

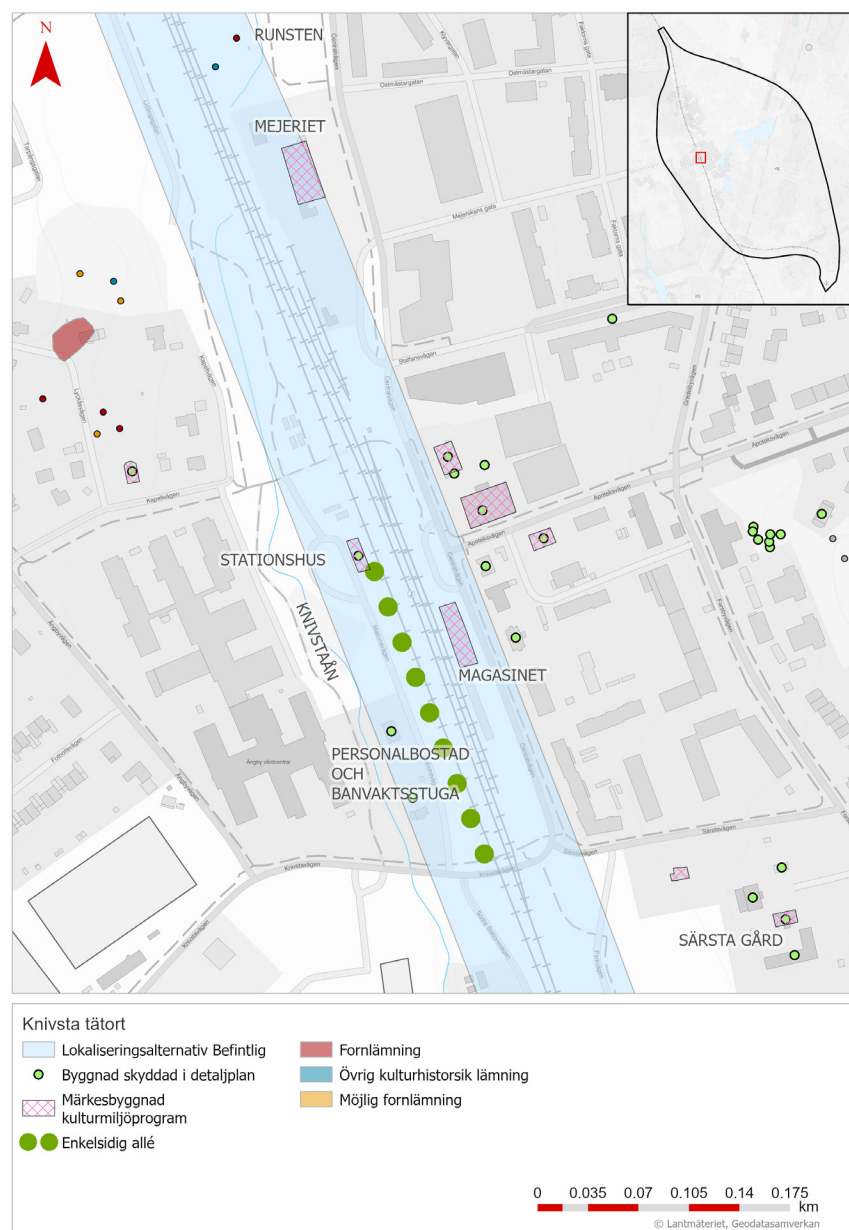
5.7 Knivsta tätort

5.7.1 Stationsområdet

Framför allt är det stationsområdet i Knivsta tätort som berörs av lokaliseringsalternativ. Här finns stationshus, magasin, före detta personalbyggnad för Statens Järnvägar, banvaktsstuga med ekonomibygnad och magasin. Byggnaderna är, med undantag för magasinet, samlade på järnvägens västra sida längs Stationsvägen. Längs järnvägen står en rad lövträd som tillsammans med Knivstaån i väster gör den småskaliga miljön längs Stationsvägen avskild trots det centrala läget.

Stationshuset är en modellbyggnad av den så kallade Habomodellen från 1860-talet. Ett likadant stationshus fanns i Bergsbrunna, stationen norr om Knivsta. Stationshuset i Knivsta är det sista av dessa typhus som står kvar på ursprunglig plats. På övervåningen fanns en femrumslägenhet för stinsen. Byggnaden är i dag privatägd och fungerar som restaurang.

Gestaltade grönytor var en del av stationsmiljöerna från det att stambanorna började anläggas. Dessa miljöer är ofta försvunna eller förändrade idag. I Knivsta anlades en mindre park. I dag finns delar av denna bevarad. Längs järnvägen växer en trädrad, från stationshuset och söderut. Utanför stationshuset finns en gräsmattebevuxen rundel med äldre lövträd.



Figur 68. Kartan visar korridorer för lokaliseringsalternativ Befintlig samt kulturmiljövärden i Knivsta tätort som kan komma att beröras av en eventuell ny järnväg.

Strax söder om stationshuset finns en före detta personalbostad för Statens Järnvägar. Byggnaden är uppförd 1912 efter en typritning av Folke Zettervall och har en utformning typisk för sin funktion och tid. I byggnaden fanns tre lägenheter för en familj vardera. Vid uppförandet anlades en tillhörande trädgård med ett visst antal äppelträd, vinbärsbuskar och trädgårdsland för varje familj, varav flera fruktträd finns kvar. Uthuset intill brukades från början av de boende i personalbostaden, men hamnade på banvaktsstugans tomt när den styckades av.

Intill personalbostaden finns en banvaktsstuga, troligen uppförd på 1860-talet men senare tillbyggd. Enligt Statens Järnvägars riktlinjer anlades en trädgård med fem träd med sommar-, höst- och vinterfrukt och vinbär.

Den finns en tydligt avläsbar sociala hierarki mellan byggnaderna, med stationshusets femrumslägenhet för stinsen, personalbostadens tre lägenheter och den lilla banvaktsstugan.

Under tidigt 1900-tal uppfördes magasin på järnvägens östra sida av handlanden i stationssamhället. Vid den här tiden uppfördes magasinerna ofta på motsatt sida från järnvägsstationen och låg därmed något avsides från ortens centrala delar. I Knivsta utvecklades stationssamhället dock inte på samma sida som stationshuset, vilket har gett magasinerna en framträdande placering i tätorten.

Det finns två broar för Knivstaån under järnvägen, varav en är byggd 1866. Överbyggnaden är från 1962 och kommer att bytas i ett separat åtgärdsprojekt för broar.



Figur 70. Knivsta stationshus fotograferat från plattformen.



Figur 69. Stationsvägen fotograferad från söder. Till vänster SJs personalbostad. Trädraden separerar miljön från stationen. Till höger skimtar magasinet.



Figur 71. Magasinet i Knivsta, fotograferat från Centralvägen.

5.7.2 Övrig bebyggelse

Mejeriet

Mejeriet uppfördes intill järnvägen 1894. Hit levererades mjölk från de närliggande gårdarna. Anläggningen byggdes om och till på 1930-talet. Mejeriet drevs fram till 1968. Byggnaden är omgjord, men med vissa äldre karaktärsdrag avläsbara. Till anläggningen hör en mindre byggnad med samma färgsättning som mejeriet.

Mejeriet har en tydlig koppling både till järnvägens etablering och till det för området betydelsefulla jordbruket.

Särsta gård

Det moderna Knivsta har till stor del vuxit fram på mark som tidigare tillhört Särsta gård. Järnvägen drogs över Särstas jordbruksmark och gården kom att bli gästgiveri och skjutsstation för resande till och från Knivsta station. Särsta gårds bevarade byggnader ligger på en höjd, något avskilt från vägen och järnvägen nedanför genom nivåskillnaden och vegetation.

5.7.3 Fornlämningar

Norr om Mejeriet står en runsten (L1943:9468) som flyttades till nuvarande plats 2014 på grund av ett nytt bullerplank och serviceväg. Troligtvis är detta runstens ungefärliga ursprungliga plats.

SKYDD OCH UTPEKANDEN
Byggnader skyddade i detaljplan:

Modins, Gredelby 21:1	Konsum, Särsta 12:1	Baptistkapellet, Ängby 1:13
Apoteket, Särsta 10:1	Särsta 27:5	Särsta gård, Särsta 3:458
Särsta 27:2	Särsta 61:1	Särsta 45:1
"Märkesbyggnader" i kommunalt kulturmiljöprogram:		
Stationshuset, Särsta 27:6	Magasinet, Särsta 27:1	Parkvillan, Särsta 3:1
Mejeriet, Gredelby 3:12	Apoteket, Särsta 10:1	Särsta gård, Särsta 3:458
Modins, Gredelby 21:1	Konsum, Särsta 12:1	Baptistkapellet, Ängby 1:13

Ett antal fornlämningar finns inom delområdet. De skyddas genom kulturmiljölagen. En runsten (L1943:9468) ligger inom lokaliseringsalternativ Befintlig.



Figur 72. Särsta gårds huvudbyggnad och flyglar.



Figur 73. Mejeriet med tillhörande mindre byggnad, fotograferat från Centralvägen.

VÄRDEBÄRANDE KARAKTÄRSDRAG

Särsta gårds bebyggelse och läge.

Helhetsmiljö vid Knivsta station med järnvägsstation i bruk, stationshus, magasin, personalbostad, banvaktsstuga, ekonomi-byggnad och trädrad. Ursprungliga placeringar intill järnvägen som gör dess tidigare funktioner avläsbara.

Stationsvägen utgör en småskalig avskild kulturmiljö i centrala Knivsta.

Mejeriets placering intill järnvägen samt delvis bevarade äldre karaktär.

Runsten (L1943:9468)



Figur 74. Foto från Knivsta station, med magasinet till vänster i bild, tagen cirka 1931, inför elektrifieringen av bansträckan. Järnvägsmuseet.

KÄNSLIGHET FÖR FÖRÄNDRING

Järnvägen har varit en förutsättning för att Knivsta tätort har vuxit fram och är därmed ett självklart inslag i orten. Därmed finns viss tålighet för utveckling av järnvägen.

Järnvägsmiljön är känslig för att förlora värdebärande beståndsdelar.

Stationsvägen är en småskalig, avskild kulturmiljö som är känslig för intrång, att få förändrad karaktär och för att en ny storskalig station inte anpassas.

Mejeriet är som märkesbyggnad i Knivsta känsligt för att behöva rivas eller förlora sin närhet till järnvägen.

Särsta gård är känslig för intelligande storskaliga förändringar.

RÅD TILL NÄSTA SKEDE

Stor hänsyn ska tas till den befintliga järnvägsmiljön vid placering och utformning av nya spår och station. Den järnvägsanknutna kulturmiljön ska ses som en resurs som kan berika projektet.

Om järnvägens byggnader berörs direkt av nya järnvägsspår och/eller station ska byggnaderna flyttas till ny placering med järnvägsnära läge. I det fortsatta arbetet ska järnvägsmiljön ses som en helhetsmiljö.

Stor hänsyn ska tas till Särsta gård vid gestaltning av ny järnväg och station samt vid förändringar av Knivstavägen-Särstavägens passage över järnvägen.

Mejeriet är en märkesbyggnad för Knivsta tätort och undviks.

Om runstenen (L1943:9468) behöver flyttas ska den placeras i närområdet i samråd med länsstyrelsen.

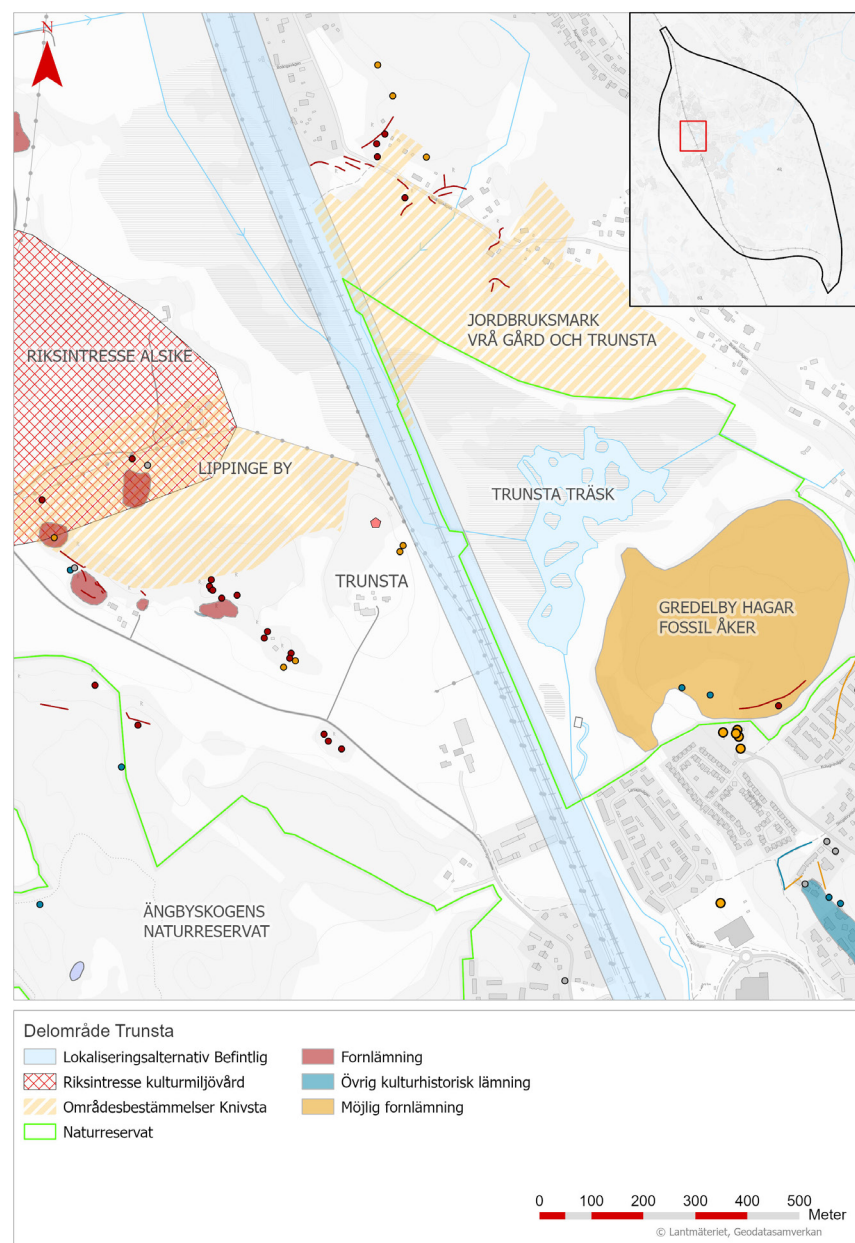
5.8 Trunsta

Mellan tätorterna Knivsta och Alsike ligger ett område som på den östra sidan om järnvägen består av naturreservatet Gredelby hagar och Trunsta träsk. På den västra sidan ligger byarna Lippinge och Trunsta.

Delområdet omfattar den östligaste delen av riksintresset Alsike (C40B). Riksintresset berörs inte direkt av lokaliseringsalternativet och inget uttryck för riksintresset bedöms ligga inom delområdet. Vyer mellan riksintresset och befintlig järnväg saknas på grund av nivåskillnader och vegetation.

Gredelby omnämns första gången 1409 och var en av de byar vars mark stationsområdet Knivsta kom att etableras på. De delar av ägora och Trunsta träsk, tidigare Trunstasjön, som inte har exploaterats utgör idag ett naturreservat mellan tätorterna, i väster avgränsat av järnvägen. Naturreservatet omfattar till största del vad som på 1792 års karta benämns som hagar och steniga backar, men också viss ängsmark och åker.

Under sent 1800-tal och in på 1900-talet utdikades många våtmarker för att åstadkomma ny odlingsmark. På 1930-talet sänktes Trunstasjön och fick därefter mer karaktären av ett träsk. När hagarna inte längre betades växte de igen. Under tidigt 2000-tal genomfördes en restaurering av området som samtidigt blev naturreservat.



Figur 75. Kartan visar delområdet med skyddade och utpekade kulturmiljöer samt lokaliseringsalternativ.

På den västra sidan om järnvägen ligger Lippinge by, som omnämns för första gången år 1409. Byn omfattas av områdesbestämmelser gällande kulturmiljö. Lokaliseringsalternativ Befintlig berör byns mark, dock i anslutning till den befintliga järnvägen och håller avstånd till bebyggelsen.

Även Trunsta är beläget väster om järnvägen. Trunsta omnämns i skrift på 1300-talet. När järnvägen drogs genom området på 1860-talet hamnade en del av byns mark på järnvägens östra sida. Den ingår nu i naturreservatet tillsammans med Gredelby hagar och Trunsta träsk. Lokaliseringsalternativ Befintlig berör en del av Trunstas åker- och skogsmark.

Vidare berör alternativ Befintlig jordbruksmark som historiskt tillhört Vrå gård och som omfattas av områdesbestämmelser för kulturmiljön.

SKYDD OCH UTPEKANDEN

Delområdet berörs av kommunala områdesbestämmelser för kulturmiljöerna Vrå gård och Lippinge by med tillhörande mark. Där regleras utökad lovplikt gällande tillbyggnad av en- och tvåbostadshus, ändring eller rivning av byggnad samt uppförande eller tillbyggnad av ekonomibyggnader samt bestämmelser om byggnaders placering och utformning.

Riksintresset Alsike (C40B) sträcker sig in i delområdet.

Det finns ett antal fornlämningar inom delområdet, men ingen som berörs av lokaliseringsalternativ.

Gredelby hagar och Trunsta träsk är naturreservat.



Figur 76. Vy från Gredelby hagar mot Trunsta träsk.

VÄRDEBÄRANDE KARAKTÄRSDRAG

Vyer i landskapet från Gredelby hagar över Trunsta träsk

Småskaliga bebyggelsemiljöer och odlingslandskap med lång historisk kontinuitet. I Gredelby hagar finns bland annat stensträngar och äldre åkerytor.

Våtmarker som visar läget för den sänkta sjön.

KÄNSLIGHET FÖR FÖRÄNDRING

Befintlig järnväg går genom delområdet, vilket gör att järnväg inte är ett främmande inslag. Dock finns natur- och kulturvärden som gör delområdet känsligt för en stor järnvägsanläggning.

Det öppna landskapet med vyer är känsligt för en utökad visuell barriär.

Vyer mot Alsike riksintresse, Lippinge och Trunsta saknas genom det kuperade och till delar skogbeklädda landskapet. Därmed finns en viss tålighet för nya järnvägsspår.

RÅD TILL NÄSTA SKEDE

De kulturhistoriska värdena, naturvärdena och landskapsvyerna kräver särskild hänsyn och hög gestaltungsambition vid passage genom delområdet

Vid val av lokaliseringalternativ Befintlig ska närheten till riksintresset Asike tas i beaktande i det fortsatta arbetet.

Vegetation längs järnvägens västra sida, vilken skärmar av de småskaliga bebyggelsemiljöerna och riksintresset Alsike från järnvägen, behålls i möjligaste mån.



Figur 77. Järnvägen passerar genom landskapet i delområdet. Vy från Gredelby hagar mot Trunsta.

5.9 Alsike tätort

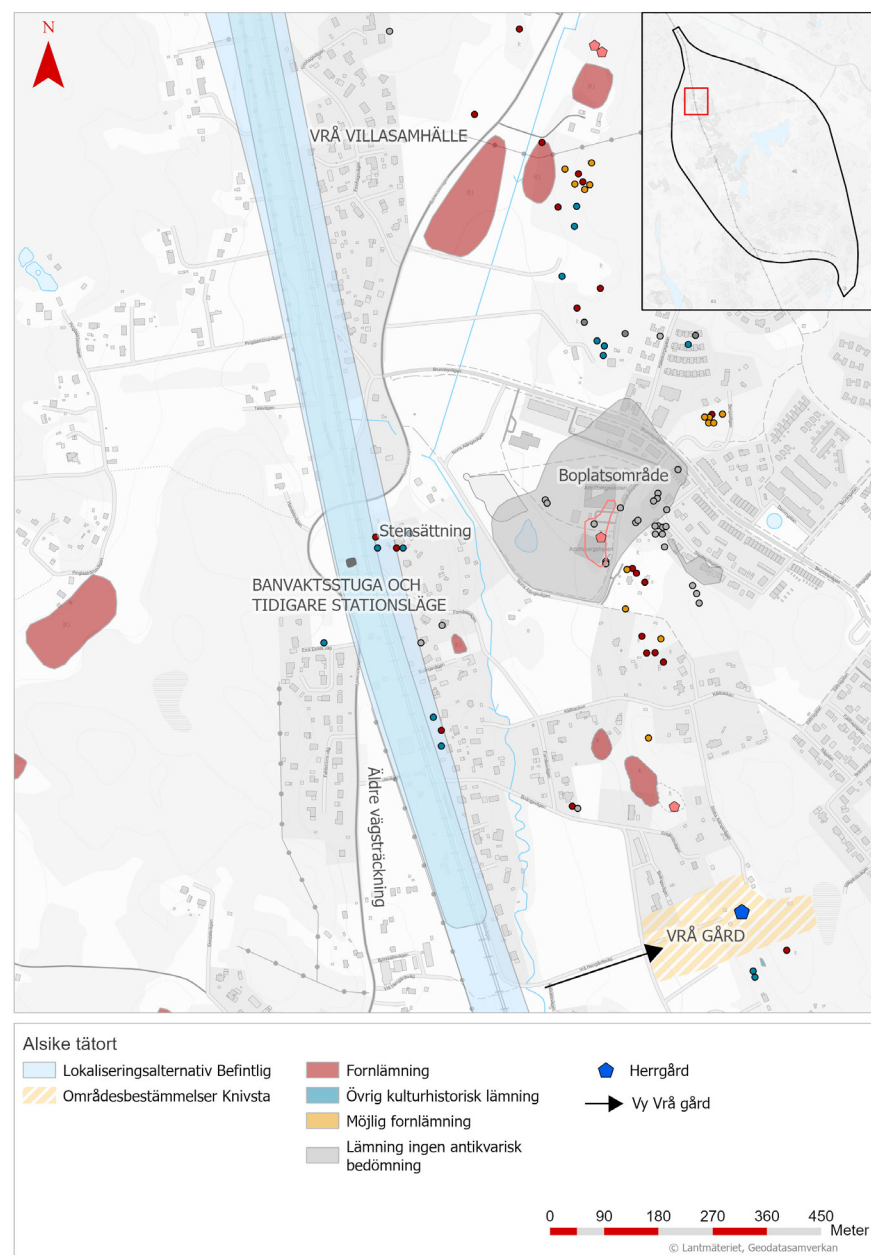
Delområdets östra del dominerades in på 1900-talet av Vrå gård, medan den västra delen tillhörde Ekeby. I dag präglas delområdet av småhusbebyggelse och järnvägen.

Invid befintligt spår finns en stensättning (L1943:9695). Intill denna har det gjorts fynd av bland annat pärlor och en spännbuckla, vilket indikerar att det här kan finnas fler gravar som blivit skadade men som kan ligga helt eller delvis kvar under mark. I direkt närhet finns ytterligare en grav. Det har genomförts större arkeologiska utredningar i närheten, där boplatser från sten- och järnålder samt gravar påträffats.

Av Vrå gård finns huvudbyggnaden med närmsta omgivning bevarad. Platsen omfattas av områdesbestämmelser för kulturmiljön. Till Vrå gård leder Vrå Herrgårdsväg som möjliggör en vy mot huvudbyggnaden.

Lokaliseringsalternativet följer befintlig järnväg och ligger därmed på avstånd från gårdens bevarade bebyggelse som inte kommer att beröras direkt av ny järnväg.

Vrå villasamhälle från tidigt 1900-tal, som var den första samlade bebyggelsen i Alsike tätort, är i dag till stor del ombyggt. Området, liksom ett fåtal byggnader, kan ha vissa kulturhistoriska värden eftersom det berättar om Alsikes tillkomst.



Figur 78. Kartan visar delområdet med skyddade och utpekade kulturmiljöer samt lokaliseringalternativ.

Alsike station var i bruk mellan 1904 och 1976. Byggnaden och plattformen är rivna. Intill det gamla stationsläget finns en banvaktsstuga som är den andra i ordningen på platsen och uppförd efter en modellritning från 1872.

Intill banvaktsstugan ligger en byggnad som under många år var affär och därmed var en central plats i Alsike.

SKYDD OCH UTPEKANDEN

Del av delområdet skyddas av kommunala områdesbestämmelser för kulturmiljön Vrå gård. Där regleras utökad lovplikt gällande tillbyggnad av en- och tvåbostadshus, ändring eller rivning av byggnad samt uppförande eller tillbyggnad av ekonomibyggnader samt bestämmelser om byggnaders placering och utformning.

Ett antal fornlämningar finns inom delområdet, vilka skyddas genom kulturmiljölagen.



Figur 79. Järnvägen genom Alsike. Bebyggelsen på järnvägens östra sida utgörs av Vrå villasamhälle.
Foto: C.F. Møller Architects



Figur 80. Banvaktsstugan.



Figur 81. Före detta affären i Alsike och banvaktsstugan i bakgrunden.

VÄRDEBÄRANDE KARAKTÄRSDRAG

Vrå Herrgårdsvägs sträckning med vy mot Vrå gårds huvudbyggnad.

Vrå villasamhälle

Banvaktsstuga intill järnvägen.

Banvaktsstugan och den före detta af-färsbyggnaden bildare en miljö som berättar om Alsike stationssamhälle.

Äldre vägsträckning mellan Brantshammar och Moralund.

KÄNSLIGHET FÖR FÖRÄNDRING

Som en tätort som vuxit fram på grund av järnvägen finns en tålighet för utveckling av järnvägen. En ny station i Alsike kan stärka kopplingen mellan tätorten och järnvägen.

Vrå gård har varit central för utvecklingen av Alsike tätort. Känslighet mot förändringar som bryter vyn mot herrgården från Vrå Herrgårdsväg.

Banvaktsstugan berättar om organisationen omkring järnvägen och är en del av det kommunikationshistoriska kulturarvet. Den är känslig för att rivas eller förlora sitt samband med järnvägen.

RÅD TILL NÄSTA SKEDE

Vy mot Vrå herrgård värnas.

Banvaktsstuga bevaras. Om den inte går att bevara på befintlig plats flyttas den till annat järnvägsnära läge.

Nya järnvägsspår förläggs väster om befintliga för att undvika intrång i Vrå villasamhälle och lämningar. Det bedöms även vara lägre risk för att påträffa nya lämningar väster om befintlig järnväg.

Banvaktsstugan och det tidigare stationsläget kan tydliggöras genom skyltning och medveten gestaltning på platsen.



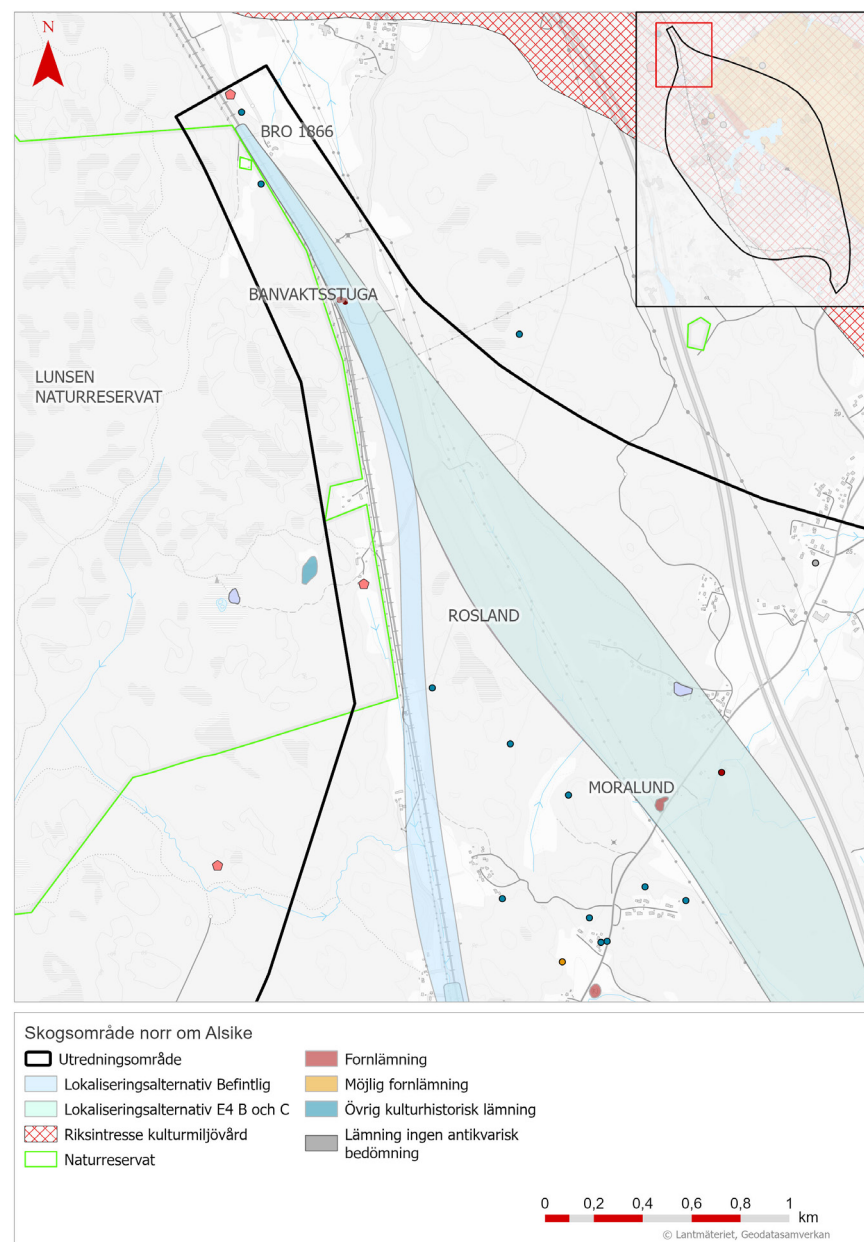
Figur 82. Den funktionalistiska stationsbyggnaden i Alsike och affären. Bilden är beskuren. Okänt årtal. Järnvägsmuseet.

5.10 Skogsdominerat område norr om Alsike

I utredningsområdets nordligaste del övergår landskapet från den öppna Uppsalaslätten till ett skogsdominerat landskap. Marken har historiskt varit utmark till gårdar i Danmarks socken respektive tillhört Långhundra häradssallmanning. Den västra delen av delområdet ingår i Norra Lunsens naturreservat.

I skogsbrynet längst i norr har det legat ett antal backstugor under byn Lilla Söderby, varav två ligger inom utredningsområdet. En backstuga låg på någon annans mark och beboddes av så kallade backstugusittare som var personer som inte bedrev något eget jordbruk. Det kunde vara gamla eller fattiga personer eller hantverkare. Den ena backstugan finns kvar i form av lämningar av en husgrund och en källargrund. Längre söderut, på socknens allmanning, nämns Nyby år 1760 som ett nyligen upptaget hemman. En bebyggelselämning finns på platsen liksom senare uppförd bebyggelse.

En äldre vägsträckning mellan Lilla Söderby och dess backstugor och utmark finns kvar och korsas av järnvägen. Här finns en järnvägsbro från år 1866, dock med utbytt överbyggnad från år 1945. Brons överbyggnad kommer att bytas inom ett separat åtgärdsprojekt för broar.



Figur 83. Kartan visar delområdet med skyddade och utpekade kulturmiljöer samt lokaliseringsalternativ.

Strax öster om järnvägen ligger Söderby banvaktstuga, uppförd år 1866 efter en modellritning från 1855. På tomten uppfördes också uthus med stall för kor, källare, brunn, fruktträd och bärbuskar. Stugan beboddes av bevakande banvakt fram till 1930-talet. Stugan, ekonomibygnader och trädgård är välbevarade och bildar en fin helhetsmiljö med tydligt avläsbar funktion genom läget intill järnvägen.

I delområdets östra del ligger Rosland och Moralund. Rosland omnämns år 1423 och kom senare att bli akademigård under Uppsala universitet. Gården och dess omgivning är till stor del förändrad genom att bland annat en kraftledning går över marken, tomter har styckats av och småhus har tillkommit under sent 1900-tal eller 2000-tal. Delar av den äldre vägen från Rosland finns bevarad, liksom boningshusets placering och ekonomibygnaders placering och form.

Moralund tillhörde Långhundra häradsallmänning. Här fanns en skogsvaktarbostad som fortfarande på 1970-talet beboddes av en person som ansvarade för häradsallmänningens skogskörning. Vägen från Morby och söderut förbi Moralund har i stort sett samma sträckning genom utredningsområdet som på den häradsekonomiska kartan från sent 1800-tal.

SKYDD OCH UTPEKANDEN

Inom delområdet finns ett fåtal fornlämningar. Av dessa ligger gravfältet (L1943:5788) och enstensättning (L1943:5790) inom lokaliseringsalternativ E4 B och C. Ett antal övriga kulturhistoriska lämningar i form av husgrunder, lägenhetsbebyggelse och gränsmärken finns inom delområdet, varav ett gränsmärke inom lokaliseringsalternativ E4. Fornlämningar skyddas genom kulturmiljölagen.



Figur 84. Söderby banvaktstuga med tillhörande ekonomibygnad, trädgård och gärdesgård.

VÄRDEBÄRANDE KARAKTÄRSDRAG

Skogsdominerat område med utmarkstypiska lämningar efter torp och backstugor samt gränsmärken.

Banvaktstuga med tillhörande ekonomibyggnader, trädgård och gärdesgård samt dess placering intill järnvägen som gör dess ursprungliga funktion avläsbar.

Äldre vägsträckningar

Roslands läge med viss bevarad bebyggelsestruktur

Långhundra häradsallmänning som berättar om den historiska organisationen kring skogen.

Fornlämningar

KÄNSLIGHET FÖR FÖRÄNDRING

Det skogsdominerade landskapet är generellt tåligt för ny järnväg. Delområdet är redan påverkat av infrastruktur genom befintlig järnväg och kraftledning, vilket ger en viss tålighet för tillägg.

Den småskaliga bebyggelsemiljön är känslig för den storskaliga anläggning som nya spår och eventuell järnvägsbro skulle innebära.

Banvaktstuga med tillhörande miljö berättar om organisationen omkring järnvägen och är en del av det kommunikationshistoriska kulturarvet. Den är känslig för att rivas.

Lämningar och bebyggelse som berättar om utmarkens roll i det agrara samhället är känsliga för att tas bort.

Äldre vägsträckningar är känsliga för att förlora sin sträckning.

RÅD TILL NÄSTA SKEDE

Banvaktstugan med tillhörande miljö bevaras. Om den inte går att bevara på befintlig plats flyttas den till annat järnvägsnära läge.

Passage under järnväg bevaras.

Järnväg placeras i skogspartier hellre än i det öppna landskapet.

I lokaliseringalternativ E4 B och C: Vid passage av Rosland och Moralund placeras järnvägen i korridorrens västra del för att undvika bebyggelsen.

I lokaliseringalternativ E4 B och C: Gravfält (L1943:5788) undviks genom att järnvägsspår placeras öster om det.



Figur 85. Järnvägen går genom delområdet. På bilden syns Nyby och i bakgrunden Norra Lunsen, som är naturreservat.

Referenser

Arkiv

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

Svenskt Diplomatariums huvudkartotek, Riksarkivet <https://sok.riksarkivet.se/sdhk>

Tidigare framtagna underlag

Fyra spår Uppsala Samrådsunderlag Ostkustbanan Söder Bergsbrunna – länsgräns (2021) Trafikverket

Litteratur

Anund, J. & Qviström, L. (2012). Det medeltida Uppland: en arkeologisk guidebok. Lund: Historiska media.

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

Larsson, G., Dahlberg, B., Fahleman, J. & Lundquist, L. (2008). Hus och gårdar: Knivsta kommun. Vallentuna: Hus och gårdar förlag.

Ohlén, C., Sydow, W.V. & Björkman, S. (red.) (1938). Svenska gods och gårdar D. 11 Stockholms län : Frösåkers, Nordinghundra, Lyhundra, Sjuhundra, Långhundra, Ärlinghundra, Seminghundra, Vallentuna, Sollentuna och Färentuna häraderna samt Väddö och Häverö, Bro och Vätö, Frötuna och Länna, Åkers, Värmdö samt Danderyds skeppslag. Uddevalla: Svenska gods och gårdar.

Paykull, Gustaf Herman von (1976). Herrgårdarna omkring sjön Walloxen. [Ny uppl.] Knivsta:

Stiernstedt, Lennart ”Långhundra häradsallmanning” I: Magazinet, Knivsta hembygdsgrupp, 1971

Sveriges bebyggelse : statistisk-topografisk beskrivning över Sveriges städer och landsbygd. Landsbygden. D. 3 Askeby, Bankekinds, Björkebergs, Flistads, Gistads, Gårdeby ...socknar. - 1950

Thunström, Per ”Akademigårdarna i Knivstabygden” I: Magazinet, Knivsta hembygdsgrupp, 1993

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

Internetkällor

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

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

Bergström, S., Grönlund, T., Karlsson, L., Lingestål, I., Lundberg, A., Modén, M., Sjölund, K., Andersson, J., Faith-Ell, C. & Svensson, J. (2022). Miljöbedömning och miljöbeskrivning i väg- och järnvägsprojekt [Elektronisk resurs] Vägledning. Borlänge: Trafikverket. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1669115&dswid=-736>

Berönius Jörpeland, L. (2010). Medeltida landsbygdsbebyggelse i Stockholms län : FoU-projekt: dnr 420-4250-2005. Hägersten: UV Mitt, Arkeologiska uppdragsverksamheten, Riksantikvarieämbetet. <https://app.raa.se/open/arkivsok/resolve/4d64e9cf-9813-4f5f-9d70-af684b537e45>

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

Hennius, Andreas (2021) Härdar från äldre järnåldern vid Kölängen i Knivsta, Ar-

keologisk förundersökning, L2019:2674 & L2019:2675, Gredelby 1:2Knivsta kommun, Uppland. Upplandsmuseet.	översiktsplan/knivstas-gallande-översiktsplan	raa.se/open/fornsok/
Informationsblad riksintresse för kulturmiljövården: Alsike (C40B), Länsstyrelsen i Uppsala län, 2018-12-10	Knivsta kommun, Områdesbestämmelser, https://knivsta.se/knivsta-vaxer/knivsta-vaxer/detaljplaner-och-program/omradesbestam-melser	Riksantikvarieämbetet, Kulturmiljövårdens riksintressen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken: Handbok (2014) https://www.raa.se/app/uploads/2014/07/Handbok-riksintres-sen-140623.pdf
Informationsblad riksintresse för kulturmiljövården: Valloxen och Säbysjön (C45), Länsstyrelsen i Uppsala län, 2018-12-10	Knivstas historia http://www.knivstashistoria.se/alsike-snickerifabrik/	Riksantikvarieämbetet ”Defintion av kulturarv och kulturmiljö” https://www.raa.se/kulturarv/definition-av-kulturarv-och-kulturmiljo/
Informationsblad riksintresse för kulturmiljövården: Vassunda (C46), Länsstyrelsen i Uppsala län, 2018-12-10	Knivstas historia http://www.knivstashistoria.se/knivsta_sagverk/	Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister, https://bebyggelseregistret.raa.se/ St Maria kapell och Sankta Birgitta kyrka
Informationsblad riksintresse för kulturmiljövården: Långhundraleden (C41), Länsstyrelsen i Uppsala län, 2018-12-10	Knivstas historia https://www.knivstashistoria.se/vi-i-alsike/	SFS 1988:950 Kulturmiljölag https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kulturmiljolag-1988950_sfs-1988-950/
”Knivsta kommun” Wikipedia https://sv.wikipedia.org/wiki/Knivsta_kommun Besökt 2023-08-08	Lundgren, Per (red.) (2013) Knivsta: kulturmiljöer i tätorten - kulturmiljöprogram för Knivsta tätort 2013. Knivsta kommun.	SFS 1998:808 Miljöbalk https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808/
Knivsta kommun (1987) Detaljplan Lyckåsen m.m	Medeltid i Uppsala län: uppdragsarkeologisk kunskapsöversikt 2013. https://www.lansstyrelsen.se/publikation?entry=_2014_07&-context=33	SFS 2010:900 Plan- och bygglag https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/
Knivsta kommun (1984) Detaljplan Särsta 3:35	Mossberg, M. (2018). Inventering av järnvägens kulturmiljö [Elektronisk resurs] metodik och manual. Borlänge: Trafikverket. http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-2759	Sigtuna kommun, ”Kulturmiljö” https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/
Knivsta kommun, Knivstas gällande översiktsplan https://knivsta.se/knivsta-vaxer/knivsta-vaxer/oversiktsplan-och-strategier/	Riksantikvarieämbetet, Fornsök, https://app.raa.se/open/fornsok/	Sigtuna kommun, ”Kulturmiljö” https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/

sigstuna.se/4.27b859401746871763d34fb1.html#h-Kommunenshistoriaavspeglasidesskulturmiljoer

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

”Statens Järnvägars arkitektkontor ” Wikipedia https://sv.wikipedia.org/wiki/Statens_J%C3%A4rn%C3%A4garns_arkitektkontor

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

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

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

Uppsala universitetsbibliotek ” Pergament-skartor över Uppsala universitets akademigårdar” <https://www.ub.uu.se/om-biblioteket/fler-nyheter/nyhet/?id=13530&typ=artikel>

Illustrationer

För foton från utomstående källor anges källa i bildtexten.

Foto på allé och ekonomibyggnader vid Vallox-Säby, som är del av figur 23, är taget av Holger Ellgaard 2019. Bilden är beskuren. CC BY-SA 4.0. Bildkälla: https://sv.wikipedia.org/wiki/Fil:Vallox_S%C3%A4by_g%C3%A5rd,_2019b.jpg

Övriga foton tagna av WSP 2023.

Trafikverket, Trafikverket Ärendemottagningen Fyra spår Uppsala, Box 810, 781 28

Borlänge. Besöksadress: Svetsarvägen 10, Solna.

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

trafikverket.se