

**PM ÖVERSIKTLIG LANDSKAPSANALYS
MED MEDBORGARDIALOG
E20 Vårgårda–Vara, delen Vårgårda
Ribbingsberg**

Vårgårda och Essunga kommuner, Västra Götalands län

Vägplan Samrådsunderlag 2017-02-07

Projektnummer: 128078



Trafikverket

Postadress: Box 110, 54 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Översiktlig landskapsanalys med medborgardialog, E20 Vårgårda–Vara, delen Vårgårda-Ribbingsberg, Vägplan

Författare: Maria Andersson, Kajsa Mörner, Rådhuset Arkitekter/Structor Mark Göteborg AB

Dokumentdatum: 2017-02-07

Ärendenummer: TRV 2015/ 80598

Objektsnummer: 128078

Version: 2.0

Kontaktperson: Svante Jildenhed, Trafikverket

Innehåll

1. INLEDNING	4
1.1. Bakgrund	4
1.2. Syfte med landskapsanalysen	4
2. LANDSKAPET I OMRÅDET	5
2.1. Naturgeografiska förutsättningar	5
2.2. Landskapstyper	9
2.2.1. Regionala landskapstyper	9
2.2.2. Landskapstyper i utredningsområdet	10
2.3. Karaktärsområden	13
3. MEDBORGARDIALOG	22
3.1. Varför medborgardialog	22
3.2. Metod	22
3.3. Sammanställning	23
3.3.1. Landskapet och närmiljön	23
3.3.2. Trafik och rörelsemönster	26
3.3.3. Framtidens landskap	27
3.4. Att ta med sig från dialogen	29
4. FORTSATT ARBETE	29
5. KÄLLOR	30

Bilaga 1: Karta sammanställning Medborgardialog

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Denna översiktliga landskapsanalys ingår i Vägplan Samrådsunderlag för E20, delen Vårgårda-Ribbingsberg.

E20 är en viktig kommunikationsled som ingår i det nationella stamvägnätet. Sträckan ingår även i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T som är av särskild internationell betydelse. E20 utgör en viktig förbindelse mellan Stockholm, Göteborg och vidare söderut till Malmö och Köpenhamn.

Aktuell etapp är cirka 7 kilometer lång och sträcker sig från Rasta Vårgårda i söder till Ribbingsberg i norr. Vägstandard på denna sträcka är i dagsläget tvåfältsväg med vägbredd 12–13 meter och vägen har bitvis låg bärighet. Hastighetsbegränsningen är som högst 80 kilometer/h. Bristerna med nuvarande väg är framförallt knutna till framkomlighet och trafiksäkerhet. Ett parallellt vägnät saknas för gående, cyklister och lokal trafik. Trafiksäkerhetsriskerna är stora, vilket orsakas av ett stort antal anslutande vägar och fastighetsanslutningar till E20, avsaknad av mittseparering och för vägtypen hög trafikbelastning med stor andel tung trafik.

Syftet med projektet är att göra E20 till en mötesfri landsväg med hastighet 100 km/h och genomgående 2+2 körfält med planfria korsningar och trafikplatser. Projektmålen är bl.a. att öka trafiksäkerheten och framkomligheten samt främja den regionala utvecklingen.

1.2. Syfte med landskapsanalysen

Landskapsanalysen ger en helhetsbild av landskapets huvudsakliga innehåll, dess karaktär, egenskaper och värden. Den beskriver hur landskapet i området har uppstått och utvecklats historiskt, hur landskapet används idag och vilka tillgångar som är viktiga att bevara inför framtiden. Landskapsanalysen har också som mål att förklara historiska sammanhang, ekologiska funktioner, sociala och visuella samband. För att kunna beskriva övergripande strukturer i landskapet har ett något större område än utredningsområdet studerats. Diverse underlag från SGU, naturvärdesinventering och arkeologisk utredning för aktuell etapp, samt den övergripande kulturarvsanalysen har varit viktiga underlag i arbetet. För att få en bättre förståelse för de sociala sambanden i landskapet har även en medborgardialog genomförts, se kapitel 3. Den lyfter fram hur landskapet används idag och vilken relation de som bor och verkar i området har till olika platser och kommunikationsstråk.

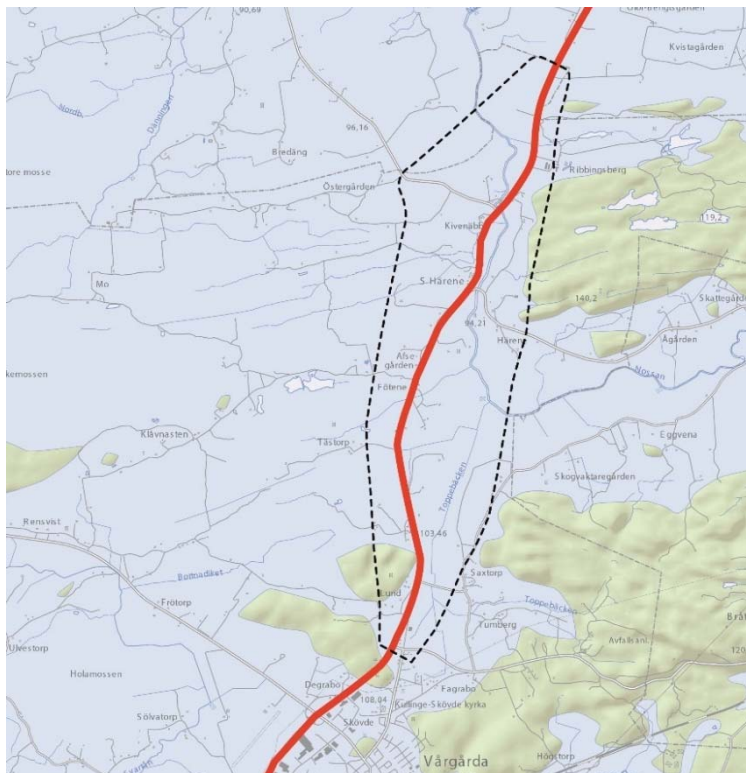
2. Landskapet i området

2.1. Naturgeografiska förutsättningar

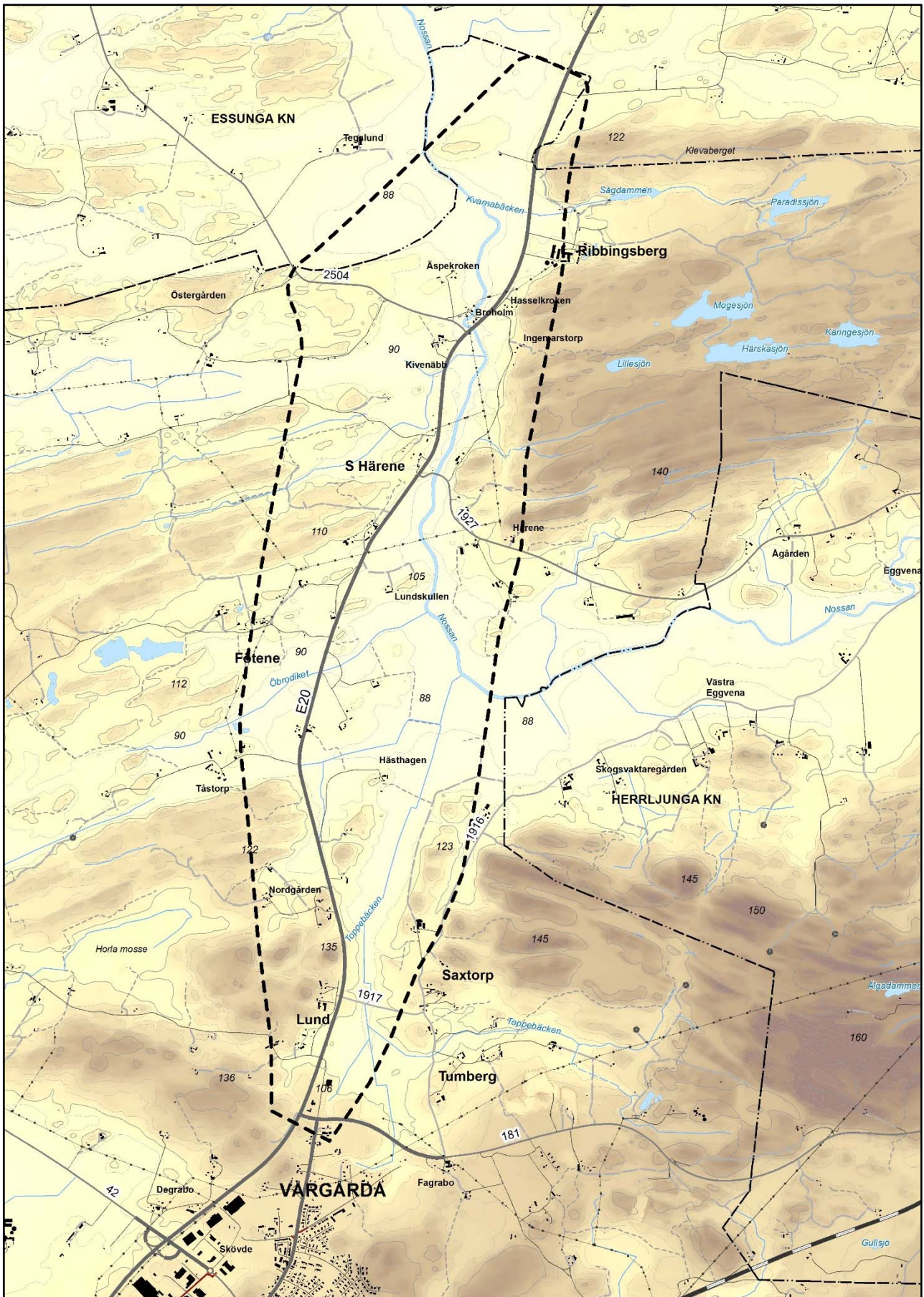
Utredningsområdet har en varierande topografi där Nossans flacka dalgång ligger i centrum omgivet av avgränsande bergshöjder, se topografikarta figur 2.1:2. Berget i området bedöms av SGU (Sveriges Geologiska Undersökning) vara mellan 1700 och 1550 miljoner år gammalt. Under den svekonorvegiska bergskedjebildningen, som inträffade runt 1000–900 miljoner år sedan, genomgick berget en kraftig omvandling i området.

Landskapet har en tydlig övergripande öst-västlig struktur. Bergarten inom området är gnejs, något fattig på kalifältspat då den är ganska grå. Bergets sprickgrupp med orientering 180°/vertikal till subvertikal (nordost-sydvästlig riktning) är mest frekvent förekommande i området, vilket verifieras av strukturen i landskapet. Inlandsisen, som hade samma riktning, har sedan bildat landskapets övergripande former och höjdskillnader. Det avspeglas i riktningen på bergsryggarna och de smala dalgångarna. Höjdskillnaden i områdets topografi är cirka 50 meter, där de högsta höjderna i öst ligger på 140–150 meter över havet (möh). Dalgången kring Nossan ligger på cirka 90 möh.

Den högsta nivå som havet nått upp till efter den senaste inlandsisens avsmältning kallas högsta kustlinjen. Den är en viktig naturgeografisk gräns i landskapet och bildar gräns för avsättning av finkorniga jordar. I Vårgårda kommun ligger högsta kustlinjen mellan cirka 115 till 120 meter över havsytan. Höjden vid Lund och höjdryggarna strax öster om utredningsområdet ligger över denna gräns. Dessa har således utgjort öar och näs i den skärgård som bildades när inlandsisen drog sig tillbaka, se figur 2.1:1. Här återfinns också morän i betydligt högre grad än på de övriga bergshöjderna.

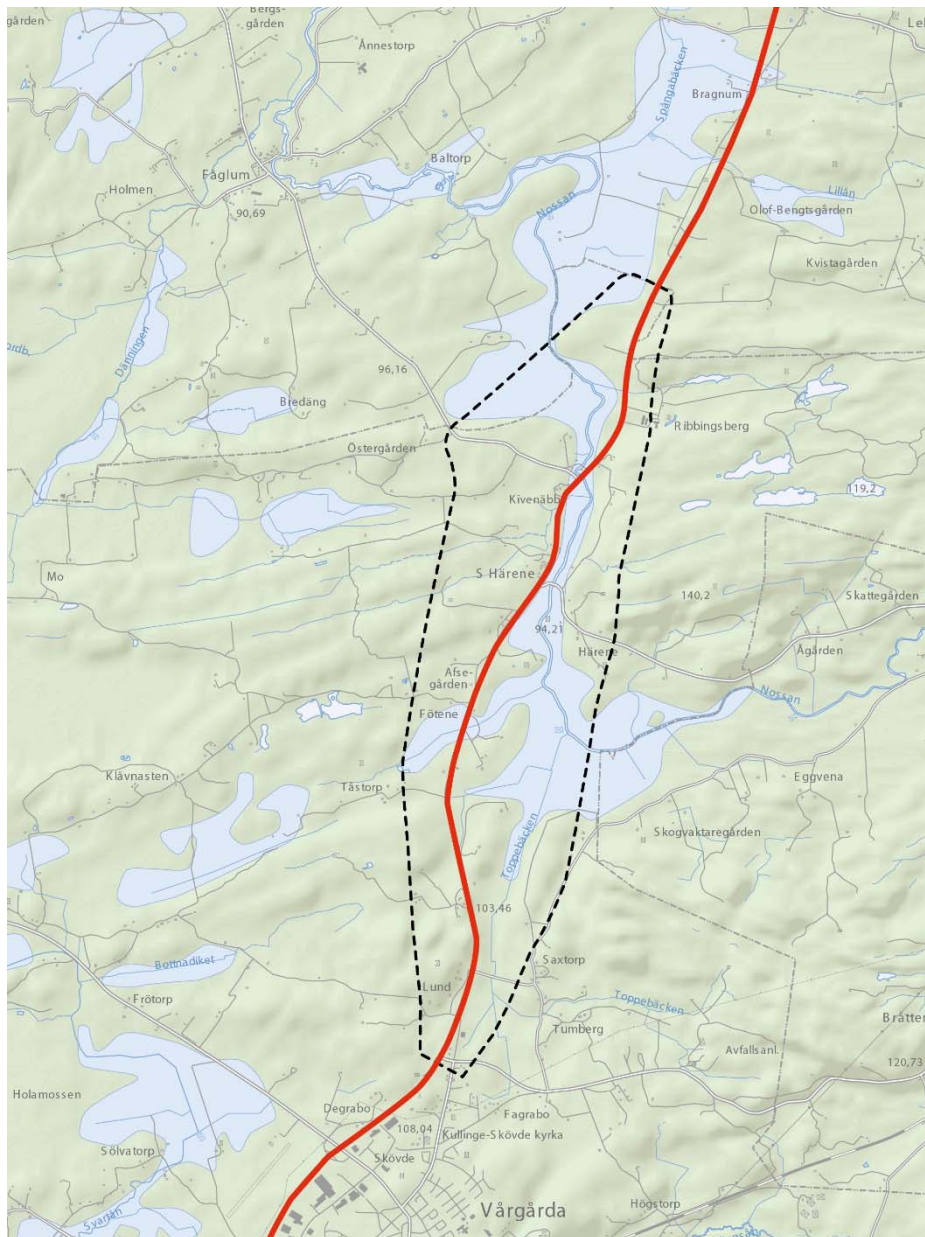


Figur 2.1:1 Strandlinjen för 13 000 år sedan. Röd linje är nuvarande sträckning för E20. Svart streckad linje motsvarar utredningsområdet för etappen.

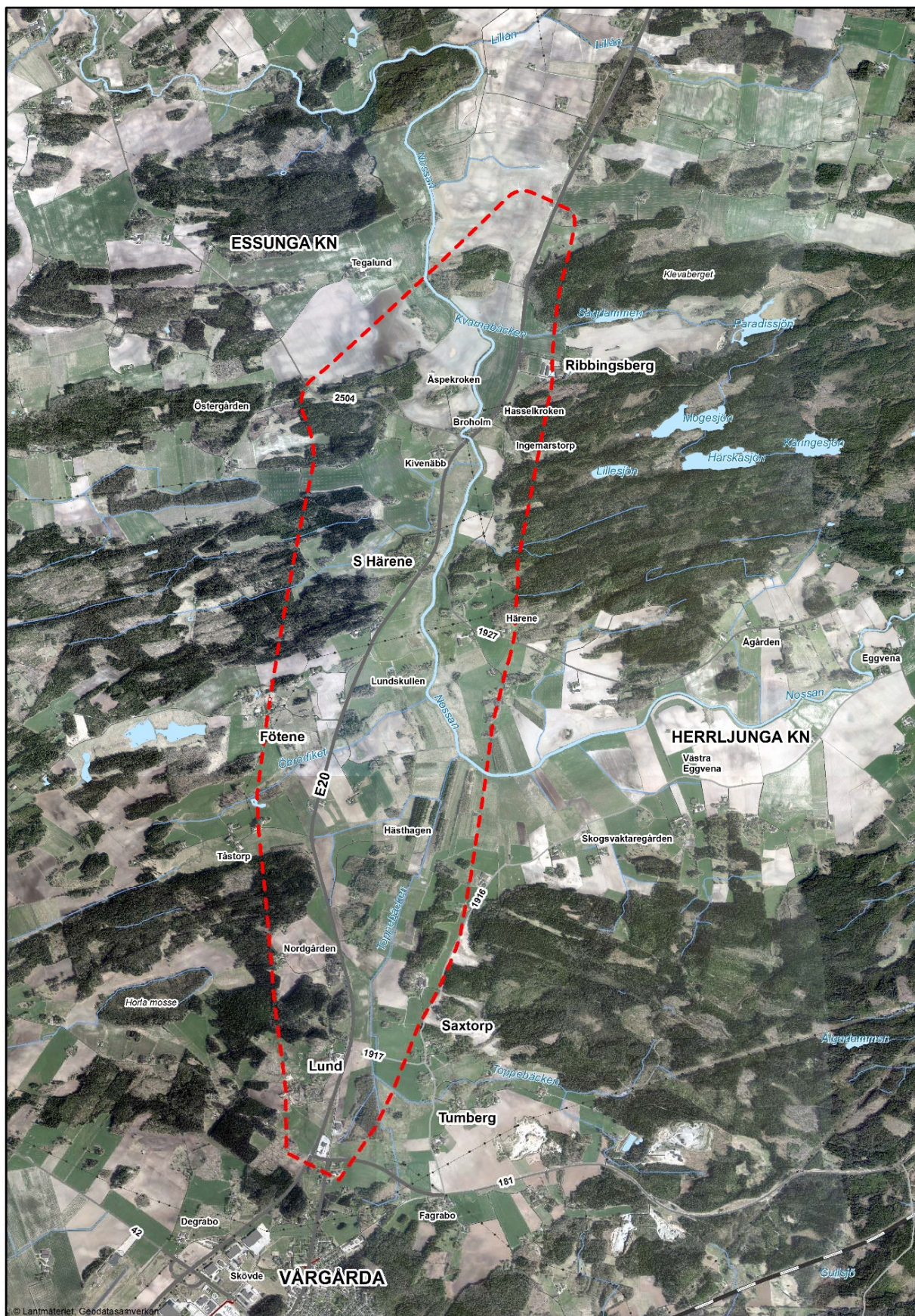


Figur 2.1:2 Områdets topografi

Där dalgången kring Nossan är som lägst och mest flack har under långa tider funnits ett sammanhängande sjösystem. Det är det centralt belägna området kring Lundskullen/Hästhagen och vidare österut som varit sammanlänkat med slätten mellan Tegalund och Ribbingsberg, se figur 2.1.3. Det är också i det förstnämnda området som Nossan återkommande svämmar över. Idag gör Nossan en nästan 90-graders krök här. Dalgångarna både västerut och söderut har något högre terräng vilket har bidragit till vattendragets riktning mot norr. Flera biflöden rinner i dalgångarna mot Nossan. Utredningsområdet saknar i övrigt naturliga sjöar. Sjöar återfinns endast uppe på höjden strax öster om utredningsområdet mellan Härene och Ribbingsberg. Anlagda dammar finns bl a vid Tåstorp och Fötene. En mosse, *Horla mosse*, finns nordost om Lund. Större sammanhängande mosskomplex förekommer 2-3 km väster om utredningsområdet. Höjderna är idag skogsbevuxna och dalgångarna nästan helt uppodlade, se figur 2.1:4.



Figur 2.1:3 Strandlinjen för 5 000 år sedan. Röd linje är nuvarande sträckning för E20. Svart streckad linje motsvarar utredningsområdet för etappen.



Figur 2.1:4 Ortofoto över utredningsområdet med omgivning

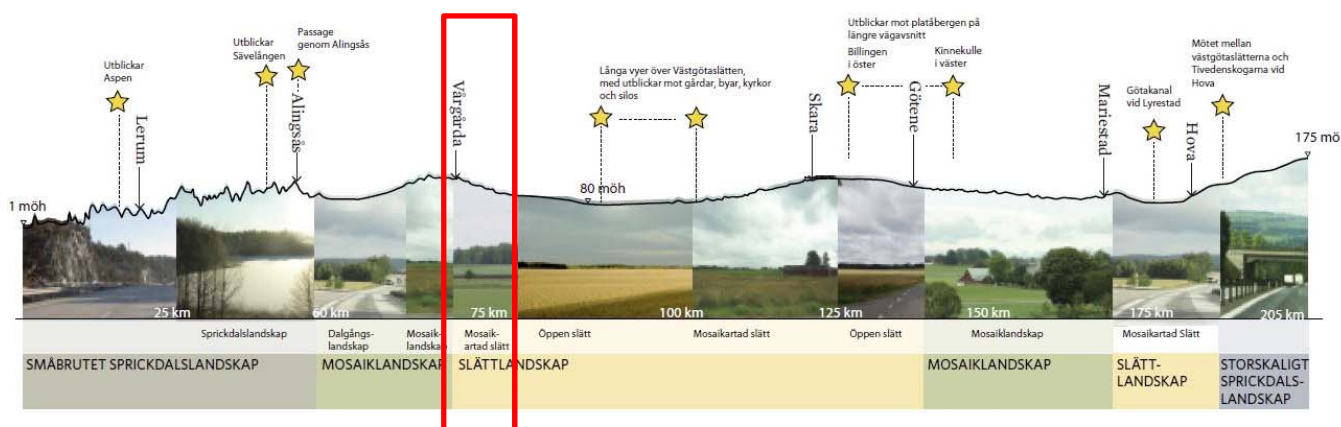
2.2. Landskapstyper

2.2.1. Regionala landskapstyper

Västra Götaland är sammansatt av många olika landskapstyper med varierande topografi, ekologi och historia, se karta i figur 2.2:1. Kartan är hämtad från Övergripande gestaltungsprogram för E20 genom Västra Götaland (TRV 2013:088). Landskapets olika karaktärer och topografiska variation blir också tydlig på profilen av E20 nedan i figur , hämtad från samma handling. En resa på E20 ger möjlighet att uppleva denna variation från söder till norr. På den aktuella sträckan av E20 redovisas två regionala landskapstyper; mosaiklandskap och slättlandskap. Observera att detta är en grov indelning som förfinas i aktuell landskapsanalys.



Figur 2.2:1 Regionala landskapstyper. E20 är markerad med röd linje. Illustration från Övergripande gestaltungsprogram för E20 genom Västra Götaland.



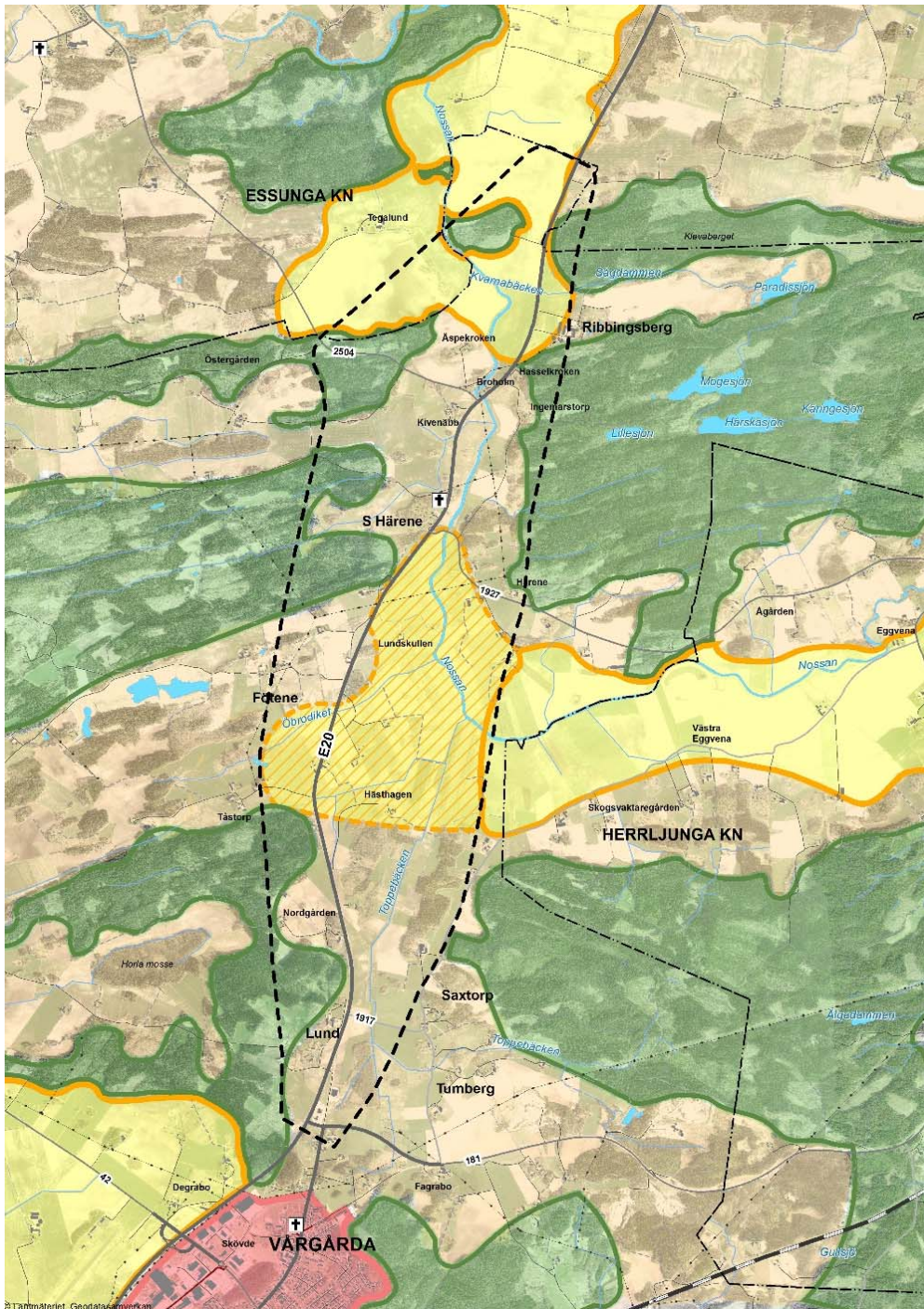
Figur 2.2:2 Profil av E20 genom Västra Götaland som visar den topografiska variationen och de olika landskapstyperna längs sträckan. Illustration från Övergripande gestaltungsprogram för E20 genom Västra Götaland. Aktuell etapp är markerad med röd ruta.

2.2.2. Landskapstyper i utredningsområdet

Inom och i anslutning till utredningsområdet finns tre huvudsakliga landskapstyper, se karta figur 2.2:3.

- Skogsklädda bergshöjder
- Öppen slätt
- Småkuperat mosaiklandskap

Ett område inom utredningsområdet utgör en övergångszon mellan mosaiklandskap och slättlandskap och kallas därför mosaikartad slätt, se figur 2.2:7.



Figur 2.2:3 Karta över landskapstyperna i utredningsområdet och dess omgivning

De skogsklädda bergshöjderna karaktäriseras av slutet skogslandskap, med få inslag av öppna områden som mindre sjöar och våtmarker, se figur 2.2:4. Ytor med berg i dagen förekommer i liten utsträckning. Berget är till stor del täckt av vegetation, som mossor eller annan undervegetation.



Figur 2.2:4 Skogsklädda bergshöjder med slutet skogslandskap

Det öppna slättlandskapet är flackt och utgörs huvudsakligen av storskalig åkermark. Slätten karaktäriseras av långa siktlinjer med få inslag av karaktärsobjekt, se figur 2.2:5.



Figur 2.2:5 Öppen slätt med flack, storskalig åkermark vid Ribbingsberg

Det småkuperade mosaiklandskapet är mer varierat och utgör en blandning av mindre skogspartier, uppodlad åkermark och betesmark. Landskapet är rikt på karaktärobject och hyser ofta höga natur- och kulturvärden, se figur 2.2:6.



Figur 2.2:6 Småkuperat mosaiklandskap vid Fötene



Figur 2.2:7 Mosaikartad slätt

2.3. Karaktärsområden

Ett karaktärsområde är ett område som har en rad gemensamma egenskaper som ger en särskild landskapstyp. Karaktärsområdet innehåller även kännetecknen eller karaktärsobjekt som är knutna till just det området eller platsen.

I utredningsområdet har i nuläget sex karaktärsområden identifierats och avgränsats. Landmärken och karaktärsobjekt som utmärker sig i landskapet har pekats ut, såsom kyrkor, solitärträd, alléer, kulturhistoriska objekt och naturområden såsom lövdungar och betesmarker. Även siktlinjer och utblickar över landskapet har markerats. Se karta figur 2.3:2.

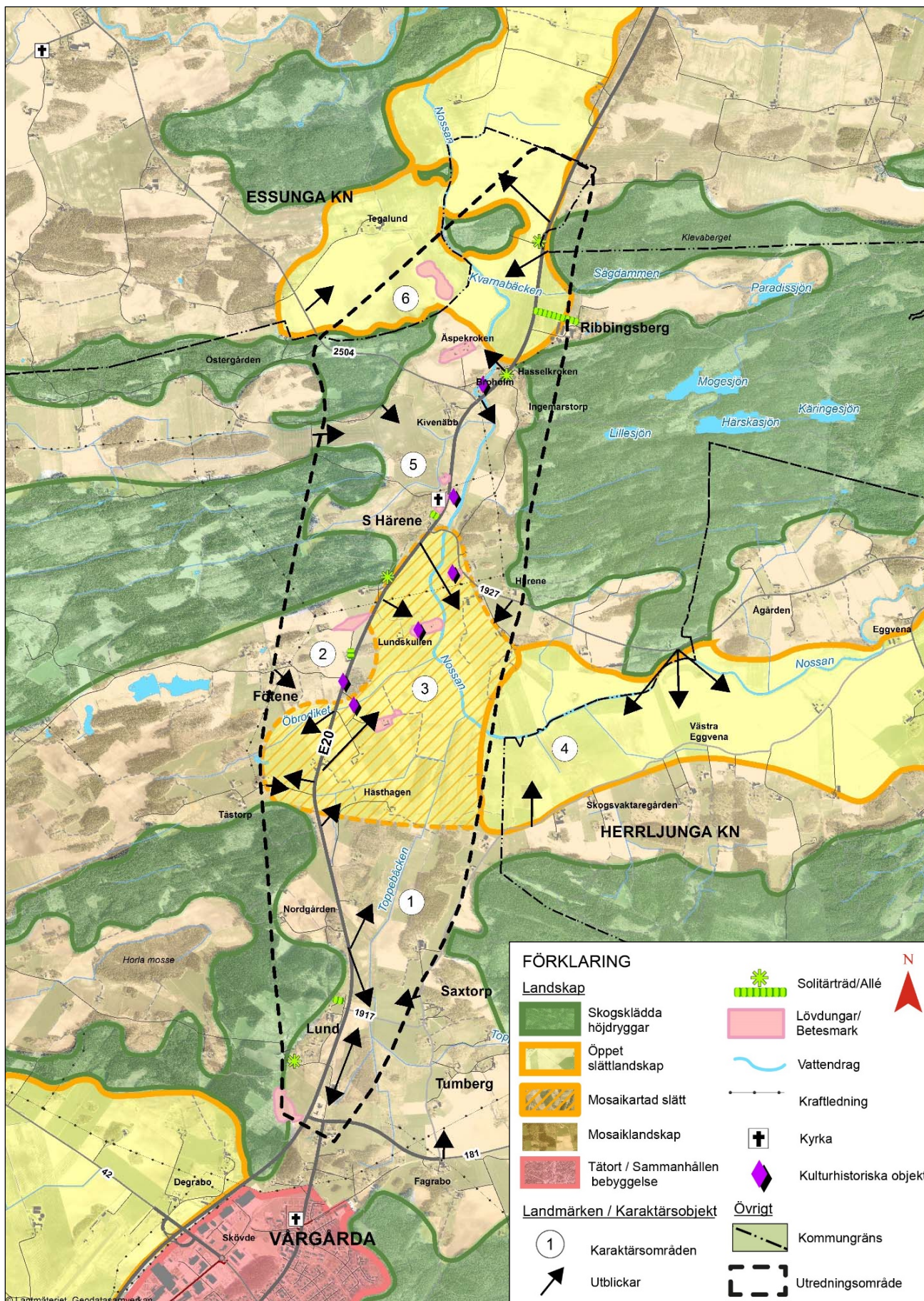
Område 1: Toppebäckens dalgång

Området utgörs av en smal dalgång i nord-sydlig riktning. Dalgången har en tydlig rumslighet och är avgränsat av bergshöjder på ömse sidor. Särskilt höjdpartiet vid Lund är markant i landskapet, se figur 2.3.1. Toppebäcken är relativt djupt nedskuren vilket ger ett kuperat och böljande landskap, se figur 2.3.3. Vissa utblickar erbjuds, främst i dalgångens riktning men även tvärs över mellan Tumberg, Saxtorp och Lund. Landskapet är mosaikartat med inslag av skogspartier och åkerholmar med berg i dagen. Väster om E20 finns ett större område med naturbetesmarker. Dessa hagar är en utlöpare av det på naturbetesmarker rika landskapet söder och öster om Vårgårda. Faunastråk finns längs med dalgången men även tvärs över, bl a söder om Tåstorp och Hästhagen, för att nå skogsområdena på ömse sidor om dalgången.

Längst i söder ligger ett mindre verksamhets- och serviceområde med bl a Rasta Vårgårda. Övrig gårdsbebyggelse ligger uteslutande vid kanten av dalgången, i anslutning till höjderna. Det finns rikligt med kulturhistoriska lämningar, främst i form av hägnader i skogsområdena. Vid Lund finns spår av äldre bymiljö och vägstrukturer, bland annat kan tre generationer av landsvägen urskiljas. Det finns få kända fornlämningar i området.



Figur 2.3:1 Utblick från Rasta norrut mot Toppebäckens dalgång. Till vänster i bild ligger Lunds gård vid foten av en markant bergshöjd.



Figur 2.3:2 Karaktärsområden, landmärken/karaktärsobjekt och utblickar



Figur 2.3:3 Toppebäcken har skurit sig ned i dalgången och bildat ett småkuperat landskap

Område 2: Mosaiklandskap Tåstorp–Fötene

Området är en smal, mjukt kuperad, dalgång i väst-östlig riktning. Landskapet är komplext med många landskapselement som skogsdungar, småvatten, åkerholmar, stenvägar och kulturhistoriska objekt, se figur 2.2:6. Det ger ett tilltalande landskap med varierande utblickar.

Bebyggelsen ligger spridd i traditionella lägen på laga skiftets utflyttade tomter. Byvägarna för Fötene och Tåstorp ligger kvar i ursprungliga lägen. Vid Fötene finns tydliga vägrester kvar från gamla landsvägen samt en milsten. Lövinslaget i brynzoner och skogsdungar är relativt stort, likaså inslaget av naturbetesmarker. Området är rikt på vilt.



Figur 2.3:4 Naturbetesmarker vid Fötene



Figur 2.3:5 Gårdar och vägar ligger i traditionella lägen i mosaiklandskapet vid Fötene

Område 3: Mosaikartad slätt kring Nossan–Öbrodiket

Området utgör en övergång mellan mosaiklandskapet i väster och det mer öppna slättlandskapet i öster. Landskapet utgörs av en uppodlad slätt men innehåller mer element av små skogsdungar och kullar än slätten längre österut. Området är relativt flackt och ger möjlighet till långa utblickar. Nossan gör en 90 graders krök mot norr, men syns endast från de få höjder som finns i landskapet, dock ej från E20. Öbrodiket rinner från väster mot Nossan och är till stor del uträtad.

Bebyggelsen ligger spridd och i anslutning till de små fastmarkspartier som finns. Lövinslaget är stort, många ädellövträd finns i området. Landskapet innehåller flera spektakulära förhistoriska lämningar och kulturhistoriska miljöer som utgör tydliga landmärken. Särskilt utmärkande är gravfältet på Lundskullen och den medeltida kyrkoruinen vid Härene. Dessa lämningar har även ett tydligt visuellt samband trots att Nossan ligger emellan. Från den södra kyrkogårdsporten ser man rakt mot gravfältet. Deras lokalisering betingas sannolikt både av läget intill ett urgammalt kommunikationsstråk och högavkastande naturliga ängs- och betesmarker. Det gäller även hällekitan på Jättakullen lite längre norrut (område 5).



Figur 2.3:6 Nossan med Lundskullen i förgrunden



Figur 2.3:7 Utsikt över Nossan från Lundskullen. Bild tagen mot söder.



Figur 2.3:8 Den medeltida kyrkoruinen

Område 4: Öppen slätt kring Nossan

Området utgör ett storskaligt landskapsrum som är mycket flackt och ger långa utblickar. Landskapet är helt uppodlat, med mycket få landskapselement. Nossan rinner genom området men syns knappt eftersom den saknar en omgivande lövridå. Få fornlämningar och kulturhistoriska objekt. Ett landskap som upplevs lite otillgängligt, här finns få målpunkter och vägar att röra sig på.



Figur 2.3:9 Utsikt över den öppna slätten kring Nossan strax öster om utredningsområdet.

Område 5: Mosaiklandskap vid Södra Härene

Området utmärks av den trånga passagen vid Södra Härene kyrka. Dalgången går i nord-sydlig riktning och har en tydlig rumslighet och avgränsning, särskilt markant är den östra bergssidan. Landskapet ger relativt korta utblickar. Nossan och E20 går parallellt genom dalgången men utblickar över vattendraget medges endast vid brolägena. Bebyggelsen ligger traditionellt vid östra sidan av dalgången, bl a finns läget för Härene gamla by här. Landskapet är mycket rikt på fornlämningar och kulturhistoriska lämningar. Södra Härene kyrka och hällekitan på Jättakullen utgör landmärken som har en stor betydelse för karaktären i området och trafikantupplevelsen på E20. Bromiljön vid Broholm är en annan viktig kulturhistorisk plats. Bebyggelsen ligger vid sidan av dalgången

Här finns ett stort inslag av lövskog och solitära lövträd, bl a vid kyrkan. Eken vid Hasselkroken utgör också ett tydligt landmärke med betydelse för trafikantupplevelsen.

Området är rikt på vilt och har tydliga faunastråk längs med dalgången och i den östra bergsslutningen. Ett större stråk finns även i väst-östlig riktning som knyter samman skogsområdena på ömse sidor om den smala dalgången.



Figur 2.3:10 Karaktäristiskt landskapsavsnitt kring Södra Härene kyrka och Nossan



Figur 2.3:10 Vänster bild: Eken vid Hasselkroken. Höger bild: Hällekistan vid Jättakullen

Landskapet väster om kyrkan är mer småbrutet och småskaligt. Längre västerut tar skogen vid. Väster om Kivenäbb fortsätter mosaiklandskapet istället i en smal dalgång som ger långa utblickar.



Figur 2.3:11 Landskapet väster om S Härene kyrka är småskaligt.

Område 6: Öppen slätt vid Ribbingsberg och Tegalund

Flackt och storskaligt slättlandskap som erbjuder långa utblickar åt väster. Området är en utlöpare av Varaslätten som ligger längre norrut. Nossan är lite mer synlig här än i andra områden. Även E20 är synlig på många platser i landskapet. Åkermarken utgörs av rationella, stora brukningsenheter. Några få skogspartier bryter av odlingslandskapet, bl a Granhagen. Stora holmen, som är betad och bevuxen med ädellövträd, utgör ett viktigt landskapselement. I övrigt finns inga betesmarker, skogen växer tätt in på åkermarken. Öster om vägen är landskapet mer mosaikartat med små sidodalgångar. Området är rikt på vilt och flera faunastråk finns i området, särskilt norr om Ribbingsberg.

Ribbingsberg är en säterimiljö med höga kulturvärden. Dock syns inte mangårdsbyggnaderna från vägen utan endast storskaliga, moderna ekonomibyggnader. Allén upp till gården är ett viktigt element i miljön och som är väl synlig från E20.



Figur 2.3:12 Slättlandskapet vid Ribbingsberg är öppet och storskaligt



Figur 2.3:13 Allén till Ribbingsbergs säteri

3. Medborgardialog

3.1. Varför medborgardialog

Det är viktigt att studera vad följderna blir av det som planeras i samhället. Inom planeringssektorn talas det ofta om hållbar utveckling och målet med att nå de tre dimensionerna av hållbar utveckling – nämligen ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Miljökonsekvensbeskrivningar är vedertagna och inarbetade metoder i både vägprojekt och andra planprojekt, framförallt för att lyfta den ekologiska dimensionen av projektet. I många fall tenderar dock den sociala hållbarheten att hamna i bakgrunden till följd av detta.

Då miljöer och platser ska fungera för alla människor som bor, besöker eller använder dem, är det därför viktigt att visa hur den sociala dimensionen kan stärkas. Genom att i projektet E20 Vårgårda – Ribbingsberg möta människor med koppling till aktuellt område kan information på den lokala nivån samlas in, frågor diskuteras, idéer lyftas och synpunkter på projektet lämnas. På detta sätt stärks ortsbefolkningens delaktighet och därigenom den sociala dimensionen i projektet.

3.2. Metod

För att identifiera de aspekter som är betydelsefulla i området har arbetet grundats på tre teman:

1. Landskapet och närmiljön; *Vad är utmärkande för bygden, vad har landskapet för karaktär och vilka förutsättningar finns här?*
2. Trafik och rörelsemönster; *Hur ser rörelsemönstren ut i området och hur upplevs dagens trafiksituation?*
3. Framtidens landskap; *Vad bör värnas i landskapet och var finns utvecklingspotential?*

Arbets sättet kan övergripande beskrivas bestå av tre delar, inventering och förberedelse av material, genomförande av dialog och slutligen sammanställning.

Den inledande fasen består av en översiktlig inventering av områdets förutsättningar. Då det är de som bor och verkar i området som kan bidra med information som inte går att läsa sig till, och som har kunskaper om landskapets historia och livet på den lokala nivån, genomfördes sedan en medborgardialog.

Informationen om att en dialog skulle hållas samt utskick av inbjudan gjordes till en bred grupp för att på så vis fånga upp så många som möjligt. Genom att möjliggöra för alla medborgare att vara delaktiga i dialogen är förhoppningen att även grupper som inte alltid är vana att göra sin röst hörd, fångas upp och ges chansen att framföra sina tankar och idéer.

Medborgardialogen hölls en tisdagskväll mellan klockan 18-20 i Södra Härenes hembygdsgård. Dialogen inleddes med en kort presentation av projektet och syftet med kvällens övning. Därefter delades deltagarna in i tre grupper där minst en representant från Trafikverket och konsult ingick. Deltagarna fick sedan, tillsammans med någon eller enskilt, besvara ett frågeformulär. Frågeformuläret bestod av sju frågor indelade under de tre grundteman som tagits fram, se ovan.

I samband med frågeformuläret delades också en karta ut över området. Kartan syftade dels till att hjälpa deltagarna att lokalisera sig i området och dels till att väcka idéer. Den användes också av deltagarna för att exempelvis rita in sina rörelsemönster på samt för att märka ut viktiga platser, målpunkter, i landskapet. Möjligheten att även i efterhand skicka in sina svar gavs till de som önskade mer tid.

Efter medborgardialogen gjordes en sammanställning av det material som samlats in. Sammanställningen kan bidra till att förtydliga landskapets utvecklingsmöjligheter och behov.



Figur 3.2:1 Medborgardialog pågår på Södra Härene hembygdsgård

3.3. Sammanställning

Totalt kom 50 personer till Södra Härene hembygdsgård för att delta i medborgardialogen, 34 besvarade frågeformulär och kartmaterial samlades in. Det är viktigt att notera att alla inte besvarade enkäten enskilt, utan att några även arbetade i par.

Nedan följer en sammanställning av det resultat som framkom av medborgardialogen. Sammanställningen har gjorts utifrån de tre teman av frågor som fanns i frågeformuläret, nämligen Landskapet och närmiljön, Trafik och rörelsemönster samt Framtidens landskap. För platsspecifika synpunkter, så som viktiga målpunkter och annan information som deltagarna lämnade på kartan, se bilaga 1, Sammanställning medborgardialog.

3.3.1. Landskapet och närmiljön

Vad är karaktäristiskt och utmärkande för bygden?

Samtliga deltagare ansåg att landskapet som helhet, med sina öppna partier och jordbruksmark i kombination med de mer slutna skogarna, höjdryggarna och Nossan, sammantaget bidrar till upplevelsen av landskapet som varierande och omväxlande och att det är just detta som är typiskt för bygden.

Fornlämningarna i området vittnar om att landskapet har varit betydelsefullt för människan i många hundra år, här har människor bosatt sig, odlat och förvaltat omgivningarna under en lång tid. De historiska kulturmiljöerna är också det som många av deltagarna nämner som utmärkande för sin hembygd och som sätter stark prägel på områdets karaktär. Den gamla hällekestian i Södra Härene och gravfältet på Lundskullen är två av de lämningar som lyfts fram och som kanske tydligast vittnar om svunna tider.

Även människorna som lever i området idag är med och formar landskapet i lika hög utsträckning som människor gjorde förr. Speciellt tydligt anses detta vara då dagens jord- och lantbruk håller åkermarkerna öppna och på så vis bidrar till den visuella variationen och upplevelsen av landskapet.

Landskapet innehåller också många viktiga naturvärden. De naturvärden som framhålls och som betraktas som utmärkande för området är framför allt kopplat till det rika djur- och växtlivet i området, mossar, dalgångarna vid Nossan, bergåsarna samt ekskogarna. Att området utgör bra jaktmark är också det något som ett par lyfter fram som utmärkande för bygden.

Det finns en tydlig stolthet hos ortsbefolkningen över sin bygd. Att området har en aktiv hembygdsförening bedöms spela en viktig roll i att hålla samman orten och bidra till den trivsel som råder bland ortsbefolkningen. Hembygdsgården är en naturlig och viktig mötesplats för både unga och gamla. Verksamheter på hembygdsgården i kombination med det aktiva jordbruket som bedrivs, anses utgöra grunden till att landsbygden hålls levande.

Vad i landskapet uppfattas som värdefullt?

Landskapet ses och beskrivs av de flesta som en helhet och att det är just denna helhet som är det mest värdefulla i landskapet. Mångfalden av naturområden, från den varierande slätten med sina mjuka kullar, till de mer utbredda skogarna med sina strövområden och rika flora och fauna, till Nossan och dess dalgångar är alla exempel på värdefulla naturområden i landskapet. Även fisket i Nossan och Nossans översvämningssområde bedöms utgöra värdefulla aspekter i landskapet.

De mer platsspecifika och värdefulla elementen i landskapet är kopplade till natur- och kulturmiljöer och den fridfullhet som upplevs på dessa platser. Bland annat nämns kulturmiljö vid kvarnen, den gamla stenvalvsbron, hällekestian och kyrkoruinen i Södra Härene, Lundskullen samt den förmodade stenåldersboplatsen på Kivenäbb. Andra platser, kopplade till naturmiljöer, är groddammen vid Fåglumvägen, Horla- och Lärkemosse samt ekskogarna och landskapet kring Södra Härene kyrka.

De personliga banden till bygden, som ofta bottnar i upplevelser eller verksamheter kopplade till specifika platser, lyfts fram som värdefullt i området. Den starka odlingstraditionen, den starka sammanhållning mellan ortsbefolkning samt upplevelsen av landskapet som "levande landsbygd" tycktes värdefullt att bevara i framtiden.

Vad i landskapet uppfattas som mindre bra?

Det som upplevs som mindre bra i landskapet är övervägande kopplat till väg E20. Många av deltagarna beskriver E20 som en farlig väg som är otrygg att färdas på. Att korsa E20 med bil, jordbruksmaskiner, till fots eller på cykel, bedöms som svårt. E20 stör omgivningen genom buller, luftutsläpp och ljus vilket också är något som lyfts fram som mindre bra inslag i landskapet. Vägen ger ett stort visuellt avtryck vilket ses som negativt för landskapsbilden.

Många tycker att det största problemet med E20 är att den splittrar upp bygden, speciellt i området kring Södra Härene, och bidrar till att banden mellan landskapet väster respektive öster om vägen brister. Avsaknaden av skilda gång- och cykelbanor är stor i området och gör att de boende inte vågar cykla längs med E20, detta uppfattas som något mindre bra i området.

Bullerplank anges också det som ett exempel på vad som är ett mindre bra inslag i landskapet, detta då bullerplank minskar utsikten och rörligheten i området.

Då landskapet innehåller låglänta marker nämns också svårigheten med avvattning i området.



Figur 3.3:1 Trafiken på E20 upplevs som störande, bla som här vid kyrkan i Södra Härene

Finns det berättelser knutna till särskilda platser i närområdet?

På frågan om det finns berättelser knutna till landskapet betonar deltagare att det i ett sådant område där människor levtt och verkat under en väldigt lång tid finns berättelser att hitta nästan överallt.

De historier som dock framhålls, utöver de mer traditions- och historiebärande platserna så som kyrkan, skolan och affären, är slaget vid Kivenäbb, stenen vid Härene bro där Gustav II Adolf satt vid slaget 1612, kyrkoruinen i Södra Härene som brann ner 1905 och som vittnar om både krig och spöken, den gamla jätte-eken vid Broholm som minner om den stora parken Edsveden vars virke skulle bygga konungens skepp, hällkistan på Jättakullen, det stora gravfältet på Lundskullen samt skiftnyckelns uppfinnare, Johan Petter ”JP” Johanssons, barndomshem i Fötene – Nolgården.

Fisket i Nossan har varit viktigt genom tiderna och är omtalat av äldre generationer i området.

Målpunkter i området

Sammanfattningsvis kan sägas att de vanligaste målpunkterna, utöver deltagarnas hem och ägor är Nossan, kyrkan och hembygdsgården i Södra Härene, Equmeniakyrkan i Tåstorp, hållkistan på Jättakullen, Lundskullen samt den gamla kyrkoruinen i Södra Härene.

Många av landskapets stora skogsområden utgör också de viktiga målpunkter, framförallt för rekreation och jakt. Skogsområdet norr om Saxtorp uppges vara ett område där barn leker, skogsområdena mellan Tåstorp och Södra Härene samt det öster om Ribbingsberg, är alla viktiga strövområden där ortsbefolkningen plockar svamp och bär. I sjöarna som ligger i skogsområdet öster om Ribbingsberg uppges några att de brukar bada medan någon annan brukar skåda fågel här. Även närområdets mossar, så som Horla mosse, är också de viktiga målpunkter i området.

Samtliga målpunkter som prickats in på kartor av deltagarna finns sammanställda på kartan i bilaga 1, Sammanställning medborgardialog.



Figur 3.3:2 Hembygdsgården i Södra Härene är en viktig målpunkt i området

3.3.2. Trafik och rörelsemönster

Trafikslag och rörelser i området

I stort sett samtliga av deltagarna i medborgardialogen rör sig oftast genom området med bil, framför allt när de ska längre sträckor. Många i området pendlar dagligen på E20 för att nå sina arbeten i Vårgårda, Vara och Alingsås. Några uppges att de pendlar längs väg 2504 (Fåglumsvägen) mot Fåglum och Nossebro.

Andra vägar som används flitigt i området är väg 1927 mot Härene och Eggvena, väg 1916 mot Eggvena, väg 1917 mot Saxtorp – Tumberg och vidare ner längs väg 1916 till Fagrabo och väg 181. Den enskilda vägen till Tåstorp (Tåstorpsvägen), vägen till Klåvnasten vid Fötene, vägen till Ingemarstorp och väg 1910 (Stockholmsvägen) genom Vårgårda, är alla viktiga ur kommunikationssynpunkt i området. Även småvägar till gårdar, fastigheter och åkrar är viktiga stråk för att vardagslivet ska kunna fortlöpa smidigt.

Jordbruk bedrivs i stor omfattning på båda sidor av E20 vilket medför att större maskiner, så som traktorer och tröskor, ofta kör på E20 och dessutom då ofta är i behov av att korsa vägen.

Många uppger att de inte vågar cykla eller gå längs med E20, detta framför allt med hänsyn till trafiksäkerheten. Svårigheten med att cykla och gå i området utan att behöva korsa E20 betonas. För att undvika att röra sig oskyddad utmed E20 används tunneln vid Rasta, men också väg 1927 och andra småvägar i området. Rädslan för att röra sig längs befintlig E20 hos de vuxna medför att många barn i området därför bara får lov att förflytta sig på egen hand utefter de mindre vägarna i området och aldrig på E20. Sammanfattningsvis kan sägas att promenader, cykling och ridning sker på de flesta mindre vägar i området samt utmed Nossan. Väg 1916 lyfts som särskilt värdefull för cykel. Några vittnar om att de förr i tiden, omkring 15-20 år tillbaka i tiden, vågade cykla på E20 eftersom trafiken då inte var lika intensiv som idag. E20 är en stor barriär i landskapet och påverkar därför tydligt ortsbefolkningens rörelsemönster.

Kollektivtrafiken i området anses vara mycket bristfällig och outvecklad. Några av deltagarna trycker på vikten av att skolskjutsen i framtiden planeras på ett sätt så att säkra passager över vägen vid busshällplatserna kan säkerställas.

Hur upplevs dagens trafiksituation på E20?

Samtliga av de som deltog i dialogen är eniga om att trafiksituationen på E20 är farlig och att framkomligheten på vägen är låg, framför allt med hänvisning till den intensiva och tunga trafiken i kombination med dålig sikt och farliga av- och påfarter. Deltagarna är också överens om att det är svårt att korsa och komma ut på E20, framför allt under måndagar, fredagar och söndagar då trafikintensiteten upplevs som högst.

E20 upplevs som en olycksdrabbad väg där olyckor sker både med mötande trafik och med vilt. Att många tunga fordon, så som lastbilar och mer långsamtgående jordbruksfordon, ofta kör på vägen anses också bidra till att öka risken för att olyckor sker.

Några tycker att E20 fyller en viktig funktion och att vägen ändå är unik på det viset att den binder samman gårdar likt en byväg, detta ses som en kvalitet.

3.3.3. Framtidens landskap

Landskapets utvecklingspotential och framtid

Samtliga deltagare i medborgardialogen framhåller vikten av att behålla de styrkor och den attraktivitet som karaktäriserar landskapet, det vill säga det varierande odlingslandskapet med Nossan i centrum.

Önskan är stor att kulturmiljön och landskapet kring Södra Härene bevaras och inte ytterligare fragmenteras av en ny väg, så att Södra Härene i framtiden upplevs som en mer sammanhållen enhet än vad området gör idag.

För att området även i framtiden ska kunna leva upp till begreppet levande landsbygd anses det som avgörande att gårdar, skiften och åkrar hålls samman och inte splittras och att odlingsmarker på båda sidor av väg E20 ska kunna brukas på ett lätt sätt. Möjliga utvecklingsområden för cykel- och promenadvägar betonas. Önskemål finns om cykelväg

mellan den befintliga cykelvägen vid Fagrabo och vidare över väg 181 och upp längs väg 1916 mot Tumberg – Saxtorp. Önskemål finns även om en cykelväg från Vårgårda centrum upp längs Stockholmsvägen och vidare under E20 vid befintlig plankorsning söder om Lund.

I en framtida utveckling av landskapet tycker deltagarna att det är viktigt att Nossan med sitt rika djur- och växtliv hålls orörd och även fortsättningsvis utgör en grund i områdets karaktär. Också de kulturhistoriska avtrycken, så som exempelvis Lundskullen, hållkistorna, kyrkoruinen och jätte-Eken, är miljöer som bedöms vara viktiga att bevara och som inte får skadas av en ny väg. Det är också dessa kulturhistoriska miljöer, tillsammans med naturmiljöerna längs Nossan, som anses utgöra de platser i landskapet med störst utvecklingspotential, framför allt för turism.

Om befintlig E20 i framtiden får karaktären av lokalväg ser boende i området att möjligheten öppnas upp för att bygga bostäder utmed befintlig E20. Även bostadsutveckling i Lund och Tästorp nämns i sammanhanget. En annan idé som framkom var att befintlig väg i framtiden kan utgöra en förlängning av "retrovägen" till Nossebro om den får karaktären av lokalväg.

Var en ny väg E20 bäst lokaliseras råder det delade meningar om bland orsbefolkningen. Någon anser att den västra sidan om E20 har hög utvecklingspotential, bland annat med hänvisning till kyrkan och kulturmiljön, medan någon annan gör bedömningen att bygden kommer att leva upp om ny E20 hamnar väster om befintlig E20. Andra tycker att ny väg bör lokaliseras öster om Nossan då större naturvärden då kan bevaras och färre fastigheter beröras.

Behovet av att utveckla bättre teknik för fordon och avgasrening betonas som en del av lösningen i att göra miljön i området bättre. Ett ändrat resebeteende, med mindre trafik som följd, bedöms också det vara avgörande för framtidens landskap mellan Vårgårda och Ribbingsberg.

Tillgängligheten i framtiden

Om E20 lokaliseras i nytt läge anses tillgängligheten i Södra Härene kunna öka och att orten åter kan knytas samman till en enhet som förr i tiden. Det finns samtidigt en stor oro för att en ny dragning av E20 minskar tillgängligheten till fastigheter och jordbruksmarker i området och ytterligare delar upp bygden.

Få platser i landskapet bedöms vara tillgängliga att nå utan bil. Önskan är därför stor bland deltagarna att det i framtiden blir lättare att röra sig till fots och cykel genom området, att exempelvis kunna ta sig in till Vårgårda med cykel skulle öka både tillgängligheten och rörelsefriheten för barn och vuxna.

Fler och säkrare passager i området efterfrågas och anses vara centralt för att stärka tillgängligheten och framkomligheten i området.

3.4. Att ta med sig från dialogen

Sammanfattningsvis bedöms nedanstående punkter vara det viktigaste att ta med sig från medborgardialogen:

- Landskapet bör ses som en helhet, då dess styrka ligger i mångfalden av de natur- och kulturområden som finns här; allt från den varierande slätten kring Nossan till de mer utbredda skogarna med sina strövområden.
- E20 splittrar idag viktiga sociala sammanhang i området, framför allt i Södra Härene. Det är viktigt att området inte fragmenteras ytterligare så att Södra Härene i framtiden kan upplevas som en mer sammanhållen enhet.
- Det är av stor vikt att gårdar, skiften och åkrar hålls samman och inte splittras. Odlingsmarker på båda sidor av väg E20 ska även fortsatt kunna brukas på ett enkelt sätt.
- Upplevelsen av trafiksituationen på E20 idag är att den har låg framkomlighet och känns otrygg. Att korsa E20 anses svårt, främst på grund av den intensiva trafiken, men också då förekomsten av tunga fordon, såsom lastbilar och mer långsamtgående jordbruksfordon, är hög på sträckan.
- Fler och säkrare passager i området efterfrågas och anses vara centralt för att stärka tillgängligheten och framkomligheten i området.
- Få platser i landskapet bedöms vara tillgängliga utan bil. Önskan är därför stor att det i framtiden blir lättare att röra sig till fots och cykel genom området.
- Några av de viktigaste målpunkterna i området är Nossan, kyrkan och hembygdsgården i Södra Härene, kyrkan i Tåstorp, hållkistan på Jättakullen, Lundskullen, kyrkoruinen i Södra Härene, skogsområdet mellan Tåstorp och Södra Härene samt skogsområdet öster om Ribbingsberg.

4. Fortsatt arbete

Landskapsanalysen kommer att fördjupas i kommande skeden av vägplaneringsprocessen och utgöra en viktig kunskapsplattform för arbetet med lokalisering av vägen och för bedömning av projektets konsekvenser för landskapet. Slutsatserna från medborgardialogen kommer att arbetas in i den fördjupade landskapsanalysen.

5. Källor

EnviroPlanning AB (2016) Rapport Naturvärdesinventering Väg E20 delsträckan Vårgårda–Ribbingsberg, 2016-10-05

Kula HB (2016) Översiktlig kulturarvsanalys, E20 Vårgårda-Vara, 2016-07-07

Trafikverket (2015) Övergripande Gestaltningssprogram E20 genom Västra Götaland, Västra Götalands län, publikationsnr.: 2013:088, 2015-05-08

Trafikverket (2014) PM Övergripande planering av faunaåtgärder längs E20 i Västra Götalands län, Arbetsversion 2014-04-23

Västergötlands museum (2016) Arkeologisk utredning steg I, E20 Etapp Vara–Ribbingsberg Vårgårda kommun, Västergötland, Rapport 2016: 15

Besvarade enkäter insamlade på medborgardialogen, 2016-12-06

Digitala källor:

Google Maps: <https://www.google.se/maps>

Jordbruksverket (2016): <http://www.jordbruksverket.se>

Länsstyrelsen i Västra Götalands län Informationskartan (2016):
<http://extwebbgis.lansstyrelsen.se/Vastragotaland/Infokartan/>

Nationella viltolycksrådet (2016), Statistik: <http://www.viltolycka.se/>

Riksantikvarieämbetet (2016) Fornsök: <http://www.raa.se/hitta-information/fornsokfmis/>

Statens geologiska institut (2016): <http://www.sgu.se/>

VISS (2016) Vatteninformation: <http://www.viss.lst.se>



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 110, 541 23 Skövde. Besöksadress: Trädgårdsgatan 15D.

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

www.trafikverket.se