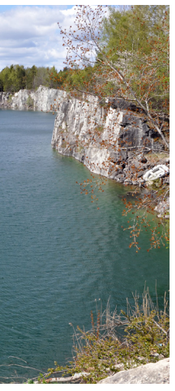
TRAFIKVERKET

Ostlänken - delen Gerstaberg-Sillekrog

Södertälje och Trosa kommuner, Stockholms respektive Södermanlands län

Kulturarvsanalys 2015-10-30

OLP4-04-025-0000-0007




















Trafikverket
Postadress: 172 90 Sundbyberg
E-post: stockholm@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Ostlänken, delen Gerstaberg-Sillekrog. Södertälje och Trosa kommuner, Stockholms respektive Södermanlands län. Kulturarvs-analys. - status samrådshandling, utformning av planförslag.
Författare: Ingela Spijkerman, Anne Philipson Jancke, Cecilia Pantzar, Therese Fast, Johanna Alton, Tyréns AB.
Dokumentdatum: 2015-10-30.
Version: 2.0

Foton och illustration: Tyréns AB för Trafikverket, om annat ej anges.

Innehåll

1 Inledning 5
1.1 Syfte 5
1.2 Avgränsning 5
1.3 Metod 5
1.4 Befintligt underlag 5
1.5 Skydd och förvaltning av kulturmiljövärden 6
1.5.1 Berörda riksintressen 6
2 Övergripande historisk utveckling och karaktärer 7
2.1 Övergripande landskapstyper och karaktärsområden 7
2.2 Övergripande teman 9
2.2.1 Naturgeografi och topografi 9
2.2.2 Den strukturerande landhöjningen 10
2.2.3 Agrara mönster 11
2.2.4 Kommunikation och centrala noder 13
3 Karaktärsområden 17
3.1 Gerstaberg - Brandalsund - Farsta 18
3.2 Moraåns dalgång 20
3.3 Malmen 22
3.4 Skillebyåns dalgång 24
3.5 Kyrksjöns och Lillsjöns dalgång 26
3.6 Tullgarn kronopark 28
3.7 Norasjöns dalgång 30
3.8 Trosaåns dalgång 32
3.9 Västerljungs dalgång -Silleskog 36

Sammanfattning

Syfte

Syftet med en kulturarvsanalys är att skapa underlag för miljöanpassning inom MKB-processen och projektering. Kulturmiljövärden ska tillvaratas, negativ påverkan ska minimeras och skador ska så långt som möjligt förebyggas. Anpassning till kulturmiljöns värden sker huvudsakligen vid lokaliseringen. Viss anpassning kan också göras av utformningen. Kulturarvsanalysen ska genomföras tidigt i den utredande fasen av arbetet med järnvägsplanen, för att kunna påverka projektets framdrift.

Historisk utveckling och karaktärsområden

I det inledande kapitlet analyseras den övergripande historiska utvecklingen i området. Den grundläggande frågan är *Varför ser det ut som det gör just här?* På denna övergripande landskapsskala hanteras:

- Naturgeografi och topografi
- Den strukturerande landhöjningen
- Agrara mönster
- Kommunikation och centrala noder

Gerstaberg - Brandalsund - Farsta

Väl avgränsade flacka dalgångar mellan skogsbevuxna moränhöjder. Centralbygd med lång brukningskontinuitet. Till stora delar godspräglat landskap.

Karaktäristiskt för området är den öppna storskaliga odlingsmarken och den övergripande strukturen, bebyggelsemönstret och vägnätet. Herrgården Gerstaberg ingår i en helhetsmiljö med mangård, park, ekonomibyggnader och arbetarbostäder. Torpmiljöer är belägna i gränsen mellan odlingsmarken och skogen. Det säterianknutna vägnätet är medvetet anlagt och strålar ut från gårdsmiljön till omgivande torp, odlingslandskap och utmark. Det finns en tydlig rumslig och funktionell koppling till den förhistoriska/medeltida bytomten Gersta, som är Gerstabergs föregångare.

För att inte förstärka den befintliga järnvägens barriär eller ta större delar av de karaktärsgivande uttrycken i anspråk bör Ostlänken förläggas öster om befintlig järnväg.

Moraåns dalgång

Moraåns dalgång speglar sammantaget en centralbygd, med goda kommunikationer och lång bosättnings- och brukningskontinuitet. Lång kontinuitet i markanvändning gör det möjligt att avläsa den agrarhistoriska utvecklingen från förhistorisk tid till nutid.

Karaktäristiskt är det öppna sammanhängande odlingslandskapet, gårdstätheten och gårdsmiljöerna . Bebyggelsemönstret med gårdar och byar i höjdlägen är tongivande, med en tydlig koppling mellan bebyggelselägen och förhistoriska gravfält. Skäve gård med tillhörande odlingsmark är ett tydligt exempel på en antroposofisk bymiljö. Saltå kvarn och Ytterjärna kyrka är landmärken med koppling till områdets agrara prägel och den historiska samhällsorganisationen. Moraån slingrar sig genom landskapet och vid Saltå finns kvarnkontinuitet sedan 1600-talet. Vägstrukturen omfattar ett småskaligt sammanbindande vägnät inom dalgången och större nordsydliga landsvägar som övertvärar skogsområdena En äldre häradsväg löper från centralplatsen vid Tuna förbi Moraån, via Tavesta, Överenby, Ramsta och Linga genom skogen till Smedsta i nästa dalgång. Vidare har bronsåldersmiljön mellan Ullängen och Södertuna koppling till det historiskt viktiga kommunikationsstråket med äldre vägar och den tidigare vattenleden Moraån/Saltån.

Väg E4 ligger lågt i landskapet och påverkar inte utblickarna. En dragning av Ostlänken i nära anslutning till E4:an att föredra och spårlinjen måste ha en låg profil. Genom att komplettera med ytterligare övergångar kopplade till det småskaliga vägnätet kan den förstärkta barriäreffekten begränsas.

Malmen

Skogsområdet Malmen representerar ett historiskt resurslandskap som visar hur landskapet var organiserat i det äldre jordbrukssamhället. De småskaliga torpmiljöerna i randbygden mellan skog och dalgång berättar om hur byar och gårdar i dalgången använde landskapets alla resurser samtidigt som det speglar en social skiktning.

Malmen är ett karaktäristiskt småskaligt torplandskap med småskaligt grusbelagt vägnät. Växter och vegetation vittnar om det tidigare öppnare småbrukarlandskapet. I området finns fornlämningar, bland annat torplämningar.

Viktigt att tänka på är att inte bryta det sammanlänkande vägnätet samt undvika ytterligare fragmentering av de småskaliga landskapsrummen kring torpen. En lokalisering öster om motorvägen är att föredra då påverkan på vägnät, torpmiljö och fornlämningar blir mindre.

Skillebyåns dalgång

Skillebyåns dalgång speglar sammantaget en centralbygd, med goda kommunikationer och lång bosättnings- och brukningskontinuitet. Lång kontinuitet i markanvändning gör det möjligt att avläsa den agrarhistoriska utvecklingen från förhistorisk tid till nutid. Det mosaikartade landskapet innehåller många landskapselement som åkerholmar och ädellövträd vilka skapar variation i den annars öppna och långsträckta dalgången. Byarnas höjdläge gör bebyggelsen väl synlig i landskapet.

Karaktäristiskt för området är det öppna småskaliga odlingslandskapet som korsas av småskaliga grusvägar med lång historisk kontinuitet. Den agrara bebyggelsen med gårdsmiljöer och bybildningar är tät. Bebyggelsemönstret med synliga gårdar och byar i höjdlägen är tongivande. Bland ålderdomliga bystrukturer kan Smedsta och Ekeby nämnas. Järnåldersgravfält i anslutning till byarna visar på den långa bebyggelsekontinuiteten. Skillebyån slingrar sig genom landskapet.

Sammantaget bedöms de bärande karaktärerna attpåverkas mindre vid en lokalisering på motorvägens östra sida, eftersom bebyggda miljöer då drabbas i mindre utsträckning. En lokalisering nära motorvägen är att föredra. Genom att förlägga spårlinjen nära motorvägen minskas fragmenteringen av dalgången och odlingsmarken.

Kyrksjöns och Lillsjöns dalgång

Dalgången kring sjöarna Lillsjön och Kyrksjön domineras av det medvetet planerade herrgårdslandskapet som har satt en bestående prägel på landskapet. Omgivningarna karakteriseras av storskalig öppen odlingsmark, rikt inslag av ädellövträd och raka vägar.

Karaktäristiskt är den öppna storskaliga odlingsmarken, med dess övergripande struktur, bebyggelsemönster och vägnät. Edeby är en herrgård som ingår i en helhetsmiljö med mangård, park, ekonomibyggnader och arbetarbostäder. Vägnätet är herrgårdsanknutet och medvetet utformat. Det strålar ut från gårdsmiljöerna till omgivande odlingslandskap, torpmiljöer och skog. Det finns spår efter 1900-talets marmorbrytning i form av brott och förekomst av sten i både byggnader och vägar. By- och gårdsmiljöer är belägna längs med de östvästliga vägstråken i höjdläge, väl synliga i dalgången. Det finns också en tydlig koppling mellan gårdstomter och förhistoriska gravfält, exempelvis vid Österby.

Genom att förlägga spårlinjen nära motorvägen minskas fragmenteringen av dalgången. En förstärkning av befintlig barriär är att föredra framför skapandet av en ny. En placering av spåren öster om E4:an innebär att påverkan på Edeby gård med verksamheter kan minimeras. Gravfälten riskerar att påverkas oavsett var spåren lokaliseras. En dragning öster om motorvägen är att föredra då uttrycken för de herrgårdspräglade karaktärsdragen, som är centrala för dalgången och dess historiska utveckling, då påverkas i mindre grad.

Tullgarns kronopark

Det höglänta skogsområdet har sedan medeltiden fungerat som jaktmark och resurslandskap till det stora godset Tullgarn. Mängden torpmiljöer i randbygden mellan skog och dalgång berättar om hur godset använde landskapets alla resurser och om den sociala skiktning som rådde i den hierarkiskt uppbyggda organisationen.

Kronoparken karaktäriseras av ett småskaligt torplandskap, där torpen ligger utmed det ålderdomliga slingrande vägnätet. De många torpmiljöerna, och deras placering i skogskanten, speglar godset Tullgarns organisation och inverkan på landskapet. I området finns rester efter försvunna torp och anslutande småskaliga öppna landskapsrum med trädgårdsväxter.

Oavsett placering påverkas torpmiljöer. På östra sidan av motorvägen berörs Lilltorp, Lugnet, Spårtorp och Nybygget. Västerut berörs Linde, Sofieberg och i viss mån även Gravtorp. Passagen under motorvägen mellan Linde och Nybygget är central för Tjuvstigen och det anslutande småskaliga vägnätet i skogen, vilkethar förbundit godsmiljön med arrendegårdar och torp.

Norasjöns dalgång

Norasjöns långsträckta skålformade dalgång är med sin koppling till Tullgarn tydligt godspräglad och vidgar sig mot Norasjön i öster. Ett sammanhängande öppet odlingslandskap med rikt inslag av ädellövträd och hagmarker. Gårdar och gravfält ligger väl synliga i höjdläge och torpmiljöerna i vägnära lägen i brynen.

Dalgången karaktäriseras av ett godspräglat landskap med ädellövträd och hagmarker. Till godslandskapet hör torp och torplämningar. Väl synliga gårdar med tillhörande gårdsgravfält ligger i höjdlägen. Småskaligt slingrande grusat vägnät löper mellan de olika gårdsmiljöerna. Passagerna under motorvägen och bron över järnvägen vid Spårtorp är centrala för kontakten i dalgången. En spårdragning i östra delen av korridoren berör Spårtorp och innebär en fragmentering av torplandskapet. Även gården *Risevid* med tillhörande gårdsgravfält drabbas vid en dragning öster om motorvägen. En placering så nära motorvägen som möjligt är att föredra.

En lokalisering av spårlinjen väster om motorvägen innebär ytterligare uppstyckning av den förhistoriska och historiska byn Kumla, genom att gravfält 24:1 tas bort och att byn och gravfält 106:1 ytterligare skärs av från gravfält 25:1.

Trosaåns dalgång

Trosåns dalgång präglas av ett småskaligt och mosaikartat odlingslandskap med stora topografiska variationer. Dalgången visar på ett pedagogiskt sätt hur människor har använt landskapets resurser och anpassat sig i olika tidsperioder, från bronsåldern till nutid. I dalgångens botten slingrar sig den historiskt viktiga vattenleden, Trosaån, som löper från kusten mot sjön Sillen.

Landskapet är storskaligt odlat och herrgårdspräglat. Spridda gårdsmiljöer ligger företrädesvis längs dalgångssidorna. Bland dessa kan Lundby nämnas, samt Åbro i anslutning till ån. Trosaån slingrar sig fram genom dalgången och nätet av småskaliga slingrande grusvägar har till stora delar lång historisk kontinuitet. Järnåldersgravfält i anslutning till byar och vägmöten visar på den långa bebyggelsekontinuiteten. Området kännetecknas väen av bronsåldersmiljöer med koppling till en tidigare strandnivå.

En dragning så långt österut som möjligt är att föredra ur kulturmiljösynpunkt. Det innebär att merparten av hällristningsmiljöerna kan värnas. Dalgångens mer storskaliga sammanhängande landskap i väster är mer känsligt för en ny barriär med tanke på öppenheten och nivåskillnaderna. En västlig dragning innebär både påverkan på hällristningarna och det mer öppna landskapet. I den östra delen bidrar det mer topografiskt varierande landskapet till att spårdragningen inte blir lika påtaglig. En bro över dalgången är att föredra framför bank, då en bro möjliggör att många av de visuella och funktionella sambanden kvarstår.

Västerljungs dalgång - Silleskog

Storskalig flack dalgång med småskaligt slingrande vägnät som binder samman de centralt belägna gårdsmiljöerna med lång historisk kontinuitet från järnålder. Söder om dalgången vidtar ett större högländ skogsområde, Sille skog.

Silleskog kännetecknas av den gamla landsvägen genom skogen med väganknutna lämningar i form av milstenar, avrättningsplats, torplämningar och kroglägen. I skogen finns torpmiljöer och vid landsvägen ligger även Sille krog.

Västerljungs dalgång kännetecknas av byarnas synliga läge på höjdpartier centralt i dalgången och det småskaliga slingrande vägnätet. Sille radby med anslutande gravfält intar en särställning.

Järnvägen blir ytterligare en barriär i landskapet vid sidan av motorvägen. Det innebär fragmentering av både landskapet och odlingsmarken. Oavsett placering är det centralt att den gamla landsvägen förblir farbar.

1 Inledning

1.1 Syfte

Syftet med en kulturarvsanalys är att på en övergripande nivå skapa underlag för miljöanpassning inom MKB-processen och projektering. Kulturmiljövärden ska tillvaratas, negativ påverkan ska minimeras och skador ska så långt som möjligt förebyggas. Anpassning till kulturmiljöns värden sker huvudsakligen vid lokaliseringen. Viss anpassning kan också göras av utformningen. För att det ska kunna ske, behöver projektet underlag om vilka kulturmiljövärden som finns, hur dessa karaktäriserar området och hur områdets karaktär kan värnas eller stärkas. Kulturarvsanalysen ska genomföras tidigt i den utredande fasen av arbetet med järnvägsplanen, för att kunna påverka projektets framdrift.

> Med kulturmiljö menas av människan påverkade spår i landskapet som berättar om de historiska skeenden och processer som lett fram till dagens landskap. Människors livsmönster under olika tider kan följas i landskapets fysiska strukturer, samband och rörelsemönster. Det kan gälla allt från enskilda objekt till stora landskapsavsnitt och tidsmässigt spänna över allt från förhistoriska lämningar till dagens bebyggelsemiljöer.

Genom att förhålla sig till kulturmiljön med ett landskapsperspektiv kan historiska samband, strukturer och helhetsmiljöer inkluderas i karakteriseringen av landskapet, även om dessa tidigare inte formellt sett har pekats ut och därför saknar ett juridiskt skydd. Till sådana värden hör exempelvis historiska vägsystem, vägmiljöer och samhällen. Det är väsentligt att förstå varför det ser ut som det gör så att man kan förhålla sig till dessa förutsättningar i utredningsarbetet. För övrigt bidrar kulturarvsanalysen till att säkerställa att vägplanearbetet tillgodoser lagkrav för kulturmiljö.

1.2 Avgränsning

Kulturarvsanalysen ska översiktligt karaktärisera området och lyfta fram väsentliga kulturhistoriska särdrag som speglar tidsdjupet från förhistoria till nutid. I analysen redovisas kulturmiljöer som är av särskild betydelse för att områdets kulturhistoriska karaktär ska värnas långsiktigt.

Inom ramen för den tidigare utförda järnvägsutredningen finns en god och omfattande kunskapsgrund om kulturmiljön i området. Föreliggande kulturarvsanalys har till syfte att komplettera och sammanfatta det befintliga kunskapsläget. För fördjupningar hänvisar vi till tidigare framtaget underlag (se stycke 1.4).

Bedömningen av projektets påverkan, effekter och konsekvenser sker inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Människors uppfattning av landskapet hanteras inom ramen för social konsekvensbeskrivning (SKB). Förebyggande av jordbruksmarkens fragmentering omfattas av MKB.

1.3 Metod

En karaktärisering av landskapets kulturhistoriska särdrag förutsätter att analysen görs över ett bredare landskapsutsnitt än järnvägskorridoren och dess influensområde. Syftet med en övergripande karaktärisering av landskapet är att sätta in de miljöer, funktioner och samband som berörs inom Ostlänkens korridor i ett större sammanhang. Landskapet längs med sträckan har delats in i karaktärsområden baserade på öppenhet/slutenhet, markanvändning, bebyggelsemönster och vägnät, samt hur den historiska utvecklingen avspeglas i landskapet.

Teman

Rapporten inleds med en tematisk beskrivning av landskapet i utredningsområdet mellan Järna och Vagnhärad. Den grundläggande frågan i den tematiska analysen är *Varför ser det ut som det gör just här?* Syftet är att sätta in landskapskaraktärerna i historiska, funktionella eller sociala sammanhang, genom att belysa de förutsättningar som lett fram till det landskap som möter oss idag. Vald teman ska förklara landskapets karaktär och hur de företeelser som framträder i den lilla landskapsskalan hänger ihop med ett större sammanhang. Den tematiska analysen utgör ett ramverk för den följande beskrivningen av karaktärsområdena. I de enskilda karaktärsområdena relateras den tematiska beskrivningen till det specifika delområdet och de byggstenar som gör den historiska utvecklingen läsbar just där.

Den tematiska analysen bygger på de teman i de kulturmiljöutredningar som utfördes i samband med järnvägsutredningen.

- Naturgeografi och topografi
- Den strukturerande landhöjningen
- Agrara mönster
- Kommunikation och centrala noder

Bärande uttryck

Kunskap om samhällets utveckling och de historiska processerna är en förutsättning för att kunna avläsa varför landskapet ser ut som det gör idag. Bärande berättelser identifieras, liksom ävende fysiskt avläsbara uttrycken som återspeglar berättelserna. Genom att belysa vad som är kännetecknande för en miljö ges underlag för bedömning av områdets möjligheter och begränsningar för förändring. Värdebärande karaktärsdrag, samband och strukturer som är väsentliga för att avläsa och uppleva miljöns historia och utveckling lyfts fram. Kulturmiljön kan tåla mer eller mindre förändring beroende på hur karaktären och skalan på föreslagen miljöförändring kan samverka med platsens kvaliteter och känslighet.

De viktigaste bedömningsgrunderna för kulturmiljöns värden och dess känslig- och tålighet för förändringar är:

- Värdebärande karaktärsdrag
- Den Europeiska Landskapskonventionen
- Planeringsförutsättningar i form av riksintressen samt regionala och kommunala värden och fornlämningar
- Formella skydd och restriktioner (fornlämningar, byggnadsminnen)

Förändring

Ett robust landskap kan tåla storskaliga förändringar, vilket innebär att de landskapskvaliteter som förknippas med landskapet förblir tydliga och upplevelsebara även efter en exploatering. I ett landskap som bedöms som sårbart riskerar däremot viktiga landskapskvaliteter att gå förlorade vid större förändringar eller införande av nya strukturer i landskapet. Naturligtvis beror landskapets känslighet på vilken typ av förändring landskapet står inför. Inga landskap tål alla typer av förändringar och få landskap är känsliga för alla typer av förändringar.

1.4 Befintligt underlag

Kulturarvsanalysen baseras på litteratur- och kartgenomgång, tidigare framtaget material samt GIS-analyser och fältbesök. Yttranden från berörda myndigheter har varit vägledande i analysen.

Trafikverket har tidigare i planprocessen tagit fram ett omfattande kulturmiljöunderlag. Dessutom finns ett regionalt kulturmiljöprogram för Södermanlands län och ett kommunalt kulturmiljöunderlag för Södertälje kommun.

I det berörda området finns två riksintresseområden för kulturmiljövården, Trosaåns dalgång och Mörkö, med beteckningar [D46] repektive [AB3]. För Trosaåns dalgång tog Länsstyrelsen fram ett nytt kunskapsunderlag 2014. I samma område gjordes även en inventering av hällristningar med koppling till Ostlänkens korridor.

Arkeologiska utredningar genomfördes hösten 2014. Rapporter för dessa kom först 2015-07-02. Då var redan arbetet med kulturarvsanalysen till stor del utfört och resultaten stämmer väl överens med kulturarvsanalysens resultat.

Av Trafikverket framtagna underlag:

- *Ostlänken järnvägsutredning - kulturmiljöanalys*. 2005. Kulturmiljöanalys inför järnvägsutredningen.
- *Järnvägsutredning. Ostlänken avsnitt Järna-Norrköping, Miljökonsekvensbeskrivning. Slutrapport september 2009.*
- *Järnvägsutredning, Ostlänken avsnitt Järna-Norrköping, Värdebeskrivningar kulturmiljö. Bilaga 6 till miljökonsekvensbeskrivning – slutrapport september 2009.*
- *Hällristningsområdet sydväst om Vagnhärad i Trosa-Vagnhärads socken, Trosa kommun, Södermanland. Rapport över inventering och dokumentation utförd 2004-2007 av Sven-Gunnar Broström med bidrag av Kenneth Irestam och Roger Wikell. Botarkrapport 2007:8.*
- *PM - Ostlänken kulturmiljö och landskap. 2014. A*nalys av kulturmiljön på en övergripande nivå i landskapsperspektiv, för att bedöma och hantera järnvägens påverkan på landskapet sammantaget i ett helhetsperspektiv.

1.5 Skydd och förvaltning av kulturmiljövärden

Kulturmiljön bidrar till en stimulerande livsmiljö och även till en förståelse för platsens historia vilket skapar identitet. Den är även en betydelsefull resurs för rekreation, friluftsliv, turism- och besöksnäring. Vid planeringen av ny infrastruktur finns det ett ansvar (och en skyldighet för lagskyddade landskap, miljöer och objekt) att ta tillvara och utveckla kulturmiljön för kommande generationer.

I samhällsplaneringen är det viktigt att värna omkulturmiljövärden genom att identifiera historiska samband och upprätthålla en kontinuitet i miljön. Med insikt om karaktärsdrag och dess känslighet ges förutsättningar för en medveten planering. Vidare bör intilliggande exploateringar inte verka störande. Vid förändring bör detta utföras på ett sätt som tar till vara - och gärna förstärker - miljöns värden och platsens historia.

Sverige har ratificerat *den Europeiska Landskapskonventionen* som trädde i kraft 1 maj 2011. Genom att ratificera Landskapskonventionen har vi förbundit oss att skydda, förvalta och planera vårt landskap i enlighet med konventionens intentioner. Det innebär bland annat att främja och utveckla en helhetssyn på landskapets värden. Landskapskonventionen betonar landskapet som en viktig del av människors livskvalitet överallt. Den omfattar såväl stadsområden som landsbygd, vardagslandskapet som särskilt värdefulla landskap, men även landskap som är negativt påverkade och mindre estetisk tilltalande. För att tillvarata landskapets kvaliteter som en resurs, i enlighet med intentionerna i den Europeiska landskapskonventionen, krävs en medveten och hållbar förvaltning av alla typer av landskap.

Lagstiftning och miljömål
Lagen om byggande av järnväg (1995:1649) omfattar järnväg, tunnelbana och spårväg. Lagen reglerar bl a samråd och tillåtlighetsprövning. Vid planläggning, byggande och underhåll av järnväg ska hänsyn tas till både enskilda och allmänna intressen såsom kulturmiljö. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturmiljövärden. *Väglagen (1971:948)* har en liknande skrivning om hanteringen av kulturmiljövärden.

Kulturmiljölagen (1988:950) är den centrala lagen för kulturmiljövården. Kulturmiljölagens (KML:s) syfte är att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. KML reglerar hanteringen av bl a ortnamn och fornlämningar och i portalparagrafen fastställs att ansvaret för kulturmiljön delas av alla.

Miljöbalken (1988:808) utgör den övergripande miljölagstiftningen. Lagen syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Miljöbalken reglerar bl a hanteringen av riksintressen.

Plan- och bygglagen (2010:900) reglerar användningen av mark- och vattenområden samt markanvändningens utveckling. Planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, andra miljöaspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden.

Riksdagen har antagit *16 miljömål* som beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturresurser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. Strävan är att vi till nästa generation ska ha löst de stora miljöproblemen. I nio av de sexton miljömålen ingår kulturmiljö som en aspekt att ta hänsyn till för att nå målen.

Tillämpningen av *Europeiska Landskapskonventionen* inom ramen för planläggningsprocessen kan innebära ett större fokus på en helhetssyn på landskapets värden, liksom att främja delaktighet i beslut och processer som rör landskapet lokalt och regionalt.

De nationella målen för kulturmiljöarbetet ska styra de statliga insatserna på kulturmiljöområdet och vägleda politiken i kommuner och landsting, samt främja:

- ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas,
- människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön,
- ett inkluderande samhälle med kulturmiljön som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser,
- en helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

1.5.1 Berörda riksintressen

Följande *riksintressen för kulturmiljövården* berörs av Ostlänkens sträckning:

Mörkö [AB 3] delen i Mörkö, Hölö, Överjärna och Ytterjärna sn:r

Motivering:
Farledsmiljö och mellanbygd utmed vattenleden från Östersjön via Södertälje till Mälaren, som präglas av det försvarsstrategiskt viktiga läget, dominerande storgods av delvis medeltida ursprung samt partier med ett mer småbrutet agrarlandskap. (Fästnings- och skansmiljö, Herrgårdslandskap, Bymiljö).

Uttryck för riksintresset:
Fornborgar utmed en nu uppgrundad vattenled tvärs över Mörkö. Lämningarna av de befästningar som nu ingår i Hörningsholms slott och som påbörjades på 1200-talet. Skanssundet med skansar som anlades vid 1600-talets början och förstärktes på 1700-talet samt lämningar av första världskrigets försvarsanläggningar. Herrgårdarna Hörningsholm och Ängsholm, med tillhörande ekonomibyggnader, parkanläggningar, underlydande gårdar och torp, samt det av storgodsdriften präglade landskapet. Mörkö kyrka med äldsta delar från 1200-talet och många minnen från herrgårdarnas ägare. Äldre vägnät. Landskapspartier med mer småskaligt jordbruk och bebyggelse som huvudsakligen speglar 1800-talet. Byar, ensamgårdar. Farledskrogar från 1800-talet. (Miljön berör även Botkyrka kommun.).

I området ingår även:
Steinerseminariet i Järna (antroposofiskt centrum) med särpräglad arkitektur från 1970-talet. Bruno Liljefors ”Wigwam”-bostad och ateljé.

Trosaåns dalgång [D 46] Vagnhärds sn

Motivering:
Ett av länets fornlämningstätaste odlingslandskap med tätt förekommande fornlämningar kring Trosaåns dalgång, vilka visar på lång bebyggelsekontinuitet och stegvis kolonisation anpassad till landhöjningen, som också har styrt läget för de förhistoriska centrumbildningarna. (Fornlämningsmiljö, Borgmiljö).

Uttryck för riksintresset:
I dalgången spår av hur bygdens kärna flyttats från Husby under yngre järnålder till det medeltida Trosa stad vid kyrkplatsen och slutligen till dagens Trosa stad i början 1600-talet. I Vagnhäradsområdet en omfattande bronsåldersbosättning. Många skärvstenshögar, hus- och odlingsterasser, gravar, älvkvarnar och hällristningar av ovanlig typ. Två Husbygårdar med överplöjda storhögar.
Bro- och vadställe vid Trosa by med runsten och runristningar i fast häll. Resterna av en befäst gård vid sjön Sillen. Sille radby. F.d. skola, prästgård m.m. Åda sätesgård med manbyggnad av C C Gjörwell, arbetarbostäder m.m. Äldre vägnät.

En karta över formellt skyddade miljöer finns i *bilaga 1*.

2 Övergripande historisk utveckling och karaktärer

2.1 Övergripande landskapstyper och karaktärsområden

Kulturarvsanalysen tar sin utgångspunkt i en landskapskaraktärsanalys som syftar till att fånga in de *bärande karaktärerna* i landskapet. Fokus har varit att identifiera och lyfta fram nyckelkaraktärer som kan vara mer eller mindre känsliga för förändring. En höghastighetsjärnväg ger effekter på kulturmiljön på flera skalnivåer, från övergripande mönster och strukturer ned till enskilda byggstenar i landskapet.

Landskapets karaktär är ett resultat av en mängd olika processer både naturgivna och skapade av människan. Samspelet mellan faktorer som exempelvis topografi, landhöjning, jordarternas fördelning och människans nyttjande av naturresurserna har lett fram till det landskap som möter oss idag.

Indelningen av landskapstyper och karaktärsområden bygger därför på en rad olika variabler, som exempelvis topografi, markanvändning, kommunikationsmönster, historisk utveckling, bebyggelsens struktur och karaktär.

Landskapstyper representerar områden med liknande struktur, funktion, historia och innehåll. Indelningen i *karaktärsområden* utgår från särskiljande egenskaper, mönster och funktioner som ger ett område inom landskapstypen en egen karaktär.

För att på ett systematisk sätt kunna beskriva landskapets egenskaper och skapa underlag för gränsdragningar av landskapstyper och karaktärsområden har flera GIS-analyser genomförts. Dessa har kompletterats med en rad underlagsmaterial och inventering i fält.

Generaliseringsnivån för analys och redovisning är anpassad till utredningskorridorens sträckning. På denna översiktliga nivå har tre huvudsakliga landskapstyper identifierats:

- Tätort
- Skogsdominerat, högländ sprickdalslandskap
- Mosaikartade sprickdalslandskap med låglänta dalgångar

Inom varje landskapstyp ryms ett antal karaktärsområden. Den efterföljande tematiska analysen syftar till att förklara landskapskaraktärerna och belysa landskapets tidsdjup. Den tematiska delen utgår från en övergripande skalnivå som ska bidra till att förklara hur enskilda miljöer i landskapet hänger ihop i ett större sammanhang. En mer ingående beskrivning av landskapets kulturhistoriska utveckling och innehåll finns i de kulturmiljöanalyser som utförts i tidigare skeden.

Landskapstyp

Tätort

Karaktärsområden:

I a Järna
I b Hölö
I c Vagnhärad
I d Kvegerö

Landskapstyp

Skogsdominerat, högländ sprickdalslandskap

Karaktärsområden:

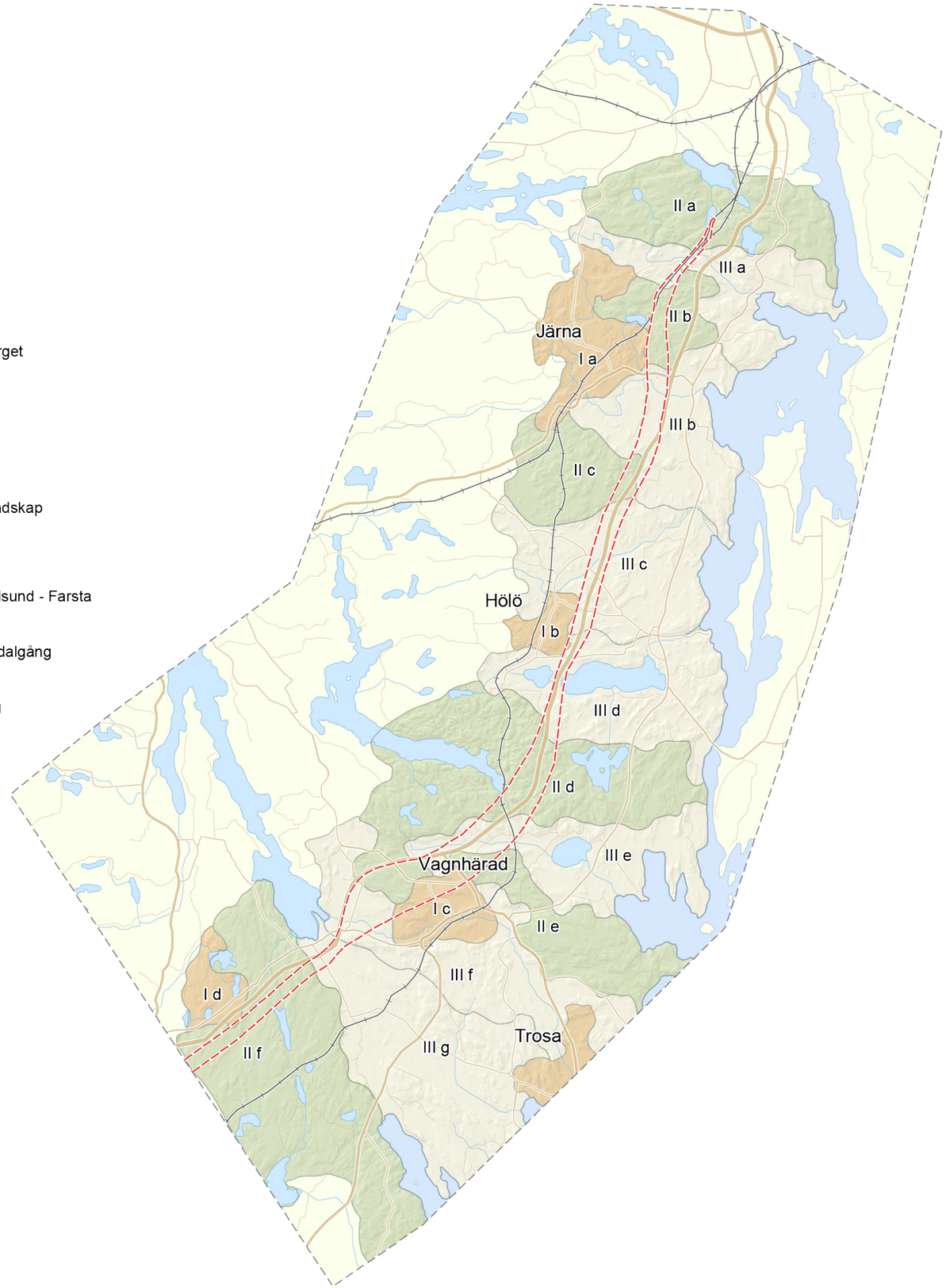
II a Lanaren - Dalkarlsberget
II b Herrvreten
II c Malmen
II d Tullgarns kronopark
II e Solberga - Pilskogen
II f Silleskog

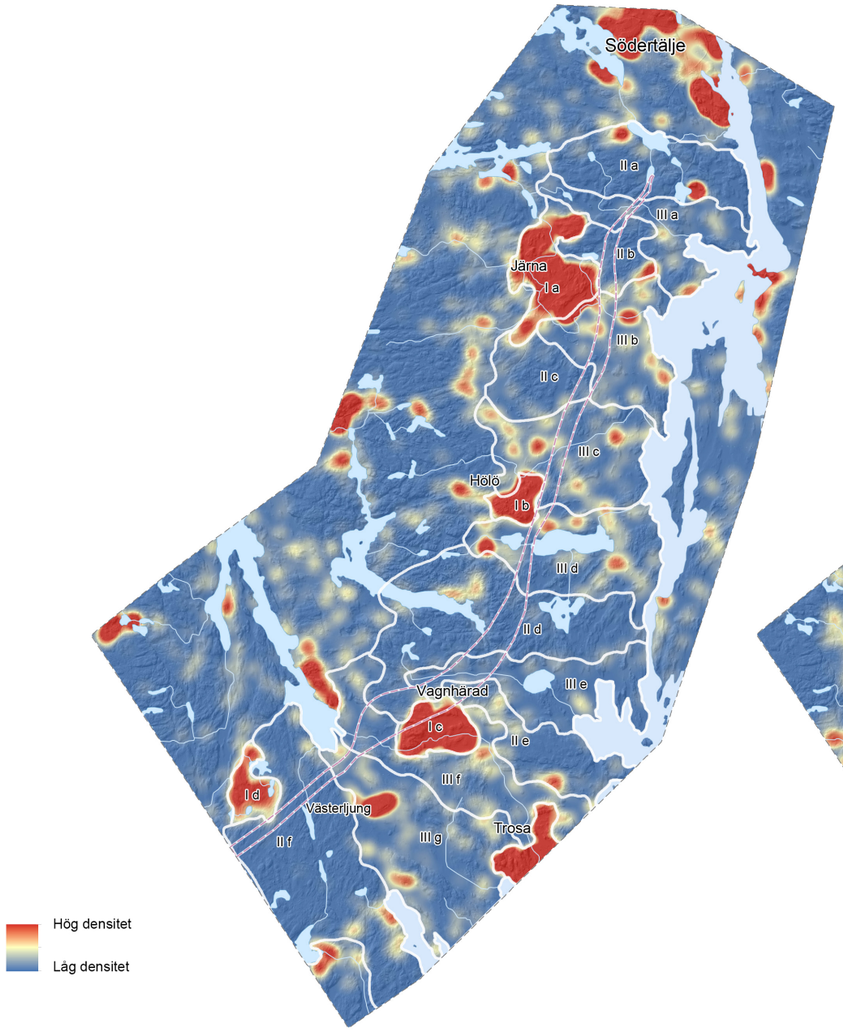
Landskapstyp

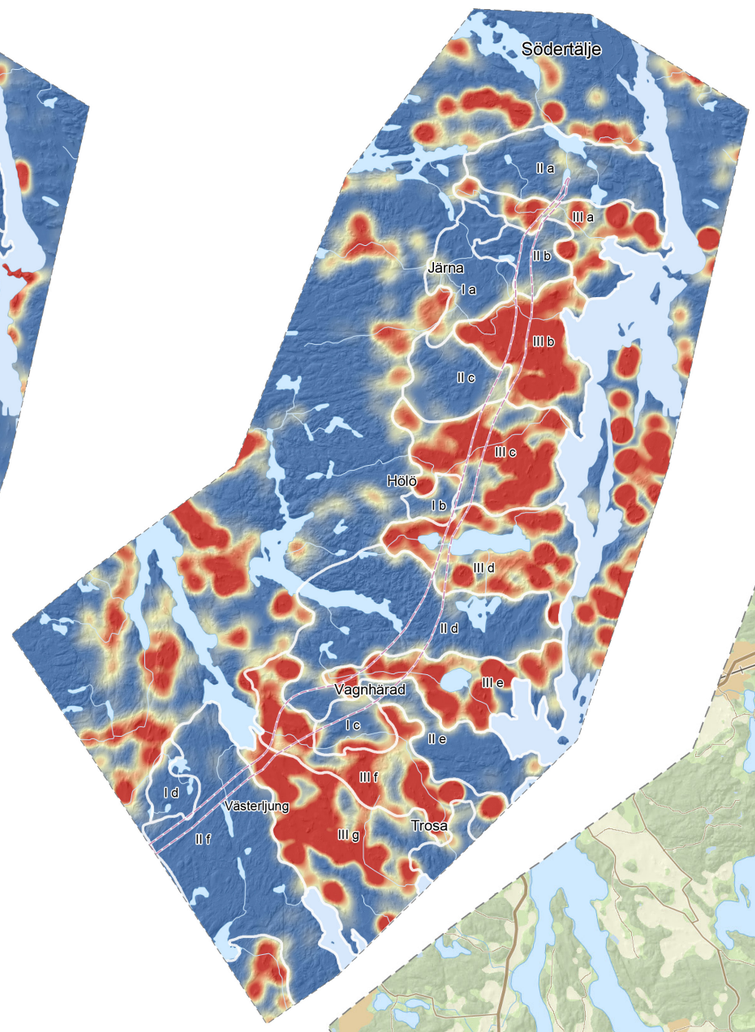
Mosaikartat sprickdalslandskap med låglänta dalgångar

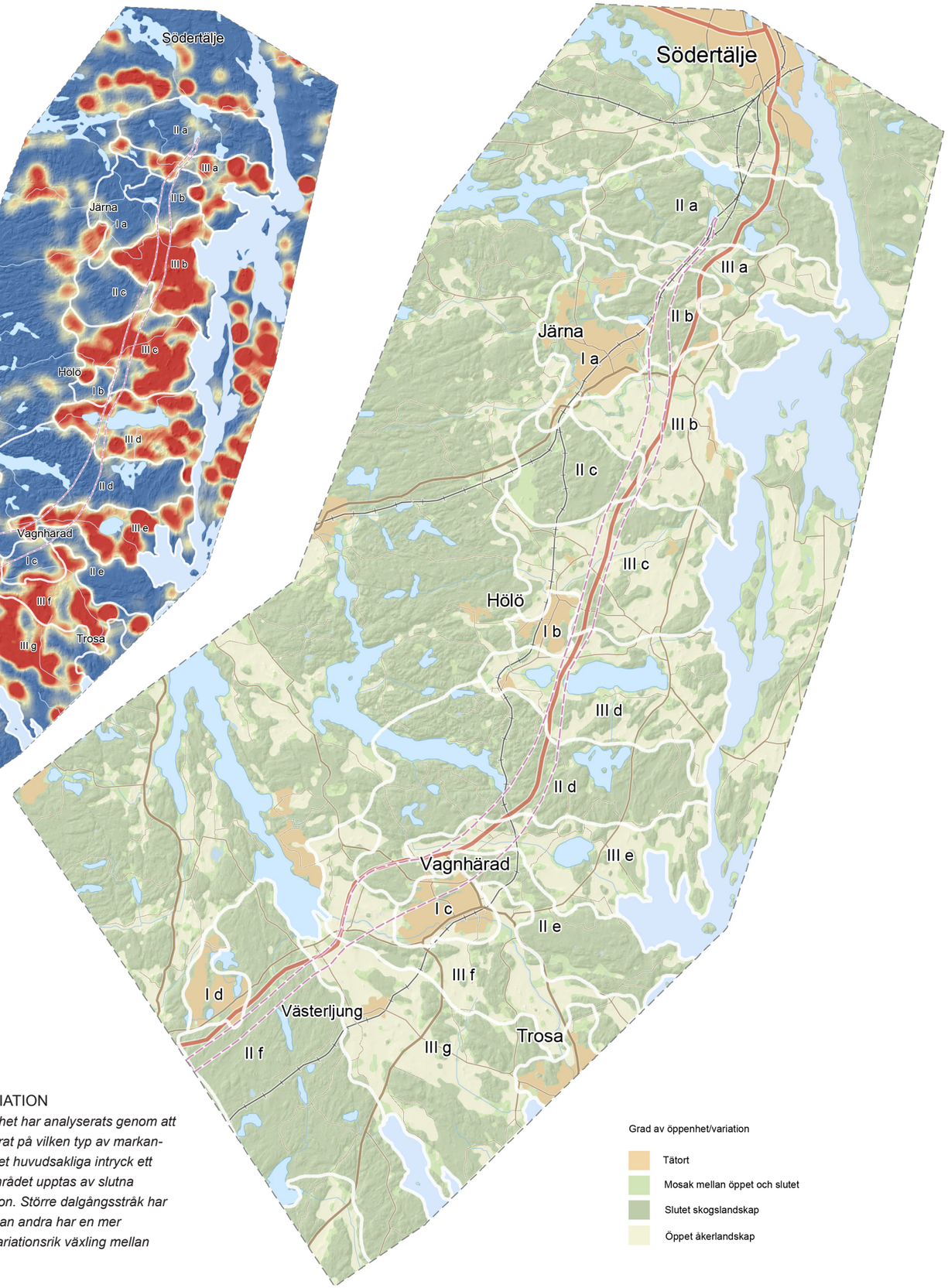
Karaktärsområden:

III a Gerstaberg - Brandalsund - Farsta
III b Moraåns dalgång
III c Skillebyåns dalgång
III d Kyrksjöns - Lillsjöns dalgång
III e Norasjöns dalgång
III f Trosaåns dalgång
III g Västerljungs dalgång









BEBYGGELSEMÖNSTER

Bebyggelsens läge och struktur utgör karaktärsgivande element i landskapet. Densitetsberäkningar av bebyggelsen har använts för att tydliggöra regionala mönster i bebyggelsestrukturen. Bebyggelsen framträder som stråk eller kluster istället för enskilda punkter i landskapet. Bebyggelsetätheten är störst i anslutning till dalgångarna. Det är också här som de större tätorterna återfinns. De skogsdominerade områdena utmärks av en gles och spridd bebyggelsestruktur.

MARKANVÄNDNING

Markanvändningens skala och omfattning är starkt styrande för landskapets karaktärsdrag. Vid densitetsberäkningar av åkermarken framträder de öppna odlingsmarkerna i ett generaliserat mönster. Åkermarken har en tydlig dominans hos de större dalgångarna. Även skillnader mellan olika karaktärsområden framträder genom att den öppna marken kan ha en mer eller mindre sammanhängande struktur.

GRAD AV ÖPPENHET/VARIATION

Graden av öppenhet och slutenhet har analyserats genom att landskapet generaliserats baserat på vilken typ av markanvändning som dominerar, dvs det huvudsakliga intryck ett landskap ger. Stora delar av området upptas av slutna skogslandskap med liten variation. Större dalgångsstråk har en framträdande öppenhet medan andra har en mer mosaikartad karaktär med en variationsrik växling mellan öppet och slutet.

2.2 Övergripande teman

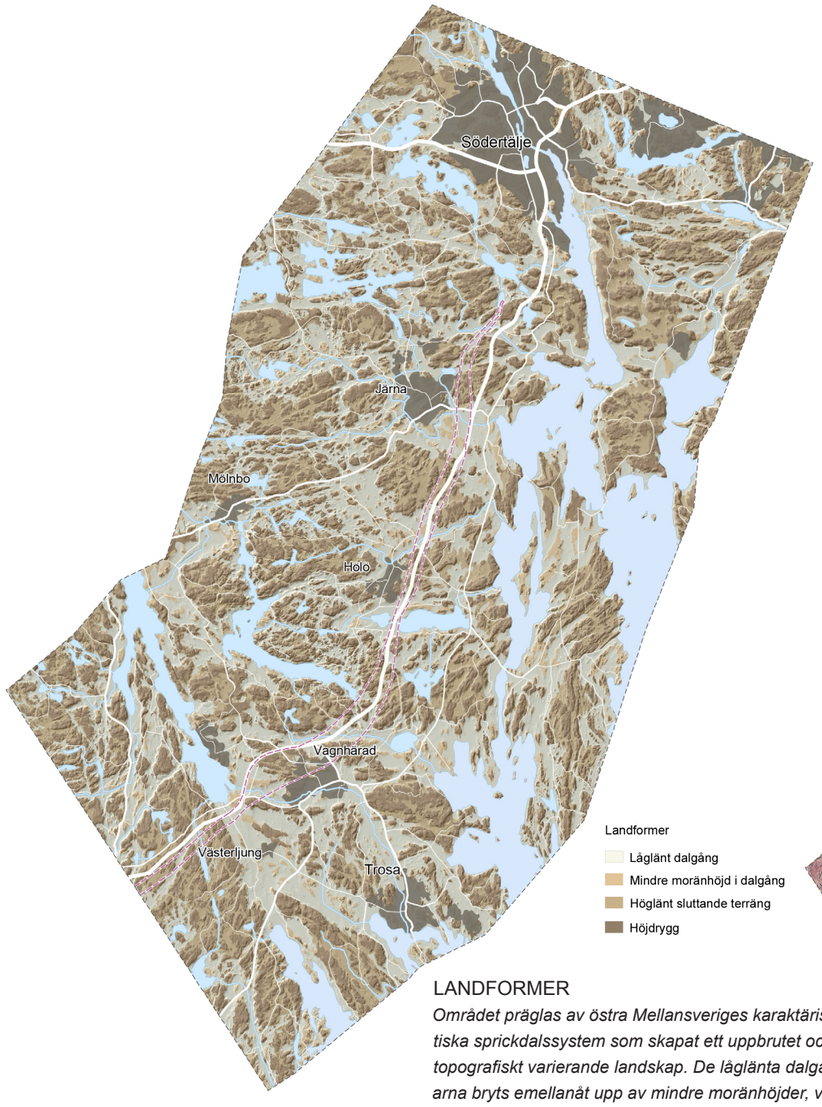
2.2.1 Naturgeografi och topografi

Landskapets geologiska utveckling ligger till grund för hur landskapet har utvecklats över tid och bildar därmed grund för människans användande av landskapet. Topografin och berggrunden har varit bestämmande för vattendragens riktningar och jordarternas sammansättning. Senare tiders resursuttnyttjande, bosättningsmönster och vägdragningar har anpassats till de naturgeografiska förutsättningarna.

Landskapet i utredningsområdet domineras av sprickzoner som löper i nordväst-sydostlig riktning. Sprickorna har uppkommit genom att berggrunden rört sig i olika riktningar. Berggrunden har genom inlandsisens inverkan eroderats ner och bildat ett sprickdalslandskap med långsmala mosaikartade dalgångar avskilda av höjdryggar. I de lerfyllda sprickdalarna löper ofta vattendrag. Landskapet är sjörikt och en del sprickdalar är vattenfyllda, så att sjöarna följer landskapets riktningar.

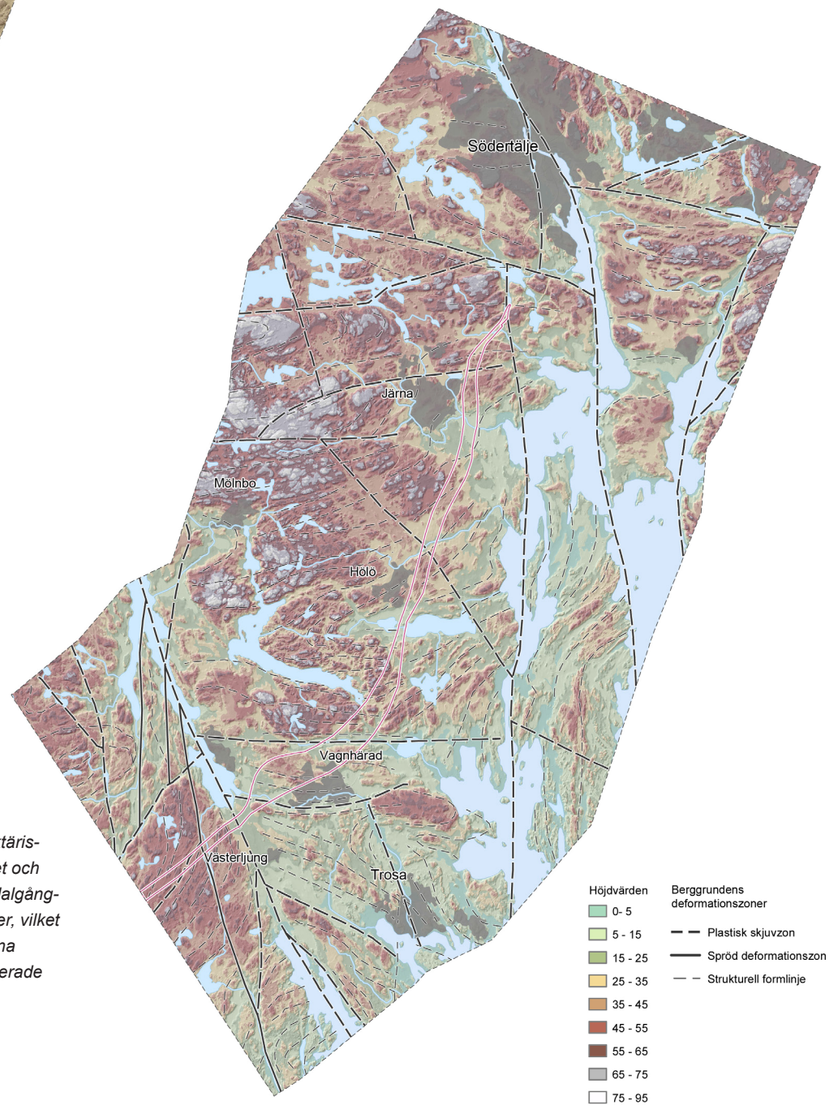
Jordarterna har fördelat sig i landskapet beroende på hur vattnet drog sig tillbaka vid inlandsisens avsmältning. De höjdryggar som först blev frilagda spolades rena av vattenmassorna och består idag av berg i dagen. I höjdpertierna dominerar moränjord, medan sluttningarnas lägre partier präglas av lätta, sandiga jordar. Längst ner i dalgångsbottnarna dominerar tunga lerjordar.

De långsmala sprickzonerna avbrutna av höjdryggar har skapat ett topografiskt varierat landskap. Omväxlande storskaliga flacka, slättliknande dalgångar har möjliggjort mer storskaliga brukningsformer och rationaliserad drift, och småskaliga långsmala dalgångsstråk har satt större begränsningar för möjligheten till ett storskaligt markutnyttjande. Det har resulterat i ett mer mosaikartat och varierat markutnyttjande i de småskaliga dalgångarna, där äldre brukningsformer har dröjt sig kvar längre fram i historien.



LANDFORMER

Området präglas av östra Mellansveriges karaktäristiska sprickdalssystem som skapat ett uppbrutet och topografiskt varierande landskap. De låglänta dalgångarna bryts emellanåt upp av mindre moränhöjder, vilket ger upphov till en böljande terräng. Sprickdalarna omges av mer kuperade, höglänta skogsdominerade partier.



HÖJD OCH SPRICKZONER

Terrängens höjdvariationer. De skogsdominerade delarna är backiga till höglänta. Dalgångarna är trots sin låglänthet varierande med både flack till småkuperad terräng. Flacka dalgångar kännetecknas av små höjdvariationer medan småkuperade dalgångar utmärks av en böljande terräng. Till landskapets storformer hör systemet av sprickzoner som sträcker sig genom området i flera riktningar. Långsträckta sjösystem och dalgångar följer bergets sprickriktningar.

I de trängre dalgångarna har sprickzonerna i bergrunden gett upphov till ett topografiskt varierat, ofta mosaikartat landskap. Jordarternas fördelning är beroende av landhöjningen, med berg i dagen eller moränjordar i de högre liggande partierna, lätta sandiga jordar på dalgångssidorna och lerjordar i dalgångarnas botten. I dalgångarna löper ofta vattendrag.





Större sprickor i berggrunden har gett upphov till flacka, slättliknande dalgångar där det idag bedrivs ett storskaligt rationellt jordbruk. Bilden är från Moraåns dalgång utanför Järna.

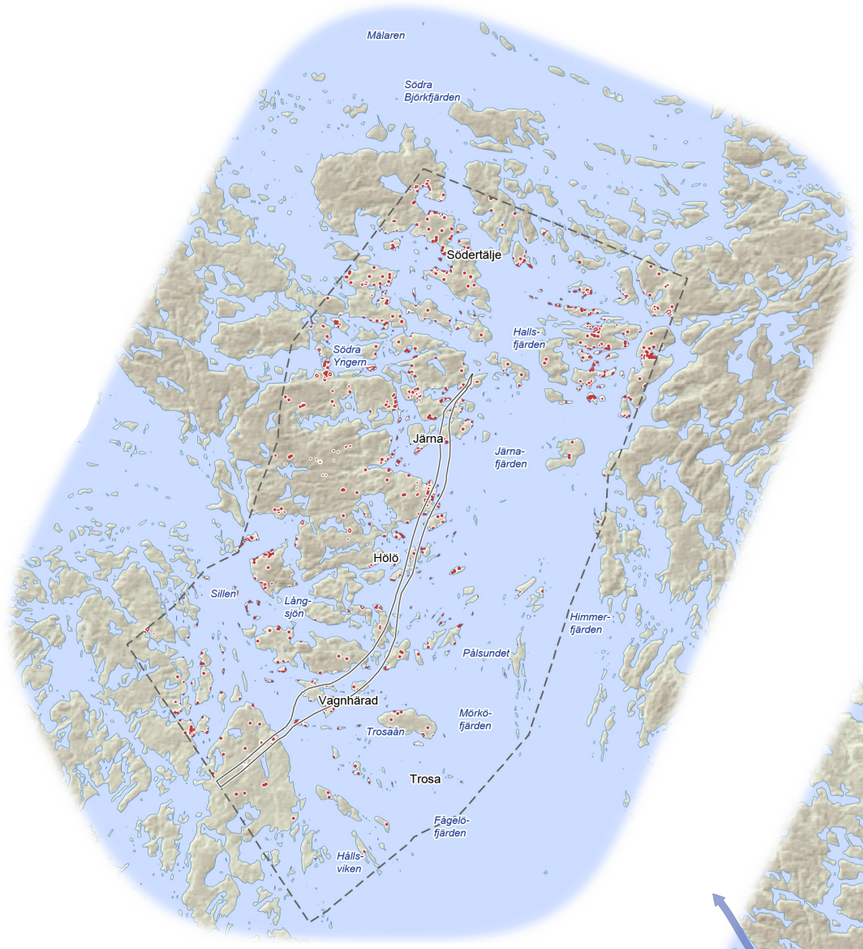
2.2.2 Den strukturerande landhöjningen

I Södermanland har landhöjningen haft stor betydelse för bebyggelsens lokalisering under förhistorisk och historisk tid. För sörmländska fornlämningsmiljöer är det därför kännetecknande att olika typer av fornlämningar återfinns på olika höjdnivåer i landskapet.

När den flera kilometer tjocka inlandsisen drog sig tillbaka för ca 11000 år sedan började den kraftigt nedpressade jordskorpan att återta sin ursprungliga nivå. De första människor som bosatte sig i landskapet levde i ett skärgårdslandskap, som successivt grundades upp med allt större frilagda områden. Eftersom kusten i alla tider har varit en viktig plats för människor kan vi följa hur man har bosatt sig och med tiden brukat marken vid den kust som långsamt och i takt med landhöjningen flyttat sig genom landskapet.

Människorna livnärde sig på jakt och fiske och boplatserna återfinns på platser där livsbetingelserna varit gynnsamma, exempelvis vid åmynningar eller där havsfjärdar mötte större landområden. Under stenåldern var människorna sannolikt inte bofasta, utan rörde sig över större områden och man flyttade till olika platser olika delar av året.

Den tidiga stenålderns boplatser är idag lokaliserade till ett läge relativt högt i terrängen, i dalgångskanterna och i de höglänta skogspartierna. Lämningarna efter stenåldersbygden sammanfaller med dagens skogsbygder, medan lämningar från bronsålderns bygd återfinns i de mosaikartade övergångarna mellan dalgångar och skogsbygder. Dalgångarna har utgjort den huvudsaklinga bygden från järnåldern och fram till i huvudsak 1600-1800-tal, när torpbebyggelse uppfördes i skogsmarkerna.



vattennivå 6000 år f kr - stenålder

fornlämning

Den mark som under stenåldern var tillgänglig för bosättning är höglänt och motsvaras av dagens skogsområden. 6000 år f Kr låg dagens dalgångar och jordbruksbygder fortfarande under vatten och Östersjön och Mälaren stod i direkt förbindelse med varandra.

vattennivå 1000 år f kr - järnålderns slut

fornlämning

Det finns en kontinuitet i de huvudsakliga strukturerna från bronsålderns början fram till sen tid, där bebyggelsen koncentrerades till dalgångarna och till de huvudbygder som växte fram längs de två regionala vattenvägarna från Östersjön in i Mälaren, via Vagnhärad respektive Järna.



Hällristnignsmiljö från bronsålder i Moraåns dalgång.

2.2.3 Agrara mönster

De tidigaste spåren av odling är från den yngre stenåldern, eller bondestenåldern, 4000-1800 f Kr. Successivt uppgrundande havsvikar användes som betesmarker. Extensivt hack- och svedjebruk ägde rum på de lätta och sandiga jordarna i dalgångssidorna. Jakt och fiske var fortfarande ett viktigt inslag i blandekonomin.

Under bronsåldern, 1800-500 f Kr, hade stora betesmarker frigjorts i dalgångarna och betesdriften ökade. Omfattande boskapsskötsel var ett viktigt inslag i bronsålderns blandekonomi, som också bestod av extensiv odling samtidigt som jakt och fiske fortfarande var ett viktigt inslag. Under den äldre järnåldern, ca 500 f Kr-550 e Kr började man stalla djuren, vilket ledde till spridning av gödsel på åkrarna och större skördar. Ett fastare marksystem etablerades, med avgränsade åkrar. Åkerbruket skedde fortfarande på de lättare jordarna på dalgångssidorna, medan de tyngre lerjordarna i dalgångsbottnarna användes till betesmarker och slåtter. Ekonomin var fortfarande till stora delar baserad på boskapsskötseln och landskapet präglades av stora ängs- och betesmarker.

I början av den yngre järnåldern, 550-1050 e Kr, skedde en omorganisering av bebyggelselägen i landskapet. Gårdarna flyttade från dalgångarnas sidor och därmed etablerades dagens bylägen i de centrala dalgångsstråken i *Moraåns dalgång*, *Skillebyåns dalgång*, *Norasjöns dalgång* och *Trosaåns dalgång*. Med en växande, bofast befolkning utvecklades administrativa och religiösa centra. Den nya samhällsstrukturen kännetecknades av en tydligare social skiktning, som fortfarande är avläsbar både i landskapet och i ortnamnskicket.

Under medeltiden låg byarna kvar i samma lägen som under järnåldern, i gränsen mellan den öppna marken och skogen, eller på höjdpartier centralt i odlingsmarken. Bebyggelsen utvidgades med ensamgårdar i skogsbygderna. Med beskattning av jorden och med kristnandet infördes en ny administrativ kontroll av markområden. Kyrkan, kronan och frälset blev under perioden stora jordägare. Under senmedeltiden manifesteras både det kyrkliga och det värdsliga frälset genom stora godsbildningar och borgbyggande på strategiska platser i anslutning till sjöar och vattenleder. *Tullgarn* och *Brandalsund* är exempel på medeltida godsbildningar och i anslutning till säteriet *Vappersta* finns en medeltida befäst borganläggning strategiskt belägen invid Trosaåns utlopp i Sillen.

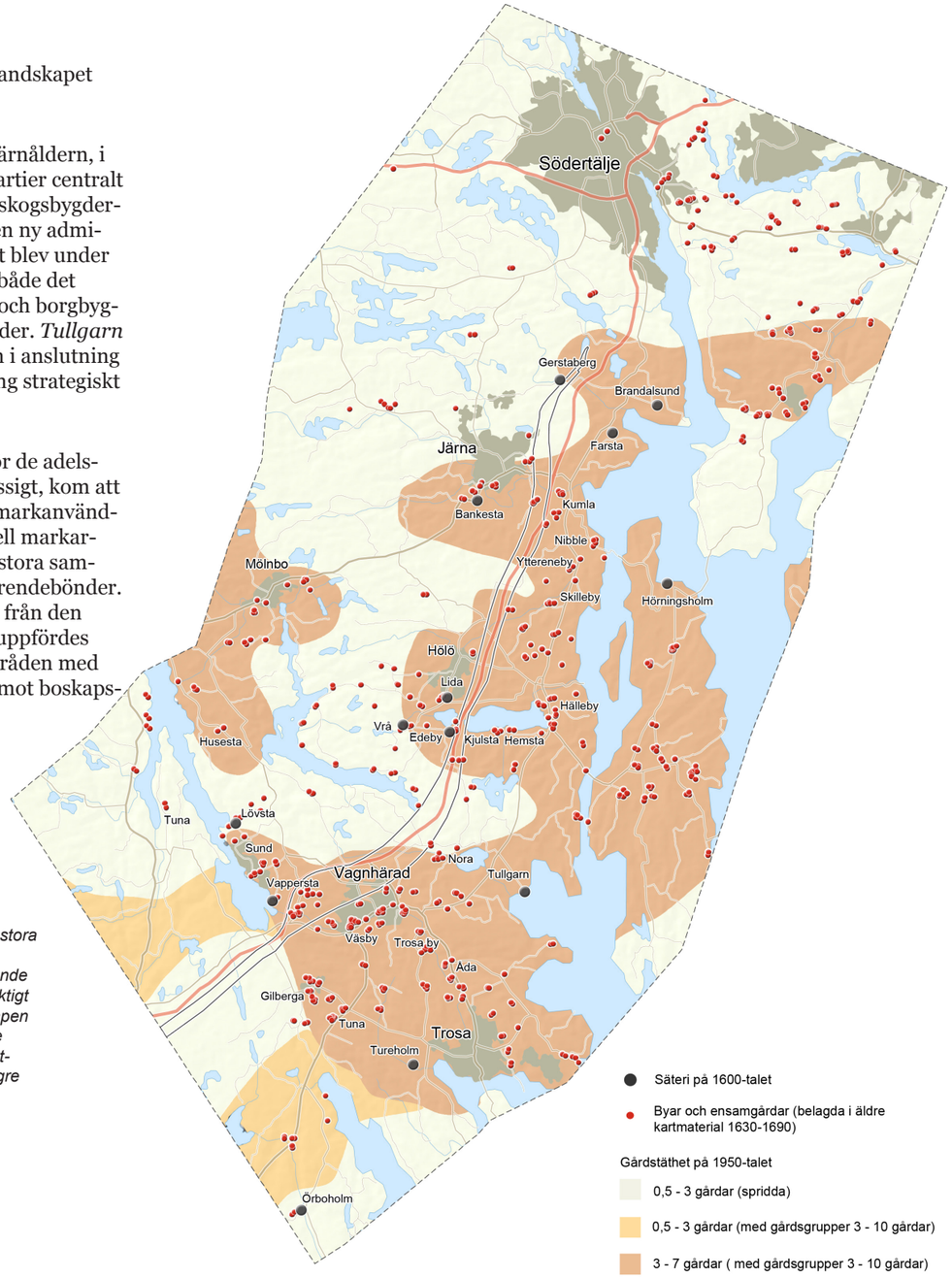
Säteribildningen under 1600-talet, när skattefrihet infördes för de adelsmän som bebyggde och anordnade sina egendomar ståndsmässigt, kom att påtagligt omforma delar av landskapet genom förändringar i markanvändning, bebyggelsestruktur och vägmönster. För att få en rationell markarrondering skapades genom uppköp och i vissa fall avhysning, stora sammanhängande odlingsmarker som brukades av torpare och arrendebönder. Säterierna var högreståndsmiljöer, med byggnader som avvek från den övriga landsbygdens, både till sin utformning och storlek. De uppfördes i kustnära lägen och i anslutning till sjöar och vattendrag i områden med rika foder- och betesmarker, då jordbruksdriften var inriktad mot boskaps-



Under bronsåldern hade stora betesmarker frigjorts i dalgångarna och omfattande boskapsskötsel var ett viktigt inslag i ekonomin. Boskapen betade de uppgrundande strandängarna och bosättningarna var belägna högre upp i terrängen.



Under yngre järnåldern skedde en omorganisation av bebyggelselägen i landskapet, och dagens bylägen etableras i de centrala dalgångarna. Bilden visar Risevid i Trosaåns dalgång.



CENTRALBYGD MED LÅNG KONTINUITET

Centralbygden utmärks av lång brukningskontinuitet med äldre bybildningar och säterier. Koncentrationen av gårdar på 1950-talet följer samma mönster. Det äldsta jordbruket var knutet till sandiga lättbrukade jordar i dalgångarnas sluttningar. Under yngre järnåldern och tidig medeltid koncentrerades bebyggelsen till de områden där förutsättningarna för odling var som mest gynnsamma. Gravfält i anslutning till de äldre bytomterna vittnar om en lång platskontinuitet från järnålder och framåt. Godsbildningen har haft stor påverkan på det agrara landskapet och bebyggelsen. Samhällets övre skikt manifesterade sin ställning i arkitektritade slott och herrgårdar. Den ideala placeringen var ett avskilt läge i anslutning till en sjö, vid sidan av den befintliga bebyggelsen. Den målinriktade planeringen påverkade det omgivande landskapet genom anläggandet av parker och trädgårdar, storskalig markarrondering och ett strukturerande vägnät.



TORP OCH UTMARKSBRUK

Före den industriella epoken var utmarkerna mellan byarna mångsidigt utnyttjade markresurser. Skogsmarkerna brukades extensivt för en rad olika näringsnischer till skillnad från de intensivt brukade inägorna (åker och äng) som användes för livsmedelsproduktion. Skogsutnyttjandet omfattade till exempel svedjebruk, bete, virkesuttag och träkolstillverkning. Sentida ortnamnsformer som -torp, -säter, -vret vittnar om en nyodlingsexpansion. Torpen, varav flera var knutna till säterierna i området, återfinns ofta i marginella lägen i utkanten av de centrala odlingsmarkerna.



Flygbild över Tullgarn. För att åtnjuta skattefrihet skulle säterierna anordnas ståndsmässigt efter tidens manér. De stora godsen bredde ut sig i landskapet genom en medveten planering av bebyggelse, vägsystem och markarrondering. Foto: Jan Norrman © RAÄ Kulturmiljöbild.

skötsel. Landskapet i anslutning till säterierna påverkades också genomen målinriktad planering av vägnätet, samt anläggandet av alléer, parker och trädgårdar. Idag kan man se säteriernas påverkan på landskapet genom stora arealer odlingsmark med sparsam gårdsbebyggelse, många torp i randbygden mellan skog och öppen mark samt genom de raka allékantade vägarna som fortfarande sätter sin prägel på landskapet. Exempel på säteribildningar med tydligt planerat herrgårdslandskap längs sträckan är *Gerstaberg*, *Edeby* och *Vappersta*.

Den senaste stora omvandlingen av landsbygdens bebyggelsemönster och markanvändning inträffade i och med skiftesreformerna under 1700- och 1800-talen. Den tidigare ägoblandningen inom byalaget skulle effektiviseras och målet var att varje gård i byn skulle ha sina ägor i sammanhängande skiften i nära anslutning till respektive gårdstomt. Genom laga skifte fick varje gård i byn sina marker samlade och på många håll resulterade det i att gårdar flyttade ut från den tidigare bytomten för att komma närmare sina marker. Samtidigt som jordbruket effektiverades resulterade laga skiftet i att den gamla bygemenskapen slogs sönder när gårdarna inte längre låg på samma tomt och gemensamt brukade marken. Landskapets skogsklädda höjdpartier var en viktig resurs och nyttjades som utmark för de intilliggande byarna på slätten. I samband med den kraftiga befolkningstillväxten under 1800-talet kom många torp att anläggas i anslutning till utmarkerna.

Under 1900-talet innebar rationaliseringen av jordbruket och introduktionen av konstgödslet att många av de tidigare ängsmarkerna försvann, samtidigt som det finmaskiga nät av öppna diken som tidigare präglat landskapet täckdikades för att få större sammanhängande åkerarealer. De öppna uppodlade dalgångar som idag möter oss längs Ostlänkens korridor präglas mest av 1900-talets rationaliserade jordbruk. I de större dalgångarna har det rationella jordbruket haft möjlighet att breda ut sig och där möts vi av stora odlingsarealer med få gränser. I de mindre, trånga dalgångarna med mer varierad topografi och fler naturliga gränser





Från att jordbrukslandskapet under lång tid formats av människors och dragdjurens muskelkraft kunde denna under 1900-talets senare ersättas av traktorer och stora jordbruksmaskiner. Odlingslandskapet utvecklades på många håll mot en större storskalighet, små åkrar slogs samman, flikiga bryn rätades ut och många småbiotoper betraktades som odlingshinder och togs bort. Jordbruket är en försörjningskälla som idag sysselsätter allt färre. De aktiva jordbruksföretagen bidrar till att förvalta natur- och kulturmiljökvaliteter i landskapet. Det övre fotot tillhör Järna Hembygdsförening.

såsom moränholmar och berg i dagen har inte det rationella storjordbruket kunnat breda ut sig i samma utsträckning. I dessa mindre landskapsrum har spåren efter ett äldre landskapsutnyttjande ibland dröjt sig kvar och underlättar läsbarheten av den agrarhistoriska utvecklingen. Den äldre bebyggelsestrukturen har rötter i järnålder och är trots jordbrukets kraftiga rationalisering fortfarande läsbar i landskapet. De ursprungliga bytomterna, som utmärker sig i landskapet genom närliggande gårdsgravfält från järnåldern, är fortfarande bebyggda och har uttökats med laga skiftesutflyttningar och torpetableringar.

2.2.4 Kommunikation och centrala noder

Trots en del förändringar har det äldre vägsystemet till stora delar varit bestämmande för förflyttningarna genom området och kommit att utgöra stommen i det vägnät som används än idag. De större vägarna har rätats ut, breddats och anpassats till det moderna samhällets trafikvolymer och säkerhetskrav. De motsvarar ännu väsentligt de huvudleder som sträckt sig genom området sedan medeltiden.

Under förhistorien och medeltiden var stigarna smala, krokiga och anpassade till sprickdalsterrängens förutsättningar där sanka partier och vatten var naturliga hinder. Gång- och ridstigar lades i torra lägen i kanten längs åsar eller i dalgångskanterna där de undvek att ta odlingsmarken i anspråk. Den lättaste vägen genom landskapet var länge vattnet, som var en förenande faktor. Vid centrala punkter i anslutning till vattenvägarna, till exempel vid trånga passager eller där flera leder möttes, uppstod tidigt centrala maktfästen och mötesplatser. Bronsålderns mötesplatser utmärks av koncentrationer av hällristningar i anslutning till den dåtida vattenlinjen, bland annat kring Trosaån, som då var en större farled från kusten till inlandet (se karta sidan 11).

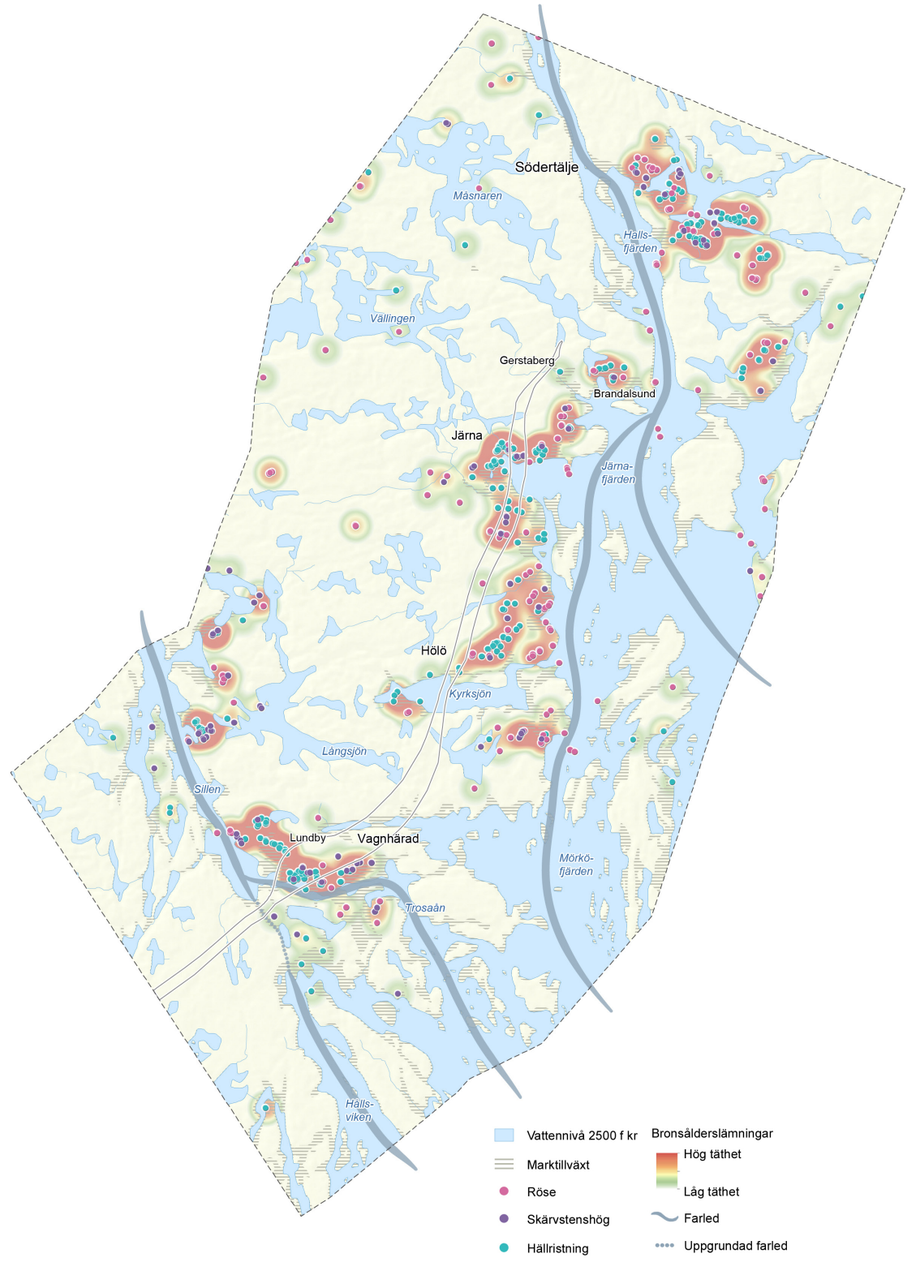
Den yngre järnålderns och tidiga medeltidens centrala platser återfinns enbart i kommunikativa lägen vid land- och vattenvägar (se karta sidan 12). Under denna tid växte storgårdar och handelsplatser fram i strategiska lägen där man kunde kontrollera sjöfarten in mot landet. Många ortnamn, som till exempel *Tunanamnen*, anger att platsen var ett förhistoriskt, administrativt centrum. Invid Moraån söder om Järna finns tre storhögar i anslutning till en tidigare Tunagård. Under äldre medeltid etablerade sig kungamakten och de kungliga förvaltningsgårdarna, de så kallade *Husabyarna*, tillkom. Söder om dagens Vagnhärad finns ett Husby och på platsen finns åtta storhögar som vittnar om platsens betydelse för samhällets översta skikt. Båda dessa tidiga centralplatser ligger där de östvästliga vattenvägarna sammanstrålade med de nordsydliga vägstråken.

De medeltida kyrkorna markerar kyrkans dominans under medeltiden, och kyrkorna är placerade centralt i relation till kommunikationsstråken. De lokaliserades till höjdlägen i landskapet för att synas över stora delar av socknen, ofta i mötet mellan flera större färdleder och ofta i anslutning till tidigare vattenleder. Kyrkorna spelade en stor roll i samhället och hade länge administrativa funktioner vid sidan av religionsutövningen. Kyrkan utgjorde från den tidiga medeltidens sockenbildning bygdens centrum. Dit lokaliserades för bygden gemensamma funktioner såsom sockenmagasin, fattighus och så småningom skolbyggnader.

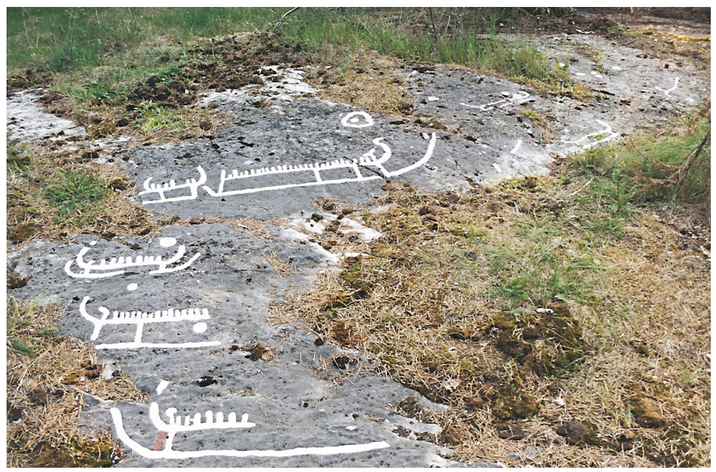
Trosa är känt som stad sedan 1300-talet och är därmed en av Sveriges äldsta städer. Redan i början av 1400-talet var Trosa en betydande handelsplats och tilldelades stadsprivilegium av kung Karl Knutsson Bonde år 1454. Under medeltiden låg Trosa strax söder om *Trosa Landskyrka*. Vid 1600-talets början flyttades staden till det nuvarande läget vid åmynningen. Trosa stadskyrka uppfördes i början av 1700-talet i karolinerstil och är en av de få 1700-talskyrkorna i Strängnäs stift.

Under senmedeltiden dominerade frälset genom stora godsbildningar och borgbyggande efter europeiskt mönster. Så gott som samtliga borgar och storgårdar placerades strategiskt intill land- och vattenvägar. Vattenvägarna fortsatte århundradena igenom att ha betydelse. Många av dessa medeltida gårdar bildade så småningom basen för herrgårdsetableringar i jordbruksbygderna. I vissa fall kom godsbildningarna att omfatta stora jordegendomar som har satt sin tydliga prägel på landskapet fram till idag. *Tullgarns slott* är ett representativt exempel på det.

Under stormaktstiden skedde stora förändringar och omorganiseringar i rikets administration och förvaltning. Infrastrukturen byggdes ut och förbättrades. Vägarna mättes upp och de första statliga vägmärkena i form av milstenar placerades ut. Utmed vägarna inrättades krogar och gästgiverier. Längs Ostlänkens korridor finns ett antal äldre krogar och kroglägen i anslutning till tidigare huvudvägar. *Pilkrog* i mötet mellan Moraån och landsvägen, *Hopakrogen* och *Sille krog* i anslutning till den gamla landsvägen genom *Sille skog*. De större huvudvägarna härstammar från åtminstone 1600-talet, men bygger till stora delar på ett kommunikationssystem som går tillbaka till järnåldern. Runstenar och vägmärken vittnar om vägnätets långa kontinuitet.



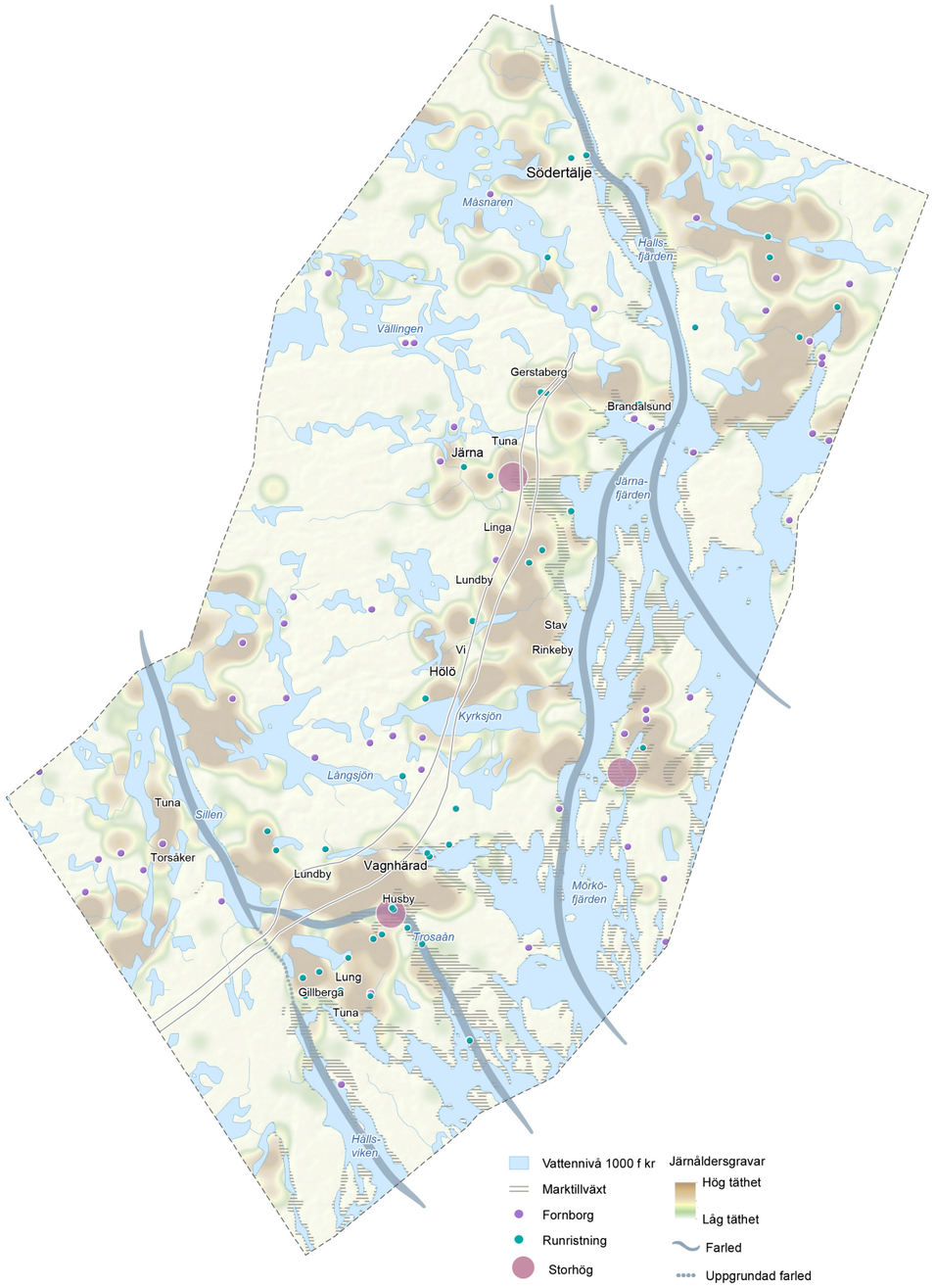
BRONSÅLDERNS CENTRALA PLATSER
Fornlämningar som rösen visar den äldre bronsåldersbygdens utsträckning, medan hällristningar och skärvstenshögar visar den yngre bronsåldersbygdens utsträckning. Som helhet är bygderna tydligt lokaliserade till de regionala vattenvägar som under bronsålder förband Östersjön med Mälaren. Den mest uppmärksammade vattenvägen utgörs av Trosaån som vid Vagnhärad förbinder Östersjön med sjön Sillen och inlandets vattensystem. För ungefär 4000 år sedan grundades en av de två fjärdmynningarna upp och den enda farbara vattenvägen passerade Vagnhärad. Genom att kontrollera farledens mynning, kunde man få kontroll över all handel med inlandet.



Exempel på hällristningar från Lundby i Trosaåns dalgång. På fotot syns skepp, men ovanliga ramfigurer förekommer också i trakten medan skåpgropar är mer vanligt förekommande. En del av motiven i Vagnhärad och Järna är unika. Foto av Sven-Gunnar Broström.



Rester efter forntida vägar, så kallade hålvägar kan synas som en skålformad försänkning i terrängen. Förekomsten av hålvägar i anslutn,ing till vägen kan visa att färdstråket har kontinuitet från förhistorien.



JÄRNÅLDERNS CENTRALA PLATSER
Järnålderns bygder är i huvudsak lokaliserade till samma dalgångar som bronsåldersbygderna. Vid Vagnhärad försköts centrumbildningen till Husby söder om dagens Vagnhärad. Ortnamnet visar att där fanns en kungsgård, en så kallad Husaby, som var en stödjepunkt för den tidiga kungamakten runt 1100-talet. Platsens speciella karaktär syns också genom åtta storhögar, gravhögar om 20-30 m i diameter, som byggts till minne av representanter för stormannasläkter under järnålderns senare del. De två storhögar som undersökts visar på stor rikedom. En liknande strukur finns i Järna, med ett nära samband mellan tre storhögar intill Moraån och en förhistorisk gård som hette Tuna. Tunanamn förknippas med centralorter för kult och politisk maktutövning. Kopplingen mellan Tunanamn och storhögar har bekräftats på många andra platser i Mälardalen. Storhögarna är belägna vid mötet mellan Moraån och Häradsvägen som förband Tuna med Linga som antas ha varit bygdens maktcentrum under äldre järnålder.



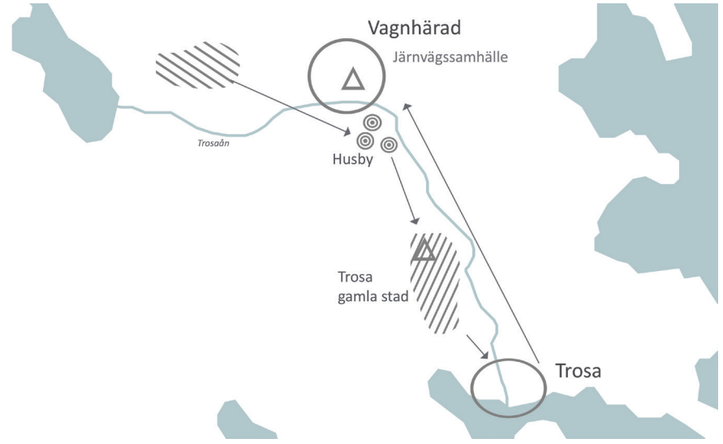
Kungsstenen vid Linga i Moraåns dalgång är en av Sveriges största resta stenar. Foto tillhörande Järna Hembygdsförening.



Kartan från 1690-talet visar Vagnhärad sockenkyrka och Husbyn strategiskt belägna norr om Trosaån.



Ornerat guldbleck från den så kallade Västerljungs- eller Tureholmsskatten i Trosaåns dalgång. Foto av Statens Historiska Museum. Skatten omfattade runt 12 kilo guld från 500-e Kr och påträffades vid vid gården Tuna i Västerljungs socken. Skatten tillhör Sveriges största skattfynd och delar av den är utställd i Guldrummet på Statens historiska museum. Möjligen finns det kopplingar mellan Västerljung, som tidigare kallades Lung, och platsen för den medeltida borgen Näsudden (se karta sida 13). Näsudden är strategiskt belägen på en udde i sjön Sillen och markerar platsen för en befäst gård, som haft en övervaknings- och kontrollfunktion över Trosaån. Borgen uppges vara från medeltid men kan ha haft äldre föregångare.



Schematisk illustration av centrumförskjutningen i Trosaåns dalgång i takt med att Trosaån grundades upp och nya landområden tillkom. Från bronsåldens strandängar invid sjön Sillen flyttade bygdens centra successivt längre nedströms - till Husby, Trosa gamla stad och till sist till stadsetableringen vid kusten. Med järnvägens tillkomst växte Vagnhärad stationssamhälle fram och blev en knutpunkt vid den nya tidens kommunikationsled.



Bilden nedan visar den gamla Häradsvägen som går rakt genom domarringen vid Linga på Järnaslätten. Ett stenkast därifrån står kungsstenen. Vägen leder fram till storhögarna vid Tuna.



Pilkrogs gästgiveri vid Skäve kvarn flyttades från Säby by till riksvägen och fick gästgiveristatus där resande genom landet kunde dricka, äta, övernatta och byta skjutshästar. Pilkrog blev under denna tid något av bygdens centrum. Spår av skjutsväsendet finns kvar i form av mil- och väghållningsstenar utefter den gamla riksvägen. Moraåns dalgång, Ytterjärna. Foto tillhörande Järna Hembygdsförening.

Bland de nordsydliga huvudvägarna som syns på 1600-talets sockenkartor, finns minst två vägar som går tillbaka till förhistorisk tid. Den ena är den så kallade *Tjuvstigen* mellan Tullgarns dalgång och Lillsjön och Kyrksjöns dalgång. Vägen flankeras av två runstenar. Det andra exemplet utgörs av den så kallade *Häradsvägen* mellan bland annat *Smedsta* i Skillebyåns dalgång, genom skogen till Linga och Tuna i Moraåns dalgång. Parallellt med grusvägen finns flera så kallade hålvägar. Hålvägar är skålformade stigar i marken, där slitaget från hovar och fötter markerar forntida vägsträckningar. En annan äldre vägsträckning, som går tillbaka åtminstone till 1600-tal är den gamla landsvägen som löper genom det höglänta skogspartiet Sille skog i södra delen av utredningsområdet. I anslutning till vägen, som löper i gränsbygden mellan två härader, återfinns galgbacke, avrättningsplats och milstenar som vittnar om vägens långa kontinuitet.

Kommunikationsutvecklingen under 1800- och 1900-talen har genererat nya knutpunkter i landskapet. I och med utbyggnaden av järnvägen mellan Södertälje och Nyköping 1915 etablerades en rad nya stationssamhällen. Flertalet lokaliserades i anslutning till befintliga sockencentrum som i *Järna* och *Vagnhärad*. I *Hölö* innebar däremot stationens tillkomst att det gamla sockencentrat vid Kyrksjön fick en underordnad roll som bygdens nav. I och med biltrafikens ökade betydelse från 1930-talet och framåt skapades ytterligare nya mönster och behov. I bilismens spår följde bebyggelseetablering utanför de historiska byarna och gårdarna. Längs med de gamla landsvägarna tillkom motell, bensinstationer och matställen. Vid gamla motorvägen, *Riksettan*, var sådan service oftast lokaliserad till samhällen närmast vägen eller vid vägmöten. Med *E4:ans* tillkomst 1970 skapades en mer påtaglig barriär i landskapet, eftersom vägen löper i samma riktning som järnvägen och den gamla landsvägen. Bristen på tvärförbindelser har påverkat bygdens bebyggelsemönster. Det storstadsnära läget med goda kommunikationer i både järnväg och väg har gjort tätorterna i Järna och Vagnhärad fortsatt attraktiva för boende.



De medeltida sockenkyrkorna uppfördes strategiskt i anslutning till de viktiga kommunikationsstråken genom bygden. Ytterjärna kyrka.

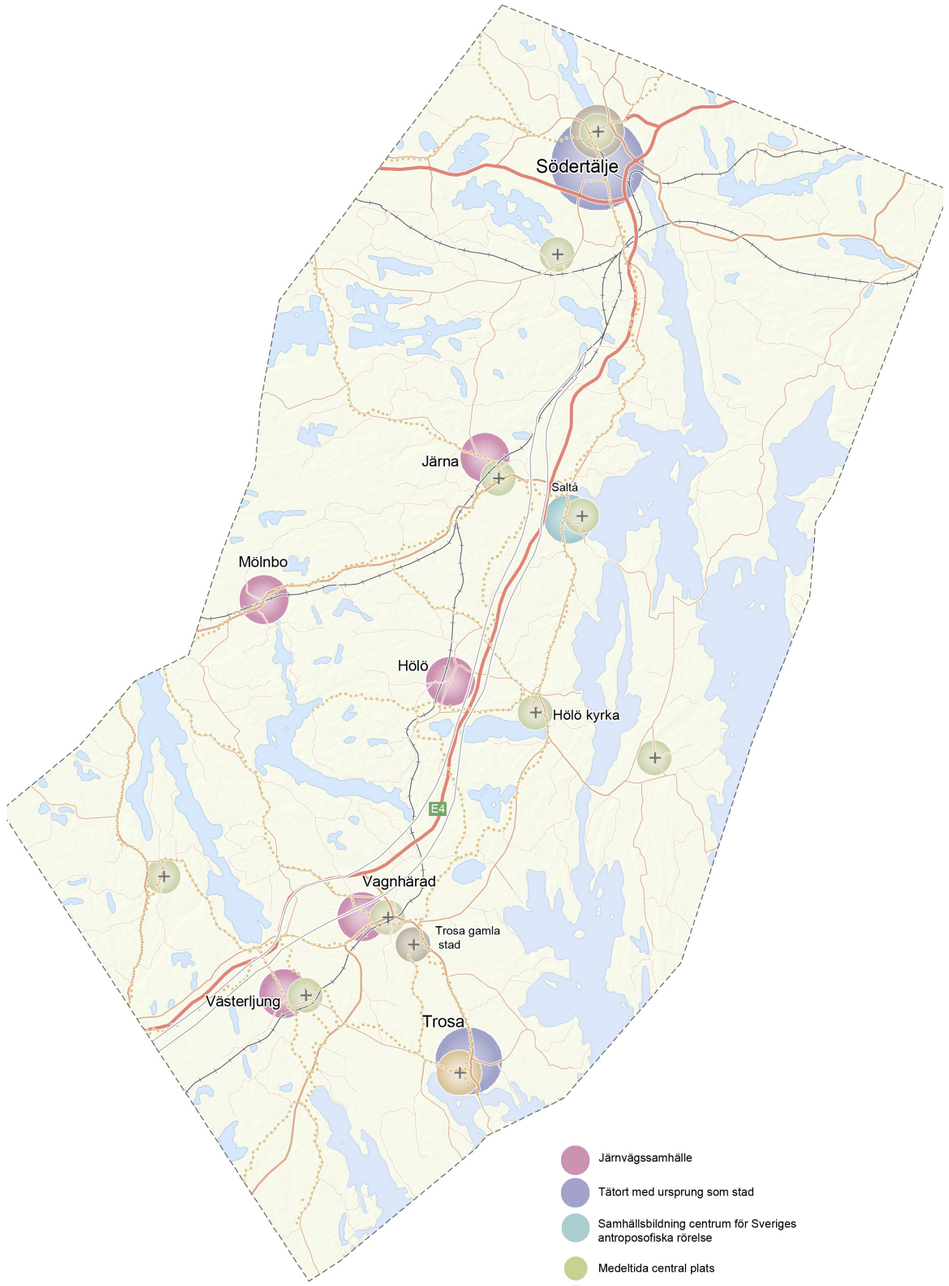




Runstenar med koppling till vägmiljöer vittnar om vägnätets långa kontinuitet. Runstenarna står vid Tjuvstigen i skogen mellan Tullgarns dalgång och Kyrksjön-/Lillsjöns dalgång.



MEDELTIDA KYRKOR, BORGAR OCH STÄDER
Under stormaktstiden skedde stora förändringar och omorganiseringar i rikets administration och förvaltning. Infrastrukturen byggdes ut och förbättrades. Utmed vägarna inrättades krogar och gästgiverier. De större huvudvägarna härstammar från åtminstone 1600-talet. Runstenar och vägmärken vittnar om vägnätets långa kontinuitet.



JÄRNVÄGSSAMHÄLLEN OCH TÄTORTER

Med industrialismens genombrott under 1800-talet skedde en kraftig befolkningsökning och stark tätortstillväxt, dels genom inflyttning till städerna och dels genom framväxten av nya samhällen. Med järnvägens utbyggnad påbörjades en kraftig urbanisering av landsbygden. Kring järnvägarna växte stations-samhällen, industriorter och villastäder fram. Järnvägarna utgjorde en viktig del av stats- och nationsbygget. De statligt byggda stambanorna förband de viktiga större städerna i Sverige och drogs ofta genom glest befolkade trakter för att stimulera framväxten av industri och tillkomsten av nya orter. I området har järnvägen till stora delar förlagts i nära anslutning till äldre kommunikationsleder och knutpunkter.



Två exempel på att dagens grusvägar ansluter till järnåldersgravfält. Ovan syns Kumlagravfältet i övre delen av Tullgarns dalgång och nedan syns Lundagravfältet i Trosaåns dalgång. Bilden nedan visar också att vägens slingriga linjeföring följer en äldre inledning i olika markslag, som inte finns kvar idag.



I slutet av 1800-talet invigdes Östra Stambanan och järnvägsstationen blev bygdens nya knutpunkt. Omkring sekelskiftet 1900 började Järna samhälle att byggas intill järnvägen. På bilden syns passagen förbi Bankesta gård, på Järnaslätten. Foto tillhörande Järna Hembygdsförening.



1970 ersatte den då nya väg E4:an den gamla riksettan som nationell förbindelse. Motorvägen ligger lägt i terrängen och följer det böljande landskapet. Foto av passagen förbi Gerstaberg - Berga. Foto tillhörande Järna Hembygdsförening.

3 Karaktärsområden

I den följande genomgången av områdets karaktärsområden har fokus legat på de områden som påverkas direkt eller indirekt av Ostlänkens korridor. För förståelsen av de bärande historiska berättelserna omfattar analysen ibland större områden.

Ostlänkens korridor passerar tre tätorter, Järna, Hölö och Vagnhärad. Dessa orter påverkas inte direkt av korridoren och har därför behandlats mindre ingående. Tätorterna beskrivs kortfattat i kapitlets inledning.

Följande karaktärsområden beskrivs i kapitlet:

- Gerstaberg-Brandalsund-Farsta
- Moraåns dalgång
- Malmen
- Skillebyåns dalgång
- Kyrksjöns och Lillsjöns dalgång
- Tullgarns kronopark
- Tullgarns- och Norasjöns dalgång
- Trosaåns dalgång
- Västerljungs dalgång/Sille skog

Järna

Järna ligger högt på en ås med utblick över Järnaslätten. Den medeltida kyrkan som höjer sig i landskapet var navet för den första samhällsbildningen. I kyrkans närmiljö finns delar av sockencentrats funktioner bevarade. I och med den nya järnvägen till Stockholm 1861 och stambanans utbyggnad 1862 omvandlades Järna till ett stationssamhälle. Ett nytt centrum växte snabbt fram kring den nya stationen. I början på 1900-talet planlades Järna villastad mellan järnvägen och landsvägen. Därefter har samhället gradvis vuxit med bostadsområden på bägge sidor av järnvägen som speglar 1900-talets arkitektur. Här finns exempel på 1920-talets klassicerande villor, 1930-1950-talets små egnahemshus, efterkrigstidens flerfamiljshus och 1980-1990-talets yttre villaområden.

Redan 1913 utvidgades järnvägen med Nyköpingsbanan. På 1990-talet tillkom ytterligare ett spår. Motorvägen som ramar in Järna i öster invigdes 1970.

Ostlänkens korridor - råd vid lokalisering

E4:an utgör redan en barriär i den öppna dalgången. Den gamla landsvägen genom Järna passerar under motorvägen och är en viktig östvästlig länk. Ostlänkens korridor passerar Järna invid motorvägen och innebär inte någon direkt påverkan på samhället. I ytterkanten närmast korridoren finns främst yngre bostadsområden. För att inte göra den nuvarande barriären än mer påtaglig bör Ostlänken förläggas nära motorvägen. Landsvägen är en viktig förbindelse att värna.

Hölö

Hölö samhälle tog form med järnvägens tillkomst 1913. Det gamla sockencentrat vid Kyrksjön fick därmed en underordnad roll som bygdens nav. I det framväxande stationssamhället byggdes trävillor i stationens närområde. Centralvägen planerades med centrumfunktioner och flerbostadshus. Så småningom följde utbyggnad av 1940-talets småhusområden och senare tiders mer moderna villa och radhuskvarter. Det finns numera inget tydligt centrum.

Ostlänkens korridor - råd vid lokalisering

E4:an utgör redan en barriär mellan samhället Hölö och det gamla sockencentrat i öster. Den gamla landsvägen genom Hölö passerar under motorvägen och är en viktig östvästlig länk. Ostlänkens korridor passerar öster om Hölö utmed motorvägen. Den nya järnvägen innebär därmed inte någon direkt påverkan på samhället. I ytterkanten närmast korridoren finns yngre bostadsområden. För att inte göra den nuvarande motorvägsbarriären än mer påtaglig bör ostlänken förläggas nära motorvägen. Den östvästliga landsvägen är en viktig förbindelse att värna.

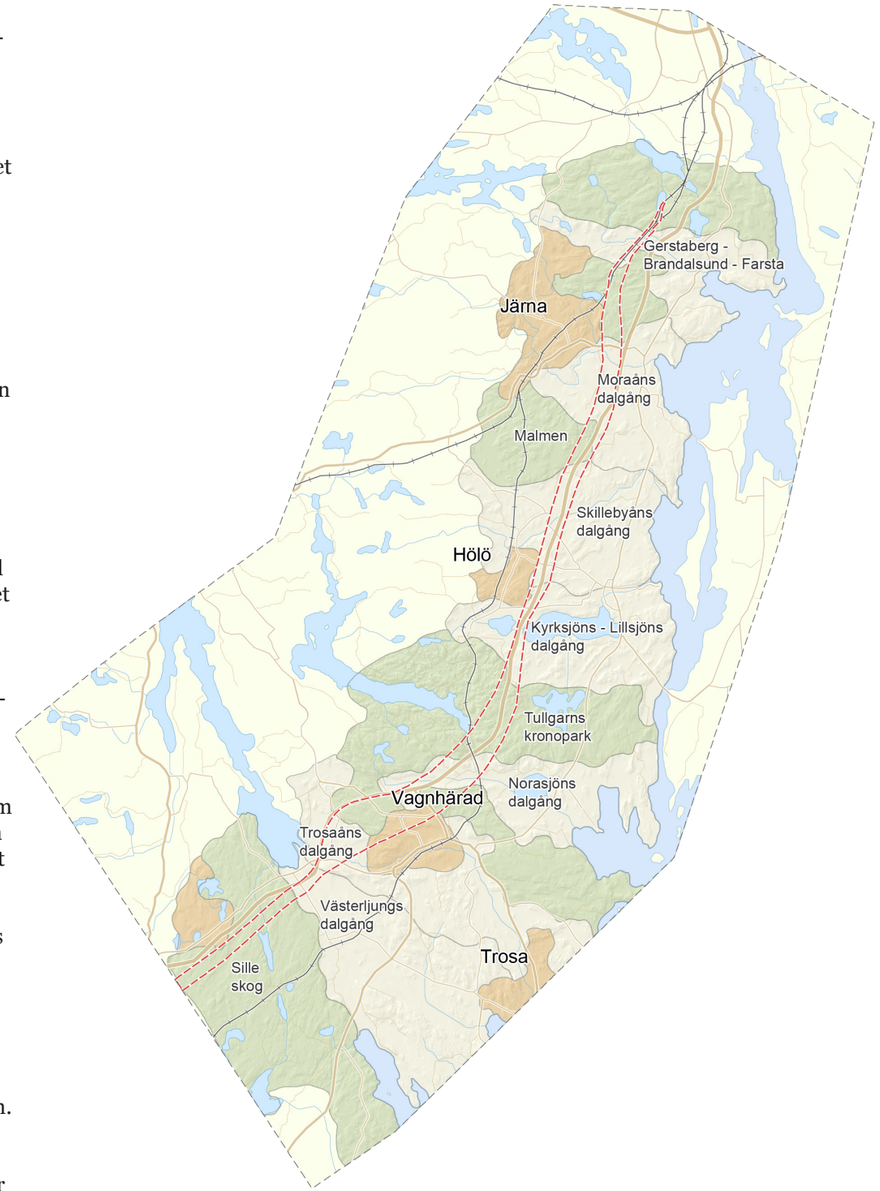
Vagnhärad

Odlingsbygden med den småskaliga kyrkbyn präglade Vagnhärad fram till etableringen av järnvägen mellan Södertälje och Norrköping 1915. Med det nya stationsläget i Vagnhärad inleddes en ny epok och dagens samhälle började ta form. Inledningsvis planerades området kring stationen med service och villabebyggelse. De successivt utbyggda bostadsområdena är tydliga delområden omgivna av gröna stråk. Järnvägen och kyrkan är fortfarande centrala för ortens struktur och identitet.

Vagnhärad har genom det kommunikativa läget varit en central plats i bygden sedan bronsåldern. Vattenförbindelsen mellan kust och inland som idag kan skönjas i Trosaån var länge den samlande noden. Här fanns även de tidiga stråk som lade grunden till det äldre vägnät som präglar området än idag. I bebyggelsemönstret märks tydligt den gradvisa förflyttningen över tid som är knuten till landhöjningen och vattendragets förändrade utbredning. Först de höglänta bronsåldersbosättningarna som efterföljdes av järnålderns Husby, Vagnhärads medeltida kyrka och en rad gårdsmiljöer längs med ån.

Ostlänkens korridor - råd vid lokalisering

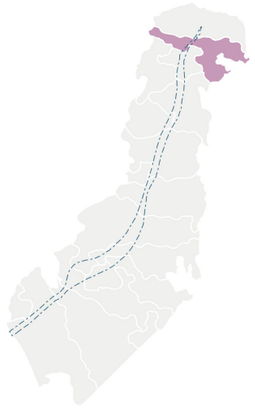
E4:an utgör redan en barriär i dalgången väster om Vagnhärad. Både *Stationsvägen* och *Kalkbruksvägen* är viktiga förbindelser under motorvägen. Ostlänkens korridor passerar väster om Vagnhärad mellan samhället och motorvägen. Den nya järnvägen inverkar därmed i hög grad på dalgången men inte direkt på samhället. Ett planerat stationsläge vid Risevid innebär dock en spårdragning i samhällets västra utkant. I detta område finns två bostadsområden *Fänsåker* och *Åbacken*. Även de gamla kalkbrotten ligger i dess närhet. De östvästliga landsvägarna är viktiga förbindelser att värna.



KARAKTÄRSOMRÅDEN SOM INGÅR I BESKRIVNINGEN
Gerstaberg-Brandalsund-Farsta, Moraåns dalgång, Malmen, Skillebyåns dalgång, Kyrksjöns och Lillsjöns dalgång, Tullgarns kronopark, Norasjöns dalgång, Trosaåns dalgång, Västerljungs dalgång och Sille skog.



Gerstabergs gård med allé



3.1 Gerstaberg - Brandalsund - Farsta

Väl avgränsade flacka dalgångar mellan skogsbevuxna moränhöjder. Centralbygd med lång brukningskontinuitet. Till stora delar godspräglat landskap.

Gerstabergs dalgång är ett representativt exempel på ett tydligt avgränsat herrgårdspräglat landskapsrum med parkanläggning. Det kännetecknas av stora sammanhängande odlingsmarker och torp i gränsen till den omliggande skogsmarken. Odlingsmarken har i princip samma utbredning idag som vid 1900-talets början. Dalgången är uppodlad, småskalig och varierande med mosaikartat landskap som innehåller många landskapselement. Dalgången löper i svagt östvästlig riktning där vägarna utgör riktningen i de trånga smala landskapsrummen.

Omgivningarna präglas av ett medvetet planerat landskap med raka trädkantade tillfartsvägar som strålar in mot herrgårdsmiljön. I omgivningen finns hagmarker med gamla ekar. I utkanten av den öppna odlingsmarken finns småskaliga torpmiljöer som nås via slingrande utlöpare i vägsystemet.

Herrgårdsmiljön ligger väl samlad med senkarolinsk huvudbyggnad (1740) och flyglar. Ekonomibyggnaderna är belägna på behörigt avstånd från huvudbyggnaden en bit österut. Arbetarbostäder ligger ytterligare en bit bort och är numera avklippta från gårdsmiljön av järnvägen.

Uttryck för de värdebärande karaktärsdragen

- Den öppna storskaliga odlingsmarken
- Övergripande struktur, bebyggelsemönster och vägnät
- Helhetsmiljö kring herrgården Gerstaberg med mangård, park, ekonomibyggnader och arbetarbostäder
- Torpmiljöerna belägna i gränsen mellan odlingsmarken och skogen
- Säterianknutet medvetet anlagt vägnät som strålar ut från gårdsmiljön till omgivande torp, odlingslandskap och utmark
- Tydlig koppling till förhistoriska/medeltida bytomten Gersta

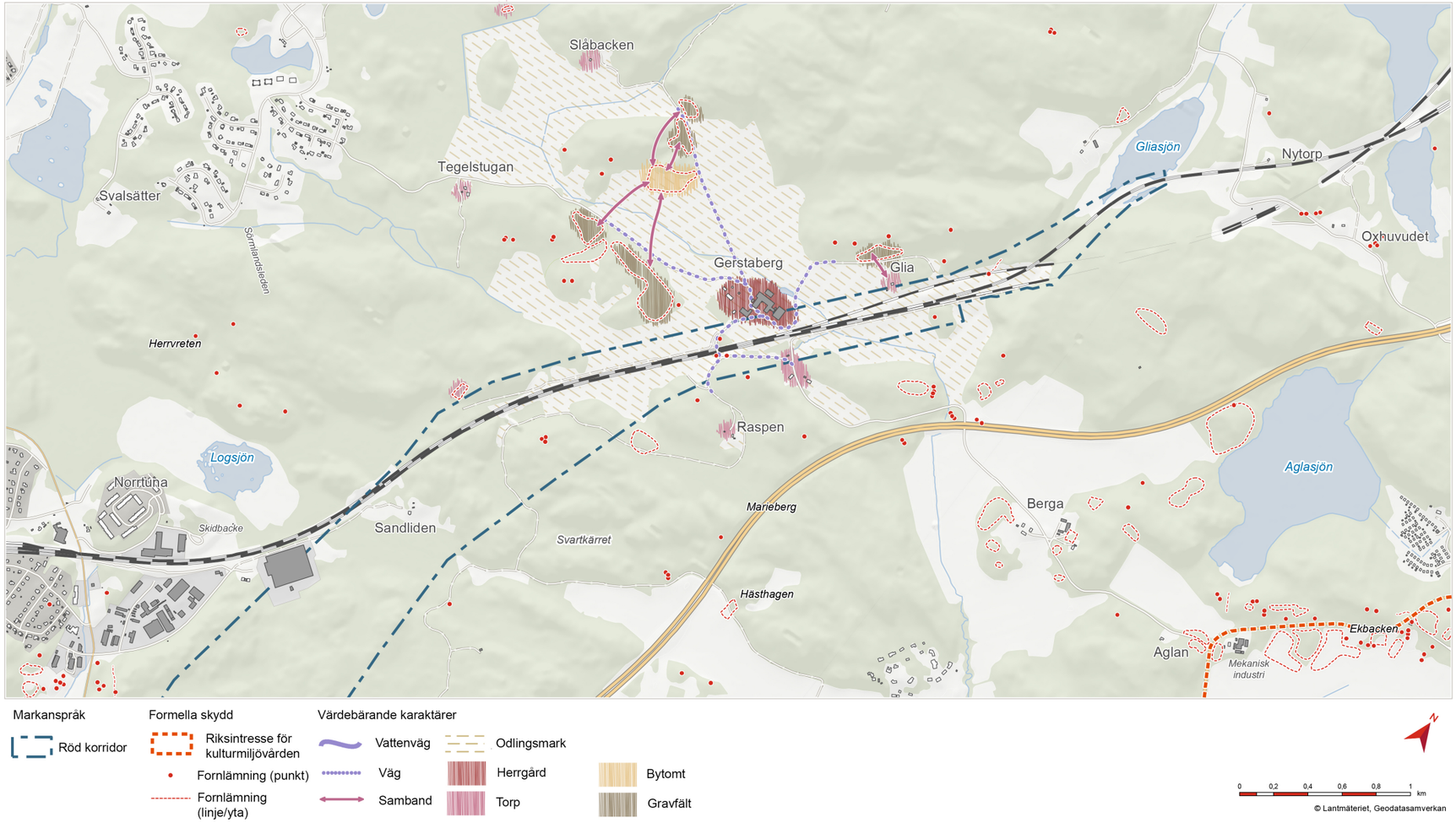




Överst syns raka tillfartsvägar som strålar från herrgården ut mot odlingsmarker och torp. Den nedre bilden visar herrgårdens ekonomibyggnader tydligt separerade från huvudbyggnaden. Till höger i bilden löper järnvägen som redan brutit den tidigare huvudinfarten till gården från öster. Rester efter den tidigare allékantade vägen löper fram till järnvägsspåret.

Ostlänkens korridor - råd vid lokalisering

Järnvägen och E4:an utgör redan en barriär i den öppna dalgången. Dubbelspårets tillkomst på 1990-talet innebar att plankorsningen mellan järnvägen och entrén till Gerstaberg togs bort och att herrgårdens huvudallé blev bruten. För att inte förstärka barriären eller ta större delar av de karaktärsgivande uttrycken i anspråk bör Ostlänken förläggas öster om befintlig järnväg. Här finns bland annat herrgårdsanknutna arbetarbostäder, torpmiljön Raspen och två gravfält, men de har mindre betydelse för läsbarheten av landskapets historia, eftersom de redan är avskurna från helheten.



Den övre bilden visar befintlig järnväg, som löper genom dagens odlingsmark. Den nedre bilden är ett flygfoto över Gerstaberg från 1930-talet, tillhörande Järna Hembygdsförening.





I herrgårdsmiljön ingår även arbetarbostäder som ligger på andra sidan järnvägen från huvudbyggnaden. Från herrgården strålar flera vägar ut mot kringliggande torp.

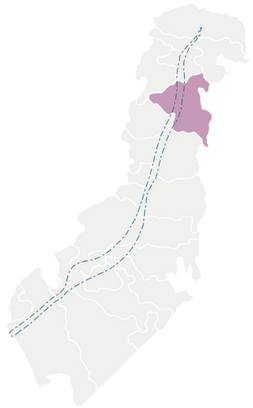


Gerstabergs samlade gårdsmiljö med huvudbyggnad och flyglar, allé och avskilt placerad ekonomibyggnadsdel.









3.2 Moraåns dalgång

Moraåns dalgång speglar sammantaget en centralbygd, med goda kommunikationer och lång bosättnings- och brukningskontinuitet. Lång kontinuitet i markanvändning gör det möjligt att avläsa den agrarhistoriska utvecklingen från förhistorisk tid till nutid.

Dalgången är svagt skålformad och öppnar sig från Järna i väster till en uppodlad och förhållandevis storskalig slätt i öster. Landskapet är flackt med få gränser i odlingsmarken. Byar och gårdar med omgivande träd och växtlighet bildar blickfång i det i övrigt flacka jordbrukslandskapet. I dalgångens botten slingrar sig Moraån. Den huvudsakliga markanvändningen i området är åkerbruk, med inslag av bete. Dalgången kännetecknas av stor överblickbarhet med vyer och långa siktlinjer som bidrar till läsbarheten av landskapets historiska byggstenar. Ytterjärna kyrka i dalgångens östra del är strategiskt uppförd på en höjd för att synas över dalgången. Saltå kvarn invid Moraån är ett annat historiskt landmärke som kännetecknar dalgången. Kvarndriften har lång kontinuitet vid Moraån, tidigare kallad Saltån. Dalgången genomkorsas i nordsydlig riktning av storskaliga nationella kommunikationsleder i form av järnvägen och E4:an. Motorvägens föregångare Riksettan har i dag funktionen av ett regionalt vägstråk som löper i kustbandet och finns på kartor från 1600-talet.

Det lokala vägnätet inom dalgången är småskaligt och består av ålderdomligt slingrande grusvägar som löper mellan gårdar och byar. Stommen i vägnätet utgörs av nordsydliga vägar, som åtminstone sedan 1600-talet har bundit samman bygderna i dalgångarna. Den gamla häradsvägen från Järna till Hölö löper genom odlingsmarken väster om E:4an via Linga vidare genom skogen till Smedsta. Den är belagd under 1600-talet men hålvägar och runstenar visar att den hade föregångare under yngre järnålder. Intill vägsträckningen, vid vadet över Moraån, finns tre storhögar från yngre järnålder med koppling till gården Tuna. Högarna är belägna i ett strategiskt kommunikativt läge, där vattenleden längs Moraån och landsvägen möts. Bronsålderslämningar kring Tuna och Ullängen visar att järnålderns centralplats haft föregångare under bronsålder.

Bebyggelsen i dalgången är förhållandevis tät med spridda gårdar och byar med intilliggande gravfält som visar på den långa bebyggelsekontinuiteten. Byarna har äldre kärnor men också yngre bebyggelse och ofta stora ekonomibyggnader som visar på ett levande jordbruk. I trakten ligger centrum för den antroprosofiska rörelsen i Sverige, något som i hög utsträckning präglar bebyggelse och jordbruksdrift i området. De antroprosofiska byarnas arkitektur och täthet skiljer sig från de traditionella jordbruksbyarnas bebyggelse.

Ovan syns ekonomibyggnader samt nyare bebyggelse utmed Häradsvägen som löper förbi Linga på Järnaslätten. Till vänster en av storhögarna vid Moraån som vittnar om platsens betydelse som tidig centralplats.

Uttryck för de värdebärande karaktärsdragen

- Det öppna sammanhängande odlingslandskapet
- Tongivande bebyggelsemönster med gårdar och byar i höjdlägen
- Moraåns slingrande sträckning genom landskapet
- Kvarnkontinuitet vid Saltå sedan 1600-talet, dagens kvarnbyggnad
- Gårdstätheten och gårdsmiljöerna
- Äldre häradsväg från Tuna förbi Moraån, via Tavesta, Överenby, Ramsta och Linga genom skogen till Smedsta
- Vägstrukturen - ett småskaligt sammanbindande vägnät inom dalgången och större nordsydliga landsvägar visar hur lokala och regionala förbindelser har fungerat historiskt
- Tydlig koppling mellan de historiska by- och gårdstomterna och de förhistoriska gravfälten



Kungsstenen vid Linga står invid Häradsvägen mellan Tuna i Järna och Smedsta i Hölö. Stenen är en av de största resta stenarna i landet och visar på vägens långa kontinuitet.

- Skäve gård med tillhörande odlingsmark är ett tydligt exempel på en antroposofisk bymiljö

- Saltå kvarn och Ytterjärna kyrka är tongivande landmärken i landskapet med koppling till områdets agrara prägel och den historiska samhällsorganisationen

- Bronsåldersmiljön mellan Ullängen och Södertuna med koppling till historiskt viktiga kommunikationsstråk med äldre vägar och den tidigare vattenleden Moraån/Saltån

- Centralplats med lång kontinuitet från bronsåldern in i yngre järnålder med etablering av storhögar

Ostlänkens korridor – råd vid lokalisering

Korridoren går genom det öppna odlingslandskapet vid E4:an och bildar delvis en ny barriär som inverkar på områdets småskaliga vägnät, gårdsmiljöernas samband och de sammanhängande jordbruksmarkerna. Det småskaliga vägnätet riskerar att bli avskuret. Gårdsmiljöer som ligger inom eller i nära anslutning till korridoren är viktiga för läsbarheten av landskapets agrarhistoriska utveckling och användning.

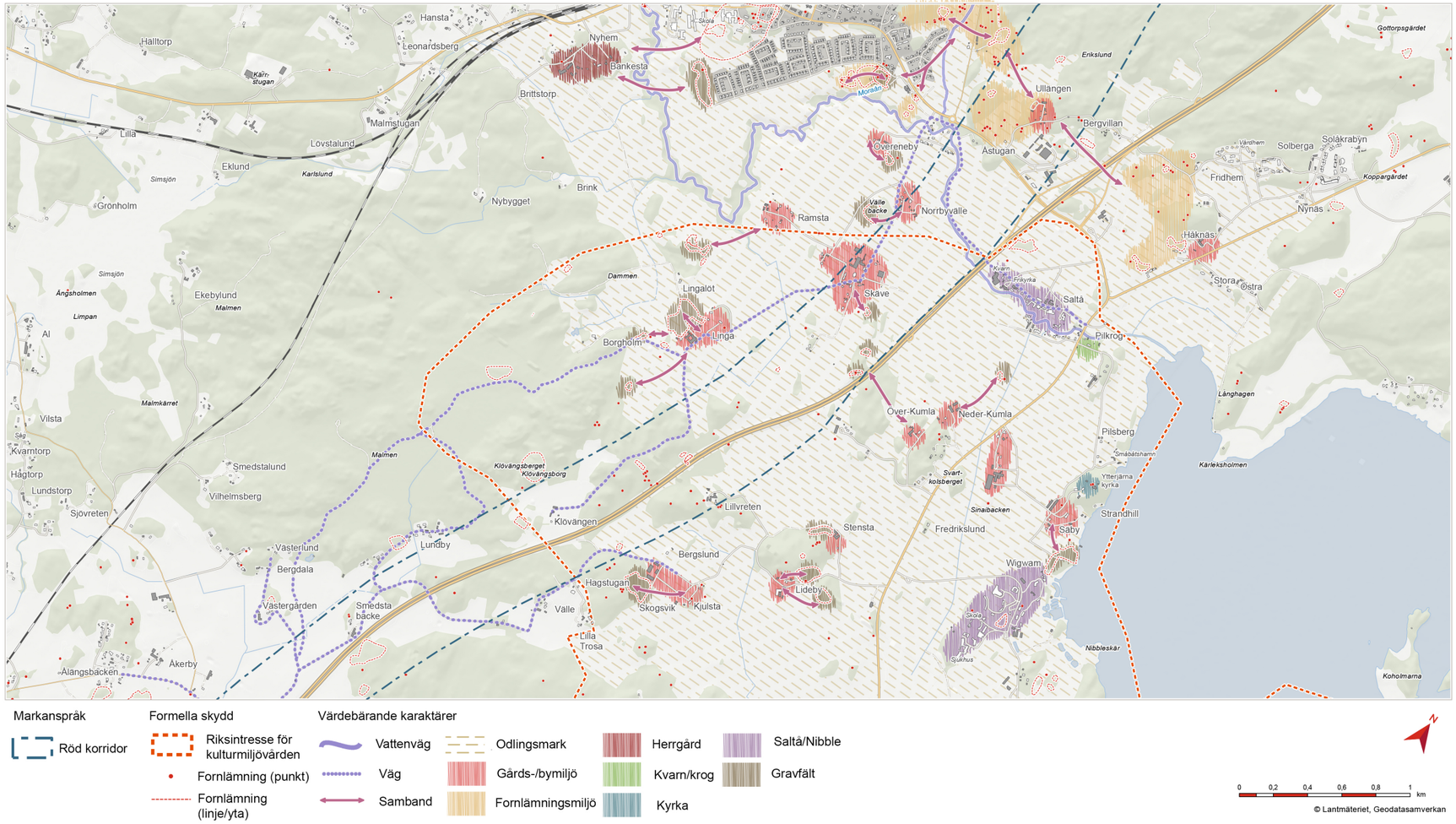
Rörelsemönstret är genom E4:an redan begränsat. Väg 57 utgör den enda förbindelsen mellan de båda dalgångssidorna. Barriäreffekten ökar ytterligare med spårdragningen. Genom att komplettera med ytterligare övergångar kopplade till det småskaliga vägnätet kan den förstärkta barriäreffekten begränsas. E4:an ligger lågt i landskapet och påverkar inte utblickarna. En dragning genom dalgången på bank eller bro kommer däremot att påtagligt reducera siktlinjerna inom landskapet och förhindra upplevelsen av dalgången som ett sammanhängande landskapsrum.

Då gårdsmiljöerna och de sammanhängande jordbruksmarkerna är viktiga för läsbarheten av den agrarhistoriska utvecklingen är en dragning av Ostlänken i nära anslutning till E4:an att föredra. Bronsåldersmiljöerna i dalgångens norra del visar på en tidig viktig centralplats, men miljön är redan fragmenterad och avskuren genom E4:ans dragning och Järna trafikplats och dess sammanhang är därmed relativt svårläst.

Riksintresse för kulturmiljövård - Mörkö [AB 3]

Det berörda området ligger i utkanten av riksintresse för kulturmiljövården. De motiv och uttryck för riksintressets värden som har koppling till den aktuella sträckan är bymiljöer, ensamgårdar och det äldre vägnätet.

Hela riksintressebeskrivningen finns i kapitel 1.5, *Skydd och förvaltning av kulturmiljövärden*



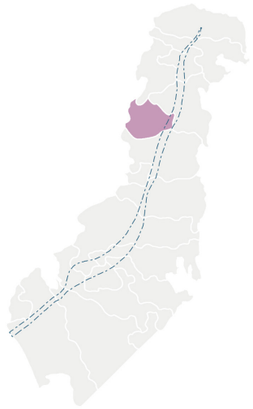


I Moraåns dalgång ligger gårdarna tätt och väl synliga i landskapet. Nedre Kumla är en välbevarad gårdsmiljö med bakgrund som länsmansboställe från 1700-talet.



Den öppna dalgången har stor överblickbarhet, vilket underlättar läsbarheten av landskapets historiska utveckling. E4:an som löper i nordsydlig riktning bildar en rörelsebarriär.





3.3 Malmen

Skogsområdet Malmen representerar ett historiskt resurslandskap som visar hur landskapet var organiserat i det äldre jordbrukssamhället. De småskaliga torpmiljöerna i randbygden mellan skog och dalgång, berättar om hur byar och gårdar i dalgången använde landskapets alla resurser, samtidigt som det också speglar en social skiktning.

Malmen är en högländ skogsdominerad moränmark som rymmer ett småskaligt odlingslandskap i trånga nordsydliga dalgångsstråk. Området representerar ett historiskt resurslandskap som visar hur landskapet var organiserat i det äldre jordbrukssamhället. Byarna var lokaliserade till odlingsmarkerna i dalgångarna, med torp i den angränsande utmarken i skogsområdena. Bebyggelsen karaktäriseras av torp kopplade till gårdarna i de större angränsande dalgångarna. I anslutning till torp och torplämningar finns en småskalig öppenhet med trädgårds- och betespräglad växtlighet som fruktträd, bärbuskar och örtflora. Skogsområdet genomkorsas av den gamla Häradsvägen som binder samman dalgångarna. Det sammanbindande vägnätet mellan de småskaliga miljöerna och de omgivande öppna dalgångarna är centralt för den historiska läsbarheten. Parallellt med skogsvägen löper hålvägar med anor från äldre järnålder. I anslutning till de småskaliga torpmiljöerna finns även rester efter ett förhistoriskt landskapsutnyttjande i form av skärvstenshögar och hällristningar från bronsåldern, samt fornborgen *Klövängsborg*.

Uttryck för de värdebärande karaktärsdragen

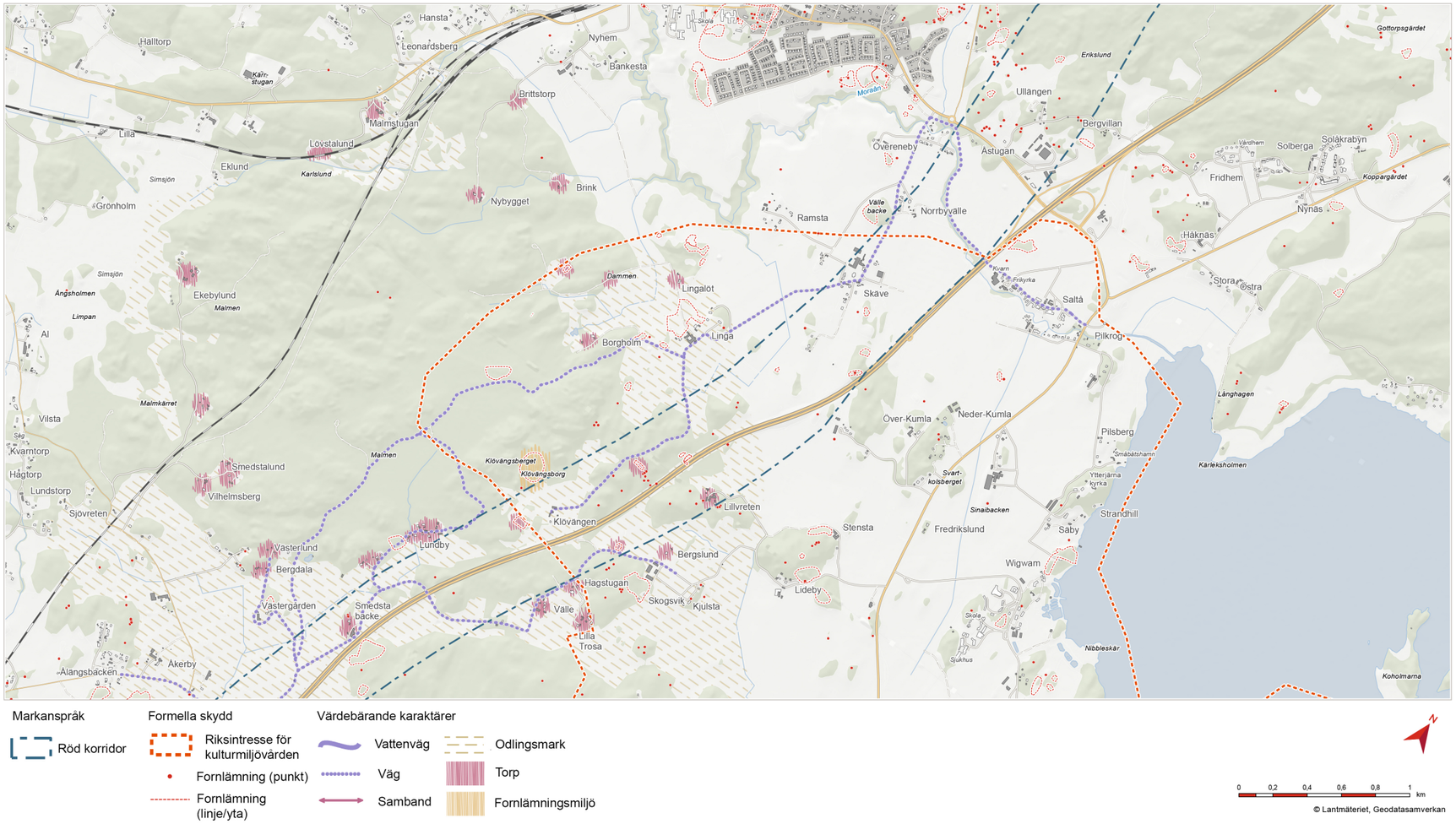
- Det småskaliga torplandskapet
- Det småskaliga grusbelagda sammanbindande vägnätet
- Växter och vegetation som vittnar om det tidigare öppnare småbrukarlandskapet
- Synliga fornlämningar efter torp



Kring de småskaliga torpmiljöerna finns en kvardröjande öppenhet i landskapet som gynnar den gamla ängsfloran. Här syns gullvivor, kanske spridda från en torpträdgård.

Ostlänkens korridor - råd vid lokalisering

Korridoren löper rakt igenom det småskaliga torplandskapet, som redan är påverkat av motorvägen. Viktigt att tänka på är att inte bryta det sammanlänkande vägnätet och undvika ytterligare fragmentering av de småskaliga landskapsrummen kring torpen. En lokalisering öster om motorvägen är att föredra då påverkan på vägnät, torpmiljö och fornlämningar blir mindre.



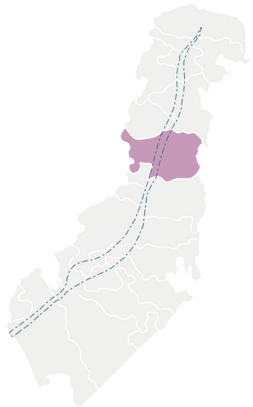
Torpen placerades i gränsen mellan skog och odlingsmark. Från vänster: Rågången, Klövängstorp och Lillvreten. Foto på Rågången från skilleby.se.











3.4 Skillebyåns dalgång

Skillebyåns dalgång speglar sammantaget en centralbygd, med goda kommunikationer och lång bosättnings- och brukningskontinuitet. Lång kontinuitet i markanvändning gör det möjligt att avläsa den agrarhistoriska utvecklingen från förhistorisk tid till nutid. Det mosaikartade landskapet innehåller många landskapselement som åkerholmar och ädellövträd som skapar variation i den annars öppna och långsträckta dalgången. Byarnas höjdläge gör bebyggelsen väl synlig i landskapet.

Dalgången präglas av ett öppet och småskaligt odlingslandskap med lång bebyggelsekontinuitet och många kvarvarande strukturer som berättar om det historiska landskapsutnyttjandet. Genom dalgången slingrar sig Skillebyån som under förhistorien var en viktig vattenled. Den täta agrara bebyggelsen är placerad centralt och högt i odlingslandskapet. Byarnas gradvis framvuxna bebyggelse märks genom storskaliga ekonomibyggnader som utmärker sig i landskapet. Bebyggelsen har ofta kontinuitet från järnålder, något som kan avläsas genom gårdsgravfält i anslutning till bytomter och genom det ålderdomliga ortnamnskicket. Byar som *Smedsta, Tösta, Ekeby, Åkerby* och *Smedsta backe* ligger synliga centralt i dalgången och utgör viktiga komponenter i områdets agrara bebyggelseutveckling. Smedstas bykärna ligger samlad längs med slingrande bygata, som kantas av ädellövträd. Ekeby har en samlad ålderdomlig bystruktur och bebyggelse.

Den öppna, flacka dalgången är delvis storskaligt brukad och stommen i vägnätet utgörs av nordsydliga landsvägar som band samman bygderna i dalgångarna. Det småskaliga vägnätet inom dalgångarna utgår från dessa tidigare större förbindelsevägar och består av ålderdomligt slingrande grusvägar som löper mellan gårdar och byar. Dalgången genomkorsas i nordsydlig riktning av storskaliga nationella kommunikationsleder i form av Södra Stambanan och E4:an. Riksettan, som var E4:ans föregångare, är idag ett regionalt vägstråk öster om Ostlänkens korridor.

Uttryck för de värdebärande karaktärsdragen

- Det öppna småskaliga odlingslandskapet
- Tät agrar bebyggelse med gårdsmiljöer och bybildningar
- Nät av småskaliga grusvägar med lång historisk kontinuitet
- Tongivande bebyggelsemönster med synliga gårdar och byar i höjdläge
- Skillebyåns slingrande sträckning genom landskapet
- Ålderdomliga bystrukturer som Smedsta och Ekeby
- Järnåldersgravfält i anslutning till byarna visar på den långa bebyggelsekontinuiteten



Till vänster syns bebyggelse från Tösta, belägen på en markant höjd i förhållande till den resterande dalgången. Ovan syns ett slingrande vägnät som är anpassat till gränser mellan olika markslag och berättar om äldre tiders markanvändning.



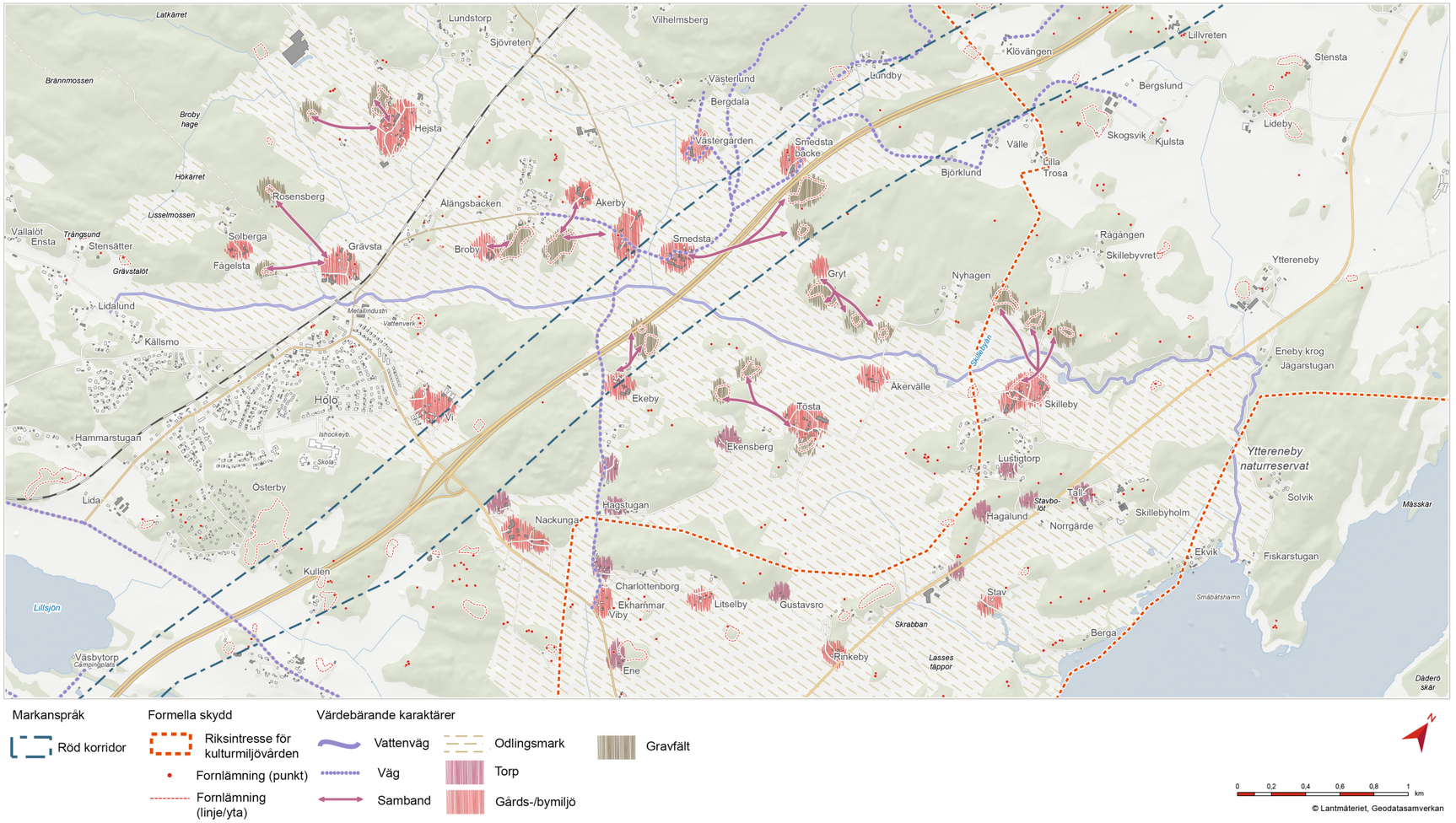
Ostlänkens korridor - råd vid lokalisering

Korridoren löper i E4:ans sträckning genom den öppna dalgången. Byn Smedsta ligger inom korridoren väster om motorvägen och riskerar att påverkas. Väster om E4:an löper även en äldre vägsträckning i samma riktning som motorvägen. Öster om motorvägen i kanten av korridoren ligger Ekeby som riskerar att påverkas vid en östlig dragning av järnvägen. Gårdsmiljön har en mangård från 1700-talet. På motorvägens östra sida ligger även järnåldersgravfält inom korridoren, både vid Smedsta backe i dalgångens norra del och vid Ekeby i dalgångens södra del. Gravfälten hör samman med bybildningarna i dalgången och riskerar att påverkas.

Sammantaget bedöms de bärande karaktärerna påverkas mindre vid en lokalisering på motorvägens östra sida, eftersom bebyggda miljöer då drabbas i mindre utsträckning. En lokalisering nära motorvägen är att föredra. Genom att förlägga spårlinjen nära motorvägen minskas fragmenteringen av dalgången och odlingsmarken. Vid fragmenteringen finns en risk att brukandet av det öppna markerna försvåras vilket kan leda till en karaktärsförändring av miljön och att de historiska sambanden blir svårlästa. En förstärkning av befintlig barriär är att föredra framför skapandet av en ny.



Ekebys ålderdomliga bystruktur syns genom det täta bebyggelsemönstret kring den lilla bygatan.



Markanspråk
- Röd korridor

Formella skydd
- Riksintresse för kulturmiljövården
- Fornlämning (punkt)
- Fornlämning (linje/yta)

Värdebärande karaktärer
- Vattenväg
- Väg
- Samband
- Odlingsmark
- Torp
- Gårds-/bymiljö
- Gravfält

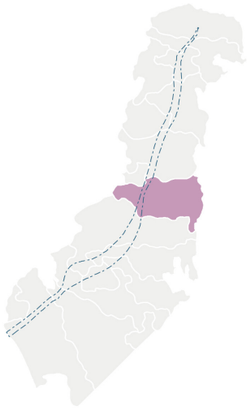
0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Nedan syns Charlottenborg eller ”Kåkstan” som är en så kallad fallbebyggelse där jordlösa under 1600-talet fick bygga sina hus på mark som Kronan upplät. Handelsbodar och hantverk kännetecknade bebyggelsen in på 1900-talet. Området ligger utanför Ostlänkens korridor. Till höger syns bygatan genom Smedsta, kantad av hamlade ädellövträd.







3.5 Kyrksjöns och Lillsjöns dalgång

Dalgången kring sjöarna Lillsjön och Kyrksjön domineras av det medvetet planerade herrgårdslandskapet som har satt en bestående prägel på landskapet. Omgivningarna karakteriseras av storskalig öppen odlingsmark, rikt inslag av ädellövträd och raka vägar.



Lida säteris stora ekonomibyggnad.

Dalgången öppnar sig kring Kyrksjön och Lillsjön och löper i östvästlig riktning, där vägarna tydliggör riktningen och följer dalgångskanten. Det lokala vägnätet inom dalgången har strukturerats från herrgårdsmiljöerna och förbinder omgivande landskap och gårdsmiljöer. Herrgårdslandskapets storskaliga odlingsmarker med sammanlänkande vägnät utgår från herrgårdarna *Edeby, Vrå* och *Lida*. Markanvändningen kännetecknas av stora sammanhängande odlingsmarker centralt i dalgången och småskaliga torpmiljöer vid gränsen till den omgivande skogsmarken.

Edeby, Vrå och Lida är medvetet planerade herrgårdsmiljöer med betydande markområden och ett stort antal anknutna gårdar. Miljöerna har tydlig struktur som utgår från huvudbyggnaden med anslutande allékantade infarter, omgivande parkanläggningar, storskaliga ekonomibyggnader och arbetarbostäder. Under medeltiden låg herrgårdarna under Tullgarns slott. Till Edeby hör även spår efter 1900-talets marmorbrytning i form av brott och förekomst av sten i både byggnader och vägar. Brytningen var aktiv fram till 1980-talet.

De väganknutna bymiljöerna *Österby* och *Vreta* präglar höjdstråket på Kyrksjöns norra sida. Byarna ligger högt belägna i landskapet med öppen odlingsmark i norr. Odlingsmarken här är mer varierad med fler landskapselement och tydliga gränser än herrgårdsmiljöernas mer sammanhängande odlingsmarker längre västerut. Byarnas långa bebyggelsekontinuitet speglas i de närliggande förhistoriska gravfälten. Österby är ett sådant exempel.

Vägnätets raka linjedragning och alléer är ett uttryck för herrgårdslandskapet. Dalgången är uppbruten av E4:an som löper mellan sjöarna genom odlingsmarken. Läsbarheten av herrgårdslandskapets komponenter och samband underlättas av att dalgången har stor överblickbarhet och långa siktlinjer längs sjöarnas stränder.

Uttryck för de värdebärande karaktärsdragen

- Den öppna storskaliga odlingsmarken
- Övergripande struktur, bebyggelsemönster och vägnät
- Herrgårdsanknutet medvetet anlagt vägnät som strålar ut från gårdsmiljöerna till omgivande odlingslandskap, torpmiljöer och skog
- Helhetsmiljön kring herrgården Edeby med mangård, park, ekonomibyggnader och arbetarbostäder
- Spår efter 1900-talets marmorbrytning i form av brott och förekomst av sten i både byggnader och vägar
- By- och gårdsmiljöer är belägna längs med de östvästliga vägstråken i höjdläge, väl synliga i dalgången
- Koppling mellan gårdstomter och förhistoriska gravfält, exempelvis vid Österby

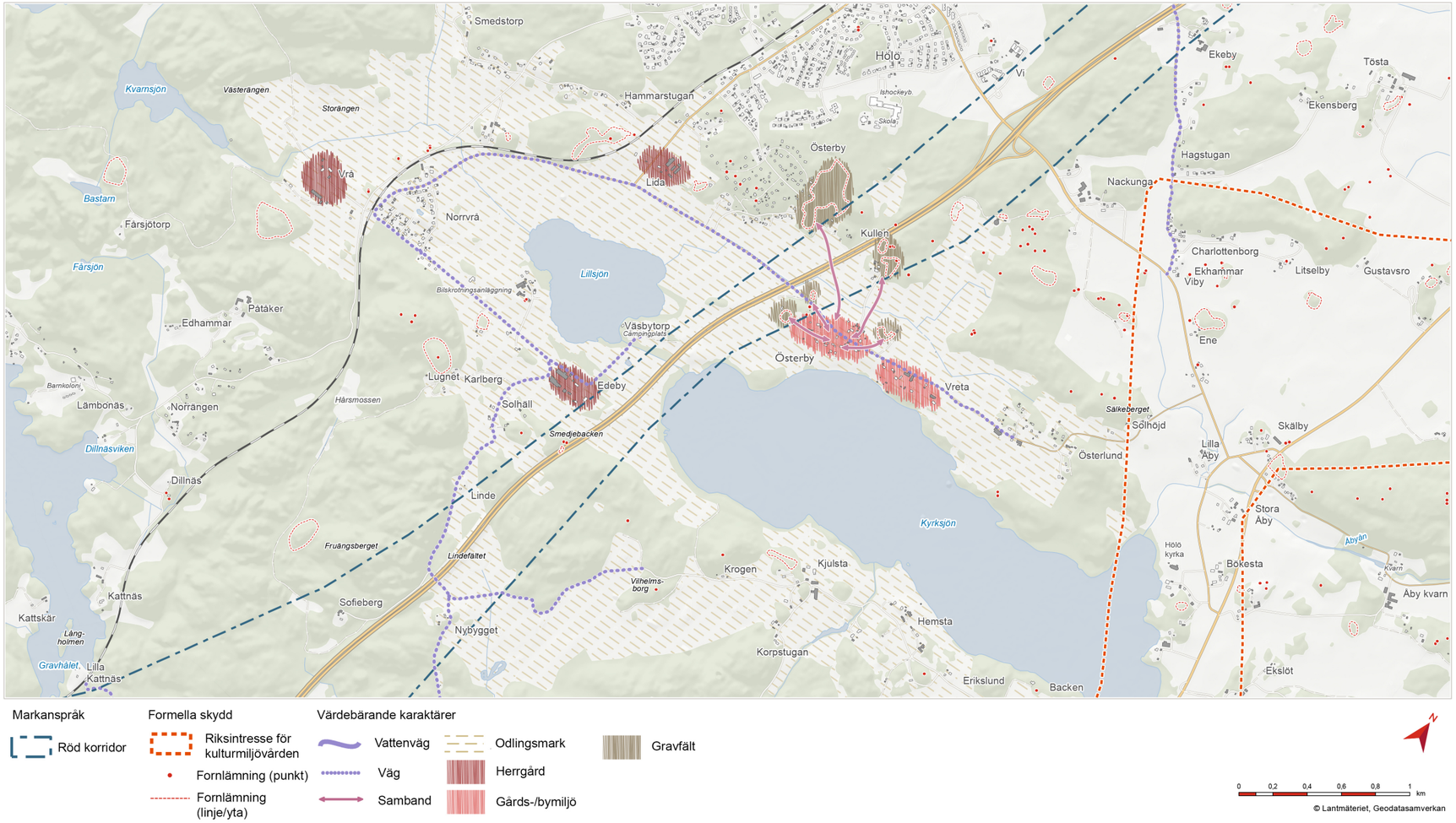


Bilden till höger visar en ”höna”, en för trakten ovanlig gravform från bronsålder i form av en uppallad sten på ett av Österbys gravfält. Nedan en flygbild över Edeby säteri innan motorvägen anlades. Flickr



Ostlänkens korridor - råd vid lokalisering

Korridoren följer E4:ans sträckning genom den trånga passagen mellan Lillsjön och Kyrksjön. Edeby herrgård med tillhörande marmorindustri tangeras av korridoren. Motorvägen har redan kringskurit gården och separerat den från sin odlingsmark söder om Kyrksjön och från vattenvägen till kyrkan. Rester efter marmorbrytning finns även på motorvägens västra sida. Österby ligger i anslutning till korridoren. De anslutande järnåldersgravfälten som ligger på ömse sidor om motorvägen riskerar att påverkas. Genom att förlägga spårlinjen nära motorvägen minskas fragmenteringen av dalgången. En förstärkning av befintlig barriär är att föredra framför skapandet av en ny. En placering av spåren öster om E4:an innebär att påverkan på Edeby gård med verksamheter kan minimeras. Gravfälten riskerar påverkas oavsett hur spåren lokaliseras. En dragning öster om motorvägen är att föredra då uttrycken för de herrgårdspräglade karaktärsdragen, som är centrala för dalgången och dess historiska utveckling ,då påverkas i mindre grad.



Markanspråk
- Röd korridor

Formella skydd
- Riksintresse för kulturmiljövärden
- Fornlämning (punkt)
- Fornlämning (linje/yta)

Värdebärande karaktärer
- Vattenväg
- Väg
- Samband
- Odlingsmark
- Herrgård
- Gårds-/bymiljö
- Gravfält

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Nedan syns Edebys huvudbyggnad. I muren syns sten som är bruten i Edebys marmorbrott och i mitten den långa raka alléprydda vägen som binder samman herrgårdsmiljöerna Edeby och Vrå. Bilden ovan till höger visar Österby som ligger väl synlig i landskapet längs med vägsträckningen. Bilden nedan till höger visar motorvägen som löper genom odlingsmarken med Österby järnåldersgravfält på vardera sidan.

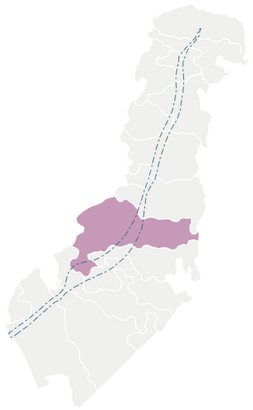












3.6 Tullgarn kronopark

Det höglänta skogsområdet har sedan medeltiden fungerat som jaktmark och resurslandskap till det stora godset Tullgarn. Mängden torpmiljöer i randbygden mellan skog och dalgång berättar om hur godset använde landskapets alla resurser och om den sociala skiktning som rådde i den hierarkiskt uppbyggda organisationen.

Skogsområdet med Tullgarns kronopark speglar ett historiskt resurslandskap till Tullgarns stora domäner. Området utmärks genom ett småskaligt torplandskap i det stora godsets utmarker. Totalt låg omkring 40 torp under Tullgarn, varav de flesta i Hölö, men även många i Vagnhärad. Torpen har hört till godset och bidragit till dess ekonomi och skötsel genom dagsverken, körslor och spannmål. Området visar hur det stora godset Tullgarn har brett ut sig i landskapet och påverkat fysiska strukturer och organisation. Skogen korsas i nordsydlig riktning av det ålderdomliga vägstråket som kallas Tjuvstigen och som band ihop omgivande odlingsbygder. Det är en historiskt viktig vägsträckning genom det stora skogspartiet som mynnar i Noradalgången vid en vägknut med den tidigare krogen Jägarhult. Vägstråket har kontinuitet åtminstone sedan 1000-talet, något som framgår av runstenar invid vägen.

Det anslutande småskaliga vägnätet förband områdets torpmiljöer med både dalgången och skogen. De kvarvarande torpen och torplämningarna är centrala för förståelsen av landskapets historia. Områdets historia och torpens roll i godsets försörjning är fortfarande tydligt läsbar i området. Lindetorpet är särskilt intressant som författartorp.

Uttryck för de värdebärande karaktärsdragen

- Småskaligt torplandskap
- De många torpmiljöerna och deras placering i skogskanten speglar godset Tullgarns organisation och inverkan på landskapet
- Rester efter försvunna torp och anslutande småskaliga öppna landskapsrum med trädgårdsväxter
- Det ålderdomliga slingrande vägnätet
- Torpmiljöernas koppling till vägnätet

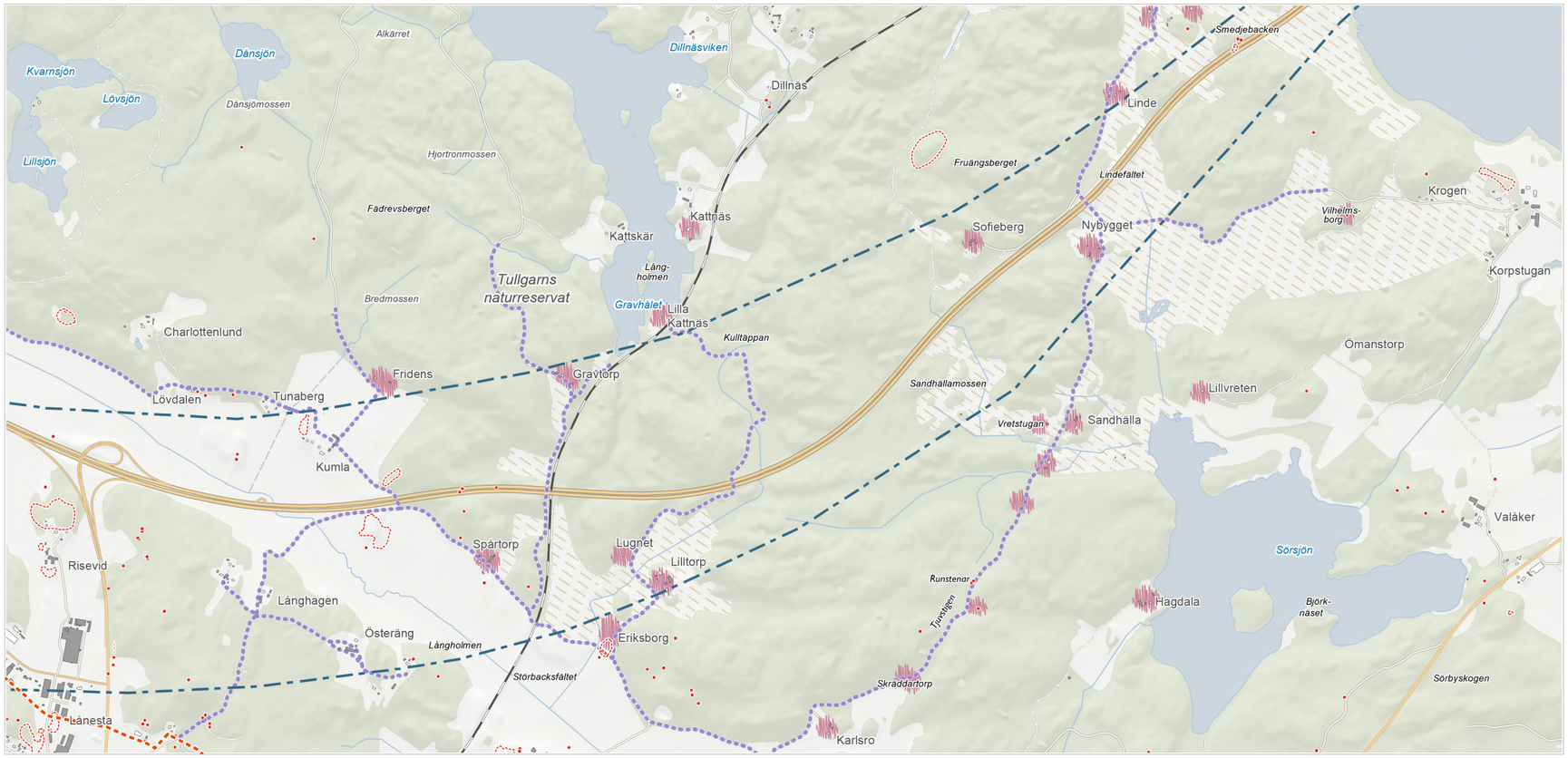
Torpmiljöerna ligger karakteristiskt i skogskanten med utblick över den småskaliga öppna odlingsmarken. Slingrande grusvägar förbinder torpen med både skogen och odlingsbygden. Överst syns Gravtorp. Nederst torpet Linde, känt som ett av Södermanlands författartorp under 1900-talets första hälft. Det beboddes av Gustav Sandgren, pseudonym Gustav Linde, som ingick i gruppen ”De fem unga” med Harry Martinsson, Josef Kjellgren, Erik Asklund och Artur Lundkvist. Flera hyrde torp i nejden under 1930-talet och kom att kallas för Syréntorparna. Torpet var ursprungligen dagsverkstorp under Edeby säteri.





Ostlänkens korridor - råd vid lokalisering

Korridoren följer E4:ans sträckning och riskerar att påverka det småskaliga torplandskapet. Ett flertal torpmiljöer ligger inom korridoren. Oavsett placering påverkas torpmiljöer. På östra sidan av motorvägen berörs Lilltorp, Lugnet, Spårtorp och Nybygget. Västerut berörs Linde, Sofieberg och i viss mån även Gravtorp. Passagen under motorvägen mellan Linde och Nybygget är central för Tjuvstigen, liksom det anslutande småskaliga vägnätet i skogen som har förbundit godsmiljön med arrendegårdar och torp. En förstärkning av befintlig barriär är att föredra framför skapandet av en ny.



Markanspråk
- Röd korridor

Formella skydd
- Riksintresse för kulturmiljövärden
- Fornlämning (punkt)
- Fornlämning (linje/yta)

Värdebärande karaktärer
- Vattenväg
- Väg
- Samband
- Odlingsmark
- Torp

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Längst till vänster syns torpet Nybygget. Genom Tullgarns kronopark löper den så kallade Tjuvstigen som binder samman Norasjöns dalgång med Lillsjöns- och Kyrksjöns dalgång. Den flankeras av två runstenar, varav den ena omnämner vägen.

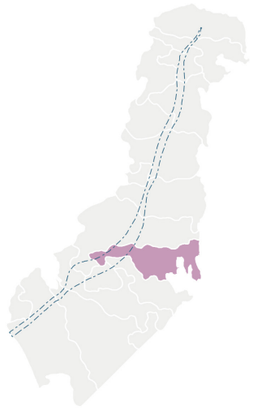












3.7 Norasjöns dalgång

Norasjöns långsträckta skålformade dalgång är med sin koppling till Tullgarn tydligt godspräglad och vidgar sig mot Norasjön i öster. Ett sammanhängande öppet odlingslandskap med rikt inslag av ädellövträd och hagmarker. Gårdar och gravfält ligger väl synliga i höjdläge och torpmiljöerna i vägnära lägen i brynen.

Området representerar ett godspräglat landskap med sammanhängande jordbruksytor, hagmarker och stor andel ädellövträd i en långsträckt dalgång med tydlig östvästlig riktning som vidgar sig kring Norasjön i öster. Bebyggelsen består av gårdar och torp som tidigare legat under Tullgarn slott och *Fredriksdals* säteri. Godsens dominans som markägare präglar området än idag. Det småskaliga slingrande grusade vägnätet binder ihop de olika gårdsmiljöerna. Gårdslägen och kommunikationsstråk har anor från järnålder. Den ålderdomliga vägsträckningen Tjuvstigen mynnar i vägknuten vid *Jägerhult*. Den östvästliga vägen som förbinder dalgångsdelarna, på ömse sidor om motorvägen och järnvägen, är central för att upprätthålla kontinuiteten i kommunikationsstråken. Långa utblickar i dalgångsriktningen gör gårdar och torp synliga på långa avstånd och underlättar läsbarheten av landskapets historiska dimension.

Spårtorp, *Lilltorp* och *Lugnet* är torp som legat under Tullgarn och tillsammans är de uttryck för det omfattande torplandskap som varit en del av det stora godset. Torpen ligger längs med vägsträckningen och den norra dalgångskanten. Numera är många av torpen borta, men husgrunder och trädgårdsväxter vid de gamla torpplatserna påminner om den tidigare godsorganisationen. *Kumla* var tidigare arrendegård under Tullgarn. Byns tre gravfält ligger på ömse sidor om motorvägen i karaktäristiska höjdlägen och är ett viktigt blickfång för orienteringen i landskapet. I området finns även storskalig landskapsomvandlande industriell lämning kopplad till kalkbrytning vid *Fänsåker kalkbruk*, i bruk från 1920- till 1970-talet. Numera används brotten som bad- och dykplats.

Uttryck för de värdebärande karaktärsdragen

- Godspräglat landskap med ädellövträd, hagmarker
- Torp och torplämningar
- Småskaligt slingrande grusat vägnät som löper mellan de olika gårdsmiljöerna.
- Väl synliga gårdar med tillhörande gårdsgravfält i höjdlägen
- Vägmötet vid Norasjön

Gården Risevid med sina gårdsgravfält är högt belägen. Gården blev under 1600-talet arrendegård till säteriet Fredriksdal.



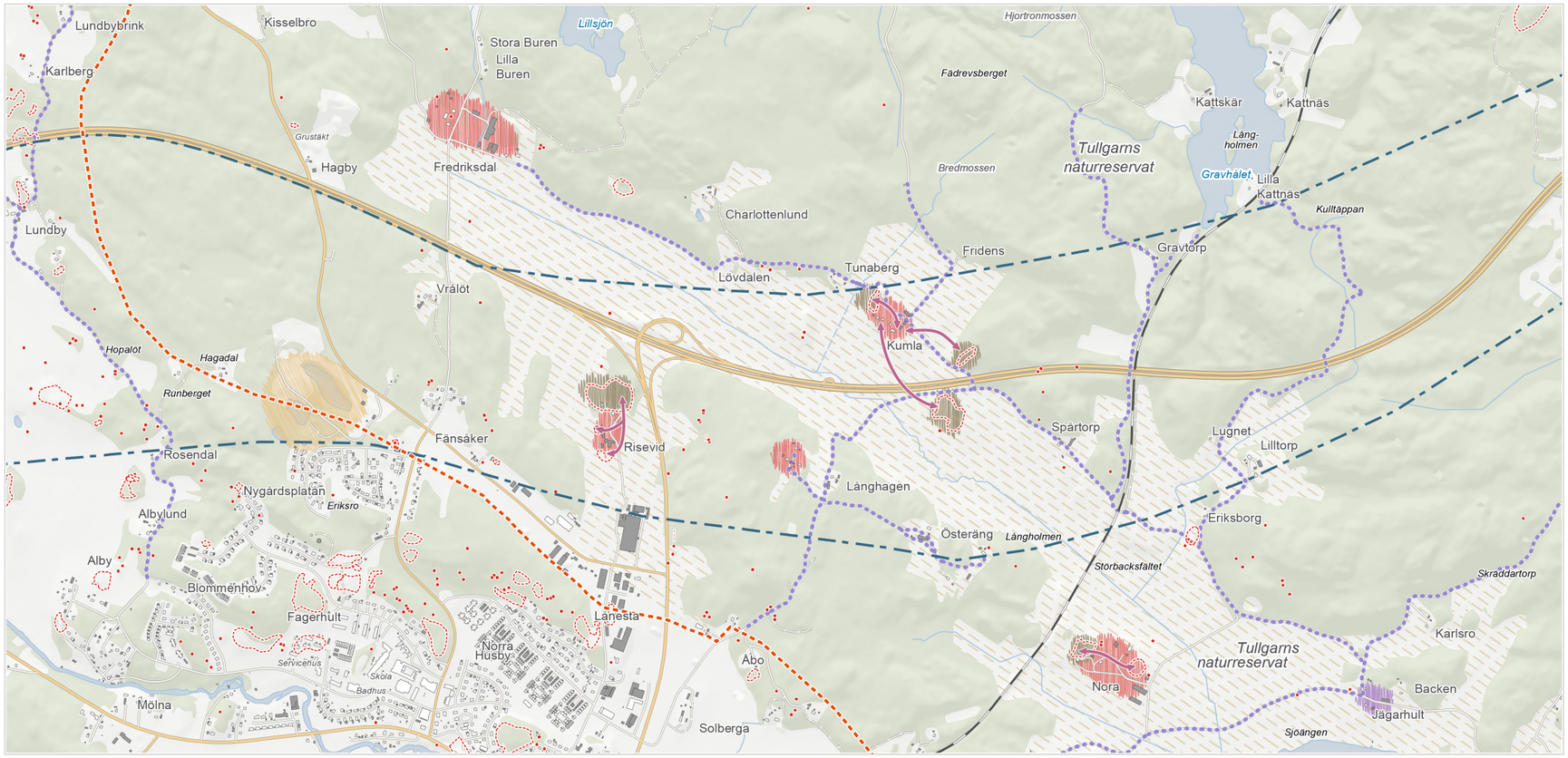


Den tidigare krogläget vid torpet Jägarhult ligger i anslutning till vägmötet, där skogsvägen Tjuvstigen ansluter till dalgångens vägnät.

Ostlänkens korridor - råd vid lokalisering

Korridoren följer E4:an genom dalgången och löper rakt genom torplandskapet. Passagerna under motorvägen och bron över järnvägen vid Spårtorp är centrala för kontakten i dalgången och binder ihop pärlbandet av torpmiljöer. En spårdragning i östra delen av korridoren berör Spårtorp och innebär en fragmentering av torplandskapet. Även gården *Risevid* med tillhörande gårdsgravfält drabbas vid en dragning öster om motorvägen. Därmed är en placering så nära motorvägen som möjligt att föredra. En lokalisering av spårlinjen väster om motorvägen innebär ytterligare uppstyckning av den förhistoriska och historiska byn Kumla, genom att gravfält 24:1 tas bort och att byn och gravfält 106:1 ytterligare skärs av från gravfält 25:1.

Genom att anpassa spårdragningen till torpmiljöernas sammanlänkande vägnät blir de för karaktärsområdet centrala miljöerna inte ytterligare avskurna från sitt sammanhang.



Markanspråk
- Röd korridor

Formella skydd
- Riksintresse för kulturmiljövården
- Fornlämning (punkt)
- Fornlämning (linje/yta)

Värdebärande karaktärer
- Vattenväg
- Väg
- Samband
- Odlingsmark
- Gårds-/bymiljö
- Väganknuten miljö
- Kalkbrott
- Gravfält

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Det tidigare kalkbrottet vid Fänsåker.



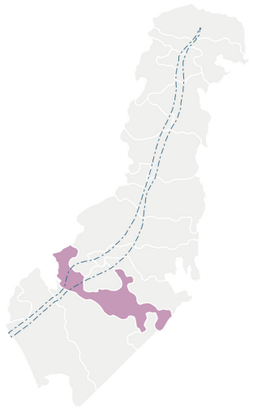


Ett av Kumla bys gravfält.

Norasjöns skålformade dalgång med grusvägen och Spårtorp i karaktäristiskt läge intill skogsbrynet.







3.8 Trosaåns dalgång

Trosåns dalgång präglas av ett småskaligt och mosaikartat odlingslandskap med stora topografiska variationer. Dalgången visar på ett pedagogiskt sätt hur människor har använt landskapets resurser och anpassat sig i olika tidsperioder, från bronsåldern till nutid. I dalgångens botten slingrar sig den historiskt viktiga vattenleden, Trosaån, som löper från kusten mot sjön Sillen.

Dalgången ingår i sin helhet i riksintresse för kulturmiljövården och visar på en centrumförskjutning som följer strandlinjens förflyttning från bronsålderns hällristningsmiljöer, järnålderns gravfält och storhögar till medeltidens kyrkoetablering, *Trosa stad* och slutligen järnvägssamhället i dagens *Vagnhärad*. Sammantaget berättar hällristningar, gravfält, gårdslägen och vägnät på ett pedagogiskt sätt hur man anpassat sig till landskapet i olika tidsperioder.

Dalgången är ett tydligt exempel på centrumförskjutning i tid och rum. Centrumfunktionerna har, från bronsåldern fram till idag, varit knutna till områdets strategiskt kommunikativa läge. Olika tiders huvudsakliga kommunikationsleder har avgjort var centrumfunktionerna lokaliserats. Under bronsåldern var dessa funktioner knutna till vattenlinjen och under 1900-talet var det järnvägen som styrde lokaliseringen.

Bebyggelsebilden präglas av spridda gårdsmiljöer företrädesvis längs dalgångssidorna i gränsen mellan öppen mark och skog. Landskapet är varierat med böljande dalgångsstråk, där odlingslandskapet varierar i skala. Större sammanhängande arealer splittras upp av ett stort inslag av karaktärsskapande landskapselement som lövträdsbevuxna åkerholmar, öppna diken och buskvegetation.

Centralt i dalgången ligger gårdarna *Åbro* och *Lundby* med koppling till odlingslandskapet och det ålderdomliga vägnätet. Lundby har anor från järnåldern. I dalgångens västra del närmast Sillen övergår landskapet till att bli mer herrgårdspräglat och storskaligt. Säteriet Vapperstas ägor, där gårdarna Lundby och Åbro har ingått som arrendegårdar, har här satt sin tydliga prägel på omgivningen. Säteriets samband med den övriga dalgången har delvis brutits av E4:ans dragning i området, men är fortfarande läsbar genom den alléprydda väg som tidigare förband Vappersta med Åbro, men som idag slutar väster om E4:an.

Trosaån som löper i dalgångsbotten är ett viktigt historiskt kommunikationsstråk. Dess betydelse som färdled mellan kusten och Södermanlands inland märks bland annat genom de många bronsålderslämningarna invid den tidigare strandlinjen och rester efter en medeltida befästning vid utloppet i Sillen. Ån, och inte minst kontrollen av handel och sjöfart mellan kust och inland, har varit viktig för dalgångens bebyggelsehistoriska utveckling sedan förhistorien och framåt.

Riksintresse för kulturmiljövård - Trosaåns dalgång [D 46]

Det berörda området ingår som en central del i riksintresset. I fokus för riksintressets motiv och uttryck är den långa bebyggelsekontinuiteten och den gradvisa anpassningen till landhöjningen samt centrumförskjutningen i landskapet.

Hela riksintressebeskrivningen finns i kapitel *1.5 Skydd och förvaltning av kulturmiljövärden*

Dalgångens vägnät är småskaligt och består huvudsakligen av grusbelagda slingriga vägar som följer dalgångssidorna. Centralt i dalgången är vägnätet sparsamt. Vägarna har lång kontinuitet och berättar om sambanden i dalgången. I anslutning till gravfält från järnåldern finns centrala vägmöten där flera historiskt viktiga kommunikationsleder sammanstrålar. Vägen som följer dalgångens södra sida är mer storskalig med regional prägel. Genom området löper E4:an som skärmar av den tidigare sammanhängande dalgången från sjön Sillen i väster och utgör en kraftig rörelsebarriär i dalgångsbygden.

Uttryck för de värdebärande karaktärsdragen

- Det öppna småskaliga odlingslandskapet
- Spridda gårdsmiljöer, företrädesvis längs dalgångssidorna
- Det storskaliga herrgårdspräglade odlingslandskapet
- Nät av småskaliga slingrande grusvägar med lång historisk kontinuitet
- Trosaåns slingrande sträckning i dalgången.
- Gårdarna Lundby och Åbro med omgivande odlingsmarker
- Bronsålderslämningarna med koppling till en tidigare strandlinje
- Järnåldersgravfält i anslutning till byar och vägmöten visar på den långa bebyggelsekontinuiteten

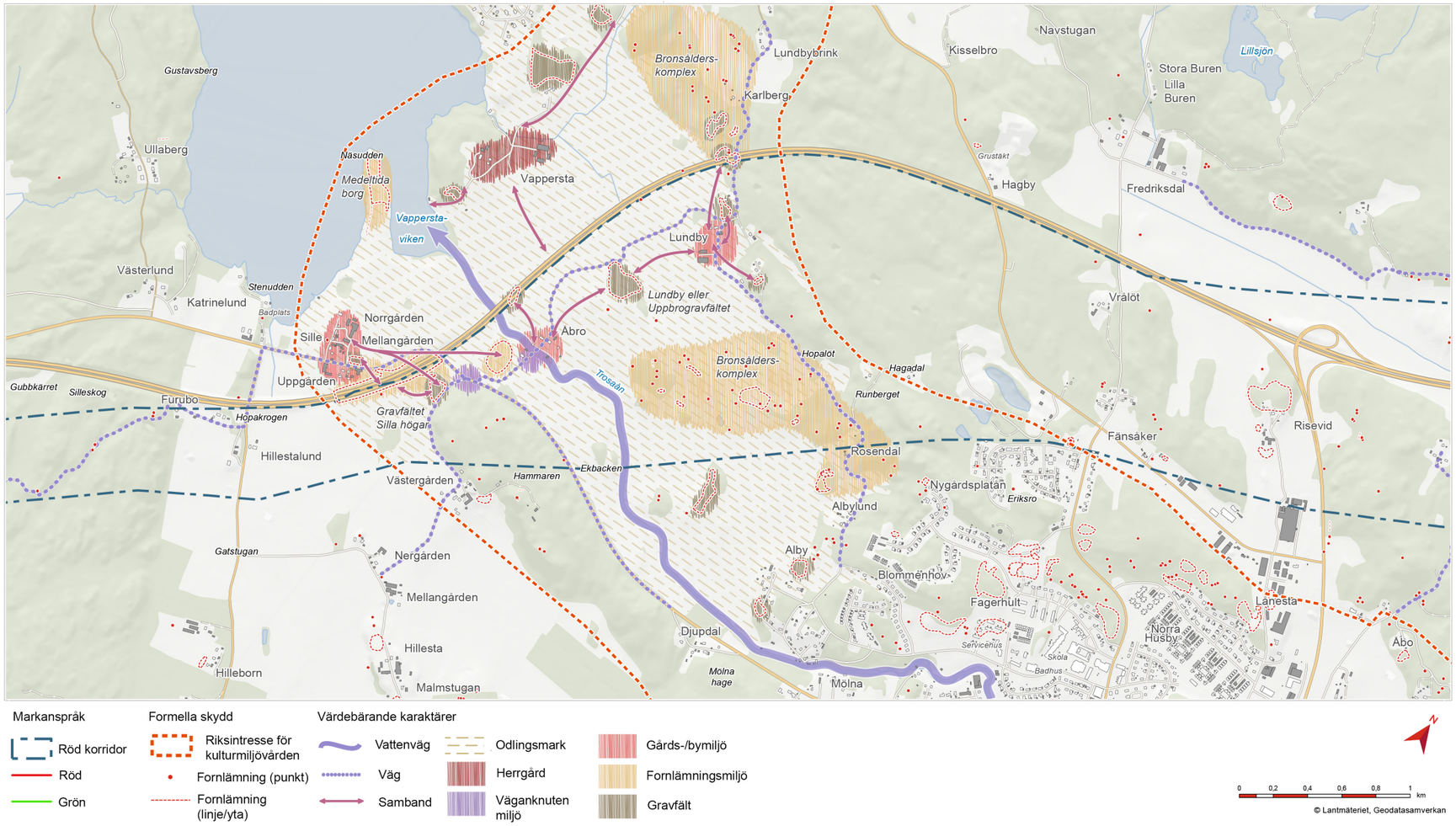
Trosaåns dalgång är genom sin sammansatta kulturmiljö känslig för förändring. En bra lösning är svår att finna, eftersom många förutsättningar som påverkar spårlokaliseringen fastställts i tidigare skeden. I järnvägsutredningen gjordes en korridorsutvidgning mot E4:an i norr, men samlokalisering av E4 och ny spårlinje är inte tekniskt möjlig på grund av spårgeometrins begränsningar. Norr om Vagnhärad är spårlinjerna låsta på grund av Natura2000-tillstånd och söder om Trosaåns dalgång är korridoren genom Sille skog mycket smal. Sammantaget låser detta lokaliseringen av spårlinjen till ett område med höga kulturvärden.

Ostlänkens korridor - råd vid lokalisering

Korridoren löper genom dalgångens centrala delar och påverkar en stor del av landskapet. Den ovanligt stora samlade koncentrationen av framförallt hällristningar från bronsåldern riskerar att fragmenteras. Korridoren korsar även den viktiga och ålderdomliga vägsträckningen längs med den norra dalgångskanten. Planerad järnväg riskerar att skära av dalgångens sammanlänkande småskaliga vägnät. Ytterligare en barriär i landskapet vid sidan av motorvägen fragmenterar landskapet och odlingsmarken ytterligare.

Trosaån är ett viktigt miljöskapande landskapselement och ett historiskt betydande kommunikationsstråk som påverkas oavsett lokalisering av spårlinje.

En dragning så långt österut som möjligt är att föredra ur kulturmiljösynpunkt. Det innebär att merparten av hällristningsmiljöerna kan värnas. Dalgångens mer storskaliga sammanhängande landskap i väster är mer känsligt för en ny barriär med tanke på öppenheten och nivåskillnaderna. En västlig dragning innebär både påverkan på hällristningarna och det mer öppna landskapet. I den östra delen bidrar det mer topografiskt varierande landskapet till att spårdragningen inte blir lika påtaglig. En bro över dalgången är att föredra framför bank, då en bro möjliggör att många av de visuella och funktionella sambanden kvarstår.



Markanspråk
- Röd korridor
- Röd
- Grön

Formella skydd
- Riksintresse för kulturmiljövärden
- Fornlämning (punkt)
- Fornlämning (linje/yta)

Värdebärande karaktärer
- Vattenväg
- Väg
- Samband
- Odlingsmark
- Herrgård
- Väganknuten miljö
- Gårds-/bymiljö
- Fornlämningsmiljö
- Gravfält

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

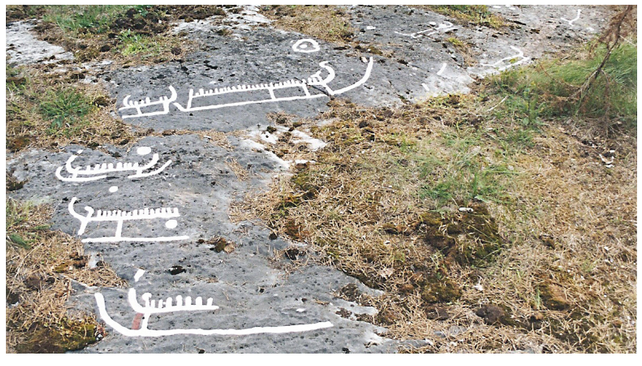
E4 skiljer radbyn Sille gård från gravfältet Silla högar. Silles förhistoriska boplats ligger i ett band från byn och gravfältet ned mot Åbro. Sille har fått sitt namn från sjön Sillen, med betydelsen 'sakta framflytande vattendrag'.

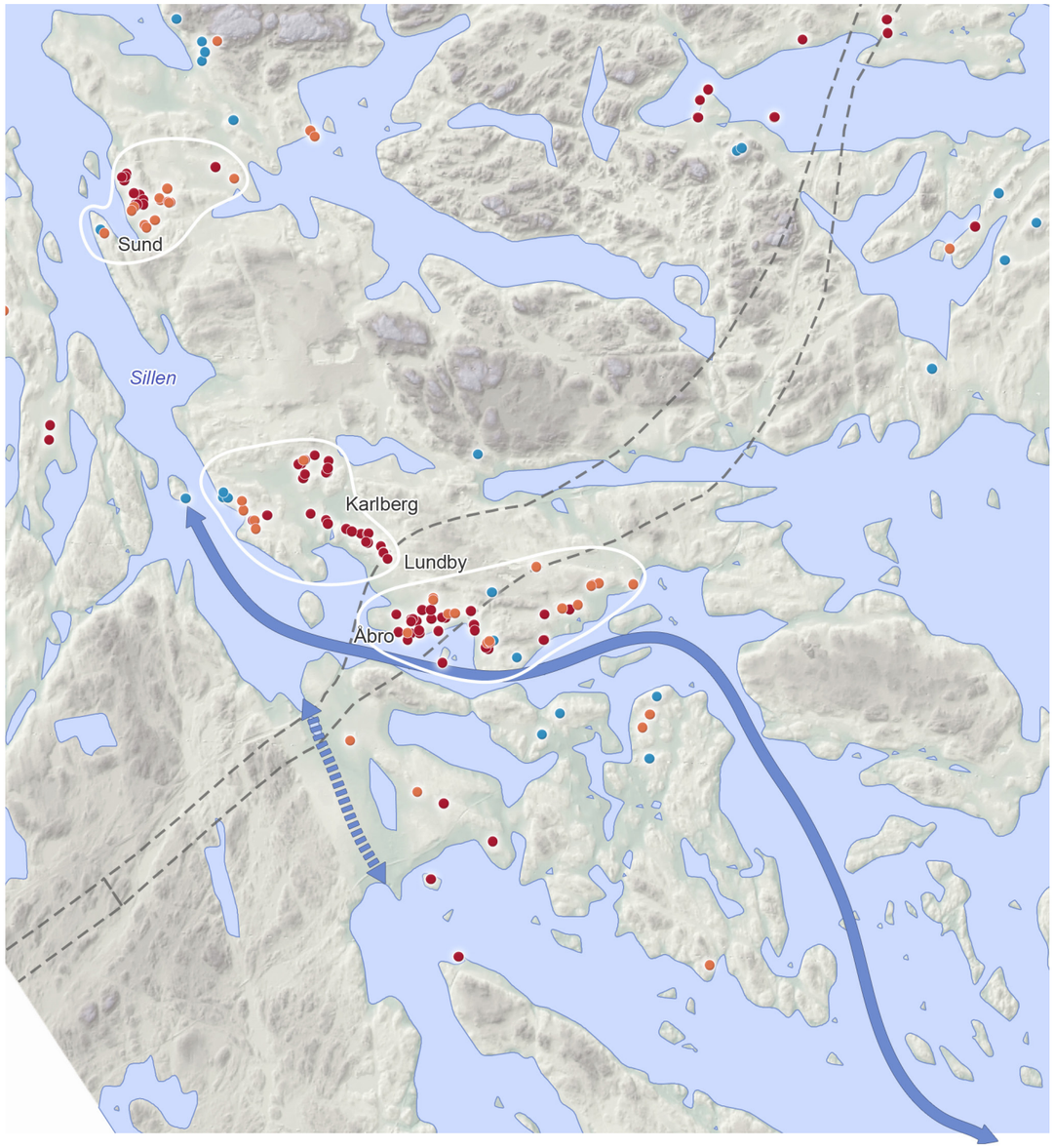


Trosåns dalgång präglas av ett småskaligt och mosaikartat odlingslandskap med stora topografiska variationer. Bronsålderns hällristningar återfinns idag på moränholmar centralt i odlingsmarken i anslutning till den forntida vattenlinjen.



Trosaåns dalgång berättar om landskapsutnyttjandet från bronsåldern fram till idag. Hällristningar vid Lundby, foto av Sven-Gunnar Broström.



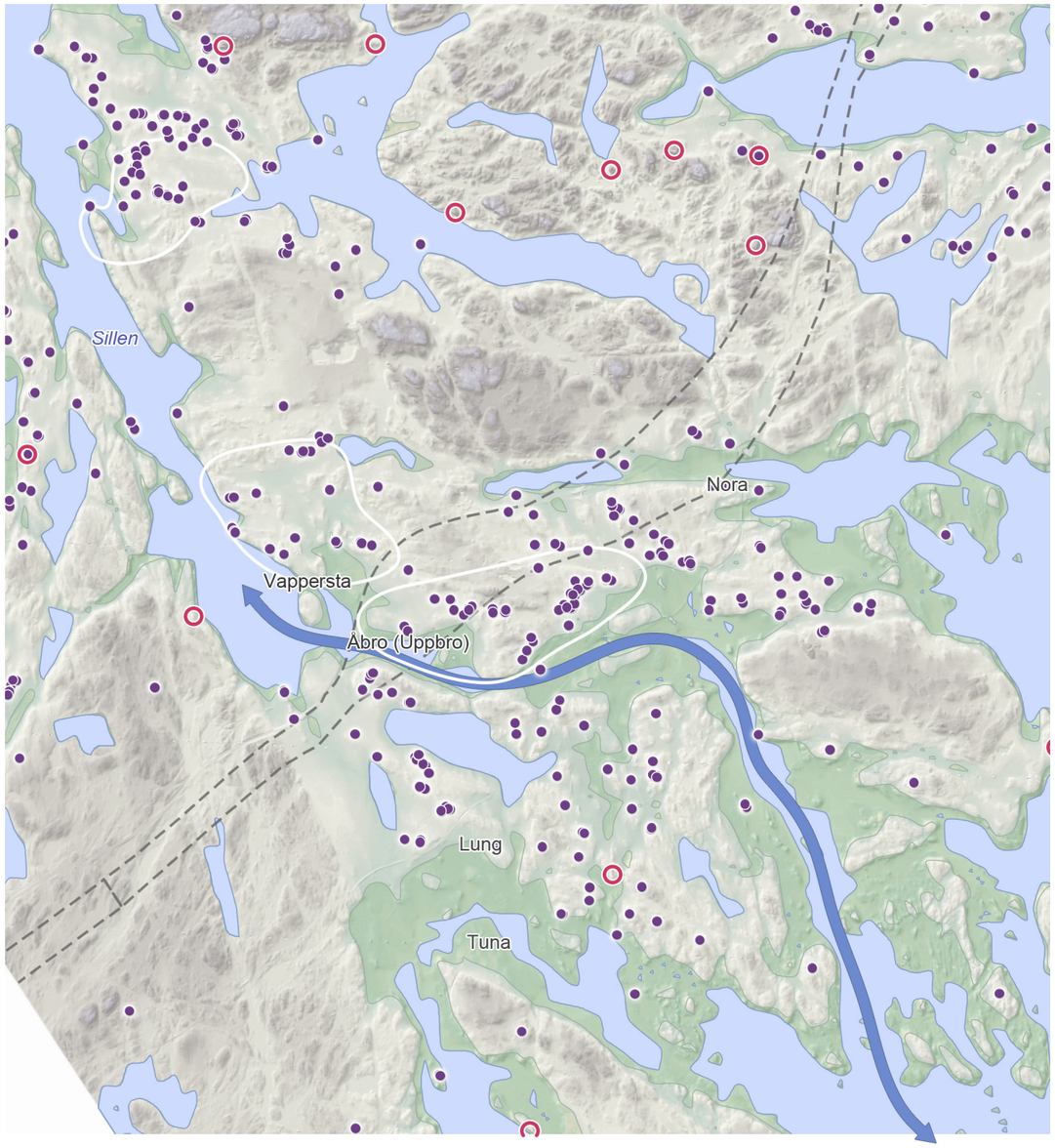


Teckenförklaring

- Röse
- Skärvstenshög
- Hällristning
- Uppgrundad vattenväg
- Farled
- Bronsåldersbygd
- Strandlinje (3500 BP)
- Marktillväxt
- Korridor

Bronsålder

- *Tidigare fanns det två vattenvägar mellan kusten och dagens Mälaren.*
- *Den ena vattenvägen till inlandet grundas upp och all handel kanaliseras till en smal passage, som motsvaras av dagens Trosaå. Kontrollen av den passagen möjliggjorde kontroll av all handel med inlandet.*
- *En bygd växer fram kring kontrollen av handeln. Vi kallar den Lundbykomplexet. Andra bronsåldersbygder finns i höjd med Karlberg och Sund.*
- *Förloppet kom att bli epokavgörande för områdets utveckling under årtusenden.*

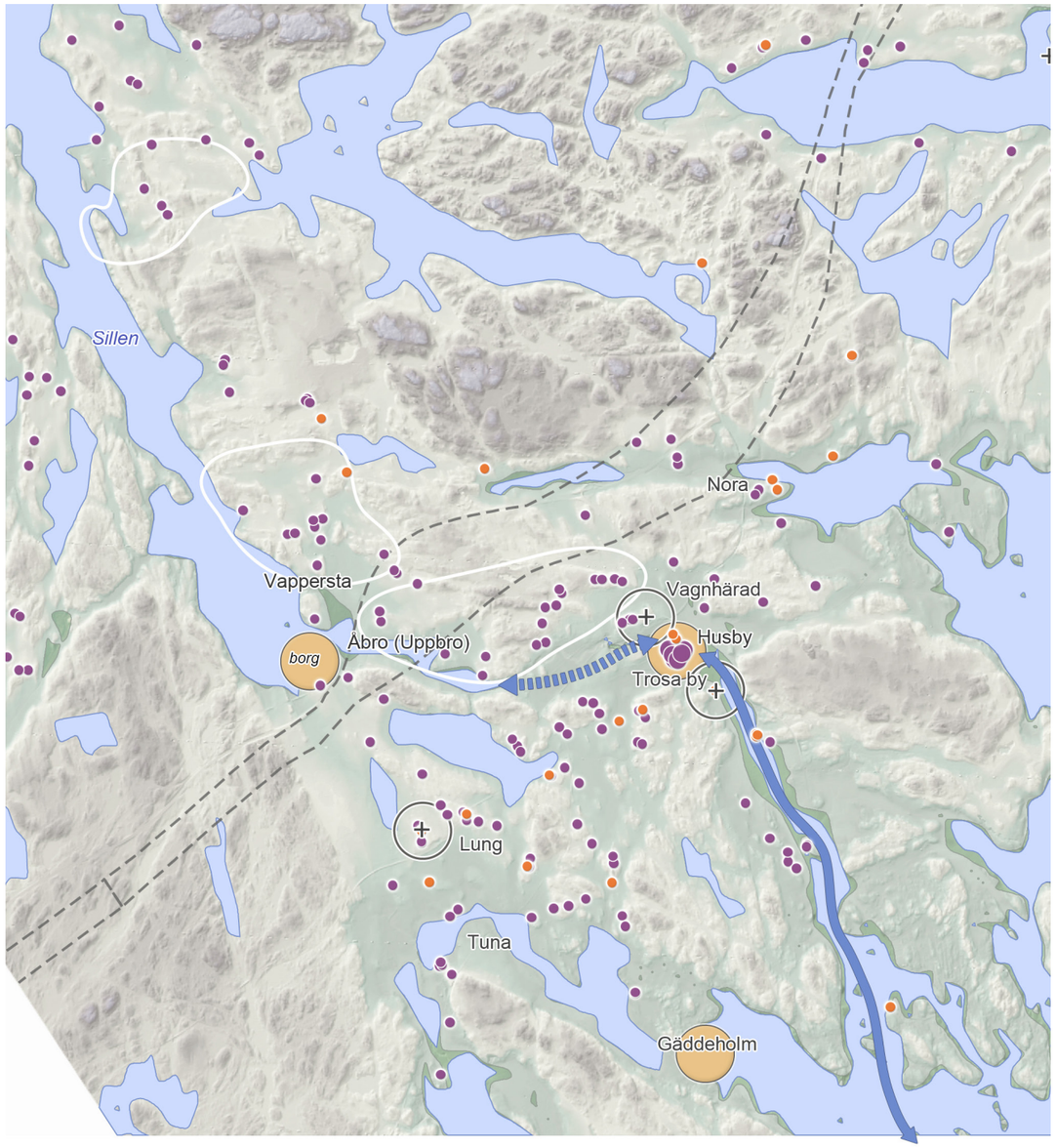


Teckenförklaring

- Fornborg
- Stensättning
- Farled
- Bronsåldersbygd
- Strandlinje (1500 BF
- Marktillväxt
- Korridor

Äldre järnålder

- *Landhöjningen ger tillgång till omfattande områden med ny mark som kan nyttjas för bete och åkerbruk. Fler munnar kan mättas och bygden expanderar starkt. Gravar - sk stensättningar - speglas bygdens expansion som under järnålder når långt utanför bronsålders-bygden. Centrum ligger kanske kvar inom Lundbykomplexet.*
- *Tuna är en ny centralitet. Lung är en föregångare till Västerljung.*
- *Fornborgar uppförs, bl a för tillflykt.*

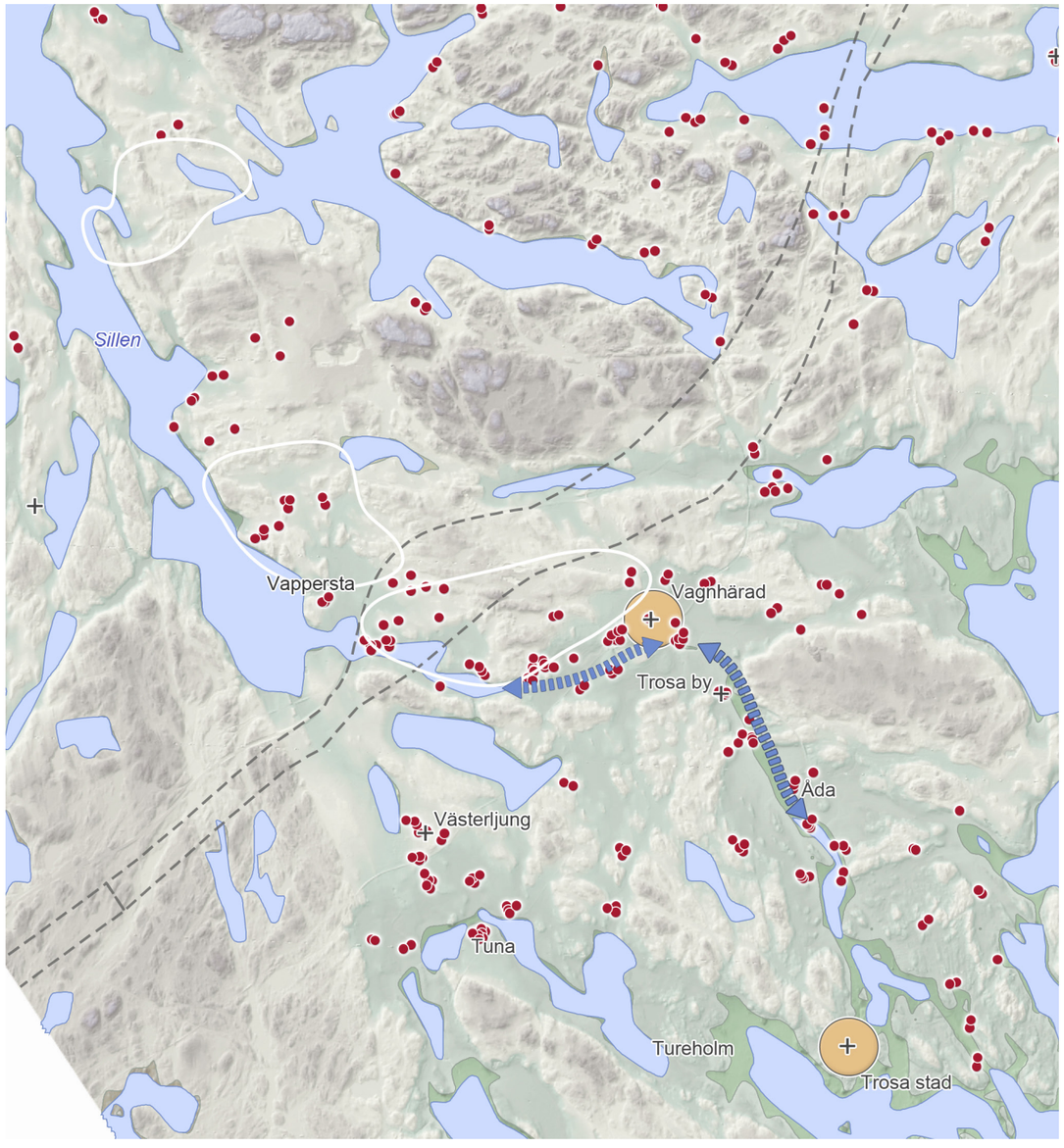


Teckenförklaring

Makt
Kyrka
Storhög
Gravfält/hög
Runsten
Centrum
Uppgrundad vattenväg
Farled
Bronsåldersbygd
Strandlinje (1000 BP)
Marktillväxt
Korridor

Yngre järnålder och medeltid

- *Trosaån grundas upp ytterligare och centralfunktionen flyttas österut till Husby, där Husbyar på ömse sida av ån utgör administrativa centra.*
- *Under medeltid blir istället Trosa by och Vagnhärad kyrkliga och administrativa centra, också de på ömse sida om ån.*
- *På en udde i sjön Sillen uppförs en borg. Farleden från kusten, via Trosaån till Åkers medeltida järnbruksområden och Gripsholm övervakas från borgen.*
- *I Västerljungs dalgång syns makten i form av runstenar, uppförandet av Lungs/Västerljungs kyrka och av Gäddeholm.*
- *Färdvägar över land får större betydelse. Bygden kondenseras och bebyggelsen får lägen i närheten av dagens agrara gårdar.*



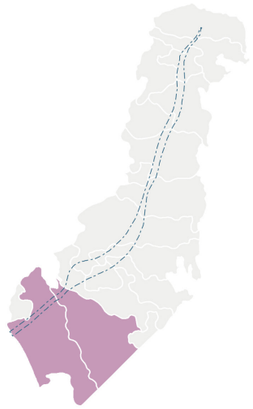
Teckenförklaring

Centrum
Kyrka
Bebyggelseenheter 1600-tal
Uppgrundad vattenväg
Bronsåldersbygd
Strandlinje (500 BP)
Marktillväxt
Korridor

1600- och 1700-tal

- *Det medeltida Trosa överges och centrumfunktionen flyttar till Trosa stad med hamn, där ny kyrka uppförs.*
- *1600-talets gränser har bäring på järnålderns gränser. Bebyggelsen från denna tid ligger på samma platser som den yngre järnålderns lämningar.*
- *Gäddeholm ersätts av slottet Tureholm. Säterier som Åda och Vappersta uppförs.*
- *Landsvägarna får allt större betydelse.*





3.9 Västerljungs dalgång - Silleskog

Storskalig flack dalgång med småskaligt slingrande vägnät som binder samman de centralt belägna gårdsmiljöerna med lång historisk kontinuitet ner i järnålder. Söder om dalgången vidtar ett större högländ skogsområde, Sille skog.

I den flacka dalgången ligger bebyggelsen centralt i anslutning till det småskaliga och ålderdomligt slingrande vägnätet. Dalgången domineras av byarna *Hillesta* och *Västerljung* med kyrka och sockencentrum och före detta järnvägsstation. I anslutning till sjön Sillen ligger den välbevarade radbyn *Sille,* med bebyggelse från 1700- och 1800-talen, samt gravfältet *Silla högar*. Gårdsmiljön *Hillestalund* är belägen vid det tidigare krogläget i vägmötet där den nordsydliga landsvägen möter den östvästliga landsvägen. Större delen av dalgången separeras från sjön Sillen genom motorvägen.

Sydväst om dalgången övergår den öppna dalgångsbygden i ett större mer högländ skogsparti kallat *Sille skog*. Genom skogen löper en historiskt viktig vägsträckning parallellt med dagens storskaliga motorväg. Denna landsväg förband Trosaåns dalgång med Lästringe i sydväst. Ännu på 1700-talet fungerade den som huvudväg. Skogsområdet var utmark till byarna i Västerljung och här finns torplämningar som speglar den tidigare bebyggelsebilden. Vägens långa kontinuitet avspeglas i en rad väganknutna lämningar och dess ålderdomligt slingrande karaktär. I vägmiljön ingår två avrättningsplatser varav den ena med karakteristiskt läge vid häradsgränsen, men också milstenar och vägkrogarna *Hopakrog* och *Sille krog*. Numera finns bara bebyggelse kvar vid Sille krog. Den småskaliga miljön ligger invid den gamla landsvägen där *Sörmlandsleden* nu passerar och följer i spåren av den gamla vägens sträckning.

Uttryck för de värdebärande karaktärsdragen

- Den gamla landsvägen genom skogen
- Landsvägsanknutna lämningar i form av milstenar, avrättningsplats, torplämningar och krogläget
- Sille krog vid landsvägen och övrig torpbebyggelse
- Det småskaliga slingrande vägnätet inom dalgången
- Byarnas synliga läge på höjdpartier centralt i dalgången
- Sille radby med anslutande gravfält

Bilden till vänster visar ett avsnitt av den historiska vägmiljö med milstenar, torp och avrättningsplatser som kännetecknar korridorens sträckning genom Sille skog. Sörmlandsleden följer vägen.

Nedan syns Sille krog med karaktäristiskt läge invid ett vägskäl. Sockenkartan nedan från 1670-talet visar den gamla vägens sträckning genom Silleskog.





Ostlänkens korridor - råd vid lokalisering

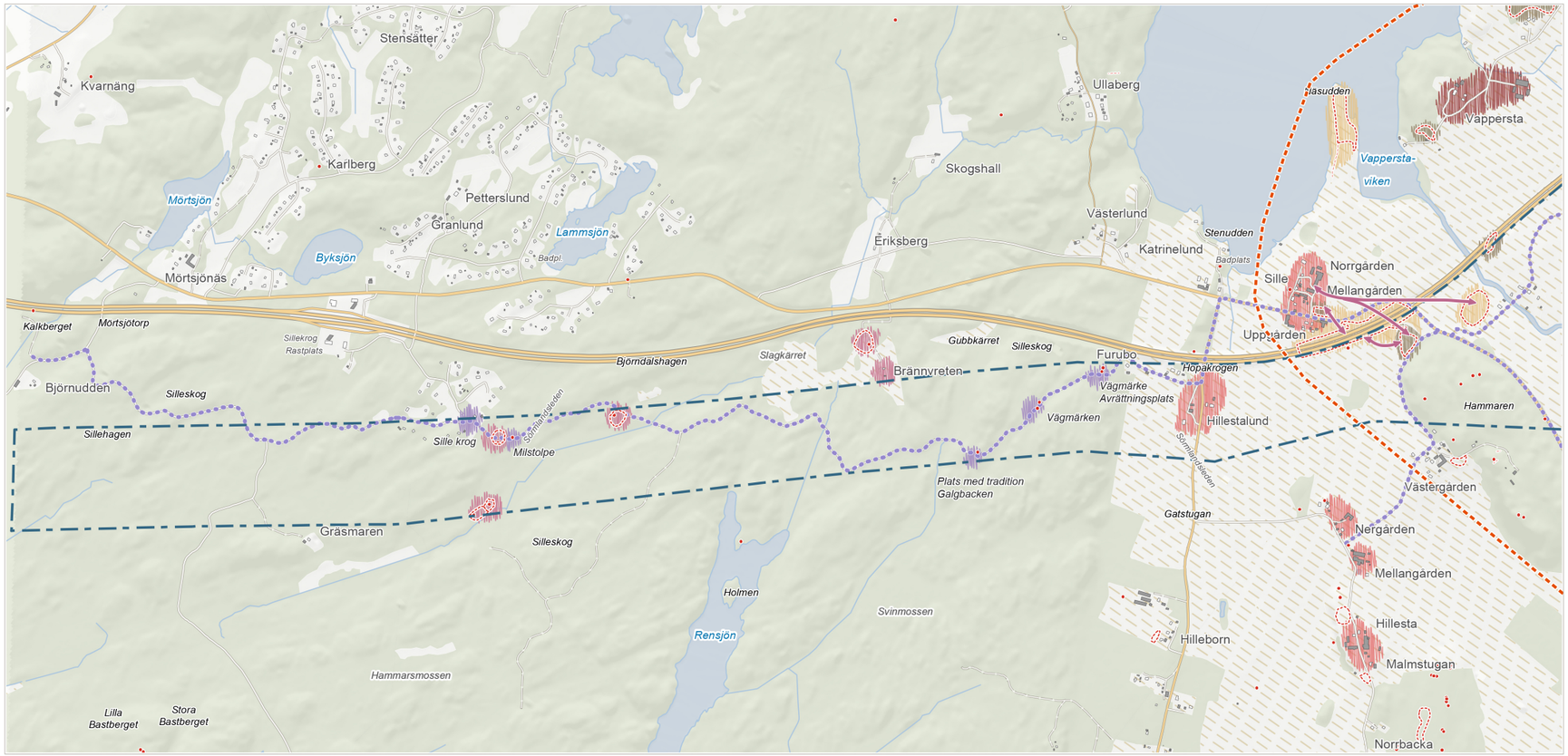
Korridoren löper över den gamla landsvägen vilket innebär att delar av den påverkas genom att spårlinjen korsar den. Spårdragningen löper även över gården Hillestalund och det tidigare vägmötet med kroghistorik. Järnvägen blir ytterligare en barriär i landskapet vid sidan av motorvägen. Det innebär fragmentering av både landskapet och odlingsmarken. Oavsett placering är det centralt att den gamla landsvägen fortsatt är farbar.



Kring den gamla lansvägen finns flera väganknutna miljöer.



Hillestalund i Västerljungs dalgång.



Markanspråk
- Röd korridor

Formella skydd
- Riksintresse för kulturmiljövården
- Fornlämning (punkt)
- Fornlämning (linje/yta)

Värdebärande karaktärer
- Vattenväg
- Väg
- Samband
- Odlingsmark
- Torp
- Väganknuten miljö
- Gårds-/bymiljö
- Fornlämningsmiljö
- Gravfält

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Gravfältet Silla högar, beläget vid radbyn Sille.





Referenser

Riksantikvarieämbetet 2005. Ostlänken järnvägsutredning - kulturmiljöanalys. 2005. Underlagsrapport för miljökonsekvensbeskrivning. Delsträcka 1 Järna-Skavsta/Nyköping, 2 Skavsta/Nyköping-Åby.

Banverket. 2009. *Järnvägsutredning. Ostlänken avsnitt Järna-Norrköping, Miljökonsekvensbeskrivning. Slutrapport september 2009.*

Banverket. 2009. *Järnvägsutredning, Ostlänken avsnitt Järna-Norrköping, Fördjupning kulturmiljö. Bilaga 7 till miljökonsekvensbeskrivning – slutrapport september 2009.*

Banverket. 2009. *Järnvägsutredning, Ostlänken avsnitt Järna-Norrköping, Värdebeskrivningar kulturmiljö. Bilaga 6 till miljökonsekvensbeskrivning – slutrapport september 2009.*

Beckman-Thoor, K. & Färjare, A. 2015. *Arkeologisk utredning etapp 1. Ostlänken. Delen Gerstaberg i Järna till länsgränsen i Tullgarn. Ytterjärna, Överjärna och Hölö socknar, Södertälje kommun, Södermanland.* Kraka Kulturmiljö Rapport 2015:1.

Beckman-Thoor, K. & Färjare, A. 2015. *Arkeologisk utredning etapp 1. Ostlänken. Delen Sillekrog - länsgräns Stockholms län. Trosa-Vagnhärads och Västerljungs socknar, Trosa kommun, Södermanland.* Kraka Kulturmiljö Rapport 2015:2.

Broström, S-G. 2007. *Hällristningsområdet sydväst om Vagnhärad i Trosa-Vagnhärads socken, Trosa kommun, Södermanland. Rapport över inventering och dokumentation utförd 2004-2007 av Sven-Gunnar Broström med bidrag av Kenneth Irestam och Roger Wikell. Botarkrapport 2007:8.*

Länsstyrelsen i Södermanlands län. 2014. *Riksintresse för kulturmiljövården, Trosaåns dalgång (D46). Kunskapsunderlag 2014-10-31.*

Södertälje kommun. 2012. *Kulturmiljöprogram för Södertälje kommun, remissversion.*

Trafikverket. 2012. Samrådshandling Trafikverket. 2014. *PM - Ostlänken kulturmiljö och landskap.*

Internetinformation

BBR (Bebyggelseregistret): http://www.bebyggelseregistret.raa.se

FMIS: http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html

Lantmäteriet Historiska kartor: https://etjanster.lantmateriet.se/historiskakartor/s/advancedsearch.html

Länsstyrelsen i Södermanlands län. 2013. *Regionalt kulturmiljöprogram.* www.lansstyrelsen.se/sodermanland/publikationer

Riksintressebeskrivningar: http://www.raa.se/kulturarvet/samhallsplanering/riksintressen/riksintressen-beskrivningar/

Riksarkivets äldre geometriska kartor: http://jordebok.ra.se/kartsok.php

Kartor

Häradsekonomiska kartan 1897-1906, RAK

J112-67-2 Nykvarn

J112-67-7 Järna

J112-67-12 Nådhammar

J112-67-17 Trosa

J112-67-16 Veda

Sockenkartor och översikter, LMS

Tureholm eller Gäddeholm 1, Vagnhärads sn, 1678, C13:16-17

Västerljungs sn, Västerljungs sn, 1653, C94-1:2

Äldre geometriska kartor, LMS

Åbro 1, 1691, Vagnhärads sn, C12:14

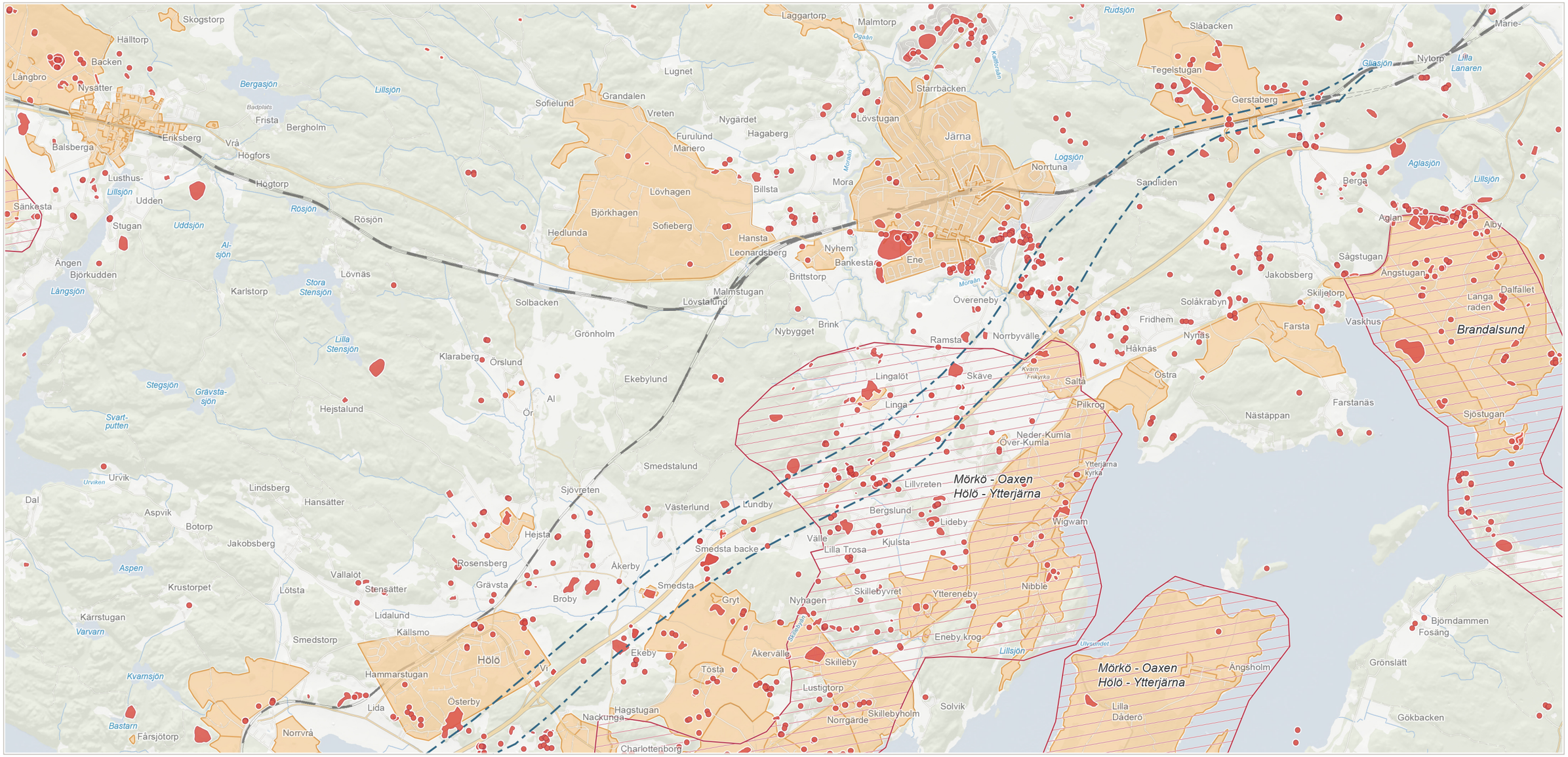
Lundby 1, 1691, Vagnhärads sn, C12:16

Åbro/Bro 1, 1690, Västerljungs sn, C12:22

Storskifteskartor, LMS

Sille nr 1, Storskifte 1786, Västerljungs sn, C94-54:1

Bilaga 1. Karta över lagskyddade objekt på lokal, regional och nationell nivå.

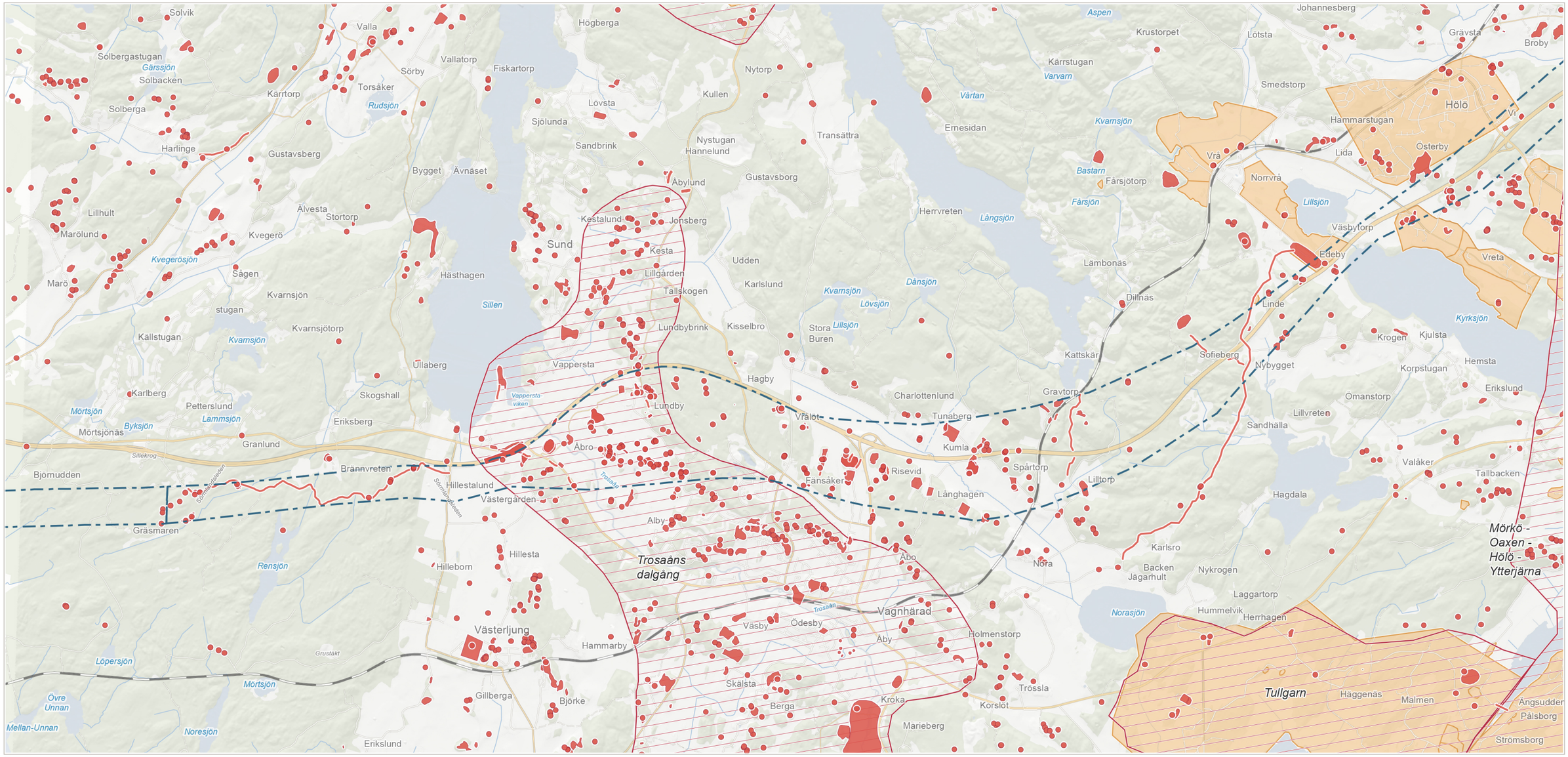


Teckenförklaring

- Riksintresse för kulturmiljövården
- Regionalt kulturmiljöprogram (yta)
- Regionalt kulturmiljöprogram (linje)
- Fornlämning (yta)
- Fornlämning (punkt)
- Fornlämning (linje)
- Röd korridor

0 0,45 0,9 1,35 1,8 2,25 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



Teckenförklaring

- Riksintresse för kulturmiljövården
- Regionalt kulturmiljöprogram (yta)
- Regionalt kulturmiljöprogram (linje)
- Fornlämning (yta)
- Fornlämning (punkt)
- Fornlämning (linje)
- Röd korridor

N

0 0,45 0,9 1,35 1,8 2,25 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

TRAFIKVERKET. BESTÄLLNINGSNUMMER:XXXX. ISBN: (VID FLER ÄN 16 SID). UTGÅVA X. JUNI 2010. PRODUKTION:XXX. TRYCKERI:XXX. FOTO: XXX. ILLUSTR