

LANDSKAPSKARAKTÄRSANALYS

Göteborg–Borås, en del av nya stambanor

Göteborg Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Marks kommun och Borås Stad, Västra Götalands län

Järnvägsplan, Lokaliseringsutredning 2020-09-09
Ärendenummer TRV 2019/1823

Trafikverket
Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Landskapskaraktärsanalys - Göteborg-Borås, en del av nya stambanor -
Järnvägsplan, Lokaliseringsutredning

Författare:
Landskap: Ann Henrikson, Siri Fogelberg, Andrea Sandin, Alexandra Frolova, Ramboll
Berg: Eric Acevall, Ramboll
Buller: Johan Jönsson, Ramboll
Geoteknik: Carine Bouzas, Ramboll
Hydrogeologi: Per Sander, Ramboll
Hydrologi: Christian Nielsen, Ramboll
Limnologi: Ingemar Abrahamsson, Ramboll
Naturmiljö: Peter Wirdenäs, Ramboll
Kulturmiljö: Mikael Hammerman, Anders Wikström, Stina Ekberg, KMV forum.
Socialkonsekvensanalys: Karin Blomsterberg, Ramboll
Stad: Karin Dahlin, Petra Widetun, Ramboll

Dokumentdatum: 2020-09-09
Ärendenummer: TRV 2019/1823 med tillhörande ärendenummer TRV 2020/119740 och
TRV 2021/23920
Uppdragsnummer: 167 824
Uppdragsnummer: 167 824
Version: 1.0
Projektledare: Malin Odenstedt Lindhe och Jan Johansson, Trafikverket
Produktansvarig: Eva-Lisa Andersson, Trafikverket

Foto på framsida: Trafikverket

Kartor, figurer, foton och illustrationer: Ramboll, om inget annat anges

Underlag bakgrundskartor: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

© Borås Stad (Figur 7.46, 7.65, 7.66, 7.67)

© Göteborgsregionen, Marks kommun, Bollebygds kommun och Länsstyrelsen (Figur 4.24)

© Göteborgs Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Marks kommun, Bollebygds kommun, Borås Stad, Lant-
mäteriet och Naturvårdsverket (Figur 4.18)

© Göteborgs Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Marks kommun, Bollebygds kommun och Borås Stad
(Figur 4.24)

© Härryda kommun (Figur 7.39)

© Lantmäteriet (Figur 4.35, 7.8, 7.45)

© Lantmäteriet och SGU (Figur 4.3)

© Länsstyrelsen och Skogsstyrelsen (Figur 4.12)

© Mölndals stad (Figur 7.9, 7.10, 7.31, 7.32)

© Naturvårdsverket (Figur 4.21)

© Riksantikvarieämbetet (Figur 4.25, 4.27, 4.30, 4.31)

© SCB (Figur 4.16, 4.17, 7.33, 7.34, 7.35, 7.40, 7.68, 7.69, 7.70)

© SGU (Figur 4.5, 4.6)

© Skogsstyrelsen (Figur 4.10)

© SMHI och länsstyrelsen (Figur 4.7)

© Trafikverket och Europeiska unionen (Figur 4.14)

Originalformat: Liggande A3

Läsanvisning:

Detta är landskapskaraktärsanalysen, tillhörande lokaliseringsutredningen för ny järnväg mellan Göteborg och Borås, en del av nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg/Malmö.

Detta dokument har tagits fram i samband med ett framtagande av korridorer under våren år 2020. Dokumentet har varit ute på samråd hösten år 2020 och därefter har endast denna läsanvisning tillkommit i dokumentet och en redaktionell justering har skett på framsidan.

Det fördjupade landskapsanalysarbetet som har skett under hösten 2020 - våren 2021 kring de olika korridorerna ingår i gestaltungsprogram och miljökonsekvensbeskrivning.

Innehåll

1 Inledning	8
1.1 Beskrivning av projektet	8
1.2 Syfte med ILKA	8
1.3 Mål för projektet	8
2 Metodik	10
2.1 Utredningsmetodik.....	10
2.2 Integrerad landskapskaraktärsanalys.....	10
2.3 Underlag.....	11
3 Ny stambana i landskapet	12
3.1 Nationella och regionala funktioner.....	12
3.2 Anläggningstyper.....	12
3.3 Stationer	14
4 Tematiska analyser	15
4.1 Berg, topografi och jordar	16
4.2 Vatten.....	18
4.3 Naturmiljö.....	20
4.4 Dagens tillvaro	23
4.5 Utvecklingstendenser	28
4.6 Kulturhistoria	30
4.7 Upplevelsen av landskapet	35
5 Övergripande beskrivning av landskapet	38
5.1 Analys av samband och värdefulla områden.....	38
5.2 Landskapets känslighet och potential för anläggningen.....	38
6 Karaktärsområden i landskapet	41
6.1 Mölndal.....	42
6.2 Sjölandskapet kring Gunnebo	44
6.3 Mölnlycke tätort	45
6.4 Sjörikt skogslandskap söder om Mölnlycke.....	46
6.5 Skogslandskap söder om Landvetter	48
6.6 Landvetter tätort.....	49
6.7 Härryda- Hindås dalgång.....	50
6.8 Landvetter flygplats.....	52
6.9 Mosaiklandskap mellan Eskilsby och Huvdaby.....	53
6.10 Skogslandskap mellan Hindås och Hällingsjö.....	54
6.11 Rävlanda tätort	56
6.12 Nolåns och Storåns dalgång	57
6.13 Skogs- och mosselandskap kring Gesebol	59
6.14 Bollebygd tätort	61
6.15 Söråns dalgång.....	62
6.16 Skogslandskap söder om Bollebygd.....	63
6.17 Höglänt skogs- och mosaiklandskap väster om Borås.....	64
6.18 Borås.....	66
6.19 Viareds verksamhetsområde	68
6.20 Sjörikt skogslandskap sydväst om Borås.....	69
6.21 Viskans dalgång söder om Borås	70
6.22 Höglänt skogs- och mosaiklandskap öster om Borås.....	71
6.23 Rutplatålandskap sydost om Borås	72
7 Fördjupade analyser för Mölndal, Landvetter flygplats och Borås	73
7.1 Fördjupad analys Mölndals stad	74
7.2 Fördjupad analys Landvetter flygplats	86
7.3 Fördjupad analys Borås Stad	89
8 Riktlinjer för fortsatt arbete	101
8.1 Gestaltungsavsikter	101
9 Ordlista	102
10 Referenser	103

Sammanfattning

Inledning och syfte

Den integrerade landskapskaraktärsanalysen (ILKA) är en del i analysarbetet för en ny dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås. Vid stationslägena kan det bli aktuellt med fler spår för att möjliggöra för förbipassage och uppställning av tåg.

ILKA:n ingår i lokaliseringstudien för den nya järnvägen och utgör underlag för framtagning, utvärdering och val av alternativa sträckningar och stationslägena. Syftet med ILKA:n är att ge en helhetsbild av landskapet. Den visar på områden, funktioner och relationer som är känsliga för en ny järnväg, vilket innebär ett stort hänsynstagande vad gäller lokalisering och landskapsanpassning av järnvägen. Den beskriver även pågående processer i landskapet samt vilken potential som finns relaterat till planerad järnväg. Bedömningen av landskapets känslighet och potential ger en förutsättning för lokalisering och en inriktning i gestaltungsarbetet samt bidrar till att identifiera motiv till landskapsanpassande åtgärder.

Tematiska analyser

Berg, topografi och jordar

Inom utredningsområdet finns tre större nordsydliga sprickdalar. Det är sprickdalen längs med Göta älv och Mölndals dalgång i väst, Storåns dalgång i utredningsområdets mitt samt Viskadalen i öst. Jordartsförhållandena skiljer sig åt inom utredningsområdet. På höjdområdena finns det torv och morän. I dalgångarna finns större jorddjup med till exempel lera och silt.

Vatten

Utredningsområdet berör fyra huvudavrinningsområden: Göta älvs, Kungsbackaåns, Rolfsåns och Viskans avrinningsområden. Inom området finns ett stort antal sjöar och flera större vattendrag som Mölndalsån, Nolån och Sörån, Storån samt Viskan. Grundvattentillgångar i både berggrund och jordlager varierar stort inom utredningsområdet. Betydande grundvattenmagasin i jordlager finns framförallt inom de större stråken med isälvmaterial, i anslutning till dalgångarna kring Bollebygd (Nolån-Storån) och Borås (Viskan) samt längs Mölndalsåns dalgång mellan Landvetter och Hindås.

Naturmiljö

Landskapet karaktäriseras till stor del av skogsmarker med ett stort inslag av myrmarker. Det är främst småskaliga skogs-myrmosaiker, men det finns även större öppna myrmarker med större mossar på höglänta områdena. Skogsområdena är ofta produktionsbarrskog. I utredningsområdet finns även mindre lövskogsområden som ofta växer vid jordbruks- och boendemiljöer.

Dagens tillvaro

Flera områden som är värdefulla för friluftsliv är lokaliserade nära tätorter, exempelvis Rådasjön i Mölnlycke och Rya åsar i Borås. Tillgången till tätortsnära natur har en särskild betydelse eftersom många människor bor och arbetar i tätorterna. Befolkningsstätheten är som högst i utredningsområdets västra del och i Boråsområdet. Något högre befolkningstäthet finns också i de mindre orterna längs Kust till kustbanan. Sträckan Göteborg-Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Inom utredningsområdet finns grundskolor i de flesta tätorterna. Högstadium finns

endast på större orter och gymnasium finns endast i Mölndal, Mölnlycke och Borås. Förskolor finns mer spridd i utredningsområdet. Mellan Göteborg och Borås går väg 27/40 och Kust till kustbanan. Buller från flygtrafiken på Landvetter flygplats påverkar stora områden.

Utvecklingstendenser

Inom utredningsområdet finns framför allt två dominerande utvecklingstendenser. Den ena är bebyggelseutveckling och den andra är förändring av landskapet kopplat till klimatförändringar. Utredningsområdet är en del av en stark och växande region. Förutom att tätorterna växer med nya bostäder och verksamheter finns även en tendens att mer perifera områden, med fritidshusbebyggelse, omvandlas till permanentboenden. Verksamhetsområdena inom utredningsområdet finns ofta vid de större vägarna. I enlighet med kommunernas översiktsplaner kommer denna tendens att förstärkas ytterligare. Den pågående klimatförändringen med ett varmare klimat påverkar landskapet så att vegetationsperioderna blir längre och nederbörden ökar. Dessa klimatförändringar är ett av de största hoten mot biologisk mångfald på grund av bland annat en ökad igenväxning i landskapet.

Kulturhistoria

De kulturhistoriska miljöer och strukturer i landskapet som fortfarande finns idag har till del sitt ursprung från järnåldern. Landskapet har sedan dess och historiskt sett brukats småskaligt med en kombination av spannmålsodling och boskapsskötsel. Utredningsområdet har under lång tid utgjorts av en gles befolkad skogsbygd med höglänta områden präglade av småskaligt jordbruk och djurhållning. Större sammanhängande arealer jordbruksmark fanns tidigt i Nolåns och Storåns dalgång. 1600-talets nya städer gav upphov till de kommunikationsstråk som än idag präglar området. Industrialiseringen, järnvägen och framförallt textilindustrin har satt stora avtryck i landskapet.

Upplevelsen av landskapet

Människors upplevelse av landskapet inom utredningsområdet beskrivs på en övergripande nivå. Vår upplevelse av landskapet formas i första hand av om vi bor, brukar eller besöker landskapet. Relationen till landskapet kan delvis beskrivas genom att definiera identitetsbärande platser som många har en relation till. Det kan exempelvis vara kulturminnesbyggnader, en idrottsanläggning, en badplats eller ett shoppingcentrum som många besöker.

Övergripande beskrivning av landskapet

Analys av viktiga samband i landskapet görs för att bättre förstå och identifiera landskapets känslighet och potential. Det kan handla om sociala, kulturella samband, ekologiska samband eller näringslivssamband som kan brytas eller förstärkas genom den nya stambanan, se Figur i.

För Mölndal, Landvetter flygplats och Borås innebär ett stationsläge en stor potential för att utveckla området kring den nya stambanan, där näringsliv och tätortsutveckling kan gynnas. Men tätbebyggda områden i anslutning till stationsorter är också känsliga för ökade buller- och vibrationsnivåer och nya barriärer, vilket en ny stambana eventuellt kan medföra. Detta kan leda till en begränsning av tätortsutveckling och möjligheterna för tätortsnära rekreation. Ett nytt stationsläge medför även en förändrad karaktär då den nya anläggningen kan komma att göra intrång och bryta samband i stadsbilden och i värdefulla kulturhistoriska miljöer.

De jordbrukspräglade områdena inom utredningsområdet är känsliga för intrång som kan leda till försämrade försörjningsmöjligheter för jordbruket, vilket i förlängningen kan leda till en igenväxning av öppna jordbruksmarker. Järnvägens storskaliga linjeföring kan även bryta den småskaliga landskapsbilden.

Sjöar och strandlinjer är känsliga för fysiskt intrång då det kan påverka rekreativa aktiviteter som bad och fiske samt rörelsemöjligheter runt sjöarna. Buller sprids även långt över vatten vilket ökar områdets känslighet för järnväg. Bullerspridningen riskerar att påverka många människor då koncentrationen av bostäder vid sjölandskapen är förhållandevis hög.

I skogsområdena finns stora sammanhängande naturmiljöer och ett stort inslag av våtmarker. De ekologiska sambanden är känsliga för intrång, barriärverkan och bullerstörning. Främst gäller det djurlivets spridningsmöjligheter, uttorkningseffekter på artrika slutna skogsmiljöer och våtmarker samt störningar på känsliga arter. Även friluftslivet och de tätortsnära rekreativområdena är känsliga för dessa intrång som kan påverka både framkomlighet inom och till rekreativområdena.

23 Karaktärsområden

För att fördjupa analysen delas landskapet in i så kallade karaktärsområden. I utredningsområdet har 23 karaktärsområden identifierats. Varje karaktärsområde är unikt och finns bara på ett ställe. De skiljer sig från varandra genom sina unika delar och samband som tillsammans bygger landskapets karaktär. Områdena är benämnda efter dess karaktär och den geografiska plats eller platser de är knutna till.

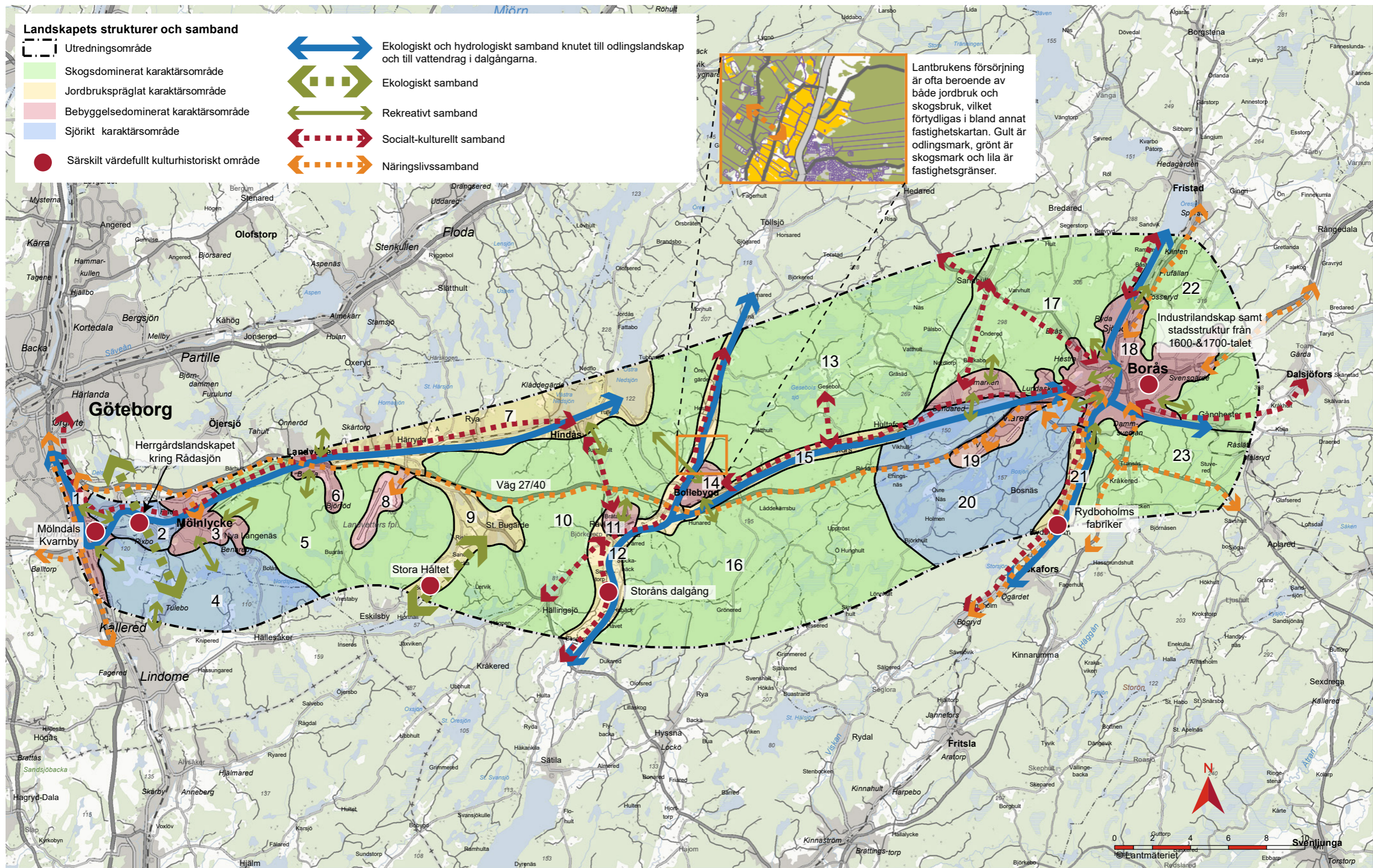
1. Mölndal

Mölndal är till stora delar beläget nere i en dalgång som sträcker sig i nordsydlig riktning och avgränsas av branta bergssidor. Dalgången är hårt exploaterad av verksamhetsbebyggelse och infrastruktur. Längs med dalgången löper Göteborgsvägen med spårväg i mitten, från Krokslätt ner till den södra delen av Mölndals innerstad. Parallellt med Göteborgsvägen, på östra sidan om Mölndalsån går väg E6/E20. Öster om E6/E20 går Västkustbanan och ytterligare lite längre österut, i kanten av den östra bergssidan går Kust till kustbanan. Trafiken i dalgången medför stor bullerspridning och betydande barriäreffekter då kopplingarna mellan Östra och Västra Mölndal är förhållandevis få.

Mölndal har en lång historisk tradition. Mölndalsåns kraftiga fall efter Stensjön nyttjades för kvarndrift i större skala redan under medeltiden och ån har även haft en stor betydelse för den tidiga industriella utvecklingen i Göteborgsregionen. Den bebyggelse som successivt växt fram i Mölndal är präglad av olika epokers industrikultur från 1700-talet och framåt.

2. Sjölandskapet kring Gunnebo

Karaktärsområdet är ett välbesökt område med natur-, kultur- och friluftsvärden. Området kring Gunnebo är en plats med lång historia som gränsar till Mölndal i väst och Mölnlycke i öst. Området är präglad av säterier och herrgårdar som har haft stor betydelse för hur landskapet brukats och formats under lång tid, vilket resulterat i höga kulturhistoriska värden. Karaktärsområdet domineras av Rådasjön med omgivande kullar. Lövskog, åkermiljöer och dess kopplingar till vattnet är viktiga inslag i karaktärsområdet.



3. Mölnlycke tätort

Mölnlycke tätort är beläget i en östvästlig sprickdal. Idag har Mölnlycke ett centrumområde med högre bebyggelse som omgärdas av kringliggande lägre villabebyggelse. Mölndalsån meandrar genom tätorten. Mölnlycke har en historisk kring herrgårdsmiljöer, gods och textilindustrier.

4. Sjörikt skogslandskap söder om Mölnlycke

Karaktärsområdet är beläget i utredningsområdets västra del. Området är ett skogslandskap som används för skogsbruk och rekreation. Här finns äldre byar likt Benareby, många sjöar med välbesökta badplatser och vandringsleder tack vare dess sammanhängande skogsmarker. Bebyggelsen är främst samlad i småhusområden, men även inslag av mindre lantbruk förekommer i söder.

5. Skogslandskap söder om Landvetter

Söder om Landvetter tätort och Landvetter flygplats finns ett större skogsområde som främst innefattar produktionsskog med inslag av sjöar, våtmarker och många mindre vattendrag. Området är högt beläget och har mindre sprickdalar i nordsydlig riktning. Skogslandskapet söder om Landvetter tätort har stora rekreativvärden och är kopplat både till Landvetter norrut och Mölnlycke västerut. I västra delen av karaktärsområdet finns Yxsjöområdet som har höga natur- och rekreativvärden.

6. Landvetter tätort

Karaktärsområdet är ett tätbebyggt område som är beläget i en sprickdal med tydlig västöstlig riktning. Dalgången fortsätter österut. Bebyggelsen utgörs av lägre bostadsbebyggelse, varav en stor del är från 1970-talet och framåt. Rakt genom Landvetter tätort går väg 27/40 som är en viktig koppling till Göteborg och övrigt vägnät. I den lokala skalan är vägen en stor barriär som delar tätorten i två delar.

7. Härryda-Hindås dalgång

Karaktärsområdet är en smal, småskalig dalgång med spridd bebyggelse och verksamheter av varierande karaktär. Härryda tätort utgörs av relativt spridd bebyggelse längs Härrydavägen. I östra delen av området finns Hindås, vilket är ett mindre samhälle som är beläget där sprickdalen blir flackare och breder ut sig vid Västra Nedsjön. Längs med dalgången går Kust till kustbanan och Mölndalsån. Kring Mölndalsån finns höga naturvärden.

8. Landvetter flygplats

Flygplatsen är Sveriges näst största internationella flygplats och är en av Västsveriges viktigaste målpunkter avseende kommunikation. Kring flygplatsen finns ett stort sammanhängande skogbevuxet landskap. Bebyggelsen inom flygplatsområdet är storskalig till sin karaktär. Verksamheterna inom karaktärsområdet har ofta stora öppna angöringsytor och parkeringsplatser.

9. Mosaiklandskap mellan Eskilsby och Huvdaby

Mosaiklandskap mellan Eskilsby och Huvdaby finns till stor del på en ås och har en lång historia. Bebyggelsestrukturen innefattar äldre by- och gårdsmiljöer i det småskaliga odlingslandskapet samt småhusområden i närheten av sjöar.

10. Skogslandskap mellan Hindås och Hällingsjö

Skogslandskap mellan Hindås och Hällingsjö är ett stort karaktärsområde som avgränsas av omgivande dalgångar och åsar. Landskapet domineras av den täta skogen som till stor del utgörs av produktionsskog med inslag av höga naturvärden. I områden med jordbruksmark öppnar landskapet upp sig, här finns småskaligt jordbruk och bostadsbebyggelse längs vägarna, samt i anslutning till det flackare landskapet vid sjöar.

11. Rävlanda tätort

Rävlanda är en mindre tätort belägen i Nolåns och Storåns dalgång. Efter inlandsisens avsmältning låg området under högsta kustlinjen vilket skapade det böljande landskapet som finns i dalgången idag. Bebyggelsen i samhället utgörs av villor och flerbostadshus belägna norr och söder om järnvägsstationen. Järnvägen utgör en barriär genom samhället. Norr om Rävlanda finns Rammsjön och tätortsnära natur som har stora rekreativvärden för boende i Rävlanda.

12. Nolåns och Storåns dalgång

Karaktärsområdet är en bred dal som går i nordostlig till sydvästlig riktning med en meandrande å i mitten. I norra delen kring Nolån är dalgången lite smalare i jämförelse med den södra delen av karaktärsområdet vars dal är belägen kring Storån. Marken har brukats länge i karaktärsområdet och det finns höga kulturmiljövärden. Dalen har ett kuperat, böljande mosaiklandskap som är präglad av jordbruk. Från vissa platser finns långa siktlinjer. På dalsidorna vid gränsen mellan skog och åker finns en stor del av bebyggelsen och långsgående vägar som följer dalens riktning. Längs med åarna växer ofta lövträd.

13. Skogs- och mosselandskap kring Gesebol

Karaktärsområdet är beläget nordöst om Bollebygd och utgörs av ett varierande, mossrikt skogslandskap som innefattar delar av både Borås och Bollebygds kommuner. Området karaktäriseras av skogslandskap med många mossar samt mindre sjöar. Här dominerar produktionsbarrskog och runt öppna marker växer blandskog. Bebyggelse och mindre jordbruk förekommer i hela området men är främst koncentrerad till lägen runt sjöarna.

14. Bollebygds tätort

Karaktärsområdet är beläget i Bollebygds kommun vid Nolåns dalgång. Öster om Bollebygd finns skogslandskap och väster ut möter samhället dalgångens jordbruksmarker. Tätorten har en järnvägsstation och söder om bebyggelsen går väg 27/40, och Sörån. Villaområden och verksamhetsområden finns i och kring tätorten.

15. Söråns dalgång

Karaktärsområdet utgörs av en sprickdal som sträcker sig i västöstlig riktning i Bollebygds kommun. Dalgången kantas av småindustrier och småhusområden. Området särskiljer sig från angränsande dalgång eftersom Nolåns och Storåns dalgång är bredare och omges av jordbruksmark, vilket ger en mer öppen karaktär jämfört med Söråns omgivning som har stort inslag av lövträd.

16. Skogslandskapet söder om Bollebygd

Karaktärsområdet är beläget söder om Bollebygd och består av ett böljande skogslandskap. I karaktärsområdets östra del finns ett större inslag av jordbruksmark i det annars slutna skogslandskapet. Här finns även värdefulla kulturmiljöer i jordbrukslandskapet, främst i Låddekärrsbu och Upptröst.

17. Höglänt skogs- och mosaiklandskap väst om Borås

Området är beläget i nära anslutning till Borås och har viktiga natur-, kultur- och rekreativvärden. På höjden väster om Öresjö finns naturreservatet Rya åsar. Karaktärsområdet utgörs av höglänta skogsområden. På platån finns även bostadsområden med småhus och där topografin blir flackare i väst finns också odlingslandskap med gårdsbebyggelse. Karaktärsområdets östra del gränsar till Öresjö. Kring Öresjö finns bebyggelse av varierande karaktär med nära koppling till naturområden.

18. Borås

Borås är beläget i en dalgång i utredningsområdets östra del, omgiven av skogsområden på platåer samt vattensystem i nordostlig till sydvästlig riktning. Borås är en viktig knutpunkt i regionen och genomkorsas av ett antal stora trafikleder och järnväg. Detta gör att tillgängligheten till andra orter är god, samtidigt som trafiklederna skapar stora barriärer i staden. Stadskärnan, som är stadens äldsta del, är förhållandevis liten och finns öster om Viskan. Utanför stadskärnan tar stora områden med friliggande bebyggelse vid. Nordväst om stadskärnan finns Norrby som består av storskalig bebyggelse från 50- och 60-talet. Norr och söder om stadskärnan finns stora områden med äldre industribebyggelse längs med Viskan.

19. Viareds verksamhetsområde

Viareds verksamhetsområde är beläget sydväst om Borås och sträcker sig i nordostlig riktning längs med väg 27/40. Bebyggelsen utgörs av storskaliga verksamhetslokaler. Här finns bland annat en stor företagspark, affärer och flygplats. Områdets ursprungliga topografi i form av en moränrygg är delvis bortbyggd i samband med exploateringen av området. I de södra delarna av karaktärsområdet finns äldre bostadsbebyggelse.

20. Sjörikt skogslandskap sydväst om Borås

Karaktärsområdet är beläget sydväst om Borås och är ett skogs- och mosaiklandskap där större skogsområden växlas med mossar, sjöar och mindre åkermarker. Landskapet ligger lägre än angränsande karaktärsområden i norr och varierar i topografi. Områdets relativt låglänta läge och tillgång på vatten har gett upphov till många våtmarker och sjöar. Inom området finns bostadsbebyggelse, ofta lokaliserad i anslutning till vattendrag och sjöar.

21. Viskans dalgång söder om Borås

Karaktärsområdet är en del av Viskans dalgång som sträcker sig i sydvästlig riktning från Borås. Viskan har historiskt varit en viktig transportled och en viktig del i utvecklingen av de bruks- och industrimiljöer som växte fram i området under 1800- och 1900-talet. Inom karaktärsområdet finns skog, jordbruks- och hedmarker. Hedmarkerna Osdal och Bråt brukas som militärt övningsfält. Idag finns här natur- och rekreativvärden. I Viskadalen finns villaområden samt verksamheter som avloppsreningsverk och ridhus. Dalens tydliga nordostliga riktning förstärks av Varbergsvägen och järnvägen Viskadalsbanan som sträcker sig längs med dalen.

22. Höglänt skogs- och mosaiklandskap öster om Borås

Karaktärsområdet är beläget öster om Borås och utgörs av ett höglänt böljande mosaiklandskap av skogsområden och odlingslandskap. Inom området finns spridd bostadsbebyggelse, lantbruk och småindustrier. De skogsområden som finns närmast Borås tätort används i rekreativ syften. En större sjö, Öresjö, finns i norra delen av området. De äldsta husen vid Öresjö är kulturhistoriskt värdefulla. Öster om sjön går Älvsborgsbanan och väg 42.

23. Rutplatålandskap sydost om Borås

Karaktärsområdet är beläget sydost om Borås och är ett skogslandskap med stor andel produktionsskog. Inom området finns bostadsbebyggelse av landsbygdskaraktär, ofta vid dalgångar, sjöar och vattendrag. Det finns även platser som brukas för rekreation såsom naturreservat, ridvägar, terrängbana, badsjö, samt golfbana och idrottsanläggning som lockar många besökare såväl lokalt som regionalt.

Fördjupade analyser av Mölndal, Landvetter flygplats och Borås

En integrerad landskapskaraktärsanalys är till viss del även tillämplig i stadsmiljö men fokuserar då på stråk och samband. Fördjupningen av ILKA:n har tillämpats där stationer studeras inom utredningsområdet: Mölndal, Landvetter flygplats och Borås.

Mölndal

Historik och nuläge

Mölndal var länge ett jordbruksamhälle och stora delar av marken i dalgången var fortfarande odlad långt in på 1900-talet. 1950-talet präglades av stark utveckling och framtidstro, då mycket av bebyggelsen i centrala Mölndal tillkom. Idag är Mölndal en expansiv kommun med ett rikt och diversifierat näringsliv där också förtätningen av bebyggelsen i dalgången med både bostäder och verksamheter fortgår. Mycket av den historiska industribebyggelsen finns ännu bevarad, såsom Krokslätts fabriker, bebyggelsen kring forsén i Mölndals Kvarnby samt Forsåkersområdet. Mölndal är den tredje största kommunen i Västra Götalands län med sina drygt 68 000 invånare. De största företagen är verksamma inom Life Science/ Life Tech, informations-, kommunikations-, teknik- och handelsföretag

Topografi och ekologiska strukturer

Mölndal är till stora delar beläget i en flack dalgång, som sträcker sig i nord-sydlig riktning och avgränsas av branta bergssidor. Höjderna är brantast på dalgångens östra sida. Mölndal har en rik natur med många värdefulla inslag såsom lövskogar, stora tallhedskogar, strömmande vatten och sjöar samt odlingsmarker och naturbetesmarker. Stora delar av naturen kan räknas som tätortsnära natur med god tillgänglighet. Bland annat finns sex naturreservat, 18 kilometer elljusspår och cirka 20 kilometer skyltade ridvägar i kommunen.

Stråk, samband och målpunkter

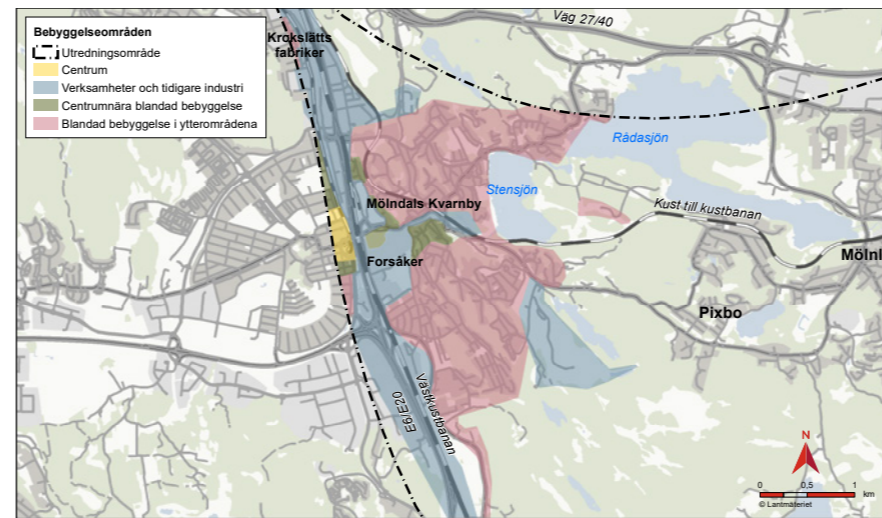
Mölndal är en knutpunkt och dalgångarna har viktiga kommunikationsleder. De stora vägarna och järnvägarna orsakar påtagliga barriäreffekter i Mölndal. De största målpunkterna i Mölndal är handeln i Mölndals centrum, knutpunkten för kollektivtrafik vid Mölndalsbro samt större arbetsplatser.

Bebyggelsestruktur

Mölndal har vuxit genom att flera mindre samhällen vuxit samman och merparten av bostadsbebyggelsen har tillkommit sedan 1950-talet. För att tydligare försöka beskriva stadens olika delar har staden delats in i fyra olika bebyggelseområden, se Figur ii

Utvecklingstendenser

I översiktsplanen från 2006 fastslås att en station på den nya stambanan ska beaktas i all planering inom stationsområdet i Mölndals tätort för att en ny järnvägsstation ska vara möjlig. Möjliga korridorer för järnvägsdragning ska också beaktas. I den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång eftersträvas att den barriärverkan som idag finns i dalgången överbyggs.



Figur ii. Bebyggelseområden i Mölndal, inom utredningsområdet.

Landvetter flygplats

Historik och nuläge

Landvetter flygplats invigdes år 1977. Ett stort antal nya arbetsplatser tillkom med direkt och indirekt koppling till flygverksamheten. I och med det ökade efterfrågan på bostäder i kommunen. Samtidigt satte flygplatsen stopp för bostadsbebyggelse i den mellersta delen av kommunen på grund av buller från flygtrafiken. Idag är Landvetter flygplats ett riksintresse och en av Västsveriges viktigaste målpunkter för kommunikation.

Topografi och ekologiska strukturer

Landvetter flygplats är belägen i ett flackt sammanhängande skogsområde.

Stråk, samband och målpunkter

Flygplatsen är finns cirka 20 kilometer från Göteborg och cirka 40 kilometer från Borås. Strax norr om flygplatsen går väg 27/40.

Bebyggelsestruktur

Bebyggelsestrukturen inom flygplatsområdet är i huvudsak storskalig till sin karaktär. Eftersom bebyggelsen vid Landvetter är begränsad och likartad har det inte gjorts någon indelning av flygplatsområdet i bebyggelseområden.

Utvecklingstendenser

På grund av bullerstörningar inom flygplatsområdet finns små möjligheter att höja standarden på tidigare fritidshus till helårsboende. Flygplatsen motsätter sig nya bostäder eller större tillbyggnader inom dess påverkansområde. Närheten till väg 27/40 och en eventuell ny järnvägsstation skapar goda förutsättningar för verksamhetsområden.

Borås

Historik och nuläge

Borås grundades år 1621 och har en lång tradition som hantverks- och handelsstad. I och med textilkrisen under 1960- och 70-talet försvann i stort sett all textiltillverkning från Borås. Under 70- och 80-talet minskade antalet invånare. I dag är Borås Sveriges 13:e största stad och har cirka 112 000 invånare. Av dessa bor knappt 74 000 i tätorten. Borås är huvudort i Sjuhäradsbygden och är Västsveriges näst största stad. De

största näringsgrenarna är vård och omsorg, handel och företagstjänster. Inpendlingen är cirka 14 000 personer och antalet som pendlar ut dryga 10 000.

Topografi och ekologiska strukturer

Borås är beläget i Viskans dalgång och är omgivet av höga berg och mindre kullar. Omgivningen är starkt karaktärsskapande för staden där inslaget av grönska är dominerande. Lite utanför stadskärnan finns ett stort antal grönområden som sträcker sig som gröna kilar in mot stadens mitt.

Stråk, samband och målpunkter

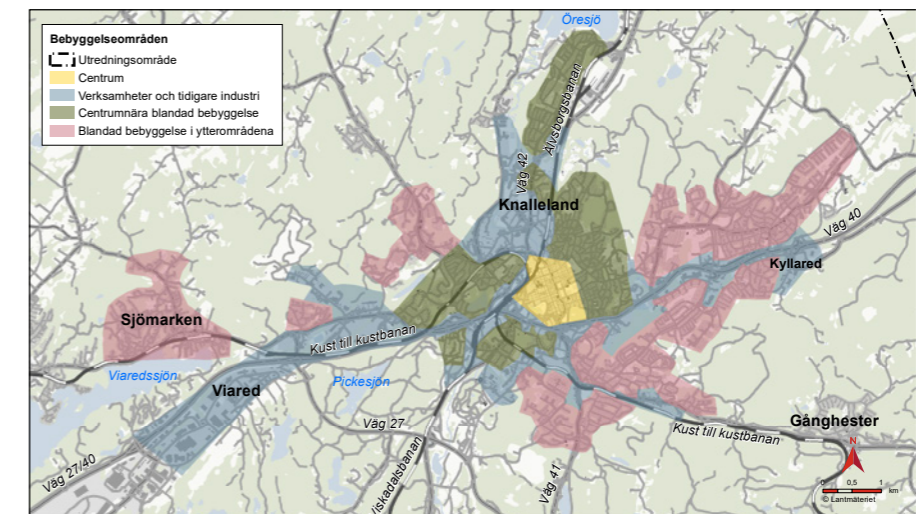
Borås som är en knutpunkt i regionen genomkorsas av ett antal stora trafikleder och järnvägslinjer. Borås har även ett väl utbyggt nät av gång- och cykelbanor.

Bebyggelsestruktur

Den äldsta delen av Borås anlades intill Viskan. Även de tidigaste industrietableringarna anlades intill Viskan där marken var förhållandevis platt. När staden succesivt har vuxit har nya, mer kuperade områden bebyggs runt om staden. Senare har industri- och verksamheter etablerats utmed stadens större vägar. För att tydligare beskriva Borås olika delar har staden delats in i fyra olika bebyggelseområden, se Figur iii

Utvecklingstendenser

Översiktsplanen från 2018 utgår från att Borås Stad i första hand ska växa inifrån och ut med en blandning av bostäder, arbetsplatser och handel framför allt i de områden som idag utgörs av verksamheter och småskalig industri. I väntan på de kommande stambanorna har kommunen tvingats avvakta med att utveckla vissa delar av staden.



Figur iii. Bebyggelseområden i Borås.

Fortsatt arbete

Som riktlinjer för projektets fortsatta arbete har gestaltungsavsikter tagits fram. Projekt mål och landskapets känslighet och potential är en viktig grund för gestaltungsavsikterna som är projektets riktlinjer för utformning av järnvägsanläggningen.