

PM Landskapsanalys

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 Landskapsanalys. Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum.

Författare: COWI AB. E. Hansén, J. Almgren, M. Greiff och S. Svärd.

Dokumentdatum: 2019-01-10

Ärendenummer: TRV2017/43687

Projektnummer: 136776

Version: 1.0

Kontaktperson: Trafikverket, Emma Stemme

Foto och illustrationer: COWI där inget annat anges

Innehåll

1 Inledning	6	4 Karaktärsområden	35	Fortsatt arbete	53
1.1 Projektets omfattning	6	4.1 Infrastrukturrum vid Lerum station	36	Källförteckning	54
1.2 Syfte	6	4.2 Central knutpunkt för rörelse vid Lerum stationsområde	39		
1.3 Metod	7	4.3 Storskalig parkering söder om Stationsvägen	41		
1.4 Barnperspektivet	9	4.4 Grönstrukturrum kring Sävån och Brobackens träbebyggelse	43		
1.5 Utredningsområdet	10	4.5 Lerum centrum med kommunhus, bostäder och butiker	45		
2 Landskapet som helhet	11	4.6 Småskaligt verksamhetsområde och bostäder längs Göteborgsvägen	47		
2.1 Landskapstyp	11	4.7 Villabebyggelse söder om väg E20	48		
2.2 Historik	11	5 Anpassningar och förhållningssätt ...	51		
3 Förutsättningar i landskapet	13	5.1 Förslag till förhållningssätt	51		
3.1 Visuell och annan sinnlig upplevelse	13	5.2 Förslag till anpassningar	51		
3.2 Naturmiljö och landskaps- ekologiska samband	29				
3.3 Kulturmiljö	32				

Läsanvisningar

Denna landskapsanalys är uppbyggd på fem kapitel; *Inledning, Landskapet som helhet, Förutsättningar i landskapet, Karaktärsområden och Anpassningar* och *förhållningssätt*.

Dokumentet inleds med kapitlet ”1 Inledning” på sida 6, vilket beskriver bakgrund, syfte, metod och omfattningen av projektet.

Vidare följer kapitlet ”2 Landskapet som helhet” på sida 11. I detta beskrivs landskapets uppbyggnad och historia översiktligt, som en grund till varför det ser ut som det gör idag.

Därefter följer kapitlet ”3 Förutsättningar i landskapet” på sida 13, vilket ger en mer detaljerad bild av landskapet inom utredningsområdet, genom att beskriva de huvudstrukturer som finns samt hur det ser ut och används.

Utredningsområdet delas upp efter dess varierande karaktär i kapitlet ”4 Karaktärsområden” på sida 35. Utöver landskapets förutsättningar beskrivs karaktärsområdenas känslighet och potential.

I det avslutande kapitlet ”5 Anpassningar och förhållningssätt” på sida 51 beskrivs förslag till hur landskapet bör beaktas i samband med ombyggnationen för att projektet ska bli hållbart ur ett helhetsperspektiv över en längre tid.



1 Inledning

Västra stambanan, mellan Göteborg och Stockholm, är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Den omfattande trafiken på Västra stambanan medför alltför ofta störningar, med förseningar till följd. Trafikverket genomför en serie med punktinsatser på sträckan Göteborg-Skövde för att fler tåg ska kunna gå under högräskperioderna 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 åtgärderna 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.

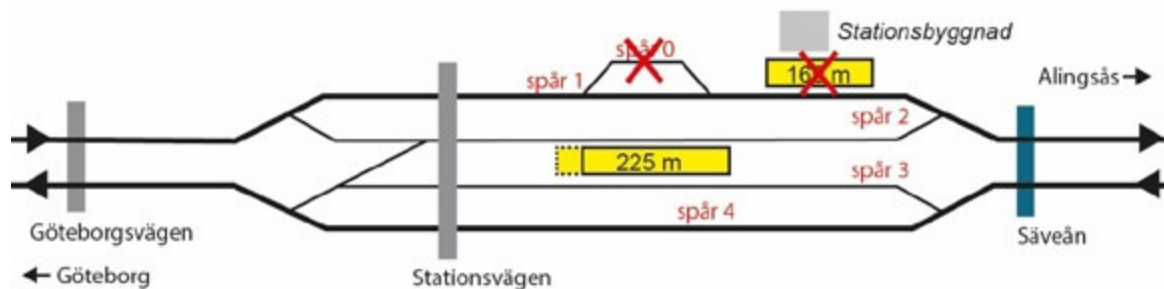
1.1 Projektets omfattning

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 1.

1.2 Syfte

Denna PM syftar till att ge kunskap och en helhetsbild av landskapet inom utredningsområdet. Landskapsanalysen utgör underlag till lokalisering och utformning för den nya ombyggnationen i Lerum. Syftet är att kunna ta hänsyn och ta tillvara kvaliteter som finns i landskapet landskapet, för att nå lösningar som är hållbara över en längre tid. Landskapsanalysen tar hänsyn till de kommande planerna i området, vilket i detta fall innebär uppförandet av ett nytt resecentrum vid stationen i Lerum. Nya resecentrum inkluderas i analysen och utgör en av förutsättningarna till områdets känslighet och potential.



Figur 1 Föreslagen principiell utformning av stationsområdet i Lerum.

Landskapsanalysen utgör ett underlag i miljöbedömningsprocessen och i bedömningen av åtgärdernas påverkan på landskapet. Den verkar även som kunskapsunderlag för framtagandet av gestaltningsprogrammet samt som underlag för samråd med externa intressenter.

Landskapsanalysen 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”*. Landskapet uppfattas olika beroende på vilken relation som finns till detta. De som bor och är verksamma i Lerum har en viss anknytning till, känsla för, och uppfattning om sin närmiljö än andra som endast passerar genom det.

Denna PM syftar även till att belysa aspekter som visuell och annan sinnlig upplevelse, ekologi, kulturmiljö, målpunkter och rörelsemönster samt tillgänglighet, säkerhet och trygghet. Tillgänglighet beskrivs utifrån hur god framkomligheten inom stationsområdet är och hur lätt det är att nå målpunkter runt om i Lerum. Trygghet innebär att känna sig säkert och därmed fri från rädsla, oro och obehag. Trygghet är den upplevda säkerhetssituationen medan säkerhet handlar om den objektiva säkerhetssituationen.

1.3 Metod

Avgränsning och inläsning

Metoden för denna landskapsanalys utgår från Trafikverkets handledning för landskapsanalys men anpassas efter projektets omfattning. Utredningsområdet fokuserar främst på de mest centrala delarna och sträcker sig längs väg E20 och Västra stambanan i drygt 1.5 kilometer i öst-västlig riktning. I de östra och centrala delarna är området cirka 400 meter brett medan det smalnar av till cirka 200 meter i de västra delarna. Den nya avgränsningen omfattar det område som bedöms kunna påverkas direkt eller indirekt av ombyggnationen. I kapitlet *Landskapet som helhet* definieras landskapstypen som utredningsområdet befinner sig inom. I detta kapitel beskrivs även historiken till landskapets former och struktur. Inom området har även karaktärsområden definierats. Dessa är geografiskt avgränsade områden som bara finns på ett ställe, till skillnad från landskapstyper som är mer generella och kan återkomma på flera ställen.

Utöver detta inkluderas aspekter som trygghet, säkerhet och tillgänglighet för de människor som vistas på stationsområdet. Dessa aspekter belyses övergripande. Fokus ligger på de ytor som Trafikverket har rådighet över. Beskrivningar rörande tillgänglighet, trygghet och säkerhet görs endast för anläggningens driftskede.

Förutom den inledande landskapsanalysen finns andra bakgrundskällor som påverkar

landskapsanalysens innehåll:

- PM Naturvärdesinventering Lerum, Vändspår Floda/Lerum
- PM Kulturarvsanalys Lerum, Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum.
- Den Europeiska landskapskonventionen (ELC)

Då utredningsområdet främst berör de centrala delarna av Lerum är landskapets skala relativt liten. Landskapsrum som här beskrivs som stora och öppna är således inte jämförbara med ett exempelvis stort och öppet odlingslandskap.

Fältbesök

Två fältbesök har genomförts, ett på våren 2018 inför arbetet med PM Inledande landskapsanalys, Vändspår Floda/Lerum och ett på hösten i samband med PM Landskapsanalys, Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum. Det tidiga platsbesöket gjordes för att lära känna landskapet, få en överblick och förståelse för innehåll, rörelse och samband.

Fältbesök på stationsområdet i Lerum genomfördes 2018-09-10 för att identifiera karaktärsområden. På platsbesöket genomfördes även en inventering av stationsområdet och dess närområde med hänsyn till tillgänglighet, trygghet och säkerhet.

Förutsättningar i landskapet

I denna landskapsanalys beskrivs en fördjupad kunskap kring landskapets

förutsättningar. Detta har anpassats efter det nya utredningsområdet som endast berör delen Lerum. I landskapsanalysen beskrivs områdets grönstruktur och kulturmiljö, vilket grundas i naturvärdesinventeringen och kulturarvsanalysen. Utöver detta beskrivs avsnitten *Visuell och annan sinnlig upplevelse* och *Tillgänglighet, trygghet och säkerhet*.

Indelning av karaktärsområden

Efter det andra fältbesöket gjordes en indelning av karaktärsområden, vilket fördjupar kunskaperna om landskapets kvaliteter och sammanhang. Utredningsområdet som i sig är relativt litet har medfört att även karaktärsområdena är ganska små. Gränsdragningarna är baserade på dess visuella karaktär men även till stor del på den användning och rörelse som präglar områdena, då detta är något som särskiljer dem. Till grund för de definierade karaktärsområdena ligger även landskapets förutsättningar såsom grönstruktur och kulturhistoriska värden vilket präglar områdenas innehåll och utformning.

Bedömning av känslighet och potential

De olika karaktärsområdena bedöms slutligen utifrån eventuell känslighet och potential. Känslighet kan vara innehåll eller egenskaper som är bevarandevärda och bör skyddas vid den kommande ombyggnationen i området. Det kan även vara områden vars karaktär påverkas väsentligt i samband med detta. Potentialer är de möjligheter som finns för att förändringen ska kunna skapa mervärde.

Anpassningar och förhållningssätt

Utifrån identifierad känslighet och potential föreslås anpassningar och förhållningssätt för vidare arbete. Dessa kommer att utvecklas och presenteras på en djupare nivå i PM Gestaltningens principer, i Gestaltningens programmet samt som en del i miljökonsekvensbeskrivningen i projektet Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum.

Krav och ansvarsområden

Krav

I rapporten *Utformningen av den fysiska miljön på stationer för personer med funktionsnedsättning* har Trafikverket gjort ställningstaganden utifrån EU-lagstiftning samt nationell bygglagstiftning, PBL – plan och bygglagen (2014:477) samt BBR – Boverkets byggregler, för att kunna skapa en enhetlig stationsmiljö. EU-lagstiftningen består av EU-förordning TSD 1300/2014 PRM: Tekniska specifikationer för driftkompatibilitet avseende tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet. Rapporten ska användas som ett redskap i planeringen av nya anläggningar samt vid ombyggnader av stationsmiljöer. Rapporten fokuserar på Trafikverkets ansvarsområden men behandlar även områden som andra aktörer ansvarar för.

Riktlinje landskap, TDOK 2015:0323 är ett av Trafikverkets styrande och stödjande dokument. Detta fastställer grundläggande förhållningssätt för vägar, järnvägar och landskap. Tillsammans med styrande dokument

bidrar denna riktlinje till måluppfyllelse av miljö och hälsa. Trafikverket ska leva upp till de lagkrav som finns i bland annat miljöbalken och kulturmiljölagen för anpassning av infrastruktur. I väglagen och lagen om byggande av järnväg finns ett allmänt krav att ”en estetisk utformning ska eftersträvas” och att ”hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden”. Dessa krav är aktuella i det fortsatta arbetet med gestaltning. Landskapsanalysen ska utformas för att tillgodose tillräckligt underlag som gör det möjligt att ge förslag som tar hänsyn till riktlinjen och kraven. De förhållningssätt som föreslås ska ta hänsyn till Riktlinje landskap.

För att Trafikverkets stationer ska bli bättre utformade, funktionella och effektiva för resenärer har en *Stationshandbok* tagits fram som vägledning vid planering, utformning och förvaltning av stationen. Som en fortsättning till stationshandboken finns *Stationsmiljö. Utformning av stationen med resenären i fokus*. I *Stationens profilprogram* finns kvalitetskrav och principutformningar av stationens utrustning och byggnadsdelar. Likt Riktlinje landskap är dessa mer aktuella i ett senare skede, men styr till viss del landskapsanalysens innehåll.

Ansvarsområden

Trafikverket är ansvarigt för plattformar samt anslutningar till plattformar. Lerums kommun ansvarar för anslutande vägar och gång- och cykelvägar. Nya resecentrum i Lerum är ett kommunalt projekt där kommunen ansvarar

för utformning. Västtrafik ansvarar i sin tur för utrustning på plattformar i form av exempelvis väderskydd och sittbänkar.

1.4 Barnperspektivet

Det är viktigt att alla människor har möjlighet att röra sig tryggt och säkert till/från och inom stationsområdet i Lerum. Det gäller självklart även barn och unga. Barn och unga har i många fall andra förutsättningar och behov än vuxna. Som exempel har barn inte lika lång erfarenhet av komplexa trafiksituationer. Att barn har andra förutsättningar kan exempelvis innebära att en åtgärd kan ha större påverkan på barn än på vuxna. Att genomföra en barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod för att belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut samt för att undersöka och beskriva vilka åtgärder som är de bästa för barn och unga. En sådan analys genomförs inte inom detta projekt eftersom detta inte anses nödvändigt då projektet endast medför mindre påverkan på omgivningen. Barnperspektivet inkluderas dock genom att barns specifika förutsättningar särskilt belyses i denna PM med hänsyn till tillgänglighet, trygghet och säkerhet.

1.5 Utredningsområdet

De centrala delarna av Lerum genomkorsas av både Västra stambanan och väg E20. Mellan dessa planeras ett nytt spår, spår 4 förbi Lerum station. Utredningsområdet sträcker sig längs detta infrastrukturrum i drygt 1,5 kilometer i öst-västlig riktning. I de östra och centrala delarna är området cirka 400 meter brett medan det smalnar av till cirka 200 meter i de västra delarna. I väst börjar utredningsområdet vid Aspedalens station och avslutas i öst vid villabebyggelsen mellan järnvägen och motorvägen, ca 600 meter från Lerum station (se Figur 2).

Utredningsområdet för aspekterna tillgänglighet, säkerhet och trygghet är något snävare än det utredningsområde som presenteras i Figur 2. Fokus ligger på de ytor som Trafikverket har rådighet över, det vill säga stationsområdet. Anslutningar till stationsområdet samt passager över järnvägen inkluderas också.



Figur 2 Utredningsområdet

2 Landskapet som helhet

Lerums kommun återfinns i ett småbrutet sprickdalslandskap, definierat som ett av 12 stycken regionala landskapstyper. Landskapstypen omfattar två olika landskapskaraktärer där Lerum tillhör "Göteborgs omland". En landskapskaraktärsanalys för Västra stambanan har utförts, vilket resulterade i ytterligare en indelning av 5 mindre lokala landskapstyper för sträckan mellan Göteborg och Alingsås. Landskapstypen i området mellan Jonsered och Norsesund, vilket omfattar Lerum, benämns "breda sprickdalssjöar, eklandskap med herrgårdar, vattendrag, tätortsmiljöer, industrier och trånga vattenpassager". Området bedöms som relativt känsligt för infrastruktur tillägg med tanke på begränsande bergväggar eller dalsidor å ena sidan och närheten till vatten, inte minst riksintresset Sävveån, å andra sidan. Dessutom förekommer en hel del äldre högreståndsbelyggelse, såsom herrgårdar och sommarvillor med tillhörande ädellövmiljöer i dalgångarna som också bör beaktas.

2.1 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, Sävveån (med

Aspen), Mölndalsån (med Landvettersjön) och Lindomeån (med Ö och V Ingsjöarna) utgör fyra större dalgångar som löper i 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 sett gett upphov till jordbruk, vägar och bebyggelse. Hit är idag den mer övergripande infrastrukturen förlagd och exploateringsgraden är relativt hög, framför allt i Sävveåns och Mölndalsåns dalgångar. Längs Sävveån avlöser samhällena varandra, dock med vissa uppehåll där naturmiljö 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. Bebyggelsen kryper på sina ställen 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 Sävveåns dalgång är bristen på viltpassager särskilt påtaglig. De gröna höjddpartierna 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 inslag i landskapsbilden. Sjön Aspen ligger i anslutning till Lerum. Längre österut förekommer de relativt stora sjöarna Anten, Ömmern, Stora Färgen och den i särklass största sjön, Mjörn.

2.2 Historik

Från forntid och framåt utmed Sävveån Den tidigaste bebyggelsen i Sävveåns dalgång mellan Aspen och Sävveången härrör från jägarstenålder. Ett stort antal fynd och boplatser har påträffats från denna tid. 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 Sävveåns åbrinkar. Försörjningen i området baserades främst på jordbruk men även 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 Sävveåns dalgångar. Längs strandängarna, moderna, 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 upp vuxna kring kyrkan där sociala inrättningar som tingsplats, gästgivargårdar 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.

Stationssamhällen

Vid mitten av 1800-talet drogs stambanan mellan Göteborg och Stockholm förbi Lerum, en händelse som medförde stora förändringar av såväl bebyggelsen som för den lokala näringen. Lerum utvecklades i och med järnvägen från utpräglat agrart bysamhälle till ett mindre stationssamhälle. Detta innebar att bebyggelsen började förtätas i anslutning till banområdet. Förändringarna innebar att markägare kunde avstycka 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. Byggnaderna samlades kring en stationsnära gata, utmed Göteborgsvägen. Förmögna göteborgare visade under de sista

decennierna före 1900 stort intresse för sommarviste i området. Markägarna avstyckade därför tomter 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 tomter.

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 relativt snabbt i Lerum. En orsak kan vara 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.

Efterkrigstidens växande orter

Efterkrigstidens ekonomiska tillväxt 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. Trots att motorvägen

drogs rakt genom Lerums centrum fick den mycket liten kontakt med centrum. Istället blev den som en barriär mellan södra och norra delen där den södra utvecklades som typisk villaförstad och den norra 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 1990-talen renoverades stationsområdena och stationsbyggnaderna fick sin nuvarande utformning. De tidigare påkostade stationshusen fick nu mer blygsamma utseenden i och med att bland annat takkupor och frontespiser revs.

3 Förutsättningar i landskapet

3.1 Visuell och annan sinnlig upplevelse

Landskapsbild

Riktningar och utblickar i landskapet

Det storskaliga infrastrukturrummet skapar en tydlig riktning i landskapet, i öst-västlig riktning. I ungefär samma riktning slingrar sig Säveån. I öster går den mellan Västra stambanan och väg E20, och fortsätter sedan vidare strax norr om de centrala delarna av Lerum och vidare västerut. Mellan Säveån och Västra stambanan formas Lerum centrum. Söder om infrastrukturuområdet sträcker sig villaområdet tillsammans med mindre skogspartier och grönområden vidare söderut, mot Långa Stamsjön.

Den kuperade terrängen skapar möjligheter för utblickar. Från södra delen är det möjligt att överblicka det storskaliga infrastrukturrummet, de centrala delarna med stationsområde, centrumanläggning och övrig bebyggelse vid Lerum centrum. Härifrån syns flera landmärken, vilka är utpekade i figur 3 och redovisas på sida 14. I öster sticker syns hus från Brobackenområdet med sin tidstypiska sommarvillakaraktär, se figur 3, nr 2. Utblickens räckvidd begränsas av skogsklädda höjdområden i norr som ger Lerum en grön



Figur 3 Riktningar, siktlinjer och landmärken i landskapet

→ Riktningar ←--- Siktlinjer ☆ Landmärken
(se nästa sida)

inramning. Utöver utblickarna på höjderna är siktlinjerna ofta korta inom stationsområdet, men kan utgöra viktiga kopplingar och funktioner för orientering.

Inom området finns även ett antal landmärken, markerade med en stjärnsymbol i Figur 3. Följande landmärken har identifierats:

1. Kommunhus
2. Blå huset i träpanel vid Brobackenområdet
3. Upp- och nergången vid mittplattformen
4. Stora almen vid bussarna
5. Parkeringshuset
6. Järnvägsbro väster om stationsområdet

Landmärkena kan ses på håll och underlättar orienteringen i området.



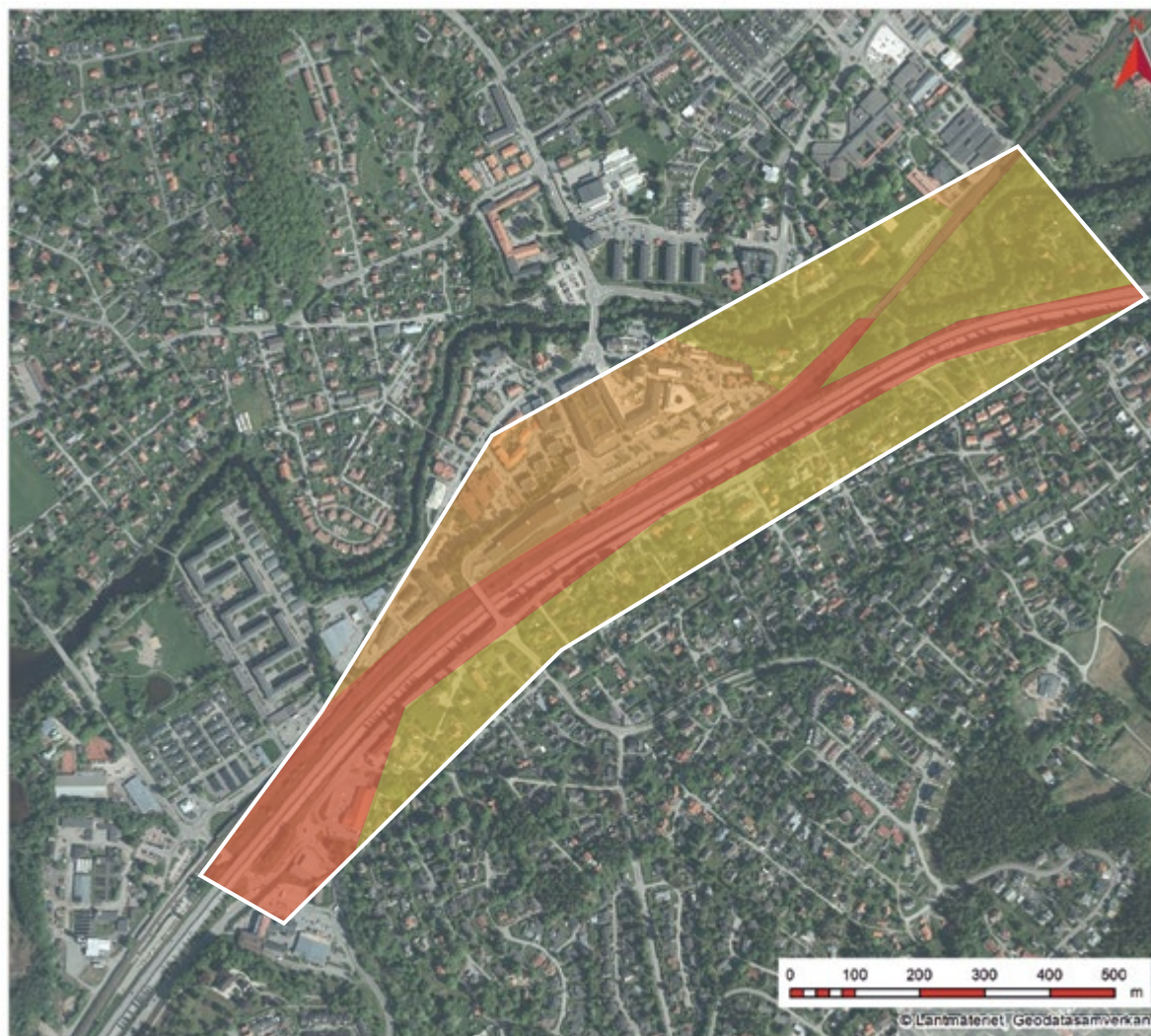
Landskapsrum, variation och komplexitet

På en övergripande skala delas Lerum tätort av det stora infrastrukturrummet som utgörs av E20 och Västra stambanan. Norr om detta rum ligger centrum, som är uppbyggt av både större sammanhängande husvolymer och mindre byggnader utplacerade med en stadslik karaktär. Den rumsliga fördelningen formas av bland annat bebyggelse- och grönstruktur i området. Detta innebär att landskapsrummen är många och relativt små. Vissa har skarpa gränser då de helt formas av bebyggelsestrukturen, medan det på en del platser endast finns en viss antydning till rumslighet på en del platser.

I villaområdet söder om infrastrukturrummet är vegetationen tätare och bebyggelsen lägre och mindre vilket formar mindre landskapsrum än i de mer centrala delarna av tätorten. Längs Säveån är landskapsrummen mer slutna än i centrum och relativt små. På grund av



Figur 4 Lerums breda, flacka dalgång skapar ett storskaligt landskapsrum. Vy åt öster mot stationsbyggnaden i fonden.



Figur 5 Landskapsrum





Figur 6 Mellanstort landskapsrum, vars gränser utgörs av bebyggelsestrukturen i centrum samt viss vegetation.

utredningsområdets storlek blir skalan relativt liten. Stora och små landskapsrum är således beroende av sitt sammanhang. Området utgörs av en stadslig karaktär med flera funktioner, bebyggelsestrukturer samt vegetation och har således relativt hög komplexitet, exempelvis i jämförelse med ett åkerlandskap.

Ljudlandskap

Liksom de visuella kvaliteterna har de audiella kvaliteterna stor betydelse för hur landskapet upplevs. Hur stor påverkan buller utgör beror på hur landskapet används och på hur många som bor eller rör sig i området. Upplevelsen av ljud i landskapet kan variera beroende på sammanhanget och de förväntade ljudnivåer som finns i området. Ljudkällans placering i landskapet har betydelse för ljudets spridning men även hur exponerad den är visuellt påverkar upplevelsemässigt.



Figur 7 Små landskapsrum längs Sävveån. Vy mot Wamme bro.

Västra stambanan tillsammans med väg E20 skapar en ljudbarriär genom Lerum. Det stora infrastrukturrummet ligger även visuellt exponerat i landskapet vilket kan medföra att upplevelsen av ljudet blir högre än om det vore dolt. Närheten till exempelvis bostäder och skolor gör att buller från trafiken kan upplevas störande och påverkar människors livsmiljö.

Målpunkter och rörelsemönster

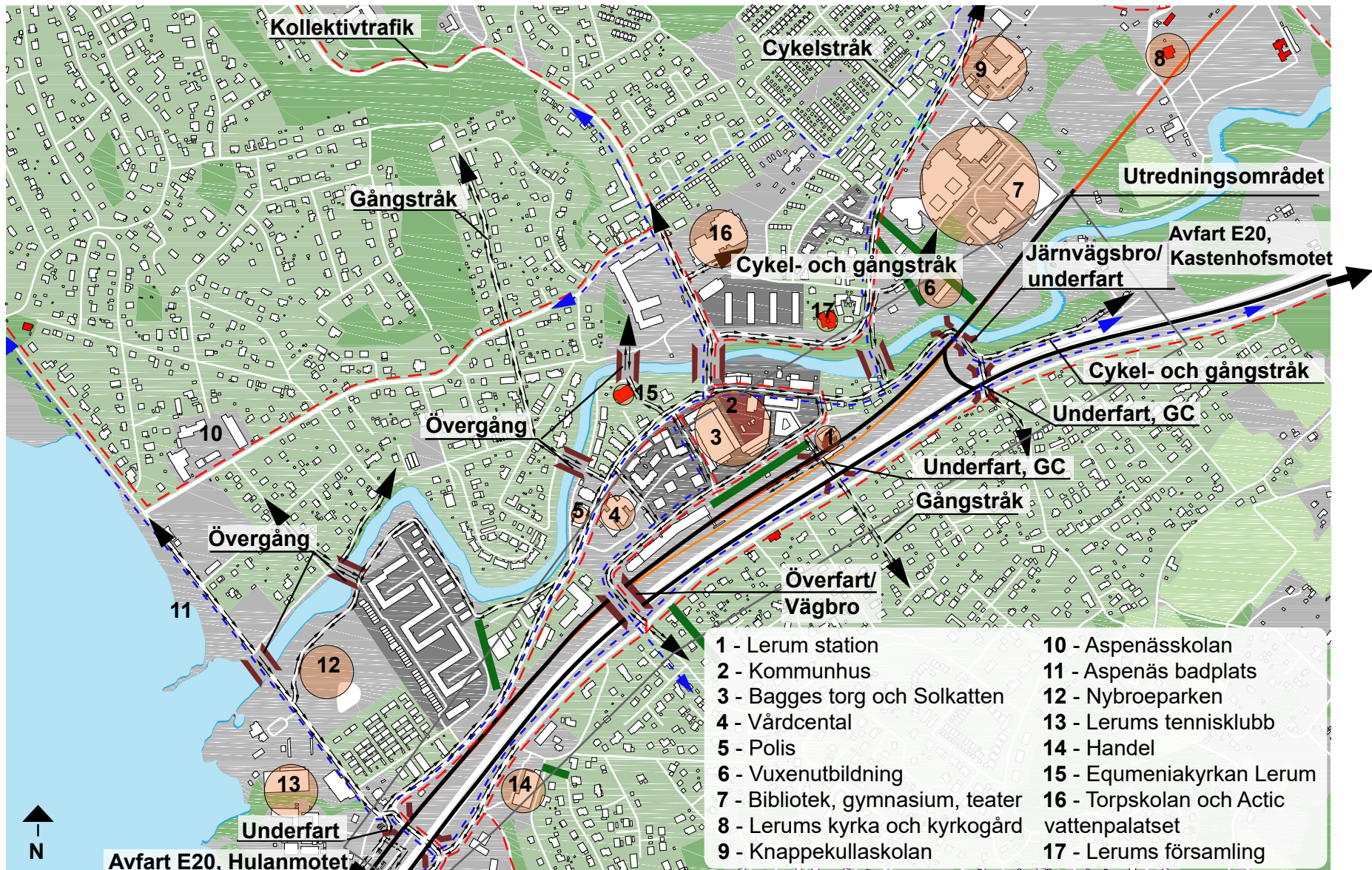
I Figur 8 redovisas översiktligt kommunikationsstråken i Lerums tätort med fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik samt målpunkter. Detta för att ge en bild av kopplingar och stråk samt för att sätta utredningsområdet, och då i synnerhet stationsområdet, i sitt sammanhang som en del av vardagslandskapet. Då rörelsemönstret i de centrala delarna av Lerum påverkas av målpunkter som ligger både inom och utanför

utredningsområdet sträcker sig denna analys över en större del av Lerum.

I den dagliga pendlingen rör sig människor till och från Lerum station, som ligger i de centrala delarna av tätorten. Rörelsen går därför inte sällan mellan bostäder och stationen. Vid stationen finns en mittplattform som nås via en gångtunnel från stationsbyggnaden samt från anslutning på södra sidan av infrastrukturrummet. Det är även möjligt att nå mittplattformen från parkeringshuset. På norra sidan finns en äldre sidoplattform i anslutning till stationsbyggnaden.

Mellan den södra och norra sidan av E20 och Västra stambanan finns tre passager, två tunnlar och en överfart. Här passerar människor för att ta sig till målpunkter såsom skolor, naturområden, handel, arbetsplatser med mera runt om i tätorten samt för att ta sig till mittplattformen. Handel, service och andra verksamheter ligger främst i de centrala delarna vilket lockar till rörelse. Längre västerut ligger mer storskalig handel samt idrottsanläggningar som exempelvis tennisklubb, BMX-bana och Lerums seglingsällskap. Rörelsen varierar beroende på vilken dag, och vilken tidpunkt, det är. Den är bland annat beroende av arbetsplatsers och butikers öppettider, skolornas tidplan, åldersgrupper i samhället och om det är helg eller veckodag.

Möjligheten att röra sig i Lerums tätort påverkas mycket av landskapets topografi, Sävveån och infrastrukturen som går parallellt med



Figur 8 Rörelsemönster och målpunkter

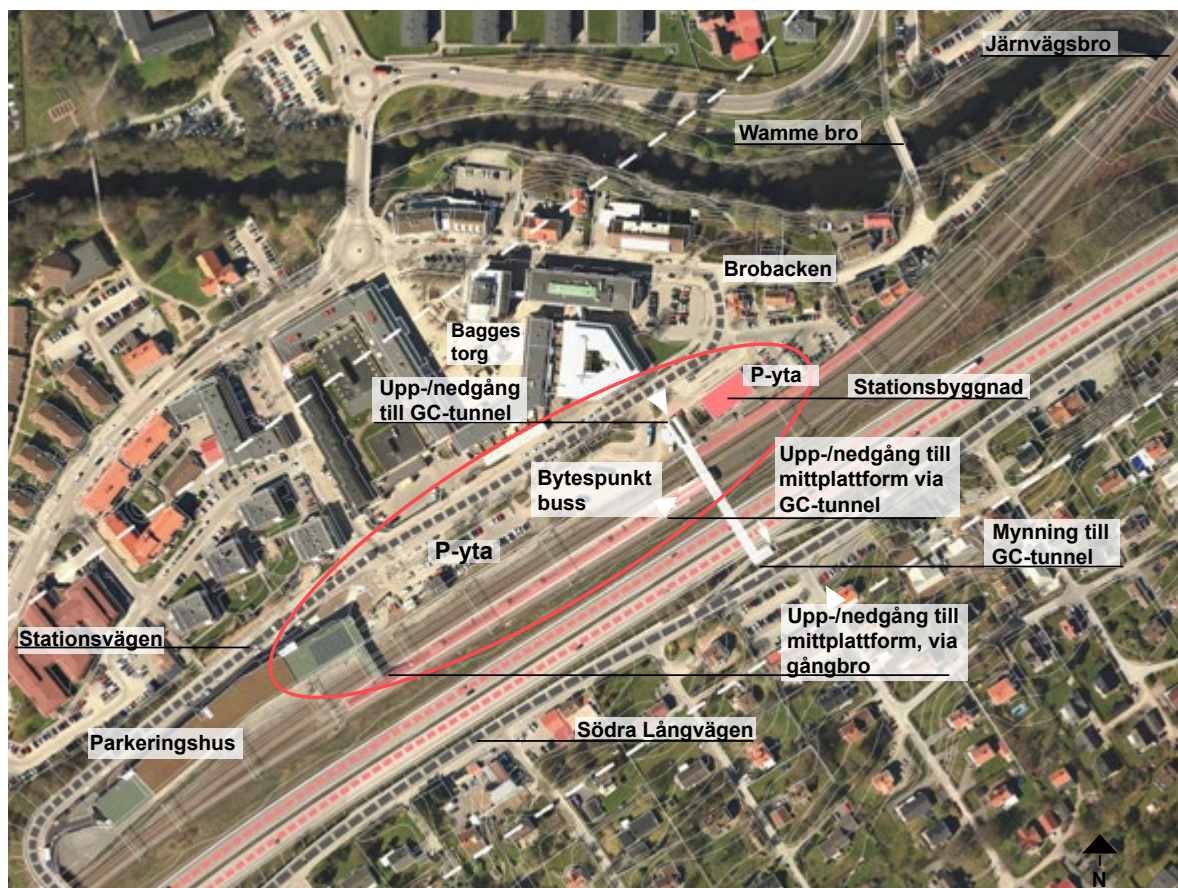
denna. Vattnet tillsammans med det breda infrastrukturrum som väg E20 och Västra stambanan utgör en kraftig barriär mellan norra och södra Lerum. Som en konsekvens därav är bebyggelsestrukturen utbredd och avstånden inom Lerum långa.

Stationsområdet

Stationsområdet sträcker sig från parkeringshuset i väster till och med en mindre parkeringsyta öster om stationsbyggnaden. I detta område kommer störst förändring ske och beskrivs därför mer i detalj. Stationsområdet utgör en central del för rörelsemönstret i Lerum, vilket innebär att en förändring där kan påverka många människor.

Inom området används en enhetlig plattbeläggning för alla ytor och stråk avsedda för fotgängare och cyklister. Ytan som är avsatt för busstrafiken, direkt väster om stationen har också en plattbeläggning men avviker i färg och mönster. Alla parkeringsytor är asfalterade.

Det finns ett antal byggnader utöver stationsbyggnaden inom området. I väster finns det stora parkeringshuset med koppling via gångbro till mittplattformen. Detta är relativt nybyggt och har gestaltats i grå betong och glaspartier i olika färger. I dess närhet har perennplanteringar anlagts. Längre österut på mittplattformen återfinns ett större skärmtak som anslutning till upp- och nedgång till gångtunneln. Upp- och nedgången till samma tunnel men bredvid stationsbyggnaden är också väderskyddad med tak och väggar. På



Figur 9 Stationsområdet

stationsbyggnadens östra sida ligger ett teknikhus. Det förekommer också några olika lösningar för väderskyddad cykelparkering inom området. Alla dessa konstruktioner och byggnader inom stationsområdet har varierande uttryck.



Figur 10 Säveåns bevuxna åbrinkar.



Figur 11 Grönstruktur kring Wamme bro.



Figur 12 Trädrad längs den äldre sidoplattformen.

Grönstruktur

Det som beskrivs som grönstruktur är den visuella upplevelsen av den växtlighet som finns inom och runt utredningsområdet i 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.

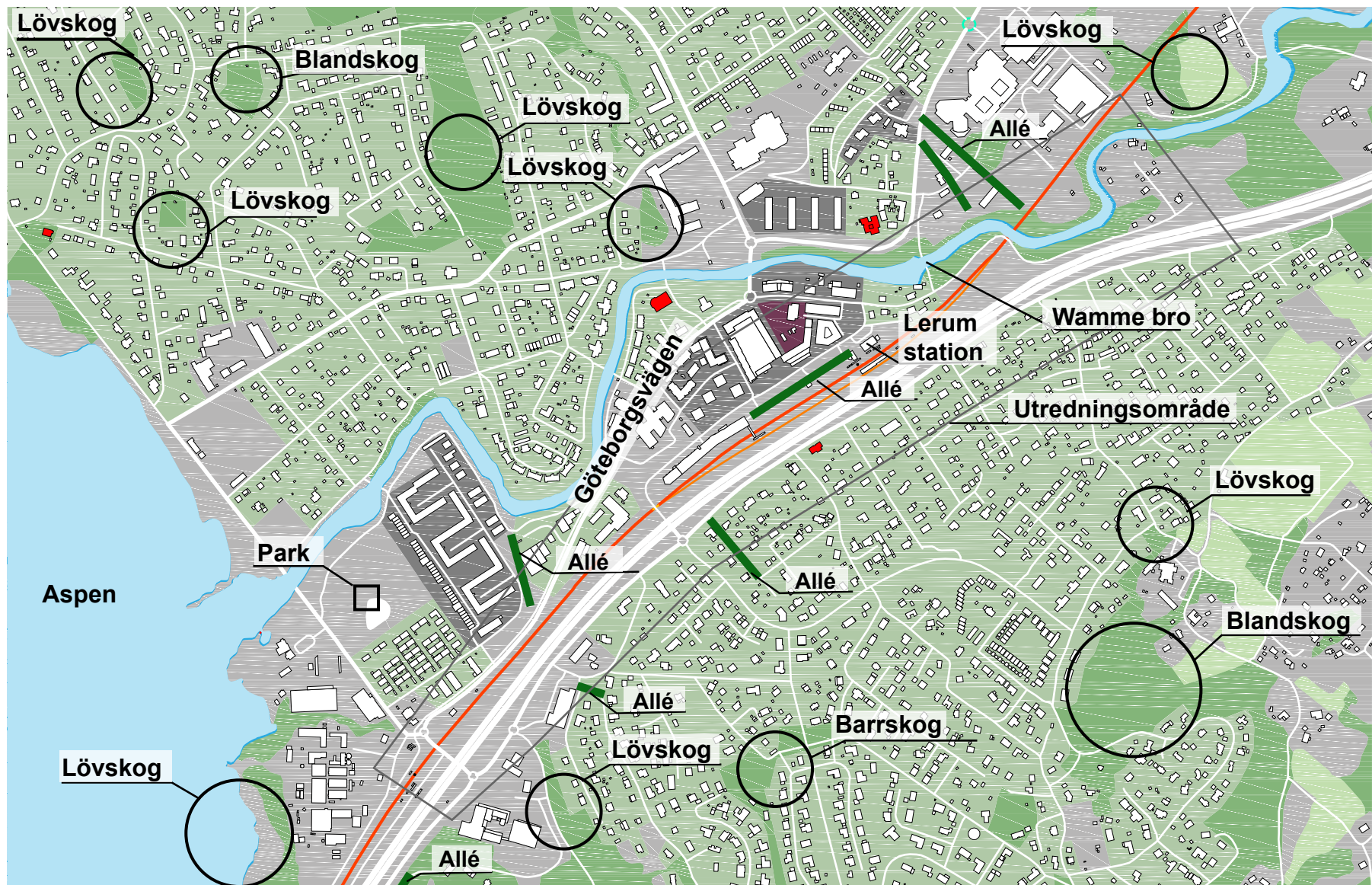
Närheten till Säveån i norr med dess trädkantade åbrinkar ger centrum en grön inramning som ger stora natur- och upplevelsevärden. Västra stambanan som dessutom åtföljs av väg E20 skapar dock ett stort avstånd till bebyggelse och grönska söder därom. Strax öster om stationsområdet innan Säveån byter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

Inom utredningsområdet kan Lerums grönstruktur i stort sägas bestå av Säveån med tillhörande grönska, alléer och trädgårdar. I nordöstra delen av utredningsområdet, i ganska direkt anslutning till järnvägen, både norr och söder därom, bidrar den bevarade gamla gårdsbebyggelsen och sommarvillornas stora och uppvuxna trädgårdar till grönstrukturen. Den södra åbrinken 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 nyare husen och villorna.

Stationsområdet är relativt hårdgjort, med mindre busk och trädplanteringar. Parkeringen öster om parkeringshuset omgärdas av gräsytor. I gräsytan finns träd planterade som bildar en allé längs Stationsvägen, vidare mot området för bussar och stationshuset. På norra sidan om Stationsvägen löper buskplanteringar. Den buskplantering som är närmast centrumbyggnaden har en trädrad integrerad i buskplanteringen. Öster om centrumbyggnaden finns en mindre gräsyta. Längs sidoplattformen på nordöstra sidan om järnvägen finns ytterligare en trädrad planterad i en gräsyta. Vidare norrut tar vegetationen kring Brobackens bebyggelse och Säveån vid.

På följande sida visas den övergripande grönstrukturen i Lerum, både inom och utanför utredningsområdet för att presentera området i sitt sammanhang. Detta visar skillnader mellan de mest centrala delarna och dess omgivning, och ger således en övergripande bild av tätortens grönstruktur. Detta kan ha betydelse för hur Lerum upplevs och hur viktigt det är att bevara vegetation inom området.



Figur 13 Översiktlig grönstruktur inom och runt utredningsområdet.

Tillgänglighet, trygghet och säkerhet

Oskyddade trafikanter inkluderar trafikantgrupperna fotgängare, cyklister och mopedister. Dessa grupper är heterogena grupper, med olika förutsättningar, anspråk och krav. Vissa faktorer för att uppnå tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet är trots detta gemensamma för alla oskyddade trafikanter.

Tillgängligheten beror bland annat på gångtid, väntetider, komfort och tillförlitlighet. Tillgänglighet och tillgänglighetsanpassning handlar även om att ge personer med funktionsnedsättning tillgång till samhället på samma villkor som alla andra. Ofta är det utformningsmässiga detaljer, samt aspekter som drift och underhåll, som är avgörande för om infrastrukturen är tillgänglig för alla i praktiken eller inte.

Framkomlighet är en grundläggande del av tillgänglighetens kvalitet och är ofta förknippat med en tidsaspekt. En sämre framkomlighet kan bland annat uppstå på grund av fördröjningar vid gångpassager eller på sträckor där ytbeläggning är ojämn eller dålig. Genhet är en annan viktig faktor för tillgänglighet.

Trygghet innebär i dagligt tal att känna sig säker och vara fri från rädsla, oro, osäkerhet och obehagskänslor. Hur trygg en individ känner sig i olika miljöer beror både på den upplevda olycksrisken och på den upplevda våldsriskerna. Otrygghet kopplat till den upplevda olycksrisken kan bero på brister i den fysiska

utformningen, brister i samspelet med andra trafikanter och den egna fysiska förmågan. Vad som uppfattas som tryggt för en individ kan upplevas som otryggt för en annan. Äldre, personer med funktionsnedsättningar och barn känner sig oftare otrygga än andra grupper. Hög orienterbarhet inger en högre känsla av trygghet. Med orienterbarhet menas en lättförståelig och självförklarande struktur som gör det lätt att orientera sig och hitta.

Trafiksäkerhet handlar om den objektiva säkerhetssituationen. Ofta anses underlaget i form av halka, höga trottoarkanter, ojämnheter i beläggning, lösa plattor med mera vara orsaken till olyckor. Även snö, is och dålig belysning är faktorer som påverkar risken för olyckor, särskilt för äldre, personer med funktionsnedsättning och barn.

I följande avsnitt beskrivs förutsättningarna på Lerums stationsområde utifrån tillgänglighet, trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter.



Figur 14 Orientering, skyltning samt gång- och cykelstråk



Figur 15 Skyltning i gångtunnel till mittplattform.



Figur 16 Skyltning till hiss med piktogram med punktskrift

Orienterbarhet och skyltning

Tydlig skyltning och vägvisning samt logisk och självförklarande struktur av infrastrukturen ökar orienterbarheten vilket i sin tur ökar tryggheten. Vägvisning ska vara tydlig från alla riktningar, även i mörker, och ska finnas vid varje vägval. Fria siktlinjer och överblickbarhet skapar även det en god orienterbarhet.

Orienterbarheten inom stationsområdet upplevs som god med skyltning till olika funktioner som hiss, ersättningstrafik, spår samt utgångar i olika

riktningar. Det finns digitala informationstavlor med information om avgående och ankommande tåg och bussar. Samtliga skyltar på stationsområdet har piktogram som ett alternativ till det skrivna språket. Punktskrift finns även vid hissar.

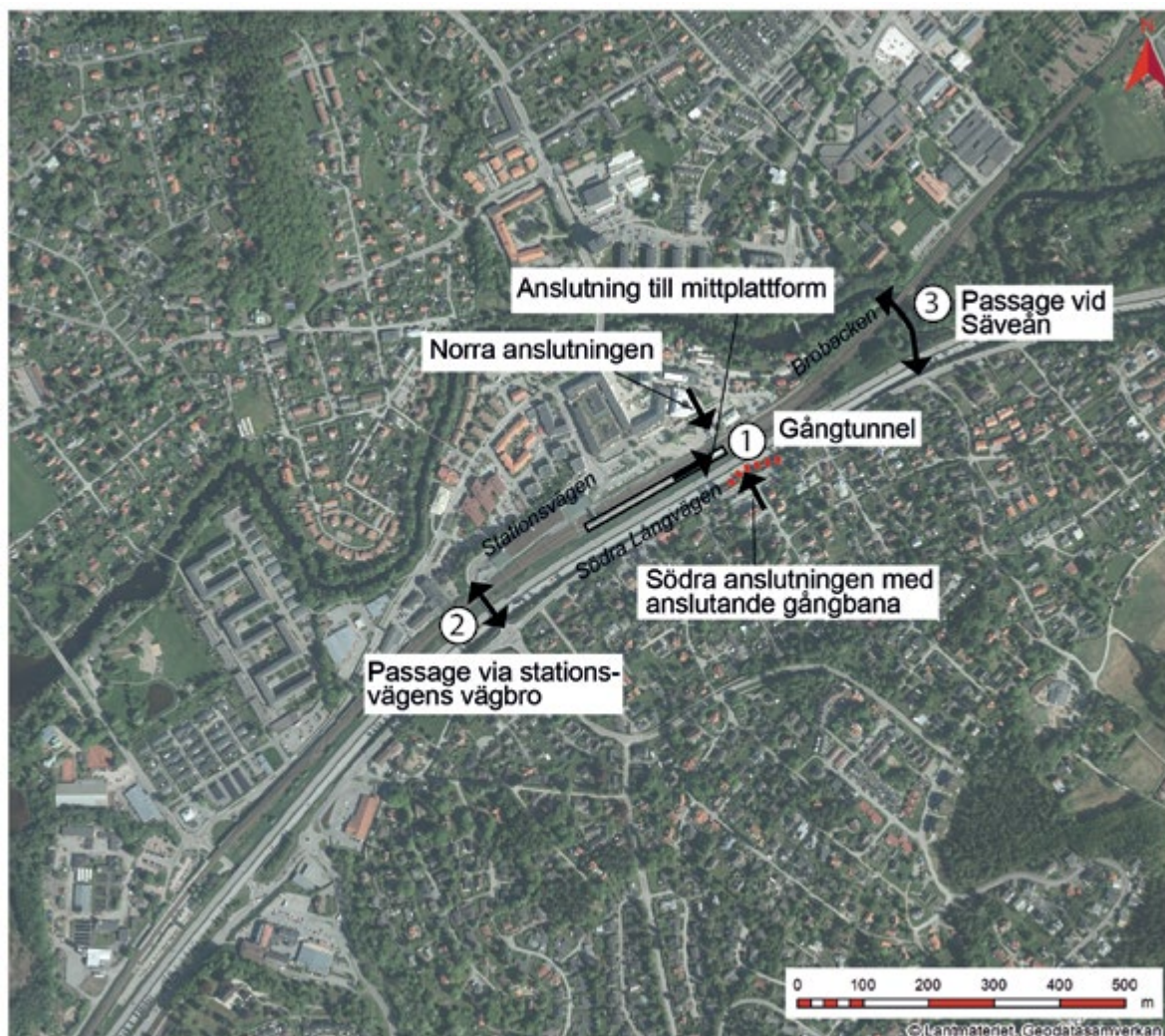
Det finns en viss otydlighet vad gäller gångstråken till stationsområdet. I riktning mot Brobacken väljer många fotgängare och cyklister att passera genom en parkeringsplats då detta är den genaste vägen till stationen. Här passerar

bland annat många barn och unga på sin väg till och från skolan. Parkeringsplatser innebär ofta komplicerade trafiksituationer med exempelvis backrörelser som kan vara svåra för barn att tolka. Då barn generellt är fysiskt kortare än vuxna kan detta innebära att de är svårare att upptäcka bakom ett fordon. Det saknas även tydlig skyltning till stationsområdet från den södra sidan av järnvägen och väg E20.

Passager av järnvägen och väg E20

Järnvägen tillsammans med väg E20 är en stor barriär i Lerum. Inom stationsområdet är det enda sättet att ta sig mellan norra och södra sidan att använda gångtunneln (1), se Figur 17. Bortsett från gångtunneln är de närmaste passagerna för oskyddade trafikanter antingen Stationsvägens vägbro (2) eller via passagen vid Sävån (3).

Gångtunneln (1) har anslutningar vid Södra Långvägen (södra anslutningen), Stationsvägen (norra anslutningen) samt en anslutning till mittplattformen. Gångtunneln (1) är inte tillgänglighetsanpassad. I samtliga anslutningar till gångtunneln (1) finns trappor. Vid anslutningarna på norra sidan samt vid mittplattformen finns även hiss. Att hiss saknas vid den södra anslutningen gör att personer i rullstol inte kan använda tunneln för att ta sig mellan den norra och södra delen av väg E20 och järnvägen. Avsaknaden av hiss försvårar även möjligheten för äldre att använda tunneln för att passera väg E20 och järnvägen samt att ta med sig barnvagn i tunneln. Trapporna vid norra och södra anslutningarna har barnvagnsramper, dock är dessa placerade mycket nära väggen vilket försvårar användningen. Barnvagnsrampen kan även användas för att leda cyklar ner i, och upp från tunneln. Det kan dock vara svårt att ta med sig cykeln ner i tunneln på grund av den branta lutningen i trapporna. Trappan till mittplattformen saknar barnvagnsrampe.



Figur 17 Gång- och cykelpassager över och under järnvägen och väg E20.



Figur 18 Barnvagnsramp vid norra anslutningen.

Samtliga trappor i gångtunneln (1) har kontrastmarkeringar och räcken. Trappan till mittplattformen har dubbla räckesnivåer. Kontrastmarkeringarna på trappan vid den södra anslutningen till tunneln är delvis bortslitna.

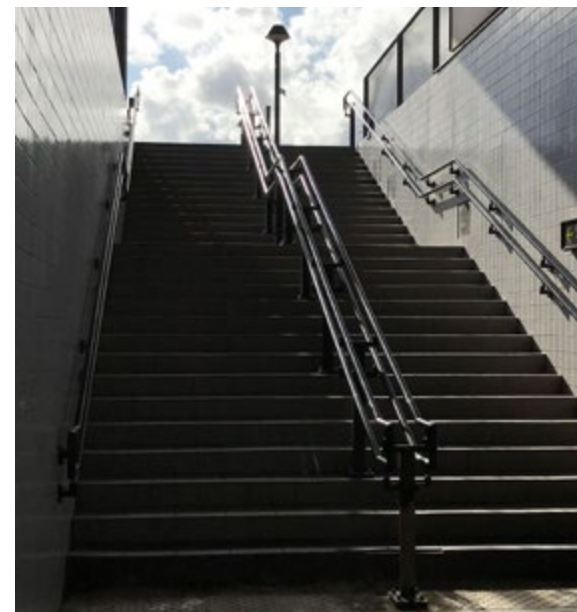
Gångtunneln (1) är upplyst även under dagtid och upplevs som ljus och fräsch under platsbesöket. Det är dock skillnad på hur platser upplevs under dagtid och nattetid. Under nattetid rör sig färre människor i tunneln vilket kan göra att den upplevs som otrygg. Mänsklig närvaro bidrar generellt till en ökad trygghetskänsla.



Figur 19 Gångtunnel (foto från söder i riktning mot anslutning till mittplattform)

Många, särskilt kvinnor, undviker att gå genom mörka gångtunnlar efter mörkrets inbrott. Detta för att kvinnor oftare känner sig otrygga i den offentliga miljön under kvälls- och nattetid.

Stationsvägens vägbro (2) är utformad för biltrafik med intilliggande gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan är inte separerad vilket kan skapa otrygghet för både fotgängare och cyklister. Detta beror bland annat på osäkerheten kring var man ska gå eller cykla och därigenom risken för konflikter med andra trafikslag. Passagen intill Sävåån (3) är anpassad för blandtrafik. Vid passagen går vägen under



Figur 20 Anslutning till mittplattform från gångtunnel

järnvägsbron och sedan i tunnel under väg E20. Tunneln under väg E20 har en brant lutning vilket begränsar användningen för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn. Det finns även vissa ojämnheter i marken i tunneln. Ojämnheter i marken kan leda till att fotgängare och cyklister ramlar och skadas i tunneln.

Stationsvägens vägbro (2) samt passagen vid Sävåån (3) är placerade cirka 500 meter väster respektive öster om gångtunneln (1). Detta innebär en extra gångsträcka på cirka en kilometer för dem som inte kan nyttja trapporna i den södra anslutningen till gångtunneln (1).



Figur 21 Södra anslutningen till gångtunneln med anslutande gångbana.



Figur 22 Tunnel under väg E20 vid passagen intill Sävån.

Detta är ett stort avstånd för äldre, personer med funktionsnedsättning och barn. Långa avstånd mellan passager ökar även risken för att människor genar. Fotgängare vill, och går, ofta i direkt riktning mot sitt mål. Möts man av hinder letar fotgängarna efter andra möjligheter att ta sig fram genom att skapa genvägar.



Figur 23 Mittplattform och sidoplattform

Plattformar

Sidoplattformen till spår 1 är inte tillgänglighetsanpassad. Här saknas ledstråk, kontrastmarkeringar och sittbänkar med armstöd för vila. Det finns en ramp till sidoplattformen men övriga anslutningar består av trappor utan kontrastmarkeringar men med räcken. Vid sidoplattformens slut saknas barriär eller visuell markering samt taktila markeringar för att hindra obehöriga från att beträda spårområdet.

Mittplattformen är tillgänglighetsanpassad med ledstråk och kontrastmarkeringar. Vid mittplattformens slut finns en visuell markering samt skylt för att hindra obehöriga att beträda spårområdet, dock saknas fysisk barriär. På



Figur 24 Sidoplattform

mittplattformen finns även sittbänkar med armstöd samt tillgång till talad information och med punktskrift. Mittplattformen är väl belyst.

På mittplattformen finns vissa ojämnheter i beläggningen som troligtvis uppkommit vid lagningar samt eventuella frostsador. Ojämnheter består av potthål men även av lagningar och kan leda till att fotgängare ramlar och skadas. Detta är extra känsligt för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn.



Figur 25 Mittplattform med bland annat Västtrafiks utrustning i form av sittbänkar, väderskydd med mera samt Trafikverkets stationsskyltar.



Figur 26 Bilparkering och cykelparkering



Figur 27 Parkeringshus och parkering utomhus på norra sidan av järnvägen.

Parkering

Bilparkering finns både norr och söder om järnvägen och väg E20. På norra sidan finns bland annat ett parkeringshus och söder om järnvägen och väg E20 finns en pendelparkering. Tillgången till cykelparkering är god. Det finns väderskyddad cykelparkering på norra sidan järnvägen mot spårområdet samt längs Stationsvägen, dock saknar cykelparkeringen mot spårområdet ramlåsning. I parkeringshuset finns ett stort antal cykelparkeringar under tak. Här finns även tillgång till cykelpump. Det finns även cykelparkering med väderskydd vid pendelparkeringen. Det saknas cykelparkering på södra sidan av järnvägen, vid den södra anslutningen till gångtunneln (1).



Figur 28 Cykelparkering i parkeringshuset.



Figur 29 Cykelpumpar i parkeringshuset norr om järnvägen.



Figur 30 Gång och cykelbanor vid stationsområdet.



Figur 31 Gångbana söder om Stationsvägen.



Figur 32 Gång- och cykelbana norr om Stationsvägen.

Gång- och cykelstråk i anslutning till stationsområdet

Norr om stationsområdet, parallellt med järnvägen, löper Stationsvägen. På vägens norra sida löper en gång- och cykelbana och på södra sidan finns en gångbana, med bitvis mycket låg standard. Gång- och cykelbanan är inte separerad. Gemensamma gång- och cykelbanor kan skapa otrygghet för både fotgängare och cyklister.

Det finns flera passager för oskyddade trafikanter över Stationsvägen till stationsområdet. Dessa är inte tillgänglighetsanpassade vilket påverkar

framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten vid passagerna negativt, framförallt för äldre och personer med funktionsnedsättning.



Figur 33 Passage över Stationsvägen för oskyddade trafikanter, i höjd med gångtunnel. Passagen är inte tillgänglighetsanpassad.

3.2 Naturmiljö och landskapsekologiska samband

Utredningsområdet präglas till stor del av den stadsliga karaktär som finns i centrum. Den är formad av mänskliga aktiviteter och utgörs främst av bebyggelse och infrastruktur. Naturvärden är huvudsakligen knutna till den trädkantade Sävån med dess variationsrikedom, äldre träd, flora och fauna, som slingrar sig runt de centrala delarna. Vidare finns ett flertal alléer och träd med håligheter, som har betydelse för djur och växter i området. Naturmiljön är betydande för den gröna inramningen av centrum, vilken ger mervärde både för mänskliga aktiviteter och för livsmiljön för djur och insekter. Variationen mellan den naturliga miljön kring Sävån samt de småskaliga grönytorerna i staden bidrar till de olika karaktärerna runt om i tätorten.

Naturvärden längs Sävån

Sävån och dess omgivande vegetation är det område i Lerum med högst koncentration naturmiljövärden som har stor betydelse för biologisk mångfald. Speciellt utpekade värden är biotoper för lax, stensimpa och kungsfiskare. Ån är utpekad som riksintresse för naturvård och har delvis skydd som Natura 2000-område samt naturreservat, och har högsta värde i naturvårdsprogrammet.

Sävån är mest framträdande genom utredningsområdets nord-östra del. Mellan järnvägsbron och Wamme bro utgörs marken av ett flerskiktat bestånd av al, bok, lind, lönn



Figur 34 Områden med betydelse för biologisk mångfald.

och skogsalm, både på norra och södra sidan av ån. Här förekommer även en del död ved. Vid Wamme bro övergår platsen till en mer parklik karaktär med klippta rhododendronbuskar och några äldre lövträd. Längs ån förekommer även hålträd som är betydelsefulla för djur och insekter.

På södra sidan av Västra stambanan utgörs den omgivande vegetationen på södra stranden av ett flerskiktat bestånd av ädellövskog med medelgrov klibbal, björk och lönn. På norra stranden finns grövre träd såsom klibbal, lönn, skogsalm, bok, björk och hägg. Flera av träden på båda sidor av ån är äldre lövträd

med hålbildningar. Området har dessutom riklig förekomst av död ved vilket är gynnsamt för flora och fauna. I centrala Lerum har vattenbiotopen en lägre grad av naturlighet jämfört med delar längre uppströms, eftersom stränderna är erosionskyddade. Ån är inte skyddad genom detta område, men värdena som finns i de skyddade delarna finns till stor del även där.

Träden längs Sävån har betydelse för åns ekosystem. De påverkar mängden instrålning av solljus och temperaturen i området, samt medför tillgång på död ved och nedfall av organiskt material.

Alléer

Inom utredningsområdet finns ett antal alléer som har betydelse för naturmiljön. Alléer har ofta både natur- och kulturvärden kopplade till sig, där de viktigaste ekologiska funktionerna är att utgöra habitat för lavar och mossor samt att 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.

Mellan Stationsvägen och parkeringen samt busshållplatserna norr om järnvägen ligger en allé. Denna utgörs av sex träd av ask, skogsalm och lönn. Allén utgör ett värdefullt tillskott till Sävån med omgivande lövträdsvegetation. Utöver denna allé finns flera alléer i närheten av järnvägen generella naturvärden, se Figur 34.



Figur 35 Vy mot Brobackenområdet och Sävån.

Enskilda träd

Inom utredningsområdet utgör delar av grönstrukturen goda fågelhabitat samt utgör goda livsmiljöer för ovanliga arter av lavar, mossor och insekter. Dessa kvaliteter är ofta kopplade till enskilda träd, inte sällan äldre träd med håligheter. Högst koncentration av dessa träd finns omkring Sävån i de östra delarna av utredningsområdet. Även flera träd i alléerna har dessa kvaliteter. Mellan bostadsområdet och verksamhetsområdet väster om parkeringshuset ligger en grupp av sådana träd. I villaområdet

söder om Västra stambanan och väg E20 finns ett större område i den västra delen som utgörs av träd med dessa kvaliteter och värden. I övrigt ligger träden relativt utspritt, utöver de som finns i alléer.

Ekosystemtjänster

Den vegetation och de grönytor som inte har så stor betydelse för biologisk mångfald kan vara betydelsefull för platsens karaktär och upplevelse av denna. Dessa ytor präglas av mänsklig påverkan och av närheten till både stadsmiljö och infrastruktur. De har ett stort inslag av näringsgynnad vegetation och planterade arter samt har ett generellt värde då genom att bidra till ekosystemtjänster. Vegetation kan exempelvis förbättra dagvattenhantering, luftrening, ekosystem, habitat, estetiska värden och lokalklimat.



Figur 36 Vegetation i stationsområdet. Till vänster börjar en allé i västgående riktning.



Figur 37 Stationsbyggnaden. Foto Västarvet



Figur 38 Vy från korsningen Stationsvägen - Brobacken med delar av centrumsanläggningen i anslutning till Bagges torg. Foto Västarvet



Figur 39 Träbebyggelsen i Brobackeområdet. Foto Västarvet

3.3 Kulturmiljö

Kulturhistorisk utveckling

Bebyggelsen i Lerum reflekterar de historiska förändringar Lerum genomgått, från den agrara tiden, till stationssamhället som 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 villor och radhus men som även har egen industri och verksamheter. Insprängt bland de nya byggnaderna finns även äldre hus som speglar ortens historia med äldre jordbruksbebyggelse samt bibehållna sommarvillor och tätortsbebyggelse från den viktiga stationssamhällesepok.



Figur 40 Wamme bro. Foto Västarvet

Bebyggelsestruktur

I nordöstra Lerum återfinns bevarad gårdsbebyggelse, flera före detta sommarvillor och skolbyggnader från början av 1900-talet. Längst i nordost, i omedelbar närhet till spårområdet ligger Lerums kyrkogård från 1913. I sydväst återfinns bibehållna gårds- och herrgårdsanläggningar, exempelvis Almekärrs 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. Den väl bibehållna träbebyggelsen vid Brobacken övergår vid Wamme bro till en glesare villabebyggelse från omkring 1900, på båda sidor om Sävås trädkantade åbrink. Villabebyggelsen i området söder och norr om Sävån utgörs i flera fall av fina exempel på den sommarvillletradition som skapades i Lerum



Figur 41 Rester av en trolig parkanläggning i anslutning till Wamme bro. Foto Västarvet

med järnvägens tillkomst. Den södra åbrinken från Wamme bro och österut utgörs av rester av en trolig parkanläggning.

På höjden söder om väg 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 bedömdes ha mycket stora kulturhistoriska värden i samband med platsbesök inom aktuellt projekt.

Kulturvärden

1. Stationsområdet med stationsbyggnaden

Stationsbyggnaden i tegel och valmat sadeltak i kopparplåt tillkom 1898 och har stora kulturhistoriska värden trots flertalet förändringar genom åren. Den omgivande miljön har dock förvanskats med olika anläggningar och byggnader med avvikande karaktär som således avskiljer stationsbyggnaden från sin ursprungliga koppling till järnvägen.

2. Brobackenområdet med sin träbebyggelse från decennierna kring 1900

Området är en del av den gamla Göteborgsvägen mellan centrumanläggningen och Wamme bro och skapar som helhet en småstadskänsla.



Figur 42 Kulturvärden inom utredningsområdet, se lista kulturvärden till vänster.

Byggnaderna längs vägen utgörs av den i Västsverige klassiska panelarkitekturen som tidsmässigt tydligt kan kopplas till Lerums tid som stationssamhälle från mitten av 1800-talet.

Centrumanläggningen från 1950- och 60-talet

Den ekonomiska expansion som efterkrigstiden medförde möjliggjorde ytterligare utveckling för Lerum. Verksamheter och industrier lades i anslutning till järnvägen och Sävån vilket skapade ökad tillväxt. Under denna tid uppfördes centrumanläggningen i sin tidstypiska arkitektur vilket ur ett kulturhistoriskt perspektiv speglar efterkrigstidens framåtanda och optimism.

3. 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 stationssamhälle.

4. De bevarade broarna Wamme bro och järnvägsbron från 1915

Broarna utgör teknikhistoriskt viktiga lämningar som minner om tidiga vägsträckningar och tidiga betongkonstruktioner. Järnvägsbron är en av Sveriges äldsta broar av armerad betong. Det är en betongvalvbros med plattramspann och har delvis stenbeklädda landfästen vilket är ett gott exempel för denna tids byggnadskonst med medveten estetisk utsmyckning.

Senare tillkomna och nu planerade objekt:

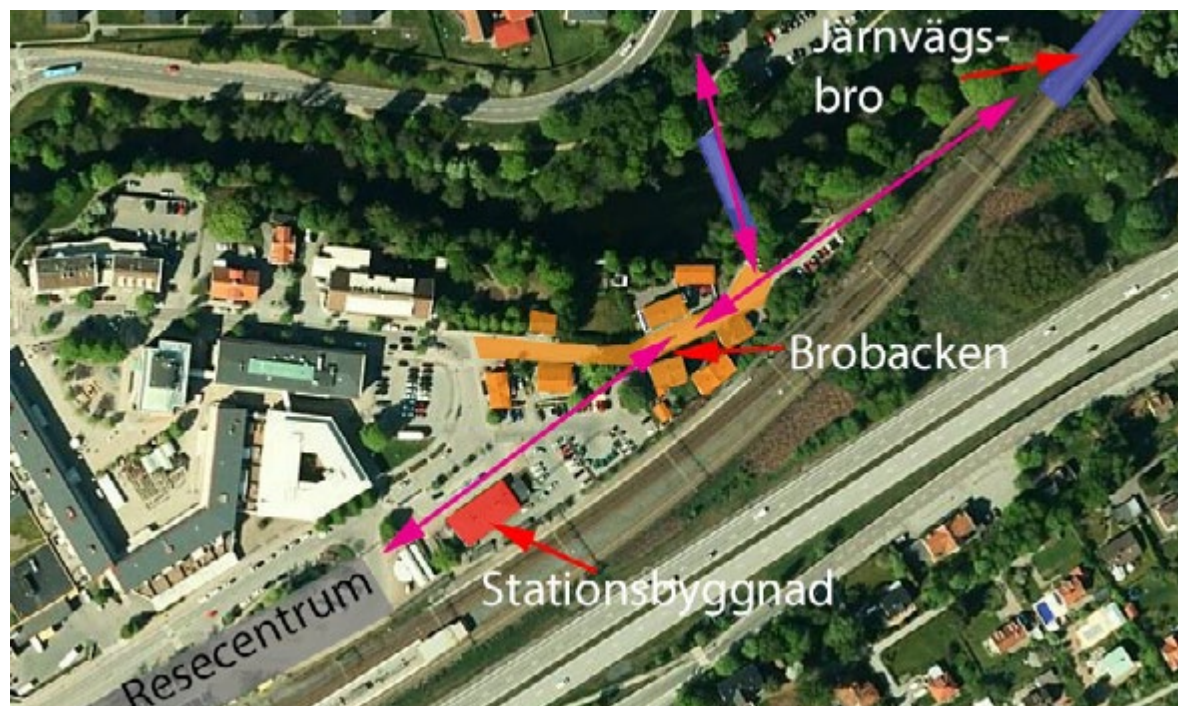
- Parkeringshus, uppfört 2015
- Resecentrumanläggning, byggstart planeras till hösten 2019.

Kulturhistoriska samband

Det finns ett flertal samband mellan de kulturhistoriska inslagen inom utredningsområdet. Dessa är betydelsefulla då de ökar den historiska läsbarheten och ger ett tidsdjup åt upplevelsen för den som befinner sig

i landskapet. De mest påtagliga sambanden är:

- Stationsbyggnaden och järnvägen med plattformsmiljön.
- Brobackens trähusbebyggelse med stationsområdet och stationsbyggnaden.
- Järnvägsbron som sammanbindande objekt mellan bebyggelsen i norra och södra Lerum samt Brobackenområdet med Wamme bro och stationsområdet.



Figur 43 Karta över stationsområdet med planerat resecentrum, stationsbyggnaden, Brobacken samt järnvägsbron och miljön kring Sävån och Wamme bro. Rosa pilar visar kulturhistoriska samband mellan de tre områdena.

4 Karaktärsområden

Karaktärsområden beskriver geografiskt avgränsade områden som är unika och bara finns på ett ställe, till skillnad från landskapstyper. För att identifiera landskapskaraktärer behövs kunskap och förståelse kring landskapets processer. Karaktäriseringen bygger även på subjektiva bedömningar och gränserna påverkas av analysens skala och syfte.

Karaktärsområdena har olika förutsättningar inför ombyggnationer och kan bedömas mer eller mindre känsliga för denna. Känslighet bedöms utifrån de värden som finns i landskapet och huruvida de blir påverkade av ombyggnationen.

I samband med ombyggnationen kan mervärde skapas utifrån de nya förutsättningarna. Detta beskrivs under potential vid respektive karaktärsområde.



Figur 44 Karaktärsområden inom utredningsområdet.



Figur 45 Placering av karaktärsområdet "Infrastrukturrum vid Lerum station" i utredningsområdet.

4.1 Infrastrukturrum vid Lerum station

Upplevelsen av landskapet

Utredningsområdets centrala delar präglas till stor del av det stora infrastrukturrum som skapas av Västra stambanan och väg E20. Järnvägen som idag utgörs av tre spår och motorvägens fyra filer medför att detta rum blir väldigt brett och skapar en markant barriär i Lerum. Precis söder om, och parallellt med, väg E20 går även Södra Långvägen med bullerskyddsskärmar vilket förstärker områdets barriäreffekt ytterligare.

Järnvägen ligger här som lägst topografiskt sett. Väg E20 ligger något högre medan den största nivåskillnaden är till Södra Långvägen. Härifrån är det möjligt att överblicka stora delar



Figur 46 Storskaligt infrastrukturrum med väg E20 och Västra stambanan.

av Lerum. Närheten till den intensiva trafiken på väg E20 gör att motorvägen dominerar upplevelsen därifrån. Området känns emellertid relativt grönt eftersom utblicken når längre bort i det kuperade och skogsbeklädda landskapet.

Karaktärsområdet präglas av ett snabbt rörelsemönster, med undantag för viss inväntan på tåg vid mittplattformen. Området används främst av människor som är på väg någonstans; det är en plats för rörelse och transport och ljudnivån är hög, väg E20 bidrar med ett konstant buller och när tågen rullar förbi eller stannar ökar ljudnivån ytterligare.



Figur 47 Anslutning mittplattform.

Tidsdjup – historik och utveckling

Vid mitten av 1800-talet drogs stambanan mellan Göteborg och Stockholm förbi Lerum, vilket medförde stora förändringar för såväl bebyggelsen som för den lokala näringen. Lerum omvandlades från ett agrart bysamhälle till ett mindre stationssamhälle och en förtätning påbörjades i anslutning till banområdet. År 1962 drogs Europaväg 3 (nuvarande väg E20) genom Lerum stationssamhälle, vilket skapade en barriär genom centrum. Norra och södra sidan utvecklades på olika sätt, där den södra formades till en typisk villaförstad och den norra fick en mer stadsmässig karaktär. Under de ekonomiskt framgångsrika åren i Sverige efter andra världskriget föll järnvägen i glömska. Ett ökat bilberoende och utbyggnad av motorvägens medförde att stationsområdet förföll. Under 1980- och 90-talen renoverades stationsområdet och stationsbyggnaden fick sin nuvarande utformning.

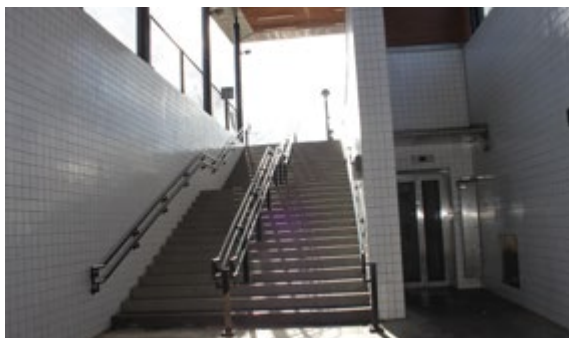
Ekologiska strukturer

Inom området förekommer viss växtlighet men inget som har större betydelse för biologisk mångfald. Infrastrukturen utgör en kraftig barriär för spridning av arter mellan norra och södra Lerum.

Tillgänglighet, trygghet och säkerhet

Vid stationsområdet finns det tre passager förbi det stora infrastrukturrummet, tunneln vid stationsområdet, Stationsvägens vägbro och via Brobacken som går under järnvägsbron och vidare in i en tunnel. Tunnelarna är inte

anpassade för cykel. Passagera är upplysta och upplevs ljusa och fräscha på dagtid medan de kan upplevas otrygga nattetid då färre människor rör sig i tunnelarna.



Figur 48 Trappor och hiss till mittplattform från gångtunnel.

Känslighet

Platsen är vidsträckt och öppen och därför känslig för större vertikala tillägg. Eftersom detta spårtillägg omfattas av nybyggnadskrav krävs uppförande av relativt höga bullerskyddsskärmar som kan ha betydande inverkan på landskapet ur ett visuellt perspektiv. Till exempel kan dessa utgöra visuella barriärer både från plattformen och stationsområdet/centrum. Gestaltningen av bullerskydden kan starkt påverka upplevelsen av platsen. Tillsammans med nya resecentrum kan insynen till plattformen bli begränsad vilket kan leda till en känsla av otrygghet. Detta kan påverka resenärer både via tåg och bil, och hur bilden av samhället Lerum presenteras utifrån detta perspektiv.

I området finns vegetationsklädda ytor som idag bidrar till att mjuka upp det hårda intrycket. Dessa ytor är känsliga för ombyggnationen då denna kan förändra platsens karaktär.

Potential

Vistelse på mittplattformen kan bli säkrare och upplevas mer trygg då förbipasserande tåg inte längre kommer att gå på de närmaste spåren. Likaså ökar säkerheten vid stationsområdet när sidoplattformen tas ur drift, då den inte uppfyller krav på tillgänglighet och säkerhet.

En god gestaltning av nya bullerskyddsskärmar skulle kunna förbättra platsens trivsel och utseende förutsatt att de designas med omsorg. Även visuella samband till andra delar av stationsområdet kan förbättras om gestaltningen har tydlig koppling till exempelvis arkitektur. På långt håll, från tåg och bil, kan bullerskyddsskärmar utgöra ytterligare en landskapskomponent med potential att signalera samhället på ett positivt sätt. Detta skulle kunna skapa mervärde för Lerums identitet.



Figur 49 Infrastrukturrum vid Lerum station



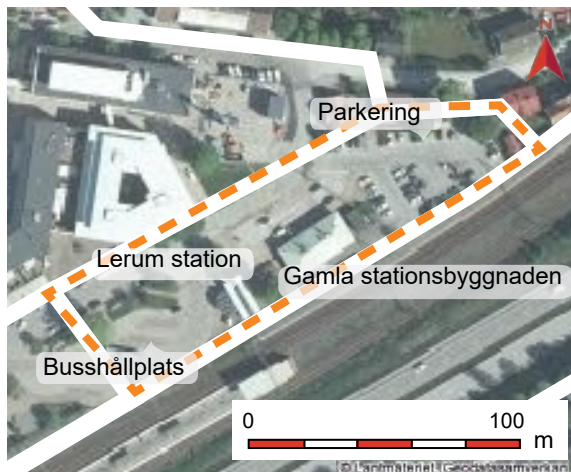
Figur 50 Placering av karaktärsområdet "Central knutpunkt för rörelse vid Lerum stationsområde".

4.2 Central knutpunkt för rörelse vid Lerum stationsområde

Upplevelse av landskapet

Detta karaktärsområde utgör en knutpunkt för rörelse både inom Lerum och utanför. Det har således stark koppling till de närliggande karaktärsområdena då den främsta funktionen är att leda människor vidare till olika målpunkter. Mittplattformen längs järnvägen har extra stark koppling då den har samma funktion som flera platser inom området. Upplevelsemässigt är däremot mittplattformen mer utsatt och mer avskärmd från staden än detta karaktärsområde.

Hastigheten på rörelsemönstret är lägre här, vägarna är mindre och fordonen kör i lägre hastigheter än på motorvägen och järnvägen.



Figur 51 Central knutpunkt för rörelse vid Lerum stationsområde

Närheten till centrum innebär att en hel del fotgängare passerar och restaurangen i den gamla stationsbyggnaden tyder på att det också är en plats för umgänge. Det är en plats där många människor möts och tar sig vidare ifrån.

I detta område kommer även det nya resecentrumet att ligga, vilket förändrar platsens karaktär avsevärt, både arkitektoniskt och rumsligt.

Tidsdjup – historik och utveckling

När Europaväg 3 (nuvarande väg E20) drogs genom Lerum stationssamhälle, skapades en barriär genom centrum vars båda sidor förändrades på olika sätt. Den centrala knutpunkten utvecklades och fick en mer stadsmässig karaktär. När järnvägen föll i glömska under rekordårens bilberoende

och motorvägens utbyggnad förföll stationsområdet. Efter oljekriser under 1980- och 1990-talen renoverades stationsområdena och stationsbyggnaderna fick sin nuvarande utformning. Den äldre stationsbyggnaden står fortfarande kvar och har höga kulturhistoriska värden.

Ekologiska strukturer

Inom området ligger en del av allén som sträcker sig söder om Stationsvägen. Ett av träden utgör habitat för lavar och mossor. Allén som helhet utgör en viktig ekologisk struktur och utgörs av hålträd vilket fåglar och insekter gynnas av.

Tillgänglighet, trygghet och säkerhet

Inom området finns möjlighet för pendling av olika slag. Både bil-, taxi- och cykelparkeringar finns samt busshållplatser och järnvägsstation. Vid stationen ligger en gångtunnel som gör det möjligt för människor att nå mittplattformen samt ta sig över till bostadsområdet på södra sidan av järnvägen och väg E20.

Trots att platsens främsta funktion är att vara en knutpunkt som leder människor i olika riktningar och mot olika målpunkter är det inte så tydligt vart man ska gå. Många som ska till målpunkter nordväst om stationen går över både taxi- och bilparkeringen, då det saknas gång- eller cykelväg åt det hållet. Det är svårt att få en övergripande bild av området vilket påverkar orienteringen.



Figur 52 Taxiparkering i anslutning till gamla stationsbyggnaden.



Figur 54 Cykelparkering bakom stationsbyggnaden.



Figur 56 Bussparkering väster om stationsbyggnaden.



Figur 53 Stationsbyggnaden, vy från mittplattform.



Figur 55 Bilparkering norr om den gamla sidoplattformen.



Figur 57 Väntplats för buss.

Känslighet

Stationsmiljön och dess kulturhistoriska samt visuella sammanhang är känslig för ytterligare förlust av stations- och järnvägsanknutna element, som exempelvis plattformar och karaktärsfulla byggnader.

I samband med ombyggnationen kommer nya anläggningar och konstruktioner,

som bullerskyddsskärmar och teknikhus, uppföras. Placering och gestaltning av dessa kan vara betydande ur ett visuellt perspektiv, för platsens sammanhang och karaktär. Bullerskyddsskärmar i anslutning till den äldre stationsbyggnaden kan påverka byggnadens kulturhistoriska värde, både genom att den riskeras skymmas sett från söder och på grund av minskad koppling till spårområdet.

Potential

I och med att ombyggnationen sammanfaller med genomförandet av ett nytt resecentrum och utrustning av stationsområdet uppstår större möjligheter att med gemensamma krafter skapa en bättre miljö för resande och vistelse. Ett mer attraktivt stationsområde leder till att fler människor rör sig i området vilket i sin tur kan öka tryggheten.



Figur 58 Placering av karaktärsområdet "Storskalig parkering söder om Stationsvägen".

4.3 Storskalig parkering söder om Stationsvägen

Upplevelse av landskapet

Utredningsområdets västra delar präglas till stor del av sin funktion, vilket innebär relativt storskaliga parkeringsytor, både inomhus- och utomhus. I angränsning till busshållplatserna ligger den asfalterade utomhusparkering som längre västerut gränsar till parkeringshuset. Detta är relativt nybyggt och välgestaltat med detaljer såsom färgade glaspartier vilket utgör attraktiva effekter både inne i byggnaden och utanför. Framför parkeringshuset har det anlagts perennplanteringar vilket mjukar upp det annars hårda uttrycket.



Figur 59 Storskalig parkering söder om Stationsvägen.

I detta karaktärsområde kommer det nya resecentrumet att ligga, vilket kommer att påverka platsens karaktär både arkitektoniskt och rumsligt. Nya resecentrum kommer även att förändra rörelsemönstret i detta område.

Tidsdjup – historik och utveckling

Parkeringsytan som framför allt har använts som pendelparkering i många år tas nu i anspråk för ett resecentrum mellan järnvägen och Stationsvägen. Byggstart för denna planeras till 2019. Parkeringshuset i den västra delen uppfördes 2015.

Ekologiska strukturer

Parkeringsytan ligger öppen mot järnvägen och kantas av en allé planterad i en gräsyta ut mot Stationsvägen. Två av träden utgör habitat för lavar och mossor. Allén som helhet utgör en viktig ekologisk struktur med håligheter för fåglar och insekter.

Tillgänglighet, trygghet och säkerhet

Parkeringshuset erbjuder både bil- och cykelparkering. Från parkeringshuset finns en inbyggd bro som gör det möjligt att ta sig ned till mittplattformen, vilket skapar god tillgänglighet och koppling till stationsområdet.



Figur 60 Parkeringsyta och parkeringshus väster om stationen.

Känslighet

Den del som utgör en parkeringsyta utomhus kommer att tas i anspråk av nya resecentrum, vilket kommer att påverka befintlig användning och utformning avsevärt. Tillsammans med parkeringshuset och det nya resecentrumet kommer ombyggnationen innebära att det finns ett flertal nybyggda anläggningar och konstruktioner i området, vars gestaltning kan

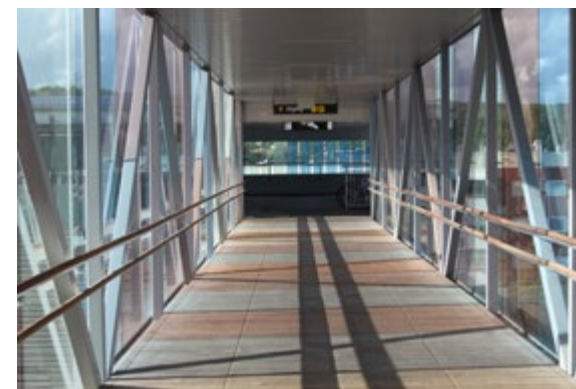
påverka helhetsintrycket av stationsområdet. Om gestaltningen inte samordnas finns risk för ett splittrat uttryck.

Potential

I gestaltningen kan det finnas möjlighet att knyta samman de olika nybyggnadsprojekten i området och skapa ett harmoniskt helhetsintryck.



Figur 61 Plantering i anslutning till parkeringshuset.



Figur 62 Glasdetaljer i gångbron i parkeringshuset.



Figur 63 Anslutning till mittplattform från parkeringshuset.



Figur 64 Placering av karaktärsområdet "Grönstrukturrum kring Säveån och Brobackens träbebyggelse".

4.4 Grönstrukturrum kring Säveån och Brobackens träbebyggelse

Upplevelse av landskapet

Den nordöstra delen av utredningsområdet präglas av Säveån och dess tillhörande grönska och uppvuxna trädgårdar. Längs Brobacken och i direkt anslutning till järnvägen ligger den välbevarade stadsmässiga träbebyggelsen från omkring 1900. Bebyggelse fortsätter på båda sidor om Säveåns trädkantade åbrink men ligger efter Wamme bro mer glest utplacerad. Landskapsrummen är relativt små och slutna, utblickar och siktlinjer är följaktligen korta. Buller från järnväg och motorväg påverkar området men visuellt döljs ljudkällan av grönskan.



Figur 65 Grönstrukturrum kring Säveån och Brobackens träbebyggelse

Tidsdjup – historik och utveckling

Genom området sträcker sig Säveån vars låglänta bördiga dalgång historiskt sett har gett upphov till jordbruk, vägar och bebyggelse. När Västra stambanan drogs genom Lerum vid mitten av 1800-talet ledde detta till förändringar för både bebyggelse och den lokala näringen. Lerum omvandlades till ett mindre stationsområde och bebyggelsen blev allt tätare kring banområdet. Markägare styckade av sina marker för handel, skolor och industriverksamheter. Hotell och bostadsuthyrning var en annan inkomstkälla än jordbruket. Byggnader för dessa verksamheter uppfördes i klassisk västsvensk träarkitekturstil, vilket än idag finns kvar inom detta karaktärsområde.

Den väl bibehållna träbebyggelsen vid Brobacken övergår vid Wamme bro till en glesare villabebyggelse från omkring 1900, på båda sidor om Säveåns trädkantade åbrink. Säveån svänger söderut under järnvägen som går på en gammal järnvägsbro från 1915. Både den och Wamme bro utgör viktiga lämningar som påminner om tidiga vägsträckningar och tidiga betongkonstruktioner.

Ekologiska strukturer

Säveån och dess tillhörande grönska bidrar till den gröna inramningen av de centrala delarna. De främsta naturvärdena i utredningsområdet är knutna till Säveån med dess variationsrikedom, äldre träd, flora och fauna. Den är även utpekad som riksintresse för naturvård. Säveåns



Figur 66 Bebyggelse längs Brobacken.

omgivande grönska både norr och söder om järnvägen är betydelsefull för biologisk mångfald.

Tillgänglighet, trygghet och säkerhet

Till viss del kan gångtunneln under väg E20 upplevas som otrygg då den saknar genomsiktighet. Den ligger relativt avskild från centrum vilket kan innebära att få människor rör sig genom den och kan följaktligen upplevas som otrygg. Då anslutningen till södra sidan är brant och endast utgörs av trappor är tillgängligheten begränsad vid denna passage.

Känslighet

Den karaktäristiska och välbevarade träbebyggelse med klassisk panelarkitektur längs Brobacken är känslig för nya element i



Figur 67 Planteringar kring Wamme bro samt Sävåns omgivande grönska.

området som kan påverka det kulturhistoriska sambandet till stationsmiljön.

Områdets ekosystem är känsligt för förlust av träd och annan vegetation längs Sävåån, då detta kan påverka ljusinsläppet och temperaturen i området. Det kan även innebära fysisk störning, minskad tillgång på död ved och nedfall av organiskt material. För arter som är beroende av trädmiljöer kan en förlust av träd bidra till en försämrad kontinuitet.

Potential

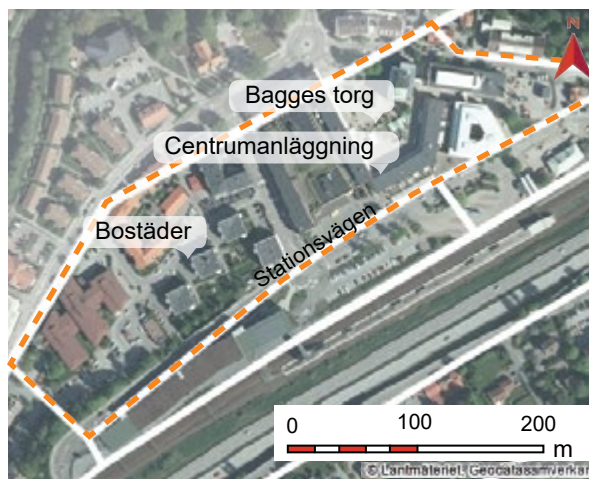
Områdets identitet som värdefull historisk park och naturmiljö har potential att utvecklas och annonseras bättre, vilket även kan stärka och berika närliggande områdets attraktivitet om kopplingar till detta stärks.



Figur 68 Järnvägsbron som går över Sävåån. Vy från norr.



Figur 69 Placering av karaktärsområdet "Lerum centrum med kommunhus, bostäder och butiker".



Figur 70 Lerum centrum med kommunhus, bostäder och butiker.



Figur 71 Mindre trädrad söder om centrumanläggningen.

4.5 Lerum centrum med kommunhus, bostäder och butiker

Upplevelse av landskapet

Detta karaktärsområde är en plats med butiker och annan centrumservice, samt bostäder, med närhet till goda kommunikationsmöjligheter både inom Lerum och utanför. Området ramar in av Sävån och dess naturmiljö och avgränsas i söder av Stationsvägen. Här ligger en centrumanläggning kring Bagges torg, med bostäder, butiker och kommunhus. Väster om denna anläggning ligger fler butiker och bostäder vilka är aningen mer utspridda och det finns även en del parkeringsytor. Landskapsrummen formas av de skarpa gränser som huskropparna utgör och är i sitt sammanhang relativt stora.

Tidsdjup – historik och utveckling

Efterkrigstidens ekonomiska expansion ledde till att verksamheter och industrier anlades utmed järnvägen och Sävån. Utanför stationssamhällets bebyggelse började radhus- och villaområden samt ett fåtal flerfamiljshus uppföras. Under tiden tillkom även centrumanläggningen vars tidstypiska 1950-talsarkitektur idag speglar efterkrigstidens framåtanda och optimism ur ett kulturhistoriskt perspektiv.

Ekologiska strukturer

Inom området förekommer viss växtlighet men inget som har större betydelse för biologisk mångfald.

Tillgänglighet, trygghet och säkerhet

Den del av centrumbyggnaden som är närmast centralstationen har några butiker med ingång som vetter åt söder. I övrigt är det främst parkering eller butikers baksidor som är vända mot stationen, vilket kan påverka den upplevda tryggheten i området söderut.

Känslighet

Området är känsligt för element som skapar visuella barriärer söderut, då det förstärker upplevt avstånd och koppling till villaområdet på södra sidan om Västra stambanan och väg E20.



Figur 72 Centrumanläggningen sedd från mittplattformen. Sikten kommer i framtiden att brytas av nya resecentrum.

Potential

Tillsammans med nya resecentrum innebär ombyggnationen en allmän upprustning av stationsområdet vilket ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken. Ett mer attraktivt stationsområde leder till att fler människor rör sig i området vilket i sin tur kan öka både trygghet och handel samt förhöja trivseln i centrum.



Figur 73 Placering av karaktärsområdet "Småskaligt verksamhetsområde och bostäder längs Göteborgsvägen".

4.6 Småskaligt verksamhetsområde och bostäder längs Göteborgsvägen

Upplevelse av landskapet

Söder om Lerum centrum ligger ett mindre verksamhetsområde med bland annat vitvarubutik, gym, bensinstation och Lerums tidning, utspridda på båda sidor om Göteborgsvägen. Vägen delar upp området i två delar och rumsligheter skapas mellan huskropparna. Verksamhetsområdet kantas av Sävåån och dess tillhörande grönska i norr som utgörs av mer slutna och småskaliga rum. Vidare övergår detta i ett bostadsområde. Västerut ligger fler bostäder, förskola och en större lekplats, vars rumslighet och riktning är beroende av husens placeringar.

Från verksamhetsområdets mitt är järnvägen

bullerskyddad söder om Göteborgsvägen. Bullerskydden skapar även en visuell barriär mot järnvägen och skapar en tydlig gräns i landskapet.

Tidsdjup – historik och utveckling

Göteborgsvägen som sträcker sig genom detta karaktärsområde är en av de riktigt gamla farlederna i väst-östlig riktning i området. Området norr om vägen utgjordes tidigare av bostadsbebyggelse med tillhörande jordbruk. Under 1960-talet tillkom byggnaden för Lerums tidning, vilken grundades 1969, söder om Göteborgsvägen. De kringliggande verksamhetsbyggnaderna tillkom efter 1970-talet. Den nordvästra delen präglades av jordbruksmark fram till slutet av 1970-talet då det nuvarande bostadsområdet uppfördes.

Ekologiska strukturer

Mellan verksamhetsområdet och bostäderna finns en del grönska varav några träd utgör goda fågelhabitat samt hyser ovanliga arter av lavar, mossor och insekter.

Tillgänglighet, trygghet och säkerhet

Bullerskydden som är placerade längs järnvägen skyddar det närliggande området mot buller vilket kan göra att det blir mer attraktivt att röra sig där. Detta kan medföra att området upplevs mer tillgängligt och ökar trygghetskänslan.

Känslighet

Detta karaktärsområde bedöms vara tåligt för ombyggnationen då det redan idag är relativt



Figur 74 Småskaligt verksamhetsområde och bostäder längs Göteborgsvägen

infrastrukturpräglat. Rörelsen är snabbare än i centrum och sker främst med bil vilket gör det mindre känsligt ur ett visuellt perspektiv. I området finns befintliga bullerskyddsskärmar vilket kan innebära att ingen förändring kommer ske visuellt då spårområdet redan är avskärmat.

Potential

Vegetationen i området kan utgöra del av spridningskorridor tillsammans med impedimentytorna mellan Sävåån och sydöstra sidan av infrastrukturstråket. Den kan således ha betydelse för områdets naturmiljö.



Figur 75 Placering av karaktärsområdet "Villabebyggelse söder om väg E20".

4.7 Villabebyggelse söder om väg E20

Upplevelse av landskapet

Södra delen av utredningsområdet ligger på en höjd och utgörs av ett villaområde. Liksom på norra sidan av väg E20 och järnvägen finns här bebyggelse från omkring 1900. Denna speglar den tidens sommarvillatradition som utvecklades i samband med att järnvägen kom till Lerum. Trädgårdarna här är stora och uppväxta vilket gör att området upplevs som relativt grönt. I området finns även modernare villabebyggelse.

Det höga läget samt närheten till väg E20 och Västra stambanan är påtagligt både visuellt och bullermässigt. Landskapets kuperade topografi gör att sikten sträcker sig längre än så, även



Figur 76 Utblick från Södra långvägen söder om väg E20 och Västra stambanan.

grönområden samt skog i fjärran kan skimras.

På grund av den stora barriär som järnvägen och motorvägen utgör och passagernas utformning blir området emellertid avskärmat från Lerum centrum.

Tidsdjup – historik och utveckling

I samband med att stambanan drogs genom Lerum vid mitten av 1800-talet och förtätningen kring banområdet kom igång medförde hotell och bostadsuthyrning till resande andra inkomster än jordbruket. För dessa verksamheter uppfördes byggnaderna i klassisk västsvensk träarkitekturstil med träpanel. I slutet av 1800-talet visades stort intresse för sommarvistelse i området vilket gjorde att markägarna styckade av tomter på höjdlägen på bekvämt avstånd till järnvägsstationen. När

Europaväg 3 (nuvarande väg E20) drogs genom Lerum stationssamhälle, skapades en barriär genom centrum och vars båda sidor förändrades på olika vis. Detta område formades till en typisk villaförstad medan den norra sidan fick en mer stadslik karaktär.

Ekologiska strukturer

Inom villaområdet finns mycket vegetation som bidrar till ett grönt intryck. Där finns en hel del skyddsvärda träd vilka utgör goda fågelhabitat och hyser ovanliga arter av lavar, mossor och insekter. Några av dem finns i en allé i strax söder om vägbron, andra är spridda i området. Det finns även en del efterträdare (träd som senare kommer att erhålla likvärdiga kvaliteter som de skyddsvärda träden gör idag).



Figur 77 Bullerskyddsskärmar mellan Södra långvägen och väg E20

Tillgänglighet, trygghet och säkerhet

Den stora barriär som väg E20 och Västra stambanan utgör medför att villaområdet i söder till viss del blir avskärmat från de centrala delarna trots dess geografiska närhet. Tillgängligheten mellan norra och södra sidan av Lerum är begränsad på grund av barriären och passagernas utformning och placering är inte tillräcklig för att undvika stor barriäreffekt.

Känslighet

Villaområdet är känsligt för tillägg som förstärker barriären som infrastrukturrummet utgör, både fysiskt och visuellt. Dess höga läge med flertalet utblickar gör det även känsligt för stationsområdets gestaltningsmässiga helhetsuttryck.



Figur 78 Vy från mittplattform mot villaområde i söder. Även gångtunnelns anslutning syns i bilden.



Figur 79 Villabebyggelse söder om väg E20.

5 Anpassningar och förhållningssätt

Utifrån landskapsanalysens identifierade känsligheter och potentialer har förslag till förhållningssätt och anpassningar tagits fram för det fortsatta arbetet med Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum. Förhållningssättet beskriver viktiga aspekter att ta hänsyn till vid ombyggnationen för att området som helhet ska utvecklas väl. Anpassningar innebär förslag till förbättringar i stationsmiljön som idag anses vara undermåliga. Dessa beskrivs nedan:

5.1 Förslag till förhållningssätt

- **Tillkommande anläggningar och byggnader**

Tillkommande anläggningar och byggnader såsom teknikbyggnader bör anpassas och gestaltas med hänsyn till omgivande landskap och karaktärsdrag för att bli väl integrerade på platsen. På så sätt kan kulturvärden och andra viktiga samband värnas om. Bland annat bör kopplingen mellan trähusbebyggelsen vid Brobackenområdet och stationsbyggnaden förstärkas i arbetet med utveckling i området.

I fortsatt arbete med utformning och gestaltning av bullerskyddsskärmar och teknikbyggnader är det viktigt att väga olika aspekter mot varandra. Det kan finnas

konflikter mellan aspekter som barriäreffekt, trygghet på stationsområdet, anpassning till landskapet och karaktärs-mässiga samband, bullerskyddseffekten samt kostnader. Lerums kommun är en viktig samrådspartner vad gäller utformning och gestaltning. Samråd med kommunen kring dessa frågor sker under hösten 2018/våren 2019.

- **Orienterbarhet**

Ökad kapacitet för tågtrafiken och satsningen på ett nytt resecentrum motiverar en förbättring av orienterbarheten vid stationsområdet. Förutom stärkt koppling mellan Lerum station och Brobackenområdet är det alltså viktigt att förtydliga var det är tänkt att människor ska gå, cykla, köra bil eller parkera och på sätt utveckla rörelsemönstret i området.

- **Naturmiljö**

Hänsyn ska tas till Sävån och dess omgivning, avverkning av träd ska undvikas i så stor grad som möjligt för att undvika större förändringar i naturmiljön.

- **Säkerhet**

När sidoplattformen tas ur drift är det viktigt att området mot spårområdet utformas på ett sådant vis att obehöriga inte kan ta sig in på spårområdet.

- **Helhetsintryck**

I gestaltningen bör hänsyn tas till det omgivande landskapet och dess gestaltningmässiga uttryck för att skapa ett sammanhållet helhetsintryck.

5.2 Förslag till anpassningar

De tre stora aktörerna som råder över de föreslagna anpassningarna nedan, är Lerums kommun, Trafikverket och Västtrafik.

Förslag till anpassningar inom områden som Trafikverket råder över:

- Se över ojämnheter i marken på stationsområdet, framförallt på mittplattform.
- Komplettera den visuella markeringen vid mittplattformens slut med en fysisk barriär för att hindra obehöriga från att ta sig in på spårområdet.
- Se över kontrastmarkeringar på trappsteg vid södra anslutningen till tunnel.
- Uppgradera standard för visuell upplevelse och estetik så att denna överensstämmer med den arkitektoniska ambitionsnivån för angränsande om- och nybyggnader såsom parkeringshus och resecentrum samt ta fram ett enhetligt gestaltningskoncept för anpassningarna som beskrivs här ovan, se fördjupningsmaterial PM Gestaltningsprinciper.
- Se över placering av barnvagnsramp i trapporna till gångtunnel.
- Förse trapporna i norra och södra anslutningen till tunneln med dubbla räckesnivåer.

Förslag till anpassningar inom områden som Lerums kommun råder över:

- Se över området runt stationsområdet för att öka orienterbarheten. Mellan Brobacken och stationsområdet finns behov av ett tryggt och säkert stråk för oskyddade trafikanter, speciellt då barn och unga går här på sin väg till och från skolan.
- Det finns behov av en trygg och tillgänglighetsanpassad passage över järnvägen och väg E20 för att minska barriäreffekten samt för att öka tillgängligheten till stationsområdet från söder.
- Komplettera med cykelparkering vid den södra anslutningen av gångtunneln. Cykelparkeringen bör vara utrustad med väderskydd samt ramlåsning.
- Anpassningar bör även göras till den befintliga grönstrukturen i området. Trädrader som tas bort under ombyggnationen bör ersättas och kompletteras, med hänsyn till både gestaltungs-koncept och skyddsvärda arter i området.
- Uppgradera belysningssituationen både med tanke på trygghet, tillgänglighet, orienterbarhet och med tanke på estetik och attraktivitet (i synnerhet i gångtunnlar).

Förslag till anpassningar inom områden som Västtrafik råder över:

- Komplettera med digital informationstavla om ankommande och avgående tåg och bussar vid pendelparkering på södra sida av järnvägen och väg E20.

Fortsatt arbete

I arbetet med spårlinjevalet är processen kring landskapsanalysen en betydande del. Inom utredningsområdet delas landskapet upp i karaktärsområden som var och en uppvisar en specifik identitet. Områdenas egenskaper och innehåll kan vara vägledande för valet av spårlinje för att ta fram en lösning som är hållbar ur ett helhetsperspektiv.

Landskapsanalysen kommer att ligga som underlag i miljöbedömningsprocessen och bedömningen av åtgärdernas konsekvenser för landskapet.

Landskapsanalysen kommer att fungera som ett underlag, inledningsvis till gestaltungsprinciperna och därefter till gestaltungsprogrammet. Landskapet har analyserats och kartlagts för att skapa kunskap kring såväl dess karaktärsbärande element som funktioner. Detta formar förutsättningarna för en god och medveten gestaltning.

Den kommer även utgöra en viktig del i samråden med boende, föreningar, kommuner, länsstyrelser och andra inblandade med anknytning till det berörda landskapet.

Källförteckning

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

Gestaltningssprogram Lerum centrum, White arkitekter, 2010-09-06

Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning, Västra stambanan.

Fyrspår, delen Floda-Aspen, 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

PM Naturvärdesinventering Lerum, Vändspår Floda/Lerum. Lerums kommun, Västra Götalands Län. Järnvägsplan, 2018-09-07

PM Kulturarvsanalys Lerum, Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum. Lerums kommun, Västra Götalands län. Järnvägsplan, 2018-11-19

Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister, BeBR, 2018-01-29

Riksantikvarieämbetets fornminnesinformationssystem, FMIS, 2018-01-23

Riktlinje för hantering av cykeltrafik under byggskedet i Göteborg, Version 1.0 antagen av KomFram Göteborgs ledningsgrupp, 2016-06-01

Säveåns landskap rapport 1, 2008, Västarvet



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se