

CHALMERS



Melleruds Resecentrum

Förslag till ombyggnad av befintlig järnvägsstation

FILIP BJÖRNDAHL
JESPER JONASSON

EXAMENSARBETE

Högskoleingenjörprogrammet Byggingenjör
Institutionen för Arkitektur
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, 2012

Melleruds Resecentrum

Förslag till ombyggnad av befintlig järnvägsstation

FILIP BJÖRNDAHL, JESPER JONASSON

Travel Center Mellerud
Proposal for the Refurbishment of the Existing Railway Station
FILIP BJÖRNDAHL, 1990
JESPER JONASSON, 1990

© FILIP BJÖRNDAHL, JESPER JONASSON

Department of Architecture
Chalmers University of Technology
SE-412 96 Göteborg
Sweden
Telephone + 46 (0)31-772 1000

Omslag:
Bilder visande idéförslag av fasad mot perronger, planlösning av idéförslag samt det blivande caféet.

Chalmers
Göteborg, Sweden 2012

Sammandrag

Denna rapport är en del i ett examensarbete på byggingenjörsutbildningen vid Chalmers Tekniska Högskola. Som komplement till rapporten finns ritningar på idéförslag samt ett program som beskriver byggnadens nutida utformning samt kraven på en ombyggnad.

I denna rapport utreder vi möjligheterna att bygga om den befintliga järnvägsstationen i Mellerud till ett modernt resecentrum, på uppdrag av Melleruds kommun. Rapporten behandlar flera olika grundläggande lösningar av utformningen. Med dessa som utgångspunkt utformas sedan de olika delarna i den bästa av de grundläggande lösningarna. Målet med rapporten är att utforma ett resecentrum som tillgodoser resenärernas behov. Detta ska kunna leda till att fler ska vilja resa kollektivt.

Arbetet har utförts i samarbete med personer som har lång erfarenhet av de områdena som har behandlats. I samarbete med Melleruds kommun har förslagen tagits fram utifrån de olika kraven. Med resestatistik som en grund i arbetet har behovet av ytor i resecentrumet kunnat fastställas. Dessutom har undersökning av byggnadens historia varit bidragande för att kunna skapa en miljö som återknyter till ursprunget.

Slutsatsen med denna rapport är att Melleruds stationshus har potential att bli ett modernt resecentrum. Dessutom visar rapporten hur viktigt det är att utforma ett resecentrum på ett noggrant sätt för att göra det till en säker och trygg miljö för resenärerna.

Nyckelord: Mellerud, resecentrum, ombyggnad, järnvägsstation

Abstract

This report is part of a degree project on Construction and Engineering at Chalmers University of Technology. As a complement to the report there are drawings of a proposal and a brief. This is describing the building's current design and the requirements for a refurbishment.

This report investigates the possibilities to convert the existing railway station in Mellerud into a modern travel center, on behalf of Mellerud municipality. The report deals with several different basic solutions for the design. With these as a starting point the parts in the best of these basic solutions are then designed. The report aims to design a travel center that meets the travelers' needs for a suitable travel center. The result of this is hoped to be that more people would use the public transport.

The work has been performed together with people who have long experience in the areas that have been dealt with. In collaboration with Mellerud municipality the proposals has been developed out of the various requirements. With travel statistics as a base for the work, the need for space in the travel centre has been established. In addition, a study of the building's history has been contributing to creating an environment that reconnects to the origin.

The conclusion of this report is that Mellerud's station has the potential of becoming a modern travel center. Moreover, the report shows how important it is to design a travel center in a careful way to make it a safe and secure environment for the passengers.

Keywords: Mellerud, travel center, refurbishment, railway station

Förord

Vid arbetet med denna rapport om Melleruds Resecentrum har många intressanta möten med politiker och arkitekter skett, men även trevliga diskussioner med järnvägshistoriker och folk i vår närhet. Detta har gett oss en god kunskap kring ämnet och gett oss insikter vi aldrig trodde vi skulle behöva. Det är med hjälp av dessa möten med intressanta personer som denna rapport blev möjlig. De vi först och främst vill tacka är handledarna:

- Olof Hallberg, ABAKO arkitektkontor AB
- Magnus Persson, Chalmers tekniska högskola
- Henrik Nilsson, Melleruds kommun

Vi vill även ge ett stor tack till Marianne Petterson på Dalslands miljökontor, Jan-Erik Elisson ägaren av stationscaféet, Bo Nilsson på Västtrafik, Magnus Hansson på Landsarkivet i Göteborg och Tomas Gustavsson, tegelexpert. Samt alla andra som hjälpt och stöttat oss genom arbetet, tack.

Innehållsförteckning

Sammandrag.....	I
Abstract	I
Förord.....	II
Innehållsförteckning.....	III
1. Inledning	1
1.1. Bakgrund	1
1.2. Syfte och mål.....	2
1.3. Avgränsningar	2
1.4. Metod.....	2
2. Förutsättningar	3
2.1. Historia	3
2.2. Ursprunglig byggnation.....	3
2.3. Nuvarande funktion.....	5
2.3.1. Interiör	5
2.3.2. Exteriör	7
2.3.3. Verksamhet	9
2.4. Ökande kollektivtrafik.....	9
2.5. Utrymning och tillgänglighet	9
2.6. Trygghet och säkerhet	9
2.7. Övriga förutsättningar	10
3. Utredning	10
3.1. Förslag på planlösning.....	10
3.2. Interiör	12
3.2.1. Bottenvåning.....	12
3.2.2. Övervåning	16
3.3. Framtida verksamhet	16
3.4. Utrymning och tillgänglighet	17
3.5. Exteriör och Utemiljö.....	19
4. Avslutning.....	23
5. Referenser	24
5.1. Litteratur.....	24
5.2. Muntliga källor	24
5.3. Figurförteckning.....	24

Bilagor

Bilaga 1, Byggnaden genom åren
Bilaga 2, Befintlig interiör
Bilaga 3, Befintlig exteriör
Bilaga 4, Bilder idéförslag
Bilaga 5, Fotomontage framtidsvision
Bilaga 6, Tabell; Maximalt gångavstånd till närmaste utrymningsväg
Bilaga 7, Program
Bilaga 8, Ritningar
Bilaga 9, Utrymningsplan

1. Inledning

I detta examensarbete kommer en möjlig utveckling till ett resecentrum i Melleruds gamla stationshus behandlas. Arbetet kommer undersöka hur ett resecentrum i Mellerud kan utformas och utefter detta vidare behandla olika möjliga planlösningar.

1.1. Bakgrund

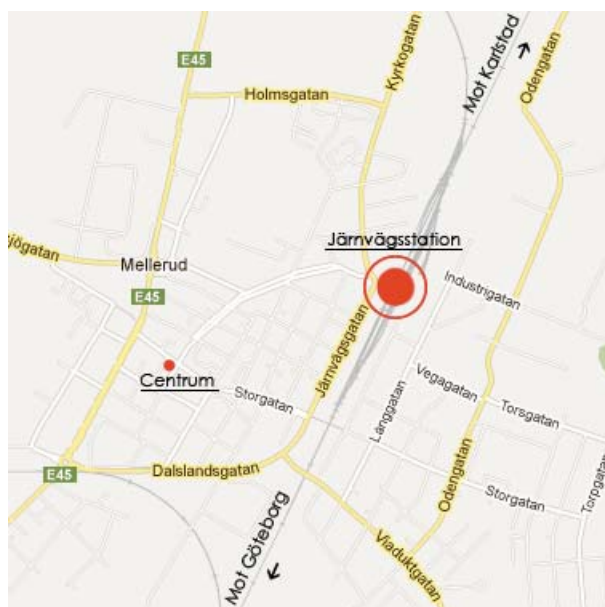
Mellerud är en kommun som ligger väster om Väneren i landskapet Dalsland. Centralorten ligger längs Vänerbanan, som är järnvägssträckan mellan Göteborg och Karlstad. Genom orten går även Europaväg 45, och med 13 mil till Göteborg och 12 mil till Karlstad ligger Mellerud nästan precis mittemellan (se figur 1). Köpingen som centrumet kallas ligger i närhet till europavägen, och drygt en halv kilometer österut närmare Väneren ligger järnvägsstationen (se figur 2).

Många industrier i Västsverige och Mellerud har fått läggas ner de senaste åren på grund av lågkonjunktur och ökad konkurrens. Detta har lett till att det krävs effektiva lösningar för att kunna jobba på orter längre bort. Däribland finns anledningen till att kollektivtrafiken har ökat, och kommer att fortsätta öka. BanaVäg i Väst som innebär en utbyggnad till dubbelspår av järnvägen mellan Göteborg och Trollhättan samt ombyggnad till fyrfältsväg av Europaväg 45 samma sträcka, är också det en bidragande faktor till att kollektivtrafiken kommer att öka.¹ Bygget ska stå färdigt i slutet av 2012, och kommer att medföra en restid med tåg till Göteborg under en timma, jämfört med dagens en timma och tjugo minuter. Fler tåg kommer även att avgå norrut.

Efter att Melleruds kommun år 2009 köpte det gamla stationshuset från Jernhusen kunde det börja projekteras för ett nytt resecentrum. Det har dock ända sedan 2008 varit aktuellt rusta upp området.²



Figur 1, karta visande var Mellerud ligger.



Figur 2, karta över Melleruds centralort visande placering av järnvägsstation.

¹ Trafikverket. *BanaVäg i Väst Ökar växtkraften, minskar avstånden*. 2011 [Informationsblad]

² Sjölin, Christoffer. *Snabba puckar för stationsområdet*. TTELA. 2012-02-25

Inför arbetet gavs vissa önskemål från beställaren, Melleruds kommun. De är väldigt övergripande och inte speciellt detaljerade.

- Väntsal för buss och tåg
- Caféverksamhet
- Övernattningslägenhet för tågpersonal
- Kontor eller konferensrum

1.2. Syfte och mål

Syftet med denna rapport är att undersöka och utreda möjligheterna till ett resecentrum i Mellerud. I rapporten kommer flera lösningar behandlas och hur de har vuxit fram kommer diskuteras. En del i rapporten kommer även ta upp ren historik kring huset i synnerhet och Mellerud i allmänhet. Målet med rapporten är att ta fram lösningar för att göra det lättare och mer attraktivt att åka kollektivt. Detta kan i sin tur leda till att Mellerud blir mer attraktivt att flytta till.

Förslag till planlösningar kommer att redovisas i form av ritningar samt ett program som kortfattat beskriver husets förutsättningar och möjligheter och som ska kunna stå för sig själv.

1.3. Avgränsningar

I rapporten kommer vissa delar av byggnaden inte utredas. Det är främst den före detta väntsalen mot norr som inte kommer behandlas i så stor grad. Denna ses som en lokal för annan verksamhet som ej berör resecentrumet. Spårområdet är också något som inte kommer behandlas då detta är en annan del i upprustningen av området. Rapporten behandlar alltså endast byggnadens planlösning samt den omgivande utemiljön. Vidare kommer viss ekonomisk hänsyn tas med i utformandet av lösningarna, men någon djupare ekonomisk analys kommer inte göras.

1.4. Metod

- Litteratursökning
- Uppmätning och inventering
- Program
- Utredning av utformningar
- Illustrering av utformningar

I projektets inledande fas har vi valt att undersöka de förutsättningar som ligger till

grund för en ombyggnad. En viktig punkt vi valt att kolla på är den historiska delen. Detta har vi gjort genom en bibliotekssökning för att få fram relevant litteratur. Vidare har vi gjort en uppmätning och inventering på plats över byggnaden och dess förutsättningar. Vi har även varit på studiebesök vid liknande stationshus och resecentrum. Vidare har vi i samarbete med handledare på Melleruds kommun och ABAKO arkitektkontor AB arbetat fram ett program beträffande den befintliga stationsbyggnaden. Handledaren på Melleruds kommun var fastighetschefen Henrik Nilsson och vår handledande arkitekt på ABAKO var Olof Hallberg som har mångårig nationell erfarenhet av resecentrum.

Med detta program som grund har sedan olika alternativ på utformning successivt analyserats och utvärderats tillsammans med handledare för att undersöka projektets möjligheter och begränsningar. Regler rörande utrymning och tillgänglighet, litteratur kring utformande av resecentrum och statistik kring resandet har också undersökts för att ge oss ytterligare kunskap. För att illustrera de olika lösningarna har ritningar, 3D vyer samt fotomontage arbetats fram. Arbetet är sedan tänkt att kunna användas av Melleruds kommun som ett beslutsunderlag inför en möjlig ombyggnad.



Figur 3, situationsplan över stationsområdet.



Bild 1, befintligt stationshus.

2. Förutsättningar

Byggnaden som ska utvecklas till ett modernt resecentrum har vissa förutsättningar som ställer diverse krav på utformandet. Både stationens historia och dess nuvarande utseende är viktigt att undersöka innan ett idéförslag kan tas fram. Vad de olika rummen har använts till samt byggnadens befintliga behov av upprustning behandlas i detta kapitel.

2.1. Historia

Ett gästgiveri beläget där Mellerud ligger idag blev på 1600-talet ett naturligt stopp för de förbipasserande, då den allmänna landsvägen mellan Vänersborg och Åmål gick genom orten. Under slutet av 1800-talet ökade befolkningsantalet i Mellerud med nästan 30 procent, detta satte press på kommunikationerna.³ Fler vägar byggdes och när kanalsystemet i Dalslands kanal kom i drift startade en revolution på transportområdet och blev ett tydligt paradigmskifte för Västsverige.

Mellerud som järnvägsknut

I och med detta planerades också en järnvägssträckning väster om Väneren mellan bergslagsområdet i Dalarna till Göteborg. Det var under 1800-talets slut som denna järnväg drogs genom Mellerud.⁴ 1879 stod järnvägen klar och samma år invigdes även ett järnvägsspår mellan norska Fredrikshald och Sunnanå i Mellerud. Under detta år stod även järnvägsstationen i Mellerud färdig. I anslutning till stationen invigdes ett år senare ett järnvägshotell bestående av en tvåvåningsbyggnad i trä. Söder om stationen byggdes lokstallar och verkstäder för Dalslands Järnvägar. Dessa kom att användas under mycket lång tid. Resandet ökade vilket medförde att det under 30-talet blev tvunget att bygga ut stationen. Under slutet av 40-talet blev alla järnvägar i Sverige förstatligade, vilket medförde att Bergslagens Järnväg blev SJ. När stationen var som mest aktiv sysselsattes uppåt 100 personer dagligen på



Bild 2, vykort från 1894 då kungen passerade, visande det ursprungliga utseendet.

området, allt från stins och stationskarl till baningenjör och kontorist.⁵

2.2. Ursprunglig byggnation

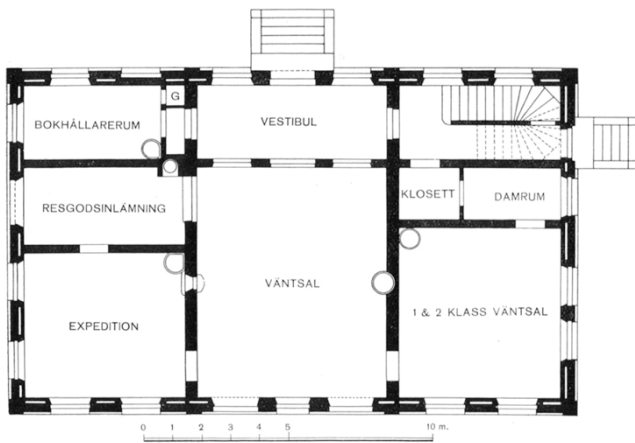
Stationshuset stod färdigt inför banans invigning år 1879, som tidigare nämnt, och var en del i Bergslagens Järnvägar.⁶ Stationshusen längs sträckan mellan Göteborg och Dalarna ritades av deras arkitekt Axel F Kumlien. De ritades i fyra olika storleksklasser och utfördes i trä eller tegel. Stationshuset i Mellerud byggdes i tegel och var av klass 1 som är den största klassen. Likadana stationer byggdes i Trollhättan, Öxnered och Åmål, de är dock utbyggda på olika sätt. Huset var symmetriskt med en stor entré i mitten på framsidan i väster, och två mindre ut mot järnvägen. Planlösningen bestod av två väntsalar varav en placerad i mitten med utgång mot båda håll (se figur 4). Vidare fanns expedition, resegodsinlämning och bokhållarorum i den ena delen. På andra sidan den stora väntsalen låg den mindre väntsalen samt klosett. På denna sida låg även trappan upp till övervåningen, vilken användes som bostad för stins med familj.

³ Ahlberg, Vincent. *Bergslagens Järnvägsaktiebolag 1872-1922*, s 474. Göteborg: A.-B John Antonsons Boktryckeri, 1923

⁴ Engvall, Bror. *Landsväg och järnväg. I Mellerud, Från gästgiveri till järnvägsknut*, 38-49. Mellerud: Niklassons Boktryckeri AB, 1975

⁵ Mihnoss, Erik Gustav. *Sveriges järnvägsstationer*. Uppsala: Orbis, 1947

⁶ Ahlberg, Vincent. *Byggnader. I Bergslagens Järnvägsaktiebolag 1872-1922*, 173-234. Göteborg: A.-B. John Antonsons Boktryckeri, 1923



Figur 4, ursprunglig planlösning med den stora väntsalen i mitten (se även bilaga 1).

Utbyggnad på 30-talet

Under 30-talet då orten växte och tågresandet blomstrade byggdes stationen ut.⁷ Det gjordes åt norr i ett våningsplan innehållande en ny väntsal och toaletter. Under denna nya del byggdes också en källare med skyddsrumsfunktion på grund av oron i världen. Samtidigt byggdes de andra delarna av bottenvåningen om för att fungera efter tidens ideal. Det gjordes ytor för godstransport, biljettförsäljning och bagageinlämning. Vissa förändringar i fasadens utseende utfördes också. Bland annat förändrades huvudentrén och entrén mot tågsidan (se bild 3).

70-talet till idag

Taket lades om i början av 70-talet med Grythytteskiffer.⁷ Några år senare renoverades stora delar av huset och fick bland annat nya innerdörrar och nymålade väggar i tidstypiska 70-tals kulörer. Under denna tid byttes dessutom de gamla fönstren ut mot nya med fasta överdelar (se bild 4).

Under 90-talet byggdes ett elhus norr om byggnaden och dit flyttades ställverk för järnvägen. Men viss signalutrustning finns kvar i stationsbyggnaden. Vidare stängdes den stora väntsalen i norr för resenärerna, och väntsal med biljettförsäljning flyttades till dagens placering. Biljettförsäljningen sköttes av Taxi-Mellerud som även hade hand om bussgodshanteringen.



Bild 3, vykort från 1955, visande 30-talets utbyggnad till vänster och nya entréer i den gamla delen.

I början av 2000-talet bildades Jernhusen AB ur SJ fastigheter som då övertog ägandet av stationen. Några år senare, närmare bestämt 2006, öppnades ett café i de gamla expeditionslokalerna som än idag finns kvar.

Delar av övervåningen har använts som övernattningslokal för Värmlandstrafik AB och tågoperatören BK. Där har även en ateljé för en privatperson inrymts.

2009 köptes stationshuset av Melleruds kommun från Jernhusen som idag har planer att bygga om stationen till ett resecentrum.



Bild 4, arkivbild från 1985, visande de nya fönstren.

⁷ Elisson, Jan-Erik. E-mail. 2012-05-03

2.3. Nuvarande funktion

Dagens stationshus består av den ursprungliga stationen samt den under 30-talet utbyggda väntsalen. Det är dock inte mycket av detta som idag används.

2.3.1. Interiör

Insidan av huset är ett resultat av tidens olika utbyggnader och renoveringar. Dagens utformning kommer mestadels från 70-talets renovering.

Bottenvåning

Till största del är bottenvåningen stängd för allmänheten då stora delar inte inrymmer någon verksamhet. De enda funktioner som finns är väntsal och café. Väntsalen består av ett litet rum vänt mot Järnvägsgatan i väster (se figur 5 och bilaga 8.15). Som komplement till detta rum finns en korridor som leder ut till perrongsidan. Totalt är väntsalen cirka 40 kvm stor. I anslutning till denna finns en handikappanpassad toalett. Caféet är inrymt i den gamla expeditionsdelen och har tillhörande kök och kontor. Dessa tre rum är vända mot tågsidan och är totalt cirka 80 kvm stora och har plats för 24 sittande gäster. I husets sydvästra del ligger det rum som tidigare var godsavdelning. Idag används detta utrymme som soprum, här finns också signalkåpet för järnvägen. Norr om den

nuvarande väntsalen ligger den på 30-talet utbyggda väntsalen. Detta utrymme fungerade väl när det byggdes men är idag för stort och är till följd av detta stängt för allmänheten. Det används heller inte till något annat utan står öde. I anslutning till denna yta finns också de gamla toaletterna.



Bild 5, den befintliga väntsalen.

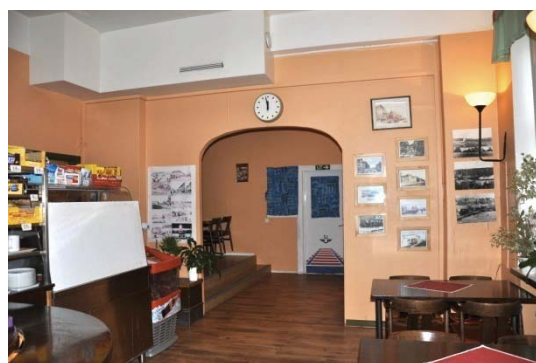
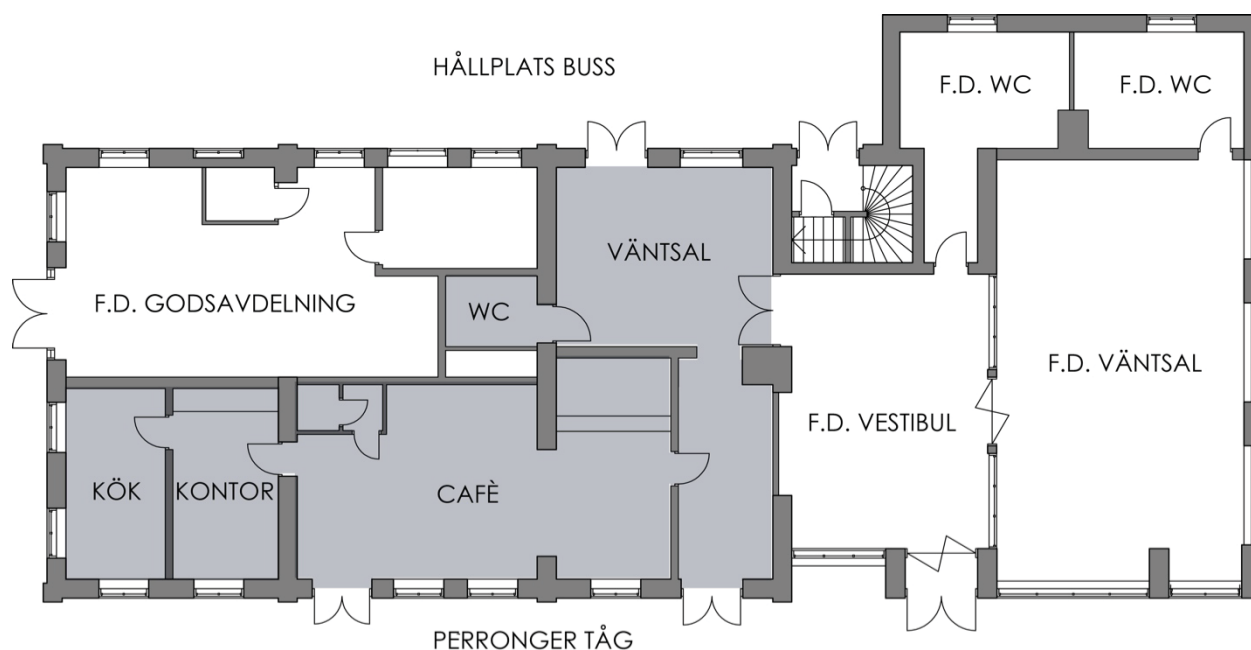


Bild 6, det befintliga caféet.



Figur 5, befintlig planlösning bottenvåning. Det markerade området utnyttjas idag.

Källaren under den före detta väntsalen används till viss del som kompletterande förvaring för caféet. Här finns också centralen för fjärrvärmens som stationen idag uppvärms med.

Interiören är sliten och kvarlevor från husets tidigare epoker syns i många rum. I väntsalen syns bland annat expeditionsluckan och i den före detta godsavdelningen hänger en gammal stationsklocka kvar. Den omoderna och enkla inredningen gör att lokalerna känns som en institution av något slag.

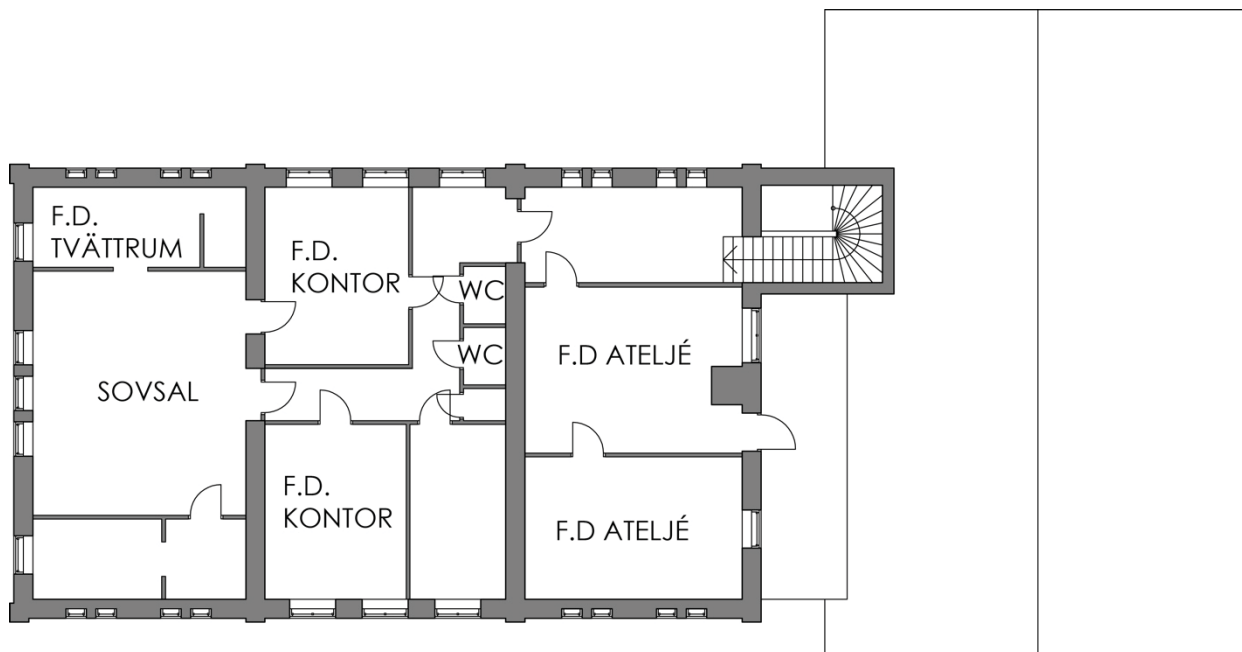
Övervåning

En trappa upp är planlösningen utformad för en blandning av kontor och övernattningslägenheter (se figur 6). Trappan går från en entré på framsidan upp till övervåningen och är 1,2 meter bred. Denna ligger i en liten utbyggnad mot den före detta väntsalen (se bild 7). I den södra delen finns ett stort rum som tidigare fungerade som övernattningsrum. Dessutom finns här en mängd rum som tidigare fungerat som kontor, tvättrum, och toaletter. Hela planlösningen är rörig och svår att greppa med långa korridorer och rum innanför varandra. Idag står dessa lokaler öde och används inte till något.



Bild 7, den befintliga trappan.

Lokalerna är också omoderna och även i något sämre skick än bottenvåningen. Golven är belagda med plastmattor. Rör, ledningar och ventilation är av äldre typ och även de omoderna och i relation till dagens krav ineffektiv.



Figur 6, befintlig planlösning övervåning (se även bilaga 8.16).

2.3.2. Exteriör

Byggnadens fasader som består av rött tegel, är i vissa partier frostsprängt och kantstött (se bild 8). Färgskiftningar finns där teglet av olika anledningar ersatts eller använts till att täcka för ändringar i fasaden. På de flesta fasader finns en mängd borrhål från gamla skyltar, lampor med mera (se bilaga 3). Belysning finns idag runt om hela byggnaden på väggar, och även på stolpar. På väggarna syns många vita eldosor och kablar, dragna på ett mycket framträdande sätt (se bild 9).

Från de övre fönstren mot syd finns en utrymningsstege av aluminium placerad cirka två meter från mark (se bilaga 3). De flesta fönster är treglas, och öppningsbara. Skicket varierar, men överlag är de i bra skick. På grund av ändringar i fasaden är storlekarna på vissa fönster varierade i bredd och höjd. Fönstren på bottenvåningen har solbänkar av sten, men detta saknas på tre fönster på framsidan mot väst. På ovanvåningens fönster finns fönsterbläck av plåt, målade i rött, men på många ställen har färgen flagnat.

Byggnaden har tre olika typer av ytterdörrar. Till trapphuset sitter en dörr av aluminium, vitmålad med stora fönster. Gamla godsutrymmet i sydväst har ett stort öppningsbart aluminiumparti. Resterande dörrar är vitmålade av stål, med ett litet fönster. Dörrarna öppnas utåt, men stålpartiet vid sidan av dessa är fasta (se bild 10). Vid en av dörrarna på tågsidan, har vid en tidigare ombyggnad ett fönster öppnats upp för att rymma den nya dörren. Detta syns mycket tydligt, då dörrrens öppning blev bredare än den gamla fönsteröppningen (se bild 10).

Taket på den gamla stationsbyggnaden som renoverades i början av 70-talet är av skiffer, och taket på den gamla väntsalen är av aluminiumplåt. Vid den nordsydliga taknockens norra del finns en inspektionsbrygga av trä, väl synlig från marken (se bild 11). Dessutom finns i anslutning till mittsektionen på taket ett nät för att förhindra att fåglar bosätter sig.



Bild 8, trasigt tegel.



Bild 9, elinstallation på yttervägg.



Bild 10, dörr med fast stålparti till vänster, samt visande dåligt lyckad montering.

Den omgivande marken runt huset (se figur 7) består av asfalt i varierat skick. Utrymmet mellan stationshuset och spår ett, alltså första tågplattformen är i mycket dåligt skick, där många sprickor och håligheter förekommer. Trappor till entréer och runt huset är mycket slitna, och delvis trasiga. Cykelställ är placerat på framsidan i väst, och rymmer cirka 30 cyklar. Ställen är av olika sorter, ståendes på marken. I närhet till byggnaden finns på norra och södra sidan stora träd. Dessa skuggar stora områden, vilket samlar ett stort antal fåglar.



Bild 11, inspektionsbrygga på den norra delen av taket.

Söder om stationen ligger det som ursprungligen var ett hotell. Idag inrymmer lokalen en ungdomsverksamhet med fältassistenter kontor på andra våningen. Byggnaden kallas i folkmun för Stinsen. I utrymmet mellan byggnaderna passerar alla resenärer till och från perrongerna. Detta utrymme är intressant att utveckla och kommer vidare i rapporten kallas Stinspassagen.



Figur 7, Situationsplan över stationsområdet (efter tillgänglighetsanpassning enligt rapport).

2.3.3. Verksamhet

Idag används huset endast som väntsal och café. Det är de tidigare nämnda rummen som används för detta. Väntsalen är inredd med den vanliga typen av bänkar med ribbor av trä. Cafét är utformat för enklare beredning i form av smörgåsar. Försäljning av glass och godis finns även.

Idag är caféägaren, som är den enda anställda på cafét på plats i byggnaden från cirka klockan två då cafét öppnar, till att sista tåget har lämnat stationen strax efter klockan åtta. Vid oroliga kvällar när ungdomar kretsar runt huset, är caféägaren kvar så länge han behöver för att hålla koll så att inget blir vandaliserat på byggnaden.⁸

2.4. Ökande kollektivtrafik

Resandet till och från Melleruds station kommer som tidigare nämnt öka inom de kommande åren till viss del på grund av BanaVäg i Väst som ska stå färdigt i slutet av 2012.⁹ Detta kommer medföra att restiden till Göteborg med tåg kommer att kortas från dagens en timma och tjugo minuter till strax under en timma.¹⁰ Värmlandstrafik kommer att utöka tidtabellerna så att Mellerud får ett tidigare tåg mot Karlstad på morgonen, och ett tåg senare på kvällen. I dagsläget finns inga bra förbindelser för att pendla norrut, men med de nya turerna kommer möjligheten att jobba norrut att förenklas.¹¹ För att Värmlandstrafik ska införa dessa turer, ska övernattningslägenheter för lokförare och konduktör finnas i stationsbyggnaden, som var ett av kraven ställda av kommunen.

Statistik

Enligt västtrafiks statistik kommer fler resande passera genom Melleruds station inom de kommande 10 åren.¹² Enligt prognosen räknar

⁸ Elisson, Jan-Erik. E-mail. 2012-05-03

⁹ Trafikverket. *BanaVäg i Väst Ökar växtkraften, minskar avstånden*. 2011 [Informationsblad]

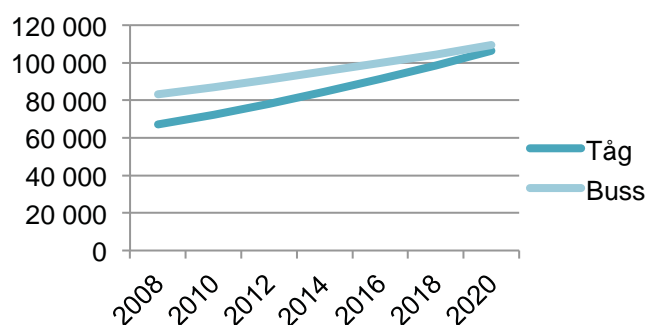
¹⁰ Sjölin, Christoffer. *Snabba puckar för stationsområdet*. TTELA. 2012-02-25

¹¹ Västtrafik AB. *Publikation Trafiksystem 2012*. 2010 [Publikation]

¹² Västtrafik. *Resande från Melleruds station*. 2007 [Egen hållplatsstatistik]

man med att drygt 169 000 resande passerar stationen med tåg och buss år 2012.

Vidare står det även att år 2025 beräknas denna siffra stiga till cirka 250 000 resande per år (se figur 8). Dessa siffror och denna stadigt stigande kurva är något som har använts i arbetet med att utforma ett nytt resecentrum.



Figur 8, statistik vid Melleruds station, Västtrafik.

2.5. Utrymning och tillgänglighet

I rapporten förutsätts att regler enligt Boverkets byggregler, BBR ska följas. Först är det regler om utrymning vid brand som styr lösningarna. Till exempel ska två av varandra oberoende utrymningsvägar utföras.¹³ Gångväg inom utrymningsväg är också något som omfattas av brandreglerna. Ytterligare regler som måste följas är övernattningslägenhetens klassning som hotell.

Vidare styrs också lösningarna av reglerna om allmänna lokalernas tillgänglighet. Detta står det om i regelverken BBR, HIN¹⁴ och ALM¹⁵. Exempelvis måste entréerna på framsidan vara tillgängliga för alla.

2.6. Trygghet och säkerhet

Genom att skapa en överblickbar planlösning ges möjlighet för resenärerna att lätt ha koll på vad som händer i lokalen, vilket skapar en tryggare miljö. Cafépersonal som står i serveringen bör kunna ha uppsikt över vad som händer i resten av lokalen, dels genom en öppen planlösning, men också genom att använda konvexa speglar vid dolda ytor.

¹³ Boverket. *Regelsamling för byggande, BBR 2012*. 2011 [Publikation]

¹⁴ Boverket. *HIN Enkla avhjälpna hinder, BFS 2011:13*. 2011 [Publikation]

¹⁵ Boverket. *ALM Tillgänglighet på allmänna platser, BFS 2011:5*. 2011 [Publikation]

Väntsalen ska vara bra upplyst och alltid vara tänd för att ge ett välkomnande intryck samt en tryggare tillvaro.¹⁶ När stationen är stängd ska lokalerna vara belysta, men detta kan ske med svagare eller färre ljuskällor. Belysning runt stationen bör finnas på fasad med förslagsvis högst sex meters jämna mellanrum. Även många lågt sittande ljusinstallationer i form av belysningsstolpar och riktade belysningar vid viktiga passager och entréer bör finnas. Dessa ska ej bilda långa skuggor, då detta kan uppfattas som obehagligt och bör också vara i mänsklig skala.

För att förebygga skadegörelse ska lokalerna vara välskötta och omhändertagna. Inredning i väntsal bör vara robust och fastsatta i golv och väggar. Inga lösa installationer bör finnas. För att undvika att fönster krossas kan resonemang tas om att montera in motståndskraftigare glas. Bevakning av stationen bör finnas dels genom larmövervakning med kameror, men även bevakningstjänst med mobil patrullering.

2.7. Övriga förutsättningar

I den gamla godscentralen finns på en vägg ett signalskåp (se bild 12). Vad det innehåller är i dagsläget till viss del okänt. Därför är det inte aktuellt att flytta då signalerna berör järnvägssträckan Karlstad-Göteborg¹⁷. På golvet vid skåpet finns en lucka som leder ner i krypgrunden. Där finns ett kaos av kablar. Allt detta tar totalt upp en golvyta på cirka 3,5 x 1,2 meter.

Fortsättningsvis är stationshuset byggt av massiva tegelväggar, med två parallellt bärande innerväggar. Vatten och avlopp finns i huvudsak på tre ställen i huset. Vid de befintliga toaletterna i norr, centralt i huset och i det gamla godsutrymmet, samt motsvarande ställen på övervåningen.



Bild 12, signalskåpet i den gamla godsavdelningen.

3. Utredning

Här kommer att behandlas och utredas vad som kan vara en möjlig lösning av byggnaden utifrån de förutsättningar och krav som finns i tidigare kapitel. Vidare kommer olika förslag på lösningar behandlas samt deras olika fördelar och nackdelar.

3.1. Förslag på planlösning

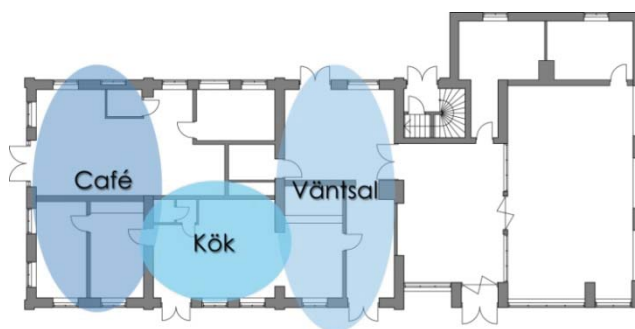
I utredandet kring planlösning har flera olika förslag behandlats. Det är utifrån de grundläggande programkraven som dessa lösningar arbetats fram (se bilaga 7). En stor bidragande faktor som har styrt lösningarna är idén att placera caféet i den södra delen för att enkelt kunna ha en uteservering i söderläge på ytan mellan Stationshuset och ungdomsgården. Dessutom bör väntsalen utföras med entréer från båda sidor för att underlätta för resenärerna. Också möjligheten att återigen öppna upp den ursprungliga entrén i mitten av västfasaden är aktuellt vid utformningen. Detta för att återknyta till historien och skapa en monumental och tydlig entré. Här följer nu tre övergripande förslag till lösningar.

¹⁶ K2020 projektet och Gehl Architects. *Den ideala bytespunkten, K2020*. 2007 [Publikation]

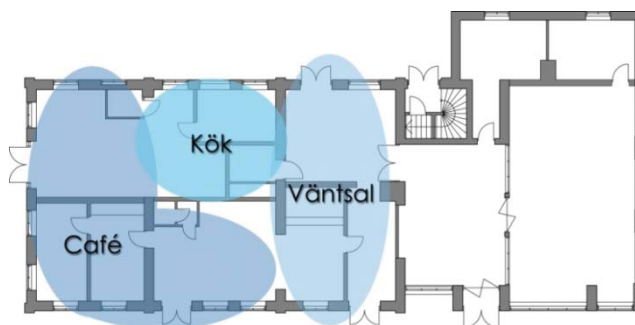
¹⁷ Svensson, Leif; Före detta samhällsbyggnadschef Melleruds kommun. Intervju 2012-02-23

Planlösning förslag 1

I förslag ett är caféet placerat i den södra delen och väntsal i den norra, dock inte i den gamla väntsalen från 30-talet. Väntsalen är stor och lätt överskådlig med utgångar och fönster åt båda håll. Mellan café och väntsal placeras kök, kontor, hiss och trappa samt en entréhall, med köket vänt mot perrongerna (se figur 9). Fördelarna med detta förslag är att caféet är vänt mot söder och skapar en trevlig miljö som möter resenärerna då de går förbi mellan stationen och ungdomsgården. Vidare får köket en bra utformning. Även önskemålet att återöppna den gamla entrén blir möjlig. En stor nackdel med detta förslag är dock att väntsal och café är separerade från varandra, då uppsikt från caféet ut i väntsalen är att föredra. Detta för att skapa en tryggare miljö då resenärerna kan känna visuell kontakt med övriga resenärer och cafépersonal.¹⁸



Figur 9, planlösning förslag 1.



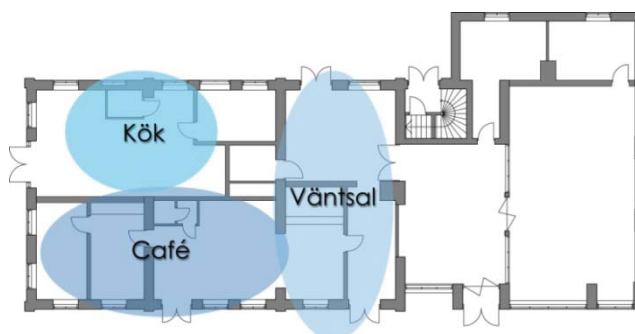
Figur 10, planlösning förslag 2.

Planlösning förslag 2

I det andra förslaget är köksdelen placerad mot framsidan i väst och cafédelen förstorad mot perrongerna (se figur 10). I detta förslag kommer café och väntsal närmare varandra så att uppsikt kan ske. Caféet är som den förra lösningen placerad mot hela den södra sidan. Något som dock försvinner i detta förslag är den återöppnade entrén i mitten samt att köksdelen blir för liten.

Planlösning förslag 3

I det tredje förslaget är caféet placerat mot perrongerna i det sydöstra hörnet, vilket gör att uteserveringen kan användas. Dessutom ligger köket i det motsvarande hörnet i öst (se figur 11). Genom denna placering tillfredsställs önskemålet att öppna upp dörren i mitten då det i den norra delen av kök/kontor-ytan kan placeras en entréhall. Som i förslag två är även här närheten mellan café och väntsal en fördel. En nackdel med förslag tre är dock att det sydvästra hörnet blir upptaget av köksavdelningen. Detta hörn är nämligen det som möter resenären då denna kommer till resecentrumet.



Figur 11, planlösning förslag 3.

Slutsats planlösningsförslag

Det förslag som vi anser som det bästa är förslag nummer tre, främst på grund av att uppsikten mellan café och väntsal är bättre. Något annat som har varit bidragande är det tidigare nämnda signalskåpet som ligger placerat i mitten av de två första förslagens cafédel. Att detta inte gick att flytta på uppkom efter att de två första förslagen hade ritats. I förslag tre får denna dock möjlighet att ligga kvar i det som blir köksavdelningen.

¹⁸ K2020 projektet och Gehl Architects. *Den ideala bytespunkten, K2020*. 2007 [Publikation]

3.2. Interiör

Här följer beskrivning av bottenvåningen och sedan övervåningen. I dessa avsnitt redogörs de olika funktionerna och utredningar kring olika lösningar behandlas.

3.2.1. Bottenvåning

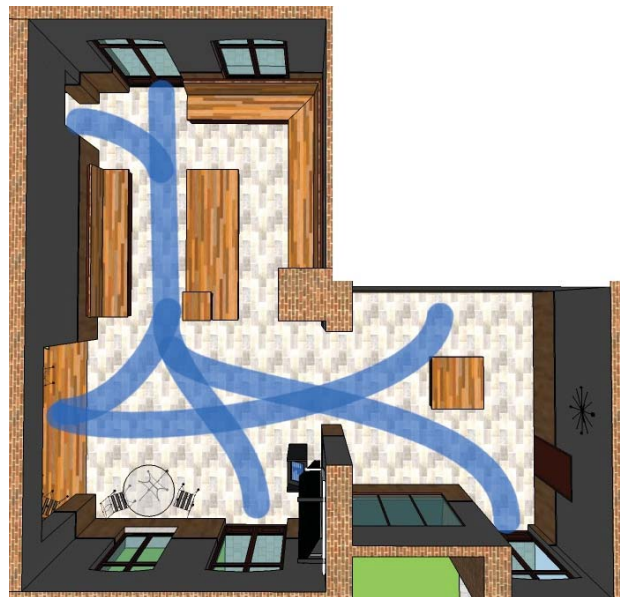
Som utrett i tidigare kapitel är det mest idealt att placera väntsalen i den norra delen av huset och cafédelen i den sydöstra samt köket i den sydvästra. Mellan väntsal och café placeras en hiss samt en kompletterande trappa. Vid dessa skapas sedan en hall med entré från den nyöppnade dörren i mitten av framsidan (se figur 13 och bilaga 8.1). Öppningar i bärande väggar kommer att ske på ett par ställen. Den första öppningen är i den blivande cafédelen, en öppning på drygt fyra meter för att skapa en stor öppen yta. Den andra öppningen sker mellan väntsal och entréhall för smidig förflyttning mellan rummen.

Väntsal

Väntsalen är tydligt placerad som ett genomgående rum med entréer mot både tågsidan i öst och bussidan i väst. Totalt ryms cirka 25 sittande resenärer uppdelat på bänkar och andra innovativa sittlösningar (se bild 13). Möblemanget utförs, som tidigare nämnt, robust som är ett krav i dessa miljöer. De tydliga gångstråken (se figur 12) har styrt möbleringen och vid entréerna mot tågsidan erhålls en öppen yta för stående resenärer, även på grund av att många gångstråk möts här. Interiören utförs i tidlösa och klassiska

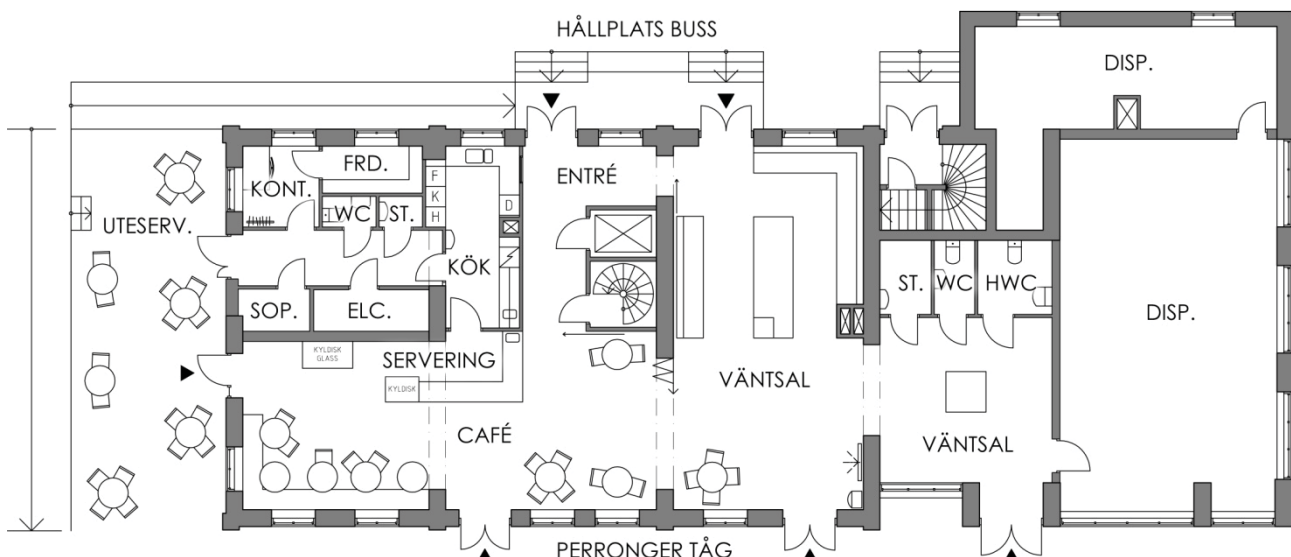


Bild 13, möbler i väntsal.



Figur 12, visande gångvägarna i väntsalen.

material för att skapa en trivsamt miljö med anknytning till husets historia. Bland annat rekommenderas ett stengolv som även är mycket slitstarkt i denna miljö. Rummet ska skapa möten men även ge resenären en plats för lugn och ro.



Figur 13, planlösning idéförslag bottenvåning.

Lokalen bör ha de faciliteter en modern väntsal ska ha, som tydliga elektroniska informationstavlor med avgång och ankomsttider samt trådlöst internet. Även analog information ska finnas. Informationen ska utföras tydligt och vara tillgänglig för alla resenärer.¹⁹ Biljettautomat ska finnas och vara tillgänglig från väntsalen. Den bör placeras tydligt och uppfylla kraven på sådana. Tillgång att köpa och ladda reseladdningar från Västtrafik bör också finnas, och lämpligt försäljningsställe är i caféet.²⁰ Detta för att underlätta för resenärerna.

Café

I den södra delen av bottenvåningen är caféet placerat. Att ta sig in i lokalen sker dels genom entrérummet på framsidan i väst och genom väntsalen eller genom de två dörrar som leder ut i det fria. Den ena dörren går ut mot tågsidan och den andra mot Stinspassagen. I denna passage finns även en uteservering där cafégästerna kan ta en fika i solen (se bild 14). Närheten mellan café och väntsal är som nämnt i tidigare kapitel viktigt för att skapa en säker miljö. Detta sker genom att en stor öppning mellan utrymmena utförs (se bild 15 och 17).

En viktig målsättning med detta café är att det inte bara ska vara ett café för resenärerna, utan även ett komplement till dagens smala utbud av caféer i Mellerud. Detta skapas genom en trivsamt och modern cafémiljö. En platsbyggd hörnbänk placerad i det sydöstra hörnet ger en känsla av trivsamhet, samtidigt som den rymmer många sittande gäster (se bild 16). Totalt kommer caféet rymma 24 sittplatser, dels genom hörnbänken, men även vid traditionella sittgrupper med bord och stolar. Kulörerna i lokalen ska vara behagliga och tillsammans med ett rustikt trägolv skapas en känsla av ett gemytligt och modernt café. Dessutom ska belysningen vara anpassad till denna typ av verksamhet. För att kunna avskärma och stänga caféet ska dörrar för öppningarna mot väntsal och entrén utföras så

att de är inbrottssäkra men ändå inte är för skrymmande då caféet är öppet. Förslag på dörr mot väntsal kan vara ett vikparti i passande utseende. Mot entrén kan en skjutdörr användas.



Bild 14, uteserveringen i söder.



Bild 15, vy från café ut mot väntsal visande öppenheten mellan rummen.



Bild 16, vy mot den södra delen av caféet.



Bild 17, vy från väntsal in mot café.

¹⁹ K2020 projektet och Gehl Architects. *Den ideala bytespunkten, K2020*. 2007 [Publikation]

²⁰ Johansson, Ingemar; kommunchef Mellerud. Intervju 2012-02-17

Köksutformning

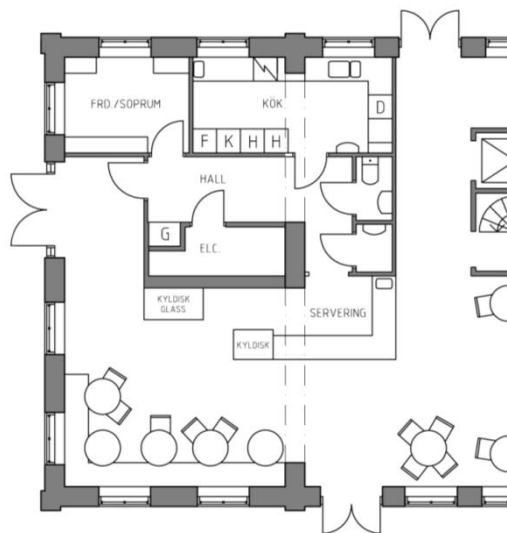
Köket som placerats mot väster går att utföra i flera versioner. Det är speciellt köket och dörren till uteserveringen som kan placeras på olika sätt som lett till att vi kommit fram till tre alternativ. Vad som har styrt lösningarnas utformning är främst det tidigare nämnda signalkåpet som är placerat i mitten (visas som ELC. i figurerna). Även närhet till befintligt vatten och avlopp har styrt lösningarna. Det som bör ingå i köksavdelningen är kök, förråd, WC, städ, soprum och eventuellt kontor. I köket ska ingå en spis med fläkt, kyl, frys, diskmaskin med ventilation, högskåp med ugn och mikrovågsugn, handtvätt och beredningsdisk med ho. Detta ska uppfylla kraven för att hantera livsmedel som berör ett café, såsom smörgåsar, uppvärmning av lättare förtäring och enklare bakning. Detta ingår i riskklass mellanrisk.²¹ Här nedan följer nu de tre olika förslagen på lösningar.

Köksutformning alternativ 1

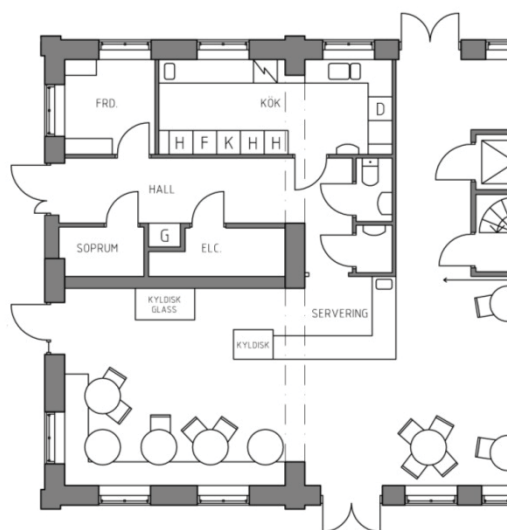
I det första alternativet är köket placerat med långsidan mot väst, och har en separat del för diskhantering (se figur 14 och bilaga 8.8). Avståndet mellan kök och servering är stort, och mellan dessa är WC och städutrymme placerat. Förråd och soprum är ett gemensamt rum, och utrymme för kontor saknas. Den befintliga placeringen av ytterdörr i söder kvarstår, men det finns ingen separat varumottagning.

Köksutformning alternativ 2

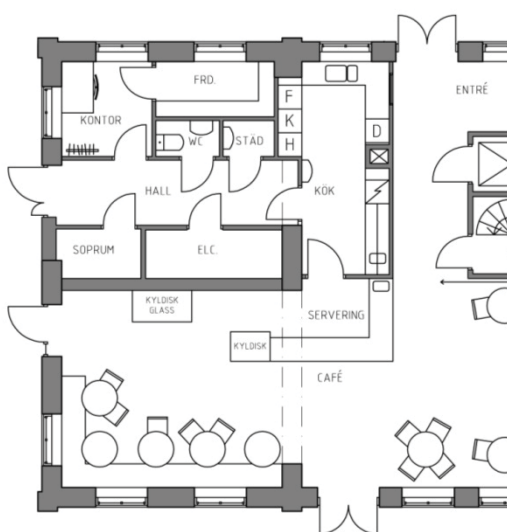
I det andra alternativet ligger köket på samma ställe som ovanstående men är aningen större (se figur 15 och bilaga 8.9). Avståndet mellan kök och servering är fortfarande stort. Soprum och förråd ligger i två separata rum med närhet till ytterdörr, men även här saknas utrymme för kontor. En separat personalingång och varumottagning är placerad mot söder. Detta leder till att en ny caféentré har öppnats upp i fönstret öster om personalingången.



Figur 14, köksutformning alternativ 1.



Figur 15, köksutformning alternativ 2.



Figur 16, köksutformning alternativ 3.

²¹ Petterson, Marianne; livsmedelsexpert, Dalslands miljökontor. E-mail. 2012-03-01

Köksutformning alternativ 3

I det tredje alternativet har köket placerats mellan ytterväggen i väster och serveringen (se figur 16 och bilaga 8.10). På detta sätt blir avståndet mellan kök och servering kortare. Handtvätt är placerat centralt i köket, men en nackdel med detta alternativ är att köket fungerar som genomgångsrum, vilket dock inte påverkar klassningen för livsmedels-hantering. Vid diskutrymmet placeras ett smalt horisontellt fönster i bänkhöjd mot entrén. Detta för att cafépersonal ska kunna ha uppsikt på den delen av resecentrumet och för att resenärer ska kunna känna en trygghet att lokalerna är befolkade. Personalingång, varumottagning och soprum är placerat på samma ställe som i alternativ två. Ett stort separat kontor är placerat i det sydvästliga hörnet med god överblick mot Stinspassagen och området i väst. Även förrådet är ett avskilt rum. Personal WC och städ är centralt placerade.

Slutsats köksutformningar

Av dessa tre köksutformningar finner vi flest fördelar med alternativ tre. Närhet mellan kök och servering är en stor tillgång, då personal som är i köket, snabbt kan höra och se om det befinner sig folk vid serveringen. Fönstret mellan kök och entréhall ger både trygghet för resenärer men även uppsyn för cafépersonal. I denna lösning finns separat kontor, förråd och soprum som alla är placerade i närhet till den separata personalingången och varumottagningen vilket ses som en stor fördel. Dessutom kan denna ingången användas av tekniker som ska kunna komma åt signalskåpet.

WC-utformning

Placering och utformning av väntsals toaletter styrs av de befintliga väggarna, krav på antal toaletter varav en ska vara handikappanpassad, utrymme för städutrustning samt risk för dolda ytor. Gällande placering av detta togs två alternativ fram.

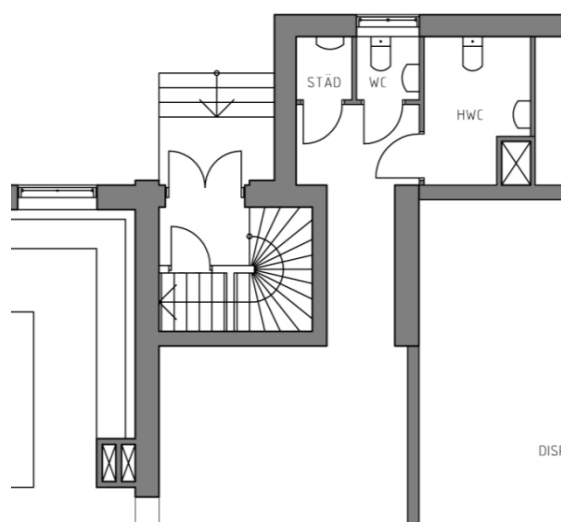
WC-utformning alternativ 1

Den första alternativa placeringen är vid den gamla väntsalen i norr (se figur 17 och bilaga 8.11). Här finns idag de gamla toaletterna kvar, och skulle med en viss ombyggnad

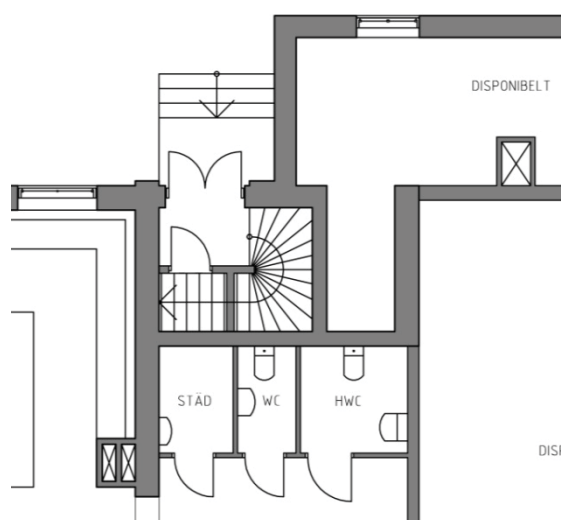
fungera för dagens behov. Den stora nackdelen med denna placering är den yta som skapas mellan väntsalen och toaletterna. Denna yta kommer att vara mycket dold och osäker i brottssynpunkt. Vidare kommer inget dagsljus in i detta utrymme och väntsalen blir överdimensionerad gentemot det egentliga behovet.

WC-utformning alternativ 2

I det andra alternativet är toaletterna placerade i ena delen av den gamla vestibulen (se figur 18 och bilaga 8.12). Här finns närheten till väntsal och café. I jämförelse med föregående förslag är dolda ytor inte ett problem, väntsalen får också en rimligare storlek mot dagens och närmaste framtidens behov. Vatten och avlopp måste dras om, men under utrymmet finns källare.



Figur 17, WC-utformning alternativ 1.



Figur 18, WC-utformning alternativ 2.

Slutsats WC-utformningar

Det alternativet som vi anser som bäst är alternativ två, främst på grund av nackdelen med de dolda ytorna i det första förslaget. Fördelen med det andra alternativet är att placeringen är tydligare och närmare väntsal och café. I den andra lösningen är det även ett större utrymme för städutrustning som kan rymma en städvagn. En av nackdelarna med det andra förslaget är som nämnt omdragningen av vatten och avlopp. Detta ses dock inte som något stort problem då rören ändå är gamla och måste bytas.

3.2.2. Övervåning

Den övre våningen inrymmer övernattningslägenhet, kontor och konferensrum (se figur 19 och bilaga 8.2). Den befintliga trappan används som huvudingång till denna våning. Då hiss och utrymningstrappa är placerat i mitten av huset går ej de befintliga vatten och avloppsstammarna i denna del att utnyttja. Därför används endast stammarna i de sydvästra delarna. Detta har styrt planlösningens utformning. Ytterligare saker som har styrt utformningen är de bärande väggarna. I dessa har inga nya öppningar gjorts.

Övernattningslägenhet

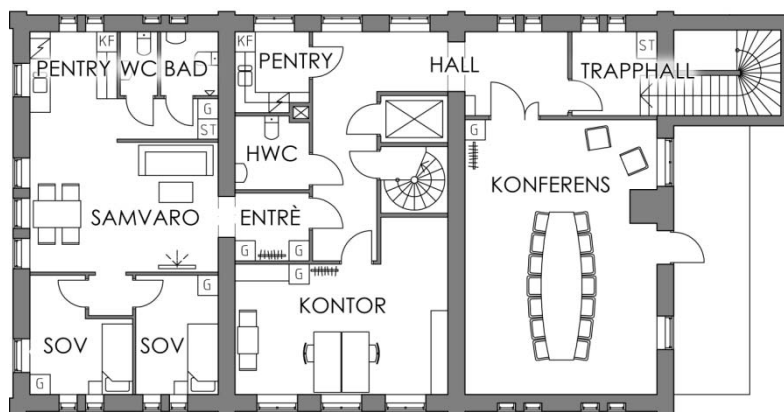
I den södra delen av ovanvåningen är övernattningslägenheten placerad. Denna inrymmer två sovrum på vardera 8 kvm. Det ursprungliga trapphuset används som entréväg och i lägenheten finns en egen entréhall. Vidare finns även ett samvarorum med möjlighet att se på teve och ett pentry för lättare matlagning. Lägenheten har två toaletter, varav det i den ena finns dusch. Lägenheten är placerad i den södra änden av huset för att kunna utnyttja de befintliga vatten och avloppsstammarna.

Kontor och konferens

Ett kontor på 30 kvm med plats för två personer är placerat mot tågstråket med ingång från den neutrala ytan, i nära anslutning till pentry och handikapp WC. Dörren till kontoret är av glas, detta för att släppa in ljus i den annars mörka korridoren. Utrymme för kopiator och matplats är även det inkluderat. Om behov skulle uppstå av fler sovrum till

övernattningslägenheten, går detta kontorsrum lätt att ändra om (se bilaga 8.13). En dörr från övernattningslägenhetens entré skulle behövas öppnas och mellanväggar skulle behöva sättas upp.

Rummet för konferens ligger mot norr och slipper den varmaste solen mitt på dagen. En balkong finns med direkt utgång från detta utrymme. I närhet finns också pentry och handikapp WC. Konferensrummet kan dessutom göras om till kontorsutrymme om behoven förändras (se bilaga 8.14).



Figur 19, planlösning övervåning idéförslag.

3.3. Framtida verksamhet

De verksamheter som kommer inrymmas i bottenvåningen är väntsal och café med köksavdelning. Väntsalens öppettider bör vara tillräckliga för att morgonpendlarna ska kunna komma in på morgonen och att de som åker med sista tåget för dagen ska ha någonstans att vänta. Den gamla väntsalen i norr beaktas ej speciellt i detta arbete, men kan komma att användas som kontor, konferensrum eller något liknande. Om det i framtiden skulle bli aktuellt att utvidga väntsalen är detta utrymme en bra tillgång. Caféet bör ha öppettider som svarar för resenärernas behov och även sälja det resenärerna efterfrågar. På morgonen bör frukost och take away dryck kunna köpas. Fika, glass smörgåsar och dryck bör säljas passande efter säsong.

Som tidigare nämnt inryms på övervåningen övernattningslägenhet, kontor och konferens med tillhörande pentry och handikappanpassad toalett. Övernattningslägenheten är tänkt att användas av lokförare och konduktör för de

tågen som stannar i Mellerud över natten. Detta för att kunna återinföra de tidiga morgontågen mot Karlstad. Som komplement till lägenheten bör möjlighet att äta frukost i caféet finnas. Som behandlat i kapitel ”3.2.2 Övervåning” kan även det närliggande kontorsutrymmet ändras om till övernattningsom behoven av rum skulle öka. Kontoret kan användas av personal på järnvägsföretagen men skulle också kunna fungera för andra företag. Ett förslag är att hyra ut det till nystartade företag och ge dem en chans att komma igång.²² Konferensrummet ska vara ett komplement till kommunens utrymmen i centrala Mellerud. Placeringen av ett konferensrum i resecentrumet kan ses som en fördel för de som reser med kollektivtrafiken till Mellerud för konferens eller möten. I närheten av dessa utrymmen finns också det pentry och den handikappanpassade toaletten som tidigare är utrett i kapitel ”3.2.2 Övervåning”.

3.4. Utrymning och tillgänglighet

Både utrymning och tillgänglighet har tagits hänsyn till och följer kraven enligt BBR, HIN och ALM.

Utrymning

Detta är endast en förenklad branddimensionering, en analytisk dimensionering bör göras av en kunnig brandingenjör för att tydligt se vad som krävs samt eventuellt kunna skapa lättnader. När dimensionering för utrymning sker ska lokalerna klassas efter verksamhet. I detta fall klassas övernattningslägenheterna som klass 4, vilket innefattar hotell eller andra tillfälliga boenden.²³ De övriga lokalerna klassas i lägre klasser och blir därför inte dimensionerande. Många aspekter måste tas till hänsyn vid dimensioneringen, och vidare förklaras kraven som styr detta fall.

”Om inget annat anges i avsnitt 5:322 ska utrymmen där personer vistas mer än tillfälligt utformas med tillgång till minst två av varandra oberoende utrymningsvägar.”²⁴

Detta säger alltså att det måste finnas minst två av varandra oberoende utrymningsvägar. Detta för att säkerställa utrymningen även då den ena vägen är blockad av brand. Dock finns det vissa möjligheter att frångå dessa krav som enligt citatet står i avsnitt 5:322.

”Dörr direkt till säker plats får vara den enda utrymningsvägen från utrymmen i markplanet för

- 1. utrymmen i verksamhetsklass 1 om möjligheten till utrymning kan anses vara tillfredsställande och om endast ett begränsat antal personer förväntas vistas i utrymmena.*
- 2. mindre lokaler och bostäder i verksamhetsklass 2A, 3 och 4 som är lätt överblickbara där ett begränsat antal personer förväntas vistas”²⁵*

Verksamhetsklassen för övervåningen är klass 4, hotell. Det står dock i samma kapitel att punkt 2 i föregående citat endast gäller då utrymningsvägen är 15 m. Detta är inget som kan åstadkommas i huset med endast den befintliga trappan. Vilket alltså betyder att byggnaden måste ha två av varandra oberoende utrymningsvägar vilket åstadkoms genom att en kompletterande utrymningstrappa placeras i husets mitt. I vissa verksamheter kan dock utrymning ske genom fönster. Nedan följer ett citat gällande de reglerna.

”I utrymmen i verksamhetsklass 1, skolor i verksamhetsklass 2A samt bostäder i verksamhetsklass 3 får en av utrymningsvägarna ersättas av tillgång till fönster. Fönstrets underkant får vara beläget högst 2,0 m över marknivån utanför och om möjlighet till utrymning i övrigt ges på ett tillfredsställande sätt.”²⁶

²² Johansson, Ingemar; kommunchef Mellerud. Intervju 2012-02-17

²³ Boverket. *Regelsamling för byggande, BBR 2012*, kap 5:214. 2011 [Publikation]

²⁴ Boverket. *Regelsamling för byggande, BBR 2012*, kap 5:321. 2011 [Publikation]

²⁵ Boverket. *Regelsamling för byggande, BBR 2012*, kap 5:322. 2011 [Publikation]

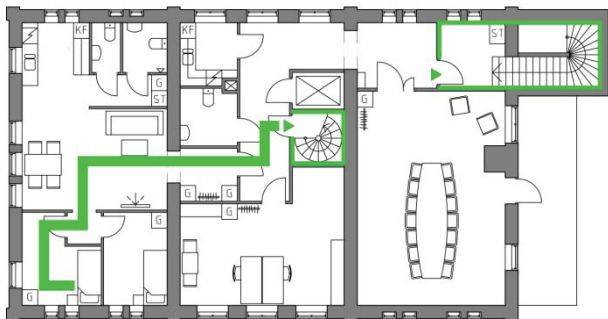
²⁶ Boverket. *Regelsamling för byggande, BBR 2012*, kap 5:323. 2011 [Publikation]

Detta säger alltså att utrymning genom fönster ej kan ske i verksamhetsklass 4, hotell. Hade detta varit tillåtet hade kravet om högst 2,0 meter över marknivån ändå satt stopp för utrymning genom fönster.

Enligt reglerna ska längsta gångavstånd till utrymningsväg beräknas. Alltså i detta fall avståndet från sovrummet i den sydöstra delen av övernattningslägenheten till de två trapporna. Det längsta avståndet till utrymningsväg enligt kraven för klass 4 är 30 meter (se bilaga 6). Dock finns det krav gällande sammanfallande utrymningsväg som i detta fall kommer att ske. Detta beräknas enligt följande citat.

”Om gångvägen till två av varandra oberoende utrymningsvägar delvis sammanfaller eller kan sammanfalla, räknas den gemensamma delen 2 gånger den verkliga längden. I bostäder i verksamhetsklass 3, kontor i verksamhetsklass 1 och garage, räknas dock den gemensamma delen endast 1,5 gånger den verkliga längden.”²⁷

I detta fall med verksamhetsklass 4 ska alltså den sammanfallande gångvägen beräknas 2 gånger. Eftersom övernattningslägenheten kommer inrymma folk som har viss lokal-kännedom då det ofta är samma personer som övernattar kan avståndet beräknas med faktor 1,5 som i liknande fall i citatet ovan. Med denna faktor klaras kravet på 30 meter. Nedan visas den längst sammanfallande utrymningsvägen på övervåningen.



Figur 20, utrymningsplan övervåning, se även bilaga 9.

²⁷ Boverket. *Regelsamling för byggande, BBR 2012*, kap 5:331. 2011

”En utrymningsväg ska vara en utgång till en säker plats. En utrymningsväg får även vara ett utrymme i en byggnad som leder från en brandcell till en sådan utgång.”²⁸

Detta tolkas som att utrymning från övervåningen inte får ske genom undervåningens brandcell utan ska ansluta till en egen brandcell på bottenvåningen. Detta görs genom att avdela entréutrymmet på bottenvåningen som en egen brandcell. Denna brandcell sluts igen med skjutdörrar vid larm, och får en egen dörr ut mot det fria (se bilaga 9). För att vidare tillgodose kraven för ett trapphus ska dörrarna in och ut ur det utföras enligt de andra krav som nämns i BBR men kommer inte behandlas här.

Tillgänglighet

Lokalerna ska planeras enligt kraven att publika lokaler ska vara tillgängliga. Ur *Regelsamling för byggande, BBR 2012* står att läsa:

”Huvudentréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus ska placeras och utformas så att de är tillgängliga och användbara. Även övriga entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus ska vara tillgängliga och användbara om det behövs för att uppfylla kraven på tillgänglighet och användbarhet. Tillgängliga entréer ska vara lätta att upptäcka.”²⁹

Detta säger alltså att tillgänglig utgång måste kunna ske även från entrén på framsidan. För att tillgodose detta krav utförs en ramp längs framsidans fasad. I *ALM Tillgänglighet på allmänna platser*, står det om rampers lutning.

”En ramp bör:

- a. lita högst 1:20 mellan minst 2 meter långa vilplan,*
- b. ha en höjdskillnad på högst 0,5 meter mellan vilplanen.”³⁰*

²⁸ Boverket. *Regelsamling för byggande, BBR 2012*, kap 5:247. 2011

²⁹ Boverket. *Regelsamling för byggande, BBR 2012*, kap 3:132. 2011

³⁰ Boverket. *ALM Tillgänglighet på allmänna platser, BFS 2011:5*, 9§. 2011

Detta säger alltså att en ramp bör utföras med en lutning 1:20. Som det står i citatet bör vilplan finnas då höjdskillnaden är över 0,5 meter. I detta fall blir detta ej aktuellt då höjdskillnaden är 0,5 meter. Till rampen ska också räcken och ledstänger finnas för att ytterligare tillgodose en säker miljö. För att vidare göra resecentrumet tillgängligt för alla ska ledstråk för synskadade utföras på ett tillfredställande sätt, taktill information och visuella kontraster bör även det finnas.

Dessutom krävs hiss för att uppfylla kraven på tillgänglighet för övervåningen. Här följer ett citat ur bestämmelserna.

*”Då hissar eller andra lyftanordningar krävs för att bostäder, arbetslokaler och publika lokaler ska vara tillgängliga och användbara ska minst en av dem rymma en person som använder rullstol och en medhjälpare. En sådan hiss eller annan lyftanordning ska också utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga självständigt kan använda den.”*³¹

Ett enklare alternativ till en vanlig hiss är en plattformshiss med skruvdrift. Med en sådan sort kan den placeras var som helst eftersom något hisschakt eller hissrum inte krävs. Vidare är det en billigare investering i jämförelse med en traditionell hiss.

All information i form av vägvisare och skyltar av alla de slag ska utföras enligt *Trafikverkets grafiska standard för fasta trafikinformationsskyltar*.³² Dessa anger placering, typsnitt, storlekar, färger med mera. Användandet av denna standard i Sverige är en fördel då resenärerna känner igen sig i alla delar av landet. Detta är även en europeisk standard för att underlätta för resande från andra länder. Informationen ska placeras tydligt och vara tillgängligt för alla resenärer.

3.5. Exteriör och Utemiljö

Området kring stationsbyggnaden bör utformas så att reglerna för tillgänglighet uppfylls. Dessutom bör exteriören och utemiljön utformas med utgång från byggnadens historia och ursprungliga utformning. För att göra området attraktivt och hållbart för framtiden bör materialen vara noggrant utvalda och av hög kvalitet. Dessutom bör miljöerna utformas omsorgsfullt för att tilltala den breda massan samtidigt som det bidrar till mindre vandalism.³³

Exteriör

Det finns ett visst behov av renovering gällande tegelfasaderna på huset. Detta ska utföras med det befintliga teglet i åtanke. Teglet bör väljas med omsorg och bestå av återbrukstegel eller tegel från de öppningar som tas i fasad och bärande innerväggar.³⁴ En viktig del vid restaureringen av fasaderna är också att använda rätt fogbruk. Profil och kulör bör överensstämja med dagens, och normalt för dessa byggnader är ett hydrauliskt kalkbruk. Borrhål och andra skavanker lagas med lämpliga metoder, för att få ett så naturligt utseende som möjligt. Vid den nya dörröppningen mot Stinspassagen kan solbänken vid fönstret återanvändas till fönstret norr om den nyöppnade entrédörren mot väster. Detta för att skapa ett mer symmetriskt utseende. För att få rätt symmetri borde även detta fönster bytas, då det som sitter där idag inte är av samma storlek som fönstret höger om entrédörren.

Fönstren runt huset bör ses över men är överlag i bra skick. Vid framtida byte borde hänsyn till de ursprungliga fönstren tas, då dessa har ett mer passande utseende med spröjs. Vid byte till dagens ytterdörrar som monterades 2005, togs ingen hänsyn till ett passande utseende. De utnyttjar heller inte hela bredden, då ena delen är fast. Dessa måste bytas ut, och bör likna de dörrar som monterades vid ombyggnationen i senare delen

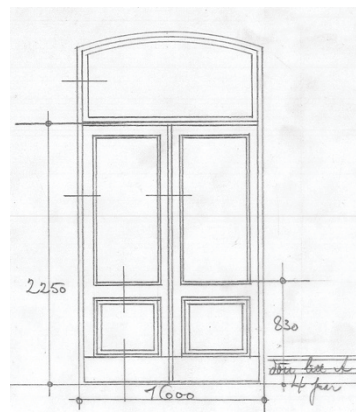
³¹ Boverket. *Regelsamling för byggande, BBR 2012*, kap 3:144. 2011

³² Banverket. *Grafisk standard för fasta trafikinformationsskyltar*. 2007 [Standard]

³³ K2020 projektet och Gehl Architects. *Den ideala bytespunkten, K2020*. 2007 [Publikation]

³⁴ Gustavsson, Tomas; tegelexpert. E-mail. 2012-03-29

av 30-talet, då dessa har ett passande och funktionellt utseende (se figur 21). Fönster och dörrar bör målas om för att få en längre livslängd och för att bli estetiskt snyggare. Kulören som passar bäst är den röda kulör som stationshuset ursprungligen hade på just fönster och dörrar. Ett stationshus, som dock har en annan funktion idag, där dessa kulörer fortfarande finns är i Brålanda (se bild 18). För att visa detta har ett fotomontage med de rätta kulörerna gjorts på Melleruds stationshus (se bilaga 5).



Figur 21, originalritning ytterdörr från 1935, se även bilaga 1.

På stationens fasader i Mellerud finns idag en stor mängd synliga kablar och eldosor. Dessa bör utföras mer diskret, genom att dra elen genom väggen, eller måla i en passande kulör. Dessutom finns en del andra detaljer på byggnaden som har utförts utan någon speciell tanke på estetisk upplevelse (se bilaga 3). Bland de viktigare är gamla bultar i fasaden, icke funktionell utrymningsstege samt omoderna informationstavlor. För resenärernas allmänna trevnad bör dessa åtgärdas.

Som det nämns i kapitel "2.4 Trygghet och säkerhet" ska fasadbelysning finnas med högst sex meters mellanrum, förslagsvis på pilastrarna vid långsidorna och mellan fönstren på kortsidorna. De bör sitta såpass långt upp att de inte går att komma åt dem från marken, då skadegörelse kan förekomma.

Utformningen bör vara klassisk med en känsla av gammal stationsmiljö, för att knyta tillbaka till det ursprungliga utseendet. För att markera vart entrén är kan lampor av större modell finnas i samma klassiska stationsstil, liknande de som finns i Brålanda (se bild 19). Fasaderna kan även belysas med dold fasadbelysning, som bara lyser upp tegelfasaderna. Detta kommer göra att resecentrumet blir väl synligt samt framhäva den historiska byggnaden.

Den inspektionsbrygga som idag finns på taket är inte passande och förstör bilden av stationen (se bilaga 3). Om bryggan överhuvudtaget krävs ska den utföras på ett mer passande sätt. Den ska alltså smälta in och inte vara iögonfallande. De nät som finns för att förhindra att fåglar bosätter sig ska avlägsnas, Detta för att de skämmer den ståtliga



Bild 18, fasad visande fönsterkulör i Brålanda.



Bild 19, exempel på klassisk fasadbelysning i Brålanda.

byggnaden. Vid fortsatta problem ska andra lösningar prövas.

Utemiljö

Miljön runt stationshuset som idag är mycket simpel med få planteringar, förvuxna träd och asfalterat runt om, bör ses över ordentligt. Det stora trädet söder om stationen i Stinspassagen, och trädet norr om stationen vid elhuset bör tas ner, då detta skulle skapa en ljusare miljö runt huset som på så sätt ger ett tryggare intryck. Detta skulle även påverka det faktum att många fåglar skulle försvinna, som idag vistas i dessa träd och ibland skapar en kuslig känsla på kvällen³⁵, samtidigt som de skitar ner på marken. Mellan de två trappor på framsidan i väst och längs med rampen skulle planteringar i form av buskar ge en trevligare miljö. Även någon form av plantering mot fasaden på tågsidan i öst skulle ge intrycket av en trevligare stationsmiljö.

Markbeläggningen bör bytas ut till ett mer passande material och utseende. Detta skulle kunna ske i form av marksten, som skulle ge dessa miljöer ett mer livfullt uttryck. Den nya trappan och rampen mot entréerna i väst ska utföras så att det på ett smakfullt sätt smälter in i det befintliga stationshuset (se bild 20). De bör byggas av sten och betong med räcken i svartlackat stål eller gjutjärn. Enligt kraven i föregående kapitel ska rampen utföras med lutning 1:20. Detta gör att rampen går från entrén i mitten på framsidan längs med huset bort till änden av uteserveringens terrass. På andra sidan den stora trappan ligger den lilla trappa som leder till trapphuset för övervåningen. Denna separeras från det andra för att göra den lite mer privat.

I trappan utförs en sittlösning som visar att det går att kombinera moderna lösningar i den klassiska arkitekturen (se bild 20). Själva sittytan utförs i ett mer levande material i form av trä, förslagsvis ett hårt träslag som ek. Användningen av dessa bänkar kommer troligtvis bli stort, då både bussar och bilar stannar på denna sida. Ihop med ramp och trappa hör också uteserveringen som ska

utföras av samma material, samt ett utseende som även här ska smälta in i stationsmiljön.

Förutom sittlösningen i trappan och cafémöblerna på uteserveringen bör även fler sittmöjligheter finnas. Detta kan vara traditionella bänkar, men även ståbänkar av den typ som finns på Trollhättans Resecentrum (se bild 21). Dessa kan vara placerade dels på perrongen, men även mot stationens fasad mot tågsidan.



Bild 20, sittlösning vid trappa på framsidan, se fler bilder i bilaga 4.



Bild 21, ståbänk vid Trollhättans Resecentrum.

Runt stationen ska belysning finnas dels i form av befintliga gatlyktor, men även lägre sittande belysningsstolpar placerade med jämna mellanrum i de stråk där folk passerar. För att på ett modernt och smidigt sätt markera gångstråk, kan även infälld markbelysning användas. Dessutom är användandet av varierande belysning viktigt för att skapa en tryggare miljö för resenärerna.³⁶

³⁵ Likt filmen ”The Birds” (1963), Alfred Hitchcock

³⁶ K2020 projektet och Gehl Architects. *Den ideala bytespunkten*, K2020. 2007 [Publikation]

Cykelparkering

I anslutning till resecentrumet ska resenärerna ha möjlighet att ställa sina cyklar. Antalet cykelplatser bör motsvara det antal bilplatser som finns vid pendelparkeringen söder om stationen.³⁷ Parkeringen ska till viss del utformas väderskyddat, och även så att cyklarna kan stå säkert är en viktig aspekt. För att öka tryggheten bland cyklisterna ska cyklarna kunna låsas fast i ramen. Taken och fastsättningen av cyklar ska passa väl in i området, och bör därför väljas med omsorg. Fyra olika alternativa placeringar av cykelparkeringen har behandlats i följande avsnitt (se figur 22).

Cykelparkering placering 1

Den första placeringen kan ske sydväst om stationsbyggnaden i anslutning till bilparkeringen. Detta är ett bra alternativ med tanke på att det är från det hållet cyklisterna oftast kommer. Vidare är det också en plats där många passerar och kan ha uppsikt över platsen. Det är även den plats där en övergång över vägen kan ske på säkrast sätt.

Cykelparkering placering 2

Den andra placeringen som kan vara aktuellt för cykelparkeringen är refugen framför stationshuset. Här är det nära till resecentrumet, men även mer trafikerat då det är precis där bussarna stannar. Placering här kommer också påverka den gröna miljön framför huset. Övergångar över vägen blir lite fler. Vidare är det även ett begränsat område som ej är möjligt för vidare utbyggnad.

Cykelparkering placering 3

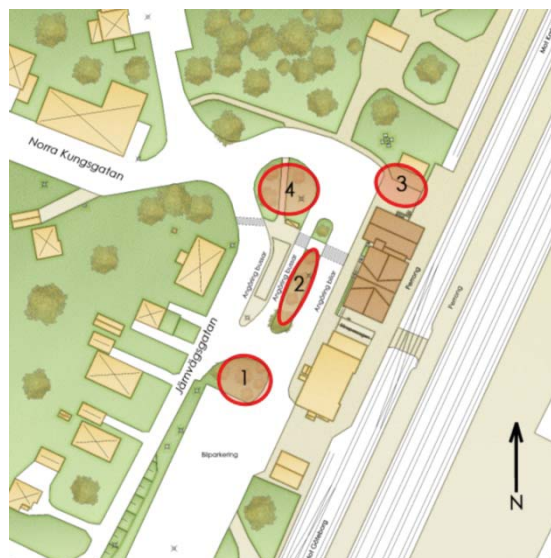
Den tredje placeringen är vid ytan norr om stationen. I dagsläget är detta en osäker och dold plats med lite belysning. Dock är det en stor yta med bra potential för cykelparkering. Närheten till cykelvägen från centrum är bra. Om placering ska ske här behöver området göras mer attraktivt, till exempel genom bättre belysning.

Cykelparkering placering 4

Den fjärde placeringen är i anslutning till den befintliga busskuren. Här finns en bra anslutning till cykelvägen och även mot centrum. Nackdelarna är borttagning av grön yta, placering mitt i den trafikerade ytan och att det ligger nära den trafikerade Järnväggsgatan. Dock är det i dagsläget ingen hög trafikbelastning på bussnätet.

Slutsats cykelparkering

Av dessa alternativa placeringar är nummer ett och fyra de placeringar som vi anser vara de bästa alternativen. Alltså vid bilparkeringen och vid busshållplatsen (se figur 22). Detta för att de främst är större än de andra två. Vidare är de också placerade så att uppsikt av allmänheten kan ske, vilket bidrar till en tryggare miljö. Nackdelar som dock innefattar alla alternativ är problemet med att det inte finns någon bra cykelväg mot söder. För att säkerställa en säker och god cykelmiljö bör detta ordnas.



Figur 22, möjliga placeringar av cykelparkering

³⁷ K2020 projektet. *Attraktiva pendelparkeringar*, K2020. 2008 [Publikation]

4. Avslutning

Genom en idéstudie och diskussioner med berörda partner arbetades ett program och övergripande planlösningar fram. Dessa blev sedan en grund för denna rapport, som genom utredningar kring möjliga lösningar framvisar vår vision för ett nytt resecentrum i Mellerud. Idag utnyttjas inte stationen i den utsträckning som den har potential för. Vi anser därför att de idéer vi kommit fram till skulle bli ett lyft för hela Mellerud som kommun.

Ett område vi har belyst som viktigt i denna rapport är passagen mellan stationshuset och intilliggande ungdomsgården, kallat Stinspassagen. Här passerar ett stort antal resenärer varje dag, och det var därför placeringen av caféet valdes till just denna sida av huset. Med en inbjudande uteserveringen mot denna passage är visionen att detta café ska vara ett komplement till dagens smala utbud av trevliga caféer i Mellerud. Genom att förbinda caféet mot väntsalen med en öppen planlösning skapades platser för möten mellan människor. Att väntsalen ska kunna användas för både buss och tågresenärer är en självklarhet, med tillgängliga entréer åt båda dessa håll uppfylldes ett av kraven för ett tillgängligt resecentrum.

Vidare utreddes i rapporten var köket bör placeras. Flera alternativ togs fram varvid den sista av våra idéer antogs vara den bästa. Detta alternativ har två dörrar mot Stinspassagen. Den ena till caféet och den andra till varumottagning och personalingång. Köket placerades med direkt anslutning till caféet, vilket är en självklarhet.

På övervåningen fanns kravet om en övernattningslägenhet med två sovrum. Denna placerades i den södra delen av byggnaden på grund av det vatten och avlopp som endast finns på denna del av övervåningen. Detta plus de två trapporna och hissen styrde sedan resten av rumsplaceringarna. Konferensrummet och kontoret fick närhet till pentry och handikappanpassad toalett, men som beskrevs i rapporten går mycket lätt att ändra om vid ändrade rumsbehov.

Med små förändringar kan stationen även exteriört få ett nytt utseende. Detta genom byte av dörrar, samt målning av dessa och fönstren i en röd kulör liknande den kulör som de var målade i ursprungligen. Tegelfasaden som efter många år av slitage borde även den få en upprustning. Den övriga utemiljön anser vi borde göras i ordning, med bland annat ny markbeläggning, borttagning av stora träd och ny cykelparkering.

En ombyggnad till resecentrum är en stor investering för en liten kommun som Mellerud, men att snåla in på en så viktig byggnad som stationen anser vi är omotiverat. Som vi tidigare nämnt har denna station en stor potential, och har en lång historia bakom sig som Melleruds portal för resenärer. En ombyggnad till resecentrum hade återigen satt Mellerud på kartan som ett attraktivt ställe att bo på. Fler och fler kommuner skapar resecentrum, och detta bidrar till att det i framtiden kan vara lättare att bo i en kommun och jobba i en annan. Vi anser att med detta nya resecentrum, ser framtiden ljus ut för Mellerud.

5. Referenser

5.1. Litteratur

Ahlberg, Vincent. Bergslagernas Järnvägsaktiebolag 1872-1922. Göteborg: A.-B John Antonsons Boktryckeri, 1923

Banverket. Grafisk standard för fasta trafikinformationsskyltar. 2007 [Standard]

Boverket. HIN Enkla avhjälpna hinder, BFS 2011:13. 2011 [Publikation]

1 Boverket. ALM Tillgänglighet på allmänna platser, BFS 2011:5. 2011 [Publikation]

Boverket. Regelsamling för byggande, BBR 2012. 2011 [Publikation]

Engvall, Bror. Landsväg och järnväg. I *Mellerud, Från gästgiveri till järnvägsknut*. Mellerud: Niklassons Boktryckeri AB, 1975

K2020 projektet (Ett samarbete mellan Göteborgs stad, Västtrafik, Trafikverket, Göteborgregionens kommunalförbund och Västra Götalandsregionen) och Gehl Architects. *Den ideala bytespunkten, K2020*. 2007 [Publikation]

K2020 projektet. *Attraktiva pendelparkeringar, K2020*. 2008 [Publikation]

Mihnost, Erik Gustav. *Sveriges järnvägsstationer*. Uppsala: Orbis, 1947

Sjölin, Christoffer. *Snabba puckar för stationsområdet*. TTELA. 2012-02-25

Trafikverket. BanaVäg i Väst Ökar växtkraften, minskar avstånden. 2011 [Informationsblad]

Västtrafik AB. Publikation Trafiksystem 2012. 2010 [Publikation]

5.2. Muntliga källor

Elisson, Jan-Erik; caféägare Stationscaféet, Mellerud. E-mail. 2012-05.03

Gustavsson, Tomas; tegelexpert. E-mail. 2012-03-29

Johansson, Ingemar; kommunchef Mellerud. Intervju 2012-02-17

Pettersson, Marianne; livsmedelsexpert, Dalslands miljökontor. E-mail. 2012-03-01

Svensson, Leif; f.d. samhällsbyggnadschef Mellerud. Intervju 2012-02-23

5.3. Figurförteckning

Figur 1 Karta visande var Mellerud ligger. Karta från Google Maps, omgjord av Filip Björndahl 2012-05-11.

Figur 2 Karta över Mellerud. Karta från Google Maps, omgjord av Filip Björndahl 2012-05-11.

Figur 3 Situationsplan över stationsområdet, grundkarta stationsområdet Melleruds kommun, omgjord av Filip Björndahl och Jesper Jonasson 2012-04-24.

Figur 4 Ursprunglig planlösning, ur boken *Bergslagernas Järnvägsaktiebolag 1872-1922*.

Figur 5 Befintlig planlösning bottenvåning, gjord av Jesper Jonasson 2012-04-16.

Figur 6 Befintlig planlösning övervåning, gjord av Jesper Jonasson 2012-04-16.

Figur 7 Situationsplan över stationsområdet, grundkarta stationsområdet Melleruds kommun, omgjord av Filip Björndahl och Jesper Jonasson 2012-04-24.

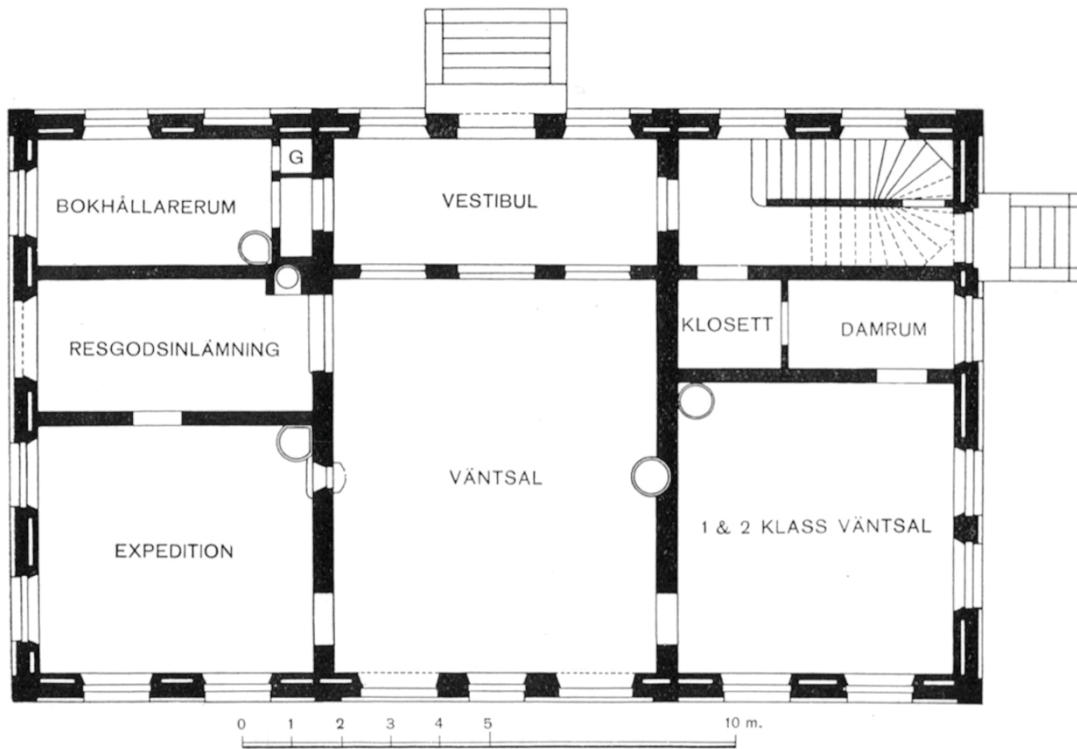
Figur 8 Diagram över resandet från Mellerud, statistik från Västtrafik, omgjord av Filip Björndahl 2012-03-16.

- | | | | |
|----------|--|----------|--|
| Figur 9 | Planlösning förslag 1, gjord av Jesper Jonasson 2012-03-19. | Figur 21 | Originalritning av entrédörr från 1935, landsarkivet Göteborg, se även bilaga 1. |
| Figur 10 | Planlösning förslag 2, gjord av Jesper Jonasson 2012-03-19. | Figur 22 | Möjliga placeringar av cykelparkering, grundkarta stationsområdet Melleruds kommun, omgjord av Filip Björndahl och Jesper Jonasson 2012-04-16. |
| Figur 11 | Planlösning förslag 3, gjord av Jesper Jonasson 2012-03-19. | | |
| Figur 12 | Vy över gångstråken i väntsalen, gjord av Filip Björndahl 2012-04-25. | | |
| Figur 13 | Planlösning av idéförslag bottenvåning, gjord av Filip Björndahl och Jesper Jonasson 2012-04-18, se även bilaga 8.1. | | |
| Figur 14 | Köksutformning alternativ 1, gjord av Filip Björndahl och Jesper Jonasson 2012-04-11, se även bilaga 8.8. | | |
| Figur 15 | Köksutformning alternativ 2, gjord av Filip Björndahl och Jesper Jonasson 2012-04-11, se även bilaga 8.9. | | |
| Figur 16 | Köksutformning alternativ 3, gjord av Filip Björndahl och Jesper Jonasson 2012-04-11, se även bilaga 8.10. | | |
| Figur 17 | WC-utformning alternativ 1, gjord av Filip Björndahl och Jesper Jonasson 2012-04-12, se även bilaga 8.11. | | |
| Figur 18 | WC-utformning alternativ 2, gjord av Filip Björndahl och Jesper Jonasson 2012-04-12, se även bilaga 8.12. | | |
| Figur 19 | Planlösning av idéförslag övervåning, gjord av Filip Björndahl och Jesper Jonasson 2012-04-09, se även bilaga 8.2. | | |
| Figur 20 | Utrymningsplan övervåning, gjord av Filip Björndahl 2012-05-08, se även bilaga 9. | | |

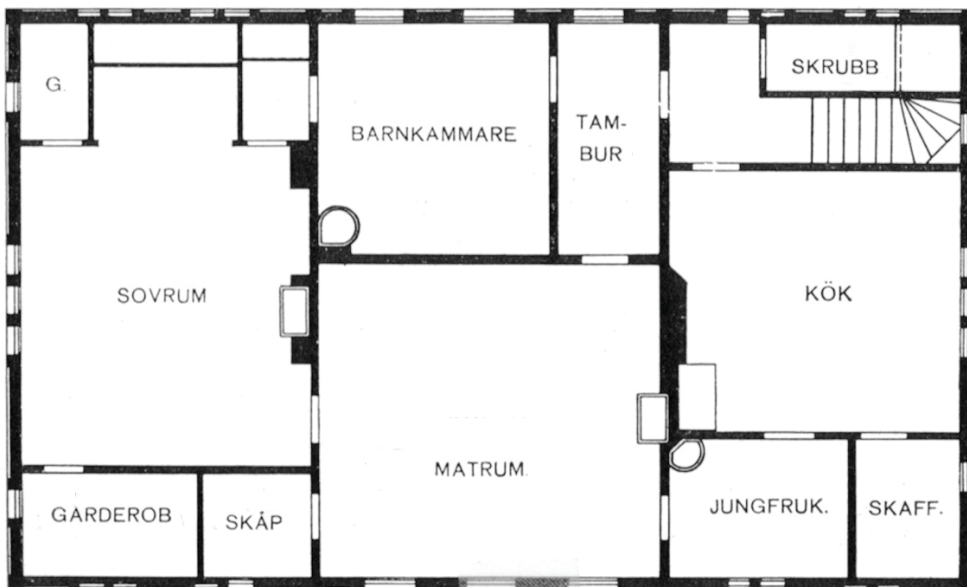
Bilagor

Bilaga 1, Byggnaden genom åren

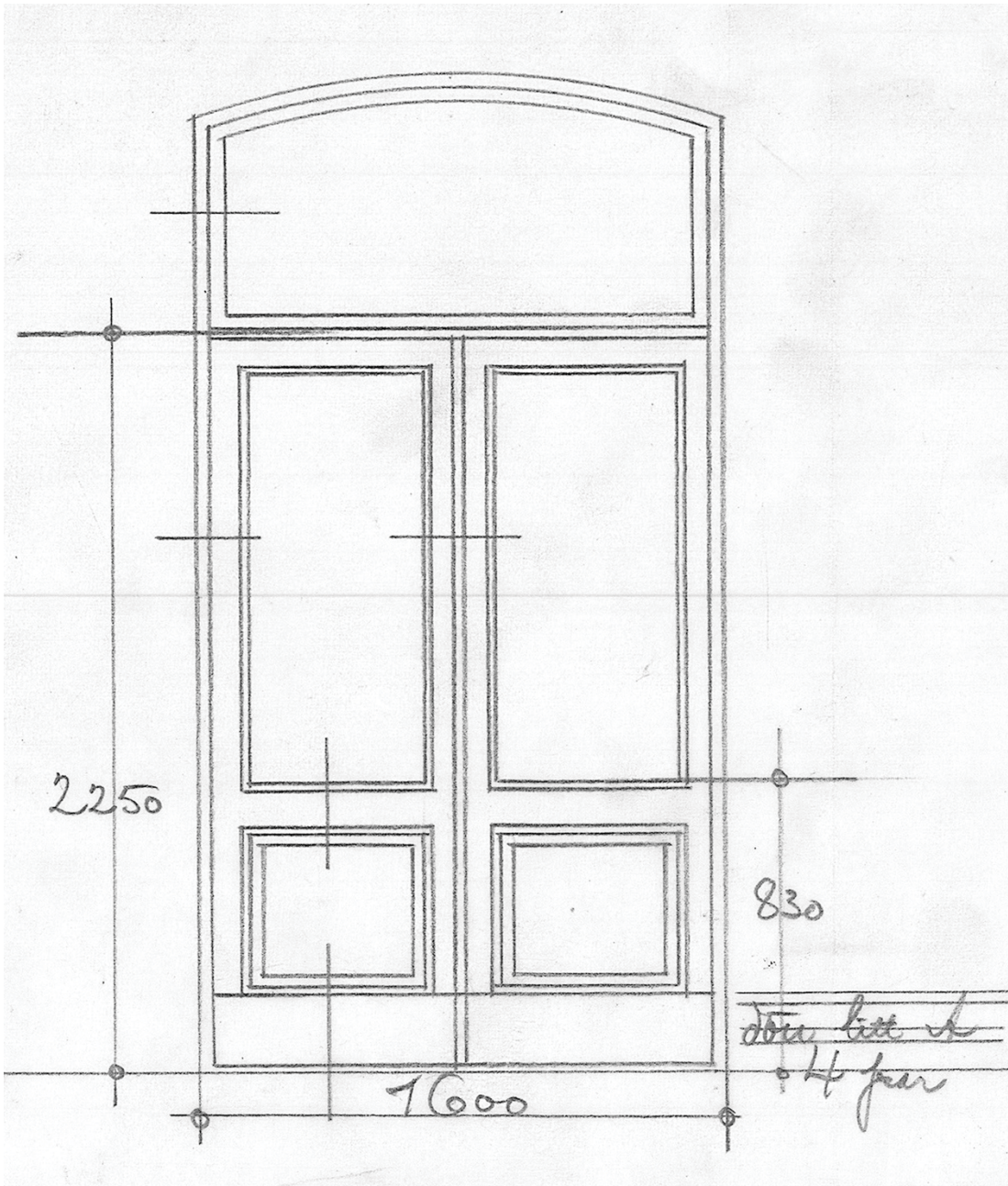
Med planlösningar, ritningar och bilder



Ursprunglig planlösning, bottenvåning.



Ursprunglig planlösning, övervåning.



Originalritning på entrédörr från 1935 (figur 21).



Vykort från 1925 visande fasad mot perronger.



Vykort från 1930 visande fasad mot vägen.



Vykort från 1935 visande fasad mot vägen innan ombyggnad.



Vykort från 1941 visande fasad mot vägen efter ombyggnad.



Arkivbild från 1993 visande fasad mot perronger.



Arkivbild från 1993 visande fasad mot vägen.

Bilaga 2, Befintlig interiör



Korridor från väntsal ut mot tågplattformarna.



Korridor på övervåningen mot f.d. övernattningsrum.



Den f.d. godsavdelningen.



Ett av kontorsutrymmena på övervåningen.



Den f.d. väntsalen mot norr.



Våtutrymme i den södra delen av övervåningen.

Bilaga 3, Befintlig exteriör



Näten i takfoten som förhindrar att fåglar bosätter sig.



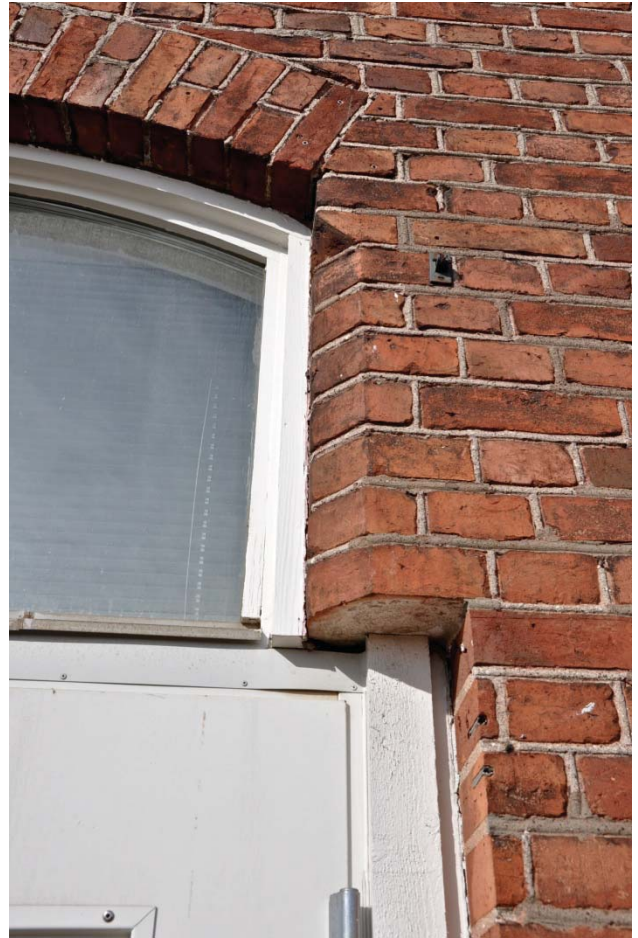
Inspektionsbryggan på den norra delen av taket.



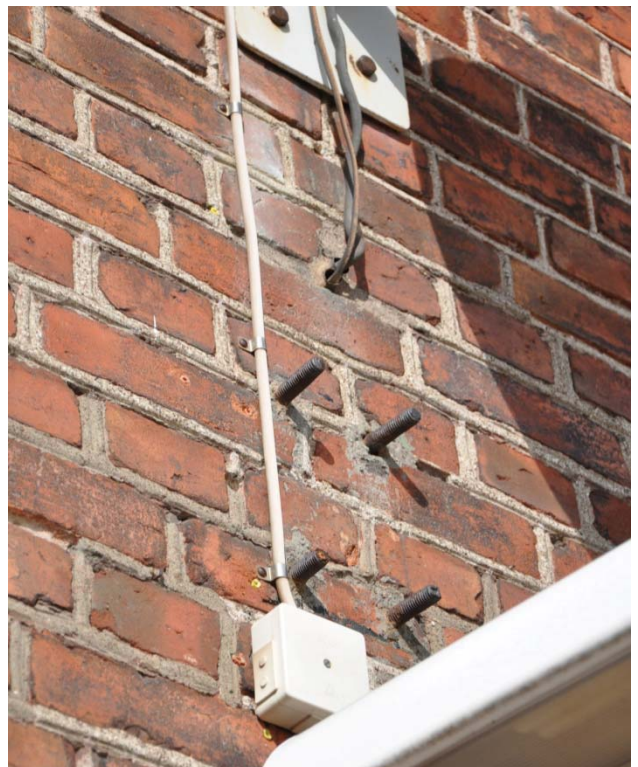
Elhuset norr om stationen.



Fasad mot söder, utrymningsstege och aluminiumparti.



Det misslyckade bytet av dörr på östfasaden.



Kvarvarande bultar i fasaden.

Bilaga 4, Bilder idéförslag



Vy från väntsal mot café.



Möblemanget i väntsalen.



Uteserveringen i söder.



Vy mot stationen.



Trappa mot Järnvägsgatan.



Vy från uteserveringen.

Bilaga 5, Fotomontage framtidsvision



Fasad mot perronger befintligt utseende



Fasad mot perronger framtidsvision



Fasad mot vägen befintligt utseende



Fasad mot vägen framtidsvision

Bilaga 6, Tabell; Maximalt gångavstånd till närmaste utrymningsväg

Tabell 5:331 *Maximalt gångavstånd till närmaste utrymningsväg*

Förutsättningar	Exempel	Avstånd
Om framkomlighet och överblickbarhet är goda och brandbelastningen är högst 250 MJ/m ² , samtidigt som risken för uppkomst av brand är liten. Verksamheten är inte förenad med risk för snabb brandspridning.	Vissa lokaler inom verksamhetsklass 1 som betongvarufabriker, mekaniska verkstäder och bryggerier.	60 m
Om persontätheten är liten samtidigt som berörda personer till största delen kan förväntas ha god lokalkännedom.	I garage och vissa lokaler i verksamhetsklass 1 såsom kontor, lager-, hantverks- och industribyggnader. Bostäder i verksamhetsklass 3 samt i verksamhetsklass 5B.	45 m
Om persontätheten är hög, eller berörda inte kan förväntas utrymma själva eller inte kan förväntas ha god lokalkännedom, eller om verksamheten medför risk för snabb brandspridning.	Lokaler i verksamhetsklasserna 2A och 2B. Vissa lokaler i verksamhetsklass 1 såsom trä- eller plastvarufabriker och höglager i industrin. Verksamhetsklass 4. Lokaler i verksamhetsklasserna 5A, 5C och 5D.	30 m
Om det finns särskild risk för uppkomst av brand, eller om stora personantal kan förväntas vara alkoholpåverkade.	Lokaler i verksamhetsklass 6. Samlingslokaler i verksamhetsklass 2C.	15 m

(BFS 2011:26).

Boverket. (2011) *Regelsamling för byggande, BBR 2012, tabell 5:331*

CHALMERS



Program

Melleruds Resecentrum

Filip Björndahl

Jesper Jonasson

EXAMENSARBETE

Högskoleingenjörsprogrammet Byggingenjör

Institutionen för Arkitektur

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, 2012

Innehåll

Program Melleruds Resecentrum	I
Inledning	1
Bakgrund.....	1
Syfte.....	1
Förutsättningar.....	1
Programkrav	2
Resecentrats olika delar	3
Avgränsningar i projektet	3
Lokalprogram	4
Bilagor	5
1. Ursprunglig planlösning från 1879.....	5
2. Befintlig planlösning	6

Inledning

Bakgrund

I slutet av 1800-talet uppstod behovet av en järnvägssträckning mellan bergslagsområdet i Dalarna till Göteborg. År 1879 invigdes järnvägssträckan och även stationshuset i Mellerud, som ritades av Axel F Kumlien, och är av samma typ som stationshusen i Åmål, Öxnered och Trollhättan. Stationen var väl genomtänkt med stor väntsal i mitten av bottenvåningen och bostad för stins på övervåningen (se bilaga 1). 1936 byggdes stationen ut mot norr med större väntsal och med källare innehållande skyddsrum. Samtidigt ändrades också planlösning i resten av bottenvåningen för att fungera enligt tidens ideal. I början av 2000-talet köptes stationen från den tidigare ägaren SJ av Jernhusen. Stationen fortsatte att användas som väntsal för tåg och bussresenärer, men under årens lopp stod fler och fler rum tomma utan verksamhet. Under 2009 köptes stationshuset av Melleruds kommun, som redan 2008 hade planer om att upprusta stationsområdet. När BanaVäg i Väst blir färdigt i slutet av 2012, vilket bidrar till kortat restid till Göteborg, kommer en renovering och ombyggnad av stationshuset vara aktuellt.



Stationsbyggnaden 1955.

Syfte

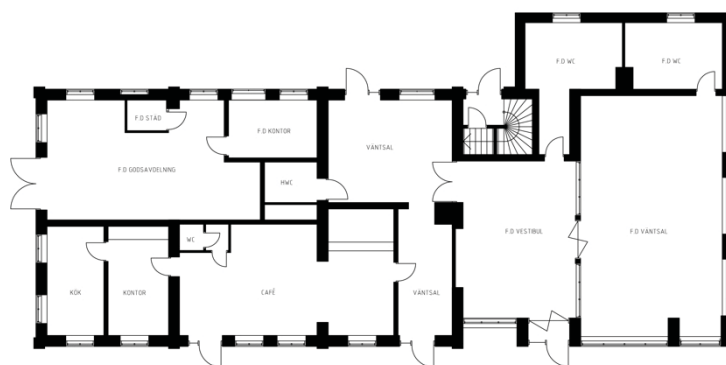
Syftet med projektet är att underlätta för resenären genom att bygga om den gamla stationen till ett modernt resecentrum, samt att göra det attraktivt för fler att resa kollektivt. Vidare är det tänkt att göra det direkta området kring stationen mer attraktivt.

Förutsättningar

Resandet till och från Melleruds station kommer öka inom de kommande åren till följd av BanaVäg i Väst med en kortare restid till Göteborg, från en timma och tjugo minuter, till strax under en timma. Men även fler tåg kommer gå norrut.

Idag används en mycket liten del av byggnaden till väntsal. Ytterligare en del i huset används som café där cirka 1/3 används som kontor och kök. Det gamla godsutrymmet i sydväst används som soprum (se bild och bilaga 2). I källaren under före detta väntsalen används en del till kompletterande förvaring för caféet. Här finns också centralen för fjärrvärmn.

Idag är caféägaren på plats i byggnaden från klockan två då caféet öppnar, till att sista tåget har lämnat stationen. Vid oroliga kvällar när ungdomar kretsar runt huset är caféägaren kvar så länge han behöver för att hålla koll på byggnaden, då den inte är bevakad av någon säkerhetstjänst.



Befintlig planlösning, bottenvåning. Se även bilaga 2.

Krypgrunden under huset är i dåligt skick. Sladdar och kablar ligger i ett virrvarr. Det är direkt farligt att vistas i de utrymmena. Det är även svårt att komma åt alla delar.

Det andra fönstret från höger mot vägen är igenmurat från insidan. Dock finns fönstret kvar på utsidan.

Fasaderna och dörrarna är i dåligt skick och bör renoveras och bytas.

I den gamla godscentralen finns ett signalskåp som inte är möjligt att förflytta. Detta tar upp en yta på cirka 3,5 m x 1,2 m.

Direkt söder om byggnaden ligger det gamla järnvägshotellet. Här finns idag en ungdomsverksamhet.



Bild på fasad

Programkrav

- Från övervåningen måste två av varandra oberoende utrymningsvägar finnas. Den ena är den befintliga trappan som har 1200 mm i fritt mått. Komplettering till denna ska finnas.
- Till övervåningens verksamhet måste en hiss finnas. Ett bra alternativ till hiss är en plattformshiss med skruvdrift. Med en sådan typ kan den placeras var som helst. Vidare är det en billigare investering i jämförelse med en traditionell hiss. Handikapptillgängligheten i markplanet kan antingen ske via entréer på tågsidan mot öst, eller via ramp på stationens framsida i väst.
- Information ska visas tydligt, vara lättläst och lättillgänglig.
- Dörrar ska vara lättöppnade, och vissa dörrar bör styras med sensor
- Väntsalen ska ha plats för cirka 25 sittande resenärer.
- Café med enklare servering ska finnas i byggnaden. Plats för cirka 25 sittande.
- Väntsalens öppettider bör vara tillräckliga för att morgonpendlarna ska komma in på morgonen och att resenärerna på det sista tåget ska kunna vänta inomhus. Caféet bör ha öppettider som svarar för resenärernas behov.
- Resenärernas väg genom stationen
Har resenären bråttom till tåget går denna på den södra sidan av stationen.
De som har mer tid går antingen till väntsalen eller caféet. Från båda dessa utrymmen bör tågplattformen vara synlig för att möjliggöra snabb utgång då tågen anländer. Vid fint väder bör möjlighet att vänta utomhus finnas.
- För att tillgodose behovet av tidiga morgontåg till Karlstad behövs en övernattningslägenhet för lokförare och konduktör. Frukost ska kunna erbjudas.
- I de allmänna ytorna är en öppen lätt överblickbar yta utan dolda områden att föredra. En fördel är också uppsikt från caféet mot väntsalen.
- Utformning av köksytor ska följa krav för livsmedelshantering mellanrisk, d v s beredning av halvfabrikat (dock ej stekning eller fritering) och smörgåsar, eventuellt lite enklare bakning.
- Fasaderna är i dåligt skick och måste tvättas och delvis renoveras.
- Bevakning av stationen bör finnas dels genom larmövervakning med kameror, men även bevakningstjänst med mobil patrullering.
- Möjlig verksamhet i gamla väntsalen kan vara lokal för nyuppstartade företag, kontor eller utökning av väntsal.

Resecentrats olika delar

- 2 perronger för tågen, med totalt 3 spårlägen.
- Hållplats för bussar, med 2 busslägen.
- Väntsal
Större än den nuvarande väntsalen krävs, med biljettförsäljning genom automat. Även möjlighet att köpa Västrafikkort i caféet är att föredra då den närmsta försäljningsplats är ca 700 meter bort, på antingen Pressbyrån vid Västerrådaplan eller Hemköp Kvarnkullen.
Antal sittplatser enligt programkrav.
- Café enligt programkrav.
- Övernattning för lokförare enligt programkrav.
- Kontor/konferens
Kontorsutrymme på cirka 30 kvm, med närhet till HWC och pentry.
Rum för konferens med plats för cirka 14 personer, med närhet till HWC och pentry.
Konferensrummet går lätt att göra om till kontor vid behov.
- Möjlig annan verksamhet i gamla väntsalen.
- Cykelparkering
För att kunna tillgodose de cyklande resenärerna måste en cykelparkering utföras i närheten av byggnaden. Krav på att den inte är för undanskymd.
- I den publika delen ska informationsskyltar av både digital och pappersformat finnas.

Avgränsningar i projektet

Projektet är koncentrerat till planlösningen av byggnaden. Studier i hur utemiljön ska utformas, främst passagen mellan stationen och intilliggande ungdomsgård, men även cykelparkering kommer att behandlas. I byggnaden kommer den framtida verksamheten i den gamla väntsalen ej att behandlas något vidare. Även källaren under denna del kommer inte behandlas.



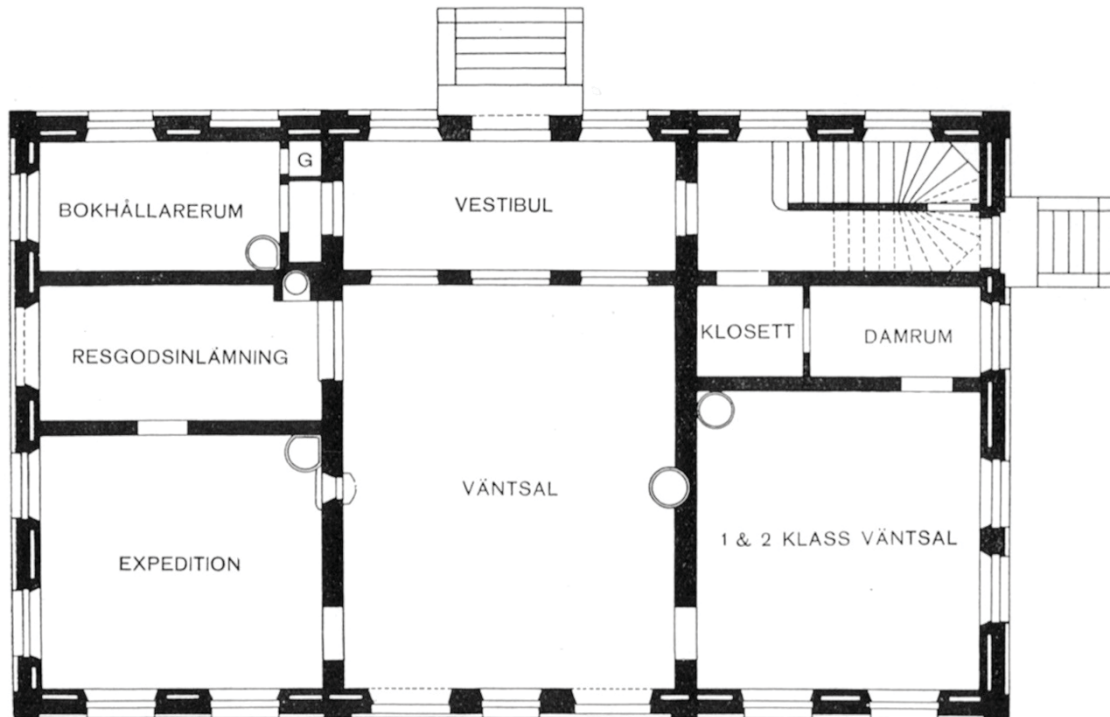
Passage mellan station och ungdomsgård.

Lokalprogram

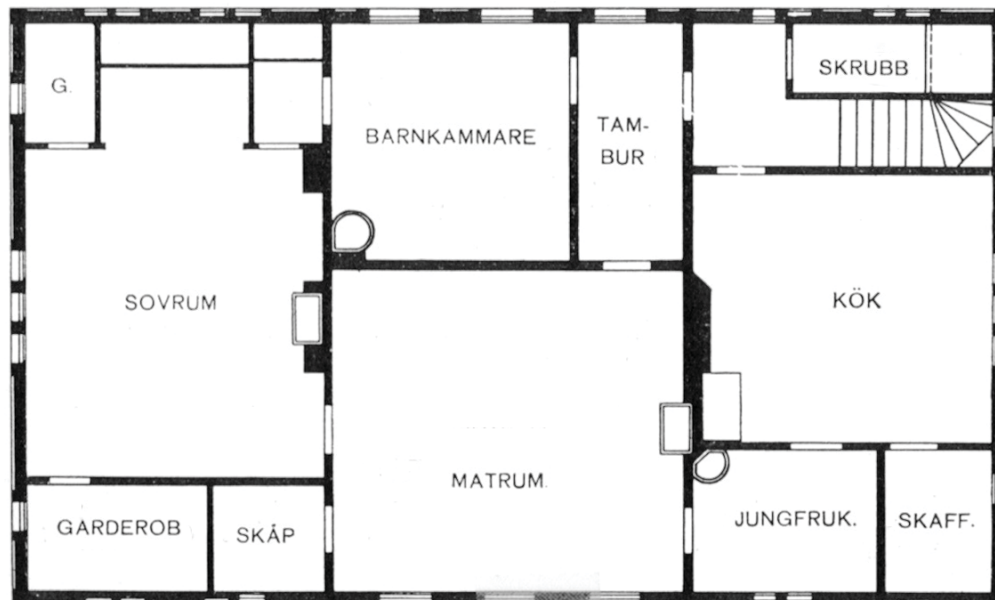
<u>Plan 1</u>	<u>Yta</u>	<u>Beskrivning</u>
Entréhall	15-20 kvm	
Väntsal		Plats för cirka 25 sittande
Café		
- Servering		Plats för cirka 25 sittande
- Kök inkl. förråd	20 kvm	
- Soprum		
- Personal WC		
- Kontor	5-10 kvm	
HWC		1 st
WC		1 st
Hiss		1 st
Trappa		2 st
Disponibel yta	~100 kvm.	Förslagsvis utställning, Bussgods, kontor. Inkl. WC, pentry mm
<u>Plan 2</u>		
Konferensrum		Plats för cirka 14 pers.
Kontor	30 kvm	
Pentry		
HWC		1 st
Övernattningsmöjlighet		
- Sovrum		2 st
- Samvarorum inkl. pentry	20-30 kvm	
- WC		1 st
- Bad		1 st

Bilagor

1. Ursprunglig planlösning från 1879

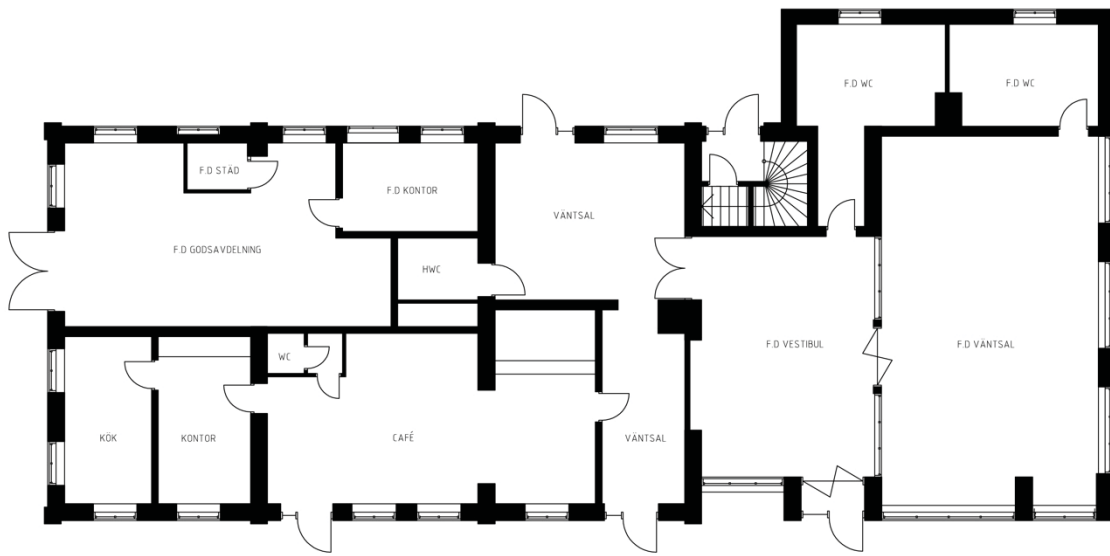


Bottenvåning

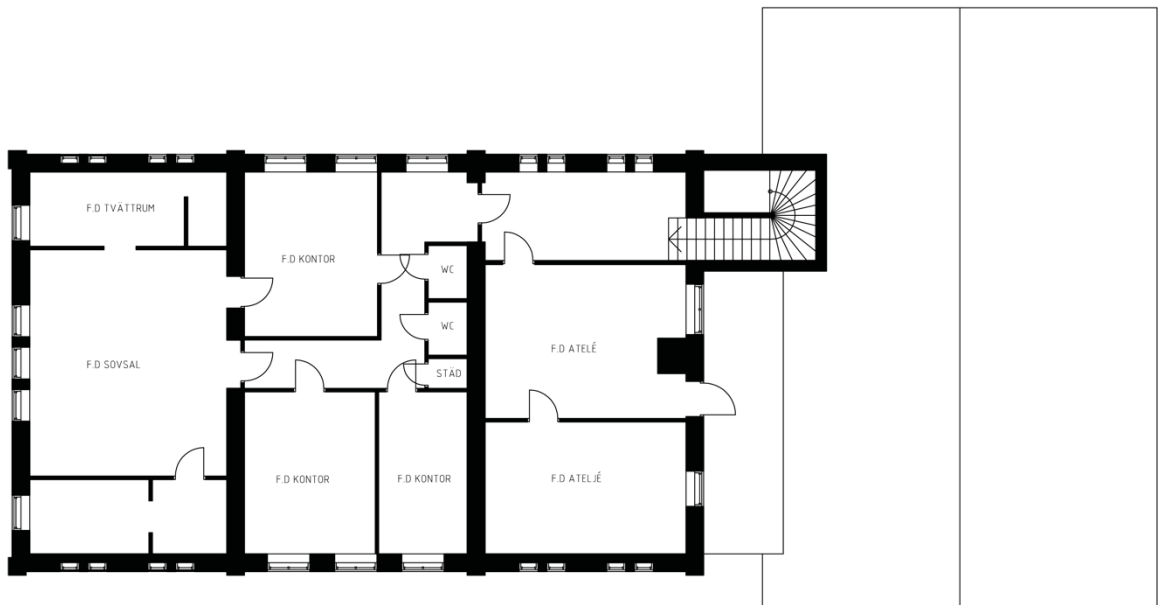


Övervåning

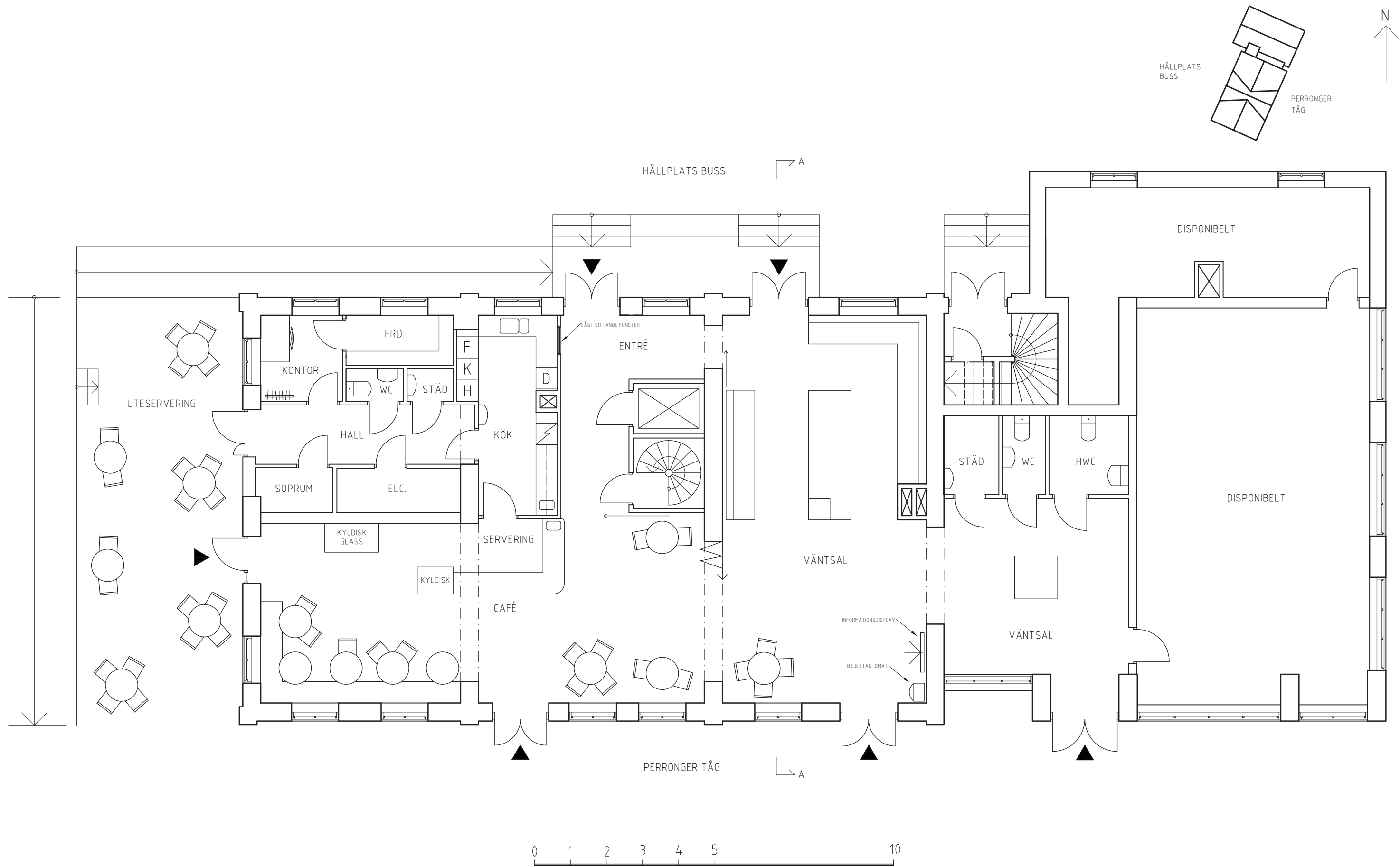
2. Befintlig planlösning



Bottenvåning



Övervåning

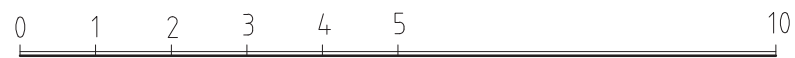
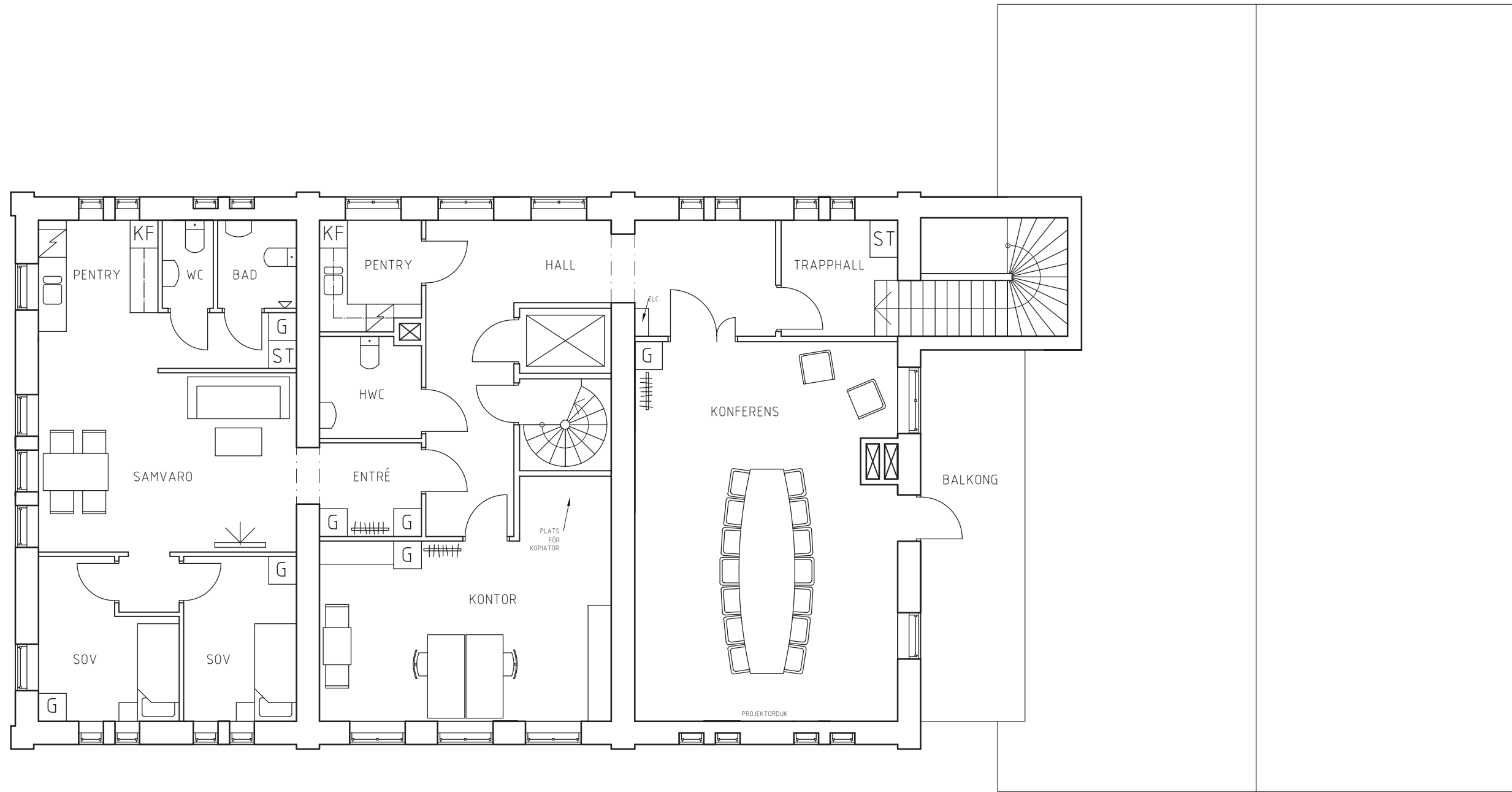
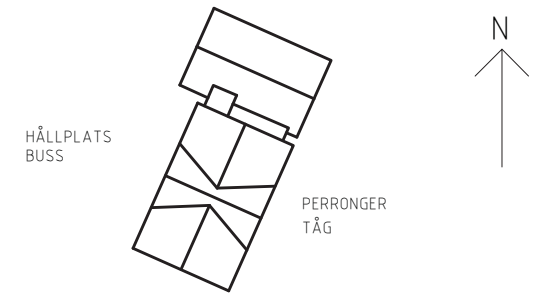


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

BOTTENVÅNING, BLIVANDE UTSEENDE SKALA 1:100 (A3)

EXAMENSARBETE
 HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
 INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
 CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRNDAHL
 JESPER JONASSON
 GÖTEBORG 2012-06-10

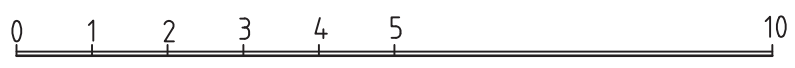
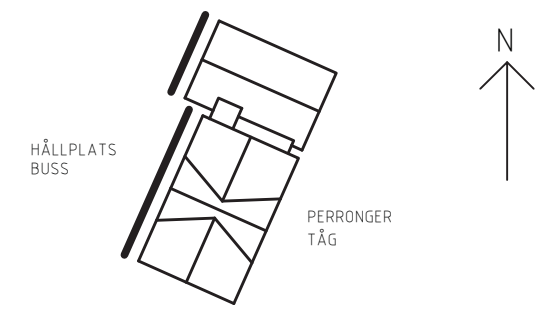


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

ÖVERVÅNING, BLIVANDE UTSEENDE SKALA 1:100 (A3)

EXAMENSARBETE
 HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
 INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
 CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

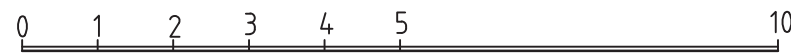
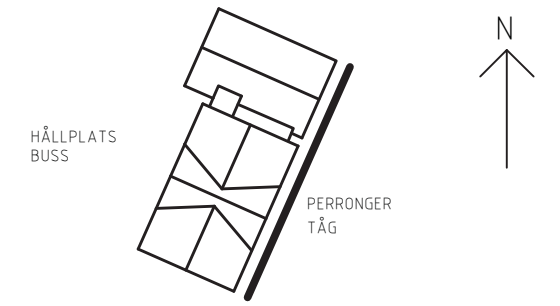
FILIP BJÖRND AHL
 JESPER JONASSON
 GÖTEBORG 2012-06-10



MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING **FASAD VÄST, BLIVANDE UTSEENDE SKALA 1:100 (A3)**

EXAMENSARBETE
 HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
 INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
 CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRND AHL
 JESPER JONASSON
 GÖTEBORG 2012-06-10

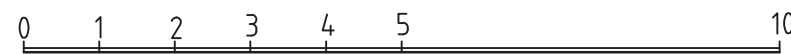
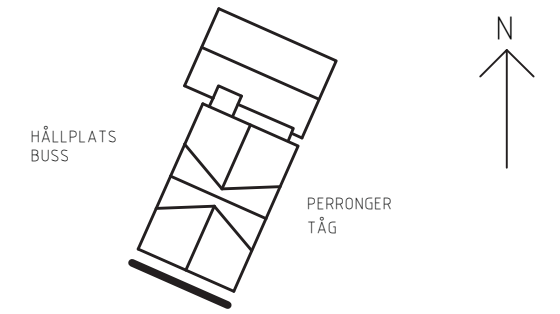


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

FASAD ÖST, BLIVANDE UTSEENDE SKALA 1:100 (A3)

EXAMENSARBETE
HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRND AHL
JESPER JONASSON
GÖTEBORG 2012-06-10

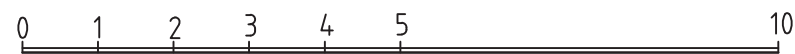
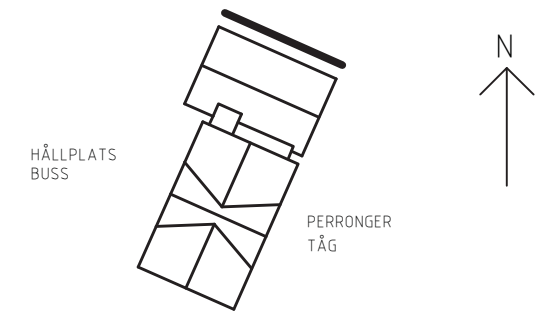


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

FASAD SÖDER, BLIVANDE UTSEENDE SKALA 1:100 (A3)

EXAMENSARBETE
HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRND AHL
JESPER JONASSON
GÖTEBORG 2012-06-10

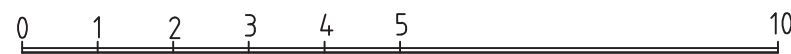
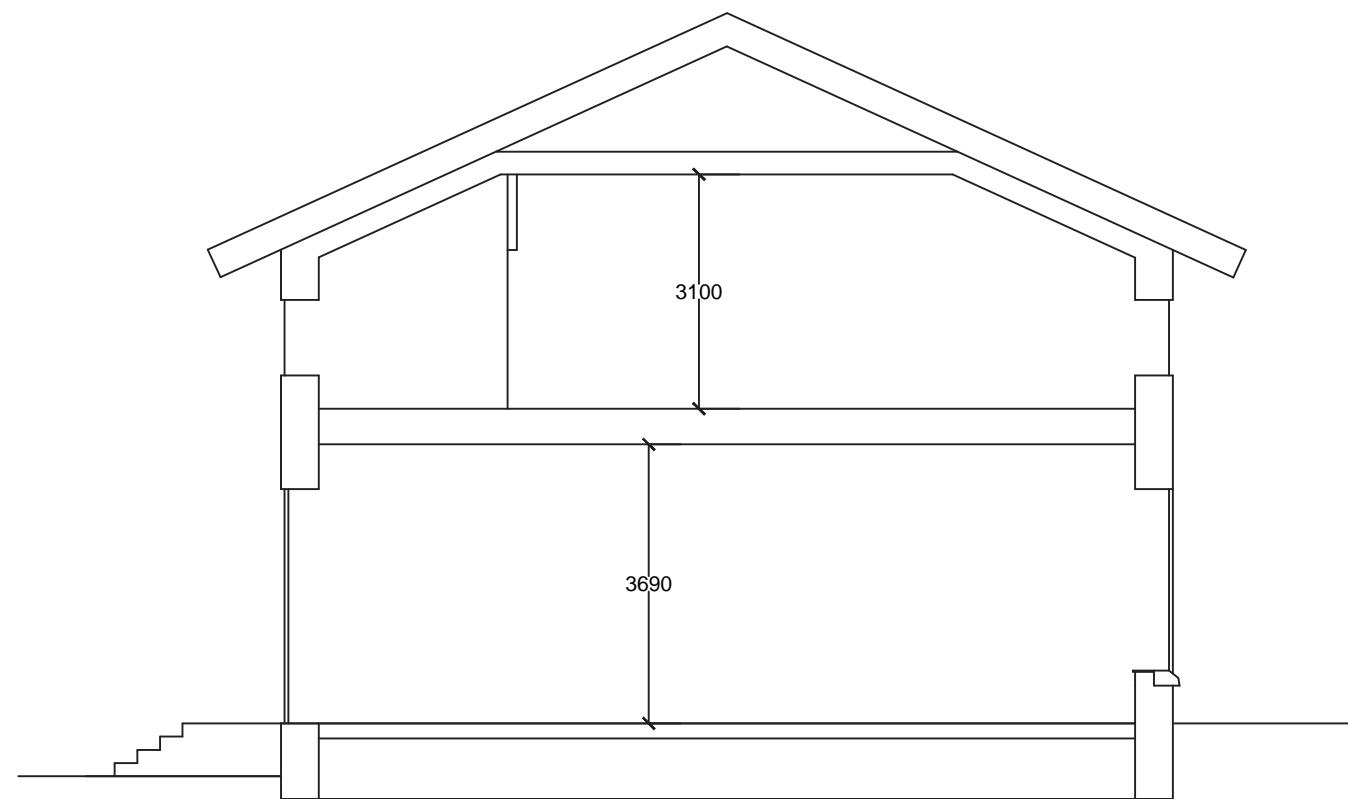
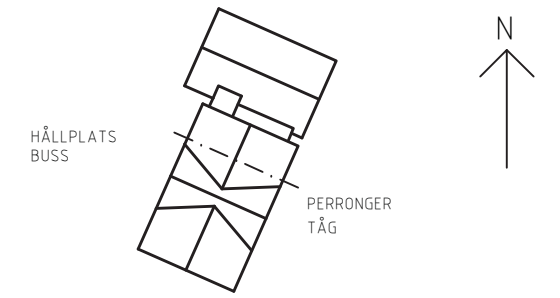


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

FASAD NORR, BLIVANDE UTSEENDE SKALA 1:100 (A3)

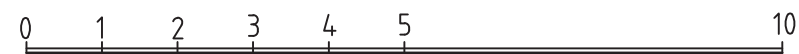
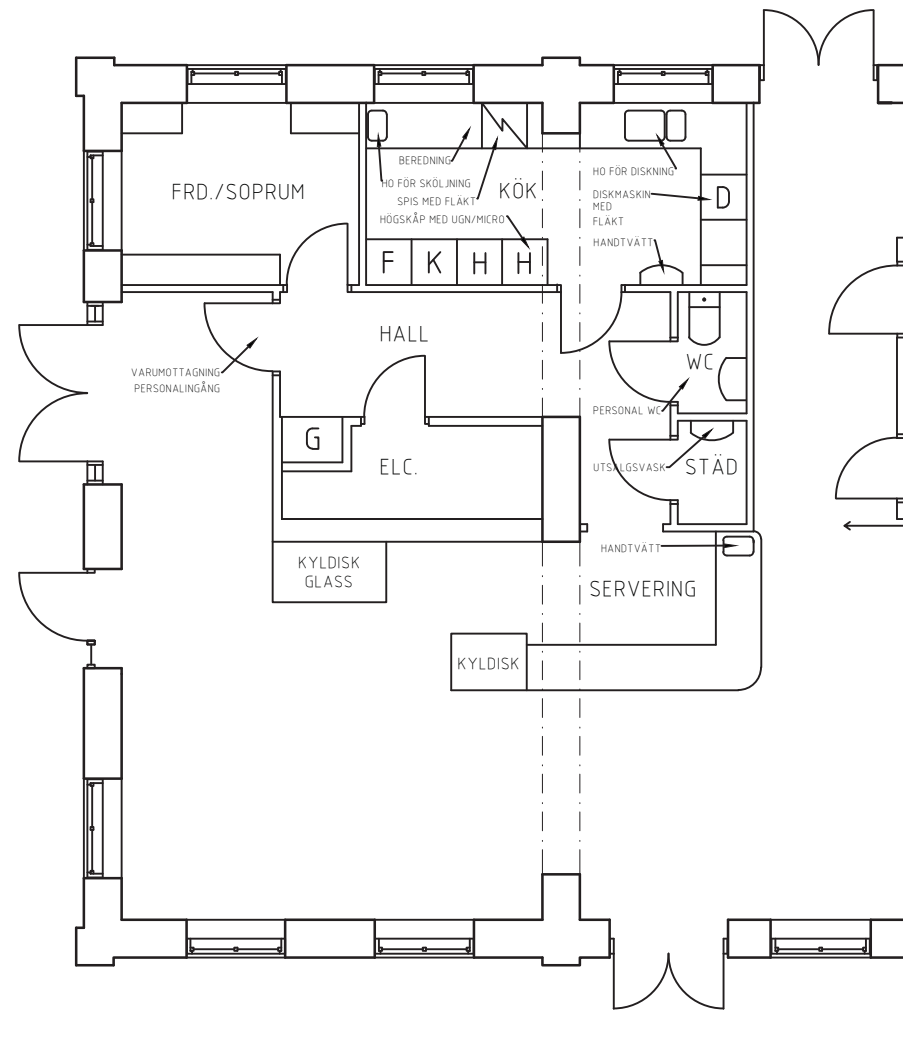
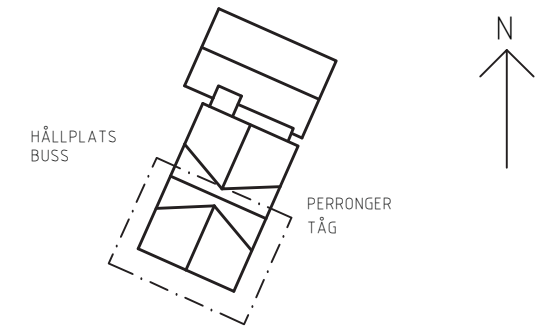
EXAMENSARBETE
HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRND AHL
JESPER JONASSON
GÖTEBORG 2012-06-10



MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

SEKTION A-A, BLIVANDE UTSEENDE SKALA 1:100 (A3)

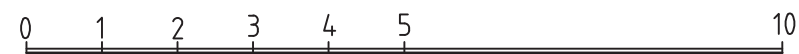
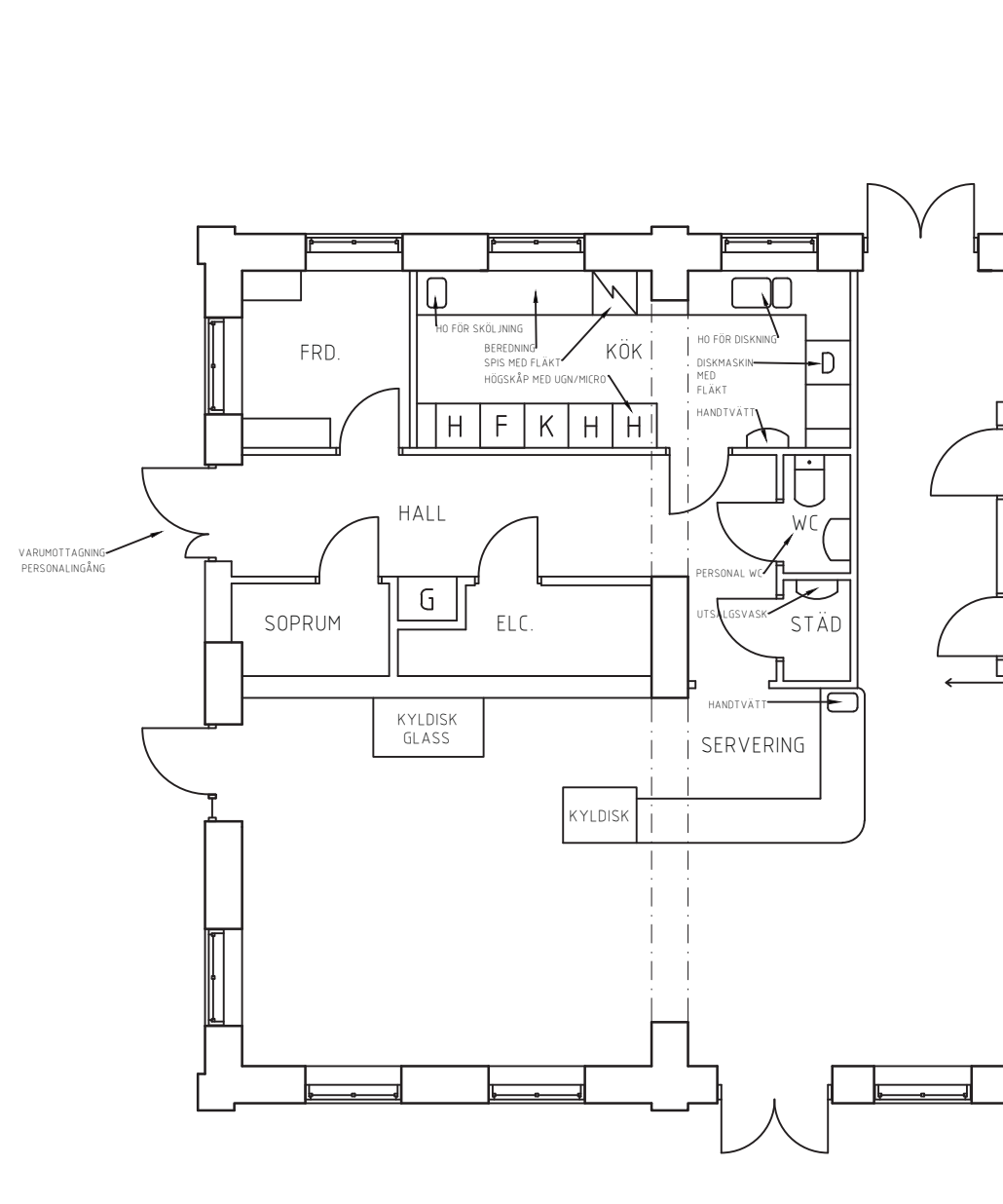
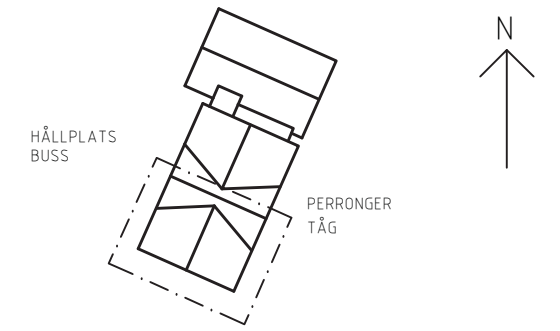


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

KÖKSUTFORMNING ALT 1 1:100 (A3)

EXAMENSARBETE
 HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
 INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
 CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRND AHL
 JESPER JONASSON
 GÖTEBORG 2012-06-10

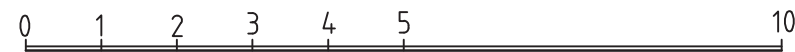
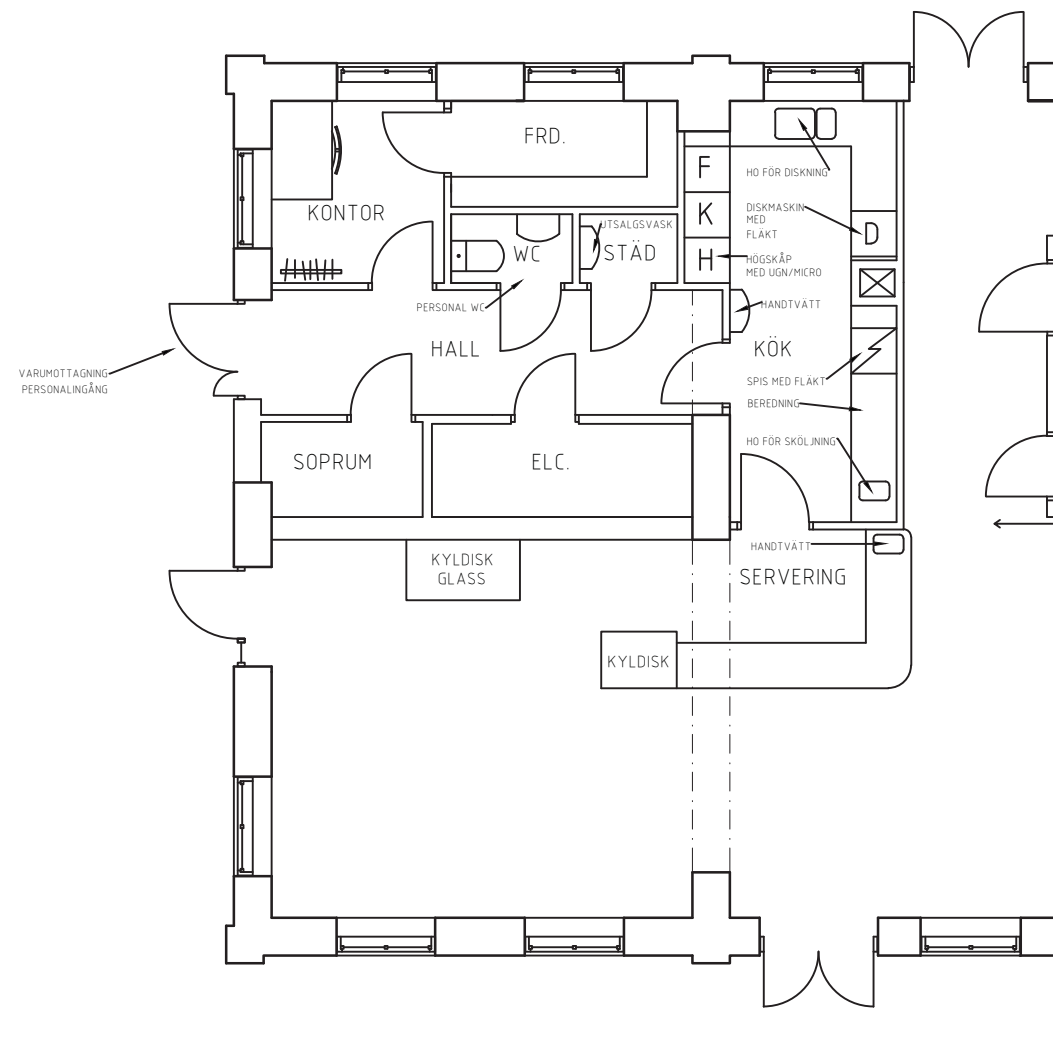
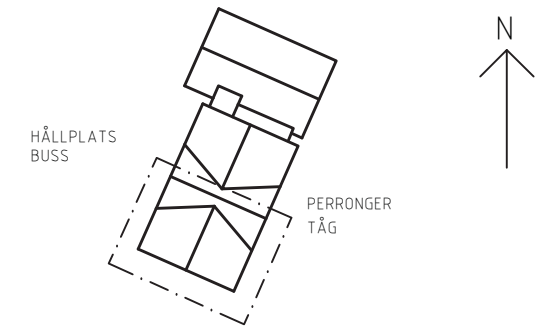


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

KÖKSUTFORMNING ALT 2 SKALA 1:100 (A3)

EXAMENSARBETE
 HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
 INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
 CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRNDAHL
 JESPER JONASSON
 GÖTEBORG 2012-06-10

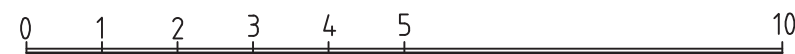
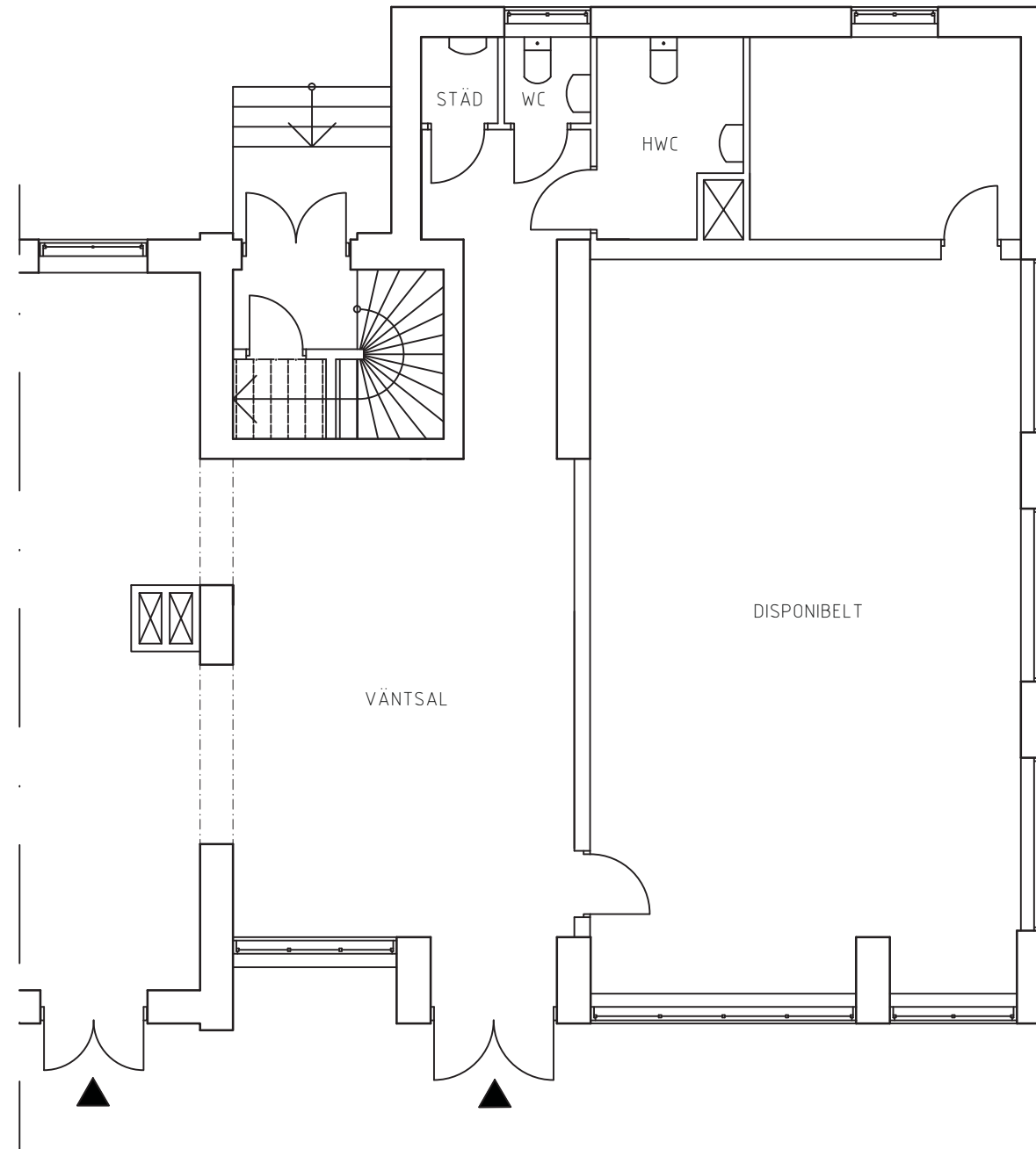
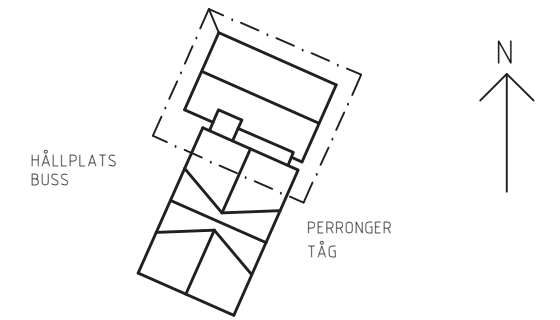


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

KÖKSUTFORMNING ALT 1 SKALA 1:100 (A3)

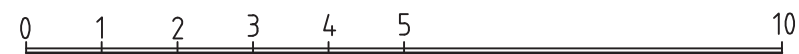
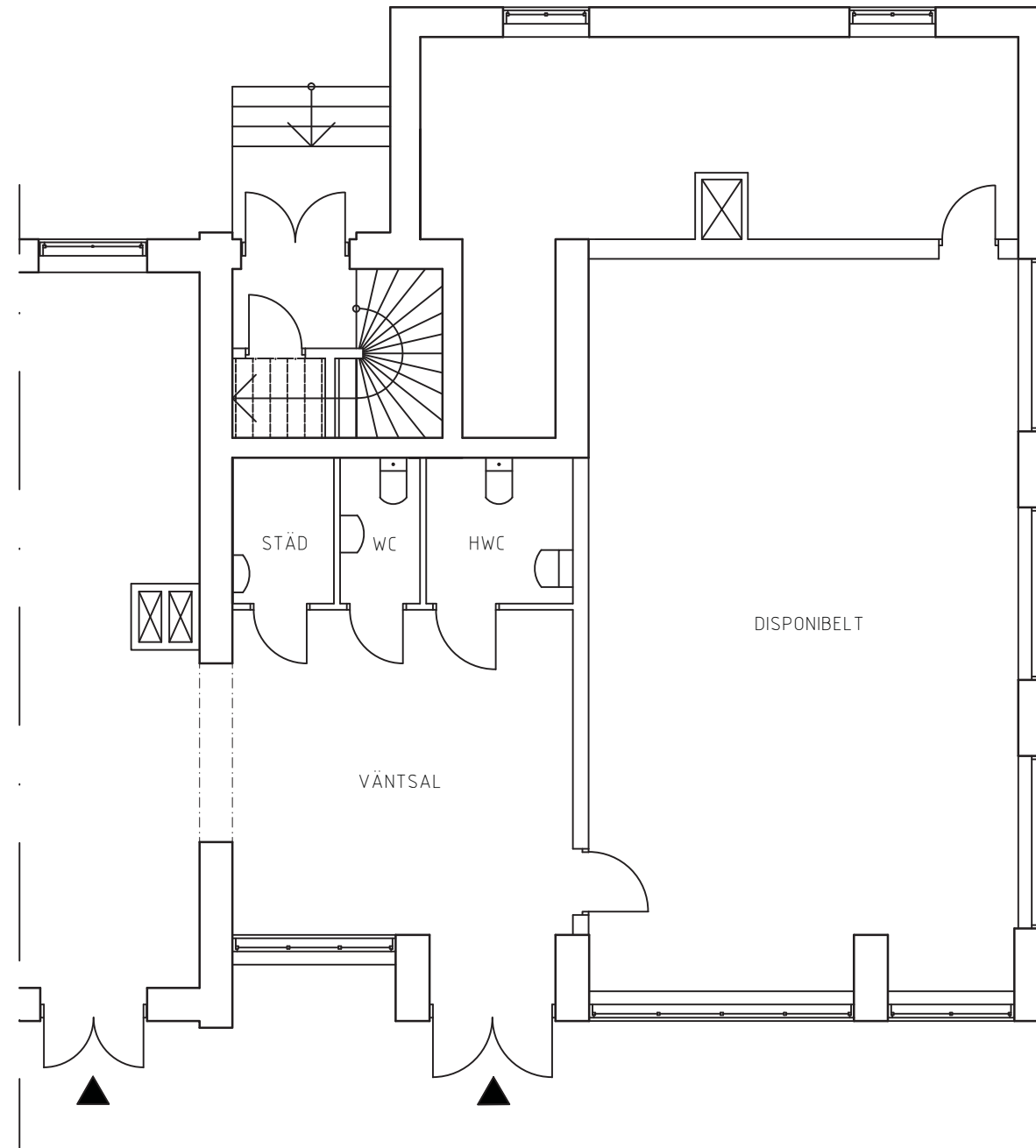
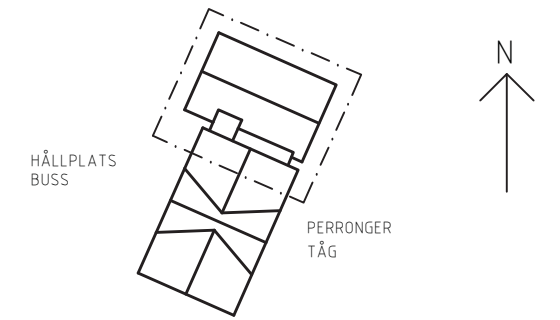
EXAMENSARBETE
 HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
 INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
 CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRNDAHL
 JESPER JONASSON
 GÖTEBORG 2012-06-10



MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

WC ALT 1 SKALA 1:100 (A3)

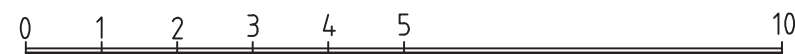
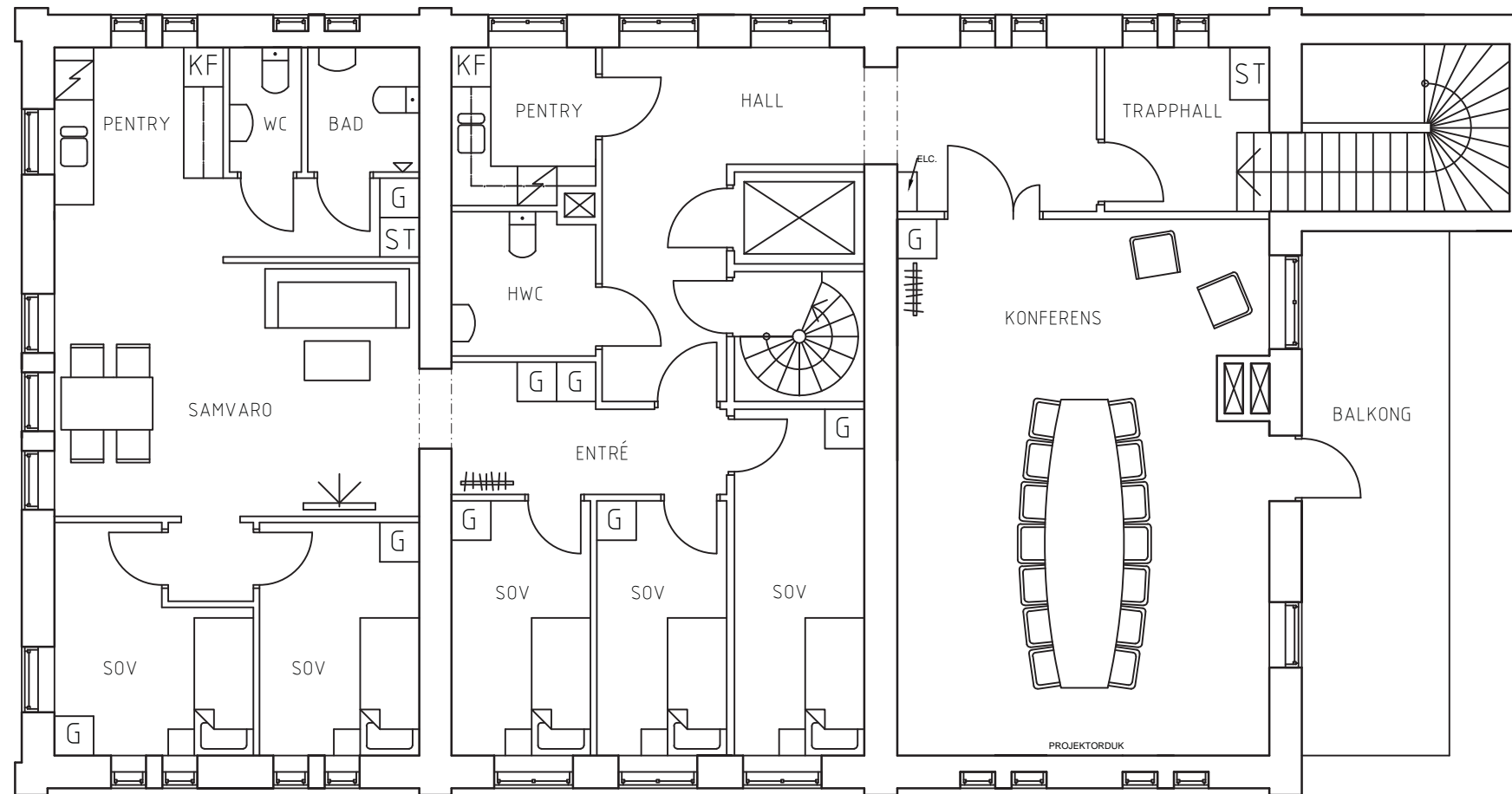
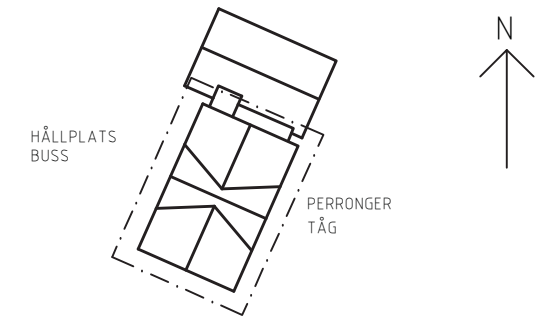


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

WC ALT 2 SKALA 1:100 (A3)

EXAMENSARBETE
 HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
 INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
 CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRND AHL
 JESPER JONASSON
 GÖTEBORG 2012-06-10

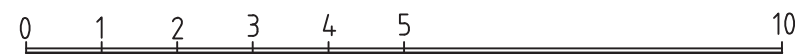
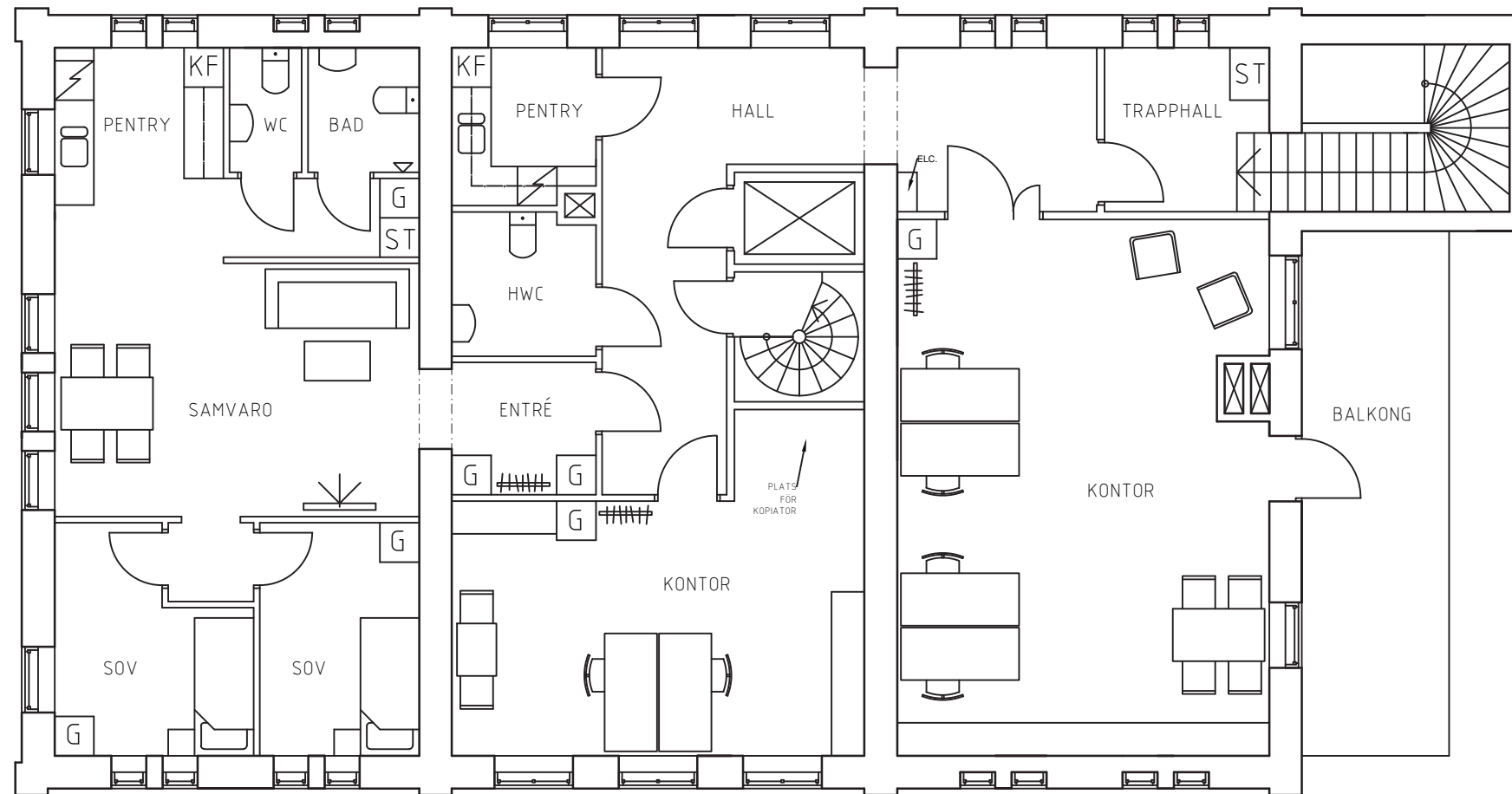
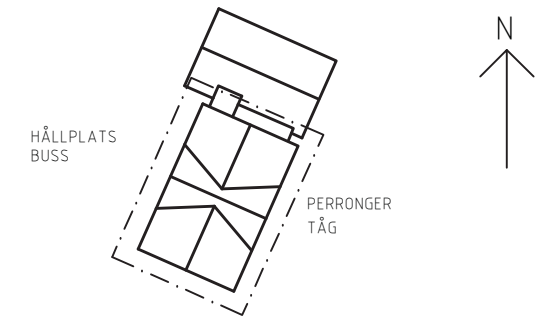


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

ÖVERVÅNING ALT 1 SKALA 1:100 (A3)

EXAMENSARBETE
 HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
 INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
 CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRNDAHL
 JESPER JONASSON
 GÖTEBORG 2012-06-10

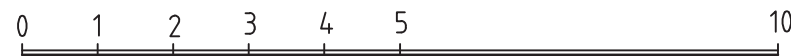
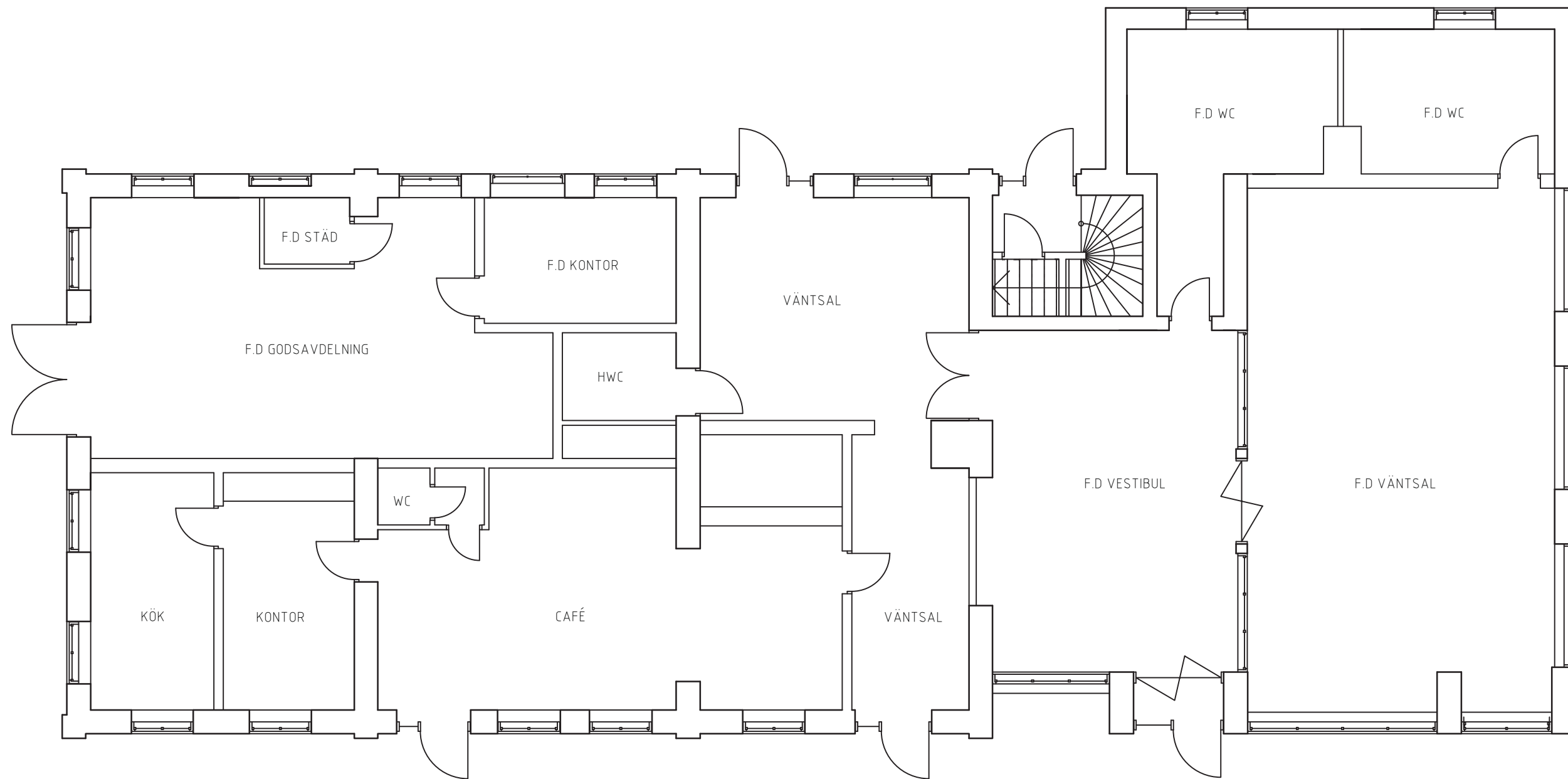
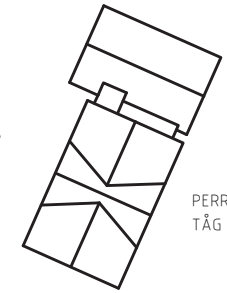


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

ÖVERVÅNING ALT 2 SKALA 1:100 (A3)

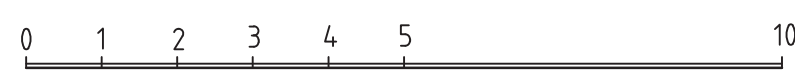
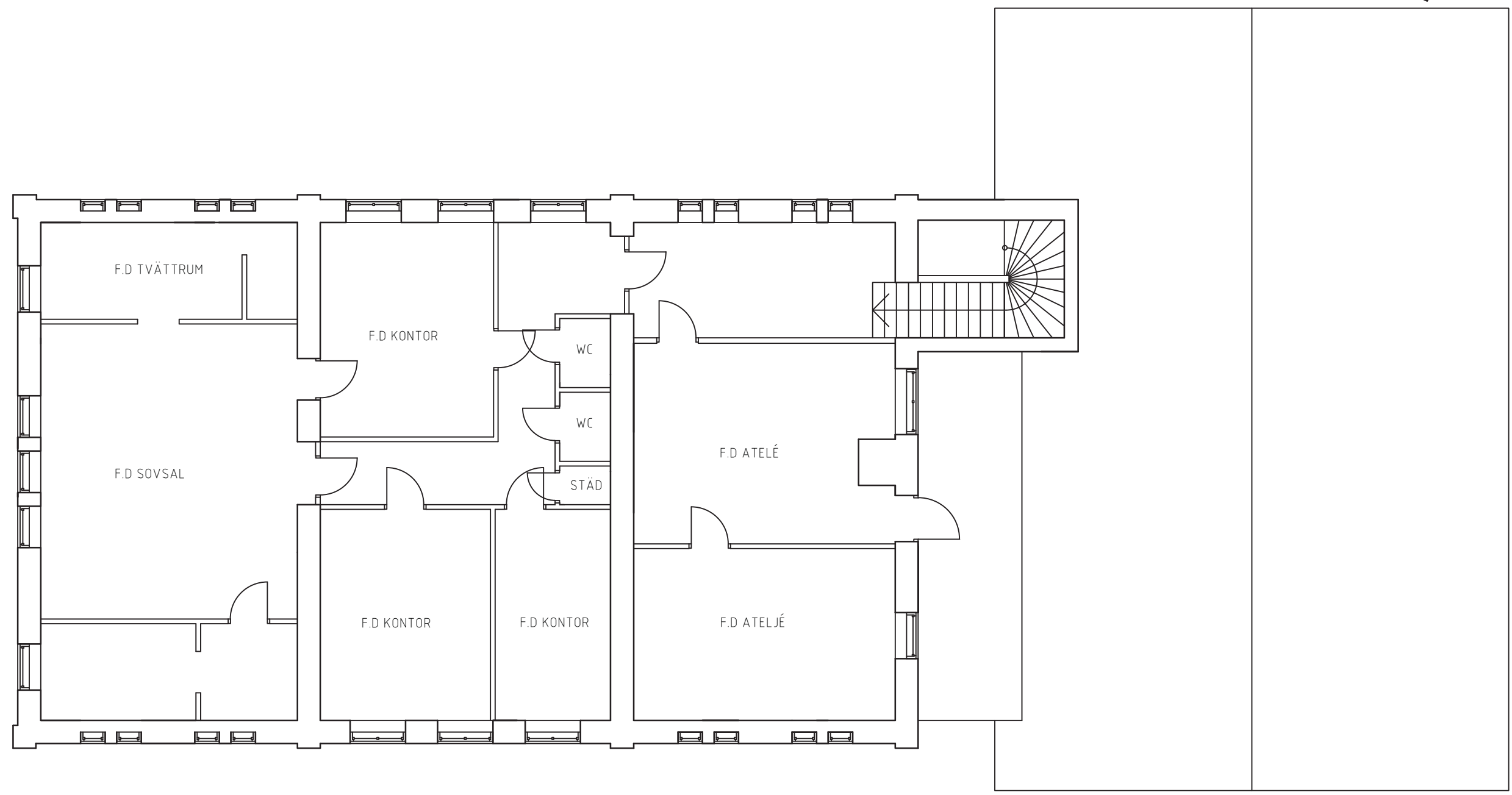
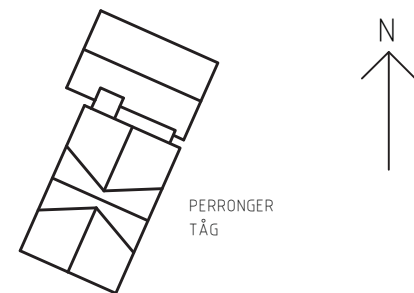
EXAMENSARBETE
 HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
 INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
 CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRNDAHL
 JESPER JONASSON
 GÖTEBORG 2012-06-10



MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING

BOTTENVÅNING, BEFINTLIGT UTSEENDE SKALA 1:100 (A3)

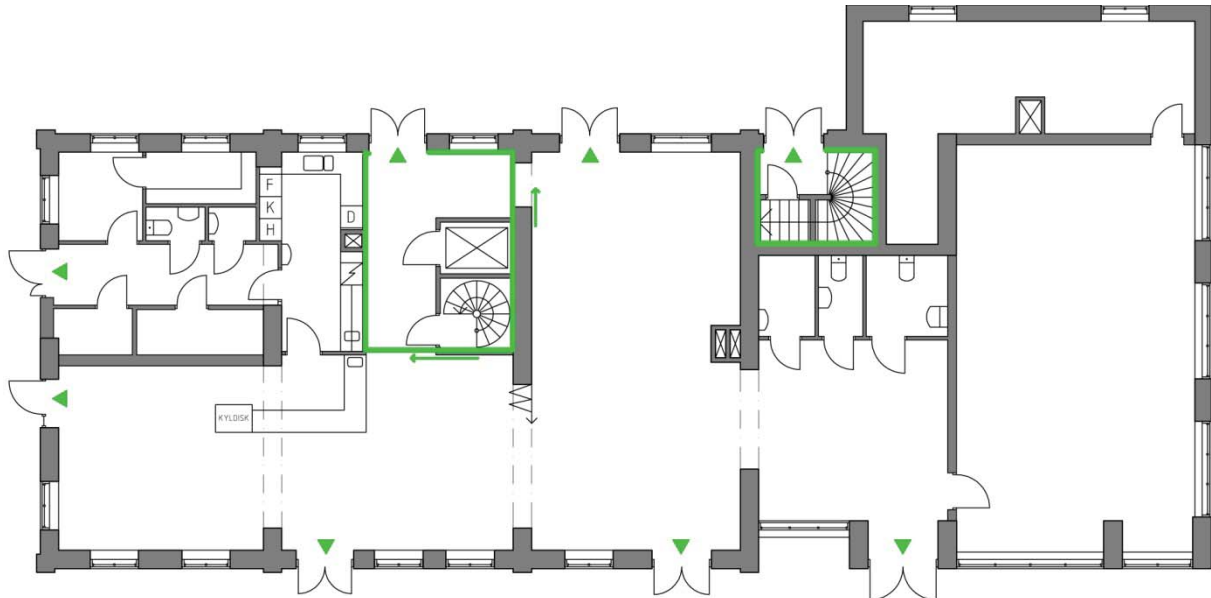


MELLERUDS RESECENTRUM , FÖRSLAGSHANDLING **ÖVERVÅNING, BEFINTLIGT UTSEENDE SKALA 1:100 (A3)**

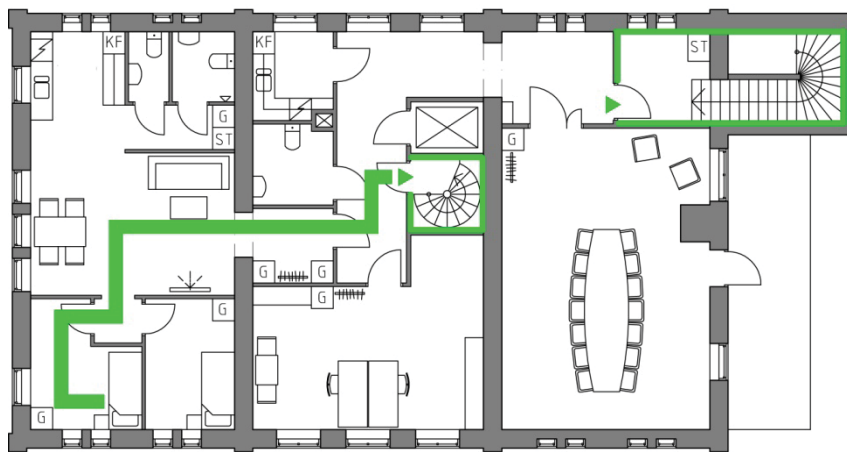
EXAMENSARBETE
 HÖGSKOLEINGENJÖRSPROGRAMMET BYGGINGENJÖR
 INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR
 CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

FILIP BJÖRND AHL
 JESPER JONASSON
 GÖTEBORG 2012-06-10

Bilaga 9, Utrymningsplan



Utrymningsplan bottenvåning



Utrymningsplan övertvåning