



PM Fördjupad kulturarvsanalys

Fyra spår Uppsala länsgränsen Stockholm/Uppsala – söder Bergsbrunna

Sigtuna, Knivsta och Uppsala kommuner,
Stockholms och Uppsala län

Järnvägsplan, 2026-06-03

Trafikverket

Postadress: Trafikverket Ärendemottagning, Fyra spår Uppsala,
Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1. Ej känslig

Dokumenttitel: PM Fördjupad kulturarvsanalys

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-06-03

Ärendenummer: 2020/132366

Kontaktperson: Trafikverket, projektledare Jenny Bergh

Foto: WSP Sverige AB, om inget annat anges

Illustration: WSP Sverige AB, om inget annat anges

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4	3 Käslighets- och tålighetsanalys	53
1 Inledning.....	5	3.1 Det förhistoriska landskapet	53
1.1 Bakgrund och syfte	5	3.2 Det agrara landskapet	53
1.2 Rapportupplägg	5	4 Råd i fortsatt projektering	56
1.3 Källmaterial och metod	5	4.1 Det förhistoriska landskapet	56
1.4 Nationella riktlinjer och mål	5	4.2 Det agrara landskapet	56
1.5 Relevant lagstiftning	6	4.3 Järnvägens kulturmiljö	57
1.6 Tidigare framtagna underlag	7	5 Referenser	59
1.7 Skyddade och utpekade kulturmiljöer	9	Arkiv	59
2 Förhistorisk och historisk landskapsutveckling	13	Tidigare framtagna planeringsunderlag	59
2.1 Landskapets förutsättningar	14	Litteratur	59
2.2 Det förhistoriska landskapet	15	Övrigt	59
2.3 Det agrara landskapet	20	Illustrationer	60
2.4 Järnvägens kulturmiljöer	37		

Sammanfattning

Den fördjupade kulturarvsanalysen utgör underlag för järnvägsplanen på delsträckan länsgränsen Stockholm/Uppsala - söder Bergsbrunna.

Järnvägen ligger i anslutning till tre riksintressen för kulturmiljövården. Området är rikt på fornlämningar och här finns också S:t Stefans kyrkomiljö. Ett antal kulturmiljöer längs järnvägssträckan är kommunalt utpekade. Vidare har särskilt fokus lagts på järnvägens kulturmiljö.

Kulturlandskapet är karaktäristiskt för denna del av Uppland. Naturens och landskapets förutsättningar har varit avgörande för hur människan kunnat bruka marken och vilka näringar som kommit att präglade området. Området kännetecknas uppodlade dalbottnar och bebyggelse bestående av relativt små byar på moränbackar. Jordbruk har historiskt varit den viktigaste näringen.

Fornlämningsbilden inom området är rik och varierad med delvis komplexa lämningar. Främst är det i områdets södra delar som de mer komplexa lämningarna såsom boplatser, gravfält, hägnader i form av stensträngar, samt hållristningar förekommer. Trots att området delvis är exploaterat med bebyggelse och järnväg

har många fornlämningar bevarats, och äldre strukturer kopplade till det agrara landskapet, särskilt från äldre järnålder, finns delvis kvar.

Det är två miljöer som är mer komplexa, dels vid Agnesberg, dels vid Forsby. Vid Agnesberg finns stensträngar och ett litet gravfält från järnålder. Vid Forsby finns lämningar från både förhistorisk och historisk tid. Här förekommer stensträngar, gravfält, skålgropar och kända boplatser från brons- och järnålder. Från historisk tid finns Forsby gårdstomt, kvarnlämningar och torp. Det kan tillkomma fler boplatser inom området samt medeltida lämningar hörandes till Forsby vid framtida arkeologiska utredningar.

Under 1800-talets andra hälft anlades Ostkustbanan genom området, vilket blev startskottet för stationssamhällena Knivsta och Alsike, som i dag är växande tätorter.

Den fördjupade kulturarvsanalysen beskriver och analyserar det berörda området utifrån teman: det förhistoriska landskapet, det agrara landskapet och järnvägen. För varje tema har uttryck i form av helhetsmiljöer och objekt identifierats. För dessa har sedan en bedömning

av känslighet för storskalig förändring gjorts och råd till den fortsatta projekteringen har tagits fram.

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Projekt Fyra spår Uppsala ska öka kapaciteten, tillgängligheten och robustheten på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala. Projektet innebär en utbyggnad från två till fyra järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala Centralstation samt två nya tågstationer på sträckan, en i Bergsbrunna och en i Alsike.

Projekt Fyra spår Uppsala har delats upp i två delsträckor; länsgränsen Stockholm/Uppsala - söder Bergsbrunna och söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation. Järnvägsplaner tas fram för respektive delsträcka. Detta PM berör delsträckan från länsgränsen Stockholm/Uppsala till söder Bergsbrunna.

Den fördjupade kulturarvsanalysens syfte är att bidra till en hållbar hantering av kulturmiljön enligt gällande lagrum, mål och strategier vid planeringen av ny järnväg för sträckan. Resultatet av analysen ska tillsammans med andra förutsättningar bidra till miljöanpassning av projektets åtgärder. Den fördjupade kulturarvsanalysen är en integrerad del i framtagandet av miljöbedömningen och arbetet sker parallellt med projekteringen för

att kunna bidra med kunskap om kulturmiljön, så att miljöanpassade lösningar kan tas fram i projektet.

Kulturarvsanalysen behandlar kulturlandskapet i sin helhet från förhistorisk tid till nutid genom materiella och immateriella uttryck, liksom fysiska lämningar, byggda miljöer och företeelser, samt visuella och historiska samband.

1.2 Rapportupplägg

I det inledande kapitlet redogörs för relevant lagstiftning och utpekade eller skyddade kulturmiljöer. Därefter följer en översiktlig genomgång av landskapets förutsättningar och områdets utveckling från förhistorisk tid till i dag. Utvecklingen under historisk tid berättas utifrån de två epoker som främst har format dagens kulturlandskap utefter befintlig järnväg: det agrara landskapet och järnvägen och de samhällen och näringar som uppstod kring den.

Kapitel 3 utgör en känslighetsanalys av de kulturmiljöer som identifierats i tidigare kapitel. Känslighetsanalysen ligger till grund för de råd som ges till projektering (kapitel 4).

1.3 Källmaterial och metod

Den fördjupade kulturarvsanalysen berör området utmed befintlig järnväg. Utblickar har gjorts för att bättre förstå kulturhistoriska samband.

Den fördjupade kulturarvsanalysen bygger på den kulturarvsanalys som togs fram under lokaliseringsutredningen (Trafikverket, 2023). Analysen av berörda kulturmiljöer har fördjupats med hjälp av GIS-analys, historiska kartor, litteratur och andra tidigare framtagna underlag (se 1.6)

Ett antal platsbesök har genomförts av bebyggelseantikvarier och arkeologer, utöver de platsbesök som gjordes i området under lokaliseringsutredningen.

1.4 Nationella riktlinjer och mål

Riksantikvarieämbetet anger definitioner av kulturarv och kulturmiljö: "Kulturarv avser alla materiella och immateriella uttryck (spår, lämningar, föremål, konstruktioner, miljöer, system, strukturer, verksamheter, traditioner,

namnskick, kunskaper etc.) för mänsklig påverkan. Oavsett om det skrivs i obestämd eller bestämd form – kulturarv eller kulturarvet – innefattar det en mångfald av kulturarv. Ibland kan begreppet preciseras för att belysa särskilda delar av samhällsutvecklingen, t.ex. det biologiska kulturarvet, det industriella kulturarvet eller modernismens kulturarv.”

Vidare anges att kulturmiljö ”avser hela den av människor påverkade miljön, det vill säga som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter. En kulturmiljö kan preciseras och avgränsas till att omfatta en enskild anläggning eller lämning, ett mindre eller större landskapsavsnitt, en bygd eller en region. Det kan röra sig om intensivt utnyttjade stads- eller industriområden såväl som extensivt påverkade skogs- eller fjällandskap. Kulturmiljön omfattar inte bara landskapets fysiska innehåll utan även immateriella företeelser som ortnamn eller sägner som är knutna till en plats eller ett område. Kulturmiljön är en del av kulturarvet.”

Sverige ratificerade den europeiska landskapskonventionen 2011 och förband sig till att skydda, förvalta och planera landskapet enligt konventionens intentioner. Konventionen betonar synen på landskapet som en gemensam tillgång och ett gemensamt ansvar.

De 16 miljö kvalitetsmål som Sveriges riksdag har antagit beskriver det tillstånd i den

svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Kulturmiljön ingår i tio av miljö kvalitetsmålen, bland annat ”God bebyggd miljö”. I preciseringar kopplade till målet anges att infrastruktur ska integreras i stadsplaneringen och i övrig fysisk planering, samt att lokalisering och utformning av infrastrukturen görs med hänsyn till natur- och kulturmiljö samt estetik.

Från 2014 gäller fyra nationella kulturmiljömål som syftar till att bevara, använda och utveckla kulturmiljöer för att främja ett hållbart samhälle och öka människors delaktighet i kulturmiljöarbetet.

1.4.1 Trafikverkets kulturmiljöstrategi

Trafikverket har en kulturmiljöstrategi (2019) som ska stärka myndighetens förmåga att bidra till ett hållbart samhälle genom att hantera kulturmiljön som en resurs. I strategin görs bland annat ställningstagandena att Trafikverket ska utforma nya anläggningar och genomföra ombyggnationer i samspel med omgivningens kulturmiljövärden och vårda och bevara infrastrukturens kulturmiljövärden som omfattas av lagstiftningarnas skyddsparagrafer eller hänsynskrav.

Trafikverket har också antagit en riktlinje för landskap (TDOK 2015:0323) som bland annat innebär att kulturmiljöer kopplade till

transportinfrastrukturens historia, men även en mångfald kulturmiljöer som berättar om människors övriga historia, ska användas, stärkas och utvecklas.

1.5 Relevant lagstiftning

1.5.1 Kulturmiljölagen

Fornlämningar

En fornlämning är enligt 2 kapitlet kulturmiljölagen (1988:950) en lämning efter människors verksamhet under forna tider, vilken har tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergiven. En fornlämning ska också ha tillkommit före år 1850. Fornlämningar är skyddade enligt 2 kapitlet kulturmiljölagen. Skyddet är automatiskt enligt lagen, vilket innebär att det inte krävs något myndighetsbeslut för att en fornlämning ska vara skyddad. En nyupptäckt fornlämning har ett omedelbart skydd.

Alla åtgärder som innebär övertäckande, grävning, flytt eller annan ändring av fornlämningen kräver tillståndsprövning. Prövningen görs av länsstyrelsen.

Ytan närmast runt varje fornlämning har samma lagskydd som själva fornlämningen, men syns inte i registret Fornsök. Detta område benämns fornlämningsområde och kan likställas med ett skyddsområde. Områdets storlek skiftar beroende på fornlämningens art och betydelse

och dess läge i landskapet. Skyddsområdets storlek fastställs av länsstyrelsen från fall till fall.

Övriga kulturhistoriska lämningar

En övrig kulturhistorisk lämning är en lämning som inte har ett automatiskt skydd i enlighet med kulturmiljölagen men hänsyn ska visas i möjligaste mån. Här kan dock krävas ett samråd med länsstyrelsen för en bedömning om lämningen av särskilda skäl bör fastställas som fornlämning eller om bedömningen övrig kulturhistorisk lämning kan kvarstå.

Möjliga fornlämningar

Möjliga fornlämningar är lämningar som behöver utredas ytterligare för att klargöra om det är en fornlämning eller ej.

Kyrkliga kulturminnen

Kyrkobyggnader, kyrkotomter och begravningsplatser som är tillkomna före 1940 skyddas enligt 4 kap. kulturmiljölagen. Kyrkobyggnader uppförda 1940 eller senare omfattas av lagen om kyrkliga kulturminnen, men inte av tillståndsplikt om de inte har fått ett särskilt beslut enligt kulturmiljölagens 4 kap §4.

1.5.2 Plan- och bygglagen

I plan- och bygglagens andra kapitel preciseras ett antal allmänna intressen. Där anges bland annat att hänsyn ska tas till stads- och landskapsbild samt till en plats

natur- och kulturvärden. En byggnad eller ett bebyggelseområdes särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden ska skyddas. Befintliga karaktärsdrag ska respekteras och tas tillvara.

I plan- och bygglagens åttonde kapitel hanteras särskilt värdefull kulturmiljö genom förvanskingsförbud och varsamhetskrav. Förvanskingsförbudet tillämpas på både byggnader och bebyggelseområden.

1.5.3 Miljöbalken

I miljöbalken anges att mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras kulturvärden så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön.

Riksintressen för kulturmiljövården

Riksintressen för kulturmiljövården regleras av 3 kap 6 § miljöbalken. Sveriges riksintressen ska tillsammans avspegla hela landets historia och kan exempelvis vara förhistoriska gravfält, jordbruksbyar, förortsområden från 1900-talet eller ett industriområde.

1.6 Tidigare framtagna underlag

1.6.1 Lokaliseringsutredning

Under lokaliseringsutredningen togs en kulturarvsanalys fram. Den behandlade ett större

utredningsområde och gick översiktligt igenom de kulturmiljöer som berördes av framtagna lokaliseringalternativ. Analysen resulterade i ett antal råd till detta skede.

1.6.2 Arkeologisk utredning

Inom ramen för projektet har det genomförts två arkeologiska utredningar. 2023 genomfördes en arkeologisk utredning steg 1 som omfattade de korridorer som togs fram under lokaliseringsutredningen. Utredningen resulterade i nya lämningar och ytor som kan dölja fornlämning under mark, främst i form av boplatser. Under 2025 genomfördes en kompletterande arkeologisk utredning steg 1 för ytterligare områden utanför valt lokaliseringalternativ. Arkeologisk utredning steg 2 är ännu ej genomförd. Projektet har även låtit genomföra en lokalisering och precisionsinmätning av de hållristningar (skålgropar) som finns vid Forsby.

1.6.3 Kommunal översiktsplaner och kulturmiljöprogram

Knivsta kommun

Ett kulturmiljöprogram för Knivsta tätort togs fram 2013. Där redovisas ett antal områden och märkesbyggnader som visar Knivstas utveckling. Märkesbyggnader är byggnader med ett högt kulturhistoriskt värde och som ”är en omistlig del av Knivstas identitet”.

Under 1980-talet togs det länstäckande kulturminnesvårdsprogrammet ”Bygd att vårda” fram för Uppsala län. Knivsta ingick vid denna tid i Uppsala kommun och finns redovisat i delen ”Kulturmiljöer i Uppsala kommun” (1984) där utpekade värdefulla områden redovisas.

Underlag till ett nytt kommunövergripande kulturmiljöprogram har tagits fram (2024). Kulturmiljöprogrammet för tätorten från 2013 gäller parallellt med det dokumentet.

Nästan samtliga utpekade värdefulla miljöer i Knivsta kommun omfattas av områdesbestämmelser med avsikt att genom utökad lovplikt skydda dem från att förvanskas eller skadas.

I Knivstas översiktsplan (2017) anges att det inom och intill riksintresseområden för kulturmiljövård ska ställas höga krav på planering, placering och utformning av ny bebyggelse, samt att ovan nämnda kulturmiljöprogram (2013) samt kulturhistorisk bebyggelseinventering från 1989 bör användas som underlag i kommunens planering.

Sigtuna kommun

Endast en liten del av utredningsområdet omfattar Sigtuna kommun. För kommunen finns ett kulturminnesvårdsprogram som antogs 1985. Där pekas särskilt skyddsvärda kulturmiljöer ut, vilka har avgränsats och

definierats som kulturhistoriska helhetsmiljöer respektive närmiljöer. Kulturhistoriskt värdefulla objekt som inte ingår i någon helhets- eller närmiljö har utpekats som särskilt värdefulla i kulturminnesvårdsprogrammet.

Uppsala kommun

Endast en liten del av utredningsområdet omfattar Uppsala kommun. Inga kommunalt utpekade kulturmiljöer ligger inom detta område.

1.6.4 Riksintressen

Länsstyrelsen i Uppsala län har sammanställt informationsblad för länets riksintressen för kulturmiljövården. Där har beskrivningar och historik, kulturhistoriska värden, värdebärare/ värdekärnor och rekommendationer inför framtiden för respektive riksintresse sammanställts.

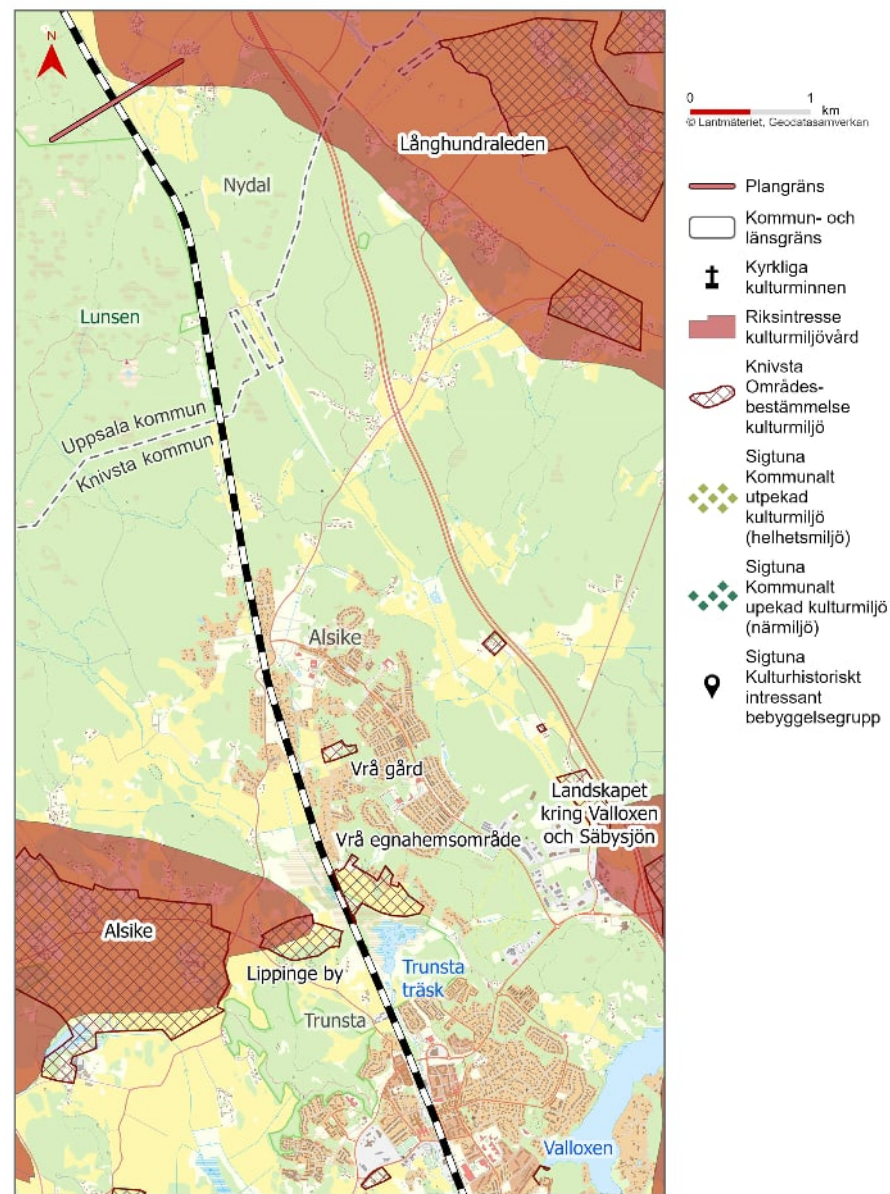
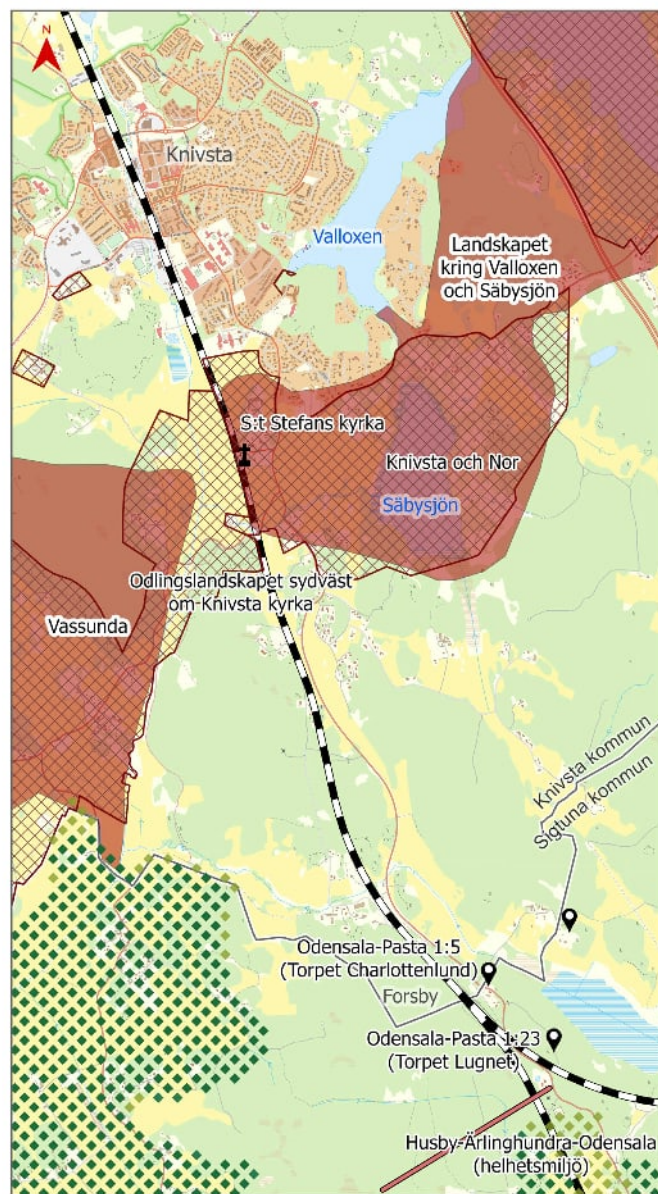
1.6.5 Övriga utpekanden

Odlingslandskapets bevarandeområden

Odlingslandskap med kultur- och naturvärden i Uppsala län har avgränsats och beskrivits på uppdrag av Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet i samband med jordbrukets omställning under 1990-talet. Underlaget ska användas för att värna ett rikt och varierat jordbrukslandskap, men har i sig inget lagskydd.

Områdena sammanfaller i stort med riksintressena Landskapet kring Valloxen och Säbysjön, Alsike och Långhundraleden.

1.7 Skyddade och utpekade kulturmiljöer



Figur 1. Kartorna visar skyddade och utpekade kulturmiljövärden längs befintlig järnväg. Till vänster syns den södra delen av sträckan och till höger den norra delen. Lämnningar registrerade i Forssök redovisas i figur 2.

Riksintressen för kulturmiljövården

Landskapet kring Valloxen och Säbysjön (C45)

Motivering: Fornlämningsmiljö från bronsålder och järnålder som tillsammans med sockencentrum, kyrkomiljö, herrgårdsmiljö och kommunikationsmiljö ovanligt tydligt och pedagogiskt visar bebyggelsens förändring från förhistorisk till historisk tid. (Fornlämningsmiljö, sockencentrum, kyrkomiljö, herrgårdsmiljö, kommunikationsmiljö; vägmiljö/farledsmiljö, kvarnmiljö, torp, bymiljö).

Alsike (C40B)

Motivering: Herrgårdslandskap och kommunikationsmiljöer som tillsammans med odlingslandskap, kyrkomiljö och bymiljöer speglar kontinuitet i bebyggelse och kommunikationsmönster från järnåldern till modern tid. (Herrgårdslandskap, kommunikationsmiljö; vägmiljö/farledsmiljö, odlingslandskap, kyrkomiljö, bymiljö).

Vassunda (C46)

Motivering: Odlingslandskap, fornlämningsmiljöer och bymiljöer utmed en kommunikationsmiljö som varit i bruk sedan järnålder. Utgör tillsammans med kyrkomiljö och sockencentrum en väl sammanhållen miljö. (Odlingslandskap, fornlämningsmiljö, bymiljö, kommunikationsmiljö; vägmiljö, kyrkomiljö, sockencentrum).

Kyrkligt kulturminne

S:t Stefans kyrka, även kallad Knivsta gamla kyrka, med kyrkogård.

Kommunalt utpekade byggnader/kulturmiljöer/ kulturmiljöer med områdesbestämmelser

Odlingslandskapet sydväst om Knivsta kyrka

Knivsta kyrka och Noor

Vrå gård och Lippinge by (Vrå egnaomsområde ingår)

Husby-Ärlinghundra-Odensala (helhetsmiljö)

Odensala-Pasta 1:5 (Torpet Charlottenlund)

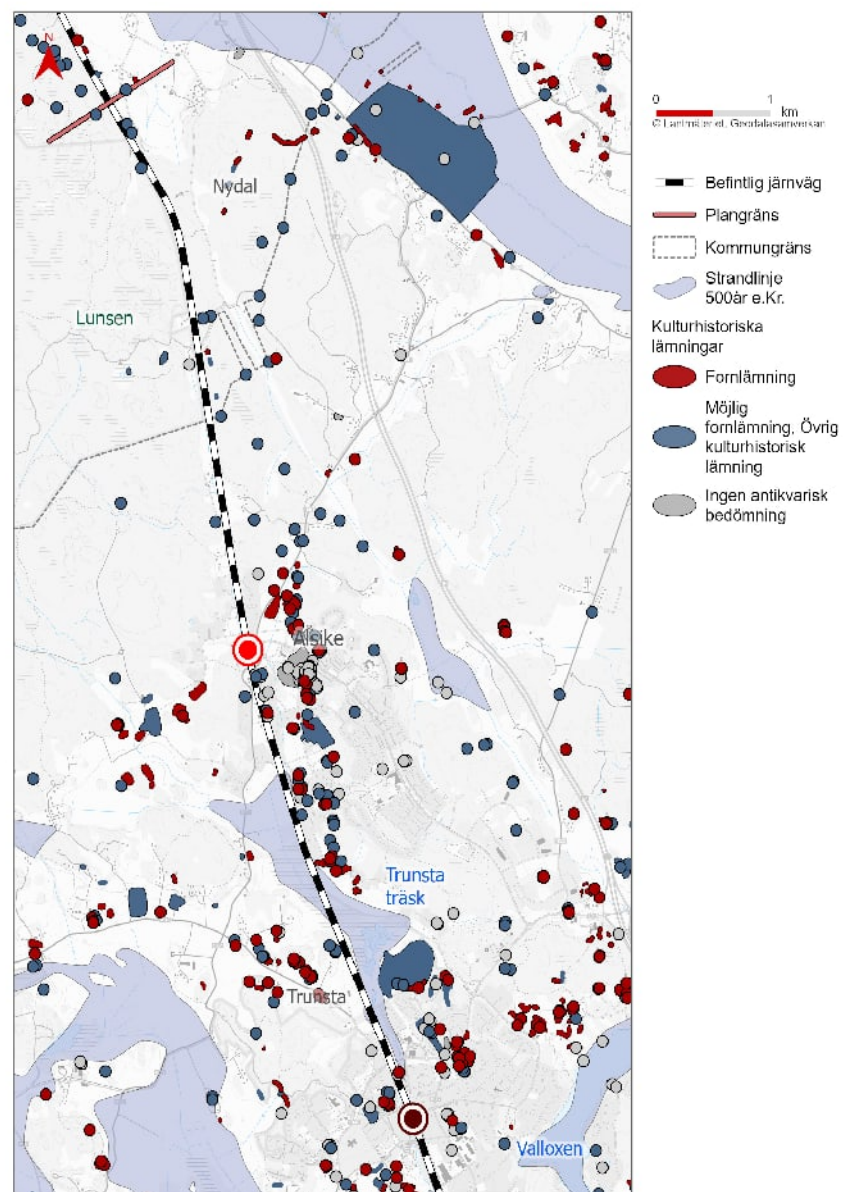
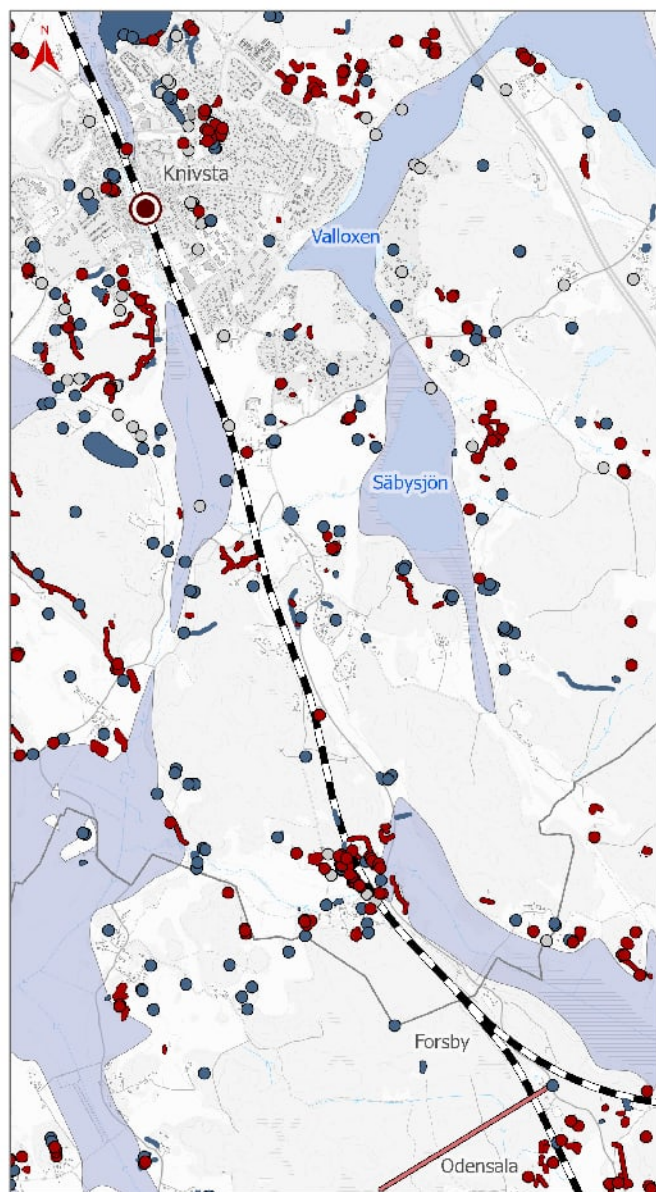
Odensala-Pasta 1:23 (Torpet Lugnet)

Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar

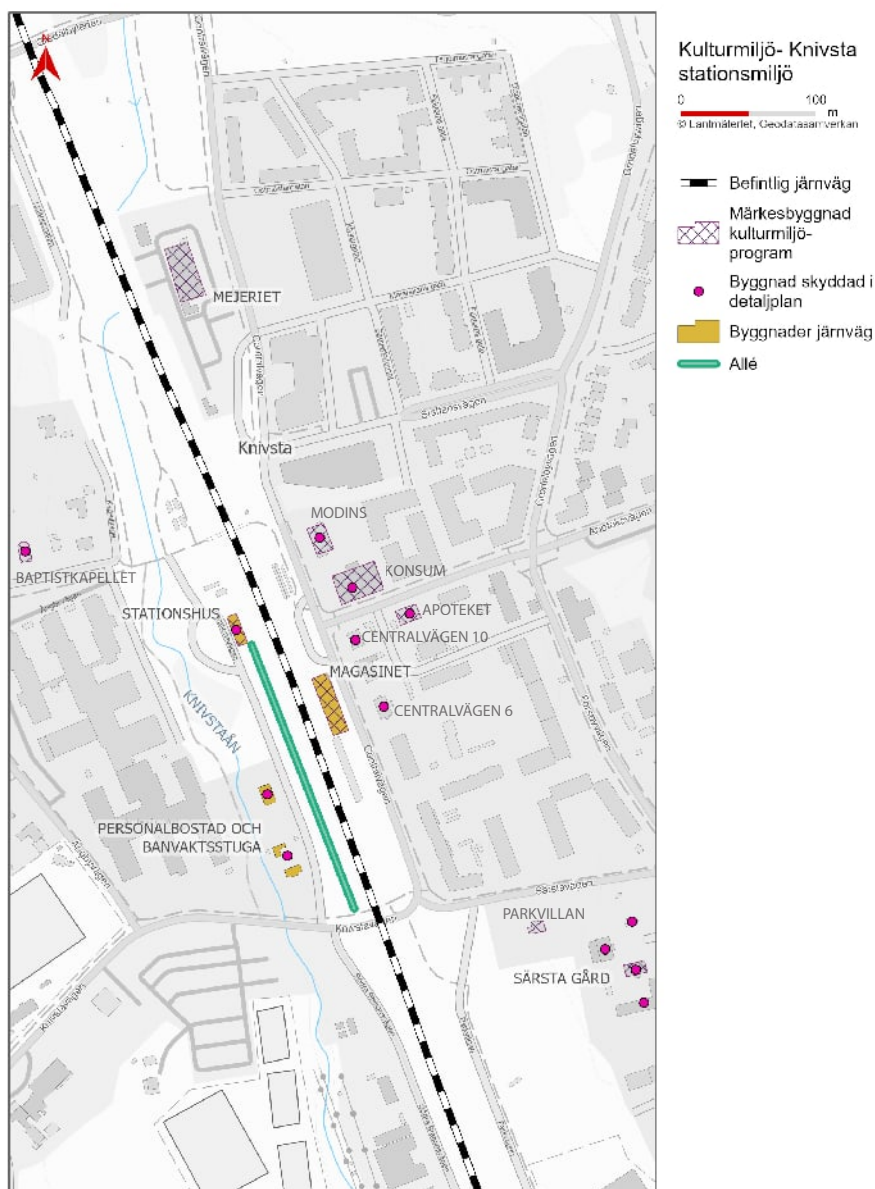
Längs sträckan finns ett flertal registrerade fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar. Fornlämningsbilden är rik och varierad med delvis komplexa lämningar, framför allt längs sträckans södra del där boplatser, gravfält, hägnader i form av stensträngar och hållristningar förekommer.

Brons- och järnålder är de mest framträdande tidsperioderna, där spåren från järnålder är tydligast.

Trots att området delvis är exploaterat med bebyggelse och järnväg har många fornlämningar bevarats. Äldre strukturer kopplade till det agrara landskapet, särskilt från äldre järnålder, finns delvis kvar.



Figur 2. Kartorna visar registrerade lämningar längs befintlig järnväg samt strandlinjen 500 år e. Kr. Till vänster syns den södra delen av sträckan och till höger den norra delen.



Märkesbyggnader i Kulturmiljöprogram för Knivsta tätort

Stationshuset, Särsta 27:6	Magasinet, Särsta 27:1
Apoteket, Särsta 10:1	Mejeriet, Gredelby 3:12
Särsta gård, Särsta 3:458	Parkvillan, Särsta 3:1
Modins, Gredelby 21:5	Konsum, Särsta 12:1
Baptistkapellet, Ängby 1:13	

Följande byggnader i stationsmiljön med närhet är skyddade i detaljplan

Stationshuset, Särsta 27:6	Banvaktarbostad, Särsta 27:2
SJs personalbostad, Särsta 27:5	Centralvägen 6, Särsta 45:1
Centralvägen 10, Särsta 61:1	Konsum, Särsta 12:1
Modins, Gredelby 21:5	Apoteket, Särsta 10:1
Särsta gård, Särsta 3:458	Baptistkapellet, Ängby 1:13

Figur 3. Kartan visar del av tätorten Knivsta med byggnader som skyddas i detaljplan eller är utpekade som märkesbyggnader i det kommunala kulturmiljöprogrammet.

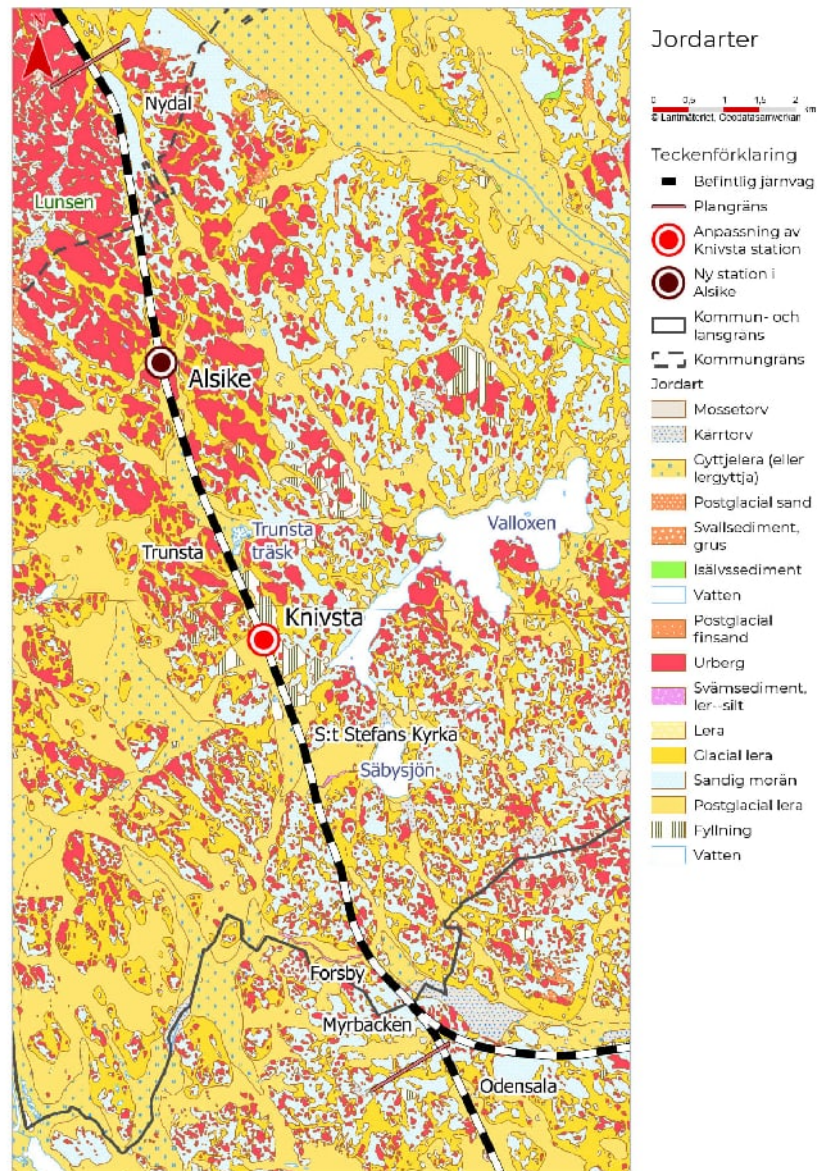
2 Förhistorisk och historisk landskapsutveckling

Kapitlet går igenom landskapets förutsättningar och utveckling från förhistorisk tid fram till idag utifrån tre huvudsakliga teman: Det förhistoriska landskapet, Det agrara landskapet och Järnvägens landskap. Varje tema har tydligt präglat landskapet och genom dessa har kulturmiljöerna beskrivits.



Figur 4. Vy över ett landskap typiskt för utredningsområdet: skogbeklädda kullar som omger öppen jordbruksmark, genom vilket järnvägen går. Till höger i bild syns S:t Stefans kyrka.

2.1 Landskapets förutsättningar



Det aktuella området ligger i mellersta Uppland, i ett landskap som till största del består av ett småskaligt mosaiklandskap med en variation av öppna jordbruks- och betesmarker, åkerholmar och skog. Längs stora delar av järnvägssträckan rinner Knivstaån. Vattendraget har utgjort gräns mellan flera byar i området. Naturreservatet Gredelby hagar och Trunsta träsk ligger vid järnvägssträckans mellersta del och består bland annat av naturbetesmarker, våtmark och äldre bland- och lövskog. I utredningsområdets nordvästra del ligger naturreservatet Norra Lunsen som präglas av hållmarkstallskog, barrskog och myrar.

De former i landskapet som möter oss i dag bildades i samband med den senaste istiden. Befintlig järnväg löper genom en uppodlad dalbotten och följer låglänta partier med finkorniga jordar, såväl glacial lera som postglacial lera. Längre norr ut finns större områden med berg i dagen, framför allt i Lunsen. Geologiskt består utredningsområdets berggrund till största del av granit, granodiorit eller tonalit. Området utgörs dels av höglänta områden med morän och berg i dagen, dels av mer låglänta partier med finkorniga jordar, såväl glacial lera som postglacial lera. Flera större lerområden finns utmed järnvägssträckan.

Figur 5. Karta som visar jordarter inom utredningsområdet.

2.2 Det förhistoriska landskapet

Fornlämningsbilden inom området är rik och varierad med delvis komplexa lämningar. Framförallt är det i områdets södra delar som de mer komplexa lämningarna såsom boplatser, gravfält, hägnader i form av stensträngar och hållristningar förekommer (se figur 7-10, samt bilaga 1 för karta över Forsby med samtliga lämningar med lämningsnummer). De tidsperioder som är mest framträdande är brons- och järnålder där framförallt spåren från järnålder är tydligast.

Trots att området delvis är exploaterat med bebyggelse och järnväg har många fornlämningar och äldre strukturer kopplade till det agrara landskapet, särskilt från äldre järnålder, bevarats och finns kvar att uppleva idag.

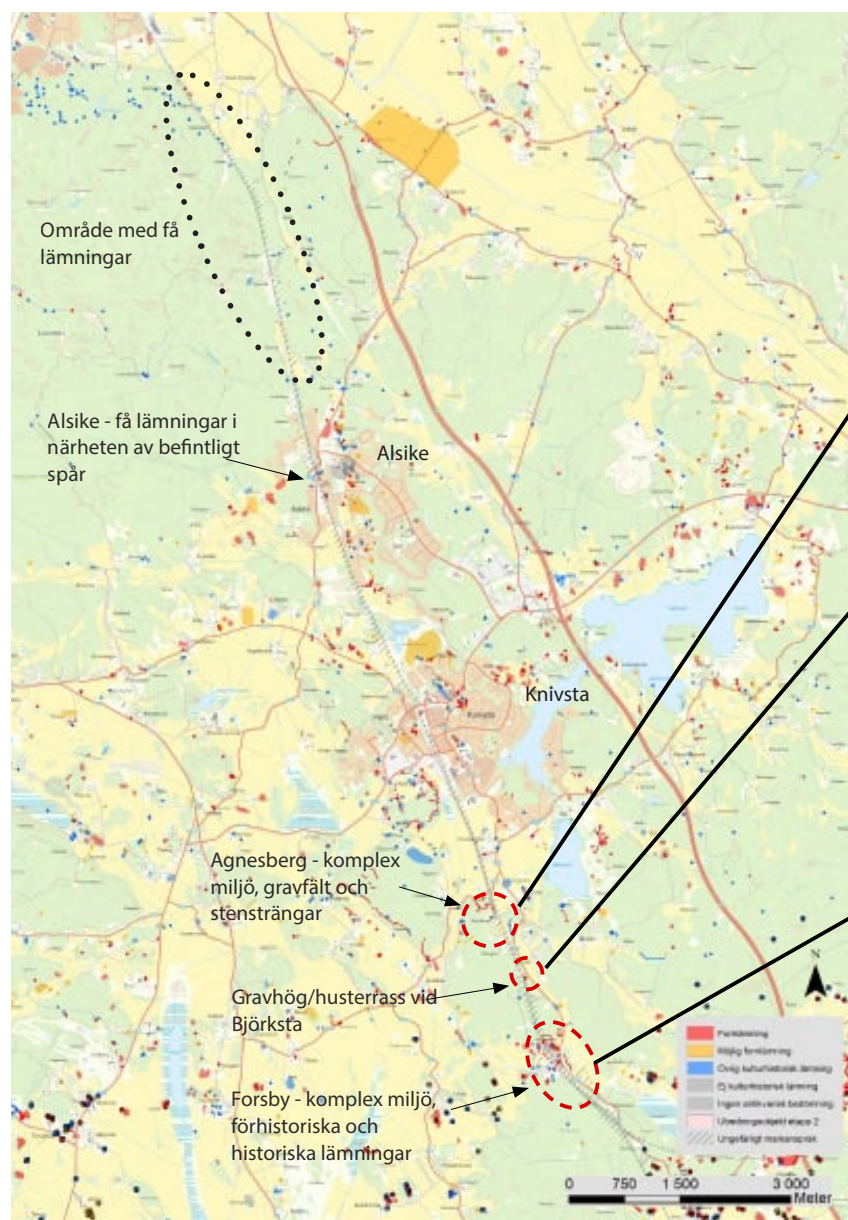
Två arkeologiska utredningar steg 1 har utförts inom ramen för projektet (Berger 2024 *manus*; Göthberg 2025 *manus*). Vid dessa påträffades ett antal nya lämningar samt att ytor som kan dölja fornlämningar dolda under mark, främst boplatser, pekades ut. För att säkertställa om dessa ytor innehåller fornlämning eller

ej behöver en arkeologisk utredning steg 2 utföras. Det har även utförts arkeologiska undersökningar inom området, främst under 1990-tal i samband med byggandet av Arlandabanan.

De högsta partierna inom området ligger i norr och dessa började stiga upp ur havet under stenåldern för cirka 6000 år sedan. In i äldre bronsålder utgjordes området av öar i ett skärgårdslandskap. I denna norra del förekommer endast ett fåtal lämningar och då främst från historisk tid i form av gränsmärken. När vattnet drog sig tillbaka ytterligare blev



Figur 6. En av stensträngarna från järnålder, L1943:6058, vid Forsby. Denna ligger på östra sidan av järnvägen och löper hela vägen fram till spåret. Sannolikt har den skurits av i och med järnvägsbygget.



Figur 7. Översikt med förekomst av forn- och kulturlämningar längs sträckan. Skala 1:40 000



Figur 8. Agnesberg med gravfält, L1943:9543, och hägnadssystem, L1943:6288



Figur 9. Björksta med gravhög/husterrass, L1943:6366



Figur 10. Forsby med flertal lämningar såsom skålgropar, gravfält, boplatser, stensättningar och stensträngar (se vidare fig. 13).



de flackare lermarkerna torrlagda. Brons- och järnålderns lämningar återfinns i dessa fördelaktiga lägen invid vattenleder och dåtidens havsvikar.

I närheten av järnvägsanläggningen finns både gravfält och boplatser, t.ex. i Alsike och vid Trunsta och Lippinge, se figur 7. Vid Alsike har bland annat en större boplatser, L1943:9161, undersökts och gett dateringar från stenålder till brons- och äldre järnålder. Vid den inom projektet utförda arkeologiska utredningen pekades en yta ut där det kan förekomma gravar dolda under mark. Invid befintligt spår finns idag dock inga lämningar som berörs av järnvägsanläggningen.

Vidare söderut fortsätter denna lämningsbild med framför allt järnålder. I Knivsta samhälle förekommer få lämningar idag, men det är mycket troligt att det funnits men försvunnit med tiden då området bebyggt och järnvägen tillkommit.

Söder om Knivsta finns vid Agnesberg ett mindre gravfält samt flera stensträngar som tillsammans sannolikt utgör rester efter en liten järnåldersgård (se figur 7-8). Dessa lämningar ligger mycket nära det befintliga spåret. Här är det även troligt att det förekommer boplatslämningar dolda under mark.

Fortsatt söderut finns vid Björksta en ensamliggande gravhög eller en eventuell husterass, vilket föreslogs vid den arkeologiska utredningen 2024 då högen har en avplanad topp (Berger 2024, se figur 7 och 9).

Vid Grindstugan/Forsby återfinns en komplex kulturhistorisk miljö (se figur 7, 10 och 12 samt bilaga 1). Området kring Forsby har brukats under mycket lång tid och det förekommer lämningar från flera tidsperioder. Från förhistorisk tid är det brons- och järnåldern som är tydligast. I det som idag är skogsmark intill den öppna dalgången förekommer gravar och gravfält, medan de äldre gärdesgårdarna,



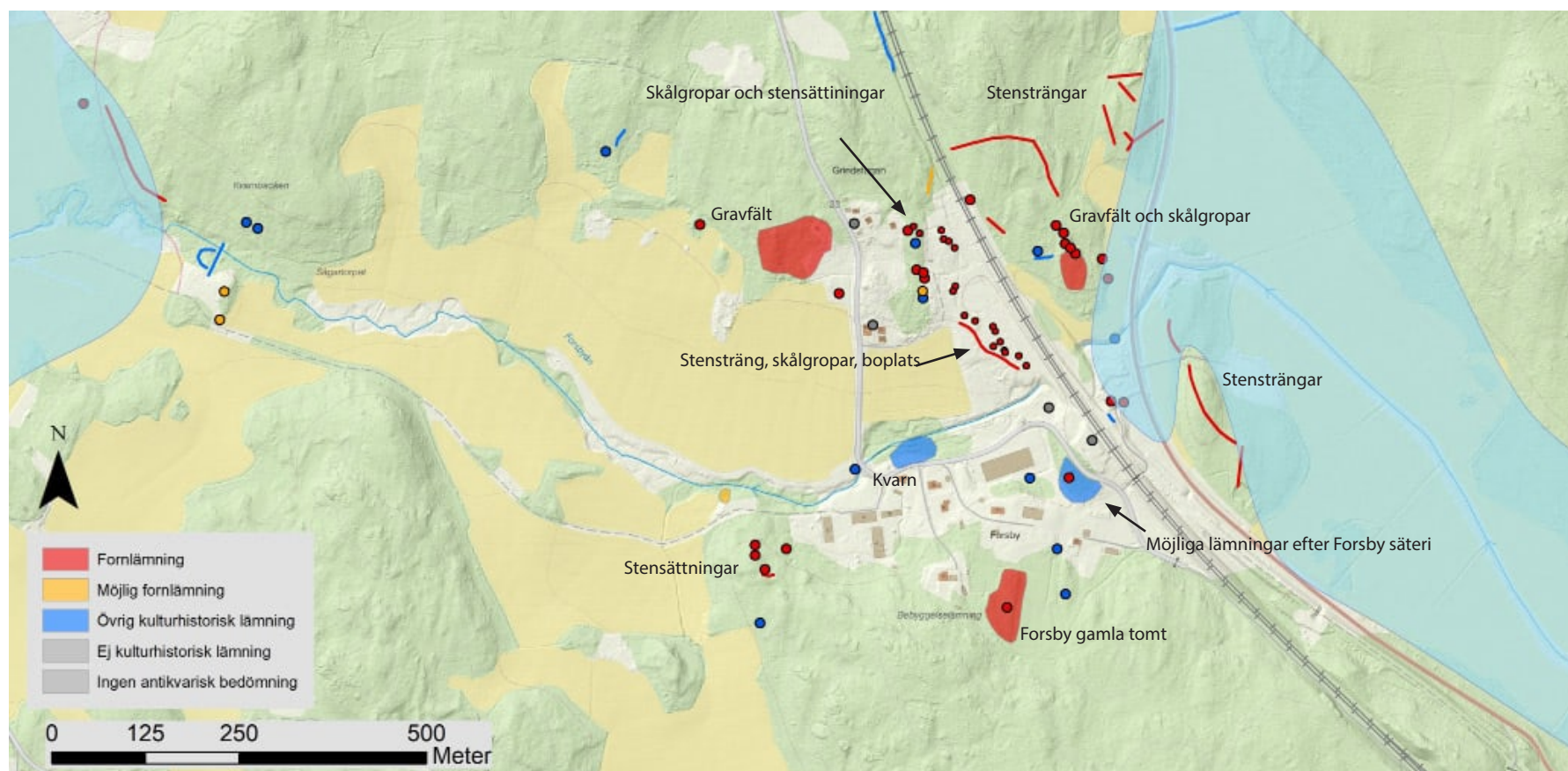
Figur 11. Översikt från syd över del av fornlämningsmiljön vid Forsby. I förgrunden en av hällarna med skålgropar och i skogsranden där marken höjer sig finns ytterligare skålgropar. I det höga gräset döljer sig en av stensträngarna och på andra sidan spåret finns fler stensträngar och gravfält.

stensträngar, löper i den något lägre terrängen. Både intill stensträngarna och invid gravarna förekommer hållristningar i form av skålgropar (se framsida samt figur 13). Skålgropar är vanliga under bronsålder men de brukas och tillkommer sannolikt även in i järnålder och kanske ännu längre fram i tiden. De ensamliggande gravarna kan höra till både brons- och järnålder, medan gravfälten och stensträngarna sannolikt hör hemma i järnålder.

Järnvägen löper idag genom området och lämningarna återfinns på båda sidor om den. Framförallt blir det tydligt hur stensträngarna ligger på båda sidor om järnvägen och sannolikt lett till och hägnat de förhistoriska gårdarnas in- och utmark (se figur 12). Inför byggandet av Arlandabanan gjordes arkeologiska undersökningar där det framkom både boplatser och gravar. Dateringarna av dessa började i bronsålder och sträckte sig in i vikingatid. Bland

annat påträffades två större hus från romersk järnålder (Hamilton 1995). Vid de arkeologiska undersökningarna återfanns även husgrunder från historisk tid, vilka eventuellt kan knytas till Forsby säteri.

Endast det område som skulle tas i anspråk för Arlandabanan undersöktes, vilket gör att lämningar, dolda under mark, ligger kvar i närheten av den befintliga järnvägen, t.ex.



Figur 12. Illustration över Forsby med strandlinjen runt år 500 efter Kristus, dvs i brytet mellan äldre och yngre järnålder, inlagd. Forsby ligger mellan två havsvikar och Forsbyån löper mellan dessa. Skala 1:6000

L1943:6134 som är en boplats som endast delundersöktes.

Från historisk tid finns Forsby gamla tomt, belägen en liten bit söder om nuvarande bebyggelse (L1940:9629), se figur 12. Forsby har medeltida belägg och blev ett säteri under 1600-talet (se vidare nedan). Runt Forsby förekommer även flera lämningar som visar på Forsbys storhetstid, t.ex. spår efter kvarnverksamhet och torp.

Just namnet Forsby ger sannolikt en förklaring till varför just denna plats haft en sådan kontinuitet i tid och är så rik på lämningar från olika tidsperioder. Sannolikt har det strömmande vattnet tillsammans med de bördiga åkermarkerna varit av avgörande betydelse (se figur 12).

Järnvägen utgör idag en barriär i ett sammanhängande landskap och har delat av en plats som brukats under mycket lång tid. Det går dock fortfarande att se sambanden och läsa av landskapets långa historia.



Figur 13. En av de tydligare skålgroparna vid Forsby.

Uttryck för fornlämningsmiljöer inom området

Agnesberg - här förekommer stensträngar och ett litet gravfält. Troligen är lämningarna samtida och det är mycket sannolikt att det förekommer boplatslämningar dolda under mark i närområdet.

Gravhög/husterrass vid Björksta

Forsby - Komplex fornlämningsmiljö med lämningar från både förhistorisk och historisk tid. Här finns stensträngar, gravfält, skålgropar och kända boplatser som härrör från brons- och järnålder. Från historisk tid finns Forsby gårdstomt, kvarnlämningar och torp. Det är även mycket möjligt att det framkommer ytterligare boplatser samt möjligen även medeltida lämningar kopplade till Forsby.

2.3 Det agrara landskapet

Landskapet längs befintlig järnväg har under historisk tid präglats av jordbruk. Goda förutsättningar har funnits i naturen och genom regionens strategiska läge mellan Stockholm och Bergslagen, dit jordbruksprodukter enkelt kunde säljas. Landskapselement såsom åkerholmar och diken berättar om landskapets organisation kring markanvändning och dess förändring från medeltid till 1900-tal.

2.3.1 Medeltid (ca. 1050-1500e.Kr.)

Under medeltiden delades landskapet utanför städerna upp i socknar, där varje socken hade en gemensam kyrka, kyrkogård och prästgård. Både Alsike och Knivsta socknar hade samma utbredning 1950 som under medeltiden. S:t Stefans kyrka, vilken är den enda sockenkyrkan längs järnvägssträckan, uppfördes omkring år 1300 och gavs en central placering mitt i socknen. Det ska ha funnits en mindre stenkyrka på platsen under 1200-talet och det kan också ha funnits en ännu tidigare träkyrka, vilket det saknas säkra belägg för. Under medeltiden hade kyrkan en central roll i bygden.

Majoriteten av by- och gårdsnamnen längs järnvägssträckan, som Forsby, Gredelby, Ledinge, Särsta och Trunsta, omnämns under medeltid, men gårdarnas exakta lägen är ofta okända. Namnet Knivsta förekommer i skrift år 1288. Knivsta, Vrå och Ledinge var medeltida sätesgårdar. Ett medeltida gods var en större

sammanhållen jordegendom med en form av stordrift. Godsen spelade en stor roll politiskt, ekonomiskt och socialt och utgjorde vid sidan om kyrkan ett slags centrum på landsbygden under medeltiden. Åkerbruk, boskapsskötsel och kvarndrift var viktiga näringar. Driften krävde ett stort antal personer med olika roller, som landbor (ungefär arrendator) och torpare.



Figur 14. S:t Stefans kyrka fotograferad från öster.

2.3.2 S:t Stefans kyrka

S:t Stefans kyrka uppfördes omkring år 1300 och invigdes 1303. Namnet kommer från kyrkans invigningshelgon S:t Stefan.

Kyrkan är en salkyrka i gotisk stil som är uppförd i gråsten med tidstypisk tegelornamentering på gavlarna, runt fönstren och portar. Ytterväggarna är putsade och taken spånklädda. Sakristian är den äldsta byggnadsdelen, och kan ha hört samman med en tidigare stenkyrka på platsen. Kyrkobyggnaden är en välbevarad representant för den här typen av kyrkor som uppfördes i Uppland vid tiden och har ett stort byggnadshistoriskt och arkitekturhistoriskt värde.

Placeringen på en mindre höjd gör kyrkan väl synlig i det omgivande landskapet, som till stor

del fortfarande består av öppen jordbruksmark. När kyrkan byggdes omgavs den av vatten i söder och väster.

Närmast kyrkan finns den äldsta delen av kyrkogården. Under 1800-talets första hälft skedde en utvidgning åt söder. Under 1900-talet har kyrkogården utvidgats i flera etapper, åt söder, öster och även på det lilla utrymme som kvarstod mellan kyrkogården och järnvägen i väster.

Den äldre delen av kyrkogården omges i norr och öster av en låg gråstensmur, i vilken ett runstensfragment (L1942:143) finns inmurat. I norr finns en mindre rödfärgad bod och i det nordöstra hörnet en vitputsad bod med spånklätt



Figur 15. Träskulptur föreställande kyrkans invigningshelgon Stefanus, 1300-talets första hälft. Upphov: Brandefelt, Markus, Historiska museet/SHM (CC BY 4.0)



Figur 16. Kyrkan är väl synlig i landskapet, här från vägen mot Skottsila i sydväst.



Figur 17. På ett flygfoto från 1936 visar en trädkrans den äldre kyrkogårdens utbredning. Ytan intill järnvägen har ianspråktagits för kyrkogård och en häck har planterats längs kyrkogårdens västra gräns. Foto: AB Flygtrafik/Upplandsmuseet

tälttak. Mot järnvägen i väster avgränsas kyrkogården genom en granhäck. Här finns även en rad lövträd av yngre ålder. Åt söder finns stenmur.

Norr om kyrkogården ligger klockargården, sommartid inbäddad i den omgivande grönskan. På en mindre höjd står den brädklädda klockstapeln, uppförd 1756. I trädgården finns ett antal fruktträd.

I kyrkans närhet växte ett sockencentrum fram med de funktioner som socknen ansvarade för. I dag finns det timrade sockenmagasinet från 1700-talet, det före detta fattighuset från omkring 1850 och den före detta skolbyggnaden

från ca 1900 bevarade. Kyrkans ekonomigård med utrymmen för kyrkogårdspersonal och förråd har tillkommit i miljön.

Norr om sockencentrumet ligger Knivsta gård med huvudbyggnad och stora ekonomibyggnader.

Som tidigare redogjorts för är S:t Stefans kyrka med tillhörande miljö, sockencentrumet och det omgivande jordbrukslandskapet, liksom närliggande Knivsta gård, uttryck för riksintresset Landskapet kring Valloxen och Säbysjön [C 45]. Vidare utgör kyrkan och kyrkomiljön kyrkliga kulturminnen. Miljön ingår dessutom i kommunala områdesbestämmelser.



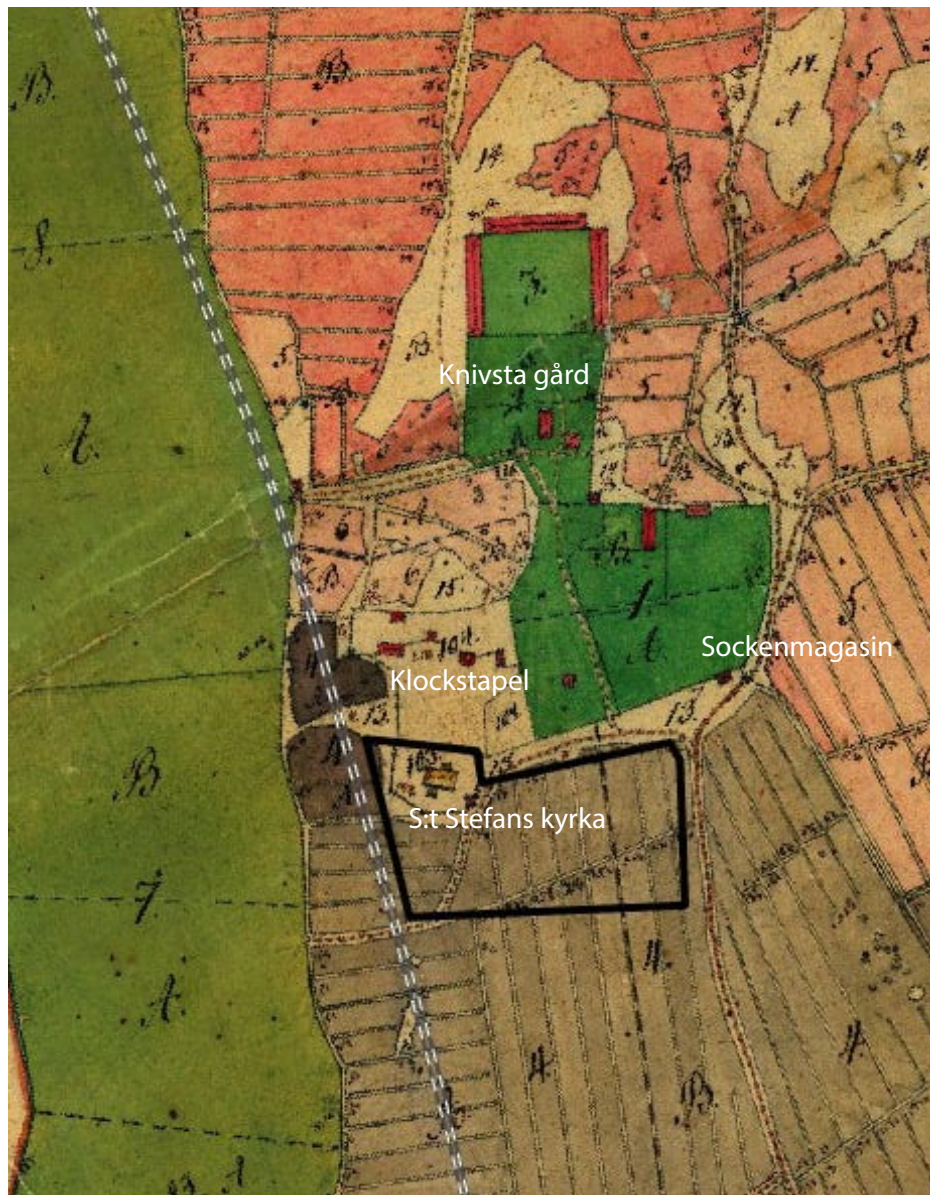
Figur 19. En granhäck markerar kyrkogårdens gräns i väster. En allé står längs häcken.



Figur 18. Bod, klockstapel, del av före detta skolbyggnaden och äldre lövträd norr om kyrkan.



Figur 20. Kyrkan är högt placerad, med vyer över det omgivande öppna landskapet. Järnvägen alldeles intill gör sig påmind i utblickarna över landskapet och genom buller.



Figur 21. Utsnitt ur karta över Knivsta 1810, med dagens järnvägssträckning och kyrkogård markerade. Karta från Lantmäteriet.



Figur 22. Ortofoto över S:t Stefans kyrkomiljö och Knivsta gård. Karta från Lantmäteriet.

2.3.3 Historisk tid

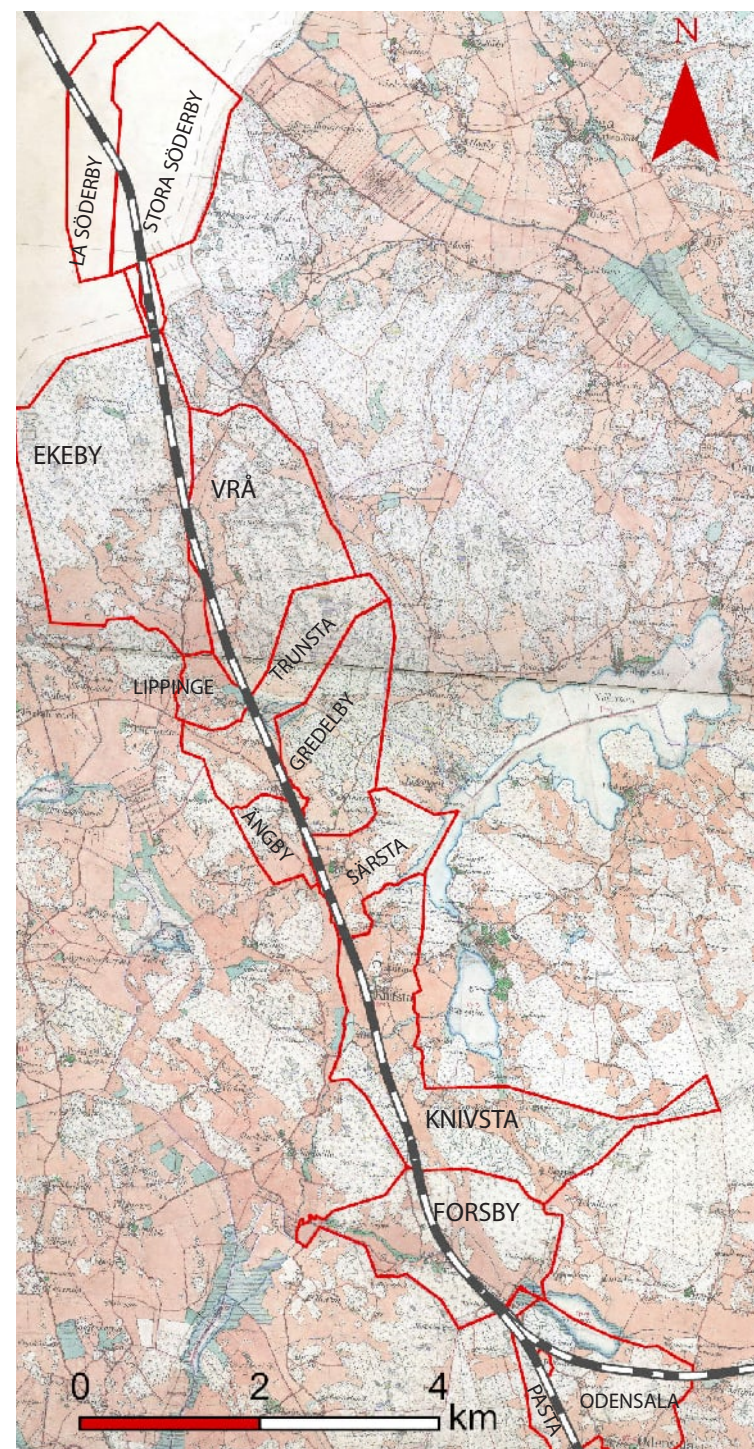
(ca. 1500- 18/1900 tal)

Jordbruket

Från medeltid och fram till sent 1700-tal präglades jordbruket av en småskalighet med ägor bestående av åkrar, ängar, betesmarker och utmarker. Bebyggelsen bestod av byar i landskapet, samlade intill åkermarker. Genom storskiftet under 1700-talet och senare laga skifte på 1800-talet effektiviserades jordbruket. Skiftena ledde till en ökad uppodling av åkermark, särskilt genom utdikning och sjösänkningar som gav bättre odlingsförhållanden. Samtidigt flyttade enstaka gårdar ut från byarna, men många gårdar låg kvar, vilket gör att bystrukturerna är avläsbara än idag.

Under 1800-talet genomgick landskapet ytterligare förändringar med järnvägens tillkomst, vilket behandlas under 2.4.

Figur 23. På den häradsekonomiska kartan från 1901-06 syns hur järnvägen drogs genom det agrara landskapet. Dåvarande fastighetsgränser är markerade i rött. Dagens järnväg är markerad och följer den ursprungliga sträckningen med undantag för vid Forsby i söder där Arlandabanan senare anslutit. Karta från Lantmäteriet.

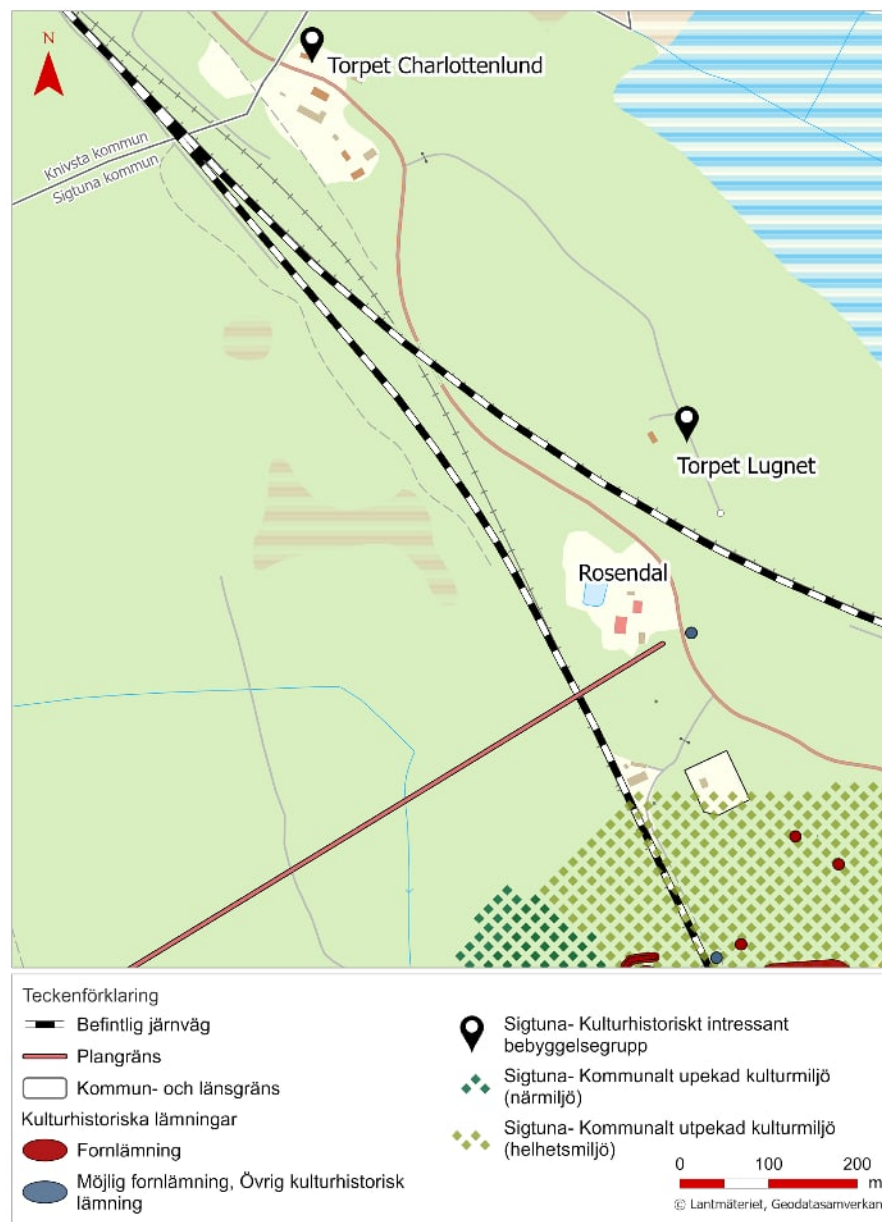


2.3.4 Det agrara landskapets bebyggelse

Längst i söder utmed järnvägen har marken tillhört Pasta och Odensala. När järnvägen drogs här under 1800-talet var det genom ett jordbruks- och skogslandskap med ett fåtal torp. Området är fortfarande glesbebyggt. Torpmiljöerna kom att påverkas av järnvägens utbyggnad, först genom närheten till Ostkustbanan och senare genom Arlandabanan. Flera av torpen är rivna eller ombyggda, men platsnamn som Rosenbacka, Rosendal och Myrbacken (tillhörande Forsby) finns kvar. Torpet Lugnet, som tillhörde Pasta by och senare Odensala prästgård, anlades under 1800-talet. Torpet är utpekat i Sigtunas kulturmiljöprogram, men är i dag förfallet. Torpet har en bevarad enkel karaktär och fortsatt en avsides placering i Myrbackens skogslandskap. Även torpet Charlottenlund är bevarat intill vägen mellan Odensala kyrka och Forsby.



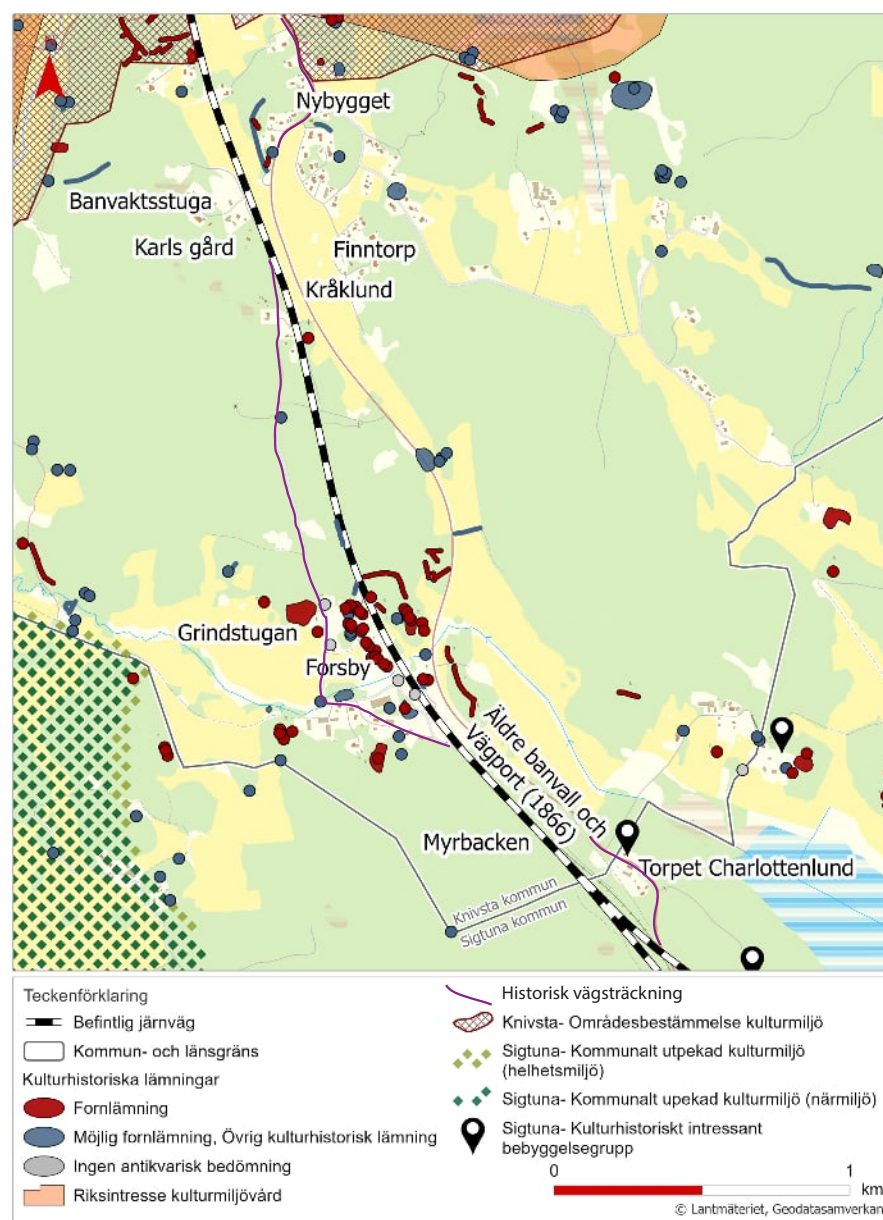
Figur 24. Torpet Lugnet, fortfarande beläget något avsides i skogsmark.



Figur 25. Karta över järnvägssträckans södra del med identifierade kulturmiljöer.

Under 1600-talets stormaktstid intensifierades säteribildningen längs den nuvarande järnvägssträckningen och i den södra delen av sträckan fick gården Forsby säterifrihet. Herrgårdsanläggningar med ståndsmässiga huvudbyggnader, flyglar, alléer och stora trädgårdar blev framträdande inslag i landskapet, framför allt kring Säbysjön och sjön Valloxen. De stora jordbruks- och betesmarkerna krävde en omfattande arbetsstyrka, som säkrades genom frälsebönder och torpare. Under 1700-talet ökade befolkningen, vilket gav herrgårdarna tillgång till ytterligare arbetskraft som möjliggjorde en intensifierad jordbruksdrift.

Forsby säteri, omnämnt redan 1318, utvecklades under 1600-talet. Med järnvägens intåg på 1800-talet förändrades landskapet. Forsbys ägor delades av järnvägen, vars bank blev en barriär till det tidigare sammanhängande herrgårdslandskapet. Den öppna markens utbredning är i stort densamma som på 1700-talet, och historiska spår som torplämningar, vägar och platsnamn som Sägartorpet, Kvarnbacken och Grindstugan vittnar om platsens tidigare funktioner. Forsbys huvudbyggnad brann ner under 2010-talet och bebyggelsemässigt präglas platsen av större moderna ekonomibyggnader samt mindre rödfärgade bostadshus tillkomna under olika delar av 1900-talet.



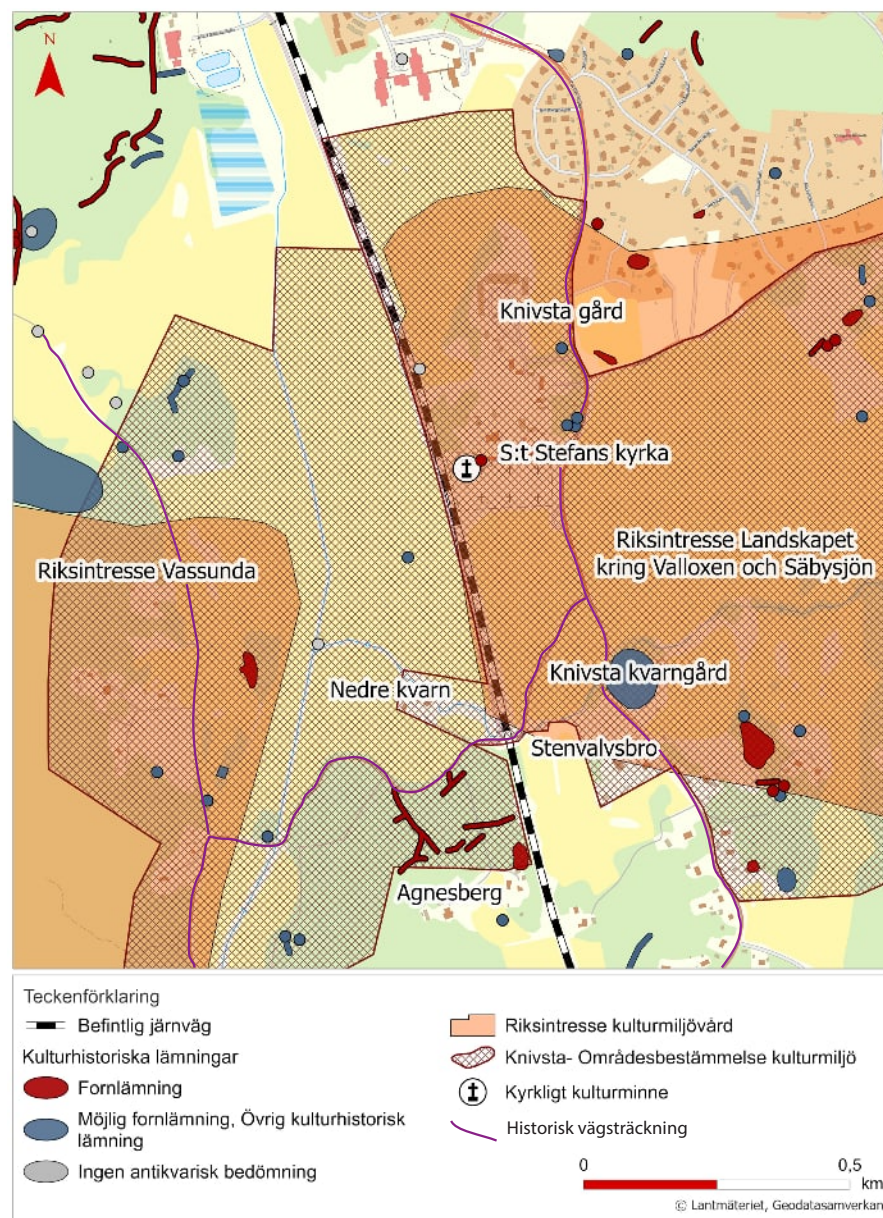
Figur 26. Karta över området omkring Forsby med identifierade kulturmiljöer.

Knivsta gård, en av traktens största gårdar, är belägen norr om Knivsta sockencentrum. På 1690-talet köptes gårdarna i Knivsta by av ägaren till Noor, Nils Gyldenstolpe och kom därefter en längre tid att ligga under Noor. Knivsta gårds huvudbyggnad, uppförd på 1700-talet, är omgiven av stora, välbevarade ekonomibyggnader. Det omgivande öppna odlingslandskapet har i stort sett bibehållit samma utbredning som under 1800-talet och genom att järnvägen är lågt placerad i landskapet har vy över det öppna jordbrukslandskapet runt gården bibehållits.

Knivsta kvarngård och Nedre kvarn, belägna vid Lövstaån, har historiskt varit en integrerad del av den agrara näringen till Knivsta gård. Vid Kvarngården finns en bevarad mjölnarbostad från 1800-talet och ekonomibyggnader.

Under Knivsta gård har det också funnits ett antal torp, varav flera ligger längs järnvägen. På några av platserna finns fortfarande bebyggelse med en äldre agrar karaktär, som Nybygget, Finntorp och Kråklund. Dagens Karlsgård, på järnvägens västra sida, har sitt ursprung i ett torp benämnt Karls stuga.

Längre norrut ligger Särsta gård, kring vilken Knivsta tätort vuxit fram. Särsta fick säterifrihet under 1600-talet. Gården finns bevarad med huvudbyggnad, ekonomibyggnad och allé.



Figur 27. Karta över området kring S:t Stefans kyrka och Knivsta gård med identifierade kulturmiljöer.



Figur 28. Knivsta gård med allé.



Figur 29. Särsta gårds huvudbyggnad och flyglar.



Figur 30. Nedre kvarn med omgivande jordbrukslandskap, som historiskt har tillhört Knivsta gård. S:t Stefans kyrka mitt i bild. Järnvägens låga placering i landskapet gör att den knappt uppfattas på avstånd.

Byn Trunsta ligger strax norr om Knivsta tätort. När järnvägen anlades på 1800-talet bröts sambandet mellan Trunstas bebyggelse och marker. Byns in- och utägor hamnade på järnvägens östra sida och ingår i dag i naturreservatet Gredelby hagar och Trunsta träsk. Strukturerna i landskapet är i övrigt i stort desamma som vid 1800-talets mitt. Det finns pågående planer på att riva Trunsta gårds bebyggelse och uppföra villabebyggelse. Ekeberg, strax söder om Trunsta bestod under 1800-talet av torp och ett soldattorp kopplade till Trunsta by. Knivsta tätorts expansion under 1900- och 2000-talen har gjort att Ekeberg nu omges av modern bebyggelse. Ekeberg är en rest av det agrara landskap som långt in på 1900-talet präglade området i Knivsta stations närhet.

Gredelby, omnämnd redan 1409, var en av de byar vars marker låg till grund för stationssamhället Knivsta. Den tidigare Trunstasjön, numera Trunsta träsk, sänktes under 1930-talet för att skapa odlingsmark. Träsket restaurerades under tidigt 2000-tal och utgör i dag ett naturreservat med fossil åkermark, stensträngar och husgrunder som vittnar om historisk markanvändning. En stor del av marken är registrerad som fossil åker (övrig kulturhistorisk lämning). Gredelbys äldre bebyggelse var belägen i den norra delen av dagens Knivsta, och revs under 1900-talets andra hälft.



Figur 31. Karta över järnvägens sträcka strax norr om Knivsta tätort med identifierade kulturmiljöer.

Norr om Trunsta ligger Lippinge, vars östra gräns, tillika sockengräns mellan Alsike och Knivsta, tangeras av järnvägen. Lippinge omnämns första gången 1409 och landskapet har inte förändrats mycket sedan 1800-talets första hälft. Järnvägens låga placering har bevarat vyerna över det omgivande jordbrukslandskapet.



Figur 32. Ekonomibyggnader i Lippinge by.



Figur 33. Den äldre agrara bebyggelsen i Ekeberg och Knivstas stadsmässiga bebyggelse ligger sida vid sida. Foto taget från väster. Järnvägen går direkt öster om Ekeberg.



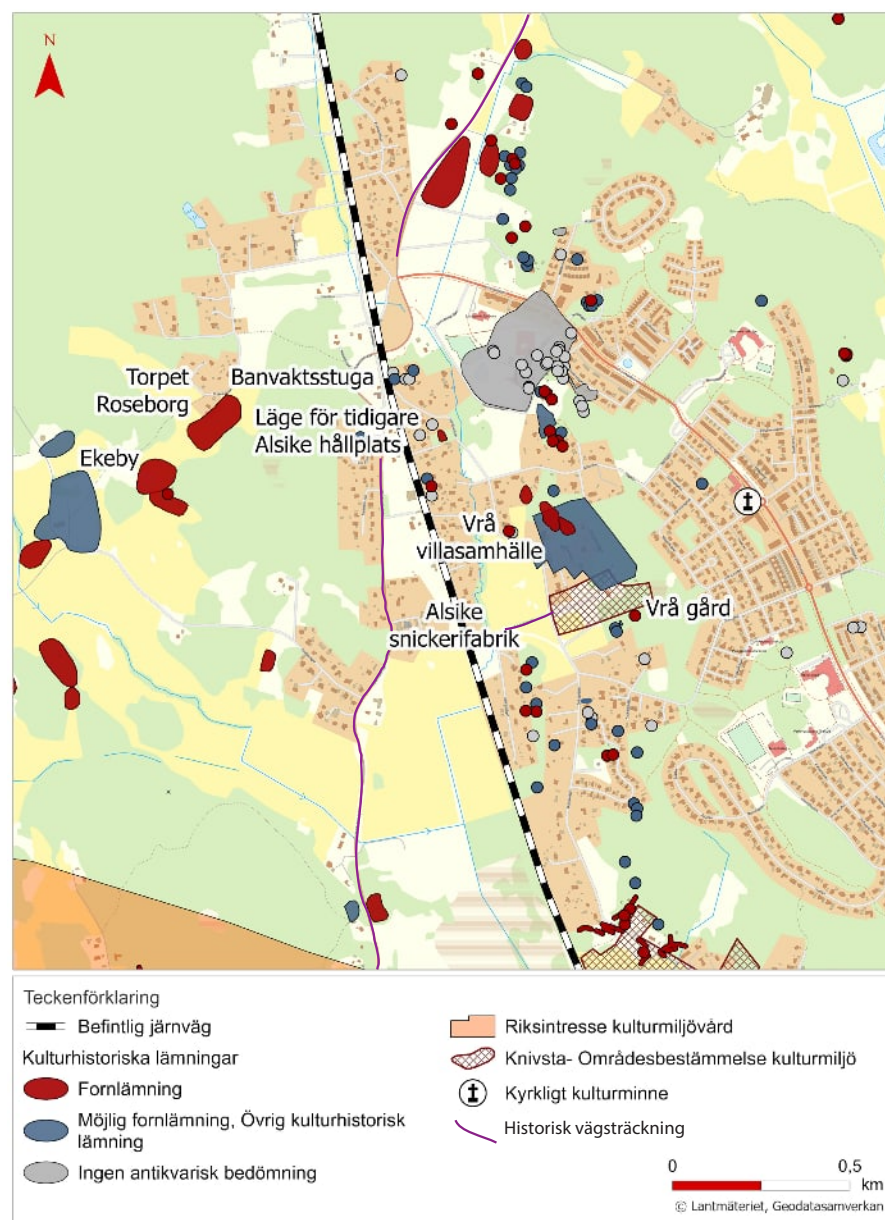
Figur 34. Vy från Trunsta träsk mot väster. Järnvägens låga läge gör att landskapet fortfarande upplevs som en helhet.

Kring Vrå gård, på säteriets ägor, har tätorten Alsike vuxit fram. Vrå herrgårdsväg med huvudbyggnaden i fonden, flyglar, allé och en avläsbar rektangulär trädgård finns bevarade i dag, medan flertalet av de tidigare torpen är rivna eller ombyggda.

I norr drogs järnvägen genom ett glesbebyggt torplandskap, tillhörande Ekeby, med torp anlagda under sent 1800-tal. Flera av de tidigare torplägena ligger inom Alsike tätort. Här finns också soldattorpet Rosenberg bevarat, några hundra meter väster om järnvägen. Längst i norr är bebyggelsen fortfarande gles. Nyboda och Nyby har en småskalig agrar karaktär.



Figur 35. Vrå gårds huvudbyggnad och omgivande trädgård i Alsike.



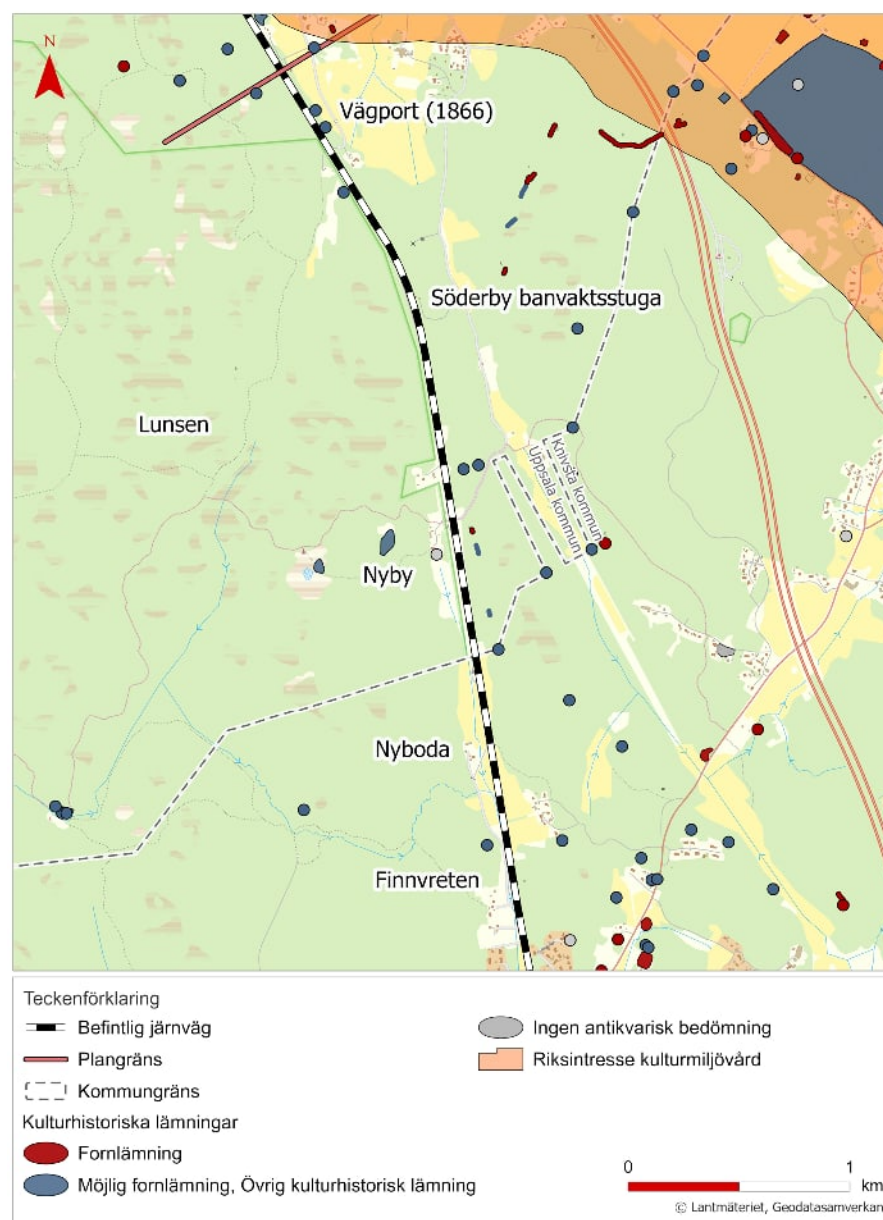
Figur 36. Karta över järnvägen genom Alsike med identifierade kulturmiljöer.



Figur 37. Vy över småskaligt jordbrukslandskap vid Nyboda, som i dag även präglas av infrastruktur.



Figur 38. Nyby, en agrar miljö intill järnvägen längs norra delen av sträckan.



Figur 39. Karta över järnvägssträckans norra del med identifierade kulturmiljöer.

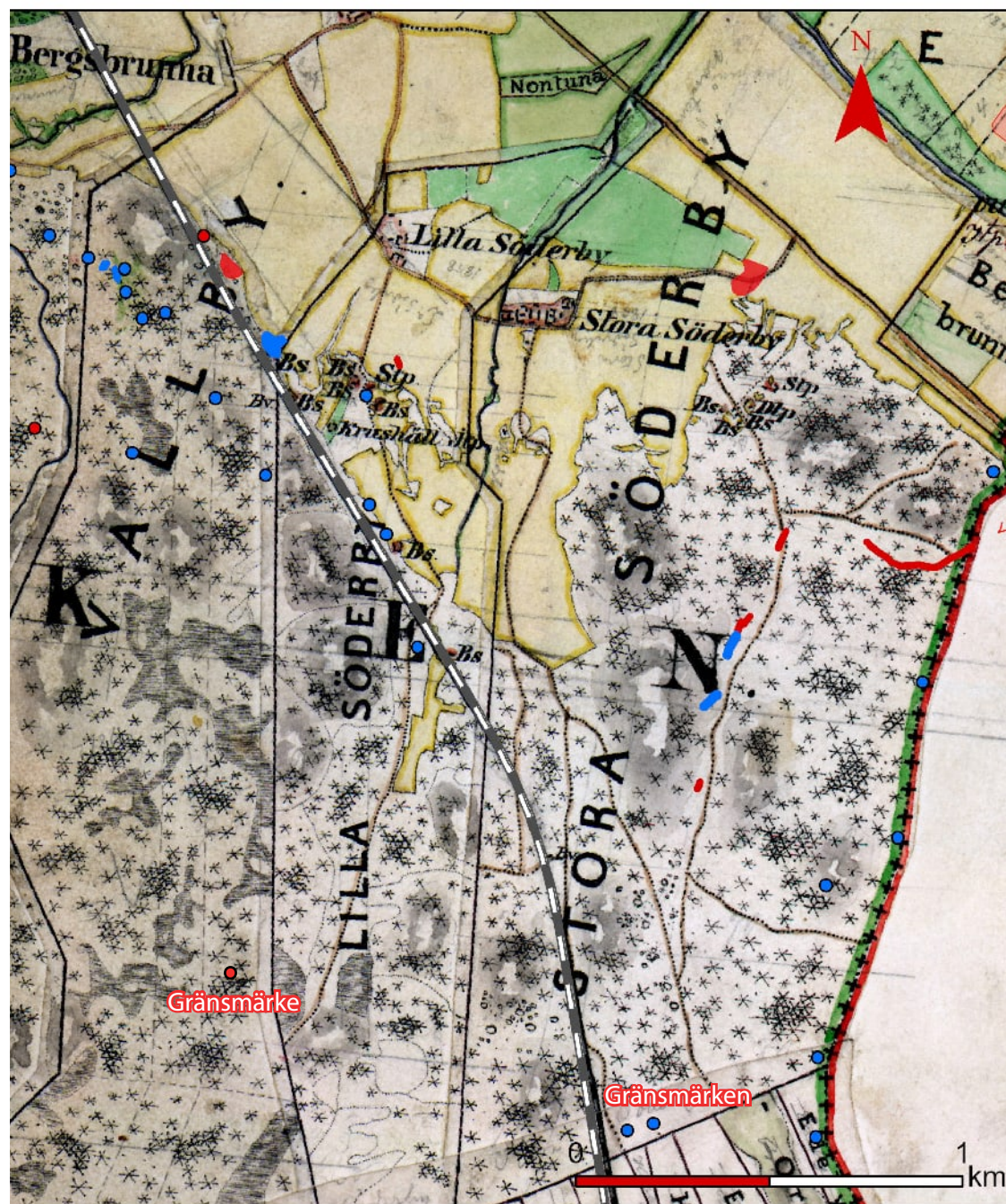
2.3.5 Skogslandskapet

I området längs befintlig järnväg finns större skogsområden som satt sin prägel på landskapet och historiskt varit en viktig resurs. Skogen har brukats för husbehov genom bland annat bete, virke, ved, jakt och tjärproduktion men också fungerat som hemvist för torp och mer skogsbetonade jordbruk. I de norra delarna finns en stor mängd lämningar efter stenbrott.

Utmed befintlig järnvägssträckning finns sammanhängande skogsområden, framför allt i den norra delen och i söder. Skogsmarkerna i norr, Lunsen, har en lång historia av betesmark och organiserat brukande. Lunsen har knappt berörts av skogsbruk de senaste hundra åren och är idag skyddat som naturreservat.

Ängbyskogen, direkt väster och nordväst om tätorten Knivsta och väster om järnvägen, utgör också naturreservat med bland annat gamla hagmarksområden. I naturreservaten, liksom i andra skogsområden längs järnvägen, finns även bland annat torplämningar, stensträngar och gränsmärken som vittnar om äldre tiders användning.

Figur 40. Järnvägssträckans norra del drogs i ett skogslandskap tillhörande bland annat Vallby, Lilla och Stora Söderby. Längst i norr ligger Bergsbrunna. I gränsen mellan in- och utägor låg ett flertal backstugor, markerade med Bs på kartan. Lämningar efter flera av dessa är registrerade som övriga kulturhistoriska lämningar. Andra lämningstyper, typiska för skogslandskap, är gränsmärken, färdväg och ett flertal lämningar efter stenbrott. Utsnitt ur häredekonomiska kartan från 1800-talets slut med registrerade lämningar från Fornsök (röd markering anger fornlämning, blå anger övrig kulturhistorisk lämning). Karta från Lantmäteriet.



2.3.6 Kommunikationer och infrastruktur

Knivsta socken har historiskt sett legat bortom de större landsvägarna mellan Uppsala, Stockholm och Norrtälje, som gick utanför socknens gränser. Detta bidrog till att området inte hade särskilt mycket genomfartstrafik. S:t Stefans kyrka, belägen mellan de stora landsvägarna, var under 1600- och 1700-talen inte alltid markerad på kartor över Uppland.

Lokala vägar band samman kyrkan, säterier, byar och gårdar inom socknen. Många av dessa vägar följer än idag samma sträckning som på 1600- och 1700-talets kartor, och det är sannolikt att de användes redan under medeltiden eller tidigare. Även om dagens vägar har få likheter med de förhistoriska vägarna, bär de fortfarande spår av sin historiska funktion som viktig transportled och berättar om historiska rörelsemönster i landskapet. En av dessa vägar går mellan Alsike kyrka och Knivsta (se Figur 27), en väg som har varit en viktig förbindelse i landskapet. Vägar som leder till S:t Stefans kyrka har också spelat en central roll i det historiska vägnätet lokalt. Dessa vägar sträcker sig från söder, öster och sydväst och kopplar samman kyrkan med omgivande byar och gårdar.

En annan historiskt bevarad väg löper från Forsby till Karls gård, strax väster om järnvägen (se Figur 26). Denna vägsträckning

finns dokumenterad på kartor från mitten av 1700-talet och har behållit sin huvudsakliga sträckning.

Med järnvägens ankomst i mitten av 1800-talet förändrades kommunikationsmönstret. Knivsta station, som öppnades 1866, blev en central punkt för resor och transporter, och ett järnvägssamhälle växte så småningom fram. Järnvägen gjorde det möjligt att enkelt resa mellan Stockholm och Uppsala, vilket bidrog till Knivstas utveckling från en lantlig socken till stationssamhälle.

Ett gästgiveri fanns i Alsike by, väster om Knivsta, dit resenärer under 1800-talet kunde ta sig med ångbåt för att sedan fortsätta resan med hästskjuts. Detta knöt ihop Knivsta med de större transportlederna, trots avsaknaden av genomgående landsvägar.

I dag knyter E4:an och järnvägen ihop Knivsta med resten av regionen, men de historiska vägarna och deras sträckningar fortsätter att berätta om äldre tiders rörelsemönster.



Figur 41. Äldre västräckning mellan Knivsta och Skottsila, som fått broöverbyggnad när järnvägen drogs genom landskapet.

2.3.7 Bebyggelseutveckling 1900-2000-tal

Under 1900-talets början förändrades bebyggelsestrukturen på landsbygden i delar av utredningsområdet. Utvecklingen i Knivsta och Alsike tätorter beskrivs separat nedan.

Flera mindre fastigheter avsöndrades från större gårdar, däribland Knivsta säteri, Pasta, Vrå och Ekeby. Detta var en del av statens reformarbete för att skapa småbruk och minska emigration. Ytterligare avstyckningar och fler småhus för permanentboende eller sommarboende uppfördes under 1900-talets senare del. Den nya småhusbebyggelsen uppfördes ofta i anslutning till befintliga torplägen där vägar redan fanns och i övergången mellan jordbruksmark och skog. De gavs namn som Framtiden, Hasselbacken och Solhagen.

På tomter som styckats av från Knivsta gård uppfördes Margaretahemmet, en vårdinrättning för personer med epilepsi, epedemisjukstuga samt ett ålderdomshem, vilket blev nya inslag i det agrara landskapet. Ett syfte med de valda tomterna var de lugna omgivningarna som ansågs vara positiva ur hälsosynpunkt.

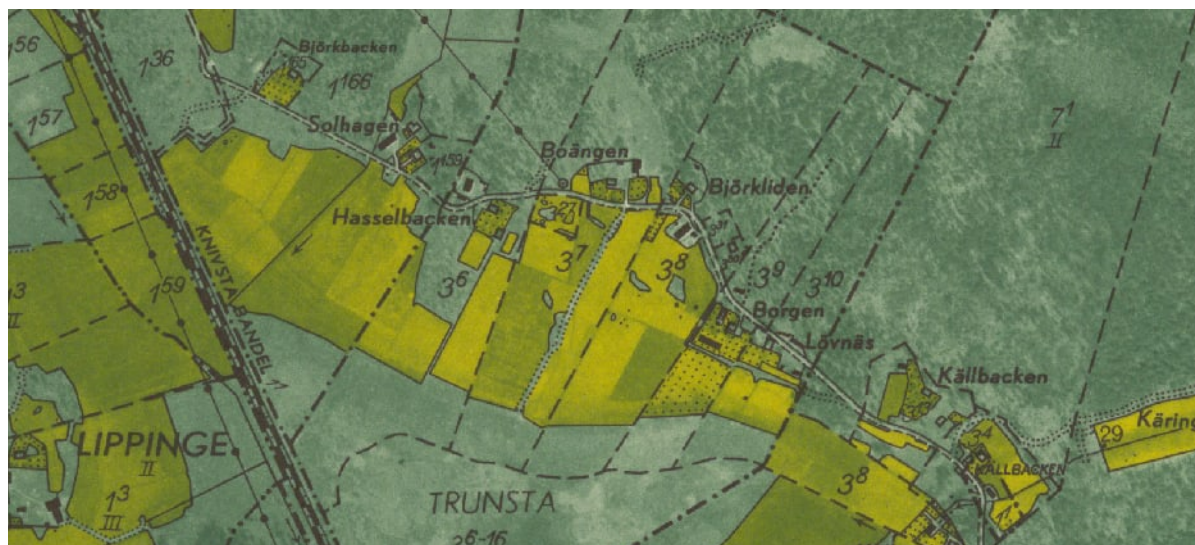
Under 2000-talet har tätorterna Knivsta och Alsike fortsatt att expanderat, medan övriga landskapet längs järnvägen fortsatt är relativt glest bebyggt och har en agrar karaktär.



Figur 42. Finnvreten längs järnvägens norra del styckades av från Ekeby under 1900-talets första hälft.



Figur 43. Exempel på småhus uppfört under 1900-talets första hälft, Agnesberg på en tomt som styckats av från Knivsta gård. I dag har fastigheten kompletterats med ytterligare ett bostadshus.



Figur 44. Nya områden med småhus växte fram under 1900-talet, här mellan tätorterna Knivsta och Alsike på mark som styckades av från Vrå och Gredelby. Utsnitt ur ekonomisk karta Oleda, 1964, Lantmäteriet.

UTTRYCK FÖR DET AGRARA LANDSKAPET SOM PROJEKTET SÄRSKILT BEHÖVER BEAKTA

Kyrkligt kulturminne

S:t Stefans kyrka och kyrkomiljö

Riksintresset Valloxen och Säbysjön [C45]

Byar med ortnamn med by- och sta-ändelser som har ursprung i järnåldern. Knivsta medeltida kyrka, uppförd ca 1300, med tillhörande miljö. (...) 1600-talets säteribildning med herrgårdarna (...) Knivsta med bebyggelse från 1600- och 1900-talen (...). Det tillhörande herrgårdsskapet med ekbackar, alléer och underlydande torp. Knivsta kvarngård. Odlingslandskap med äldre tiders brukande (..)

Kommunalt utpekade kulturmiljöer och områdesbestämmelser

Knivsta gård, Kvarngården samt Nykvarns byggnader ingår i den särskilt värdefulla kulturmiljön Knivsta och Noor i en kulturmiljöutredning som togs fram till Knivsta kommuns översiktsplan (2024).

Det äldre omgivande odlingslandskapet som breder ut sig sydväst om Knivsta kyrka omfattas av områdesbestämmelser.

Vår gård och Lippinge by med tillhörande mark omfattas av områdesbestämmelser.

Särsta gårds huvudbyggnad, flyglar samt ekonomibyggnad är skyddade i detaljplan och får inte förvanskas. Till miljön hör den omgivande parken.

Övriga kulturmiljöer

Forsby säteri med kvarvarande historiska strukturer.

Ekeberg

Äldre vägnät.



Figur 45. Historisk vägsträckning och ekonomibyggnad i Lippinge by.

2.4 Järnvägens kulturmiljöer

2.4.1 Järnvägen anläggs

Byggandet av stambanorna i Sverige, som pågick mellan 1856 och 1892, förändrade inte bara möjligheterna att resa utan också de geografiska och sociala förutsättningarna. Ett tydligt exempel är Norra stambanans sträcka mellan Stockholm och Uppsala som invigdes 1866. Järnvägen var startskottet för tätorterna Knivsta och Alsike.

I Knivsta socken drogs järnvägen genom tidigare obebyggd jordbruksmark, vilket var typiskt för tidens järnvägsutbyggnad. Stationen i Knivsta placerades norr om sockencentrumet på mark som tidigare tillhört säteriet Särsta. Den strategiska placeringen av järnvägsstationer öppnade för nya samhällsbildningar och ekonomisk utveckling.

Knivsta, som tidigare legat utanför de stora landsvägsnäten, utvecklades till en knutpunkt tack vare järnvägen. Förutom att fungera som en transportnod för människor bidrog järnvägen till att jordbrukare i området fick bättre möjligheter att sälja och distribuera sina produkter. Exempelvis byggdes mejerier i anslutning till stationerna i både Knivsta och Odensala.

Alsike fick inledningsvis ingen station, vilket gjorde att jordbrukslandskapet längs järnvägen bestod under järnvägens första årtionden. Med tiden ökade dock efterfrågan på transport och kommunikation i området, vilket ledde till att en hållplats etablerades. Det blev startskottet för

Alsikes framväxt till en mindre tätort. Järnvägen underlättade både handel och arbetsresor, och området började locka både småbrukare och småindustrier.

2.4.2 Järnvägens utveckling

Den ökande trafiken på sträckan Stockholm–Uppsala ledde till att dubbelspår färdigställdes 1908. Banan elektrifierades 1934.

Med tiden utvecklades både Knivsta och Alsike till pendlarorter genom lägena mellan Uppsala och Stockholm.

På 1990-talet byggdes Arlandabanan som anslöt till Ostkustbanan vid Myrbacken. Befintlig järnväg flyttades något västerut i höjd med Forsby och Myrbacken. Den gamla järnvägens sträckning går att avläsa genom den äldre banvallen som finns kvar.



Figur 46. Del av Knivsta station, 1934, före elektrifiering av banan. Till höger i bild syns stickspåret till sågverket och tegelverket. Bildkälla: Järnvägmuseet

2.4.3 Järnvägen i landskapet

Järnvägen byggdes genom ett agrart landskap och påverkade hur det kunde brukas och hur det upplevdes. Sedan dess har järnvägen fortsatt att påverka landskapet, genom exempelvis hur nya vägar har dragits och genom en ökad barriärverkan längs flera sträckor genom bland annat bullerskyddsskärmar och antalet passager över järnvägen som har minskat med tiden.

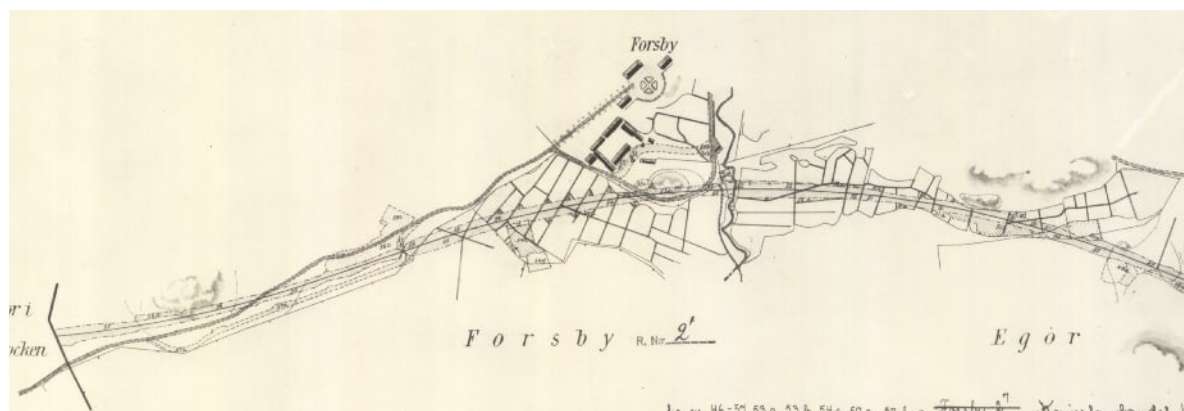
Vissa gårdar fick sina marker uppdelade på var sida om järnvägen, se Figur 23, medan andra gårdar som hamnade på olika sidor av spåren genomförde markbyten mellan varandra och justerade fastighetsgränser.

Järnvägen korsade befintliga vägar och vattendrag. Ett antal järnvägsbroar uppfördes därför. I början kunde människor och djur också röra sig över banvallen och det fanns många mindre vägar över spåren. Med järnvägens utbyggnad, ökad trafik och högre hastigheter ökade barriäreffekten och de mindre vägarna ersattes av ett fåtal järnvägs- och vägbroar under 1900-talets senare del. Nya vägar som går parallellt med järnvägen har tillkommit.

På vissa sträckor anlades järnvägen på bankar och skapade redan från början en stor fysisk och visuell barriär i landskapet. Ett exempel är Forsby, där järnvägens sträckning ändrades något i och med Arlandsbanans tillkomst, men där den gamla banvallen och en vägport finns bevarade (se Figur 81).

På en stor del av sträckan var järnvägen dock relativt lågt placerad i landskapet, vilket gjorde att visuella samband och vyer inte påverkades lika mycket. Med tiden har bullerskyddsskärmar

och stängsel uppförts på delar av sträckan delar där det finns många bostadsfastigheter för att möta de moderna krav som ställs, vilket har förstärkt järnvägen som visuell barriär.



Figur 47. Utsnitt ur expropriationskarta från 1864 som visar hur järnvägen anlades över Forsby gårds ägor. Karta från Lantmäteriet.



Figur 48. Banvall vid Forsby, tillkommen efter Arlandabanans tillkomst på 1990-talet.



Figur 49. Ortofoto från 1960-talet visar flera mindre vägar som korsar järnvägen. Här ett exempel från Nyby i utredningsområdets norra del. Lantmäteriet.



Figur 50. De mindre vägarna över spåren på fotot till vänster har ersatts av en väg parallellt med järnvägen som ansluter till en vägbro respektive järnvägsbro.



Figur 51. Järnvägen som barriär i landskapet har ökat med tiden genom bland annat bullerskyddsskärmar. Fler enklare utformade övergångar har ersatts av storskaliga broar. Vägar parallellt med järnvägen har tillkommit. Bild från Alsike.



Figur 52. På vissa sträckor är järnvägen lågt placerad och inga bullerskyddsskärmar finns, vilket gör att vyer i landskapet har bibehållits. Trunsta träsk.

2.4.4 Knivsta stationsmiljö och samhälle

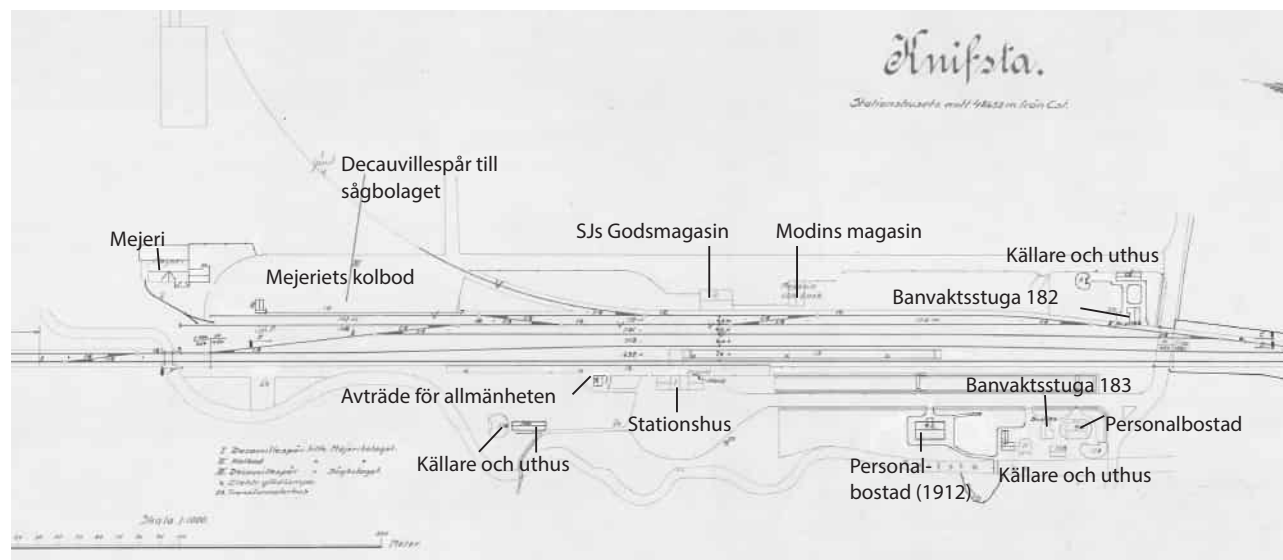
Vid Knivsta station uppfördes ett stationshus med tillhörande mindre järnvägsplan på järnvägens västra sida. Stationshuset fungerade också som poststation. På övervåningen fanns bostad för stinsen. Till stationshuset uppfördes uthus och jordkällare.

Gestaltade grönytor var en del av stationsmiljöerna från det att stambanorna började anläggas. I Knivsta anlades en mindre park väster om stationshuset, som avgränsades av Knivstaån. Befintliga träd verkar ha integrerats i järnvägsplanen. Väster om ån fanns jordbruksmark fram till 1980-talet.

Längre söderut uppfördes en personalbostad och en banvaktsstuga med tillhörande uthus och jordkällare. På järnvägens östra sida, intill dagens plankorsning, uppfördes ytterligare en banvaktsstuga med uthus. På östra sidan fanns också Statens Järnvägars godsmagasin.

På järnvägens västra sida uppfördes ytterligare en personalbostad för anställda vid järnvägen 1912.

Med järnvägens etablering fick Knivsta nya industriella möjligheter. 1894 grundades Knivsta Mejeriförenings mejeri, den första industrin i området. 1900 respektive 1906 etablerades ett sågverk och tegelbruk som kom att bli Kniv-



Figur 53. Utsnitt av ritning från år 1919 som visar Knivsta stationsområde med spår och tillhörande byggnader. I ritningen finns det en numrering av byggnaderna som berättar om deras funktion. Vissa byggnader saknar numrering. Karta från Järnvägmuseet.



Figur 54. Flygbild på Knivsta stationssamhälle, troligen tagen under tidigt 1900-tal. Magasinet mitt i bild är rivet, med sädesmagasinet till höger står kvar. Bilden är hämtad från underlag till kommunövergripande kulturmiljöprogram, Knivsta kommun 2024.

stas största arbetsgivare. De uppfördes på mark som tillhört Gredelby, på järnvägens östra sida. Sågverket bidrog till samhällsbyggandet genom att stycka av tomter för arbetarbostäder och mark för Knivstas första skola 1909.

I anslutning till industrin och bostäderna styckades tomter på Särstas mark av. Närmast järnvägen, längs Centralvägen, etablerades handel och småindustrier i ett antal stora, rödfärgade byggnader som också inrymde bostäder för verksamheternas personal.

Längs Centralvägen låg sedan tidigare Statens Järnvägars godsmagasin och intill detta kom pri-

vata magasinsbyggnader att uppföras. I de flesta stationssamhällen låg stationen och huvudgatan på samma sida av järnvägen, medan magasinerna placerades på motsatta sidan. Av ovan beskrivna anledning blev det tvärtom i Knivsta, vilket har skapat en karaktäristisk miljö centralt i samhället.

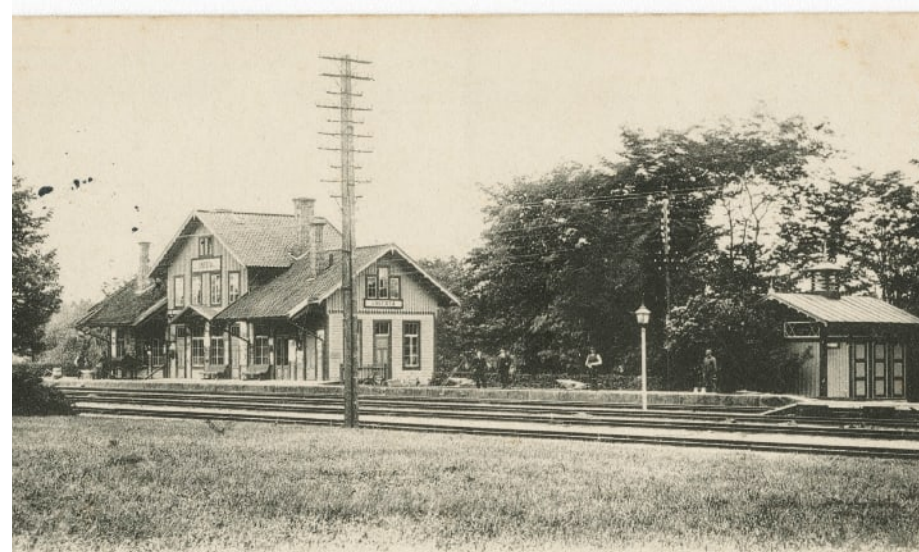
Sädesmagasinet (endast *magasinet* i kommunens kulturmiljöprogram) (se Figur 61) bestod ursprungligen av två separata byggnader, en mindre magasinsbyggnad i norr uppförd av Bröderna Modins som bedrev verksamhet på Centralvägen och en större i söder uppförd av AB Knivstaortens Lantmän. Senare har byggnaderna byggts ihop. Fasaderna i trä med stående

och liggande panel är faluröda med vita omfattningar. Sadeltaget är belagt med svart korrugerad plåt och de fönster som finns på byggnaden är mindre och högt placerade. Det finns flera portar och dörrar på byggnaden som gjort det enkelt att hantera gods.

I dag består stationsmiljön av stationshuset, den västra banvaktstugan med uthus, den större personalbostaden från 1912 med uthus samt sädesmagasinet. Banvaktstugan och personalbostaden fungerar i dag som privatbostäder medan stationshuset är en restaurang. Av parken och grönytor finns delar



Figur 55. Knivsta ca 1910. Längst till vänster syns Modins, ett av de första husen som uppfördes i Knivsta och som fortfarande finns kvar. Bildkälla: Järnvägmuseet.



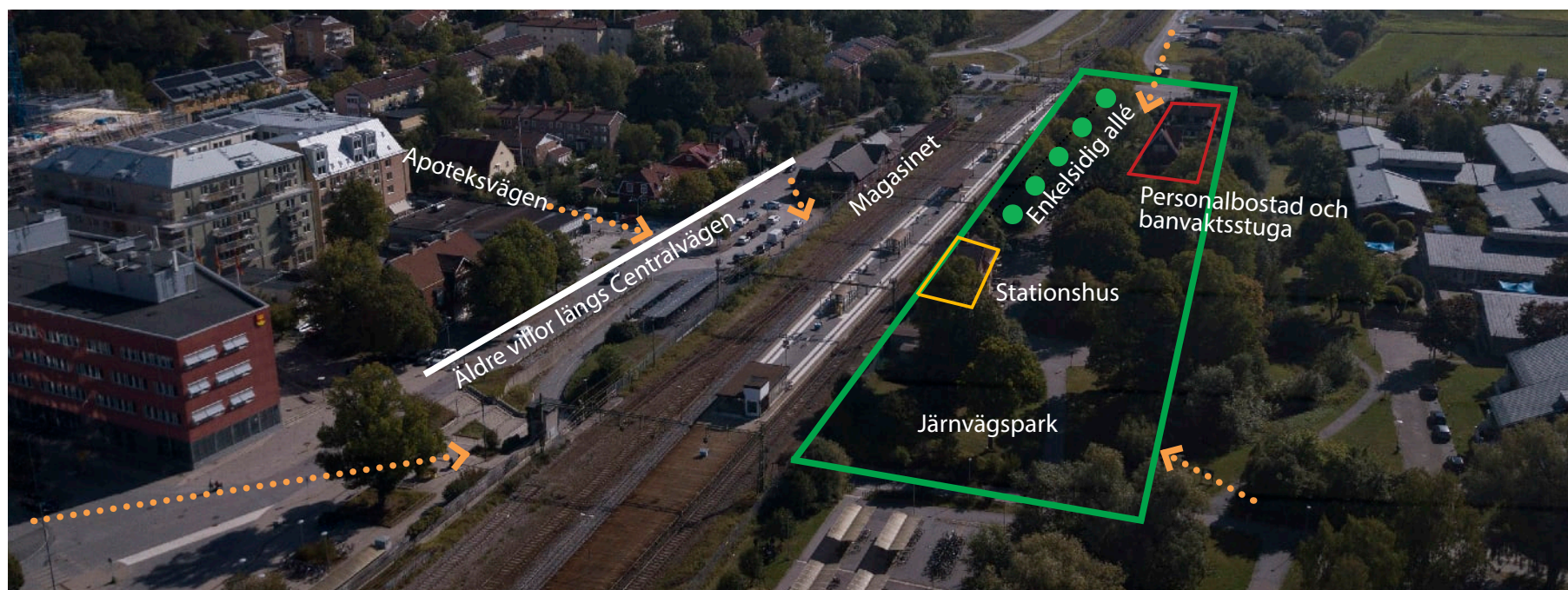
Figur 56. Knivsta station ca 1898. Till höger i bild syns ett avträde för allmänheten. Bildkälla: Järnvägmusset.

bevarade, däribland en enkelsidig allé som går från från stationshuset söderut samt en gräsmattebevuxen rundel med äldre lövträd framför stationshuset. Ån med omgivande grönska ger en naturlig gräns och skiljer stationsmiljön från det urbana mer storskaliga stadslandskapet.

Av de industrier som växte fram i stationssamhället finns endast mejeribygnaden kvar, dock kraftigt ombyggd.



Figur 57. Knivsta stationshus fotograferat från väster. Rundel med äldre lövträd i förgrunden.



Figur 58. Knivsta stationsmiljö i dag. Orange pilar visar viktiga vyer mot den äldre stationsmiljön. Grön heldragen markering visar stationsparkens ungefärliga utbredning i dag. Gul markering visar stationshuset och röd markering visar bevarade personalbostäder, som på fotografiet skymms av grönska. Vit linje längs Centralvägen visar bevarade äldre villor. Foto: CF Møller Architects.



Figur 59. Vy från söder in på Stationsvägen på järnvägens västra sida. I bild syns allén längs järnvägen och SJs personalbostad från 1912.



Figur 60. Banvaktstuga med uthus längs stationsvägen.



Figur 61. Sädsmagasinet fotograferad från plattformen.

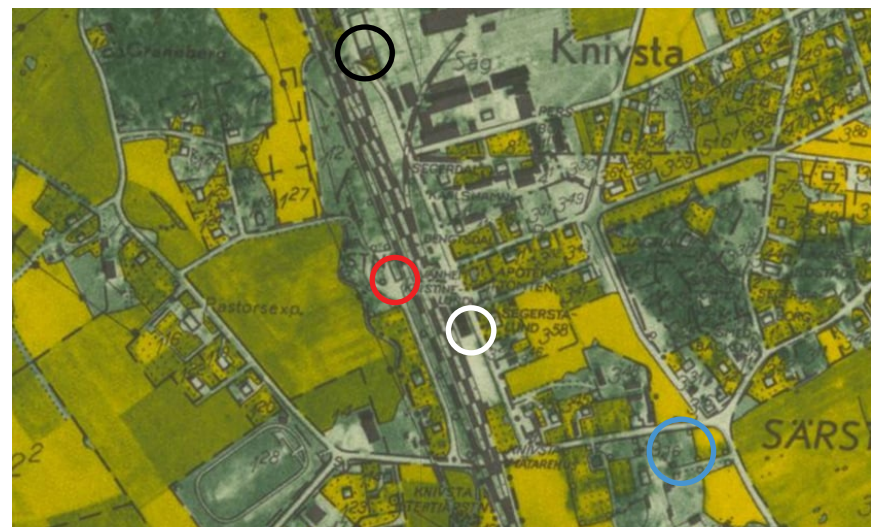


Figur 62. Bröderna Modins villa, nuvarande Swedbank, på Centralvägen.

Kartutsnittet nedan redovisar Knivsta tätorts utveckling från det att järnvägen anlades till i dag. Stationshuset är markerat med röd cirkel, sädesmagasinet med vit, mejeriet med svart och Särsta gård med blå.



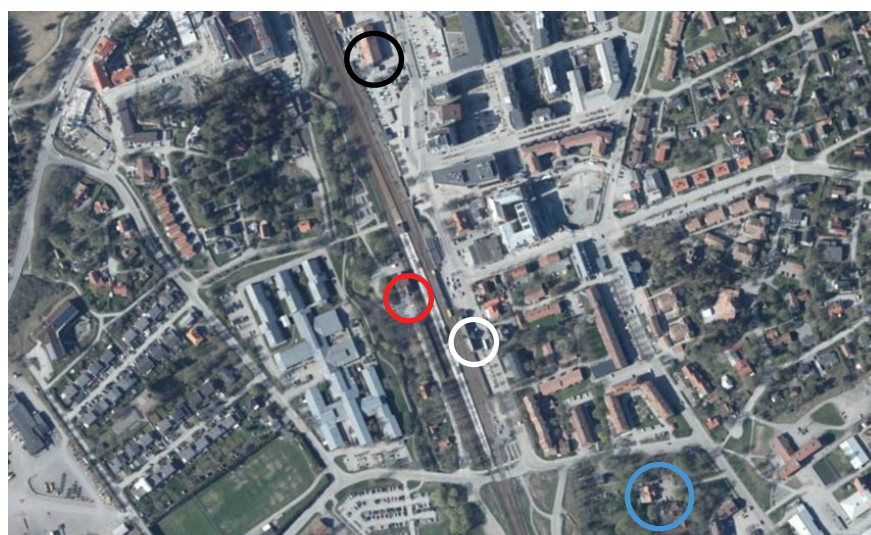
Figur 63. Knivsta, häradssekonomiska kartan 1901-06. Mejeri och ångsåg har uppförts, men i övrigt omges stationen av åkermark tillhörande Särsta, Gredelby och Ängby. Karta från Lantmäteriet.



Figur 64. Knivsta, ekonomiska kartan 1954. Tegelbruket och sågverket har vuxit och flera områden med småhusbebyggelse har uppförts på framför allt järnvägens östra sida. Karta från Lantmäteriet.



Figur 65. Knivsta, ekonomiska kartan 1981. Fram till 1970-talet var bebyggelsen huvudsakligen koncentrerad till järnvägens östra sida. På 1980-talets karta syns småhusområden som har tillkommit väster om järnvägen. Karta från Lantmäteriet.



Figur 66. Knivsta, ortofoto 2023. Tegelbruket och sågverket är rivna och ersatta med bostads- och kontorsbebyggelse samt kommunhus. Den tidigare åkermarken intill stationsmiljön är bebyggd med bland annat bostäder. Karta från Lantmäteriet.

Bangård och elanläggning

Bangården på Knivsta station har förändrats mycket genom åren och har få äldre beståndsdelar bevarade. Plattformen är senare tillkommen och fick sin nuvarande utsträckning under sent 1900-tal. Den har betongkanter och är belagd med betongplattor och asfalt. I norr finns en plattformsdel i trä, även den av senare datum. Innan den nuvarande plattformen fanns en plattform med gångpassage mellan järnvägens östra och västra sida i höjd med stationshuset. Passagen ersattes under sent 1900-tal av nuvarande gångtunnel under spåren.

Banan elektrifierades 1934. De grönmalade kontaktledningsstolparna längs banan liksom kontaktledningsbryggorna vid Knivsta station och tidigare stationsläget i Alsike, kan vara från denna tid eller efterföljande decennier. Äldre armaturer finns på kontaktledningsbryggorna över plattformen i Knivsta. En fristående belysningsstolpe, i form av en kontaktledningsstolpe, finns också, placerad där det tidigare stickspåret mot sågverket tog av. Övriga belysningsstolpar, räcken, bänkar, skyltar och stängsel med mera är senare tillkomna. Äldre tekniska installationer kan finnas, men har inte inventerats.



Figur 67. Knivsta bangård har få äldre beståndsdelar med undantag för kontaktledningsbryggorna.



Figur 68. Kontaktledningsbrygga med karaktäristisk grön kulör och armaturer i båg.

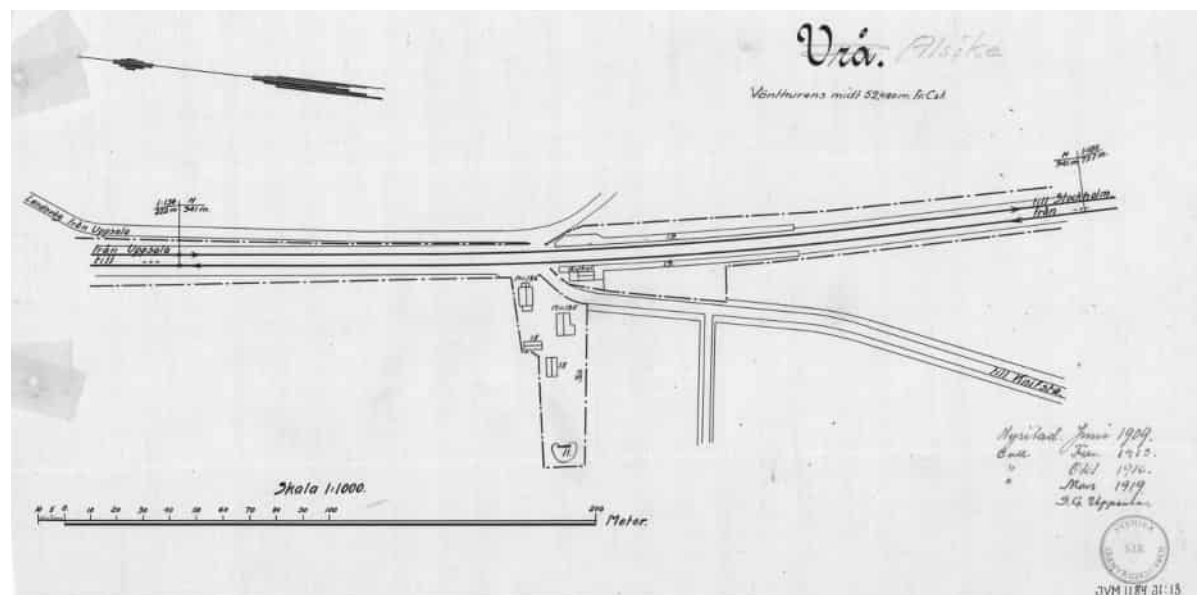
2.4.5 Alsike stationsmiljö och samhälle

Det fanns ursprungligen ingen järnvägsstation i nuvarande Alsike. Området präglades av jordbruksmark tillhörande Vrå gård i öster och Ekeby i väster. År 1904 skänkte den dåvarande ägaren av Vrå gård, friherre von Paykull, mark till Statens Järnvägar för att anlägga en station. Han bekostade även uppförandet av en enkel träbyggnad med väntrum och expedition, liksom en plattform i trä. Stationen fick namnet Vrå anhalt.

År 1919 öppnade ett postkontor på platsen. Eftersom namnet Vrå redan användes av ett annat postkontor, valdes namnet Alsike. Något år senare bytte även stationen namn till Alsike, trots att den var belägen i Knivsta socken. Ett nytt stationshus uppfördes 1934 efter ritningar av Statens Järnvägar. Stationen i Alsike fanns fram till 1976, men stationshuset är numera rivet.

Intill det gamla stationsläget finns en banvaktsstuga, den andra i ordningen på platsen. Bredvid banvaktsstugan ligger en byggnad som under många år fungerade som affär och därmed haft en central roll i Alsike.

Utvecklingen av Vrå villasamhälle, senare Alsike, tog fart efter att Vrå anhalt började trafikeras. Egendomen Vrå såldes till AB Hem på landet, som styckade av marken och sålde tomter. Ungefär hälften av tomterna utgjordes av



Figur 69. Situationsplan över Vrå, senare Alsike, station från 1909, uppdaterad 1919. Planen visar en väntkur, två banvaktsstugor med tillhörande uthus samt en jordkällare. Bildkälla: Järnvägsmuseet

villatomter, medan den andra hälften bestod av småbruk, odling och trädgård.

På 1940-talet etablerades Alsike snickerifabrik nära järnvägen, en verksamhet som fortfarande är i drift.

Två av de historiskt viktigaste vägarna i Alsike, dagens Björkkällevägen som var en del av landsvägen mellan Sigtuna och Mora stenar och vidare norrut och Vrå herrgårdsväg, korsades av järnvägen. Vägarna bestod genom enkla passager över järnvägen. På 1990-talet ersattes dessa genom en bro över järnvägen (Björkkällevägen)

och en gångtunnel (Vrå herrgårdsväg).

Under tidigt 1900-tal fanns storartade planer för Alsike, med bostäder för 30 000 invånare. Dessa planer genomfördes aldrig i den skalan, och det dröjde till 1990-talet innan en större expansion skedde. Utbyggnaden har sedan 2010 skett i snabb takt, huvudsakligen på skogsmark som tillhört Vrå gård.

Vrå villasamhälle, som var den första samlade bebyggelsen i Alsike tätort, är i dag till stor del ombyggt. Området har ett visst kulturhistoriskt värde, då det berättar om Alsikes tillkomst. Ett växthus och två mindre ekonomibyggnader intill

järnvägen är exempel på bevarade byggnader som vittnar om jordbruk och odling som en viktig del av försörjningen i Wrå villasamhälle.

En fjärdedel av Knivsta kommuns befolkning bor i Alsike och orten fortsätter att expandera.



Figur 70. Ekonomibyggnad tillhörande Alsike snickerifabrik.



Figur 71. Äldre egnahemsbyggnad med fruktträdgård längs järnvägen i Alsike.



Figur 72. Ekonomibyggnader intill järnvägen berättar om de småbruk som var början för Alsike som tätort.



Figur 73. Flygbild över del av Alsike med äldre byggnader och strukturer markerade.

2.4.6 Banvaktstugor

När järnvägen byggdes uppfördes banvaktstugor på sex platser längs sträckan: Söderby, Grindtorp, Vrå, Knivsta, Karlsgård och Rosenbacka, se Figur 75.

Banvakterna ansvarade för att bevaka och underhålla järnvägen och de bodde ofta i små särskilt uppförda tjänstebostäder längs järnvägen. Banvaktstugorna uppfördes ofta efter modellritningar. Genom att ta fram moduler och modellritningar kunde Statens järnvägar uppföra en stor mängd byggnader med relativt liten personalstyrka.

Till banvaktstugorna hörde uthus med stall för kor, källare, brunn, fruktträd och bärbuskar. I dag finns en sådan helhetsmiljö bevarad längs sträckan, längst i norr vid Söderby.

Systemet med banvakter upphörde på 1960-talet och många banvaktstugor är i dag borta.

Söderby banvaktstuga uppfördes efter en modellritning från år 1855 och byggdes senare till. På 1930-talets såldes stugan till Järnvägsmännens Helykterhetsförbund för att bli sommarhem.

I Alsike har det funnits två banvaktstugor (benämnda Grindtorp), bägge uppförda under 1800-talets andra hälft. Den nuvarande banvaktstugan var den andra i ordningen och uppfördes efter en modellritning från 1872. En tillhörande ekonomibyggnad revs på 2010-talet.

Banvaktstugan i Vrå låg där järnvägen korsar vägen mot Vrå gård, och revs 1961.

I Knivsta fanns två banvaktstugor: en som finns bevarad på järnvögens västra sida och en där järnvägen korsar vägen till Särsta. Den senare såldes på 1930-talet för att rivas eftersom den skymde sikten vid vägövergången.

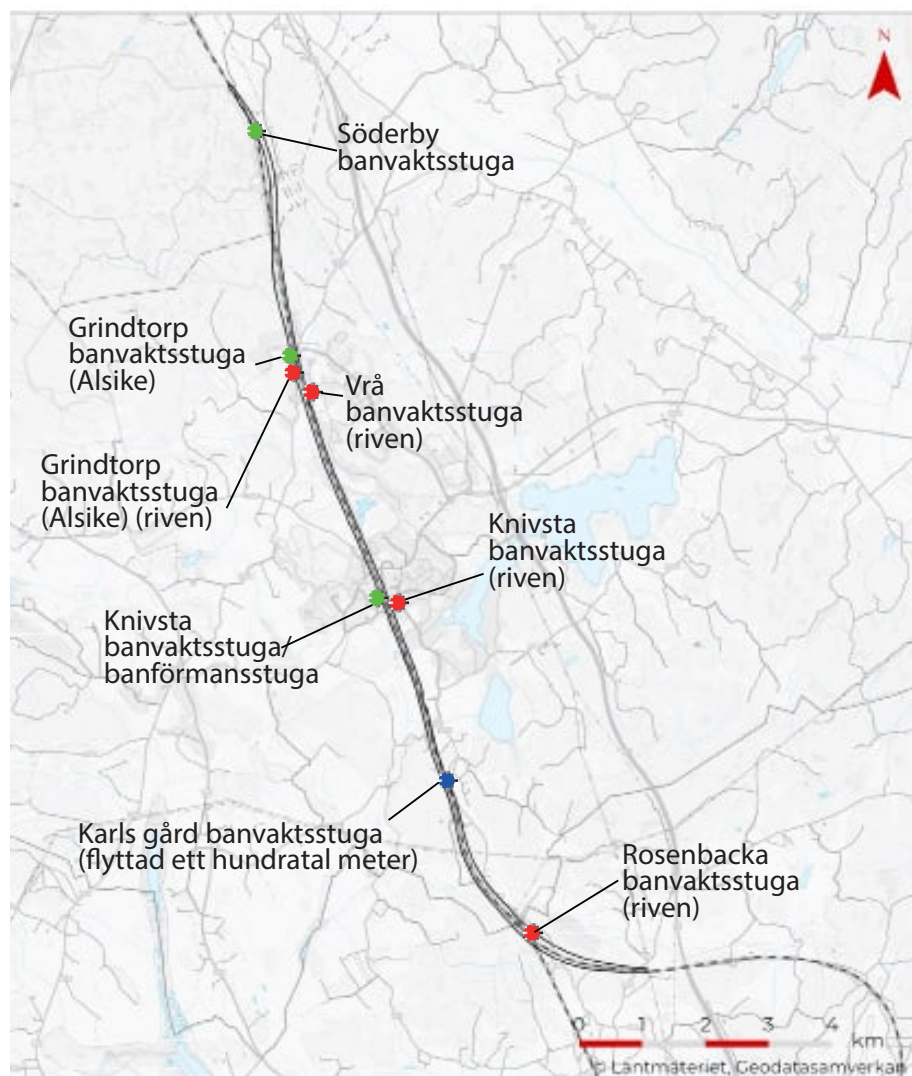
Banvaktstugan vid Karls gård flyttades under 1900-talets andra hälft ett hundratal meter från den ursprungliga platsen. Banvaktstugan i Rosenbacka revs under 1900-talets andra hälft.

Banvaktstugorna längs sträckan berättar om organisationen omkring järnvägen och är en del av det kommunikationshistoriska kulturarvet. Den bevarade helhetsmiljön i Söderby berättar om hur banvakten även bedrev ett mindre jordbruk. Genom banvaktstugornas ålderdomliga karaktär ges även en uppfattning om järnvägens ålder.



Figur 74. Vrå anhalt (nuvarande Alsike) före 1920 med det första stationshuset/ väntkur, den äldre banvaktstugan i bakgrunden samt den senare tillkomna banvaktstugan (befintlig) till vänster i bild.

Bildkälla: Banvakt.nu/Upplandsmuseet.



Figur 75. Kartan visar rivna (röda punkter), flyttad (blå punkt) och bevarade banvaktstugor (gröna punkter) längs järnvägssträckan.



Figur 76. Banvaktstugan i Söderby.



Figur 77. Banvaktstugan i Alsike (Grindtorp).



Figur 78. Banvaktstugan i Karls gård, flyttad från ursprunglig plats.

2.4.7 Broar

Längs järnvägssträckan uppfördes ursprungligen ett antal broar för att möjliggöra passage under järnvägen för vägar och vattendrag.

Där järnvägen passerar vägen mellan Knivsta och Skottsila uppfördes en stenvalvsbro, som kompletterades med ytterligare en likadan bro när järnvägen byggdes ut 1908. Under bron gick ursprungligen både väg och Lövstaån (se Figur 79). Vattendraget förlades senare i en kulvert under vägen. Bron har en senare tillkommen överbyggnad samt räcke.

Vid Söderby i norra delen av sträckan samt vid Forsby i den södra delen uppfördes järnvägsbroar i huggen sten. Dessa har fått nya överbyggnader

under 1900-talets mitt. Bron vid Forsby (se Figur 81) är tagen ur bruk sedan järnvägen flyttades något i samband med Arlandabanans tillkomst under 1990-talet. Söderby vägport (se Figur 80) används i dag främst som entré till naturreservatet Lunsen.

I Forsby fanns ursprungligen också ytterligare en passage under järnvägen. I dag finns en rörbro på platsen. Tillsammans med ovan nämnda vägport band dessa passager samman Forsby på järnvägens västra sida med dess ägor på östra sidan. Genom rörbron går i dag också Ingegerdsleden, en pilgrimsled mellan Storkyrkan i Stockholm och Uppsala domkyrka som passerar bland annat S:t Stefans kyrka.

Längs järnvägen uppfördes fyra broar för vattendrag, belägna i centrala Knivsta, vid Trunsta träsk, Vrå och Alsike. Dessa har fått nya överbyggnader i betong under 1940-60-talet.

Broarna är en del av järnvägens kulturmiljö och berättar om hur man vid tiden för järnvägsbygget hanterade landskapet som kom att beröras. Framför allt stenvalvsbron har teknikhistoriska och hantverksmässiga värden. Den påkostade stenvalvsbron, i relation till de enklare vägportarna, berättar om den extra omsorg som lades på vägen som ledde till S:t Stefans kyrka och sockencentrumet.



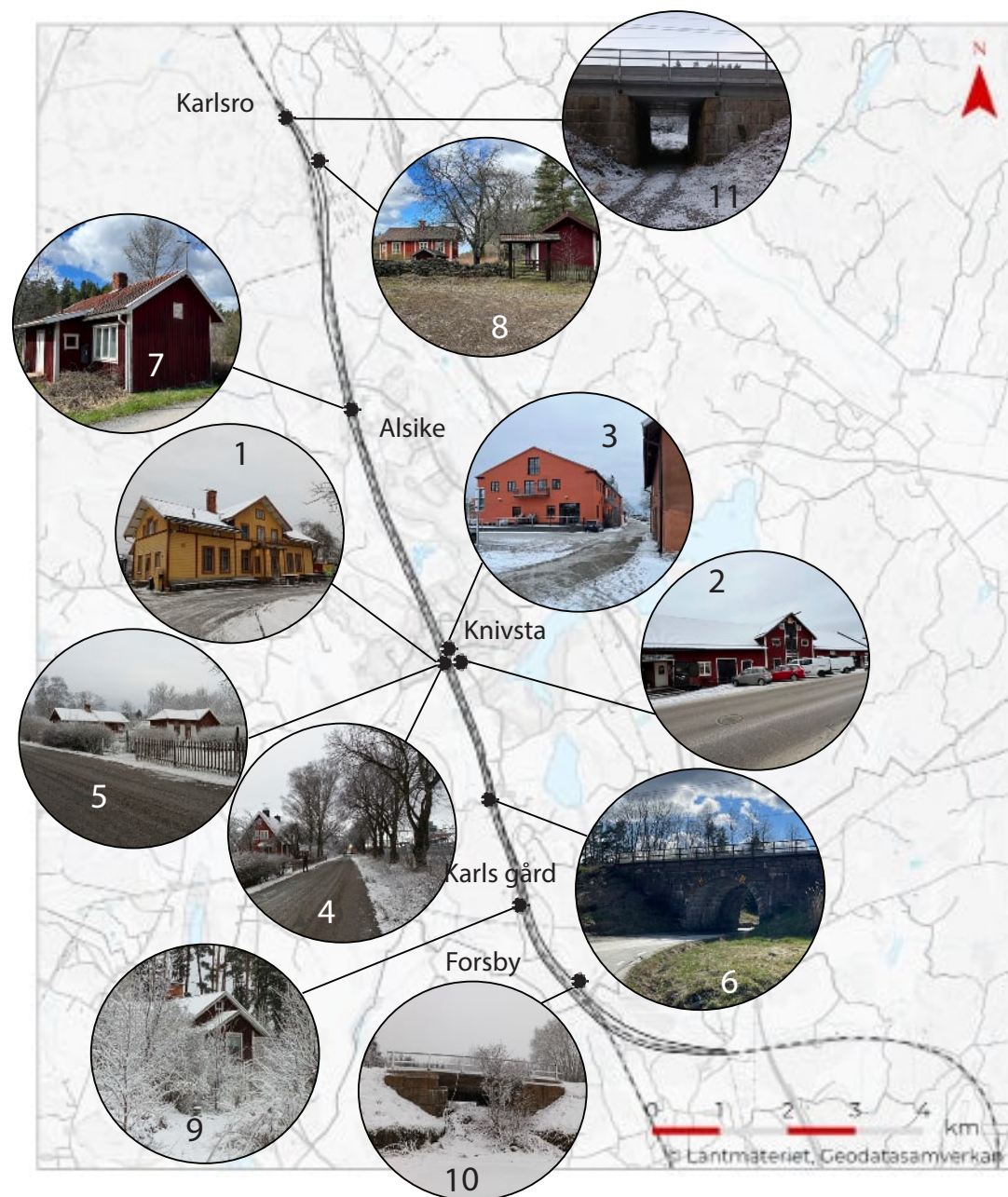
Figur 79. Järnvägsbro från 1866 och 1907 vid Knivsta sockencentrum. Senare har en överbyggnad och räcke tillkommit. Foto: Schagerström, August Fredrik, 1927, Upplandsmuseet.



Figur 80. Söderby vägport, i dag en av entréerna till Lunsen.



Figur 81. Vägport, som inte längre är i bruk, och den äldre banvallen i höjd med Forsby.



UTTRYCK FÖR JÄRNVÄGENS KULTURMILJÖER SOM PROJEKTET SÄRSKILT BEHÖVER BEAKTA

Kommunalt utpekade kulturmiljöer och områdesskydd

Knivsta stationsmiljö utgör en samlad kulturmiljö. Stationshuset (1), sädesmagasinet (2) och Mejeriet (3) är utpekade som märkesbyggnader i det kommunala kulturmiljöprogrammet. Stationshuset, SJs personalbostad (4) och banvaktarbostaden (5) har skydd i detaljplan.

I Knivsta är också flera av de äldre byggnaderna utmed Centralvägen skyddade i detaljplan.

Stenvalvsbron (6) där landsvägen mot Skottsila passerar under järnvägen omnämns i Knivstas kommunala områdesbestämmelser för Knivsta och Nor.

Övriga kulturmiljöer

De båda banvaktstugorna i Alsike (7) och Söderby (8) är tydliga uttryck för järnvägens kulturmiljöer. Även banvaktstugan i Karls gård (9) finns kvar, men är flyttad.

Järnvägsbroar (10, 11) från sent 1800-tal eller tidigt 1900-tal för vägar och vattendrag, är uttryck för järnvägens kulturmiljö.

Den äldre banvallen vid Forsby-Rosenbacka (belägen norr och söder om 10) visar järnvägens ursprungliga sträckning.

Äldre byggnader i Alsike som berättar om ortens framväxt.

Figur 82. Karta som visar järnvägens kulturmiljöer längs sträckan.

3 Käslighets- och tålighetsanalys

I kapitlen ovan har kulturlandskapets särdrag och viktigaste epoker samt uttryck för dessa identifierats. Uttryckens känslighet och tålighet för förändring redovisas nedan.

3.1 Det förhistoriska landskapet

Generellt är fornlämningar känsliga för att påverkas och försvinna då de utgör en ändlig resurs och ofta utgör den enda källan till kunskap om historien. De är även känsliga för att förlora sitt sammanhang med omgivande natur- och kulturlandskap. Känsligheten hänger bland annat samman med typ av lämning och hur frekvent förekommande den är.

Vid Agnesberg och Forsby förekommer lämningar som ska ses och förstås tillsammans och i sitt rumsliga sammanhang. Gravfält och stensträngssystemen är tydligt läsbara och med hjälp av dem kan man även förstå var boplatserna legat. Stensträngssystem är känsliga för fragmentering som kan innebära att de inte längre går att förstå hur de hänger samman med varandra eller med andra lämningar, såsom gravfält och boplatser. Gravfält är känsliga för utradering eftersom de är tydligt läsbara och av stor betydelse för att förstå det förhistoriska kulturlandskapet. Vid Forsby förekommer även skålgropar. Även dessa är känsliga för att ett flertal utraderas, vilket skulle innebära att det förhistoriska landska-

pets läsbarhet minskar.

Miljön vid Forsby är även känslig för att ytterligare barriärverkan uppstår, något som skulle försvåra förståelsen av att det en gång varit en sammanhållen plats där de naturgivna förutsättningarna varit av stor betydelse.

3.2 Det agrara landskapet

3.2.1 Kulturhistoriska samband i landskapet

Järnvägen går genom ett kulturlandskap med lång historisk kontinuitet och med delvis bevarade strukturer sedan åtminstone 1800-talets första hälft. I de delar av landskapet där vyer i stort är opåverkade av järnvägen genom dess låga läge finns en känslighet för en ny visuell barriär. Särskilt känsliga är vyer mot S:t Stefans kyrka och det omgivande öppna landskapet.

Historiska samband mellan Trunsta by och dess marker bröts fysiskt när järnvägen anlades under 1800-talet. Ett visst visuellt samband finns dock kvar och det öppna landskapet med vyer är känsligt för en utökad visuell barriär som stör vyerna och upplevelsen av ett sammanhängande landskap.

Vyer mot Alsike riksintresse och Lippinge bys bebyggelse från det öppna landskapet i öster är

mycket begränsade till följd av det kuperade och till delar skogbeklädda landskapet. Därmed finns viss tålighet för en utökad järnvägsanläggning här.

3.2.2 S:t Stefans kyrkomiljö

S:t Stefans kyrkogård är mycket känslig för intrång. Alla ingrepp på kyrkogården, inklusive påverkan på dess vegetation, är tillståndspliktiga enligt kulturmiljölagen.

Kyrkobyggnaden är känslig för vibrationer, både under byggskede och driftskede. Särskild övervakning under byggskedet krävs. Även andra byggnader i kyrkomiljön kan vara känsliga för vibrationer, vilket ska utredas.

Kyrkomiljön är känslig för ytterligare buller, men också för hur eventuella bullerskydd utformas. Eventuella bullerskydd ska placeras och utformas med hänsyn till vyer i landskapet, kyrkomiljön och Knivsta gårdsmiljö.

Tomten norr om kyrka och kyrkogård (Knivsta 12:1), där bland annat klockstapeln är placerad, ingår i kyrkomiljön och är känslig för intrång. Åtgärder som berör fastigheten kan vara tillståndspliktiga enligt kulturmiljölagen.

3.2.3 Vägar

De passager som finns under järnvägen har i flera fall lång historisk kontinuitet och är känsliga för att tas bort, eftersom de upprätthåller funktionella och historiska samband i landskapet.

Vrå herrgårdsvägs passage under järnvägen är känslig för att tas bort eller få en annan placering. Detta var en av de vägar som ledde till Vrå herrgård och angöringen från öster var en viktig del i upplevelsen av herrgårdsmiljön.

Ålderdomliga, terränganpassade vägsträckningar är uttryck för riksintresset Landskapet kring Valloxen och Säbysjön. Hänsyn till det behöver tas till vid eventuella omledningar av vägar eller nya vägar.

3.2.4 Agrar bebyggelse

Särsta gård är känslig för intrång som minskar dess parkyta, berör äldre träd och allér eller minskar den vegetation som separerar Särsta från omgivande infrastruktur och modern bebyggelse.

Den välbevarade bebyggelsen i Ekeberg berättar om det agrara landskapet före Knivsta tätorts expansion och har vissa upplevelsevärden och pedagogiska värden som en rest av äldre agrar bebyggelse i direkt anslutning till tätorten. Miljön är känslig för intrång som minskar den gröna inramningen eller som gör att byggnader

inte längre kan användas eller bebos. Stora träd i miljön är känsliga för att tas ned.

Forsby gård är en plats med mycket lång historisk kontinuitet, men där bebyggelsemiljön är kraftigt förändrad och har låga kulturhistoriska värden. Det är dock viktigt att minimera markanspråket vid passagen förbi Forsby för att gården fortsatt ska kunna brukas och vara avläsbar i kulturlandskapet.

Även byggnader som i sig inte bedömts ha höga kulturhistoriska värden kan vara del av ett större sammanhang och är därmed känsliga för påverkan som gör historiska sammanhang svårare att förstå. Ett exempel längs befintlig järnväg är Grindstugan vid Forsby. Byggnadernas läge och namnet berättar om den tidigare funktionen, vilket ger en förståelse för att Forsby varit en gård av betydande storlek.

3.3 Järnvägens kulturmiljö

3.3.1 Knivsta

Knivsta stationsmiljö är en samlad miljö med flera bevarade beståndsdelar (stationshus, personalbostäder med trädgårdar, enkelsidig allé, järnvägspark, se Figur 58) som berättar om organisationen vid järnvägen och om Knivsta som stationssamhälle. Miljön är känslig för att förlora beståndsdelar, för att de olika byggnadernas samband sinsemellan och till

järnvägen försvinner eller minskar samt för en ny storskalig anläggning som inte anpassas till den småskaliga stationsmiljön.

Byggnader i stationsmiljön är välbevarade och kan vara känsliga för åtgärder som fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Centralvägens mellersta del är känslig för att förlora sin småskaliga och särskilda karaktär med några av Knivstas första byggnader och det före detta sädesmagasinet som en länk mellan dessa och järnvägen. Centralvägen karaktäriserades länge av industri och magasinsbyggnader närmast järnvägen. Genom de förändringar som skett på järnvägens östra sida (rivning av industrier, rivning av SJ:s godsmagasin, utvecklingen av Knivsta centrum) bedöms det finnas en högre tålighet för förändringar här än på järnvägens västra sida där stationsmiljön till stor del är välbevarad.

Från Apoteksvägen och Centralvägen finns vyer mot stationshuset, vilket understryker kopplingen mellan samhället och stationen. Miljön är känslig för exempelvis bullerskyddsåtgärder och tillägg i stationsmiljön som skymmer dessa vyer, se Figur 58.

Övriga byggnader som är utpekade i Knivsta kommuns kulturmiljöprogram eller har skyddsbestämmelser i detaljplan är viktiga för att förstå Knivstas framväxt och historia. De är

känsliga för att deras kulturhistoriska samband förändras och blir svårare att förstå. Byggnaderna får inte förvanskas. De kan vara känsliga för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

3.3.2 Alsike

I Alsike finns, genom dess ursprung som stationssamhälle, en tålighet för utveckling av järnvägen. En ny station i Alsike kan stärka kopplingen mellan tätorten och järnvägen.

Vrå villasamhälle är till stor del ombyggt och förtätat och har därmed en viss tålighet för nya inslag. Områdets kulturhistoriska värden är generellt låga, men välbevarade byggnader som berättar om områdets ursprung och de stora trädgårdarna är känsliga för intrång och påverkan som ytterligare försvagar områdets kulturhistoriska berättelse.

3.3.3 Övrig järnvägssträcka

Banvaktstugorna längs sträckan (se Figur 75 och 82) har inga formella skydd men berättar om organisationen omkring järnvägen och är en del av det kommunikationshistoriska kulturarvet. Söderby banvaktstuga har ett högt värde som en välbevarad helhetsmiljö med trädgård och ekonomibyggnader. Alsike banvaktstuga (Grindtorp) ingår inte i en helhetsmiljö, men har genom sitt läge i tätorten en större möjlighet att förmedla berättelsen om banvaktssystemet. Av de

åtta banvaktstugor som funnits längs sträckan finns fyra kvar, varav tre på ursprungliga platser. De är mycket känsliga för att förlora sitt samband med järnvägen och att organisationen med banvakter längs sträckan inte längre är avläsbart.

Stenvalvsbron söder om S:t Stefans kyrka har hantverksmässiga värden och tillför vissa upplevelsevärden för den som rör sig längs vägen samt är en del av järnvägens kulturmiljö. Bron är känslig för åtgärder som gör att den blir svårare att avläsa som en bro med ursprung i den första järnvägsanläggningen längs sträckan.

Vägportarna längs sträckan berättar om järnvägens ålder, äldre vägnät samt har vissa upplevelsevärden. De är känsliga för åtgärder som gör dem svårare att avläsa som broar med ursprung i den första järnvägsanläggningen längs sträckan, eftersom det skulle försvåra förståelsen för järnvägens ålder och utbyggnadsfaser samt det äldre vägnätet i området.

Den bevarade banvallen vid Forsby och Rosenbacka visar järnvägens ursprungliga sträckning och är känslig för åtgärder som gör den svårare att avläsa.

4 Råd i fortsatt projektering

Utifrån känslighetsanalysen ovan ges här ett antal rekommendationer för att minska påverkan på kulturmiljön längs sträckan.

4.1 Det förhistoriska landskapet

Ingrepp i de komplexa fornlämningsmiljöerna vid Forsby och Agnesberg behöver undvikas eller minimeras så långt möjligt. För att behålla förståelsen och läsbarheten av det förhistoriska landskapet bör ingrepp i gravfält undvikas. Ingrepp i lämningstyper såsom stensträngssystem, enstaka stensättningar, skålgropar och boplatser bör minimeras.

Etableringsytor eller ytor för tillfälligt nyttjande ska undvikas på eller i närheten av lämningar.

Vid Forsby bör ny järnväg hållas så låg som möjligt för att minska ytterligare barriärverkan så att det fortfarande går att förstå och avläsa det historiska landskapet på båda sidor om järnvägen.

Fornlämningar som finns i närhet av arbetsområdet stängslas under byggskedet. Beslut om vilka fornlämningar som berörs fattas av länsstyrelsen.

Alla åtgärder som innebär övertäckande, grävning, flytt eller annan ändring av en fornlämning kräver tillståndsprövning enligt kulturmiljölagen.

4.2 Det agrara landskapet

Landskapet har sedan förhistorisk tid nyttjats till agrar verksamhet och på flera ställen är markanvändning och strukturer i stort de samma som sedan åtminstone tidigt 1800-tal. Det är viktigt att nuvarande markanvändning kan fortgå, att ingrepp i jordbruksmark planeras så att ytor som inte kan nyttjas minimeras och att det finns möjlighet att nå ytor.

4.2.1 Kulturhistoriska samband i landskapet

Där järnvägsanläggningen är lågt placerad i landskapet bör det undersökas om den fortsatt kan vara det, för att vyer och visuella samband ska bevaras. Det gäller särskild vid passage förbi S:t Stefans kyrka och Trunsta–Gredelby.

I de fall där järnvägen inte kan placeras lågt i landskapet eller där anläggningen tar mycket mark i anspråk är det viktigt att utformningen av anläggningen anpassas till miljön. Det gäller även materialval och vegetation.

Upplag, etableringsytor och byggvägar anpassas efter landskapet. Placering inom riksintresse och andra skyddade eller utpekade kulturmiljöer undviks.

4.2.2 S:t Stefans kyrkomiljö

Bullerskyddsåtgärder anpassas till kyrkomiljön.

Sakkunnig inom kulturmiljö behöver medverka vid framtagande av riktvärden för vibration. Uppsättning av mätare för buller och vibrationer är tillståndspliktiga eftersom byggnaden är skyddad enligt 4 kap kulturmiljölagen.

Kyrkobyggnaden och eventuellt andra byggnader i kyrkomiljön ska följas i antikvariskt kontrollprogram under byggskedet.

Alla intrång/åtgärder som rör kyrkogården kan vara tillståndspliktiga enligt kulturmiljölagen.

4.2.3 Vägar

Vägpassager under järnväg är i flera fall av hög ålder och bör behållas i nuvarande lägen för att förstå samband i kulturlandskapet.

Vid eventuella omledningar av vägar eller anläggning av nya vägar behöver hänsyn tas till det befintliga äldre vägnätet med slingriga terränganpassade vägsträckningar avseende sträckning och utformning. Tillfälliga omledningar under byggskedet behöver vara reversibla.

Nya vägar eller omledda vägar bör generellt placeras nedanför höjder i landskapet, för att undvika både kända och eventuella okända fornlämningar.

Plankorsningen i Knivsta ligger i en historisk vägsträckning mellan Särsta och Ekeberg. När plankorsningen tas bort kan en bro med fördel placeras här för att upprätthålla stråket.

Nya broar i Knivsta tätort bör placeras med hänsyn till vyer mot stationsmiljön.

Björkkällevägen i Alsike har en lång historisk kontinuitet. Väg och passage över järnvägen bör behållas i ungefär samma läge som i dag.

Passage under järnvägen vid Vrå herrgårdsväg bör behållas i samma läge så att Vrå herrgårdsvägs sträckning och vyer mot Vrå herrgård bibehålls.

4.2.4 Agrar bebyggelse

I samband med ersättningen för plankorsningen i Knivsta bör inte intrång vid Särsta gård och den intilliggande parkvillan och omgivande park ske. Vegetationen som omger Särsta bibehålls och äldre träd och alléer skyddas vid behov under byggske.

Vid Ekeberg i Knivsta tätort bör intrång i de omgivande trädgårdarna och vegetation minimeras. Gestaltningen anpassas till den småskaliga agrara miljö som

järnvägsanläggningen ansluter till. Vid behov skyddas äldre träd i miljön under byggske.

Markanspråket förbi Forsby gård minimeras för att marken fortsatt ska kunna brukas och gårdens agrara strukturer fortsatt vara avläsbara

I de fall där agrar bebyggelse behöver lösas in och sedan rivas ska en kulturhistorisk bedömning göras. Vid höga kulturhistoriska värden ska en rivningsdokumentation utföras.

4.3 Järnvägens kulturmiljö

4.3.1 Knivsta

Knivsta stationsmiljö ska behandlas som en kulturhistoriskt värdefull helhetsmiljö, där varje åtgärd behöver anpassas till platsens kulturvärden (se Figur 58).

Om sädesmagasinet inte kan stå kvar ska det utredas om en flytt av byggnaden är möjlig. Vid en eventuell flytt bör magasinet fortsatt vara placerat på järnvägens östra sida, nära järnvägen och inom Knivsta tätort. Vid en eventuell flytt är det viktigt att byggnaden fortsatt har en funktion och brukas.

Om den enkelsidiga allén i järnvägsmiljön påverkas bör berörda träd ersättas inom järnvägsmiljön. Om träden kan bevaras ska de vid behov skyddas under byggske.

Utgångspunkten är att mejeriet ska bevaras på befintlig plats.

Bullerskyddsskärmar i Knivsta stationsmiljö undviks eller anpassas gällande utformning för att bevara siktlinjer mellan östra och västra sidan om järnvägen (se Figur 58), exempelvis genom att skärmarnas övre del görs genomsiktig. Knivsta stationshus bör fortsatt vara synligt från östra sidan av järnvägen.

Utveckling av Knivsta station bör anpassas till den äldre stationsmiljön avseende placering och utformning av tillägg som nya entréer, plattform och hissar.

Intrång i den samlade småskaliga järnvägsmiljön på västra sidan behöver undvikas. Storskaliga tillägg i stationsmiljön kan med fördel placeras i anslutning till 2000-talsbebyggelsen på järnvägens östra sida.

Eventuella fasadnära bullerskyddsåtgärder på stationshuset behöver anpassas till dess karaktär och kulturhistoriska värden. I gestaltningen av Centralvägen är det viktigt att den fortsatt upplevs och kan brukas som en av Knivstas centrala gator. Kopplingen till järnvägen ska fortsatt finnas både funktionellt och visuellt.

För de byggnader som är utpekade i Knivsta kommuns kulturmiljöprogram eller har skyddsbestämmelser i detaljplan ska

påverkan undvikas. Eventuella fasadnära bullerskyddsåtgärder tas fram tillsammans med antikvarisk kompetens.

4.3.2 Alsike

Banvaktstugan i Alsike bör bevaras. Om den inte går att bevara på befintlig plats bör en flytt av byggnaden till annat järnvägsnära läge utredas.

Banvaktstugan i Alsike och det tidigare stationsläget (se Figur 73) kan tydliggöras genom skyltning och medveten gestaltning på platsen.

Intrång på tomter i Vrå villasamhälle, nuvarade Alsike, minimeras.

Om kulturhistoriskt värdefulla byggnader berörs av fasadnära bullerskyddsåtgärder ska dessa utformas tillsammans med antikvarisk kompetens.

4.3.3 Övrig järnvägssträcka

Det ska utredas om banvaktstugorna i Söderby eller Alsike kan bevaras på ursprunglig plats.

Om det inte är möjligt bör möjligheten att flytta någon av stugorna utredas. Om en eller båda banvaktstugorna behöver lösas in och sedan rivas ska en kulturhistorisk rivningsdokumentation utföras.

Möjligheten att bevara stenvalvsbron samt vägportar ska utredas. De bör fortsatt vara synliga och gestaltning av nya broar bör anpassas till de befintliga.

Den bevarade banvallen vid Forsby och Rosenbacka bevaras om möjligt.

5 Referenser

Arkiv

Lantmäteriets historiska kartor <https://historiskakartor.lantmateriet.se/>

Tidigare framtagna planeringsunderlag

Berger, Å. (2025) Från Danmark i norr till Odensala i söder: Arkeologisk utredning etapp 1, Lämning L1943:6156 m. fl. Fastighet Långhundra allmänning 4:1 m. fl. Alsike, Danmark, Knivsta, Odensala., Lagga och Östuna socken, Knivsta kommun, Uppsala län. Arkeologikonsult, rapport 2024:3699 (manus).

Bratt, P. & Källman, R. (1985). Kulturminnesvårdsprogram för Sigtuna kommun: kulturhistoriskt värdefulla områden. Sigtuna: Sigtuna kommun.

Erikson, M. & Lundgren, P. (2021) Kulturmiljökonsekvenser av strukturskiss för Alsike och Västra Knivsta.

Göthberg, H. (2025) Upplandsmuseet (manus)

Knivsta kommun (1987) Detaljplan Lyckåsen m.m

Knivsta kommun (1984) Detaljplan Särsta 3:35

Knivsta kommun, Områdesbestämmelser, <https://knivsta.se/knivsta-vaxer/knivsta-vaxer/detaljplaner-och-program/omradesbestammelser>

Knivsta kommun (2024) Kulturmiljöutredning - underlag till kommunövergripande kulturmiljöprogram,

Lundgren, Per (red.) (2013) Kulturmiljöer i tätorten: Kulturmiljöprogram för Knivsta tätort, Upplandsmuseet.

Sigtuna kommun, Översiktsplan 2022: Kulturmiljö <https://www.sigtuna.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/oversiktsplan/oversiktsplan-2022/mark--och-vattenanvandning/kulturmiljo.html>

Trafikverket (2023) Kulturarvsanalys - Fyra spår Uppsala: länsgränsen Stockholm/ Uppsala – söder Bergsbrunna, samrådshandling – val av lokalisering.

Litteratur

Källström, H. (2024) Det medeltida Sverige [Bd] 1 Uppland 13 Långhundra och Ärlinghundra härad, Riksarkivet, Stockholm.

Upplands fornminnesförening och hembygdsförbund, Länsstyrelsen i Uppsala län, Upplandsmuseet (1984). Bygd att vårda: kulturminnesvårdsprogram för Uppsala län. 4 Kulturmiljöer i Uppsala kommun.

Övrigt

Bangårdar.se ”Bandel: Märsta - Uppsala C” http://bangardar.se/kartor/bandel.php?till-ba-ka=bandelskarta_04.htm&bandel=161

Banvakt.se <https://banvakt.se/marsta-uppsala-c/>

Naturvårdsverket, Skyddad natur: <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Bevarandeplan 1(11) LUNSEN 2016-12-15 Dnr: 511-5548-16
Dossienr: 0380-02-082

Beslut och skötselplan naturreservatet Ängbyskogen, Dnr: SUN 2021/386

Beslutshandling Naturreservatet Gre delby hagar och Trunsta träsk, Knivsta kommun.

Riksantikvarieämbetet, Fornsök, <https://app.raa.se/open/fornsok/>

Riksantikvarieämbetet ”Definition av kulturarv och kulturmiljö” <https://www.raa.se/kulturarv/definition-av-kulturarv-och-kulturmiljo/>

Riksantikvarieämbetet, Kulturmiljövårdens riksintressen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken: Handbok (2014) <https://www.raa.se/app/uploads/2014/07/Handbok-riksintressen-140623.pdf>

Riksantikvarieämbetet, Riksintressebeskrivningar: <https://www.raa.se/samhallsutveckling/riksintresse-for-kulturmiljovarden/riksintressebeskrivningar/>

SFS 1988:950 Kulturmiljölag https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kulturmiljolaag-1988950_sfs-1988-950/

SFS 1998:808 Miljöbalk https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808/

SFS 2010:900 Plan- och bygglag https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/KS-2018/538

”Statens Järnvägars arkitektkontor” Wikipedia https://sv.wikipedia.org/wiki/Statens_J%C3%A4rn%C3%A4g%C3%A4rskontor

Strandlinjeförskjutningsmodell, Sveriges Geologiska Undersökningar <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-strandforskjutningsmodell.html>

Sveriges miljömål <https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/>

Trafikverket (2019) Trafikverkets kulturmiljöstrategi [Elektronisk resurs], <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn%3Anbn%3Ase%3Atrafikverket%3Adiva-2952>

<https://www.svenskakyrkan.se/knivsta/st-ste-fans-kyrka>

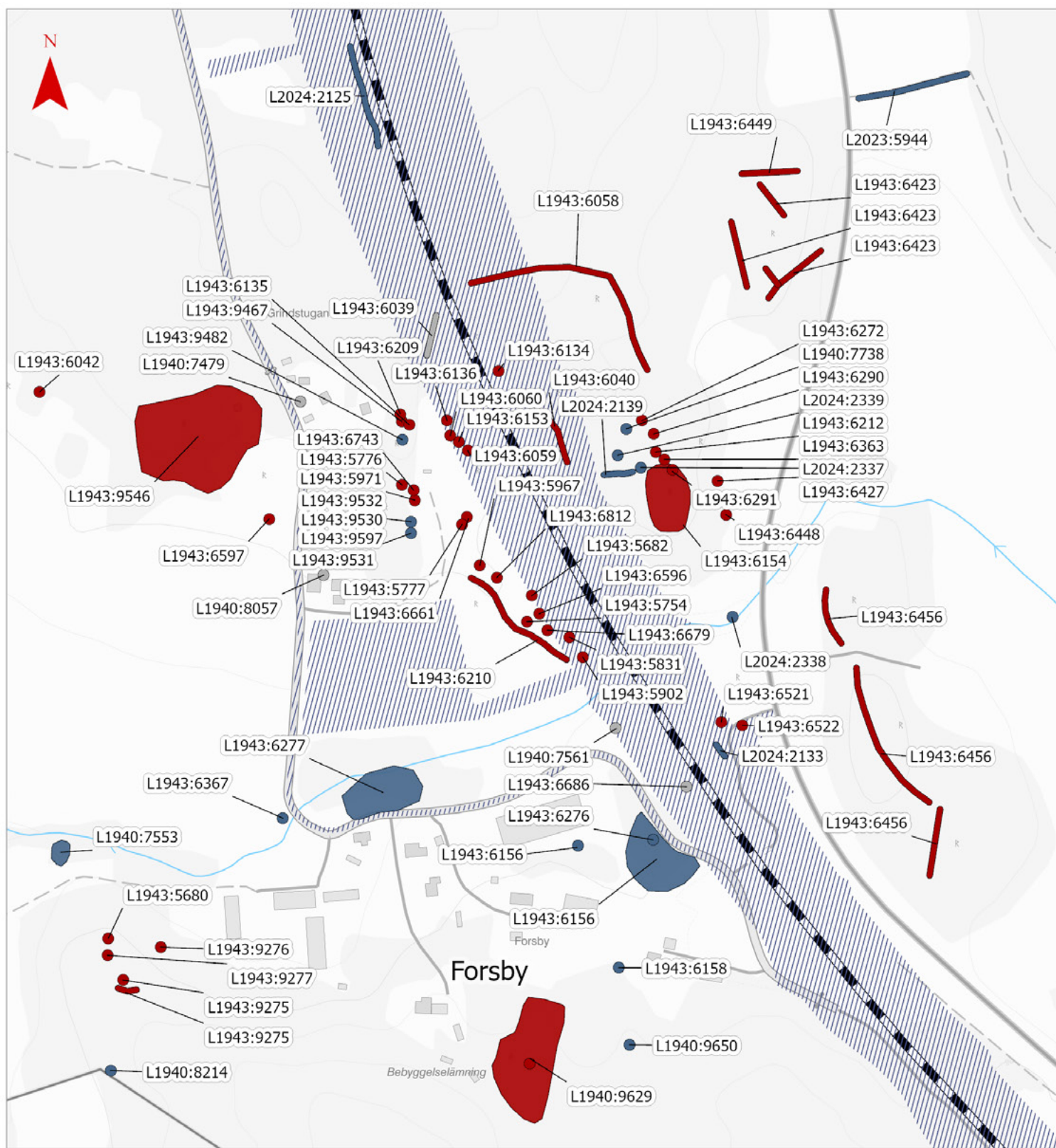
<https://knivsta.se/uppleva-och-gora/kulturliv-konst-och-litteratur/kyrkor/knivsta-gamla-kyrka>

Illustrationer

För foton från utomstående källor anges källa i bildtexten.

Övriga foton tagna av WSP 2023—2025.

Bilaga 1. Karta



Teckenförklaring

 Befintlig järnväg

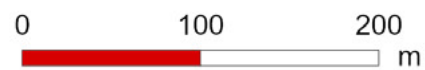
Markanspråk 260130

Antikvarisk bedomning

 Fornlämning

☒ Möjlig fornlämning, Övrig kulturhistorisk lämning

☐ Ingen antikvarisk bedömning



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Trafikverket, 781 28 Borlänge

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se