

RAPPORT

Plan- och miljöbeskrivning E14 Så – Vik, Gång-, cykel- och mopedväg

Åre kommun, Jämtlands län
Vägplan
Samrådshandling, 2024-12-20



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43B, 831 34 ÖSTERSUND

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: [Konfidentialitetsnivå]

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2024-12-20

Ärendenummer: TÄHS-2024-000060

Uppdragsnummer: 174 544

Version: 3.0

Kontaktperson: Ola Eckerdal, projektledare Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	7
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	8
2.1 Planprocessen.....	8
2.1.1 Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt 17 kap. Miljöbalken	9
2.2 Bakgrund.....	9
2.2.1 Tidigare utredningar och beslut.....	10
2.3 Beskrivning av projektet.....	10
2.3.1 Angränsande planering.....	11
2.4 Ändamål och projektmål	12
2.5 Övergripande mål.....	13
2.5.1 Transportpolitiska mål.....	13
2.5.2 Nationella miljö kvalitetsmål.....	13
2.5.3 Regionala mål.....	14
2.5.4 Lokala mål	15
3 Miljöbeskrivning	17
3.1 Läsanvisning	17
3.2 Metoder, avgränsning, osäkerheter och miljökompetens	17
3.2.1 Metoder i inledande skede.....	17
3.2.2 Avgränsning.....	18
3.2.3 Metoder i fortsatt utredningsarbete <i>Markmiljö</i>	20
3.2.4 Osäkerheter.....	23
3.2.5 Miljökompetens.....	23
4 Förutsättningar	24
4.1 Vägens funktion och standard	24
4.1.1 Allmänt	24
4.1.2 Rastplats och parkeringsfickor	24
4.1.3 Korsningar och väganslutningar.....	25
4.1.4 Övrig infrastruktur	26
4.2 Trafik och användargrupper.....	27
4.2.1 Gång-, cykel och mopedtrafik	27
4.2.2 Trafik	27

4.2.3 Kollektivtrafik	27
4.2.4 Olyckor	28
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	29
4.3.1 Befolkning och bebyggelse	29
4.3.2 Viktiga målpunkter och samhällsfunktioner	29
4.3.3 Kommunala planer.....	30
4.4 Landskap.....	32
4.5 Miljö och hälsa.....	32
4.5.1 Kulturmiljö.....	32
4.5.2 Naturmiljö	35
4.5.3 Friluftsliv och rekreation.....	37
4.5.4 Boendemiljö och hälsa – brunnar.....	37
4.5.5 Markmiljö	37
4.5.6 Ytvatten	38
4.5.7 Grundvatten.....	40
4.5.8 Sårbarhet för klimatförändringar	41
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar.....	41
4.6.1 Geologiska och geotekniska förhållanden.....	41
4.6.2 Avvattning.....	43
4.6.3 Belysning och ATK	45
4.6.4 Ledningar	46
4.6.5 Byggnadsverk.....	46
4.7 Riksintressen.....	49

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering.....	51
5.1.1 Bortvalda projekteringsförslag.....	57
5.2 Val av utformning.....	58
5.2.1 Gång-, cykel och mopedväg	58
5.2.2 Busshållplatser	59
5.2.3 Möjlighet till passage av E14	61
5.2.4 Räcken	62
5.2.5 Väganslutningar.....	62
5.2.6 Belysning och ATK	63
5.2.7 Ledningar	63
5.2.8 Geoteknik	64

5.2.9 Berg.....	64
5.2.10 Avvattning.....	64
5.2.11 Byggnadsverk.....	66
5.2.12 Landskap och gestaltningsavsikter	68
5.2.13 Naturmiljö	69
5.2.14 Masshantering	69
5.2.15 Drift- och underhåll	70
5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	71
5.3.1 Övriga skydds- och kompensationsåtgärder	71
6 Effekter och konsekvenser av projektet	72
6.1 Trafik och användargrupper.....	72
6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	72
6.3 Miljö och hälsa.....	73
6.3.1 Kulturmiljö.....	73
6.3.2 Naturmiljö	73
6.3.3 Friluftsliv och rekreation	76
6.3.4 Markmiljö och masshantering	76
6.3.5 Ytvatten	77
6.3.6 Grundvatten.....	77
6.3.7 Boendemiljö och hälsa - brunnar	78
6.3.8 Platsens sårbarhet för klimatförändringar	78
6.3.9 Klimat	79
6.4 Landskap och staden	80
6.5 Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning).....	80
6.6 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	80
6.7 Påverkan under byggnadstiden	81
7 Samlad bedömning	82
7.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen.....	82
7.2 Överensstämmelse med de nationella miljökvalitetsmålen	82
7.3 Måluppfyllelse ändamål och projektmål	83
7.4 Måluppfyllelse regionala- och lokala mål	84
8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	85

9 Markanspråk och pågående markanvändning	87
9.1 Vägområde för vägrätt	88
9.2 Område med inskränkt vägrätt.....	88
9.3 Område med tillfällig nyttjanderätt	89
9.4 Spärning av anslutning	90
9.5 Rivning av byggnader	91
10 Fortsatt arbete	92
10.1 Dispenser och tillstånd.....	92
10.2 Kontroll och uppföljning	92
11 Genomförande och finansiering.....	93
11.1 Formell hantering.....	93
11.1.1 Överensstämmelse med kommunala planer	95
11.2 Genomförande.....	106
11.3 Finansiering.....	106
12 Underlagsmaterial och källor	107

1 Sammanfattning

Europaväg 14 (E14) börjar i Norge Trondheim och går över gränsen till Sverige vid Storlien, vidare mot Åre, därefter Östersund och slutar i korsningen till Europaväg 4 (E4) i Sundsvall.

Europavägen är viktig för godstransporter och turistresor nationellt regionalt och lokalt och fungerar som lokalgata genom bebyggelsen i Åredalen. Den går nordost om Åresjön.

Denna vägplan startar i öster 150 meter före korsningen E14/Så, avfarten till hotell Continental Inn och slutar vid anslutningen till reningsverket i Vik i väster, vid korsning väg 659/E14, sammanlagd sträcka är cirka 2,4 km. Vägplanen gör ett uppehåll, från västra infarten vid Ica Nära Björnänge/bensinstationen och därefter 600 m österut. Upphållet beror på detaljplanearbetet och planprogram som pågår öster om Åre Chokladfabrik samt på de ombyggnadsplaner som finns rörande korsningen E14/Fröävägen.

Föreslagna åtgärder är anläggande av gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) längs med E14:s södra sida. Den nya GCM-vägen ansluts till befintlig GCM-väg i Vik, Vik – Frönäset. Trafiksäkerheten behöver öka för oskyddade trafikanter då de idag är hänvisade till vägrenen på E14.

Möjligheten att ta sig säkert mellan målpunkter längs berörda sträckor behöver förbättras och genom anläggande av GCM-vägen ökas trafiksäkerheten, risken för olyckor minskar och framför allt blir skolvägar för barn säkrare. Ett sammanhängande GCM-stråk skapas för oskyddade trafikanter, möjligheten att resa hållbarare, gå och cykla, ökar vid alla typer av resor, skol, arbets-, fritids- och inköpsresor.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har beslutat att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Projektet bedöms ha en positiv påverkan på möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Levande sjöar och vattendrag* och *God bebyggd miljö*. Projektet bedöms i driftskedet inte innebära negativ påverkan på möjligheterna att nå något av de nationella miljö kvalitetsmålen. De effekter som bedöms uppstå är små, eller finns endast i byggskedet och den närmaste tiden efter byggskedet.

Vid utformning av GCM-vägen tas hänsyn till omgivande landskap, den artrika vägmiljön samt till drift - och underhåll.

Inom vägplaneområdet gäller riksintresse för kommunikationer.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 Planprocessen

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

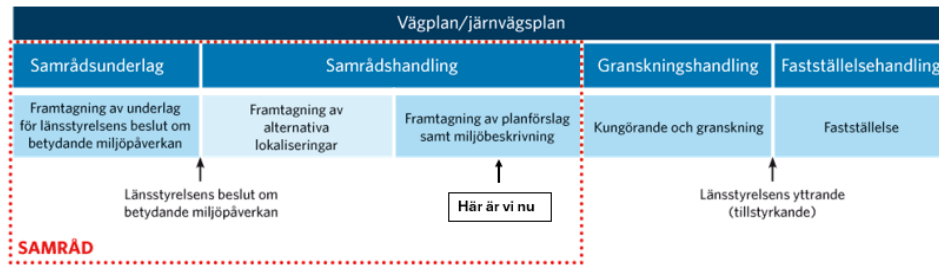
I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket starta entreprenaden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen, fram till och med granskningshandling. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse (Trafikverket 2024a).

Ett samrådsunderlag har tidigare tagits fram (Trafikverket 2023a). Med det som underlag har Länsstyrelsen i Jämtlands län tagit beslut om att projektets vägförslag inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Projektet har tagit fram olika förslag på alternativa lokaliseringar av GCM-vägen och Trafikverket har beslutat att arbeta vidare med det så kallade södra alternativet.

Ett arbete med framtagande av samrådshandling med planförslag och miljöbeskrivning pågår just nu, se figur 2.1 nedan.



Figur 2.1. Projektets läge i planlägningsprocess för en vägplan/järnvägsplan som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

2.1.1 Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt 17 kap.

Miljöbalken

Detta projekt är inte aktuellt för tillåtlighetsprövning av regeringen då projektet inte antas medföra en betydande miljöpåverkan. I stället arbetas en miljöbeskrivning fram som behandlar miljöfrågorna enligt rubrik 2.1 och figur 2.1.

2.2 Bakgrund

Europaväg 14 (E14) börjar i Norge Trondheim och går över gränsen till Sverige vid Storlien, vidare mot Åre, därefter Östersund och slutar i korsningen till Europaväg 4 (E4) i Sundsvall. En viktig transportled.

Vägen ingår i det nationella stamvägnätet samt i det av EU utpekade Trans-European Transport Network (TENT-T, vägar av särskild internationell betydelse, Europeiska kommissionen, 2024). Det är en viktig transportled till och från västra Jämtland och Norge.

E14 är belägen nordost om Åresjön. Den är viktig för alla typer av transporter och resor, från gods till turism internationellt, nationellt regionalt och lokalt och fungerar som lokalgata genom bebyggelsen i Åredalen. Det skapas konflikter mellan fordonsburna trafikanter och oskyddade trafikanter avseende utrymme och hastighet.

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.

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 resor så som skol- och arbetsresor, inköps-, fritids- och turistresor ofta långa. Problemen i befintlig infrastruktur kan förväntas öka då trafiken bedöms öka i omfattning, mer gods och människor skall transporteras i och genom området, se kapitel 4.2.2 och 4.2.3.

Tidigare utredningar och beslut, kapitel 2.2.1, visar att det finns behov av bättre möjligheter för oskyddade trafikanter att ta sig mellan målpunkter längs berörda sträckor mellan orterna Så och Vik.

2.2.1 Tidigare utredningar och beslut

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

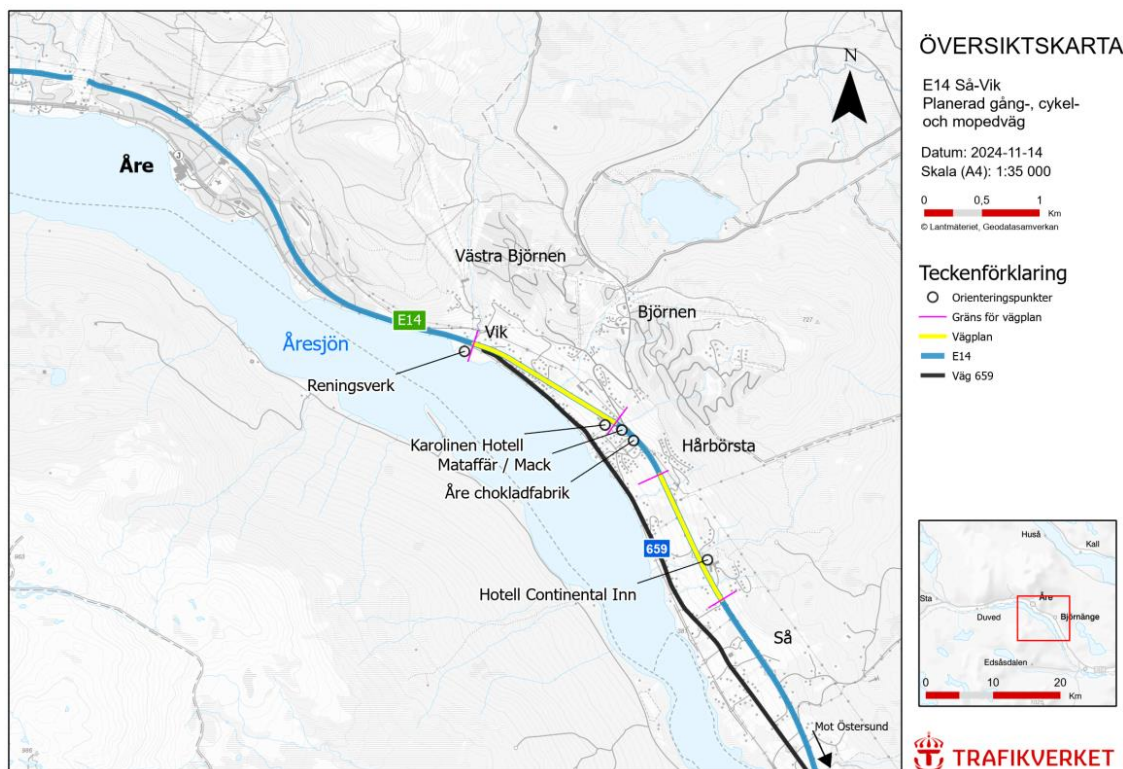
- Åtgärdsvalsstudie Åredalen (Trafikverket, 2014a).
- Åtgärdsvalsstudie Mittstråket – Från kust till kust, (Trafikverket, 2014b).
- Utredning Atlantstråket (Trafikverket, 2021).
- Naturvärdesinventering längs planerad GC-väg mellan Så och Vik (Trafikverket, 2022a).
- PM Utformning av GCM-väg Så-Vik, passager och busshållplatser (Trafikverket 2024j).

2.3 Beskrivning av projektet

Trafikverket upprättar en vägplan för anläggande av gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) längs med E14:s södra sida. Vägplanen startar i öster 150 meter före korsningen E14/Så, avfarten till hotell Continental Inn och slutar vid anslutningen till reningsverket i Vik i väster, vid korsning väg 659/E14. De sammanlagda sträckorna är cirka 2,4 km, se figur 2.3 översiktskarta.

Vägplanen gör ett uppehåll, från västra infarten vid Ica Nära Björnänge/bensinstationen/ kommunens nya planområde Björnänge och därefter 600 m österut, (km 1/260 - 1/850). Upphållet beror på detaljplanearbetet och planprogram som pågår öster om Åre Chokladfabrik samt på de ombyggnadsplaner som finns rörande korsningen E14/Fröåvägen. se figur 2.3.översiktskarta.

Den planerade gång-, cykel- och mopedvägen (GCM-vägen) ansluts till befintlig GCM-väg i Vik, Vik – Frönäset (Trafikverket. 2024f).



Figur 2.3 Översiktskarta, vägplan för gång-, cykel- och mopedväg E14 delen Så – Vik.

2.3.1 Angränsande planering

En fördjupad översiktsplan i Åre samhälle ligger i närheten av planområdet. Det pågår framtagande av en fördjupad översiktsplan för Åredalen, se kapitel 4.3.3 *Kommunala planer*.

Det finns tre planprogram i och i direkt närhet till planområdet, se figur 2.3, och det finns tre detaljplaner, se kapitel 4.3.3 *Kommunala planer*.

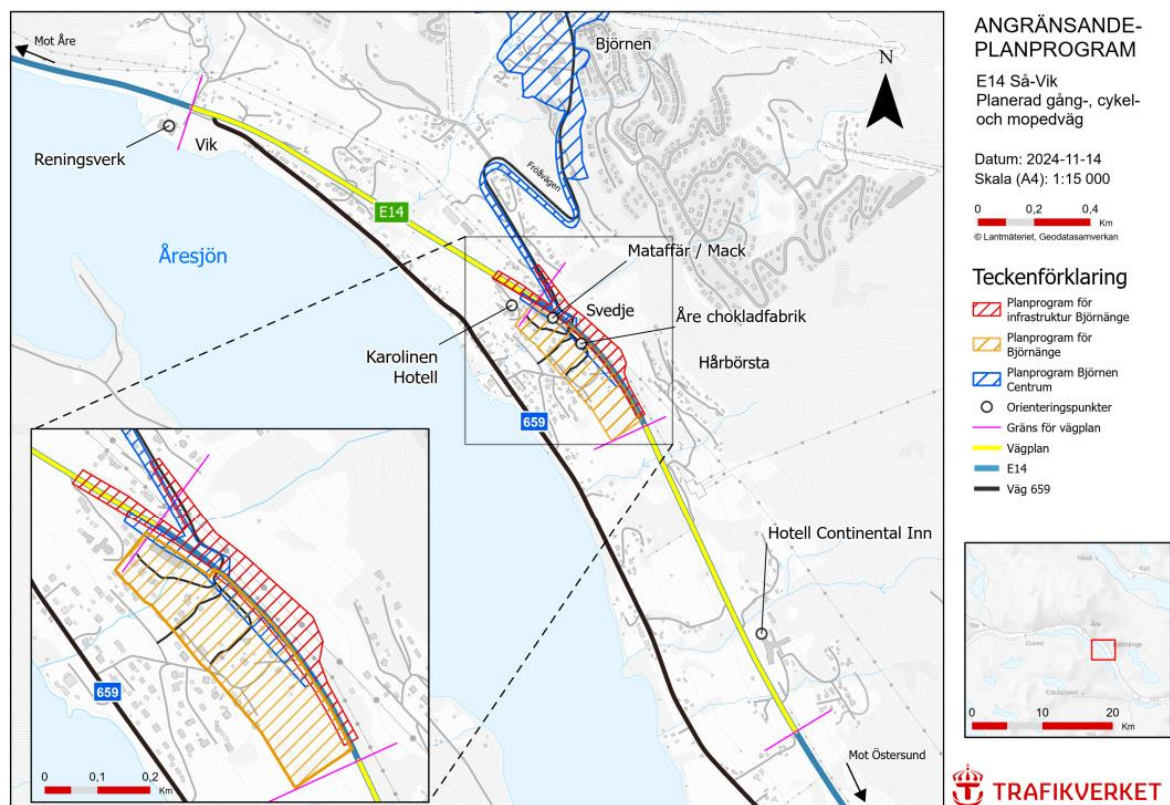
I planprogrammen anger kommunen en viljeinriktning genom att formulera utgångspunkter och riktlinjer som ska bli vägledande för det fortsatta arbetet med att ta fram detaljplaner för områdena. Inom vägplanens planområde pågår arbete med planprogram, se figur 2.3.1, för:

- Björnen centrum (Åre kommun, 2024a),
- Björnänge (Åre kommun, 2024b),
- Infrastruktur Björnänge (Åre kommun, 2024c).

Planprogrammets syften redovisas översiktligt i kapitel 4.3.3, *Kommunala planer*.

Övriga kända projekt

Det finns en pågående utredning kring Fröåvägens korsning med E14. Det är Fröåvägens samfällighetsförening som driver utredningen (Fröåvägens samfällighetsförening, 2022).



Figur 2.3. Angränsande planer inom och kring utredningsområdet. I nordväst finns en färdigställd gång- och cykelväg längs E14 mellan Vik och Frönäset. Mitt i utredningsområdet planeras justeringar av Fröåvägen och verksamheter vid Svedje och Björnen i norr.

2.4 Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten, minskat antal olyckor för oskyddade trafikanter samt skapa säkrare skolvägar för barn längs E14.

Följande projektmål som har satts upp för projekteten är:

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

2.5 Övergripande mål

2.5.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet (Regeringskansliet 2024). För att förtydliga det övergripande målet har funktions- och hänsynsmål definierats: Under det övergripande målet har regeringen fastslagit funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

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

Hänsynsmålet: handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är fundamentala aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen, kapitel 2.5.2 *Nationella miljö kvalitetsmål* uppnås och till ökad hälsa.

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

2.5.2 Nationella miljö kvalitetsmål

Den svenska miljö politikens övergripande mål är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökande miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Målet kallas för generationsmålet och är det övergripande målet i det svenska miljö målssystemet. I systemet finns i nivå under det övergripande målet sexton miljö kvalitetsmål vilka beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljö arbetet ska leda till. De sexton miljö kvalitetsmålen illustreras i figur 2.5.2 (Sveriges miljö mål, 2023).



Figur 2.5.2 Illustration över de sexton miljökvalitetsmålen.

De miljökvalitetsmål som bedöms beröras av föreliggande vägprojekt (E14 Så-Vik, Gång-, cykel och mopedväg) är *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft*, *Giftfri miljö*, *Levande sjöar och vattendrag*, *Ett rikt odlingslandskap*, *God bebyggd miljö* och *Ett rikt växt- och djurliv*.

2.5.3 Regionala mål

Regionala mål för infrastruktur i region Jämtland och Härjedalens Länstransportplan (Länsstyrelsen 2024c) 2022-2033 framgår bland annat:

- Minskad miljöpåverkan och fossilbränslefritt 2030.
- Ökat utbud av trafiksäkra och trygga stråk för oskyddade trafikanter.

De regionala miljömålen i Jämtlands län är till stor del detsamma som de nationella miljökvalitetsmålen.

I Jämtlands läns energi- och klimatstrategi framgår följande mål (Länsstyrelsen 2024a):

- Fossilbränslefritt år 2030.
- Minst 10 procent minskade utsläpp av växthusgaser varje år under perioden år 2020–2030.

Koppling till andra planer:

- Regional handlingsplan för grön infrastruktur i Jämtlands län (Länsstyrelsen 2024b).
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Region Jämtland Härjedalen (Jämtlands och Härjedalens regionförbund 2024a).
- Regional utvecklingsstrategi för Region Jämtland Härjedalen (Jämtlands och Härjedalens regionförbund 2024b).

2.5.4 Lokala mål

Åre kommuns vision "*Tillsammans skapar vi en hållbar framtid för alla i storslagen fjällmiljö*" pekar tillsammans med visionsberättelsen ut riktningen för kommunens mål, styrning, ledning och verksamheternas arbete. Visionsberättelsen består av åtta punkter som syftar till att tydliggöra visionen och baseras på medborgarnas önskemål om en långsiktig utveckling fram till år 2050.

Utifrån Åre kommuns vision formuleras årligen kommungemensamma och nämndspecifika inriktningsmål i kommunens utvecklingsplan (ÖP, Åre kommuns hemsida nov 2024). De kommunala mål som hade störst bäring på översiktsplanen (ÖP, sidan 12) när den antogs år 2017 var:

- Inflyttning och kapacitet för inflyttning ska öka jämfört med året innan (effektmål kopplat till inriktningsmålet "tillväxt")
- Samhällsbyggande som styrs mot en hållbar utveckling (inriktningsmål som kopplar mot det kommungemensamma fokusområdet "medborgare")

Åre kommuns nya befolkningsmål; en ökning av befolkningen i hela kommunen till 18 000 invånare år 2050, 44 procent ökning från år 2024, 5 500 personer (Åre kommun, 2024f).

Åre Kommuns Utvecklingsplan år 2024–2027, visar också hur samhällsplaneringen skall utvecklas:

- Åre kommun ska aktivt arbeta för hållbar utveckling av miljön, ekonomin och den sociala hållbarheten.
- Åre kommun ska värna och vårda den storslagna naturen. Utveckling behöver ske hållbart. Det ska finnas möjlighet för alla att vistas i naturen.
- Åre kommun ska utvecklas med eftertanke. Vid nybyggnationer ska kommunen beakta en estetiskt tilltalande utformning, värna kulturmiljöer och ta hänsyn till Hållbarhet.

Åre kommun har i november 2024 en gällande, politiskt beslutade fördjupad översiktsplan som berör området:

- Fördjupad översiktsplan för Åre samhälle

Ytterligare en fördjupad översiktsplan är under framtagande, ej politiskt beslutad, för hela Åredalen. I den anges två utvecklingsmål:

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

I kommunens gällande översiktsplan från år 2017 finns bland annat följande rubriker, av stort intresse, under vilka utveckling av gång och cykel, bilvägnät och parkering i Åre kommun beskrivs mer ingående (ÖP s28, 30 och 31):

- Gång- och cykel
- Bil och parkering

3 Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen i Jämtlands län beslutade **2023-09-06** att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att någon separat miljökonsekvensbeskrivning inte kommer att upprättas. En miljöbeskrivning integreras i denna planbeskrivning där miljöförutsättningar för området som påverkas av åtgärderna samt bedömda konsekvenser för miljö och människor redovisas.

3.1 Läsanvisning

Miljöbeskrivningens avgränsning, metoder, osäkerheter och miljökompetens hos de som arbetet med miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 3.2. Miljöfrågeställningarna redovisas sedan samordnat med andra teknikområden och inte i en enskild miljöbeskrivning. Befintliga miljöförutsättningar beskrivs i kapitel fyra och skyddsåtgärder beskrivs i kapitel 5. Effekter och konsekvenser av planförslaget beskrivs i kapitel 6. Avstämning mot olika miljörelaterade mål görs i kapitel 7. Uppfyllelse av miljöbalkens allmänna hänsynsregler beskrivs i kapitel 8.

3.2 Metoder, avgränsning, osäkerheter och miljökompetens

I detta avsnitt redovisas de metoder som använts i miljöarbetet, avgränsningar som gjorts under arbetets framskridande, osäkerheter som finns i bedömningar samt den miljökompetens som finns hos de som deltagit i arbete.

3.2.1 Metoder i inledande skede

Alla miljöaspekter har till en början utretts översiktligt genom att projektets delmoment i bygg- och driftskede klarlagts, samt genom att studera den befintliga kunskap som finns tillgängligt om olika miljöaspekter. Befintlig tillgängligt kunskapsunderlag som använts i det inledande arbetet är:

Kulturmiljö: Riksantikvarieämbetets Fornsök (Riksantikvarieämbetet, 2024) samt Åre kommuns kulturmiljöprogram Åredalen (Åre kommun, 2020).

Naturvärden: Underlag om identifierade artrika vägkanter från Trafikverkets kartläggning av artrika vägkanter (Vägverket, 2001).

Ytvatten, strandskydd och grundvatten: Lantmäteriets kartor (Lantmäteriet, 2024b), Vatteninformationssystem Sverige (VISS 2024), Geodatasamverkan Sverige (Lantmäteriet, 2024a).

Boendemiljö och hälsa: Lantmäteriets kartor (Lantmäteriet, 2024b), SGU:s brunnregister (SGU, 2022d).

3.2.2 Avgränsning

Miljöaspekter som efter den första översiktliga bedömningen inte utretts vidare, samt en motivering till varför de inte utretts vidare redovisas i tabell 3.2.2.1.

Tabell 3.2.2.1. I tabellen redovisas miljöaspekter som inte utretts vidare, samt en motivering till varför de inte utretts vidare.

Miljöaspekt	Motivering
Buller	Det är uppenbart att projektet inte medför något tillkommande trafikbuller då det är en ny gång-, cykel- och mopedväg vars syfte är att minska biltrafiken i området. Projektet bedöms tillhöra åtgärds-kategorin "Befintlig infrastruktur". Bullerskyddsåtgärder har utretts och övervägts inom ramen för Trafikverkets Nationella program för Befintlig infrastruktur. Inga bullerskyddsåtgärder kommer att erbjudas inom ramen för detta projekt.
Rekreation och friluftsliv	En ny gång-, cykel- och mopedväg har till stor del automatiskt positiva effekter för rekreation och friluftsliv.
Luftkvalitet	Det är uppenbart att projektet inte medför tillkommande utsläpp till luft då det är en ny gång-, cykel- och mopedväg vars syfte är att minska biltrafiken i området.
Kulturmiljö	Mycket lite ny mark ska tas i anspråk utanför befintlig vägslänt och inga kända fornlämningar ligger i närheten av den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen.

Buller och luftkvalitet har inte utretts inom projektet och beskrivs inte vidare i denna plan- och miljöbeskrivning. Kulturmiljö, rekreation och friluftsliv har inte utretts vidare men beskrivs översiktligt i miljöbeskrivningen.

De miljöaspekter som efter den första översiktliga bedömningen valts ut och utretts vidare samt en motivering till varför de utretts vidare redovisas i tabell 3.2.2.2.

Tabell 3.2.2.2. I tabellen redovisas miljöaspekter som efter den första översiktliga bedömningen valts ut och utretts vidare, en motivering till varför de utretts vidare samt den geografiska avgränsningen.

Miljöaspekt	Motivering	Geografisk avgränsning
Markmiljö	E14 har funnits i befintligt läge under en lång tid och har så pass mycket trafik att det finns risk för att föroreningar från vägen finns i jorden i vägdikena. Vägplanen angränsar även till ett identifierat potentiellt förorenat område.	Det nya vägområdet
Naturmiljö	Vägdikena på sträckorna är identifierade som artrika i Trafikverkets kartläggning av artrika vägkanter	Fältinventering har gjorts inom de planerade markytorna för vägområdet och tillfällig nyttjanderätt. Skrivbordsstudie görs för ett större område för att bedöma påverkan på gynnsam bevarandestatus på lokal och regional nivå.
Ytvatten och strandskydd	Den nya gång-, cykel- och mopedvägen korsar flera vattendrag och ligger även nära Åresjön i den västra delen av vägplaneområdet. Bestämmelserna om strandskydd gäller inte för vägplaner som fastställs, men en bedömning av påverkan på strandskyddets syften ska ändå beskrivas. Den nya gång-, cykel- och mopedvägen behöver avvattnas och vägdagvatten kommer att ledas till diken och bäckar som mynnar i Åresjön som är skyddad som ett Natura 2000-område. Vägtrummor som går under E14 kommer att behöva förlängas.	Diken har inventerats längs med E14 och Fröåvägen. Naturvärdesinventeringar för berörda vattendrag utförda i annat projekt har studerats. Bedömningar görs för berörda bäckar och Åresjön.
Grundvatten	Det finns alltid en risk för påverkan på grundvatten vid anläggande av nya vägar, både i bygg- och driftskedet. En del av	Grundvattenrör har placerats längs båda sträckorna för den planerade gång-, cykel- och mopedvägen,

Miljöaspekt	Motivering	Geografisk avgränsning
	västra plansträckan ligger inom ett vattenskyddsområde.	närheten av E14. Bedömningar för påverkan på grundvatten kommer i ett senare skede eventuellt att göras för ett större område (det område som i utredningsarbetet eventuellt bedöms kunna få en grundvattenpåverkan).
Boendemiljö och hälsa - brunnar	Den nya gång-, cykel- och mopedvägen kommer att anläggas i ett bebyggt område där människor bor och vistas. Enligt SGU:s brunnregister finns många brunnar inom området.	En brunnsinventering har genomförts inom ett område på cirka 100 meter från det nya vägområdet.
Boendemiljö och hälsa – trafiksäkerhet och tillgänglighet inklusive ur ett barnperspektiv	Ändamål och projektmål omfattar att skolvägar ska bli säkrare för barn och ökad tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.	Målpunkter och rörelseträk har undersökts inom närområdet till den planerade gång-, cykel- och mopedvägen.
Klimat	Målet i driftskedet är att projektet ska bidra till minskade bilresor i området. I byggskedet kommer emellertid den nya gång-, cykel- och mopedvägen att leda till utsläpp av gaser som bidrar till klimatpåverkan. Ett förändrat klimat förutspås i framtiden och det är viktigt att i planering och projektering ta hänsyn till detta.	Klimatpåverkande utsläpp som kommer från material och byggprocessen har beräknats. Klimatpåverkande utsläpp har en global effekt på klimatet. En klimatanpassad planering och projektering har gjorts för åtgärder som omfattas av denna vägplan och ligger inom vägplaneområdet. Hänsyn har tagits till området söder om/nedströms den planerade gång-, cykel- och mopedvägen.

3.2.3 Metoder i fortsatt utredningsarbete

Markmiljö

Markmiljön har undersökts genom att en skrivbordsstudie genomförts och information om kända potentiella förorenade områden har insamlats, från historiska kartor och flygfoton, Länsstyrelsens EBH-databas och Transportstyrelsens samt kommunens olycksregister.

Därefter har en riktad jordprovtagning mot kända potentiellt förorenade områden, samt generell jordprovtagning från vägdikenas översta jordlager utförts. Riktad jordprovtagning har även utförts där större schakter planeras. Uttagna jordprover har analyserats avseende en eller flera av följande parametrar: alifater, PAH, metaller, PFAS₁₁, TOC samt pH. Erhållet analysresultat har jämförts med flera olika jämförvärden. Resultatet redovisas i PM Markmiljö (Trafikverket 2024b).

Naturmiljö

En första naturvärdesinventering gjordes den 21 juli 2022 med detaljeringsgraden detalj och tilläggen naturvärdesklass 4, generellt biotopskydd, detaljerad redovisning av artförekomst samt fördjupad artinventering med avseende på invasiva växtarter (Trafikverket, 2022).

En andra kompletterande naturvärdesinventering med detaljeringsgraden detalj med tilläggen Naturvärdesklass 4, generellt biotopskydd och detaljerad redovisning av Artförekomst gjordes 3–4 juni 2024 på grund av att vägplaneområdet till viss del omfattar områden som låg utanför det tidigare inventerade området. Vid detta tillfälle utfördes även en fördjupad artinventering av alla fridlysta kärlväxter inkl. orkidéer, jämtlandsmaskros, violett guldvinge (andra dagfjärilar noterades) och invasiva växtarter. Resultatet redovisas i PM Naturvärdesinventering (Trafikverket 2024c).

Ytvatten och strandskydd

Tidigare av Trafikverket utförda naturvärdesinventeringar och anmälningar av vattenverksamhet, för trummor i berörda vattendrag, har studerats.

Diken och trummor har inventerats i fält och flödes- och hastighetsberäkningar har gjorts under år 2024.

Grundvatten

10 grundvattenrör har installerats längs med de aktuella sträckorna. Grundvattennivåer mäts kontinuerligt och en samvariations- och extremvärdesanalys har genomförts. Den redovisas i MUR Geoteknik, Markmiljö, Hydrogeologi och Vägteknik (Trafikverket 2024d).

Boendemiljö och hälsa - brunnar

En brunnsinventering har utförts som i ett första steg omfattade en enkät till berörda fastighetsägare. Utifrån enkätsvaren gjordes ett urval av brunnar som i ett andra steg inventeras i fält. En hydrogeologisk kvalitativ bedömning angående projektets risker att påverka brunnarna genomförs därefter. Underlag för den kvalitativa bedömningen är: projekterad anläggning, analys av grundvattennivåernas variationer, information om brunnar inom närområdet.

Boendemiljö och hälsa – trafiksäkerhet och tillgänglighet inklusive ur ett barnperspektiv

En förenklad barnkonsekvensanalys har påbörjats inom projektet (Trafikverket 2022d). Fas ett i arbetet, som omfattar en kartläggning av målpunkter och oskyddade trafikanters rörelsestråk har gjorts genom att studera kartor och ortofoton samt genom att samråda med närboende.

Barn och ungdomars målpunkter och rörelsestråk inom området, har undersökts genom samtal med personal på skolor och förskolor (Åre kommun, 2024e). En intervju har genomförts med ansvarig pedagog på förskolan Regnbågen som tidigare låg i Continental Inns lokaler. Kartläggningens syfte var även att förstå var det idag utifrån barnperspektivet finns brister kopplat till trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet längs väganläggningen.

Förutsättningar och bedömda effekter och konsekvenser för trafiksäkerhet beskrivs i avsnitt 3.2.3 *Metoder i fortsatt utredningsarbete* 4.2 *Trafik och användargrupper*.

Efter att fas ett av den förenklade barnkonsekvensanalysen genomförts har Trafikverket beslutat att lyfta ur området kring Björnänge ur vägplanen till en egen vägplan, se figur 2.3. Det innebär att de flesta viktiga målpunkter, samt stråk som identifierats i fas ett utgår ur denna vägplan, då dessa befinner sig inom området som lyfts ut ur denna vägplan. Den förenklade barnkonsekvensanalysens fas två kommer därför att genomföras i vägplanen för området kring Björnänge. Där kommer hela det nya GCM-stråket inklusive denna vägplan att ingå i analys och konsekvensbedömning

Klimat

Inom projektet tas klimatkalkyler fram för den nya gång-, cykel och mopedvägen i olika skeden av projekteringen. Efter varje skede genomförs en klimatworkshop, där idéer angående hur klimatpåverkan kan minskas diskuteras. Vissa idéer leder till vidare utredningsarbete eller val av utformning eller material. Möjliga klimatreducerande åtgärder diskuteras kontinuerligt inom projektet. Klimatreducerande åtgärder beskrivs i en PM, där även beräknad reduktion av klimatpåverkan redovisas. Trafikverket har satt som mål för aktuellt projekt att reduktionen ska uppgå till 48 procent från framtagandet av vägplanen till färdigbyggd ny gång-, cykel och mopedväg med räkensår 2015.

Inventering av befintliga diken och vägtrummor har gjorts, se avsnitt 4.6.2. Klimatanpassade beräkningar av vattenflöden har tagits fram för dimensionering av vägens avvattning, se avsnitt 5.2.8 samt Projekterings PM Avvattning (Trafikverket 2024e)

Platsens sårbarhet för klimatförändringar har översiktligt analyserats utifrån kunskap om terrängen, vägslänter, jordarter, utpekade riskområden för skred och slamströmmar, förutspådda klimatförändringar och projekterad anläggning.

3.2.4 Osäkerheter

Osäkerheter finns alltid i bedömningar av miljöeffekter. Det kan till exempel handla om en för snäv avgränsning i det utredningsarbete som ligger till grund för bedömningarna, att befintliga värden/problem som finns på platsen inte har upptäckts i inventeringar eller att nya värden eller problem tillkommer före byggstart. Förändringar i planerad anläggning kan även innebära att miljöbedömningar som gjorts tidigare blir inaktuella och behöver revideras. Särskilda osäkerheter i detta projekt bedöms vara:

Boendemiljö och hälsa – trafiksäkerhet och tillgänglighet – eftersom vägplanen inte är sammanhängande, området kring Björnänge centrumområde ingår inte i detta projekt, blir bedömningar av trafiksäkerhet och tillgänglighet osäkra. Framtida utveckling av området kring den planerade gång- cykel- och mopedvägen är en annan aspekt som gör dessa bedömningar osäkra.

3.2.5 Miljökompetens

Trafikverket har personal med miljökompetens i projektorganisationen som deltar i arbetet med beslut om avgränsning och omfattning av miljöarbetet. WSP har bemannat arbetet med personal som har relevant utbildning och erfarenhet för miljöutredningar och miljöbedömningar.

4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

4.1.1 Allmänt

E14 är anvisad väg för transport av farligt gods och är en viktig transportled till västra Jämtland och Norge för alla typer av transporter. Vägen används till stor del även för lokal trafik i området samt E14 är ett utpekad riksintresse för kommunikationer, se även kapitel 4.7 *Riksintressen*.

E14 är en cirka nio meter bred tvåfältsväg med skyltad hastighet på 80 km/timme. Vid området Karolinen och Björnen i Svedje sänks hastighetsbegränsningen till 60 km/timme (Trafikverket, 2024i). Vägen har bärighetsklass 1, BK1, vilket innebär att den är godkänd för transporter med en bruttovikt på upp till 64 ton.

Det finns ingen separat gång- och cykelväg längs sträckorna, utan oskyddade trafikanter är hänvisade till vägrenen eller väg 659 som går parallellt sydväst om E14. Figur 4.1.1. visar några typiska vyer från E14.

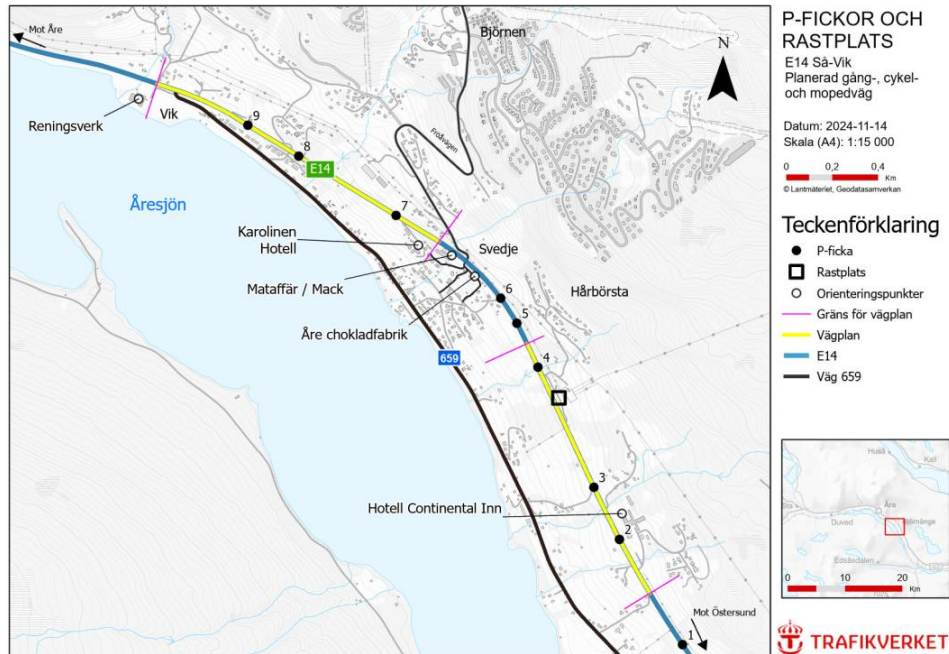


Figur 4.1.1 Foton från E14 i färdriktning mot Åre.

En nybyggd gång- och cykelväg finns på sträckan mellan Vik och Frönäset som planförslaget angränsar emot i nordväst (Trafikverket, 2024f).

4.1.2 Rastplats och parkeringsfickor

Sammanlagt finns det åtta parkeringsfickor och en rastplats på sträckorna. Rastplatsen är belägen på vägens östra sida vid Hårbörsta, se figur 4.1.2 (Trafikverket, 2022c).



Figur 4.1.2 Placering av P-fickor och rastplats utmed vägarna inom utredningsområdet.

4.1.3 Korsningar och väkanslutningar

Det finns flera väkanslutningar mot E14 utmed sträckorna både i form av enklare väkanslutningar till enskilda fastigheter och till trafikerade vägar. Inom området för vägplanen finns anslutning väg 659/E14 i Vik som har omfattande trafik.

I området mellan de två sträckorna för vägplanen (det så kallade uppehållet) finns väkanslutningar med omfattande trafik som leder till området Björnen via Fröåvägen, till Ica Nära Björnänge, bensinstationen och Åre chokladfabrik sydväst om E14.

Väg 659

Väg 659 som är en allmän statlig väg ansluter till E14 i Vik, se figur 4.1.3 samt i Såböle i söder utanför figuren. Vägen utgör en äldre vägsträckning som tidigare hade funktionen genomfartsled, ersatt av E14 idag. Väg 659 är idag en så kallad bygdeväg där gående och cyklister samsas med motorfordon.



Figur 4.1.3 Järnvägen Mittbanan och väg 659 väster om E14 i utredningsområdets södra del. De rosa ytorna utgör generösa vägrenar på båda sidor om körbanan. Foto mot nordväst med Åresjön i bakgrunden. Till höger, ej synlig i bild ligger E14.

Bygdevägen består av en dubbelriktad körbana i mitten, men körbanan är så smal att två bilar inte kan mötas på den. Vägen har i stället generösa vägrenar på varje sida. Vid möte mellan motorfordon får vägrenen användas tillfälligt om det kan ske utan fara. Vägrenen är bredare än vanligt vilket innebär att oskyddade trafikanter förfogar över en tydligare plats. Vägrenen ska primärt användas av gående, cyklister, mopedister och ryttare, se figur 4.1.3.

Väg 659 är rekommenderad bilväg för cyklister enligt den nationella vägdatan (Trafikverket, 2024i) samt kan vara möjlig att använda som omledningsväg för E14. Vägen fångar till stor del upp behovet av trygga och trafiksäkra alternativ för oskyddade trafikanter väster om E14 inom utredningsområdet men täcker inte behovet som en bra förbindelse mellan flera av områdets målpunkter.

4.1.4 Övrig infrastruktur

Mittbanan

I närområdet ligger järnvägen kallad Mittbanan som är belägen vid kanten mot Åresjön och går i stora delar parallellt med E14. Mittbanan trafikeras av regionaltåg, fjärrtåg och en del godståg och närmaste station för resenärer är Åre station (Trafikverket, 2024i). Järnvägen bedöms inte påverkas av projektet.

4.2 Trafik och användargrupper

4.2.1 Gång-, cykel och mopedtrafik

Oskyddade trafikanter förflyttar sig i dagsläget både längs med E14 på den befintliga smala vägrenen och korsar E14 utan att det finns planskilda eller anvisade passager. E14 är på flera sträckor det enda alternativet för fotgängare och cyklister som vill ta sig mellan målpunkterna i området, med undantag av väg 659. Vid sidan om E14 finns spår som tyder på att oskyddade trafikanter använder det utrymmet som alternativ för att förflytta sig längs E14. Trafiksäkerheten bedöms idag vara låg för oskyddade trafikanter.

4.2.2 Trafik

Trafikflödet på E14 uttryckt som årsmedeldygnstrafik (ÅDT) är cirka 5134 fordon per dygn varav 359 fordon per dygn är tung trafik, (andel 7,0 procent) enligt mätår 2022 (Trafikverket 2024g). Trafiken varierar stort under året med toppar kring de olika skolloven och långhelgerna. Tidigare var det primärt trafiktoppar på vintern men på senare år har trafiken ökat även under våren, sommaren och hösten.

För att räkna upp trafikflödets nulägesiffror till prognosticerat flöde år 2028 samt 2045 används Trafikverkets uppräkningsstal för Jämtland. Trafikflödet för prognosår 2028 beräknas att öka till 5388 fordon per dygn och andelen tung trafik till 7,8 procent. Trafikflödet för prognosår 2042 beräknas öka till 5779 fordon per dygn och andelen tung trafik till 9,2 procent (Trafikverket, 2024h).

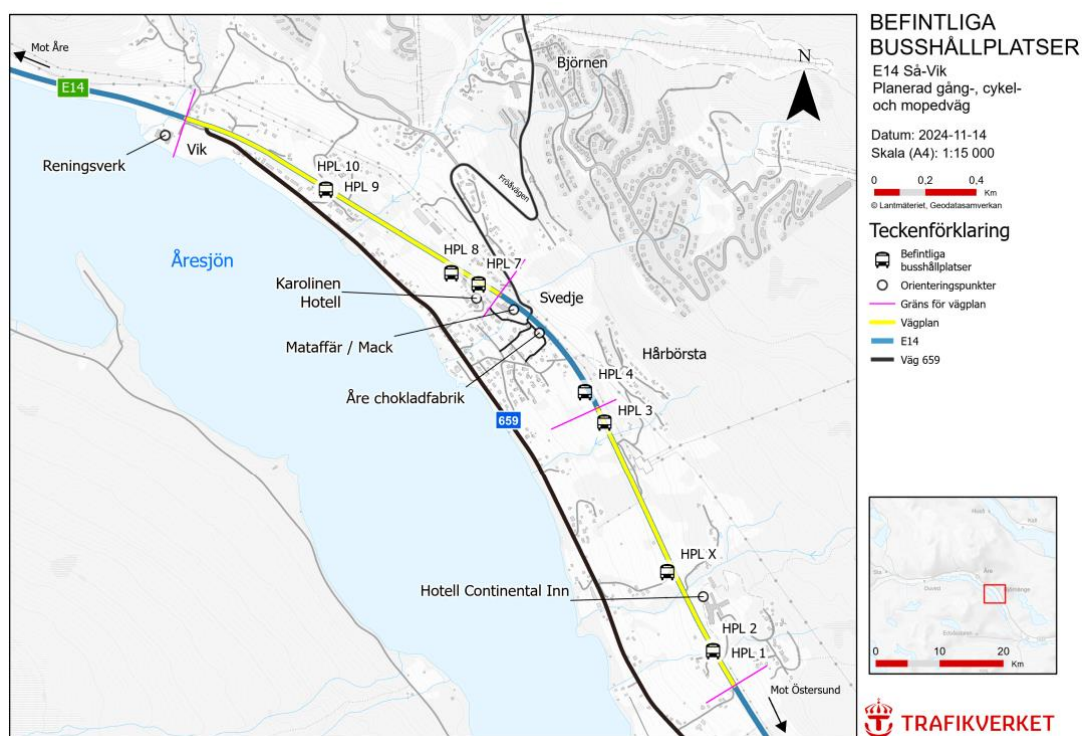
4.2.3 Kollektivtrafik

Sträckorna trafikeras av busslinjerna 155 och 157 samt 575. Linje 155 trafikerar Duved- Åre - Östersund och linje 157 trafikerar sträckan Duved - Åre - Mörsil. Linje 575 är en så kallad slingbuss som går runt på sträckan Duved-Åre-Så (Länstrafiken, 2024).

Under vinterhalvåret trafikeras sträckorna även av en skidbuss som transporterar skidåkare till och från Björnen mot Åre, Tegefjäll och Duved. Längs E14 på sträckan Så - Vik stannar skidbussen på busshållplats Karolinen (Skistar, 2023a). Längs E14 inom utredningsområdet finns sju befintliga busshållplatser, se tabell 4.2.3.1 och figur 4.2.3.2.

Tabell 4.2.3.1 - Befintliga busshållplatser längs sträckorna Så till Vik samt antalet påstigande (Region Jämtland Härjedalen, 2024).

Nummer på illustrationskarta och hållplatsnamn	Sida av E14	Lokalisering av hållplats (km-angivelse)	Antal påstigande/år (mätår 2023)
1. Åre Continental Inn	Södra	0/100	5220t
2. Åre Continental Inn	Norra	0/225	-
X. Åre Continental Västra	Södra	0/550	26
3. Hårbösta östra	Södra	1/050	3608
4. Hårbösta västra	Norra	1/200	71
7. Åre Karolinen	Norra	1/970	5642
8. Åre Karolinen	Södra	2/100	-
9. Björneborgsvägen	Norra	2/700	2037
10. Björneborgsvägen	Södra	2/810	-



Figur 4.2.3.2 Befintliga busshållplatser längs sträckorna för vägplan (Länstrafiken, 2024).

4.2.4 Olyckor

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), vilket är ett informationssystem för data om skador och

olyckor inom vägtransportsystemet, inträffade det under perioden 2005 till 2023 totalt tjugofyra olyckor med personskador på de studerade sträckorna för vägplan mellan Så och Vik (Transportstyrelsen, 2024).

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

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1 Befolkning och bebyggelse

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

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

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

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

4.3.2 Viktiga målpunkter och samhällsfunktioner

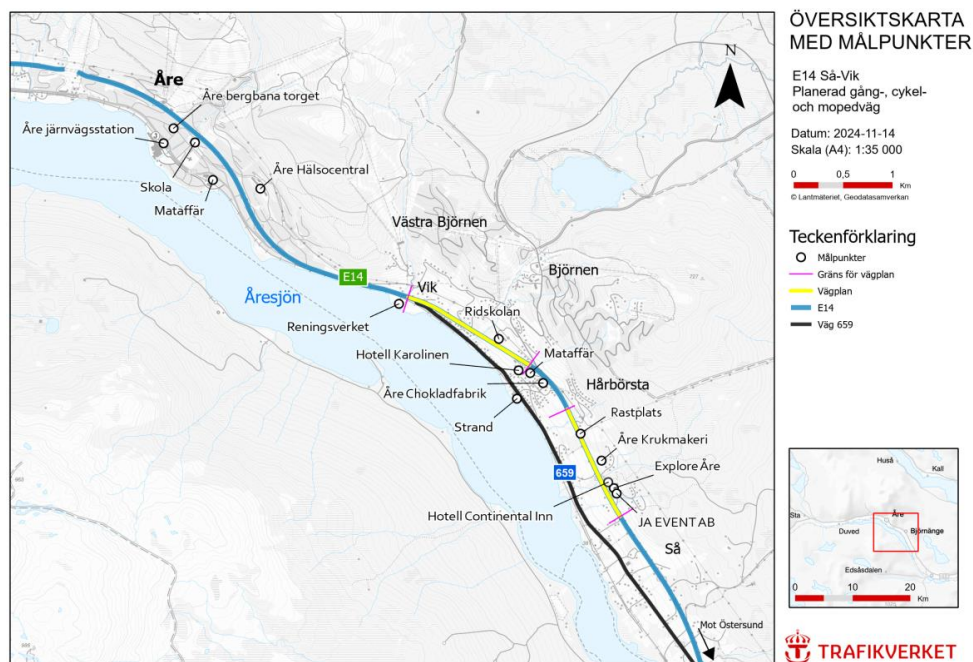
Åre by utgör centralpunkten i Åredalen och är en av sex tätorter i Åre kommun. Där finns bland annat centralstation, handel, kommunal service, aktiviteter och nöjen.

I Åre by finns en skola årskurs ett till tre, där upptagningsområdet är från Ullån i väster till Björnänge och Så i öster. I skolan finns ett kommunalt och ett kooperativt fritidshem samt en fritidsgård för barn och ungdomar från 12 år och uppåt. I Duved ligger Duveds skola som är en skola för årskurs 1-9. Upptagningsområdet är från Så i öster till norska gränsen i väster (Åre kommun, 2024f).

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

Björnen utgör en målpunkt med bland annat boende, utförsåkning, längdskidspår med mera. Under barmarkspenoden finns vandringsleder tillgängliga och det finns olika cykelleder i närområdet (Skistar, 2023b). Figur 4.3.2 visar viktiga målpunkter inom närområdet och i Åre by.

Busshållplatserna är viktiga målpunkter för skolpendling och arbetspendling, se figur 4.2.3.2.



Figur 4.3.2 Karta som visar viktiga målpunkter i närområdet.

4.3.3 Kommunala planer

Översiktsplan

Åre kommun antog som tidigare nämnts år 2017 en översiktsplan (Åre kommun, 2017).

- Stora områden pekas ut som särskilt skyddsvärda områden för kulturmiljön.
- Utveckling av gång- och cykelstråk förordas i Åredalen.
- Områdena omkring E14 mellan Så -Vik utgör möjliga utbyggnadsområden.

Fördjupade översiktsplaner

Det finns som tidigare nämnts en politiskt antagen fördjupad översiktsplan (FÖP), nära vägförslaget. FÖP Åre samhälle.

I den fördjupande översiktsplanen för Åre samhälle framgår bland annat att *gång- och cykelvägar ska användas som ett strategiskt verktyg för att binda samman samhällen och stärka besöksnäringen. Den övergripande planeringen ska därför sträva efter att skapa sammanhängande stråk för gång- och cykeltrafik. Dessa stråk ska fungera för både arbetspendling, rekreation och besöksnäringens behov (Åre kommun, 2022).*

Ytterligare en fördjupad översiktsplan för Åredalen är under utredning:

När föreslagen plan för fördjupad översiktsplan Åredalen är antagen kommer den att ge inriktning och vara beslutsunderlag för detaljplaner, förhandsbesked och bygglov i området.

Planprogram

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

Inom och i närheten av planområdet finns tre planprogram Björnänge, Björnen centrum och E14-Björnänge.

I planprogrammet Björnänge utreds förutsättningarna för att planlägga för förskola, handel, verksamhetslokaler och bostäder. Programmet ska också behandla logistikfrågor både vad gäller fordonstrafik och gång- och cykelstråk med olika målpunkter. I programmet lyfts att "en separat trafikutredning ska upprättas i kommande detaljplan" (Åre kommun, 2024d) (Åre kommun 2024b).

I planprogrammet Björnen Centrum föreslås en ny centrummiljö med bland annat boenden, restauranger och service (Åre kommun, 2024a). Syftet med planprogrammet är att möjliggöra en utveckling av dagens infrastruktur och samtidigt skapa ett välfungerande centrumområde med boenden och service. Till exempel att tillse att korsningen E14/Fröåvägen förbättras och att gång- och cykelvägar utvecklas (Åre kommun, 2024a).

I planprogrammet för infrastruktur E14-Björnänge redogör kommunen bland annat för olika förslag hur kommunen kan utveckla området vid korsningen E14/Fröåvägen (Åre kommun, 2024c).

Detaljplaner

Det finns tre detaljplaner som berörs av vägförslaget (Åre kommun, 2024d). Av tabell 4.3.3 framgår detaljplanerna som kan komma att beröras.

Tabell 4.3.3 – Detaljplaner inom utredningsområdet som kan komma att beröras av åtgärder för planerad GCM-väg på de två sträckorna för vägplan Så – Vik.

Plannamn	Planbeteckning
Detaljplan för Björnänge samhälle Vik 1:38	2321-P04/18
Björnänge del av Svedje 1:6, 1:45, Hårbörsta 2:29 med flera	2321-P90/2
Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplan för del av Björnänge (Så 2:35, 2:46, 6:13 med flera)	23-ÅRE-2211

4.4 Landskap

Aktuell sträckning för GCM-väg kännetecknas av sin storslagna natur där landskapsbilden domineras av ett storskaligt fjällandskap. Vågrummet växlar mellan öppna odlingsmarker och slutna trädriddåer, på enstaka platser förekommer även bergsskärningar på den norra sidan av E14. Trädvegetation består främst av blandskog.

Området ingår i landskapskaraktären Storsjöbygden med omnejd som karaktäriseras av en tydlig lutning från Årefjällen ner mot Åresjön, vilket skapar en riktning i landskapet från norr till söder. De öppna nejderna vid Åresjön och omkringliggande odlingsmarker förstärker silhuetten av bergen som omsluter området.

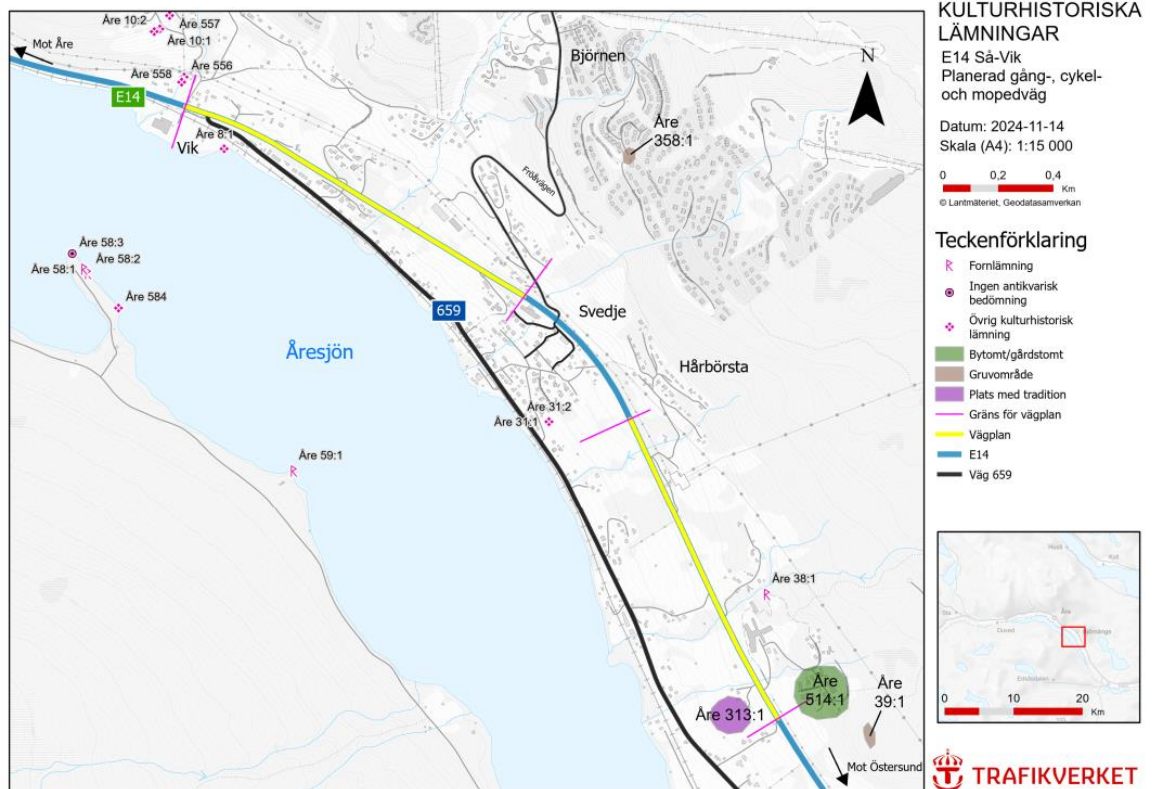
Närmast E14 är landskapet relativt öppet med inslag av småskalig odlingsmark och tomtmarker. I anslutning till jordbruksmarken finns flera äldre gårdar och lador. Den äldre byggda strukturen bidrar med en kulturhistorisk dimension till platsen. Utöver den äldre byggda strukturen har det succesivt tillkommit bebyggelse i och i nära anslutning till utredningsområdet.

Det öppna landskapet förstärker visuellt det storslagna bergslandskapet som omger platsen och bidrar till långa siktlinjer mot bland annat Åresjön och landmärken som Åreskutan, Mullfjället och Renfjället.

4.5 Miljö och hälsa

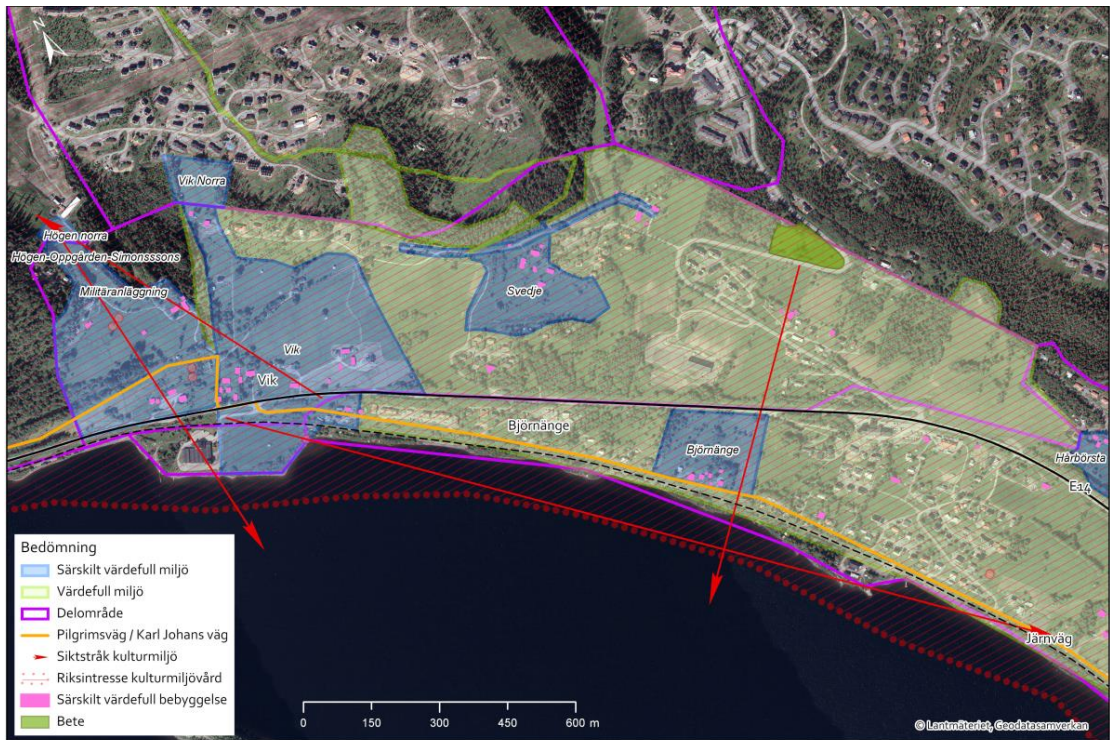
4.5.1 Kulturmiljö

Det finns ett antal kända kulturhistoriska lämningar i området kring E14, men ingen som direkt berörs eller ligger i närheten av vägplaneområdet, se figur 4.5.1.1 (Riksantikvarieämbetet, 2023).



Figur 4.5.1.1 I figuren syns vägplanens avgränsning samt kända kulturhistoriska lämningar (Riksantikvarieämbetet, 2024).

Det finns flera områden och byggnader som klassats som kulturhistoriskt värdefulla inom området för den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen i Åre kommuns kulturmiljöprogram (Åre kommun 2020). Inom området närmast E14 finns bland annat äldre bostadshus, lador och härbren med kulturmiljövärden, se utdrag ur Åre kommuns kulturmiljöprogram Åredalen (Åre kommun 2020) i figur 4.5.1.2–4.5.1.4.

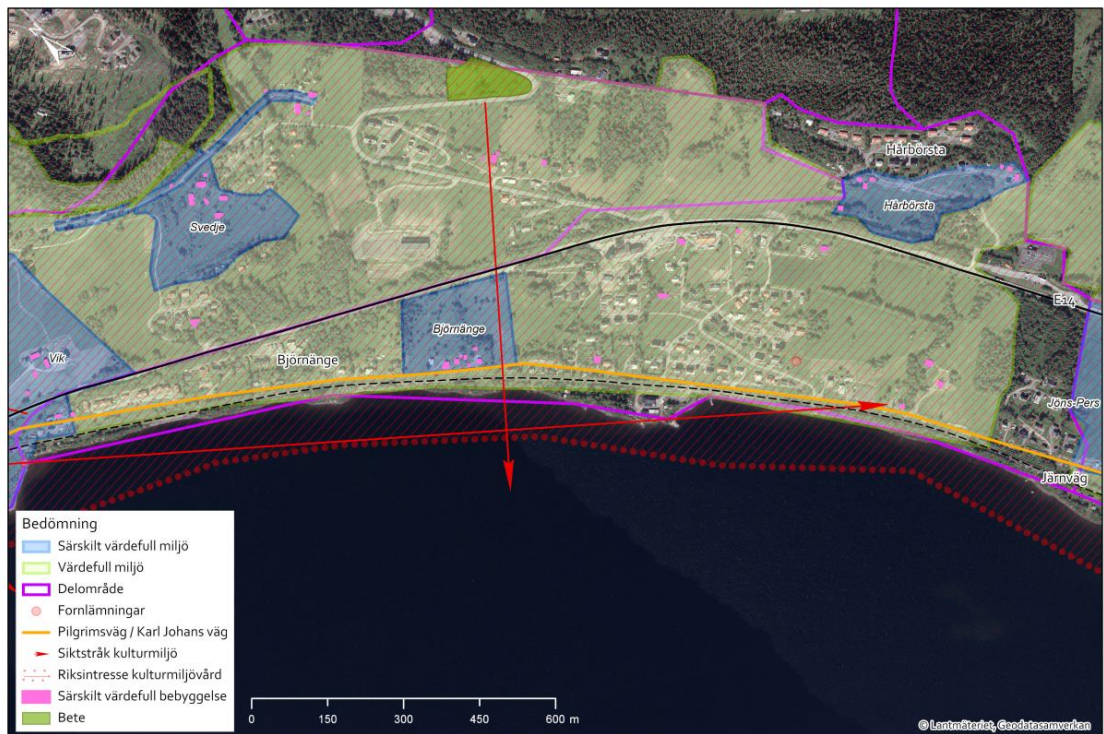


Bedömningskarta Björnänge.

Björnänge och Svedje

Slutversion 2020-12-14 93

Figur 4.5.1.2 I figuren syns en bedömningskarta – underlag från Åre kommuns kulturmiljöprogram Åredalen (Åre kommun 2020).

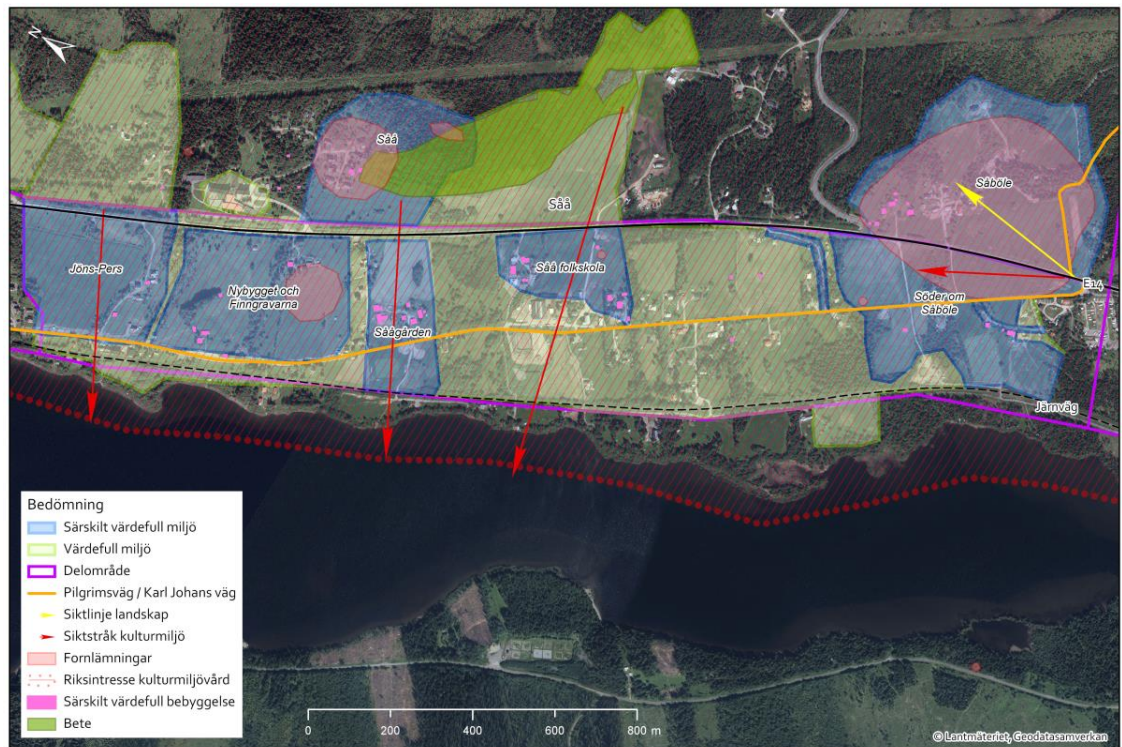


Bedömningskarta Svedje.

Björnänge och Svedje

Slutversion 2020-12-14 95

Figur 4.5.1.3 I figuren syns en bedömningskarta - underlag från Åre kommuns kulturmiljöprogram Åredalen (Åre kommun 2020).



Bedömningskarta Såå.

Figur 4.5.1.4 I figuren syns en bedömningskarta - underlag från Åre kommuns kulturmiljöprogram Åredalen (Åre kommun 2020).

4.5.2 Naturmiljö

Artrik vägmiljö

Vägsträckorna är utpekade som artrik vägmiljö. E14 mellan Åre och Järpen har enligt Trafikverkets skötselanvisningar för artrika vägkanter ett högt värde. En värdefull lokal är utpekad i närheten av inventeringsområdet (Vägverket 2001).

Naturvärdesobjekt

Trettioen (31) naturvärdesobjekt har avgränsats (motsvarar nya standardens naturvärdesbiotop) inom kategorierna påtagligt till visst naturvärde (naturvärdesklass 3 - 4). Naturvärdesobjekten består till större delen av artrika vägkanter, men i några fall också delar av betesmarker och vattendrag.

Vägkanterna som avgränsats som naturvärdesbiotop bedömdes ha en tillräckligt rik flora för att motivera naturvärdesklassning. Arter som noterades var till exempel tvåblad, brudsporre, fläcknycklar, ängsnycklar, brudborste, flockfibbla, nordisk stormhatt och torta. Ett fåtal betesmarker avgränsades som naturvärdesbiotop på grund av deras floravärden. Arter som påträffades var till exempel månlåsbräken (NT), liten blåklocka, ormrot och skullror (Trafikverket 2022a, Trafikverket 2024c).

Generellt biotopskyddade områden

Avgränsade områden som omfattas av generellt biotopskydd är en allé, ett odlingsröse, en källa samt tre småvatten (Trafikverket 2022a, Trafikverket 2024c), se plankartor nr 101T0201-101T0206 och illustrationsritningar 101T0501-101T0506.

Fridlysta och rödlistade arter samt övriga fjärilar

Fridlysta kärlväxter som identifierats inom vägområdet är orkidéerna tvåblad, brudsporre och skogsnycklar samt gullviva (Trafikverket 2024b). Tvåblad, brudsporre och skogsnycklar är fridlysta enligt 8 §, artskyddsförordningen. Gullviva är fridlyst enligt 9§, artskyddsförordningen. Ingen av arterna är rödlistade.

Violett guldvinge har påträffats inom vägområdet vid en lokal (Trafikverket 2024b). Violett guldvinge är fridlyst, rödlistad som starkt hotad (EN) och omfattas av ett åtgärdsprogram sedan 2014 (Naturvårdsverket 2014). Arten har ormrot som sin värdväxt och är knuten till ogödslade och blomrika miljöer. Ormrot noterades förekomma rikligt längs stora delar av vägsträckorna. Ormrotsförekomsterna var i regel precis intill eller åtminstone nära E14:s asfaltkant.

Övriga fjärilar som noterades redovisas i tabell 4.5.2.1 (Trafikverket 2024b). Samtliga övriga noterade fjärilar är troligen vanliga i trakten. Ingen av dem är fridlyst eller rödlistad.

Tabell - 4.5.2.1 Fjärilsarter förutom violett guldvinge som noterades en eller flera gånger inom inventeringsområdet (Trafikverket 2024b). Ingen av arterna är rödlistad eller fridlyst.

Artnamn	Vetenskapligt namn
Amiral	Vanessa atalanta
Aurorafjäril	Anthocharis cardamines
Backfältmätare	Xanthorhoe montanata
Berggräsfjäril	Lasiommata petropolitana
Brun blåvinge	Eumedonia eumedon
Gammafly	Autographa gamma
Gulbrokigt slätterfly	Euclidia glyphica
Gulfläckig glansmygare	Carterocephalus palaemon
Gulvit streckmätare	Cabera exanthemata
Midsommarblåvinge	Aricia artaxerxes
Mindre fläckmätare	Lomaspilis marginata
Mjölkefältmätare	Spargania luctuata
Rutig buskmätare	Chiasmia clathrata
Vitbandad björkfältmätare	Rheumaptera hastata
Ängsmätare	Ematurga atomaria

Övrigt skydd

Åreälvens Natura 2000-område förekommer ca 300-700 meter från aktuell vägplan.

Ett riksintresse för naturvård *Medstugan – Åreälven* förekommer i närheten av aktuell vägplan. Hela vägplaneområdet och närliggande områden ingår i riksintresset *Åreälven* som är ett riksintresse för skyddade vattendrag.

Invasiva arter

Inga invasiva främmande arter som ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1143/201 har påträffats inom inventeringsområdet. En individ av blomsterlupin noterades inom inventeringsområdet, i en hårt betad hästhage väst om E14 vid Hårbörsta. Arten är inkluderad i Naturvårdsverkets förslag till nationell förteckning över invasiva främmande arter.

Möjligheter för vilda djur att korsa E14 planskilt

Det finns sex befintliga mindre broar, betongrör med diametern 2,0-2,5 meter, så kallade koportar, under E14. Dessa skapar möjligheter för vilda djur att planskilt korsa E14.

4.5.3 Friluftsliv och rekreation

Åre är väl känt för sina möjligheter till rekreation och friluftsliv och flera målpunkter för friluftslivet finns inom området kring den nya planerade gång-, cykel- och mopedvägen, se figur 4.3.2.

I Vik korsar pilgrimsvägen Karl Johans väg den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen.

En gång- och cykelväg har nyligen anlagts på sträckan Frönäset – Vik.

Vägplanen ligger inom två riksintressen för friluftslivet; Åreskutan och Sylarna-Vålådalen-Helags, samt ett riksintresse för rörligt friluftsliv: Fjällvärlden i Jämtlands län.

4.5.4 Boendemiljö och hälsa – brunnar

I närheten av den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen finns flera privata energi- och dricksvattenbrunnar.

4.5.5 Markmiljö

Enligt Länsstyrelsens finns ett potentiellt förorenat objekt i anslutning till aktuell vägplan (EBH-kartan, 2022). Objektet är en tankstation med sekundär angiven bransch i form av bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkeri.

Baserat på underlag i form av nutida och historiska flygbilder från ca 1975 och 1960 samt historiska generalstabskartor bedöms marken i närområdet endast nyttjats till skogs- och åkerbruk. Vid beaktning av generalstabskarta från 1903 framgår det att vägen mellan Vik och Så fanns redan då (Lantmäteriet, Min karta 2024). Exakt när vägen etablerades går inte att avgöra.

Utförda markmiljöundersökningar visar att den ytliga jorden inom vägplaneområdet innehåller föroreningar som gör att Naturvårdsverkets gränsvärde för mindre än ringa risk avseende en eller flera metaller överskrids men samtliga uttagna prov underskrider Naturvårdsverkets gränsvärden för känslig markanvändning. Samtliga av proven innehåller en eller flera varianter av PFAS. För prover uttagna på ett större djup har alla prover halter av föroreningar som ligger under Naturvårdsverkets gränsvärden för mindre känslig markanvändning. Endast ett prov har halter av föroreningar som överskrider Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning (Trafikverket 2024b).

4.5.6 Ytvatten

Fyra mindre bäckar korsar den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen, se figur 4.5.6.1. Bäckarna har sin början i slutningen ovanför E14 och mynnar i Åresjön, men har ingen förbindelse med annat vattendrag. Bäckarna har naturligt hög lutning och naturliga vandringshinder. Befintliga vandringshinder finns även i vattendragen där de passerar väg 659. Bäckarna har bedömts vara för små och branta för att hysa fisk (Trafikverket, 2018). Bäckarna omfattas inte av några gällande miljö kvalitetsnormer.

Åresjön

Åresjön ligger väster om den planerade gång-, cykel- och mopedvägen på ett avstånd på cirka 100-350 meter, se figur 4.5.6.1.

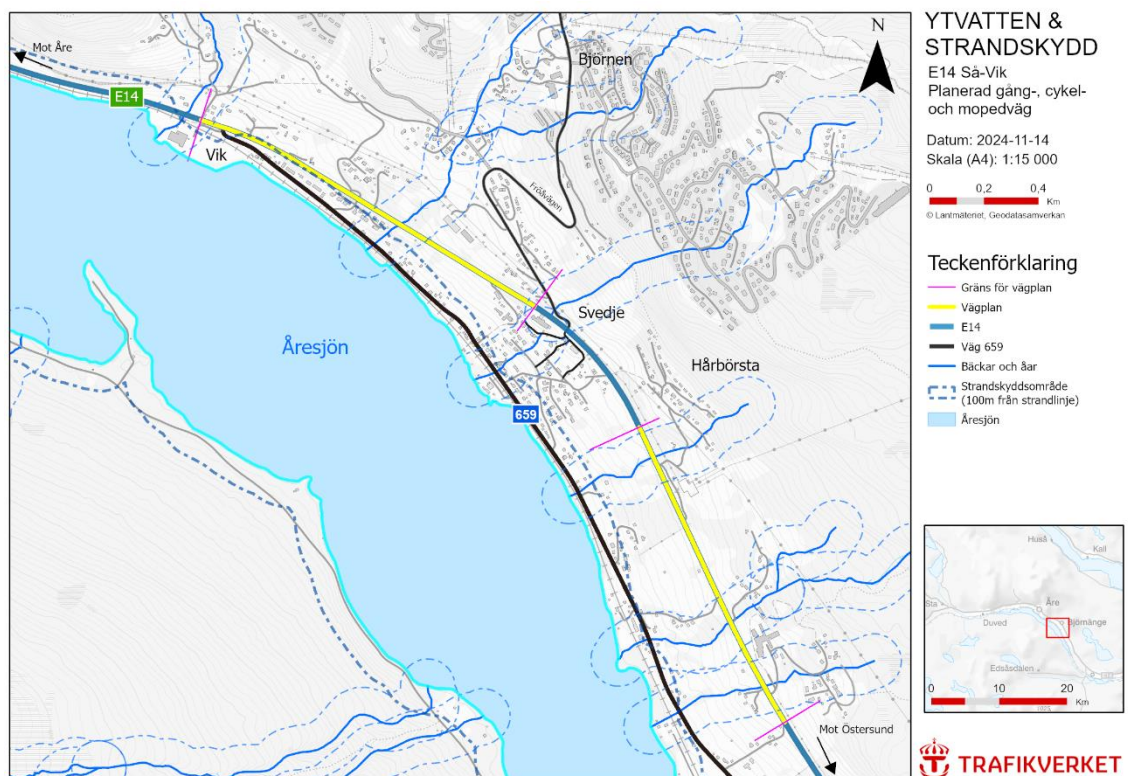
Åresjön omfattas av gällande miljö kvalitetsnormer. Åresjöns miljö kvalitetsnormer (MKN) redovisas i tabell 4.5.6.1. Åresjön bedöms bland annat ha en hög halt av näringsämnen.

Tabell - 4.5.6.1. Gällande miljö kvalitetsnormer (MKN) för Åresjön

	Ekologisk status	Kemisk status	Tillkomst/härkomst
Statusklassning	Måttlig	Uppnår ej god	Naturlig
MKN	God ekologisk status 2027	God kemisk ytvattenstatus med undantag för kvicksilver, kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter	

Strandskydd

Åresjön och de fyra mindre bäckarna omfattas av bestämmelserna om strandskydd enligt miljöbalken 7 kap. 13 §. Det generella strandskyddet omfattar land- och vattenområde inom 100 meter från strandlinjen, se figur 4.5.6.1. Strandskyddets syfte är att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång av strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.



Figur 4.5.6.2 I figuren syns de sträckor som vägplanen omfattar, Åresjön och vattendrag som ansluter till Åresjön samt dess strandskyddsområden.

Övrigt skydd

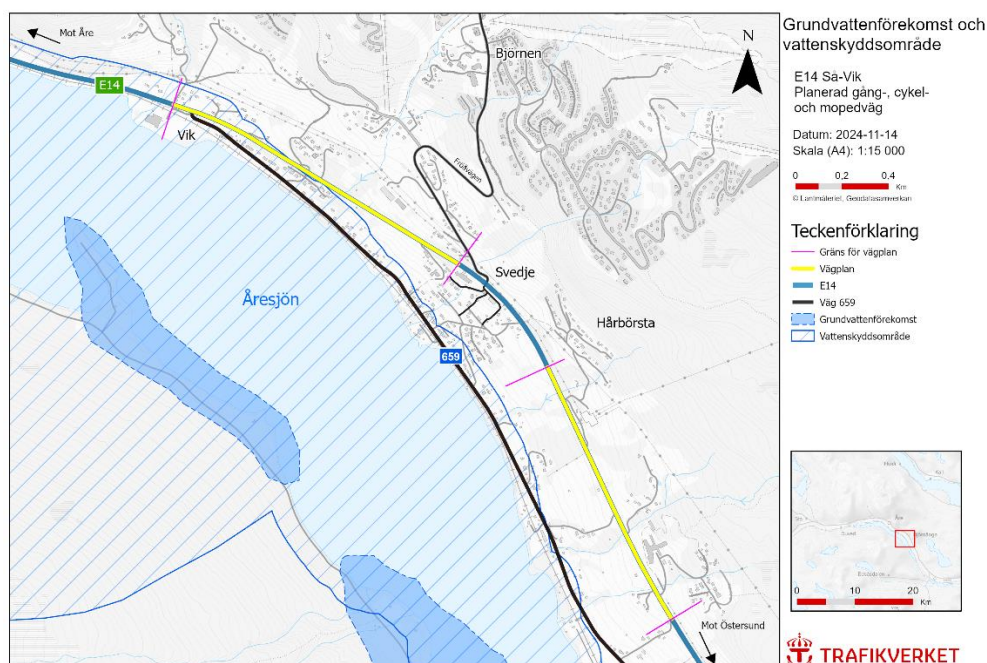
Åresjön som är en del av Åreälven är skyddad både som riksintresse för naturvården enligt miljöbalken 3 kap 6§ och Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet, se figur 4.7.1. *Platsspecifika riksintressen i området för den planerade GCM-vägen mellan Så och Vik.*

4.5.7 Grundvatten

Grundvattennivåerna inom området för den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen bedöms variera mellan cirka 0-4 meter under markytan. Högst är grundvattennivåerna vid snösmältning i april.

Två grundvattenförekomster – Åreåsen vid Långnäset (WA46855030) och Indalsåsen Undersåker (WA19263151), finns vid Åresjöns östra strand cirka 500-700 meter från planerad ny gång-, cykel-, och mopedväg. Grundvattenförekomsterna utgörs av en sand- och grusås. Bägge grundvattenförekomsterna har god kvalitativ och kemisk status och miljö kvalitetsnormen god kemisk grundvattenstatus och god kvantitativ status (SGU, 2022b).

Ett vattenskyddsområde för grundvattentäkter - Englandsviken Långnäsets vattenskyddsområde – berör den norra delen av den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen (Naturvårdsverket, 2024), se figur 4.5.7.1.



Figur 4.5.7.1 I figuren syns den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen, närliggande grundvattenförekomster samt gränsen för Englandsviken Långnäsets vattenskyddsområde.

4.5.8 Sårbarhet för klimatförändringar

Klimatet bedöms förändras med bland annat ökad nederbörd, främst i norra Sverige under vinterhalvåret och fler extrema regn under hela året. Risken för jordskred och erosion kan öka på sårbara marker i samband med ökad/extrem nederbörd.

Det finns moränslänter som är utpekade som riskområden för så kallade slamströmmar (jordskred i vattenmättad finkornig jord) på bågiga sidor om E14 och den nya planerade gång-, cykel- och mopedvägen. Slänterna har brant lutning och i området finns mycket finkornigt material i den naturligt lagrade jorden (lermorän). Det finns även bäckraviner som har identifierats som riskområden för så kallade slamströmmar (SGI 2018) som korsar E14 och den planerade gång-, cykel- och mopedvägen. Risken för erosion, jordskred och slamströmmar vid ökad/extrem nederbörd ökar om jorden blottläggs vid exploatering.

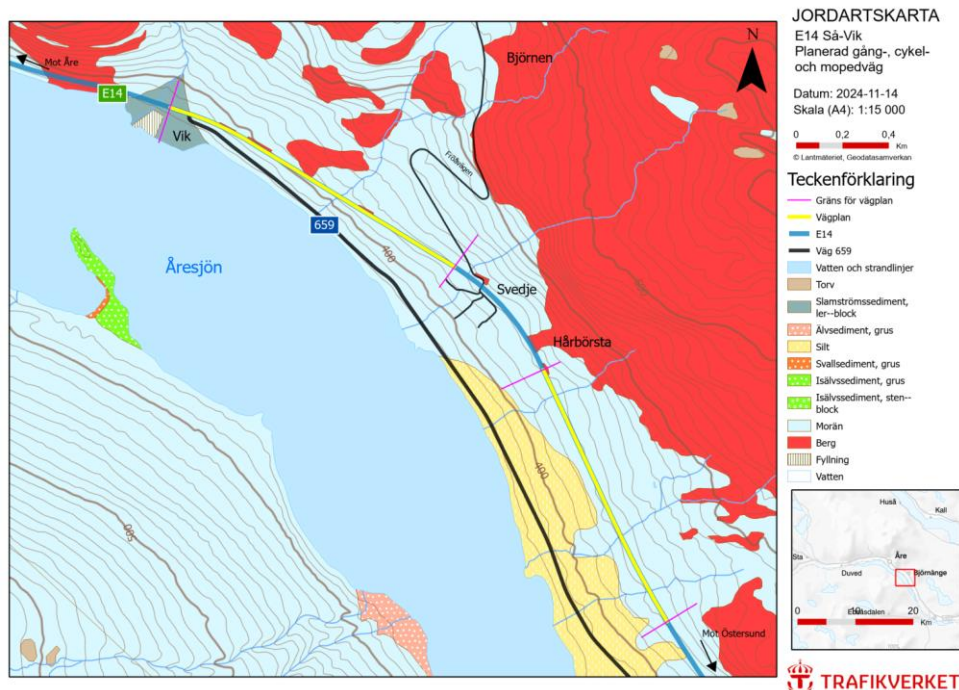
Trafikverket har inte rådighet över exploateringen i området utanför vägområdet för de statliga vägarna E14 och väg 659. Exploateringstrycket är stort i Åre-trakten och flera pågående detaljplaner finns i områdena kring E14. Den nya gång-, cykel- och mopedvägen bedöms därför vara relativt sårbar för klimatförändringar. En slamström eller ett skred från högre liggande områden skulle kunna nå E14 och i allra högsta grad påverka den nya GCM-vägen.

4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Geologiska och geotekniska förhållanden

Geoteknik

Jorden består till största del av morän eller friktionsjord med några få lokala områden med lera och silt, se figur 4.6.1.1. Moränen varierar i huvudsak mellan sandig och siltig men lermorän förekommer även fläckvis längs med sträckorna. Moränen överlagras även delvis av fyllning längs med sträckorna. Berg i dagen förekommer framför allt på östra/norra sidan av E14 med ett ökande djup till berg på västra/södra sidan av E14 (sidan mot Åresjön).

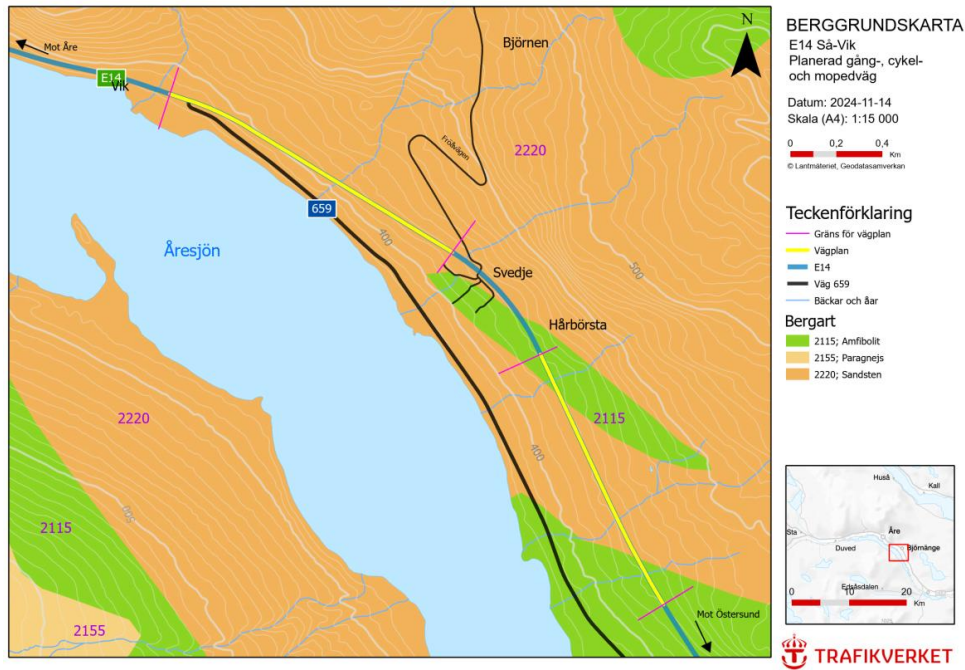


Figur 4.6.1.1 Jordartskartan (SGU, 2022c).

Statens Geotekniska Institut (SGI) har på uppdrag av MSB gjort en översiktlig kartering av stabiliteten i raviner och slänter i morän och grov sedimentjord i området. I och i närheten av bäckraviner och moränslänter på östra/norra sidan av E14 finns risk för slamströmmar, erosion och ras. Detta uppdrag har avgränsats från området på östra/norra sidan av E14, riskerna kvarstår men omfattas inte i detta uppdrag. På södra finns risk för erosion, slamströmmar och ras framför allt efter trummor med dike med högt vattenflöde men även efter ytjordsborttagning vid anläggande av ny GCM-väg.

Berg

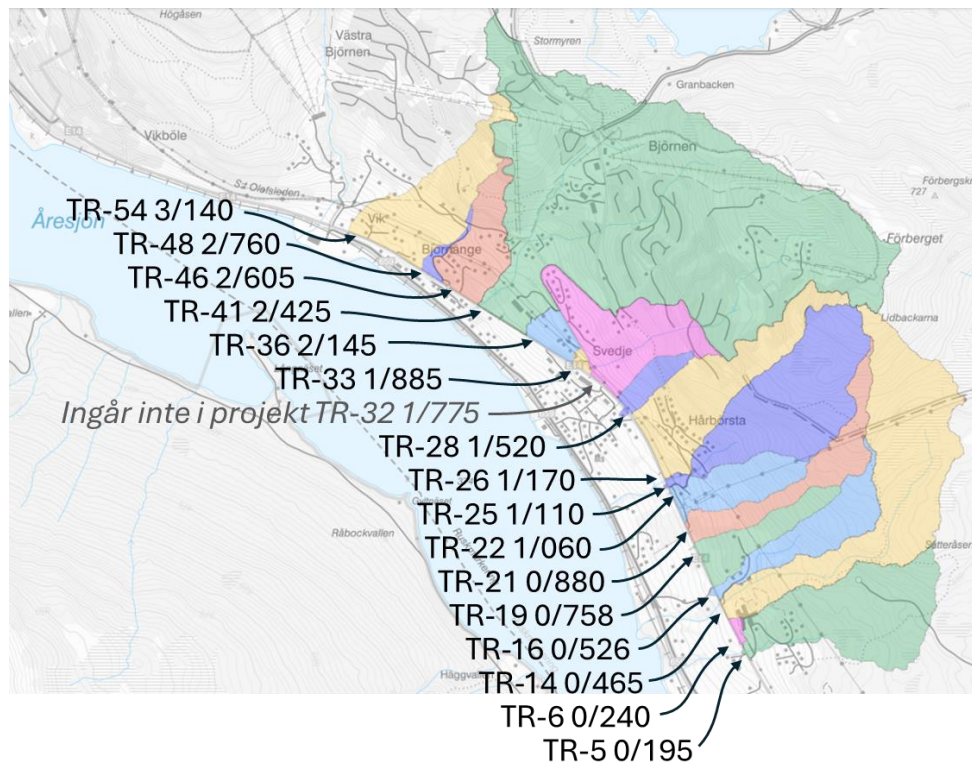
Berggrunden i området utgörs enligt berggrundkartan från Sveriges geologiska undersökning (SGU, 2022a) av sandsten och amfibolit, se figur 4.6.1.2. Det finns flera sträckor med exponerat berg längs E14 i form av berghällar och bergskärningar, se figur 4.6.5.2. Terrängen lutar från omgivande höjder och berg ner mot Åresjön. Öster om utredningsområdet finns en bergtäkt som ägs av Råsjö Kross AB (Råsjö Kross AB, 2023). Gruvverksamhet har tidigare förekommit i Fröå som ligger nordost om utredningsområdet, se figur 4.6.1.2. Där pågick brytning av kopparmalm till i början av 1900-talet.



Figur 4.6.1.2 Berggrundskarta, underlag från SGU (SGU, 2022a).

4.6.2 Avvattning

E14 avvattnas i huvudsak via öppna diken på högra sidan av vägen och släntavrinning på vänstra sidan. Det finns 18 trummor och ledningar som korsar E14, 17 av dem ligger inom projekterings-området (nio trummor och åtta ledningar), se figur 4.6.2.1 (Trumma TR-15 har okänd funktion och ligger bredvid TR-16).



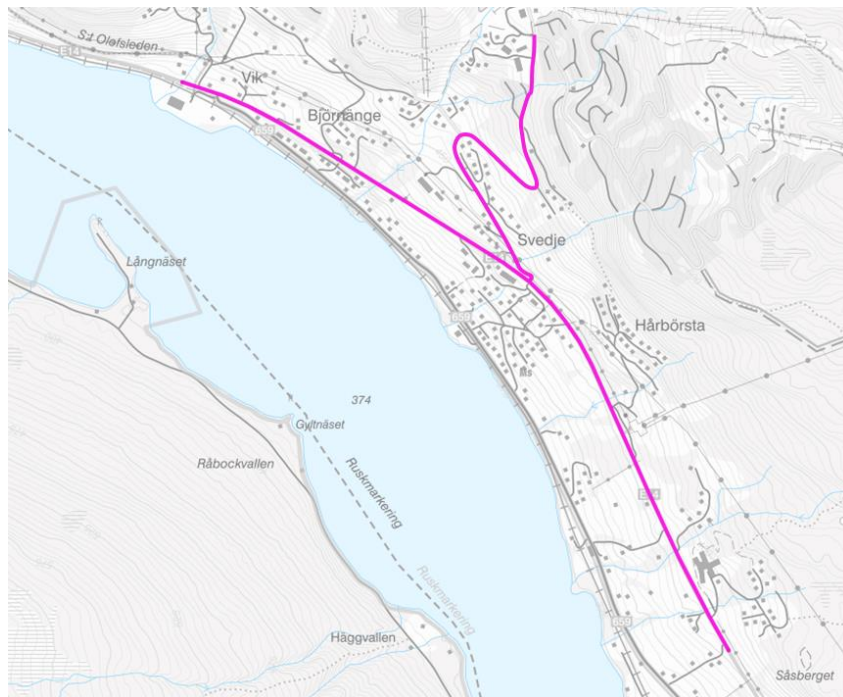
Figur 4.6.2.1 Befintliga trummor och ledningar under E14 och deras avrinningsområden.

Enligt Länsstyrelsen i Jämtlands län (2024) finns markavvattningsföretag 2214 som ligger i närheten till planområdet, dock har inga förrättningshandlingar kunnat tillhandahållas. En utredning av påverkan på markavvattningsföretaget avseende ökat flöde har genomförts och visar att påverkan är marginell och behöver inte utredas vidare.



Dikesinventering och truminventering längs E14 visade att några diken samt några sidotrummor på östra sidan av E14 är i behov av rensning och underhåll.

En kompletterande inventering avseende ytvatten utfördes längs Fröåvågen, se figur 4.6.2.2. Inventeringen avsåg att säkerställa vilka ytor ytvatten alstras som rinner genom vägtrumorna under E14.



Figur 4.6.2.2 Magneta färgad linje visar inventering av trummor och diken längst E14 och Fröåvågen.

4.6.3 Belysning och ATK

Trafikverket har två belysningsanläggningar längs sträckorna, se figur 4.6.3.1.

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

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

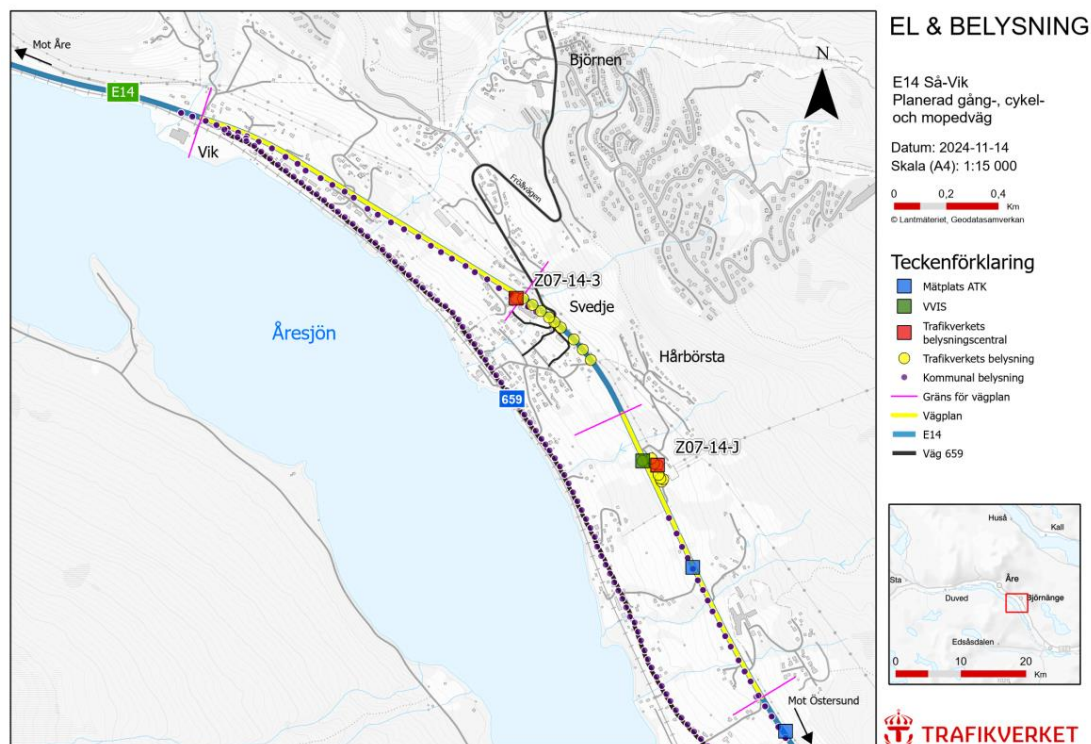
I direkt anslutning till vägplanen västerut har Trafikverket en nybyggd belysningsanläggning på sträckan Vik-Frönäset, Z07-14-K. Anläggningen är förberedd för att kunna mata delar av denna vägplans sträckor.

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

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

Trafikverket äger en VViS- anläggning (vägväderinformationssystem) mittemot rastplatsen. Anläggningen planeras att flyttas till rastplatsen. Se figur 4.6.3.1. Anläggningen saknar parkeringsficka för servicefordon.

Trafikverket förvaltar en ATK-mätplats (automatisk trafiksäkerhetskontroll) se figur 4.6.3.1 och en ATK-mätplats strax söder om utredningsområdet. ATK-installationerna är inte utformade med räckesavskilda parkeringsfickor för servicefordon vilket är kravet på utformning idag.



Figur 4.6.3.1 El och belysning inom utredningsområdet.

4.6.4 Ledningar

Ledningsunderlag för planområdena är i huvudsak inhämtat från Ledningskollen under december 2022 (Ledningskollen, 2022).

Ledningskollen är en webbtjänst administrerad av myndigheten Post- och telestyrelsen (PTS) med syfte att samordna olika aktörers befintliga ledningar och minska risken för påverkan på ledningarna. Underlagen har kompletterats med inmätningar och inventeringar.

Samordning med ledningsägare sker i separata ledningssamordningsmöten.

Inom planområdena berörs markförlagda ledningar för vatten, avlopp, el, fiberoptisk kabel, tele och belysning. Förutom markförlagda ledningar finns även luftledningarna för el, tele och belysning som berörs. För belysning se även kapitel 4.6.3 *El och belysning*.

4.6.5 Byggnadsverk

Bergsskärningar

Det finns en större bergsskärning utmed E14 placerade inom västra vägplanesträckan. Denna är belägen på vägens nordöstra sida, se tabell 4.6.5.1 för information och figur 4.6.5.2 för foton på bergsskärningen. Figur 5.2.10.2 visar placeringen geografiskt (Trafikverket, 2022e).

Bergsskärningen kan ev. komma att påverkas av anläggande busshållplats på norra sidan om E14, se kapitel 5.3.2 *Busshållplatser*.

Tabell 4.6.5.1 – Bergskärning inom utredningsområdet registrerad i Trafikverkets förvaltningssystem.

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



Figur 4.6.5.2 Bilden visar bergskärning 3483. Fotot är taget mot nordväst.

Byggnadsverk

Vid Björneborgsvägen, en enskild väg i Björnänge som ligger nordväst om fyrvägs korsningen i Svedje, ligger en rörbro (23–868) som möjliggör för personbilar och oskyddade trafikanter att passera planskilt under E14, figur 4.6.5.3 (Trafikverket, 2022e).

Därutöver finns fem mindre broar under E14 enligt Trafikverkets förvaltningssystem över broar (beteckningar: 23–1092, 23–1093, 23–1094, 23–1095 och 23–1096) längs sträckorna, tabell 4.6.5.4. Dessa består av betongrör med en diameter som varierar från cirka 2,0 meter till 2,5 meter. Brotypen finns under vägen och kallas även för ”koportar” då de möjliggör förflyttning av tamboskap under E14.

Byggår för dessa betongkonstruktioner är 1962 vilket är detsamma som anläggandet av E14:s nuvarande sträckning, se cirklar i figur 5.2.10.2 för lokalisering (Trafikverket, 2022b). Det som benämns bredd i tabell 4.6.5.4 är längden genom väg E14 och spännvidden är diametern på konstruktionen.

Ytterligare en koport med diameter 2,0 meter finns på östra sträckan.

Byggnadsverken illustreras på översigtskarta kapitel 5 *Byggnadsverk*.



Figur 4.6.5.3 Bild till vänster visar bro 868 från norr mot söder. Till höger är bro 1095 som är en så kallad "koport". Bild tagen mot norr.

Tabell 4.6.5.4 – Broar registrerade i Trafikverkets förvaltningssystem inom utredningsområdet (Trafikverket, 2022e).

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

4.7 Riksintressen

Miljöbalken förkortas här till MB (MB).

Den planerade sträckningen för GCM-vägen mellan Så – Vik ligger inom område för, och i närheten av, flera utpekade riksintressen (Trafikverket, 2023b). Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden i Europa och även dessa utgör riksintressen. Riksintressen och område för Natura 2000 samt dess avgränsning visas i figur 4.7.1 nedan.

Förutom de riksintressen som återfinns i figur 4.7.1 täcker tre ytterligare riksintressen hela kartans område: Skyddade vattendrag (MB kap 4:6), Friluftsliv (MB kap 3:6) och riksintresse för det rörliga friluftslivet (MB kap 4:1 och 2).

Kommunikationer (MB 9:8) väg och järnväg

Vägområdet omfattar sammanlagt en cirka 2,4 km lång sträcka längs E14 och några hundra meter söder om området finns järnvägen Mittbanan. Både E14 och Mittbanan är utpekade riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken, befintlig väg respektive befintlig järnväg. Båda ingår i det transeuropeiska trafiknätet (TEN-T) och är av särskild internationell betydelse (Europeiska kommissionen, 2024).

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

Vägområdet ligger inom riksintresse för friluftsliv ”Sylarna-Vålådalen-Helags” och angränsande i norr till ”Åreskutan.” Det ligger också inom riksintresse för det rörliga friluftslivet vilket omfattar fjällvärlden i Jämtlands län för de samlade natur- och kulturvärdena i fjällvärlden ”Fjällvärlden från Transtrandsfjällen i söder till Tre riksröset men med vissa undantag” (Naturvårdsverket, 2023). Hela området i kartan innefattas av båda riksintressena och därav visas inte gränser för dessa riksintressen.

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

Indalsälven som ligger väster om vägområdet utgörs av Åresjön som är av riksintresse för naturvården (Naturvårdsverket, 2023). I beskrivningen för riksintresset beskrivs älvssträckan och sjösystemet som ett oreglerat källflöde till Indalsälven med en serie av sjöar, forsar och lugnt flytande sträckor. De geografiska avgränsningarna för riksintresse Naturvård sammanfaller här med avgränsningarna för Natura 2000.

Skyddade vattendrag (MB kap 4:6)

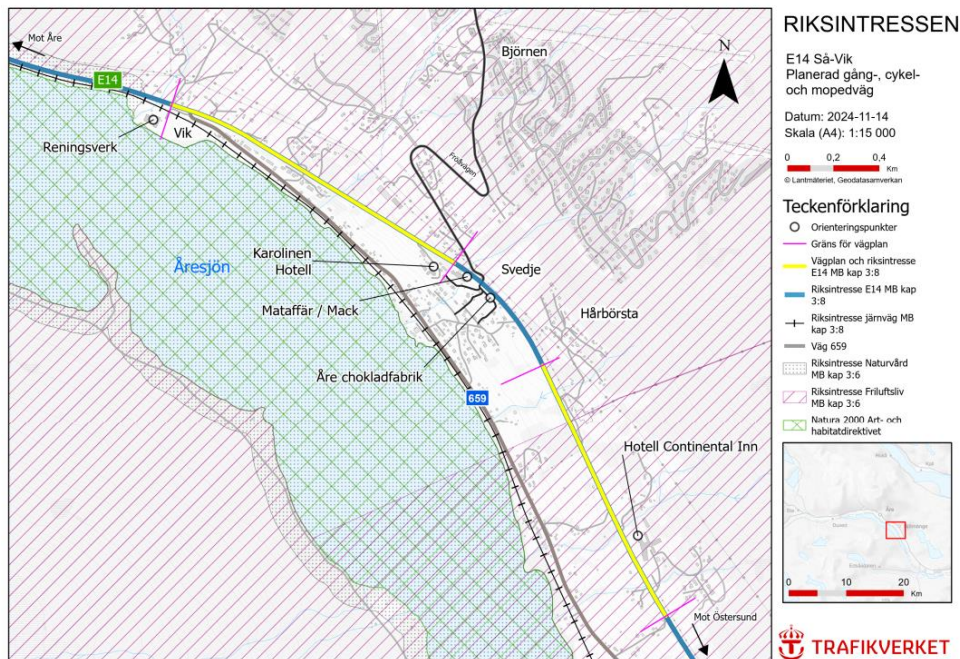
Området ligger inom riksintresse för skyddade vattendrag enligt 4 kap 6 § MB vilket innebär att det ej får utföras vattenkraftverk, vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål (Naturvårdsverket, 2023). Hela kartytan i figur 4.7.1 innefattas av riksintresset skyddade vattendrag och därav visas inte gränser för detta riksintresse i figur 4.7.1.

Natura 2000 SCI (MB kap 4:6) Åreälven

Intentionerna för Natura 2000 SCI Art- och habitatdirektivet sammanfaller med riksintresset för skyddade vattendrag enligt ovan och ingår i ett nätverk av skyddade områden i Europa. Se de geografiska avgränsningarna för riksintresse Natura 2000 i figur 4.7.1.

Kulturmiljövården

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

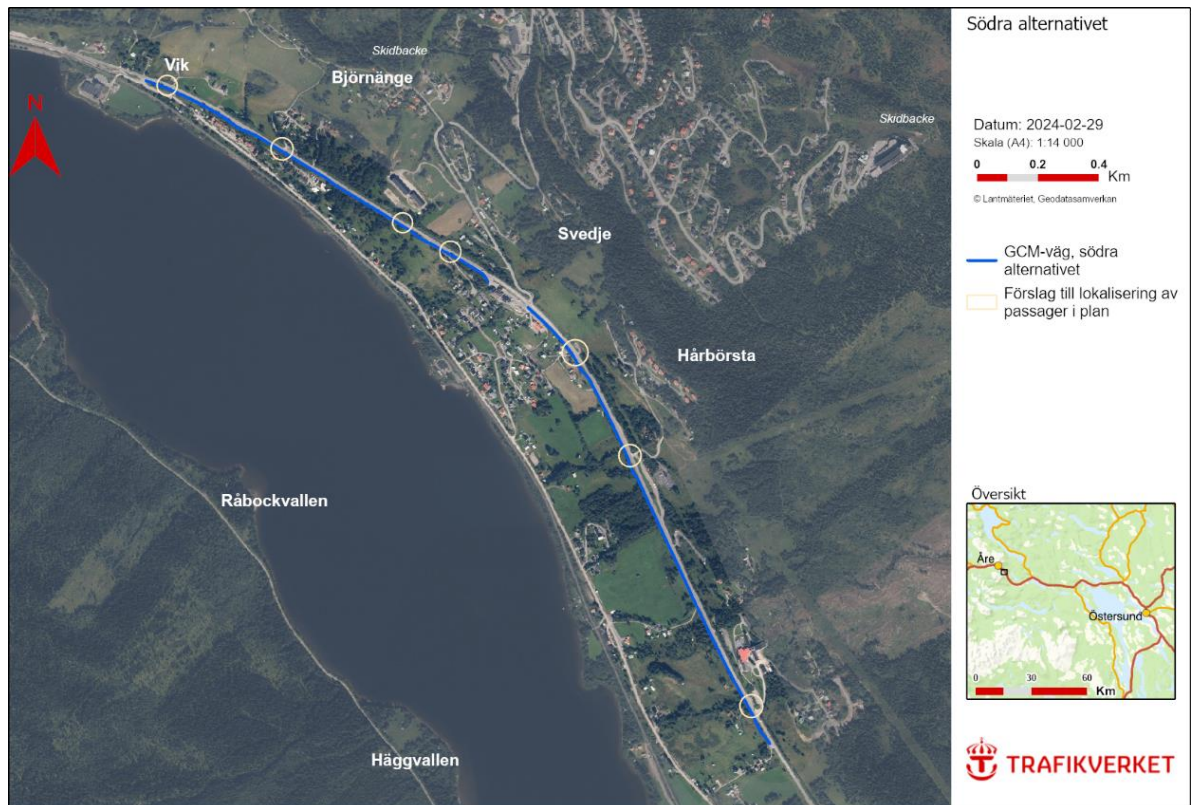


Figur 4.7.1 Platsspecifika riksintressen i området för den planerade GCM-vägen mellan Så och Vik.

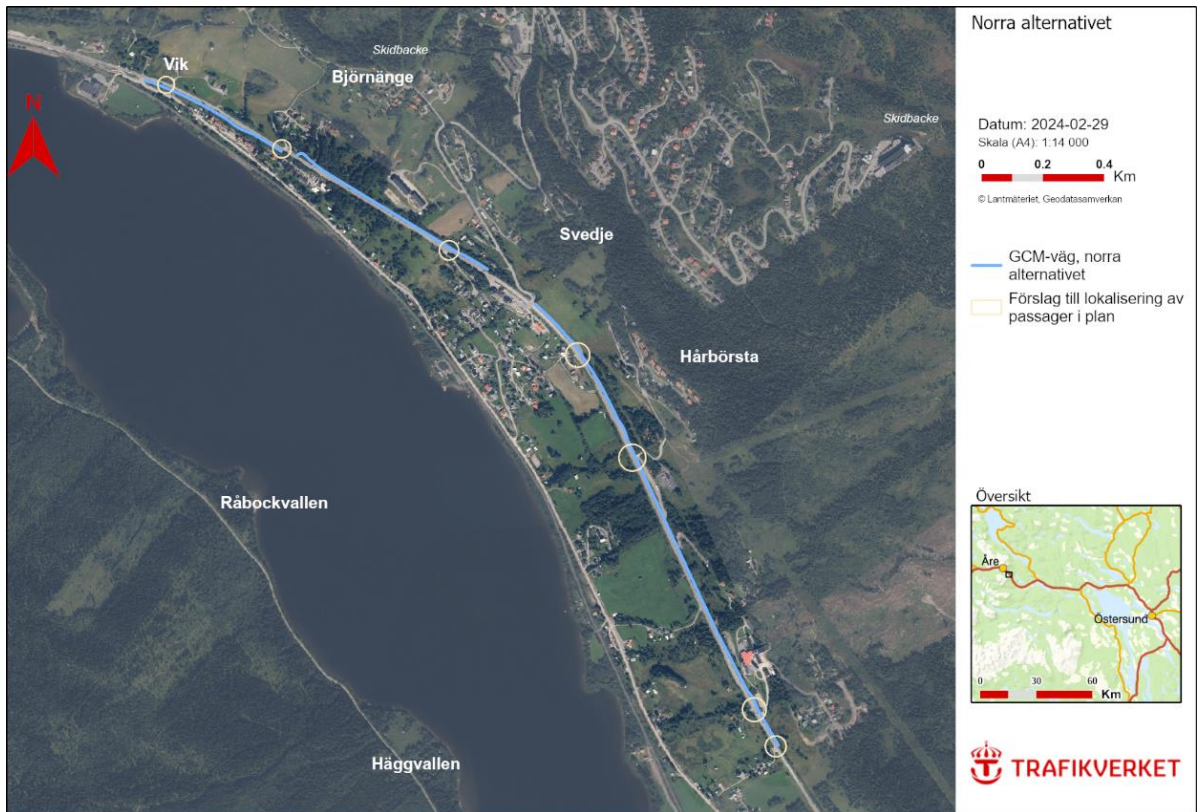
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Tre alternativa lokaliseringar av ny GCM-väg har studerats; det södra, det norra och det kombinerade alternativet. Se figur nr 1-3 nedan.



Figur 1. I figuren syns det södra alternativet på södra sidan om väg E14, inklusive förslag till lokalisering av möjliga passager i plan.



Figur 2. I figuren syns det norra alternativet på norra sidan om E14, inklusive förslag till lokalisering av möjliga passager i plan.



Figur 3. I figuren syns det kombinerade alternativet med sträckor både på den södra och norra sidan om E14, inklusive förslag till lokalisering av möjliga passager i plan. Sidbyten sker vid ICA Björnen samt vid Björnänge.

En översiktlig projektering har utförts i samband med utredningen. Nedan beskrivs kortfattat vad utredningsarbetet kommit fram till.

Det södra alternativet bildar ett sammanhängande stråk med GC-bana Vik-Frönäset samt flest viktiga målpunkter återfinns på södra sidan av E14. Vid det norra alternativet behöver E14 passeras en gång av GCM-vägen och vid det kombinerade alternativet två gånger. Det innebär att det södra alternativet är mera positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Enligt planerhetens yttrande ser Åre kommun (Trafikverket, 2024a) det södra alternativet som mest lämpligt utifrån pågående detaljplaner och att uppfylla översiktsplanens intentioner. För detaljer avseende överensstämmelse med kommunala planer, se kapitel 11.1.1.

Det södra alternativet bedöms innebära liten bergschakt och mindre påverkan på landskapet än det norra och kombinerade alternativet. Bergschakt påverkar landskapsbilden mer än utfyllnad som är aktuellt för det södra alternativet. Värdefulla utblickar störs inte av E14 vid det södra alternativet däremot vid det norra och kombinerade alternativet.

Det södra alternativet bedöms mer positivt utifrån arbetsmiljörisker som bedöms större vid bergschakt som är aktuellt i det norra och kombinerade alternativet. Berggrunden inom projektet är starkt sprucken och blockig och det medför därför en hög risk för blockfall. I det norra alternativet bedöms också byggarbetet utföras mycket nära trafiken på E14 i större omfattning än i det södra och kombinerade alternativet. I det kombinerade alternativet bedöms byggarbetet behöva göras mycket nära trafiken på E14 i större omfattning än det södra alternativet.

Det södra alternativet bedöms mer positivt ur ett trafikantperspektiv då det innebär mindre totalavstängning av E14 som behövs vid bergschakt för det norra och kombinerade alternativen. Totalavstängning är inte aktuellt vid utfyllnadsarbetena för det södra alternativet.

Det södra alternativet är mer positivt ur ekonomisk synvinkel då det alternativet inte innebär några förbiledningar bredvid E14 på grund av att bergschaktsarbeten behöver ta stor del av befintliga E14 som arbetsområde som i det norra och kombinerade alternativet.

Det södra alternativet bedöms inte öka trafikbullernivåer däremot finns risk för ökade trafikbullernivåer för det norra och kombinerade alternativen på grund av att det kan finnas risk för att den bergvägg som alternativen medför kan komma att reflektera trafikbuller från E14, och att bullernivåerna på den södra sidan av E14 kan öka. Det norra alternativet innebär mer risk för trafikbuller än det kombinerade alternativet.

Det norra alternativet bedöms medföra mindre borttagande av befintlig vegetation jämfört det södra och kombinerade alternativet som bedöms medföra mer. Genom att avbaningsmassor sparas och läggs ut i de nya vägdikena och vägslänterna kan den artrika vägmiljön i området behållas för samtliga tre alternativ.

Behov av åtgärder på anslutande vägar samt möjliga passager av E14 har utretts för samtliga alternativ. Det södra och norra alternativet är mer positivt än det kombinerade alternativet.

En förenklad barnkonsekvensanalys har genomförts. Det kombinerade alternativet med två sidbyten medför fler nackdelar än fördelar och skapar inte ett sammanhängande stråk. Det anses därför vara det sämsta alternativet.

Det blir däremot svårt att rekommendera antingen det södra eller norra alternativet utifrån ett barnperspektiv. Båda sidorna har för- och nackdelar och båda sidor kommer se en bebyggelseutveckling kommande år (till övervägande del på norra sidan) enligt kommunens planer, vilket innebär en ökning av oskyddade trafikanter och tillkommande väganslutningar. Det blir således en avvägningsfråga.

Men det helt centrala i ovanstående bedömning utgår framför allt ifrån det faktum att det inte är klarlagt hur passage över E14 kommer ske samt hur trafiklösningen vid korsningen Fröåvägen/E14 och Björnänge centrumområde kommer bli. Att korsningen inte ingår i vägplanen och att kommunen i dagsläget inte kan redovisa en möjlig utformning gör att passage genom detta område för alla trafikanter blir högst oviss.

Ur ett vinterväghållningsperspektiv är det södra alternativet mer positivt då det finns mer utrymme för upplag av snö.

Förslag på nya och förändrade busshållplatser har tagits fram och analyserats. Lokaliseringarna har samråtts med kollektivtrafiken. (Trafikverket, 2024a). Busshållplatserna längs E14 inom utredningsområdet föreslås utformas mer ändamålsenligt utifrån vägtyp, hastighet och antal resenärer. Det innebär att busshållplatserna blir längre än dagens hållplatser och fickorna görs djupare och förses med plattform. I planeringsskedet tas utrymme med för väderskydd för att inte underskatta hållplatsens behov av utrymme. Vilka busshållplatser som kommer att utformas med väderskydd är under utredning. En busshållplats föreslås tas bort på grund av lågt nyttjande.

Åre Continental Inn E14 (HPL nr 1 och nr 2)

Läget för hållplatsen på den norra sidan av E14 bibehålls, se figur 5.2.2.3 HPL Nr 2. Hållplatsen på den södra sidan flyttas cirka 320 meter österut för att skapa säkrare passagemöjlighet för korsande fotgängare att naturligt kunna passera E14 bakom bussen, se figur 5.2.2.3 HPL nr 1.

Åre Continental Västra (HPL ej numrerad)

Föreslås tas bort då det är ett lågt nyttjande av busshållplatsen. Avser HPL med sektion 0/550 på illustrationskarta.

Hårbörsta Östra (HPL nr 3)

Hållplatsen på den södra sidan föreslås flyttas cirka 200 meter österut för att skapa säkrare passagemöjlighet för korsande fotgängare för att bussresenärer naturligt ska kunna korsa E14 bakom bussen. Se HPL nr 3 i figur 5.2.2.3. En passage i plan placeras mellan hållplatserna i anslutning till den anslutande vägen från bostäder norr om E14 samt till Trafikverkets rastplats.

Åre Karolinen (HPL nr 7 och nr 8)

Hållplatserna vid Åre Karolinen är de mest belastade hållplatserna på sträckan. Det beror på att området på ömse sidor om E14 är tätbebyggt och att det stora Björnenområdet med turistiskt boende ansluter till E14 via Fröåvägen vid dessa hållplatser. Hållplatserna är viktiga för en skidbusslinje som trafikerar sträckan till Åre och Duved.

Hållplatsens läge norr om E14 behålls. Hållplatsen föreslås förändras så att förutom att den uppfyller kraven i VGU även förlängs för att rymma 2 boogiebussar och 3 personbilar. Utrymmet för personbilarna behövs då det är vanligt förekommande att bussresenärer får bilskjuts till hållplatsen. Se HPL nr 7 i figur 5.2.2.3.

Vid denna hållplats är det inte möjligt att placera hållplatserna så att passage kan ske bakom bussarna utan i stället förskjuts hållplatsen på den södra sidan E14 cirka 50 meter västerut för att öka avståndet mellan hållplatserna, och på så sätt förbättra sikten och med detta trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Se HPL nr 8 i figur 5.2.2.3. En passage i plan över E14 föreslås i anslutning till Karolinen in-/utfart.

Björneborgsvägen E14 (HPL nr 9 och nr 10)

Idag används Björneborgsvägens anslutning till E14 på den norra sidan om E14 som hållplats. En tidigare byggd hållplats öster om Björneborgsvägens anslutning till E14 används inte som hållplats då hållplatsens tillgänglighet anses vara för farlig. Busstrafikanterna skulle behöva gå längs E14 på körbanan/väggkanten för att nå hållplatsen, och E14 har vägräcken på båda sidor på detta avsnitt. Hållplatsen på den norra sidan om E14 föreslås flyttas till väster om Björneborgsvägens anslutning till E14 och att vägrenen breddas från anslutningen till hållplatsen så att oskyddade trafikanter kan ta sig till hållplatsen på ett mer trafiksäkert sätt. Se HPL nr 9 i figur 5.2.2.3. I planförslaget är busshållplats nr 9 förlängd för att rymma två bussar jämfört med i tid för val av lokalisering. Detta beror på att det under framtagandet av planförslaget framkommit att passagerarutbyte mellan två busslinjer flyttats från busshållplats nr:7 vid Karolinen till denna hållplats.

Hållplatsen på den södra sidan av E14 föreslås flyttas från nuvarande plats öster om Björneborgsvägen till en plats cirka 250 meter väster om Björneborgsvägens planskilda passage under E14. Den föreslagna flytten av den södra hållplatsen möjliggör att ett gångstråk kan skapas till Björneborgsvägens planskilda passage under E14, men även för att det finns mer utrymme på detta ställe. Se HPL nr 10 i figur 5.2.2.3.

Befintliga vägtrummor och koportar som finns under E14 förutsätts kunna förlängas under ny GCM-väg oavsett alternativ.

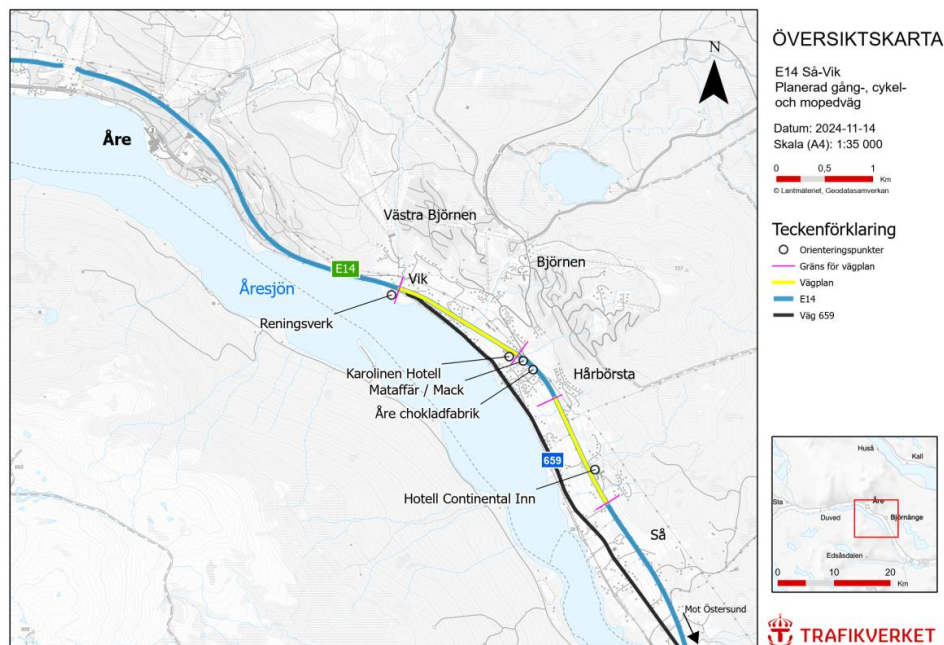
I utredningen har förutsatts att jord och berg som behöver schaktas är fria från föroreningar som omöjliggör återanvändning. Gäller alla tre alternativ.

Den samlade bedömningen och rekommendationen är att det södra alternativet väljs på grund av;

- att de risker som finns för byggarbetsmiljön, påverkan på landskap och omgivning, klimatförändringar, påverkan på trafik under byggtiden och bullernivå efter utbyggnad, bedöms vara minst i det södra alternativet. Det södra alternativet bedöms också vara det mest ekonomiskt fördelaktiga avseende totalkostnad.
- det södra alternativet bedöms ge störst möjligheter att bidra till att uppfylla projektets ändamål och projektmål, de transportpolitiska målen, de nationella miljö kvalitetsmålen, de regionala målen och Åre kommuns lokala mål. Se kapitel 7 *Samlad bedömning*.

5.1.1 Bortvalda projekteringsförslag

I ett tidigt skede av planlägningsarbetet valdes lokaliseringsalternativ bort längs med väg 659 på grund av att alternativet inte var i direkt anslutning till E14. Se figur nr 4 nedan.



Figur 4. Översiktskarta, vägplan för gång-, cykel- och mopedväg E14 delen Så – Vik. Väg 659 ligger väster om E14 i svart linjefärg.

Två lokaliseringsalternativ i anslutning till E14 undersöktes närmare men valdes bort:

Norra alternativet, lokaliserat till största delen till norra sidan av E14.

Kombinerade alternativet, lokaliserat både till norra och södra sidan av E14.

Alternativen valdes bort framför allt för att de inte bedömdes kunna anläggas utan att orsaka oacceptabelt stora störningar av trafiken på E14, byggarbetsmiljörisker under byggtiden samt påverkan på landskapet efter utbyggnad.

Alternativen var även sämre ur trafiksäkerhetssynpunkt och tillgänglighet då ett sammanhängande stråk vid de flesta målpunkter ej kan åstadkommas som i det södra alternativet, risk för ökade bullernivåer efter utbyggnad och sämre utrymme för snöupplag efter utbyggnad.

5.2 Val av utformning

Syftet med projektet är att uppfylla projektets ändamål och projektmål samt att vara förenlig med övriga mål, lagstiftning och dess intentioner vilket bedöms kunna ske genom föreslagna vägåtgärder.

De väsentligaste förändringarna beskrivs nedan:

- Anläggande av GCM-väg med bredden 2,5 m.
- Justering, flytt och spärrning av anslutningar till E14, delar av åtgärderna ligger utanför vägplanens avgränsning.
- Justering av befintliga busshållplatsers lägen, några tas bort och flyttas.
- Anläggande av räcken vid brant terräng samt som skydd mot motortrafiken.
- Anläggande av stödkonstruktioner för att minska markintrång.
- Förlängning av så kallade koportar
- Förbättra av avvattning.
- Förbättra belysning.
- Skapa möjligheter till passager av väg E14.

Planerade åtgärder med förslaget nytt vägområde har markerats på illustrationskartor nr 101T0501-506 och plankartor nr 101T0201-206.

På illustrationskartor finns även åtgärder som inte fastställs i vägplanen markerade.

5.2.1 Gång-, cykel och mopedväg

Förslaget innebär att gång-, cykel- och mopedvägen kommer att ha en asfaltsbelagd bredd på 2,5 meter. Det är den minsta bredd som är tillåten enligt Trafikverkets riktlinje VGU. (Trafikverket, 2022e-h).

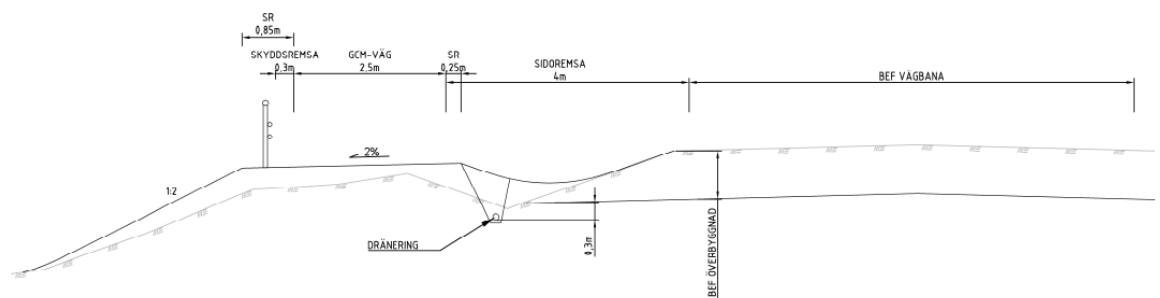
GCM-vägens placering jämte väg E14 har eftersträvat att vara friliggande med fyra meter bred sidoremsa. Enligt VGU ska sidoremsa väljas i första hand och då med fyra meters bredd samt vägräcke i andra hand för trafiksäkerheten. Där det inte är möjligt på grund av utrymmesskäl, planeras därför GCM-vägen ligga dikt an med vägräcke mot väg E14.

Sidoremsan innehåller dike för avvattning av E14 och GCM-väg samt möjlighet för snöupplag vintertid.

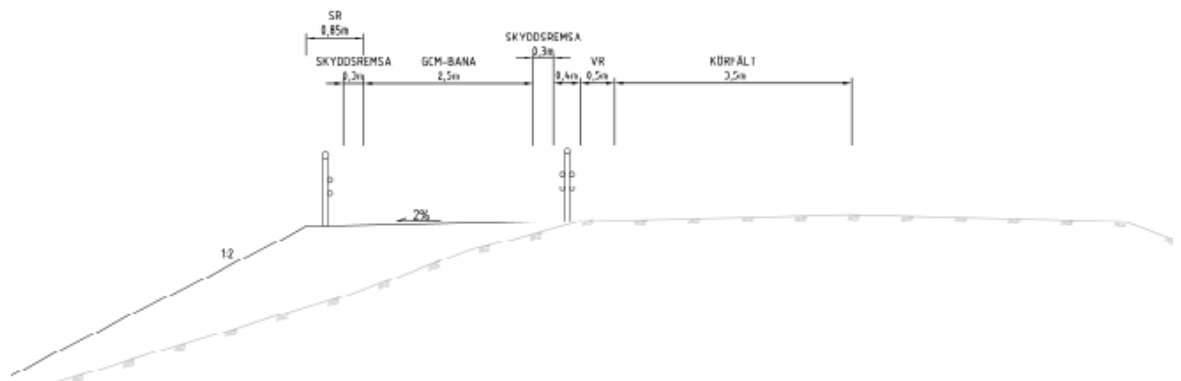
GCM-vägen ska dimensioneras efter kraven som gäller den närliggande vägens hastighet och trafikmängd. I detta projekt är det 80 och 60 km/timme.

På den större delen av sträckorna kommer GCM-vägen att vara helt friliggande, km 0/000-1/260, 2/060-2/420 samt 2/770-3/165, se figur 5.2.1.1.

På delen km 1/850-2/060 samt km 2/420-2/770 kommer GCM-vägen att ligga dikt an E14, se figur 5.2.1.2.



Figur 5.2.1.1 Illustration typsektion för friliggande GCM-väg. SR avser stödremsa längs asfaltkant på E14 respektive GCM-väg.



Figur 5.2.1.2 Illustration typsektion GCM-bana dikt an E14 med vägräcke mellan E14 och ny GCM-väg. SR avser stödremsa längs asfaltkant på GCM-väg.

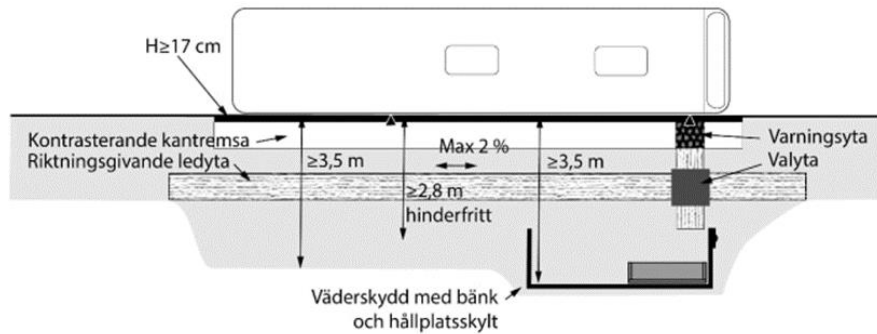
5.2.2 Busshållplatser

I vägförslaget föreslås justering av befintliga busshållplatsers lägen och att några tas bort och flyttas. I närheten av korsningen med väg 659 i Vik planeras en ny busshållplats anläggas. Förslagen är utformade i samråd med Kollektivtrafikmyndigheten och Åre kommun för att projektera en anläggning som gör det möjligt att enkelt byta färdstätt mellan gång, cykel- och kollektivtrafik.

Åre kommun ansvarar för väderskydd och för tillfället pågår en utredning vilka busshållplatser som kommer att utformas med väderskydd.

Bussfickor föreslås att utformas enligt nedanstående figur 5.2.2.1 där det ges utrymme för väderskydd.

För att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vid busshållplats norr om E14 i Vik behöver gångbanor anläggas.

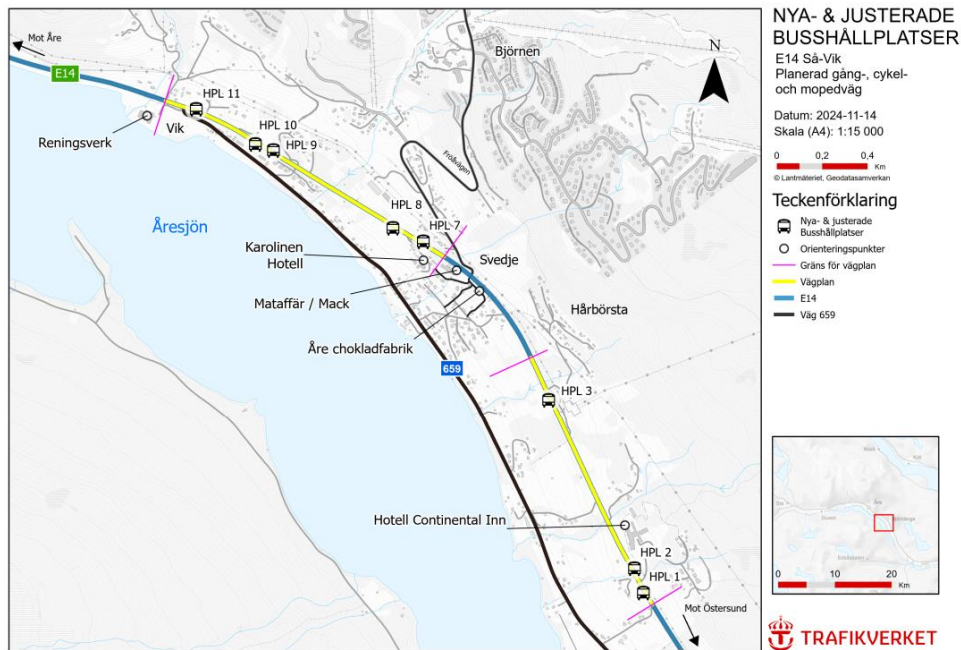


Figur 5.2.2.1 Illustration busshållplats. Källa: VGU.

Bussfickor föreslås på nio platser, se tabell 5.2.2.2 och figur 5.2.2.3. Lokalisering framgår även av plankartor 101T0201-206 och illustrationskartor 101T0501-506.

Tabell 5.2.2.2 Busshållplatser längs sträckan.

Nummer på illustrationskarta och hållplatsnamn	Sida av E14	Lokalisering av hållplats (km-angivelse)	Föreslagen åtgärd
1. Åre Continental Inn	Södra	0/100	Flyttas ca 200 m. österut
2. Åre Continental Inn	Norra	0/225	Befintlig behålls
X. Åre Continental Västra	Södra	0/550	Föreslås slopas/tas bort
3. Hårbösta östra	Södra	1/050	Flyttas ca 200 m österut
7. Åre Karolinen	Norra	1/970	Befintlig behålls och breddas något
8. Åre Karolinen	Södra	2/100	Flyttas ca 50 meter västerut
9. Björneborgsvägen	Norra	2/700	Flyttas till väster om Björneborgsvägens anslutning till E14
10. Björneborgsvägen	Södra	2/810	Flyttas 200 m väster om Björneborgsvägen
11. Vik	Norra	3/130	Förslag på ny busshållplats



Figur 5.2.2.3 Lokalisering av planerade busshållplatser.

5.2.3 Möjlighet till passage av E14

Möjlighet att passera E14 i plan görs med öppningar i räcken samt hårdgjorda väkanslutningar i sidoremsa. Passagerna planeras vid följande platser:

- Vid Continental Inn invid busshållplats, km ca 0/185
- Vid norra anslutningen till befintlig rastplats, km ca 1/095
- Vid norra busshållplatsen till korsningen ned mot Karolinen, km ca 2/010
- I höjd med gångstråk från ridanläggning, km ca 2/180
- Vid busshållplats vid anslutning Björneborgsvägen, km ca 2/660
- Vid ny planerad busshållplats vid Vik, km ca 3/070

Lokalisering framgår av illustrationskartor 101T0501-506.

5.2.4 Räckan

Räckan till GCM-vägen föreslås anläggas som skydd mot höga och branta slänter på dessa sträckor:

0/180-0/250

0/380-0/560

0/700-1/240

1/860-2/200

2/300-2/860

2/900-3/100

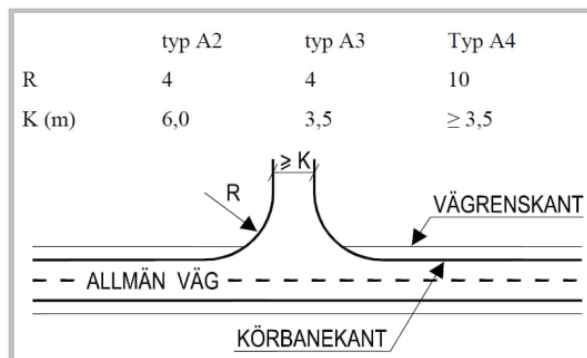
Mellan km 1/850-2/060 och 2/420-2/770 ligger GCM-vägen dikt an E14. På dessa delsträckor kommer vägräcke att anläggas som skydd mot motortrafiken.

Lokalisering framgår av plankartor 101T0201-206.

5.2.5 Väganslutningar

I vägplanen föreslås nya eller justerade vägar där väganslutningar flyttas eller stängs. De fastställs inte i vägplanen och kan förändras i senare förrättning av Lantmäteriet. Förslag är markerade på illustrationskartorna 101T0501-506. De finns inte med på plankartorna 101T0201-206 eftersom inget nytt vägområde ska fastställas för dessa.

Väganslutningar till E14 kommer att anpassas till den föreslagna nya GCM-vägen för att öka trafiksäkerheten. Två väganslutningar km ca 0/185 och ca 0/550 utförs enligt typ A3 i VGU, se figur 5.2.5.1, medan två inte kan projekteras med standardutförande då väganslutningarna inte ansluts vinkelrätt mot E14, km ca 0/050 och km ca 2/300. Utformningen för dessa två är vald utifrån standardfordon för sopbil respektive boggiebuss.



Figur 5.2.5.1 Olika typer av korsning enligt VGU.

Vid sektion 2/750 föreslås en grusad gångstig mellan GCM-väg och Björneborgsvägen för att ansluta och öka tillgängligheten till bostadsområdet vid Björneborgsvägen.

5.2.6 Belysning och ATK

GCM-vägen och busshållplatserna ska belysas på sträckorna för vägplan. Vad gäller E14 ska den belysas hela sträckan för vägplan förutom mellan Continental Inn och rastplatsen, km 0/245 och km 1/020 (se plan- och illustrationskartor). Anledningen till att E14 inte ska belysas är att sträckan ligger inom område som klassas som landsbygd. Övriga sträckor inom vägplanen ligger i område som klassas som tätort.

Befintlig belysning rivs eftersom den inte uppfyller dagens krav på bland annat belysningstekniska egenskaper och trafiksäkerhet.

Trafikverket ska äga belysningen som krävs enligt VGU på sträckorna.

Befintlig trafiksäkerhetskamera, ATK, kvarstår i befintligt läge. Ny belysningscentral planeras att installeras vid befintlig ATK. Ny serviceficka för underhållsfordon föreslås anläggas vid befintlig ATK.

5.2.7 Ledningar

På de ställen befintliga ledningar korsar eller ligger inom vägområdet behöver de exakta lägena utredas och eventuella ledningsarbeten och ledningsomläggningar ska genomföras i samråd med ledningsägarna.

Jämtkraft har ledningar både med låg- och högspänning som kommer att påverkas av ombyggnationen.

Skanovas tele- och optoledningar kommer att påverkas av ombyggnationen.

Global Contacts optoledningar kan ev. komma att påverkas av ombyggnationen.

Åre kommuns belysning kommer att påverkas av ombyggnationen.

Åre kommuns spillvattenledningar och vattenledningar kommer att påverkas av ombyggnationen.

5.2.8 Geoteknik

Vid breddning av bank för ny GCM väg kommer utskiftning på grund av otjänlig jord behöva utföras i början på sträckan, ca km 0/165 – 0/300 i närheten av Continental Inn, vid busshållplats ca km 1/000 – 1/100 och vid ett område i slutet av sträckan vid gångvägen från Björneborgsvägen till GCM-vägen. Utskiftning innebär att den otjänliga jorden byts ut till ett tjänligt material.

Släntutfallet blir för stort med lutningen 1:2 i slänten vid tre platser, slänten gör intrång på angränsande fastigheter varför åtgärd krävs för att minska påverkan. Åtgärd med stödkonstruktion på grund av släntutfallet behövs vid följande platser:

- Karolinen ca km 1/860 – 1/970
- Björneborgsvägen ca km 2/520 – 2/700
- I slutet av sträckan vid ca km 2/890 – 3/070

Vidare kan slänten efter ytjordborttagning behöva skyddas från ytvatten/regn under byggnation tills växtlighet har återetablerats sig. Utformning av släntskydd projekteras i nästa skede.

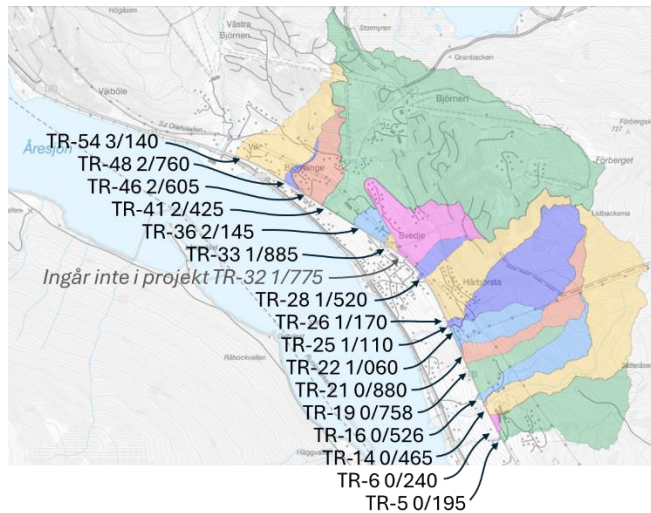
5.2.9 Berg

Vid ca km 2/700 på norra sidan av vägen planeras att en busshållplats ska anläggas. Platsen är den mest positiva ur perspektivet omgivningspåverkan. På platsen förekommer ett bergparti vilket innebär att bergschakt sannolikt blir aktuellt för den breddning som krävs för att kunna placera busshållplatsen enligt framtaget förslag.

Bedömning av erforderlig förstärkning av bergslänt vid samma busshållplats kommer att utredas i kommande skede.

5.2.10 Avvattning

Befintliga trummor under E14 har tillräckligt kapacitet för att leda bort dimensionerande flöde, högvattenföring med återkomsttid på 200 år (HQ200).

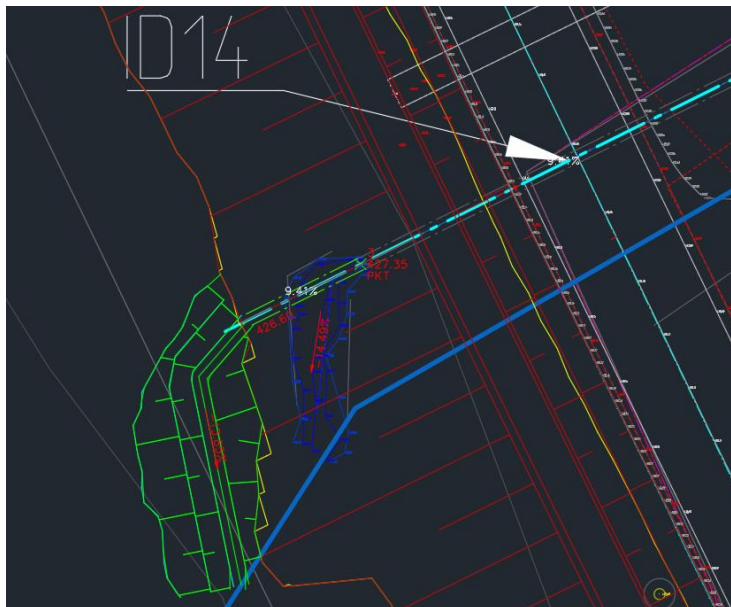


Figur 5.2.10.1 Översikt av trummor under väg E14.

Med anledning av den nya GCM-vägen kommer nio av trummorna att behöva förlängas. Förlängningen kommer att utföras med samma material, dimension som befintliga trummor. Utlopp från samtliga trummor förses med erosionsskydd.

Tre av de trummor som behöver förlängas (km 0/195, 0/465 och 1/110) ligger i naturliga vattendrag som behöver ledas om. Anledningen till omledningen är att vid en förlängning av befintlig vägtrumma träffar inte vägtrumman vattendraget.

Omgrävning av aktuella vattendrag på utloppssidan kommer att utföras parallellt med befintliga vattendrag. Dessa förses med bredare botten i stora stenar i botten, i syfte att minska vattenhastigheten i respektive vattendrag (se Figur 5.2.9.2).



Figur 5.2.9.2 Exempel på omgrävning av naturligt vattendrag på grund av förlängd trumma.

Diken norr om E14 kommer endast att påverkas på de platser där justeringar eller nyanläggningar av busshållplatser kommer att göras. De nya dikenans bottennivå ska motsvara befintliga dikens bottennivåer.

Mellan GCM-väg och E14, kommer täta diken med dräneringsledningarna i botten att anläggas. Dräneringsledningarna följer lutningen på befintlig E14 och utloppen kommer att placeras vid utloppen från trummor under E14.

Där GCM-vägen går dikt an mot E14 sker vägavvattning mot västra GCM-vägslanter motsvarande befintlig avvattning.

Vissa sträckor på GCM-väg behöver diken på vänster sida för att dränera vägterrassen km ca 0/990-1/030, 1/220-1/260, 2/030-2/140, 2/400-2/540.

5.2.11 Byggnadsverk

Den planerade nya GCM-vägens placering medför att koportarna behöver förlängas. Två koportar förlängs för att säkerställa att det går att passera genom demsamma. För att korta ner tunnelkänslan så planeras ett utförande med stålrör som snedkapas längs med slänten på de yttersta tre metrarna.

Två av koportarna (23-1092 och 23-1096) är i dåligt skick på grund av skadad betong och stora öppningar mellan betongrören där vägmateriell faller in. Koport 23-1092 gjuts igen helt, den andra koporten 2023-1096 samt resterande två planeras att fyllas igen förutom för en småviltspassage som placeras i koportens respektive botten.

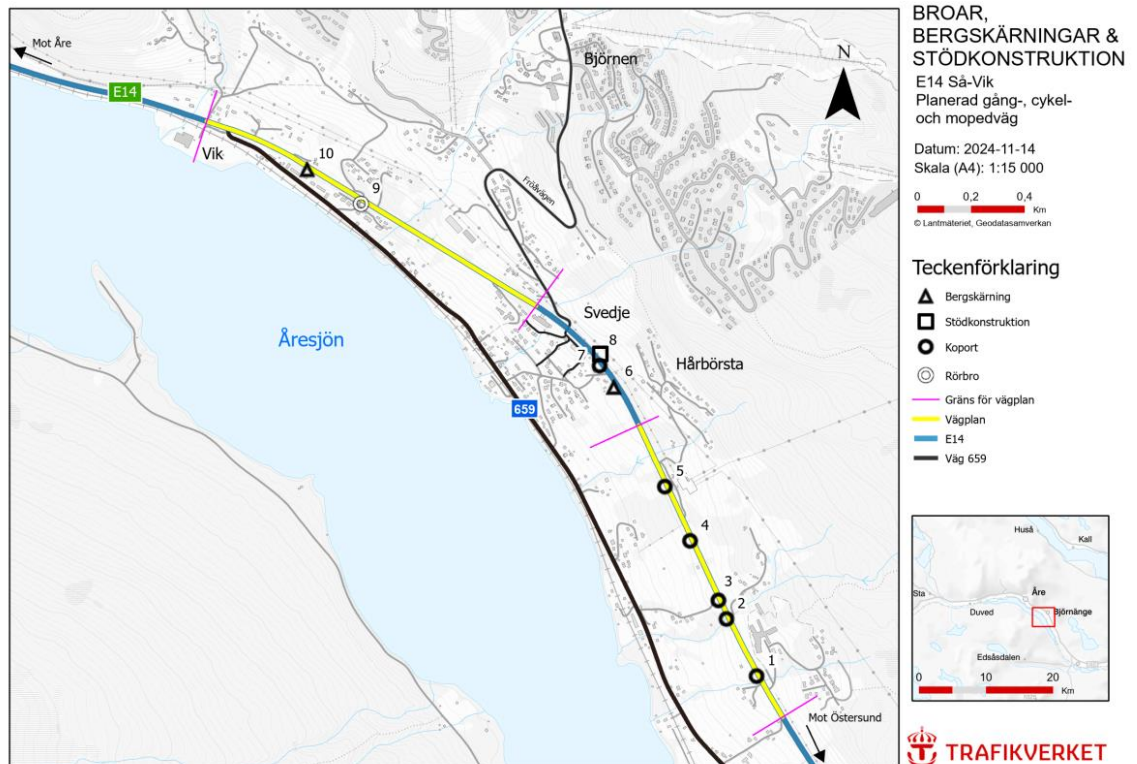
Över Björneborgsvägen planeras en stödmur uppe på rörbron (23-868) för att rymma den planerade nya GCM-vägen.

Motiv till åtgärderna framgår av tabell 5.2.10.1 nedan och geografiskt läge framgår av figur 5.2.10.2.

Tabell 5.2.10.1. Planerade åtgärder broar, bergsskärningar och stödkonstruktion.

Nr	Km-angivelse	Bro konstruktion nr	Befintlig konstruktionstyp	Konstruktion styp efter åtgärd	Byggnadsverk efter ombyggnad	Föreslagen åtgärd med motivering
1	0/230	23-1096-1	Koport	0,8m trumma	Nej	Befintlig koport är i dåligt skick. Gjuts igen med 0,8 m trumma som småviltspassage.
2	0/480	23-1095-1	Koport	Koport	Ja	Koport förlängs med stålrör.

Nr	Km-angivelse	Bro konstruktion nr	Befintlig konstruktionstyp	Konstruktionstyp efter åtgärd	Byggnadsverk efter ombyggnad	Föreslagen åtgärd med motivering
3	0/540	23-1094-1	Koport	0,8m trumma	Nej	Gjuts igen med 0,8m trumma som småviltspassage pga. att mynningen kommer i konflikt med befintlig väg.
4	0/780	23-1093-1	Koport	Koport	Ja	Koport förlängs med stålrör.
5	1/100	Finns ej i Trafikverkets förvalningssystem	Koport	0,8m trumma	Nej	Gjuts igen med 0,8m trumma som småviltspassage då koporten inte kommer att vara ett attraktivt alternativ då alternativ i plan finns på samma plats.
9	2/600	23-868-1	Rörbro	Rörbro (oförändrad)	Rörbron är ett byggnadsverk, stödmurar är inte byggnadsverk	Platsgjutna stödmurar över rörbron för att undvika förlängning av befintlig rörbro pga. GCM-väg
10	2/800	100-3483-1	Bergskärning			Ingen åtgärd



Figur 5.2.10.2 Broar, bergskärningar och stödkonstruktion.

5.2.12 Landskap och gestaltungsavsikter

Ett antal gestaltungsavsikter har definierats i projektet. Dessa beskriver de ambitioner som det fortsatta arbetet ska bära med sig och sträva efter, för att nå projektets *Ändamål och projektmål*, kapitel 2.4 och övergripande mål, kapitel 2.5 *Övergripande mål*.

Gestaltungsavsikterna är:

Gång-, cykel- och mopedvägen ska utformas så att den harmoniserar med omgivande landskap och påverkar landskapsbilden så lite som möjligt.

Natur- och upplevelsevärden längs med GCM-vägen tas till vara.

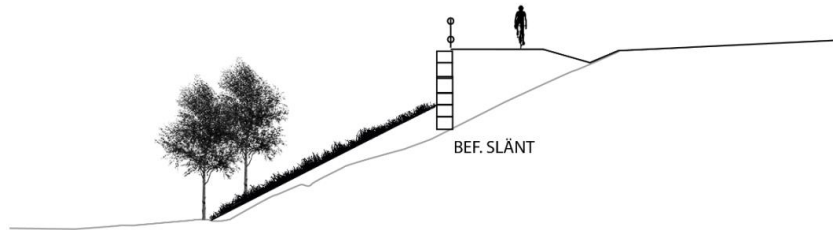
Större ingrepp i landskapet som schakt, bergskärning, stenkrosslänter med mera bör i största möjligaste mån undvikas.

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.

Slänter

Slänterna ska täckas med avbaningsmassor från närområdet så långt det är möjligt. Genom att nyttja massor från närområdet till att täcka de nya slänterna bibehålls karaktären i slänterna. Att återanvända massorna ger även en snabb återetablering av floran. Vegetationstäckning av GCM-vägens sidoområde bidrar till att vägrummet blir förankrat i landskapet. Synliga slänter av kross bör i den mån det är möjligt undvikas. I nära anslutning till trädgårdar kommer träd och buskar återplanteras i slänterna.



Figur 5.2.11.1 Illustration utformning av slänter med stödkonstruktion.

Sidoremsa

Längs delar av sträckorna kommer GCM-vägen att ligga friliggande från E14. Sidoremsan ska så långt det är möjligt förses med ängsvegetation. I första hand ska hö från omkringliggande områden nyttjas för sådd. Genom att använda hö från närområdet kommer området få likartad flora som är på platsen idag. Ytan kan även behöva någon form av kompletteringssådd med snabbväxande gräs, för att täcka ytan snabbare. Ängsvegetation har låga skötselkrav.



Figur 5.2.11.2 Illustration utformning av sidoremsa.

5.2.13 Naturmiljö

I vägslänter i obebyggda områden där det idag växer träd, kommer träd inte att återplanteras. På detta sätt skapas större öppna ytor nära vägen vilket kan stärka den artrika vägmiljön.

5.2.14 Masshantering

Det krävs transport av över- och underskottsmassor från och till projektet. Interna jordmassor återanvänds till fyllnadsmassor och det krävs även externa fyllnadsmassor. Det krävs också inköp av externa bergmaterial pga. bergschakt i liten skala.

5.2.15 Drift- och underhåll

Samråd har skett med Trafikverkets drift- och underhållsavdelning avseende GCM-vägens utformning ur ett drift- och underhållsperspektiv. Det som diskuterats är bland annat föreslagen GCM-vägs bredd och placering, placering av belysningsstolpar, upplag för snöröjning, typ av snöröjningsfordon kopplat till placering av räcken och väderskydd på busshållplatser. Även förändringar av koportar och behov av inskränkt vägrätt för underhåll av väganläggningen har samråtts. I nästa skede kommer samråd ske vad gäller typ av belysningsstolpar och deras placering samt räckestyper.

5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Diken och bäckfåror ska utformas så att vattenhastigheten efter passage genom vägtrummor saktas ned. Erosionsskydd ska anläggas för att minska risken för erosion och grumling i vattendrag och Åresjön, se plankartor nr 101T0201-101T0206.

5.3.1 Övriga skydds- och kompensationsåtgärder

För att kunna bevara en rik flora med de befintliga fridlysta arterna ska avbaningsmassor sparas och läggas ut i de nya vägdikena och vägslänterna. Det är viktigt att inte tillföra nya jordmassor då detta, beroende på massornas ursprung, kan innebära;

- tillförsel av näring, vilket helt kan förändra florans sammansättning och minska möjligheten för återetablering av de fridlysta arterna.
- att invasiva arter oavsiktligen etablerar sig på platsen genom fröer eller andra växtdelar finns i tillförda jordmassor.

Inför anläggningsarbetet, om blomsterlupin eller någon annan invasiv art identifieras ska åtgärder vidtas så att frön eller växtdelar av dessa inte sprids genom avbaningsmassorna.

Allén, som omfattas av generellt biotopskydd, och finns vid infartsvägen till Hotell Karolinen, ska i första hand skyddas så att skada undviks i byggskedet, men allén kan komma att behöva avverkas helt eller delvis.

Branta vägslänter som avbanas i byggskedet ska skyddas från kraftig nederbörd och ytavrinning under byggtiden för att minska risken för jordskred och slamströmmar.

I vägslänter där buskar och träd tas bort under byggtiden, ska liknande växter återplanteras där så är möjligt, innan entreprenaden avslutas, för att minska risken för jordskred och slamströmmar.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

Den nya GCM-vägen kopplas samman med befintlig GCM- väg i Vik och skapar ett mer lättillgängligt gång-, cykel- och mopedstråk såväl för de som bor i närområdet som besökare som rör sig längs sträckorna.

En ny gång- och cykelväg förbättrar möjligheten för oskyddade trafikanter att transportera sig på annat sätt än med exempelvis bil.

Tillgängligheten, framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade kommer att öka genom ny GCM-väg samt nya busshållplatser för busstrafiken.

Genom att separera oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken förbättras framkomligheten och trafiksäkerheten för motorfordonstrafiken.

Trafiksäkerheten förbättras genom att enskilda väganslutningar stängs.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Vägförslaget bedöms ge positiva effekter för närområdet och i regionen i och med att möjligheterna för oskyddade trafikanter att transportera sig mellan Så och Vik samt nå viktiga målpunkter och samhällsfunktioner förbättras.

En GCM-väg bedöms bli attraktivare stråk för oskyddade trafikanter jämfört med nuvarande användning av befintlig väganläggning.

En ny GCM-väg medför ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vilket bidrar positivt till lokalsamhället.

6.3 Miljö och hälsa

6.3.1 Kulturmiljö

Inga kända fornlämningar eller andra kulturhistoriskt värdefulla objekt eller platser berörs av den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen. Kulturhistoriska värdefulla områden enligt Åre kommuns kulturmiljöprogram berörs. Då den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen kommer att anläggas till största delen inom E14:s befintliga vägområde, och modern bebyggelse finns redan i området, bedöms effekter och konsekvenser för kulturmiljön inom området bli små.

6.3.2 Naturmiljö

Strandskydd

Effekter och konsekvenser för Åresjöns och bäckarnas strandskyddade områden bedöms vara mycket små på grund av:

- att den planerade gång-, cykel- och mopedvägen ska ligga bredvid E14 som funnits i befintlig sträckning under en lång tid.
- att vattendragens naturliga lutning är hög och naturliga vandringshinder finns.
- att bäckarna korsar v 659 och järnvägen i vägtrummor som utgör vandringshinder.
- att befintliga vägtrummor under E14 saknar faunapassager idag och har en brant lutning. Förlängningen av trummorna kommer inte att innebära nya svårigheter för växt- och djurlivet att röra sig i och längs med bäckarna.
- Objekt som omfattas av det generella biotopskyddet.

Det finns fyra bäckar, småvatten i odlingslandskap, som berörs av planerade åtgärder. Den planerade gång-, cykel- och mopedvägen korsar bäckarna. Befintliga vägtrummor under E14 kommer att förlängas för att leda bäckarna under den planerade gång-, cykel- och mopedvägen. Planerade åtgärder bedöms inte innebära negativa effekter och konsekvenser för dessa småvatten i odlingslandskapet. Då de redan idag leds under E14 via vägtrummor.

Det finns en allé väster om Ica-butiken i Björnänge centrumområde längs med infartsvägen till Hotell Karolinen. I slänten ovanför allén ska stödkonstruktioner anläggas. I detta skede bedöms allén kunna skyddas så att den ej skadas under byggskedet, men allén kan komma att behöva avverkas helt eller delvis.

Det finns en källa (uppsträngande grundvatten i hagmark) som kommer att beröras av vägplanens åtgärder, då den nya vägslänten kommer att gå över källan. Källan ligger väster om rastplatsen vid Hårbörsta.

Odlingsröset som finns norr om E14 kommer inte att beröras av vägplanen.

Naturvärdesobjekt

Vägplanens markanspråk omfattar att större delen av de naturvärdesobjekt som identifierats på den södra sidan om E14 kommer att tas i anspråk. Det betyder att dessa naturvärden försvinner under byggtiden. Förlusten av naturvärden bedöms bli temporär. Föreslagna skyddsåtgärder bedöms innebära att likartade naturvärden återkommer i den nya vägslänten som skapas längs med den planerade gång- cykel- och mopedvägen.

Fridlysta kärleväxter

De fridlysta kärleväxter som hittats i naturvärdesinventeringarna finns till största delen inom vägplanens markanspråk och kommer därför att temporärt försvinna inom vägplaneområdet allteftersom GCM-vägen byggs längs sträckorna.

Orkidéerna tvåblad och brudsporre är båda spridda och relativt vanligt förekommande i Åre kommun. Skogsnycklar är en orkidé med cirka 50 fynd i Åre kommun efter år 2000, alltså något mindre rapporterad jämfört med de två andra orkidéarterna. Skogsnycklar är dock en underart av fläcknycklar som är betydligt oftare rapporterad och troligen är underarten lite underrapporterad. Längs med E14 finns det relativt många rapporter och i område omkring Åre bedöms den vara ganska allmän.

Gullviva är också mer begränsad i sin utbredning i kommunen och är främst funnen i närheten av bebyggelse, eller som här, i vägkanter. Möjligen är arten från början införd av människan i området. Ingen av arternas bevarandestatus bedöms påverkas negativt på lokal nivå och därmed inte heller på regional eller nationell nivå. Arterna kommer fortsatt att ha starka populationer i området omkring Så.

Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms förutsättningarna för arterna att återetablera sig längs med de aktuella vägsträckorna som mycket goda.

Violett guldvinge

En fullt utvecklad hona av violett guldvinge hittades den 4:e juni 2024 med hjälp av slaghävning vid en riktad inventering av arten i vägkanten på västra sidan av E14 vid Södra Hårbösta.

Anledningen till att en fördjupad inventering av violett guldvinge genomfördes var att man vid en tidigare naturvärdesinventering uppmärksammat att vägkanter i området hade en stor population av ormröt som är värdväxt till violett guldvinge. De öppna vägkanterna bedömdes därför vara en potentiell livsmiljö för arten.

Violett guldvinge är rödlistad som starkt hotad (EN) eftersom populationen av arten i Sverige har minskat starkt sedan mitten av 1900-talet. Orsaken till minskningen är att artens föredragna livsmiljöer såsom slätterängar och rikkärr har minskat som en följd av ändrad markanvändning och utdikning. I dagsläget har arten sitt starkaste fäste i de sydöstra delarna av Jämtlands län, särskilt i jordbruksbygden omkring Storsjön. Populationer i Åre kommun utgör förmodligen utposter av en större källpopulation i låglandet. Förekomsterna i Åre kommun är knutna till flera olika typer av mark, exempelvis rikkärr, betesmark och skidbackar. När tidigare viktiga habitat för arten minskat har vägkanter blivit en allt viktigare livsmiljö för fjärilen.

Det finns flera rapporter av arten gjorda i vägkanter från Åre kommun (Artportalen 2024). Det är dock inte helt klart hur pass bra miljö vägkanter egentligen är för arten. Individer lockas av den stora mängden ormröt men eventuellt gör störning från trafik att reproduktionen inte är lika hög som i annan gräsmark. Både vägkanter och kraftledningsgator kan dock vara viktiga för artens spridning.

Populationen av violett guldvinge som identifieras i vägkanten vid E14 är troligen endast mindre. Väderförhållanden och datum för observation talar för att fler individer borde ha hittats om det fanns en större population av arten i området. Den planerade gång-, cykel- och mopedvägen innebär att den aktuella vägkanten grävs bort. Detta innebär att arten kommer att försvinna från området och risken finns att individer i form av vuxna fjärilar, ägg, larver eller puppor kan komma att oavsiktligt skadas under arbetet. Efter utfört arbete kommer emellertid en ny vägren som, med föreslagna skyddsåtgärder, kan ha goda förutsättningar för att utgöra livsmiljö för arten. Det finns goda skäl att anta att arten hittat till den aktuella platsen genom att sprida sig längs med E14.

Lämplig livsmiljö bör finnas kvar både väster och öster om de aktuella sträckorna och troligen kan violett guldvinge, efter ett par år, återvända till platsen. Genom användande av sparade avbaningsmassor kommer troligen ormröt att återetablera sig relativt snabbt. Den planerade gång-, cykel- och mopedvägen bedöms därför inte påverka artens bevarandestatus på lokal nivå och därmed inte heller på regional eller nationell nivå.

Möjligheter för vilda djur att korsa E14 planskilt

Fem av de befintliga koportarna kommer att förlängas och dess funktion som möjlighet för vilda djur att korsa E14 planskilt kommer att finnas kvar efter vägplanens genomförande, se avsnitt 5.2.10 Byggnadsverk.

Sammanfattande bedömning naturmiljö

Sammanfattningsvis bedöms den planerade gång-, cykel- och mopedvägen inte innebära negativa effekter och konsekvenser för naturmiljön.

De naturvärden som identifierats finns visserligen i befintliga vägdiken och vägslänter och dessa dessutom är habitat för flera fridlysta kärlväxter, den rödlistade fjärilen violett guldvinge samt dess värdväxt ormröt. Artrika vägkanter är emellertid relativt vanligt förekommande lokalt och regionalt. Befintliga naturvärden och arter bedöms återkomma i de nya vägdikena och slänter som skapas av den planerade gång- cykel- och mopedvägen, då avbaningsmassor ska sparas och spridas ut i de nya vägslänterna.

6.3.3 Friluftsliv och rekreation

Planerad ny gång-, cykel- och mopedväg bedöms ha positiva effekter och konsekvenser för rekreation och friluftsliv. Tillsammans med den gång-, cykel- och mopedväg som anlagts från Frönäset till Vik bildar den ett sammanhängande stråk från Åre by till Så. Uppehållet i denna vägplan kring Björnänge, planeras att bindas ihop, i och med framtagande av Björnängekorseringens vägplan. Resultatet blir att flera målpunkter för rekreation och friluftsliv kan nås via den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen.

Flera målpunkter för rekreation och friluftsliv kan nås delvis via den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägen.

6.3.4 Markmiljö och masshantering

Påträffade föroreningar bedöms ej medföra oacceptabel risk för människors hälsa eller miljön och anses därför ej utgöra risk vid framtida planerad mindre känslig markanvändning i form av gång-, cykel- och mopedväg.

Till följd av de låga totalhalterna bedöms uppföljande provtagning eller analyser i detta skede ej vara nödvändigt.

Överskottsmassor underskridande Naturvårdsverkets gränsvärde för mindre än ringa risk kan återanvändas utan restriktioner internt eller externt. Överskottsmassor underskridande Naturvårdsverkets gränsvärde för känslig markanvändning bedöms kunna återanvändas internt på hela sträckan. Överskottsmassor underskridande Naturvårdsverkets gränsvärde för mindre känslig markanvändning bedöms kunna återanvändas internt på hela sträckan förutom inom vattenskyddsområdet i den norra delen av vägplaneområdet.

6.3.5 Ytvatten

Vägtrummor som leder bäckar under E14 kommer att förlängas för att leda bäckarna även under den planerade gång-, cykel- och mopedvägen. Förlängningen av vägtrumorna kan utföras utan att stalp bildas. De befintliga vägtrumorna har en relativt brant lutning och förlängningen av vägtrumorna kommer att innebära att vattenhastigheten i bäckarna ökar i trummorna.

Nya fåror för bäckarna kommer att anläggas nedströms E14 och den planerade gång-, cykel- och mopedvägen, på en kort sträcka, för att ansluta bäckarna till de befintliga bäckfårorna. De nya bäckfårorna kommer att utformas på ett sätt som saktar ned vattenhastigheten i bäckarna efter vägtrumorna. De nya bäckfårorna kommer även att erosionsskyddas för att undvika erosion och grumling i bäckarnas vatten.

Eftersom åtgärder för att sakta ned vattnet i bäckarna och minimera grumling bäckarnas vatten vidtas, bäckarna är små, har en naturligt brant lutning, naturliga och anlagda vandringshinder, bedöms planerade åtgärder få små effekter och konsekvenser för växt och djurlivet i bäckarna och Åresjön. Projektet bedöms inte medföra påverkan på möjligheterna att Åresjöns miljö kvalitetsnormer följs. Projektet bedöms inte heller påverka de värden som skyddas inom Natura 2000-området för Åresjön.

6.3.6 Grundvatten

Del av GCM-väg ligger inom vattenskyddsområde (Naturvårdsverket, 2024). Grundvattennivåer söder om E14 skulle kunna förändras efter att den planerade gång-, cykel och mopedvägen byggs. Utredning kring eventuell påverkan på grundvattennivåer pågår. Grundvattnets kvalitet bedöms inte påverkas i driftskedet av vägplanens genomförande, eftersom vägplanen inte innebär ökad biltrafik.

I byggskedet finns en risk att läckage eller olyckor leder till spill av kemikalier eller petroleumprodukter/drivmedel. Det finns också en risk att föroreningar frigörs i jorden vid schakt och når grundvattnet. Med erforderliga försiktighetsmått, skyddsåtgärder och restriktioner bedöms risken liten att eventuellt spill når grundvattnet.

Skyddsåtgärder eller restriktioner för den del av den planerade gång-, cykel- och mopedvägen som ligger inom vattenskyddsområdet för Engelsviken Långnäsets vattentäkter motverkar att negativa effekter och konsekvenser uppstår för dessa vattentäkter.

I byggskedet kan grundvatten även behöva pumpas bort tillfälligt från schaktgröpar vid grundläggning av till exempel trummor eller stödkonstruktioner. Effekter som kan uppstå i byggskedet är att grundvattnets kvalitet temporärt kan försämrats, och grundvattennivåerna i närheten av grundlägningsarbetet temporärt förändras.

6.3.7 Boendemiljö och hälsa - brunnar

Det finns privata brunnar för vattenuttag i närheten av den planerade gång-, cykel- och mopedvägen. Grundvattennivåer söder om E14 skulle kunna förändras efter att den planerade gång-, cykel och mopedvägen byggts. Utredning kring eventuell påverkan på grundvattennivåer pågår.

I byggskedet kan grundvattnets kvalitet temporärt försämrats vilket får konsekvensen att människors dricksvatten eller vatten som används för till exempel bevattning kan få en sämre kvalitet. De brunnar som bedöms kunna få en sämre kvalitet under byggskedet kommer därför att inventeras och vattenprov kommer att tas före, under och efter byggskedet.

6.3.8 Platsens sårbarhet för klimatförändringar

Projektet innebär att stödkonstruktioner/slänthörstärkning anläggs i de brantaste slänterna på den södra sidan av E14 och den planerade gång-, cykel- och mopedvägen. E14:s avvattning kommer även att förbättras och bäckfåror och diken får ett erosionsskydd närmast den planerade gång-, cykel- och mopedvägen. Dessa åtgärder kommer att bidra till att området nedströms den planerade gång-, cykel- och mopedvägen får stabilare slänter och att risker för erosion, jordskred och slamströmmar minskar.

Under och den närmaste tiden efter byggskedet kan risken för erosion, jordskred och slamströmmar i slänter inom vägområdet att vara förhöjd. Den förhöjda risken beror på att slänterna under byggskedet kommer att avbanas från vegetation och ytjordskikt och växtrötternas släntförsärande egenskaper kommer temporärt att försvinna i vägslänterna.

Skyddsåtgärder ska vidtas för att skydda slänter från dagvatten och kraftig nederbörd under byggtiden. Innan entreprenaden avslutas ska, i slänter där buskar och träd växer före byggnation, liknande växter återplanteras, där så är möjligt.

Platsen sårbarhet för klimatförändringar bedöms i driftskedet minska i området söder om/nedanför den planerade gång-, cykel- och mopedvägen.

6.3.9 Klimat

Projektet kommer till en början innebära utsläpp av klimatpåverkande gaser som härstammar från produktion av byggnadsmaterial som till exempel betong och stål, samt från maskiner och fordon som används under byggarbetet. När den planerade gång-, cykel- och mopedvägen är färdigbyggd är målsättningen ett ökat antal som väljer gång- eller cykel för att arbets- och skolpendla, vilket då bidrar till att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser.

6.4 Landskap och staden

GCM-vägen föreslås så långt det är möjligt att förläggas inom befintligt vägområde som redan präglas av infrastruktur. Gestaltungsprinciper utifrån de lokala förutsättningar som finns i området har tagits fram och varit en styrande del vid utformningen av GCM-vägen. När GCM-vägen är färdigbyggd förväntas den bidra till en förbättrad upplevelse av landskapet ur såväl åskådare- som resenärsperspektiv.

6.5 Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

En samlad effektbedömning (SEB) kommer att utföras för projektet i nästa skede. Den består av en samhällsekonomisk kalkyl, fördelningsanalys och en transportpolitisk målanalys.

6.6 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Anläggande av ny gång-, cykel- och mopedväg samt busshållplatser kommer att påverka omgivningen främst genom att mark behöver tas i anspråk. En annan konsekvens är att väganslutningar kan behöva justeras och stängas och ledningar kan behöva flyttas. Generellt bedöms påverkan på pågående verksamheter vara positiv men störningar uppstår under byggtiden, se kapitel 6.7 *Påverkan under byggtiden*.

Trafikverket har beslutat att gå vidare med en egen vägplan för korsningen Fröåvägen/E14 sträckan km 1/260 - 1/850. Anledningen är att korsningen är under diskussion för ombyggnad samt att det pågår ett detaljplanearbete i området. Åtgärder längs denna sträcka kan komma att påverka utformningen av GCM-vägen.

Planprogrammen Björnänge och Infrastruktur Björnänge angränsar mot den egna vägplanen vid km 1/260, planprogrammet Björnen centrum ansluter vid ca km 1/460, se figur 2.3.1.

6.7 Påverkan under byggnadstiden

Projektet kommer att innebära större trafikstörningar etappvis både för fordonstrafik och oskyddade trafikanter under byggtiden. Trafikstörningar kommer att bestå av sänkt hastighet, buller, tillfälligt avstängda körfält, omledning, förbiledning och temporära busshållplatser.

Ett körfält kommer att vara öppet för fordonstrafik förutom vid bergschakt vid busshållplats ca km 2/700 norr om E14 som innebär avstängning av båda körfälten.

För större dispenstransporter kan långa omledningsvägar i regionen komma att bli aktuella.

Projektet behöver vidare utreda lämplig utförandetid med avseende på lokalt klimat och väderlek. Snöröjning och halkbekämpning försvåras av omfattande trafikanordningar längs sträckorna.

Störning under byggtiden med avseende buller, vibrationer och damning kan uppkomma.

Krav kommer ställas på entreprenören för att minimera trafikstörningar med mera. Rutiner och skyddsåtgärder för minskad påverkan ska redovisas i entreprenörens miljöplan.

Under byggtiden och en tid efter färdigställandet kommer vegetation i arbetsområdet påverkas negativt av planerade åtgärder, men återetablering möjliggörs med planerade åtgärder. Krav på återställande av tillfälliga nyttjanderätter (ytor, för upplag förbiledning med mera) som endast används under byggskedet kommer att ställas på entreprenören.

7 Samlad bedömning

7.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Som styrhjälp mot det övergripande målet har funktionsmålet och hänsynmålet definierats.

Funktionsmålet: De planerade åtgärderna bidrar positivt till funktionsmålet genom att oskyddade trafikanters tillgänglighet till resor och transporter ökar. GCM-vägen skapar utrymme för gående, cyklister och mopedister vilket på ett betydande sätt ökar framkomligheten för dessa transportslag.

Hänsynmålet: De planerade åtgärderna bidrar positivt till trafiksäkerheten längs sträckorna då oskyddade trafikanter får en egen väg separerad från bilvägen och kollisionsrisken mellan motorfordon och oskyddade trafikant minskar betydligt. Därmed minskar också risken för att någon dödas eller allvarligt skadas i trafiken längs aktuella sträckor. Vad gäller påverkan på de nationella miljökvalitetsmålen är den på ett övergripande plan försumbar.

7.2 Överensstämmelse med de nationella miljökvalitetsmålen

Projektet bedöms ha en positiv påverkan på möjligheterna att uppnå miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Levande sjöar och vattendrag* och *God bebyggd miljö*.

Projektet bedöms i driftskedet inte innebära negativ påverkan på möjligheterna att nå något av de nationella miljökvalitetsmålen, då de effekter som bedöms uppstå är små eller endast finns i byggskedet och den närmaste tiden efter byggskedet.

7.3 Måluppfyllelse ändamål och projektmål

Måluppfyllelsen avseende ändamål och projektmål bedöms vara god.

Genom anläggande av CGM-väg separerad från bilvägen ökar trafiksäkerheten längs sträckorna. Risken för oskyddade trafikanter att råka ut för trafikolyckor minskar därmed. Genom att den nya GCM-vägen ska anslutas till befintlig GCM-väg i Vik så skapas från Ica Nära Björnänge en sammanhängande GCM-väg in mot skolan i Åre. Det bidrar till säkrare skolvägar för barn. Även trafiksäkerhetshöjande åtgärder kring busshållplatser bidrar till säkrare skolvägar för barn som åker skolbuss. Sammantaget förbättrar det förutsättningarna för att fler ska välja mer hållbara transportsätt för att arbets- eller skolpendla.

GCM-vägen har utformats så att den i möjligaste mån harmoniserar med det omgivande landskapet och skapar en trevlig miljö ur såväl åskådarsom resenärsperspektiv. Även möjligheten att underhålla och snöröja vägen med konventionella redskap och metoder har i möjligaste mån beaktats under utformningen.

Genom att avbaningsmassor ska sparas och läggas ut i de nya vägdikena och vägslänterna kan den artrika vägmiljön i området behållas.

7.4 Måluppfyllelse regionala- och lokala mål

Planerade åtgärder bedöms uppfylla aktuella regionala- och lokala mål. Genom anläggande av GCM-väg separerad från bilvägen - stödjs eller uppfylls delar av:

Jämtlands läns transportplan

- Minskar miljöpåverkan och koldioxidutsläpp.
- Ökat utbud av trafiksäkra och trygga stråk för oskyddade trafikanter.

Jämtlands läns energi- och klimatstrategi

- Ökar möjligheten för hållbart resande och påverkan på koldioxidutsläpp.

Kommunen och Åredalens befolkningsmål

- Ökar möjligheten att resa på ett hållbart sätt, miljö; klimatsmart med påverkan på koldioxid. Ekonomiskt; fler invånare och socialt samhällsbyggande styrs mot en hållbar utveckling (inriktningsmål som kopplar mot det kommungemensamma fokusområdet ”medborgare”) (Åre kommun, 2024f).

Översiktsplan och kommunal utvecklingsplan

- Ökar tillgänglighet för alla typer av trafikanter, även de som inte kan köra bil. Det finns möjlighet för alla att säkrare nå fler målpunkter och vistas i naturen.
- Ökar möjligheten att resa på ett hållbart sätt - miljö, klimatsmart koldioxidutsläppsmål. Ekonomiskt, fler invånare och socialt samhällsbyggandet styrs mot en hållbar utveckling (inriktningsmål som kopplar mot det kommungemensamma fokusområdet ”medborgare”).

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Alla som bedriver en verksamhet eller en åtgärd som omfattas av miljöbalkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna vilka återfinns i miljöbalkens andra kapitel. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen ska öka. De krav som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bedöms uppfyllas i projektet genom de utredningar och anpassningar som görs under hela projektets gång.

Trafikverket har genom sin planeringsprocess integrerat miljöarbetet samt genom samrådsförfarande beaktat de allmänna hänsynsreglerna (bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, produktvalsprincipen och rimlighetsavvägningen). Genom Trafikverkets kompetens inom området samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenad bedöms kunskapskravet uppfyllas.

Genomförandet av vägplanen bedöms inte påverka möjligheterna att följa någon gällande miljö kvalitetsnorm. Vägplanen innebär inte ökad motorfordonstrafik och därmed inte ökat buller eller utsläpp till luft.

Åresjön är recipient av vägdagvatten från E14. Vägdagvattnet från den planerade gång-, cykel- och mopedvägen bedöms inte innebära en ytterligare påverkan på Åresjöns vattenkvalitet. Projektet bedöms inte påverka möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna för Åresjön. Åresjön omfattas inte av miljö kvalitetsnormer enligt förordningen för fisk- och musselvatten. Vägplanen bedöms inte ha någon påverkan på någon grundvattenförekomst med gällande miljö kvalitetsnormer, då den närmaste grundvattenförekomsten finns vid den västra sidan av Åresjön på ett avstånd på cirka 500-700 meter från vägplaneområdet.

Hushållningen med mark- och vattenområden bedöms vara god. Motiveringen till bedömningen är att den nya gång-, cykel- och mopedvägen byggs i nära anslutning till E14 och mycket lite mark som ligger utanför den befintliga vägsälanten tas i anspråk. Det ringa markanspråket medför även att ingen skada på berörda riksintressen bedöms uppstå.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

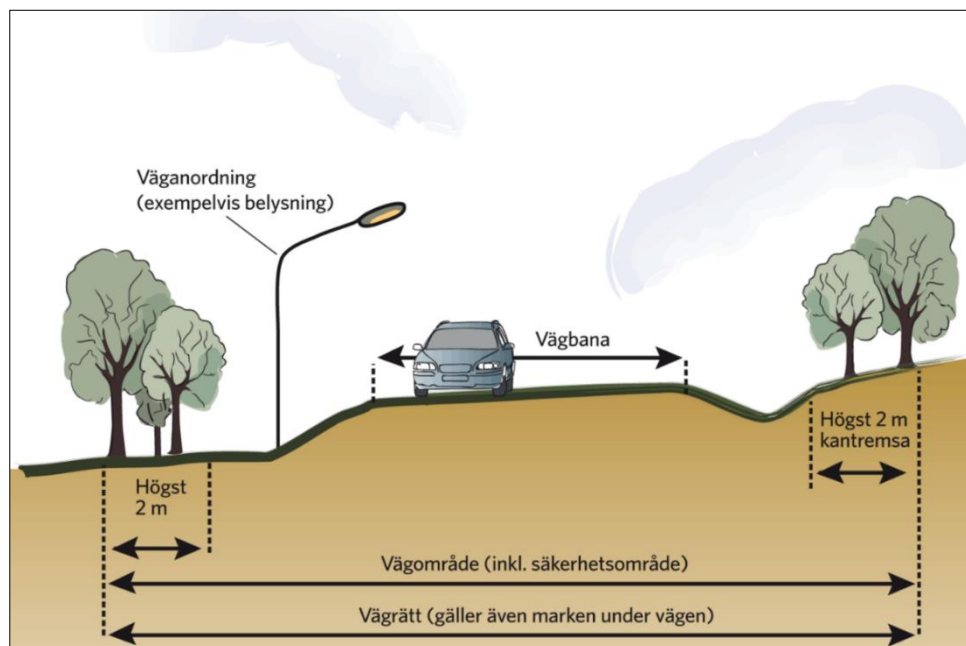
Vägplanen reglerar planerade åtgärder på sträckorna. Befintligt vägområde och nytt vägområde redovisas på plankartorna, 101To201-101To206. Vägförslagets lokalisering bedöms uppfylla kravet på minsta intrång och olägenhet utifrån den samhällsnytta som vägförslaget ger.

För nybyggnad av väg gäller väglagen och mark för vägområdet tas i anspråk med vägrätt, se figur 9.1. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vilka områden som avses framgår av kapitel 9.1 *Vägområde för vägrätt*.

Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren inte får full rätt att bestämma över användningen av marken. Vilken användning som avses framgår av kap 9.2 *Område med inskränkt vägrätt*.

Planen medger också att mark kan tas i anspråk tillfälligt under byggtiden. Dessa ytor är markerade som områden med tillfällig nyttjanderätt på plankartorna. Vilka områden som avses framgår av kapitel 9.3 *Område med tillfällig nyttjanderätt*.

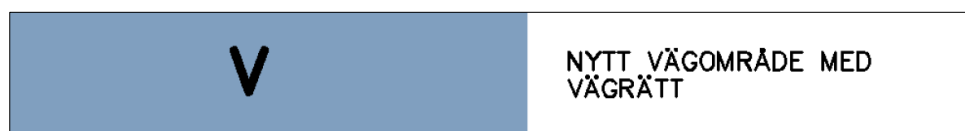
Vägrätt uppkommer när Trafikverket tar mark i anspråk vilket sker genom att vägens sträckning märks ut över fastigheten och vägarbetet påbörjas. Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt även om parterna inte är överens om ekonomisk ersättning för markintrång. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet, med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.



Figur 9.1 Vägområde och vägrätt.

9.1 Vägområde för vägrätt

Vägområde är den mark som behövs permanent i projektet. Markanspråket består av GCM-väg med tillhörande slänter, busshållplatser och stödkonstruktioner.



Figur 9.1.1 Redovisning av hur vägrätt redovisas på plankartor.

Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan omfattar totalt cirka 15 590 m². Den utgörs av främst av öppen mark 11 465 m², följt av barr- och blandskog ca 3 225 m² och 900 m² åker.

9.2 Område med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt har tagits i anspråk för att kunna rensa och justera utloppsdiken i framtiden. Generellt gäller att den inskränkta vägrätten ger fastighetsägaren rätt att bruka och nyttja området men det får inte hindra vägens eller väganordningars funktion, drift och brukande. Inskränkt vägrätt anges med Vi, se figur 9.2.1.

Vi – Nytt vägområde med inskränkt vägrätt för utloppsdike, rensas och justeras.



Figur 9.2.1 Redovisning av hur inskränkt vägrätt redovisas på plankartor

I vägplanen föreslås cirka 1 010 m² mark tas i anspråk med inskränkt vägrätt. Den utgörs av främst av öppen mark cirka 645 m² följt av cirka 365 m² barr- och blandskog.

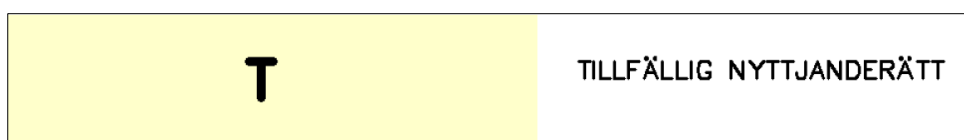
9.3 Område med tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att kunna bygga de planerade åtgärderna. Tillfällig nyttjanderätt tas för etableringsytor, upplag av material och massor, anläggning av slänt och stödkonstruktion och anges med T1-3, se figur 9.3.1.

T1 – Tillfällig nyttjanderätt för att tillgängliggöra anläggning av slänt och stödkonstruktion

T2 – Tillfällig nyttjanderätt för etableringsyta och väg till etableringsyta
Väg ska hållas öppen och fri från hinder för annan trafik.

T3 – Tillfällig nyttjanderätt, område för material och massupplag.



Figur 9.3.1 Redovisning av hur tillfällig nyttjanderätt redovisas på plankartor.

Samtliga tillfälliga nyttjanderätter gäller från byggstart till och med 3 månader efter slutbesiktning.

Ytor som är markerade med tillfällig nyttjanderätt i plankartorna tas i anspråk under hela byggtiden. Marken ska återställas efter byggtiden och det görs i samråd med fastighetsägaren.

Ytor med tillfällig nyttjanderätt enligt planen omfattar cirka 9 245 m². Den utgörs av främst av öppen mark cirka 7 420 m² följt av cirka 965 m² åker och cirka 860 m² barr- och blandskog.

9.4 Spärrning av anslutning

I tabell 9.4.1 redovisar vilka väganslutningar som föreslås att spärras i samband med vägplanen. Spärrning av enskilda direktanslutningar eller väganslutningar från enskilda vägar mot allmän väg ingår inte i fastställelseprövningen för vägplanen, dessa hanteras genom särskilt beslut som fattas av väghållningsmyndigheten.

Väganslutningar som föreslås spärras motiveras i tabell 9.4.1.

För väganslutningar som spärras har hänsyn tagits till om alternativa vägar finns och att ingen frekvent trafik förekommer på enskild väg.

Tabell 9.4.1 Väganslutningar som föreslås spärras.

Km, sida	Plats	Typ av anslutning	Motivering	Förslag lösning
0/185, vänster	ÅRE SÅ	Enskild anslutning till bostadsfastighet, fyra fastigheter.	Anslutningen spärras för att öka trafiksäkerheten på E14 och ny GCM-väg. På grund av brant lutning är det svårt att utforma anslutningen enligt VGU.	Fastigheter hänvisas till befintlig anslutning E14 vid 0/050. Trafikverket avser att ansöka om anläggningsförrättning och bekosta ny enskild väg till anslutning.
0/350, vänster	ÅRE SÅ	Enskild anslutning till åker.	Anslutningen spärras för att öka trafiksäkerheten på E14 och ny GCM-väg.	Fastighet hänvisas till befintlig anslutning längs väg 659.
0/400, vänster	ÅRE SÅ	Enskild anslutning till åker.	Anslutningen spärras för att öka trafiksäkerheten på E14 och ny GCM-väg.	Fastighet hänvisas till befintlig anslutning längs väg 659.
0/550, vänster	ÅRE SÅ	Enskild anslutning till bostadsfastighet.	Anslutningen spärras för att öka trafiksäkerheten på E14 och ny GCM-väg. På grund av brant lutning är det svårt att utforma anslutningen enligt VGU.	Fastighet hänvisas till befintlig anslutning längs väg 659.
2/300, vänster	ÅRE VIK	Enskild anslutning till	Anslutning spärras för att öka	Fastighet hänvisas till befintlig

Km, sida	Plats	Typ av anslutning	Motivering	Förslag lösning
		bostadsfastighet, en fastighet.	trafiksäkerheten på E14 och ny GCM-väg.	anslutning längs väg 659.

9.5 Rivning av byggnader

För anläggande av ny GCM-väg med tillhörande slänter behöver två byggnader rivas. Dessa redovisas i tabell 9.5.1 nedan. Trafikverket avser att lösa in dessa byggnader.

Tabell 9.6.1 Byggnader som föreslås rivas.

Km, sida	Plats	Typ av byggnad	Motivering
2/000, vänster	ÅRE SVEDJE	Avfallshantering	Berörs av släntutfall för ny GCM-väg.
2/340, vänster	ÅRE BJÖRNÄNGE	Lada/uthus	Berörs av släntutfall för ny GCM-väg.

10 Fortsatt arbete

10.1 Dispenser och tillstånd

Följande tillstånd, anmälningar, samråd och dispenser enligt miljöbalken och kulturmiljölagen bedöms erfordras inom projektet:

- Tillstånd eller anmälan för åtgärder inom vattenskyddsområde
- Anmälan vattenverksamhet
- Överskottsmassor överskridande Naturvårdsverkets gränsvärde för mindre än ringa risk kan behöva anmälas om de ska återvinnas externt för anläggningsändamål.

10.2 Kontroll och uppföljning

Den miljöhänsyn och föreslagna skyddsåtgärder som tas upp i denna vägplan överförs till projektets bygghandling via Trafikverkets rutin för miljösäkring. Tillsammans med Trafikverkets generella miljökrav utgör de miljökraven som ställs i projektet. Uppföljning av dessa krav sker genom entreprenörens egenkontroll, på byggmöten samt vid slutbesiktning.

Privata brunnar som bedöms kunna få en sämre kvalitet under byggskedet ska kontrolleras före, under och efter byggskedet genom att vattennivåer mäts och vattenprover tas.

Då endast ett fåtal samlingsprov av jord analyserats för geografiskt spridda prover (längs en sträcka) rekommenderas ytterligare provtagning av eventuella framtida överskottsmassor för att avfallsklassa dessa efter att markarbeten påbörjats. Beroende på vad planerad mottagningsanläggning kräver kan analys av både totalhalter och lakttest vara nödvändigt. Extra hänsyn bör tas utifrån nu påvisade halter av PFAS då eventuell mottagningsanläggning kan ställa specifika krav gällande detta.

För att säkerställa att inga skador uppstår under entreprenaden görs en besiktning innan mark tas i anspråk för arbeten med eventuella tillfälliga vägar, etableringsplatser, etcetera. När mark inte längre behövs ska den återställas och besiktigas inför återlämnande.

Besiktning av fastigheter före entreprenadstart samt uppföljning av vibrationer under byggtiden kommer att genomföras.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas framgår av 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmåteriförrättning hos lantmåterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmåterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmåteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.

Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.

Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort järnvägsplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

11.1.1 Överensstämmelse med kommunala planer

Översiktsplan

I Åre kommuns gällande översiktsplan från år 2017 framgår att en utveckling av gång- och cykelstråk förordas i Åredalen vilket stämmer överens med arbetet med att ta fram vägförslaget för E14 Så -Vik, gång-, cykel- och mopedväg . Utdrag av rubriker ur kommunens gällande översiktsplan från år 2017 ger några exempel (ÖP, sidan 28, 30 och 31):

- Sammanhängande gång- och cykelstråk
- Planering för framtida gång- och cykelmöjligheter
- Prioritering av investeringar i gång- och cykelvägar
- Stråkstudie för Åredalen
- Trafikmiljöer i anslutning till skolor och förskolor
- Barriäreffekter
- Parkeringsplatser för cyklar

Fördjupad översiktsplan Åre samhälle och pågående fördjupad översiktsplan Åredalen

Översiktsplanens inriktning stärks ytterligare i de fördjupade översiktsplanerna. I den fördjupade översiktsplanen för Åre samhälle (Åre kommun, 2022) framgår bland annat att den övergripande planeringen ska sträva efter att skapa sammanhängande stråk för gång- och cykeltrafik. Dessa stråk ska fungera för både arbetspendling, rekreation och besöksnäringens behov.

I det pågående arbetet med fördjupad översiktsplan för Åredalen blir det tydligt att det krävs mer yta för förflyttning på hållbara sätt då antalet invånare antas öka... ”...där många kan leva och verka– från 4300 till 7000 fast boende samt attraktiv besöksnäring och ett levande näringsliv – med 12 000 nya turistiska bäddar...”.

Här stämmer den nya gång- och cykel- och mopedvägen väl med kommunens inriktning. Den nya gång-, cykel- och mopedvägen skapar ny yta, på vilken människorna kan förflytta sig säkert vid alla typer av resor, skol-, arbets-, shopping-, fritids- såväl som turistresor. Det sker då mer tillgängligt och hållbart mellan viktiga målpunkter.

Planprogram

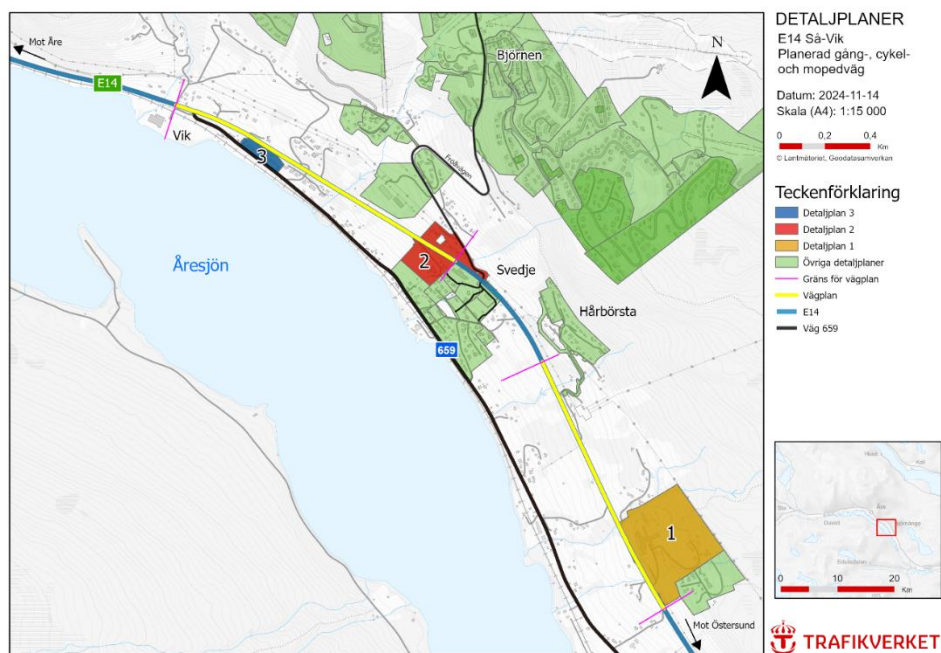
Planprogrammen ger inriktning till utformning av detaljplanerna i området, se rubrik 2.3.1 *Angränsande planering*.

Detaljplaner

Enligt 14 § vägagen (1971:948) får en väg inte byggas i strid med detaljplanens bestämmelser. Om syftet med detaljplanen inte motverkas

får dock mindre avvikelser göras. En detaljplan gäller tills den ändras, ersätts eller upphävs. Om en detaljplan ändras, ersätts eller upphävs innan detaljplanens genomförandetid har gått ut kan det medföra att fastighetsägaren har rätt till ekonomisk ersättning för förlorade rättigheter. Efter att genomförandetiden har gått ut fortsätter planen att gälla på samma sätt som innan med den skillnaden att planen då kan ersättas, ändras eller upphävas utan att berörda kan ställa ersättningsanspråk för förlorade rättigheter.

Nedan redovisas en sammanställning över de tre detaljplaner som berörs av vägplanen, se figur 11.1.1.1 och tabell 11.1.1.2.



Figur 11.1.1.1 Översiktsskarta över berörda detaljplaner av vägplanen (1-3) samt övriga gällande detaljplaner invid vägplanen.

Tabell 11.1.1.2 - Översiktlig redovisning av berörda detaljplaner, se nästa sida.

Nr	Namn	Beteckning	Delområde och berörd sektion vägplanen	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Typ av markanspråk	Överensstämmer med vägplanen?	Mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte?	Ändra/upphäva detaljplan?
1	Björnänge (Såå 2:35, 2:46, 6:13 med flera)	21-ÅRE-2211	1a	Kvartersmark, hotell.	Tillfällig nyttjanderätt	Nej	Ja	Nej
			1b	Allmän plats, vägmark.	Vägrätt	Ja	Ja	Nej
			1c	Allmän plats, vägmark.	Vägrätt	Ja	Ja	Nej
			1d	Allmän plats, vägmark.	Tillfällig nyttjanderätt	Ja	Ja	Nej
2	Björnänge del av Svedje 1:6, 1:45, Hårbörsta 2:29 med flera	2321-P P90 2	2a	Allmän platsmark, Park eller plantering.	Vägrätt	Ja	Ja	Nej
			2b	Kvartersmark, Hotell, Stugby.	Vägrätt	Nej	Ja	Nej
			2c	Kvartersmark, Hotell, Stugby.	Tillfällig nyttjanderätt	Nej	Ja	Nej
			2d	Kvartersmark, Hotell, Stugby.	Tillfällig nyttjanderätt	Nej	Ja	Nej
3	Detaljplan för Björnänge samhälle Vik 1:38	2321-P04/18	3a	Kvartersmark, Bostäder	Tillfällig nyttjanderätt	Nej	Ja	Nej

Tabell 11.1.1.2 – Kompletterande uppgifter vid överensstämmelse

Nr	Delområde och ianspråktagen areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Detaljplanens syfte	Motiv till överensstämmelse	Yttrande inhämtat från byggnadsnämnden
1	1b 43 m ²	Allmän plats, Vägmark.	Intentionen med byggnadsplanen utgör ett led i förverkligandet av det bostadsbyggnadsprogram som antagits av kommunfullmäktige. Planförslaget medger ytterligare expansion av hotellanläggningen. Planområdet inkluderar väg som delvis sammanfaller med den befintliga vägen från E14 till befintligt bostadsområde.	Vägrättsområdet inryms inom detaljplanens vägmarksanvändning.	Ja
	1c 13 m ²	Allmän plats, Vägmark.	Se ovanför.	Vägrättsområdet inryms inom detaljplanens vägmarksanvändning.	Ja
	1d 279 m ²	Allmän plats, Vägmark.	Se ovanför.	Tillfälliga nyttjanderätt avseende etableringsyta och väg till etableringsyta. Väg ska hållas öppen och fri från hinder för annan trafik inryms inom detaljplanens vägmarksanvändning.	Ja
2	2a 865 m ²	Allmän plats, Park eller planering	Planförslaget innebär bland annat att en väsentlig ökning av byggnadsrätten för	Överensstämmer enligt Åre kommun då GCM-	Ja

			<p>hotellområdet i sydväst i förhållande till vad tidigare plan tillåtit. Vidare är syftet bland annat att reglera bebyggelsen i detta landskapsbils- och kultur landskapsmässigt känsliga område.</p> <p>Förutsättningar för bland annat ridhus, byggrätter, stall, klubbhus med mera.</p> <p>Bekräftande av den kommande utvecklingen av området.</p>	väg inryms inom detaljplanens användningsbestämelse Park eller plantering.	
--	--	--	---	--	--

Tabell 11.1.3 - Kompletterande uppgifter vid mindre avvikelser som inte motverkar planens syfte

Nr	Delområde och ianspråktagaren areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Motiv för att respektive avvikelse från detaljplanen bedöms vara mindre	Detaljplanens syfte	Motiv för att detaljplanens syfte inte motverkas vid en sammanvägd bedömning av samtliga avvikelser	Yttrande inhämtat från byggnadsnämnden
1	1a 2255 m ²	Hotell	<p>Delområdet reglerar tillfällig nyttjanderätt för etableringsyta och väg till etableringsyta. Väg ska hållas öppen och fri från hinder för annan trafik. Delområdet är placerat på befintlig väg och parkeringsplatser inom detaljplanen.</p>	<p>Intentionen med byggnadsplanen utgör ett led i förverkligandet av det bostadsbyggnadsprogram som antagits av kommunfullmäktige. Planförslaget medger ytterligare expansion av hotellanläggningen. Planområdet</p>	<p>Endast tillfällig nyttjanderätt som gäller från byggstart till och med 3 månader efter slutbesiktning och påverkar därav detaljplanen inte permanent. Den tillfälliga nyttjanderätten är placerad på befintlig väg och befintliga parkeringsplatser.</p>	<p>Åre kommun har i samrådsremiss (Dnr: PLAN 2024.3/219) inkommit med yttrande. Trafikverket vill med denna handling begära ett nytt</p>

				inkluderar väg som delvis sammanfaller med den befintliga vägen från E14 till befintligt bostadsområde.		yttrande från kommunen angående innehållet och om denna del i vägplanen kan anses vara mindre avvikelse från gällande detaljplan.
2	2b 251 m ²	Hotell/stugby	Delområdet reglerar nytt vägrättsområde utanför befintligt vägrättsområde i en befintlig slänt. Vägplanen bedöms inte stå i motsats till detaljplanens syfte.	Planförslaget innebär bland annat att en väsentlig ökning av byggnadsrätten för hotellområdet i sydväst i förhållande till vad tidigare plan tillåtit. Vidare är syftet bland annat att reglera bebyggelsen i detta landskapsbilda- och kultur landskapsmässigt känsliga område. Förutsättningar för bland annat ridhus, byggrätter, stall, klubbhus med mera. Bekräftande av	Vägrättsområdet berör i befintlig detaljplan prickmark och korsmark. Trafikverket har varit i kontakt med fastighetsägare angående befintlig byggnad som är placerad inom detaljplanens korsmark. Byggnaden föreslås att rivas för att marken ska ges plats för nytt vägrättsområde. Vad gäller prickmarken motverkas inte planens intention eftersom marken enligt egenskapsbestäm- sen inte får byggas.	Åre kommun har i samrådsre- miss (Dnr: PLAN 2024.3/219) inkommit med yttrande. Trafikverket vill med denna handling begära ett nytt yttrande från kommunen angående innehållet och om denna del i vägplanen kan anses vara mindre avvikelse

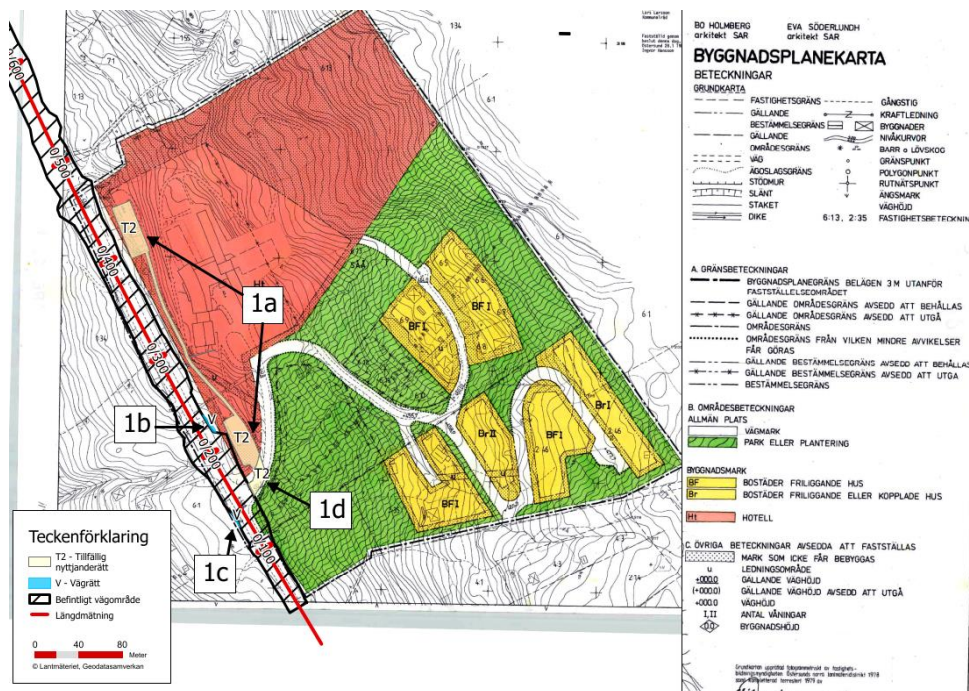
				den kommande utvecklingen av området.		från gällande detaljplan.
2	2c 23 m ²	Hotell/stugby	Delområdet reglerar tillfällig nyttjanderätt för att tillgängliggöra anläggning av slänt och stödkonstruktioner. Ytan är placerad i befintlig slänt.	Samma syfte som ovan.	Endast tillfällig nyttjanderätt som gäller från byggstart till och med 3 månader efter slutbesiktning och påverkar därav detaljplanen inte permanent. Detta bedöms ej motverka detaljplanens syfte.	Åre kommun har i samrådsremiss (Dnr: PLAN 2024.3/219) inkommit med yttrande. Trafikverket vill med denna handling begära ett nytt yttrande från kommunen angående innehållet och om denna del i vägplanen kan anses vara mindre avvikelse från gällande detaljplan.
2	2d 26 m ²	Hotell/stugby	Delområdet reglerar tillfällig nyttjanderätt för anläggning av enskild väg. Delområdet är delvis placerat på en befintlig väg inom	Samma syfte som ovan.	Endast tillfällig nyttjanderätt som gäller från byggstart till och med 3 månader efter slutbesiktning och påverkar därav detaljplanen inte permanent. Detta	Åre kommun har i samrådsremiss (Dnr: PLAN 2024.3/219) inkommit med

			detaljplanen. Övrig yta av delområdet är placerat på prickmark.		bedöms ej motverka detaljplanens syfte. Vad gäller prickmarken motverkas inte planens intention eftersom marken enligt egenskapsbestämelsen inte får bebyggas.	yttrande. Trafikverket vill med denna handling begära ett nytt yttrande från kommunen angående innehållet och om denna del i vägplanen kan anses vara mindre avvikelse från gällande detaljplan.
3	3a 8 m ²	Bostad	Detaljplanen är utbyggd och bedöms inte påverkas negativt av en gcm-väg eftersom detaljplanens byggrätt är tydligt reglerad med byggrätter omsluten av prickmark.	Detaljplanen syftar till att tillskapa mark för ny permanentbebyggelse (hyreslägenheter).	Detaljplanens syfte motverkas ej av vägplanen. Endast tillfällig nyttjanderätt som gäller från byggstart till och med 3 månader efter slutbesiktning. Den tillfälliga nyttjanderätten är placerad på prickmark.	Åre kommun har i samrådsremiss (Dnr: PLAN 2024.3/219) inkommit med yttrande. Trafikverket vill med denna handling begära ett nytt yttrande från kommunen angående innehållet

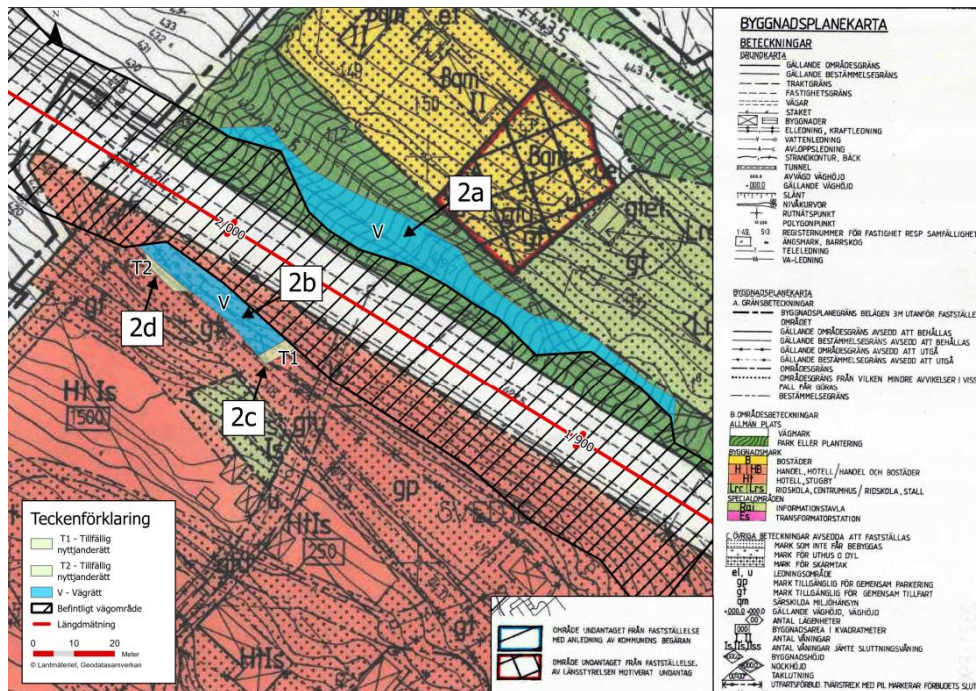
						och om denna del i vägplanen kan anses vara mindre avvikelser från gällande detaljplan.
--	--	--	--	--	--	---

Tabell 11.1.1.4 - Kompletterande uppgifter vid tillfällig nyttjanderätt

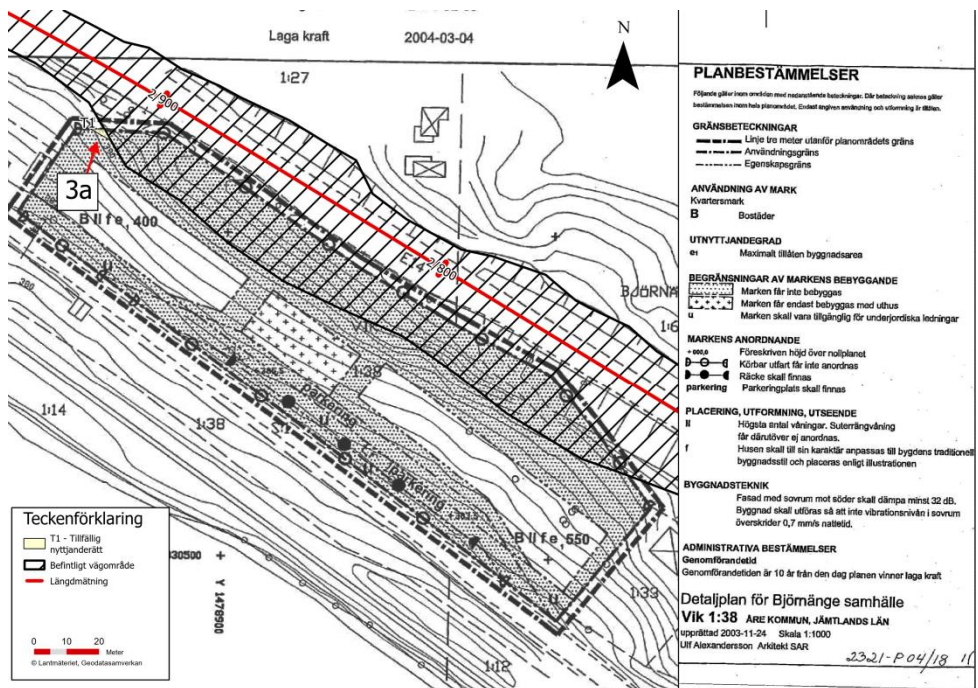
Nr	Datum laga kraft av detaljplanen	Genomförandetid	Delområde och ianspråktagen areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Hur området används idag
1	1981-01-28	Gått ut.	1a 2255 m ²	Kvartersmark, hotell.	Hotellverksamhet och vägmark, parkering.
			1d 279 m ²	Allmän plats, vägmark	Vägmark.
2	1990-01-24	Gått ut.	2c 23 m ²	Kvartersmark, prickmark, korsmark.	Släntmark.
			2d 26 m ²	Kvartersmark, prickmark, korsmark, mark tillgänglig för gemensam tillfart.	Släntmark, vägmark.
3	2004-03-04	Gått ut.	3a 8 m ²	Kvartersmark, bostäder. Prickmark.	Marken används som slänt.



Figur 11.1.1.3 Utdrag från gällande detaljplan 1. Befintligt vägområde (streckat område), tillfälliga nyttjanderätter i gult, nytt vägområde i blått.



Figur 11.1.1.4 Utdrag från gällande detaljplan 2. Befintligt vägområde (streckat område), tillfälliga nyttjanderätter i gult, nytt vägområde i blått.



Figur 11.1.1.5 Utdrag från gällande detaljplan 3. Befintligt vägområde (streckat område), tillfälliga nyttjanderätter i gult, nytt vägområde i blått.

11.2 Genomförande

Trafikverket är ansvarig för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

Formell handläggning av vägplanen sker för skede samrådshandling 2024-2025 samt för skede granskningshandling 2025. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft, är bygghandling planerad att tas fram under 2026-2027 och produktionen planeras starta 2027.

Spärrning av enskilda direktanslutningar eller väganslutningar från enskilda vägar mot allmän väg ingår inte i fastställelseprövningen för vägplanen, dessa hanteras genom särskilt beslut som fattas av väghållningsmyndigheten, se kapitel 9.4 *Spärrning av anslutningar*.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs, se kapitel 5.3.

Dispenser tillstånd, som föreslås genomföras, se kapitel 10.1

11.3 Finansiering

Totalkostnaden för åtgärder enligt vägplanen bedöms uppgå till ca 85 miljoner kronor enligt prisnivå 2022. Objektet finansieras med Statlig Investering i Nationell Vägs nationella medel.

12 Underlagsmaterial och källor

Andersson, M., Lundström, K. 2018. Åre kommun, Jämtlands län, *Förstudie och översiktlig kartering av stabiliteten i raviner och slänter i morän och grov sedimentjord*, Statens geotekniska institut, SGI, Linköping, 2018-02-15.

Artportalen. 2024. <https://artportalen.se/>

Geodatasamverkan Lantmäteriet. 2024a <https://www.lantmateriet.se/sv/Om-Lantmateriet/Samverkan-med-andra/Geodatasamverkan/>

EBH-kartan. 2022. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=edod3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c> (Hämtad 2022-12-16)

Fröavägens samfällighetsförening. 2022. <https://www.froavagen.se/> (Hämtad 2022-12-16)

Lantmäteriet. Min karta. 2024b <https://minkarta.lantmateriet.se>

Ledningskollen. 2022. <https://www.ledningskollen.se/> (Hämtad 2022-12-16)

Länsstyrelsen Jämtlands län. 2024. Information från Länsstyrelsen avseende markavvattningsföretag i projektet.

Länsstyrelsen Jämtlands län. 2024a. Jämtlands läns Energi- och klimatstrategi. <https://catalog.lansstyrelsen.se/store/35/resource/57> (hämtad 2024-10-31).

Länsstyrelsen Jämtlands län. 2024b. [Regional handlingsplan för grön infrastruktur | Länsstyrelsen Jämtland](#) (hämtad 2024-10-31).

Länstrafiken. 2024. <https://ltr.se/> (Hämtad 2024-09-28)

Naturvårdsverket. 2014. Naturvårdsverkets åtgärdsprogram för violett guldvinge. 2014.

Naturvårdsverket. 2023. Områden av riksintresse. <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> (Hämtad 2023-02-03)

Naturvårdsverket. 2024. Vattenskyddsområde. <https://geodata.naturvardsverket.se/handlingar/rest/dokument/271955>

Regeringskansliet. 2024. Mål för transporter och infrastruktur. [Mål för transportpolitiken - Regeringen.se](#) (Hämtad 2024-10-11)

Länsstyrelsen. 2024c. [Regional transportplan för Jämtlands län 2022-2033](#) (hämtad 2024-10-31).

Region Jämtland och Härjedalen. 2024a. [Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021-2026 - Region Jämtland Härjedalen](#) (hämtad 2024-10-31).

Region Jämtland och Härjedalen. 2024b. [Regional utvecklingsstrategi - Region Jämtland Härjedalen](#) (hämtad 2024-10-31).

Region Jämtland Härjedalen. 2024c. Mejlkontakt 2024-09-28.

Riksantikvarieämbetet. 2024. Fornsök. <https://app.raa.se/open/fornsok/>)

Riksantikvarieämbetet. 2022. Riksintressen för kulturmiljövården. <https://www.raa.se/samhallsutveckling/riksintresse-for-kulturmiljovarden/> (Hämtad 2022-12-08)

Råsjö Kross AB. 2023. <https://www.rasjokross.se/takter/> (Hämtad 2023-02-13)

SGU. 2022a. Berggrund och jordarter. [SGUs Kartvisare](#) (Hämtad 2022-11-28).

SGU. 2022b. Grundvatten. [SGUs Kartvisare](#) (Hämtad 2022-11-28).f

SGU. 2022c. Jordarter. [SGUs Kartvisare](#) (Hämtad 2022-11-28).

SGU. 2022d. Brunnar. [SGUs Kartvisare](#) (Hämtad 2022-11-28).

Skistar. 2024a. Skidbuss. <https://www.skistar.com/sv/vara-skidorter/are/vinter-i-are/servicetjanster/skidbuss/> (Hämtad 2024-11-11).

Skistar. 2024b. <https://www.skistar.com/sv/vara-skidorter/are/vinter-i-are/> (Hämtad 2024-11-11).

Sveriges Miljömål. 2023. <https://sverigemiljomal.se/>

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

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

Trafikverket. 2018. Anmälan vattenverksamhet, Ombyggnad av väg 659 delen Så-Vik, Åre kommun, Jämtlands län, TRAFIKVERKET 2018/123135

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

Trafikverket. 2022a. Naturvärdesinventering längs planerad GC-väg mellan Så och Vik, Åre kommun år 2022. Rapport 2022-11-11.

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

Trafikverket. 2022d.Handledning för barnrättsfrågor i investeringsprojekt, 0.5 2022-2023

Trafikverket. 2022e. Krav VGU Vägars och gators utformning. Publikation: 2022:001

Trafikverket. 2022f. Krav VGU Begrepp och grundvärden. Publikation: 2022:002

Trafikverket. 2022g. Råd VGU Vägars och gators utformning. Publikation: 2022:003

Trafikverket. 2022h. Krav VGU Supplement 1 Vägars och gators utformning. Publikation: 2022:167

Trafikverket. 2023a. Samrådsunderlag - E14 Så-Vik, Gång-, cykel- och mopedväg. Dokumentdatum 2023-03-30

Trafikverket. 2023b. Riksintressekarta. <https://riksintressenkartor.trafikverket.se/> (Hämtad 2023-01-13)

Trafikverket. 2024a Samrådsredogörelse. Handlingsnummer oC07SR01.

Trafikverket. 2024b. PM Markmiljö. Rapport 2024-11-14. Handlingsnummer 1N140001

Trafikverket. 2024c PM Naturvärdesinventering. Rapport 2024-11-14. Handlingsnummer 1N140002

Trafikverket. 2024d. MUR Geoteknik, Markmiljö, Hydrogeologi och Vägteknik. Rapport 2024-11-14. Handlingsnummer 1G140001

Trafikverket. 2024e. Projekterings PM Avvattning. Rapport 2024-11-14. Handlingsnummer 1W14PM01

Trafikverket. 2024f. E14, Projekt Vik-Frönäset, gång- och cykelväg.
<https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-jamtlands-lan/e14-vikfronaset-gang--och-cykelvag/> (Hämtad 2024-09-28)

Trafikverket. 2024g. Vägtrafikflödeskartan.
<https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation> (Hämtad 2024-09-09)

Trafikverket. 2024h. Länsvis trafikutvecklingstal för Personbil och lastbil enligt Trafikverkets basprognoser 2024. Gällande från 2024-04-02 (Hämtad 2024-09-09)

Trafikverket. 2024i. NVDB på webb. <https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map> (Hämtad 2024-09-09)

Trafikverket. 2024j. PM Utformning av GCM-väg Så-Vik, passager och busshållplatser. Rapport 2024-03-25.

Transportstyrelsen. 2024. Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).
<https://www.transportstyrelsen.se/strada> (Hämtad 2024-10-15)

Vatteninformationssystem Sverige. 2024. <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Vägverket. 2001. Skötselplan för artrika vägkanter i Jämtlands län. Nulägesbeskrivning och strategier för drift- och underhållsåtgärder i Jämtlands län avseende bevarande och utveckling av artrika vägkanter.

Åre kommun. 2017. Översiktsplan.
<https://are.se/byggabo/samhallsplanering/oversiktsplan> (Hämtad 2024-10-15)

Åre kommun. 2020. Kulturmiljöprogram Åredalen – underlag till fördjupad översiktsplan (2020-12-14) [Översiktsplan - Åre kommun](#)

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

Åre kommun. 2024a. Planprogram Björnen Centrum.
<https://are.se/byggabo/planprogram/planprogram-bjornen-centrum> (Hämtad 2022-12-12)

Åre kommun. 2024b. Planprogram för Björnänge.
<https://are.se/byggabo/planprogram/bjornange> (Hämtad 2022-12-12)

[Åre kommun. 2024c. Planprogram för infrastruktur E14 Björnänge.](#)
<https://are.se/byggabo/planprogram/bjornange> (Hämtad 2024-10-15)

Åre kommun. 2024d. Detaljplaner. <https://kartor.are.se/detaljplaner/> (Hämtad 2024-10-15)

Åre kommun. 2024e. Våra grundskolor. <https://are.se/barnutbildning/grundskola/varagrundskolor> (Hämtad 2024-10-15)

Åre kommun, 2024f. Mål befolkningsökning inom Åre kommun. [Befolkningsmål: 18 000 kommuninvånare år 2050 - Åre kommun](#)

TEN-T vägnätet. Europeiska Kommissionen 2024: [TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network | European Transport Infrastructure](#) (Hämtad 2024-11-05)

Trafikverket, 831 34 ÖSTERSUND, Besöksadress: Kyrkgatan 43B

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)