

MÅL OCH MÅTT FÖR NATUR- OCH KULTURVÄRDEN

TESTPROJEKT DRIFOMRÅDE FALKÖPING



**Mål och mått för natur- och kulturvården
Testprojekt driftområde Falköping**

Jönköping 2002-02-15

Beställare Vägverket Region Väst

Projektledare Sven Olov Johansson
Vägverket Region Väst
Box 512
301 80 Halmstad

Konsult Vägverket Konsult
Box 1062
551 10 Jönköping

Uppdragsansvarig Patrik Risberg

Text/layout Frida Karlsson
Helen Lundgren

SAMMANFATTNING

Under namnet ”Mål och mått för natur- och kulturvärden” har Vägverket, tillsammans med övriga transportverk, utvecklat en metod för att säkerställa en godtagbar kvalitetsnivå av transportsystemet. Metodens syfte är också att miljökvalitetsmålen och de transportpolitiska målen om natur- och kulturvärden ska kunna uppnås.

Detta projekt, som är en del av Vägverkets utvecklingsarbete för att testa metodiken, syftar till att tillämpa och utvärdera metodens användbarhet vid drift och underhåll av befintligt vägnät. Av de drift- och underhållsåtgärder som idag genomförs kan många inverka positivt eller negativt på natur- och kulturvärden hos och i anslutning till vägarna. Arbetet har avgränsats till driftområde Falköping inom Vägverket Region Väst.

Driftområde Falköping kan förmodligen betraktas som unikt med avseende på den koncentration av värdefulla natur- och kulturmiljöer som finns inom området, stora delar av området är klassat som riksintresse. Därför bör också ambitionsnivån vad det gäller drift- och underhållsåtgärder inom driftområde Falköping vara hög och anpassas så att åtgärderna inte påtagligt skadar områdets värdefulla natur- och kulturmiljö.

Med utgångspunkt från en beskrivning av driftområdets natur- och kulturvärden, dagens drift- och underhållsåtgärder, samt berörda miljömål, har nio stycken driftområdesmål tagits fram. Då i stort sett hela driftområdet bör uppfylla kriterierna för områden med höga natur- och kulturvärden enligt mål- och måttmetoden har ett antal strategier, uppdelat på tre olika nivåer, tagits fram för att ändå kunna göra någon form av prioritering.

De framtagna målen/strategierna för natur- och kulturvärden ska vägas samman med andra mål för driften och i det fortsatta arbetet bli underlag för funktionskrav som i sin tur är underlag för upphandling av drift och underhåll. För att målen/strategierna ska bli praktiskt tillämpbara i driften är det av största vikt att man jobbar vidare med att få fram läns mål samt genomför inventeringar till grund för bristanalys och åtgärdsplaner.

1	INLEDNING	5
1.1	SYFTE OCH MÅL	5
1.2	DRIFTOMRÅDE FALKÖPING	5
2	MÅL OCH MÅTT FÖR NATUR- OCH KULTURVÄRDEN	6
2.1	METODEN.....	6
2.2	BERÖRDA LANDSKAPSTYPER (ENL. MÅL OCH MÅTT)	6
3	REGIONALA MILJÖMÅL	8
3.1	GOD BEBYGGD MILJÖ	8
3.2	ETT RIKT ODLINGSLANDSKAP	8
4	DRIFT- OCH UNDERHÅLLSÅTGÄRDER AV ALLMÄNNA VÄGAR	10
4.1	VÄGKANTSSLÅTTER OCH BUSKRÖJNING.....	10
4.2	SKÖTSEL ALLÉER.....	10
4.3	DIKNINGSARBETEN	11
4.4	KANTSKÄRNING	11
4.5	VINTERVÄGHÅLLNING	11
4.6	BELÄGGNINGSREPARATIONER.....	11
4.7	REPARATION AV DAGVATTENLEDNINGAR/TRUMMOR.....	11
4.8	GRUSVÄGSUNDERHÅLL	12
4.9	VÄGUTRUSTNING	12
4.10	KULTURVÄGAR	12
5	NATUR- OCH KULTURVÄRDEN	13
5.1	BESKRIVNING AV DRIFTOMRÅDE FALKÖPING.....	13
5.2	DRIFTOMRÅDESMÅL.....	19
6	SLUTKOMMENTARER	26
6.1	SLUTSATSER.....	26
6.2	FORTSATT ARBETE	26
7	REFERENSER	27
	BILAGA 1 - ÖVERGRIPANDE MÅL	28
	NATIONELLA MILJÖMÅL	28
	TRANSPORTPOLITISKA MÅL.....	29
	VÄGVERKETS MILJÖMÅL	30

1 INLEDNING

1.1 Syfte och mål

Syftet med detta projekt är att pröva om metoden ”mål och mått för natur- och kulturvärden” är tillämpbar för att kvalitetssäkra drift- och underhållsåtgärder med avseende på natur- och kulturvärden inom driftområde Falköping.

Målet är

- att utvärdera ”Mål- och måttmetodens” kvalitetskrav, mål och kriterier, utifrån driftområdet.
- att formulera mål, mått och indikatorer för kvalitetssäkring av det allmänna vägnätet inom driftområde Falköping avseende de natur- och kulturvärden som finns hos och i anslutning till vägarna i området.

En arbetsgrupp har bildats för projektet:

SvenOlov Johansson, projektledare	Vägverket Region Väst
Carl-Johan Bergström	Vägverket Region Väst
Ove Eriksson	Vägverkets huvudkontor
Anders Sjölund	Vägverkets huvudkontor
Maria Hallesjö	Vägverkets huvudkontor
Mia C Andersson	Vägverkets huvudkontor
Karin Wennberg	Vägverket Region Sydöst
Lars Jacobzon	Länsstyrelsen, kulturmiljö
Eva Nilsson	Länsstyrelsen, naturmiljö
Carin Franson	Falköpings kommun
Patrik Risberg, uppdragsansvarig	Vägverket Konsult
Helen Lundgren	Vägverket Konsult
Frida Karlsson	Vägverket Konsult

1.2 Driftområde Falköping

Driftområde Falköping omfattar i princip Falköpings kommun. Det allmänna vägnätet omfattar totalt 662 km väg, av dessa är cirka 120 km grusvägar.

2 MÅL OCH MÅTT FÖR NATUR- OCH KULTURVÄRDEN

Riksdagen har antagit 15 nationella miljö kvalitetsmål som ska kunna uppnås inom en generation och som ska vara vägledande för arbetet mot ett ekologiskt hållbart samhälle. Berörda verk och myndigheter har fått i uppdrag att vidareutveckla miljömålen i uppföljningsbara etappmål.

”Mål och mått för natur- och kulturvärden” kallas den metod som transportverken utvecklat för att säkerställa en godtagbar kvalitetsnivå av transportsystemet för att miljö kvalitetsmålen och de transportpolitiska målen om natur- och kulturvärden ska kunna uppnås. Uppdraget drivs av Vägverket i samarbete med de övriga transportverken.

2.1 Metoden

Metoden syftar till att få fram ett bättre beslutsunderlag för natur- och kulturmiljöfrågor i vägprocesser och stärka/tydliggöra natur- och kulturvärdena så att de blir avvägningsbara mot andra faktorer som t ex TS-aspekter, vid bedömningen av olika projekt och åtgärder.

I metoden strävas det efter att få fram en helhetssyn på landskapet utifrån natur- och kulturmiljön, med fokus på ekologiska funktioner och kulturhistoriska samband och möjligheterna att bevara, utveckla och stärka dessa.

Genom att ta fram konkreta, mät- och uppföljningsbara mål och kriterier för landskapets viktiga natur- och kulturvärde ska metoden vara ett stöd i det dagliga arbetet på alla nivåer. Samtidigt gör metoden det även möjligt för regeringen att följa upp transportverkens ansvar med avseende på natur- och kulturvärden.

2.2 Berörda landskapstyper (enl. Mål och mått)

I metoden ”Mål och mått för natur- och kulturvärden” har fyra landskapstyper utvecklats med utgångspunkt från landskapets karaktär och förutsättningar. För varje landskapstyp finns särskilda kvalitetskrav och mål. Målet för landskapstypen ”Landskapet som helhet” utgör basnivån och gäller därför alltid.

För drift- och underhållsåtgärder inom driftområde Falköping har nedanstående två landskapstyper identifierats.

2.2.1 Landskapet som helhet

Övergripande mål för vägnätet

Vägnätet ska lokaliseras, utformas, skötas och underhållas så att landskapets särprägel bevaras, den historiska dimensionen kan upplevas och ekologiska funktioner och samband kan utvecklas.

Målet innebär vid drift av väg att:

Kulturlandskap och miljöer med kulturhistoriska samband och strukturer av väsentlig betydelse för förståelsen av vår historiska utveckling, - tidigare generationers verksamhet, värderingar och tankevärld, - och människans samspel med naturen tas till vara dvs. bevaras eller lyfts fram.

Vägens sidoområde skall utformas och skötas med hänsyn till det omgivande landskapets natur- och kulturvärden.

Arter ges möjlighet att överleva och sprida sig inom sina naturliga utbredningsområden.

Vägmiljöer med särskilda natur- och kulturvärden sköts och underhålls så att värdena bevaras och stärks.

2.2.2 Områden med höga natur- och kulturvärden

Övergripande mål för vägnätet

Vägnätet i områden med höga natur-, kultur-, och rekreationsvärden ska utformas, underhållas och skötas så att värdena bevaras och där så är möjligt stärkas.

Målet innebär vid drift av väg att:

Vägar i natur- och kulturresevat, Natura 2000-områden, nyckelbiotoper, Ramsar-områden, nationella bevarandeområden och beslutade biotopskyddsområden skall vara anpassade till områdets natur- och kulturvärden.

Ekologiskt särskilt känsliga vattenmiljöer och ledstrukturer ska bibehålla sin funktion i naturlandskapet.

3 REGIONALA MILJÖMÅL

Det finns idag inga uttalade regionala miljömål inom Vägverket Region Väst som berör detta projektet. För hela eller delar av regionen har man dock tagit fram ett antal rapporter och inventeringar som behandlar vägens natur- och kulturvärden.

Med utgångspunkt från ovan nämnda rapporter och inventeringar har ett antal mål tolkats och formulerats för hela Region Väst. Dessa har inordnats under de nationella miljömålen. Miljömålsarbetet i Västra Götaland pågår och nedanstående mål har hämtats från den remissversion som togs fram under hösten 2000. Många av de nationella miljömålen har inte preciserats för länet, antingen beroende på att det regionala målet överensstämmer med det nationella eller beroende på att något regionalt mål inte har hunnit preciseras.

3.1 God bebyggd miljö

Etappmål "Planering ska grundas på kulturhistoriska och estetiska värden"

Program för hur kulturhistoriska och estetiska värden ska bevaras och utvecklas ska finnas i alla kommuner år 2010. (Länsstyrelsen i Västra Götaland, 2000)

Ett representativt urval av kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer är skyddade. (Länsstyrelsen i Västra Götaland, 2000)

Etappmål "Kulturvägar"

Vägar som bedömts som klass I-vägar ska bevaras, inga åtgärder som kan medföra en förändring av vägens egenskaper och särdrag ska tillåtas. Detta gäller även åtgärder inom vägområdet.

Vid alla förändringar av vägar som klassats som kulturväg ska stor hänsyn och varsamhet tas till vägens, vägområdets och väglanskapets egenskaper och särdrag. Väghistoriska objekt av natur- och kulturhistoriskt värde i vägområdet ska uppmärksammas. (Vägverket Region Väst och Länsstyrelsen i Skaraborg, 1997)

Delmål

Föreslagna rekommendationer i "Kultur på väg i Skaraborg" ska gälla för skötsel av äldre vägar.

3.2 Ett rikt odlingslandskap

Etappmål "Hävda ängs- och betesmarkerna"

Nuvarande areal hävdade ängs- och betesmarker bevaras och sköts. Arealerna hävdad ljunghed, alvarmarker, betad skog och ängsmark har utökats. (Procentandel och ökning har inte preciserats för länet.) (Länsstyrelsen i Västra Götaland, 2000)

Etappmål "Vårda fler gärdesgårdar, alléer, fornlämningar mm."

Jordbrukets miljöstöd har stor betydelse för hävden av odlingslandskapets kulturvärden. Idag vårdas ca 40 000 punktelement (t ex fornlämningar, byggnadsgrunder och hamlade träd) och ca 7 000 km linjeelement (t ex stenmurar, bruksvägar och öppna diken) i länet genom stödet för Värdefulla natur- och kulturmiljöer. Etappmålet innebär att antalet landskapselement i stödet ökar till ca 70 000 punktelement och ca 12 000 km linjeelement. (Länsstyrelsen i Västra Götaland, 2000)

Etappmål "Alléer"

Alléerna, längs det statliga vägnätet i regionen, och deras värden ska vårdas, bevaras och utvecklas. (Vägverket Region Väst, 2000)

Delmål

Alléerna och deras värden ska beaktas vid byggande, drift och underhåll av vägarna.

Etappmål "Värdefulla vägkanter"

De värdefulla floralokaler och växtsamhällen som finns längs utpekade, artrika vägkanter i regionen ska bevaras och utvecklas genom anpassad skötsel. (Vägverket Region Väst, 1995)

4 DRIFT- OCH UNDERHÅLLSÅTGÄRDER AV ALLMÄNNA VÄGAR

Med drift- och underhållsåtgärder avses normalt regelbundna skötselåtgärder.

Det finns en rad olika drift- och underhållsåtgärder som kan inverka positivt eller negativt på de natur- och kulturvärden som finns utmed det allmänna vägnätet. I detta kapitel redovisas hur drift och underhållsåtgärder bedrivs idag inom driftområde Falköping, med utgångspunkt från de krav som specificerats i förfrågningsunderlaget för driftupphandling. Syftet med åtgärderna och vilka konsekvenser de kan få för natur- och kulturmiljövärdena klargörs också.

4.1 Vägkantsslätter och buskröjning

Syftet med slåttern och röjningen av vägens sidoområde är främst att hålla ner högväxande gräs, örter och buskar. Som regel slås ett vägområde på upp till 7 meter från vägkanten för att uppnå kravet på fri sikt. Längs vägar som har bedömts ha höga kulturvärden slås endast ett område på cirka 2 meter från vägkanten. Inom driftområde Falköping sker slätter under olika perioder och med olika krav beroende på grönytans klassning och vägens trafikflöde. Vägar med ådt som överstiger 1000 ska slås mellan 15 juni – 30 juli, övriga vägar mellan 15 juni-31 augusti. Röjning sker fram till den 31 oktober. Artrika vägkanter sköts utifrån särskilda funktionskrav som anges i inventeringsmaterialet för värdefulla vägkanter i Skarborgs län. Generellt gäller senare slätter och på vissa sträckor uppsamling av hö. Det finns idag inga krav på vilka redskap som ska användas vid slätter av vägkanterna.

Så kallad TS-slätter, som innebär att skymmande vegetation tas bort av trafiksäkerhetsskäl sker som regel en gång per år under perioden juni - juli. Slåttern sker i ett drag dvs. cirka en meter från vägkanten.

Slätter är en förutsättning för att gynna och bevara vägkanternas artrikedom. Beroende på hur den genomförs kan den dock vara mer eller mindre gynnsam för de olika växtsamhällena.

Kunskapen om vilken slättertidspunkt som är bäst för hotade arter och växtsamhällena är idag begränsad, men mycket tyder på att en sen slättertidspunkt (månadsskiftet juli/augusti), som tillåter årliga växter att sätta frö, är mest gynnsam ur floravårdssynpunkt. En för sen slätter gynnar konkurrenskraftiga högväxta örter och missgynnar de konkurrenssvaga hävdgynnade arterna. Det viktigaste är dock att slätter sker överhuvudtaget.

4.2 Skötsel alléer

Alléer är betydelsefulla landskapselement och en viktig del av vår kulturhistoria, ofta har de ett mer eller mindre högt biologiskt och estetiskt värde. Allén beskriver landskapets topografi, vägens placering i landskapet, ett historiskt sammanhang och bidrar till en positiv trafikantupplevelse.

Skötseln av alléerna inom driftområde Falköping omfattar generellt sett beskärning för att upprätthålla kravet på 5 meters fri höjd över vägbanan samt borttagande av större torra eller döda grenar som kan äventyra trafiksäkerheten. I enlighet med förfrågningsunderlaget ska arbetet utföras på ett fackmannamässigt sätt så att skador på träden minimeras och med beaktande av estetiska och naturvårdande värden.

Alléernas ofta oersättliga värden kan påverkas av felaktig beskärning, påkörningsskador, av att träd planteras längre från vägen vid föryngring och av att träden tas ner eller dör med följden att luckor uppstår i allén.

4.3 Dikningsarbeten

Ett dike kan ha många funktioner men huvudsyftet är att hålla vägkroppen dränerad samt att ta hand om och avleda vägdagvattnet.

Dikning och dikesrensning utförs vanligtvis i syfte att återställa dikets djup, öppna upp vägkroppen och säkra vattnets fria flöde. Normalt berörs bara innerläntan och dikesbotten vid grävningen medan ytterläntan behålls intakt.

Vid dikningsarbeten finns det en risk att värdefull vägkantsflora grävs bort och försvinner. Förändringar av vattenförhållandena i dikena och anslutande miljöer kan också påverka förutsättningarna för fuktälskande växter ex. flera orkidéer negativt. Felaktig placering av dikesmassor kan också vara ett problem och påverka känsliga natur- och kulturmiljöer.

4.4 Kantskärning

Kantskärning utförs för att säkerställa ytvattnets avrinning från vägbanan och det innebär att ett område på 0,5-0,75 meter från vägkanten hyvlas bort. Behovet av att kantskära uppstår då vägkroppen täpps till, vilket bl.a. kan orsakas av tät vegetation i anslutning till vägbanan och av att grus och annat finmaterial trycks ut i vägkanterna.

Kantskärning utgör normalt sett inte något hot mot vägkantsfloran eftersom större delen av sidoområdets vegetation sparas, men för begränsade floralokaler som ligger i direkt anslutning till vägen kan ingreppet bli förödande.

4.5 Vinterväghållning

Vid plogning finns viss risk för att kulturlämningar och träd i vägområdet blir påkörda och skadas.

Halkbekämpningen i driftområde Falköping sker idag dels kemiskt med saltlösning och dels mekaniskt med sand (med och utan saltinblandning), även kalkkross används i mindre utsträckning.

Saltet påverkar de flesta växter, som inte är anpassade till kustmiljöer, negativt och således påverkas artsammansättningen längs vägkanterna och alléträd kan ta stor skada av för mycket salt.

4.6 Beläggningsreparationer

Vid reparationer av beläggnings exempelvis vid tjälskador kan vägen komma att få ett lapptäckslignande mönster om lagningen inte utförs med samma typ av material som tidigare.

4.7 Reparation av dagvattenledningar/trummor

Ofta uppstår tjälskador och andra skador på väganläggningen på ställen där vägen passerar våtmarker såsom bäckar och kärrstråk. Vägtrummor har en begränsad livslängd och måste därför bytas efter en tid. I samband med dikesrensning ingår det att spola rent samtliga väg- och sidotrummor. Idag saknas krav på att trummor ska hållas fria från vegetation.

Våtmarksmiljöer längs ex. bäckar och fuktstråk är många gånger mycket värdefulla för flora och fauna. Därför krävs ofta att markarbeten i närheten av dessa miljöer sker med stor varsamhet för att inte naturvärdena, som ofta förekommer i ett begränsat område, ska försvinna. Felaktigt placerade vägtrummor och bristande underhåll kan leda till att trummorna blir ett vandringshinder för ex fisk. Samtidigt kan dikesrensning innebära att vattendrag grumlas, vilket kan bli förödande för där i förekommande flora och fauna.

4.8 Grusvägsunderhåll

Åtgärder som tillkommer på grusvägarna är bl.a. underhållsgrusning, dammbindning och hyvling.

Val av grusmaterial kan påverka vägens utseende. Bindning av damm sker ofta med hjälp av salt vilket kan ha en negativ effekt på floran. Dessutom kan vissa lavar och mossor påverkas negativt av minskad damning.

4.9 Vägutrustning

Vägutrustning såsom bullerskydd, räcken, belysning osv. påverkar, beroende på dess placering, utformning, och utförande, kulturmiljön och dess värde.

4.10 Kulturvägar

Det finns idag inga särskilda skötsel föreskrifter för de vägar som utpekats som kulturvägar men ”Kultur på väg i Skaraborg” innehåller rekommendationer för åtgärder, skötsel mm.

4.10.1 Kulturvärdesobjekt

Det finns idag inga krav på att milstenar, fornlämningar, stenmurar, -rösen eller liknande ska hållas fria från vegetation. Däremot ska vägområdet intill broar vara fritt från vegetation.

4.10.2 Rastplats Åsarp

Idag saknas särskilda skötselkrav för fornlämningen som ligger i anslutning till rastplatsen vid Åsarp. (Se karta 2 nr 34)

5 NATUR- OCH KULTURVÄRDEN

5.1 Beskrivning av driftområde Falköping

Driftområde Falköping tillhör i huvudsak den naturgeografiska region som benämns ”Götalands centrala slättbygder”. De sydöstra delarna ingår i ”Sydsvenska höglandet och smålandsterrängens myrrika västsida”. Till stora delar utgörs driftområdet av Falbygden som är ett av Västra Götalands största områden med kambrosiluravlagringar. Här har människan nyttjat marken under flera tusen år och skapat ett kultur- och naturlandskap som bär på många spår från olika tidsåldrar, sida vid sida med en levande jordbruksbygd. Detta har resulterat i att stora delar av området är klassat som riksintresse för natur- och/eller kulturmiljövård (se karta 3), dvs. ”Områden med höga natur- och kulturvärden” enligt mål och måttmetoden se 2.2.1. Siffrorna i detta kapitel hänvisar till karta 1 och 2.



Vy mot Plantaberget som visar landskapets karakteristiska topografi.

5.1.1 Driftområdets naturförutsättningar

Kambrosiluravlagringarna ger landskapet dess karakteristiska former med de unika platåbergen ex. Billingen, Mösse- och Ålleberg. Dessa har byggts upp av lager på lager med sandsten, alunskiffer, kalksten och lerskiffer samt överst ett diabastäcke, med branta stup på sidorna. Bergen är till stora delar täckta med barr- och lövskogar, men även ädellövskogar är vanligt förekommande, framför allt längs sluttningarna. Vid Fårdala – Kleven (1) finns bl.a. mycket värdefulla ädellövskogar med artrik kryptogamflora och lång skoglig kontinuitet.



Vägen norrifrån mot Mularp slingrar fram längs Gerumsbergets sluttning med det Natura-2000-klassade området Fårdala-Kleven längs vägens vänstra sida.

Den höga kalkhalten i jordlagren och berggrunden har satt sin prägel på floran, med en stor mängd kalkkrävande och kalkgynnade växter representerade. I odlingslandskapet förekommer ängar och naturbetesmarker med hävdgynnade och värdefulla vegetationstyper såsom alvarmarker, kalkfuktängar och stäppartade torrängar. I anslutning till det allmänna vägnätet finns bl.a. vid Högstena (2), Dala (3), Nordfalan (4) och Vilske-Kleva (5) artrika beteslandskap med lång kontinuitet i hävden.

Inom driftområdet finns ett flertal värdefulla extremrikkärr som är representativa för den naturgeografiska regionen. Kärren hyser många rariteter däribland många orkidéer. Stora kalkfuktängar förekommer vid Leaby (6).

I de nordvästra delarna av driftområdet utbreder sig Västra Götalands sammantaget största våtmarksområde med Hornborgasjön (7) och Rösjömosse (8). Området omges till stora delar av gammal, odlingspräglad kulturbygd. Rösjömosse kantas i norr och väster av barrskog. Hornborgasjön är idag återigen en slättsjö förknippad med en enastående artrik häck- och rastfågelfauna, som är knuten till de omgivande, hävdade strandängarna. Rösjömosse är ett stort myrkomplex som främst består av platåmossar. Bjurum-Dagsnäs området (9) som binder samman de två våtmarksområdena är riksbekant för den stora mängden tranor som årligen rastar på åkrar och betesmarker och området är fågelskyddsområde. Här passerar väg 2184 mellan Skara och Falköping.

Åslesänkan är en ca en mil lång depression i sedimentberggrunden och täcktes förr av myrmark. Idag återstår endast en rest i de centrala delarna, Åsle mosse (10). Vägen som går spikrakt genom området ligger lågt och översvämmas ofta. Genom området rinner Slafsån (11), en bred och grund å kantad av gråalsumpskog. Slafsandalen är en genombrottsdal från Åslesänkan till Hornborgasjöområdet uteroderat i sandstenen. Ån hyser en lokal öringstam.

Andra värdefulla våtmarker och vattendrag i driftområdet är södra Riplången-komplexet (12) vilket är värdefullt som en stor väl utbildad välvd mosse, Vartoftasjön (13) samt de två större vattendragen Ätran (14) och Lidan (15) i de södra delarna.



Väg 2858, en typisk AK-väg med rak sträckning, över Åsle mosse, hopplänkad med tvära kurvor. Vägen ligger lågt varför den ofta drabbas av översvämning.

I de sydöstra delarna av driftområdet övergår det öppna odlingslandskapet i en småkuperad gränsbygd med en större andel skog s.k. kamelandskap, vilket formats av inlandsisen.

Främst i anslutning till herrgårdsmiljöer men även i byar finns ett antal alléer av varierande kvalitet såväl med hänsyn till de biologiska och kulturhistoriska, som estetiska och

landskapsmässiga värdena. I Vägverket Region Västs alléinventering har dock endast ett urval av alléerna bedömts.

Inom området finns fem utpekade artrika vägkanter men troligtvis hyser merparten av driftområdets vägkanter en relativt artrik flora.

5.1.2 Driftområdet som kulturmiljö

Odlingslandskapet

I Falbygden finns tydliga spår efter viktiga skeden i Sveriges agrara och förindustriella landsbygdshistoria allt sedan stenålderns jordbrukskultur. De gynnsamma naturgeografiska förhållandena har bidragit till den tidiga uppodlingen av landskapet och bildandet av stora byar vilka sedan har legat till grund för en medeltida stadsbildning. Åkerbruket har varit dominerande i området och präglat det småskaliga odlingslandskapet och här finns öppna och välbevarade betes- och hagmarker. Rikedomen av stenmurar och odlingsrösen i området vittnar om den kontinuerliga hävden av landskapet. Fossila odlingsrester i form av ett brett bälte av åkerparceller, delade av kraftiga, stenrika begränsningsvallar, förekommer bl.a. väster om väg 46 i höjd med Borgunda (16) och upp mot Borgundaberget.

Från byarna till dess utmarker löpte fägatorna, av vilka många är bevarade. Några av fägatorna ansluter till allmän väg bland annat i Mularp (17) samt i Segerstad (18) där Faledreven, som är den längsta och bäst bevarande fägatan, sträcker sig upp på Brunnsheimsberget.



I Segerstad ansluter Faledreven till väg 2689

Bebyggelsen

Den nutida bebyggelsen präglas på många ställen av en gammal bystruktur. Utmärkande för driftområdet är det stora antalet medeltida kyrkbyar med karakteristiskt låglänt läge med bytå vid vattendrag och ej helt utskiftad bebyggelse. I exempelvis byarna Segerstad (18), Åsle (19) och Kungslena (20) ligger bebyggelsen väl samlad kring kyrkan.

Där laga skifte genomförts sätter även det småskaliga laga skifteslandskapet, med utspridda gårdar på den bättre marken och torpställen på de forna utmarkerna längre upp mot berget, i stor utsträckning sin prägel på bygden.

Östra Tunhems (21) karakteristiska läge på randen av en inbuktning i kalkstensplatån visar kulturlandskapets anpassning till de naturgeografiska förhållandena.

Vilske-Kleva (5) är en för Falbygden typisk ensädesby med löst grupperad bebyggelse i sluttningen nedanför kalkplatån, där det äldre odlingsystemet är lätt iakttagbart i dagens landskap. Lovene (22), Karleby (23) och Leaby (6) längs vägarna 2804 och 2859 är goda exempel på oskiftade radbyar.

Ugglums kyrkby (24) har en koncentrerad bebyggelse i anslutning till bytån med medeltida kyrka och välbevarad bebyggelse med enhetlig 1800-tals prägel.



Väg 2682 vid Ugglums kyrkby

I det öppna odlingslandskapet nedanför Varvsberget ligger Varvsby (25) med sammanhållen bebyggelse runt den gamla kyrkplatsen. Varvs nya kyrka som uppfördes i mitten på 1800-talet ligger utanför den gamla byn. Öster om byn ligger Varvboholm med manbyggnad från tidigt 1800-tal och en allé som leder till vägkorset med väg 2871. I korsningen står länets enda vägvisare i trä, Granne Påle (26).



Allén vid Varvboholm i riktning mot korset med väg 2871.

Intill Gudhems kyrka (27) finns ruinerna efter ett medeltida nunnekloster. Mitt i byn ligger Gudhems kungsgård vars alléer dominerar landskapsbilden.



Allén vid Gudhems kungsgård

Fornlämningar

Att Falbygden var tidigt befolkat bekräftas av de otaliga mängderna fornlämningar, främst i form av gravar såsom gånggrifter (i Falbygden och Falköping finns ungefär 70 % av det totala antalet gånggrifter i Sverige), hällkistor och rösen. Delar av området uppvisar en lång bebyggelsehistorisk kontinuitet med gravar från sten-, brons- och järnålder i anslutning till medeltida kyrkor och nutida bebyggelse, bl.a. i Mularps by (17) finns en samling av gravhögar från järnåldern i direkt anslutning till den medeltida kyrkan. Det äldre bebyggelsemönstret och kulturlandskapet före skiftena är väl bevarat och väl synligt i landskapet, bl.a. möter före detta fägator vägen.



Mularps by

Då flertalet av driftsområdets vägar följer gamla sträckningar är lämningarna väl synliga från vägen. Vid Karleby (23) finns troligtvis en av landets äldsta vägsträckningar med ett 20-tal gånggrifter på ena sidan vägen och dagens gårdar på rad längs klevkanten på kalkplatån på den andra sidan.

Området mellan Hornborgasjön och Södra Billingen är rikt på lämningar efter bebyggelse ända sedan äldre stenålder och är troligen länets tidigast befolkade bygder. Här ligger det stora gravfältet Ekornavallen (28) med gravar från stenåldern till järnåldern. Socknarna i området är små vilket talar för en tät medeltida bebyggelse.



Ekornavallen

Åsarp (29) är ett mycket fornlämningsrikt område i anslutning till den gamla huvudvägen från sydväst in i centrala Västergötland, den sk. Ridvägen längs Ätradalen. Leden har varit av stor betydelse sedan stenåldern. Över Ätran finns en gammal stenvalvsbro. Fornlämningarna härstammar huvudsakligen från järnåldern och utgörs av enstaka liggande gravar samt mindre gravfält.

Gudhemsområdet präglas av ett varierat och delvis ålderdomligt kulturlandskap med stor fornlämningsstäthet med ett flertal gravfält av varierande storlek. I Forentorpa ängar (30) finns spår av förhistoriska lämningar från järnåldern med fossila åkrar och lämningar efter en järnåldersby. Gården Forentorp har även anor som medeltida sätesgård.

Kalkbruk och kvarnar

Kambrosilurbergens sammansättning har haft betydelse för industrins inriktning i området med många kalkbruk och en del stenbrott. Bland dessa bör Skårs kalkbruksområde (31) nämnas som är unikt i länet genom sin uppdelning i många enskilda kalkbruk med långsmala ägor och de små stugorna uppradade längs med vägen.

Falekvarn (32) var en utpräglad kvarnby där tolv gårdar hade egen kvarn utmed bäcken. Kvarndriftens kontinuitet sedan medeltiden och den täta förekomsten av bevarade kvarnbyggnader ger miljön ett högt kulturhistoriskt värde.

5.1.3 Vägarna

Driftområdet tillhör de vägtätaste områdena i Sverige vilket bl.a. hör samman med människans tidiga kolonisation av slättbygderna och att det sedan lång tid tillbaka har varit ett genomfartsområde för stora färdleder. Några viktiga vägstråk som framträder tidigt (järn- och bronsålder) är den nordsydliga vägen mellan Slöta och Varnhem, med koppling söderut mot Ätradalen, en sträckning väster om Mösseberg och en led som följer Slafsans dalgång mot Hornborgasjön. Ridvägen längs Ätradalen, som passerade bl.a. Åsarp var den gamla huvudvägen från sydväst in i centrala Västergötland. Leden har varit av stor betydelse ända sedan stenåldern.

Under medeltiden var Skara med domkyrka den viktigaste målpunkten, men även klostren i Gudhem och Varnhem var betydande. Ett av medeltidens stora pilgrimsstråk, mellan kontinenten och Trondheim, passerade genom Falbygden, förbi klostren och Skara. Eriksgatuleden som förband orterna Jönköping-Falköping-Skara-Hova-Tiveden fastlades också som ett av huvudstråken genom området.

Vägarna genom kambrosilurområdena har anpassats till den särpräglade terrängen och landskapsbilden med det ålderdomliga odlingslandskapet. Många vägar följer kalkstensklevens sluttning, där flertalet av de äldre bebyggelselägena ligger. Vägnetet kännetecknas av vägar som går parallellt med klevor och terrasser, liksom mängden korsande vägar som går mot platåbergens krön eller ner mot låglandet. De gamla färdvägarna passerar sällan över platåbergens krön eftersom den karga diabasen oftast var obefolkad. I isälvslandskapet nedanför och runt platåbergen karakteriseras vägarna av att de slingrar runt, i kanten av eller uppe på de kullar och höjdryggar som isen avsatt.

Vid Kymbo tall (33) finns landets sannolikt största hålvägssystem med upp till 35 hålvägar i bredd. Hålvägssystemet sträcker sig huvudsakligen från nordväst till sydost, mellan väg 2838 och väg 48.

5.2 Driftområdesmål

Driftområde Falköping är till stora delar utpekat som riksintresse för natur- och kulturmiljövården dvs. merparten av driftområdet tillhör landskapstypen ”Områden med höga natur- och kulturvården” enligt metoden ”mål- och mått för natur- och kulturmiljö”, se 2.2.1. Detta innebär att drifts- och underhållsåtgärder av vägarna måste anpassas så att dessa inte påtagligt skadar områdets värdefulla natur- och kulturmiljö.

Driftområde Falköping kan förmodligen betraktas som unikt med avseende på den koncentration av värdefulla natur- och kulturmiljöer som finns inom området. Därför bör också ambitionsnivån inom hela driftområdet, vad gäller generella drift- och underhållsåtgärder, vara hög.

Med utgångspunkt från en beskrivning av driftområdets natur- och kulturvården, dagens drift- och underhållsåtgärder samt berörda miljömål, har nio stycken driftområdesmål tagits fram. Då i stort sett hela driftområdet bör uppfylla kriterierna för områden med höga natur- och kulturvården enligt mål- och måttmetoden har ett antal strategier, uppdelat på tre olika nivåer, tagits fram för att ändå kunna göra någon form av prioritering.

- **Generell skötsel**, anger en basnivå för skötseln i hela driftområdet och strategierna innebär en högre ambitionsnivå än i nuläget.
- **Prioriterade områden**, extra värdefulla områden med högre eller specifika skötselkrav exempelvis kulturvägar, naturreservat, ängs- och hagmarker, värdefulla våtmarker och vattendrag (se karta 1 och 2).
- **Långsiktig strategi**, där mer omfattande underlag föreslås tas fram för det fortsatta arbetet med att göra prioriteringar och åtgärdsplaner för att kunna höja ambitionsnivån.

Förslag har lämnats på indikatorer och mått där så har varit möjligt:

- **Indikatorer**, visar på förekomsten av de förhållanden som krävs för att målen ska kunna uppnås.
- **Mått**, mätbara faktorer som beskriver i vilken omfattning målet uppfyllts och fungerar som en hjälp i uppföljningsarbetet.

5.2.1 Målen innebär i driftområde Falköping att:

- **Stenmurar och stenrösen i vägens sidoområden ska tillvaratas.**

Stenmurar och stenrösen i jordbruksmark omfattas av biotopskydd enligt MB 7 kap 11 §. Inom sådant område får inte bedrivnas verksamhet eller vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön.

Strategi:

Generell skötsel

- Generell hänsyn gäller vid markarbeten vid stenmurar/-rösen, vilket innebär att så mycket som möjligt av sidoområdet ska undantas från markarbeten. Släntutformning, massupplag mm ska styras med hänsyn till förekomsten av stenmurar/-rösen i sidområdet.

Prioriterade områden (klassade kulturvägar, se karta 1 och 2)

- Stenmurar och stenrösen ska hållas fria från vegetation och skyddas från upplag av massor.
- Vid förekomst av exempelvis asksly ska röjning ske upprepade gånger under vegetationssäsongen för att utarma slyet. Om det är möjligt ringbarkas asken.
- Om vegetationen intill stenmurarna består av ex. nässlor, älggräs, hundkäx och högväxta gräs ska slåtter ske före den 1 juli. Upprepa slåttern i augusti – september om vegetationens höjd överstiger 30 cm.
- Nerfallna stenar ska läggas tillbaka varje år efter tjällossningsperioden.
- Vid markarbeten ska ytterslätten bevaras intakt för att undvika skador på stenmuren/-rösen.

Långsiktigt

- Ett underlag tas fram för att peka ut välbevarade murar utöver de som förekommer längs kulturvägarna.
- En skötselplan upprättas för samtliga utpekade stenmurar/-rösen vilken bl.a. innebär att raserade stenmurar ska lagas, att stenmurar/-rösen ska hållas fria från sly och att slåtter ska utföras ända intill stenmur/-röse i samband med slåtter av sidområdet längs resten av vägen.

Indikatorer:

Mått:

Sträckmeter stenmur i vägens sidoområde som är intakt och fri från vegetation.

Antal rösen i vägens sidoområde som är intakta och fria från vegetation.

- **Milstolpar och väghållningsstenar i vägens sidoområden tas tillvara, vårdas och görs synliga från vägen.**

Strategi:

Generell skötsel

- Rövning/slätter ska ske intill samtliga milstolpar och väghållningsstenar.
- Området skyddas från upplag av massor.
- Stor försiktighet ska visas vid alla former av skötselåtgärder.

Prioriterade områden

- Granne Påle (se karta 2. nr 26) ska skötas och underhållas så att den bevaras, i samråd med antikvarisk expertis.

Långsiktigt

- Underlag utarbetas, dels för att få fram skötselbehov och dels för att notera var kulturlämningar finns, så att de inte kommer till skada vid vägens skötsel.
- Restaurering, i samråd med länsstyrelsen, ska ske av samtliga milstolpar och väghållningsstenar i vägens sidoområden.
- Instruktioner för drift och underhåll upprättas för känsliga lämningar.

Indikatorer:

Mått:

Antal bevarade och vårdade milstolpar och milstenar.

- **Broars kulturhistoriska värden tillvaratas (gäller även broar och stentrummor med en spännvidd mindre än 2 m)**

Strategi:

Generell skötsel

- Vägområdet intill broarna ska vara fritt från hög vegetation.

Prioriterade områden (utpekade broar i Vägverkets nationella och regionala listor som är under bearbetning)

Långsiktigt

- Broarna ska bevaras intakta och restaureras eller förstärkas på ett varsamt sätt så att brons kulturhistoriska värde inte försämras
- Allt restaurerings- och förstärkningsarbete ska ske i samråd med länsstyrelsen.
- Nya räcken skall anpassas till brons utseende och ålder.

Indikatorer:

Mått:

Antalet välbevarade gamla broar och stentrummor

● **Vägtrummor ska inte utgöra vandringshinder i vattendrag.**

Strategi:

Generell skötsel

- Byte av trumma utförs på sådant sätt att vattenlevande djur kan förflytta sig längs diken och vattendrag (i enlighet med Vägverkets föreskrifter).
- Rensning av trummor ska ske med stor försiktighet så att grumling undviks.

Prioriterade områden

Indikatorer:

Förekomst av ex. öring eller annan indikatorart i vattendragen.

Mått:

Antal trummor inom driftområdet som utgör vandringshinder, definitivt eller delvis för vattenlevande djur.

● **Vägkanternas artrikedom ska bevaras och utvecklas**

Strategi:

Generell skötsel

- Rövning/slåtter ska ske på hela vägområdet upp till 10 m, där så är praktiskt möjligt.
- Slåtter ska utföras under perioden 15 juli – 15 september, en sen slåtter är vanligtvis att föredra med hänsyn till växternas frösättning, dock inte senare än 15 september.
- Om vegetationen består av ex. nässlor, älggräs, hundkåx och högväxta gräs ska slåtter ske före den 1 juli. Upprepa slåttern i augusti – september om vegetationens höjd överstiger 30 cm.
- Ingrepp i form av dikning, kantskärning, upplag av massor mm. ska ske med största möjliga hänsyn och inner- eller ytterslänt bör bevaras intakt.
- Största försiktighet ska iaktas vid alla skötselåtgärder.
- Samråd ska ske med länsstyrelsen innan markarbeten utförs.

Prioriterade områden (se karta 1 och 2)

- Höet samlas upp på de vägsträckor som utpekats som artrika vägkanter eller enligt andra rekommendationer.
- Slåtter bör ske med skärande eller klippande redskap.
- Generellt gäller att markarbeten längs sträckorna i möjligaste mån bör undvikas. Inför markarbeten ska sträckorna inventeras och särskilt värdefulla lokaler och områden markeras för att undvika att dessa skadas.

Långsiktigt

- En skötselplan för hela driftområdet, med rekommendationer för slåttertider, redskap, eventuell uppsamling av vegetation samt för markarbeten, tas fram.

Indikatorer:

Förekomsten av artrika och blommande vägkanter med hävdgynnad flora, rikkärrsmiljöer, torrslänter mm.

Mått:

Antal meter väggkant som klassas som artrik.

Antal meter väggkant som sköts enligt upprättad skötselplan.

- **Alléernas biologiska-, estetiska- och kulturhistoriska värden ska bevaras och vårdas.**

Alleér omfattas av biotopskydd enligt MB 7 kap 11 §. Inom sådant område får inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön.

Strategi:

Generell skötsel

- Döda grenar på lövträd tas inte ned om det inte är absolut nödvändigt. Om de måste tas ner pga trafiksäkerhetsskäl lämnas de kvar eller flyttas till liknande miljö.
- Grenkragen som är trädets skydds- och försvarszon ska bevaras vid beskärning.
- Beskärning får ej ske från lövsprickning tills löven är fullt utvecklade i juli. Beskärning av lönn, björk och avenbok får inte utföras under oktober-juni.
- Stamskott tas bort kontinuerligt, dock minst en gång per år. Entreprenören ska vara uppmärksam på ev. angrepp av almsjuka och rapportera dessa till beställaren.
- Försiktighet ska iaktas vid snöplogning, och snösprut ska undvikas.
- Största försiktighet ska iaktas vid alla skötselinsatser och markarbeten för att undvika att trädens rötter, stam eller grenverk skadas.
- Sly och annan hög vegetation som skuggar trädens stammar ska röjas bort årligen. Slåtter bör ske enligt samma principer som för artrika vägkanter.
- En riktig uppbyggnadsbeskärning av nyplanterade alléträd där de nedre grenarna avlägsnas i takt med trädets höjdtillväxt medför att grova grenar inte behöver avlägsnas i senare skede.
- Beskärning ska endast utföras av personer med utbildning i beskärningsteknik.

Prioriterade områden

- Tas fram efter klassning i skötsel- och restaureringsplan (se nedan).

Långsiktigt

- Respektive allés främsta värde och syfte (kulturhistoriskt, biologiskt eller estetiskt) utreds.
- En skötsel- och restaureringsplan upprättas, för samtliga alléer som Vägverket har ansvar för, med skötselinstruktioner för bl. a. beskärning och återplantering.

Indikatorer:**Mått:**

Antal alléer som sköts enligt skötselplan.

- **Befintliga vägar genom naturreservat, ängs- och hagmarker kulturhistoriskt värdefulla byar och områden mm. ska på sikt anpassas till områdets natur- och kulturvärden.**

Nedanstående gäller, utöver övriga strategier, i prioriterade områden såsom naturreservat osv:

Strategi:

Kortsiktigt

- Sidoområden sköts i enlighet med områdets skötselplan, där så är tillämpligt.
- Dikningar och andra markingrepp längs vägen ska utföras småskaligt och anpassas till landskapsbild och natur- och kulturmiljön.

Långsiktigt

- Strategier för val av vägutrustning (belysning, räcken, skyltar, vägmålning mm.) bör upprättas för känsliga kulturmiljöer.
- En ljus ytbeläggning ska eftersträvas för att vägarna till utseendet ska likna grusvägar och deras ålderdomliga karaktär ska bevaras. Vid lagningar av vägbanan ska i möjligaste mån liknande grusmaterial användas för att undvika att vägen får ett lapptäckslignande utseende.

Indikatorer:

Mått:

Väggkantsfloran överensstämmer med floran i intilliggande ängs- och hagmarker.

Intrång utanför befintligt vägområde efter dikning/dikesrensning

- **Våtmarker och vattendrag ska bevaras.**

Småvatten och vattendrag i jordbruksmark samt alkärr och kalkkärr omfattas av biotopskydd enligt MB 7 kap 11 §. Inom sådant område får inte bedrivnas verksamhet eller vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön.

Strategi:

Generell skötsel

- Markarbeten såsom dikning, dikesrensning och kantskärning i anslutning till våtmarker och vattendrag ska ske med största försiktighet för att i möjligaste mån undvika fysisk och kemisk påverkan samt grumling av vattnet.
- Våtmarker ska skyddas från upplag av massor.
- Innan åtgärder utförs ska samråd ske med länsstyrelsen.

Prioriterade områden

(Ätran, Lidan och Slafsan samt värdefulla våtmarker enligt karta 1 och 2)

- Största möjliga försiktighet råder men strategier saknas i nuläget.

Långsiktiga åtgärder

- Skötselföreskrifter upprättas för prioriterade områden.

Indikatorer:

Se bl.a. artrika vägkanter samt vägtrummor.

Mått:

Areal bevarad våtmark i vägens sidoområde.

- **Rastplatsen vid Åsarp ska förankras i sin omgivning och kunna erbjuda en kulturupplevelse. (Se karta 2 nr 34)**

Strategi:

Generell skötsel

- Fornlämningen i anslutning till rastplatsen ska synliggöras och hållas fri från högväxande vegetation.
- Området intill fornlämningen ska slås i samband med slätter av sidoområdet och övriga delar av rastplatsen.

Långsiktigt

- Information om fornlämningen ska finnas vid rastplatsen.
- En strategi för val av utrustning på rastplatsen (belysning, skyltar, sittmöbler, informationstavlor mm.) bör upprättas.

Mått:

Området kring fornlämningen är fritt från högväxande vegetation.

6 SLUTKOMMENTARER

6.1 Slutsatser

Projektets syfte är att testa metodiken i ”Mål och mått för natur- och kulturvärden” inom driftområde Falköping. Under arbetets gång har metoden konkretiserats och det har visat sig att den går bra att tillämpa inom ett driftområde.

En brist är att läns mål inte finns framme, vilket innebär svårigheter att avgränsa, värdera och prioritera natur- och kulturvärden i specifikt driftområde jämfört med hela länet. Avsaknaden av läns mål medför även att det är svårt att hitta en lämplig ambitionsnivå och identifiera de brister som finns inom driftområdet.

Det behövs ett bra och utförligt underlag, framför allt för uppföljning och mått, men även för att prioritera det långsiktiga arbetet med att nå kvalitetskraven. Inventeringar av alléer, milstenar, stengårdsgårdar etc. utmed vägarna saknas. Det bristande underlaget och den översiktliga nivån som arbetet har legat på har även gjort det svårt att identifiera prioriterade områden med en högre ambitionsnivå på skötsel och uppfyllande av målen.

Vissa målkonflikter kan uppstå mellan dagens driftåtgärder och mål/strategier för natur- och kulturvärden. Halkbekämpning med salt kan påverka artrika välgångar och alléer negativt, men en minskad saltanvändning står samtidigt i konflikt med trafiksäkerheten. Viss dikning måste ske för att vägens bärighet inte ska bli för låg. Konflikt kan uppstå med målet för artrika välgångar, alléer och stenmurar. Den idag ofta generella dikningen bör ersättas med behovsanpassad. Det är viktigt att ovanstående målkonflikter behandlas och analyseras för att kunna göra en prioritering av vad som är viktigast och om det är möjligt att kompromissa.

6.2 Fortsatt arbete

De ovan framtagna målen/strategierna för natur- och kulturvärden ska vägas samman med andra mål för driften och i det fortsatta arbetet bli underlag för funktionskrav, som i sin tur är underlag för upphandling av driften.

För att målen/strategierna ska kunna fungera helt ut och bli praktiskt tillämpbara i driften är det av största vikt att man jobbar vidare med att få fram läns mål samt genomföra inventeringar till grund för bristanalys och åtgärdsplaner.

Mått och indikatorer på driftområdesmålen är inte helt färdiga och behöver utvecklas vidare.

Det är även viktigt att arbetet blir väl förankrat hos beställarombuden och övriga berörda inom Region Väst samt driftentreprenörer. Detta sker lämpligast genom spridning av rapporten och informationsmöten.

7 REFERENSER

- Alléer i Region Väst – Halland, Västra Götaland, Värmland.* Vägverket Region Väst. 2000.
- Kultur på väg i Skaraborg.* Vägverket Region Väst och Länsstyrelsen i Skaraborg. 1997.
- Miljömålen i Västra Götaland – sammanfattning av mål och åtgärder.* Länsstyrelsen i Västra Götaland. 2000.
- Mål, mått och uppföljning av natur- och kulturvärden i transportsystemet. En strategi.* Vägverket 1999:171.
- Mål och mått för natur- och kulturvärden.* Vägverket publ. 2001:50
- Område av riksintresse för naturvård i Skaraborgs län.* Registerblad.
- Projektmålsstudie för natur- och kulturvärden – väg 920 Kullsbjörken – Tällberg.* Vägverket Region Mitt. 2001.
- Riksintressen för kulturminnesvården i Skaraborgs län.* Registerblad.
- Värdefulla vägkanter i Skaraborgs län.* Vägverket. 1995.
- Västra Götaland – din miljö.* Länsstyrelsens rapport 1999:6

BILAGA 1 - ÖVERGRIPANDE MÅL

Nationella miljömål

Av de av riksdagen antagna 15 nationella miljökvalitetsmålen har nedanstående mål och delmål bedömts beröra drift- och underhållsåtgärder av vägnätet i driftområde Falköping.

Levande sjöar och vattendrag

”Sjöar och vattendrag skall vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer skall bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion skall bevaras samtidigt som förutsättningarna för friluftsliv värnas.”

Etappmål ”Skydda värdefulla miljöer”

Senast år 2010 ska minst hälften av skyddsvärda miljöer i sjöar och vattendrag och i anslutande värdefulla natur- och kulturmiljöer ha ett långsiktigt skydd.

Etappmål ”Restaurera vattendrag”

Senast år 2010 har 25 procent av de värdefulla och potentiellt skyddsvärda vattendragen ha restaurerats.

Myllrande våtmarker

”Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet skall bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden.”

Etappmål ”Strategi för skydd och skötsel”

En nationell strategi för skydd och skötsel av våtmarker och sumpskogar ska tas fram senast till år 2005.

Etappmål ”Inga vägar över värdefulla våtmarker”

Senast år 2004 ska inte skogsbilvägar byggas över våtmarker med höga natur- eller kulturvärden eller så att dessa våtmarker påverkas negativt på annat sätt.

Levande skogar

”Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion skall skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.”

Etappmål ”Rädda kulturarvet i skogen”

Skogsmarken ska brukas på sådant sätt att fornlämningar inte skadas och så att skador på övriga kända värdefulla kulturlämningar är försumbara senast år 2010.

Etappmål ”Gör ett åtgärdsprogram för hotade arter”

Senast år 2005 ska åtgärdsprogram finnas och ha inletts för hotade arter som har behov av riktade åtgärder.

Ett rikt odlingslandskap

”Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion skall skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.”

Etappmål ”Hävda ängs- och betesmarkerna”

Senast år 2010 ska samtliga ängs- och betesmarker bevaras och skötas på ett sätt som bevarar deras värden. Arealen hävdad ängsmark ska utökas med minst 5 000 hektar (100 %) och arealen hävdad betesmark av de mest hotade typerna ska utökas med minst 13 000 hektar (25 %) till år 2010.

Etappmål ”Bevara åkermarkens småbiotoper ex. dikes- och vägrenar”

Mängden småbiotoper i odlingslandskapet ska bevaras i minst dagens omfattning i hela landet. Senast till år 2005 ska en strategi finnas för hur mängden småbiotoper i slättbygden ska kunna öka.

Etappmål ”Vårda fler gärdesgårdar, alléer, fornlämningar mm.”

Mängden kulturbärande landskapselement som vårdas ska öka till år 2010 med cirka 70 procent.

God bebyggd miljö

”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden skall tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”

Etappmål ”Planering ska grundas på kulturhistoriska och estetiska värden”

Senast år 2010 ska fysisk planering och samhällsbyggande grundas på program och strategier för hur kulturhistoriska och estetiska värden ska tas till vara och utvecklas.

Etappmål ”Skydda kulturarvet”

Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen ska senast år 2010 vara identifierad och ett program finnas för skydd av dess värden. Samtidigt ska minst 25 procent av den värdefulla bebyggelsen vara långsiktigt skyddad.

Giftfri miljö

”Miljön skall vara fri från ämnen och metaller som skapats i eller utvunnits av samhället och som kan hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.”

Transportpolitiska mål

Vägverkets arbete ska bedrivas utifrån de transportpolitiska målen från 1998 (16). Det övergripande målet ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Följande fem delmål anger ambitionsnivån på lång sikt.

Tillgängligt transportsystem

Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Hög transportkvalitet

Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.

Säker trafik

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

God miljö

Transportsystemet utformning och funktion ska anpassas till krav på en god livsmiljö för alla, där natur och miljö skyddas för skador. En effektiv hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.

Positiv regional utveckling

Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Vägverkets miljömål

I Vägverkets miljöprogram som ska ligga till grund för verkets lång- och kortsiktiga planering redovisas bl.a. övergripande och detaljerade miljömål. En av de svåra miljöfrågorna som är viktig att lösa och som därmed står i centrum för allt miljöarbete är:

Vägarnas inverkan på stadens respektive landsbygdens natur- och kulturvärden

Vägverket har formulerat fyra övergripande mål för perioden 2002 till 2005 av vilka framför allt det fjärde har betydelse i detta uppdrag:

Till 2005 ska det finna mål och strategier för att klara de statliga vägarnas natur- och kulturkriterier.

Av de prioriterade insatsområden som Vägverket pekat ut för att nå de övergripande miljömålen har nedanstående bedömts vara särskilt viktiga med hänsyn till drift och underhåll av vägnätet.

- Lokalsamverkan i transportsektorn
- Anpassning till natur- och kulturvärden
- Miljöstyrning inom byggnation, drift och underhåll