

Lindö



Figur 15 Lindö bys gamla bytomt vid den tidigare sträckningen för Ekerövägen öster om Lindötunneln. År 1946 (Källa RAA) Foto Berit Wallenberg

Till en början fanns det två vägar på Lindö. Den ena vägen löpte över Lindösundet på en bro och fortsatte upp över berget, där en väderkvarn stod. Vägen anslöt sedan västerut mot Ekerö och Färingsö till samma sträckning som dagens gång- och cykelväg. Den andra sträckan löpte förbi Lindö by söder om berget. Den historiska öst-västliga över Lindö vägen utgör gränsen mellan skog och åkermark.

Fram till någon gång i slutet av 1700-talet hade byn legat vid bergets södra fot. När byn lades under Malmviks säteri som arrendegård flyttades bebyggelsen söderut, på den plats där den finns idag. Fortfarande på 1940-talet fanns det dock ett bostadshus kvar på den gamla bytomten (se figur 17 ovan). Idag finns huset dock inte kvar men det finns omfattande lämningar kvar på platsen i form av husgrunder och terrasseringar. Ytterligare sydväst om bytomten ligger byns förhistoriska gravfält och boplats.

Malmviks begravningsplats

På en trädbevuxen kulle mitt i det öppna åkerlandskapet söder om Ekerövägen ligger släkten Wallenbergs begravningsplats, även kallad Wallenbergs mausoleum. Platsen användes även under 1600- och 1700-talen, som begravningsplats för Malmvik. En tujaplanterad allé leder till mausoleet på krönet av kullen. Mausoleet som uppfördes år 1912 och är utformat som ett litet cirkulärt klassiskt tempel med kupol. En av de första i Wallenbergsläkten som begravdes här var André Oscar Wallenberg år 1886 och hans maka Anna von Sydow år 1910. André Oscar Wallenbergs bronsbyst finns bakom mausoleet.

Malmvik

Malmvik uppfördes på 1630-talet på den norra stranden av Lindö. Den nuvarande herrgårdsbyggnaden uppfördes i början av 1700-talet. Huset byggdes om under i slutet av 1800-talet i holländsk renässansstil. Vid samma tid kom Malmvik i finansfamiljens Wallenbergs ägo. Dess nuvarande

utseende fick huvudbyggnaden år 1963 då den byggdes om på nytt efter ritningar av arkitekten Ragnar Hjorth. Byggnaden förlängdes och gavs en typisk 1700-talskaraktär. Till mangården hör fyra flygelbyggnader som ritats av Nicodemus Tessin d.ä.

Mellan slutet av 1800-talet och början av 1900-talet fanns det ett flertal trädgårdar och fruktodlingar utöver jordbruket på Malmvik. Det fanns trädgårds- och fruktodlingar på den nordvästra delen Lindö.

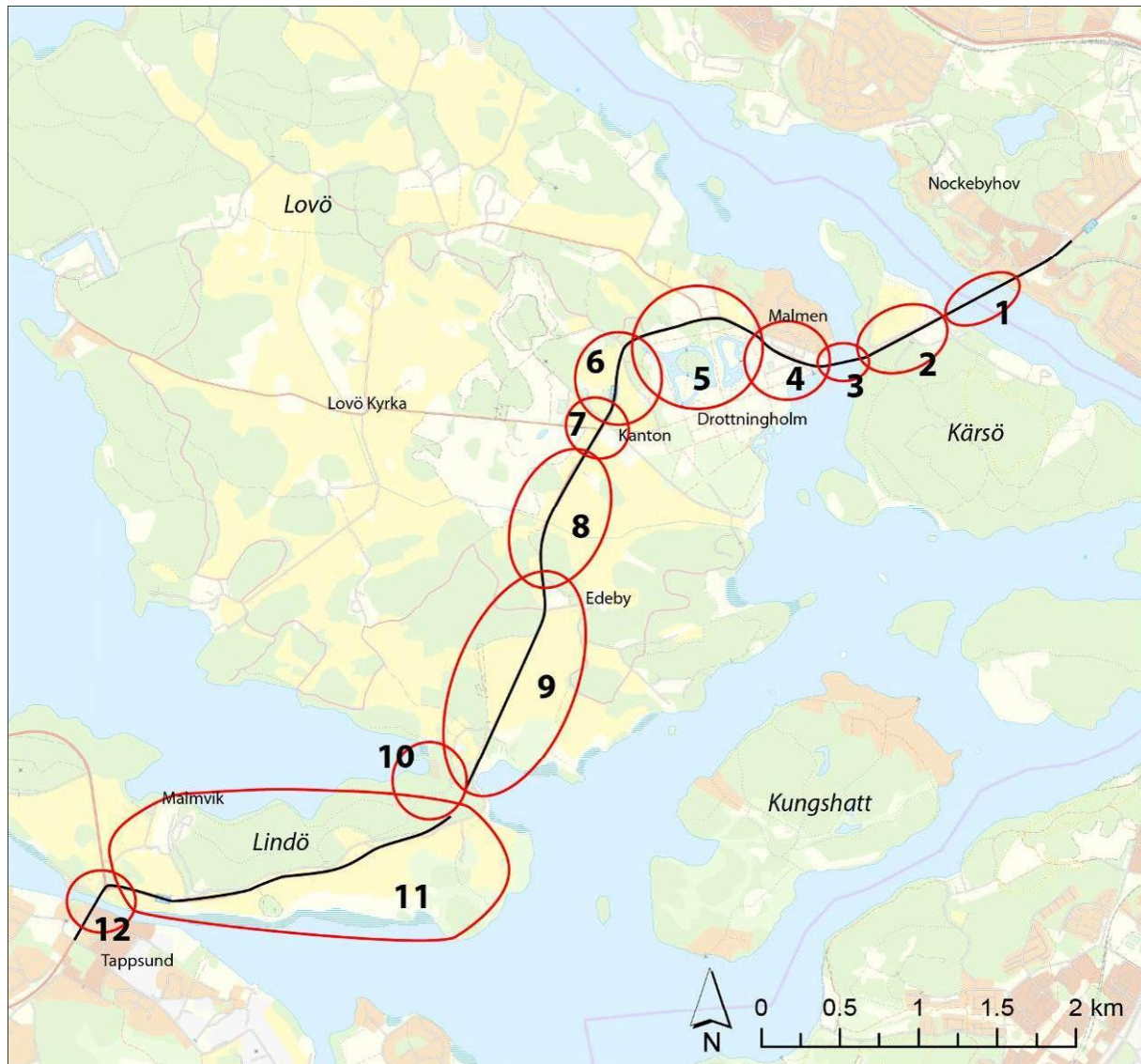


Figur 16 De gröna partierna inringade med rött utgjorde trädgårdsanläggningar. Utdrag ur konceptkartan till den äldre ekonomiska kartan från omkring 1880-talet (Aktbeteckning Brännkyrka J112-75-19 och Skå J112-75-06, RAK)

Tappströmsbron

år 1828 byggdes en bro med klaff vid Tappström. Enligt samtida anteckningar var bron dock ett sorgsbarn, och i brist på ekonomiska medel för att ersätta den med en bättre konstruktion lappade och lagade man den efter bästa förmåga. När finansmannen O.A. Wallenberg köpte Malmvik i slutet av 1800-talet, var Tappströmsbron i mycket dåligt skick. På 1880-talet lät han bekosta byggandet av en ny bro över sundet mot avgift vid passage. År 1930 invigdes ytterligare en generation av bro vid Tappström. År 1973 stod dagens bro färdig som är en lågbro med klafffunktion.

Karaktärsområden och förhållningssätt längs Väg 261



Figur 17 Översiktsskara karaktärsområden

Den sträcka som ingår i vägplanen för Ekerövägen mellan Nockeby och Tappström har delats in i 12 karaktärsområden med utgångspunkt från historisk bakgrund och det omgivande landskapets karaktär. Det är med utgångspunkt från karaktäriseringen som man ska hantera vägen avseende val av sida för breddning, vägutformning, vägarkitektur samt val av trafikrelaterade anläggningar och objekt.

Viss del av vägsträckan ingår i arbetsplanen för E4 Förbifart Stockholm och berör karaktärsområdena 9-11. Karaktärsområde 10 ingår inte alls i vägplanen för Ekerövägen men är en viktig historisk knutpunkt för kommunikationssystemet. Delar av karaktärsområdena 9 och 11 ingår i ett övergripande gestaltungsprogram för E4 Förbifarten, men ingår även i projektet för Ekerövägens breddning.

Generellt förhållningssätt och åtgärder för Ekerövågen

Jordbruksnäringen är avgörande för att upprätthålla de tre öarnas höga kulturmiljövärden. Projektet i dess helhet bör ta hänsyn till att jordbruksmarken i så stor utsträckning som möjligt kan brukas under såväl byggskedet som i driftskedet.

Eftersträva att ta så lite jordbruksmark som möjligt i anspråk för Ekerövågens breddning.

I så stor utsträckning som möjligt undvika ingrepp och bestående skador i landskapet.

Skapa ett vägrum längs vägsträckan med en medveten utformning som anpassas till dess historiska bakgrund, såsom engelsk park, åkermark, åkerholme eller trädgård.

Vägmiljön bör hållas samman och göras så smal som möjligt för att minimera det fysiska ingreppet i landskapet.

Antalet trafikrelaterade anläggningar hålls nere i antal och dimension längs hela sträckan, men framför allt på Lovön. Här ingår även gat- och kantsten, stödmurar och trottoarkanter etc.

I samband med återställande i arbetsområdet, bör man återställa till den ursprungliga topografin. För att underlätta återställandet bör man därför innan arbetet med breddningens genomförande mäta in höjd och placering av bryn, impediment, större stenblock, diken m.m. i vägens närhet.

Förslag till åtgärder

- I samråd med brukarna ta fram en plan med åtgärder för att underlätta för jordbruket under byggskedet och i driftskedet.
- Göra en översyn av trafikrelaterade anläggningar med syfte att minimera i antal och storlek
- Upprätta en skötselplan för vägsträckan för att underlätta skötsel och underhåll i den historiskt värdefulla miljön

Nockebybron

Historisk karakterisering av Nockebybron



Figur 18 Nockebybron år 1923

Foto Berit Wallenberg

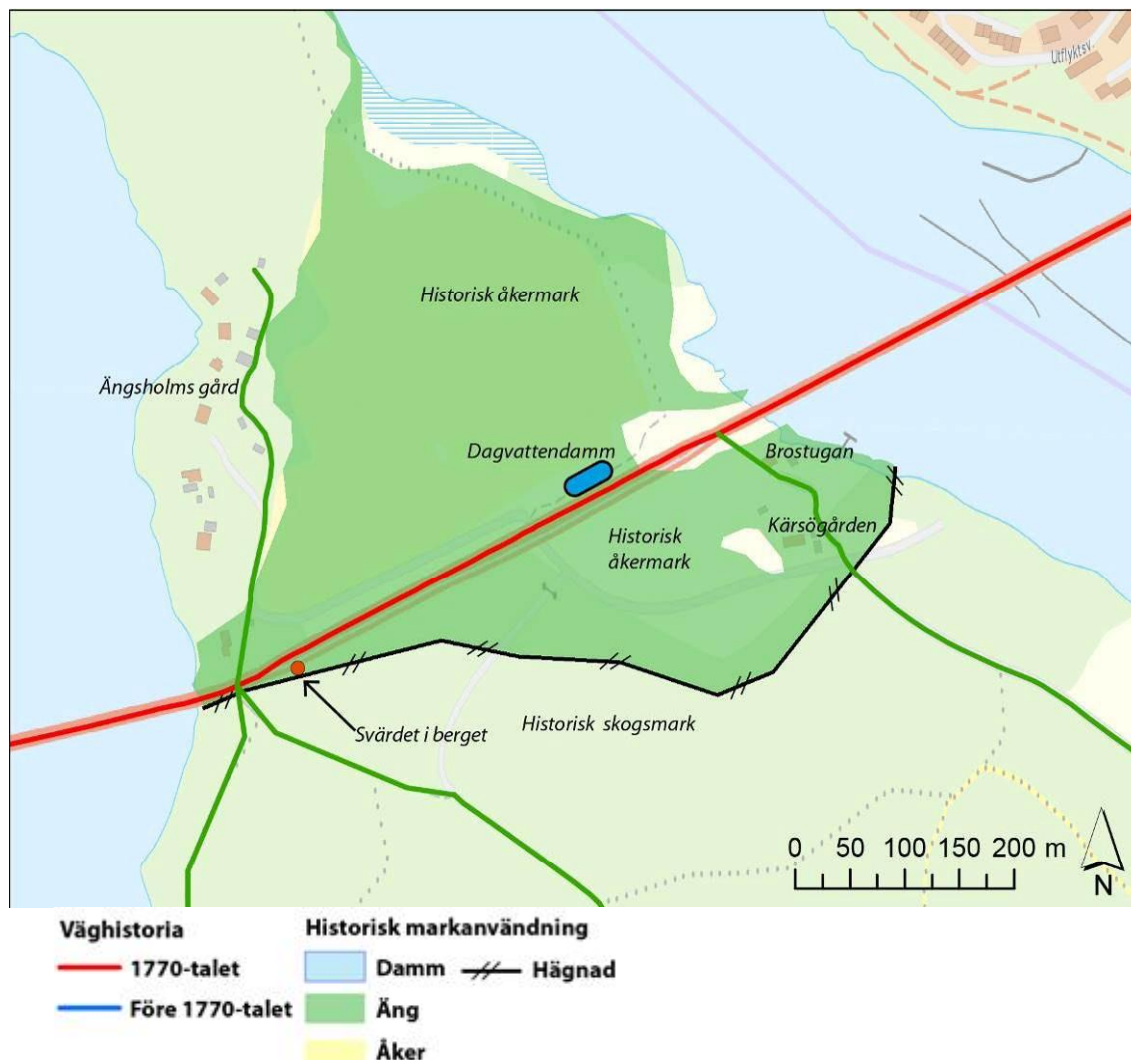
Den befintliga bron är från 1970-talet. Den är avsevärt högre och bredare än den bro som finns fotograferad ovan. Brons utformning är relativt neutral och typisk för 1970-talets brokonstruktioner.

Förhållningssätt

Vid en eventuell breddning av bron, är det viktigt att dess broräcken, belysning m.m. hålls neutrala i dess utformning. Om det beslutas att en komplettering med en gång- och cykelbro ska göras, bör man tänka på att gång- och cykelbron hålls så nära den befintliga bron, för att anläggningen inte ska dominera över den visuella entrén till slottet.

Vägsträckningen över bron och vidare mot slottet har utformats med slottet som fond. Skyltar och andra visuella hinder bör därför placeras så att vyn mot slottet inte störs.

Kärsön



Figur 19 Karaktärsområde för Kärsön. Den historiska markanvändningen redovisas med grönt, vilket visar att marken under 1600-talet nyttjades för ängsbruk.

Historisk karaktärisering av Kärsön

Ön präglas av jordbruksmark på norra sidan om vägen och delvis även på dess södra sida. Söder om vägen ligger även friluftsanläggningen, Kärsögården. Under 1600-talet nyttjades marken för ängsbruk som i slutet av 1800-talet lades om till åker.

Området söder om brofästet var tidigare bebyggt med den så kallade Brostugan med dess omgivande trädgård. Vägen har tidigare kantats av träd och ett lågt plank (se foto figur 20). Brostugan har flyttats en gång i samband med den senaste bronstillkomst. Marken på öns sydvästra del har historiskt sett varit beskogad. Dagvattendammen på norra sidan om vägen anlades nyligen. På vägens södra sida finns minnesmärket "Svärdet i berget". Minnesmärket har flyttats en gång i samband med att vägen breddades på 1970-talet. Den parallella vägen som delvis löper längs med väg 261 på dess norra sida är sannolikt den gamla vägen mellan broarna. Den löper i en dalgång som mynnar mot sundet vid Drottningholm. Vid brofästet till Drottningholmsbron har huvudvägen korsats av en lokalväg som löpte längs med vattnet i båda väderstrecken. Vägen norrut ledde till Ängsholm.



Figur 20 Brostugan på Kärnsön år 1923

Foto Berit Wallenberg

Förhållningssätt och åtgärder

Förstärka strukturen för den historiska markanvändningen genom tydliggöra gränsen för den historiska åkermarken. Diken längs vägen ska ha en tydlig agrar karaktär.

”Svärdet i berget” är en viktig symbol för kunglig närvaro på Kärnsön. Tydliggöra de historiska vägarna genom att röja fram den tidigare parallella huvudvägen och vägen till Ängsholmen så att den kan uppfattas från vägen.

Vägsträckningen över ön mot slottet har utformats med slottet som fond. Skyltar, andra visuella hinder och trafikrelaterade anläggningar såsom belysning, vägskyltar, busshållplatser bör därför minimeras i antal och placeras så att vyn mot slottet inte störs.

Anpassa utformningen av de återstående trafikrelaterade anläggningar, skyltar och belysningsanläggningar så att anpassas till slottsvyn och till det omgivande agrarlandskapet.

Anpassa dagvattendammen norr om Ekerövägen så att den bättre harmonierar till den omgivande jordbruksmarken.

Förslag till åtgärder:

- Förstärka strukturen för den historiska markanvändningen genom slyröjning och fortsatt skötsel av den historiska åkermarken samt att genom slyröjning tydliggöra gränsen för den historiska åkermarken.
- Dikesrenen längs vägen utformas på ett sätt som främjar skötsel av en rik ängsliknande flora. Rensa diken längs vägsträckningen så att de får en tydlig agrar karaktär.
- Svärdet i stenen görs synligt från vägen genom slyröjning.
- Ta bort alla skyltar som inte behövs.

Drottningholmsbron

Historisk karakterisering av Drottningholmsbron



Figur 21 Drottningholmsbron år 1905

Foto Okänd



Figur 22 Drottningholmsbron från år 1971

Foto Okänd

Brofästet till dagens bro som byggdes år 1971, ligger något söder om det gamla, på Kersösidan. Brofästet på Lovön ligger ungefär på samma plats som den befintliga bron. Bron anlades som en fyrfältig bro. Ett av körfälten avsattes senare för gång- och cykeltrafik. Brons utformning är liksom Nockebybron relativt neutral och är mycket tidstypisk.

Förhållningssätt och åtgärder

- Gång- och cykelbro bör hållas nära den befintliga bron, för att anläggningen inte ska dominera den annalkande entrén till slottet.
- För att anknyta till slottsmiljön är det möjligt att använda vissa färger på räcken som återfinns i andra delar av slottsanläggningen såsom ärggrönt, vilken bland annat finns på entréportalen och på slottsbyggnadernas tak.
- Broräcken, belysning och andra trafikrelaterade anläggningar bör hållas neutrala i dess utformning och underkastas slottsanläggningen. Inspiration kan hämtas från detaljer i slottsparken, se nedan.

