

Sambällsbyggnadskontoret

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

2023-04-18

PLANPROGRAM FÖR BJÖRNEN CENTRUM

Del av Mörviken 1:75, Åre Svedje 1:140 m.fl.

Åre kommun, Jämtlands län

GENOMFÖRT PROGRAMSAMRÅD

Planprogramsförslaget, upprättat 2022-03-29, har varit utsänt på samråd under perioden 2022-05-25 till 2022-06-01. Planhandlingarna skickades till Länsstyrelsen, övriga berörda statliga myndigheter, kommunala nämnder och styrelser samt övriga berörda enligt sändlista och fastighetsförteckning upprättad av kommunen.

FÖRTECKNING ÖVER INKOMNA SYNPUNKTER

Yttranden har inkommit från:

Myndigheter m.m

1. Länsstyrelsen
2. Statens geotekniska institut (SGI)
3. Sametinget
4. Trafikverket
5. Lantmäteriet
6. Tekniska avdelningen
7. Miljöavdelningen
8. Räddningstjänsten
9. Jämtkraft
10. Luftfartsverket
11. Skanova AB
12. Postnord
13. Jamtli
14. Socialkontoret

Föreningar, verksamheter, organisationer m.m.

15. Åre Björnen samfällighetsförening
16. Sadelns samfällighetsförening
17. Bräckegården i Åre AB
18. Svartbjörnen Projektutveckling i Åre AB
19. Per Nyberg ICA Björnänge
20. Skidcenter / Björnänge invest
21. Fröåvägens samfällighet
22. Samfälligheten Åre Åre-Svedje S:4
23. Björnberget fastighetsförvaltning AB
24. Brf Björnängeberget 1
25. Skistar AB
- 26-40. Privatpersoner

Sambällsbyggnadskontoret

BEMÖTANDE AV INKOMNA SKRIVELSER

De inkomna skrivelserna redovisas och kommenteras nedan. Synpunkterna har till viss del sammanfattats av planenheten. Alla yttranden finns i sin helhet att ta del av genom kommunens diarium. Personnamn skrivs inte ut i den samrådsredogörelse som finns tillgänglig på kommunens hemsida, i enlighet med GDPR.

1. Länsstyrelsen i Jämtlands län

Yttrande Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen lämnar nedan synpunkter på miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inom ramen för den strategiska miljöbedömningen som genomförs för planprogrammet enligt 6 kap. 9 § p. 3 Miljöbalken (1998:808) (MB).

Redovisning på en rimlig nivå

Länsstyrelsen anser att MKB:n i huvudsak har en rimlig detaljeringsgrad för att kunna beskriva och bedöma planprogrammets betydande miljöeffekter. Länsstyrelsen anser dock att geotekniska säkerhetsfrågor skulle behöva utredas mer i detalj inom ramen för MKB:n. Detta på grund av att denna aspekt behandlas bättre utifrån ett helhetsperspektiv snarare än i samband med enskilda prövningar inom framtida detaljplaner.

Nollalternativ och alternativredovisning

Nollalternativet som presenteras är rimligt och detaljerat, vilket är positivt. Länsstyrelsen anser vidare att det framtagna nollalternativet underlättar meningsfulla jämförelser mot huvudalternativet.

Länsstyrelsen anser dock att MKB med fördel hade kunnat föreslå två alternativ för områdets utveckling: det första inklusive tunnelbygge och det andra inklusive skidbroar. Detta för att tydligare synliggöra konsekvenserna av föreslagna åtgärder. Länsstyrelsen anser också att det hade varit lämpligt att kommunen förtydligar sina intentioner genom att peka ut ett av de två exploateringsförslagen som huvudalternativ.

Befintliga miljöförhållande och miljöproblem

Länsstyrelsen ser positivt på att MKB:n utförligt redogör för de nuvarande miljöförhållande som råder inom och i närheten av programområdet. Det är särskilt positivt att flera utredningar har tagits fram i ett tidigt skede för att kartlägga områdets grön- och blåinfrastruktur. Det är vidare positivt att MKB:n på ett tydligt sätt lyfter befintliga miljöproblem i Åredalen såsom nuvarande trafiksituation, Åresjöns ekologiska samt kemiska status och befintlig påverkan på Natura 2000-området "Åreälven" (SE0720286). Länsstyrelsen påpekade i yttrande över avgränsningssamråd (Dnr. 407-7915-20) att det behöver genomföra en översiktlig fågelinventering med fokus på häckande fåglar i de områden där idag är naturmark och som planeras exploateras. En sådan inventering har dock inte genomförts, vilket gör det svårare att få en tydligare bild av förutsättningarna för fågellivet inom området.

Betydande miljöeffekter

Riksintresse kommunikation

Länsstyrelsen ställer sig tveksam till bedömningen att planprogrammets genomförande inte förväntas innebära ökade risker kopplade till geotekniska säkerhetsfrågor och översvämning. Länsstyrelsen anser i linje med Statens Geotekniska Institut (SGI) att påverkan på den ravin som löper från de västra delarna av programområdet och söder ut bör studeras vidare. Detta för att analysera om samtliga förändringar som programmet tillåter kan orsaka ökad avrinning

Sambällsbyggnadskontoret

samt risk för erosion och stabilitetsproblem. Dessa kan i sin tur leda till slamströmmar med potentiella negativa effekter i ravinens utlopp, vilken kanaliseras genom en trumma under E14.

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

I MKB:n beskrivs att programområdet kommer att anslutas till det kommunala spillvattennätet varför någon påverkan från näringsämne på vattenförekomsten Åresjön inte bedöms uppstå. Utifrån planprogrammets handlingar utläser Länsstyrelsen en viss osäkerhet kring den faktiska kapacitet som finns tillgängligt i Vikverket. Länsstyrelsen anser att MKB:n behöver beakta denna aspekt i större utsträckning, i synnerhet i förhållande till planprogrammets påverkan på miljökvalitetsnormer för ytvatten. Länsstyrelsen saknar också ett resonemang kring kumulativa effekter kopplade till genomförda och redan planerade exploateringar inom Åresjöns avrinningsområde med hänsyn till sedimenttransport. Länsstyrelsen konstaterar vidare att förändringar i föroreningsbelastning till följd av områdets exploatering samt risken för naturolyckor inte beaktats i tillräcklig utsträckning i bedömningen.

Geotekniska säkerhetsfrågor

Länsstyrelsen ställer sig tveksam, i linje med SGI:s yttrande, till bedömningen om att planprogrammets genomförande inte förväntas leda till ökade geotekniska risker. Detta på grund av att bedömningen grundas på övergripande utredningar som inte behandlar geotekniska säkerhetsrisker och klimatförändringar i tillräcklig utsträckning. Länsstyrelsen anser, i linje med SGI:s yttrande, att denna osäkerhetsfaktor inte har beaktats i tillräcklig omfattning i bedömningen av planprogrammets konsekvenser och att MKB:n borde ses över i detta avseende. Länsstyrelsen hänvisar till SGI:s yttrande för mer detaljerade synpunkter.

Åtgärder

Länsstyrelsen ser positivt på att MKB:n lyfter många möjliga åtgärder för att kunna begränsa planprogrammets påverkan vid planeringen. Det är också positivt att vissa av dessa åtgärder har implementerats i planprogrammet. Vad gäller planprogrammets driftskede, vill Länsstyrelsen påpeka att de största riskerna gällande negativ påverkan på miljökvalitetsnormer för Åresjön samt på Natura 2000-området är under byggnationsskedet samt tiden efter då marken är blottlagd och en ökad risk för erosion och sedimenttransport finns. Det är därför mycket positivt att MKB:n lyfter åtgärder även under bygg- och driftskede som syftar till att begränsa sådana risker.

Uppföljning

Länsstyrelsen rekommenderar att ett kontrollprogram för den tänkta exploateringen tas fram. Det är viktigt att undersökningar sker både före, under och efter exploatering för att få kunskap om status och vilka förändringar som sker i Åresjön med avrinningsområde. Länsstyrelsen anser av denna anledning att det finns ett behov av att genomföra provtagningar även i bäckarna som avvattnar det aktuella området mot recipienten.

Synpunkter enligt Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden

Med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden vill Länsstyrelsen uppmärksamma kommunen att det finns aspekter som behöver utredas närmare och hanteras vidare inför områdets framtida detaljplaneläggning. Dessa aspekter berör riksintressen för kommunikationer och Natura-2000, miljökvalitetsnormer för ytvatten, strandskydd samt hälso- och säkerhetsfrågor.

Riksintresse

*Sambällsbyggnadskontoret***Kommunikation**

Länsstyrelsen instämmer i planprogrammets antagande om att en förutsättning för hela programmets genomförande är ombyggnationen av korsningen Fröåvägen och E14, som är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § MB. Det är positivt att planprogrammet lyfter ombyggnaden av korsningen som ett första steg i programmets etappindelning samt att det understryks att korsningen behöver åtgärdas innan någon detaljplan kan antas i området. Utifrån trafikutredningens slutsatser instämmer Länsstyrelsen i ställningstagandet om att den ökade trafikmängd som exploateringen innebär inte bedöms medföra några negativa konsekvenser för riksintresset. Trafikverket har dock framfört synpunkter på trafikutredningen.

Länsstyrelsen kan vidare, utifrån nu kända förhållande, inte utesluta att planprogrammets genomförande kan leda till en negativ påverkan på E14 vad gäller ökade geotekniska- och översvämningsrisker. Detta gäller de exploateringar som förväntas påverka det västra avrinningsområdet som ligger inom programområdet. Aspekten behöver enligt Länsstyrelsens uppfattning utredas vidare inom ramen för planprogrammet för att kunna hanteras i ett helhetsperspektiv.

Natura 2000

Det är positivt att kommunen för ett resonemang kring hur planen kommer påverka Natura 2000-området "Åreälven" och skriver tydligt i programbeskrivning att planprogrammets genomförande kan medföra en påverkan på områdets bevarandestatus. Länsstyrelsen vill i sammanhanget påpeka att en förutsättning för att tillgodose riksintresset är att exploateringen inte påverkar Natura 2000-området negativt. Utifrån nu kända förhållande kan Länsstyrelsen inte utesluta att framtida detaljplaner i linje med planprogrammet kommer att kräva tillstånd enligt 7 kap. 28 a § MB. Bedömningen görs mot bakgrund av MKB:n slutsatser som upplyser om att planprogrammets genomförande kan leda till en ökning av materialtransport. Länsstyrelsen har i sin bedömning även beaktat möjliga risker kopplade till erosion och naturolyckor samt kumulativa effekter.

Miljö kvalitetsnormer**Ytvatten**

MKB:n lyfter att planprogrammet över tid kommer att påverka Åresjöns möjligheter att uppnå kravet på god ekologisk status. Länsstyrelsen antar av denna anledning att framtida detaljplaner i linje med planprogrammet kan komma att försämra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormerna för recipienten. Detta även på grund av en viss osäkerhetsfaktor, till följd att MKB:n inte tagit hänsyn till ett flertal aspekter i frågan exempelvis naturolyckor och belastning från Vikverket med mera. Länsstyrelsen konstaterar vidare att många åtgärder föreslås av planprogrammet i detta avseende men i MKB:n beskrivs svårigheter för att kunna implementera dem i framtida detaljplaner. Länsstyrelsen efterfrågar av denna anledning ett tydligare resonemang kring hur kommunen anser att MKN ska följas i planprogrammet.

Strandskydd

Länsstyrelsen ser positivt på planprogrammets ambition att lokalisera exploateringsområdena så att påverkan på vattendragen till stor del undviks eller minimeras. Som framgår av programbeskrivningen är detta aktuellt framför allt i det södra bebyggelseområdet. En viss påverkan på vattendragen förväntas ske i det norra exploateringsområdet samt till följd av omdragningen av Fröåvägen.

För att kunna upphäva strandskyddet inom framtida detaljplaner med hänvisning till kap 18c § punkt 5 MB krävs det att kommunen visar att det angelägna allmänna intresset är omöjligt eller

orimligt att tillgodose utanför strandskyddsområdet. Om en lokalisering utanför strandskydd inte är möjlig bör kommunen undersöka om åtgärderna kan lokaliseras till ett område inom strandskydd där de får mindre påverkan på strandskyddets syften eller om planer kan utformas så att åtgärden genomförs samtidigt som strandskyddsintresset tillgodoses.

För att strandskyddet ska kunna upphävas behöver intresset av att ta området i anspråk på det sätt som planprogrammet avser ska väga tyngre än strandskyddsintresset enligt 4 kap. 17 § PBL. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att motivera denna aspekt tydligt i framtida detaljplaner. Exempelvis genom att presentera en avvägning mot områdets skyddsvärden.

Utifrån dessa aspekter betonar Länsstyrelsen vikten att detaljerade utredningar genomförs inför kommande detaljplanearbeten, särskilt vad gäller det norra exploateringsområdet. Detta för att utesluta att gynnsamma förutsättningar för hotade arter, fridlysta arter eller med arter som omfattas av Artskyddsförordningen skulle påverkas negativt. Det är också angeläget att kommunen omvärderar det eventuella tunnelbygget i förhållande till förväntat större negativ effekt på växt-och djurlivet längs vattendragen i hela området. Länsstyrelsen ställer sig tveksam till kommunens bedömning att planprogrammet inte mer än obetydligt kan skada strandskyddsintresset om tunnelbygget genomförs.

Hälsa och säkerhet

Buller

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen behandlar frågan om buller i ett tidigt skede i planeringen. Det är bra att övergripande beräkningar har tagits fram för att analysera om den förväntade trafikökningen skulle kunna orsaka kraftigt ökande ljudnivåer i området. Länsstyrelserna rekommenderar att eftersträva goda ljudmiljöer i den fortsatta planeringen för att begränsa möjliga störningar från högsäsongens trafikflöde. Länsstyrelsen rekommenderar att även buller från planerade liftar beaktas särskilt inom ramen för kommande detaljplanering.

Geotekniska säkerhetsfrågor

Länsstyrelsen anser i linje med SGI:s yttrande att, utifrån nu kända förhållanden, genomförandet av kommande detaljplaner i linje med planprogrammet kan medföra olämplig bebyggelse med hänsyn till geotekniska säkerhetsfrågor såsom risk för ras, skred och slamströmmar. Länsstyrelsen instämmer inte med vissa ställningstagande som presenteras i programbeskrivningen vad gäller denna aspekt. Detta på grund av att de bygger på övergripande utredningar, som inte inräknar risk för naturolyckor samt effekter av klimatförändringar. Länsstyrelsen anser att aspekten behöver utredas vidare inom ramen för planprogrammet. Det är av stor betydelse att geotekniska säkerhetsfrågor behandlas med ett helhetsperspektiv som tar hänsyn till samtliga planerade åtgärder samt till hela avrinningsområdet. Länsstyrelsen ställer sig bakom SGI:s yttrande i sin helhet och hänvisar till det för mer detaljerade synpunkter i frågan, yttrandet bifogas detta yttrande.

Översvämning

Det norra exploateringsområdet kan påverka lokala avrinningsmönster vilken i sin tur kan skapa en ökad risk för översvämning vid skyfall. Länsstyrelsen ställer sig därför tveksam till den föreslagna exploateringen i programområdet norra del med hänsyn till risken att förlora delar av Stormyrens flödejämnandefunktion. Länsstyrelsen konstaterar vidare att det finns en lågpunkt i anslutning till det norra exploateringsområdet som riskerar att översvämmas vid höga flöden. Länsstyrelsen betonar vikten att aspekten beaktas i den fortsatta planeringen. Detta för att omvärdera eventuellt alternativa placeringar samt utformningar av bebyggelsen. Det är också av stor vikt att kommunen säkerställer att tillräcklig yta sparas för att kunna genomföra eventuella

skyddsåtgärder. I fråga om skyddsåtgärder är det också av stor vikt att områdets förutsättningar beaktas, särskilt med hänsyn till de höga grundvattennivåer som påträffas och som kan försvåra implementeringen av vissa dagvattenlösningar.

Vatten och avlopp (VA)

Det framgår av programbeskrivning att en viss kapacitet har avsatts i Vikverket för planprogrammet. Det är dock oklart hur kommunen har kommit fram till denna bedömning och det saknas en närmare beskrivning av vilken kapacitet som kan tillgodoses. Redan vid avgränsningssamrådet påpekade Länsstyrelsen behovet av att tydliggöra vilken kapacitet som finns kvar i Vikverket, i tillägg till andra planerade exploateringar i Åredalen. Det är vidare oklart vilka typer av VA-lösningar som skulle kunna användas om hela planprogrammet inte kan anslutas till Vikverket. Det är Länsstyrelsen uppfattning att enskilda eller gemensamhetslösningar för avlopp i ett område med myrmarker och mycket ytligt grundvatten kan vara direkt olämpligt. Länsstyrelsen betonar vikten av att avloppsfrågan för planerad exploatering utreds i ett tidigt skede och anser att kommunen behöver ta ställning till frågan innan detaljplanearbete påbörjas.

Vad gäller vattenförsörjningen framgår det av programbeskrivningen att den planerade utbyggnaden innebär problem som behöver utredas vidare. Länsstyrelsen anser att även dricksvattenförsörjningsfrågan behöver vara tillräckligt utredd innan framtida detaljplaner antas.

Trafiksäkerhet

Planprogrammets har en god ambition om att förbättra områdets framkomlighet, trafiksäkerhet och parkeringsmöjligheter. Det är positivt att kommunen har beaktat de olika trafikflöden som uppstår både vid hög- respektive lågsäsong och de olika aktiviteter som kännetecknar området under årstiderna för att komma fram till rimliga åtgärder. Länsstyrelsen anser dock att aspekten borde behandlas vidare om tunnelalternativet väljs. Det saknas exempelvis resonemang kring möjligheten att nå det norra exploateringsområdet och Sadeln-området om tunneln av olika anledningar skulle bli blockerad.

Råd och allmänna synpunkter

Under samrådet ger Länsstyrelsen råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Om det behövs från allmän synpunkt ger Länsstyrelsen även råd i övrigt om tillämpningen av PBL.

Naturvärden

Länsstyrelsen bedömer att planprogrammet på ett bra sätt beskriver områdets naturvärden samt vilken hänsyn som planeras. I programbeskrivningen föreslås exempelvis att ett skogsområde med höga naturvärden lämnas helt fritt från exploatering vilket är positivt och betydligt begränsar planprogrammets påverkan.

Länsstyrelsen konstaterar dock att planprogrammet innebär direkta samt indirekta ingrepp som kan skada sammanhängande värdefulla naturmiljöer i de norra delarna av programområdet. Inom området finns det bland annat våtmarker som hyser höga naturvärden (objekt 57 och objekt 54). Länsstyrelsen konstaterar att planprogrammets genomförande kommer att påverka den gröna infrastrukturen i Björnen negativt, vilket i sin tur leder till en minskning av den biologiska mångfalden samt en försämring av de ekosystemtjänster som genereras i området. Av MKB:n framgår vidare att den sammantagna effekten endast kan begränsas något genom möjliga åtgärder. Länsstyrelsen efterfrågar ett tydliggörande av kommunens ambitioner med områdets utveckling i förhållande till att miljömålen "Myllrande våtmarker" samt ett "Ett rikt växt- och djurliv" inte uppfylls.

Skyddade och fridlysta arter

Inom programområdet finns det fridlysta arter och Länsstyrelsen påminner om att bestämmelser om skydd för biologisk mångfald enligt 8 kap. MB och artskyddsförordningen (2007:845) gäller fullt ut parallellt med PBL. Av rättspraxis framgår att frågan om skyddade och fridlysta arter ska komma in tidigt i planering. Fördjupade naturvärdesinventeringar bör tas fram vid respektive ny detaljplan för att utreda påverkan, anpassningar samt skyddsåtgärder för skyddade arter samt andra naturvärden.

Orkidéer som påträffades inom objekt 54, 57 och 58 är fridlysta och omfattas av 8 § Artskyddsförordningen. Länsstyrelsen upplyser om att framtida detaljplaner berörande den norra delen av programområdet behöver anpassas på ett sådant sätt att artskyddsförordningen inte aktualiseras. Om planerna inte kan anpassas i tillräcklig omfattning behöver kommunen ansöka om dispens i god tid och innan detaljplanernas antagande.

Det är positivt att naturvärdesobjekt 6, vilket bedöms vara det viktigaste området för fåglar inom programområdet, undantas från exploatering. Det är dock otydligt i programbeskrivningen hur kommunen kommer fram till denna bedömning. Länsstyrelsen informerar om att dispens inte får meddelas för fåglar då de omfattas av förbud enligt 4 § Artskyddsförordningen (2007:845), vilket gör att planprogram och framtida detaljplaner behöver anpassas så att artskyddsförordningen inte aktualiseras vid eventuella fynd. En fågelinventering för områden som avses exploateras rekommenderas av denna anledning. Detta för att i ett tidigt skede utreda om det förekommer boplatser, viloplatser eller spelplatser.

Vattenverksamhet

MKB:n visar att ett eventuellt tunnelbygge samt exploatering i anslutning till våtmark i de norra delarna av programområdet kan påverka grundvatten. Påverkan på grundvatten enligt 11 kap. 3 § MB kräver tillstånd från Mark och miljödomstolen och en specifik miljöbedömning enligt 6 kap MB. Länsstyrelsen upplyser om att reglerna om vattenverksamhet gäller fullt ut parallellt med PBL. Ett eventuellt tillstånd borde av denna anledning erfordras för den fortsatta detaljplaneringen av området. Tillstånd till vattenverksamhet kan inte heller ges i strid med gällande detaljplan. Det innebär att vissa av de föreslagna åtgärderna kan komma att kräva nya detaljplaner för att ersätta de befintliga.

Av programhandlingarna framgår vidare att diken också kan behöva flyttas eller kulverteras. Länsstyrelsen upplyser om att flytt eller kulvertering av diken är åtgärder som räknas som vattenverksamhet enligt 11 kap. 3 § MB. Då Länsstyrelsen i ett senare prövningsskede kan komma att begära att naturliga fiskförande vatten ska kulverteras med valvbåge är det en fördel om kommunen redan nu har detta med sig i planeringen av området.

Markavvattnings

Länsstyrelsen upplyser om att eftersom vissa områden som avses tas i anspråk av framtida detaljplaner är blöta eller fuktiga kommer markavvattnings krävas för att säkerställa byggnadernas och infrastrukturens säkerhet. Markavvattnings definieras i 11 kap 2 § MB och kräver tillstånd från Länsstyrelsen enligt 11 kap 13 § MB. Om det inte finns några särskilda skäl för att ge tillstånd för markavvattnings kan planen inte genomföras och bör därmed inte antas innan förutsättningarna för tillstånd är utredda.

Brottslighet och trygghet

Länsstyrelsen betonar vikten att integrera trygghet och brottsförebyggande arbete i den fysiska planeringen. I planprogrambeskrivningen förs resonemang och ställningstaganden kring

Sambällsbyggnadskontoret

trygghet. Några av dessa resonemang tolkar Länsstyrelsen som att de handlar om trygghet med avseende upplevd rädsla att utsättas för brott eller andra hotfulla situationer.

Programbeskrivningen kan med fördel fördjupas med en beskrivning kring vilka konsekvenser en tjugoprocentig ökning av bäddar (cirka 2 300) samt ökad användning av vissa plaster vid olika tider på dygnet kommer innebära för brottsligheten i planprogrammets olika delar. Centrumområden är exempelvis platser där viss typ av brottslighet såsom misshandel, skadegörelse, stölder, snatteri, narkotikahandel, är mer vanligt förekommande än andra.

Utifrån denna aspekt kan det vara möjligt att resonera kring förutsättningar som bidrar till att bygga bort brott och bygga in trygghet i ett område är att utforma platser utifrån från principerna i CPTED (Crime prevention through Environmental Design) om hur miljöer bör utformas för att minska brottsligheten. Dessa principer kan med fördel användas som utgångspunkt redan i planprogrammet samt i ett eventuellt gestaltungsprogram och kommande detaljplaner.

Kommentar

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

Redovisning på en rimlig nivå

Efter programsamrådet har en geoteknisk riskutredning samt en kompletterande dagvattenutredning tagits fram och MKB har reviderats utifrån vad som framkommit i de kompletterade utredningarna.

Nollalternativ och alternativredovisning

Programmet och MKB har reviderats och pekar nu ut alternativet med skidbroar som huvudalternativ. Alternativet med tunnel utgår då effekterna på grundvatten och bäckmiljöer blir större i jämförelse med skidbroar. Vidare har MKB utökats med ett nytt nollalternativ för rennärningen.

Befintliga miljöförhållanden och miljöproblem

Förstudie av rovfågel och ugglor, allmän fågelinventering, grod- och kräldjursinventering samt fladdermusinventering har upphandlats och resultaten bedöms finnas tillgängliga under hösten 2023. Utredningarna kommer att vara en del av underlaget vid framtagande av detaljplaner i området.

Betydande miljöeffekter**Riksintresse kommunikation**

Den kompletterade dagvattenutredningen som genomförts efter programsamrådet visar att det finns goda förutsättningar att fördröja dagvatten inom planområdet. Dagvattenflödet ut från programområdet bedöms därmed, efter vidtagna åtgärder, inte öka på grund av exploateringen. De översiktliga stabilitetsberäkningar som gjorts för ravinen som löper längs de västra delarna av programområdet tyder på god stabilitet. I samband med platsbesök för den kompletterande dagvattenutredningen följdes nästan hela sträckningen av bäcken som går i ravinen. Få tecken på erosion observerades längs vattendraget, som till stora delar utgörs av stora stenar. Tecken på att erosion skett vid höga flöden observerades endast på ett ställe, nedströms en trumma söder om programområdet. Riskerna för påverkan på E14 och därmed riksintresse kommunikation bedöms sammantaget som små. MKB har uppdaterats gällande riksintresse kommunikationer.

Miljö kvalitetsnormer för ytvatten

Osäkerheter finns fortsatt kring faktiskt kapacitet i Vikverket. Inga detaljplaner som följer av planprogrammet kommer att påbörjas innan kapacitet är säkrat. MKB är uppdaterad för att spegla detta. MKB har även uppdaterats gällande föroreningsbelastning samt risk för naturolyckor. Frågan om kumulativa effekter med hänsyn till sedimenttransport har inte behandlats i MKB. Planprogrammet och MKB behandlar endast påverkan från programområdet.

Geotekniska säkerhetsfrågor

MKB har uppdaterats gällande geotekniska risker. De kompletterande utredningar som genomförts efter programsamrådet tyder på att de geotekniska riskerna är hanterbara. Mer detaljerade utredningar tas fram i detaljplaneprocessen för de områden där det är relevant.

Åtgärder

Noterat.

Uppföljning

Kontrollprogram för påverkan på Åresjön kommer att tas fram inom detaljplaneprocessen och vara en del av kommande exploateringsavtal.

Synpunkter enligt Länsstyrelsens särskilda bevakningsområdet**Riksintresse****Kommunikation**

Kompletterande dagvattenutredning samt geoteknisk riskutredning har tagits fram inför programmets antagande. Resultaten från utredningarna tyder på att de geotekniska riskerna och riskerna för översvämning är hanterbara. Planprogrammets genomförande bedöms, baserat resultaten från de kompletterande utredningarna, inte medföra negativ påverkan på väg E14. Mer detaljerade utredningar kommer att genomföras i detaljplaneprocessen. En ombyggnation av korsningen E14/Fröävägen är fortsatt en förutsättning för programmets genomförande.

Natura 2000

MKB visar på att riskerna för motverkan av Natura 2000-områdets bevarande nivå främst är knutna till ökning av materialtransport under byggskedet. I övrigt bedöms programförslaget inte motverka beslutade mål eller delmål. För att minimera risken för påverkan på Natura 2000 kommer det i detaljplaneprocessen krävas detaljerade dagvattenutredningar för att klargöra vilka åtgärder som behöver vidtas för att förhindra ökad sedimenttransport i byggskedet.

Miljö kvalitetsnormer**Ytvatten**

Programmet har uppdaterats med ett resonemang kring MKN. MKB och planprogrammet har reviderats med bakgrund av de utredningar som tillkommit sedan programsamrådet. Det bedöms fortsatt finnas risk för sedimenttransport i byggskedet. Föroreningsbelastningen bedöms dock minska vid ett genomförande av planprogrammet i enlighet med uppsatta riktlinjer. Sammantaget bedöms programmet ha en liten negativ effekt på ytvattenkvaliteten, det vill säga detsamma som i nollalternativet.

Strandskydd

Flera artinventeringar är upphandlade och kommer att finnas tillgängliga inför detaljplaneprocessen så att detaljplaner kan utformas på ett sätt så att de gör så lite skada på skyddsvärden som möjligt. Då tunnelbygge bedömts medföra större negativa effekter på bäckmiljöerna och grundvattnet, i jämförelse med skidbroar, har det alternativet utgått.

Hälsa och säkerhet**Buller**

Bullerutredningar kommer att genomföras i detaljplaneprocessen för att klargöra bullernivåerna inom området. Buller från liftar, snökanoner etc kommer att undersökas i kommande bullerutredningar.

Geotekniska säkerhetsfrågor

Se kommentar på SGI:s samrådsyttrande.

Översvämning

Den kompletterande dagvatten utredningen som genomförts efter programsamrådet visat att Stormyren till största del avvattnas norrut, mot Fröåtjärn. Endast en marginell del av Stormyren avvattnas söderut och den flödesutjämnande funktionen av Stormyren bedöms som helhet inte påverkas av exploateringen. De myr-/våtmarksområden som finns inom programområdet utgörs i huvudsak av lutande backkärr och har i dagsläget troligtvis endast en mycket begränsad flödesutjämnande funktion. Från myrmarken direkt norr om korsningen mellan Fröåvägen och gamla Fröåvägen går en bäck där det ackumulerade flödes är betydande och behovet för flödesutjämning är stort. Detaljerade utredningar kommer att krävas i detaljplaneprocessen för att säkerställa att tillräckliga skyddsåtgärder kan ordnas och att byggnaders placering och utformning anpassas till platsens förutsättningar.

Vatten och avlopp (VA)

En förutsättning för programmets genomförande är att VA-kapacitet säkras i kommunalt reningsverk. Inga detaljplaner som innebär ytterligare belastning på det kommunala reningsverket ska påbörjas innan det är säkerställt att kapacitet finns. Dricksvattenförsörjningen ska vara löst innan några nya detaljplaner antas i området.

Trafiksäkerhet

Alternativet med tunnel har utgått. Ytterligare trafikmätningar kommer att genomföras kring korsningen Fröåvägen/E14 under påsken 2023 för att få ett bättre underlag för fortsatt arbete med att förbättra kapacitet och trafiksäkerhet i korsningen.

Allmänna råd och synpunkter**Naturvärden**

Programmet har så långt som möjligt försökt undvika påverkan på naturmiljön. Tillkommande bebyggelse placeras främst i anslutning till befintlig infrastruktur och bebyggelse. Vissa intrång på områden med utpekade naturvärden bedöms dock som oundvikligt. Detaljerade utredningar kommer att krävas i detaljplaneprocessen för att ytterligare anpassa kommande bebyggelse med hänsyn till platsens förutsättningar, naturvärden, grön infrastruktur och ekosystemtjänster. I de områden det finns skyddade arter kommer artskyddsutredningar krävas för att bedöma lämpligheten av exploatering. I de fall exploatering riskerar att påverka orkidéer kommer det att

krävas dispens. Sammantaget bedöms exploateringens påverkan på myrmark kunna begränsas till godtagbara nivåer. Detta behöver dock säkerställas med detaljerade utredningar i nästa planeringsskede.

Skyddade och fridlysta arter

Detaljerade naturvärdesinventeringar och vid behov artskyddsutredningar kommer att tas fram i kommande detaljplaner. Översiktlig rovfågel- och uggle inventering, allmän fågelutredning, grod- och kräldjursinventering samt fladdermusinventering är upphandlade och under framtagande. Underlagerlaget kommer att finnas tillgängligt inför detaljplanering.

Vattenverksamhet

Ytterligare utredningar gällande dagvatten och grundvatten kommer att genomföras inom kommande detaljplaner. Ansökningar om tillstånd för vattenverksamhet och påverkan på grundvatten kommer att göras när mer detaljerat underlag finns tillgängligt och specifika förslag finns på byggnaders och infrastrukturens placeringar. Detsamma gäller i de fall diken behöver flyttas eller kulverteras.

Markavvattning

I de fall markavvattning blir aktuellt kommer förutsättningarna för tillstånd enligt 11 kap. 13§ MB utredas i god tid innan detaljplaners antagande.

Brottslighet och trygghet

Programmet har uppdaterats med ett nytt stycke gällande brottslighet och trygghet. Sammantaget bedöms inte brottsligheten öka nämnvärt genom programmets genomförande. En viss ökning av stölder av cyklar, snowboards och skidor bedöms kunna ske då fler människor kommer att röra sig i området och fler stöldbegärliga objekt därmed kommer att finnas i omlopp. Någon betydande ökning av brottslighet i form av misshandel och narkotikahandel bedöms inte ske. Samhällsbyggnadskontoret ställer sig tveksamma till att Björnen Centrum är att klassa som den typ av centrumområde Länsstyrelsen menar har högre grad av brottslighet än andra platser. Brottsförebyggande och trygghetssäkrande åtgärder i kommer att arbetas in i kommande gestaltningsprogram.

2. Statens geotekniska institut (SGI)

Yttrande Statens geotekniska institut (SGI) har från länsstyrelsen i Jämtland erhållit rubricerad detaljplan med önskemål om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom sättningar och hantering av radon, ingår således inte. Huvudsyftet med planprogrammet är att förbättra trafiksituationen, utöka skidanläggningen samt utöka antalet bäddar inom området.

SGI:s synpunkter

Programområdet ligger centralt i Björnens skidområde cirka 5 kilometer från Åre by. Programområdet omfattar ett cirka 28,5 hektar stort område beläget mellan Sadelområdet och Björnen. Området omfattar även Fröåvägen (från E14 till Björnens centrum) samt trafikplatsen där Fröåvägen och E14 möts. Enligt SGU:s jordartskarta utgörs de övre jordlagren i huvudsak av morän som ned mot E14 kan överlagras av lera och silt. Berg i dagen förekommer även.

Jorddjupet har uppmätts till som mest 9 meter (enligt SGU). Enligt utförd geoteknisk utredning [3 och 4] överlagras moränen (siltmorän, sandmorän) av torv på vissa ställen och i anslutning till befintlig bebyggelse och exploatering finns ytor med jord- och bergfyllning. Grundvattennivåer har i samma utredning uppmätts i några grundvattenrör och i provgrovar. Djupen till grundvattenytan har i huvudsak varierat mellan 0 och 2,6 meter under markytan. SGI lämnade 2021-01-12 ett yttrande (diarienummer som ovan) på Avgränsningssamråd för MKB, Planprogram för Björnens centrum. I detta skrev vi bland annat följande:

1. Den översiktliga redovisningen av de geologiska och geotekniska förutsättningarna för området fokuserar på grundläggning och utförande av ny vägsträckning inklusive tunneln, parkeringar och bebyggelse. Vi saknade en beskrivning av förutsättningarna för jordrörelser (skred, ras, erosion, slamströmmar) samt översvämning.
2. Det är fördelaktigt att i planprogrammet utreda de geotekniska riskerna i sådan omfattning att det går att avgöra om riskerna är möjliga att hantera inom ramen för enskilda detaljplaner eller om de behöver hanteras i ett större perspektiv.
3. MKB:n behöver belysa risken för olyckor (ras/skred/ slamströmmar) samt vilka åtgärder och restriktioner som krävs för att förhindra att olyckor inträffar. Åtgärderna i sig kan även innebära en påverkan på miljön som behöver tydliggöras.
4. En detaljerad dagvattenutredning bör upprättas för hela planprogrammets område (omfattande samtliga nya föreslagna förändringar). Erosions och dräneringsförhållanden bör utredas och klarläggas i det fortsatta planarbetet. Eventuella restriktioner och åtgärder mot förändring av befintliga avrinnings- och dräneringsförhållanden, som kan kopplas till olycksrisken gällande slamströmmar, bör översiktlig redovisas.
5. Förutsättningar på grund av ett förändrat klimat måste beaktas.

Efter genomläsning av planprogrammet har vi följande synpunkter. Punkterna avser samma punkter som ovan.

1. och 2: I de geotekniska utredningarna som genomförts [3 och 4] har förutsättningar för skred, ras och slamströmmar inte utretts. I planprogrammet finns inlagt ett avsnitt om skred, ras och slamströmmar av vilket det framgår att det finns förutsättningar för skred i en mindre del av programområdet, dock inte i direkt anslutning till föreslagen exploatering. Denna upplysning kommer från lutningsanalys och en översiktlig GIS-analys av förutsättningar för skred i Åredalen [6]. Vi vill uppmärksamma på att stabiliteten ska utredas senast i detaljplaneskedet för hela det aktuella detaljplaneområdet. Detta gäller även för anslutande områden inom vilka ett skred, ras och slamströmmar kan påverka det aktuella planområdet. Det kan därför vara en fördel om utredningar utförs för stora områden, istället för inom separata detaljplaner. Vi tycker att det är bra att det av planen framgår att ”Då exploateringen inom programområdet kan tänkas ha påverkan även utanför programområdets gränser ska detta tas i beaktning vid den detaljerade utredningen”. Vi vill även påtala att utredningarna ska utföras enligt anvisningar i IEG rapport 4:2010 alternativt IEG rapport 6:2008 samt SGI rapport 68.

Av planprogrammet framgår vidare att påverkan på den ravin som löper från de västra delarna av programområdet och söder ut bör studeras vidare då den passerar nära befintlig bostadsbebyggelse, söder om programområdet. Vi vill påtala vikten av att samtliga förutsättningar och förändringar som planen tillåter bör ingå i utredningen och att utredningen omfattar samtliga bäckars avrinningsområden. Enligt en bäckinventering [5] finns totalt 17 bäckar av vilka 11 är större vattenförande bäckar. Då förhållanden i bäckarna kan påverkas av många olika detaljplaner, anser vi att det vore lämpligt om en dagvattenutredning och utredning

av förutsättningar för slamströmmar görs inom planprogrammet (eller i en separat utredning inför kommande detaljplaneskeden).

3. I MKB:n står på sidan 3 och 81 att ”planprogrammet inte förväntas ge några ökade geotekniska risker”. Vi anser inte att det finns underlag framtagna som styrker detta utan snarare framgår det av både planprogrammet och tidigare analyser och utredningar att det kan finnas förutsättningar för skred och slamströmmar och att dessa måste utredas. Det står vidare att ”inte heller ökade flöden i nollalternativet till följd av klimatförändringar bedöms orsaka några geotekniska risker”. Inte heller detta kan vi se att det finns något underlag som styrker. Inga utredningar som sänts till oss omfattar effekter av klimatförändringar.

Avsnitt 5.2 i MKB:n heter ”Geotekniska risker”. Vi vill upplysa om att den geotekniska undersökning som hänvisas till och som text har plockats från, inte har omfattat geotekniska säkerhetsrisker, det vill säga ras, skred, slamströmmar och erosion. Alltså omfattar detta avsnitt inte geotekniska risker i planområdet.

Vi anser att MKB:n bör kompletteras avseende geotekniska risker som måste dessa utredas av geoteknisk sakkunnig. Resultaten bör från dessa ska inarbetas i MKB:n. Vi tycker att det är bra att det av MKB:n framgår att ”det är dock av vikt att frågan (strömmar, ras, skred) utreds närmare i kommande detaljplaneskede samt att höjd tas för ökade nederbörds mängder till följd av klimatförändringarna i dimensioneringen av dagvattenlösningar” samt att ”detaljerade geotekniska utredningar krävs i detaljplaneskeden”. Dock tycker vi att det hade varit bättre om dessa frågor utretts inom ramen för planprogrammet. Detta eftersom förutsättningar för slamströmmar påverkas av förhållanden i hela avrinningsområdet, att slänter i områden som gränsar till ett detaljplaneområde kan påverka förhållanden inom planområdet samt att exploatering inom ett detaljplaneområde kan påverka förutsättningar för jordrörelser i angränsande områden. Även en detaljerad dagvattenutredningen anser vi bör utredas för hela planprogrammets område och inte delas upp i olika detaljplaneområden.

Det finns ett stycke i MKB:n om ”Övriga rekommenderade åtgärder” som vi tycker är viktiga och bra.

4. Effekter av klimatförändringen på de geotekniska riskerna finns inte behandlat i planprogrammet, den översiktliga dagvattenutredningen eller i de geotekniska utredningarna. Vi anser att samtliga utredningar som ligger till grund för planprogrammet ska omfatta förändrade klimatlast, så som förändrade grundvattennivå, flöden och tjälcykler.

Övriga synpunkter på planprogrammet följer nedan.

Vi tycker det är bra att behov av ytterligare geotekniska utredningar lyfts under rubriken ”Fortsatt arbete” i planprogrammet. Det utredningar som krävs för att ta ställning till möjlig exploatering, anser vi dock måste finnas utförda redan i planprogrammet. I planområden finns ytor avsatta för skidbackar och skidanläggningar. Vi vill poängtera att sådana anläggningar bör omfattas av samma krav, avseende utredningar av förutsättningar för jordrörelser och dagvattenavrinning, som vid bygglovsgivning eller detaljplanläggning. Det framgår av planprogrammet att flera cykelleder finns inom planområdet samt att planen tillåter vissa ändringar av dessa. Vi vill upplysa om att användning av leder ger en nötning av markytan som ofta leder till vegetationsfria och rännformade stråk på markytan. Vid intensiv nederbörd kan dessa stråk fungera som vattenkanaler och orsaka kraftig erosion som i sin tur kan utlösa ras och slamströmmar. Vi anser därför att en geoteknisk utredning av risker kopplat till detta bör utföras samt att områden avsatta för leder bör framgå av planen. Planprogrammet omfattar även Fröåvägen från E14 upp till Björnens centrum och spårcentralen för längdskidåkning. Vi vill upplysa om att det i anslutning till denna finns branta slänter vars stabilitet bör utredas. Likaså

Sambällsbyggnadskontoret

bör dagvattenhantering kring vägen och tänkt cykelbana utredas så att inte höga flöden i bäckar, trummor och anslutningar orsakar erosion och slamströmmar som kan påverka omgivande markområden.

Kommentar

En geoteknisk riskutredning för ras, skred, erosion och slamströmmar samt en kompletterande dagvattenutredning har tagits fram efter programsamrådet för att klargöra de geotekniska säkerhetsriskerna på programnivå. Planprogrammet och MKB har uppdaterats utifrån de nya utredningarna. De stabilitetsberäkningar som gjorts visar att stabiliteten inom programområdet är godtagbar, i de flesta fall även vid höga grundvattennivåer. Två områden har identifierats där det finns risk för stabilitetsbrott vid höga grundvattenflöden. I dessa två områden föreslås inte någon bebyggelse. En liten del av det ena riskområdet utgörs idag av skidbacke, i övrigt består områdena av skog. Skogen ska i största möjliga mån bevaras i dessa områden. De största geotekniska stabilitetsriskerna bedöms vara i anläggningsskedet för delar av det norra bebyggelseområdet. Ytterligare utredning kommer att krävas i detaljplaneprocessen.

Den kompletterande dagvattenutredningen visar att det finns goda förutsättningar att fördröja dagvattnet från området, även med förändrade klimatlaster, och på sätt säkerställa att flödet ut från området inte ökar med programmets genomförande. Programområdets dagvatten bedöms kunna hanteras på ett sätt så att risken för slamströmmar inte ökar inom eller nedströms programområdet. Placeringar av fördröjningsåtgärder och erosionsskydd utreds vidare inom kommande detaljplaner.

3. Sametinget**Yttrande**

Sametinget i Sverige är både en statlig myndighet och ett folkvalt samiskt parlament med syfte att förbättra de svenska samernas möjligheter som urfolk att bevara och utveckla sin kultur. Sametingets uppgift är att medverka i samhällsplaneringen och bevaka att samiska behov beaktas – däribland renskötselns intressen – vid utnyttjandet av mark och vatten. Sametinget har fått möjlighet att yttra sig i rubricerat ärende och lämnar följande synpunkter.

Rennäringsintresset är både ett allmänt intresse enligt miljöbalken och ett enskilt intresse som medlemmarna i en sameby innehar enligt rennäringslagen. Sametingets uppgift är att bevaka det allmänna rennäringsintresset genom att tillse att den samiska kulturen, inklusive rennäringen skyddas över tid och att förutsättningarna fortsatt ska finnas för att bedriva renskötsel även för kommande generationer. Därutöver bevakar varje sameby sitt enskilda rennäringsintresse på den mark som samebyn brukar.

Åre kommun är en samisk förvaltningskommun. Renskötseln är den starkaste kulturbäraren för årbediehtu, samisk traditionell kunskap, det samiska språket, levnadssättet och den samiska kulturen. Information om den samiska kulturen och renskötseln som bedrivs i kommunen är därför ett viktigt kunskapsunderlag inför framtida planering och exploatering. Sametinget anser generellt att informationen om den samiska markanvändningen¹ i planprogrammet är knapphändig. Svenska myndigheter har enligt grundlagen ett särskilt ansvar för att skydda och främja det samiska folkets möjligheter att behålla och utveckla allmänintresset rennärning. Att renskötselrätten ska skyddas innebär att en kommun vid planering av mark måste ta hänsyn till vilka ingrepp som kan accepteras för att renskötselrätten inte ska kränkas.

Riksintresse rennäring

Enligt 3 kap. 5 §, första stycket miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse för renskötseln skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande. Enligt andra stycket ska områden av riksintresse för renskötseln skyddas mot sådana åtgärder. Områdena karaktäriseras ofta som flyttvägar, svåra passager, kalvningsområden och rastbeten. Riksintresse rennäring ska ses i ett landskapsperspektiv eftersom det handlar om ett skydd för områden med olika ändamål som måste hänga ihop för att helheten ska fungera. Rennäringen är en förutsättning för den samiska kulturen och riksintresseskyddet för rennäringen tillkom p.g.a. rennärings svårigheter att hävda sig mot starka exploateringsintressen. Staten har en skyldighet att tillförsäkra att renskötseln ska kunna fortsätta existera och då är markerna av den största betydelse.

Kommunen konstaterar att "Områdets betydelse för rennäringen har genom hård exploatering urvattnats över tid. Tillkommande exploatering i området bedöms inte mer än marginellt försämra rennärings förutsättningar jämfört med nuläget. Frågan behöver dock utredas vidare".

Området kring Åre har under en längre tid haft en kraftig befolkningsökning och en mycket stor tillväxt inom den turistiska näringen. Sametinget efterfrågar en samlad bedömning över vad alla de åtgärder som planeras i kommunen förväntas medföra rennäringen. I planen som är föremål för dagens samråd behandlas inte riksintresse rennäring i miljökonsekvensbeskrivningen, det anges därmed inte heller några konsekvenser för den samiska markanvändningen. Det går inte att utesluta att områden av riksintresse för rennäringen kan komma att skadas av kumulativa effekter.

I den fördjupade översiktsplanen för Åredalen som kommunen hänvisar till i vissa delar av planen uppger kommunen att Björnen centrum berör riksintresse rennäring, men att det är av ett underordnat intresse. I aktuellt Planprogram uppger däremot kommunen att området inte omfattas av riksintresse rennäringen enligt miljöbalken 3 kap 5 §, men att området ligger inom Kalls sameby. Även åtgärder som vidtas utanför ett riksintresseområde kan vara otillåten på grund av de konsekvenser den bedöms ha för riksintresset. 2 Bedömningen ska göras utifrån kumulativa effekter av övrig markanvändning inom området. 3

Miljökonsekvensbeskrivningens (MKB) avgränsning avseende samisk markanvändning Sametinget har tidigare i andra planärenden från Åre kommun uppgett att det saknas en analys över de framtida effekter planen förväntas medföra för den samiska kulturen i området. Bedömningen av planens konsekvenser behöver utgå från en helhetssyn, där samebyarnas hela markanvändning, områdets funktion samt kumulativa effekter från övrig exploatering ingår.

Enligt miljöbalken ska verksamhetsutövaren beskriva, identifiera och bedöma de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra. En sådan bedömning vad det gäller den samiska markanvändningen saknas. Det är viktigt att berörda samebyar kommer in i ett tidigt skede i arbetet med att ta fram en MKB för att kunna förmedla sina kunskaper och syn på den planerade verksamheten. Sametinget har tagit fram en vägledning för hur samisk markanvändning bör integreras i MKB-processen: <https://www.sametinget.se/26843>

I en MKB ska bland annat följande beskrivas:

- Hur, när och var renskötsel bedrivs i det aktuella området
- Vilken funktion området har för rennäringen
- Samlad bedömning av vilka konsekvenser som kan uppstå för renskötseln inom berörd sameby samt påverkan på samebyns funktionella samband

Samhällsbyggnadskontoret

- Kumulativa, permanenta, tillfälliga, sociala och kulturella effekter
- Redogöra för berörda riksintressen
- Redovisa förebyggande och skadelindrande åtgärder som vidtas för att minimera störningar på rennäringen
- Redovisa aktuell samt förutsägbar intrångsbild för berörd sameby
- Eventuell påverkan på angränsande samebyar
- Redovisa vad som framkommit i samrådet med berörd sameby

Inflytande och samråd

Det framgår inte av planprogrammet hur berörda samebyars synpunkter och behov beaktats i planarbetet. För samernas allmänna intresse är det av betydelse att kunna styra utveckling inom sina traditionella marker, vilket samerna som urfolk har rätt till. Berörda samebyar ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerade samtycke".

Kommunen behöver samråda med samebyarna om alla de åtgärder samlat som planeras i kommunen för att samebyarna ska kunna ta ställning till helheten. Sametinget anser att vissa normer ska följas för att det ska anses som att samebyn deltagit effektivt. Detta innebär att:

- Samrådet ska ske i ett tidigt skede.
- Berörda samebyar ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerade samtycke".
- Berörda samebyar ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För att nå ett effektivt deltagande avses; tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.

Miljökvalitetsmål

Sametinget saknar text om rennäringens viktiga bidrag till miljökvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö i linje med Åre kommuns vision om att "tillsammans skapar vi en hållbar framtid för alla i storslagen fjällmiljö". Den samiska traditionella kunskapen och renskötseln är avgörande för att nå miljökvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö, men även viktigt för Ett rikt växt- och djurliv, Levande skogar, Myllrande våtmarker, Levande sjöar och vattendrag. Renen levererar ekosystemtjänster genom att den betar och underhåller växtlighet, alltifrån örter och gräs till lavar. Renen är det viktigaste betesdjuret i fjällen. För att upprätthålla renbetet i fjällen krävs livskraftiga renhjordar. För att kunna bevara fjällområdets värden för renskötseln och bibehålla områdets karaktär av betespräglad, storslaget landskap med vidsträckt sammanhängande områden behöver renen kunna följa sin årscykel och vandra mellan betesmarkerna.

Kommentar

Planprogrammet och MKB har uppdaterats med ett nytt nollalternativ för rennäringen. Markanspråket programmets genomförande innebär bedöms inte ha någon effekt på rennäringen då området betydelse för renarna urvattnats genom tidigare exploateringar. Det ökade besöksstrycket programmet innebär bedöms dock kunna innebära en störning för rennäringen. Planprogrammets genomförande bedöms dock inte påtagligt försvåra bedrivande av rennäring inom det närliggande riksintresseområdet. Frågan om kumulativa effekter behöver hanteras av Länsstyrelsen, Sametinget och Kalls samby på en mer översiktlig nivå än i ett planprogram. Kalls sameby har givits möjlighet att yttra sig i programsamrådet men har inte inkommit med något yttrande.

4. Trafikverket

Yttrande

Riksintresse

E 14 är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken och ingår även i det europeiska transportnätet (TEN-T). Det är viktigt att redovisa hur riksintressen för kommunikation påverkas vid en tänkt etablering och vilka faktorer som bör beaktas för att undvika att dess funktion påverkas negativt. Exploatering nära transportanläggningar får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av dessa anläggningar.

Synpunkter på trafikutredning

Trafikalstring. I stället för att bara hänvisa till en annan trafikutredning gällande trafikalstring så vore det bra att även i denna trafikutredning redogöra för bedömningen om hur mycket trafik som alstras av en expansion av visst antal bäddar.

Svängandelar. Utredningen redovisar inte hur svängandelarna är framtagna. Är de antagna eller räknade på plats?

Trafikmätningar och flöden. Utredningen redovisar inte trafikmätning från tillfarten söder om E14 (från ICA). Det går inte heller att läsa sig till vilka trafikflöden man använt sig av i beräkningarna, till exempel för E14:s tillfarter, dessa skulle kunna presenteras i figurer likt figurerna med belastningsgrader. Trafikias mätningar är gjorda under pandemin, vore intressant med en kommentar om detta, tex hur belagt området var under nyår 2020/21 och om de är påverkade.

Trafikprognos. Trafikuppräkningsstalen som använts är generella och gäller för ett helt län. En rimlighetsbedömning bör alltid göras av trafikuppräkningsstalen för det specifika området, utvecklingen kan tex vara olika på E14 och Fröåvägen men även under specifika tider på dygnet etc.

Kapacitet sträcka. I 5.2.1 kommenterar man att kapacitetstaket uppnås på sträckan då trafikflödena uppgår till 1 100 fordon per timme. Men redovisade kapacitetsgränser i tabell 2 är i en riktning. Med andra ord lär kapaciteten på sträcka fortsatt vara god (i alla fall utan hänsyn taget till parkerade bilar, gående etc längs vägen). Det framgår inte heller jättetydligt hur man kommit fram till 1 100 fordon/timme, men misstänker att det är: $725 \text{ fordon} + 3000 \cdot (725 / 6240) = 1074$?

Känslighetsanalyser. Beroende på hur säker indata är (till exempel svängandelar, trafikprognos och trafikflöden) kan man behöva jobba med känslighetsanalyser där man testar lite olika indata för att se hur det slår på resultatet.

Korsning E14/Fröåvägen

Trafikverket anser att ingen ytterligare exploatering ska ske inom Björnen-området innan korsningen Fröåvägen/E14 har åtgärdats då kommunen och vägsamfälligheten för Fröåvägen har framfört att man upplever stora problem i korsningen. Bra att planprogrammet för Björnen centrum tar med trafiksituationen i området och även korsningen Fröåvägen/E14. Trafikverket instämmer med att en förutsättning för fortsatt ombyggnad av området är att korsningen Fröåvägen/E14 åtgärdas.

I trafikutredningen föreslås några åtgärder i befintlig korsning. Även cirkulationsplats nämns som ett alternativ men är inte en lämplig åtgärd då det blir försämrad framkomlighet för trafikanterna på E14. Då planeringen är i ett tidigt skede får vi ha en fortsatt dialog om korsningen och möjliga åtgärder utifrån framkomlighet och trafiksäkerhet.

Sambällsbyggnadskontoret

Trafikverket vill även informera om att behov av åtgärder på det statliga vägnätet till följd av exploateringar av bostäder eller annan verksamhet kan medföra att exploatören/kommunen får medfinansiera åtgärder på statlig infrastruktur. Enligt Trafikverkets riktlinjer, när byggnation sker på europaväg, ska Trafikverket vara byggherre. Ett avtal ska tecknas mellan Åre kommun och Trafikverket om förutsättningarna för detta då kommunen/exploatören medfinansierar åtgärden på E14.

Dagvattenhantering

Trafikverket utgår från att dagvattenhanteringen planeras och utformas så att inte statlig infrastruktur påverkas negativt. Det är viktigt att dagvattenutredningar visar på hur statlig infrastruktur berörs av föreslagna åtgärder. Trafikverket vill uppmärksamma på att eventuella skydds- och riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras inom vägområdet eller på Trafikverkets fastighet.

Trafikverket vill även informera om att gång- och cykelväg byggs nu på sträckan E14 Vik-Frönäset och att det även planeras på E14 SÅ-Vik men den sträckan är ännu i ett tidigt planeringsskede.

Trafikverket utgår från att fortsatt samverkan sker inom ramen för överenskommelsen mellan Åre kommun och Trafikverket.

Kommentar

Synpunkter på trafikutredningen

Trafikutredningen kommer att uppdateras/revideras inför kommande detaljplaner. Nya trafikmätningar är upphandlade för korsningen Fröåvägen/E14 där också tillfarten söder om E14 ingår. Det nya underlaget kommer att ligga till grund för kommande arbete med att förbättra korsningen. Trafikökningen i Björnen Centrum bedöms kunna hanteras med programmets föreslagna åtgärder. Mer detaljerade utredningar kommer att genomföras i detaljplaneprocessen.

Korsningen E14/Fröåvägen

Det är fortsatt en förutsättning för programmets genomförande att korsningen E14/Fröåvägen åtgärdas. Inga detaljplaner kommer att antas innan korsningen är åtgärdad.

MKB och planprogram har uppdaterats gällande cirkulationsplats då det inte ses som ett alternativ. Nya trafikmätningar kommer att genomföras i korsningen under påsk 2023. Resultaten kommer att ligga till grund för utredning av korsningens utformning. Planeringen är i tidigt skede och fortsatt dialog gällande utformning, avtal etc kommer att ske med Trafikverket.

Dagvatten

Den kompletterande dagvattenutredningen och geotekniska riskutredningen som genomförts efter inför programmets godkännande visar att programmets genomförande inte innebär ökade risker för påverkan på statlig infrastruktur. Inga skydds- och riskreducerande åtgärder kommer att krävas inom vägområdet.

5. Lantmäteriet

Yttrande Lantmäteriet har inga synpunkter på Planprogram för Björnen centrum.

Kommentar

Sambälsbyggnadskontoret

Noterat.

6. Tekniska avdelningen

Yttrande VA-enhetens samrådsyttrande över Planprogram Björnens Centrum
PLAN.2019.25

Allmänt

Enligt Lagen om allmänna vattentjänster så kan VA-huvudmannen bli skyldig att ordna vattentjänster i området eftersom det utgör ett större sammanhang. Detta kan gälla oavsett om det redan finns en samfällighet. Det kan då vara olämpligt att föreslå en anslutning mot befintlig samfällighet. VA-enheten har ingen kunskap om kapaciteten eller skick på distributionssystemet i samfälligheten. VA-enheten rekommenderar att det tas in juridisk expertis för att stötta i denna fråga innan det tas något beslut.

Kostnader för utbyggnad av allmänna VA-anläggningar kan komma att belasta exploatör. VA-avtal kommer att skrivas.

Vatten

Det finns begränsad kapacitet i vattenledningarna upp till Björnen, därför behöver reservoarers volym och placering utredas i kombination med tryckstegringarnas kapacitet och reglering.

Dagvatten

Dagvattenutredningen är endast översiktlig och det är för tidigt att lämna synpunkter. VA-enheten vill undertrycka att dagvattenutredningar måste beakta hela planprogramområdet samt närliggande områden som förväntas påverka dagvattenlösningen. Frågan kan i många fall inte lösas inom respektive detaljplan.

Renhållning

Renhållningen har inget att erinra i det här skedet. I planprogrammet står att man tittar närmare på avfallshanteringen i detaljplaneskedet.

Inför detaljplaneskedet bör man se över om befintlig avfallshantering i området kan fånga upp tillkommande bostäders avfall eller om den befintliga avfallshanteringen behöver kompletteras med en eller flera avfallsstationer.

Kommentar

Noterat.

7. Miljöavdelningen

Yttrande Området bör anslutas till kommunalt verksamhetsområde. Få ägare av ledningsnät är att föredra för att förenkla tillsyn och för att bättre få en bättre kontroll av helheten.

Effekter på Natura 2000 bör särskilt beaktas med tanke på den relativt stora förändringen i området.

Det bör utredas hur myrområdena påverkas av exploateringen. Massutskiftning alt förbelastning diskuteras i områden med mycket torv. Frågan är om det är lämpligt med sådana omfattande ingrepp när det samtidigt finns andra känsliga naturvärden i det norra området. Myrmarken som påverkas har en naturlig stödjande funktion som vattenutjämnare, den funktionen riskeras om byggnationen genomförs.

Samhällsbyggnadskontoret

Om det är möjligt bör driftsansvar för underhåll av anläggningar avhandlas redan i exploateringsavtalet, så att inga frågetecken finns i den frågan. Det kan tex gälla dagvattenanläggningar.

Uppvärmning av bostäder. Kan det vara rimligt med en gemensam lösning för att undvika problemen som uppstått i Sadeln där alla borrar efter egen bergvärme?

Det ska uppföras bostäder blandat med restauranger. Det kan vara bra att se till att ljudisoleringen i byggnaderna är tillräcklig redan från början för att undvika klagomål om buller i boendemiljö.

Fröåvägen är tidvis tungt trafikerad vilket också är en aspekt att beakta när det gäller potentiellt buller i boendemiljön. Dock så är trafiken gissningsvis framförallt koncentrerad till dagtid när människor ska till och från backen eller andra aktiviteter i området.

Kommentar

Noterat.

8. Räddningstjänsten

Yttrande

Räddningstjänstens bedömning är att man redan i tidigt skede i ett sådant här stort projekt som sträcker sig över en relativt stor yta tar hänsyn till räddningsvägars utformning, tillgång/möjlighet till släckvatten, vägars lutning, avstånd från räddningsstation mm. (Åre räddningsstation ligger inom 20 min)

Vi anser att speciellt frågan om tillgång till släckvatten bör beaktas och följa den inriktning som föreslås vid Rödskullenprojektet med s.k. vattenkiosker.

Räddningstjänstens anser också att i takt med att antalet boendebäddar ökar, (3200 i den här planen) flertalet nya restauranger med alkoholservering, fler hotell, liftar, samt att trafiktryck mm ökar kraftigt i området och i kommunen, så finns det någonstans en gräns för räddningstjänstens möjlighet till insats gällande storlek på och typ av uttryckande styrkor, fordonspark, materiel, ledningsnivåer, räddningsstationers placering mm.

Fler projekt av den här digniteten kommer att ställa nya krav på räddningstjänstens utformning, numerär och placering mm i framtiden.

Kommentar

Noterat.

9. Jämtkraft

Yttrande

Jämtkraft Elnät AB

Jämtkraft har anläggningsdelar inom det planerade området. För såväl låg, mellan som högspänning.

Genom "www.ledningskollen.se" kan kostnadsfritt kartor med våra elledningar erhållas.

Observera att dessa endast får vara underlag för grov planering.

För lägesbestämning på plats beställs kabelutsättning via samma tjänst.

För att förbereda elplaneringen är det bra om behoven på leveranspunkter för el sammanställs så precist som möjlig avseende geografisk placering och uppskattat behov. Viktig att också få med är t.ex. om det planeras för föreskrivna uppvärmningsmetoder. Om det ska vara billaddare i

området, typ av laddare mm. Sådana saker kan vara avgörande för var ledningar och nätstationer kan placeras.

Gällande infarten från E14 hänvisar vi till den korrespondans som inletts mellan Åre Kommun och Jämtkraft.

I och med de stora förändringarna som planeras är det klokt att kontakta Jämtkraft så tidigt som möjligt för att påbörja en övergripande planering.

Elanläggningar omfattas av säkerhetskrav och bestämmelser.

Eventuella förändringar av elnätet beställs med fördel i god tid och bekostas av beställaren.

Jämtkraft AB, Fjärrvärme

Under punkten El och Värme på sidan 38 står det

”Tillkommande bebyggelse ska anslutas till Jämtkrafts elnät och uppvärmning avses ske med bergvärme”.

Här skulle vi gärna se att det ändras till ”Viss bebyggelse i direkt närhet till Björnen Centrum kan anslutas till Jämtkrafts Lokala närvärmenät. Byggnader utanför björnen Centrum avses värmas med bergvärme.”

Jämtkraft AB, Energilösningar

Nu har jag tagit del av planprogrammet och dokumentet kring trafik och skulle vilja delge följande synpunkter, framför allt ur ett klimat- och elektrifieringsperspektiv: Likt Fjärrvärmes svar studsar jag på det faktum att det så tydligt skrivs vilket uppvärmningssystem som ska väljas. Avseende bebyggelsens utformning skulle jag däremot vilja lägga till att ny bebyggelse i så stor utsträckning som möjligt har väldigt god energiprestanda samt är förberedda för egen elproduktion och flexibel energianvändning. Avseende resor känns det lite defensivt att bara utgå från, och planera för, ett ökat trafikflöde till/från området. Det är glädjande att det planeras för att det ska gå att röra sig inom området utan egen bil på ett trafiksäkert sätt. Och det är ju människorna vi vill åt, inte fordonen i allmänhet och bilar i synnerhet, så det vore ju väldigt önskvärt om fler tar sig till/från området utan bil också.

Med det sagt behöver det underlättas för ”last mile-transporter”, både från Åre centrum för människor som reser med tåg och i viss mån kanske även för resor från flygplatsen. Märk väl att flygplatsen i sammanhanget framledes skulle kunna vara Molanda i takt med att elflygplan kommer att bli allt vanligare.

Last mile transporter med bil/buss behöver underlättas i alla led. Självkörande fordon är ett tänkbart alternativ.

I nästa led är det glädjande att se att det planeras för att man ska kunna klara sig inom området utan bil. Det finns bara ett gångbart sätt att göra det och det är att ta mark från bilar och ge till andra trafikslag. Så verkar det planeras för och det är glädjande.

Jag lyckas inte läsa mig till om det planeras GC-väg från/till Björnen från E14. Det vore väl ytterst lämpligt nu när det äntligen ska bli motsvarande längs E14 från Björnänge till Åre centrum. OM det blir så bör det förberedas för en cykellift tycker jag. Även om man har elcykel är det ganska långt upp till Björnen från E14.

Den trafik som ändå ska gå kommer att vara, i ett önskvärt scenario, elektrifierad.

Möjlighet till laddning bör finnas vid alla bostäder.

Vid de laddområden som planeras bör finnas god möjlighet till såväl AC- som DC-laddning med olika effekt. Områden bör avsättas för gemensamt ägda/använda fordon, detta med hänvisning till last-mile-tänket. Kollektivtrafiken kommer att vara elektrifierad. Därför är det väldigt viktigt att det finns möjlighet till laddning av dessa fordon. El kan i detta fall vara BEV (Battery Electric Vehicles) eller FCEV (Fuel Cell Electric Vehicles, i dagligt tal vätgasfordon). I det senare fallet tror jag dock mer på en kombinerad tankstation för lokal kollektivtrafik och

Samhällsbyggnadskontoret

fjärrtransporter nere vid E14.

Med det sagt så gäller det att vi orkar tänka hela systemet. Om det ska kännas tryggt och bra att köra elfordon i detta område, så behöver det även finnas en väl utbyggd infrastruktur för dessa ändamål även längs de större vägarna till/från det aktuella planområdet.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter. Skrivelse gällande uppvärmning har uppdaterats i planprogrammet.

10. Luftfartsverket

Yttrande LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot planprogrammet.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

11. Skanova

Yttrande Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

12. Postnord

Yttrande PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Samhällsbyggnadskontoret

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

13. Jamtli

Yttrande Angående avsnittet kulturmiljö/arkeologi anges att inga fornlämningar är registrerade i Fornsök. Oavsett detta kan det finnas ej upptäckta fornlämningar i området, i detta fall framför allt spår efter gruvbrytning. Gruvhål finns registrerade i närområdet. Detta innebär att länsstyrelsen eventuellt kan komma att ställa krav på arkeologisk utredning inför eventuell exploatering.

I övrigt har Jamtli inget att erinra ur kulturhistorisk synvinkel.

Kommentar

Noterat.

14. Socialkontoret

Yttrande Socialkontoret har inga synpunkter över förslag till rubricerad detaljplan.

Kommentar

Noterat.

15. Åre Björnen samfällighetsförening

Yttrande ÅBS är en av dom största aktörerna i Björnenområdet och representerar ca 1200 boendeenheter med ca 7000 bäddar. ÅBS roll är att vara huvudman för områdets vägar, VA nät, sop- och återvinningsstationer samt grönområden. ÅBS roll enligt stadgarna är att förvalta, underhålla och driva de anläggningar mm som exploitörer i området har byggt, inte att själva ansvara för nybyggnationer.

ÅBS är positiv till planprogrammet och ser fram emot ett genomförande. De föreslagna åtgärderna bedöms förbättra den nu besvärliga trafiksituationen och minska på konflikter i centrumområdet. Förslaget öppnar också upp för kompletteringar av aktiviteter och verksamheter som blir till nytta för hela Björnen området.

Samhällsbyggnadskontoret

ÅBS är positiv till den i planprogrammet föreslagna ombyggnaden av områdets centrala sop- och återvinningsstation, som bör förbättra miljön i centrum, men utgår från att ombyggnaden bekostas av projektets exploatörer.

Likasa förväntar ÅBS att erforderliga ombyggnader av befintligt VA-nät, vägar och belysning till fullo bekostas av projektets exploatörer.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter. Utbyggnaden och ombyggnaden av infrastruktur i området kommer att bekostas av exploatörerna.

16. Sadeln samfällighetsförening

Yttrande Styrelsen för Sadelns samfällighet, GA23, ger följande kommentarer på förslaget till Planprogram för Björnen Centrum.

Styrelsen ger dessa kommentar och synpunkter utan inbördes rangordning. Styrelsen vill också informera Åre kommun om att vi har prioriterat projekteringen av att bredda Sadelvägen från dagens smala grusade väg till en breddning med avgränsning för gående/cyklister/skidåkare från den motorburna trafiken och asfaltering av hela Sadelvägen. Vi kommer även att utreda möjligheten främst för gående att nå sopstationer inne i Sadelområdet för att reducera biltrafik. Det är av största vikt att säkerställa miljö, trivsel och säkerhet för boende, gäster och nyttotrafiken på Sadelvägen och dess anslutning till Fröåvägen.

Liftkapacitet

I dagsläget är kapacitetsfrågan högst väsentlig att lyfta fram. Idag är kapaciteten inte acceptabel ur flera perspektiv. Behov finns för ökad kapacitet i såväl Björnen som i Sadelområdet. Behovet är att få ökad kapacitet inom områdena och att möjliggöra ytterligare liftar över fjället till Åre by. Liftkapaciteten behöver också vindsäkras. Vi ser nyttan med fler liftar så att mer skidåkare kan vara kvar inom området och att egna bilar med transporter in till Åre by minskas. Turlistan för skidbussen kan med fördel utökas med sträckning in till Sadeln och vidare mot Åre by. Liftkapaciteten på sommarsäsongen behöver utökas/öppnas från Sadelexpressen för gående och cykel.

Sophantering, Miljöstationer

Dessa frågor glöms ibland bort eller blir nerprioriterade. Redan idag är detta ett bekymmer med nedskräpning av såväl hushållssopor som annat avfall. Det måste adresseras och säkras ur flera perspektiv såsom, för privathushåll, restauranger och företag. Det är angeläget att sopstationer med nedsänkta behållare finns inom områdena och att dessa med enkelhet och säkerhet kan nås av gående och självklart även för de entreprenörer som tömmer behållarna. Det är både en funktionell och estetisk fråga med nedgrävda behållare. Större och utökad Miljöstation bör finnas kvar utmed Fröåvägen.

Uppställningsplatser

Maskiner och fordon för snö och halkbekämpning samt övriga större fordon behöver ges möjlighet att parkera sina fordon i anslutning till området.

Minskad biltrafik

Vi ser gärna en minskad biltrafik i området, främst genom att det planeras för gångvägar, cykelvägar, skidspår på lämpliga ställen och franskt från övrig motorfordonstrafik. Minskad biltrafik ger mervärden som säkerhet, miljö och estetiskt perspektiv. Biluppställning och parkeringsplatser för dagsbesökare behöver också planeras in på lämpliga platser. Belysning, skyltning och utsmyckning ger ett säkrare och estetiskt vackrare område.

Samhällsbyggnadskontoret

Begränsa miljömässig påverkan

Förstärkning och utbyggnad av VA, ett utökat vägnät och markarbeten kommer att påverka natur och miljö såsom våtmarker, myrar, bäckar och annat som kommer att förändras av byggnation och en utökad turism. Dessa frågor är viktiga att bedöma och säkra i fortsatt planarbete. Tillgängligheten till skoterleder, vandringsleder, cykelleder, skidspår utanför området måste säkras på ett trivsamt och miljömässigt perspektiv. Vidare måste frågan om smältvatten och avrinning, speciellt vid kraftiga regn, skyfall, säkerställas bättre på ett tillfredsställande sätt utifrån klimatförändringar mm.

Tillfart E14 och Fröåvägen

Anslutningen till E14 har länge diskuterats utifrån kapacitet, miljö och säkerhet. Likaså cykelled ner till E14 och därifrån till Åre by behöver få sin lösning. Cykelled utmed Indalsälven kan med fördel också planeras in mot Undersåker. Anslutningarna till Fröåvägen måste också säkerställas utifrån ökade trafikflöden. Fröåvägen till Sadelvägen för såväl bilar som gående och cyklister måste säkras och snyggas till, enligt Sadelvägens nya planer för bilar o gående. Mötes- och parkeringsplatser behöver byggas ut på Fröåvägen.

VA kapacitet och Reningsverket

Vi är bekymrade över kapacitetsfrågan för nuvarande VA och även för stanken från Reningsverket vid Åresjön, som ofta gör sig gällande. Kapacitetsfrågan behöver utredas vid en utökning av boenden och verksamheter. Varför det luktar illa och ibland stinker från Reningsverket har vi begränsad kunskap om men frågan behöver utredas och åtgärdas innan utbyggnaden fortskrider.

Övrigt

- Elförsörjning, redan idag har vi inom Sadelområdet en kraftig utbyggnad av laddstationer, vid såväl fristående hus, parhus och bostadsrättsföreningar. Prognosen är att med tiden önskar fler fastighetsägare ha möjlighet att ladda vid sina hus. Elförsörjning måste säkerställas och troligen byggas ut.
- Vägnamn och tydlig skyltning i hela området måste vara relevant och uppdaterad för såväl taxi, räddningstjänsten, läkare, ambulans och boende med gäster.
- Ytor för uppläggning av snö måste planeras in vid en utbyggnad, utan intrång på parkeringar och privata fastigheter.

Vi är gärna med i det fortsatta arbetet med att utveckla Åre till en ännu starkare, trivsammare och intressant destination för alla.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

17. Bräckegården i Åre AB

Yttrande Förslaget ser mycket bra ut. Här kommer ett par synpunkter:

- Affärslokalerna och uppdelade på både norra och södra området för nybebyggelse. Om det går att samla dem på ett ställe brukar det bli trevligast för besökarna.
- E14 lösningen är av stor vikt att den kommer till.
- Fler vädersäkra liftar i området skulle göra gästupplevelsen bättre. Gärna i området upp mot Sadeln där det finns en skidåkning i lä för västvinden.

Samhällsbyggnadskontoret

- Bra med parkeringar på flera olika platser.
- Om det skulle vara möjligt att få till en lift hela vägen från dalgången upp till Björnen Centrum/Sadelområdet vore det en väldigt fin lösning. Det skulle minska trafiken i området.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

18. Svartbjörnen Projektutveckling i Åre AB

Yttrande Vi är för en utveckling av Björnen Centrum och vi har följande synpunkter till planprogrammet.

Norra området som omfattas av programmet bör vid den fortsatta planeringen beakta och eventuellt justeras i syfte att harmonisera med intilliggande områden som är under planläggning och redan befintlig bebyggelse. Vi tycker också att det viktigt att beakta flödet av de oskyddade trafikanterna som rör sig mellan Sadeln och Björnen centrum.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

19. Per Nyberg, ICA Björnänge

Yttrande Jag vill med denna skrivelse försöka förklara hur jag som driver näringsverksamhet närmast korsningen ser på det hela. Den nya lösningen måste innehålla kapacitet för morgondagens behov och säkerhetskrav. Jag och min arkitekt Odd lämnar in detta material.

Framtaget förslag till lösning (bifogat blad 1-från planprogrammet) är enligt oss inte genomförbart UTAN att det skadar befintliga verksamheter och deras drift under byggnation samt kommer skapa möjligheter för högre hastigheter i korsningen vilket kommer medföra allvarigare trafikolyckor.

Som vi ser det så måste morgondagens korsningen innehålla:

- Endast en 3-vägs korsning och inte idag en 5-vägs korsning
- GC väg för våra barn till Åre Häst Sport Arena och övriga gående upp till Björnen
- Bussfickor i båda riktningar
- Pendlarparkeringar med laddnings möjlighet
- ÅVS / ÅVC
- Personal Parkeringar med laddnings möjlighet
- Möjlig plats för parkeringshus
- Ska gå att bygga utan att stänga tillfarten upp till Björnen och allt som finns där. Det är väldigt trång i befintlig korsning.
- Möjlig knutpunkt för lift in i skidsystemet.

Bifogar olika ritningar/bilder på hur vi ser på korsningen.

Bild 1: Björnen Centrums förslag i planprogram- denna bild vi utgått ifrån för att visa andra lösningar.

Samhällsbyggnadskontoret

Bild 2: Två cirklar som visar hur stor yta 12 000 kvadrat är på befintlig plats och på den plats där vi anser en ny korsning blir bättre. 12 000 kvadrat är ytan som behövs för att skapa en rondell enligt "E14 Krokom"

Bild 3 o 4: Detta visar hur vi vill skapa området söder E14 och hur våran parallellgata (Handelsgata) skulle avlasta korsningen samt möjliggöra för er att skapa en bättre lösning.

Vi hoppas få skapa utfarter från södra sidan i både östra och västra delen av vårt planområde.

Bild 5: Visar elledningarna och hur vi anser hur de påverkar kommande lösning lika lite oavsett vart inom området vi skapar den nya utfarten.

Bild 6, 7, 8 : Detta visar hur vi i en trestegslösning skapar en helt ny korsning utan att samtliga verksamheter och områden behöver bli lidande av att tex vägen behöver stängas.

Bild 9,10,11,12: Visar olika typer av lösning på korsning där markägarna även fått skapa tillväxt på norra sidan E14. Bilderna visar även hur en möjlig knutpunkt kan skapas för att med hjälp av parkeringshus och liftstation få in dagsgästerna i systemet utan att alla måste parkera där det inte redan idag finns tillräckligt med parkeringar under vissa perioder. Tex Björnen Centrum, Centrala Åre, Rödkullen mm mm

Denna yta som vi visar är idag obebyggd och kan med rätt planering skapa ett otroligt stort parkeringshus.

Bild 13: Visar en vy ovanifrån hur en ny korsning kan tänkas formas och se ut.

Bild 14, 15, 16 visar flera olika korsnings möjligheter som går att skapa på dessa ytor och där markägarna som blir av med "vägområdet" förhoppningsvis på sikt kan skapa mera samhällsnyttiga fastigheter.

Visionerna och de härliga möjligheter vi visar är just nu endast våra tankar och ideer. Det är upp till politiken att älska det vi visar och på så sätt skapa morgondagens Björnänge Centrum.

Som vi ser det så äger vi lösningen på väglösning från södra sidan E14 och ni andra äger väglösning E14 norra sidan. Vi måste bara upplåta mark för att korsningen ska bli så bra det bara går.

Vår lösning innehåller enligt oss mindre ingrepp i naturen då sprängning av 13 000 kubik bergskärning inte behövs.

Vår lösning borde vara billigare.

Vår lösning går att bygga utan påverkan på befintlig korsning - kopplas ihop först när nästan allt är klart.

Vår lösning tänker morgondagens behov.

Vår lösning blir en trevligare syn i entren till ÅRE.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

För att ta del av fullständigt yttrande med bilder kontakta planenheten@are.se.

*Samhällsbyggnadskontoret***20. Skidcenter / Björnänge invest****Yttrande**

I stort tycker vi att planen är väldigt bra, vi vill dock flagga upp för några synpunkter så att tankarna finns med redan då detaljplanerna ska sättas.

- I dagsläget så har vi ca 10 st personalparkeringar på baksidan av Skidcenter Björnen. Om det är så att de försvinner på grund av att den nya liftsträckningen omöjliggör parkering måste det tillskapas personalparkeringar i anslutning till den nya 60-platsers parkeringen söder om Skidcenter.
- Säkerställa att det skapas utrymme för varutransporter till varuintag på baksidan, både för Carins Krog och Skidcenter Björnen, även det med tanke på liftsträckningen.
- I tomtgräns mot söder mellan Skidcenter Björnen och den nya 60-plats parkeringen har vi i dagsläget energibrunnar för vår värmepumpsanläggning. Exploatören måste säkerställa framtida funktion av anläggningen.
- I Planprogrammet har det skapats en bygggrätt på norra sidan för att kunna bygga ut Carins Krog, vilket är mycket positivt. Vi vill att det även tillskapas en bygggrätt på framsidan av Skidcenter för att ha möjlighet att utöka sportbutiken. Vi är redan i dagsläget trångbodda, och en utökning av centrum kommer att kräva att vi ökar golvytan markant för att kunna möta den framtida efterfrågan vad gäller sporthandel. Vi kommer även att behöva bygga en ny/större entré på framsidan, då gästen i och med det nya centrumet kommer att komma från "andra" hållet. Det vi kan se för oss är en bygggrätt på 10-15 m längs hela framsidan på Skidcenter Björnen inklusive den altan som finns i dagsläget. Detaljutformning får vi återkomma med när det är dags detaljplanen.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter. En utökning av bygggrätt samt detaljutformning av parkeringsplatser utreds i kommande detaljplan.

21. Fröåvägens samfällighet**Yttrande**Trafikutredningen

De prognoser, ställningstagande och förslag som framgår av utredningen bygger på trafikmätningar i området. Trafikverkets uppgifter för Fröåvägen grundas på mätningar utförda år 2015 och för E14 utfördes mätningar år 2018. Trafikmätningarna som utfördes som en del av trafikutredningen utfördes under 8-11 dec 2020 och 29 dec-1 jan 2021 vilket hade varit representativa dagar under normala år. Men nu utfördes alltså mätningarna under en period då Covid rekommendationerna var som mest strikta vilket rimligen även påverkat trafikflödena i området. Det synes dock inte beaktats, kommenterats eller belysts i utredningen om de utförda mätningarna faktiskt är representativa vid ett nuläge ett normalt år.

Med tanke på vilken utbyggnad av bäddar som skett i Björnen/Sadeln sedan Trafikverkets mätning år 2015 och under vilken period de nya mätningarna utfördes ifrågasätter vi om utredningen verkligen utgår från "rätt" nuläge rörande trafikmängd. Detta påverkar enligt vår mening även tillförlitligheten på den prognos och de förslag utredningen lägger fram. Vi förordar därför att trafikutredningen i sin helhet ses över och revideras utifrån representativa förutsättningar i syfte att ha rätt grundförutsättningar i det fortsatta planeringsarbetet.

Fröåvägens anslutning mot E14

Det förslag på justerad anslutning som samfällighetsföreningen tagit fram ska betraktas som just ett förslag som till viss del minskar köbildning med smärre justeringar på E14.

I syfte att få till en över tid hållbar och mer trafiksäker lösning för både fordon och oskyddade trafikanter med den planerade utökningen bör förslaget endast ses som ett alternativ och inte redan nu utesluta att det finns andra utformningar och/eller lokaliseringen av anslutningen. Valet av lokalisering och utformning av anslutningen med den förväntade ökade trafikmängden torde utgöra en sådan omgivningspåverkan att planläggning krävs, likaså är det troligt att de förändringar som kan komma att krävas på E14 kan behöva regleras via plan. Detta bör därför utredas gemensamt och beslutas i ett samlat grepp av både Åre kommun och Trafikverket genom framtagande av både detaljplan och vägplan.

Skidbroar över E14, gc-vägar mm

Vi förutsätter att under arbetet med framtagande av detaljplaner kommer framtida underhålls- och förvaltningsansvar att belysas och om möjligt fastställas i planen med bestämmelser. Fröåvägens Samfällighetsförening efterfrågar att i tidigt skede få möjligheten att yttra oss rörande planernas utformning i syfte att bevaka att framtida drift och underhåll kan ske på säkert och kostnadseffektivt sätt.

Parkering

Planprogrammets redovisning av möjliga tillskott på parkeringsplatser förutsätter vi följs och ses som ett minimum. Vår påpekade osäkerhet i trafikmängd påverkar även parkeringsbehovet. Redovisad parkeringsnorm må följas och förändringarna i resemönster måste bevakas i fortsatta planer.

Erforderligt utrymme för det planerade må reserveras i tidigt skede.

Kommentar

Ytterligare trafikmätningar kommer att genomföras under påsken 2023. Trafikutredningen uppdateras vid behov så att aktuell data finns inför detaljplanering av området.

Kommunen jobbar med att utreda trafiksituationen vid korningen E14/Fröåvägen. Den lösning som presenterats i planprogrammet ska inte ses som ett slutgiltigt val. Arbetet med korsningen samordnas med planarbeten söder om E14 för att hitta en lösning som fungerar för området i stort och inte endast löser kapacitetsproblemet norr om E14.

Framtida ansvar för drift och förvaltning av vägar kommer att regleras i exploateringsavtal i kommande detaljplaner.

22. Samfälligheten Åre Åre-Svedje S:4

Yttrande

Vi har tagit del av samrådshandlingarna och har nedanstående synpunkter

1. Omläggningen av Fröåvägen

Det är redan idag mycket trafik på Fröåvägen och den kommer inte att minska efter en ombyggnad. Den föreslagna nya vägsträckningen längst i söder passerar alltför nära vår fastighetsgräns upp mot Järvenbacken. Då vägen är tänkt att gå i en vägtunnel blir det en vägslänt mot kvarteret Järven som snabbt växer i bredd och höjd mot tunnelmynningen. I kvarteret har vi mycket gemensamt ägd mark som nyttjas för till exempel ski-in/ski-out och bra utsikt mellan och över husen mot centrala Åre Björnen och upp mot Åreskutan och Totthummeln.

Samhällsbyggnadskontoret

För att föreningen ska kunna acceptera den föreslagna vägsträckningen krävs att vägen flyttas avsevärt norrut, bort från den fastighetsgränsen för vår samfällighet. Mellan vägen och vår gräns måste mark sparas så att det blir fullt möjligt att där ta sig fram med skidor. I planprogrammet poängteras vikten av ski-in/ski-out för ny bebyggelse. Då ska man inte ta bort detta för befintliga hus.

Anslutningen mot befintlig väg i söder måste studeras om. Kurvan mot vår fastighets nordvästra hörn är alldeles för snäv och måste anpassas till infarten mot Skidcentrums byggnad och den framtida parkeringen väster om Kvarteret Järven, billampor ska inte lysa rakt in mot fritidshusen.

2. Ny bebyggelse

Den föreslagna byggnaden på platsen för Skistars skotergarage norr om vägens kurva måste tas bort, dels för att ge plats för den flyttade vägen, dels för att den kommer att skymma utsikten mot Åreskutan från den nedre delen av Järven.

Den föreslagna bebyggelsen i hela planområdet med upp till fem våningar måste studeras noggrant med avseende på utsikt från befintliga hus i Järven

3. Gamla Fröåvägen

Gamla Fröåvägen är en populär vandrings-, cykel- och skidväg som dessutom sommartid utgör tillfart för behöriga fordon. Av planprogrammet framgår inte hur korsningen med den nya vägen ska lösas. Där krävs planskild korsning. Om och i så fall hur snöskotrar ska få angöra Åre Björnen Centrum bör klargöras i planbeskrivningen.

4. Kostnader

Eftersom omläggningen/omfattar en relativt lång sträcka, från korsningen/rondellen med Björnenvägen i söder till infarten till Sadelområdet i norr och då vägen också ska passera genom en besvärlig terräng i flera tunnlar och planskilda korsningar så är det rimligt att planbeskrivningen redovisar den totala vägstkostnaden och hur den ska fördelas och då särskilt om särskild insats förväntas av Fröåvägens vägförening, Åre Björnens samfällighetsförening m.fl.

5. Samrådshandlingarna

Samrådshandlingarna är svårlästa och i för liten skala. En underliggande grundkarta saknas, som gör att man kan orientera sig på ett rimligt sätt och avläsa hur byggnaderna anpassas till marken och var exempelvis dagens elljusspår återfinns. Sådant redovisas på kommunens primärkarta. Den föreslagna nya vägsträckningen saknar en enkel profil liksom redovisning av större slänter och utfyllnader. Dessutom saknas en klarläggande redovisning av hur centrumområdets liftar och nedfarter ska samverka och hur liftsystemet i framtiden bättre kan kopplas till central Åres skidsystem.

Sammantaget kan vi inte tillstyrka att dessa samrådshandlingar utan omfattande bearbetning och kompletteringar får utgöra underlag för kommande granskningshandlingar. Vi ser framåt mot framtida kompletterande samråd som ger en bättre belysning av konsekvenserna för kvarteret Järven och också den viktiga översynen av Åre Björnen Centrum med skidområde och med omläggningen Fröåvägen.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret arbetar med planprogrammet i enlighet med riktlinjer i den översiktliga planeringen. Översiktliga utredningar har tagits fram på programnivå för att säkerställa en god planering och anpassa exploateringen efter platsens förutsättningar. Syftet

med planprogrammet är att i ett tidigt skede se till kumulativa effekter av planeringen och sätta upp riktlinjer för kommande planering. Då planeringen är i ett tidigt skede innebär det per automatik osäkerheter i bedömningar och beräkningar. Planprogrammet tydliggör hur platsens övergripande förutsättningar är och vilka aspekter som kommer kräva fördjupade studier i kommande detaljplaner för att uppnå lämplig markanvändning.

En lösning med vägtunnel är inte längre aktuellt för den nya sträckningen av Fröåvägen. Fortsatt arbete kommer att utgå från en lösning med skidbroar. Exakt vägdragning detaljstuderas och projekteras inte inom ramen för ett planprogram. Slutlig placering av vägens dragning fastställs först i kommande detaljplan. Hänsyn kommer att tas till befintliga bebyggelseområden för att betydande olägenhet inte ska uppstå. Även placering av tillkommande bebyggelse kommer att detaljstuderas i kommande detaljplaner. Viss påverkan på landskapsbild är dock att vänta.

Utbyggnaden och ombyggnaden av infrastruktur i området kommer att bekostas av exploatörerna.

23. Björnberget fastighetsförvaltning AB

Yttrande

Vi, Björnberget Fastighetsförvaltning AB, är tillsammans med SkiStar exploatör av utvecklingen av Björnen Centrum. Vi har under flera år, i konstruktiv samverkan med kommunen arbetat fram en plan där vi tillsammans hittat lösningar på de stora utmaningar som finns idag i området vad gäller trafiksituation och liftkapacitet samtidigt som vi förhoppningsvis lyckas skapa en attraktiv miljö med ett serviceutbud för dem som bor i Björnen/Sadeln.

Efter att planprogrammet för Björnen Centrum skickades ut för samråd har kommunen publicerat den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Åredalen. I den finns ett antal nytillkomna exploateringsområden i och kring Björnen som kommer innebära att den planerade kapaciteten inte kommer räcka till. Trafiksituationen och liftkapaciteten kommer återigen bli problem till stor frustration för boende och besökare samtidigt som viktiga och uppskattade naturvärden riskerar att gå förlorade.

Planen för Björnen Centrum är utvecklad för att lösa dagens problem kring trafik, liftkapacitet och ett alltför lågt serviceutbud. Med det föreslagna planprogrammet för Björnen Centrum skapas förvisso en del ny kapacitet men tillsammans med tillkommande exploatering i programmet nås även det nya högre kapacitetstaket för området. Det innebär att ytterligare kapacitetstillskott krävs för att möjliggöra de exploateringar som beskrivs i FÖP:en. Men det är enklare sagt än gjort. Att utöka kapaciteten ytterligare i t.ex. liftsystemet är på grund av naturens begränsningar svårt. Det finns helt enkelt inte utrymme utan att man inskränker naturupplevelsen dramatiskt i området. En av de viktigaste delarna för områdets popularitet är just närheten till naturen och aktiviteter i naturen – året om. Vi tror också att den är viktig för Åre som varumärke. Vi ser även redan nu hur kundnöjdhetend har gått ned i den senaste skidsäsongens mätningar på grund av t.ex. ökade liftköer, bilköer och svårigheter att hitta parkeringar.

Vi anser således att ytterligare exploatering i området, utöver det som detaljeras i planprogrammet för Björnen Centrum, inte bör ske om det inte också görs med verklig hänsyn till kapaciteten i vägar, parkeringar, VA och framför allt skidsystemet. Det vore ytterst olyckligt om den positiva utveckling vi försöker åstadkomma i Björnen Centrum för att hantera dagens kapacitetsutmaningar i området återigen blir ett problem.

I den händelse att exploatering av nya områden i Björnen/Sadeln trots allt tas med i en slutlig version av FÖP:en för framtida utveckling är det viktigt att de exploatörerna är med och finansierar nödvändig tillkommande infrastruktur.

Vidare så beslutade kommunen i ett sent skede av arbetet med Björnen Centrums planprogram att ta med utvecklingen av E14-korsningen (läs: korsningen E14/Björnänge/Fröåvägen) i planprogrammet. Tidigare hade en lösning av E14-korsningen varit en förutsättning för Björnen Centrum-planen – nu blev det i stället en del av planen. Skrivningen i det slutliga dokumentet för planprogrammet kan tolkas som att vi markägare i Björnen Centrum fick fullt ansvar för både genomförande och finansiering av utvecklingen av korsningen. Det är inte rimligt. E14-korsningen är redan idag ett farligt trafikproblem och man har länge försökt hitta lösningar – den korsningen behöver anpassas oavsett exploatering av Björnen Centrum. Den lösning som tas fram måste vara en gemensam lösning för att öka trafiksäkerheten där Trafikverket, Fröåvägens samfällighet, kommunen, med flera samverkar. Dessutom bör lösningen samordnas med de planer som finns i Björnänge söder om E14 och det är viktigt att den lösning som tas fram är en långsiktigt välfungerande och säker lösning.

Tidigare har det diskuterats finansieringslösningar för korsningen där Björnberget Fastighetsförvaltning AB och SkiStar har varit positiva till att bidra liksom Fröåvägens samfällighet och användande av de oanvända exploateringsmedlen från utvecklingen av Sadeln. Kommunen bör därför samordna möjligheten för alla berörda parter att gemensamt ta fram en finansieringslösning snarare än att kommunen lägger över detta ansvar på enstaka exploatörer. Det skapar också förutsättningar för att söka bidrag till finansieringen.

Avslutningsvis begär vi därför att kommunen modifierar skrivningen i det slutliga förslaget för planprogrammet av Björnen Centrum så att det reflekterar ovanstående synpunkter samt att man i fortsatt utveckling av hela området och genom den fördjupade översiktsplanen för Åredalen tar hänsyn till ovanstående punkter.

Kommentar

Noterat.

24. Brf Björnängeberget 1

Yttrande

Representanter för styrelsen i Brf Björnängeberget 1, som omfattar 72 lägenheter i området kallat Vargen i centrala Björnen, har deltagit i församråd kring Planprogram Björnen Centrum och tagit del av handlingar i ärendet. Detta yttrande är i styrelsens namn och har inte utarbetats genom någon intern process eller förankring i föreningen, tiden har helt enkelt inte medgett det. Därför kan synpunkter även från enskilda medlemmar i föreningen mycket väl komma att ställas till planenheten gällande planprogrammet.

Styrelsens bedömning är att Vargen är ett av de bostadsområden (föreningar) som påverkas mest av nya planprogrammet för Björnen. Ny infartsväg till Vargen, eventuell ny liftdragning i Vargenbacken och nya vyer från medlemmarnas lägenheter i form av nya hus i två riktningar i blickfånget är exempel på det.

Först ska sägas att styrelsen ställer sig i huvudsak positiv till programmet. Nuvarande situation är allt annat än bra. Väldigt störande är Fröåvägens dragning rakt igenom skidområdet, med den särskilt under högsäsongssveckor intensiva trafiken på vägen och de bil- och liftköer som genereras. I nuläget känns det som kapaciteten slagit i (om inte genom) taket i området, särskilt sedan Sadeln efter hand byggts ut mer och mer. Ett nytag i form av planprogrammet

Samhällsbyggnadskontoret

är välkommet, inte minst om det etableras nya restauranger, cafeer och butiker samtidigt som liftkapaciteten ökar. Enskilt viktigast är annars att ombyggnaden av Fröåvägen med skidbroar i Järvenbacken kan genomföras - planprogrammet står och faller enligt styrelsens mening med den åtgärden. Även cykel- och gångvägar välkomnas. I dag är det tyvärr väldigt riskfyllt att ta sig fram på Fröåvägen annat än sittande i ett motorfordon.

Samtidigt ställer sig styrelsens frågande till, alternativt ser med viss oro över, några inslag i planprogrammet. De listas här nedan under respektive rubrik:

Infartsvägen till Vargen. Positivt att infarten flyttas och att viadukten från Fröåvägen med den trånga - och i sig farliga - underliggande skidtunneln i Vargenbacken följsvinner. Dock är nuvarande arbetsfordonsväg där nya infarten planeras väldigt brant, säkert med 10-12 procents lutning. Det kan medföra risk att fordon fastnar i snö/is vintertid samt att ex vis snöröjningen, sopbilar och räddningstjänst inte kan ta sig fram. Ett alternativ är förstås att sträcka ut vägens längd så att lutningen blir mindre. Detta bör dock enligt styrelsens mening inte ske på bekostnad av ytor för parkering och sopcontainrar på Vargens vägytor.

Liftkapaciteten och placering av Vargenliften. På sidan 30 i planprogrammet redogörs för ökningen i liftkapacitet som planeras ske dels genom upprättandet av en Vargen 2-lift, dels genom att en ny knapplift byggs jämte Björnenliften. Det talas om en ökning från 400 till 1 400 pers/tim i Vargenliftarna och från 1 100 till 1 800 pers/tim i Björnenliftarna, det vill säga en totalökning från 1 500 till 3 200 pers/tim. Samtidigt talas om en kapacitetsökning med över 200 procent ut ur området, när det enligt siffrorna handlar om drygt 100 procent? En annan fråga är placeringen av Vargenliften/arna. På en skiss på sidan 30 synes liften vara flyttad till vänstra sidan av backen i färdriktningen, och därmed hamna dikt an tre av husen i Vargen. Om så skulle vara fallet innebär det en klar olägenhet för våra medlemmar med störande ljudnivåer från åkare och maskindelar i liften.

Nya husen i det nya norra området och kring Carins krog. Styrelsen uttrycker oro för att höjden på husen, upp till fem våningar, innebär olägenheter för medlemmarna. Vargen ligger relativt lågt jämfört med bostäderna på hyllan upp längs Björnenvägen upp mot Copperhill hotell. En känsla av instängdhet riskerar att ersätta fjällkänslan om de nya husen i de nya områdena tillåts bli så höga. Femvåningshus harmoniserar också illa med resten av bebyggelsen i Björnen där högsta huset (Ripan i Björnen centrum) är tre våningar, undantaget nämnda Copperhill.

Längdåkningsplan. Planprogrammet är väldigt sparsamt med information om hur längdspåren ska dras om för att ge plats åt nya norra centrum i Björnen. Styrelsen vill understryka vikten av att längdåkningsplan inte behandlas styvmoderligt. Antalet motionärer i spåren blir fler för varje år, och en rejälare arena än i dag med plats för parkering, valla bodar, omklädning och café skulle vara välkommen.

Finansieringen. Planen för finansiering av hela projektet är otydlig. Styrelsen uttrycker oro för att en betydande del av kostnaderna för genomförandet ska hamna i knät på Årebjörnens Samfällighetsförening respektive Fröåvägens Samfällighetsförening. Brf Björnängeberget 1 är ansluten till båda föreningarna och en mycket stor del av utgiftsbudgeten i dag består av avgifter till dessa. Ytterligare ökade kostnader skulle slå hårt mot föreningens ekonomi.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret arbetar med planprogrammet i enlighet med riktlinjer i den översiktliga planeringen. Översiktliga utredningar har tagits fram på programnivå för att säkerställa en god planering och anpassa exploateringen efter platsens förutsättningar. Syftet med planprogrammet är att i ett tidigt skede se till kumulativa effekter av planeringen och sätta

Sambällsbyggnadskontoret

upp riktlinjer för kommande planering. Då planeringen är i ett tidigt skede innebär det per automatik osäkerheter i bedömningar och beräkningar.

Placering av vägar och infrastruktur kommer att utredas mer i detalj i kommande detaljplaner för att säkerställa framkomlighet för sopbilar, räddningstjänst etc. Exakt placeringen av liftar är inte heller fastställt i detta skede. Vid placeringar av liftar i närheten av bebyggelse kommer det krävas bullerutredningar för att säkertställa att riktlinjer för omgivningsbuller uppfylls. Programmet har uppdaterats gällande ökad liftkapacitet då det helt riktigt handlar om en ökning på 100% och inte 200%. Exakt placering och höjd på byggnader är inte fastställt utan frågan utreds vidare i kommande detaljplaner. Viss påverkan på landskapsbilen är dock att vänta.

Exakt hur längdspåren kommer att dras om är inte studerat i detalj i detta skede. Programmets genomförande ska dock inte påverka längdskidåkningen negativt utan snarare leda till en utveckling av längdcentralen.

Genomförandet av projektet, inklusive infrastruktur, finansieras av exploitörerna.

25. Skistar AB

Yttrande

SkiStar AB är mycket positiva till den utveckling som föreslås i planprogrammet för Björnen Centrum. Samrådshandlingen är ett gediget dokument där man fångat projektet ur alla perspektiv. Vi vill dock understryka att projektets tillkomst bottnar sig i de infrastrukturproblem som råder i området. Kommunen har med sitt planmonopol under många år varit högst bidragande till uppkomsten av den aktuella situationen gällande trafiksituationen, bristen på parkeringar såväl som utrymmesbristen för skidområdets fortsatta utveckling.

Vi menar mot bakgrund av ovan att det enligt likabehandlingsprincipen är högst tvivelaktigt om en exploitör, vilken nu bl.a. råkar vara SkiStar, ensamt kan lastas för den problematik som råder i korningen mellan Fröåvägen och E14. Vi anser att fler, bl.a. kommunen, bär ett ansvar för den uppkomna situationen. Oavsett planprogrammet i Björnen Centrum, är problematiken redan en realitet och ett faktum. Vi motsätter oss därför att som utpekad exploitör ensamt bära finansieringsansvaret för ombyggnationen av korsningen.

Vi noterar även i granskningshandlingen för Åredalens FÖP att ytterligare exploateringsområden är inritade norr om nuvarande Sadelområdet. Vi menar att denna inriktning är olycklig och kommer ha till följd att den balans som skapas i skidsystemet genom rubricerat planprogram ånyo sätts ur spel.

Kommentar

Noterat.

26. Privatperson 1

Yttrande

Övergripande

Avsikten att lösa infrastrukturproblemen i Björnen Centrum är ett viktigt argument i planen. Det kommer att byggas nya vägar, gång- och cykelbanor och parkeringsmöjligheter.

Samtidigt ingår det i planprogrammet en kraftfull utbyggnad av området. Närområdena Ekorren och Vargen har tillsammans 84 lägenheter så med den planerade utbyggnaden av 87

Samhällsbyggnadskontoret

lägenheter blir det en dubbling av boenden. Därutöver tillkommer kommersiella delar och sedan ytterligare 200 lägenheter och 500 hotellbäddar i den norra delen, totalt 2300 bäddar. Planprogrammets byggnation är en mix av boende och service (butiker och restauranger) vilket oundvikligen medför en väsentlig ökning av biltrafik, buller, ljus och inte minst påfrestningar på naturen i området.

För oss i närområdet är det därför av största vikt att ovan nämnda påverkande faktorer inte försämrar vår boendemiljö.

1. De flesta hus i nära anslutning till Björnen centrum har funnits i minst 20-25 år varför en förtätning, byggande av flervåningshus och borttagande av grönområden kan komma att utgöra en negativ påverkan för ägarna. Området är en oas för dem som söker lugn och tystnad, en kontrast till staden. Samtidigt omfattar planen en utbyggnad av service vilket är positivt men detta får inte påverka nuvarande boendemiljö och natur på ett ofördelaktigt sätt.

2. Liftkapaciteten är idag ett problem och det är oerhört viktigt att denna säkerställs innan byggnationen startar. Björnen får inte bli en ”propp” när det gäller utförsåkning.

3. Byggnationen får inte innebära att området ej kan användas under vinter- och sommarsäsong.

Synpunkter rörande området Ekorren

De flesta hus i området Ekorren byggdes kring 2002-2004. Området omgärdas i norr, väster och sydväst av grönområden som bedöms ha påtagligt naturvärde. I västra området rinner en bäck som vid snösmältningen flödar ordentligt.

En ny väg till området Vargen, där det finns 72 lägenheter, är i programmet planerad att gå strax norr om Ekorren. Vi är oroliga att dragningen är tänkt att göras på det som idag är en skid- och skoterväg och som ligger i direkt anslutning till det område norr om Ekorren som bedöms ha påtagligt naturvärde.

Vi ser allvarligt på konsekvenserna av den föreslagna vägsträckningen då det måste byggas en bro som vad vi förstår ska ha körfält, gångbana och vara bred nog att köra plogbil på samt hög nog att köra pistmaskin under samt ha skydd så att inte snö och sand faller ner på pisten.

Ekorren kommer att få en betydande trafik norr om området när boende i de 72 lägenheterna i Vargen ska ta sig till och från området. Antalet boende där är i stort sett samma antal som planeras i det nya södra Björnen Centrum.

Det är med stor oro vi ser på vad den föreslagna dragningen kommer att innebära i form av negativ påverkan på såväl natur som boendemiljö för oss i Ekorren. Vi önskar därför att vägen får en helt ny dragning tex från det norra planområdet alternativt dras mer norrut över det som idag är öppen gräsmark, dvs norr om där det idag finns en pumptrack och ett torn till klätterparken.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret arbetar med planprogrammet i enlighet med riktlinjer i den översiktliga planeringen. Översiktliga utredningar har tagits fram på programnivå för att säkerställa en god planering och anpassa exploateringen efter platsens förutsättningar. Syftet med planprogrammet är att i ett tidigt skede se till kumulativa effekter av planeringen och sätta upp riktlinjer för kommande planering. Då planeringen är i ett tidigt skede innebär det per automatik osäkerheter i bedömningar och beräkningar.

Planprogrammet tydliggör hur platsens övergripande förutsättningar är och vilka aspekter som kommer kräva fördjupade studier i kommande detaljplaner för att uppnå lämplig

Sambällsbyggnadskontoret

markanvändning. Bland annat kommer väglösningar och exploaterings påverkan på landskapsbilden och naturmiljön studeras mer i detalj.

27. Privatperson 2

Yttrande Vi har tagit del av samrådshandlingarna och har nedanstående synpunkter:

1. Omläggningen av Fröåvägen

Det är redan idag mycket trafik på Fröåvägen och den kommer inte att minska efter en ombyggnad. Den föreslagna nya vägsträckningen passerar längst i söder alltför nära vår samfällighets fastighetsgräns upp mot Järvenbacken. Då vägen är tänkt att gå i en vägtunnel blir det en väglänt mot kvarteret Järven som snabbt växer i bredd och höjd mot tunnelmynningen. I kvarteret har vi mycket gemensamt ägd mark som nyttjas för till exempel ski-in/ski-out och bra utsikt mellan och över husen mot centrala Åre Björnen och upp mot Åreskutan och Totthummeln.

För att vi ska kunna acceptera den föreslagna vägsträckningen krävs att vägen flyttas avsevärt norrut, bort från vår samfällighets fastighetsgräns. Mellan vägområdet och gränsen måste mark sparas så att det blir fullt möjligt att där ta sig fram med skidor. I planprogrammet poängteras vikten av ski-in/ski-out för ny bebyggelse. Då ska man inte ta bort detta för befintliga hus.

Anslutningen mot befintlig väg i söder måste studeras om. Kurvan mot vår gemensamma fastighets nordvästra hörn är alldeles för snäv och måste anpassas till infarten mot Skidcentrum och den framtida parkeringen väster om Kvarteret Järven. Billampor ska inte lysa rakt in mot ett fritidshus.

2. Ny bebyggelse

Den föreslagna byggnaden på platsen för Skistars skotergarage norr om vägens kurva måste tas bort, dels för att ge plats för den flyttade vägen, dels för att den kommer att störa utsikten mot Åreskutan från bland annat vår fastighet i den nedre delen av Järven.

Den föreslagna nya bebyggelsen i hela programområdet med upp till fem våningar måste studeras noggrant med avseende på utsikt från befintliga hus i Järven.

3. Gamla Fröåvägen

Gamla Fröåvägen är en populär vandrings-, cykel-, rid- och skidväg som dessutom sommartid utgör tillfart för behöriga fordon. Av planprogrammet framgår inte hur korsningen med den nya vägen ska lösas. Där krävs planskild korsning och samtidigt en möjlighet att köra in på denna väg. Om och i så fall hur snöskotrar ska få angöra Åre Björnen Centrum bör också klargöras i planbeskrivningen.

4. Kostnader

Vägomläggningen omfattar en relativt lång sträcka, från korsningen/rondellen med Björnenvägen i söder till infarten till Sadelområdet i norr. Vägen ska också passera genom en besvärlig terräng i flera tunnlar och planskilda korsningar. Därför är det rimligt att i planbeskrivningen redovisa den totala vägstoknaden och hur den ska fördelas och då särskilt om särskild insats förväntas av Fröåvägens samfällighetsförening, Åre Björnens samfällighetsförening m.fl.

5. Programsamrådshandlingarna

Samhällsbyggnadskontoret

Samrådshandlingarna är svårlästa och i för liten skala. En underliggande grundkarta saknas, vilket gör det svårt att orientera sig på ett rimligt sätt och avläsa hur vägen och nya byggnaderna anpassas till marken och var exempelvis dagens elljusspår återfinns. Sådant redovisas på kommunens primärkarta, Använd den! Den nya vägsträckningen saknar en enkel profil och redovisning av större slänter och utfyllnader. Dessutom saknas en klarläggande kartredovisning av hur centrumområdet och nedfarter ska samverka och hur liftar och backar i framtiden kan kopplas till de centrala Åre.

Sammantaget kan vi inte tillstyrka att dessa programhandlingar utan omfattande bearbetning och kompletteringar ska utgöra underlag för kommande samrådshandlingar. Vi ser framåt mot ett kompletterande samråd med ett reviderat och kompletterat planprogram som ger en bättre belysning av konsekvenserna för kvarteret Järven och också den viktiga översynen av Åre Björnen Centrum med skidområde och omläggningen Fröåvägen.

Kommentar

Se svar på yttrande nr 22.

28. Privatperson 3

Yttrande

Undertecknade markägare till Åre Björnänge 1:24, tillika sakägare vill härmed lämna vår synpunkt på planprogram för Björnen Centrum.

Vi motsätter oss att den del som berör vår mark i planförslaget Åre Björnen Centrum ska ingå i förslag till detaljplan.

Bakgrund:

Vi blev informerade av exploatör att planläggning av området pågick. Vi har tyvärr inte givits möjlighet att påverka planläggningen vad avser vår mark.

Nuläge:

Vi har relativt nyligen blivit kontaktade av Skistar för eventuellt köp av den mark vi äger som berörs av planförslaget.

Sammanfattning:

Vi bestrider att någon åtgärd på vår mark vidtages (Åre-Björnänge 1:24) såsom bilväg, parkeringsgarage, bussparkering etc., såvida inte en överenskommelse om köp av denna mark ingås med exploatören.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

29. Privatperson 4

Yttrande

Jag bor på fastigheten Åre Svedje 1: 190 och har tagit del av bäckinventering och dagvatten utredning. Efterhand som utbyggnaden Björnen pågått, med vägar, omledning av vatten, dräneringar mm. har jag noterat hur flöden i bäckarna förändrats. Vid kraftiga regn ökar flödet väldigt snabbt efter ca 15 min, är då brunt och mycket slam. Även vårfloden kan vara mycket kraftig. Bäck nr 1 går nära mitt hus, ca 2 meter vid norra hörnet. Den stensättning av kanterna jag försöker underhålla för att hindra erosion raseras ständigt. Är orolig att något allvarligt inträffar. Kanske någon typ av damm för bäckarna 1 och 3 att reglera flödena vore en lösning.

Samhällsbyggnadskontoret

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter. Detaljerade dagvattenutredningar kommer att genomföras inom kommande detaljplaner för att säkerställa att exploateringen inte orsakar skada på miljö och befintlig bebyggelse.

30. Privatperson 5

Yttrande

Jag vill här inkomma med synpunkter på planförslaget för Björnen Centrum.

Jag tycker att det är bra med planens mål att möjliggöra en bättre infrastruktur (vägar, centrum, etc.) i Björnen. Ett bättre centrum som försörjer området är positivt. Mycket detaljer kommer som beskrivet att närmare behandlas i kommande detaljpaneläggning, men jag vill uppmärksamma följande punkter redan nu.

Bebyggelses höjd

Det är en bra riktlinje för planförslaget att ny bebyggelse ska anpassas efter landskapsbilden. I översiktsplanen för Åredalen nämns hänsyn till bygdens identitet och befintlig bebyggelse, samtidigt som kommunen har en vision om storslagen fjällmiljö. Området för planprogrammet är redan ianspråktaget och jag är positivt inställd till ny bebyggelse. Min inställning är att ny bebyggelse bör ske med måtta så att det smälter in i området och inte sticker ut för mycket. I planprogrammet beskrivs ambitionen att åstadkomma ett relativt småskaligt centrumbebyggelse.

Byggnader planeras ha 3-5 våningar.

Här är det min uppfattning att så höga hus som 5 våningshus kommer att vara för höga och inte smälta in i naturen utan istället markant stå ut. Copperhill som känns väldigt stort är inte ens så högt med sina 4 våningsplan. Jag tror att upplevelsen negativt kommer att påverkas om man bygger så högt som 4-5 våningar.

Utöver detta vill jag värna den unika naturmiljö som finns runt Fröätjärn som inte bara jag som fritidsboende där uppskattar, utan även nyttjas och uppskattas av ortsbefolkning, turister och turistnäring. Höga hus som skulle sticka upp över trädtopparna när man är ute på Fröätjärn skulle förstöra den naturupplevelse som jag och många andra uppskattar. Redan idag syns en del av nybyggnationerna från Sadelområdet från Fröätjärn och det vore olyckligt med ytterligare nybyggen som förstör helhetsupplevelsen av den storslagna fjällmiljön enligt kommunens vision.

Gamla Fröåvägen (Svedje S:3)

Gamla Fröåvägen är vägen upp mot Fröätjärn och vidare till Fröå gruva. Marksamfälligheten/vägen börjar vid korsningen Fröåvägen/infarten till Vargen och nyttjas av många hela året runt – både fastighetsägare för att komma åt sina fastigheter, turistnäringen vintertid och allmänheten (vandring, skidåkning, skoteråkning, cykling, etc.).

För markägare är det viktigt att det blir en bra anslutning från en omdragen Fröåväg och vi fortsättningsvis kan ta oss till vårt hus med bil sommartid. Vintertid är det viktigt att det fortsättningsvis är möjligt att åka skoter fram till Fröåvägen för att hämta/lasta packning, personer, etc., vända och åka tillbaka. Fastighetsägare använder även marken nära korsningen för att exempelvis parkera sin skoter när man åker för att handla. Slutligen ska man inte heller glömma bort behovet av boendeparkering vintertid för de fastigheter som ligger längs med gamla Fröåvägen.

Samhällsbyggnadskontoret

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret arbetar med planprogrammet i enlighet med riktlinjer i den översiktliga planeringen. Översiktliga utredningar har tagits fram på programnivå för att säkerställa en god planering och anpassa exploateringen efter platsens förutsättningar. Syftet med planprogrammet är att i ett tidigt skede se till kumulativa effekter av planeringen och sätta upp riktlinjer för kommande planering. Då planeringen är i ett tidigt skede innebär det per automatik osäkerheter i bedömningar och beräkningar. Planprogrammet tydliggör hur platsens övergripande förutsättningar är och vilka aspekter som kommer kräva fördjupade studier i kommande detaljplaner för att uppnå lämplig markanvändning. Bland annat kommer exploateringens påverkan på landskapsbilden och exakt placering av vägar studeras mer i detalj.

31. Privatperson 6

Yttrande

Jag välkomnar en omvandling av Björnen centrum, inte minst för trafiksäkerheten som i dagsläget är otillfredsställande. Efter att ha tagit del av planerna är jag positiv till de kartor och gestaltningsidéer som har lagts fram. Har fyra punkter som jag gärna ser att de tas med.

1. Önskvärt är att det finns ett uttalat projekt som stöttar kulturverksamhet. T ex utsmyckning av lokala konstnärer och/eller en enkel amfiteater utomhus, med etager i sten som möjliggör mindre musikevenemang, scenkonst eller framträdanden. Och att man tänker på akustisk och möjlighet till mobil/flexibel ljudanläggning. Amfiteatern kan vara en del av en torgbild och kan även användas till prisutdelning vid skid-, cykel- och springtävlingar.

2. Att skapa möjligheter för aktiviteter vid sämre väder. När liftarna är stängda behövs alternativ för barnfamiljer i Björnen. Förslag: en liten hockeyrink, där man kan hyra skridskor. Ett litet lekland inomhus för de allra yngsta. Ett aktivitetsrum för ungdomar med t ex pingisbord, biljardbord, större bildskärm för digitala spel.

3. Att det finns en sammanhållande ljusbild. Det är mörkt en stor del av året och ljusutsläppet är en viktig del av gestaltningen. Förslag: att använda belysning som är varm och ändamålsenlig, det finns inget behov av fasadbelysning som lyser upp hela fastigheter.

4. Att man anstränger sig för att bevara de områden som är utmärkta med höga naturvärden.

Med det sagt, önskar jag att omvandlingen kommer igång så snart som möjligt.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

32. Privatperson 7

Yttrande

Lämnar åsikter till planprogram för Björnen Centrum.

Björnen är ett av två centrum för barnfamiljer i Åre. Björnen har nu blivit utvecklat med ett nytt område; Sadeln. Det finns idag ett behov för parkeringar i området Björnen och Sadeln vart människor kan parkera. Det borde heller inte kosta skjortan att parkera för att åka skidor eller längdskidor. Detta gäller speciellt barnfamiljer. Det är redan dyrt nog som det är för barnfamiljer i fjällen. Åre, och Björnen, Sadeln och Rödkullen, kommer vinna många goda poäng vid att göra livet lätt för barnfamiljer. Föräldrar pratar sig emellan och rykten om ett bra och billigt besök i fjällen kommer sprida sig. Något Åre kan vinna på i längden. Att inte planera för fler bilar är som att skapa problem för sig själv i framtiden med tanke på räddningstjänsten, snöskottning, sophantering och allmänt flyt i områdena.

Samhällsbyggnadskontoret

Det är jättebra att man önskar värna om miljön och att förespråka kollektivtransport, men man måste också inse att detta inte alltid funkar i praktiken.

Hoppas man planerar för fler parkeringar.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

33. Privatperson 8

Yttrande Vi ställer oss bakom styrelsen för Björnängeberget 1 i deras inlägg till samrådet om planprogrammet för Björnen Centrum.

Vi är mycket oroliga för att både höjden och utformningen av husen i norra området blir alltför dominanta och tar bort väldigt mycket av fjällkänslan och utsikten - särskilt från området Vargen.

Vi ställer oss också undrande över om det verkligen kommer att finnas en efterfrågan som motsvarar en såpass omfattande byggnation? Risken är att man 'förbygger' sig och väsentligt minskar naturupplevelsen - dvs det som är Åres huvudsakliga dragningskraft.

Vi är också bekymrade över att miljökonsekvensbeskrivningen visar på allvarlig risk för påverkan på naturmiljön.

En lösning på problemen med biltrafiken under högsäsong är välkommen, men det måste kunna göras på ett sätt som innebär ett mindre ingrepp i nuvarande miljö.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret arbetar med planprogrammet i enlighet med riktlinjer i den översiktliga planeringen. Översiktliga utredningar har tagits fram på programnivå för att säkerställa en god planering och anpassa exploateringen efter platsens förutsättningar. Syftet med planprogrammet är att i ett tidigt skede se till kumulativa effekter av planeringen och sätta upp riktlinjer för kommande planering. Då planeringen är i ett tidigt skede innebär det per automatik osäkerheter i bedömningar och beräkningar.

Byggnaders exakta placering, utformning och höjd fastställs först i kommande detaljplaner. Ytterligare utredning kommer att krävas med hänsyn till påverkan på landskaps, naturvärden etc. Viss påverkan på landskapsbilden är dock att vänta.

34. Privatperson 9

Yttrande Tre synpunkter.

1. Gratis shuttle transport utmed Copperhill vägen vintertid till Björnen centrum.
2. Justerad nedfart på skidor från Copperhill området så vi inte bara hamnar i Björnenliften
3. Fixa en mtb-led t&r från Björnenområdet till Åre downhill systemet.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

*Samhällsbyggnadskontoret***35. Privatperson 10**

Yttrande I programmet, sid 23, rubrik vägar sista stycket nämns en projektgrupp som ska arbeta med anslutning till E14. Eftersom jag berörs vill jag vara med i gruppen.

Kommentar

Berörda parter kommer att bjudas in till möten gällande korsningen E14/Fröåvägen under arbetets gång.

36. Privatperson 11

Yttrande Angående Sid. 25 på Utvecklingsförslaget i Planprogrammet för Åre Björnen.

Efter vad vi kan se på bilden av det förslagna nya bebyggelseområdet har en byggnad placerats på den samfälliga vägen på tomten 1:140 vid vår tomt (Svedje 1.92) östgräns.

Detta skulle det göra omöjligt för oss att ha en vägförbindelse och tillfart till den södra delen av vår tomt där vi funderar på att bygga ett hus till vår dotter.

En liknande förbindelse hade föreslagits av er redan vid Detaljplanen för Åre Björnen Centrum 2000-06-05.

Kommentar

Exakt placering av byggnader och infrastruktur fastställs först i detaljplanprocessen och inte inom ramen för planprogrammet. Genomförandet av planprogrammet ska inte begränsa tillgången till er fastighet. Frågan kommer att hanteras i fortsatt planeringsarbete.

37. Privatperson 12

Yttrande Tack för att du tog dig tid att svara på frågor om planprogrammet.

Utveckling utav skidområdet sida 28. Enligt mig är det största problemet i Björnen skidområdet att Sadel expressen ofta står still pga av hård vind och att Skistar tog bort den gamla släpliften som knyter samman Björnen med Åre. Att bygga ut Vargen och Björnenliften ökar bara kapaciteten ut ur området ifall Sadel express också är i funktion.

Som jag nämnde så är en tomt (Svedje 1:66, kv Älgen) inkluderat i Naturvärdesobjekt 6. (naturvärdes objekt södra exploateringsområdet sida 18) trots att tomten är utanför planprogrammet. Tomten borde inte inkluderas eftersom den ligger utanför planprogrammet och det finns en detaljplan och bygglov för tomten. Det borde vara enkelt för era konsulter att ändra.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

Naturvärdesinventeringar görs ofta för större områden än själva planområdet då exploatering kan ha påverkan även utanför områdets gränser. I det fall det finns detaljplan och bygglov finns redan en lagstadgad rätt att bygga.

38. Privatperson 13

Yttrande Nedanstående avser fastigheten Åre Svedje 1:204 i område Järven

Omdragning av Fröåvägen

Sambällsbyggnadskontoret

En omdragning av Fröåvägen enligt nuvarande förslag innebär en väsentligt försämrad miljö med ökat buller och försämrad boendemiljö då den planerade Fröåvägen förbi Järvenområdet kommer att dras nära (bedömt 40-50 meter) fastigheterna. Det är inte lämpligt med en genomfartsväg med intensiv trafik så nära bostadshus.

Fastigheten förlorar sin ski in ski out till pist och längdspår. Hur ska boende nå skidområdet på ett tryggt och enkelt sätt? För närvarande är område Järven kanaliserande stråk med omfattande gång/skidtrafik från andra områden (Mården och delvis Illern, m.fl.) till pist och framförallt längdskidspåren genom området. Vid en eventuell omdragning av Fröåvägen kan inte de stråken längre användas.

Med anledning av ovanstående är min bestämda uppfattning att verksamhetsutövaren och kommunen bör finna en annan lösning.

Rondellen

Rondellen torde innebära ökat buller som påverkar boende samt att rondellens storlek (diameter) innebär att störande fordonstrafik flyttas närmare område Järven.

Byggnader

Byggnader med höjd upp till fem våningar i norra området norr vargbacken kommer att störa utsikten mot Åreskutan på ett oacceptabelt sätt vilket påverkar boendemiljön negativt.

Kommentar

I ett planprogram utreds förutsättningarna för exploatering översiktligt. Exakt placering av byggnader, vägar och annan infrastruktur fastställs först i detaljplan. Slutlig placering av vägar etcetra kommer att anpassas till befintlig bebyggelse och befintliga stråk för att betydande olägenhet inte ska uppstå. Bullerutredningar kommer att genomföras i detaljplaneprocessen för att klargöra områdets bullernivåer.

39. Privatperson 14

Yttrande

Jag har tagit del av Planprogrammet för Björnens Centrum. I det jag har kunnat ta till mig tycker jag det ser bra ut.

Gestaltningssprogrammet ser jag som viktigt och det som tas upp i ser jag som en bra start för fortsatt arbete. Viktigt att typ av belysning kommer med i gestaltningssprogrammet. Varm ljusskala ger mer ombonad.

Det är bra tankar i hur bebyggelsen är tänkt att vara uppdelat i kortare huskroppar och olika höjder. Bra att det finns en tanke på hur solljuset kommer att variera och kan utnyttjas. Det bör finnas utomhusplatser som fungerar även vid vind och regn.

Bra med gång och cykelvägar. Vad gäller gångvägar tänker jag i termer promenadvägar. Till skillnad mot vandringsleder ska promenadvägar även fungera för de som gärna promenerar men är något mindre rörliga eller t ex drar barnvagnar. På samma sätt som det ingår ett centrum för cyklingen i hela Björnenområdet borde därför Björnens centrum vara centrum för promenadvägar i hela Björnenområdet. Med utgångspunkt från centrum tycker jag att det ska finnas lättillgängliga promenadvägar i olika riktningar. Det går t ex att göra en slinga runt Västra Sadeln i attraktiv natur som i många delar går parallellt med cykellederna men med skillnaden att promenadslungan är jämnare. Uppåt Östra Björnen kan bli för brant men längs Förberget borde det också att få till en slinga med gamla Fröåvägen är en del av den.

Jag vet att sådana här promenadslingar är utanför planområdet men min poäng är att planområdet anpassas även för att vara centrum för promenadvägar. Det skulle höja kvalitén

Samhällsbyggnadskontoret

i området och det skulle verkligen då bli att vara för alla. Inte bara för de hurtigaste i familjen eller gruppen som är där.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret har tagit del av, och noterat era synpunkter.

40. Privatperson 15

Yttrande Detta svar har tonvikt på Norra exploateringsområdet i planprogrammet

Övergripande

I gällande kommuntäckande översiktsplan för Åre står att läsa att ”på sikt kan också området mellan Björnen och Continental Inn utvecklas med liftanslutning och bebyggelse”, området kallas där Östra Björnen. En utveckling på det sätt som därefter tillkommit i den fördjupade översiktsplanen för Åre, område Björnen är helt annorlunda. Den gamla idén om ett Björnen centrum har inkluderats i planen med ”tillkommande byggnader planeras ha 3-5 våningar med butiker, restauranger, caféer etc. i markplan och bostäder i de övre våningsplanen. Redan befintliga bostäder och verksamheter kompletteras med ca 2300 bäddar, ytterligare verksamheter och service, samt utvidgning av skidområdet. Intentionen är att skapa ett centrum med höga boendevärden som bygger på platsens unika läge och möjligheter till aktivitet, rekreation och naturupplevelser.”

Vidare:

- ”Den föreslagna exploateringen bedöms inte få betydande negativ påverkan på landskapsbilden då området sedan tidigare till stor del är exploaterat. Tänkt bebyggelse är relativt småskalig med byggnader om 3-5 våningar som främst kommer att upplevas från det direkta närområdet”
- ”Planprogrammets största miljökonsekvenser rör naturvärden, främst i den norra delen av programområdet. Planförslaget innebär även en liten till måttligt negativ konsekvens för landskapsbild”
- ”Att bygga tätare ger möjlighet till att forma värden och kvaliteter, utöver nya bostäder, som skapar en socialt hållbar livsmiljö. En tätare kärna möjliggör för kollektivtrafik och hållbar service, vilket är viktigt för en attraktiv livsmiljö och trivsel”
- ”Ur gestaltningssynpunkt bedöms området klara en hög täthet då omkringliggande bebyggelse har lågt kulturvärde.”

I översiktsplanen står det under avsnittet Riktlinjer för särskilt skyddsvärda områden:

”Området kring Fröå gruva och Fröåtjärn; Området bör inte exploateras, utan endast utvecklas utifrån frilufts-, naturvårds- och kulturhistoriska intressen” (s.69).

Vidare i förslaget till fördjupad översiktsplan ”I anslutning till Björnens spårområde finns potential till utveckling i form av verksamheter som stödjer rekreation och friluftsliv, så som till exempel klubbstugor för idrottsföreningar, guideverksamheter eller servering. Att utveckla detta område, där värdet består i lättillgänglig motion och naturupplevelser, bedöms vara en attraktivitetsfaktor för Björnen centrum och Björnen och Sadeln. Tillägg i form av enstaka bostadshus får inte påverka tillgängligheten eller naturupplevelsen från längdspår och leder” (s.176).

Därefter: ”Påverkan på fjällmiljön och landskapsbilden behöver beaktas i planeringen. Ny bebyggelse ska anpassas efter landskapsbilden, terrängens lutning och höjdskillnader. Fjällens skogsklädda siluett bör inte brytas och de högsta lägena bör inte bebyggas” (s. 177).

Och: ”Restriktioner kring exploateringar; Planförslaget anger att tillkommande bebyggelse i huvudsak bör ske som förtätningar och kompletteringar till befintlig bebyggelse och pekar också ut ett antal områden där stora restriktioner kring byggnationer gäller”(s.203)

Planerna hänger inte samman

Det är uppenbart att de olika plandokumenterna inte hänger samman. Åre kommun är sedan många år i en expanderande fas gällande befolkningstal och därmed skatteintäkter. Det turistiska intresset för Åre har varit högt under lång tid och sommarsäsongen har tillkommit under 2000-talet. Projekt Rödkullen planeras samtidigt med 7 200 bäddar. Duved växer vidare. Samtidigt sker omfattande utbyggnad i Vemdalen, Funäsdalen och andra skidorter i Härjedalen. Även i Dalafjällen är tillväxten kraftig för turistboendet.

Björnen har i alla år marknadsförts som barnens Björnen eller familjernas. Skalan har varit hanterbar även om trafiksituationen är kaotisk ett fåtal veckor på vintern, särskilt efter tillkomsten av Sadeln. I planprogram Björnen Centrum kopplas detta ihop som en förutsättning för varandra. Trafiksituationen i korsningen med E14 måste lösas oberoende av fortsatt kraftig byggnation i Björnen.

Översiktsplanen är tydlig när det gäller det norra exploateringsområdet, som en port till viktiga värden för besökare: Fröätjärn; Området bör inte exploateras, utan endast utvecklas utifrån friluft-, naturvårdsintressen”. Planområdet gränsar direkt till Stormyren och i förlängningen Fröätjärn som ger besökare efter någon minuts vandring eller skidor en känsla av orörd natur med utblick mot Åreskutan och Renfjället. Sommartid finns här orkidéer och häckande fåglar, bl a de störningskänsliga storspov, storlom och bergand. En tät hög bebyggelse enligt planprogrammet raserar definitivt denna upplevelsekänsla för besökare. Visuellt ändrar området helt karaktär.

Att arbeta med areellt begränsade planer som i detta fall gör att kumulativ påverkan inte beaktas. De naturvärdesinventeringar som redovisas har detta begränsade perspektiv, med att dela in planområdet i små enheter i form av en skogstofs, en myrflak osv. En exploatering enligt framlagd modell släcker ut Björnen som ett område för barnfamiljer. De övergripande planbegreppen om kärnstruktur är inte relevant i denna typ av naturområde. En övervägande del av besökarna kommer från sådana miljöer och söker i Björnen en annan upplevelse.

Vägar

Till skillnad mot tidigare planprogram Björnen Centrum har nu Fröåvägen flyttats upp att gå genom befintliga skidnedfarter mot tidigare då den planerades runda nuvarande skidtorg. Det innebär att nya vägdragningen kommer att innefatta skidbroar över vägen alternativt en lösning där vägen dras genom en tunnel, under skidnedfarterna. Innebörden blir att ett för barnen lagom brant lärområde smalnar av med passage under broar. Den naturnärhet som barn fick uppleva tittande upp mot Förberget från släpliftarna försvinner, det blir ett landskap utan naturkontakt där även föräldrar stående i nedre delarna inte kan se sina barn i backarna.

Vägens planerade sträckning riskerar också att dränera den orkidérika Svartmyren, just utanför planområdet. Även Stormyrens hydrologi kan komma att påverkas av detta vägbygge.

Märkligt nog omnämns inte Gamla Fröåvägen alls i plandokumentet. Vägen kommer att skäras av genom den nya tänkta sträckningen. Jag innehar officialservitut på vägen och nyttjar den som tillfartsväg till min fastighet. Vintertid avstår vi från att ploga vägen då Skistar där underhåller

Samhällsbyggnadskontoret

en skidled. Genom detta har vi som kompensation ett fritt parkeringstillstånd på den parkering som nu kommer att upphöra. Vid ett eventuellt genomförande av planen måste denna fråga få en acceptabel lösning för vår anfart till fastigheten. Genom ökad trafik på Fröåvägen måste Gamla Fröåvägen utrustas med låst vägbom, i samråd med vägens legala nyttjare.

Övrigt

Som komplement till detta yttrande bifogas yttrandet på den tidigare versionen av Björnen centrum, det som då framfördes är fortsatt av stor relevans.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret arbetar med planprogrammet i enlighet med riktlinjer i den översiktliga planeringen. Översiktliga utredningar har tagits fram på programnivå för att säkerställa en god planering och anpassa exploateringen efter platsens förutsättningar. Syftet med planprogrammet är att i ett tidigt skede se till kumulativa effekter av planeringen och sätta upp riktlinjer för kommande detaljplanering. Då planeringen är i ett tidigt skede innebär det per automatik osäkerheter i bedömningar och beräkningar. Exakta placeringar av infrastruktur och byggnader etc fastställs först i detaljplaneprocessen.

Översiktlig rovfågel- och uggleinventering, allmän fågelinventering (häckfågel), grod- och kräldjursinventering, fladdermusinventering har upphandlats och är under framtagande. Resultaten väntas finnas tillgängliga under hösten 2023 och kommer ligga som grund för fortsatt planering. Detaljerade naturvärdesinventeringar kommer att genomföras i detaljplaneprocessen för att kunna anpassa bebyggelsen för att göra så lite skada på naturmiljön som möjligt. Ytterligare utredning gällande påverkan på landskapsbilden kommer även det att genomföras i detaljplaneprocessen, innan exakt placering och höjd på byggnader fastställs.

De synpunkter som framfördes under samrådet för tidigare version av programförslag har noterats. För att ta del av det fullständiga yttrandet från tidigare samråd kontakta planenheten@are.se

Samhällsbyggnadskontoret

REVIDERINGAR EFTER GRANSKNING/SAMRÅD

Planprogrammet har reviderats med:

- Planbeskrivningen har reviderats bland annat med text gällande:
 - Granskningshandling för FÖP Åredalen
 - Beskrivning av planeringsförutsättningar
 - Beskrivning av genomförande
 - Beskrivning av konsekvenser
- Miljökonsekvensbeskrivning, Sigma Civil 2023-02-14

Följande utredningar har tillkommit:

- Kompletterande dagvattenutredning, WSP 2023-02-03
- Geoteknisk riskutredning, WSP 2022-12-20

KOMMUNSTYRELSEN

PLANENHETEN

Jasna Lindberg
Samhällsbyggnadschef

Sofia Lind
Plan- och byggchef