



Figur 20 Vy från mittplattform.





Figur 21 Vy från väg E20.
Notera att vägen ligger så högt att bullerskyddsskärmen
inte kommer att upplevas så hög.





Figur 22 Befintlig bullerskyddsskärm, vy från Södra Långvägen.



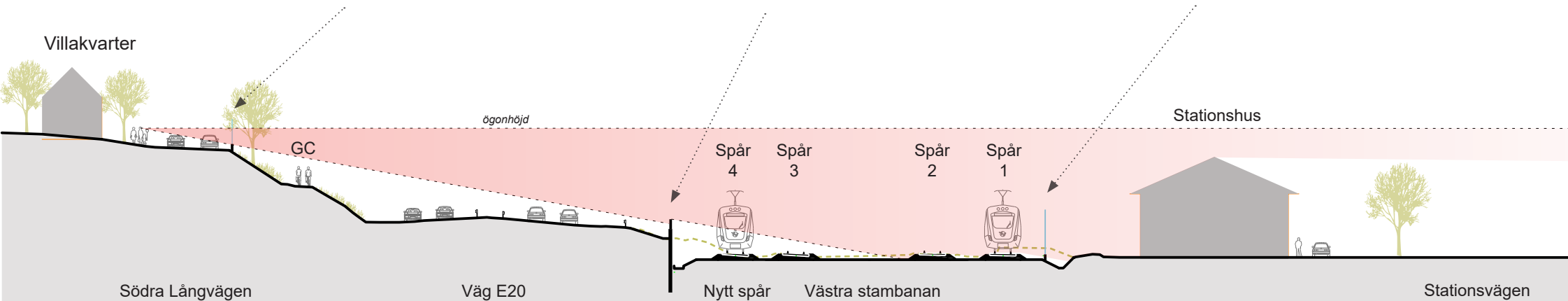
Figur 25 Skissförslag: bullerskyddsskärm typ 1b, vy från Stationshuset.



Figur 23 Skissförslag: bullerskyddsskärm typ 1b, vy från väg E20.



Figur 24 Vy från Stationshuset.



4.5 Sektion genom Stationshuset, inklusive synfält för stående person på Södra Långvägen



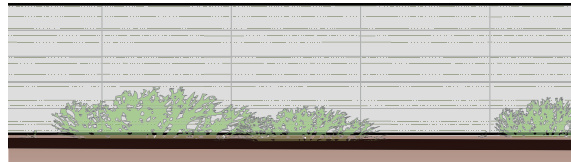


Figur 26 Vy från Stationshuset.

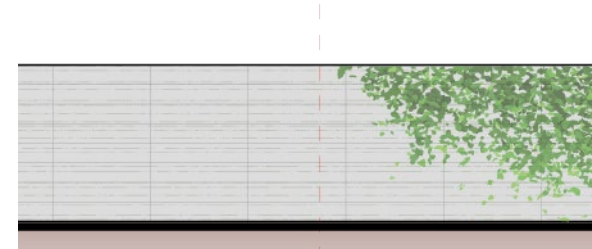




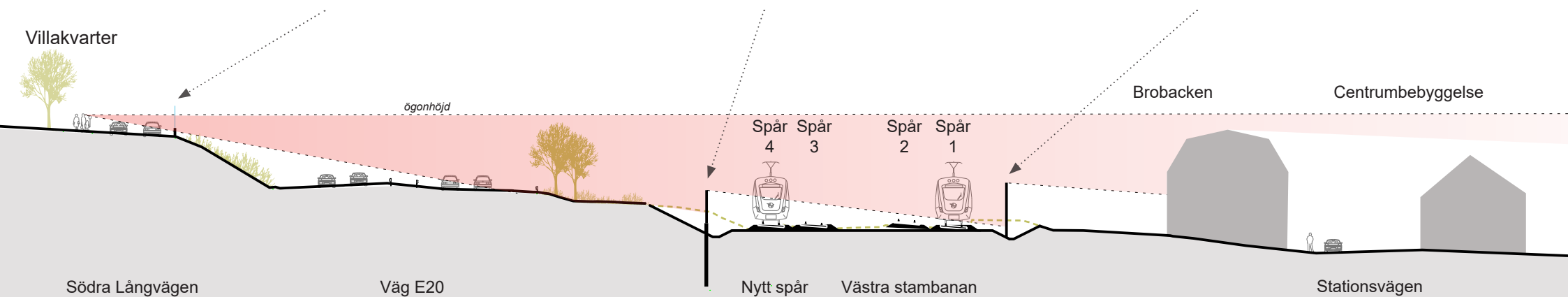
Figur 27 Befintlig bullerskyddsskärm, vy från Södra Långvägen.



Figur 28 Skissförslag: bullerskyddsskärm typ 1b, vy från väg E20.

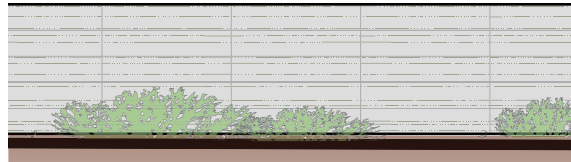


Figur 29 Skissförslag: bullerskyddsskärm typ 1b, vy från Brobacken.



4.6 Sektion vid Brobacken, inklusive synfält för stående person på Södra långvägen

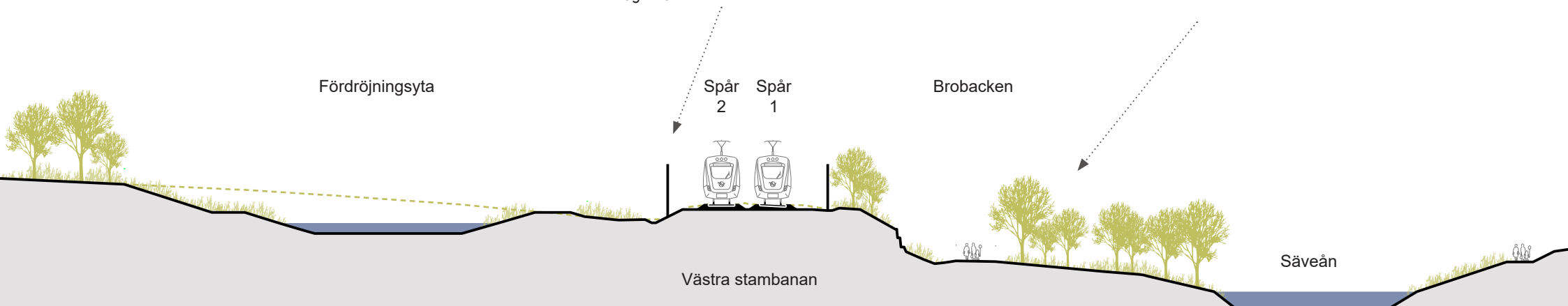




Figur 30 Skissförslag: bullerskyddsskärm typ 1b, vy från väg E20.



Figur 31 Vy från Brobacken mot Sävån.



4.7 Sektion genom Sävån, järnvägen och fördröjningsyta



5. Teknikbyggnader

Den nya signalanläggningen innebär att två teknikbyggnader tillkommer i anslutning till växelpaketet i båda ändarna av stationsområdet. Deras utseende kan påverka den visuella uppfattningen av landskapet och ska därför anpassas till, och underordnas, den aktuella platsen. Genom anpassad färgsättning av fasader och genom kompletterande omgivande växtlighet kan byggnaderna integreras och samspela med den befintliga miljön. Teknikbyggnadernas färgsättning och utformning sker i samråd med Lerums kommun.

I teknikbyggnader samlas utrustning för att styra järnvägens el-, signal- och telekommunikation. Den östra teknikbyggnaden är cirka 3 x 9 meter och cirka 3 meter hög. Den västra teknikbyggnaden är cirka 3 x 11 meter med en höjd på cirka 3 meter. I anslutning till respektive teknikbyggnad placeras även mindre byggnader. Uppställningsytan för den västra teknikbyggnaden kommer att förberedas för att kunna inrymma två framtida AT-transformatorer på vardera cirka 3 x 3 meter. Teknikbyggnaderna kommer att stängslas in.

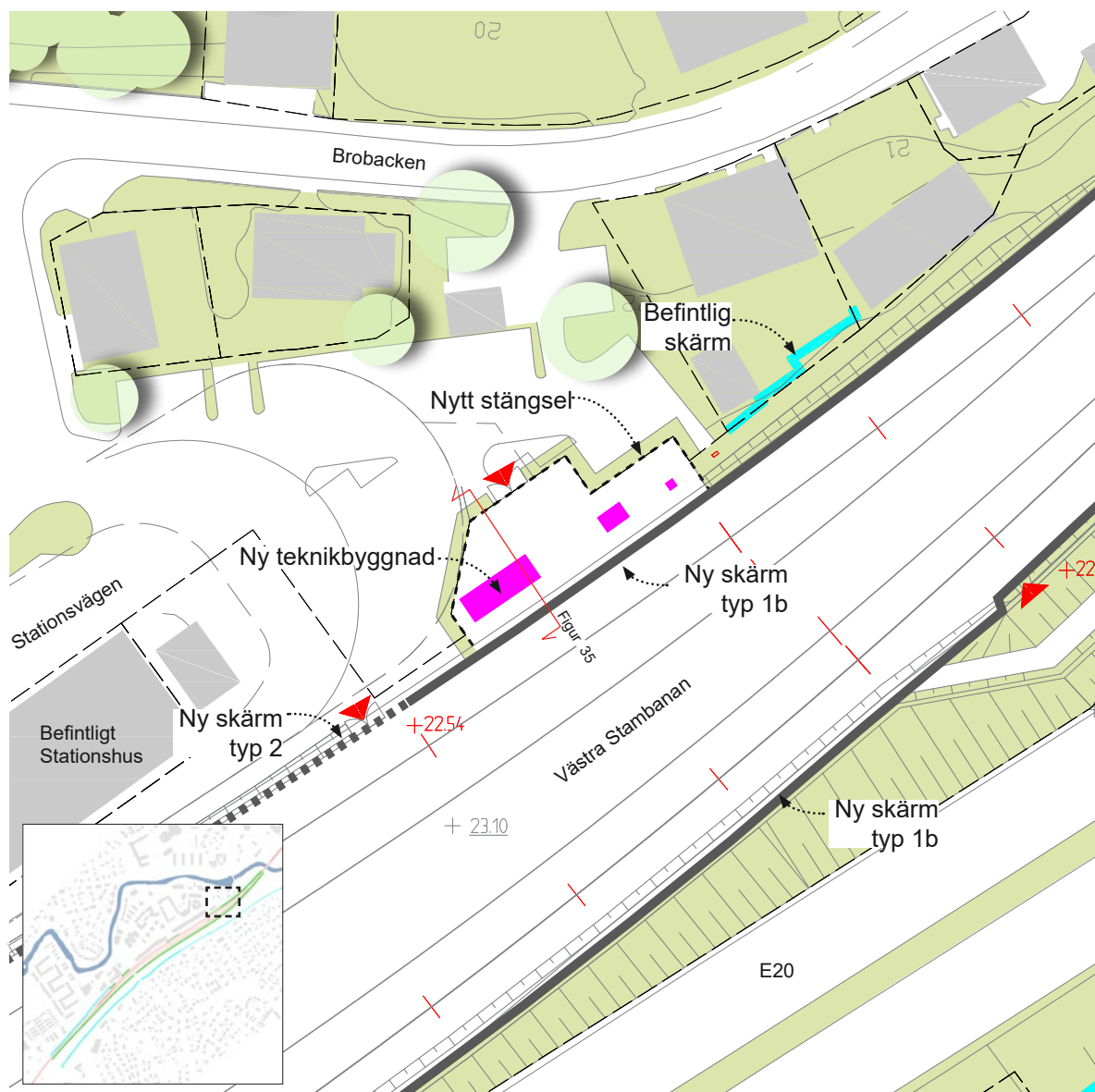
Placering av teknikbyggnader styrs av elsäkerhetsavstånd men anpassas för att ta så lite mark som möjligt i anspråk. Hänsyn tas också till stads- och landskapsbilden.



Figur 32 Från stationsområdet finns en kulturhistorisk och visuell koppling med Brobackens arkitektur.



Figur 33 Kulturhistoriskt intressant stationshus.



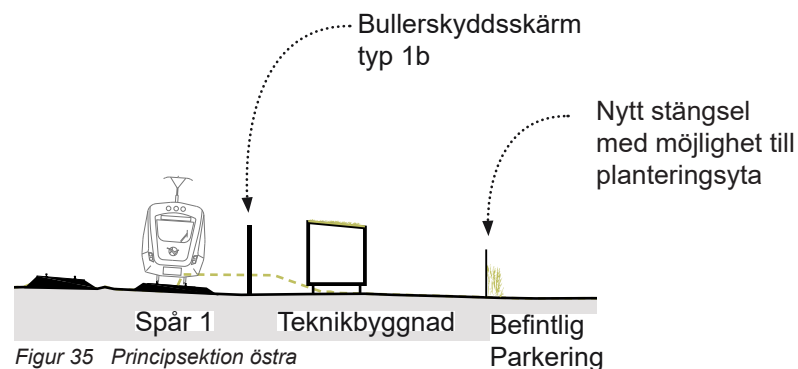
Figur 34 Den östra teknikbyggnaden kommer att ligga mellan stationshuset och Brobacken, och blir synlig från närområdet. Från tåget och från väg E20 kommer den däremot att vara dold bakom bullerskyddsskärmar.

5.1 Östra teknikbyggnaden

Den östra teknikbyggnaden föreslås placeras i anslutning till parkeringsplatsen öster om det befintliga stationshuset. Rivning av sidoplattformen gör att teknikbyggnaden kan placeras närmare spåren och på så vis göra något mindre intrång på den befintliga parkeringen.

Föreslagen placering av den östra teknikbyggnaden har anpassats efter antagen detaljplan, ny busskörväg till planerat resecentrum samt krav på hållplatser. Längs det omgärdande stängslet, på utsidan, finns möjlighet till kompletterande planteringsytor.

Dessutom kan klätterväxter planteras vid bullerskyddsskärmarna, på sidan som vetter mot centrum, i sekvensen mellan teknikbyggnaderna. Inom teknikyta kan däremot inga växter planteras. På den sida som vetter mot E20 kan inga planteringsytor med klätterväxter förekomma. Skötseln av eventuella planteringsytor ska hantleras av Lerums kommun.



Figur 35 Principsektion östra teknikbyggnaden.



Figur 36 Läget för placering av den östra teknikbyggnaden, mellan Brobacken och stationshuset.



Figur 37 Exempel på teknikbyggnad med betongfasad från Holtab.



Figur 38 Exempel på sedumtak från Vegtech.

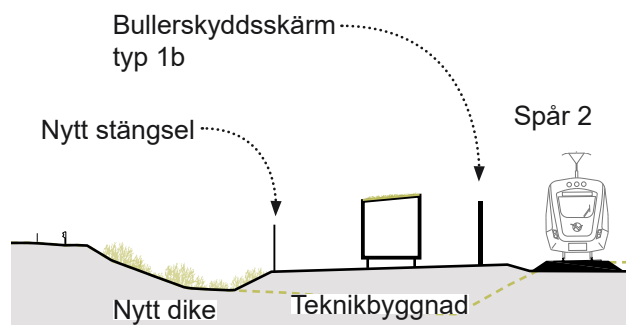
5.2 Västra teknikbyggnaden

Den västra teknikbyggnaden föreslås ha en lägre standard då den ligger längre bort från centrum och placerad i grönytan mellan järnväg och motorväg.

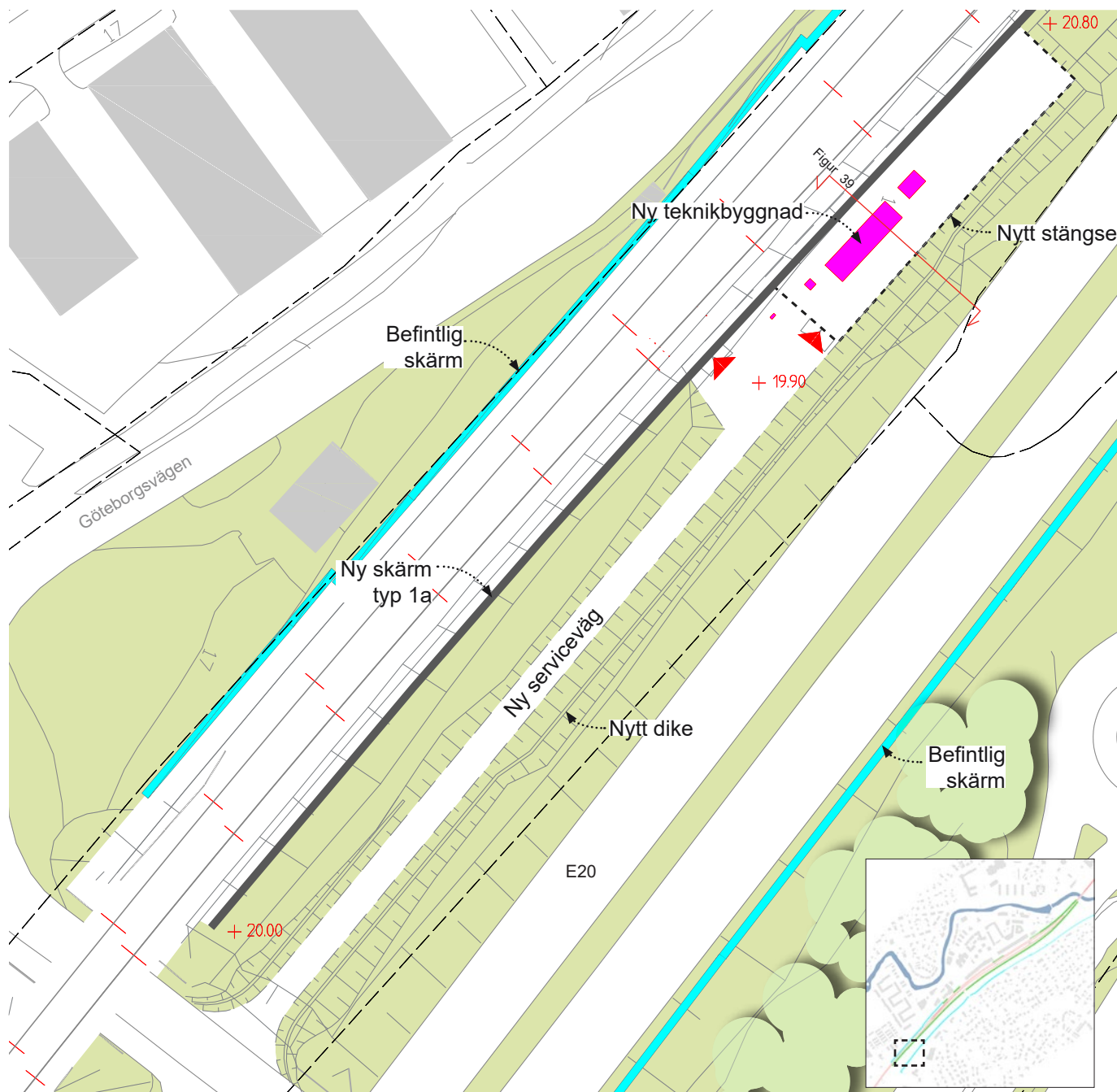
En ny serviceväg behövs fram till teknikbyggnaden samt för utryckning och skötsel. Den utformas som en enkel körväg med ytskikt av grus.

Grönytor samt diken kring servicevägen blir väl synliga från väg E20 och det ska därför läggas viss omsorg på gestaltning och underhåll av dessa ytor.

Förslagsvis integreras teknikbyggnaden i det omgivande landskapet; infrastrukturens impedimentytor (de överblivna ytorna mellan spåren och motorvägen) kan inspirera och byggnadens tak förses med växtlighet som till exempel sedum eller mossmatta. Byggnaden kan ha betongfasader enligt exempelbild.



Figur 39 Principsektion västra teknikbyggnaden.



Figur 40 Den västra teknikbyggnaden kommer att ligga mellan järnvägen och väg E20 intill verksamhetsområdet. Från Göteborgsvägen och från järnvägen kommer den att döljas bakom bullerskyddsskärmar men blir däremot synlig från väg E20. Teknikbyggnaden kan delvis döljas med hjälp av planteringar.



Figur 41 Den västra teknikbyggnaden placeras i grönytan mellan väg E20 och järnvägen. Förslagsvis skulle den kunna förses med ett grönt tak för att smälta in i omgivningen.



Figur 42 Exempel på teknikbyggnad med betongfasad från Holtab.



Figur 43 Exempel på befintlig sedummatta längs Göteborgsvägen.



Figur 44 Exempel på sedumtak från Vegtech.

6. Fördröjningsytor

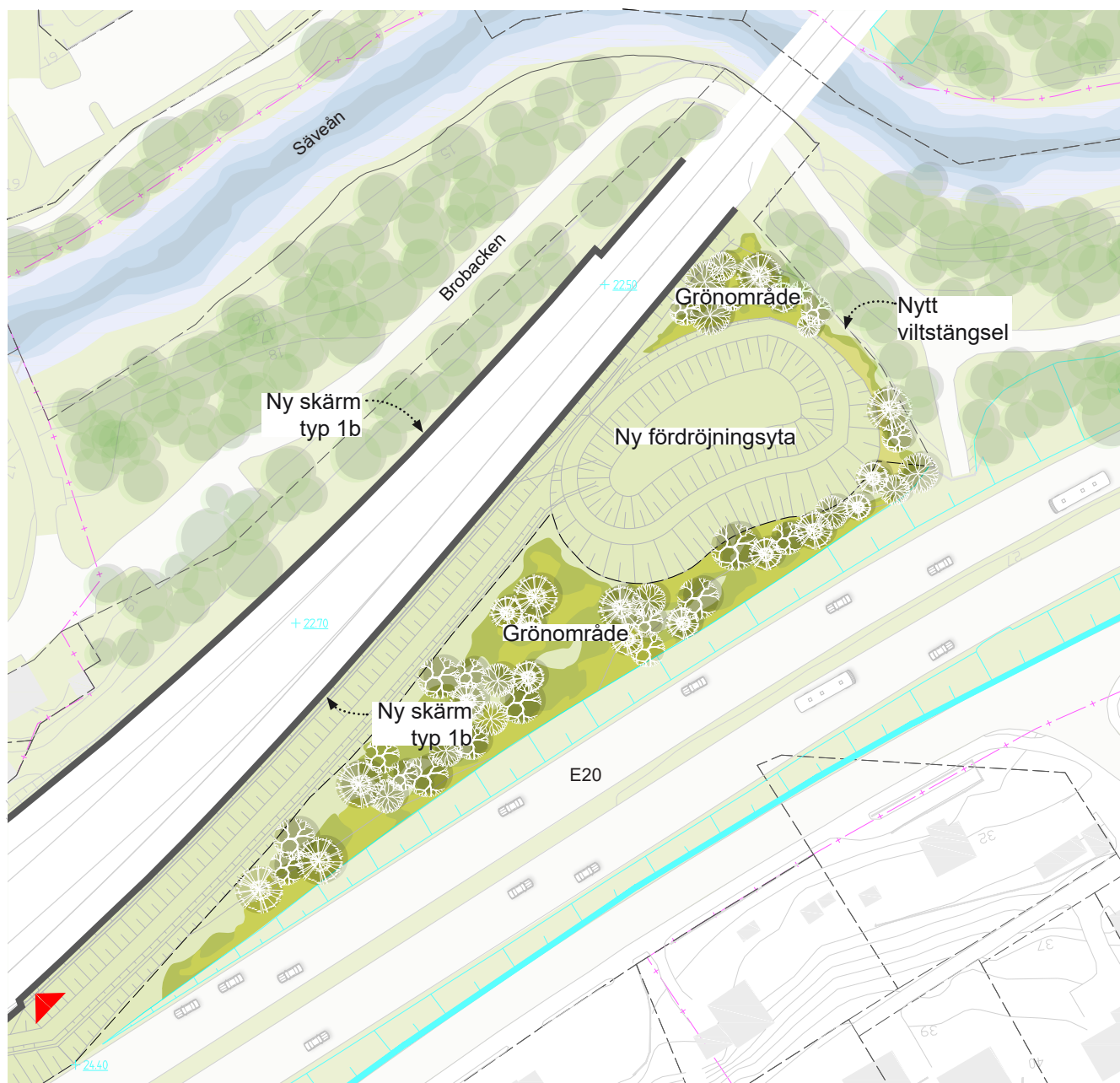
Två fördröjningsytor anläggs för att magasinera vatten vid extremregn och för att skydda järnvägsområdet mot översvämning. Spår 4 kommer att avvattnas med en egen dräneringsledning samt dike, som också ansluts till föreslagna fördröjningsytor. Detta för att uppnå en kompensation för de grönytor som tas bort i samband med ombyggnaden där en naturlig fördröjning i dag sker i samband med regn.

Den östra fördröjningsytan föreslås placeras i grönområdet mellan väg E20, järnvägen och Sävån. Den västra fördröjningsytan föreslås placeras på grönytan mellan väg E20 och järnvägen. De båda fördröjningsytorna kommer inte att ha stående vattenspeglar utan kommer att vara torrlagda mesta delen av tiden.

För den västra fördröjningsytan behöver inte grönområdet någon speciell utformning för att uppnå en kompensation för naturområdet som påverkas.

Kring den östra fördröjningsytan föreslås naturliga planteringar med idag, på ytan, förekommande arter. Växterna behöver vara salttåliga och i fältskiktet föreslås en ängsmatta i vilken grupper av solitära buskar och träd planteras. Syftet med grönområdet är att det ska fungera som ett eget ekosystem utan behov av underhåll och skötsel.

För att minska risken att den nya bullerskyddsskärmen leder viltet upp på väg E20 placeras viltstängsel på västra sidan om Strömängsvägen, från järnvägen och söderut mot väg E20.



Figur 45 Illustrationsplan: fördröjningsyta med omgivande grönområde.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se