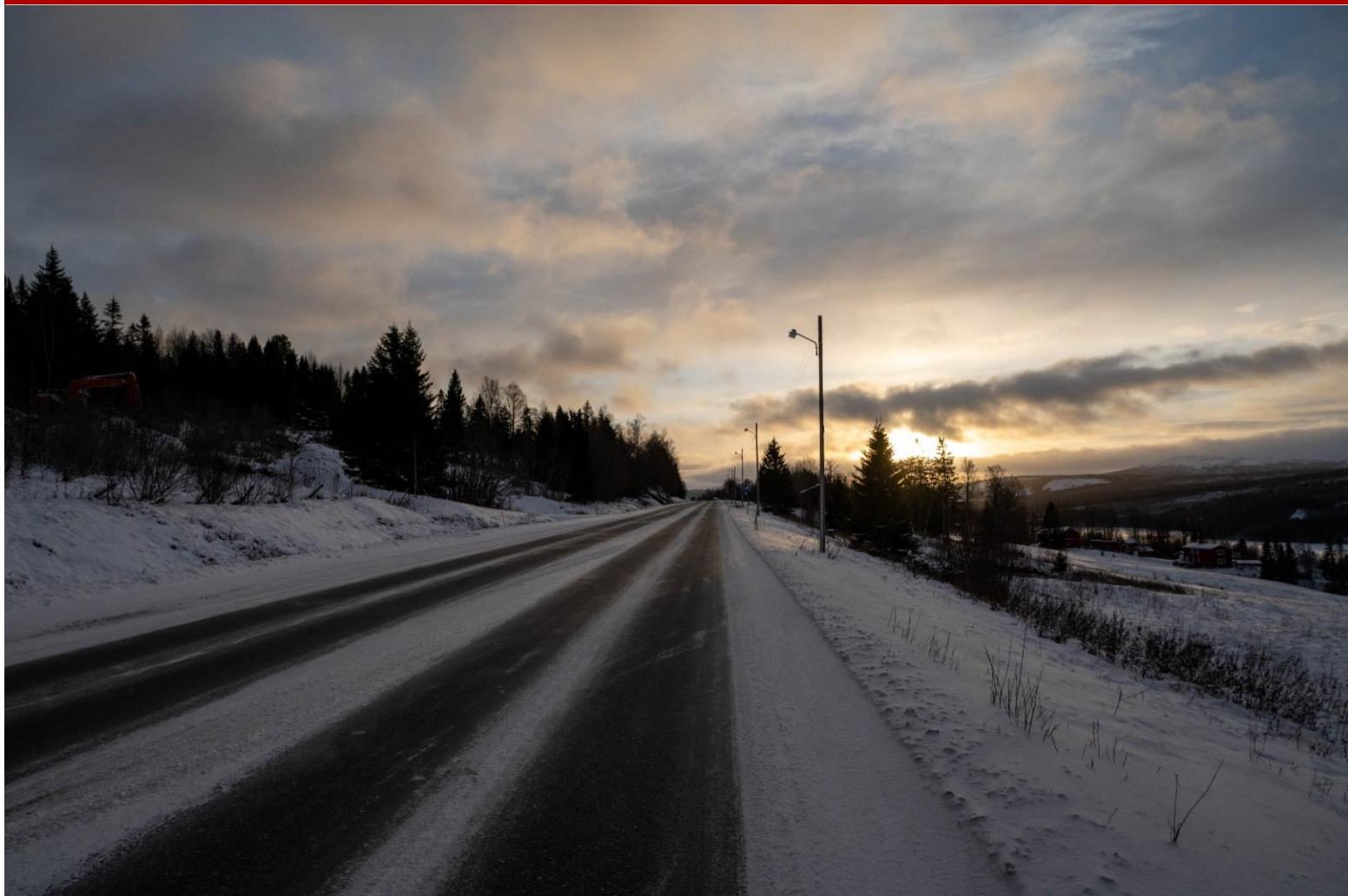


Gestaltningsprogram

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

Handlingsnummer 0L14GP01



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43 B, 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

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

Författare: Ossian Trotzig, WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2024-12-20

Ärendenummer: TÅHS-2024-000060

Åtgärdsnummer: 18844

Uppdragsnummer: 174544

Version: 3.0

Kontaktperson: Ola Eckerdal, Trafikverket

Foton tagna av WSP om inget annat anges.

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning	6
2.1 Projektets bakgrund	6
2.2 Beskrivning av projektet	6
2.3 Arkitekturpolitiska mål	7
2.4 Ändamål och projektmål	8
2.5 Övergripande gestaltningsavsikter	8
3. Landskapsanalys.....	9
3.1 Karaktärsområde	9
3.2 Landskapets användning	10
3.3 Landskapets tidsdjup.....	10
3.4 Landskapets ekologi.....	11
3.5 Upplevelsen av landskapet	11
3 Gestaltningsprogram	14
3.1 Vägens linjeföring	14
3.2 Sidoremsa	14
3.3 Vegetation.....	15
3.3.1 Befintlig vegetation	15
3.3.2 Ny vegetation.....	16
3.4 Vägutrustning, räcken och skyltar.....	16
3.5 Belysning.....	17
3.6 Slänter.....	17
3.7 Stödmurar/slänter	17
3.7.1 L-stöd.....	19
3.7.2 Gabionmurar.....	19
4 Platsspecifika åtgärder	20
4.1 Bäckar/vattendrag.....	20
4.2 Busshållplatser	21
4.3 Passager	21
5. Fortsatt arbete	22
6. Källor	23

1. Sammanfattning

Trafikverket upprättar en vägplan för anläggande av gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) längs med E14:s södra sida. Projektet startar cirka 150 meter sydost om anslutning vid Continental Inn i Så och slutar vid korsning väg vid Vik i väster, en total längd på cirka 2,4 kilometer. Den nya GCM-vägen planeras att ansluta till befintlig GCM-väg Vik – Frönäset i Vik.

Landskapet kännetecknas av stora topografiska skillnader med inslag av såväl skogs- som odlingsmark. De öppna delarna av landskapet skapar visuella utblickar över landmärken som Åresjön och Åreskutan. Inom planområdet är det en gles bebyggelse. Analysen visar att det finns flera viktiga målpunkter inom området, bland annat ICA Björnen och Åre Chokladfabrik. E14 utgör en betydande barriär i området.

Gestaltningssprogrammet redovisar ett antal gestaltungsprinciper som vägledning för en god landskapsanpassning vid byggnationen av GCM-vägen. Gestaltungsprinciperna har arbetats fram utifrån landskapets karaktär. Det finns dels mer övergripande principer som gäller längs med hela sträckan, dels mer lokala principer. De generella principerna behandlar bland annat sidoremsan mellan väg och GCM-vägen, släntutformning, belysning, stödmurar dess placering men även hur vegetation ska användas inom projektet.

De mer lokala principerna behandlar vattendrag, busshållplatser och passager i plan.

2. Inledning

2.1 Projektets bakgrund

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

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

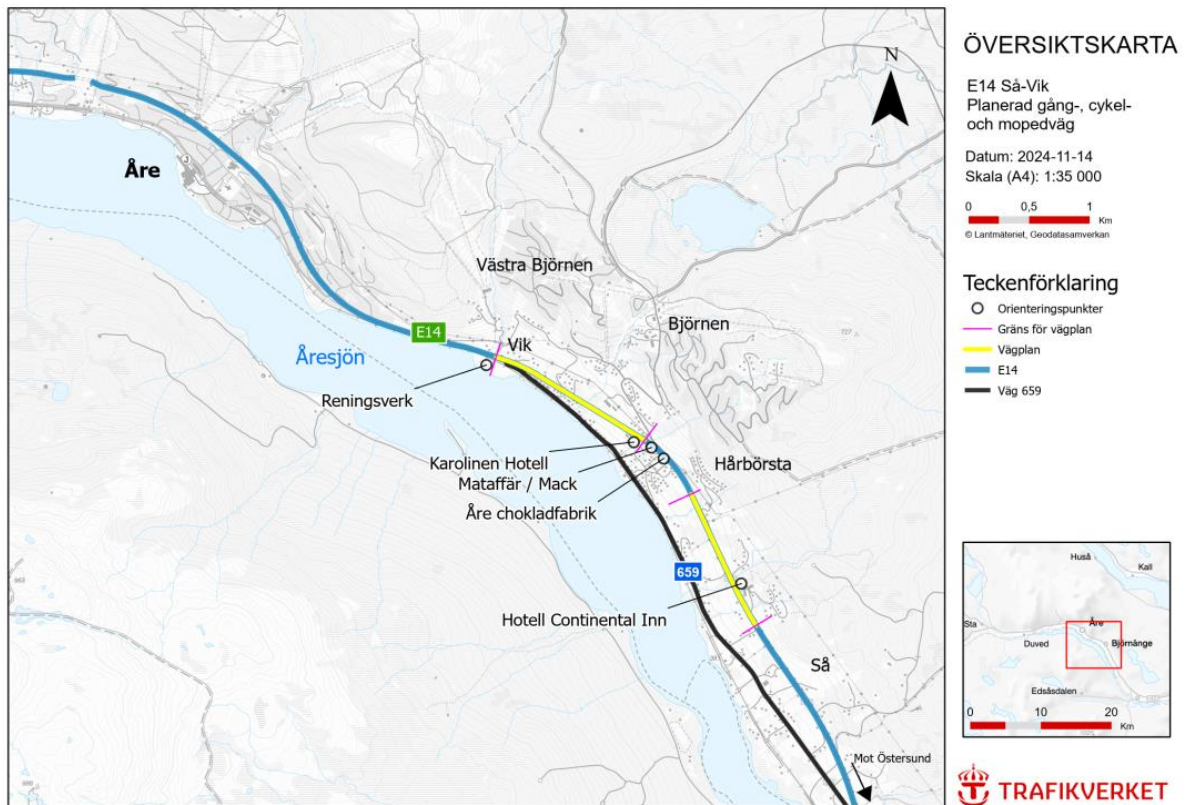
Idag finns flera kommunikations- och trafikrelaterade brister längs stora delar av de viktiga turiststråken i Åredalen, framför allt under högsäsongen. I området är avstånden och restiderna för arbetspendling och turistresor ofta långa. Problemen i befintlig infrastruktur kan förväntas öka då trafiken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

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

2.2 Beskrivning av projektet

Trafikverket upprättar en vägplan för anläggande av gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) längs med E14:s södra sida. Projektet startar cirka 150 meter sydost om anslutning vid Continental Inn i Så och slutar vid korsning väg 659/E14 vid Vik i väster, en total längd på cirka 2,4 kilometer. Den nya GCM-vägen planeras att ansluta till befintlig GCM-väg Vik – Frönäset i Vik.

Vid Björnänge avgränsas dock projektet av delen mellan infarten till kommunens nya planområde Björnänge och infarten till ICA, sektion 1/260 - 1/850. Denna sträcka kommer inte att studeras inom vägplanen utan hanteras som en egen vägplan. Motivet till det är att korsningen är under diskussion för ombyggnad och det pågående detaljplanarbetet i området.



Figur 1. Översiktskarta. Projektets läge öster om Åre mellan Så och Vik. Ett uppehåll görs i mitten av vägplanen.

2.3 Arkitekturpolitiska mål

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

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

Utifrån de arkitekturpolitiska målen har Trafikverket tagit fram en arkitekturstrategi (TDOK 2021:0370), vilket har varit vägledande i arbetet. Trafikverkets strategi säger bland annat:

”Målet med arkitekturstrategin är att Trafikverket ska medverka i samhällsutvecklingen genom att skapa väl gestaltade miljöer som är funktionella, hållbara och vackra. Detta är Trafikverkets övergripande arkitekturmål.”

2.4 Ändamål och projektmål

Ändamålet med vägplanen är att öka trafiksäkerhet och minska antalet olyckor för oskyddade trafikanter samt skapa säkrare skolvägar för barn längs E14.

Följande projektmål har satts upp för projektet:

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

2.5 Övergripande gestaltningsavsikter

Ett antal gestaltningsavsikter har definierats i projektets inledande fas, samrådsunderlag. Dessa beskriver de ambitioner som det fortsatta arbetet ska bära med sig och sträva efter för att få en god anpassning till omgivande landskap.

Gestaltningsavsikterna är:

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

3. Landskapsanalys

Grunden till analysen bygger dels på kart- och litteraturstudier, dels platsbesök. Analysen utgår bland annat från rapporten "Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar - ILKA (Integrerad landskapskaraktärsanalys) - En handledning". Utöver det har även "Handbok för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram i infrastrukturprojekt" varit vägledande.

Aspekter som presenteras under kapitlet är:

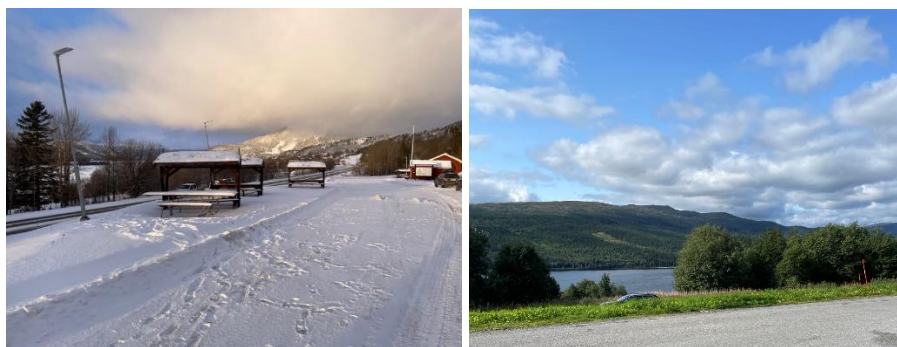
- Karaktärsområde
- Landskapets användning
- Landskapets tidsdjup och kulturarv
- Landskapets ekologi
- Upplevelsen av landskapet

3.1 Karaktärsområde

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

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

Där landskapet är öppet skapas långa siktlinjer mot bland annat Åresjön och landmärken som Åreskutan, Renfjället och Mullfjället. Utöver det öppna odlingslandskapet förekommer partier av blandskog längs vägen.



Figur 2a och 2b Exempel på utblickar. Bild 2a till vänster en vinterbild från befintlig rastplats. I förgrunden syns Åreskutan. Bild 2b till höger en bild över Renfjället söder om Åresjön, bilden är tagen vid samma rastplats som bild 2a.



Figur 3a och 3b exempel på befintligt vägrum. Bild till vänster 3a visar hur vägrummet ändrar karaktär från slutet (omgivet av blandskog) till öppet (omgivet av slätter). Figur 3b visar det öppna jordbrukslandskapet.

3.2 Landskapets användning

Den tänkta GCM-vägen planeras att dras parallellt med E14. Europavägen utgör idag en viktig transportsträcka till och från Åre och dess omgivning. Åre ligger på ett pärlband, med cirka 16 mil till Trondheim i väster, i öster ligger Östersund cirka 9 mil bort och cirka 28 mil bort ligger Sundsvall.

Hela området i och kring Åredalen präglas av turism och rekreation. Det finns cirka 4300 permanent boende i Åredalen, därtill finns det cirka 42 000 gästbäddar i området (Åre, 2022). Europaväg 14 mellan Så och Vik är en viktig nod för trafiken till och från Åre. Utöver att vara en transportsträcka för besökare till Åre utgör även E14 en förutsättning för många lokala näringsverksamheter, som hotell, stugbyar och annan verksamhet främst kopplad till turismen och rekreation, se figur 4 nummer 7-9 och 15.

I närområdet omkring den planerade GCM-vägen finns flera anläggningar för rekreation, främst kopplade till vintersport. Utöver vinteraktiviteter så finns det en ridskola i närheten av det planerade planområdet (se figur 4, nummer 1)

Väster om det tänkta vägområdet går Pilgrimsleden, S:t Olavsleden. Leden sträcker sig från Selånger (strax väster om Sundsvall) till Trondheim i Norge. Dragningen av den nya GCM-vägen kommer inte ha någon direkt påverkan på vandringsleden.

I anslutning till planområdet finns bland annat en ICA-affär, Åre Chokladfabrik, en bensinmack med anslutande restaurang samt flera hotell, se figur 4, nummer 7-9, 11 och 15.

3.3 Landskapets tidsdjup

Längs E14 återfinns flera äldre gårdar och lador. Delar av bebyggelsen i anslutning till planområdet har pekats ut som värdefull bebyggelse av läns museet Jämtliss byggnadsinventering (2017). Det öppna odlingslandskapet vittnar även det om äldre tiders bruk. Enligt rapporten "Förändringarnas Åre" som togs fram 2009 av Länsstyrelsen i Jämtlands län så antas det att odling har förekommit i Åredalen sedan järnåldern. Alltifrån början av 1800-talet har Åredalen varit en viktig del för kommunikationen mellan Sverige och Norge. Under 1880-talet invigdes järnvägen (Mellanriksbanan) i Åredalen som gick mellan Sverige och Norge. Järnvägen kom att förändra landskapsbilden dels genom sin fysiska dragning, dels hur landskapet brukades, då järnvägen skapade en ny marknad för jordbruksvaror. Under början av 1900-talet började turismen göra sitt intrång i Åredalen,

med bland annat en bergbana som invigdes 1910 (Länsstyrelsen Jämtlands län 2009). Den tidiga bebyggelsen kopplad till turismen var präglad av en nationalromantisk arkitektonisk stil, vilket fortfarande går att uppleva i och kring Åre. Successivt har turismen utvecklats och blivit den viktigaste näringen i området. Åredalen ligger inom riksintresset kulturmiljövård Åredalen (z32), vilket bland annat motiveras med områdets ställning som en av de tidigaste rekreativmiljöerna i Sverige (RAA 2022).

3.4 Landskapets ekologi

Indalsälven som utgörs av Åresjön i utredningsområdet har getts status som riksintresse för naturvård på grund av det oreglerade källflödet i Indalsälven med en serie av sjöar, forsar och lugnt flytande sträckor. Åresjön och de anslutande vattendragen är även klassade som riksintresse för skyddade vattendrag, vilket bland annat innebär att vattenkraftverk inte får upprättas. Åresjön är utsedd till Natura 2000-område (Naturvårdsverket, 2024).

En riktad naturvärdesinventering har även utförts längs sträckan Så- Vik, vilket presenteras i rapporten *"Naturvärdesinventering längs planerad GC-väg mellan Så vik"* av Pelagia 2022. Inom utredningsområdet påträffades bland annat en allé, ett odlingsröse, småvatten samt en källa som omfattas av det generella biotopskyddet. I rapporten tas det dessutom upp förekomsten av artrika vägkanter, bland annat har orkidéer påträffats i vägkanten. Flera sträckor längs vägkanten har bedömts med naturvärdesklassning på grund av floristiskt varierade inslag. Det framgår av rapporten att vid anläggning av en GCM-väg kommer antagligen de nya slänterna få likartade kvalitéer som de befintliga, om vissa enkla åtgärder vidtas. Bland annat föreslås att fröer från närliggande slätterängar sprids ut på de nya slänterna, för att få en liknande flora som finns idag på platsen (Pelagia, 2022).

Vid tiden för inventering påträffades inga eftersökta invasiva arter (Blomsterlupin, Jätteloka, Parkslide, Jätteslide, kanadensiskt gullris och Jättebalsamin) på platsen.

3.5 Upplevelsen av landskapet

Följande aspekter har tagits hänsyn till i arbetet med analysen: Målpunkter och landmärken, barriärer, passager, stråk och rumsbildande element och utblickar.

Målpunkter och landmärken: Inom området har flera målpunkter och landmärken identifierats. Målpunkter är platser som har en attraktionskraft, där människor möts. Detta kan gälla såväl tillfälliga besökare som boende. För de flesta som färdas på E14 är Åre den viktigaste målpunkten. Inom utredningsområdet är ICA Björnen, Åre chokladfabrik, ridskolan, samt området Åre Björnen viktiga målpunkter (se figur 4).

Landmärken bidrar med orienteringen och skapar en identitet till platsen. Ett landmärke kan vara såväl ett byggt som ett naturligt skapat element. Åreskutan är ett tydligt landmärke i anslutning till utredningsområdet.

Där vägrummet är öppet finns flera siktlinjer mot landmärken som Åreskutan, Renfjället och Åresjön.

Barriärer/passager/stråk: Inom området förekommer såväl fysiska som visuella barriärer. Den främsta barriären för oskyddade trafikanter i området är vägen (E14), ofta med höga trafikflöden. Längre ner i terrängen, strax innan Åresjön, ligger järnvägen som en påtaglig fysisk barriär mellan utredningsområdet och sjön. Förekomsten av berg och bergsskäring är en tydlig fysisk och visuell barriär ovan (se figur 4, nummer 3-5 och 12).

Skogspartier längs med E14 utgör även det en form av barriär, dock av en mer visuell karaktär.

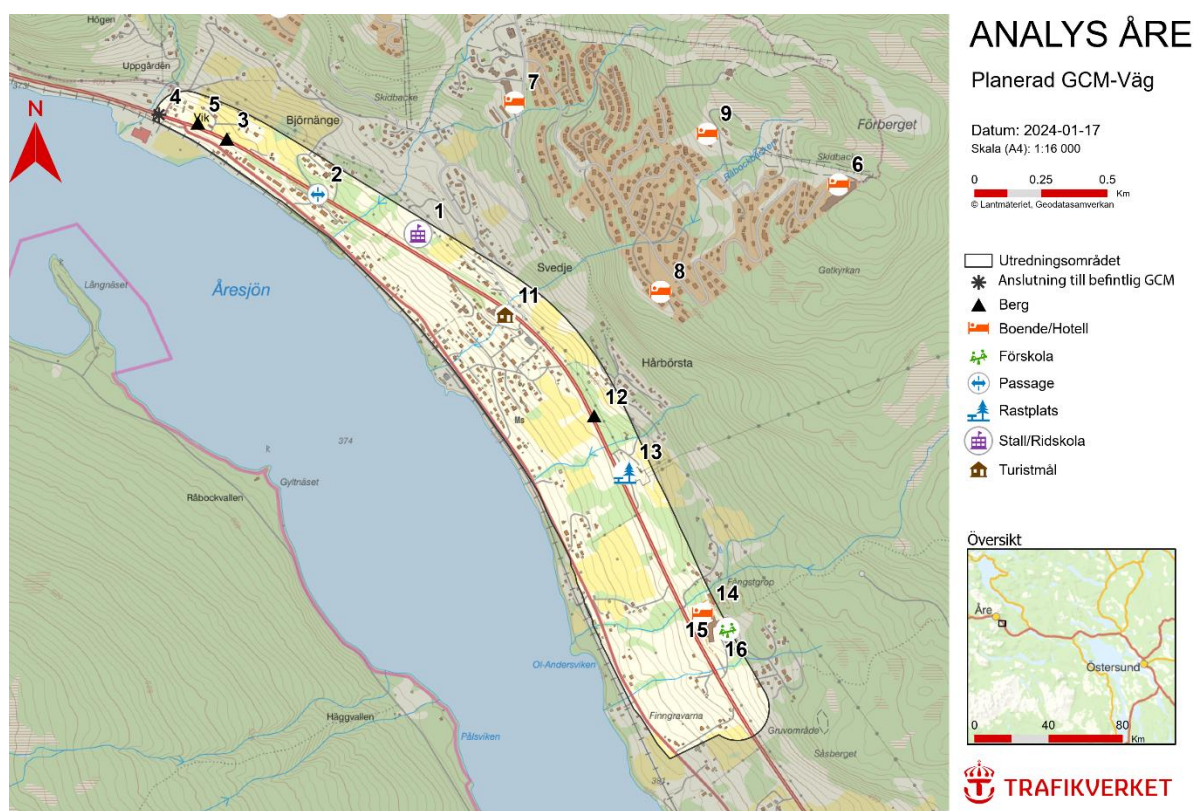
För trafikanter utgör E14 det största och mest påtagliga stråket. Detta gäller även för kollektivtrafiken. För oskyddade trafikanter finns Björnängevägen som alternativ. Vägen är relativt smal men lågtrafikerad vilket gör att den upplevs som relativt trygg.

Längs med sträckan (E14) finns enstaka passager under vägen i form av rörbroar av olika dimensioner. Den största rörbron (se figur 4, nummer 13 samt figur5) används även av biltrafik. Vid möte av fordon i rörbron upplevs den som väldigt trång. Det förekommer mindre koportar (se figur 4, nummer 14) under E14, dessa ska enligt uppgifter användas av barn för att ta sig under vägen. Dessa passager är potentiellt viktiga stråk för oskyddade trafikanter att byta sida av E14.

Rumsbildande element: Längs med E14 växlar vägrummet från öppet till slutet, där vegetationen är rumsbildande. Stora delar av sträckan upplevs som öppet med omgivande jordbruks/slätterlandskap, som bryts av på enskilda ställen med tätare skogslandskap vilket skapar mer intima landskapsrum.

På nordsidan förekommer det bergsskärningar, vilket bitvis skapar en spänning mellan stängt (nordsidan) och öppet (sydsidan).

Utblickar: Hela projektområdet kantas av viktiga utblickar. Dels mot de olika fjälltopparna dels ner mot Åresjön. Rör man sig längs E14 upplevs landskapet som storslaget, med möjlighet att orientera sig i terrängen.



Figur 4. Analytikarta med landmärken, målpunkter och barriärer.

Åreskutan - bergstoppen är ett tydligt och påtagligt landmärke, vilket bidrar till orienteringsbarheten i området. Bergstoppen är synlig i nordlig riktning längs stora delar av E14.

Åresjön - ett landmärke, som är påtagligt i hela området. Det öppna området kring sjön gör att landskapet blir lätt att orientera sig i.

1. Ridklubb/stall - en viktig målpunkt för boende i området.

7-9. Åre björnen – Skid- och Hotellverksamhet - Populär skidanläggning, samt flera hotell med ett stort antal sängplatser, kring området finns flera fjällstugor.

11. ICA, macken och Åre Chokladfabrik - en mycket tydlig målpunkt, här blir det ofta långa bilköer.

13. Rastplats - Trafikverkets rastplats utgör en målpunkt, med storslagna utblickar över området.

14-16 Hotellverksamhet och förskola - en målpunkt för såväl boende som besökare.



Figur 5. Bild på rörbron under vägen. Rörbron används av så väl fotgängare, cyklister, skidåkare och bilister. Vid möte mellan trafikanter och oskyddade trafikanter kan trumman upplevas som mycket trång.

3 Gestaltningprogram

3.1 Vägens linjeföring

Den nya dragningen av GCM-vägen ska i den grad det är möjligt följa den befintliga vägsträckningen av E14. Vägrummet ska upplevas som enhetligt. Målsättningen är att GCM-vägen ligger på samma avstånd till E14 längs hela sträckan, ca 4 meter. På delar av sträckan går detta dock inte att uppnå, utan GCM-vägen anläggs dikt an E14, där kommer räcken att behövas samt där det är utrymmesbrist. Räcken och annan vägutrustning ska upplevas som enhetlig i hela vägrummet- mer om detta går att läsa under rubriken 3.4 Vägutrustning- Räcken och vägs skyltar.

3.2 Sidoremsa

GCM- vägen kommer till stor del att vara friliggande (ca 2400 meter är friliggande) från E14. Vid två ställen är detta inte möjligt, utan där kommer GCM-vägen ligga dikt an Europavägen (cirka 510 meter). Sidoremsan är i hög grad exponerad för gående och cyklist, vilket ställer högre krav på gestaltningen, då de rör sig långsammare genom landskapet och således kan uppfatta mer av omgivningen.

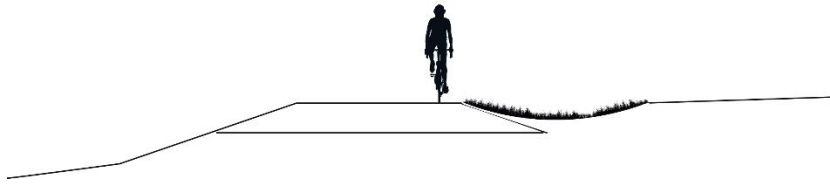
Sidoremsan kommer mestadels att vara fyra meter bred. I delar av sidoremsan kommer ett täckdike anläggas för att infiltrera och avleda dagvatten, det kommer även vara aktuellt med dränering i diket längs delar av sträckan. Detta gör att olika insatser kommer att krävas för att få till vegetationstäckning.

Diket bör utformas så att botten får en mjuk och skålformad framtoning. Grunda skålformade diken binder ihop omgivningen på ett naturligare sätt än ett djupt v-format dike, se figur 6 och figur 7.

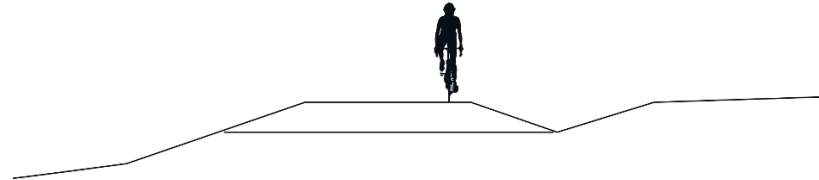
Eftersom infiltration är en viktig förutsättning för diket, behöver vegetationen i remsan vara torktålig och kunna klara längre tider av torka.

Sprutsådd av äng (+ eventuell kompletterings plantering med ängspluggsplanter) Växter som föreslås i sidoremsan är ängsfröer för torra miljöer. Då ytan kommer att bli exponerad för salt (i samband med halkbekämpning) bör fröblandningar som är anpassade för havsstränder övervägas. Vid sprutsådd kan det kompletteringsplanteras med ängspluggsplanter, för att få upp ett bestånd av växtlighet snabbt på platsen, detta är dock en förhållandevis dyr insats.

Nyttja hö från platsen. Hö kan tas från omkringliggande områden. Höet placeras på den öppna jordytan där det ligger och fröar av sig i några dagar, innan det forslas bort från platsen. Genom att använda hö från närområdet kommer området få likartad flora som är på platsen idag. Dock kan det behöva kompletteringssådd med snabbväxande gräs, för att täcka ytan snabbare.



Figur 6. Skålformade diken får en mer mjuk och naturlig framtoning. Växtligheten bidrar till att diken och vägen upplevs mer förankrade i landskapet.



Figur 7. V-formade diken upplevs inte lika naturliga som skålformade.

3.3 Vegetation

När den nya GCM-vägen anläggs kommer vegetation att behövas tas ned. Vägen upplevs idag som omväxlande, mellan öppet jordbrukslandskap och mer slutna skogsområden. Variationen mellan öppet och slutet skapar en spänning i landskapet, som bör bevaras.

3.3.1 Befintlig vegetation

Inom projektet ska den befintliga vegetationen ses som en resurs, som i den grad det är möjligt, kan återanvändas. Avbaningsmassor från området ska om möjligt nyttjas för att täcka de nya slänterna och på så sätt ge en snabb återetablering av floran. Vegetationstäckning av GCM-vägens sidoområde bidrar till att vägrummet blir förankrat i landskapet.

Om det bedöms som möjligt/lämpligt att nyttja avbaningsmassor från platsen bör vissa åtgärder vidtas:

- I naturvärdesinventeringen påträffades inga invasiva arter, men skulle de påträffas får inga massor från det området återanvändas utan ska omhändertas enligt gällande riktlinjer.
- Det översta lagret skrapas av och nyttjas. Tjockleken på det översta lagret kan variera men bör vara cirka 20 cm.
- Under tiden som arbetet pågår ska massorna lagras. Lagringsperioden ska vara så kort som möjligt. Massorna får inte packas. Ska buskar och mindre träd användas så bör de placeras i skuggig miljö.
- När massorna återplanteras är det av vikt att de placeras i samma typ av miljö som de togs ifrån.
- Massorna kan behöva gallras, för att finfördela och få bort större stenar.
- Räcker inte avbaningsmassorna eller om de inte bedöms uppfylla vissa krav, kan man antingen komplettera med frösådd, eller välja att nyttja hö från närområdet eller torra fröställningar från vägkanter inom eller i anslutning till projektet. (Trafikverket, u.å)



Figur 8. Illustration av jordprofiler från Trafikverkets text "Återetablering av vegetation med tillvaratagna avbaningsmassor"

3.3.2 Ny vegetation

För de närboende skärmar trädriddåerna av E14 från bebyggelsen. För att minska de negativa konsekvenserna vid ingreppet ska sidoområdena återplanteras med likartad vegetation. Genom nyetablering av vegetation kan området kring GCM-vägen bibehålla sin karaktär, samt skapa nya mervärden. Träd ska i den grad det bedöms möjligt återplanteras på de platser där ingreppet medför en stor avverknings.

Nya vegetationsridåer blir särskilt viktiga i anslutning till den bebyggda strukturen, här kan snabbväxande träd som Salix vara aktuella.

Plantering av träd och buskar ska främst ske med likartad vegetation som finns i området, förslagsvis Salix, popplar och björk.

Vid växtval är det viktigt att ta hänsyn till ståndort, naturligt habitat, men även biologisk mångfald.

3.4 Vägutrustning, räcken och skyltar

Räcke mot slänter

För att binda samman den nya GCM-vägen med den befintliga, Vik- Frönäset (färdigställd november 2023) och skapa ett enhetligt intryck, bör likartade räcken användas, vilket är en typ av rörräcke.

Räcke mellan GCM- och E14

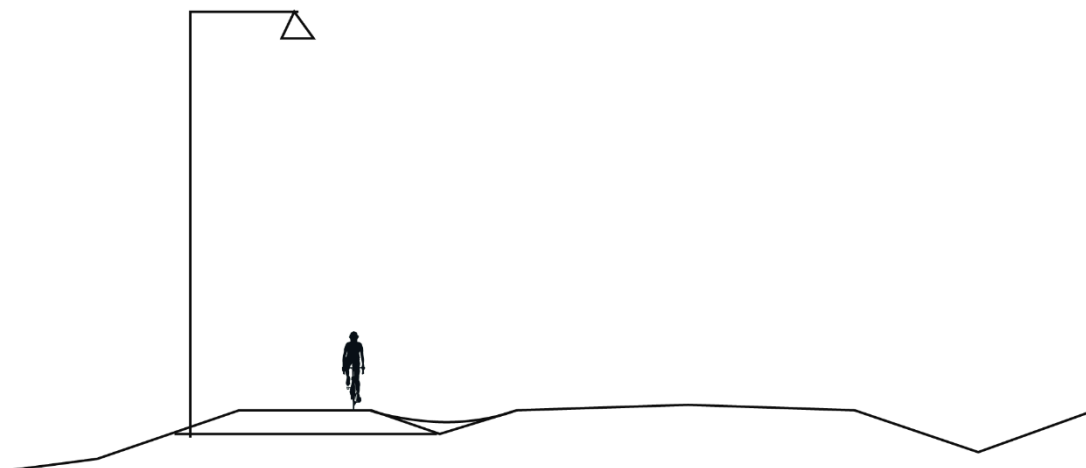
Längs sträckan kommer cirka 510 meter räcken sättas upp mellan GCM-vägen och E14. Dessa räcken behöver klara kraven i VGU. Det är att föredra att ha likartade räcken som mot slänterna för att åstadkomma ett enhetligare uttryck.

Vägmärken.

Skyltarna ska placeras så de inte skymmer några viktiga utblickar. Det är även viktigt att skyltarna har en placering som uppfattas som logisk för såväl trafikanter som oskyddade trafikanter.

3.5 Belysning

GCM-vägen kommer att vara belyst. För att skapa ett enhetligt intryck med den angränsande anläggningen, (Vik-Frönäset) ska likartade stolpar och armaturer användas. Belysningsstolparna kommer generellt att stå i bakkant mot Åresjön av GCM-vägen och belysa såväl kör- som GCM-vägen. När anläggningen är färdigställd är det av yttersta vikt att belysningsstolparna står helt vertikalt. Där av är en god grundläggning och fundamenten betydande.



Figur 9. Skiss på förhållandet mellan belysningsstolpe och GCM-vägen. Belysningsstolpen är ca 10 meter hög för att kunna belysa både GCM-vägen och Europavägen. Skalan upplevs som relativt stor för oskyddade trafikanter.

3.6 Slänter

Inom projektet är det prioriterat med en hållbar slänthantering. Den generella målsättningen är att ha slänterna på 1:3 för bäst landskapsanpassning, men bitvis kommer slänterna behöva vara brantare (1:2).

Släntfot och släntkrön ska om möjligt rundas av, så att det skapas mjuka organiska former.

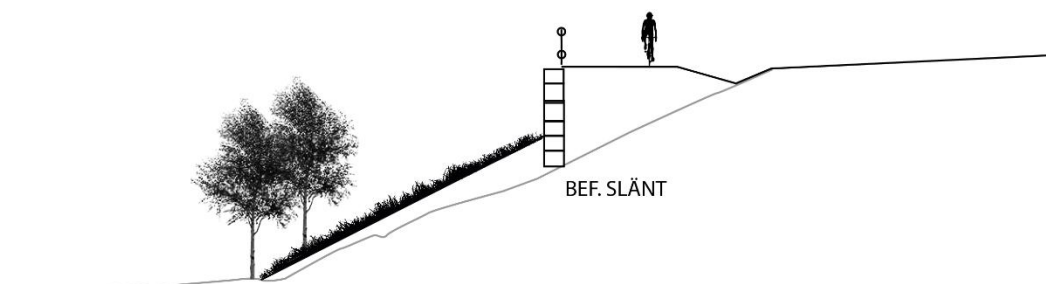
Där vägbanken ligger högre än tre meter kommer slänterna att få lutningen 1:2. I de brantare slänterna behöver någon form av krossmaterial läggas som erosionsskydd. Utifrån gestaltningsmässiga aspekter är det angeläget för slänterna att få någon form av påförd vegetation. För att bibehålla och få en likartad fauna som är på platsen idag ska mineraljord och avbaningsmassor från området nyttjas i den grad det är möjligt.

3.7 Stödmurar/slänter

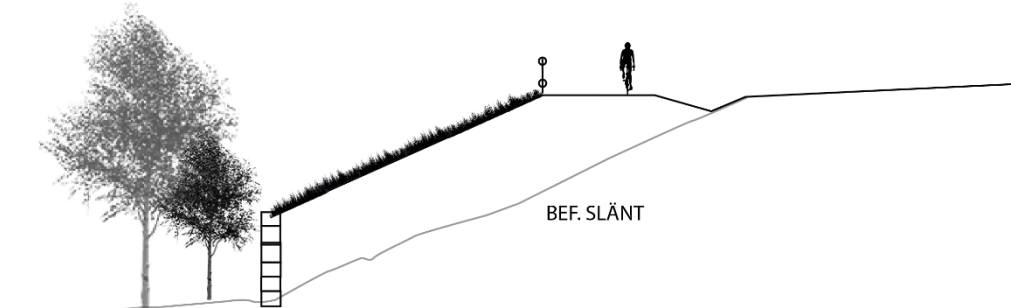
Inom projektet har en utredning om vilka stödmurar som lämpar sig bäst genomförts. Det generella beslutet landade i gabionmurar som är uppdelade i flera delar. De aspekter som togs i beaktande var bland annat; hållbarhet, ekonomi och utformning. Ur ett gestaltningsperspektiv är det att föredra med så få synliga murar som möjligt, då de har en negativ inverkan på landskapsbilden. Placeringen av murar blir då extra viktig ur ett gestaltningsperspektiv, se figur 10-13. Den generella principen är att muren delas upp enligt figur 13, muren upplevs då inte lika påtaglig.

Inom projektet utreds även möjligheten att ersätta stödmurar med branta slänter. Slänter kan ställas betydligt brantare med wrap-aroundteknik eller jordspikar. Branta slänter är att föredra framför stödmurar, då det har en förmåga att smälta in i omgivningen. Slänterna ska

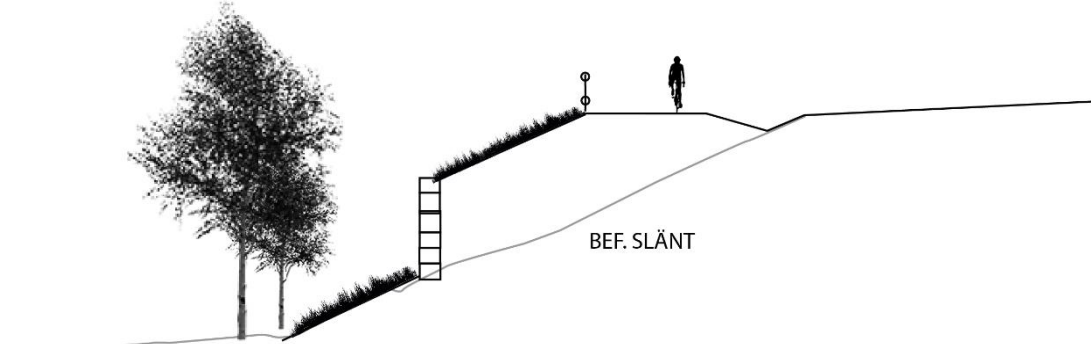
då förses med växtlighet. Erosionsskydd som kokosnät kan användas, vilket möjliggör för etablering av växtlighet i branta slänter.



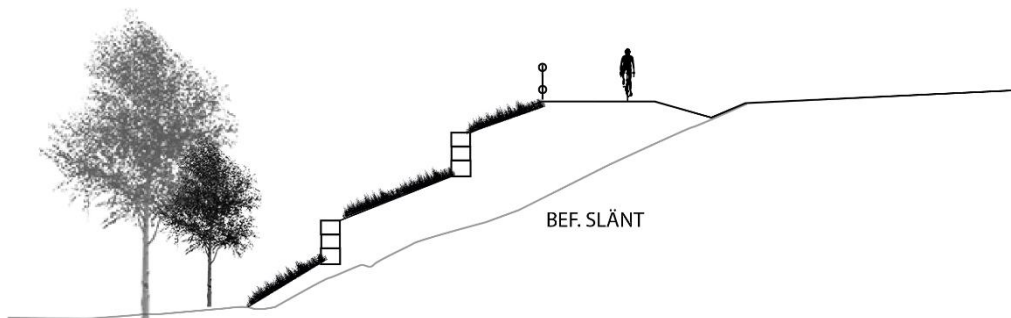
Figur 10. Placering av stödmur vid slänkrön.



Figur 11. Placering av stödmur släntfot



Figur 12. placering av stödmur i mitten av slänten.



Figur 13. Uppdelning av stödmur i två delar.

3.7.1 L-stöd

L-stöd ska generellt sätt inte användas längs med sträckan, men på enstaka platser kan det bli aktuellt, exempelvis i anslutning till trummor. L-stöd av betong har en förmåga att visuellt uppfattas som monotont. Väljs L-stöd som alternativ bör åtgärder vidtas för att ytan ska upplevas som mer levande. Förslagsvis kan ytan bekläs med beklädnadsstenar. Vegetation i anslutning till stödmurarna har också den förmåga att minska det negativa visuella intrycket. Mer om vegetation vid stödmurar går att läsa längre ned i kapitlet.



Figur 14 bilden till vänster visa ett L-stöd, bild till höger visar L-stöd beklädd med betongsten.

3.7.2 Gabionmurar

Gabionmurarna bör fyllas med ett så lokalt stenmaterial som möjligt. Återfinns sten/kross inom projektet ska detta i första hand användas, annars tas sten/kross från närområdet. Att använda lokalt material är dels bra ur klimataspekter, dels gör det att gabionmurarna upplevs som mer lokalt förankrade.

Gabionmurar har ett varierat intryck och upplevs inte lika monotont som exempelvis L-stöd.



Figur 15. Gabionmurar fyllda med sten, upplevs inte lika monotona som L-stöd av betong.

Vegetation vid murar

Vegetation ska planteras vid murarna i den mån det är möjligt. Genom växtlighet upplevs muren som mer integrerad i landskapet, och ingreppet blir inte lika visuellt påtagligt. Buskar och klätterväxter kan förslagsvis användas vid muren.

4 Platsspecifika åtgärder

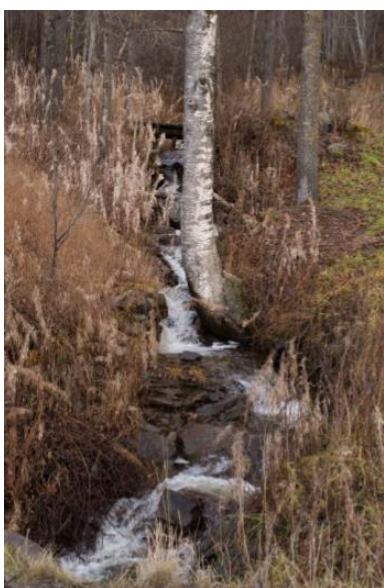
4.1 Bäcker/vattendrag.

Där GCM- vägen går över vattendrag/trummor, blir gestaltungsfrågor särskilt viktiga. Längs sträckan Så–Vik korsar vägen fem vattendrag, vid tre av dessa vattendrag kommer åtgärder behöva vidtas. Möjligheten till att bygga träbroar i stället för att förlänga trummor bör utredas. Träbroar smälter naturligt in i landskapet och bidrar till mer harmonisk miljö. Beslutas det att trummorna ska förlängas i stället för att anlägga broar, bör de kapas snedställt i liknande lutning som slänten, för att få ett harmoniskt och anpassat uttryck.

Förslagsvis anläggs ängsmattor för strandkanter vid vattendrag. Genom att placera färdiga mattor på ytan får den en snabb etablering, som omedelbart upplevs som visuellt tilltalande. Ängsmattor är inte lika känslig för erosion som frösådd.



Figur 16. Bild till vänster, bäck söder om Continental Inn. Bäckan rinner genom betesmark och övrig jordbruksmark och bebyggelse sydväst om vägen. Bilden till höger, bäck som rinner genom jordbruksmark och bebyggelse.



Figur 17. Bäck vid Björneborgsvägen, rinner intill gårdsmiljö och igenväxningsmark.

4.2 Busshållplatser

Inom projektet ska åtta befintliga busshållplatser utformas mer ändamålsenligt utifrån vägtyp, hastighet och antal resenärer. Busshållplatserna ska bland annat förses med en plattform och det utreds om de ska få någon form av väderskydd. Vid busshållplatserna kan buskage planteras för att bidra till orienterbarheten, det är dock viktigt att växtligheten är lågväxande, då det inte får påverka sikten. Förslagsvis bör hållplatserna förses med väderskydd och cykelställ, detta är dock en fråga för Åre kommun. För att göra busshållplatserna tillgängliga bör de även förses med kontraststenar och gärna någon form av belysning. Utöver det planeras det även för en helt ny busshållplats. Samma princip som ovan med växtlighet, tillgänglighet, belysning och eventuella cykelställ ska gälla för den nya busshållplatsen.

4.3 Passager

Inom projektet kommer möjligheten att passera E14 ges för oskyddade trafikanter. Passagera kommer att vara i plan och där det är aktuellt kommer öppningar i räcken att behövas.

5. Fortsatt arbete

Området kring Chokladfabriken/ ICA Björnen ingår inte i vägplanen. Detta område kommer dock påverkas av GCM-vägens dragning. I ett framtida arbete bör området detaljstuderas, då området är en viktig målpunkt.

Inför fortsatt arbete är det viktigt att alla inblandade parter inom projektet har tagit del av gestaltungsprogrammet. Gestaltungsprinciperna bör detaljstuderas så de blir möjliga att konkretisera.

6. Källor

Johan Looek 2009 Förändringarnas Åre Kulturhistorisk landskapsanalys av riksintresset Åredalen ISBN 978-91-85123-03-2

https://catalog.lansstyrelsen.se/store/35/resource/2009_10 (Hämtad 2024-02-06)

Jamtli. 2017. Byggnadsinventering Åredalen, 2017. ISSN 1654-2045.

<https://are.se/dokument/byggabo/4010-byggnadsinventering-aredalen-2017> (Hämtad 2024-02-02)

RAA 2022. Riksantikvarieämbetet Riksintressen för kulturmiljövården – Jämtlands län (Z) 2022 https://www.raa.se/app/uploads/2022/11/J%C3%A4mtland-Z_riksintressen-1.pdf (Hämtad 2024-02-02)

Naturvårdsverket 2024 <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> (Hämtad 2024-02-07)

Pelagia 2022 Naturvärdesinventering längs planerad GC-väg mellan Så av Pelagia 2022

TDOK 2021:0370 Trafikverkets arkitekturstrategi. 2021

file:///C:/TEMP/MicrosoftEdgeDownloads/7d72bbd1-dbfa-4ce1-b8fe-1a3ce0645019/TDOK_2021-0370.pdf (Hämtad 2024-08-30)

Trafikverket, u.å. Återetablering av vegetation med tillvaratagna avbaningsmassor.

[Återetablering av vegetation med tillvaratagna avbaningsmassor \(diva-portal.org\)](#)

(Hämtad 2024-06-07)

Trafikverket 2020, Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar - ILKA

(Integrerad

landskapskaraktärsanalys) - En handledning, Trafikverket

<https://trafikverket.ineko.se/se/landskapsanalys-f%C3%B6r-planl%C3%A4ggning-av-v%C3%A4gar-och-j%C3%A4rnv%C3%A4gar-ilka-integrerad-landskapskarakt%C3%A4rsanalys-en-handledning> (Hämtad 2024-05-03)

Trafikverket, 2014 Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt,

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/5fac6ff7e66b45cc960358a7a98a6350/handbok_for_gestaltungsarbete_och_gestaltungsprogram_i_infrastrukturprojekt.pdf (Hämtad 2024-05-03)

Åre 2022, Fördjupad ÖVERSIKTSPLAN för Åredalen Granskningshandling version 2.0 (Hämtad 2024-02-08)

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

trafikverket.se