

PM LANDSKAPSANALYS

DETALJPLAN FÖR HJULSTA TRAFIKPLATS

2025-07-09

UPPDRAG	
Uppdragsnamn:	E18-Hjulsta Landskapsanalys; 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:	Helena Djurstedt
Medverkande:	Victor Unosson
Kvalitetsgranskning:	Anna Gustafsson

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING 4

NULÄGESBESKRIVNING 6

 Bakgrund 6

 Syfte och upplägg 8

 Avgränsning 8

 Trafikstrukturer i landskapet 10

 Landskapets form och uppbyggnad 14

 Översiktsplan och parkplan 16

 Rörelseemönster 18

 Kopplingar och barriärer..... 20

PLANFÖRSLAG: FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER ..22

 Landskapets tidsdjup och kulturarv 24

 Landskapets ekologi 26

 Landskapets rumslighet 28

 Konsekvensanalys 32

 Naturlandskapets känslighet och potential 36

 Rekommendationer 38

SAMMANFATTNING

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för breddning av på- och avfartsramper till E18 samt anläggande av en ny ramp från Förbifart Stockholm till E18 genom en ny trafiköglä. Syftet är att skapa en funktionell och robust trafiklösning på platsen och värna om områdets befintliga värden och minimera negativ påverkan på dessa.

Landskapsanalysen beskriver nuläget och de förändringar och konsekvenser som öglan medför för kulturmiljö, naturmiljö, landskapsbild och rekreation samt rörelseanalys.

Planförslaget innebär ytterligare störningar på ett område redan påverkat av infrastrukturen. Öglan medför förändringar för kulturmiljö, naturmiljö, land-

skapsbild och rekreation. Förändringen påverkar kulturmiljö genom att forn-lämningar kommer att behöva undersökas och tas bort delvis eller som helhet. Förändringarna påverkar naturmiljön genom avverkning av träd och bryn-zon. För landskapsbilden blir påverkan visuell med anledning av att vegetation avverkas och att beskärningar samt infrastrukturen med Förbifart Stockholm blir synliga. Avseende rekreation blir platsen innanför öglan avskuren och därmed otillgänglig.

Intrång görs i den yttre delen av Kultur-reservatet för Igelbäcken. Utbredningen av trafiklandskapet ökar i anslutning till öglan.

Fortsatta åtgärder bör fokusera på att

stärka de mellankommunala gång- och cykelvägarna och minska väg-landskapet dominans.



Figur 1. Översiktligt foto över trafikplats Hjulsta mot stadsdelen Hjulsta.

NULÄGESBESKRIVNING

BAKGRUND

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

Trafikverket planerar för (se gula väglinjer i figur 2):

1. Ny avfart från E18 i östlig riktning till Förbifart Stockholm södergående.
2. Ny avfart med ögla från 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.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för breddning av påfartsramp till E18 samt en ny ramp från Förbifart Stockholm till E18 genom en ny avfartsramp som har utseende i form av en ögla. Avfartsrampen kommer i fortsatt text benämnas 'öglan'. Syftet är att

skapa en funktionell och robust trafiklösning på platsen och värna områdets befintliga värden och minimera negativ påverkan på dessa.

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. Enligt beskedet ska planläggningen inledas med en stads- och landskapsbildsanalys där kulturlandskapet, fornlämningar och kulturreseptatet är en viktig aspekt.



Figur 2. Översikt som redovisar planerade åtgärder på E18. Förbifart Stockholm, gula väglinjer. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.

SYFTE OCH UPPLÄGG

Landskapsanalysen är ett sätt att systematiskt kartlägga ett områdes karaktär, värden, känslighet och potential. Landskapsanalysen behandlar landskapet som helhet, bestående av såväl fysiska, biologiska/ekologiska, kulturella/sociala som visuella förutsättningar.

Till grund för arbetet ligger den europeiska landskapskonventionen (ELC) vilken definierar ett landskap som: "ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer". Landskapsanalysens metod bygger på den handledning som ges i Trafikverkets publikation Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar (publ 2016:033).

Landskapsanalysen innehåller en översiktlig beskrivning av områdets grönstruktur och landskapliga särdrag, en rumslig beskrivning av landskapsrum samt en beskrivning av rörelsemöjligheter i området. Fokus sätts till det upplevelsebara, hur landskapet ser ut och har sett ut samt hur människor, växter och djur använder det.

Landskapsanalysen avslutas med en bedömning av planförslagets påverkan och konsekvenser av den nya avfarten, öglan, från Förbifart Stockholm som ansluter till E18. Landskapsanalysens syfte är att tydliggöra effekter av föreslagen ögla och analysera konsekvenser samt föreslå översiktliga åtgärder för att minska förslagets negativa påverkan på landskapsbilden.

AVGRÄNSNING

Landskapsanalysen ska belysa delar av väglandskapet och de delar av Järvafältets kulturlandskap som berörs av öglan samt ramper mot E18. I landskapsanalysen ges översiktliga förslag på åtgärder som bidrar till att minska befintliga och tillkommande, beslutade barriärer. Åtgärder föreslås för att säkerställa goda möjligheter till mellankommunala gång- och cykelvägar mellan målpunkter i Stockholms stad och Barkarbystaden i Järfälla.

Kulturmiljö och naturvärden redovisas i separata PM/dokument och används som underlag för denna analys.

Ett gemensamt platsbesök har genomförts med hela projektgruppen, beställare från Trafikverket, planhandläggare från Stockholm stad samt projektörer.



Figur 3. Målpunkter och upplevelsevärden i närområdet. Planerade kompletteringar E18, gula väglinjer. Flytt av Akallälänken, lila väglinjer.

TRAFIKSTRUKTURER I LANDSKAPET

Landskapet vid Hjulsta trafikplats präglas av de tre stora trafiklederna E18, Förbifart Stockholm och Mälarbanan.

För Förbifart Stockholm pågår arbetet med färdigställande och sträckan mellan Häggvik och Hjulsta planeras öppna för trafik hösten 2026.

En omläggning är planerad för den södra delen av Akallalänken. Arbetet pågår för att flytta Akallalänken från nuvarande plats. Akallalänken ska sedan ansluta till lokalvägnätet i Hjulsta vid Hjulstavägen och via en bro till Hjulstastråket. Ombyggnaden av de södra delarna av Akallalänken kommer att skapa bättre förutsättningar för den lokala trafiken. Bland annat

blir det en upprustad väg med särskild gång och cykelväg, en ny anslutning till Igelbäckens kulturresevat och kortare restid mellan Akalla och Hjulsta. Arbetena med att bygga om Akallalänken beräknas vara klara hösten 2026.

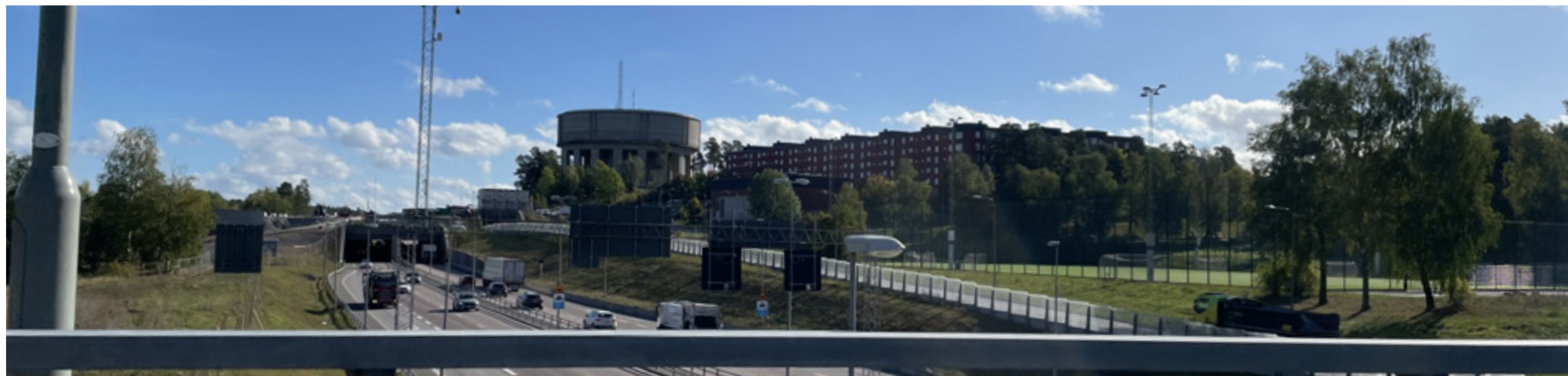
Omgivande skogbeksädda höjder ramar in trafikplats Hjulsta. I anslutning till platsen finns kultur- och odlingslandskapet Järvaafältet. Uppvuxen vegetation med lövträd längs Akallalänken samt den skogbeksädda Granholmstoppen på Järvaafältet avgränsar trafikplats Hjulsta från det öppna odlingslandskapet vid Järvaafältet.

E18 ligger på en högre nivå än dalstråket Tenstadalen och järnvägen Mälar-

banan. Landskapet vid trafikplats Hjulsta öppnar upp och omfattar den övre delen av Tenstadalen.



Figur 4. Översikt med namn på stadsdelar, dalgångar och infrastruktur. Planerade kompletteringar E18, gula väglinjer. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.



Figur 5. Gång- och cykelpassage över E18. Vattentornet framträder som ett tydligt landmärke i Hjulsta/Tensta.



Figur 6. Vy mot Hjulsta trafikplats taget från gångbron. Höghusen på Hjulsta backar sticker tydligt upp i landskapet och brons transparent gröna bullerskydd.



Figur 7. Fotografi från gångbro mot Förbifart Stockholm. Till vänster i bild bakom Förbifart Stockholm framträder Hjulsta. Höger om Hjulsta syns en skog-beklädd höjd som går ner i Tenstadalen med Bällstaån. Förbifarten skär genom landskapet på pelarbro.

LANDSKAPETS FORM OCH UPPBYGGNAD

Planområdet ligger i det mellansvenska sprickdalslandskapet som gett upphov till det för Mälardalen karakteristiska landskapet. Det lätt böljande landskapet växlar mellan bördiga dalgångar med lera och skogbevuxna berg- och moränhöjder. Redan för mer än 3000 år sedan reste sig landformerna med höjdparter över strandlinjen. Både Järvafältet och den långsträckta dalgången längs Bällstaån låg länge under vattenytan och har därav mäktiga lager sedimenterad lera.

Strukturerna med sprickdalslandskapet på platsen har en tydlig nordväst-sydöstlig riktning. E18 följer Järvafältets dalgång medan Förbifart Stockholm anläggs på bro över trafikplats Hjulsta och korsar sprickdalslandskapet tvärs över Järva-

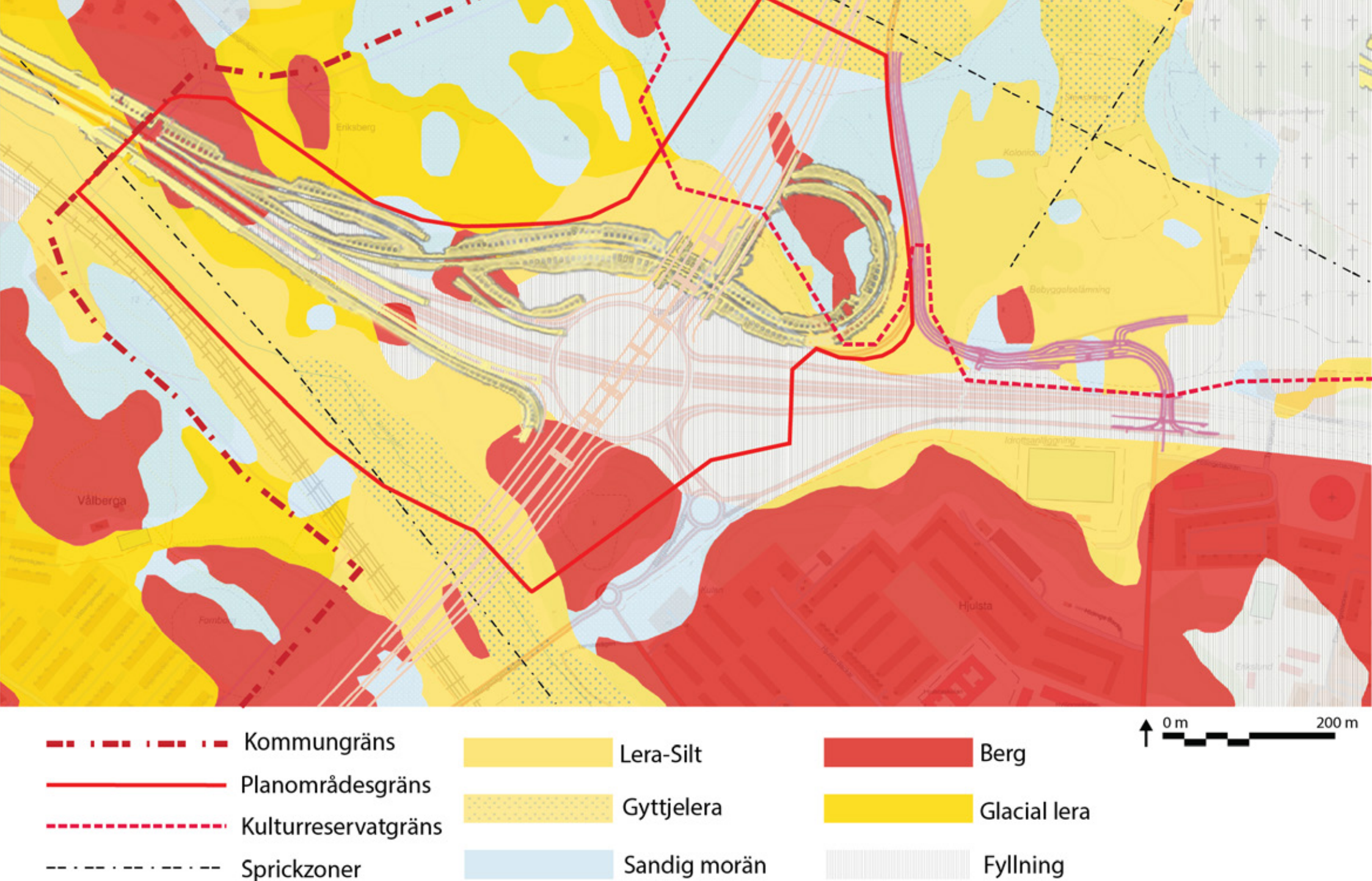
fältets dalgång. Hela området för trafikplatsen består av uppfylld mark.

Järvafältet är ett kulturlandskap med lång tradition av öppen odlingsmark och vegetationsklädda höjdparter. Delar av planområdet ligger i Igelbäckens kulturresevat på Järvafältet.

Det storskaliga landskapsrummet följer längs med dalstråket. Trots skalan finns det många landskapselement som ger en hög detaljeringsgrad. De skogbeksädda höjderna runt platsen gör utblickarna begränsade. Vägarna är långsträckta element i landskapet som väver in omgivande öppna dalstråk och vägbroarna utgör detaljrika element.

Vägarna bidrar till komplexiteten som

till stor del beror på de korsande strukturerna. Landskapets byggstenar utgörs av infrastrukturen med broar, ramper och cirkulationsplatsen. Trots de korsande strukturerna har vägarna endast en begränsad visuell påverkan på rumsligheten. I det storskaliga landskapsrummet är de omgivande skogklädda höjderna en starkare rumsavgränsning. Höjden på den korsande pelarbron gör att siktlinjer under bron inte begränsas.



Figur 8. Översikt som redovisar jordarter samt sprickzoner (©Stockholms stad). Planerade kompletteringar E18, gula väglinjer. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.

ÖVERSIKTSPLAN OCH PARKPLAN

I Stockholms översiktsplan har området vid Hjulsta trafikplats mot kommungränsen till Järfälla kommun markerats som stadsutvecklingsområde för omvandling.

Information ur Stockholms översiktsplan:

Platsen vid Hjulsta trafikplats kan utvecklas med blandad bebyggelse och stärka kopplingen till Barkarbystaden och Barkarby station. Området kommer att få bättre tillgänglighet när Mälarbanan och Förbifart Stockholm är utbyggda.

Genom att utveckla befintliga och nya kopplingar till bland annat Barkarby stärks de strategiska sambanden med grannkommunen Järfälla. Möjligheten att förstärka de gröna och rekreativa

sambanden i Järvakilen behöver studeras. Genom nya trygga gröna promenadvägar stärks sambandet till Barkarbystaden i Järfälla kommun.

Det är angeläget med bättre kopplingar till och över Järvafältet med gång- och cykelvägar och gröna promenader. Järvafältet får en viktig roll att koppla samman de omkringliggande stadsdelarna genom nya gång- och cykelvägar samt fler aktiviteter och målpunkter.

Naturvårdsverket fattade beslut (2017-01-19) om Järvafältet som område av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6§ miljöbalken.

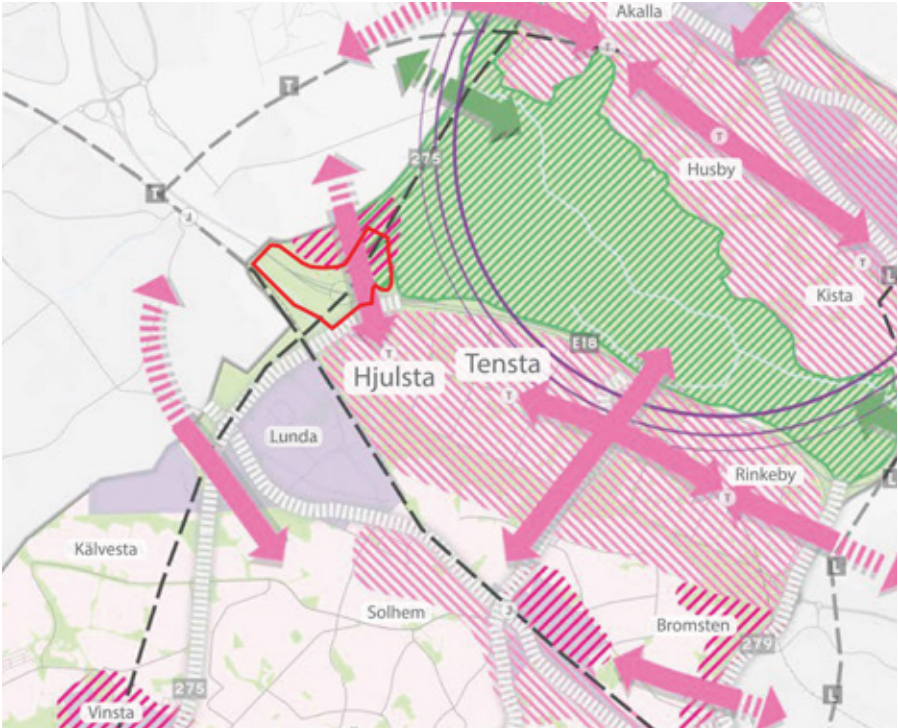
Fysiska barriärer försämrar kontakten mellan stadsdelarna och grönområdena,

vilket gör att stadsbilden bryts upp i olika beståndsdelar. De största bristande kopplingarna finns mellan olika stadsdelar där sambanden bryts av större trafikleder. En av dessa leder är E18.

Information ur Parkplan Spånga-Tensta:

Vid de större bristande länkarna är det önskvärt att kopplingarna stärks genom att utveckla sammanhängande parkstråk.

Detta område är identifierat med bristande kopplingar. Önskemålen att stärka såväl sambanden med stadsutveckling samt med gröna samband och kopplingar sammanfaller på denna plats.



Figur 9. Del av Stockholm stads översiktsplan till vänster. Rosa pil: Strategiskt samband. Grön pil: Utvecklingsområde ekologiskt samband. Mörkrosa linjering: Stadsutvecklingsområde – omvandling. Ljusrosa linjering: Stadsutvecklingsområde – komplettering. Grön linjering: Kulturresevat Igelbäcken.



Figur 10. I Parkplanen till höger för Spånga-Tensta redovisas gröna stråk med bristande koppling, röd pil. Planområdet röd linje.

RÖRELSEMÖNSTER

Både Förbifart Stockholm och E18 är starkt trafikerade vägar. De större lokal-gatorna i området, Akallalänken och Bergslagsvägen, möts i trafikplatsen och förbinder Hjulsta med omgivande stadsdelar i Stockholm.

Barkarby pendeltågsstation samt tunnelbanestationerna i Hjulsta och Tensta är betydelsefulla målpunkter. Både Hjulsta och Tensta centrum utgör viktiga handelsplatser och noder. De två sistnämnda målpunkterna förbinds med ett rikt nät av gång- och cykelstråk.

Ett regionalt cykelstråk följer längs med Akallalänken och passerar på bro över E18. På andra sidan Bällstaån finns ytterligare ett regionalt cykelstråk som följer Mälarbanan och korsar under För-

bifart Stockholm och Bergslagsvägens broar.

Norr om trafikplats Hjulsta i naturmar-ken passerar ett gångstråk i en plan-sild passage under Förbifart Stock-holm mellan Hästa gård och Barkarby.

Förbifart Stockholm och E18 medför stora barriäreffekter och fragmentering av landskapet som begränsar gång- och cykeltrafikanternas möjlighet till passage. Det finns en serviceväg till dagvattendammen intill Bällstaån med möjlighet att passera under Förbifart Stockholm - idag är den utpekad som en del av ett framtida cykelstråk vilket hade minskat Förbifart Stockholms bar-riäreffekt.



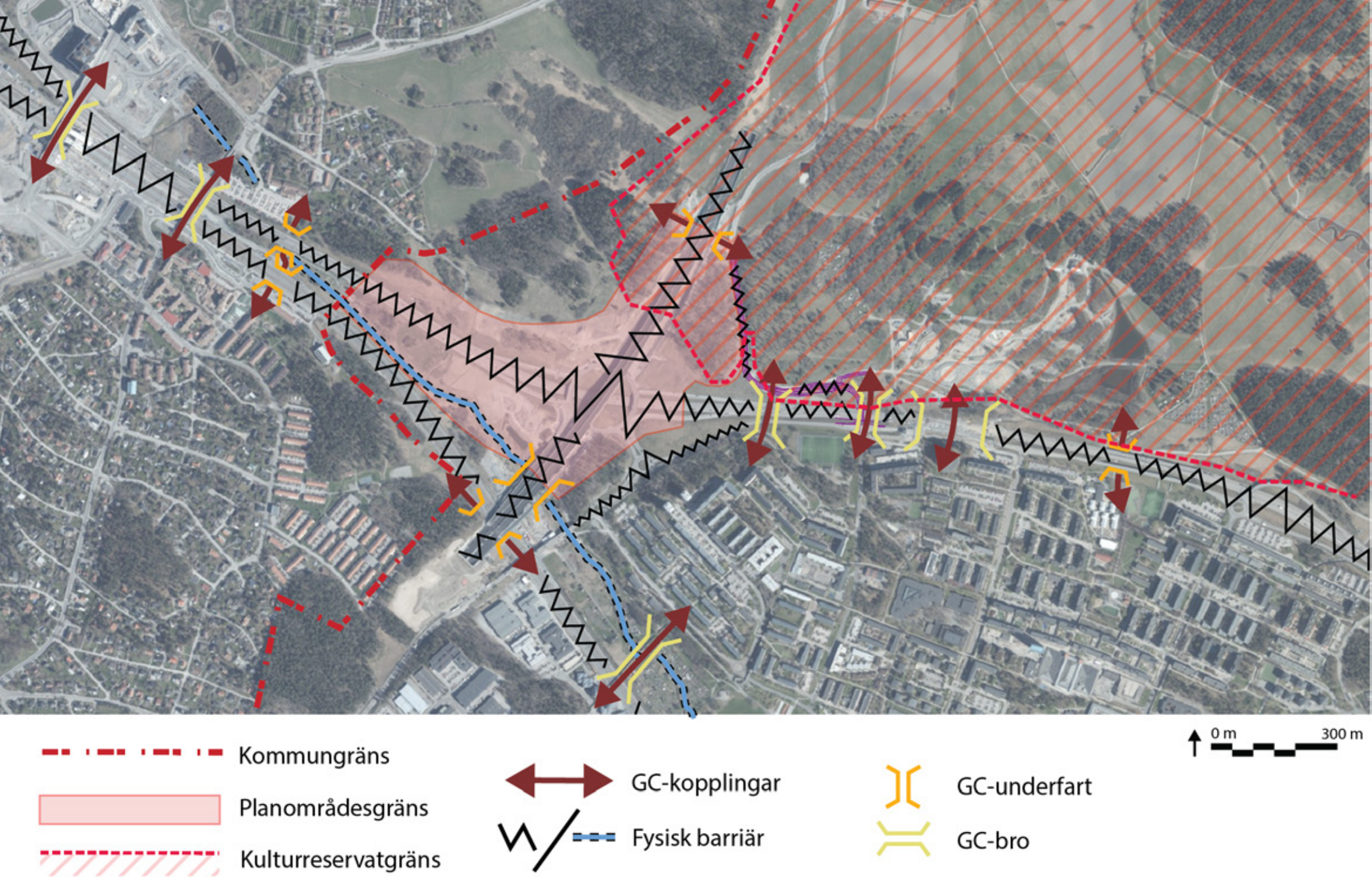
Figur 11. Befintlig situation rörelsemönster och funktionella sammanhang. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.

KOPPLINGAR OCH BARRIÄRER

Det finns flera kopplingar i området för gång- och cykeltrafikanter som korsar E18. Det finns en gångbro från Hjulsta över E18 till Akallalänken. Den nya Akallalänken kommer att gå på bro över E18 med ny gång och cykelbana. I samband med ny bebyggelse kommer ytterligare en passage anläggas på Tenstaterassen över E18 till Järvafältet vid Järva begravningsplats.

I Järfälla kommun finns en gångbro vid Barkarby station, samt en gångtunnel mellan Barkarby och Barkarby kyrkby. Öglan ligger vid Förbifart Stockholm och E18 som båda är mycket starka barriärer. En ny mellankommunal förbindelse med gång- och cykelväg föreslås mellan Hjulsta och Barkarby intill Bällstaån.

Området är starkt påverkat av Förbifart Stockholm och E18 och domine-ras av väglandskapet. Öglan bidrar till ytterligare barriäreffekter i ett område som redan är starkt påverkat. Området innanför öglan kommer att bli otillgäng-ligt. Med en ny mellankommunal gång-cykelförbindelse stärks förbindelserna över kommungränsen med Järfälla.



Figur 12. Befintliga kopplingar, passager och barriärer. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.

— PLANFÖRSLAG: FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER —

Beskrivning av planförslaget: Den nya avfarten föreslås ledas från Förbifart Stockholm, som går uppe på en pelarbro, i en rund ögla och ansluta till E18 i marknivå.

Öglans övre del föreslås gå genom en av de rumsbildande skogbeksäddade höjderna i området. I den norra delen går vägbanan nedsänkt i förhållande till omgivande marknivåer med bergskärningar på båda sidor.

I den södra delen föreslås öglan gå nedsänkt under omgivande marknivåer och vara kantad av gräsklädda vägslänter. Vidare följer passager under korsande vägar under två mindre vägbroar. Anslutningen till E18 sker i marknivå.

Det naturområde som öglan skär genom påverkas av planförslaget. En direkt påver-

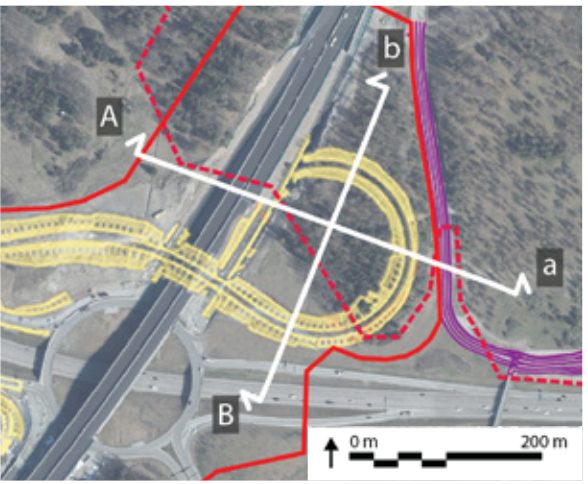
kan är urschaktning av berg och avverkning av vegetation för dragningen av den nya vägförbindelsen.

Den vegetation med träd och brynzon som finns på platsen behöver troligen att avverkas inom vägområdet för att möjliggöra antikvarisk utgrävning av fornlämningar. En säkerhetszon om ca 10 meter på båda sidor ovan bergskärningarna, samt ca 10 meter från vägbanan behöver vara fri från träd för att skydda vägbanan från fallande träd.

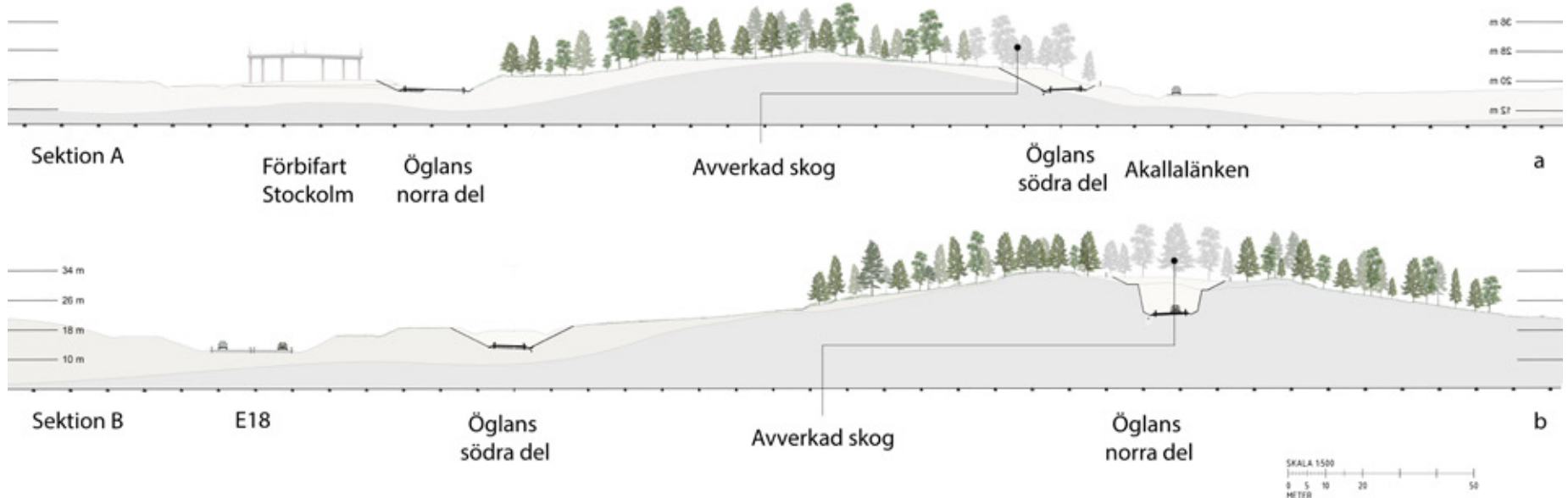
Längs med E18 kommer en åtgärd att utföras för att dämpa trafikbuller. Avskärmning av buller ska ske med hjälp av bullerskärm.

Följdeffekter för kulturmiljö, naturmiljö,

landskapsbild, rekreation och förbindelser beskrivs i följande kapitel.



Figur 13. Sektionspilar till tillhörande sektion (se figur 9). Planförslaget med ögla från Förbifart Stockholm. Planerade kompletteringar E18, gula väglinjer. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.



Figur 14. Sektion med ögla genom höjden med bergskärningar. Sektion A-a: Akallalänken i nuvarande läge. Öglans nedre del skär in i naturmarken, en gräsklädd slänt tar upp nivåskillnaden till den skogbeksäddade höjden. För öglans övre del påverkas inte naturmarken. Befintlig påfartsramp breddas in mot huvudvägen Förbifart Stockholm. Sektion B-b: Den nedre delen av öglan ligger i samma läge som tidigare Akallalänken, men är försänkt under marknivå. Gräsklädda slänter tar upp nivåskillnaderna. Den övre delen av öglan skär genom naturmarken på den skogbeksäddade höjden, nivåskillnader tas upp med bergskärningar på båda sidor. Träd som avverkas, grå färg.

LANDSKAPETS TIDSDJUP OCH KULTURARV

Nuläge: Förbifart Stockholm passerar på bro över Hjulsta trafikplats och skär genom norra delen av Igelbäckens kulturresevat. I detta område finns ett av Stockholmstraktens mest värdefulla fornlämningsområden. Förbifartens skärning har påverkat de historiska lämningarna. Inom trafikplats Hjulsta ligger två stora gravfält i en historiskt hävdad betesmiljö med gamla tallar. Gravfälten rymmer ett sjuttioal gravar, framför allt stensättningar men även högar och en treudd.

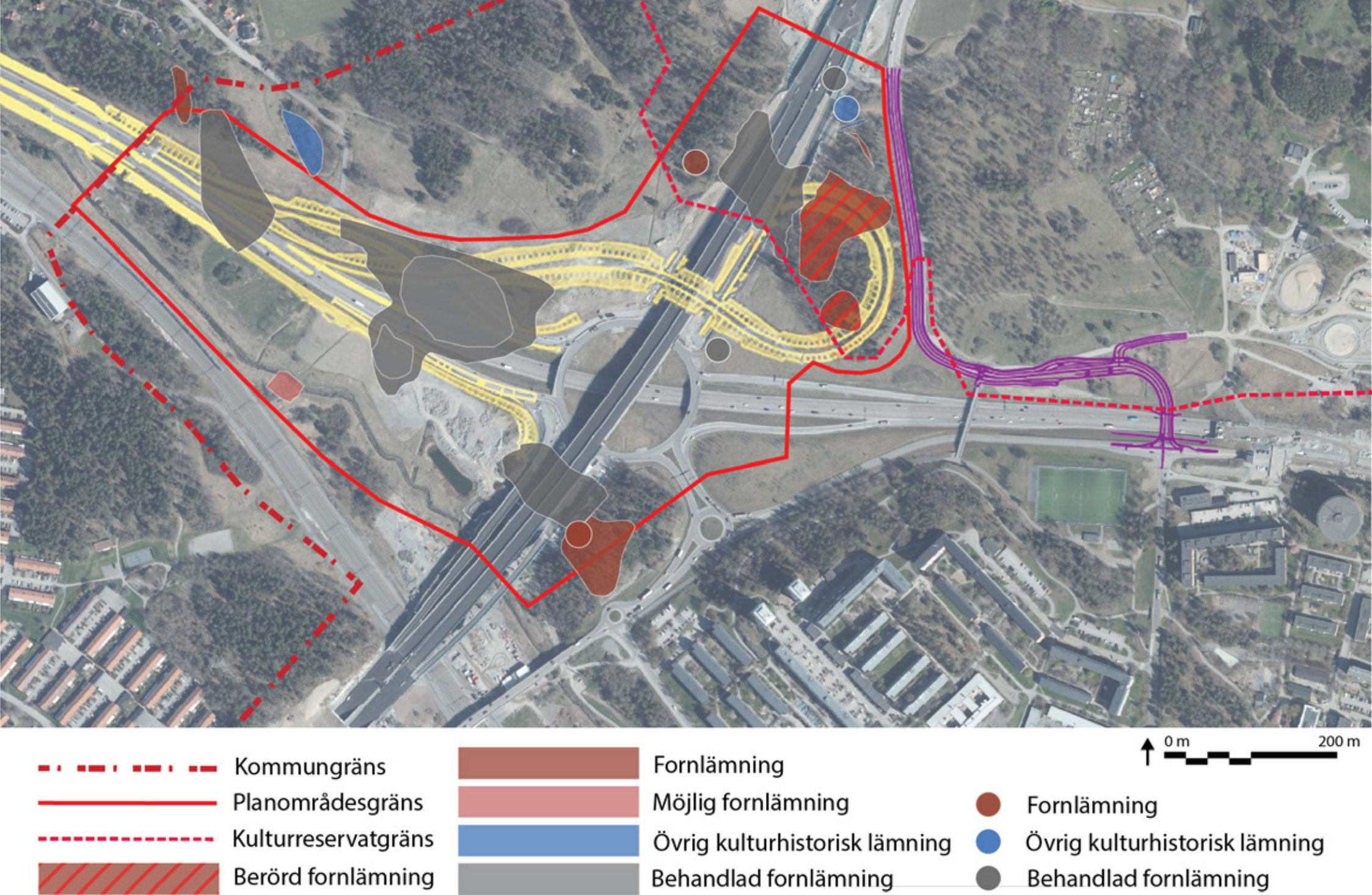
Beskrivning av planförslaget: Öglan passerar två registrerade fornlämningar och går inom Kulturresevatet för Igelbäcken. I dagsläget är det oklart hur mycket naturmark inom öglan som kommer påverkas.

Länsstyrelsen har inte fattat beslut om omfattningen av utgrävningen av fornlämningarna.

Konsekvens: Vid trafikplats Hjulsta medför planförslaget intrång i Igelbäckens kulturresevat genom öglans väganslutning från Förbifart Stockholm till E18. Gravfälten som berörs av planförslaget har hört till Hjulsta by. Planförslaget innebär en förlust av dessa fornlämningar i samband med arkeologisk undersökning. Omfattningen av de arkeologiska undersökningarna är en beslutsprocess enligt kulturmiljölagen. Avfarten medför också att området innanför öglan inte längre blir tillgängligt.

Planförslaget bedöms innebära att läsbarheten av områdets fornlämningsmiljö försvagas kraftigt. Trots förlusten av gravfälten bedöms järnålderslandskapet inom kulturresevatet Igelbäcken som helhet fortsatt vara läsbart.

Rekommendationer: För markområdet inom öglan rekommenderas att så mycket som möjligt av naturmarken ska värnas och bevaras. Om beslut tas att fornlämningarna ska grävas ut i sin helhet rekommenderas återplantering. Vegetation typiskt för platsen bör användas. Gestaltning och utformning utförs i annat skede.



Figur 15. Översikt landskapets tidsdjup och kulturarv. Planerade kompletteringar E18, gula väglinjer. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.

LANDSKAPETS EKOLOGI

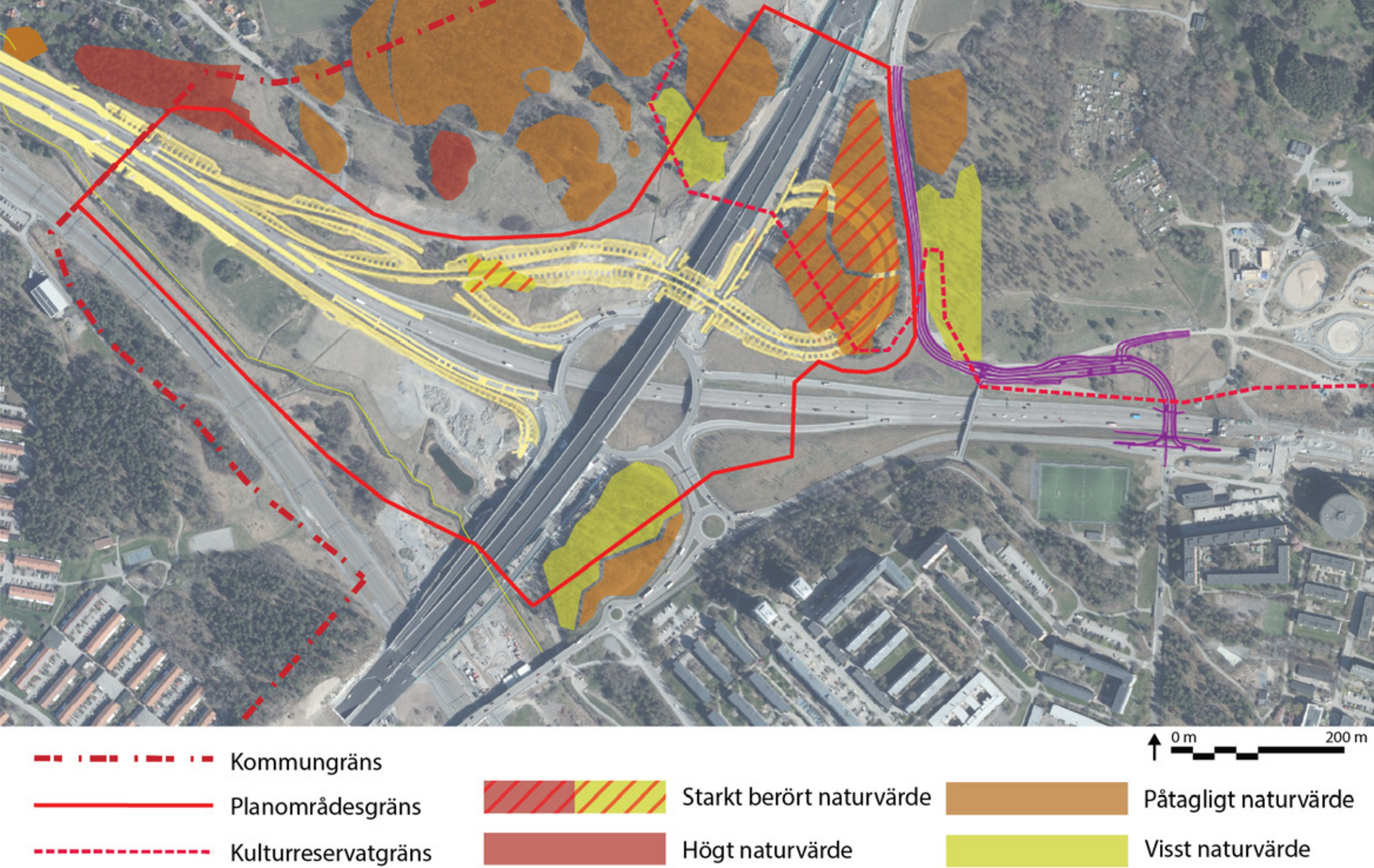
Nuläge: Naturvärdesinventeringen identifierar fyra naturvärdesobjekt inom detaljplaneområdet. I öglan finns två objekt, blandbarrskog med spår av historiskt bete i örtskiktet. I öglan finns flera särskilt skyddsvärda träd, varav ett med den rödlistade svampen talticka (NT – ”nära hotad”). I revirkartering fågel (2024) påträffades de prioriterade fågelarterna stare, björktrast, svartvit flugsnappare och grönfink häckande i eller i anslutning till naturvärdesobjekten. I Fördjupad landskapsekologisk analys analyserades spridningsmöjligheterna för arter knutna till dels barrskogsmiljöer, dels ek- och ädellövträdsmiljöer. Nätverket av barrskogsmiljöer inom analysområdet bedömdes robust, medan nätverket av ek- och ädellövträdsmiljöer bedömdes fragmenterat.

Beskrivning av planförslaget: Öglan passerar genom ett naturområde med blandskog. Flertalet av de äldre storväxta tallarna står inom det nya vägområdet och kommer att avverkas. Öglan föreslås placeras inom Kulturresevatet för Igelbäcken.

Konsekvens: Naturvärdena i öglan reduceras kraftigt både till yta och kvalitet med en utbyggnad enligt planförslaget. Om beslut fattas om utgrävning av fornlämningarna i öglan försvinner samtliga naturvärden inom det område som omfattas av utgrävningen. Den nordligaste delen av naturmarken påverkas inte av utbyggnad enligt planförslaget. Träden i nordligaste delen är yngre än i övriga delar. Avverkning ska anpassas efter artskyddsbestämmelser

för att säkerställa att arter och deras livsmiljöer inte påverkas negativt. Konsekvenserna för de landskapsekologiska sambanden av ett genomförande enligt planförslaget har låg betydelse för spridning genom nätverket mellan barr- och blandskogsmiljöer, och obetydlig påverkan på nätverket mellan ek- och ädellövträdsmiljöer.

Rekommendationer: För markområdet inom öglan rekommenderas att så mycket som möjligt av naturmarken ska värnas och bevaras. Om beslut tas att fornlämningarna ska grävas ut i sin helhet rekommenderas återplantering. Vegetation typiskt för platsen bör användas.



Figur 16. Översikt landskapets ekologi. Planerade kompletteringar E18, gula väglinjer. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.

LANDSKAPETS RUMSLIGHET

Övergripande: Topografin inom området varierar och har inslag av dramatiska partier, vilka främst ligger i anslutning till nivåskillnader ned till dalgångarna. I anslutning till Järvafältet finns höga branter. Dessa branter vittnar om de tidigare skogsbeklädda höjderna som reste sig i landskapet.

Järvafältet som sträcker sig genom Igelbäckens dalgång är det tydligaste och vidaste dalstråket i området. Dalstråket fortsätter norrut in i Järfälla kommun. Idag tillhör Järvafältet ett av de stora friluftsområdena i Stockholm och ingår också i Järvakilen som är en av de gröna kilarna i Storstockholms grönstruktur.

Både bebyggelsen i Norra och Södra

Järva ligger på de högre belägna partier som följer landskapets övergripande nordvästliga-sydöstliga formriktning. Det finns många branter runt sprickdalslandskapets platåer, så som den utmed branterna intill Hjulstaskogen (se figur 16 - Rumsavgränsande nivåskillnad).

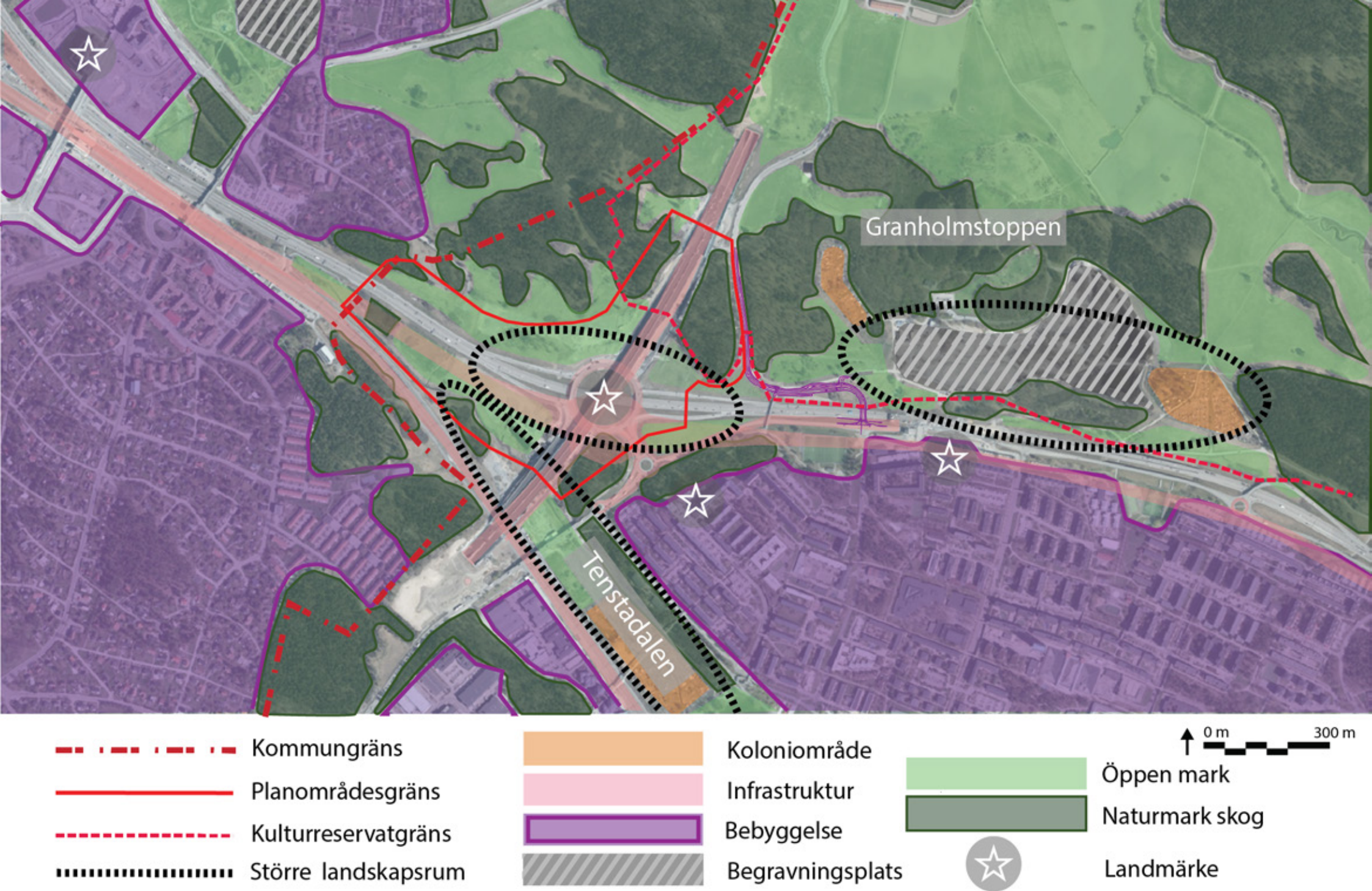
De övergripande landskapsrummen vid Järvafältet är storskaliga och vida. Det öppna odlingslandskapet breder ut sig i den flacka dalgången. Granholmstoppen, tidigare Granholmstippen, utformades av schaktmassor och är idag skogsbeklädd och utgör en rumsavgränsning tillsammans med övriga höjdpartier mellan Järvafältet och Hjulsta trafikplats.

Den nyligen öppnade Järva begravningsplats ligger i ett öppet landskaps-

rum vid foten av Granholmstoppen.

Dalgången Spångadalen är ett betydligt smalare dalstråk mellan bebyggelseområden. Tenstadalen är ett parkstråk som bland annat innehåller koloniområde. Dalstråket ansluter till planområdet men är rumsligt ett eget landskapsrum.

I det övergripande landskapsrummet finns landmärken som vattentornet i Hjulsta, Pelarbron för Förbifart Stockholm med gröna bullerskärmar, Höghusen på Hjulsta backar (se figurer 5 och 6) samt en hög byggnad BAS Barkarby, i Barkarbystaden.



Figur 17. Befintlig situation med övergripande rumsliga funktioner. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.

Den dominerande karaktären vid trafikplats Hjulsta är infrastrukturen. Den visuella upplevelsen av trafiklandskapet är komplex. Infrastrukturen finns i tre nivåer, upphöjd på en pelarbro och nedsänkt under en stor cirkulationsplats som ligger i marknivå. Trafiklandskapet breder ut sig och omfattar även de omgivande öppna klippta gräsyterna som vänder sig mot vägen.

Det övergripande landskapsrummet ramas in av de omgivande skogbeklädda höjdpartierna. Trafiklandskapet väster om Förbifart Stockholm, mot Järfälla kommun, är inramat av gräsklädda vallar. Bakom vallarna ger den skogbeklädda naturmarken en tydlig avgränsning av landskapsrummet.

Den naturliga, norrvända bergsbranten mot Hjulsta bostadsområde är skogbeklädd med framträdande huskroppar längst upp. Bostadsbebyggelsen är storskalig med upp till åtta våningar höga byggnader i stadsdelarna Hjulsta och Tensta. Vattentornet i Hjulsta ligger intill E18 och är ett framträdande landmärke.

Från de högre omgivande höjdpartierna och bostadskvarteren finns visuella samband och siktlinjer över Hjulsta trafikplats, E18 och Förbifart Stockholm. I trafiklandskapet finns långa siktlinjer längs med E18 under pelarbron till Förbifart Stockholm. En längre siktlinje under pelarbron finns även längs Tenstadalen i området mellan Bällstaån och E18.



Figur 18. Befintlig situation med siktlinjer. Flytt av Akallälänken, lila väglinjer.

KONSEKVENSANALYS

Analyskartor redovisas i figur 21 och figur 22 på nästa uppslag.

Planförslaget kommer ha en påverkan på den rumsliga funktionen med direkta konsekvenser av att vegetation avverkas på den skogbeksädda höjden. Förändringen med avverkning av träd och brynzon kommer att göra bergskärningarna exponerade. Den vegetation med träd och buskage som finns mellan öglan och Akallalänken kommer vara mycket svår att bevara. Avståndet mellan vägarna är litet och marken består av mindre partier med berg i dagen. Det som kan bevaras är en lägre upphöjning av marken med viss förekomst av buskvegetation. Påverkan på landskapsbilden blir att trafiklandskapet breder ut sig på ett större område än tidigare.

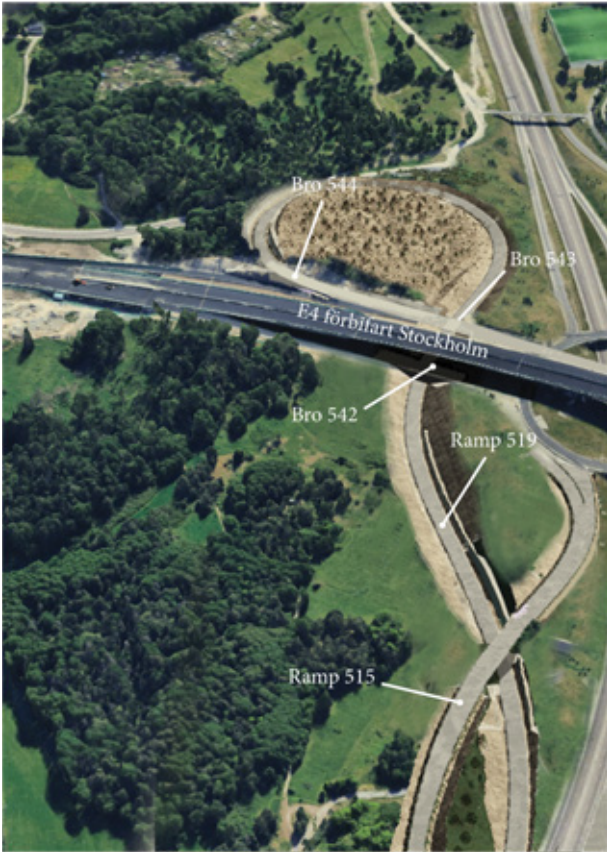
Bergskärningarna längs med öglan kommer att vara mycket väl synliga för trafikanter längs med Akallalänken och den västligt gående trafiken på E18. Även från bebyggelsen i Hjulsta kommer förändringen vara påtaglig, med väl synlig ögla och bergskärningar.

Den föreslagna öglan begränsar inga siktlinjer på platsen. Den visuella påverkan med bergskärningar blir påtaglig framförallt på den sträcka som går parallellt med Akallalänken. Bergskärningarna kommer vara väl synliga från Akallalänken.

För utvecklingen inom det påverkade markområdet mellan E18 och Bällstaån "triangeln" är bedömningen att en bulleravskärmning medför en positiv och

ökad rumslighet då det tillsammans med föreslagen kompletterande vegetation döljer infrastruktur.

I det öppna dalstråket mot Tenstadalen kommer en vall med vegetation längs E18 inte att medföra någon förändring av landskapsbilden.



Figur 19. Översiktlig vy över planområdet som redovisar fullständig utgrävning av fornlämningsområdet, all vegetation inom öglan avverkas.



Figur 20. Vy från Akallalänken mot planområdet som redovisar återetablering av blandbestånd efter fullständig utgrävning av fornlämningsområdet där all vegetation inom öglan tidigare avverkats.



Figur 21. Landskapskaraktärer befintlig situation. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.



Figur 22. Planförslaget med landskapskaraktärer. 1: Trafiklandskapet utvidgas och omfattar hela öglan. 2: Trafiklandskapet utvidgas och omfattar av- och påfartsramper till E18. 3: Tillkommande barriär, öglan med bergskärningar. Planerade kompletteringar E18, gula väglinjer. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.

NATURLANDSKAPETS KÄNSLIGHET OCH POTENTIAL

Nuläge: Landskapet vid trafikplats Hjulsta har karaktärsområden med höga värden knutna till sig men även områden som redan idag är påverkade och har ett lägre värde. De skogbevuxna höjdpartierna har uppvuxen skog med äldre träd som visar att de varit skogbevuxna under lång tid. De öppna ängs- och hagmarksområden som är kvar från tidigare brukande av marken är också miljöer med mycket lång kontinuitet. Ängsmarkerna innehåller många olika arter som visar på lång kontinuitet av hävd. Dessa är karaktärsområden med platsspecifika mycket positiva kvaliteter. Dessa kvaliteter är känsliga för förändring och är mycket svåra att ersätta.

De öppna gräsbevuxna områden som finns i anslutning till infrastrukturen är

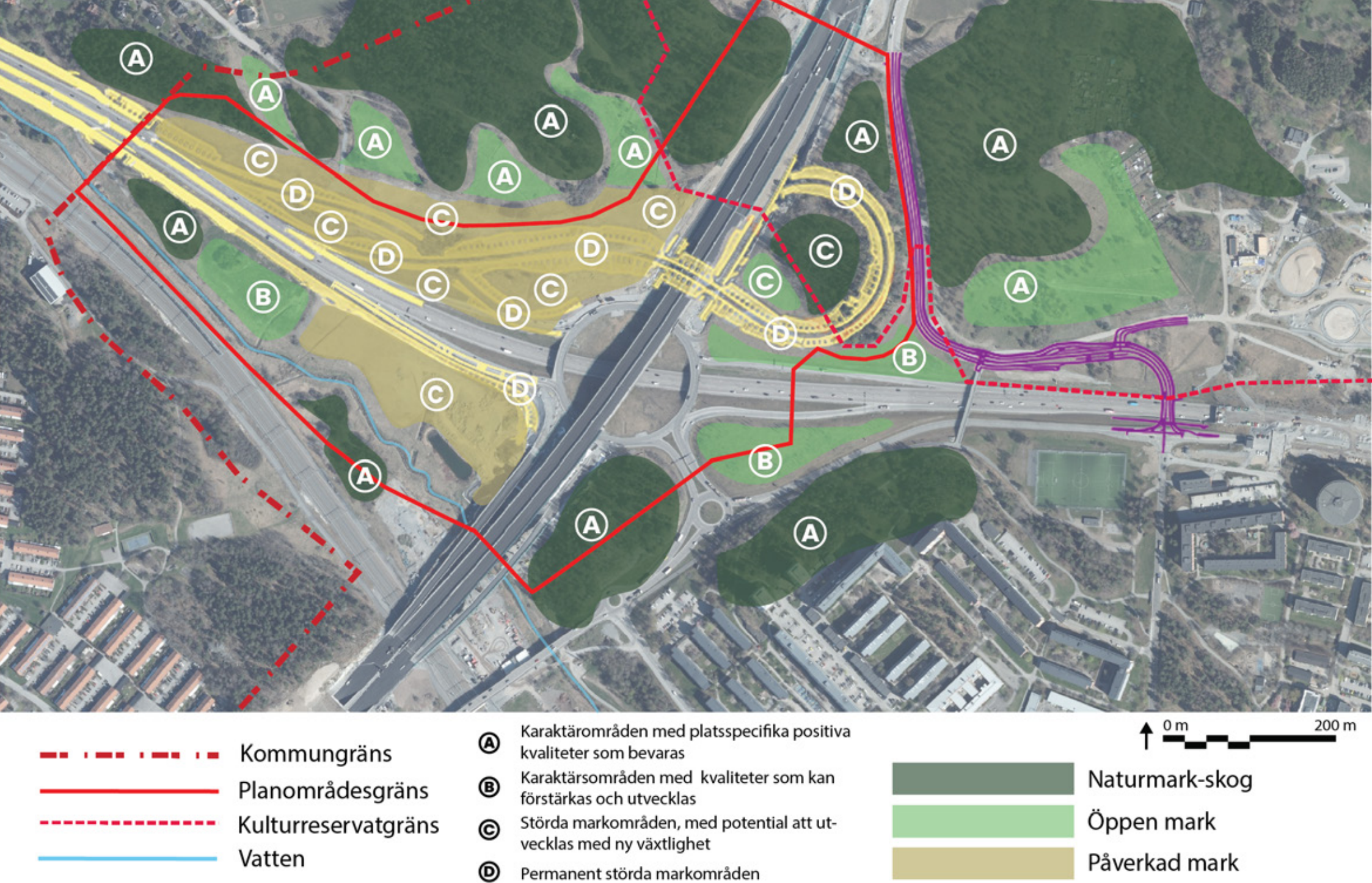
artfattiga karaktärsområden som har potential att förstärkas och utvecklas. Ytorna är inte känsliga för förändring.

Det påverkade markområdet mellan E18, Förbifart Stockholm och Bällstaån har använts för masshantering i samband med flera entreprenadarbeten, det området kallas nedan 'triangelområdet'. Området innehåller bland annat trafiktekniska anläggningar med dagvattendammar. Området är ett stort karaktärsområde med påverkad markvegetation och förändrade marknivåer. Området är till viss del känsligt för förändring

Konsekvens: Ett karaktärsområde med platsspecifika mycket positiva kvaliteter påverkas direkt av öglan. Öglan medför att naturmarken på en av de skog-

beklädda höjderna blir starkt negativt påverkad. Förutom direkt påverkan av vägdragningen, som bland annat skapas med bergssprängning som påverkar landskapsformen, finns även en fornlämning som eventuellt kommer behöva en fullständig utgrävning. Konsekvensen blir att det mesta av naturmarken inom öglan kan försvinna.

I det fortsatta arbetet bör åtgärder föreslås för att stärka de mellankommunala sambanden och skapa ekosystemtjänster samt utveckla den biologiska mångfalden.



Figur 23. Planförslaget med ögla med landskapets värden och kvaliteter. Planerade kompletteringar E18, gula väglinjer. Flytt av Akallälänken, lila väglinjer.

REKOMMENDATIONER

För markområdet inom öglan rekommenderas att så mycket som möjligt av den befintliga naturmarken bevaras. Om beslut fattas att fornlämningen inom området ska grävas ut i sin helhet, bör återplantering genomföras med vegetation som är typisk för platsens naturliga förutsättningar.

I området mellan öglan och Akallalänken föreslås att marken närmast länken modelleras med en mindre vall med ny planterad vegetation i syfte att minska väglandskapets utbredning och dess visuella dominans.

Runt på- och avfartramperna bör naturmarken inom arbetsområdet bevaras i största möjliga utsträckning. Den kil som uppstår mellan ramperna i västlig

riktning föreslås planteras för att skapa en visuell separation mellan körfälten och därigenom minska väglandskapets dominans.

Övriga markytor kring öglan och rampområdet rekommenderas täckas med tillvaratagna avbaningsmassor. Där detta inte är tillräckligt bör komplettering ske med extra jordmån. För att främja en snabb etablering av vegetation föreslås stödsådd med ängsfrön.

Inom det påverkade markområdet mellan E18 och Bällstaån, triangelområdet, bör befintlig naturmark värnas och skyddas. Samtidigt kan en utveckling av området bidra till en förbättrad miljö och upplevelse genom komplettering med vegetation och modellering av marknivåer.

På den öppna ytan inom triangelområdet föreslås naturlika planteringar i form av dungar samt modellering av marknivåer med mjukt böljande former. De lägre nivåerna kan utformas som översvåmningsytor för Bällstaån, medan högre vegetation mot E18 föreslås för att skapa en visuell avskärmning och ett lugnare intryck. Genom att kombinera markmodellering och vegetation kan rumsligheten i landskapet öka och trafiklandskapets dominans minska.

En ny gång- och cykelväg rekommenderas för att stärka de mellankommunala förbindelserna.



Figur 24. Planförslaget med ögla med översiktlig redovisning av föreslagna åtgärder. Planerade kompletteringar E18, gula väglinjer. Flytt av Akallalänken, lila väglinjer.

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se



TYRÉNS