

## PM Inledande landskapsanalys

Västra stambanan, Göteborg-Skövde  
Punktinsatser för effektivare tågtrafik

## Vändspår Floda/Lerum

Lerums kommun, Västra Götalands län

Järnvägsplan, 2018-04-25  
Projektnummer: 136776



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

Dokumenttitel: PM Inledande landskapsanalys  
Författare: COWI, J.Secund  
Dokumentdatum: 2018-04-25  
Ärendenummer: TRV 2017/43687  
Uppdragsnummer: 136776  
Version: 2.0  
Kontaktperson: Trafikverket, Emma Stemme

Foto och illustrationer: COWI där inget annat anges

# Innehåll

1 Inledning .....	4
2 Syfte.....	4
3 Metod.....	4
4 Landskapet som helhet.....	5
4.1 Landskapstyp.....	
4.2 Historik.....	
5 Huvudstrukturer .....	6
5.1 Grönstruktur.....	
5.2 Kulturmiljön .....	
5.3 Rörelsemönster .....	
6 Stationsområdet .....	14
7 Källor .....	18

## 1 Inledning

Västra stambanan, mellan Göteborg och Stockholm, är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Den omfattande trafiken på Västra stambanan medför allt för ofta störningar, med förseningar till följd.

Trafikverket genomför en serie med punktinsatser på sträckan Göteborg-Skövde för att fler tåg ska kunna gå under högtrafikperioderna men också för att ge högre effektivitet och bättre driftsäkerhet. Projektet Vändspår Floda/Lerum är en av dessa punktinsatser.

Projektet syftar till att på kort/medellång sikt bidra till att uppnå ökad kapacitet och robusthet på Västra stambanan samt ökad tillgänglighet.

Denna rapport är framtagen som ett underlag till järnvägsplan för Vändspår Floda/Lerum

## 2 Syfte

Landskapsanalysen syftar till att ge en helhetsbild av de aktuella områdenas huvudsakliga innehåll, karaktär, egenskaper och värden. Eftersom åtgärder inom projektet "Vändspår Floda/Lerum" främst påverkar tätortsmiljöer, Floda och Lerum ligger ett stort fokus på samhällena och kulturmiljön.

Avgränsningen av utrednings- och influensområdena vid såväl Lerum som Floda bygger på bedömningar om intrång i närområdet utifrån planerade åtgärder samt utifrån omgivningspåverkan utifrån buller och visuell påverkan, med stationsområdena som utgångspunkt. Utredningsområdet är det område som, med givna förutsättningar, studeras för utförande av åtgärder inom järnvägsplanen och täcker in alternativa lokaliseringar och utformningar. Utredningsområdet kommer att preciseras ytterligare allteftersom fördjupade studier och projektering genomförs och skiljer sig något åt beroende på vilken aspekt som utreds och den förståelse för helheten som krävs.

## 3 Metod

Landskapsanalysen är framtagen i enlighet med Trafikverkets handledning: "Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar, En handledning" (Publ: 2016:033).

För att ge tätorterna sitt sammanhang i den större skalan inleds analysen med en beskrivning av landskapet följt av kulturhistorisk utveckling. Vidare redovisas gröstruktur, bebyggelsestruktur och rörelsemönster inom utredningsområdet för att belysa stationsområdena och åtgärder inom projektet i sitt sammanhang. Avslutningsvis presenteras stationsområdenas innehåll, karaktär och värden något mer fördjupat som underlag för bedömning av vad som krävs för att uppnå projektmålet "bibehållen eller förstärkt upplevelse av stadsbild kopplat till stationsmiljöerna".

Denna inledande landskapsanalys utgår från ett vardagligt användande av landskapet och den europeiska landskapskonventionens definition av ett landskap såsom *"ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer"*. I ett fortsatt arbete med den fördjupade landskapsanalysen kommer analyserna att fördjupas och exempelvis ekologiska funktioner kommer att redovisas mer djupgående. Inom ramarna för den fördjupade landskapsanalysen analyseras även områdets känslighet för förändring och potential för utveckling.

## 4 Landskapet som helhet

Lerums kommun återfinns i ett småbrutet sprickdalslandskap, definierat som ett av 12 stycken regionala landskapstyper. Landskapstypen omfattar två olika landskapskaraktärer där Floda och Lerum tillhör ”Göteborgs omland”.

Vidare har en studie av landskapskaraktärsanalys för Västra stambanan utförts. Där har ytterligare en indelning gjorts i 5 mindre lokala landskapstyper för sträckan mellan Göteborg och Alingsås. Landskapstypen i området mellan Jonsered och Norsesund, vilket omfattar Lerum och Floda, benämns ”breda sprickdalssjöar, eklandskap med herrgårdar, vattendrag, tätortsmiljöer, industrier och trånga vattenpassager”.

Området som bedöms relativt känsligt för infrastrukurtillägg med tanke på begränsande bergväggar eller dalsidor å ena sidan och närheten till vatten, inte minst riksintresset Säveån, å andra sidan. Dessutom förekommer en hel del äldre högre ståndsbebyggelse, såsom herrgårdar och sommarvillor med dit tillhörande ädellövsmiljöer i dalgångarna som också bör beaktas.

### 4.1 Landskapstyp

I den större skalan karaktäriseras det småbrutna sprickdalslandskapet av en kuperad terräng, med förkastningsbranter på över 100 meters nivåskillnad. Berggrunden är granitoid, med ett större sedimentärt inslag vid Lerums tätort. I dalgången förekommer lerhaltiga sedimentjordar.

Lärjeån, Säveån (med Aspen), Mölndalsån (med Landvettersjön) och Lindomeån (med Ö och V Ingsjöarna) utgör fyra större dalgångar som löper väst-östlig riktning, inom ”Göteborgs omland”. Dessa skär genom den finmaskigare strukturen av mindre sprickbildningar, främst i nord-sydlig riktning. Dessa låglänta bördiga dalgångar med sjöar och meandrande åar har historiskt gett upphov till jordbruk, vågar och bebyggelse. Hit är idag den mer övergripande infrastrukturen förlagd och exploateringsgraden relativt hög, framför allt i Säveåns och Mölndalsåns dalgång. Längs Säveån avlöser samhällena varandra, dock med vissa uppehåll av naturmiljö som bryter in.

Mellan de exploaterade dalgångarna med sin koncentration av bebyggelse, verksamheter och infrastruktur har gröna kilar uppstått. De utgörs av stora sammanhängande skogsområden med ett rikt friluftsliv, även om bebyggelsen på sina ställen kryper upp på höjderna.

I nord-sydlig riktning förekommer vilt- och spridningsstråk vilka dock bryts av de stora tvärgående dalgångarnas infrastruktur. Från Lerum upp till Alingsås i Säveåns dalgång är bristen på viltpassager särskilt påtaglig.

De gröna höjdpartierna är främst barrskogsklädda medan dalarna hyser en större andel lövträd. Inte minst finns det ädellövmiljöer i anslutning till gamla herrgårdar och sommarvillor.

Sjöarna är också ett viktigt inlag i landskapsbilden. Både Aspen och Sävelången ligger helt i anslutning till Lerum respektive Floda. Längre öster ut förekommer de relativt stora Anten, Ömnern, Stora Färgen och den i särklass största Mjörn.

### 4.2 Historik

Forntid och framåt utmed Säveån

Den tidigaste bebyggelsen i Säveåns dalgång mellan Aspen och Sävelången härrör från jägarstenålder från vilken ett stort antal fynd och boplatser har påträffats. Sannolikt hänger det samman med att förutsättningarna för kommunikation, jakt, fiske, fångst och insamling underlättats av närhet till vattenvägarna. Brons- och järnåldern är mindre synlig i de kända fornlämningarna men gravar och gravfält förekommer från denna tid i området utmed Säveåns åbrinkar.

Försörjningen i området baserades främst på jordbruk men även den vattenbaserade verksamheter var betydande. Fisket bedrevs med krok och andra mobila verktyg men även med stationära fångstanläggningar som exempelvis ålkistor eller ålekupor.

Jordbruk med odling och bete har bedrivits i områdets två jordar, de högre belägna moränjordarna och de lerhaltiga sedimentjordarna i Säveåns dalgångar. Längs strandängarna, maderna, har marken nyttjats för både djurbete och vinterfoder.

Det agrara samhället

Generellt kan sägas att den äldre bebyggelse, som idag finns bevarad i Lerums kommun, är framvuxen ur de äldsta och större gårdarnas behov och vilja att avsätta mark för ny bebyggelse. De flesta byar var uppvuxna kring kyrkan där sociala inrättningar som tingsplats, gästgivaregårdar med mera placerades på den allmänna bytån.

Fram till 1800-talets skiftesreformer fanns både ensamgårdar, i högre terräng, och bybebyggelsen utmed dalsidorna. Efter storskiftet (1814) och laga skifte (ca 1828) splittrades byarna och gårdarna kom att spridas i landskapet. Syftet med skiftesreformerna var att effektivisera sättet att bruka jorden genom att samla ihop varje gårds ägor i större skiften.

Säveåns vatten har tidigt använts som kraftkälla. Kvarnarna nyttjades först för mjöl men när tekniken utvecklades började sågverk och andra verksamheter utnyttja kraften i strömmarna.

I Lerum medförde skiftena och järnvägen att kyrkbyn successivt förlorade sin centrala position under 1800-talet. Bycentrum förflyttades till området väster om Wamme bro vid sockenskolan, där järnvägsstationen och det nya tingshuset uppfördes. I nuvarande Floda saknades en renodlad bybebyggelse, istället var markernas användning starkt präglad av socknarnas herrgårdar. Därför påverkade de båda skiftena bebyggelsestrukturen i Floda föga.

Stationssamhällen

Vid mitten av 1800-talet drogs stambanan mellan Göteborg och Stockholm förbi de båda samhällena, en händelse som medförde stora förändringar för såväl bebyggelsen som för den lokala näringen.

Floda och Lerum utvecklades i och med järnvägen från utpräglade agrara bysamhällen till små stationssamhällen. Detta innebar att bebyggelsen började förtätas i anslutning till banområdet. Förändringarna innebar att markägare kunde avstycka marker för handel, skolor och industriverksam-

heter. Hotell och bostadsuthyrning till resande medförde möjligheter för andra inkomster än jordbruket. Byggnader för dessa verksamheter uppfördes i klassisk västsvensk träarkitekturstil med träpanel. Byggnaderna samlades kring en stationsnära gata. I Flodas fall söder om spårområdet och i Lerum utmed Göteborgsvägen.

Förmögna göteborgare visade under de sista decennierna före 1900 stort intresse för sommarviste i området. Markägarna avstyckade därför tomtor på höjdlägen inom bekvämt avstånd till järnvägsstationen. Påkostade sommarvillor med namn som Björkås, Solbacken, Lilleskog och Pomona började växa upp i de pittoreska miljöerna. Under de första decennierna på 1900-talet började allt fler villor uppföras tätare och på mindre tomtor. De ökade arbetstillfällena i stationssamhällena medförde att det nu även uppfördes åretruntbostäder. Dessa hämtades inte sällan ur de många huskataloger som tillhandahölls av exempelvis Borohus, Myresjöhus och Standardhus.

Processen gick snabbare i Lerum än i Floda. En orsak kan att Lerums självägande bönder såg möjligheten att stycka av de mindre effektiva markerna, bland annat på höjden i söder, till tomtmark och sälja till sommargästerna. I och runt Floda bestod markägarna av Öijesjö herrgård och Floda säteri vilkas ägare var synnerligen restriktiva till försäljning av sin mark. Den stora avstyckningen började först därför efter sekelskiftet 1900.

Efterkrigstidens växande orter

Efterkrigstidens ekonomiska expansion medförde en ekonomisk boom även för området utmed Säveån. Verksamheter och industrier anlades utmed järnvägen och Säveån och skapade därigenom en ökad tillväxt. Radhus- och villaområden, samt ett fåtal flerfamiljshus, började uppföras i en ring utanför stationssamhällets bebyggelse. I Lerum tillkom centrumanläggningen vars tidstypiska 1950-talsarkitektur fortfarande utgör en tydlig funktionell representant för tiden.

1962 drogs Europaväg 3 (nuvarande E20) rakt genom Lerums stationssamhälle och söder om Flodas, genom Skallsjö kyrkby. Den nya vägen påverkade de båda orterna på olika vis. Stationssamhället Floda kopplades samman med motorvägen i söder genom en ny lokalväg. Trots att motorvägen drogs rakt genom Lerums centrum fick den mycket liten kontakt med staden. Istället verkade den som en barriär mellan södra och norra delen där den senare utvecklades som typisk villaförstad och den förra fick en mer stadsmässig karaktär. Rekordårens bilberoende och motorvägens utbyggnad medförde även att järnvägen föll något i glömska. Resorna minskade och stationsområdena förföll.

När järnvägen åter kom i ropet efter oljekriser på 1980- och 90-talen renoverades stationsområdena upp och stationsbyggnaderna gavs nuvarande utformning. De tidigare påkostade stationshusen fick nu mer blygsamma utseenden i och med att bland annat takkupor och frontespiser, och i Flodas fall de båda flygelbyggnaderna, revs. Nu revs även flera av de trähus som uppförts i anslutning till stationsmiljön i Floda, detta för att ge plats åt parkeringar för tågpendlare till Göteborg. Det innebar att ortens centrum nu flyttades över Säveån, där en nyare centrumanläggning uppfördes under 1980-talet.



Figur 1 Lerums breda, flacka dalgång. Vy åt öster mot stationsbyggnaden.

## 5 Huvudstrukturer

### 5.1 Grönstruktur

#### Lerum

Lerums tätort ligger i en relativt bred dalgång med flackt stigande, bebyggda, dalsidor. Ortens centrala del, liksom järnvägsstationen ligger i området mellan Säveån och Västra stambanan.

Närheten till Säveån i norr med dess trädkantade åbrikar ger centrumet en grön inramning som ger stora natur- och upplevelsevärden. Västra stambanan som dessutom åtföljs av väg E20 skapar dock ett stort avstånd till bebyggelse och grönska söder om. Strax öster om stationsområdet före Säveån byter sida om järnvägen, närmar sig Säveån järnvägen parallellt samtidigt som väg E20 svänger av åt något söderut. I denna sekvens förekommer grönska på båda sidor om järnvägen. På den norra sidan förekommer en hel del skyddsvärda träd och några efterträdare.

Inom utrednings- och influensområdet kan Lerums grönstruktur i stort sägas bestå av Säveån med tillhörande grönska, alléer och trädgårdar.

Säveån är utpekad som ett riksintresse för naturvård och har högsta naturvärde i naturvårdsprogrammet. Det är främst hit naturvärden är knutna men det finns även alléer och ett antal skyddsvärda träd.

I närheten av stationsområdet, bakom parkeringshuset på järnvägens norra sida och fortsatt en bit öster ut mot stationen löper bland annat en längre biotopskyddad allé. Det finns ytterligare tre järnvägsnära, cirka 50 meters avstånd, biotopskyddade alléer. Skyddsvärda träd finns främst i anslutning till stationsområdet och i utredningsområdets södra delar längs med Göteborgsvägen.

I nordöstra delen av utredningsområdet, i ganska direkt anslutning till järnvägen, både norr och söder därom, bidrar den förekommande bevarade gamla gårdbebyggelsen och sommarvillornas stora och uppvuxna trädgårdar till grönstrukturen. Den södra åbriken från Wamme bro och österut utgörs av rester av en trolig parkanläggning.

Till det gröna intrycket i Lerum bidrar även de många trädgårdarna som tillhör de många nyare husen och villorna. Den dominerande bebyggelsen i Lerum är låg; endast i den helt centrala delen och vid Lerums Andersvägen, norr om järnvägen, finns lite högre bebyggelse.

Naturvärden är främst knuta till den trädkantade Säveån, speciellt utpekade värden är biotoper för lax, stensimpa och kungsfiskare. I centrala Lerum har biotopen dock en lägre grad av naturlighet jämfört delar längre uppströms eftersom stränderna är erosionskyddade.

Alléer har ofta både natur- och kulturvärden kopplade till sig, där de viktigaste ekologiska funktionerna är att utgöra habitat för lavar och mossor samt hysa viktiga ekologiska strukturer som håligheter för fåglar och insekter. Alléers linjeform gör att de även kan bidra till att koppla samman grönstrukturen och kan fungera som spridningskorridorer för ett flertal organismer, bland annat fåglar och insekter. Skyddsvärda träd utgör på samma sätt som alléer habitat för bland annat lavar, mossor, fåglar och insekter.



Figur 2 Säveåns bevuxna åbrinkar.



Figur 3 Wamme bro.

Karaktärsbeskrivningar  
(se karta till höger)

**1. Lövskog:** Östra delen är mestadels alskogsomgärdad, meandrande sträcka av Säveån, på tidigare hagmarker, delvis ännu betade. Både naturliga och stabiliserade rasbranter. På den mer centrala delen, öster om järnvägsbron, är Säveån lövsogsomgärdad. Väster om bron är åbrinkarna till största delen stabiliserade med mer parkkaraktär.

**2. Lövskog:** Ädellövskog med grova träd i den södra delen.

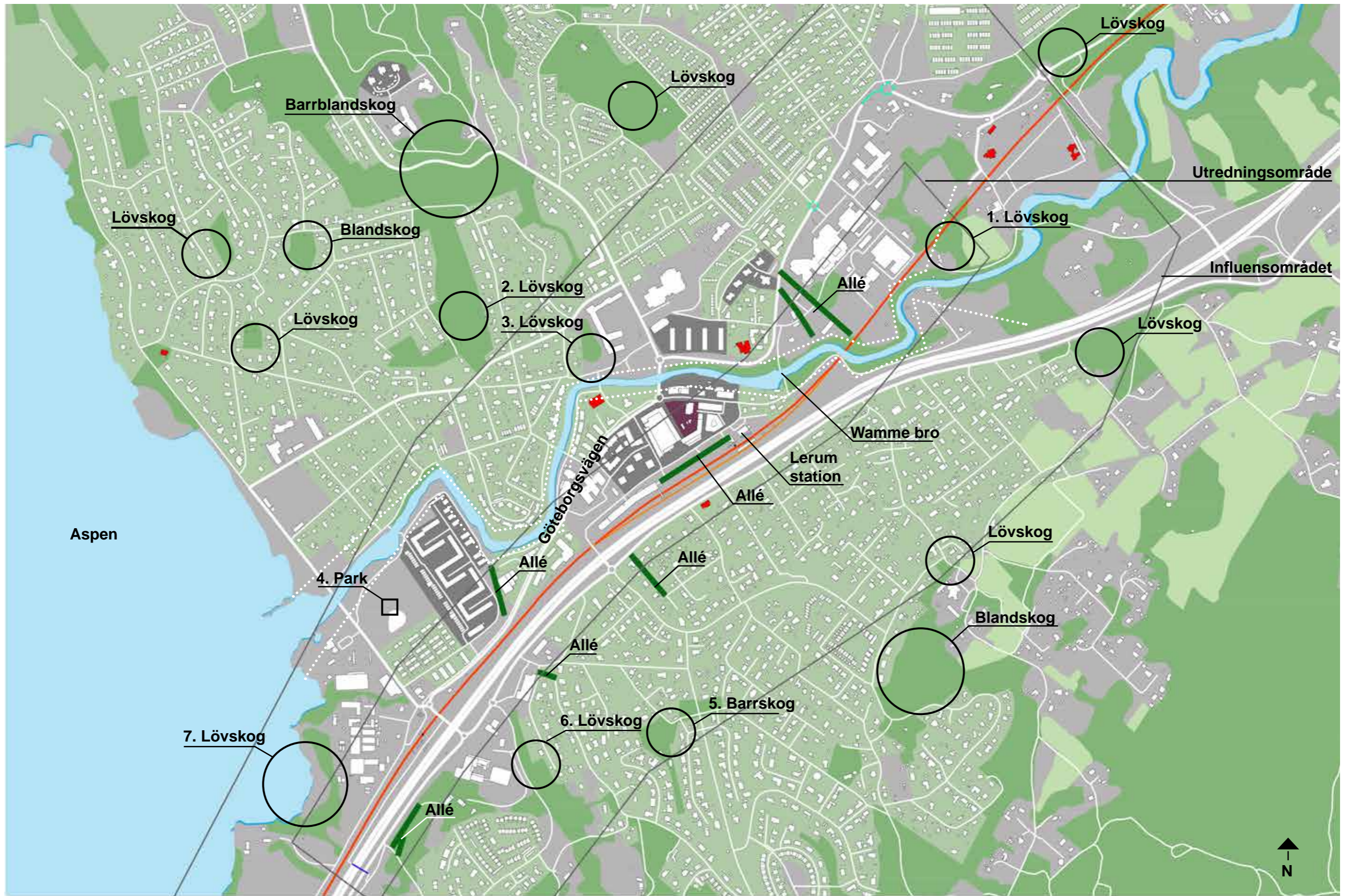
**3. Lövskog:** Ädellövskog med alträd och rikligt med dödved och vattendrag.

**4. Park:** Parkkaraktär med enstaka ädellövträd.

**5. Barrskog:** Övervägande tall med inslag av grova träd samt av trivial- och ädellövträd.

**6. Lövskog:** Lövsumpskog med alskog och eventuellt ask längs vattendrag.

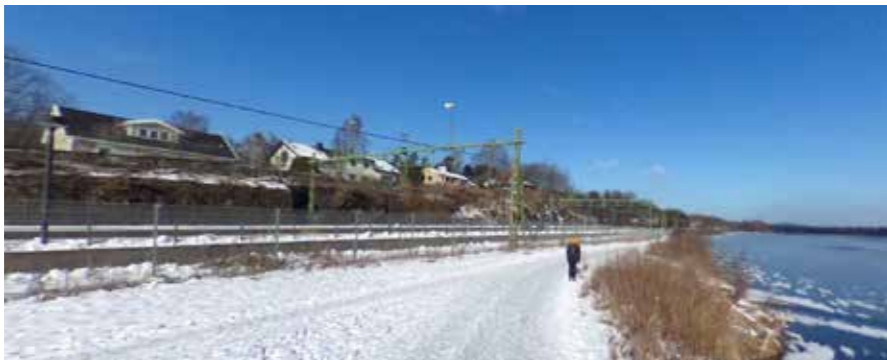
**7. Lövskog:** Triviallövskog huvudsakligen bestående av medleåldersträd men med enstaka äldre exemplar.



Figur 4 Lerum, översiktlig grönstruktur



Figur 5 Promenadstråk på Sävelängens sydöstra strandkant..



Figur 6 Promenadstråk söder om järnvägsspåren med bergskärning och stenmur.



Figur 7 Spindelparken.

## Floda

Floda ligger i ett landskap präglad av Sävåns dalgång och sjön Sävelången. Dalgången är smal och utmed ån följer träd och skogsområden, flera med högt naturvärde. Grönstrukturen består både av natur- och parkmark och gamla uppvuxna trädgårdar. I stationens närhet finns flera trädgårdar av parkstorlek. Tillsammans ger detta en lummighet och småskalighet som förstärks av den smala dalgången och de branta bergssidorna. Kontrasten till den stora öppna vattenytan som Sävelången utgör förtydligar också landskapets form och karaktär.

Bebyggelse kryper upp på höjdryggarna längs Sävelången men är i stort trädbevuxna. På båda sidor Sävelången i Floda följer en ofta trädkantad promenad. Från stationsområdet och öster ut löper lång bergskärning och en stenmur för att ge plats åt järnvägsspåren.

Väster om Floda station och centrum börjar Sävåån meandra på ett naturligt sätt och flera småvatten, i form av så kallade korvsjöar, avsnörda delar av den tidigare vattenfåran. Detta skapar ett landskap med goda förutsättningar för hög biologisk mångfald.

Skogsområdena som följer längs Sävåån har delvis har nyttjats som hagmarker vilket har gett en lundkaraktär med ekar och hassel, exempelvis nedanför Kusebacke (område 8 på kartan till höger). I Floda, och generellt i Lerums kommun, är det en relativt hög förekomst av grova ek vilket kopplas till de gamla högreståndsmiljöerna som finns i området. Ekarna är mycket värdefulla ur landskaps perspektiv och skapar goda spridningsmöjligheter men är känsliga för undanträngning av andra trädarter.

Ett flertal skyddsvärda träd, samt potentiella efterträdare har identifierats av Lerums kommun. Flest träd av detta slag finns norr om järnvägen längs Sävelängens strand. Det finns också ett antal skyddsvärda alléer (utpekade på kartan till höger) och i anslutning till och i utredningsområdet finns flera viktiga och skyddade naturområden.

## Karaktärsbeskrivningar

(se karta till höger)

**1. Blandbarrskog:** Kuperad terräng och fin strövsog. Skogen sköts hyggesfritt med varsamt skogsbruk. Träden är olikåldriga och här förekommer mosse, sjöar och vattendrag. Området är också kulturhistoriskt intressant

**2. Blandskog:** Skog bestående av ädellöv-, triviallövs- och barrträd. I västra delen är skogen gallrad.

**3. Lövskog:** Ädellövträd med ekskog och delvis alsumpskog.

**4. Lövskog:** Här förekommer ekskog och hedskog från häll- till ristyp med inslag av grova ekar och tallar. I nordost finns beteshagar. Vattendrag med al, ask, hägg och björk.

**5. Lövskog:** Ädellövskog.

**6. Lövskog:** Ett parkliknande område med bland annat grova ekar och andra grova träd samt värdefull förvildad flora.

**7. Blandskog:** Stor andel tallskog.

**8. Lövskog:** Ädellövskog med högt inslag av barrträd. Det finns även inslag av döda träd. I södra delen längs vägen växer rikligt med grova träd. På de sydvända skogsklädda sluttningarna förekommer grova tallar, jätteeakar, gammal hedskog och en rik flora.

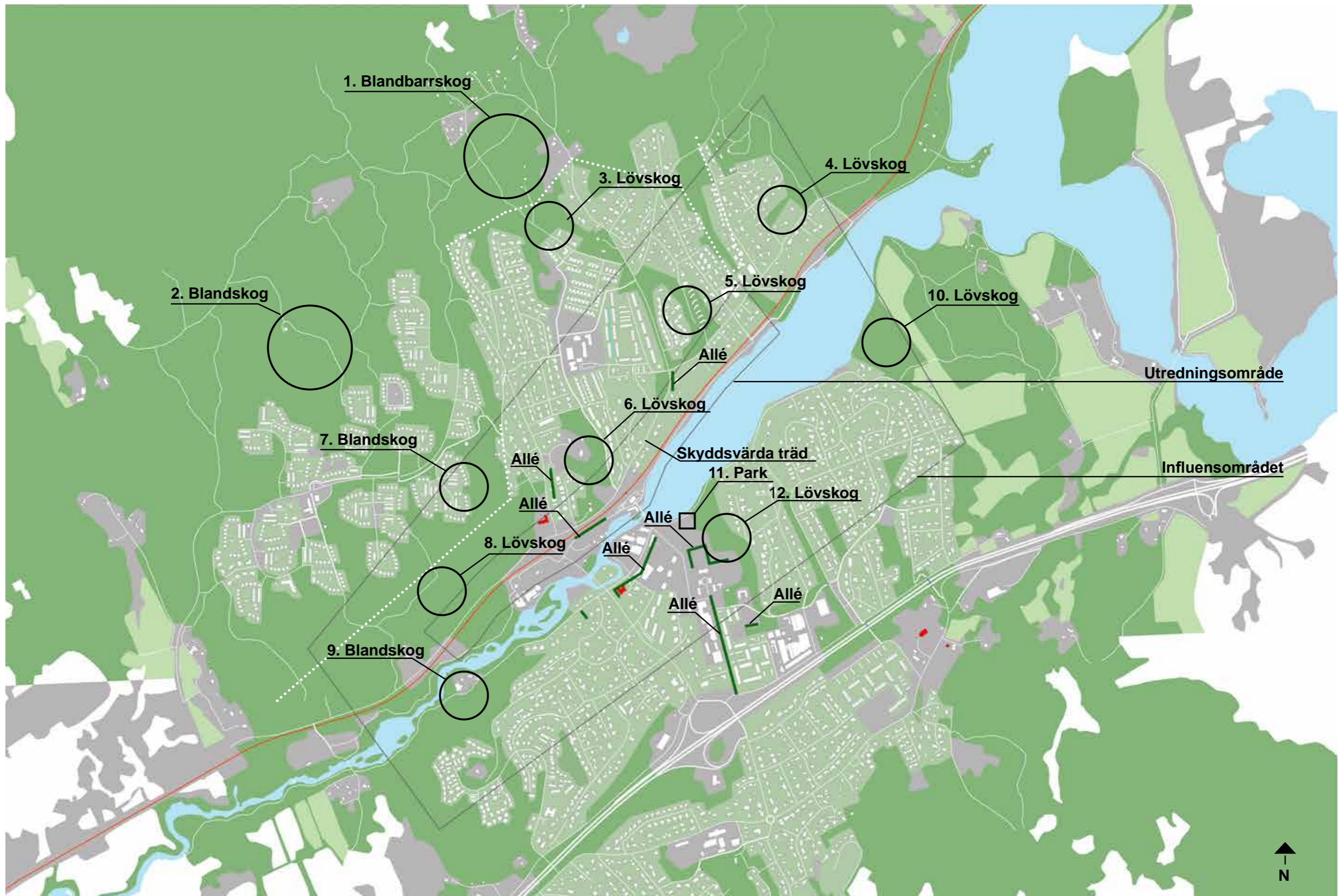
**9. Blandskog:** Lövskogsomgärdad strösträcka av Sävåån med värdefulla lövskogstyper, till stor del tidigare hagmarker. Inslag av vidkroniga ekar och naturbetesmarker.

**10. Lövskog:** Ädellövskog med rikligt med grova träd och en värdefull flora. Gamla park- och hagmarker kring Nääs slott vid Sävelången.

**11. Park:** Spindelparken ligger här på gammal gårdsmark med ädellövträd och småvatten.

**12. Lövskog:** Bokdominerad, delvis parkartad, delvis igenväxande lövskog med inslag av grova träd och då framför allt bokar. Det finns en mycket grov naturminnesskyddad ek i öster.





Figur 8 Floda, översiktlig grönstruktur



Figur 9 Stationsbyggnaden. Foto Västarvet

## 5.2 Kulturmiljön

### Lerum

Bebyggelsen i Lerums reflekterar de historiska förändringar Lerum genomgått, från den agrara tiden, till stationssamhället växte fram med järnvägen och stationen i centrum och därefter uppförandet av centrumanläggningen på 1950-talet och motorvägen på 1960-talet. Den senare har medfört att centrum och stationsområdet fått stå tillbaka för den växande motortrafiken och handeln vid motorvägsavfarterna. Motorvägen utgör även en barriär mellan södra och norra delen av Lerum.

Det ursprungliga lilla stationssamhället Lerum har dock expanderat till en viktig kranskommun till Göteborg som förser pendlare västerut med villa- och radhus men har även egen industri och verksamheter. Bland de nya byggnaderna finns även äldre bevarade som speglar ortens historia med äldre jordbruksbebyggelse samt bibehållna sommarvillor och tätortsbebyggelse från den viktiga stationsamhällesepok.

### Bebyggelsestruktur

I nordöstra delen av utredningsområdet återfinns bevarad gårdsbebyggelse, flera före detta sommarvillor och skolbyggnader från början av 1900-talet samt längst i nordost, i omedelbar närhet till spårområdet, Lerums västra kyrkogård från 1913. I sydvästra delen återfinns bibehållna gårds- och herrgårdsanläggningar, t ex Almekärrens gård och Möllergården, söder om järnvägsspåren.

Den för 1950-talet karaktäristiska centrumanläggningen kring Bagges torg uppfördes från 1959 med kommunhus, butiker och bostäder. Torgplatsen öppnar upp sig mot den gamla landsvägen som mot öster övergår i området med järnvägsstationen och därefter Brobacken.



Figur 10 Vy från korsningen Stationsvägen - Brobacken med delar av centrumanläggningen i anslutning till Bagges torg. Foto Västarvet



Figur 11 Träbebyggelsen i Brobackeområdet. Foto Västarvet



Figur 12 Wamme bro. Foto Västarvet

Den väl bibehållna stadsmässiga träbebyggelsen vid Brobacken övergår vid Wamme bro till en glesare villabebyggelse från omkring 1900, på båda sidor om Sävåns trädkantade åbrink. Villabebyggelsen i området söder och norr om Sävån utgörs i flera fall av fina exempel på den sommarvillatradition som skapades i Lerum med järnvägens tillkomst. Den södra åbrinken från Wamme bro och österut utgörs av rester av en trolig parkanläggning. På höjden söder om E20 fortsätter villabebyggelsen från omkring 1900 uppblandad med modernare villabebyggelse.

Samtliga bebyggelseområden, objekt och broar är omnämnda i Lerums byggnadsinventering från 1999. Undantag är villabebyggelsen från omkring 1900 utmed Strömängsvägen samt järnvägsbron från 1915, samtliga belägna mellan Sävån och väg E20. De senare har bedömts ha mycket stora kulturhistoriska värden vid inventeringen i samband med platsbesöket inom aktuellt projekt. Viktiga kulturmiljöer i området som behöver beaktas är:

- Stationsområdet med stationsbyggnaden och Brobackenområdet med förlängning utmed Strömängsvägen med sin träbebyggelse från decennierna kring 1900. Hela området speglar Lerum som stationssamhälle från hundra år från mitten av 1800-talet.
- Centrumanläggningen från 1950-60 talen som speglar efterkrigstidens framåtanda och optimism
- Den bibehållna villabebyggelsen norr och söder om Sävån. Bebyggelsen speglar Lerum som sommarnöje för besuttna stadsbor, något som är starkt förknippat med Lerum som tidigt stationssamhället.
- De bevarade broarna Wamme bro, järnvägsbron från 1915 och järnvägsbron vid skolbyggnaden längre österut. Broarna utgör teknikhistoriskt viktiga lämningar som minner om tidiga vägsträckningar och tidiga betongkonstruktioner.



Figur 13 Rester av en trolig parkanläggning i anslutning till Wamme bro. Foto Västarvet

## Floda

Bebyggelsen i Floda är idag variationsrik med äldre jordbruksbebyggelse och odlingslandskap vid sidan av villor, radhus och äldre industrianläggningar. På platsen för ett tidigare fall med kvarn och såg återfinns idag ett kraftverk.

Det ursprungligen lilla stationssamhället Floda har med tiden expanderat till ett villa- och radhussamhälle för pendlare till Göteborg. Strukturen från stationssamhället är dock fortfarande avläsbar genom bland annat stationsområdet med dess bevarade trähus utmed Sävveån. Området är dock starkt förändrat, främst genom de omfattande rivningar av äldre bebyggelse och tillkommande som placerats utan historisk förankring i stationsmiljön samt den anpassning till biltrafiken som skett genom anläggning av parkeringsplatser.

### Bebyggelsestruktur

All bebyggelse strålar idag ut från järnvägsstationen och kraftstationen vid Sävveåns utlopp till Sävveån. Bebyggelsen runt järnvägsstationen kännetecknas främst av den speciellt påkostade panelarkitekturen från perioden 1850-1900. Den består av de få bevarade trähusen utmed Sävveåns brink söder om banområdet samt de bevarade trävillor som uppfördes som exklusiva sommarvillor av förmögna göteborgare i anslutning till byggnationen av Västra stambanan på 1860-talet. Byggnaderna speglar tillsammans med järnvägsstationen Flodas tidiga period som stationssamhälle och sommarnöje.

Floda säteri ägdes fram till 1920-talet all mark utom järnvägsområdet. Med järnvägens tillkomst 1857 växte under 1860-talet landets första grupp av sommarvillor vid järnväg fram. De förlades främst till Sävveåns norra sida och marken arrenderades ut av säteriet. I anslutning till järnvägsstationen lät säteriets ägare också avstycka mark åt de första handelsbodarna.

Fritidsbyggandet har satt sin prägel på det aktuella området under hela 1900-talet med bland annat omfattande trädgårdsodlingar med växthus invid gårdar och sommarvillor. Exempel på sådana återfinns norr om spårområdet där även flera tjänstemannavillor från 1930-talet är bevarade. Idag är flera av sommarvillorna rivna och de bevarade är nästan samtliga ombyggda för åretrunt boende.



Figur 14 Sommarvilla norr om stationsområdet.

Söder om spårområdet återfinns stationsbyggnaden vars tidstypiskt utformade exteriör är väl bibehållen. Likaså är de fåtal bevarade exempel på friliggande träbyggnader från tidigt 1900-tal väl bibehållna. De är uppförda för den service en växande stationsort krävde, till exempel som köpmanshus och för hotellverksamhet och café mm.

En tidig industri i centrala Floda var Garveriet, vilket flyttades till Floda från Göteborg vid mitten av 1800-talet och i vars lokaler idag flera mindre företag är etablerade. Kraftstationen vid Sävveåns utmynnande i Sävveån och Garveriområdet, strax västerut, minner om Flodas tidiga industriella verksamhet som baserades på såväl vatten- och krafttillgången som Sävveån tillhandahöll, samt de transportmöjligheter som järnvägen gav möjlighet till.

Samtliga bebyggelseområden, industrimiljöer och objekt är omnämnda i Lerums kommuns byggnadsinventering från 1999 och bedöms här ha mycket stort kulturhistoriskt värde. Viktiga kulturmiljöer i utredningsområdet som behöver beaktas är:

- Stationsbyggnaden med omkringliggande kraftverksanläggning och fåtal bibehållna äldre trähus utmed Sävveån fram till och med garveriområdet. Bebyggelsen speglar Floda som stationssamhälle och växande industrisamhälle från slutet av 1800-talet till mitten av 1900-talet.
- Den bevarade sommarvillabebyggelsen, från decennierna kring 1900, norr om spårområdet och söder om Sävveån. Bebyggelsen speglar Floda som sommarnöje för besuttna stadsbor, något som är starkt förknippat med Floda som tidigt stationssamhället.
- Bevarade tjänstemannavillor från 1930-talet utmed Sävvegårdsvägen norr om spårområdet. Byggnaderna utgörs av kataloghus från Borohus uppförda av statens järnvägars tjänstemän på mark ägt av deras arbetsgivare.



Figur 15 Stationsbyggnaden. Foto Västarvet



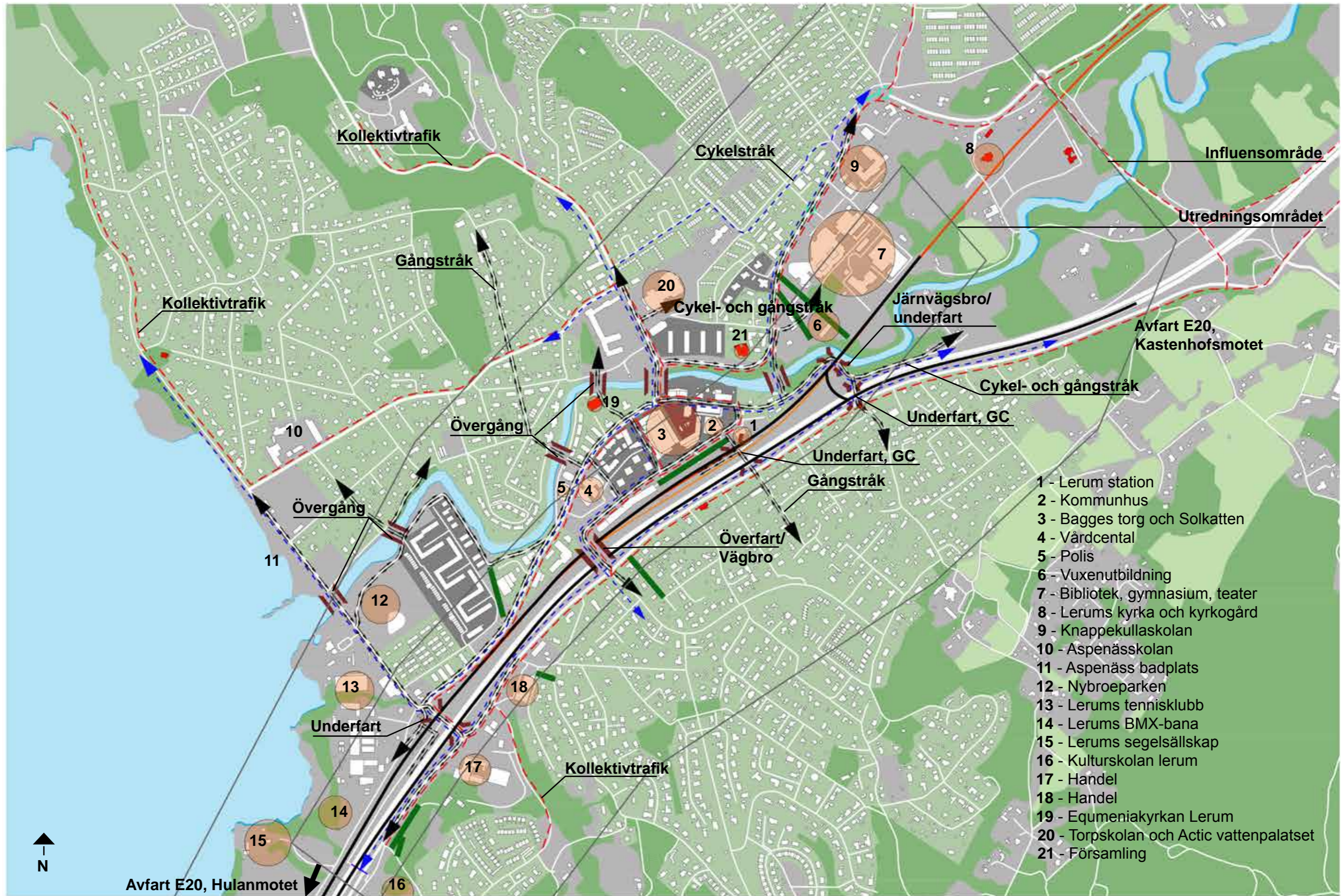
Figur 16 Träbebyggelse i anslutning till stationsområdets parkering samt GC-bro till centrum. Foto Västarvet



Figur 17 Kraftverket med stationsbyggnaden i bakgrunden. Foto Västarvet



Figur 18 Garveriområdet med dess tjänstemannabostad. I bakgrunden skymtar ett passerande tåg. Foto Västarvet



Figur 19 Lerum, rörelsemönster

### 5.3 Rörelsemönster

#### Lerum

Till vänster redovisas översiktligt kommunikationsstråken i Lerums tätort med fokus på gång, cykel samt kollektivtrafik samt målpunkter. Detta för att ge en bild av kopplingar, stråk och sätta utredningsområdet och då i synnerhet stationsområdet i sitt sammanhang som en del av vardagslandskapet.

Möjligheten att röra sig, både som oskyddad och skyddad trafikant i Lerums tätort påverkas mycket av landskapets topografi, Sävån och den parallellt gående infrastrukturen.

Vattnet tillsammans med den tunga infrastrukturen i dalgången utgör en kraftig barriär mellan norra och södra Lerum. Som en konsekvens därav är bebyggelsestrukturen utbredd och avstånden inom, till och från Lerum långa. Det finns ingen avfart som leder direkt till Lerums centrum från väg E20. Främst nås centrum från den västra avfarten, Hulanmotet medan den östra, Kastenhofsmotet matar de östra delarna.

#### Floda

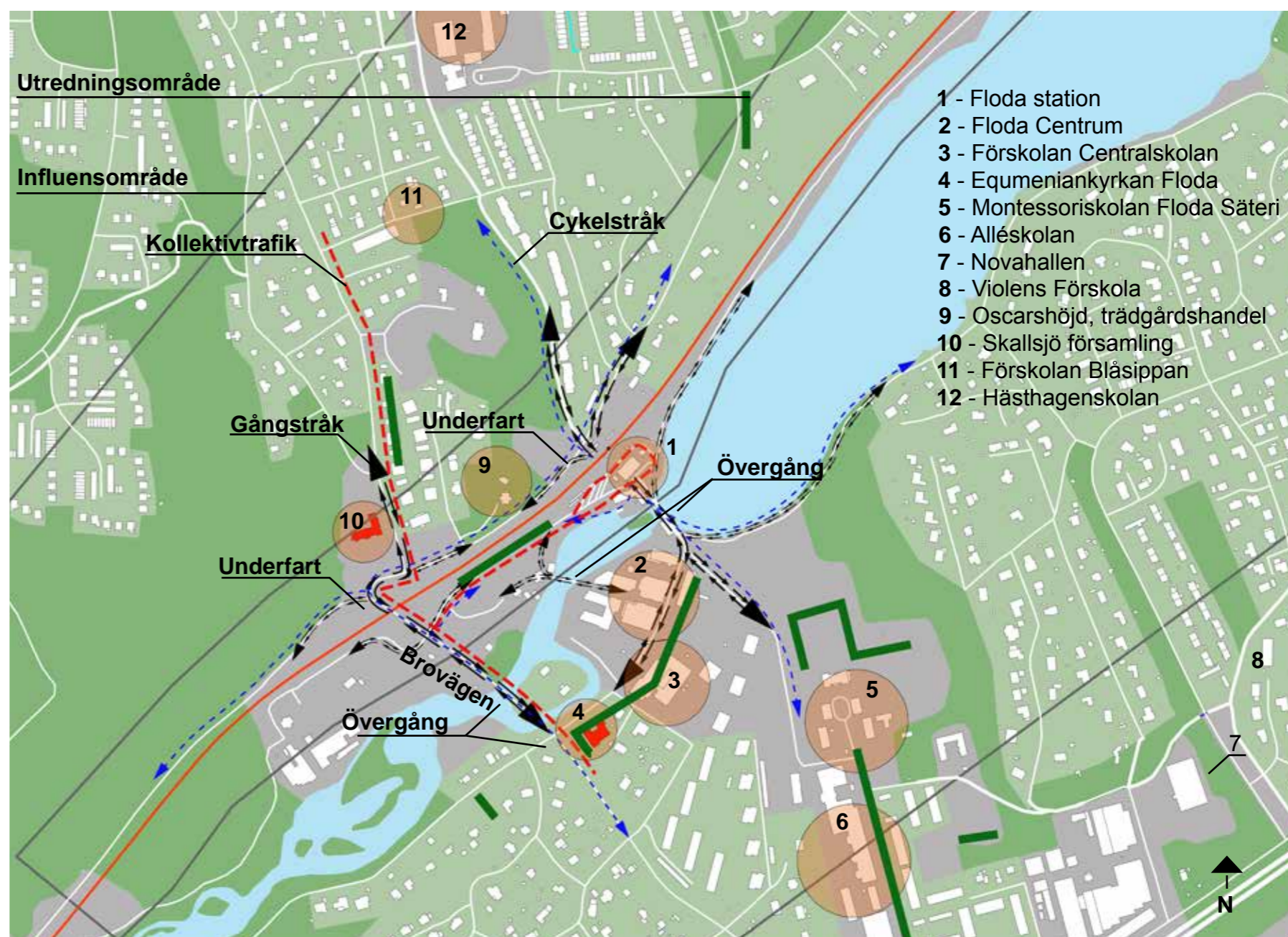
På bilden till höger visas målpunkter, huvudstråk och kopplingar med fokus på gång, cykel samt kollektivtrafik. Det är tydligt att både järnvägen och vattnet utgör en barriär och påverkar rörelsemönstren och infrastrukturen i Floda. Topografin inverkar också och förstärker barriäreffekten.

Stationsområdet i Floda återfinns på den relativt smala landremsan mellan Västra stambanan i norr och Sävån i söder. All trafik mellan den norra och södra sidan av Floda passerar här.

För fotgängare och cyklist finns två passager under järnvägen medan det för bilister endast är möjligt att använda den västligaste underfarten, under järnvägsbron på Brovägen. Underfarterna följs sedan av broar över Sävån.

Floda centrum finns på den södra sidan om ån mellan de båda huvudbroarna. Centrumet kopplas direkt till den norra sidan med en gång- och cykelbro. De flesta målpunkter i form av vård och handel finns också på den södra sidan.

Blickar man mot Sävån från Sävelången ligger tre karaktärsfulla landmärken på rad vid utloppet. Stationsbyggnaden på norra sidan, och kraftverksbyggnaden på södra sidan helt i anslutning till bron åtföljt högre upp i terrängen av det gamla säteriet.



Figur 20 Floda, rörelsemönster



Figur 21 Lerum, stationsområde

## 6 Stationsområdet

### Lerum

Lerums stationsområde ligger mellan centrumbebyggelsen i norr och väg E20 i söder. Stationsområdet ansluter även till Säveån och dess naturmiljö samt till äldre bebyggelse, öster om stationsområdet, i Brobackenområdet.

Återstoden av det ursprungliga stationssamhället utgörs av detta område tillsammans med Wamme bro och järnvägsbron i öster från 1915 samt stationsbyggnaden.

Utöver vägar och järnväg domineras stationsområdet av centrumanläggningen från 50-talet vid Bagges torg. Dessutom ger ett flertal nyare byggnader och konstruktioner, som både är direkt och indirekt knutna till järnvägens funktion, samt järnvägens och motorvägens barriärverkan en stark prägel på området. Själva ursprunget till stationsområdet, stationsbyggnaden, blir i det närmaste ett undanskymt objekt i sammanhanget.

Sammantaget uppfattas miljön som något svår läsbar då uttrycken är många och av skilda karaktärer vilket påverkar orienterbarheten och tillgängligheten.

### Rörelsemönster

Norr om stationsområdet, parallellt med järnvägen löper Stationsvägen. På vägens norra sida följer en gång- och cykelbana och på södra sidan finns dessutom en gångbana, med bitvis mycket låg standard. Vidare finns det fyra övergångsställen kopplade till stationsområdet från vägen. Det östligaste är anpassat för både fotgängare och cyklister och har direkt anslutning till en gång- och cykeltunnel.

Gång- och cykeltunneln knyter ihop Södra Långvägen, söder om E20 med Stationsvägen och området kring stationsbyggnaden. För att ta sig ner i tunneln från stationsområdet tar man antingen hiss eller trappor. Tunneln leder också till mittplattformen. I mittplattformens västra finns också en upp- och nedgång. Denna som leder, via en gångbro, till parkeringshuset. Plattformen närmast stationsbyggnaden nås i markplan från centrumsidan.

Järnvägen kan även passeras planskilt på vägbro via Stationsvägen väster om stationsområdet samt norr därom under järnvägsbro i anslutning till Säveån. Vägbron är utformad för biltrafik med intilliggande gång- och cykelväg och passagen intill Säveån är för blandtrafik.

## Innehåll

Stationsområdet sträcker sig från parkeringshuset i väster till och med en mindre parkeringsyta öster om stationsbyggnaden. Inom området används en enhetlig plattbeläggning för alla ytor och stråk avsedda för fotgängare och cykliser. Ytan som är avsatt för busstrafiken, direkt väster om stationen tillsammans med taxizonen framför har också en plattbeläggning men avviker i färg och mönster. Alla parkeringsytor är asfalterade.

Som redan nämnts finns ett antal byggander utöver stationsbyggnaden inom området. I väster finns det stora parkeringshuset med koppling, via gångbro, till mittplattformen. Längre öster ut på mittplattformen återfinns ett större skärmtak som anslutning till upp och nedgång till gång- och cykeltunneln. Upp- och nedgången till samma tunnel men bredvid stationsbyggnaden är också väderskyddad med en byggnadskonstruktion. På stationsbyggnaden östra sida ligger vidare ett teknikhus. Det förekommer också några olika lösningar för väderskyddad cykelparkering i området. Alla dessa konstruktioner och byggander inom stationsområdet varierande i uttryck.



Figur 23 Stationsbyggnaden med initilliggande teknikbyggnad. Foto Västarvet



Figur 26 Till vänster i bild byggnad för upp-/nedgång med stationsbyggnaden bakom samt till höger upp-/nedgång till mittplattform



Figur 24 Vy över E20 med stationsområdet i fonden. Centralt syns mittplattformens skärmtak och lite längre bort skymtar parkeringshuset. Foto Västarvet



Figur 27 Till höger i bild parkeringshuset i områdets västra del med gångbro som ansluter till mittplattformen.



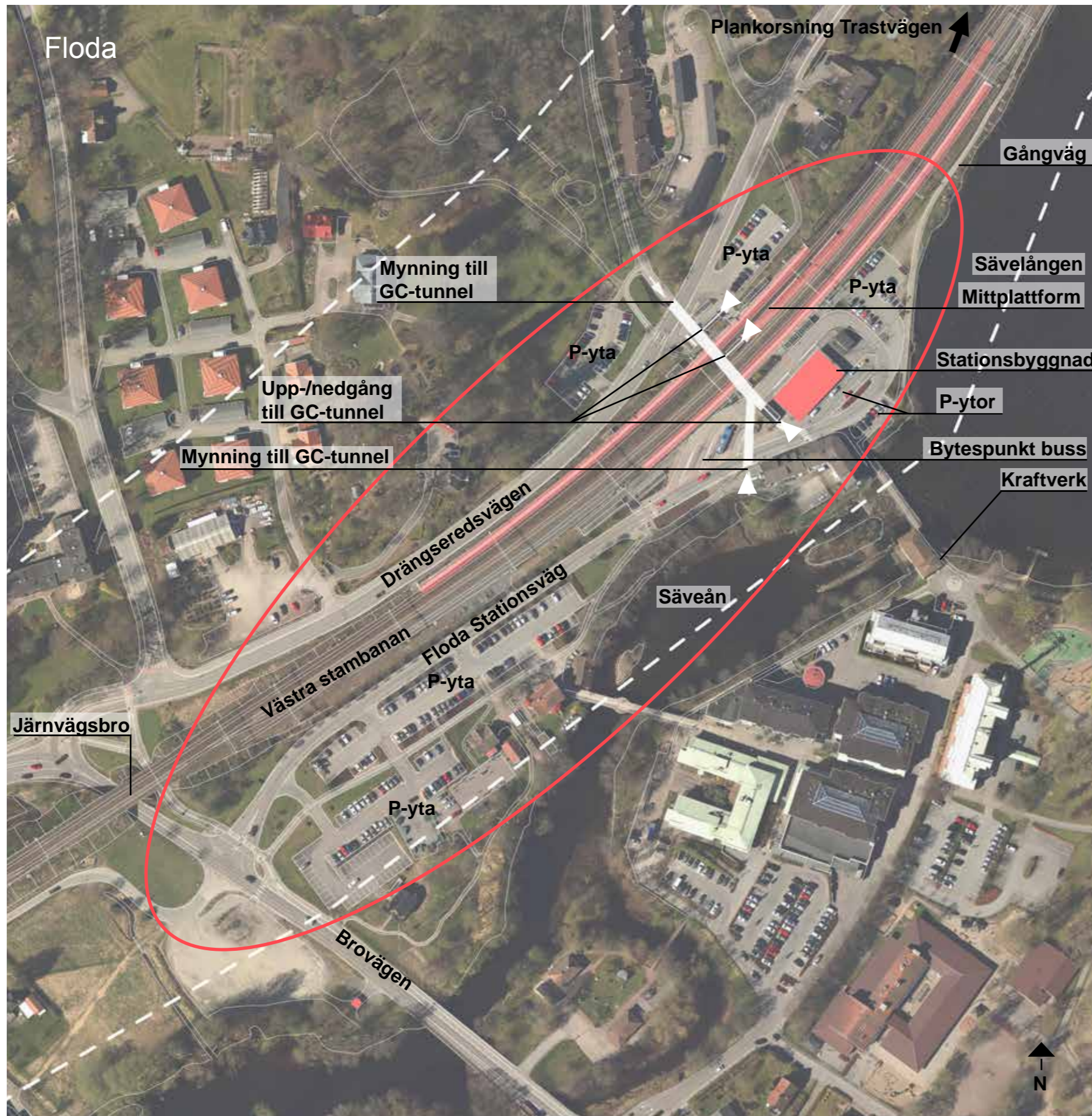
Figur 22 Järnvägsbron från 1905 med gång och cykelstråk längs Sävån.



Figur 25 Upp/nedgång till gång- och cykeltunneln som kopplar södra Lerum till stationsområdet.



Figur 28 Plattform som nås i markplan från centrumsidan. Stationsbyggnaden syns i bakgrunden..



Figur 29 Floda, stationsområde

## Floda

Dagens stationsområde speglar Flodas utveckling till ett utpräglat villa- och radhussamhälle för pendlare till Göteborg, med sina stora öppna ytor för kollektivtrafik och parkering.

Stationsbyggnaden ligger dock mycket naturskönt med fin utsikt vid Sävelångens södra strand, intill dess utlopp till Säveån, mellan spårområdet och vattnet. På och i områdets direkta närhet finns vidare en del historiska spår kvar i form av själva stationsbyggnaden, den vinklade byggnaden som med bron hänger samman med kraftverksbyggnaden, högvuxna träd som indikerar gamla trädgårdar samt utblick mot Floda säteri i söder. Väster om Brovägen finns vidare de före detta verkstadsbyggnaderna och Garveriområdet.

Stationsområdet domineras av infrastruktur men följaktligen präglas den anslutande omgivningen främst av småskalig bebyggelse och natur med höga upplevelsevärden.

### Rörelsemönster

Inom stationsområdet finns det två olika passager av järnvägen. I väster finns en järnvägsbro över Brovägen, som både omfattar en vägport och en gång- och cykelport under järnvägen. I öster sker passager genom en kombinerad gång- och cykeltunnel vilken förbinder plattformarna med omgivande ytor. Till mittplattformen finns endast förbindelse i form av trappor vilket gör den otillgänglig för rörelsehindrade. Såväl på den norra sidan om järnvägen som på den södra ansluter ett gång- och cykelstråk direkt till tunnelmynningarna. Själva gång- och cykeltunneln upplevs som trång och svår att överblicka.

Längs med spårområdet, mellan Västra stambanan och Sävelången går ett smalt gångstråk vilket ansluts till samhället norr om spåren via en plankorsning vid Trastvägen.

Det finns tre passager över Säveån för att ta sig från eller till stationsområdet, två stycken gång- och cykelbroar samt Brovägens passage i väster vilken är kombinerad för både oskyddade och skyddade trafikanter.

Generellt är tillgängligheten för cyklister och fotgängare till, från och inom stationsområdet underordnad bil- och kollektivtrafiken. Vid framför allt stationsbyggnaden och den södra plattformen samsas olika trafikslag på en liten yta och med korsande flöden. För att nå hållplatslägena svänger busstrafiken runt stationsbyggnaden, vilken också har parkeringsplatser direkt söder och öster om sig.



## Innehåll

Stationsområdet norr om spåren, utanför plattformen, består av parkeringsytor, väderskyddade cykelparkeringar, en mindre byggand för upp- och nedgång samt belysningsstolpar med allt stål lackerat i samma rödaktiga kulör. Färgen återkommer på den enkelsidiga mittplattformen, på byggnaden för upp- och nedgång till gång- och cykeltunneln samt på väderskydd. Väderskydden avviker från standard och har ogenomsiktliga väggar.

Den södra delen av stationsområdet utgörs till största delen av ytor för parkering och transport. Öppenheten minskas genom olika gröna inslag, inte minst i omgivningarna men även inom området. Längs Floda Stationsvägs norra sida följer en enkel allé och på den södra sidan anslutande parkeringen växer också träd och lägre planteringar.

Närmare själva stationsbyggnaden finns några mindre byggnader i form av en teknikbyggnad, väderskydd för cykelparkering och för upp- och nedgång till gång- och cykeltunneln, likadana som de på järnvägens norra sida.



Figur 31 Bytespunkt buss med stationbyggnaden i bakgrunden. Foto Västarvet



Figur 34 Upp/ nedgång till mittplattform.



Figur 32 Östra entrén till gång- och cykeltunnel.



Figur 35 Väderskydd vis sidoplattform samt stationsbyggnaden till höger. I bakgrunden syns en teknikbyggnad.



Figur 30 Järnvägsbor över Brovägen med både vägport och gång- och cykelport.



Figur 33 Gångväg längs Sävelängens västra strand. I bakgrunden skymtar stationsbyggnaden.



Figur 36 Stationsbyggnaden.

## 7 Källor

Agrarhistorisk landskapsöversikt, Västergötland och Dalsland, 2002, red Catharina Mascher, Länsstyrelsen i Västra Götaland publikation 2002:14, Nossebro

Europeiska landskapskonventionen:  
<https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016802f3f3be>  
Hämtad 2018-04-16

Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning. Västra stambanan fyrspar, delen Floda-Asen, brvt 2004:01-01, 2005, Regionmuseet Västra Götaland

Kraften i vattnet. Inventering av småskalig vattenkraft del II, Rapport 2016:67, Länsstyrelsen i Västra Götaland

Kulturhistorisk byggnadsinventering nr 40, Lerums kommun, 1999, Älvsborgs länsmuseum, Vänersborg

Kulturhistorisk utredning nr 3, Lerums kommun, 1972, Norra Älvsborgs museiförening, Vänersborg

Kulturmiljöer i Lerums kommun, kulturmiljöprogram planeringsunderlag, 1999, Älvsborgs länsmuseum, Vänersborg, Lerums kommun, Lerum

Landskap i långsiktig planering, Pilotstudie i Västra Götaland, Publ: 2011:122

Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar, En handledning, Publ: 2016:033

Landskapskaraktärsanalys för Västra stambanan, Publ: 2015:102

Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister, BeBR, 2018-01-29

Riksantikvarieämbetets fornminnesinformationssystem, FMIS, 2018-01-23

Säveåns landskap rapport 1, 2008, Västarvet





Trafikverket, 405 33 Göteborg  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)