

PM Kulturarvsanalys Lerum
Västra stambanan, Göteborg-Skövde
Punktinsatser för effektivare tågtrafik

Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum

Lerums kommun, Västra Götalands län

Järnvägsplan, 2019-01-10

Projektnummer: 136776



Trafikverket

Postadress: 405 33 Göteborg

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Kulturarvsanalys, Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum

Författare: COWI/Lisa Molander, Västarvet

Dokumentdatum: 2019-01-10

Ärendenummer: TRV 2017/43687

Version: 1.0

Kontaktperson: Trafikverket, Emma Stemme

Foto och illustrationer: COWI där inget annat anges

Innehåll

1. INLEDNING	4
2. SYFTE	5
3. AVGRÄNSNINGAR AV INFLUENSOMRÅDE	5
4. KULTURHISTORISK UTVECKLING	7
5. LERUMS TÄTORT IDAG	12
6. KULTURVÄRDEN	13
7. KÄNSLIGHETSANALYS MED KONSEKVENSBEDÖMNING	18
7.1. Metod	18
7.2. Nollalternativet	18
7.3. Stationsbyggnaden	20
7.4. Brobackenområdet	21
7.5. Sambandsanalys stationsbyggnaden och Brobackenområdet	22
7.6. Järnvägsbron och Wamme bro över Säveån	24
KÄLLOR	26

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.

Våren år 2018 togs samrådsunderlag fram för järnvägsplanen Vändspår Floda/Lerum. I samrådsunderlaget ingick åtgärder i både Lerum och Floda. I Lerum föreslogs ombyggnad av stationen för att ge möjlighet till förbigångar i båda riktningar, samt vändning vid behov. Projektets syfte uppnås i och med genomförande av åtgärderna i Lerum, oaktat genomförande av åtgärder i Floda. Begränsad ombyggnad inom befintligt stationsområde behöver ändå genomföras i Floda för att förbättra tillgänglighet och säkerhet.

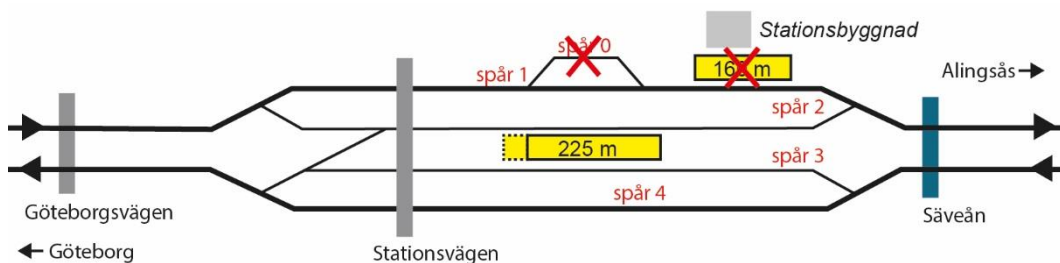
Trafikverket har beslutat att projekt Vändspår Floda/Lerum delas i två delar och att järnvägsplanen i fortsättningen begränsas till att omfatta åtgärderna i Lerum. Åtgärder i Floda ska brytas ut till ett separat delprojekt för genomförande utan järnvägsplan.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län tog 2018-07-04 beslut att projektet Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Denna PM är framtagen som ett underlag till fortsatt arbete med järnvägsplan för Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum.

1.1. Projektets omfattning

Ombyggnaden av stationsområdet i Lerum ska ge möjlighet till så kallade förbigångar, det vill säga möjlighet att köra om tåg, i båda riktningar samt möjlighet till vändning av tåg från Göteborg vid behov. Detta innebär att stationen utformas med fyra spår, varav två är normalhuvudspår och två är avvikande huvudspår. Ett nytt spår, spår 4, föreslås byggas mellan väg E20 och befintligt spårområde. För resenärer ska tillgängligheten till stationen och plattformarna bibehållas. Den befintliga mittplattformen, som idag är 225 meter, ska kunna förlängas till 250 meter. Plattformen vid spår 1 tas ur drift. Föreslagen principiell utformning av stationsområdet i Lerum visas i Figur .



Figur 1 Föreslagen principiell utformning av stationsområdet i Lerum.

2. Syfte

I fördjupad kulturarvsanalys redovisas kulturvärden i området för den planerade utbyggnaden av järnvägen utifrån inledande kulturarvsanalys som genomförts inom ramen för järnvägsplanens samrådsunderlag. I den fördjupade kulturarvsanalysen fördjupas beskrivningarna av de kulturhistoriska värdena som kan komma att påverkas av den planerade utbyggnaden av järnvägen. Syftet med den fördjupade analysen är att ge ett underlag för projekteringen så att en negativ påverkan på kulturmiljövärdena i möjligaste mån kan undvikas och möjligheterna till att förstärka kulturmiljövärdena utreds och beaktas.



Figur 2 Karta över influensområde för kulturarvsanalys Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum markerat med vit linje. Illustration av författaren, Bakgrundskarta Google maps.

3. Avgränsningar av influensområde

Den aktuella avgränsningen för influensområdet utgörs av ett ca 100 meter brett och ca 1 400 meter långt område mellan järnvägsbron över Göteborgsvägen i väster och järnvägsbron över Sävån i öster. Se figur 2.

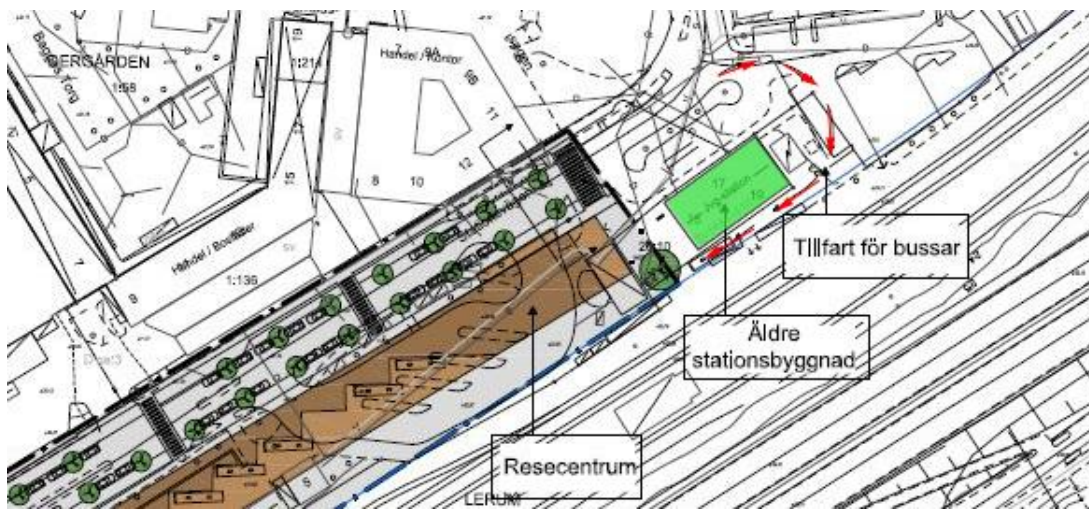
Området inbegriper de kulturhistoriskt värdefulla objekten:

- Stationsbyggnaden
- Brobackenområdet med åtta trähus
- Järnvägsbron över Sävån
- Wamme bro över Sävån

I området ingår även senare tillkomna objekt samt planerade men ännu ej uppförda objekt:

- Parkeringshus i områdets västra del, uppfört 2015.
- Resecentrumanläggning mellan parkeringshus och stationsbyggnad. Byggstart planeras till 2019.
- Bullerskydd på båda sidor om spårområdet. Uppförandet planeras i samband med utbyggnaden av järnvägen.
- Två teknikhus. Det ena i östra delen av parkeringen närmast spårområdet och trähusbebyggelsen vid Brobacken. Det andra i anslutning till järnvägsbron över Göteborgsvägen i väster. Uppförandet planeras i samband med utbyggnaden av järnvägen.

Influensområdets utbredning är baserat på vilka objekt och vilken geografisk utsträckning som krävs för att möjliggöra en fördjupning av de kulturhistoriska sambanden samt att analysera känslighet samt åtgärder och förstärkning av kulturmiljön i det fortsatta projektet.



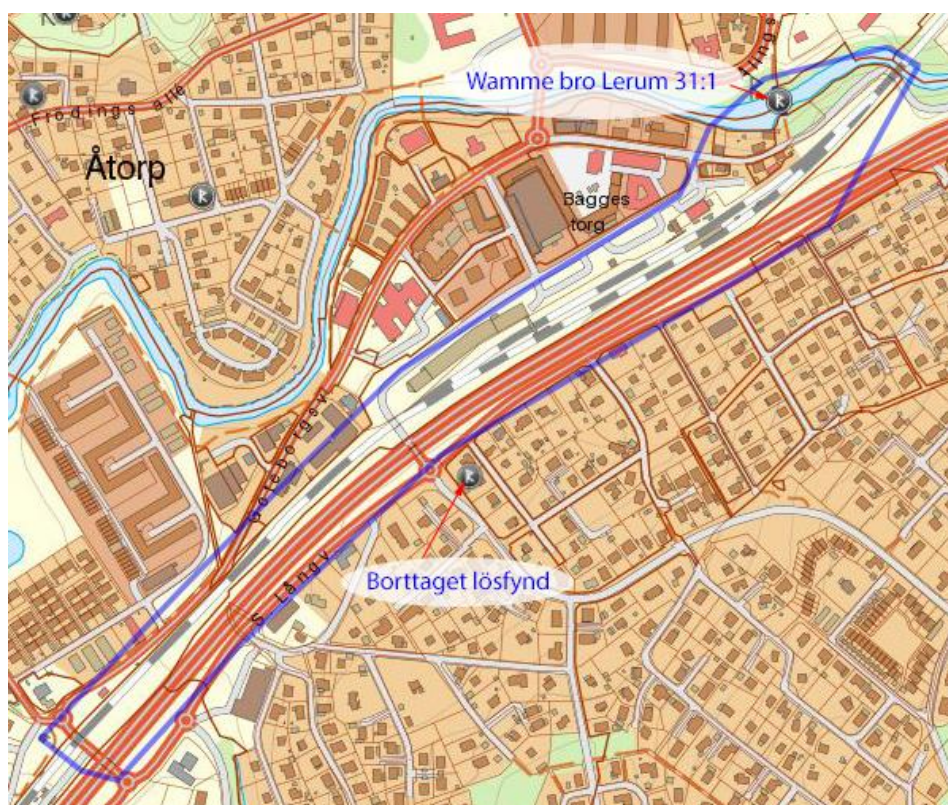
Figur 3 Plankarta för resecentrum. Här är resecentrum (brunt) och stationsbyggnaden (grönt) samt tillfarten för bussar runt stationsbyggnaden (röda pilar) markerade. Färgmarkering av stationsbyggnaden och tillfarten för bussar har utförts av författaren. (Samhällssektorn Lerums kommun u.d.)

Att influensområdet inte omfattar de beskrivna kulturhistoriskt värdefulla miljöerna som fanns med i inledande kulturmiljöanalys, som centrumanläggningen kring Bagges torg omedelbart norr om stationsområdet och villabebyggelsen söder om spårområdet, beror på att utbyggnadsförslaget i stor utsträckning håller sig inom befintlig järnvägsfastighet. Ett nytt markanspråk mot väg E20 bedöms inte påverka kulturhistoriska värden i dessa områden.

4. Kulturhistorisk utveckling

Lerum har ingen lång historia som tätort. Fram till järnvägens utbyggnad vid mitten av 1800-talet utgjordes området kring befintlig station av en utpräglad lantlig miljö. Därefter skedde en snabb tillväxt där en tidstypisk stationssamhällsstruktur med klassisk panelarkitektur växte fram i anslutning till järnvägsstationen. Det var först när europavägen drogs igenom Lerum på 1960-talet som den stora tillväxten skedde.

Nedan följer en kort sammanställning av utvecklingen fram till och med idag. Därefter beskrivs Lerum utifrån befintliga förutsättningar.



Figur 4. Influensområdet markerat med blå linje med närliggande fornlämningar markerade. Montage av författaren. (Riksantikvarieämbetets fornminnesinformationssystem, FMIS 2018).

4.1. Arkeologi - Fortid utmed Säveån

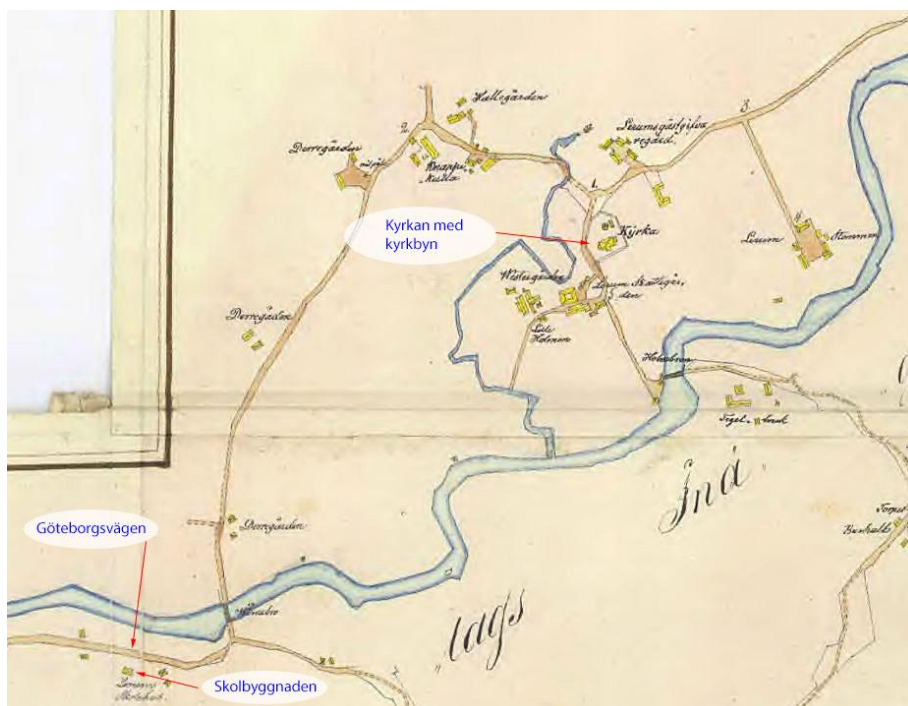
Den tidigaste bebyggelsen i Säveåns dalgång mellan Aspen och Sävelången härrör från jägarstenålder från vilken ett stort antal fynd och boplatser har påträffats. Sannolikt hänger det samman med att förutsättningarna för kommunikation, jakt, fiske, fångst och insamling underlättats av närhet till vattenvägarna.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

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

I Lerum återfinns de kända arkeologiska lämningarna främst i området utmed Säveåns åbrinkar men även på branterna upp mot de trädbevuxna höjderna i söder och norr.

Fornlämningar från förhistorisk tid utgörs främst av lösfynd av stenåldersyxor och avslag och skrapor i flinta på ömse sidor om Säveån, markerande forntida boplatser. Här återfinns även gravlämningar i form av en hög och en stensättning. Från historisk tid kan nämnas två stenalvsbroar från medeltid och framåt, en före detta tingsplats invid kyrkplatsen samt flera vägmärken. För projektet viktiga fornlämningar att ta i beaktande är:

- Lerum 31:1 – Wamme bro – stenalvsbro över Säveån. Övrig kulturhistorisk lämning. Omkring 1853 ersatte den befintliga bron en äldre från 1600-talet.



Figur 5. Lerum 1828 - Nederst till vänster syns den nya skolbyggnaden utmed Göteborgsvägen och överst i bild kyrkbyn. Montage av författaren. (Lantmäteret 2018)

4.2. Det agrara samhället

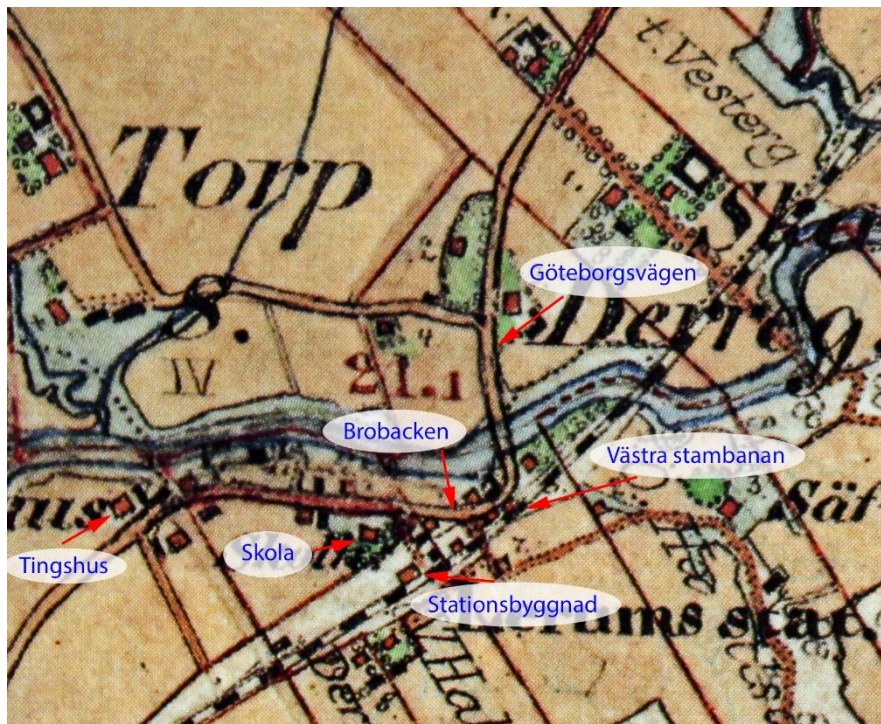
Lerums kyrkby har gamla anor med gästgivargård och tingsplats samt bybebyggelse kring kyrkan. På ömse sidor om Göteborgsvägen där centrum ligger idag var det åkrar och ängar som hörde till de olika gårdarna i området. Markerna utgjordes främst av åkermark med slätterängar på Säveåns åbrinkar.

Göteborgsvägen, landsvägen mellan Göteborg och Skara, är en av de riktigt gamla farlederna i väst-östlig riktning i landet. Den förseddes tidigt med milstenar. Wamme bro är sannolikt tillkommen ca 1853 på platsen för en äldre stenbro. Den senare hade funnits på platsen sedan åtminstone mitten av 1600-talet. Där befintliga Brobacken ligger var under tidigt 1800-tal torpbebyggelse. Den första offentliga byggnaden på platsen var socknens första

skola som uppfördes norr om Göteborgsvägen 1813. Orsaken till placeringen av skolan var att marken till skolan donerades av makarna Bagge på Aspenäs säteri.

Fram till 1800-talets skiftesreformer fanns både ensamgårdar, i högre terräng, och bybebyggelsen utmed dalsidorna. Efter storskiftet (1814) och laga skifte (ca 1828) splittrades byn 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.

I Lerum medförde skiftena och järnvägens intåg under 1800-talet att kyrkbyn öster om nuvarande centrum successivt förlorade sin centrala position. Bycentrum förflyttades till området väster om Wamme bro vid sockenskolan, där senare järnvägsstationen och det nya tingshuset uppfördes.



Figur 6. Lerum 1897 ca – Häradsekonomiska kartan visar ett tidstypiskt stationssamhälle med träbebyggelse i anslutning till stationsområdet, med handel, post, skola och andra verksamheter utmed Göteborgsvägen. Montage av författaren. (Lantmäteriet 1988)

4.3. Stationssamhället

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

I Lerum invigdes hållplatsen för Västra stambanan 1858. Den blev senare uppgraderad till station och nuvarande stationsbyggnad uppfördes 1892.

I och med järnvägen utvecklades Lerum snabbt från ett utpräglat agrart bysamhälle till ett mindre stationssamhälle. Detta innebar att bebyggelsen förtätades i anslutning till

banområdet. Det gjorde att markägare kunde avstycka närliggande marker för handel, skolor och industriverksamheter. Hotell och bostadsuthyrning till resande medförde möjligheter för andra inkomster än jordbruket. Byggnader för dessa verksamheter uppfördes i klassisk västsvensk träarkitekturstil med träpanel. Bebyggelsen samlades kring en stationsnära gata. I Lerum skedde detta utmed Göteborgsvägen, sedermera kallad Brobacken.

På 1870-talet flyttar tingshuset till området söder om Säveån. Samtidigt byggs det trähus med affärer och verksamhetslokaler utmed Brobacken, i den för Västsverige så klassiska panelarkitekturen.

På norra sidan om Säveån dröjde dock utbyggnaden. När den nya folkskolan uppfördes på Dergårdens marker 1915 omgavs den av ren jordbruksmark.



Figur 7. Lerum 1896 – Stationsbyggnaden sedd från spårområdet. Frontespisen och skorstenen samt portar är idag borttagna, i övrigt är fasaderna väl bibehållna. (Eriksén u.d.)

4.3.1. Sommarviste för förmögna Göteborgare

Förmögna göteborgare visade under de sista decennierna före 1900 stort intresse för sommarviste i Lerum, på bekvämt avstånd från Göteborg. Tomter på höjdlägen inom bekvämt avstånd till järnvägsstationen blev snabbt tillgängliga och påkostade sommarvillor med namn som Björkås och Solbacken uppfördes i de pittoreska miljöerna.

Den snabba förändringsprocessen i Lerum kan vara orsakad av att de självägande bönderna såg stora möjligheter att stycka av de mindre effektiva markerna, bland annat på höjden i söder, till tomtmark och sälja till sommargästerna. Under de första decennierna på 1900-talet gick bygget snabbare och allt fler villor började uppföras tätare och på mindre tomter.

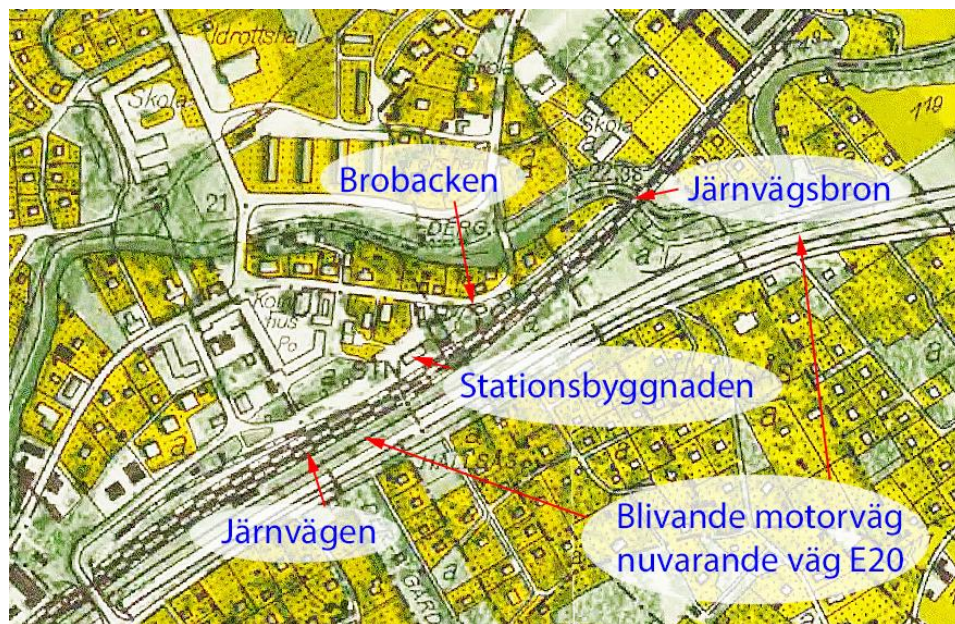
De ökade arbetstillfällena i stationssamhället medförde att det nu även uppfördes åretruntbostäder i Lerum. Dessa hämtades inte sällan ur de många huskataloger som tillhandahölls under decennierna kring 1900 av exempelvis Borohus, Myresjöhus och Standardhus.

4.4. Efterkrigstidens växande ort

Efterkrigstidens ekonomiska expansion medförde ytterligare en ekonomisk boom för Lerum. Verksamheter och industrier anlades i anslutning till järnvägen och Säveån och skapade därigenom utrymme för ökad tillväxt. Radhus- och villaområden, samt ett fåtal flerfamiljshus, började uppföras i en ring utanför stationssamhällets bebyggelse. Uppförandet av centrumanläggningen med sin tidstypiska 1950-talsarkitektur medförde att Lerum fick en tydlig modernistisk årsring.

4.4.1. Motorväg och villaområden

1962 drogs Europaväg 3 (befintliga väg E20) rakt genom Lerum stationssamhälle. Rekordårens bilberoende och motorvägens utbyggnad medförde även att järnvägen föll något i glömska. Resorna minskade och stationsområdena förföll.



Figur 8. Lerum cirka 1962 – Ekonomisk karta vid tiden för dragningen av väg E20. (Lantmäteriet 2018)

När järnvägen åter kom i ropet efter oljekriser på 1980- och 90-talen renoverades stationsområdet och stationsbyggnaden gavs befintlig utformning. Den tidigare påkostade stationsbyggnaden fick ett mer blygsamt utseende i och med att bland annat takkupor och frontespiser i takfallen revs.

Många av de tidigare stora villatomterna styckades av för att ge plats åt efterkrigstidens villa- och radhusområden.

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. (Älvsborgs länsmuseum 1999) (Mascher 2002) (Sandberg 2016) (Älvsborgs länsmuseum 1999)

5. Lerums tätort idag

Under 1900-talet har Lerum utvecklats och vuxit till att bli kommuncentrum med bland annat centrumanläggning, handel, skola och industrier.

Inom Lerums centrum finns flera utpekade kulturmiljöer, kulturhistoriskt intressanta byggnader och broar som förutom att de tillför upplevelsemässiga kvaliteter har betydelse för förståelsen av samhällets historiska utveckling.

Lerums centrum karaktäriseras av de historiska förändringar området genomgått från tiden då landsvägen och Sävån utgjorde kommunikationsstråk i den utpräglad agrara miljön, genom framväxten av stationssamhället och den efterkrigstida tätorten med centrumanläggning och bilanpassade anläggningar, till befintligt kommuncentrum i en av Göteborgs kranskommuner.



Figur 9. Lerum 2018. Montage av författaren. (Google 2018)

Området domineras av väg E20 och järnvägens sträckning rakt genom orten. Detta har medfört att Lerum utgörs av två tydliga delar varav centrum och de flesta kommunala tjänster är förlagda i norr och villabebyggelsen och några mindre köpcentrum i söder.

Utöver vägar och järnvägar domineras stationsområdet av centrumanläggningen men även av ett flertal nyare tillkomna byggnader och strukturer som är kopplade till järnvägen; byggnader för ned- och uppgångar till gångtunnlar under spår och motorväg, en nyare parkeringsbyggnad i västra delen av området samt ett flertal utspridda parkeringar.

Den stationsnära miljön är sliten och har på flera sätt farit illa. Miljön kring stationsbyggnaden och de närliggande byggnaderna utmed Brobacken har förvanskats genom tillskott såsom teknikhus, räcken, parkeringar, en station för återvinning samt skyltar, som tillsammans drar ned området kulturhistoriska värde. Trots detta har miljön i

sin helhet ett stort kulturhistoriskt värde genom vad den berättar om Lerums tidiga period som stationssamhälle.

I anslutning till stationsbyggnaden ligger Brobackenområdet. Detta utgörs av ett parti av den gamla Göteborgsvägen mellan centrumanläggningen och Wamme bro. Detta parti har bebyggelse som tydligt härrör från Lerums tid som stationssamhälle. Helheten skapar här en småstadskänsla.

Där vägen kröker norrut över Wamme bro fortsätter idag Strömångsvägen österut utmed Sävåns meandrande sträckning och under järnvägsbron från 1915. På båda sidor om motorvägen återfinns här flera trävillor tillkomna under decennierna runt 1900. Tillsammans med Brobackenområdet, stationsbyggnaden och järnvägsbron representerar de Lerum som stationssamhälle kring sekelskiftet 1900 med ökande inflyttning och sommargäster.



Figur 10. Lerum 2018-02-09. Foto taget från gångtunneln på södra sidan av motorvägen och järnvägen mot stationsbyggnaden och byggnaderna utmed Brobacken. Foto författaren.

Norr om Wamme bro återfinns ett flertal äldre byggnader med ursprung ur såväl den agrara perioden som ur stationssamhället. Närmast bron ligger en av Lerums få bibehållna före detta sommarvillor samt ett flertal byggnader som har sitt ursprung i Lerums tidiga skolverksamhet.

6. Kulturvärden

De höga natur- och kulturvärdena inom området har utpekats med hjälp av flera olika redskap, se källförteckningen nedan. De ytor som utpekats sammanfaller i stora delar, vilket förstärker och betonar Lerums höga kulturhistoriska värden.

6.1. Kommunala kulturmiljöer

Kulturmiljöer i influensområdet lyfts fram i följande kommunala planeringsunderlag:

- Kulturhistorisk bebyggelseinventering nr 40 Lerums kn, 1999
- Kulturmiljöer i Lerum, kulturhistorisk översyn, 1989

I båda underlagen framhålls Brobackenområdet med stationsbyggnaden som det äldsta bevarade området i Lerums centrum och där flera trähus som tillhör Lerums äldsta bevarade finns.

I sin motivering för det höga kulturhistoriska värdet skriver båda texterna att: Trots att bebyggelsen vid Brobacken är starkt förändrad från sin ursprungliga utformning är byggnadernas ursprungliga karaktärer fortfarande avläsbara i arkitekturen. I sin helhet har miljön bibehållit sin utformning från 1800-talets senare hälft. Byggnaderna är viktiga för



Figur 11. Brobackens gatusträckning och trähus sedda från öster 2018-02-09. Till vänster i bild är Torpet lilla Brobacken (Dergården 1:71) med gul panel. Ovan detta är Villa Åbo (Dergården 1:59) med blå panel. I mitten av bilden skimtar torpet Brobacken (Dergården 1:57). Till höger en före detta lanthandel (Dergården 1:16). Foto författaren.

förståelsen för Lerums utveckling. De originaldelar med mera som fortfarande finns kvar och påvisar bebyggelsens historiska kontinuitet bör vårdas med stor omsorg. Detta område har ett stort kulturhistoriskt värde och betydelse för Lerums samhälles framväxt. (Älvsborgs länsmuseum 1999)

Omnämnda objekt i influensområdet är:

- *Lerum station, Lerum 20:1, Stationsvägen.* Stationsbyggnaden uppfördes 1892 och har ombyggt 1936 och 1948, därav är många byggnadsdetaljer utbytta. Stationen har ändå ett stort samhällshistoriskt och symboliskt värde.

- *Bostads- och butikslokal, Dergården 1:10*, Brobacken 11. Uppförd vid sekelskiftet 1900 som bostad. Började användas till affärsverksamhet på 1930-talet. En av de bäst bevarade byggnaderna från Lerums äldre delar.
- *Torpet Brobacken, Dergården 1:57*, Brobacken 13. Torpbyggnad från 1800-talets andra hälft. Tillhör centrala Lerums bäst bevarade äldre byggnader.
- *F.d. pensionatet Lilla Brobacken, Dergården 1:50*, Brobacken 17. Användes i slutet av 1800-talet som pensionat. Ingår i en bebyggelsemiljö med Lerums centrums äldsta bevarade byggnader.
- *Villa Åbo/Haegerströms villa, Dergården 1:59*, Brobacken 15. Uppförd 1903 som handelsbod och bostadshus. Har bland annat inrymt Lerums första bank. Ingår i en bebyggelsemiljö med Lerums centrums äldsta bevarade byggnader.
- *Torpet Lilla Brobacken, Dergården 1:71*, Brobacken 19. Byggnaden uppfördes på 1860-talet som torp. På 1870-talet användes byggnaden som lanthandel och



Figur 12. Lerums stationsbyggnad sedd från norr 2018-02-09. Vid fototillfället lite olyckligt dold bakom en grushög. Byggnaden är även annars till stor del dold av omgivande anläggningar och byggnader. Foto författaren.

senare färgaffär. Byggnadens andra våning uppfördes 1927-1928. Tillhör centrala Lerums bäst bevarade äldre byggnader.

- *F.d. lanthandel, Dergården 1:16*, Brobacken 16
- *F.d. magasin, Dergården 1:11*, Brobacken 8

6.2. Riksintresse

Området ingår inte i något riksintresseområde för kulturmiljö (3 kap 6 § MB) men är beläget väster om riksintresseområdet *Säveån med Hillefors grynkvarn* [P 74] (Lerums och Skallsjö socken).

6.3. Broar

I Lerum återfinns ett flertal broar med högt kulturhistoriskt värde. Wamme bro är fornlämning enligt 2 kap KML. Öster om denna sträcker sig Järnvägsbron över Säveån. Järnvägsbron har ett stort kulturhistoriskt värde utifrån såväl teknik- och järnvägshistoria som arkitekturhistoria. Båda broarna har även stora lokala- och samhällshistoriska värden samt stora platsskapande värden vid Säveån. Nedan är en sammanställning av värderingar och beskrivningar av Järnvägsbron:

Ur: Broar i Älvsborgs län, 1978-1979

”21-9: Bro över Säveån + körväg i Lerum. Betongvalvbro och plattramspann byggd 1914 och med delvis stenbeklädda landfästen. Bron breddad i samband med anläggningen av dubbelspår. Trots breddningen är bron stilmässigt konsekvent och ett gott exempel på sin tids brobyggnadskonst med medveten estetisk utsmyckning. Ett värdefullt inslag i landskapsbilden. Grupp 1A.” (Ahlberg 2001) ¹



Figur 13. Järnvägsbron sedd från norr 2018-02-09. Foto författaren.

Ur: Våra broar: En kulturskatt, 2001

Den befintliga bron ersatte en tidigare stenbro från 1857 och har en synnerligen påkostad utformning såväl ur arkitektoniskt som ur tekniskt perspektiv. Ur bildtext på s 247: ”Järnvägsbron är en av landets äldsta broar av armerad betong... I Banverkets och Vägverkets kulturhistoriska broinventering placerade sig bron som den främsta av alla inventerade broar.” ²

Längre fram i texten står det: ”Plattrambron vid Lerum är sannolikt den första av sitt slag i landet och därmed ett stort teknikhistoriskt värde. [...] Järnvägsbron och vägporten utgör en

¹ Anmärkning: Grupp 1A är den högsta klassificeringen, likställd med fornminnen enl kap 2 KML, byggnadsminnen enl kap 3 KML. Se sid 8-10

² Anmärkning: Den här nämnda rapporten från 1997 är synnerligen svår att få tag på.

utsökt och förvånansvärt påkostad brobyggnad i ett skymt läge där den närmast förefaller bortglömd. Brobyggnaden har tidstypiska barriärer och konsolfriser samt en påkostad dekor där ingen möda sparats för att skapa intressanta kontraster mellan slät, räfflad och huggen eller ljus och mörk betong.” (Ahlberg 2001)

Ur: Nationell plan för bevarandevärda broar, Vägverket publ. 2005:151

Järnvägsbron i Lerum saknas i planen för bevarandevärda broar, dock återfinns den på bild, felaktigt illustrerande vägbron i R850 Bäck vid Vässtorp i Västergötland, s 92.

Källkritik: Den nationella planen bygger i stort på Vägverkets kulturhistoriska broutredning från 1997, vilken lyfter fram järnvägsbron som ”den främsta av alla inventerade broar”.

Huruvida orsaken till att bron inte ingår i den nationella planen är ett misstag eller ej är osäkert och bör utredas i ett annat sammanhang. Dock har järnvägsbron enligt andra källor ett så högt fastställt kulturhistoriskt värde, lokalt och nationellt, att det likställs med fornlämning eller byggnadsminne enligt Kulturmiljölagen.

7. Känslighetsanalys med konsekvensbedömning

7.1. Metod

Kulturmiljön värderas utifrån dess känslighet och detta påverkas av föreslagen anläggning. Känslighetsbedömningen relaterar inte till någon nationellt vedertagen skala utan är relativ.

Kulturhistoriskt värde bygger på en bedömning av möjligheterna att genom materiella och immateriella företeelser utvinna och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang - samt därigenom människors livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag.

Bedömningarna av konsekvenserna för nollalternativet och utbyggnaden av järnvägen på kulturmiljön grundas på en anpassad skala för projektet, se figur 14.

<i>Stor negativ konsekvens</i>	<i>Uppstår när ett direkt intrång sker i en kulturmiljös värdekärna eller när samband och strukturer bryts eller fragmenteras. Kulturmiljöns upplevelsemässiga, pedagogiska och/eller vetenskapliga värden går förlorade.</i>
<i>Måttlig negativ konsekvens</i>	<i>Uppstår när ett indirekt eller mindre intrång sker i en kulturmiljös värdekärna eller när samband och strukturer fragmenteras. Kulturmiljöns upplevelsemässiga, pedagogiska och/eller vetenskapliga värden går delvis förlorade.</i>
<i>Liten negativ konsekvens</i>	<i>Uppstår när ett marginellt intrång sker i en kulturmiljös perifera delar. Historiska samband och strukturer eller den historiska läsbarheten påverkas i liten omfattning.</i>
<i>Ingen konsekvens</i>	<i>Uppstår när en miljö, samband eller struktur inte påverkas. Kulturmiljöns upplevelsemässiga, pedagogiska och/eller vetenskapliga värden blir oförändrade.</i>
<i>Positiv konsekvens</i>	<i>Uppstår när en miljö, samband eller strukturer utvecklas och förstärks något. Kulturmiljöns upplevelsemässiga, pedagogiska och/eller vetenskapliga värden tydliggörs.</i>

Figur 14 Tabell för bedömning av konsekvenser.

Nollalternativet med resecentrum är inte utfört vid detta PM:s tillkomst (oktober 2018) och underlaget för planen saknar tillräcklig information för en komplett konsekvensbedömning för kulturmiljön. Detta måste tas i beaktande vid läsning. Arbetet fortsätter med miljöbedömning för projektet och att redovisningen utvecklas separat i MKB-analys.

7.2. Nollalternativet

Här beskrivs ett så kallat nollalternativ, det vill säga vad som händer om det studerade projektet inte genomförs. Utbyggnadsförslaget jämförs med nollalternativet som här har valts att spegla förhållandena år 2040. Nollalternativet innebär att den befintliga järnvägen,



Figur 15. Karta över Lerums centrum med resecentrum, stationsbyggnaden, Brobacken samt järnvägsbron med kulörmarkeringar enligt text i kap 4.4. Illustration av författaren. (Google 2018)

förutom att den ges normalt underhåll, inte byggs ut. Nollalternativet är inte en beskrivning av aktuella förhållanden eller ett antagande om oförändrat tillstånd, utan inkluderar de åtgärder och de förändringar som kan förväntas även utan de planerade åtgärderna, det vill säga utbyggnad av spår.

I nollalternativet ingår dock byte av kontaktledningssystemet och att Lerums kommuns nya resecentrum är utbyggt.

Trafiken på aktuell järnvägssträcka kommer att öka oavsett om föreslagen ombyggnad av Lerums driftplats genomförs eller inte. Utbyggnadsförslaget syftar till att tillsammans med övriga punktinsatser på Västra stambanan bidra till ökad kapacitet.

Nollalternativets konsekvenser beskrivs under varje kulturmiljöområde under rubriken "konsekvenser i nollalternativet".

De objekt i nollalternativet som påverkar kulturmiljöerna är resecentrum, illustrerat i figur 3, och de infrastrukturella arrangemang som tillhör dess funktion, bland annat en gata för tillfart för bussar som går runt stationsbyggnaden. Byggstart planeras till 2019 och beräknas färdigställas 2021.



Figur 16. Stationsbyggnaden sedd från väster 2018-09-10. Foto författaren.

7.3. Stationsbyggnaden

Stationsbyggnaden är markerad med rött på flygfotot i figur 15. Byggnaden har ett stort samhällshistoriskt och symboliskt värde (Älvsborgs länsmuseum 1999).

7.3.1. Känslighet

Stationsbyggnadens kulturhistoriska värde har minskat något i och med att byggnaden byggts om, har ändrat funktion från station och väntsal till restaurang, att närmiljön har förvanskats samt att sammanhanget med spårområdet och det direkta tillträdet till plattformar är brutet. Aktiva åtgärder krävs för att stärka det kulturhistoriska värdet för att undvika ytterligare sänkning i och med de större ingrepp som utförs i närmiljön i samband med nollalternativet och utbyggnaden av järnvägen.

7.3.2. Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativets påverkan på stationsbyggnadens kulturhistoriska värde:

- Bussgatan till resecentrum går i en U-sväng öster om stationsbyggnaden från Stationsgatan och går vidare mot mellan stationsbyggnaden och spårområdet (se figur 3). Denna innebär att den sannolikt starka trafikeringen av bussar på denna bussgata väsentligt minskar det avläsbara sammanhanget med spårområdet och plattformen närmast stationsbyggnaden och innebär att det upplevelsemässiga värdet delvis går förlorat. *Måttlig negativ konsekvens.*

7.3.3. Konsekvenser av utbyggnadsalternativet

Utbyggnaden av järnvägen innebär att den kvarvarande plattformen närmast stationsbyggnaden ska tas bort.

- Borttagning av norra plattformen närmast stationsbyggnaden, innebär att det sista kvarvarande spårnära objektet i anslutning till stationsbyggnaden försvinner. Detta

medför i sin tur att byggnadens nära samband med spårområdet bryts. *Måttlig negativ konsekvens.*

- Uppförande av ett bullerskydd norr om spåren i anslutning till stationsbyggnaden kan väsentligt påverka byggnadens kulturhistoriska värde, såväl vad gäller dess koppling till spårområdet som att byggnadens riskerar att skymmas sett från området söder om väg E20 och mittenplattformen. Hur stor konsekvensen blir är dock starkt beroende på placering och utformning av bullerskyddet. *Stor negativ konsekvens alternativ Måttlig negativ konsekvens*
- De övriga tillkommande objekten i järnvägsutbyggnaden, det tillkommande spåret och de båda teknikhusen kommer sannolikt inte att påverka den enskilda stationsbyggnaden nämnvärt. *Ingen konsekvens.*

7.3.4. Förstärkning av stationsbyggnadens kulturmiljövärden

Allmänna mervärdesskapande åtgärder som föreslås är att:

- förtydliga byggnadens tidigare funktion som stationsbyggnad, till exempel genom att flytta eller låta göra en kopia av skylten "station" och placera den på den norra fasaden.
- informera om stationsbyggnaden och dess plats i Lerums historia på webben och i skyltform på byggnaden och på eventuella översiktsskyltar i området.
- i kommunens planarbete ge byggnaden tydliga skyddsbestämmelser för bevarande av tegelfasad och tidstypiska detaljer i trä och tegel.

7.4. Brobackenområdet

Brobackenområdet utgörs av ett parti av den gamla Göteborgsvägen mellan stationsområdet och Wamme bro. Det är orangemarkerat på flygfotot i figur 15 och 18. Området har ett stort kulturhistoriskt värde och betydelse för Lerums samhälles framväxt. (Älvsborgs länsmuseum 1999)

7.4.1. Känslighet

Samtliga byggnader har genomgått större förändringar, till exempel tilläggsisolering, byte av fönster, panel m.m., vilket sänker det kulturhistoriska värdet för de enskilda byggnaderna. Detta innebär dock inte att områdets höga kulturhistoriska värde som helhet minskar. Bebyggelsemiljön är i sin helhet starkt förknippad med det gamla Lerum och utgör en länk till stationssamhället och det ännu äldre bycentrumet. Viktigt för området är att det visuella och det tidsmässiga sambandet med stationsbyggnaden inte bryts.

7.4.2. Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativets konsekvenser för de enskilda byggnaderna utmed Brobacken är försumbara, dock har det större konsekvenser för sambandet med stationsbyggnaden och stationsområdet:

- Bussgatan och den busstrafik som går omedelbart öster om stationsbyggnaden medför en tydlig barriär för upplevelsen av sambandet mellan stationsbyggnaden och trähusbebyggelsen. Den kommer även att verka som en barriär för den tidvis omfattande gångtrafiken mellan stationsområdet och skolor och arbetsplatser norr om Wamme bro. *Måttlig negativ konsekvens.*



Figur 17. Brobackenområdet sett från väster 2018-02-10. Foto författaren.

7.4.3. Konsekvenser av utbyggnadsalternativet

Utbyggnaden av järnvägen innebär att ett teknikhus ska uppföras i västra hörnet av området, närmast spårområdet.

- Förutsatt att gestaltningen anpassas i färgsättning och materialval efter den äldre bebyggelsen har teknikhuset en liten påverkan på den här beskrivna kulturmiljön. *Liten negativ konsekvens.*

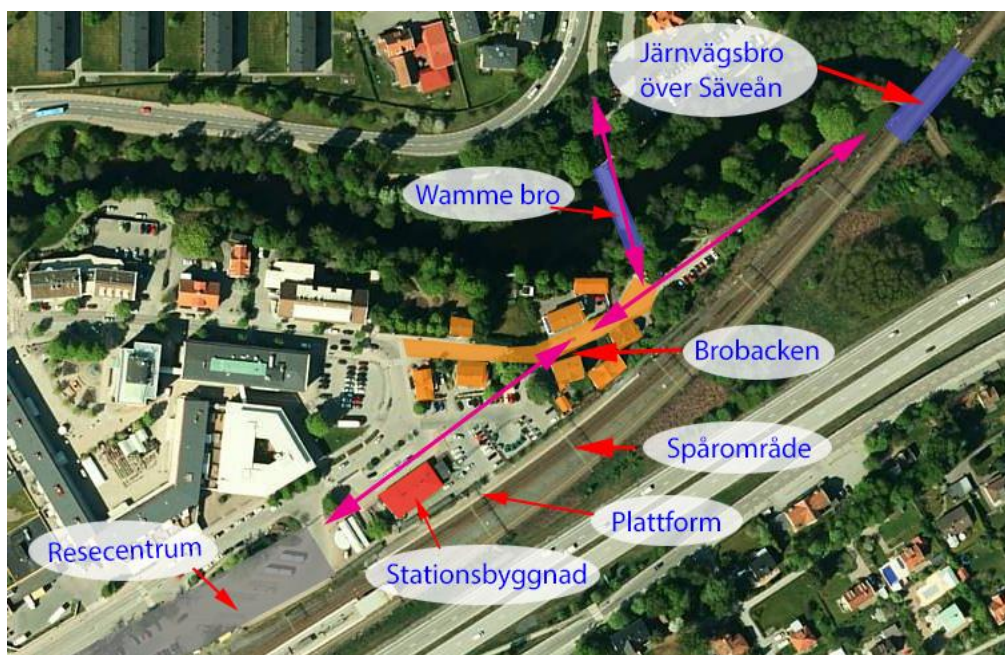
7.5. Sambandsanalys stationsbyggnaden och Brobackenområdet

Stationsområdet och Brobackenområdet har ett starkt historiskt sammanhang, bland annat då det senare inte hade byggts utan det förra. Sammanhanget påvisar väl det kulturhistoriska sammanhanget och utgör en viktig årsring i Lerums historia. Se rosa pilar i figur 18.

Brobacken används idag för en strid ström av gående och cyklister som tar sig mellan stationsområdet och skolor och arbetsplatser norr om Wamme bro över Sävåån. Vid samtal med personer på platsen framkom att stråket är uppskattat för sin småstadskaraktär och utgör en "mysig" promenadväg till och från skolan. (Brobacken 2018)

7.5.1. Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativets konsekvenser på hela området är betydande. Framför allt genom den ovan nämnda barriär som skapas mellan stationsbyggnaden och bebyggelsen utmed Brobacken i och med bussgatan runt stationsbyggnaden. Detta riskerar att minska det för kulturmiljön så viktiga visuella och tidsmässiga sambandet mellan Brobacken och stationsbyggnaden. *Stor negativ konsekvens.*



Figur 18. Karta över stationsområdet med resecentrum, stationsbyggnaden, Brobacken samt järnvägsbron och miljön kring Sävån och Wamme bro. Rosa pilar visar kulturhistoriska samband mellan de tre områdena. Illustration av författaren. (Google 2018)

7.5.2. Konsekvenser av utbyggnadsalternativet

Utbyggnaden av järnvägen innebär bland annat att bullerskydd uppförs på ömse sidor om spårområdet utmed stora delar av influensområdets sträckning (uppehåll av bullerskydd är endast där brovallar och byggnader verkar bullerskyddande), två teknikhus, det ena öster om stationsbyggnaden och det andra intill den västra järnvägsbron, samt att den norra plattformen, närmast stationsbyggnaden, tas bort. Utöver de i ovan kapitel beskrivna konsekvenserna för det östra teknikhuset och borttagande av plattformen söder om stationsbyggnaden bedöms detta ha följande konsekvenser:

- Bullerskydd söder och norr om spårområdet. Bullerskyddet kommer, oavsett utformning, att vara en stor miljöskapande faktor sett från plattformarna. *Måttlig negativ konsekvens* alternativt *positiv konsekvens* beroende på formgivning.
- Teknikhus i västra delen av området, nära järnvägsbron över Göteborgsvägen. *Ingen konsekvens.*

7.5.3. Förstärkning av kulturmiljövärden i området

Utöver ovan nämnda förslag för att förstärka de specifika objekten i området (se kapitel 7.3.4) föreslås följande åtgärder i samband med utbyggnaden av järnvägen:

Bullerskydd

Tillsammans med resecentrum och parkeringshuset kan bullerskyddet komma att skapa en ny rumslighet i spårmiljön. Att formge bullerskyddet innebär ett stort ansvar då detta blir en viktig del i stadslandskapet. Tillsammans med parkeringshuset och resecentrum skapar det ett kommande kulturarv och en kulturmiljö på samma sätt som den närliggande centrumanläggningen har blivit. Det skapar en ny årsring på Lerums byggda historia. Därför är det viktigt att formgivningen har en så hög kvalitet som möjligt. Exempelvis kan bullerskyddet låna utformning och färgsättning från det nyligen uppförda parkeringshusets fasad mot spårområdet.

Teknikhus

Utformningen av de båda teknikhusen bör utföras med hög kvalitet och anpassning till miljön där de uppförs. Teknikhuset i öster kan komma att placeras i anslutning till trähusbebyggelsen i Brobackenområdet och behöver i så fall anpassas i skala, färgsättning och materialval till denna bebyggelse. Till exempel kan utformningen av de mindre ekonomibygnader som ligger på trähusens tomter lånas till detta hus. Dessa är oftast utförda i en våning med flackt sadeltak eller pulpettak täckt av papp, tegel eller plåt och har stående eller liggande panel av hyvlat trä målat i ljusa pasteller.

7.6. Järnvägsbron och Wamme bro över Säveån

De båda broarna är blåmarkerade på flygfotot i figur 18. Se kapitel 6.3 för beskrivning av kulturmiljövärden.

7.6.1. Känslighet

Trots att järnvägsbron har breddats har den ett bibehållet högt kulturhistoriskt värde, bland annat genom dess i stort sett unika konstruktion och materialsammansättning för sin tillkomsttid men även genom dess sammanhang med Brobacken och Wamme bro samt stationsområdet och den parkliknande miljön utmed Säveån.

Järnvägsbron har mindre skador på ytskikt och för att förstärka och lyfta fram brons estetiska och kulturhistoriska värden behöver reparationsåtgärder vidtas.

Wamme bro är fornlämning och är väl bibehållen och vårdad. Järnvägsbrons tids- och funktionsmässiga sammanhang med Wamme bro är viktigt för förståelsen av Lerums framväxt.

7.6.2. Konsekvenser av nollalternativet

- Nollalternativet har inga konsekvenser varken för Wamme bro eller för järnvägsbrons kulturhistoriska värde. *Ingen konsekvens.*

7.6.3. Konsekvenser av utbyggnadsalternativet

- Bullerskyddets sträckning fram till järnvägsbrons fäste i väster kan innebära ett ingrepp i brons konstruktion. Undviks detta innebär detta ingen konsekvens för kulturmiljön. *Ingen konsekvens.*
- Wamme bro kommer inte att påverkas av utbyggnaden av järnvägen. *Ingen konsekvens.*



Figur 19. Järnvägsbron över Säveån sedd från söder 2018-02-09. Notera de fina deltaljerna på brons "balk" samt det proportionella balustradliknande broräcket. De båda valven har signifikant olika former. Valvet över ån av mer traditionellt slag och valvet över vägen har en tidstypisk jugendform. Foto författaren.

Källor

- Ahlberg, Sven-Olof. 2001. *Våra broar: En kulturskatt*. Banverket och Vägverket.
- Bebyggelseregister, Riksantikvarieämbetets. 2018. *Bebyggelseregistret – BeBR*. den 29 01.
<https://www.raa.se/hitta-information/bebyggelseregistret-bebr/>.
- Brobacken, Personer på plats vid Lerums station och, intervjuad av Lisa Molander. 2018.
(den 09 02).
- Eriksén, Harald fotograf. u.d. *Västergötlands museum*.
<https://digitaltmuseum.se/021017157228/lerums-station-1896>.
- Google. 2018. *Google maps*. den 15 10. https://maps-satellite.com/?k=google%20map&gclid=CjwKCAjw9sreBRBAEiwARroYm2gDtbMxdZreY0VuS6dc_uU1qY4DjEmFB-FdR2cMyd0PhzAJclYylBoCPrgQAvD_BwE.
1972. *Kulturhistorisk utredning nr 3, Lerums kommun*. Vänersborg: Norra Älvsborgs museiförening.
- Lantmäteriet. 2018. "Lådakt 1928." *Historiska kartor*. den 09 02.
https://historiskakartor.lantmateriet.se/historiskakartor/show.html?showmap=true&archive=LMS&nbOfImages=2&sd_base=lms2&sd_ktun=4c4d535f4f3130382d33303a35.
- Lantmäteriet. 2018. "Ekonomiska kartan 1962." *Historiska kartor*. den 09 02.
https://historiskakartor.lantmateriet.se/historiskakartor/show.html?showmap=true&archive=RAK&archive=RAK&sd_base=rak2&sd_ktun=52414b5f4a3133332d374232693634.
- . 1988. "Häradsekonomiska kartan över Lerums socken." Västra Götalandsregionen.
- Mascher, Catharina. 2002. *Agrarhistorisk landskapsöversikt, Västergötland och Dalsland*. Nossebro: Länsstyrelsen i Västra Götaland. Använd 04 2018.
2005. *Nationell plan för bevarandevärda broar Vägverket publikation 2005:151*. Vägverket.
- Olsfelt, Anna. 2005. *Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning. Västra stambanan fyrspar, delen Floda-Aspen. Brvt 2004_01-01*. Vänersborg: Regionmuseum Västra Götaland.
2018. *Riksantikvarieämbetets fornminnesinformationssystem, FMIS*. den 23 01.
<http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html#>.
- Samhällssektorn Lerums kommun. u.d. *Projekt Lerums centrum Planbeskrivning - antagandehandling Detaljplan för del av fastigheten Lerum 20:4 mfl Resecentrum i Lerums kommun KS08:595*. Lerum: Lerums kommun.

Sandberg, Marie. 2016. *Kraften i vattnet. Inventering av småskaliga vattenkraft del II*. Länsstyrelsen i Västra Götaland.

Sweco. 2017. *Gestaltningssprogram Lerum resecentrum*. Sweco.

Älvsborgs länsmuseum. 1999. *Kulturhistorisk byggnadsinventering nr 40 Lerums kommun*. Vänersborg: Älvsborgs länsmuseum.

Älvsborgs länsmuseum. 1999. *Kulturmiljöer i Lerums kommun, kulturmiljöprogram planeringsunderlag*. Vänersborg: Älvsborgs länsmuseum, Lerums kommun.
<https://www.lerum.se/globalassets/documents/forvaltningssidorna/kommun-och-politik/forfattningssamling/kulturmiljoprogram.pdf>.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se