortsatt ha det trots ombyggnation. Det medför en högre trafikfara att korsa E14 över en fyrvägs-korsning. Det gör att planenheten anser att ett kombinerat alternativ inte är lämpligt och att inte tillräckligt utrett utifrån trafiksäkerhet, mobilitet och hållbara transporter för mjuka trafikanter.

Busshållplatser

Planenheten ser positivt på att hållplatslägen förbättras enligt dagens standard och blir mer trafiksäkra. Underlaget visar att det är tänkt att finnas passager vid hållplatserna för att korsa E14. Dessa är inte planskilda utan sker på samma plan som motortrafikanter. Det är viktigt att det finns refug mellan körbanorna att stanna på och att motortrafikanterna blir uppmärksammade på passagen i tid och att det kan behövas en hastighetsöversyn vid passagerna. Vid hållplats Björneborgsvägen förbättras den på södra och södra sidan, passage hänvisas till tunneln som Björneborgsvägen har under E14. Viktigt att det är enkelt och tillgängligt att röra sig mellan tunneln och hållplatsläget på södra sidan som ligger 200 meter ifrån tunneln.

Hållplatsen Hårbörsta västra förbättras vilket är positivt men planenheten ser att lokaliseringen på norra hållplatsen kan påverka utredningsområdet för korsningen E14/Fröåvägen som är ett pågående planprogram. Kommunen önskar fortsatt dialog och om den blir aktuell kan planenheten behöva revidera förslag på korsningen och anpassa programmet efter det. Vid Continental INN flyttas den södra hållplatsen mer österut och den befintliga tas bort. Här har planenheten inga invändningar eftersom busshållplatser och dess läge är Länstrafikens ansvar.

Trafikverkets kommentar:

Planenheten anser att en GCM-väg inte påverkar något av planprogrammen negativt och ser att en lokalisering på den södra sidan stämmer mest överens med programmets intensjoner. Trafikverket tar med sig det i det fortsatta arbetet.

Angående vägplanens överensstämmelse med detaljplanerna har Trafikverket noterat kommunens bedömning gällande mindre avvikelser på detaljplanerna. Trafikverket tar med sig informationen i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har noterat att Planenheten ser det södra alternativet mer lämpligt jämfört med de andra två alternativen. I det pågående arbetet med val av utformning för GCM-vägen kommer Trafikverket att ta hänsyn till kommunens svar, tillsammans med övriga förutsättningar.

Gällande plankartornas placering i DWG-filer vill Trafikverket att kommunen återkommer med en uppdaterad DWG-fil där plankartornas placering justerats enligt kommunens samrådssynpunkt. Trafikverket anser att kommunen är bäst lämpad för uppgiften utifrån att kommunen har mest kunskap gällande planbestämmelserna och hur PDF:erna ska förhålla sig till Lantmäteriets intolkade planområdesgränser.

Trafikverket önskar i det fortsatta planarbetet föra dialog med kommunen och Länstrafiken gällande busshållplatsernas placering med mera.

Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog och kommunen kommer att få ytterligare möjlighet att ta del av och yttra sig på vägplanen.

2024-09-27, skriftligt samråd angående digitalisering av detaljplaner

Digitalisering av detaljplaner har genomförts för de detaljplaner som berörs av vägplanen. Ett förslag över inplacering av detaljplanekartor skickades över till Åre kommun 2024-09-27 med en begäran om att kommunen skulle se över kartornas placering och lämna ett yttrande angående om kommunen ansåg att kartorna var korrekt inplacerade. Åre kommun svarade 2024-10-03 att de tre detaljplanerna som berörs av vägplanen som skickats över ser ut att vara korrekt digitaliserade. Övriga synpunkter som lämnades från kommunen var att planavdelningen ville uppmärksamma att fastighetsgränser i GIS-programmet inte är säkra gränser och kan ha viss felmarginal. Det är först vid framtagande av grundkarta, eller liknande, av mätingenjör som fastighetsgräns kan säkerställas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för yttrandet och utgår fortsättningsvis från detaljplanernas inplacering utifrån kommunens remissyttrande i det fortsatta arbetet med vägplanen.

3.2.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

2023-10-04, Informationsmöte

Informationsmöte genomfördes 2023-10-04 i Så Bystuga i Åre kommun. Syftet med mötet var att informera om projektet samt inhämta information från fastighetsägare som kan bli särskilt berörd. Tre olika alternativ för lokalisering av GCM-väg längs med E14 mellan Så och Vik samt ett första förslag på områden för passager presenterades på mötet. Dessa är: *Norra alternativet, Södra alternativet, Kombinerade alternativet.*

Samrådsmaterialet, kartor daterade 2023-09-28, har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida 2023-09-29 till 2023-10-13 med möjlighet att lämna skriftliga synpunkter. De inkomna synpunkterna har kategoriserats och sammanfattats i följande rubriker:

Anslutningar

Ingår korsningen i Björnänge i projektet?

Korsningen mellan E14 och väg 659 vid Vik upplevs som farlig och bör byggas om i samband med att GCM-väg byggs. Önskemål om att öka säkerheten på E14 vid avfarten till reningsverket i Vik för bilar som ska göra en vänstersväng in till Vik/Björnänge lämnas.

In- och utfarter i Åre med omnejd upplevs som livsfarliga, framför allt där hastigheten är 80 km/h. Hur påverkas befintliga in- och utfarter till E14 av projektet?

Anslutning öster om tunneln vid Björneborgsvägen behöver utformas säkert med bland annat vilplan om GCM-vägen anläggs på den norra sidan om E14.

Den befintliga tunneln under E14 vid Björneborgsvägen är av största vikt för fastigheterna på södra sidan av E14 av Björneborgsvägen då vägen mellan befintligt bostadsområde och väg 659 aldrig har godkänts som utfartsalternativ. Anslutningen är endast avsedd som tillfartsväg för räddningstjänst. Så att ha denna väg och som enda anslutningsalternativ är ej möjligt för fastigheterna på den Södra sidan av E14.

Fastighetsägare boende på norra sidan om E14 vid Björneborgsvägen har garage på södra sidan. När E75 (E14) byggdes så byggdes en tunnel under för att bevara vägen och säkra åtkomst till garage. Behovet av åtkomst till garage med traktor kvarstår idag.

Trafikverket kommentar:

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

En risk med att bygga en GCM-väg förbi korsningen är att den kan komma behöva rivs och byggas om inom några år för att det inte stämmer överens med detaljplanerna vilket skulle vara kostsamt. Då är det bättre att lämna den delen ute från vägplanen i dagsläget och anpassa den efter detaljplanerna i stället. Trafikverket och Åre kommun har löpande samverkansmöten för avstämning om planarbetet.

Inom ramen för denna vägplan har Trafikverket ingen möjlighet att se över korsningen mellan E14 och väg 659.

Eftersom placeringen av den nya GCM-vägen ej är fastställd är det för tidigt att svara på vilka konsekvenser bygget får för infart-och utfarter till E14. Generellt så kommer in-och utfarter att anpassas till ny anläggning enligt VGU (vägar och gators utformning) för den sida som GCM-vägen anläggs på.

Trafikverket noterar synpunkterna om befintlig tunnel under E14 vid Björneborgsvägen och tar med sig dem i det fortsatta arbetet.

Buller och trivsel

De fastigheter som är belägna på södra sida av E14 i området kring Björneborg upplever att de drabbas hårt av den ökande tunga trafikmängden. Fastigheter befinner sig redan idag för nära vägen i förhållande till gällande byggregler. De är starkt beroende av den befintliga växtligheten på södra sida av E14 för att i den mån det är möjligt skärma ljud, smuts, snösprut från plogbil och visuella intryck från den tunga trafiken. En breddning av vägbanan åt söder skulle enligt deras bedömning vara omöjlig och skulle i praktiken göra fastigheterna oboeliga.

Trafikverket kommentar:

Projektet bedöms inte påverka bullersituationen och innebär inte heller något tillkommande trafikbuller. Längs sträckan har trafikbuller utretts och övervägts inom ramen för det Nationella programmet som Trafikverket driver för befintlig infrastruktur. GCM-vägen utgör ett komplement till den befintliga infrastrukturen och projektet är ur den aspekten

inte att betrakta som nybyggnad eller väsentlig ombyggnad. Bullerskyddsåtgärder kommer därför inte att föreslås i vägplanen för GCM-vägen.

Trafikverket kommer att försöka bevara växtlighet/träd så långt det är möjligt. De träd som måste tas ner på grund av anläggande av GCM-väg kommer att avverkas. Fastighetsägare ersätts då för de träd som avverkas.

Arbetet med projektering av GCM-vägen fortsätter. Hur GCM-vägen kommer att utformas förbi exempelvis Björneborg kommer att presenteras vid samråd på orten som planeras genomföras under 2024. Berörda fastighetsägare erbjuds då att lämna synpunkter på förslaget.

Busshållplatser

Önskemål lämnas att befintlig busshållplats E14 Björneborgsvägen på södra sidan av E14 flyttas 50 meter till öster där terrängen medger enklare breddning som inte påverkar boende och som möjliggör busshållplats, samt gång och cykelväg i bredd.

Trafikverket kommentar:

Önskemål om flytt av busshållplats vid Björnänge södra sidan noteras och projektet ser över det i det fortsatta arbetet. En eventuell flytt av busshållplats behöver samrådats med Kollektivtrafikmyndigheten.

Hästar på GCM-väg och passage

Är hästar tillåtna på GCM-väg? Önskemål lämnas om att anlägga en refug för att passera E14 med hästar.

Trafikverket kommentar:

Hästar tillåts inte på en GCM-väg då dom räknas som ett fordon. Att ställa en häst på refug mellan två körbanor med nuvarande trafikmängd bedöms som riskfyllt för trafikanten.

Koportar

Koportar mellan Continental Inn och Björnänge rastplats används som genvägar och bör bevaras för att säkert kunna passera E14.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket har noterat information om att koportar mellan Continental Inn och Björnänge rastplats används för att passera E14 och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

Kostnad

Vad kostar projektet?

Trafikverket kommentar:

En kostnad för projektet kommer att tas fram senare i projektet när ett mer detaljerat förslag finns framtaget.

Lokalisering av GCM-väg

GCM-vägen bör ligga på den södra sidan av E14 mellan Ica Björnänge och Continental Inn eftersom det planeras för mer bostäder där och ev. förskola. Det kan dock behövas någon typ av passage där Hårbörstavägen ansluter mot E14 för boende uppe i Hårbörsta. Dessutom behöver inte lika mycket berg tas bort på den södra sidan för bygget.

Vägsamfällighet vid Björneborg anser att det södra alternativet är det enda möjliga alternativet.

En person ser det som positivt med alla alternativ gällande lokalisering av GCM-väg.

Trafikverket kommentar:

Projektet tittar nu på tre olika alternativ av lokalisering av GCM-vägen. Trafikverket kommer att ta ett beslut om vilket alternativ som projektet kommer att arbeta vidare med.

Passager

Kommer passagerna att utformas som bro eller tunnel?

En anslutning till GCM-väg över E14 föreslås som en möjlig lösning för området vid Björneborgsvägen.

En passage över E14 föreslås vid utfart till E14 från Björneborgsvägen för att säkerställa tillgång till GCM-väg från norra sidan till södra sidan.

Trafikverket kommentar:

Projektet tittar nu på behovet av passager och lokalisering av dessa. Det är svårt att ange om det blir passager i plan eller planskilt samt vilken utformning det blir så här tidigt i projektet. Utformning av passager kommer att arbetas fram och presenteras senare i projektet.

Räcken

Kommer det att bli räcken mellan cyklister och bilar om GCM-vägen byggs ihop med E14?

Trafikverket kommentar:

Trafikverket kommer att följa VGU (Vägar och gators utformning) när det gäller räcken mellan GCM-vägen och E14 om dessa byggs ihop.

Väg 659

Cykelpendling förekommer från Continental In och in till Åre. Önskemål om att cykelbana ska dras nära E14 alternativt att det byggs bra accessvägar mellan gamla vägen nere vid sjön och E14 som inte är så branta. Önskemål finns att cykelpendla året om men inte på vägrenen längs med E14 vintertid.

Varför går inte GCM-vägen ända bort till 659 på E14? Hur ska väg 659 användas, den är lämplig för GC.

Trafikverket kommentar:

Det är en ekonomisk fråga sett till hur många som kommer att använda sig utav den. Tyvärr blir det inte rättvist och bra för alla berörda. Vi kan helt enkelt inte bygga den så långt som det ser ut i dagsläget. Dessutom finns väg 659 mer tillgänglig från det hållet. Väg 659 klassas som en bygdeväg.

Väg 659 blir kvar som den är utformad idag med bredare vägren för GCM men möjligheten att delvis nyttja vägen studeras i utredningen för val av sida som pågår. Väg 659 är inte optimal för ett antal av målpunkterna.

Tanken är att den nya cykelvägen skall gå parallellt med E14 och vi arbetar just nu med att hitta den bästa placeringen utifrån hur geografin på platsen ser ut, vad som är kostnadseffektivt samt vad som ger ökad trafiksäkerhet.

Ett formellt samråd är planerat att genomföras under 2024. Vid det samrådet redovisas skisser på var den nya cykelvägen är tänkt att byggas.

Samverkan

Samverkan mellan Trafikverket och Åre kommun för projekt i området efterfrågas.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket genomför löpande möten med Åre kommun för att stämma av och samverka kring planfrågor med mera.

Underhåll

Snöröjning på ny GCM-väg.

Trafikverket kommentar:

Projektet har kontinuerliga möten med Trafikverkets underhållsavdelning vad gäller snöplogning och eventuell bredd och upplag för snö av den nya vägen.

Övrig information

Närboende är glada för cykelbanan från Frönäsudden-Vik. GCM-vägen mellan Så och Vik är efterlängtd och det finns ett stort behov av den. Genvägen ner till E14 från Hårbörsta används av ett fåtal boende. De flesta använder vägen ner via rastplatsen. Turister cyklar idag längs väg 659.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket har noterat övrig information.

Samrådsmöte på orten

Samrådsmöte på orten planeras genomföras under hösten 2024 i Åre kommun.

Samråd med direkt berörda fastighetsägare

Samråd planeras genomföras med enskilda fastighetsägare som direkt berörs gällande lösningar i projekteringen.

3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Kollektivtrafikmyndighet (Region Jämtland/Härjedalen)

En löpande dialog via epost har skett med Region Jämtland/Härjedalen (RJH) gällande underlag, statistik, bussturer, bussbyten med mera.

2023-10-20 Samrådsmöte

RJH kommer att ta över privata bussar för skid- och cykelturism, det vill säga all busstrafik från Åre och Skistar.

RJH informerar om befintliga busshållplatser och turer längs sträckan. De meddelar att Trafikverket ska utgå från de befintliga busshållplatser som finns och att dessa ska vara kvar. Busshållplatser måste synka på båda sidor, inte bara på den sida där den nya GC-vägen finns. RJH ser inget behov av nya busshållplatser men önskar bättre tillgänglighet, perronger med mera. Busshållplatser på väg 659 används av skolbarn, linje 575. På E14 används snarare busshållplatserna för bussresenärer som åker längre. I Vik Åre byggdes en hållplats på den södra sidan av E14 i projektet Vik Frönäset. En busshållplats på norra sidan ingår i detta projekt. Den ska ligga väster om infarten till väg 659. Omlastning av bussar sker idag vid Hårbörsta men ska flyttas till annan plats, vid Karolinen.

Hänsyn måste tas till snöröjningen så att GCM-väg och busshållplatser fungerar även vintertid. Generellt är flera bussfickor smala och det är ett problem särskilt vintertid.

Maxavstånd på antalet busshållplatser per kilometer inom regionen är cirka 600 meter är inom glesbygd och cirka 200 meter inom tätortstrafik.

Busshållplatsupprustning ingår inte i projektet. Däremot ingår anslutningar från GCM-vägen till busshållplatser. Viktigt är att GCM-vägen inte tränger bort de redan trånga busshållplatserna.

2024-01-04. Telefonmöte

Telefonmöte har skett mellan Trafikverket, WSP, Länstrafiken och RJH. På mötet genomfördes en avstämning gällande befintliga busshållplatser, ny planerad busshållplats i Vik samt standard för busshållplats enligt VGU.

Planerad hållplats i Vik

Två förslag för ny busshållplats vid Vik presenterades. Förslagen är lokaliserad på norra sidan av E14 väster om väg E14/Väg 659 alternativt öster om väg E14/Väg 659. Båda förslagen ser ut att fungera men Länstrafiken tar med sig förslagen och förankrar det internt innan de kan svara på vilket förslag som fungerar bäst.

RJH meddelade 2024-03-19 att de förordar förslaget med hållplatsläge öster om korsningen E14/väg 659 för hållplats Vik E14 förutsatt att det blir förbindelse till befintliga väganslutningar.

Hållplats vid Hårbörsta östra

Hållplats vid Hårbörsta östra behöver inte längre vara så lång som dagens då bussbyte skall flyttas till Karolinen. Slingbussen kommer då att trafikera Fröåvägen och Sadeln. Ny hållplats planeras att finnas bland annat vid Ridskolan på Fröåvägen.

Hållplats Continental In västra

Busshållplats Continental västra kan tas bort.

Hållplatser med standard enligt VGU

Busshållplatser har lagts in i projekteringen med standard enligt VGU (hållplatser med plattform och plats för väderskydd). Hållplatserna har placerats så att risken för spring över vägen framför bussen minimeras. Detta innebär att flera hållplatser förskjutits jämfört tidigare placering.

2024-02-28, informationsmöte

Informationsmöte genomfördes med RJH och Åre kommun. Mötets syfte var att informera om läget i projektet särskilt gällande hållplatser placering och funktioner samt passager.

RJH har fått översiktlig information om arbetet med de olika alternativen gällande på vilken sida av E14 gång- och cykelvägen skall ligga. De har även informerats om hur projektet arbetar med passager tvärs E14 dvs tex. att det inte planeras några planskilda passager utan projektet ordnar ytor kring hållplatser så att busstrafikanter kan nå hållplatserna via vägrenen i de fall man kommer från en sidoväg och behöver röra sig ett stycke längs E14 för att nå hållplatsen.

RJH ser att det kan vara fördelaktigt att hållplatsen vid Björneborgsvägen görs så lång att bussbyte kan ske vid denna hållplats i stället för vid Karolinen. De ser också att det är bra att ha en anslutning från den södra busshållplatsen ner till både den enskilda vägen nedanför E14 och en enklare stig ner mot husen direkt nedanför hållplatsen. I nuläget visas ytor som gör det möjligt att förse dem med väderskydd. Detta ses som positivt av RJH då även om det inte sker direkt vid öppnande så kan det göras senare om behov uppstår.

Hållplatserna vid Karolinen används ibland av turistbussar. Vanligt är också att skidbussen stannar här. Hållplatsernas längd bör därför utredas. Det kan vara nödvändigt att ha plats för två bussar i hållplatserna på båda sidor om E14.

Kommunen och länstrafikens företrädare tycker att det vore bra om väganslutningen på södra sidan E14 vid Hårbörsta västra flyttas söder till plats där marken är planare.

Kommunen informerade om planer gällande ny stor laddplats för både personbilar och tung trafik fick avslag i Klimatklivet. Bygglovsansökan har nu i stället lämnats in för en laddplats för 18 personbilar i närheten av hållplats Hårbörsta västra norr om E14. Förslaget är att dessa skall stå klara senast sommaren 2024.

2024-04-10, Samrådsmöte

Möte har genomförts mellan Trafikverket, WSP och RJH. På mötet presenterades (Illustrationskartor daterade 2024-04-09) lokalisering av GCM-väg, busshållplatser och

passager. Illustrationskartor skickades över 2024-04-10 till RJH med önskemål om att de lämnar skriftliga synpunkter.

2024-04-23. Skriftligt yttrande med Trafikverkets svar 2024-06-13

Region Jämtland Härjedalen/Länstrafiken (RJH) svar på samrådsremiss daterad 2024-04-10:

101T0501:

Hållplats nr 1: RJH positiv till nytt läge på hållplats nr 1. Hållplatsen får en bättre lägesplacering öster om infarten till Continental Inn än längre västerut där den är placerad i dagsläget. Närmare till hållplatsen för det bostadsområde som utvecklas ovanför Continental Inn.

Bra och viktigt att det tas höjd för och tillskapas ett utrymme för väderskydd även om det inte kommer att byggas i det här projektet utan är något som Åre kommun får se över framåt.

Kopplingen från hållplats till gång- och cykelbanan är, som nämnt vid mötet, inte med i dessa skisser men är såklart en förutsättning i senare ritningar (generellt för samtliga hållplatser).

Trafikverket kommentar:

Synpunkten är noterad.

Hållplats nr 2: Hållplatsplattformen bör ha en bredd på minimum 2,35 m fram till passagen i plan för att rullstolar och barnvagnar ska kunna ta sig till och från hållplatsen.

Bra och viktigt att det tas höjd för och tillskapas ett utrymme för väderskydd.

För de resenärer som kommer norrifrån som ska till/från hållplatsen, är tanken att de ska gå via parkeringsplatsen via den grusväg som i dagsläget går ner till hållplatsen? Vilken lutning har den anslutningsvägen, kommer den tas med och asfalteras i projektet?

Trafikverket kommentar:

Anslutningen ska ligga fast då den inte går att ändra utifrån befintligheter på platsen.

101T0502

RJH ok med att föreslagen busshållplats, Continental Inn västra, tas bort. Länstrafikens bussar angör inte längre hållplatsen, i snitt hade hållplatsen tidigare 25 påstigande per år.

Hållplats nr 3: Hållplatsens lokalisering ok, får bättre läge då den inte hamnar lika nära nästa hållplatsläge (nr. 5).

Bra och viktigt att det tas höjd för och tillskapas ett utrymme för väderskydd. Koppling till GC ska planeras.

Trafikverket kommentar:

Synpunkten är noterad.

101T0503

Hållplats nr 4: Bra och viktigt att det tas höjd för och tillskapas ett utrymme för väderskydd. I dagsläget genomförs ett bussbyte för skolelever på denna hållplats, det kommer det inte att göra framöver. Därför räcker det för vår del att hållplatsen utgör en angoringsplats, det vill säga ett enkelt hållplatsläge i stället för ett dubbelt. Kortas hållplatsläget av bör hållplatsen flyttas/placeras så långt österut som möjligt för att hamna så nära anslutningsväg och passagen som möjligt.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket inarbetar synpunkten i vägplanen. Busshållplatsen behöver ev. justeras utifrån Åre kommuns planer.

Hållplats nr 5 och 6. Medvetna om att det inte tagits någon hänsyn till några kommande byggplaner i området. Utifrån hur det ser ut i dag är det här en bra placering av hållplatserna. Bra och viktigt att det tas höjd för och tillskapas ett utrymme för väderskydd.

Dagens hållplatser är på denna plats för smala. För att möjliggöra ordentlig sidoangöring, att bussen ska få plats att helt lämna körbanan och svänga in på hållplatsläget bör dessa hållplatslägen breddas.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket inarbetar synpunkten i vägplanen. Busshållplatsen behöver ev. justeras utifrån Åre kommuns planer.

101T0504:

Hållplats nr 7: RJH positiv till att det blir ett dubbelt hållplatsläge, bra för att det möjliggör för ett säkrare bussbyte för skolelever vid detta hållplatsläge. Att tillåten hastighetsbegränsning på 60 km/tim även fortsättningsvis behålls och inte höjs är av vikt.

De flesta bussresenärerna som går på eller av vid dessa hållplatser är dock öster om hållplatsen, en tilltänkt passage väster om hållplatsläget kommer sannolikt inte att användas i så stor utsträckning.

Bra och viktigt att det tas höjd för och tillskapas ett utrymme för väderskydd.

Trafikverket kommentar:

Synpunkten är noterad.

Hållplats 8: RJH positivt till att det blir ett enkelt och avgränsat hållplatsläge. I dagsläget är ytan vid hållplatsläget något oklart, fickan börjar med en parkeringsficka och övergår i hållplatsen vid infarten till Karolinen.

Den passagen som är utritad längst västerut verkar ledas rakt ut i diket, vart är målpunkten på den norra sidan av vägen? Eller finns gångstig upp till ridhuset här?

Trafikverket kommentar:

Passagen finns på grund av ridhuset.

101T0505

Hållplats nr 9: RJH är positiv till den nya placeringen av hållplatsen strax väster om infarten till Björneborgsvägen. Om möjligt även positiva om den hållplatsen byggs med dubbelt hållplatsläge för att möjliggöra bussbyte även här framöver.

Trafikverket kommentar:

Synpunkten är noterad.

Hållplats 10: RJH positiva till nytt och bättre läge för hållplatsen, kommer användas i högre utsträckning än där den i dagsläget är placerad. Breddning av dagens ficka som används som parkeringsplats behövs för att möjliggöra sidoangöring utan att behöva stå kvar i körbanan.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket inarbetar synpunkten i vägplanen.

101T0506

Hållplats nr 11: Tidigare i projektets gång har RJH svarat att det nya föreslagna hållplatsläget öster om väg 659 är ok i det fall det anläggs en gångbana som ansluter till vägen som leder upp till Sadelexpressen samt bostadsområdet norr om E14 (precis där gränsen för vägplanen går i illustrationskartan). Eller allra helst att gångbanan leder hela vägen fram till infarten till de två flerbostadshusen på fastighet Åre Björnänge 2:91. De korta gångbaneanslutningarna som nu ritats in till de närmsta infarterna leder endast till enstaka enskilda villatomter, målpunkten för de flesta resenärerna kommer antingen vara till de två flerbostadshusen på fastighet Åre Björnänge 2:91 eller upp till någon av de flertalet fastigheter på vägen som leder upp norr om E14. Byggs inte denna gångbana är vår uppfattning att den här hållplatsen knappt kommer att fylla någon funktion och användas av ytterst få resenärer. Särskilt då det heller inte är särskilt långt till hållplats nr 9 och 10, samt att det är väldigt få målpunkter mellan hållplats nr 9 och 11. I det fall en gångbana inte kan byggas fram till det flertalet målpunkter längre västerut vill RJH att hållplatsen anläggs på den plats där den var tänkt att byggas från början, väster om väg 659 mellan infartsvägen och bäcken. Där hamnar den mer naturligt nära fler målpunkter samt närmre hållplatsen på motsatt sida. Vår uppfattning är att den skulle användas av fler resenärer vid den placeringen och bli mer trafiksäker för de oskyddade resenärerna.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket har noterat synpunkten och utredning pågår internt angående gångbanorna.

2024-09-18 Informationsbrev

Informationsbrev har skickats till RJH angående att med anledning av det detaljplanearbete som pågår öster om chokladfabriken samt de ombyggnadsplaner som finns rörande korsningen E14/Fröavägen, finns frågetecken kring hur GCM-projektet skall samordnas med såväl den pågående detaljplanen som med korsningsombyggnaden. Därmed kommer projekteringen för ombyggnaden av den befintliga Fröavägs korsningen och sträckan fram till den nya anslutningen till Åre kommuns nya planområde öster om Chokladfabriken vid sektion ca 1/265, att utgå från vägplanen för E14 Så-Vik.

Det innebär att busshållplatser nr 5 och 6 ej kommer att åtgärdas inom vägplanen för E14 Så-Vik. En ny vägplan planeras att tas fram för sträckan där dessa busshållplatser ligger.

Trafikverket kommer även avvakta med att åtgärda busshållplats nr 4 på norra sidan. Anledningen är att den ligger vid den plats där kommunen planerar en infart till nya planområdet i Björnänge. Den nya infarten kommer att påverka utformningen av E14 genom att ett vänstersvängsfält behöver anläggas. Det innebär då att busshållplats nr 4 kommer att påverkas och behöva justeras. Trafikverket avvaktar därmed kommunens planering gällande anslutning innan en ny busshållplats kan projekteras.

Rennäring

En förfrågan om konsultation enligt konsultationsförordningen skickades 2023-06-27 till Svenska Samers Riksförbund (SSR) och Kall sameby med önskan om svar senast 2023-08-12.

Ingen återkoppling inom angiven tid har inkommit från Svenska Samers Riksförbund (SSR) vilket tolkas som att konsultation inte önskas i detta projekt.

Ingen återkoppling inom angiven tid har inkommit från Kall sameby vilket tolkas som att konsultation inte önskas i detta projekt.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Kyrkgatan 43 B, 831 34 Östersund. Besöksadress: Kyrkgatan 43 B.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se