4.6 Kulturhistoria

Beskrivningen av kulturhistorisk utveckling inom landskapsanalysen utgår från arbetet som utförs i PM Kulturarvsanalys. Avsnittet ger en översiktlig beskrivning som lyfter fram områdets väsentliga kulturhistoriska särdrag och landskapsutvecklingen under historisk tid fram till nutid. En utredning genomförs också över kulturhistoriska samband och funktioner.

Utredningsområdet har under lång tid utgjorts av höglänta områden med en glest befolkad skogsbygd, präglade av större sammanhängande arealer jordbruksmark med småskaligt jordbruk och djurhållning 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.

4.6.1 Det förhistoriska landskapet

Det förhistoriska kulturlandskapet karaktäriseras till stor del av de tidigt använda och uppodlade dalgångarna samt områden vid sjöar och vattendrag. De magra skogsområden som är belägna däremellan har under förhistorisk tid brukats av människan i betydligt mindre omfattning, främst för jakt (fångstgropar). Den förhistoriska utvecklingen är tätt kopplad till topografin som har skapat förutsättningar för människans etablering, livnäring och möjligheter till bosättning och har därigenom satt en stark prägel på det förhistoriska kulturella landskapet.

Eftersom kunskapen om det förhistoriska landskapets karaktär till stor del styrs av kända och registrerade fornlämningar präglas bilden också av källkritiska aspekter. Flera arkeologiska rapporter uppger samma källkritiska problem; att stora delar av området är dåligt undersökt och att det finns en stor potential att påträffa nya, tidigare okända fornlämningar. Detta faktum återkommer ständigt i olika rapporter och har utöver de topografiska förutsättningarna också satt en stark prägel på nuvarande tolkning av det kulturhistoriska landskapets utseende och förändring. Nya arkeologiska undersökningar kan komma att förändra bilden främst när det gäller spåren av mänskliga aktiviteter inom de stora skogsområdena men kan även gälla förekomsten av till exempel förhistoriska grav- och boplatser.

Ett flertal fynd, boplatser och gravar från stenålder finns inom analysområdet. Boplatserna och stenåldersfynden återfinns i huvudsak vid sjöar och vattendrag och som stråk längs dalgångarna, som då var strandkanter längs havsvikar. De främsta exemplen på detta är Nolåns dalgång (som då sträckte sig hela vägen ner till Kungsbackafjorden), stenålderns skärgårdslandskap vid Mölnlycke samt Mölndalsåns dalgång upp mot Härryda. Men det finns också ett område i och runt Borås samt ett nordsydligt stråk mellan Bosjön och Sandhult med ett flertal mer spridda fyndplatser av flintredskap.

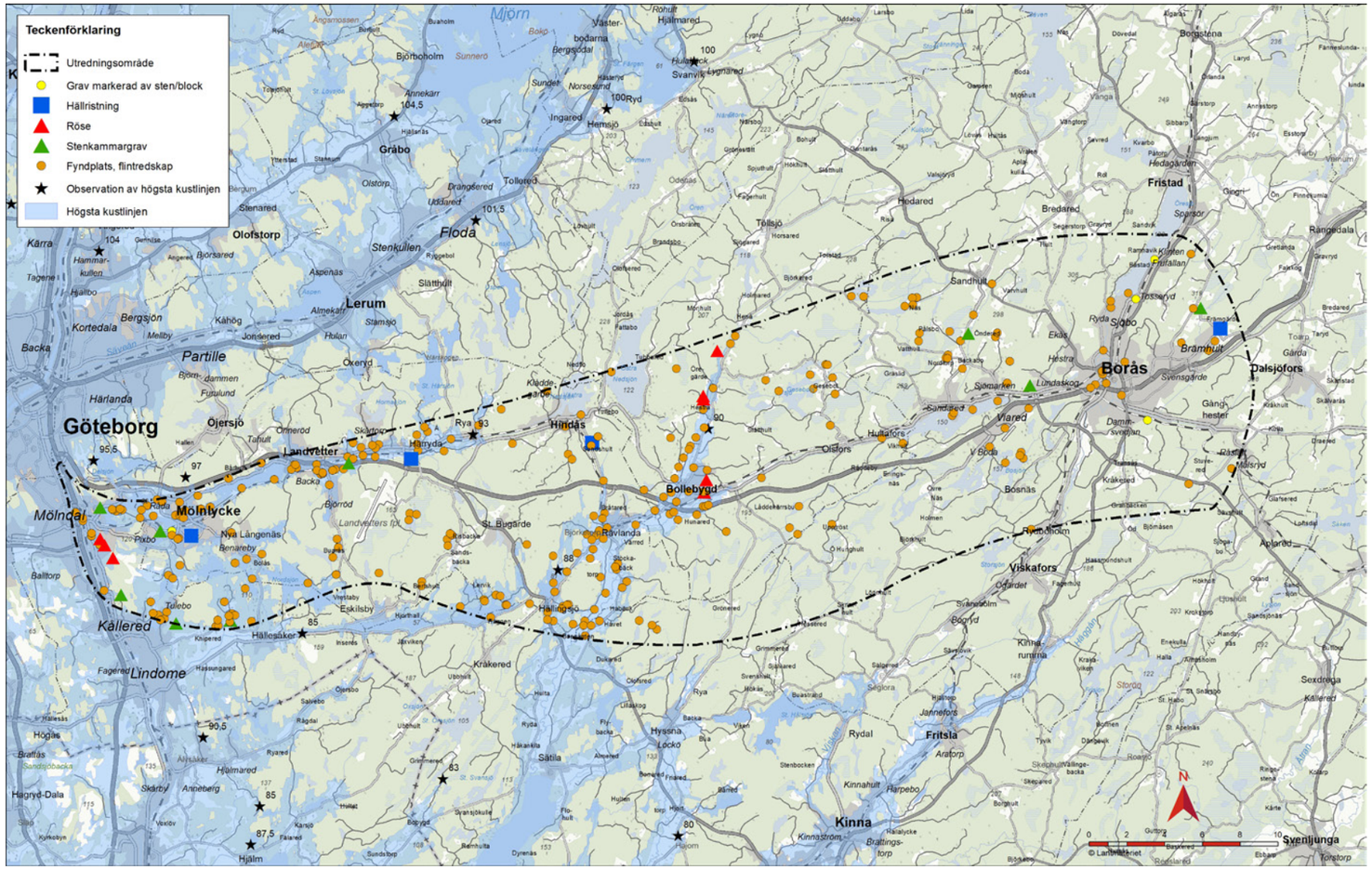
Stenåldersläminingarna representerar en mycket lång tidsperiod. De allra äldsta lämningarna finns strax ovanför högsta kustlinjen omkring 90 meter över havet och kan dateras till 10 000–8 000 f.kr. Kombinationen av smältande inlandsisar och höjningen av havsytan på grund av allt smältvatten gjorde att de landområden i Sverige som först frilades finns i söder och längs västkusten. Dessa områden kom också att befolkas mycket tidigt med mobila grupper av jägare och samlare som livnärde sig på jakt av fisk, fågel och vilt. Eftersom stora delar av utredningsområdet ligger ovanför högsta kustlinjen finns en stor potential att påträffa mycket tidiga stenålderslämningar här.

Några årtusenden senare, omkring 4 000 f.k.r., påbörjades den långsamma process som så småningom kom att omvandla hela landskapet. Man började odla säd och hålla tamboskap. Under denna period som kallas bondestenåldern (neolitikum) blev människan bofast. Karaktäristiskt är också ett förändrat gravskick. Megalit- eller stenkammargravar uppträder nu och har sina främsta och mest kända platser i Falbygden strax nordost om utredningsområdet men även längs Bohuskusten och kusten i sydöstra Norge. Dessa områden utgör tydliga neolitiska centralbygder och representerar en ökad diversifiering av samhället. Det finns endast några få stenkammargravar inom utredningsområdet och dessa utgörs enbart av hällkistor som kan dateras till senneolitikum och äldre bronsålder. De återfinns i de dalgångar och områden som nämns ovan (med undantag från Nolåns dalgång som saknar stenkammargravar). Utredningsområdet är således beläget inom centralbygdernas influensområde, men bör betraktas som en neolitisk randbygd.

Även om antalet registrerade bronsålderslämningar är få visar de som finns på fortsatt mänsklig aktivitet även under bronsåldern inom delar av analysområdet. Nyligen påträffade bronsåldersgravar vid Landvetter strax utanför utredningsområdet ger också en tydlig indikation på att spår från bronsåldern kan finnas i större omfattning än vad som är känt idag. Sannolikt bör de återfinnas längs dalgångarna där vattenstråken utgör viktiga kommunikationsleder mellan bronsåldersbygderna.

Den förhistoriska period som har satt mest prägel på landskapet är järnåldern. De kulturhistoriska miljöer och strukturer i landskapet som fortfarande finns idag, har till del sitt ursprung redan under järnåldern. Framförallt i centralbygderna skedde då en mer omfattande etablering av bosättningar. Men befolkningen spreds relativt snabbt även till nya områden, vilket har inneburit att fördelningen av fornlämningarna från järnåldern är relativt jämnt fördelad i hela Västra Götaland. De tydligaste markörerna är förekomsten av gravar och gravfält, som framförallt under yngre järnålder låg nära gården eller byn. Bosättningarna flyttade med tiden till nya lägen där marken gav bättre avkastning, gårdarna blev större och låg tätare vilket ledde till bybildningar. Maktfördelningen spreds mellan fler bygder och på vissa håll växte små kungariken fram, vilket sammantaget kom att bli grunden för de senare medeltida administrativa indelningarna i t.ex. socknar och härader.

Anmärkningsvärt är att det inom utredningsområdet finns påfallande få gravfält och högar, endast tre stycken gravfält (två nordväst om Borås och ett


Teckenförklaring
Utredningsområde
Grav markerad av sten/block
Hällristning
Röse
Stenkammargrav
Fyndplats, flintredskap
Observation av högsta kustlinjen
Högsta kustlinjen
Göteborg
Mölndal
Mölnlycke
Kållered
Lindome
Partille
Lerum
Olofstorp
Floda
Grabo
Landvetter
Hindås
Bollebygd
Borås
Fristad
Hedared
Bredared
Sjöbo
Viared
Viskafors
Fritsla
Kinna
Svenljunga
Sätila
Krakered
Hällsäker
Hjälm
Hagryd-Dala
Högås
Hällmared
Hyssna
Tollsjö
Sandhult
Dalsjöfors
Bramhult
Sparsör
Rämmedala
Bosnäs
Fyrbjörn
Aplared
Sexdrega
Torstorp
Rydal
Kinnahult
Harpebo
Brattingstorp
Kinnastrom
Hjälmare
Svanviken
Hemsjö
Ingared
Ryd
Rya
Hällarås
Annekarr
Björboholm
Sunnerö
Mjörn
Bergsjön
Kortedala
Backa
Härlanda
Ojersjö
Kärra
Hammarkullen
Stenkullen
Slättuhult
Lerum
Stamsjö
Almekärr
Hulan
Okeryd
Kåhög
Jonsered
Melby
Stenared
Olofstorp
Tollered
Drängsered
Uddared
Olstorp
Aspenäs
Aspen
Bergum
Buaholm
Angarnossen
Alelyckan
Rud
Borländ
Tolvebäck
St. Lövåsen
Aggetorp
Hjällarås
Ogared
Sundet
Norsesund
Hasleryd
Ryd
Ryd

i Mölndal) och ett par högar (nära Borås). Det finns också några domarringar, som dock är mer problematiska att datera och tolka (tre ensamliggande i Kållered, Landvetter respektive Borås, samt en eller ett par domarringar vardera på de tre ovan nämnda gravfälten). Den huvudsakliga gravformen är istället ensamliggande stensättningar som i huvudsak är belägna uppe på kullar/impediment och på höjderna längs dalgångarnas sidor. Samma avsaknad gäller även för andra järnålderslämningar. Under den omläggning av den odlade marken som skedde under yngre järnålder och tidig medeltid anlades gårdarna i anslutning till åkermarken på inägorna. Vid senare års arkeologiska undersökningar inom utredningsområdet har boplatslämningar från järnåldern påträffats i sådana områden, till exempel runt kyrkan i Bollebygd. Detta är sannolikt en indikation på att fler järnåldersboplatser kan påträffas i dagens åkermarker, framförallt i dalgångarna.

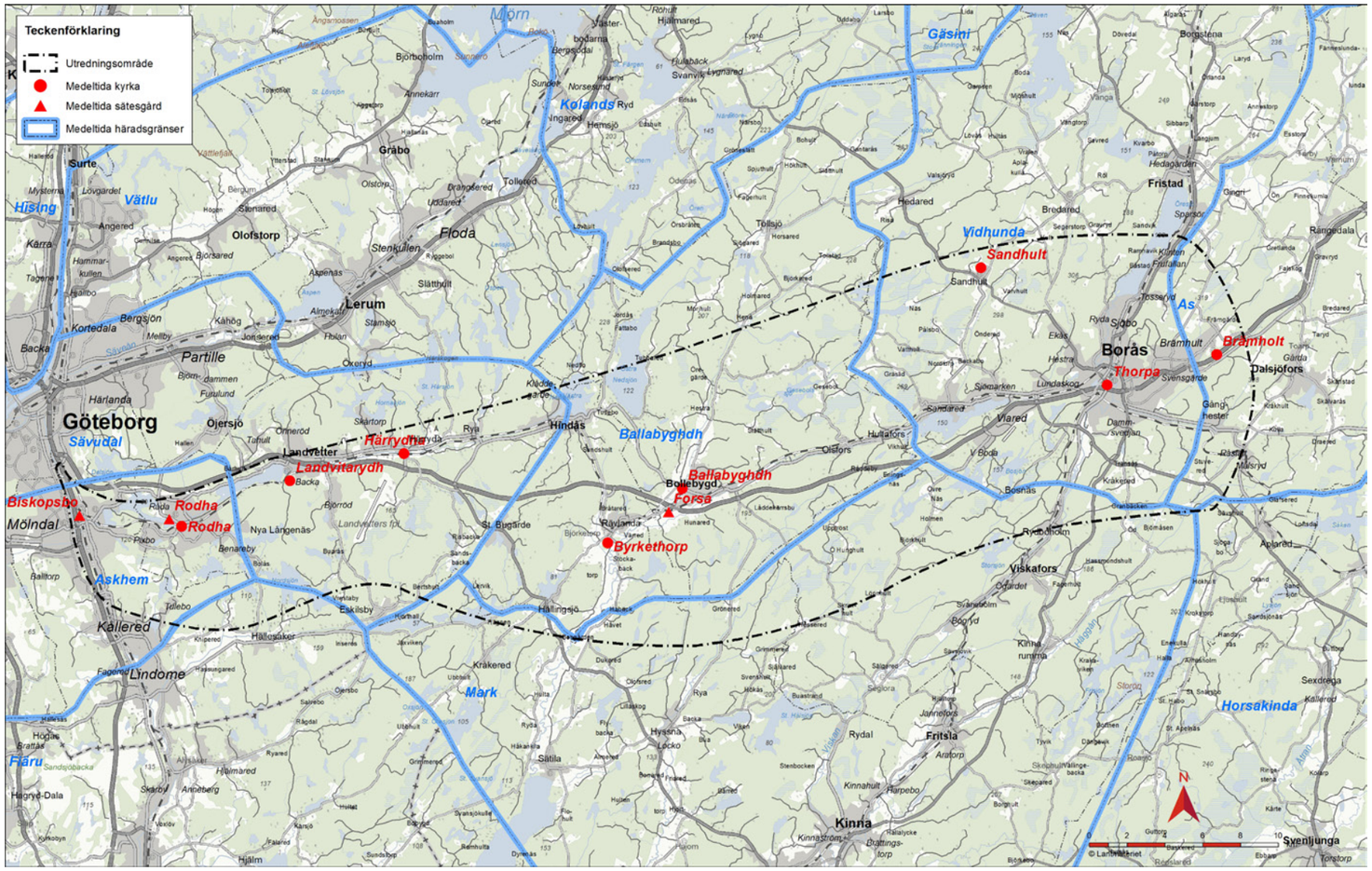
4.6.2 Medeltida spår

Under medeltiden var Västergötland ett av de områden som först kristnades i Sverige. Skara var redan under 1000-talet ett viktigt kristet centrum. Under 1100-talet bildades Skara stift som omfattade hela Västergötland, Dalsland och även Värmland. De mest befolkade områdena i Västergötland var de stora slättområdena kring Skara och Falbygden, men även i dalgångarna vid de större vattendragen såsom Viskan och Ätran. Landskapet bestod av 32 härader som var uppdelade i socknar. De härader som låg inom utredningsområdet var Ås, Veden (Vidhunda), Mark, Bollebygd (Ballabyghdh), Askhem och Sävedal. Socknarna var flest kring slätter och i dalgångar där befolkningen var som tätast, och där uppfördes sockenkyrkorna. De tidigaste kyrkorna uppfördes i trä och ersattes senare med stenkyrkor. De flesta av dessa ersattes i sin tur med moderna stenkyrkor under sent 1800-tal. Kunskapen om de försvunna träkyrkorna i Västergötland är begränsad. Vi vet att förändringarna i det medeltida kyrkolandskapet har skett under olika perioder i olika delar av Västergötland, vilket troligtvis kan kopplas till olika regionala näringar och konjunkturer.

En av få bevarade träkyrkor är Brämhults kyrka från 1495. Utgrävningar vid kyrkan har visat att det kan ha funnits en ännu äldre träkyrka på samma plats, den tros ha varit en stavkyrka med namnet S:ta Maria Magdalena kapell i Bremholt, troligtvis från 1200-talet. Av den medeltida träkyrkan i Brämhult finns endast delar av långhuset kvar, resterande delar är från 1700-talets slut. Även Landvetter kyrka har bevarade delar från 1300-talet och en dopfunt från 1200-talet, troligtvis är kyrkan äldre. Flera medeltida sockenkyrkor inom utredningsområdet ersattes med nya större kyrkor under 1700- och 1800-talen då befolkningen ökade. Av tidigare nio medeltida kyrkor inom utredningsområdet kvarstår idag endast två.

Den huvudsakliga näringen i området under medeltiden var jordbruk och boskapsskötsel. Landskapet som i övrigt var mycket moss- och skogsrikt fordrade att odlingen främst förlades till dalgångarna med bördigare jordar och i viss utsträckning till högre belägna områden där tillräckliga förutsättningar för att bruka jorden fanns.

Redan under medeltiden ledde viktiga kommunikationsstråk genom Västergötland från västkusten och Halland, som då var danskt. Vägarna följde Ätrans och Viskans dalgångar och var viktiga för både handel och härvägar. Redvägen, eller Ätrastigen, var en betydande transportled som följde Ätran från Falkenberg, förbi Ulricehamn och vidare norrut, strax söder och öster om utredningsområdet.


Teckenförklaring
Utredningsområde
Medeltida kyrka
Medeltida sätesgård
Medeltida häradsgränser
Göteborg
Mölndal
Borås
Kållered
Lindome
Lerum
Partille
Floda
Kungsbacka
Kinna
Fristad
Sandhult
Vidhunda
Brämholt
Thorpa
Dalsjofors
Ballabyghdh
Bollebygd
Forsa
Byrkethorp
Landvetter
Landvitarydh
Härryda
Rodha
Biskopsbo
Askhem
Mark
Kolands
Gäsini
Hising
Vätlu
Sävedal
Horsakinda
Färu
Hedgrye-Dala
Svenljunga
Torstorp
Borgstena
Viskafors
Fritsla
Sätila
Hindås
Hedared
Bredared
Sjöbo
Brämhult
Ryssby
Kinnahult
Kinnaström
Hjälm
Krakered
Hällsaker
Nya Långenäs
St. Bigårde
Ojersjö
Surte
Grabo
Olofstorp
Stenkullen
Lerum
Kortedala
Backa
Härlanda
Tagene
Hammarkullen
Hisingsbro
Bergsjön
Almekärr
Kärra
Angered
Björsared
Mölndalsån
Gröta älv
Rolfsån
Ätran
Viskan
Nissan
Lagan
Mörn
Gäsini
As
Ätran
Viskan
Nissan
Lagan
Mölndalsån
Gröta älv
Rolfsån

Figur 4.28 Utblick över Storåns dalgång mot nordost, sett från Smedstorp. (Foto: KMV forum)

Kvarnbyn i Mölndal har medeltida ursprung då man tidigt började dra nytta av vattenkraften i Mölndalsåns fors. Kvarnen vid forsen malde mjöl från åtminstone 1300-talet. Kvarnbyn utvecklades under 1800-talet till ett industrisamhälle som kom att lägga grunden för Mölndals tätort och den storskaliga utbyggnaden under industriepoken har gjort de äldre historiska spåren mer eller mindre osynliga i dagens landskap.

4.6.3 Det historiska jordbrukslandskapet

Landskapet inom utredningsområdet är ett kuperat skogs- och bergsområde med inslag av sjöar och mossar och större dalgångar som skär genom området. Landskapet har historiskt sett brukats småskaligt med en kombination av spannmålsodling och boskapsskötsel. Området är rikt på lämningar efter skogsbruksverksamhet och jordbruk, så som odlingsrösen, fägator och stenmurar som visar gränser mellan inägo- och utmarker. Utredningsområdets östra delar, belägna över högsta kustlinjen, har i högre grad präglats av boskapsskötselns villkor med slåtter-och betesarealer som karaktärsskapande markslag. Odlingslandskapet i dessa delar har generellt påverkats starkt av efterkrigstidens nedläggning av jordbruk. Steniga och mindre bördiga odlingsmarker har lagts igen samtidigt som ängs-och hagmarkerna hävdats i minskande grad. I området kring Borås finns många agrarhistoriska lämningar som vittnar om detta.

Områdets äldre agrara bebyggelsestruktur kännetecknades av gårdsbebyggelse som före 1800-talets stora jordbruksreformer (framför allt laga skifte) låg samlade som byar i dalgångarna eller i småskaliga bebyggelsestrukturer eller ensamgårdar i den högt belägna skogsbygden. Likt övriga Sverige förändrades bystrukturen i samband med laga skiftet, som skedde under mitten av 1800-talet i utredningsområdet. Den bevarade äldre agrara bebyggelsen är mestadels från sekelskiftet 1900. Ett tydligt exempel på detta är längs Nolåns och Storåns dalgång i utredningsområdets centrala delar. Gårdsbebyggelsen är belägen i skärningen mellan jordbruksmarken och de skogsrika utmarkerna. På utmarkerna och i skogen tillkom också många torp och backstugor under 1800-talets befolkningsökning på landsbygden.

Merparten av odlingsmarken och de största jordbruksegendomarna i utredningsområdet är koncentrerade kring de centralt belägna dalgångarna. Nolåns och Storåns dalgång med stora sammanhängande arealer bördig odlings- och betesmark tillsammans med det faktum att dalgången gett bra möjligheter att färdas i landskapets i övrigt branta och svårtillgängliga topografi, gör att platsen under lång tid varit gynnsam för människor att bosätta sig på och att röra sig i.

I den södra delen av dalgången, längs den meandrande Storån är gårdsbebyggelsen, med regionala mått, ovanligt storskalig. Många mangårdsbyggnader och ekonomibyggnader är uppförda kring sekelskiftet 1900 och de stora byggnaderna vittnar om ett rikt jordbruk under det sena 1800-talet och tidiga 1900-talet som möjliggjort bebyggelsens utformning.

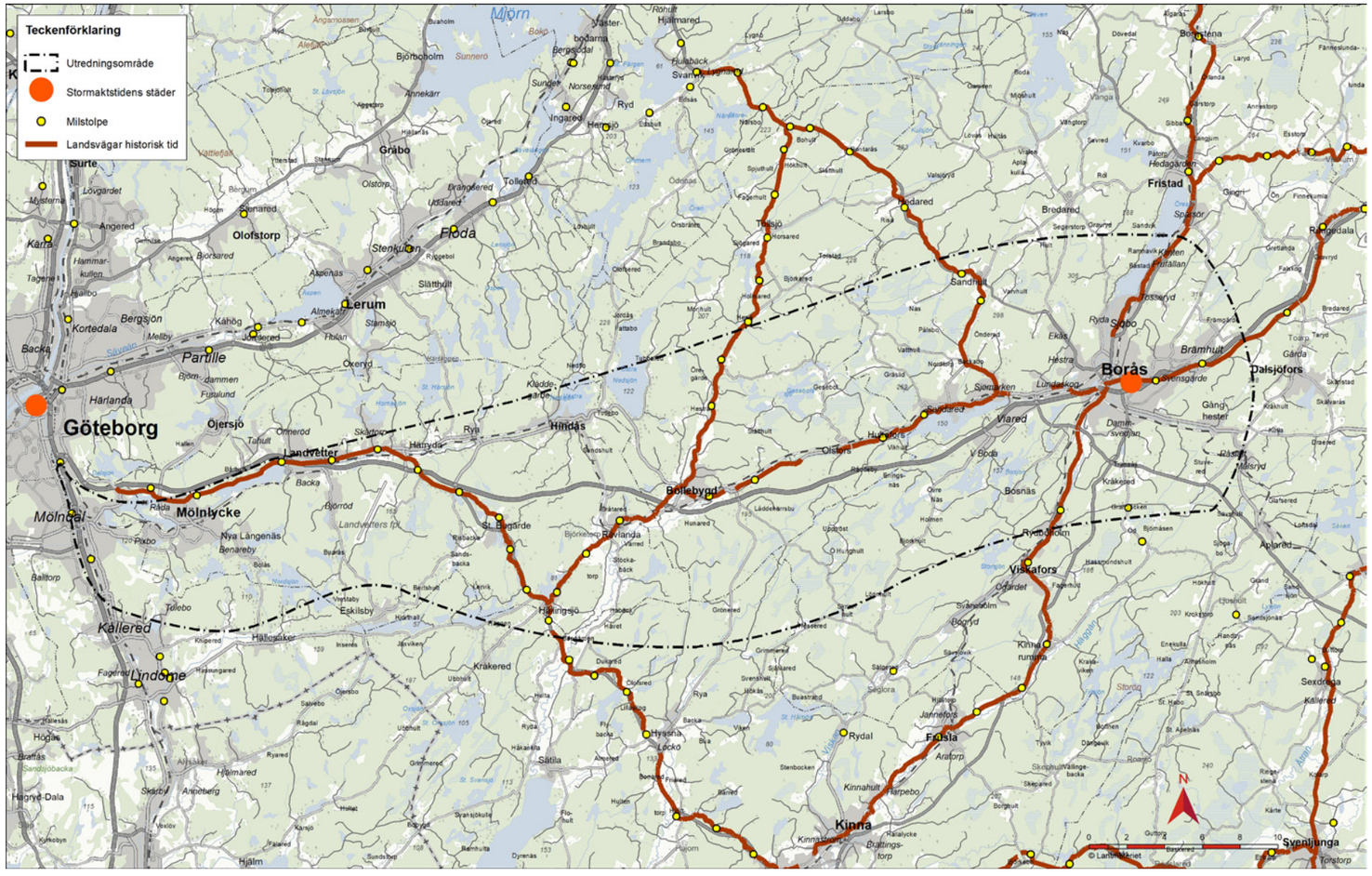
4.6.4 Herrgårdslandskapet

I området mellan Mölndal och Landvetter breder ett herrgårdslandskap ut sig invid sjöarna Rådasjön, Stensjön och Landvettersjön. Här finns flera herrgårdar och säterier som visar på den ökade utrikeshandeln i Göteborg under 1700-talet, då framgångsrika handels- och köpmän uppförde stora herrgårdsanläggningar med omgivande högreståndsmiljöer utanför Göteborg. På en udde mellan Rådasjön och Stensjön låg redan under medeltiden gården Gunnebo. Efter flera ägobyten såldes gården 1778 till köpmannen Johan Hall d.ä., som uppförde det nuvarande slottet i nyklassicistisk stil med tillhörande bebyggelse och omgivande trädgårdar.

På andra sidan av Rådasjön är Råda säteri beläget, som också har medeltida anor. Den föregående säteribyggnaden byggdes i slutet av 1600-talet, efter att den tidigare förstörts i kriget mot danskarna under 1640-talet. Den nuvarande huvudbyggnaden med flygelbyggnader uppfördes 1772 av Ostindiska kompaniets direktör Martin Törngren, och ritades av hovarkitekt William Chambers. Söder om Rådasjön vid den södra sluttningen av Björnåsen är Pixbo herrgård beläget, vars ägor gränsade till Gunnebos. Platsen och namnet har medeltida anor. 1720 uppfördes den byggnad som sedermera kom att bli Pixbo herrgård.

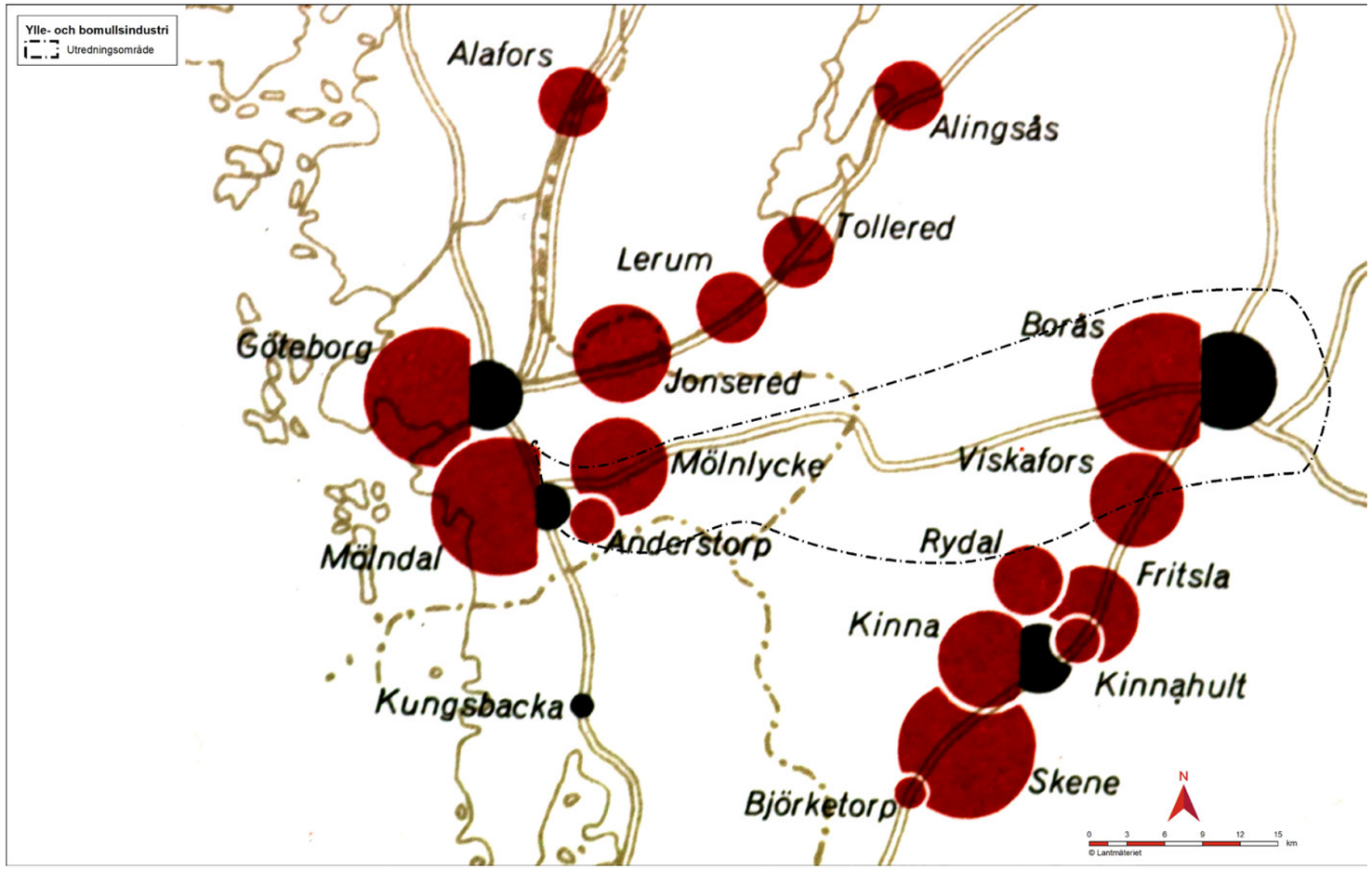
4.6.5 1600-talets städer och historiska vägsträckningar

Utredningsområdet är beläget mellan Göteborg, som grundades 1621 av Gustav II Adolf, och Borås som fick stadsprivilegier samma år. De bägge



Figur 4.29 Det äldre historiska vägnätet mellan Göteborg och Borås. Karta: KMV Forum, digitaliserat delvis utifrån historiska kartor och milstolpar enligt FMIS.

Figur 4.30 Väg 40 passerar över Nolåns dalgång. (Foto: KMV forum)



Figur 4.31 Cirka 80 procent av den svenska ylle-(svart cirkel) och bomullsindustrin (röd cirkel) var kring 1950 lokaliserad mellan Uddevalla, Varberg och Borås. Karta: KMV Forum, digitaliserad från Atlas över Sverige

städerna har sedan 1600-talet utgjort grunden för de kommunikationsstråk som leder i östvästlig riktning och förbinder de bägge städerna. Mölndal, den tredje staden som berörs och delvis ligger inom utredningsområdet, blev stad först 1922 .

Göteborg anlades som en befäst handelsstad vid Göta älv och blev basen för järn- och träexport. Staden byggdes upp på relativt sank mark mellan två bergspartier, Kvarnberget och Lilla och Stora Otterhällan. Runt staden byggdes en försvarsanläggning med vallgrav och jordvallar med bastioner. 1683 ersattes jordvallarna med höga murar och nya bastioner.

Staden Borås kom att grundas som ett led i att handeln i området ökade markant. Kungen gav 1620 order om att alla handelsmän i Vedens härad skulle etablera sig i en stad för att få fortsätta med handel. Genom tullavgifter skulle Gustav II Adolf få in pengar till stadskassan. Då platsen sedan länge hade varit ett centrum för gårdfarihandel blev det bestämt att staden skulle ligga vid Viskans dalgång och Torpa sockenkyrka, där Caroli kyrka står idag. Staden fick först namnet Boeråsen, efter alla de bodar för djur som stod uppe på åsen, det som idag heter Rya åsar. Bodarna, som liknar de klassiska ”fäbodarna” omnämns på äldre kartor över Sjurhäradsbygden. Det är oklart om de likt ”fäbodarna” användes säsongsmässigt, men förekomsten av många bodar och likheter i landskapets fysiska förutsättningar med dalgångar och höjder, tyder på att det kan ha nyttjats på samma sätt.

Gårdfarihandeln begränsades dock aldrig då binäringarna i området var nödvändiga för befolkningens försörjning och invånarna fick behålla sin rätt att sälja varor utanför staden, bara varorna hade förtullats i staden Istället kom gårdfarihandeln att utvecklas. 1680 fick bönderna i Ås och Vedens härader tillåtelse att handla med egenproducerade smides- och trävaror. Gårdfarihandlarna kallades även för västgötar, skålvästgötar och Boråsare. Gårdfarihandlare var handelsmän, medan de som senare kom att benämnas som knallar var kringresande hantverkare.

Borås fick stadsprivilegier 1621 och bebyggdes med ett fåtal sammanbyggda trähus. Staden planlades troligen utifrån en rutnätsplan från början, men stadsplanen ändrades efter de förödande stadsbränderna 1681 och 1727. Efter den sista branden rätades gator ut och breddades, något som fortfarande präglar stadsstrukturen i dagens Borås.

Dagens infrastruktur utgör en viktig komponent för landskapets karaktär, och en stor del av kommunikationsstråken är delar i en struktur med lång kontinuitet. Det medeltida vägnätet utgjorde stommen i vägnätet ända fram till bilismens genombrott i början av 1900-talet.

4.6.6 Infrastrukturen präglar landskapet

Järnvägen mellan Göteborg och Borås (idag Kust till kustbanan) öppnades för trafik 1894 och förändrade kommunikationsstrukturen på ett övergripande plan. För några samhällen, till exempel Bollebygd, innebar dessutom tillkomsten av en järnvägsstation att samhällets centrum förflyttades från kyrkan som utgjort centrum i det agrara landskapet – till järnvägsstationen och det framväxande stationssamhället i det som idag utgör bygdens centrum. Hindås utvecklades under det tidiga 1900-talet till en välbesökt turistort, med ett flertal hotell och påkostade sommarhus, som ett resultat

av de goda förbindelser till Göteborg och Borås som järnvägen gav. Hindås stationshus uppfördes i samband med järnvägen men fick 1908 sin nuvarande nationalromantiska utformning.

1880 togs järnvägen mellan Borås och Varberg (idag Viskadalsbanan) i trafik. Järnvägen utgjorde en viktig transportväg för de många textilindustrier som var belägna längs Viskadalen.

Vägen mellan Göteborg och Borås blev från 1945 del av rikshuvudväg 5, riksfemman, som under 1950-talet byggdes ut till Jönköping. Vägen passerade flera samhällen, såsom Landvetter, Hindås, Bollebygd, Hultafors och Sandared och följde i stort äldre vägsträckningar. Vägen fick från 1960-talet namnet Riksväg 40. I samband med att Landvetters flygplats byggdes i mitten av 1970-talet kom vägen att byggas ut till motorväg mellan Göteborg och Landvetter, sedan fortsatte bygget med motortrafikled och sedermera motorväg mellan flygplatsen och Borås i början av 1980-talet. Idag leder väg 40 tvärs genom det kuperade skogslandskapet och skär genom Landvetters tätort, samt Borås stad. Väg 27 ansluter sedan 1970-talet till väg 40 vid Viared, och delar sedan 2005 sträckning med väg 40 till Göteborg.

4.6.7 Från förindustriell produktion till textilindustrins centrum

Den förindustriella tillverkningen

Stora delar inom utredningsområdet består av skog där odlingsmöjligheterna har varit begränsade. Därmed har betesdriften och binäringar kopplade till skogen varit betydande. I skogsbygderna finns lämningar av olika typer av tidig industriell verksamhet, såsom blästbruk, hyttor, skogsbruk och kolningsanläggningar. Gemensamt för skogsbrukslämningar av olika typer är att de ofta är svåruppfattade i landskapet och täcker stora arealer.

I Härryda kommun finns lämningar efter Katrinefors kopparhammare från slutet av 1700-talet, beläget vid ett vattenfall utmed bäcken mellan Hällsjön och Asksjön. Där tillverkades kopparvaror av råmaterial som fraktats från kopparbruken i Småland. Bruket var verksamt fram till mitten av 1800-talet, men kvarn- och sågverksamheten på platsen fortsatte in på 1900-talet. Vattenkraften tillvaratas än idag genom en mindre kraftstation.

Inom utredningsområdet finns flera vattenkraftverk, där ibland i Djupedala sydost om Mölnlycke, Gisslefors norr om Bollebygd, och Rydboholms vid Viskan sydväst om Borås.

Industrialiseringen och textilindustrin

Under 1700-talet utvecklades tre av landets största färgerier i Boråsområdet längs Viskan. Färgerierna specialiserades på färgning av ylle- och linnevävnader, en industriverksamhet som kom att dominera under lång tid. Under 1800-talet introducerades det nya råmaterialet bomull vilket medförde en utveckling för både färgerierna, tryckerierna och sedermera väverierna. I Rydboholm uppfördes landets första mekaniska bomullsväveri 1834 och 1849 grundades Mölnlycke Väfveri AB. Textilindustrin växte till en av Göteborgsområdets och framförallt Sjuhäradsbygdens viktigaste näringar, med grunden i förläggarverksamheten och hantverksmässig produktion i hemmet. Cirka 80 procent av hela landets bomullsindustri var i början av 1950-talet centrerat till Borås och småorterna kring Viskan.

Fabriksbyggnaderna i Borås uppfördes antingen vid Viskan eller i nära anslutning till de betydande järnvägsförbindelserna till Varberg, Herrljunga och Göteborg. Borås kom med tiden att utvecklas till landets centrum för textilproduktion

Från 1950-talet blev importkonkurrensen allt större och flera företag drabbades av nedskärningar, avvecklades eller såldes till utländska ägare. Strukturomvandlingen, som brukar kallas för textilkrisen eller tekokrisen, var som mest påtaglig från mitten av 1960-talet och fram till slutet av 1970-talet. Det som ersatte den textila tillverkningen och småföretagen var postorderverksamheten. Än idag har Borås kvar en stark koppling till textiltillverkningen genom bland annat Textilhögskolan, och på flera orter i närområdet pågår fortsatt tillverkning och försäljning av textilier och konfektionsvaror.

Figur 4.32 Industrimiljön vid Rydbohlms fabriker. (Foto: KMV forum)

4.7 Upplevelsen av landskapet

Följande kapitel beskriver människors upplevelse av landskapet inom utredningsområdet på en övergripande nivå. Dessa upplevelser formas i första hand av vår relation till landskapet, exempelvis om vi bor, brukar eller besöker platser. Även hur vi rör oss påverkar upplevelsen, om vi exempelvis upplever det till fots, med cykel, bil eller från tåg.

Det går att beskriva vår relation till landskapet ur olika perspektiv. Hur landskapet upplevs skiljer sig från person till person och kan exempelvis bero på personens ålder eller intressen. Upplevelsen formas även av vilken tid på dygnet eller vilken årstid det är. Inte bara de visuella elementen påverkar vår upplevelse av landskapet. Ljudmiljön kan också påverka upplevelsen positivt eller negativt genom ljud som exempelvis fågelkvitter eller buller från befintlig infrastruktur.

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.

Inom utredningsområdet finns många identitetsbärande platser som olika grupper av människor har en relation till, exempelvis Landvetter flygplats och Borås djurpark. Det finns även många platser som enskilda individer har en stark relation till. I denna utredning och i detta avsnitt ligger fokus på den allmänna upplevelsen av landskapets.

4.7.1 Upplevda former i landskapet

Rumsligheter och riktningar

Vår upplevelse av landskapet påverkas av de fysiska formerna i landskapet såsom rum eller riktningar. Rumsligheter upplever vi ofta genom att landskapet öppnar upp sig vid sjöar och dalgångar eller sluter sig i mer tätbevuxna skogsområden.

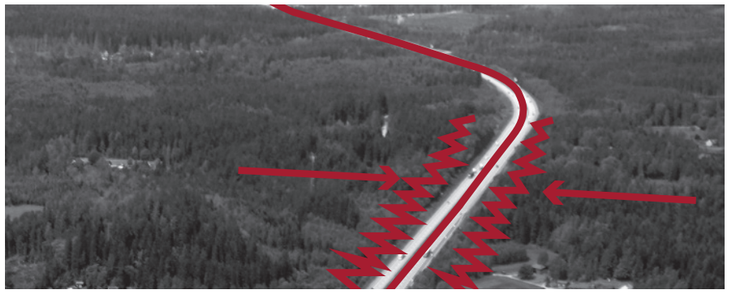
Riktningen i landskapet styrs i huvudsak av sprickdalarna. Riktningarna bidrar till upplevelsen av rumsligheter i form av långa eller korta siktlinjer. På vissa platser bidrar det befintliga vägnätet till tydliga riktningar genom långa siktlinjer i landskapet. Befintlig infrastruktur, som exempelvis Kust till kustbanan, följer ofta landskapets riktningar medan kraftledningar ofta går på tvärs mot sprickdalslandskapets riktningar.

Figur 4.34 Exempel på upplevd rumslighet i landskapet. (Foto: Cowi, 2015)

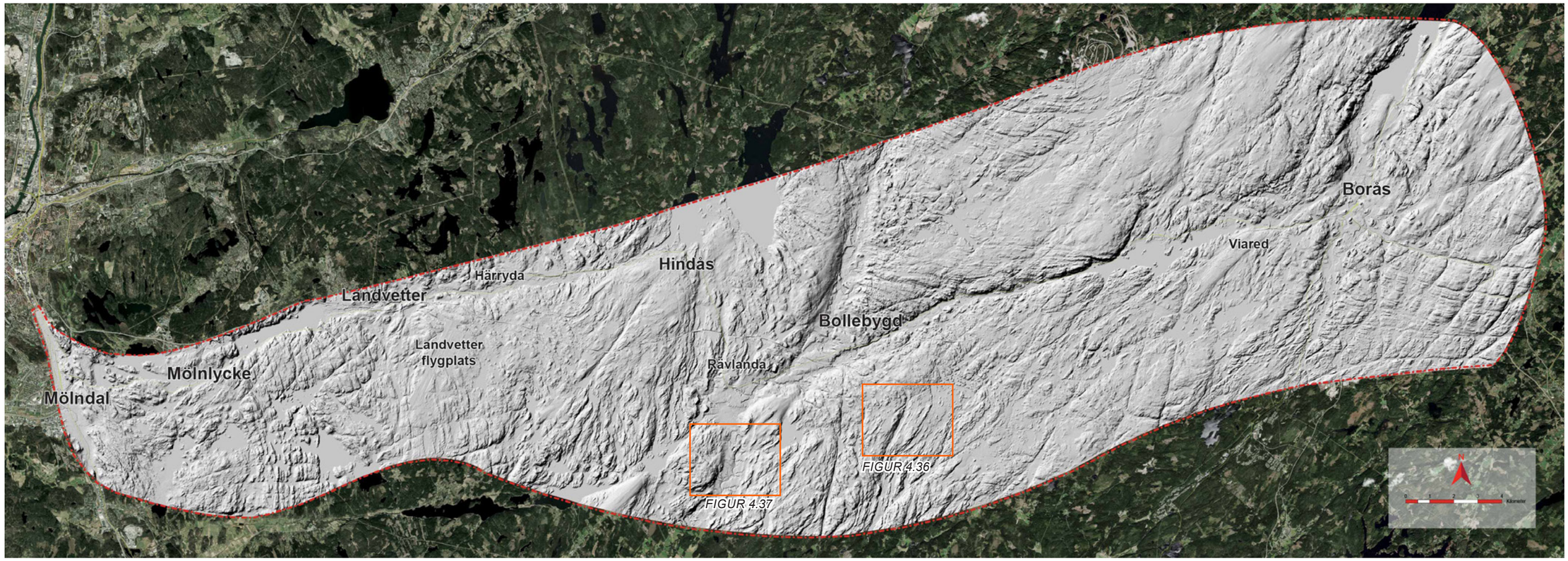
Barriärer

Barriärer upplevs främst som något som försvårar möjligheten att ta sig från en plats till en annan. I både områden med öppen och med sluten karaktär utgör vägnätet med viltstängsel kraftiga barriärer för de människor och djur som rör sig till fots genom landskapet. Även andra inhägnade områden som större industriområden och Landvetter flygplats kan utgöra barriärer.

Väg 27/40 utgör tillsammans med Kust till kustbanan en mer eller mindre kraftig barriär genom hela utredningsområdet och försvårar tillgängligheten till rekreation och friluftsliv. I den större skalan fungerar dock Väg 27/40 och Kust till kustbanan som viktiga kommunikationsstråk mellan orter.



Figur 4.35 Exempel på upplevda barriärer i landskapet. (Foto: E-matic, 2015)



Figur 4.33 Topografisk struktur av utredningsområdet. Höjdskillnader visas som skuggad relief.

4.7.2 Upplevda karaktärstyper

Olika upplevelser kan beskrivas och exemplifieras för såväl de boende i området som för besökare, beroende på vilka former och karaktärer som dominerar olika områden. Utredningsområdet grupperas i följande avsnitt in efter de karaktärsdrag som dominerar upplevelsen av respektive område.

Skogsområden

Skogsdominerade områden är den till ytan dominerande landskapstypen inom utredningsområdet. Skogsområdena används främst för skogsbruk och rekreation. Utspritt över de stora skogsområdena finns även ett mindre inslag av småskaliga jordbruk och mindre boendemiljöer.

Människan i landskapet

Hur skogen upplevs beror till stor del på de topografiska förhållandena men även hur den används och förvaltas. Skogsområden som gränsar till tätorter och mindre bebyggelsemiljöer har ett stort värde för de närboende då de ofta brukas för vardagsrekreation. Hur de används beror ofta på årstid och tid på dygnet. I rekreationsområden kan exempelvis stigar utan belysning upplevas som mer otrygga för vissa grupper nattetid. Större sammanhängande skogsområden är också viktiga för rekreation och friluftsliv. Skogarna nyttjas för exempelvis vandring på vandringsleder, svampplockning, naturstudier, grillning och picknick. Stora delar av de skogsdominerade områdena är mer eller mindre bullerstörda från trafik från vägar, järnväg och flyg. I områden belägna längre från infrastrukturstråk finns några platser med låg ljudnivå och de upplevs ofta som ostörda och tysta. Stora delar av de skogsdominerade områdena kan upplevas som mindre tillgängliga då de är belägna långt ifrån de allmänna stråken.

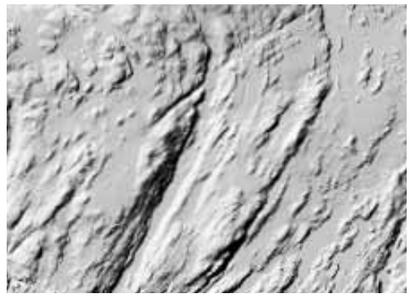
Rumsligheter och riktningar

De höglänta skogsområdena domineras ofta av tät produktionsbarrskog. Täta barrskogar upplevs ofta som mörka och slutna året runt, till skillnad från lövskogar vars karaktär varierar mer mellan årstiderna. Skogsområden öppnar ibland upp sig vid myrmarker, sjöar och småskaliga jordbruk. Dessa platser har ofta höga upplevelsevärden med långa utblickar över öppna landskap. I vissa rekreationsområden tillgängliggörs dessa värden genom exempelvis vandringsleder på spänger över myrmarker, vilket möjliggör långa siktlinjer i det annars slutna skogslandskapet.

Figur 4.38 Fotografi av ett skogsdominerat landskap med en sluten karaktär och korta siktlinjer.

Barriärer

Där topografin är mycket kuperad, har höga branter och få stigar, se Figur 4.38, upplevs områdena som svårtillgängliga. De svårbemästrade höjdskillnaderna blir fysiska barriärer. I de områden där större vägar och järnväg går genom skogsområden fungerar de som barriärer för de som rör sig till fots i landskapet. Även myrmarker och större vattendrag kan i många fall utgöra barriärer för fotgängare.



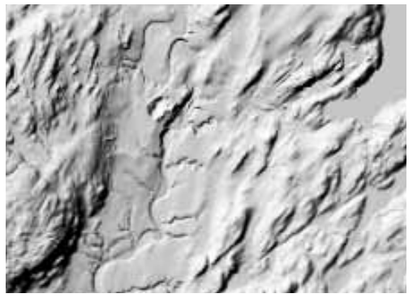
Figur 4.36 Inzomning av reliefkarta från skogsområde söder om Bollebygd.

Jordbrukspräglade områden

Större jordbrukspräglade områden finns mestadels i dalgångarna. Uppe i skogsområdena finns, som tidigare nämnts, inslag av mindre områden med jordbruk. Där går vägen ofta på höjdryggen genom jordbrukslandskapet. I dalgångarna finns ofta vägarna och bebyggelsen på dalsidorna. På botten av dalgångarna finns meandrande åar som ofta syns som en trädridå längs med vattendraget. Sammantaget karaktäriseras de jordbrukspräglade områdena i utredningsområdet av en öppen karaktär och småskaliga jordbruk som skapar ett varierat mosaiklandskap.

Människan i landskapet

Mosaiklandskapen upplevs ofta som varierade och starkt påverkade av människan. Fastighetsägarnas verksamheter och bruk av marken sätter stor prägel på landskapet. Det öppna landskapet är påverkat av den bullerspridning som fordonstrafik i dalgångarna medför, där ljud färdas långt i större öppnare landskapsrum. Under nattetid förändras den goda orienterbarheten i de öppna dalgångarna. Den belysning som finns vid större vägar och vid bebyggelsemiljöer i dalgångarna syns på långt avstånd och kan bidra till känslan av trygghet.



Figur 4.37 Inzomning av reliefkarta i Storåns dalgång.

Rumsligheter och riktningar

De uppodlade dalgångarna upplevs ofta som stora landskapsrum som avgränsas av de mer eller mindre branta bergssidorna med skog som finns på ömse sidor av dalgångens sidor. Siktlinjerna är ofta långa i dalens riktning. Då vägar och järnvägar ofta löper längs med dalen bidrar dessa till att förstärka dalgångens riktning. De broar som löper tvärs över en dalgång syns ofta på långt håll och utgör på så sätt landmärken i området. En effekt av broar som korsar dalgången är dock att siktlinjer längs dalgången bryts.

De höglänta mindre jordbruksområdena, som ofta finns utspridda i skogsområdena, har också en tydlig rumslighet där den kringliggande skogen avgränsar det öppna jordbruksområdet. Vissa av dessa höglänta jordbruksområden är belägna på en höjdrygg vilket ger en riktning i området. Oftast har dessa mindre jordbruk inte lika tydliga riktningar som de jordbruk som finns i dalgångarna.

Förändring av dalens riktning, tväråsar, vegetationsridåer eller gårdar och bebyggelse som omges av lövträd tenderar till att begränsa siktlinjer och mindre rumsligheter formas i dalen.

Barriärer

Jordbruksområden har ofta stora åkrar, betesmarker och andra privata områden som fungerar som barriärer för allmänheten, då det inte är fritt

Figur 4.39 Foto över jordbrukspräglat område

att röra sig över dessa. Det småskaliga jordbrukslandskapet har dock ofta ett flertal mindre bruksvägar för gårdens verksamheter. I vissa fall kan dessa bruksvägar användas av fotgängare. Utöver jordbruksmarker utgör dalgångarnas vattendrag ofta barriärer i landskapet.

Sjöområden
Sjöar med sin omnejd är viktiga rekreationsområden för både närboende och besökare. Bostads- och fritidsbebyggelse vid sjöar är vanligt förekommande inom utredningsområdet. Generellt sett används sjöarna mer ju närmre tätbebyggda områden de är belägna. En del av upplevelsevärdet vid sjön är möjligheten till rekreativa aktiviteter såsom bad, fiske och skridskoåkning. Ofta finns ett stigsystem vid och omkring sjöar. Strandlinjerna har en särpräglad karaktär, ofta med större inslag av löv- och vattenväxter.

Människan i landskapet
Vår upplevelse av sjöar varierar stort beroende på vår vana vid sjön, vår ålder, simkunnighet och naturligtvis vilken tid på året eller dygnet det är. För exempelvis föräldrar med mindre barn kan en sjö vara en källa till att ständigt ha uppsikt precis på samma sätt som om man befann sig vid exempelvis en stor trafikled. Huruvida man är simkunnig och van vid sjön påverkar också vår känsla av trygghet runt sjöarna.

Då ljud färdas lätt över öppna vatten blir bullerpåverkan vid sjöar med närliggande väg och järnväg mer påtaglig.

Rumsligheter och riktningar
Utblickarna över sjöarna skapar ofta öppna landskapsrum. Beroende på sjöarnas form upplevs skalan som större eller mindre. Vid en större sjö med regelbundna former blir siktlinjerna längre och skalan upplevs därmed som större. Vid mindre eller mer flikiga sjöar upplevs däremot skalan som mindre. Då sjöar är belägna i öppna landskap upplevs de även på långt håll. Vid sjöar som är belägna i skogslandskap kan sjön däremot vara svår att uppleva på håll. Höjder i anslutning till sjön blir därmed viktiga utkiksplatser för både besökare och för de som bor vid sjöarna.

Barriärer
På vissa ställen upplevs sjöarna som barriärer då de är belägna mellan två målpunkter. Vintertid kan detta förändras om sjön är frusen.

Figur 4.40 Fotografi av ett sjörikt landskap med en öppen karaktär och långa siktlinjer. Bilden är från Bosjön sydväst om Borås.

Figur 4.41 Fotografi av utsikt över bebyggelsedominerat område. Bilden är tagen från Ryssbyklint, med vy över bebyggelsen i Byttorp i östra Borås.

Bebyggelsetäta områden
Bebyggelsedominerade områden varierar stort i karaktär genom hela utredningsområdet i allt från tätbebyggda större städer som Mölndal och Borås till rena verksamhetsområden och mindre orter. Tätbebyggda områden är mycket starkt påverkade av människan.

Människan i landskapet
Överlag finns de upplevelsevärden som flest människor har en relation till inom de bebyggelsedominerade områdena eftersom flest människor bor inom eller besöker dessa områden. Det är främst de större städerna som har en stor andel besökare och turister. De äldsta bebyggelsestrukturerna upplevs ofta som starka identitetsbärare för många orter. Inom utredningsområdets städer och mindre orter handlar det ofta om gammal industribebyggelse. Inom bebyggelsedominerade områden är parker och naturområden viktiga identitetsbärare och viktiga platser för rekreation och lek.

Rumsligheter och riktningar
Den stora variationen av olika typer av bebyggelse i de tätbebyggda områdena skapar olika former av rumsligheter. Landskapets former har gett förutsättningar för bebyggelsens utveckling som i sin tur formar nya rumsligheter, stråk, målpunkter och barriärer.

Barriärer
Bebyggelse och infrastruktur fungerar som viktiga målpunkter och stråk i tätbebyggda områden, samtidigt som de skapar kraftiga barriärer som gör det svårt för människor att röra sig mellan olika platser. De största barriärerna för fotgängare i de tätbebyggda områdena är de större vägarna, inhägnade verksamheter, spårområden och vattendrag. I tätbebyggda områden finns ofta passager över barriärer, men passagerna kan finnas med varierande avstånd vilket styr rörelserna över barrären. Landvetter och Borås är exempel på tätorter som delas genom barriäreffekten av befintlig väg 27/40 och Kust till kustbanan.

5 Övergripande beskrivning av landskapet

Inom utredningsområdet finns värdefulla områden och betydelsefulla samband. Typen av samband och en övergripande beskrivning av landskapets känslighet och potential i relation till en ny järnvägsanläggning presenteras i detta kapitel.

5.1 Analys av samband och värdefulla områden

Samband handlar om något som förbinder eller knyter fysiska platser till varandra. Det kan också vara mer abstrakta kopplingar mellan exempelvis en plats historia och dagens situation. Detta beskrivs som ett socialt eller kulturellt samband. Inom utredningsområdet följer dessa samband ofta de bördiga dalgångarna, eftersom människor idag och historiskt sett färdats och bosatt sig i närheten till sin försörjningsmöjlighet, se Figur 5.1. Samband för näringslivet följer också ofta dalgångarna med dess äldre infrastruktur, större vägar och befintliga järnväg, Figur 5.2. I utredningsområdet finns även mer sentida infrastruktur som väg 27/40 som är av stor betydelse för näringslivet.

Figur 5.1 Flygfoto över en dalgång med jordbruksmark. Den sträckade, röda pilen illustrerar de social- och kulturella samband som finns i många dalgångar. (Foto: E-matic, 2015)

Figur 5.2 Flygfoto över Borås. De sträckade, orange pilarna illustrerar näringslivssamband som är viktiga ur både lokalt och regionalt perspektiv. (Foto: Cowi, 2015)

Ett rekreativt samband visar viktiga möjligheter för människors rekreation, se Figur 5.3. Det handlar främst om samband mellan boendemiljöer och närliggande rekreationsområden men kan även vara viktiga samband mellan olika rekreationsområden som möjliggör längre vandringar längs leder.

Figur 5.3 Flygfoto över Rammsjön och den närliggande orten Rävlanda. Den gröna pilen illustrerar det rekreativa sambandet mellan boendemiljöer och sjön. (Foto: E-matic, 2015)

Begreppet ekologiska samband innefattar strukturer som är viktiga för att bibehålla ekologiska värden gällande arters spridningsmöjligheter, habitatnätverk och livsmiljöer. En sådan struktur kan exempelvis vara en lövskogsmiljö som sträcker sig genom landskapet. Naturmiljöer som sträcker sig in i en tätort, så kallade gröna kilar, kan innehålla många värdefulla ekologiska samband, se Figur 5.4.

Figur 5.4 Flygfoto över en tätort med grönområden. Den streckade, gröna pilen illustrerar ekologiska samband, här i form av en grön kil som går genom tätorten. (Foto: Per Pixel, 2015)

Sjöar, åar samt mindre vattendrag och vattenansamlingar utgör så kallade blå strukturer. För att särskilja de blå strukturernas unika förutsättningar för ekologiska samband används inom denna ILKA även begreppet *hydrologiskt och ekologiskt samband knutet till vattendrag*, se Figur 5.5.

Figur 5.5 Flygfoto över vattendrag i en dalgång. De blåa pilarna illustrerar hydrologiska och ekologiska samband knutna till vattendrag. (Foto: Cowi, 2015)

5.2 Landskapets känslighet och potential för anläggningen

Järnväg på bank och i skärning är en fysisk barriär i landskapet som förstärks av trädsäkringszon, skyddsstängsel samt eventuella bullerskärmar. En järnväg i markplan (på mark, i skärning eller på bank), skulle därmed bli en barriär som skapar avgränsade områden på vardera sida om järnvägen. Möjligheter för passage kan skapa nya viktiga stråk och platser i landskapet.

Den nya järnvägen kommer att gå mellan Göteborg och Borås i östvästlig riktning vilket innebär att den passerar tre större nordsydliga sprickdalar: Mölndalsåns dalgång, Nolåns och Storåns dalgång samt Viskadalen som går genom Borås. Idag går kommunikationsstråken, väg 27/40 och Kust till kustbanan i östvästlig riktning genom utredningsområdet. De bildar fysiska barriärer för bland annat storvilt samt för friluftsliv och rekreation. Den nya stambanans samspel med väg 27/40 och Kust till kustbanan påverkar barriärverkan i nordsydlig riktning. I Mölndal och i Borås finns ytterligare stora kommunikationsstråk som är viktiga att beakta med hänsyn till stadsutveckling och barriärverkan.

Påverkan från den nya järnvägen kan till viss del motverkas genom en bra lokalisering av järnvägen, genom byggande av passager och genom att skapa förutsättningar för nya ekologiska spridningssamband längs med järnvägen.

Inom utredningsområdet har 23 karaktärsområden identifierats. Dessa beskrivs område för område i kapitel 6. I detta avsnitt redovisas en mer översiktlig beskrivning av utredningsområdets känslighet och potential, grupperat utifrån områden med liknande funktioner och samband. Detta ger liknande känslighet och potential kopplad till planerad åtgärd. Nedan beskrivs bedömningen av känslighet och potential för Stationsorterna, Bebyggelsedominerade karaktärsområden. Jordbrukspräglade karaktärsområden, Sjörika karaktärsområden och Skogsdominerade karaktärsområden, se karta Figur 5.11 på sida 40.

Stationsorterna

För Mölndal, Landvetter flygplats och Borås innebär ett stationsläge en stor potential för att utveckla området kring den nya stambanans station, där näringsliv och tätortsutveckling kan gynnas. Stationsorterna förstärks som knutpunkter i regionen med förbättrade kommunikationer till Göteborg, Stockholm och andra stationsorter. Även stationsorter på befintliga järnvägsnät kan gynnas av nya stationslägen eftersom det kan medföra goda bytesmöjligheter. Anläggande av stationer tillför nya landmärken i landskapet som kan förbättra orienterbarheten och på ett positivt sätt stärka den allmänna uppfattningen av stationsorten.

Stationslägen som inte är förlagda i tunnel, tar stor yta i anspråk, vilket kan medföra intrång i känsliga miljöer. Det nya stationsområdets attraktionskraft kan leda till en centrumförskjutning, då stationen attraherar funktioner i dagens centrum.

Tätbebyggda områden i anslutning till en station är känsliga för nya barriärer och ökade buller- och vibrationsnivåer vilket en ny stambana kan medföra. Detta riskerar att begränsa tätortsutveckling och möjligheterna för tätortsnära rekreation. Ett nytt stationsläge medför en förändrad karaktär med risk för intrång i stadsbilden och värdefulla kulturhistoriska miljöer.

Bebyggelsedominerade karaktärsområden

I utredningsområdet finns flertalet karaktärsområden med tätorter som är belägna i eller vid dalgångarna: Mölnlycke tätort, Landvetter tätort, Rävlanda tätort, Bollebygd tätort. Strax väster om Borås finns ett större verksamhetsområde, Viareds verksamhetsområde. Vid boendemiljöer medför den nya järnvägen ökade bullernivåer och vibrationer vid ett läge i markplan. I de partier där järnvägen går i tunnel och jordtäcket är tunt finns risk för lokala stomljudsproblem. Barn är mer känsliga än vuxna för buller och ett byggskede som varar under flera års tid är en förhållandevis lång period i ett barns levnadsperspektiv och i dess uppväxtmiljö.

Befintliga stråk i bebyggelsedominerade områden är känsliga för barriärpåverkan och en järnvägsanläggning kan påverka ljudmiljön i tätortsnära rekreationsområden. Det finns även risker för barriäreffekter och tätorterna kan riskera att ”klämmas in” mellan befintlig infrastruktur och den nya järnvägen. Redan under byggtiden kan vardagslivet påverkas för de närboende i form av byggtrafik och buller. Även viktiga platser såsom skolor och handelsområden riskerar att påverkas. Dessa sociala samband liksom de historiska sambanden är känsliga för tillkommande barriärer i landskapet.

Områden med höga naturvärden i anslutning till tätorterna är känsliga för barriärer då det medför risk för fragmentering, det vill säga en uppdelning av naturområden eller livsmiljöer. För tätbebyggda områden med översvämningsrisk riskerar också översvämningssituationer förvärras vid ökad avrinning eller dämningseffekt från anläggningen.

De mindre tätorterna kan gynnas av en ny stambana. Den nya stambanans stationsläge kan förbättra de regionala kommunikationsmöjligheterna till bland annat knutpunkterna Göteborg och Borås. Även kommunikationsmöjligheterna med befintlig infrastruktur som Kust till kustbanan, Älvsborgsbanan och Viskadalsbanan kan gynnas. Befintliga, stora barriärer i området kan vid nybyggnation minskas vid anläggande av ny järnväg då möjligheter för nya broar och passager uppkommer. Eventuell omdragning och utbyggnad av vägnät kan påverka människors rörelser och på så sätt innebära en potential att förbättra kommunikationerna. Vidare kan en innovativ utformning av nya dagvatten- och skyfallsmagasin resultera i förbättrade översvämningsskydd.

Jordbrukspräglade karaktärsområden
Karaktärsområdena Härryda-Hindås dalgång, Mosaiklandskap mellan Eskilsby och Huvdaby, Nolåns och Storåns dalgång, Sörån dalgång samt Viskadalen har alla ett stort inslag av boendemiljöer, vilket innebär att de har samma känslighet och potential som beskrivits för de bebyggelsedominerade karaktärsområdena.

Det som särskiljer dessa gentemot de byggelsedominerade karaktärsområdena är inslaget av odlingslandskap, vilka hålls öppna genom brukandet av marken. Jordbruken i området har ofta skogsbruk som kompletterande verksamhet, se inzomning på Figur 5.11. Bruket av marken i odlingslandskapet är en viktig förutsättning för många känsliga växter och djur. Dessa småskaliga jordbruk är känsliga för olika typer av negativ påverkan. Den småskaliga landskapsbilden är känslig för att brytas av järnvägens storskaliga linjeföring. Jordbruket är känsligt för försämrade försörjningsmöjligheter som till exempel ett markanspråk kan leda till. En följd av försämrade försörjningsmöjligheter för jordbruket kan vara att verksamheten läggs ner, vilket även kan påverka närliggande verksamheter. I förlängningen kan detta leda till igenväxning av öppna jordbruksmarker och en negativ påverkan på känsliga arter.

Dalgångarnas fysiska förutsättningar särskiljer sig även då de ofta består av stora avsnitt med isälvsmaterial som har god vattenföring och hög känslighet för grundvattenföroreningar. Åar är ett vanligt inslag i dalgångarna. Åarna och dess omgivande marker är känsliga naturmiljöer som har stor betydelse för den biologiska mångfalden.

Det är i dalgångarna som de äldsta förhistoriska lämningarna finns. Dessa jordbrukspräglade områden har nyttjats av människan sedan stenåldern både som jordbruk och som kommunikationsstråk. Dagens livskraftiga jordbruk är av stor vikt för identiteten i området.

Området vid Storåns dalgång som utgör riksintresse för både natur- och kulturmiljövård är särskilt värdefullt. Ytterligare områden som klassas som särskilt värdefulla är riksintresset för kulturmiljövård vid Stora Håltet samt Rydboholms fabriker i Viskadalen.

Sjörika karaktärsområden
Det finns tre sjörika karaktärsområden inom utredningsområdet; Sjölandskapet kring Gunnebo, Sjörikt skogslandskap söder om Mölnlycke och Sjörikt skogslandskap sydväst om Borås, där biologisk mångfald, rekreationsvärden knutna till sjön och vyerna över vattnet är aspekter som kräver särskild hänsyn.

Sjöar och strandlinjer är känsliga för fysiskt intrång då det påverkar de rekreativa aktiviteterna, såsom bad och fiske, samt rörelserna runt sjön. Buller sprids långt över vatten vilket ökar områdets känslighet för tillkommande buller från en järnväg. Bullerspridningen riskerar att påverka många människor då koncentrationen av bostäder vid sjölandskapen är förhållandevis hög. Det finns även risk för negativa effekter i form av visuellt intrång, då sjölandskapen riskerar att få en förändrad landskapsbild med brutna siktlinjer. Vid sjöar kopplade till historiska miljöer finns en stark identitet och karaktär som är känslig för påverkan. Inom utredningsområdet är ett sådant exempel herrgårdslandskapen kring Rådasjön, som också utgör en viktig del inom turistnäringen.

Det finns även risker gällande hälsa och miljö. Vissa sjöar utgör vattenskyddsområde eller vattentäkt med skyddsföreskrifter och med hög känslighet för grundvattenföroreningar. Vid försämrad vattenkvalitet och fragmentering finns även risk för minskad biologisk mångfald. I de sjörika karaktärsområdena finns ofta myrmarker vilka också är känsliga för hydrologisk påverkan, då de fördröjer och utjämnar avrinningen till vattendrag med översvämningsrisk.

Skogsdominerade karaktärsområden
De till ytan största karaktärsområdena i utredningsområdet är de höglänta skogsområdena: Skogslandskap söder om Landvetter, Skogslandskap mellan Hindås och Hällingsjö, Skogslandskap söder om Bollebygd, Rutplatålandskap sydost om Borås, Höglänt skogs- och mosaiklandskap öster om Borås, Höglänt skogs- och mosaiklandskap väst om Borås samt Skogs- och mosselandskap kring Gesebol.

I dessa områden finns stora sammanhängande naturmiljöer med stora 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 rekreationsområdena är känsliga för dessa intrång. Detta gäller både för tillgänglighet inom och till rekreationsområden.

De småskaliga boendemiljöerna i området har ett glest vägnät vilket innebär en känslighet för barriärverkan. Detta gäller även för brukandet av produktionsskog där järnvägen riskerar att dela skogsfastigheter och därmed försvåra brukandet. Järnvägsanläggningens servicevägar kan även bidra till att förbättra tillgängligheten till berörda områden.

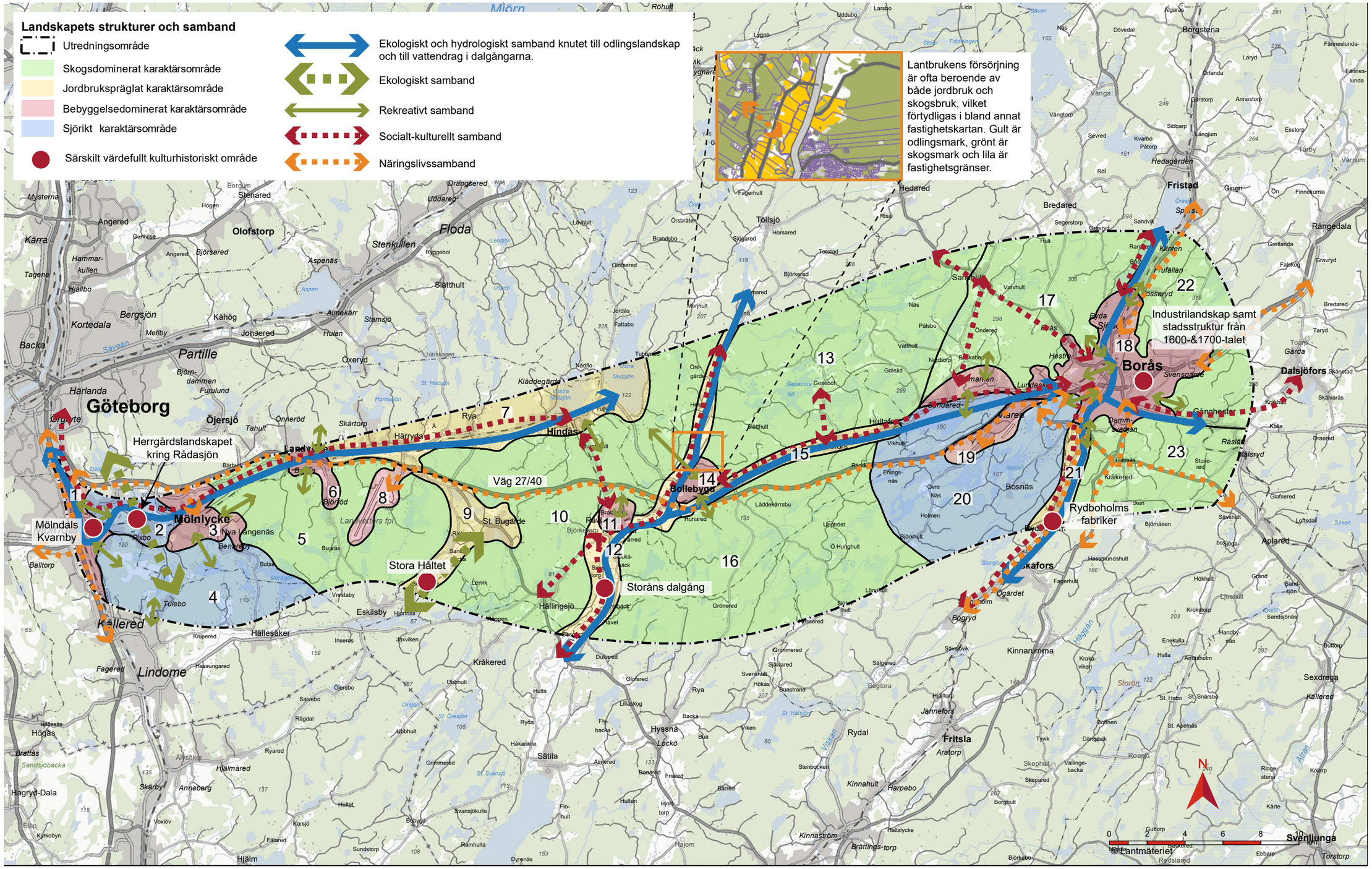
Figur 5.6 Flygfoto över en stationsort. (Foto: Per Pixel, 2020)

Figur 5.7 Flygfoto över ett bebyggelsedominerat område. (Foto: E -matic, 2015)

Figur 5.8 Flygfoto över ett jordbrukspräglat område. (Foto: Per Pixel, 2020)

Figur 5.9 Flygfoto över ett sjörikt område. (Foto: Per Pixel, 2015)

Figur 5.10 Flygfoto över ett skogsdominerat område. (Foto: Per Pixel, 2020)



Figur 5.11 Karta över landskapets strukturer och samband inom utredningsområdet. Områdenas färger illustrerar dess övergripande karaktär: grön färg för skogsdominerade karaktärsområden, gul färg för jordbrukspräglade karaktärsområden, rosa färg för bebyggelsedominerade karaktärsområden och blå färg för sjörika karaktärsområden. Landskapets samband illustreras med pilar i olika färger och särskilt värdefulla kulturhistoriska områden är utmarkerade med röda punkter.