

PM GESTALTNINGSPROGRAM E20 Vårgårda–Vara, delen Vårgårda– Ribbingsberg

Vårgårda och Essunga kommuner, Västra Götalands län

Vägplan Val av lokalisering, 2017-09-11

Projektnummer: 128078



Trafikverket

Postadress: Box 110, 54 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Gestaltningsprogram, E20 Vårgårda–Vara, delen Vårgårda–Ribbingsberg

Författare: Johanna Petersson, Rådhuset Arkitekter/Structor Mark Göteborg AB

Dokumentdatum: 2017-09-11

Ärendenummer: TRV 2015/80598

Objektsnummer: 128078

Version: 1.0

Kontaktperson: Svante Jildenhed, Trafikverket

Innehåll

1. INLEDNING	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Syfte	5
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	6
2.1 Landskapsanalys	6
2.1.1 Naturgeografiska och kulturhistoriska förutsättningar	6
2.1.2 Landskapstyper i utredningsområdet	8
2.1.3 Karaktärsområden	11
Område 1: Toppeäckens dalgång	11
Område 2: Mosaiklandskap Tåstorp–Fötene	11
Område 3: Mosaikartad slätt kring Nossan–Öbrodicket	11
Område 4: Öppen slätt kring Nossan	11
Område 5a: Mosaiklandskap vid Södra Härene – östra delen	11
Område 5b: Mosaiklandskap vid Södra Härene – västra delen	11
Område 6: Öppen slätt vid Ribbingsberg och Tegalund	11
3. MÅL OCH RIKTLINJER FÖR UTFORMNING	13
3.1 Övergripande gestaltningsmål	13
Övergripande mål för gestaltningen av väg E20 genom Västra Götaland:	13
3.2 Gestaltningsavsikter för E20 etapp Vårgårda-Ribbingsberg	14
Landskap	14
Kultur- och naturmiljö	14
3.3 Generella riktlinjer för gestaltning	15
Vägen i Landskapet	15
Sidovägnätet	15
Sektion och sidoområden	15
Broar	15
Vatten och vegetation	15
Bullerskyddsåtgärder	16
3.4 Gestaltningsriktlinjer för olika landskapstyper	17
3.4.1 Riktlinjer för småkuperat mosaiklandskap	17
3.4.2 Riktlinjer för öppet slättlandskap	17
3.4.3 Riktlinjer för mosaikartad slätt	19
3.4.4 Riktlinjer för skogsklädda bergshöjder	19

4. UTFORMNING	21
4.1 Korridorsspecifika gestaltningsfrågor	21
4.1.1 Korridor Blå	22
4.1.2 Korridor Röd	23
4.1.3 Korridor Grön	25
4.1.4 Samlad bedömning gestaltning	27
Landskapsanpassning	27
Trafikantperspektivet	27
4.2 Rekommendationer för fortsatt arbete	28
4.2.1 Fördjupade studier av gestaltningsåtgärder	28
5. REFERENSER	29

1. Inledning

1.1 Bakgrund

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

E20 är även primärled för farligt gods och breda transporter. Sträckan för aktuell etapp är cirka 7 kilometer lång och sträcker sig från korsning med väg 181 i Vårgårda i söder till Ribbingsberg i norr. Vägstandard på denna etapp är i dagsläget tvåfältsväg med vägbredd 12–13 meter och vägen har bitvis låg bärighet. Hastighetsbegränsningen är som högst 80 kilometer/h. I ett antal korsningar är skyltad hastighet 70 km/h. Årsmedelsdygnstrafiken på berörd sträcka är cirka 9500 fordon (år 2014), varav cirka 19% är tung trafik.

Bristerna med nuvarande väg är framförallt knutna till framkomlighet och trafiksäkerhet. Negativ miljöpåverkan av befintlig väg består bland annat av bullerstörningar på bostadsbebyggelse längs vägen och barriäreffekter för såväl människor som fauna. 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.

1.2 Syfte

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.

Syftet med gestaltningsprogrammet är att visa hur de övergripande gestaltningsmålen från *Övergripande Gestaltningsprogram E20 genom Västra Götaland, Västra Götalands län (TRV 2013:088)* samt gestaltningsavsikterna för E20 etapp Vårgårda-Ribbingsberg ska genomföras på en övergripande nivå. Programmet är ett levande dokument som fördjupas och uppdateras under hela planläggningsprocessen.

Gestaltningsprogrammet ska i detta skede svara på hur gestaltningen kan bidra till att uppfylla de uppsatta projektmålen (kapitel 3.2) och om förutsättningarna för detta är olika i de olika lokaliseringalternativen.

2. Förutsättningar

2.1 Landskapsanalys

En landskapsanalys ingår i Vägplan, Val av lokalisering för E20, delen Vårgårda-Ribbingsberg. 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 och värden som är viktiga att bevara inför framtiden. Landskapsanalysen har också som mål att översiktligt förklara historiska sammanhang, ekologiska funktioner, sociala och visuella samband. Landskapets känslighet för förändringar i samband med en ny väg och dess potential att utvecklas i positiv riktning ska också redovisas. Nedan följer en sammanfattning av landskapsanalysen som är en utgångspunkt för gestaltungsprogrammet.

2.1.1 Naturgeografiska och kulturhistoriska förutsättningar

Utredningsområdet har en varierande topografi där Nossans flacka dalgång ligger i centrum omgivet av avgränsande bergshöjder. Landskapet har en tydlig övergripande öst-västlig struktur. Höjdskillnaden i området 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.

Det aktuella utredningsområdet ligger i huvudsak inom den landskapshistoriska regionen Mellbyåns och Nossans dalgångar. Regionen är en kuperad skogs- och mellanbygd, dominerad av dalgångar med lerjordar. Huvuddelen av regionen ligger under högsta kustlinjen. Området kring Nossan är en mycket gammal kulturbygd. Människor har tidigt bosatt sig i randzonen vid bergshöjderna och isälvsavlagringarna intill det hav som sedan blev lerslätt.

Odlingslandskapet i Nossans dalgång vid södra Härene tillhör länets mest fornlämningsrika områden. Flertalet fornlämningar finns samlade i grupper på skogsklädda höjder med exponering mot den omgivande odlingsmarken. Dalgångens betydelse som produktionsmark men också som religiös och maktpolitisk sfär indikeras av att två av Västergötlands mest spektakulära förhistoriska gravmiljöer återfinns i närområdet; hällkistan vid Jättakullen och gravfältet på Lundskullen.

Norra delen av utredningsområdet domineras av det mer eller mindre storskaliga jordbrukslandskap som tillskapats under 1800- och 1900-talen. I randzonen där odlad mark och skog möts vidtar ett mer småbrutet landskap med torp och mindre gårdar, åkerholmar, odlingsrösen, torplämningar och äldre ägo- och markslagsgränser i form av stenmurar och gropavallar. Inom hela området finns även ett flertal kommunikationshistoriskt intressanta äldre vägpartier med milstenar, väghållningsstenar och stenvalvsbroar.

Sambandet mellan fornlämningar, äldre kyrkbyar och mer sentida jordbruksbebyggelse är påfallande och återspeglar en kontinuitet i den bebyggelsehistoriska utvecklingen. Här har människor bosatt sig, odlat och förvaltats omgivningarna under en lång tid. Sambanden ger ett tidsdjup åt upplevelsen av landskapet, och ökar den historiska läsbarheten för den som vistas där. Även idag påverkar människorna som lever i området landskapet exempelvis genom att jordbruket håller markerna öppna och på så vis bidrar till den visuella variationen och upplevelsen av landskapet.

Riksintresse för kulturmiljövård

Södra Härene med omgivningar är av riksintresse för kulturmiljövården. Motivet för riksintresset är att området utgör en väl sammansatt fornlämningsmiljö från alla förhistoriska skeden längs med den för kommunikationer viktiga Nossans dalgång.

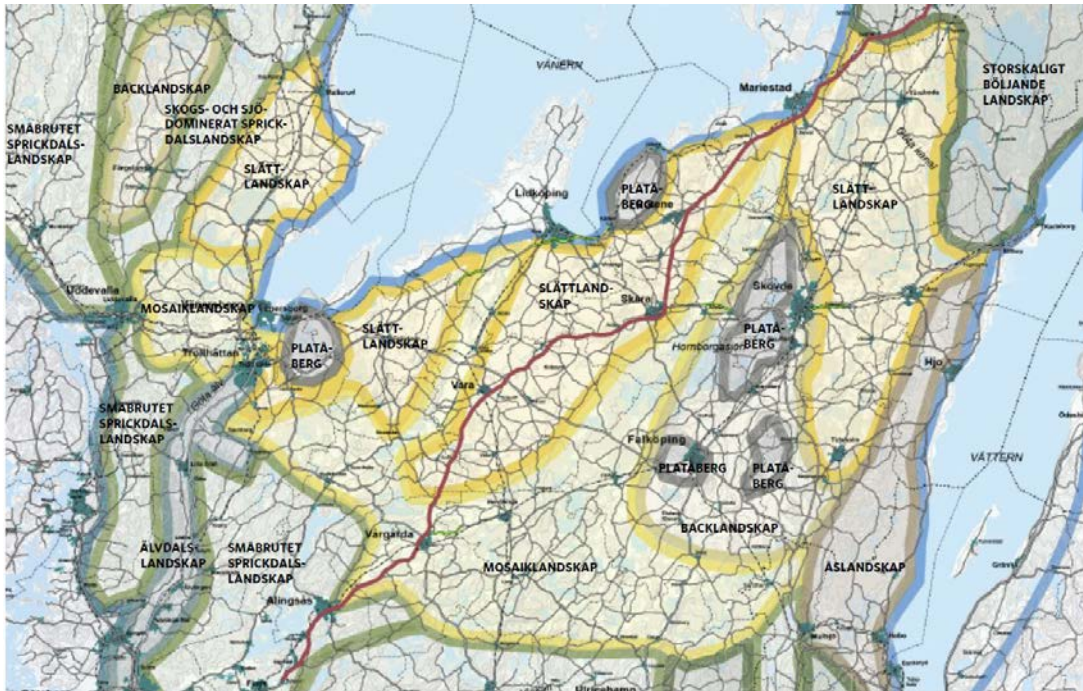
Riksintresseområdet har flera värdekärnor, bland annat Ribbingsberg, Lundskullen, Jättakullen och Södra Härene medeltida kyrkoruin, figur 2.1:1. Det är inte bara dessa lämningar som är skyddsvärda, även de visuella sambanden mellan platserna har betydelse för att bibehålla kulturmiljövårderna i riksintresseområdet. Hela riksintresseområdet är därmed mycket känsligt för förändring.



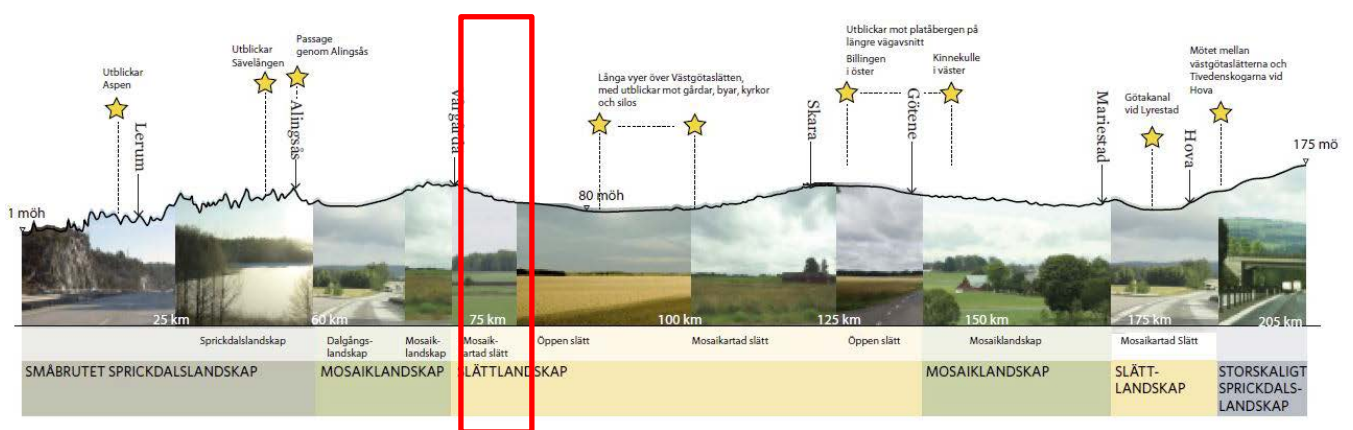
Figur 2.1:1 Södra Härene medeltida kyrkoruin.

2.1.2 Landskapstyper i utredningsområdet

Västra Götaland är sammansatt av många olika landskapstyper med varierande topografi, ekologi och historia, se karta i figur 2.1:2. 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 2.1:3, 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.



Figur 2.1:2 Regionala landskapstyper. E20 är markerad med röd linje. Illustration från *Övergripande gestaltungsprogram för E20 genom Västra Götaland*.

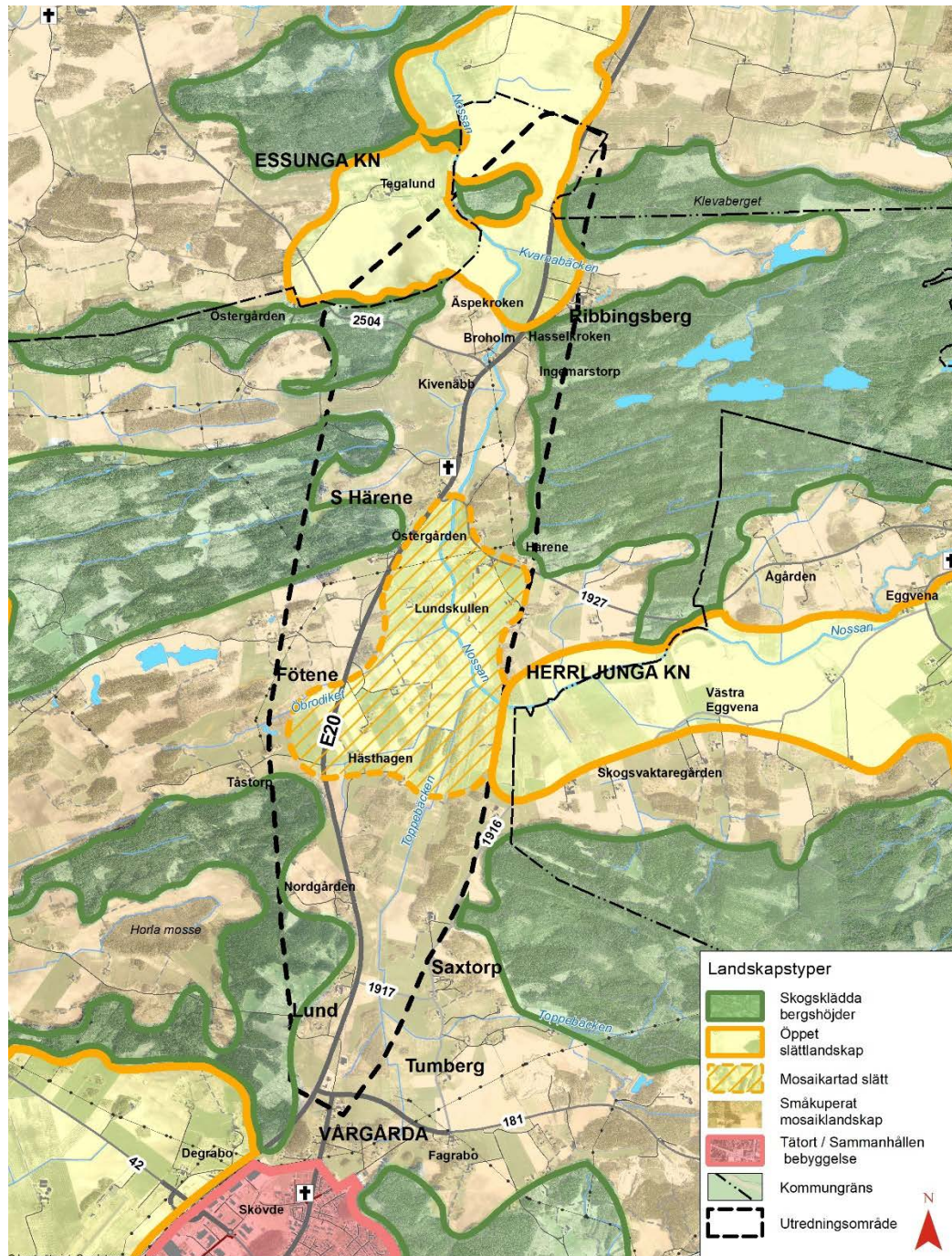


Figur 2.1:3 Profil av E20 genom Västra Götaland som visar den topografiska variationen och de olika landskapstyperna längs sträckan. Illustration från *Övergripande gestaltungsprogram för E20 genom Västra Götaland*. Aktuell etapp är markerad med röd ruta.

I PM Landskapsanalys E20 Vårgårda-Vara, delen Vårgårda-Ribbingsberg, Vägplan val av lokalisering förfinas indelningen. Inom och i anslutning till utredningsområdet kartlades tre huvudsakliga landskapstyper, se karta figur 2.1:4.

- Skogsklädda bergshöjder (figur 2.1:5)
- Öppet slättlandskap (figur 2.1:6)
- Småkuperat mosaiklandskap (figur 2.1:7)

Ett område inom utredningsområdet utgör en övergångszon mellan mosaiklandskap och slättlandskap och kallas därför mosaikartad slätt, se figur 2.1:8.



Figur 2.1:4 Karta över landskapstyperna i utredningsområdet och dess omgivning.



Figur 2.1:5 De skogsklädda bergshöjderna karaktäriseras av slutet skogslandskap, med få inslag av öppna områden som mindre sjöar och våtmarker. Ytor med berg i dagen förekommer i liten utsträckning. Berget är till stor del täckt av vegetation, som mossor eller annan undervegetation. De högsta naturvärdena har påträffats i skogslandskapets kantzoner.



Figur 2.1:6 Det öppna slättlandskapet är flackt och utgörs huvudsakligen av storskalig åkermark med få naturvärden. Slätten karaktäriseras av långa siktlinjer med få inslag av karaktärsobjekt.



Figur 2.1:7 Det småkuperade mosaiklandskapet är mer varierat och utgör en blandning av mindre skogspartier, uppodlad åkermark och betesmark. Landskapet är rikt på karaktärsobjekt och hyser ofta höga natur- och kulturvärden.



Figur 2.1:8 Den mosaikartade slätten utgör en övergångszon mellan mosaiklandskap och slättlandskap. Den mosaikartade slätten är relativt flack men mer varierad än den öppna slätten. Landskapet är rikt på karaktärsobjekt och hyser ofta höga natur- och kulturvärden.

2.1.3 Karaktärsområden

Ett karaktärsområde är ett område som har en rad gemensamma egenskaper som ger en särskild landskapstyp. Karaktärsområdet innehåller även kännetecken eller karaktärsobjekt som är knutna till just det området eller platsen. I landskapsanalysen identifierades och avgränsades sju karaktärsområden. Landmärken och karaktärsobjekt som utmärker sig i respektive karaktärsområde pekas ut, såsom kyrkor, solitärträd, alléer, kulturhistoriska miljöer/objekt och naturområden såsom lövdungar, åkerholmar och betesmarker. Även siktlinjer och utblickar över landskapet markeras, se figur 2.1:9.

Område 1: Toppebäckens dalgång

Området utgörs av en smal dalgång i nord-sydlig riktning. Dalgången har en tydlig rumslighet och är avgränsad av bergshöjder på ömse sidor. Landskapet är mosaikartat med inslag av skogspartier och åkerholmar med berg i dagen.

Område 2: Mosaiklandskap Tåstorp–Fötene

Området utgörs av en smal, mjukt kuperad, dalgång i väst-östlig riktning. Landskapet är komplext med många landskapselement som skogsdungar, småvatten, åkerholmar, stenmurar och kulturhistoriska objekt.

Område 3: Mosaikartad slätt kring Nossan–Öbrodicket

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.

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. Området saknar bebyggelse. Nossan rinner genom området men syns knappt eftersom den saknar en omgivande lövridå. Inom området finns få fornlämningar och kulturhistoriska objekt.

Område 5a: Mosaiklandskap vid Södra Härene – östra delen

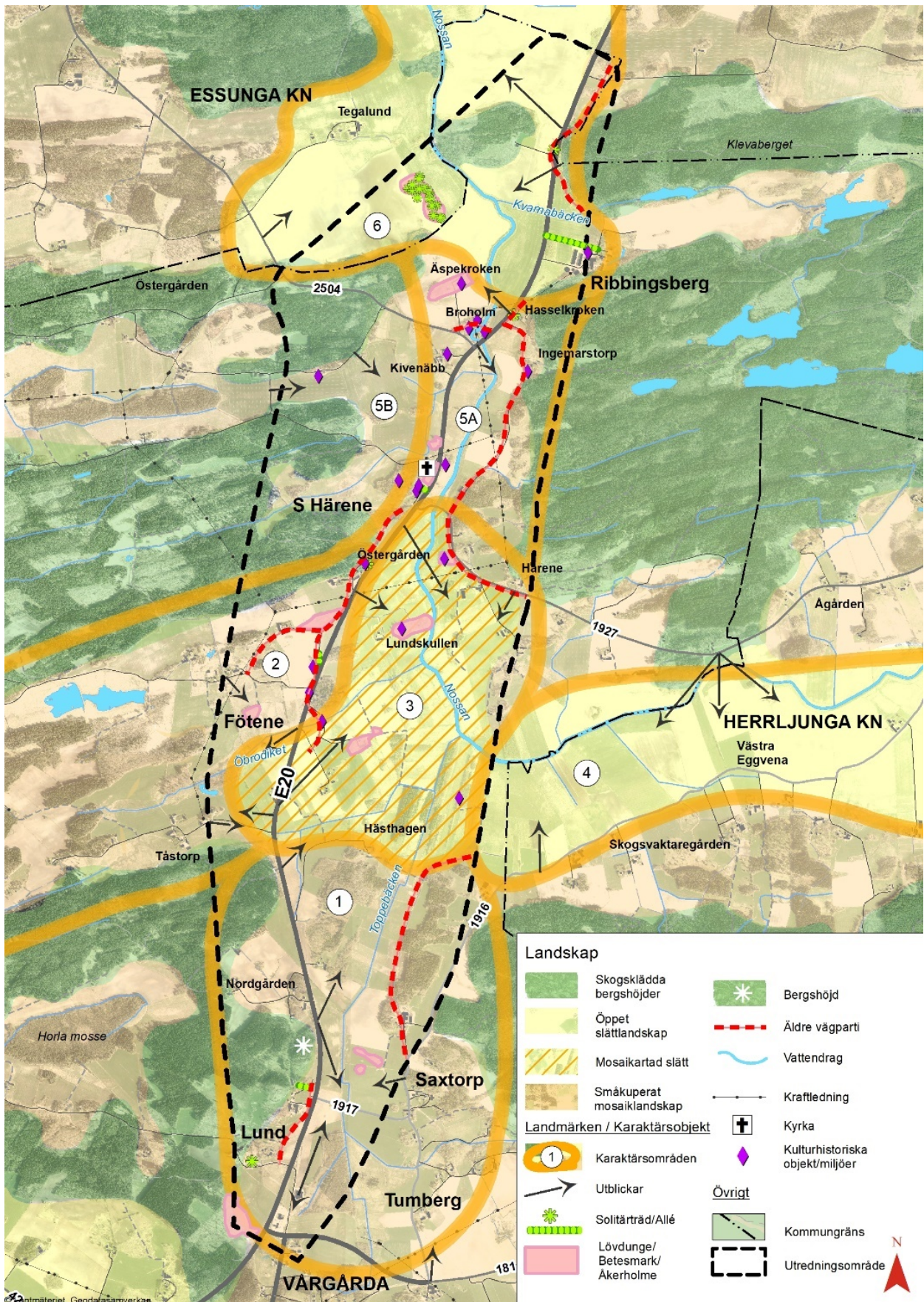
Dalgången går i nord-sydlig riktning och har en tydlig rumslighet och avgränsning, särskilt markant är den östra bergssidan. Landskapet ger relativt korta utblickar. Landskapet är rikt på fornlämningar och kulturhistoriska lämningar. Södra Härene kyrka och hållkistan på Jättakullen utgör landmärken som har en stor betydelse för karaktären i området och trafikantupplevelsen på E20.

Område 5b: Mosaiklandskap vid Södra Härene – västra delen

Område 5b breder ut sig väster om Stora Härene kyrka och Broholm. Landskapet är småbrutet och småskaligt och landskapet ger relativt korta utblickar. Längre västerut tar skogen vid. Väster om Kivenäbb fortsätter mosaiklandskapet i en smal dalgång med långa utblickar.

Område 6: Öppen slätt vid Ribbingsberg och Tegalund

Slättlandskapet är storskaligt och flackt och 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 med en ridå av buskar och små träd. Även E20 är synlig på många platser i landskapet. Åkermarken utgörs av rationella, stora brukningsenheter.



Figur 2.1:9 Karaktärsområden, landmärken/karaktärsobjekt och utblickar

3. Mål och riktlinjer för utformning

3.1 Övergripande gestaltningsmål

Som underlag för arbetet med vägplaner för de olika etapperna av E20 har Trafikverket tagit fram ett övergripande gestaltningsprogram *Övergripande Gestaltningsprogram E20 genom Västra Götaland, Västra Götalands län (TRV 2013:088)*. Syftet med detta är att möjliggöra en sammanhållen vägutformning av en etappvis utbyggnad under en lång tid.

Programmet ska vägleda både den som arbetar med planering och beställning av åtgärder samt den som utför projektering av åtgärderna.

I gestaltningsprogrammet har nyckelfrågorna för landskapsanpassning på en övergripande nivå identifierats. Med utgångspunkt i förståelsen för landskapet har riktlinjer för gestaltning formulerats för att uppnå det övergripande målet i de respektive delarna av landskapet.

Upplevelsen av en ny väg ska inriktas på de boendes och trafikantens upplevelse av ny vägmiljö samt hur personer som rör sig inom influensområdet uppfattar tillkomsten av en ny väg.

Övergripande mål för gestaltningen av väg E20 genom Västra Götaland:

Framtida E20 ska vara en sammanhållen, omsorgsfullt gestaltad och väl landskapsanpassad väganläggning, som lyfter trafikantens upplevelse av Västra Götaland och stärker landskapets funktioner genom att:

- Lokalisering och utformning av E20 samspelar med och inordnar sig landskapet sett ur både trafikant- och boendeperspektiv.
- Lyfta fram karaktäristiska landskapsavsnitt längs vägen.
- Bibehålla det lokala vägnätets funktion och utforma trafikplatser och vägskäl så att de har samhörighet till platsen.

Målsättningen är att vägen ska upplevas som en anpassad naturlig del av de landskapstyper som passeras. Upplevelsen av landskapet bygger på att vägens terränganpassning, behandling av sidoområden och lokalvägar, infarter till tätorter, broutformning, trafikplatser, bullerskyddsåtgärder och vegetationshantering tillsammans skapar en helhet i samklang med landskapets skala och struktur.

Utöver landskapets fysiska och visuella förutsättningar finns också ekologiska funktioner och kulturhistoriska strukturer som har betydelse för vägens landskapsanpassning. Vad gäller ekologi eftersträvas ett så kallat ekologiskt funktionellt landskap – det vill säga ett landskap där djur och växter kan leva och överleva på lång sikt. För att åstadkomma ett ekologiskt funktionellt landskap kan fysiska åtgärder i form av till exempel dimensionering av portar och frågor som särskilda beklädnadsmaterial och vegetation bli aktuella. Vad gäller kulturhistoriska strukturer så eftersträvas ett läsbart kulturarv, det vill säga ett landskap där dåtidens strukturer och samband fortfarande är en del av det samtida landskapet.

3.2 Gestaltungsavsikter för E20 etapp Vårgårda-Ribbingsberg

Under arbetet med val av lokalisering har projektmålen från tidigare skede preciserats. De preciserade projektmål som tydligast hänger ihop med gestaltungsfrågorna är kopplade till landskap. Nedan redovisas även de mål under rubrikerna kulturmiljö och naturmiljö som har bäring på gestaltungsfrågorna.

Landskap

- Sträva efter att behålla eller skapa nya utblickar mot karaktärgivande landskapsavsnitt eller landmärken.
- Vägens profil ska anpassas till terrängen och ska om möjligt inte dela landskapsrummet visuellt i det flacka slättlandskapet.
- Planskilda passager bör i första hand läggas under huvudvägen. I kuperade landskapsavsnitt bör broar ta stöd i omgivande terräng.
- Bullerskydd ska placeras och utformas med hänsyn till de olika landskapstyperna.
- Terrängmodelleringar ska utformas så att de till form och funktion anpassas till landskapets karaktär.

Kultur- och naturmiljö

- Ett läsbart kulturarv ska eftersträvas – det vill säga ett landskap där dåtidens strukturer och samband fortfarande är en del av det samtida landskapet och kan förstås. Till exempel ska hänsyn tas till det småskaliga, historiskt formade vägnätet.
- Riksintresseområdet Södra Härene ska inte påtagligt skadas. Dess värdekärnor, exempelvis hällkistan Jättakullen (se figur 3.2:1), Lundskullen och Södra Härene kyrkoruin, får inte påverkas negativt och visuella samband mellan dessa ska bibehållas.
- Utformning av vägens sidoområden ska bidra till biologisk mångfald. Lämpliga kompensationsåtgärder ska studeras tidigt för att göra största möjliga nytta.



Figur 3.2:1 Jättakullen med Södra Härene kyrka i bakgrunden.

3.3 Generella riktlinjer för gestaltning

De riktlinjer som formulerats för olika delar av väganläggningen i det övergripande gestaltungsprogrammet har olika tyngd i de olika planeringsskedena. I lokaliseringsskedet ligger tyngdpunkten i att hitta den bästa lösningen av var vägen ska lokaliseras ur gestaltningssynpunkt. Nedan redovisas riktlinjer som bedömts viktiga att beakta i det aktuella skedet.

Vägen i Landskapet

- Vägen ska visuellt upplevas som en integrerad del i omgivande landskap genom att följa landskapets form, rytm och skala.
- Profilen ska följa med terrängen för att vägen ska upplevas logisk i landskapet, både sett från vägen och från omgivningen.
- Utnyttja möjligheterna att bibehålla eller skapa nya utblickar mot karaktärsgivande avsnitt eller viktiga landskapselement för att skapa orienterbarhet och igenkänning.
- Mjuk linjeföring med övergångskurvor ska eftersträvas i nybyggda delar.

Sidovägnätet

- Utnyttja befintligt lokalvägnät och anpassa kompletterande länkar till detta för att även sidovägnätet ska bli en integrerad del av landskapet.
- De delar av befintlig E20 som ska fungera som del i lokalvägnätet ska byggas om så att vägens bredd och skala stämmer överens med nya funktion och omgivningens karaktär.

Sektion och sidoområden

- I slättlandskapet föreslås att vägens profil läggs cirka 1-1,5 meter över omgivande mark, så att utblickar värnas och svårskötta diken undviks.
- Sidoområdenas form och utseende ska upplevas som en del av omgivningen eftersom sidoområdena förankrar vägen i landskapet och bidrar till en landskapsanpassad väg.
- Bergskärningar ska utföras så de blir ett tilltalande inslag i vägrummet. För att göra vägrummet öppnare, ljusare och mer trafiksäkert föreslås att bergsskärningar läggs utanför säkerhetszonen.
- Permanenta modelleringar vid uppläggning av överskottsmassor, tryckbankar/avschaktningar, bullervallar etcetera ska utformas så att de till form och funktion anpassas till landskapets karaktär och trafikantens möjlighet att uppleva landskapet.
- Karaktärselement som solitärträd eller milstenar i sidoområdet ska värnas.

Broar

- Broarna ska upplevas som öppna med så lite synliga betongytor som möjligt.
- I flacka landskap ska planskilda passager i första hand läggas under huvudvägen.
- I kuperade landskap (som mosaik- och sprickdalslandskap) bör bron ta visuellt stöd i omgivande terräng
- Bron ska upplevas ligga horisontellt i möjligaste mån.

Vatten och vegetation

- Alla miljöätgärder ska omfattas av gestaltungsriktlinjer för att på bästa sätt infogas i anläggningen och dess omgivning.
- Eventuella dagvattendammar ska placeras och utformas så att de stärker landskapets funktioner och karaktär.
- Alla passager av vattendrag ska utformas med hänsyn till landskapets karaktär och faunans behov. Det gäller både själva bron, vattendraget och sidoterrängen.

- Uppmärksamma alléer som visuella strukturer. Restaurera befintliga och plantera nya där de kan bli betydelsefulla visuellt, historiskt och/eller ekologiskt.

Bullerskyddsåtgärder

- Bullerskyddsåtgärder ska utformas så att de bidrar till ett harmoniskt vägrum med god platsanpassning.
- I slättlandskap ska vallar och skärmar som begränsar utblickarna från vägen om möjligt undvikas.

3.4 Gestaltungsriktlinjer för olika landskapstyper

Nedanstående riktlinjer bygger på de riktlinjer som formulerats i ”*Övergripande Gestaltungsprogram E20 genom Västra Götaland, Västra Götalands län (TRV 2013:088)*”. I detta gestaltungsprogram har riktlinjerna anpassats för det aktuella utredningsområdet. Exempelvis har två landskapstyper tillkommit, mosaikartad slätt, som utgör en övergångszon mellan mosaiklandskap och slättlandskap, samt skogsklädda bergshöjder.

3.4.1 Riktlinjer för småkuperat mosaiklandskap

Gäller för karaktärsområde 1,2, 5A och 5B.

- Den nya vägen ska så långt det är möjligt följa terrängens geometri. Variation i höjd- och sidled ökar känslan av mosaiklandskap.
- Värna bergsbranter och undvik skärningar om det är möjligt. Värna naturliga bergknallar.
- Utnyttja och bibehåll befintligt vägnät, och bind samman detta till fungerande stråk. Principen för linjeföring bör, liksom för större vägar, vara följsam mot befintlig terräng.
- Lokalisera och dimensionera portar så att de fungerar för både människor och för fauna.
- Värna mosaiklandskapets karaktär genom att lokalisera broar över E20 till befintliga höjdparter.
- Bullervallar kan ges ”naturlig” form genom att integreras i terrängens topografi. Skärmar ska helst placeras i tomtgränser.
- Integrera eventuella överskottsmassor i terrängen och anpassa till intilliggande markanvändning.

3.4.2 Riktlinjer för öppet slättlandskap

Gäller för karaktärsområde 4 och 6.

- Värna om den tydliga öppenheten och understryk storslagenheten som den innebär. Ta vara på utblickarna över landskapet.
- Platåbergen är unika för Västra Götaland och utblickar mot dessa skapar orientering i det öppna landskapet.
- Vägprofilen bör anpassas till terrängen så att avvattning av vägkroppen inte kräver djupa diken. Sidområdenas utformas så att övergången till anslutande landskap blir mjuk, sidoräcken kan undvikas, slätter underlättas och igenväxningsrisken minimeras.
- En studie av det äldre vägnätet är gjord. Arbeta för att behålla dess karaktär och för att kunna komplettera och binda samman vägnätet till fungerande stråk.
- Bullervallar längs vägen ska undvikas över den öppna slätten. I stället förordas bullerskärmar i anslutning till tomtgräns
- Träd kan användas för att uppmärksamma trafikanterna på exempelvis korsande vägar och andra strukturer.
- Nossan bör framhävas för trafikanterna.



Figur 3.4:1 Småkuperat mosaiklandskap.



Figur 3.4:2 Öppet slättlandskap vid Ribbingsberg.

3.4.3 Riktlinjer för mosaikartad slätt

Gäller för karaktärsområde 3

- Utnyttja och bibehåll befintligt vägnät, och bind samman detta till fungerande stråk. Principen för linjeföring bör, liksom för större vägar, vara följsam mot befintlig terräng.
- Lokalisera och dimensionera passager så att både fauna och människor kan röra sig tvärs E20
- Vägprofilen bör anpassas till terrängen så att avvattning av vägkroppen inte kräver djupa diken. Sidoområdenas utformas så att övergången till anslutande landskap blir mjuk, sidoräcken kan undvikas, slätter underlättas och igenväxningsrisken minimeras.
- En studie av det äldre vägnätet är gjord. Arbeta för att behålla dess karaktär och för att kunna komplettera och binda samman vägnätet till fungerande stråk.
- Bullervallar längs vägen ska undvikas över den öppna slätten. I stället förordas bullerskärmar i anslutning till tomtgräns.
- Nossan bör framhävas för trafikanterna.

3.4.4 Riktlinjer för skogsklädda bergshöjder

Gäller framförallt för karaktärsområde 5A och 5B.

- Ta vara på utblicksmöjligheterna/höjdpunkterna längs dalgångarna som vägen följer
- Sidovägar inklusive cykelvägar ska om möjligt läggas skilda från E20, så att vägrummet längs E20 inte blir onödigt brett. Låt sidovägen leva sitt eget liv i förhållande till E20, och anpassa den istället till landskapets form.
- Bergskärningar utförs i första hand naturlika för att knyta an till landskapets struktur.
- Landskapets goda förutsättningar för placering och utformning av broar och portar ska tas tillvara.
- Broar över E20 ska om möjligt utnyttja naturliga terrängstöd.
- Nyttja möjligheten att bygga på naturliga terrängformer för att minska behovet av bullerskärmar.



Figur 3.4:3 Mosaikartad slätt, vy från Lundskullen.

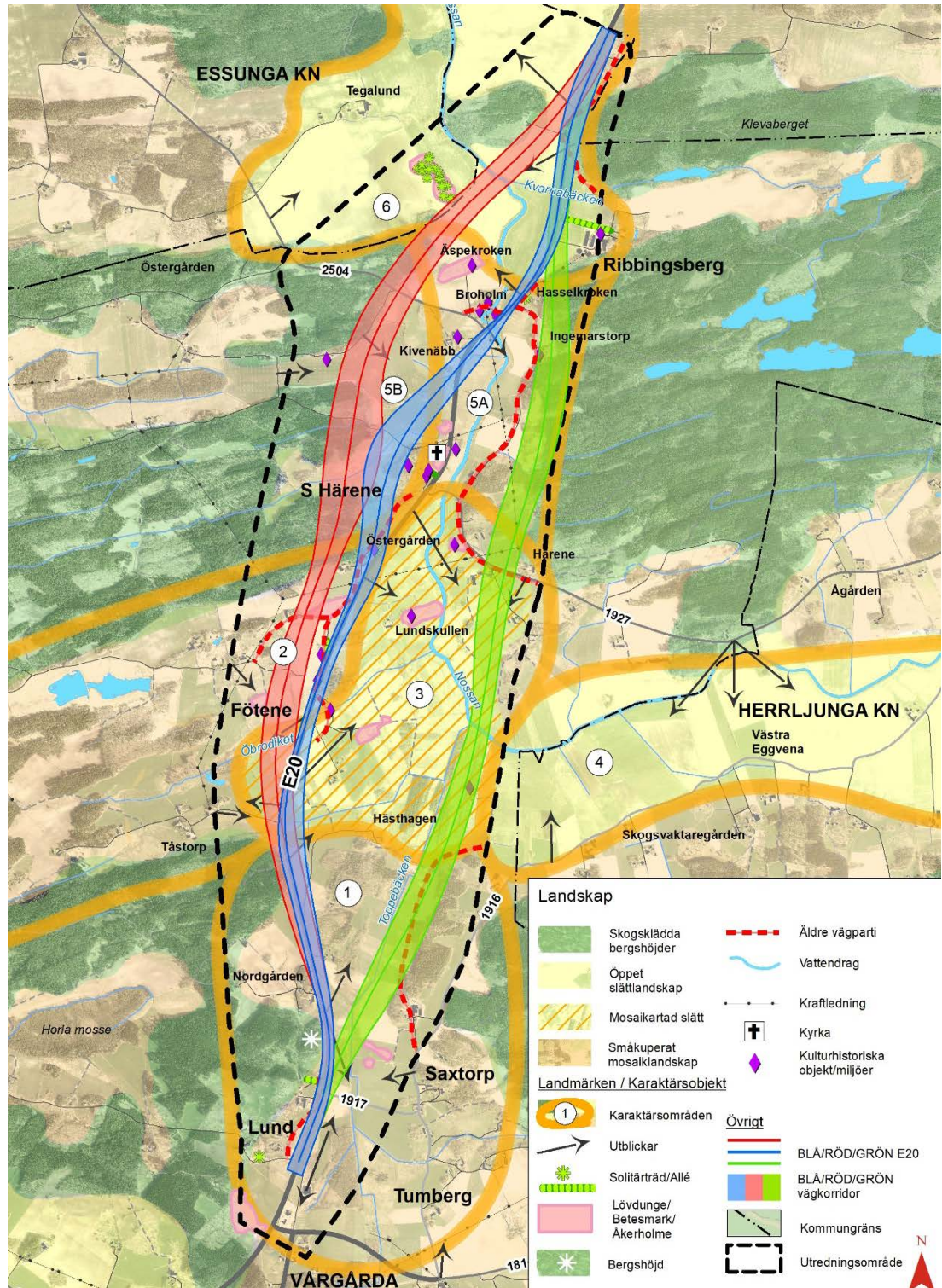


Figur 3.4:4 Skogsklädda bergshöjder i öster.

4. Utformning

4.1 Korridorsspecifika gestaltningsfrågor

I lokaliseringsstudien för E20 Vargårda-Ribbingsberg studeras tre alternativa vägkorridorer, se figur 4.1:1. På följande sidor beskrivs gestaltningsfrågor av alternativskiljande karaktär. Områdes hänvisningar i texten är kopplade till kartans karaktärsområden.



Figur 4.1:1 Lokaliseringsutredningens tre korridorer.

4.1.1 Korridor Blå

Alternativet korridor Blå innebär att vägen till största del kommer ligga kvar i samma läge. En utbyggd väg kommer ändå ge en annan upplevelse än idag. Breddningen av vägen leder till intrång i kringliggande marker, framtida ökade trafikmängder kommer leda till ökat trafikbuller och vägen blir en mer påtaglig barriär i landskapet. Dessutom tillkommer utrustning i form av exempelvis räcken och viltstängsel som påverkar upplevelsen. Samtidigt innebär alternativet korridor Blå att trafiksäkerheten förbättras. Lokaltrafiknätets framtida funktion och påverkan på landskapet är viktiga att hantera i det fortsatta arbetet.

I korridor Blå finns det finns god möjlighet att följa landskapets topografi väl, se figur 4.1:2. Den del, väster om Södra Härene kyrka, då vägen går i en ny sträckning kommer innebära en passage med bergskärningar och förändring i ett relativt ostört natur- och kulturlandskap (område 5B). Här krävs en omsorgsfull utformning av vägen. I det öppna landskapet är vägbankens utformning av särskilt stor vikt. För att förankra vägen i landskapet är vägens linjeföring i plan och profil är viktig liksom att låta mötet med omgivande mark ske med en mjuk övergång, exempelvis med hjälp av terrängmodellering och återetablering av växter. Ur ett trafikantperspektiv ska bergskärningarna upplevas luftiga och ljusa.

En av de planskilda passagerna i korridor Blå, sydväst om Södra Härene kyrka, följer inte de uppsatta projektmålen då lokalvägen här föreslås gå på bro över E20. Detta sker dock i ett kuperat område som ger möjlighet för bron att ta stöd i landskapet.

Vid passagen över Nossan kommer vägen resa sig på en vägbank och bro som visuellt kommer att dela upp landskapet och även här är utformningen viktig för att tona ner vägens dominans. Ur ett trafikantperspektiv innebär detta längre siktlinjer i landskapet, exempelvis över Nossan. Broarna ska utformas så att de upplevs lätta med så lite synliga betongytor och stödmurar som möjligt.

Kulturarvets läsbarhet påverkas av korridor Blå främst genom att sambandet öster om kyrkan mellan värdekärnor som Jättakullen och Södra Härene kyrkoruin stärks. En breddning av befintligt väggrum ska göras på ett sådant vis att karaktärobject och kulturhistoriskt intressanta miljöer påverkas i så liten utsträckning som möjligt. Gestaltningen ska också syfta till att skapa en intressant trafikantupplevelse med hjälp av den rika kulturmiljön.

Eftersom vägen i stort ligger kvar i samma sträckning som idag kommer utformning av bullerskydd bli en viktig fråga då vägen påverkar många befintliga byggnader. Bullerskyddens placering och utformning är i detta skede inte detaljstuderade. Målsättningen är att hitta lösningar som anpassas till de olika landskapstyperna och de platspecifika förutsättningarna och att hänsyn visas till befintliga boendemiljöer.

4.1.2 Korridor Röd

Vägen kommer i alternativet korridor Röd till stor del följa en ny sträckning vilket kommer leda till en stor förändring i relativt ostörda natur- och kulturlandskap, vilket i sin tur påverkar upplevelsen av landskapet. Landskapliga strukturer bryts och småskaliga landskap påverkas på flera platser.

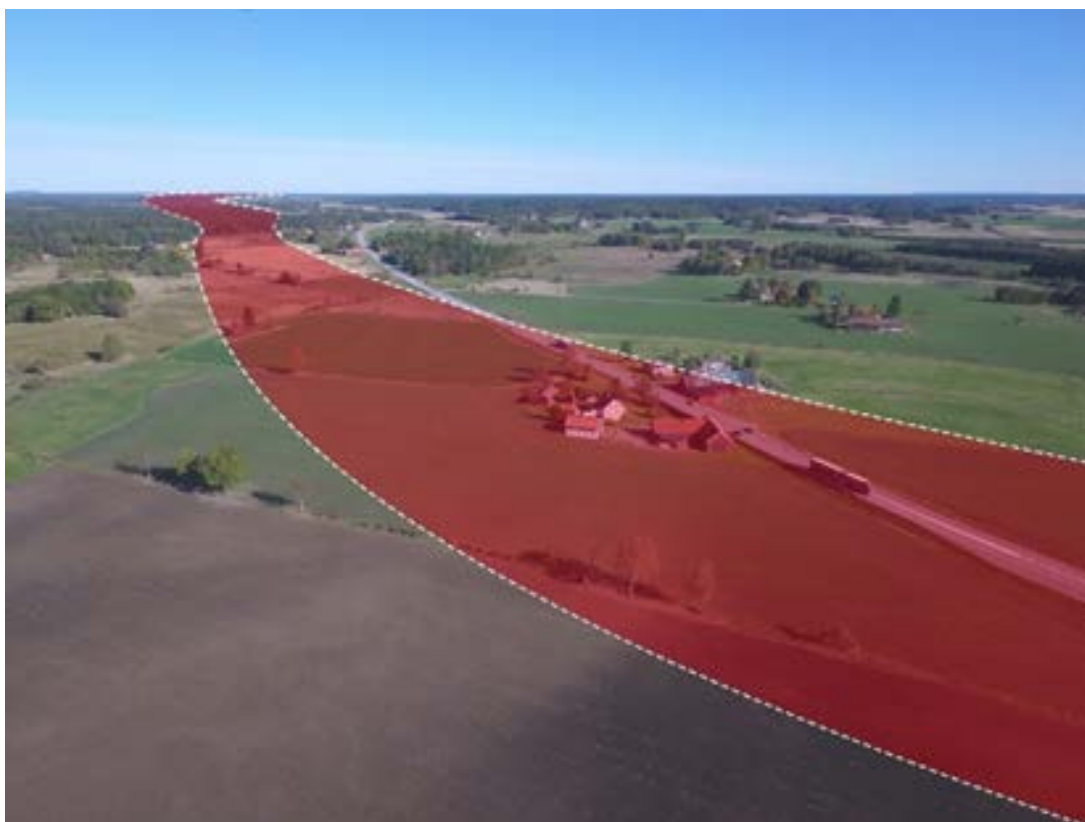
Korridor Röd följer till en början, söderifrån räknat, befintlig väg och topografi väl. I mötet med de skogsklädda höjdryggarna som kommer in västerifrån kommer vägen avvika från omgivande terräng för att omväxlande gå genom bergskärningar och uppe på vägbank (område 5B). För att göra vägrummet öppnare, ljusare och mer trafiksäkert föreslås att bergsskärningar läggs utanför säkerhetszonen. Vid utformning av vägbankarna är arbetet med vägens linjeföring i plan och profil viktig liksom att låta mötet med omgivande mark ske utan skarp övergång, exempelvis med hjälp av terrängmodellering och återetablering av växter. Även i området kring Nossan kommer vägen gå på en vägbank och i detta läge är vägen välexponerad och gestaltungsfrågorna är av stor vikt. Nossan är en kvalitet i landskapet som ska lyftas fram.

I korridor Röd kommer en av de planskilda passagerna ske över E20. Väg 2504 föreslås här passera på en bro över E20 på en plats där det är svårt att hitta topografiskt stöd i landskapet. Alla broar ska utformas så att de upplevs lätta med så lite synliga betongytor och stödmurar som möjligt.

Riksintresset för kulturmiljö påverkas i mindre utsträckning av korridor Röd då korridorrens sträckning här ligger längre västerut. Kulturhistoriska miljöer och samband utanför riksintresset påverkas negativt och en omsorgsfull gestaltning av vägen krävs för att ta vara på landskapets kulturhistoria. Samtidigt finns potential för en varierad trafikantupplevelse genom omväxlande utblickar.



Figur 4.1:2 Korridor Blå följer befintlig E20.



Figur 4.1:3 Korridor Röd svänger av västerut.

4.1.3 Korridor Grön

Korridor Grön innebär en ny vägsträckning i större delen av etappen vilket leder till en förändring i relativt ostörda natur- och kulturlandskap under en lång sträcka, se figur 4.1:4.

Projekt målet om att vägens profil ska anpassas till terrängen blir svårt att uppfylla, särskilt påtagligt blir det vid det låglänta området vid Nossan på den mosaikartade slätten (område 3) där vägen kommer ligga på en relativt hög vägbank och bro och därmed dela upp landskapsrummet visuellt. Även vid passagen över Toppebäcken kommer vägen resa sig på en omkring 5 meter hög vägbank. Utformningen av vägbanken i det flacka landskapet vid Nossan ska göras på ett sådant sätt att ingreppet i landskapet tonas ner och att vägen förankras i landskapet. Ambitionen ska vara att utforma vägbanken så låg som det är möjligt och att mötet med omgivande mark sker utan skarp övergång, exempelvis med hjälp av terrängmodellering och återetablering av växter. Broarna ska utformas så att de upplevs lätta med så lite synliga betongytor och stödmurar som möjligt. Nossan är en landskapskvalitet som ska synliggöras.

Korridor Grön kommer längre norrut (område 5A), på sin väg genom landskapet med skogsklädda höjdryggar, innebära en del bergskärningar. Dessa ska utföras så de blir ett tilltalande inslag i vägrummet. För att göra vägrummet öppnare, ljusare och mer trafiksäkert föreslås att bergsskärningar läggs utanför säkerhetszonen.

Längre norrut löper vägen ut i det öppna slättlandskapet (område 6), återigen på en hög vägbank som visuellt delar upp landskapet. Även här det av stor vikt att utforma vägbanken så låg som det är möjligt. Vägslänternas möte med omgivande mark ska upplevas mjuk. Extra varsamhet krävs i mötet med Ribbingsbergs allé. Genom justering av vägens läge inom korridoren och gestaltning ska ambitionen vara att värna allén som karaktärselement i landskapet även om dess funktion förändras.

De planskilda passagerna förläggs i korridor Grön under E20 i linje med projekt målen. Passagen i höjd med Ribbingsberg medför dock att vägen reser sig över omgivande terräng på ett sätt som går emot projekt målen som tidigare beskrivits.

Kulturarvets läsbarhet försämras i korridor Gröns påverkansområde då den nya struktur som en modern väganläggning innebär skadar områden och karaktärselement med kulturvärden samt bryter samband dem emellan exempelvis vid Ribbingsberg figur 4.1:5. Samtidigt innebär det en potential för trafikanten vars upplevelse kan bli mer varierad genom utblickar i ett kulturhistoriskt rikt landskap. Riksintresseområdet vid Södra Härene (som beskrivs på sidan 9) påverkas av korridor Grön som gör intrång i områdets östra del. Riksintressets värdekärnor påverkas inte negativt av förslaget.

Ur ett trafikantperspektiv innebär de höga vägbankarna längre siktlinjer ut över landskapet.



Figur 4.1:4 Korridor Gröns östliga sträckning



Figur 4.1:5 Karaktärselement knutna till Ribbingsbergs gård.

4.1.4 Samlad bedömning gestaltning

För samtliga lokaliseringalternativ gäller att vägens konsekvenser och förutsättningar för en god gestaltning varierar längs korridoren beroende på att landskapet karaktär varierar längs sträckningen samt beroende på var inom vägkorridoren som vägen slutligen placeras.

Korridor Grön och Röd går till stor del i en ny sträckning. Den nya vägen kommer därmed påverka områden som idag upplevs som relativt opåverkade av den typ av storskaliga anläggningar som en modern väg innebär. Korridor Grön innebär sammantaget sämre förutsättningar för anpassning till landskap och kulturmiljö. Båda alternativen innebär dock höga vägbankar i öppet landskap och höga bergskärningar i skogskanten samt intrång i kulturhistoriskt viktiga miljöer. Ambitionen ska vara att genom gestaltning tona ner vägen vilket ställer stora krav på linjeföring i plan och profil samt på gestaltningen av skärningar och slänter som uppstår.

Korridor Blå går till stor del i samma sträckning som befintlig väg. Alternativet utmärker sig genom bättre möjligheter till terränganpassning, färre vägbankar i odlingslandskapet och mindre påverkan på kulturvärdena som passeras. Sammantaget bedöms korridor Blå därför ha bättre förutsättningar för anpassning till landskap och kulturmiljö. Gestaltningssmässigt ligger fokus i korridor Blå på att de nödvändiga bulleråtgärderna utformas med god platsanpassning och att väggrummets breddning görs med varsamhet mot omgivande karaktärselement.

Bullerskyddens placering och utformning är ännu inte tillräckligt studerad men målsättningen i alla alternativ är att hitta lösningar som anpassas till platsen. Det samma gäller eventuella terrängmodelleringars och sidoområdets form och funktion.

Vid den fortsatta planeringen av lokalvägnätet ska möjligheten att nyttja äldre vägstrukturer studeras. Nya vägsträckningar ska göras med god anpassning till topografi och befintliga strukturer i landskapet.

Landskapsanpassning

En ny väg av den här storleken i ett småkuperat landskap kan ofta medföra ingrepp i form av höga bankar och djupa skärningar. En väg i ett öppet, platt landskap kan generellt lättare anpassas till omgivningen. I samtliga lokaliseringalternativ sammanfaller dock de öppna platta landskapet med närheten till Nossan och i dessa översvämningsområden behöver vägen läggas på en relativt hög bank vilket är mest påtagligt i alternativet med korridor Grön.

Trafikantperspektivet

I samtliga alternativ finns potential till att behålla och skapa nya utblickar mot karaktärgivande landskapsavschnitt eller landmärken som kan ge en intressant trafikantupplevelse och en varierationsrik resa genom ett omväxlande landskap med korta och långa siktlinjer. Korridor Röd löper delvis genom skogsmark där möjligheterna till utblickar är mer begränsade, detta gäller endast en kortare del på resan i ett annars relativt öppet landskap.

4.2 Rekommendationer för fortsatt arbete

Nästa steg är att ta fram ett gestaltningsprogram för valt lokaliseringsalternativ. Det utgår från Gestaltningsprogram för val av lokaliseringsalternativ (detta dokument). Inriktningen på arbetet ska vara att redovisa hur anläggningen ska utformas. Frågor som ska beaktas och dokumenteras är bland annat:

- Eventuell vidareutveckling och fördjupning av gestaltningsavsikterna.
- Konkretisering kring vägens anpassning till landskapet.
- Gestaltningsprinciper för utformning av byggnadsverk
- Gestaltningsprinciper för utformning av sidoanläggningar som till exempel eventuell ny rastplats.
- Utformning av nytt lokalvägssystem och korsningpunkter i förhållande till det omgivande landskapet och befintligt vägnät.
- Åtgärder för att uppnå en positiv trafikantupplevelse.
- Utformningsval för slänter, skärningar, sidoområden. Principer kring användande av eventuella överskottsmassor inom projektet.
- Strategier för bevarande och återetablering av befintlig vegetation. Principer för eventuella kompensationsåtgärder.
- Strategier för detaljer och utrustning
- Utformning som möjliggör rationell och säker drift och underhåll ur ett livscykelperspektiv.

Gestaltningsprogram för valt lokaliseringsalternativ ska levereras i samband med färdigställandet av samrådshandlingen för planen. Programmet ska redovisa helhetslösningar som inte framgår av planen, och motiv för de val som gjorts under projektets gång.

I gestaltningsprogrammet ska också finnas en förteckning över de åtgärder som behöver studeras vidare den i fortsatta projekteringen och i byggskedet.

4.2.1 Fördjupade studier av gestaltningsåtgärder

Nedan beskrivs ett antal extra känsliga partier inom korridorerna där det krävs fördjupade studier av gestaltningsåtgärder.

- *Området vid Nossan där vägen riskerar att mycket påtagligt påverka upplevelsen av landskapet.* Ambitionen ska vara att genom gestaltning tona ner vägen vilket ställer stora krav på linjeföring i plan och profil samt på gestaltningen av skärningar och slänter som uppstår, terrängmodellering och återplantering av vegetation. Bron ska utformas så att den upplevs lätt med så lite synliga betongytor och stödmurar som möjligt. Nossan lyfts fram som en identitetsbärande kvalitet.
- *Område av riksintresse för kulturhistoria vid Södra Härene* – värna och lyfta fram intressanta karaktärselement och miljöer. I alternativet med korridor Grön kan exempelvis den medeltida kyrkoruinen vid Södra Härene lyftas fram och med korridor Blå till exempel Lundskullen. Korridor Röd har begränsad påverkan på riksintresseområdet för kulturmiljövård.
- *Området vid Ribbingsberg (korridor Grön)* – hög vägbank och påverkan på kulturhistoriska värden, exempelvis allé.

5. Referenser

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

Trafikverket (2014) Handbok för gestaltungsarbete och gestaltningprogram i infrastrukturprojekt (TRV 2014:78881)

Trafikverket (2017) PM Översiktlig landskapsanalys med medborgardialog Väg E20 Vårgårda-Vara, delen Vårgårda–Ribbingsberg, 2017-02-07

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

EnviroPlanning AB (2017) Komplettering Naturvärdesinventering Väg E20 delsträckan Vårgårda-Ribbingsberg, 2017-04-28

Västarvet (2017) Fördjupad kulturarvsanalys E20 Vårgårda-Ribbingsberg, 2017-05-16

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/>

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



Trafikverket, Box 110, 541 23 Skövde. Besöksadress: Trädgårdsgatan 15D.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se