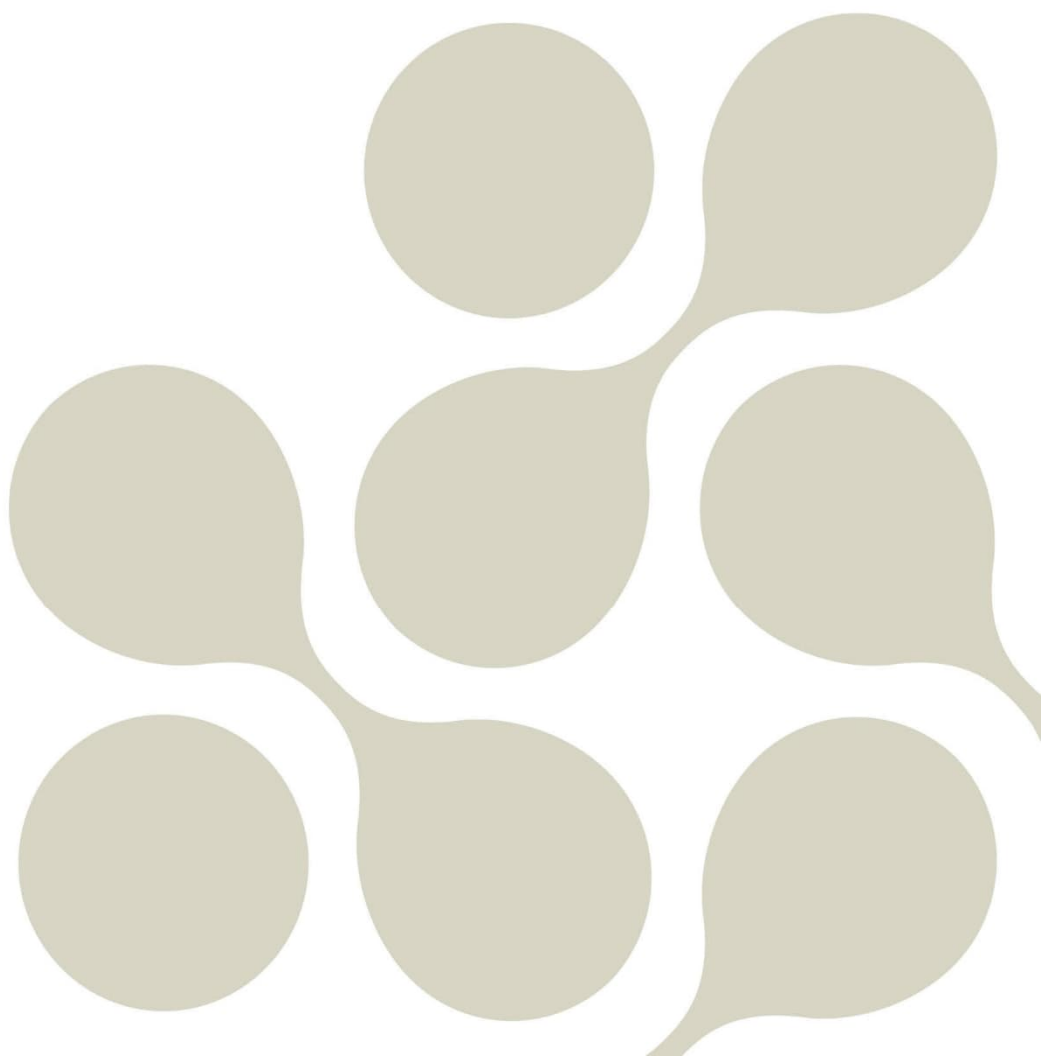


PM GESTALTNINGSPROGRAM

DETALJPLAN FÖR HJULSTA TRAFIKPLATS

2025-08-29



UPPDRAG

Uppdragsnamn: E18-Hjulsta Gestaltningprogram; 302157
Titel på rapporten: PM Landskapsanalys. Detaljplan för Hjulsta trafikplats.
Rapport/presentationstyp: Landskapsanalys
Status: Utredning samråd
Datum: 2025-08-29

MEDVERKANDE

Beställare: Trafikverket; TRV 2020/71131
Kontaktperson: Helena Djurstedt

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Jonas Falk
Handläggare: Charlotte Berglund
Medverkande: Victor Unosson
Kvalitetsgranskning: Anna Gustafsson

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986

Sammanfattning

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en breddning av E18 samt anläggande av nya ramper mellan Förbifart Stockholm och E18. Planförslaget innebär ytterligare störningar på ett område som redan är påverkat av infrastrukturen. En av ramperna, den som benämns som Öglan i gestaltningsprogrammet, medför förändringar för kulturmiljö, naturmiljö, landskapsbild och rekreation. Förändringen påverkar kulturmiljö genom att fornlämningar kommer att behöva undersökas och tas bort. Förändringarna påverkar naturmiljön genom avverkning av träd och brynzon. För landskapsbilden blir påverkan visuell med anledning av att vegetation tas bort och att bergskärningar samt ny infrastruktur kopplad till Förbifart Stockholm blir synliga. För rekreation blir platsen för fornlämningen avskärmd innanför öglan.

I arbetet med detaljplanen har en landskapsanalys tagits fram där konsekvenser och rekommendationer för gestaltningsarbetet har beskrivits. I arbetet med gestaltningsprogrammet har landskapsanalysens rekommendationer varit en utgångspunkt för att ta fram utformningsförslag för de gröna ytorna på platsen. Fokusområden har varit att stärka de mellankommunala gång- och cykelvägarna, minska väglandskapets dominans, säkerställa naturliga övergångar mellan nyanläggning och befintlig mark samt att öka den biologiska mångfalden på platsen.



Innehåll

Nulägesbeskrivning	5
Bakgrund	5
Syfte och upplägg	6
Avgränsning	6
Gestaltning	6
Suicidstängsel	7
Vägräcken	7
Öglan	7
Vegetation	13
Bergskärning	15
Slanter, återställningsytor och terränganpassningar	15
Vegetationsyta mellan öglan och Akallalänken	15
Rampområdet	16
Vegetation	16
Slanter, återställningsytor och terränganpassningar	17
Triangelområdet	18
Gång- och cykelväg	20
Dagvattenhantering	20
Vegetation och ekosystemtjänster	20
Markmodellering	21
Bullerskyddsskärm	21
Områden för tillfällig nyttjanderätt	21
Referenser	23

Nulägesbeskrivning

Bakgrund

Trafikverket planerar för att bygga ut E18 mellan trafikplats Jakobsberg i Järfälla kommun och trafikplats Hjulsta i Stockholms stad, samt bygga om trafikplatserna i Barkarby och i Hjulsta för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. Arbetet med planering och utformning av väginfrastrukturen bedrivs genom vägplaneprocessen, parallellt med detaljplaneprocessen.

I figur 1 framgår placering av de åtgärder som beskrivs nedan, Trafikverket planerar för:

1. Ny avfart från E18 i östlig riktning till E4 Förbifart Stockholm södergående.
2. Ny avfart med ögla från E4 Förbifart Stockholm norrgående till E18 västergående. I åtgärden ingår korsande ramper och broar för av- och påfart till lokalvägnätet.
3. Breddning av E18 med ytterligare ett körfält i vardera riktningen, så att två körfält blir tre.
4. Ett fjärde körfält väster ut mellan trafikplatserna Hjulsta och Barkarby.



Figur 1: Översikt som redovisar planerade åtgärder för E18, placering av de vyer som presenteras längre ner i gestaltungsprogrammet samt gestaltungsprogrammets fokusområden.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en breddning av E18, samt anläggande av nya ramper mellan Förbifart Stockholm och E18, se ny utformning figur 1. Syftet är att skapa en funktionell och robust trafiklösning på platsen där områdets befintliga värden värnas och negativ påverkan på dessa minimeras.

I planbeskedet (2021-13027) framgår att stadsbyggnadskontoret ser att ett mer attraktivt och stadsmässigt sammanhang bör skapas för den befintliga bebyggelsen i Hjulsta och den eventuella framtida stadsutvecklingen i området. Åtgärderna behöver utformas så att de gör minsta möjliga påverkan på stads- och landskapsbilden och så att de får en mer urban karaktär. Planläggningen inleds med en stads- och landskapsbildsanalys som kompletteras med det här gestaltungsprogrammet.

Syfte och upplägg

Gestaltningensprogrammet är ett verktyg för att styra utformningen av grönområdena. Syftet är att säkerställa en hög kvalitet och att ge vägledning för den framtida gestaltningen. Programmet omkring de nya väganläggningarna fungerar som ett underlag till detaljplanen.

Gestaltningensprogrammet innehåller utformningsförslag för tre fokusområden där gestaltningen har stor betydelse för upplevelsen på platsen, se områden i figur 1. Som grund till de mål som är uppsatta för gestaltningsarbetet och utformningsförslaget som tagits fram ligger en tidigare framtagen landskapsanalys. Utformningsförslagen redovisas med vyer och illustrationer med tillhörande beskrivande text. I en framtagen landskapsanalys beskrivs rekommendationer för det framtida arbetet med gestaltningen av platsen (Trafikverket och Tyréns, 2025). De rekommendationerna ligger som grund till gestaltningensförslaget som tagits fram.

Målet i gestaltningen är att minska väglandskapets dominans, öka de biologiska värdena på platsen, säkerställa naturliga övergångar mellan nyanläggning och befintlig mark samt att ge goda möjligheter till mellankommunala gång- och cykelvägar mellan målpunkter i Stockholm stad och Barkarbystaden i Järfälla.

Avgränsning

Gestaltningensprogrammet ska beskriva utformningsförslag av de utpekade områden inom detaljplanen där val av gestaltning bedöms ha stor påverkan på landskapsbilden. Åtgärder föreslås för att uppfylla de mål som finns med gestaltningensprogrammet.

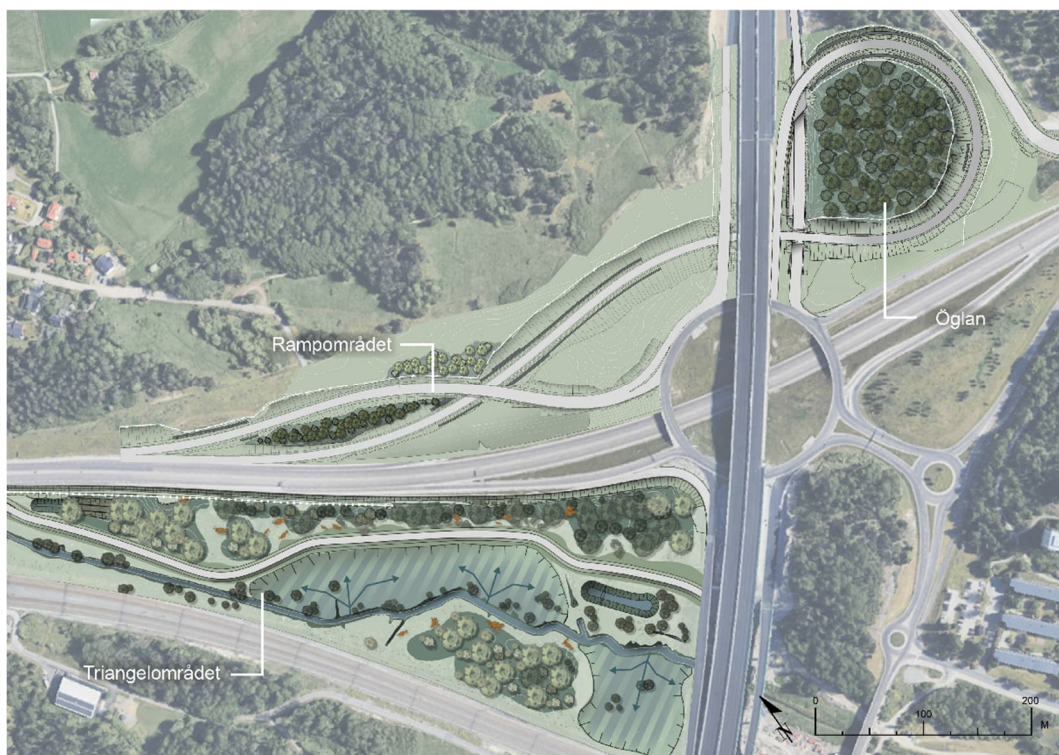
Gestaltning

Gestaltningensarbetet har delats upp i tre olika fokusområden, områdena redovisas i figur 1. Ett av områdena är en ögla innanför en avfart som går från E18 i östlig riktning till E4 Förbifart Stockholm södergående. Området kommer att benämnas som 'öglan' i texten. Landskapet vid öglan kommer påverkas starkt när avfarten byggs och är därför ett viktigt fokusområde för gestaltningen.

Ett annat fokusområde för gestaltningen ligger mellan Mälarbanan och E18 intill avfarten från E18 i östlig riktning till E4 Förbifart Stockholm södergående. Området kommer att benämnas som 'triangelområdet' i texten.

Det tredje och sista fokusområdet ligger norr om E18 och väster om Förbifart Stockholm. Inom området går två ramper som korsar varandra, därför benämns det som 'rampområdet'.

Gemensamt för gestaltningen i samtliga områden är ett stort fokus på hur den biologiska mångfalden inom området kan värnas och utvecklas. Åtgärder för att gynna den biologiska mångfalden bidrar till att kompensera för de naturvärden som försvinner i samband med att nya vägar anläggs. Stor vikt har även lagts vid hur väglandskapets dominans kan minskas i området för att skapa en bättre upplevelse för den som vistas i miljön. I Landskapsanalysen framhålls att området idag är komplext med infrastruktur i tre olika nivåer. Infrastrukturen beskrivs som dominerande och i det framtida arbetet rekommenderas avskärmningar med vegetation. I figur 2 redovisas en översiktlig illustration över samtliga områden. Områdena beskrivs mer i detalj längre ner i texten.



Figur 2. Bilden visar en övergripande illustration över föreslagen gestaltning för samtliga områden som behandlas i gestaltungsprogrammet.

Suicidstängsel

För att förbättra trafiksäkerheten ska ett genomsiktligt flätverksstängsel med höjden 1.1 m sättas upp längs hela sträckan av E18 som berörs av projektet, se utbredning i figur 3 och figur 11. En jämn linjeföring ska eftersträvas både horisontellt och vertikalt. Skarpa och knykiga rörelser ska undvikas eftersom de bryter mot vägens svepande linjer och skapar ett oroligt intryck. Stängslet måste inte alltid stämma överens fullt ut med slänten utan kan få en egen sträckning. Om terrängen är flack ska en alltför rak linjeföring undvikas eftersom det kan upplevas monotont för trafikanten.

Vägräcken

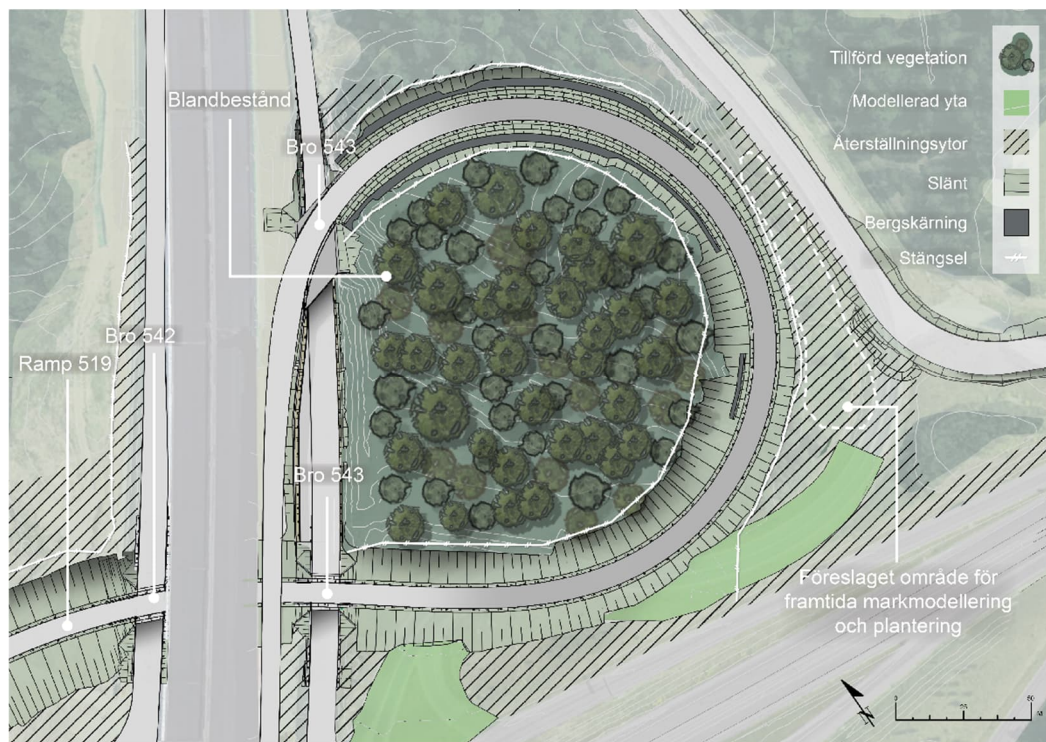
Vägräcken ska sättas jämnt och får inte variera i höjd eller sidled så mycket att det skapar ett oroligt intryck. Antalet räkestyper ska minimeras för att få en enhetlig vägmiljö. Räcken bör väljas med avsikt att göra ett så litet visuellt intrång som möjligt. Räcken bör väljas framför betongbarriärer där det är möjligt eftersom de skapar en mindre hård vägmiljö och behåller siktlinjerna öppnare.

Balkräcken är att föredra ur LCC och driftsynpunkt eftersom de håller för flera påkörningar, är säkrare och är lättare att byta ut än vajerräcken. Genomsiktliga räcken ska användas vid broarna för att lätta upp konstruktionen.

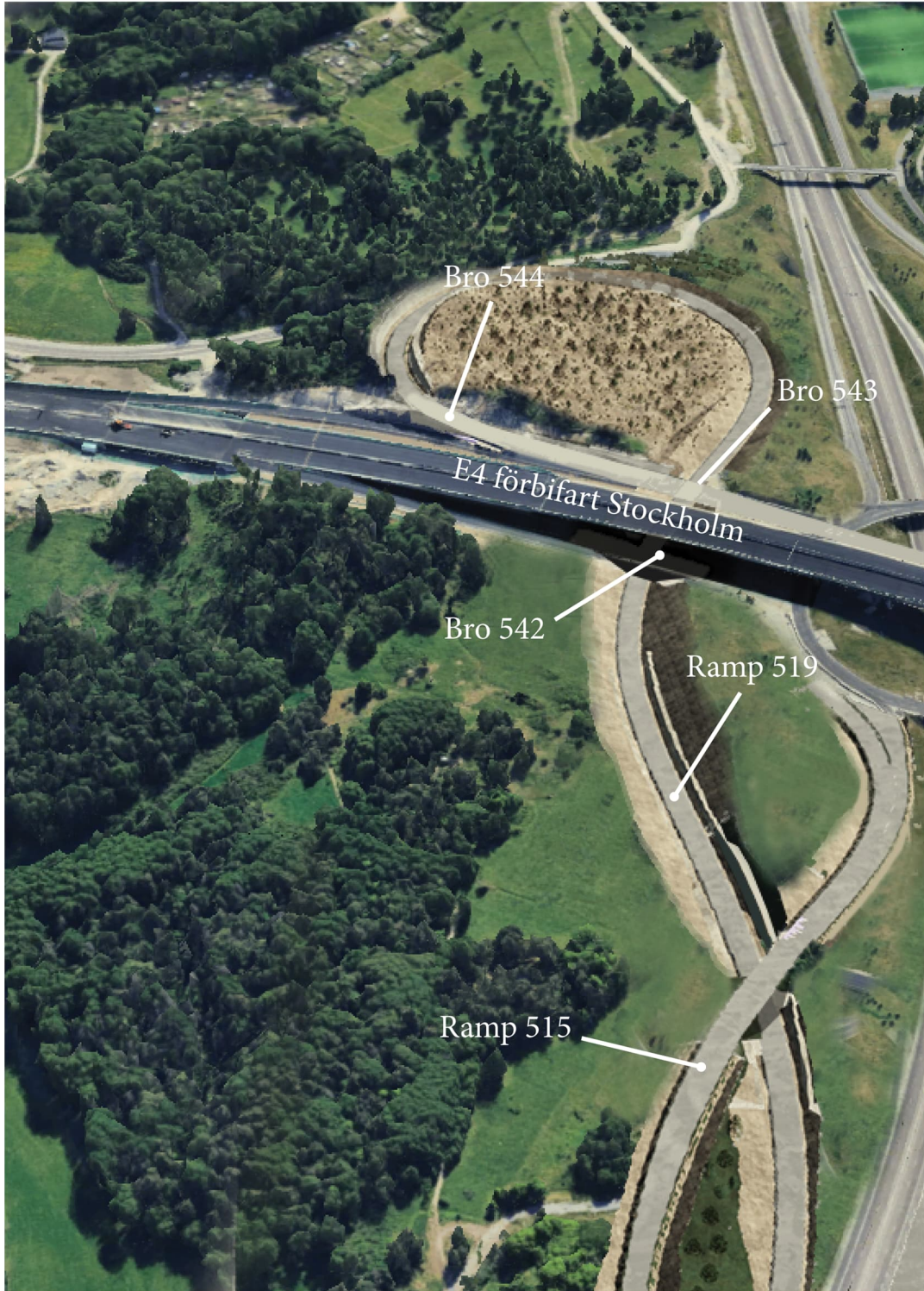
Ögla

Området kring ögla består i dagsläget av ett vegetationsområde som starkt kommer påverkas när den nya rampen byggs. Inom området finns fornlämningar som med största sannolikhet kommer att grävas ur under projektets gång. En utgrävning innebär att all vegetation inom ögla behöver tas ner, vilket påverkar landskapsbilden inom området. Det kommer även krävas bergskärningar på vardera sida om avfarten vilket också påverkar det

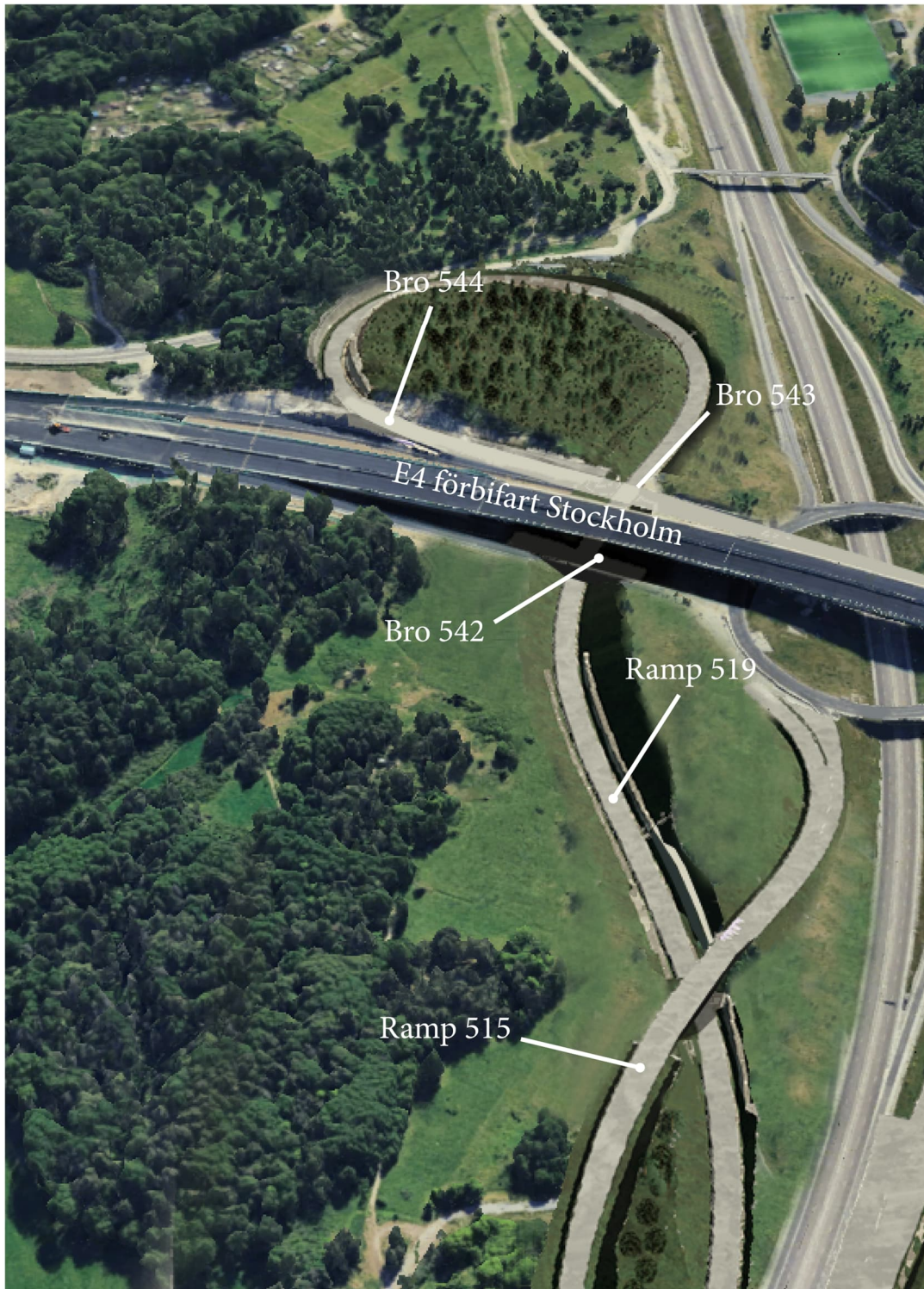
visuella intrycket på platsen. Prioriterade mål i arbetet med utformningen har varit att minska väglandskapets dominans och att öka den biologiska mångfalden. Bevarande av befintlig vegetation förespråkas i projektet, men scenariot med urgrävning är det som presenteras, eftersom det är det mest troliga. I figur 3 visas en illustration över utformningsförslaget för området. I figur 4-9 visas vyer över området, vyerna illustrerar hur området kommer att se ut vid olika tidpunkter efter att anläggningen har färdigställts.



Figur 3. Bilden visar en illustration över föreslagen gestaltning för området. I illustrationen framgår utbredning av bergskärningarna, utbredning av ny vegetation om urgrävning blir aktuellt på platsen samt ytor där marken har modellerats för att passa bättre mot befintlig mark.



Figur 4. Bilden visar en vy över öglan tagen från västra sidan av förbifart Stockholm, se placering i figur 1. I vyn syns bergskärningarna på vardera sida om avfarten och hur vegetationsytan förväntas se ut under etableringstiden.



Figur 5. Bilden visar en vy över öglan tagen från västra sidan av förbifart Stockholm. I vyn syns bergskärningarna på vardera sida om avfarten och hur vegetationsytan förväntas se ut när vegetationen är ungskog.



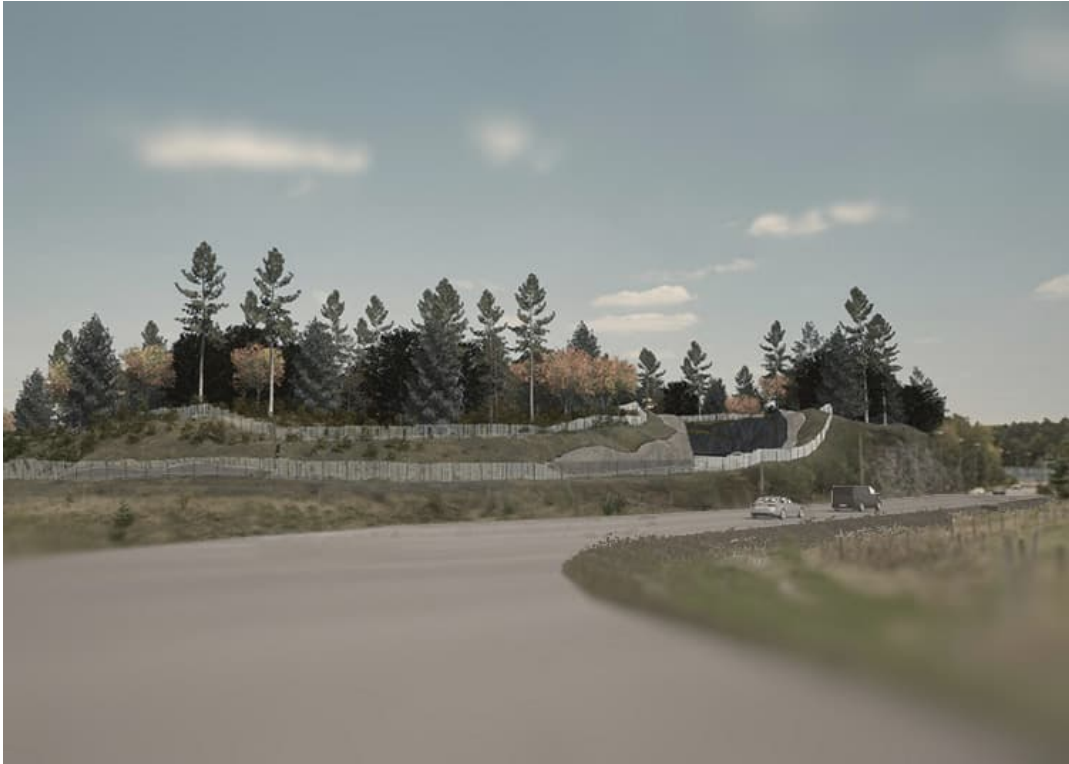
Figur 6. Bilden visar en vy över öglan tagen från västra sidan av förbifart Stockholm. I vyn syns bergskärningarna på vardera sida om avfarten och hur vegetationsytan förväntas se ut när vegetationen vuxit till sin sluthöjd.



Figur 7. Bilden visar en vy över öglan från östra sidan av förbifart Stockholm, se placering i figur 1. Närmast i bilden syns Akallalänken och en vegetationsyta som blir kvar mellan Akallalänken och avfarten. Stängsel på båda sidor av vägen är också synliga i bilden. I vyn syns bergskärningarna på vardera sida om avfarten och hur vegetationsytan förväntas se ut under etableringstiden.



Figur 8. Bilden visar en vy över öglan från östra sidan av förbifart Stockholm. Närmast i bilden syns Akallalänken och en vegetationsyta som blir kvar mellan Akallalänken och avfarten. Stängsel på båda sidor av vägen är också synliga i bilden. I vyn syns bergskärningarna på vardera sida om avfarten och hur vegetationsytan förväntas se ut när vegetationen är ungskog.

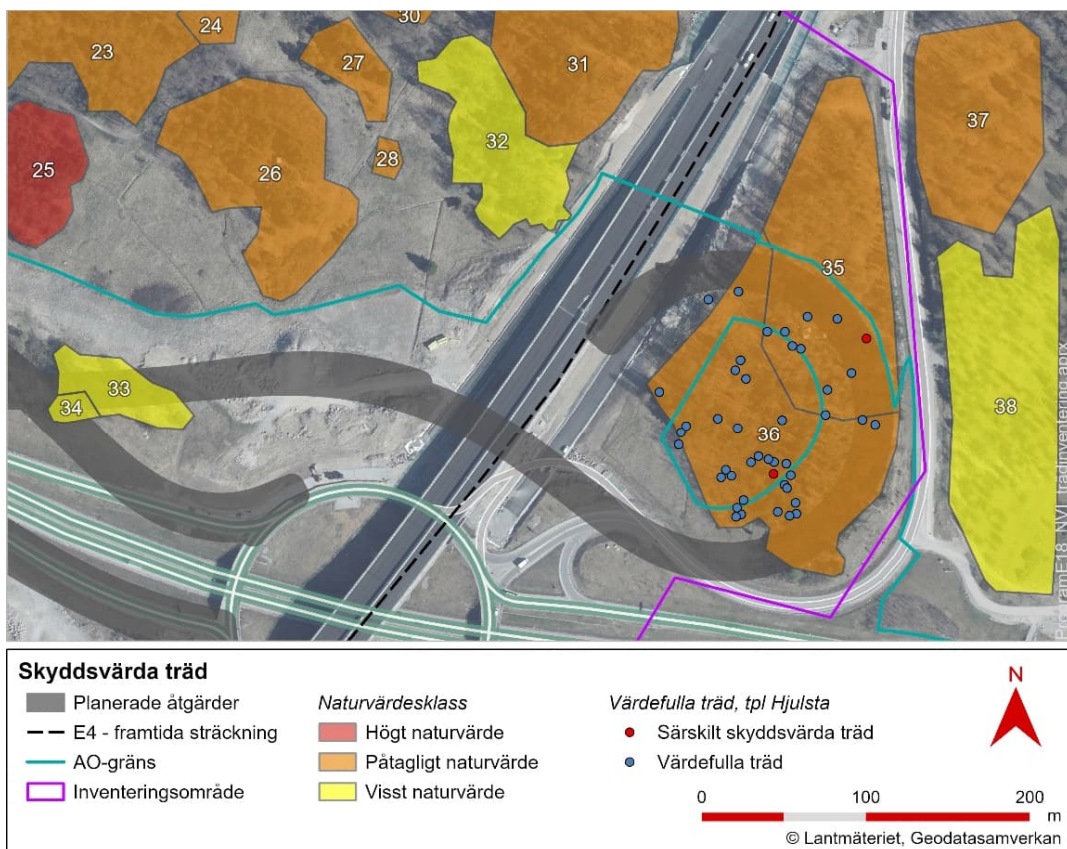


Figur 9. Bilden visar en vy över öglan från östra sidan av förbifart Stockholm. Närmast i bilden syns Akallalänken och en vegetationsyta som blir kvar mellan Akallalänken och avfarten. Stängsel på båda sidor av vägen är också synliga i bilden. I vyn syns bergskärningarna på vardera sida om avfarten och hur vegetationsytan förväntas se ut när vegetationen vuxit till sin sluthöjd.

Vegetation

Den befintliga vegetationen bidrar till att minska väglandskapets dominans i landskapet. Därför bör den bevaras om det är möjligt. Det mest troliga scenariot är dock att fornlämningen inom öglan grävs ut och att vegetationen behöver tas ner som en följd av det. Målet för platsen är därför på sikt att få tillbaka vegetationen inom öglan.

Inom området för detaljplaneändringen och kringliggande natur har en naturvärdesinventering gjorts. I den framgick det att området inom öglan och området i anslutning till Öglan till stor del har ett påtagligt naturvärde, se område 35 och 36 i figur 10. Inom öglan påträffades arterna blåsippa, liljekonvalj och vanlig backsippa vilka alla är fridlysta inom Stockholms län. Vanlig backsippa är fridlyst i hela landet och räknas som sårbar i rödlistan. Även inom område 35 påträffades liljekonvalj, där hittades även gullviva vilket också är en fridlyst art. Inom öglan påträffades även värdefulla tallar och ekar, se placering i figur 10.



Figur 10. Kartan visar resultatet av en naturvärdesinventering som gjorts inom området vid Hjulsta trafikplats. I bilden framgår det att vegetationen inom Öglan, område 36, och i anslutning till Öglan, område 35, har ett påtagligt naturvärde samt att områdena 33 och 34 inom rampområdet har ett visst naturvärde. I kartbilden redovisas även värdefulla träd, som till huvudsak består av tallar och ekar, samt särskilt skyddsvärda träd.

Inom öglan föreslås en naturlig plantering likt den som finns idag. För att etableringen ska gå snabbare och för att styra artsammansättningen föreslås stödplantering med häck- och skogsplanter. Plantorna bör i den mån det är möjligt planteras i avbaningsmassor från platsen som sparas och återanvänds. Avbaningsmassor har ett högt värde och innehåller en fröbank som är värdefull att bevara på platsen för att öka sannolikheten att blåsippa, liljekonvalj, vanlig backsippa och gullviva kommer tillbaka till platsen. Det påskyndar även på etableringen av gräs och örter.

För att på sikt få tillbaka de naturvärden som finns inom Öglan idag föreslås en stor del av stödplanteringen bestå av tallar och ekar som kompensation för de skyddsvärda träd som tas ner. Placeringen kan med fördel likna den som finns idag med en stor andel tallar i sydöstra delen. För att få en större spridning av arter föreslås även stödplantering med ask, oxel, sälg, hagtorn och hassel. Samtliga arter är inhemska och bidrar på olika sätt till en ökad biologisk mångfald. Eken och asken är trädarter som är viktiga för många lavar, mossor och insekter, oxel, hagtorn och hassel bidrar med blommor, bär och nötter och sälgen bidrar med en tidig blomning. De olika arterna ger också visuella värden som varierar över året med vårblomande buskar och träd, höstfärger och barrträd som bidrar med grönska i planteringen även under vintern.

Ytterligare en åtgärd för att uppnå målet att öka den biologiska mångfalden på platsen är att placera ut faunadepåer inom öglan med stockar och grenar från de skyddsvärda träd som tas ner. Faunadepåerna bör hållas relativt små för att inte skicka ut allt för mycket i landskapet. De kan med fördel placeras både i solbelysta lägen och lägen som med tiden kommer beskuggas av vegetationen som växer upp inom Öglan.

För att öka säkerheten för trafikanter som kör på avfarten kring öglan kommer en trädfri zon på tio meter att behövas på vardera sida om rampen där det är bergskärning. Den trädfriga zonen bidrar till att minska risken för träd som faller ner på körbanan, den minskar även risken för svallis längs med bergskärningen.

Bergskärning

För bergskärningen har en brant lutning på 5:1 har valts, vilket är en avvägning mellan släntstabilitet, utrymmesbehov för vägbreddningen samt markanspråk och påverkan på intilliggande mark. Bergskärningens utseende kommer till stor del att styras av de befintliga geologiska strukturerna i berget, vilket gör att slutresultatet är svårt att förutsäga. I det fall att storskaliga stabilitetsproblem uppstår i entreprenadskedet, som inte går att åtgärda med konventionell bergförstärkning, kan en lösning vara att lägga slänten i en flackare lutning. Om det är möjligt, kan släntens geometri anpassas så att den följer naturliga strukturer i berget. En sådan lösning innebär dock en större påverkan på intilliggande mark och tillåtet utrymme för markanspråk behöver också beaktas.

Jordslänt i bergskärningens fot ska följa skärningskanten med varierande höjd.

Slanter, återställningsytor och terränganpassningar

Skärningar ska anpassas till de naturliga terrängformerna för att skapa harmoniska övergångar mellan påverkad och opåverkad mark. För att få en mjukare övergång till omgivande terräng avrundas släntkrönet.

Ytan inom Öglan blir avskuren från det omgivande landskapet av de nya vägarna men är fortfarande viktig att bevara för förståelsen av topografin ur ett visuellt och kulturhistoriskt perspektiv. För att bevara så mycket som möjligt av den naturliga topografin i området bör skärningarna vid rampen endast avrundas mjukt mot höjden. Om det blir en urgrävning inom området bör den naturliga topografin återskapas i så stor utsträckning som möjligt.

Nya slanter och markytor som tas i anspråk under byggtiden ska bekläs med tillvaratagna avbaningsmassor i den mån det är möjligt. Fröbanken i avbaningsmassorna är redan anpassad till platsen vilket gör att växterna får en lättare återetablering. Avbaningsmassor från olika vegetationstyper ska särskiljas och får inte blandas med varandra.

Om de tillvaratagna avbaningsmassorna inte räcker ska en jordmån lik den befintliga användas för slanterna och återställningsytorna. Om massorna innehåller lupiner, gullris eller andra invasiva arter ska de inte återanvändas. Hänsyn ska tas till eventuella fridlysta arter och till möjligheten att stärka lokal artrikedomen med koppling till hävd.

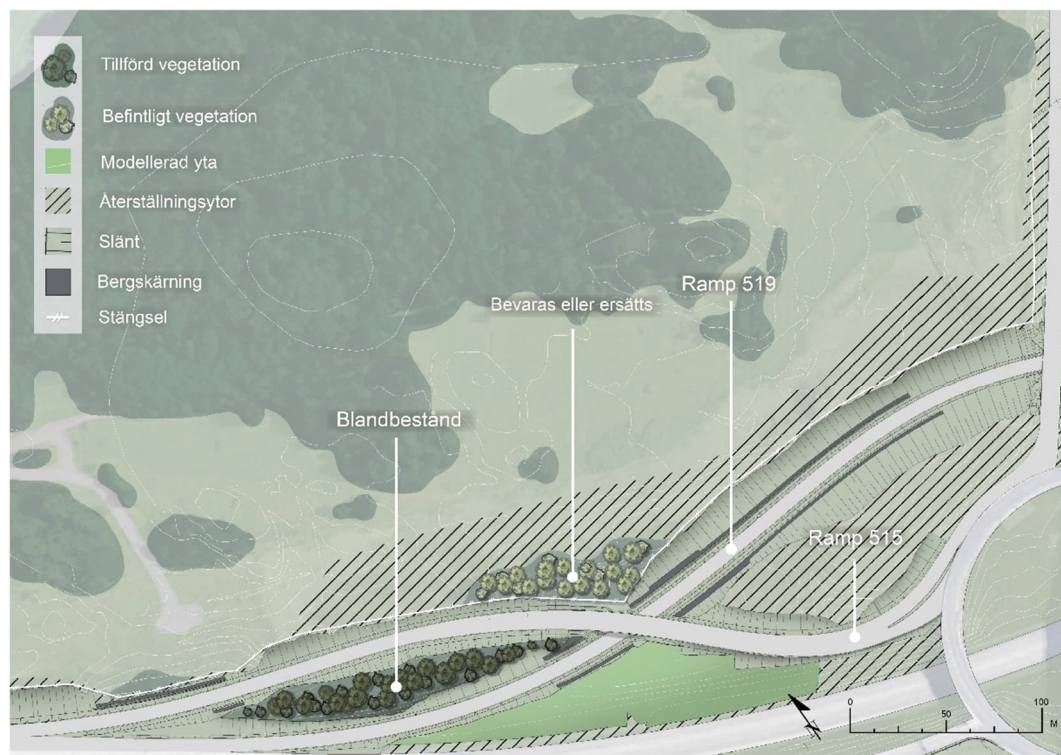
Stödsådd med ängsfrö utförs för att få en snabbare etablering. Särskilt känsliga partier med hävdhistorik eller fridlysta arter ska inte stödsås för att låta de naturliga arterna återetableras utan konkurrens från nya arter.

Vegetationsyta mellan öglan och Akallälänken

För att minska väglandskapets dominans föreslås marken mellan Akallälänken och Öglan modelleras med en vall. Vallens föreslås planteras med inhemska buskarter för att ytterligare förstärka avskärmningen. Lämpliga arter för planteringen skulle kunna vara hagtorn, nyponros och en.

Rampområdet

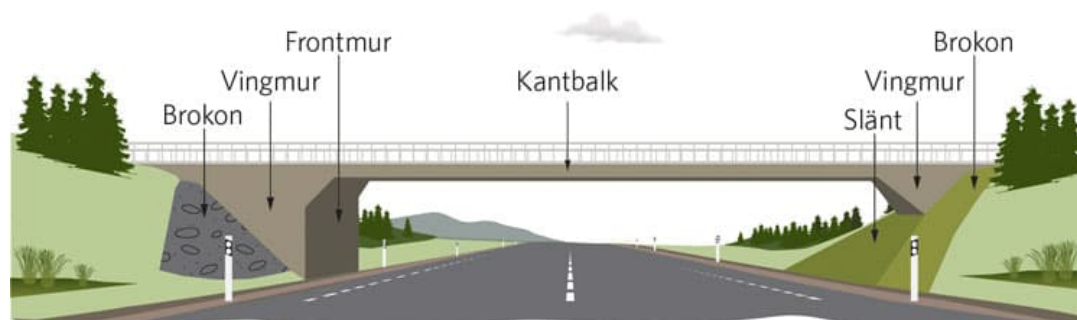
Området kring ramperna är i dagsläget påverkat av urgrävningar av fornlämningar som gjorts i området. Marken består av gamla hagmarker och på platsen finns två mindre områden med ett visst naturvärde, se figur 10. Prioriterade mål i arbetet med utformningen har varit att landskapsanpassa området kring ramperna och att få in vegetation som minskar väglandskapets dominans där det är möjligt. Figur 11 visar en illustration med det gestaltningsförslag som tagits fram för området.



Figur 11. Bilden visar en illustration över föreslagen gestaltning för området. I illustrationen framgår utbredning av ny vegetation, höjdkurvor för markmodelleringar och utbredning av återställningsytor.

Vegetation

Slänter och övriga markytor inom vägområdet ska utformas så att vegetation kan återetableras om ytorna inte är stensatta eller har berg i dagen. Återetablering föreslås göras med tillvaratagen markvegetation och jordmån från platsen i den mån det är möjligt att lagra inom arbetsområdet. Om den tillvaratagna jordmånen och markvegetationen inte räcker ska en jordmån lik den befintliga användas. Brokoner ska täckas med vegetation. I figur 12 visas en översiktsbild där området för brokonen framgår.



Figur 12. Bilden visar en illustration över en brokonstruktion med två olika brokons-principer varav den högra i bild föreskrivs inom detta gestaltningsprogram. (Trafikverket, 2025)

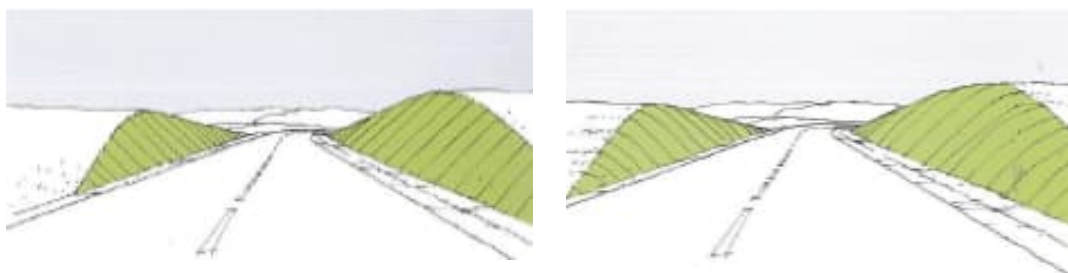
De invasiva arterna kanadensiskt gullris har noterats i området. Om den tillvaratagna jordmånen eller markvegetationen innehåller invasiva arter ska massorna inte återföras till slänterna.

Slänter och övriga markytor ska stödsås med en ängsfröblandning anpassad till ståndorten och platsens markvegetation. Syftet med ängssådden är att få en snabbare återetablering av markvegetation för att reducera uppslag av ogräs samtidigt som det bidrar till en ökad artrikedom.

Området mellan ramperna (515, 519) i trafikplats Hjulsta var tidigare en del av Hjulsta bytomt med gravfält och boplat. Alla kulturhistoriska lämningar är sedan tidigare undersökta och borttagna men det bedöms ändå finnas ett värde i att knyta an till platsens historiska markanvändning för att öka förståelsen av landskapet. En något upphöjd plantering med anknytning till de traditionella växterna i området föreslås, t.ex. tall, rönn, björk, hagtorn, en och nyponros. Området bedöms vara relativt torrt så alltför vattenkrävande växter bör undvikas. Tjockleken för planteringsytan ska anpassas efter buskarna och trädens behov. Växtbädden byggs med fördel upp av tillvaratagen markvegetation och jordmån från platsen alternativt av inköpt växtjord som liknar jordmånen på platsen.

Slänter, återställningsytor och terränganpassningar

Skärningar ska anpassas till de naturliga terrängformerna för att skapa harmoniska övergångar mellan påverkad och opåverkad mark. För att få en mjukare övergång till omgivande terräng avrundas släntrönet, de bild på avrundning i figur 13.



Figur 13. Bilderna visar två slänter av olika karaktär. Bilden till vänster visar slänt utan anpassning, den till höger visar släntanpassning genom avrundning av släntrön mot omgivande terräng

Området mellan ramperna (515 och 519) i trafikplats Hjulsta, ska utformas något upphöjt jämfört med vägarna, nya höjdkurvor framgår i figur 11. På så sätt får området en överordnad roll i landskapet gentemot infrastrukturen. Ytan modelleras lätt böljande för att efterlikna naturlig mark.

Mellan E18 och ramperna (515, 519) skapas en restyta där en påfart (512) tidigare anslöt mot trafikplats Hjulsta. Vägen ska tas bort och marken ska anpassas mjukt mot terrängen i en lätt böljande form, se nya höjdkurvor i figur 11.

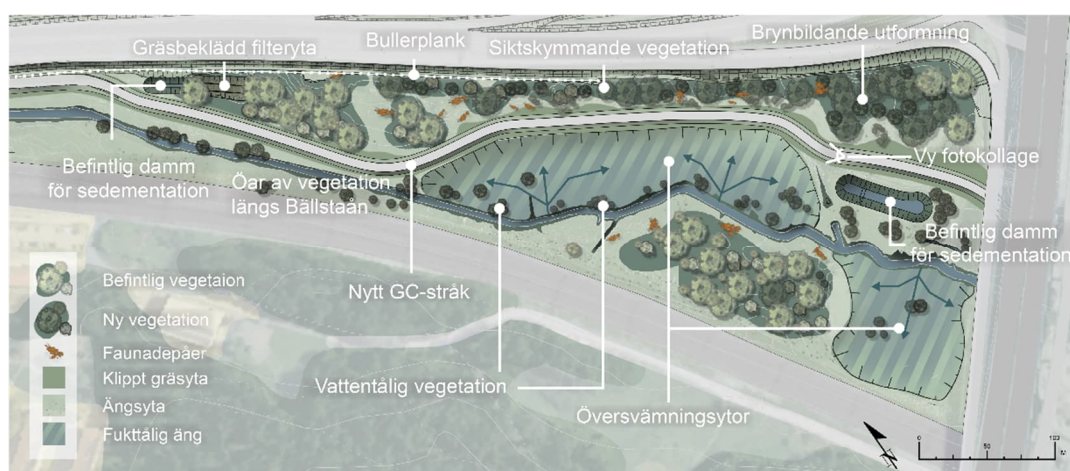
Nya slänter och markytor som tas i anspråk under byggtiden ska bekläs med tillvaratagna avbaningsmassor i den mån det är möjligt. Fröbanken i avbaningsmassorna är redan anpassad till platsen vilket gör att växterna får en lättare återetablering. Avbaningsmassor från olika vegetationstyper ska särskiljas och får inte blandas med varandra.

Om de tillvaratagna avbaningsmassorna inte räcker ska en jordmån lik den befintliga användas för slänterna och återställningsytorna. Om massorna innehåller lupiner, gullris eller andra invasiva arter ska de inte återanvändas. Hänsyn ska tas till eventuella fridlysta arter och till möjligheten att stärka lokal artrikedom med koppling till hävd.

Stödsådd med ängsfrö utförs för att få en snabbare etablering. Särskilt känsliga partier med hävdhistorik eller fridlysta arter ska inte stödsås för att låta de naturliga arterna återetableras utan konkurrens från nya arter.

Triangelområdet

Triangelområdet används i dagsläget för masshantering i samband med flera entreprenadarbeten, vilket tydligt påverkar dess karaktär. Ett utformningsförslag har tagits fram för att visa hur platsen på sikt skulle kunna se ut. Prioriterade mål i arbetet med utformningen har varit att minska väglandskapets dominans, stödja de mellankommunala sambanden och att öka den biologiska mångfalden. I figur 14 visas en illustration med föreslagen utformning. Föreslagen utformning redovisas även i ett fotocollage i figur 16, placeringen för vyn i fotocollaget framgår i figur 14. För att ge en bättre bild av hur platsen för fotocollaget kommer förändras redovisas ursprungsbilden för kollaget i figur 15.



Figur 14. Bilden visar en illustration över föreslagen gestaltning för området. I illustrationen framgår utbredning av ny vegetation, befintlig vegetation, nya översvämningsområden samt placering av faunadepåer.



Figur 15. Bilden visar hur triangelområdet ser ut idag ifrån vyn som fotocollaget utgår ifrån.



Figur 16. Bilden visar ett fotocollage över området med föreslagen gestaltning. Området föreslås skärmars av från E18 för att skapa ett rum som inte domineras av väglandskapet. Större ängsytor föreslås för att bevara en öppen karaktär på platsen.

Gång- och cykelväg

För att stärka de mellankommunala sambanden har en GC-väg genom området föreslagits. GC-banan är placerad på en låg bank ovanför befintlig mark för att minska risken att den ska översvämmas vid höga flöden i Bällstaån. Bredden på GC-vägen är 6,25 meter, varav 0.5 meter på vardera sida om vägen består av en stödremsa. Vägens bredd gör att den riskerar att dominera landskapet i området, för att minska den visuella påverkan kan stödremsan med fördel sås in med gräs- eller ängsfrö.

GC banan föreslås belysas för att öka tryggheten på platsen. Val av belysning bör likna den belysning som finns för anslutande GC-vägar för att skapa en enhetlig upplevelse på platsen.

Dagvattenhantering

Vid sidan av triangelområdet rinner Bällstaån. Längs ån finns stora översvämningsrisker och ny exploatering riskerar att förvärra situationen, därför föreslås två översvämningsytor i området som kan hjälpa till att fördröja dagvattnet vid höga flöden och kraftiga regn. Översvämningsytorna föreslås ha en kapacitet på 4000 m³ vardera. I utformningsförslaget ligger ytorna i anslutning till ån. Fördröjning kan uppnås genom att ytorna töms med ett långsamt utflöde eller genom infiltration i marken.

Inom triangelområdet finns två befintliga dagvattendammar som ägs av Trafikverket. Dammarnas funktion är att rena dagvattnet som kommer från Trafikverkets anläggningar och de är utformade för att öka sedimenteringen. Dammarna kommer att vara kvar inom området. I projektet föreslås även en ny filteryta i anslutning till en av de befintliga dagvattendammarna. Filterytan ser ut som ett gräsbeklätt dike och anläggs för att kunna omhänderta det dagvatten som tillkommer vid en breddning av E18.

Vegetation och ekosystemtjänster

Vegetationen i området föreslås ökas i stor utsträckning för att minska väglandskapets dominans och för att öka den biologiska mångfalden. Den befintliga vegetation som finns på platsen har ett stort värde och bidrar med att avgränsa triangelområdet från Mälarbanan och E18. All vegetation som är möjlig att bevara bevaras därför i förslaget och förstärks med ny vegetation.

Naturlika planteringar med brynkaraktär föreslås som en visuell ridå mot E18. Brynet döljer även ett bullerplank som planeras att anläggas som bullerdämpande åtgärd vid E18. Lämpliga arter för platsen skulle kunna vara säl, oxel, rönn, fågelbär, olvon, hagtorn och slån. Enstaka ekar och askar skulle också med fördel kunna växa i brynet för att få in fler träd i området. Föreslagna arter är alla inhemska och har värden som är viktiga för den biologiska mångfalden. Flera av arterna bidrar även med visuella värden genom sin blomning och sina höstfärger. Sälgen är det träd som blommar tidigast, därefter följer andra blommande träd och buskar som sedan får bär. Brynet kan även fungera som en boplats för fåglar. De föreslagna arterna säl, ek och ask är alla träd som många lavar och insekter trivs att leva i och på. För att återknyta till de gamla hagmarker som finns i området vid Järvafältet har bynzonen illustrerats med en böljande kant som möter en ängsyta.

Ängsytor föreslås i en stor del av området. Närmast GC-vägen är det illustrerat en klippt yta för att få ett mer ordnat intryck som sedan går över i en med vild karaktär. Ängsytan bidrar med föda till insekter genom sin variation av blommor. I översvämningsytorna föreslås en ängsyta som är anpassad efter förhållandena som råder i ytan. Där kan med fördel en ängsfröblandning anpassad för fuktiga förhållanden blandas med en ängsfröblandning anpassad för frisk-torr mark för att få en större spridning på arterna, vilket kan behövas eftersom vattentillgången kommer variera under säsongen.

Längs med Bällstaån föreslås den befintliga vegetationen förstärkas med dungar för att förbättra livsmiljön i ån. Dungarna hjälper till att skugga ån, vegetationen kan ta upp

näring från vattendraget och den bidrar med mat till smådjur i vattendraget när löven faller. Vegetationen i områdena kring ån föreslås bestå av inhemska arter som klarar av kortare perioder av översvämning såsom hägg, klibbal, daggvide och rödvide.

För att förstärka den biologiska mångfalden ytterligare föreslås faunadepåer placeras ut i kanterna av vegetationen. Faunadepåerna kan bestå av stora stockar som placeras en och en eller av högar med lite mindre stockar. För att minska risken att platsen upplevs som ovårdad föreslås faunadepåerna placeras i kanten av de större vegetationsytorna som syns på avstånd från GC-vägen. Högarnas storlek bör även begränsas så att de inte sticker ut för mycket i landskapet. Faunadepåerna kan med fördel placeras både på soliga och skuggiga platser samt med olika arter av lövträd för att få en stor variation.

Markmodellering

I området med den siktskymmande vegetationen mellan E18 och föreslagen GC-väg skulle markmodelleringar med mjuka böljande kullar kunna hjälpa till ytterligare för att minska väglandskapets dominans på platsen. Östra delen av vegetationsytan är placerad på en befintlig tryckbank, i det området är det viktigt att säkerställa att tryckbankens funktion bibehålls om marken modelleras.

Bullerskyddsskärm

Bullerskyddsskärmar utformas med stående virke målade med två olika bruna färger som skapar en vågform, enligt figur 17. Detta bryter upp skärmarnas enformighet och skapar en lätt rörelse för trafikanterna när de färdas längs med E18. Vågornas storlek ska anpassas så att de skapar ett intressant blickfång utan att bli distraherande. Stolparna ska vara gröna med klätterväxter vilket ger färg och liv till vägmiljön. Växterna och vågorna är viktiga för att bryta skärmarnas dominans och monotonitet samt dess upplevda skala jämfört med den direkta omgivningen. Bullerskyddsskärmen kommer sträcka sig från en GC-port som ligger sydöst om Barkarby station fram till mitten av triangelområdet, se utbredningen i figur 1.

Bullerskyddsskärmar vid gång- och cykelportar ska fästas på räcket och utformas genomsiktliga för att öka ljusinsläppet under bron.



Figur 17. Bilden visar en ritning över föreslagen utformning av bullerskyddsskärmen.

Områden för tillfällig nyttjanderätt

Markytor som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt ska återställas efter avslutat arbete. Vegetationsytor ska banas av och jordmån och markvegetation tas tillvara i den mån det är möjligt för snabbare återställning. Fröbanken i avbaningsmassorna är redan anpassad till platsen vilket gör att växterna får en lättare återetablering. Avbaningsmassor från olika vegetationstyper ska särskiljas och får inte blandas med varandra.

Om den tillvaratagna jordmånen och markvegetation inte räcker ska en jordmån lik den befintliga användas för att återställa vegetationsytorna. Om massorna innehåller lupiner, gullris eller andra invasiva arter ska de inte återanvändas. Hänsyn ska tas till eventuella fridlysta arter och till möjligheten att stärka lokal artrikedom med koppling till hävd.

Om träd eller buskar behöver tas bort ska de inte nödvändigtvis ersättas med samma typ utan platsen bör hanteras utifrån ett genomtänkt gestaltningskoncept samtidigt som hänsyn ska tas till eventuella höga natur- och kulturvärden.

Referenser

Trafikverket och Tyréns (2025). PM landskapsanalys: Detaljplan för Hjulsta trafikplats

Trafikverket (2025). Ledningsärende som berör bro
<https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/tillstand/Ansok-om-ledningsarenden-inom-vagomradet/infor-ansokan-om-ledningsarende-vag/ledningsarendesom-beror-bro/> [2025-14-15]

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se



TYRÉNS