

Bilaga 6 – Landskapsanalys

Inledning

Drottningholmsområdet är sedan 1991 ett världsarv. Det betyder att anläggningen uppfyller de kriterier för universella värden som beskrivs i Unescos världsarvskonvention. I motiveringen till världsarvsutnämningen står att *anläggningen Drottningholm – slottet, teatern, Kina slott och parken – är det bästa exemplet i Sverige på ett kungligt 1700-talsresidens representativt för all europeisk arkitektur från denna tid*. Det är på grundval av kriterium IV – ett enastående exempel på en typ av byggnad, arkitektonisk eller teknologisk anläggning eller landskap som illustrerar ett betydelsefullt skede i människans historia – som Drottningholmsområdet har uppmärksammats.

Landskapsanalysens syfte är att identifiera de värden som begränsas genom den nuvarande utformningen av Ekerövägen inom världsarvet och dess buffertzozon och därefter föreslå möjliga landskaps- och gestaltungsåtgärder som kan utveckla och förstärka historiska, visuella och funktionella samband samtidigt som värdena i världsarvet, byggnadsminnet respektive riksintresset inte hotas.



Översiktskarta över världsarvet Drottningholm.

Historisk bakgrund

Drottningholms slott och park har en lång historia som är äldre än de byggnader vi ser i dag. På Gustav Vasas tid fanns det en kungsgård på platsen. Efter en eldsvåda 1661 som förstörde ett tidigare slott fick Nicodemus Tessin den äldre i uppgift att rita ett lantslott till änkedrottningen Hedvig Eleonora och hennes son. Tessins ritningar för huset och trädgården

var storslagna och unika för tiden. Man kan se bygget som en kunglig manifestation med strävan att överträffa anläggningar som adliga släkter hade låtit uppföra.

Niccodemus Tessins den äldres förslag från ca 1670 är tydligt influerad av den franska anläggningen Vaux-le-Vicomte. Planen för trädgården genomfördes dock aldrig men var en inspiration för Niccodemus Tessin den yngre som runt 1680 moderniserade och förenklade planerna för barockparken, bland annat togs de storskaliga tväraxlarna bort. Där vi i dag hittar den engelska parken föreslog Niccodemus Tessin den yngre en konstgjord sjö; den blev dock aldrig förverkligad.

Den som blev drivande för utförandet av den engelska parken var Gustav III. I England hade det under 1700-talet uppstått en ny typ av parker med friare former i kontrast till de mer tuktade och linjära franska anläggningarna. Gustav III hade säkerligen fått information om vad som skedde i England, och 1777 besökte han en park i S:t Petersburg som var anlagd enligt det engelska idealet. På en plan över parken Tsarskojezelo har Gustav III bland annat angivet mått på kanaler. Detta har tolkats som förebereelser inför anläggandet av den engelska parken vid Drottningholm.

Från 1779 finns en plan uppritad av Carl Fredrik Adelcrantz som bedöms vara helt baserad på Gustav III:s idéer. Det centrala elementet är en slingrande kanal men planen innehåller även en del regelbundna element såsom boskéer.



Illustration av Gustav III:s förslag till utformning av den engelska parken. Illustrationen redovisar också dagens sträckning av Ekerövägen.

Den plan som Gustav III och Carl Fredrik Adelcrantz tog fram innehåller ett flertal arkitektoniska element. Det framgår inte av planen hur det var tänkt att dessa element skulle förhålla sig till varandra och den omgivande parken.

Det finns perspektivskisser och en uppmätning som visar att parken har börjat anläggas enligt den plan som Carl Fredrik Adelcrantz och Gustav III har tagit fram. Gustav III lät dock ändå Fredrik Magnus Piper göra ett nytt förslag för den engelska parken. Fredrik Magnus Piper hade ingående studerat de engelska parkerna på plats i Storbritannien och blev sedermera upphovsman till Hagaparken. Hans verk anses kunna jämföras med de främsta

europiska trädgårdsarkitekterna. Det finns dock relativt få anlagda parker i hans namn. Det spekuleras i om "hans föga smidiga sätt" kan vara en av orsakerna till det.

1781 gjorde Fredrik Magnus Piper ett första förslag för den engelska parken. Han breddade bland annat kanalen från Gustav III:s plan och lät den grenna ut i sjöar och holmar. För Piper var det viktigt att vattendraget hade en tydlig början och slut samt en effektiv vattencirkulation. Fredrik Magnus Piper blev dock aldrig ansvarig för anläggandet utan den posten behöll Carl Fredrik Adelcrantz som efterträds av Adolf Fredrik Munck. Munck efterlyser 1784 i ett brev till Gustav III en fast plan för anläggandet av parken.



Illustration av Fredrik Magnus Pipers förslag till utformning av den engelska parken. Illustrationen redovisar också dagens sträckning av Ekerövägen.

I Fredrik Magnus Pipers förslag är uppbyggnaden likartad den i de parkerna han studerade i England såsom Stourhead, Boxhall och Stowe där arkitektoniska element, visuella kopplingar och rörelsen genom landskapet var viktiga egenskaper. Piper redovisade de tänkta visuella kopplingarna på sitt förslag och ett antal av dessa korsar dagens sträckning av Ekerövägen.

Malmen

Framför det som i dag är Drottningholmsteatern och Malmen föreslog både far och son Tessin en linjär barockträdgård. En inmätning från 1781 visar en inhägnad köksträdgård på platsen.



Till vänster en illustration av Tessin d.y.:s förslag och till höger en illustration av inmätningen från 1781. Båda illustrationerna redovisar också dagens sträckning av Ekerövägen, och byggnader vid Malmen är inritade.

Inmätning 1811

En inmätning från 1811 som finns tillgänglig i Lantmäteriets digitala arkiv visar att det huvudsakligen fanns två genomfartsvägar förbi slottet och parken. Dels en väg direkt norr om slottet genom barockparken mot Kanton och Lovö kyrkallé. Den andra vägen har en liknande sträckning som dagens Ekerövägen.



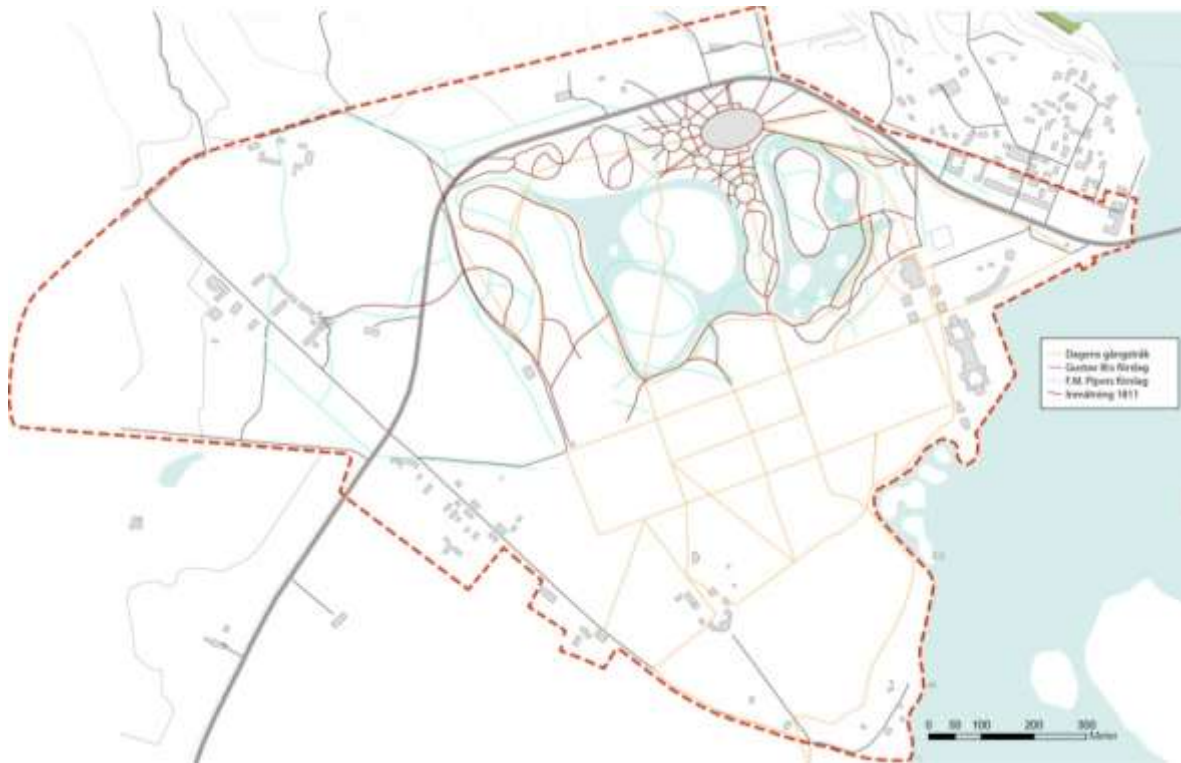
Inmätning från 1811 visar ingen vegetation men bland annat en köksträdgård framför Malmen och en större öppen yta framför Drottningholmsteatern. Av de arkitektoniska elementen illustreras Götiska tornet och Monumentholmen. Ett antal byggnader finns inritade direkt norr om dagens Ekerövägen. Det är dock oklart om dessa byggnader var tänkta att vara en del av den gestaltade parken.

Nulägesanalys och analys av historiska samband



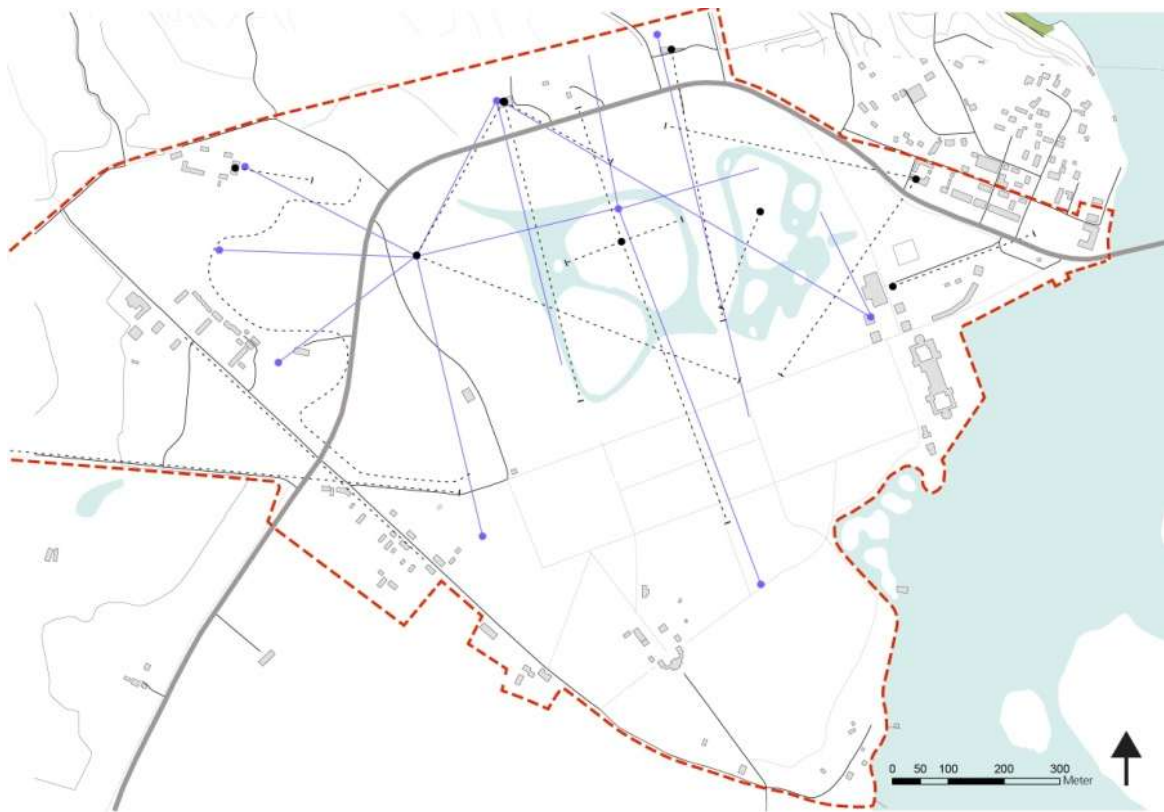
Nulägesanalys.

På planen som visar dagens situation finns bland annat visuella samband och landskapsrum i vägmiljön inritade. Ekerövägen är en tydlig avgränsning av parken och det är endast vid Hemmet som parken går norr om vägen. Andra detaljer som kan nämnas när man jämför dagens situation med inmätningen från 1811 är att öar har försvunnit från vattenytan framför Hemmet, och vägsträckningen mellan Vilan och Kanton som går diagonalt genom det öppna landskapsrummet väster om parken har tillkommit (mellan 1945 och 1951). Varken Pipers eller Adelkrantz's förslag för det stora landskapsrummet väster om parken som i dag korsas av Ekerövägen blev anlagt.



Analys av gångvägar.

- Slottets fysiska och funktionella koppling till Lovö kyrka förbi Kanton har en lång historik och finns med i alla förslag och inmätningar.
- Vägen väster om den engelska parken har varit konstant sedan 1600-talet.
- Det har skett stora förändringar och gångvägarna har rätats ut och förenklats. Det har spekulerats i varför detta har skett och det är troligen en kombination av anpassningar efter tidens smak och förändrade skötselresurser.
- Den tidigare nämnda axeln från Karusellplan mot Malmen finns kvar i ett relativt oförändrat tillstånd.



Analys av siktstråk.

- Hemmet var och är en tydlig del av den engelska parken och har ett starkt visuellt samband med den engelska parken.
- Siktstråket som Piper föreslog från den engelska parken mot Orangeriet finns kvar i dag.
- Siktstråk och visuella samband finns i dag från den engelska parken mot Malmen
- Siktstråk finns från Drottningholms teater mot Malmen som påminner om Tessin d.y.:s utformningsförslag för området.

Värden som begränsats av Ekerövägens nuvarande utformning

Förstudiens landskapsanalys och analysen av den engelska parkens historik har fokuserat på och identifierat de historiska, visuella och funktionella sambanden som berörs av Ekerövägens passage från Drottningholmsbronns västra landfäste vid Malmen till Kanton. Historiska, visuella och funktionella samband för Nockebybron och Drottningholmsbron beskrivs nedan.

Den följande analysen fokuserar på Ekerövägens vägmiljö och beskriver hur vägens nuvarande utformning och bestående element begränsar de identifierade historiska, visuella och funktionella sambanden.

Nockebybron



Vy mot Drottningholms slott från Nockebybron.

En bro har funnits över Nockebysundet sedan 1700-talet då bron invigdes tillsammans med Drottningholmsbron år 1787. Sedan dess har bron byggts om vid flera tillfällen under 1800- och 1900-talet fram till att dagens bro invigdes 1973. Det finns därför funktionella och historiska samband mellan Nockebybron och världsarvet Drottningholm.

Det finns i dag ett upphöjt siktstråk mot Drottningholms slott från Nockebybron. Slottet uppfattas som ett distinkt element i det omkringliggande landskapet som ses från vägens passage över Nockebybron. Brons belysningsstolpar och broräcke som ramar in siktstråket förstärker bronns infrastrukturella och trafiktekniska karaktär.

Om det fanns ett visuellt samband mellan de första broarna över Nockebysundet och världsarvet Drottningholm är oklart, men att det skulle ha funnits ett upphöjt siktstråk mot slottet är tveksamt eftersom de anläggningsmaterial och metoder som tillåter så stora broanläggningar inte var tillgängliga under 1700- och 1800-talet.

Det nya upphöjda siktstråket från dagens Nockebybro mot världsarvet Drottningholm tillåter ett unikt siktstråk på cirka 1,4 km mot slottets fasad och bedöms därför medföra ett positivt värde. Eftersom siktstråket mot världsarvet Drottningholm börjar på så långt avstånd samt att Nockebybron är en modern anläggning kan det i dag vara svårt att uppfatta de historiska och funktionella samband som finns. Uppfattningen av det visuella sambandet blir också allt svårare med bronns trafiktekniska vägutrustning, belysningsstolpar och fordon som står i stark kontrast till Drottningholms slott och de värdena som slottet medför.

Drottningholmsbron



Träd och topografi ramar in siktstråket mot Drottningholms slott från Ekerövägen på Kårsön. Ett liknande siktstråk bör ha funnits vid invigningen av den första bron 1787.

Den första fasta bron från Kårsön till Lovön invigdes år 1787 och hade sina brofästen i ungefär samma läge som dagens moderna Drottningholmsbro. Av detta kan man dra slutsatsen att redan år 1787 fanns det ett visuellt siktstråk från Kårsön mot Drottningholm liknande det som finns i dag. Dessutom finns det ett historiskt och fysiskt samband mellan slottsområdet och Kårsön som lever vidare i dag med Drottningholmsbron. .

Det historiska sambandet är dock inte tydligt i dag eftersom vägmiljön och bron uppfattas som modern och infrastrukturell med ett standardutförande av trafikskyltar, vägmålning, belysningsstolpar, asfalt och broräcke. Även det visuella sambandet är begränsat på grund av vägmiljöns utformning och karaktär där vägutrustning och material står i stark kontrast till Drottningholms slott och de värden som slottet medför. De befintliga träden och topografin som finns vid sidan om brofästet på Kårsön ramar in siktstråket mot slottet vilket bedöms som ett positivt värde. Belysningsstolpar finns på den norra sidan av Drottningholmsbron vilket också bedöms som positivt eftersom de inte förhindrar utsikten mot slottet från Ekerövägen.



Vy mot Kårsön från världsarvsgränsen vid Drottningholmsbron. De historiska och visuella sambanden mellan Kårsön och världsarvet Drottningholm framgår inte av bronns utrustning eller material.

Statschefens infart



Kiosken och vändslungan har en negativ effekt på det visuella och historiska sambandet mellan Drottningholms slott och Malmen.

Den privata infartsvägen till Drottningholms slott från Ekerövägen har funnits i någon form från samma period som invigningen av den första bron på slutet av 1700-talet och har ett direkt funktionellt, visuellt och historiskt samband till Drottningholmsbron. I dag är infartsvägens anslutning till Ekerövägen anonym med en standardvägbeläggning och kantsten. De visuella och historiska sambanden är begränsade ytterligare av en modern kiosk med sina tillhörande skyltar, samt en vändslinga med en stor asfaltsyta för bussar som också ökar antalet fordon som kör in i området. Begränsningen förstärks också av Ekerövägens vägmålning, standardvald vägbelysning och stora asfaltsytor.



Trafiksignaler, belysningsstolpar och fartkameror skapar en rörig visuell miljö framför Malmens historiska fasad.

I samband med Statens fastighetsverks lägesrapport till Unesco för världsarvet Drottningholm skrevs en mer detaljerad "Statement of Significance" där Malmen beskrivs på följande sätt:

"Malmen is an adjacent housing area from the 18th century for the royal escorts and court officials as well as an area of office buildings, and was granted town privileges during the latter part of the 18th century. The buildings are still used partly for their original purpose, and the facades are an important feature of the historical setting."

Ekerövägen har funnits som en väg vid Malmen sedan 1600-talet och möjligtvis ännu längre och har därför ett funktionellt och historiskt samband till Malmen och Drottningholms slott. Ekerövägen och dess passerande fordon medför dock negativa visuella effekter för Malmens fasader och den engelska parken. Vägen begränsar de funktionella, historiska och visuella sambanden som finns mellan Malmen och Drottningholms slott eftersom den skapar en visuell barriär samt en modern, rörig och trafikteknisk miljö framför Malmens historiska fasad. Eftersom Ekerövägen har ett standardval av material, belysning, vägmålning och

skyltning är Ekerövägens eget historiska samband till världsarvet Drottningholm också begränsat. Naturstensmuren som finns framför Malmen byggdes under 50-talet och förstärker den fysiska och psykologiska barriär som vägen redan medför.



Vy mot Malmen från den engelska parken.



Vy mot den engelska parken från Malmen.

Det finns i dag ett långt visuellt stråk och visuellt samband mellan den engelska parken och Malmens fasad. Om siktstråket uppkom som en medveten utformning av parken är tveksamt, men det bedöms ändå som ett positivt värde utifrån ett visuellt perspektiv eftersom det visar en tydlig visuell koppling mellan två olika element (den engelska parken och Malmen) som beskrivs i Unescos Statement of Significance för världsarvet Drottningholm. Ekerövägen ligger upphöjd jämfört med den engelska parken vid denna punkt, och passerande fordon medför negativa visuella effekter på siktstråket mellan Malmen och den engelska parken.

Orangeriet och karusellen

Det finns ett historiskt visuellt siktstråk och samband mellan Malmen och karusellen i den engelska parken. Här medför passerande fordon på Ekerövägen mindre negativa visuella effekter eftersom siktstråket är långt. Karusellplan används i dag som en parkeringsplats och parkerade bilar och bussar blockerar ofta siktstråket. Dessutom saknas i dag ett tydligt visuellt fokus vid siktstråkets avslutningar, både vid Malmen och också karusellen.



Siktstråk och allé mot Malmen sett från karusellen.

Det finns ett tydligt visuellt stråk och samband mellan Orangeriet och den engelska parken som delvis används i dag som en infartsväg till parkeringen vid Karusellplan. Passerande fordon och skyltar på Ekerövägen samt trafik på infartsvägen ger negativa visuella effekter på siktstråket och begränsar det visuella sambandet mellan den engelska parken och Orangeriet. Friväxande vegetation längs med Ekerövägens norra sidan ökar den visuella barriäreffekten på siktstråket.



Infarten till parkeringen vid Karusellplan ligger längs ett siktstråk mellan den engelska parken och Orangeriet.



Korsningen Ekerövägen/Rörbyvägen. Belysning, skyltar och trafiksignaler är dominant element inom vägområdet.

Sträckningen av Ekerövägen har funnits i någon form vid Orangeriet sedan 1600-talet och har därför ett funktionellt och historiskt samband till Kungsgården, Orangeriet och den engelska parken. Dagens Ekerövägen medför med sina passerande fordon negativa visuella effekter på den engelska parken och det visuella sambandet mellan Orangeriet, karusellen och den engelska parken. Vägen begränsar även det historiska sambandet som finns eftersom den skapar en modern, rörig och trafikteknisk miljö mellan Orangeriet och den engelska parken. Eftersom Ekerövägen har ett standardval av material, belysning, vägmålning och skyltning har Ekerövägens eget historiska samband till världsarvet Drottningholm också begränsats. Detta påstående är relevant för hela Ekerövägens sträckning från Drottningholmsbro till Vilan.

Hemmet



Vy mot Hemmet med den engelska parken till höger. Ekerövägen och dess belysningsstolpar begränsar de historiska och visuella sambanden mellan Hemmet och den engelska parken.

Den historiska analysen visar att Hemmet var och är en tydlig del av den engelska parken med ett starkt visuellt och historiskt samband. Ekerövägen begränsar dessa samband eftersom vägen är en fysisk barriär som medför negativa visuella effekter och ger störning i form av buller. Ekerövägen skapar en modern och trafikteknisk miljö framför Hemmet där belysningsstolparna blir dominerande vertikala element vilket bedöms som negativt.

Jordbrukslandskapet



Ekerövägen är ett modernt inslag i jordbrukslandskapet. Götiska tornet och den engelska parken finns till vänster.

Den historiska analysen visar att jordbrukslandskapet väster om Götiska tornet har ett historiskt samband med den engelska parken och ett visuellt samband med Götiska tornet. Götiska tornet är ett dominerande visuellt element i landskapet. Ekerövägens sträckning över det öppna jordbrukslandskapet byggdes under 1900-talet och har inte någon tidigare historisk sträckning. Vägen ligger delvis högre än den omkringliggande jordbruksmarken och har ett standardval av material, belysning, vägmålning, och skyltning. Eftersom landskapet har en öppen karaktär blir belysningsstolparna dominerande vertikala element och vägens trafik blir väl synlig vilket bedöms som negativt. Övriga moderna inslag i området finns i form av bostäder längs med Skolallén.

Kanton



Korsningen Ekerövägen/Lovö kyrkallé är entrén till världsarvet Drottningholm från söder.

De gamla alléerna vid Kanton ger ett tydligt historiskt samband mellan slottsområdet, Lovö kyrka (1100-tal) och Kanton. Ett tydligt visuellt samband finns även till Götiska tornet, och passagen genom alléerna söderifrån kan upplevas som en entré in i en historisk miljö. Passagen genom alléerna söderifrån är också bokstavligen entrén in i världsarvet Drottningholm. Dock är känslan av en entré och det historiska sambandet begränsat på

grund av att korsningen är mycket ordinär med standardmaterial, belysning, vägmålning och skyltning. Det finns även ett behov av cykelparkering här.

Kanton–Edeby och Lindötunneln–Tappström

För en beskrivning av landskapet längs sträckan Kanton–Edeby samt Lindötunneln–Tappström se *Förstudie Väg 261, Nockebybron – Tappström, Bilaga 1 Landskapsanalys för Riksintresse Lovö och världsarvet Drottningholm.*

Skyltning

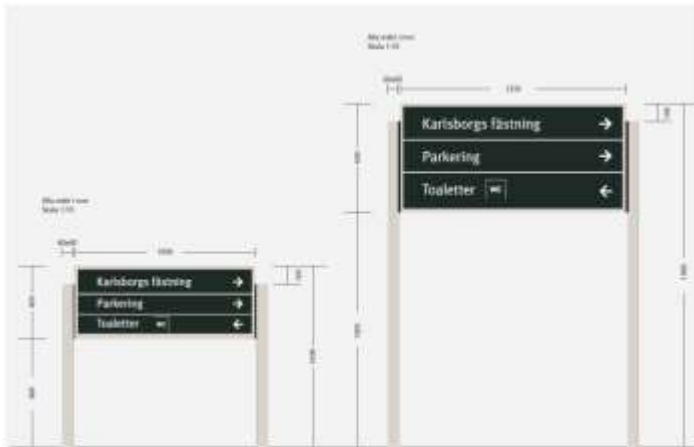


Den befintliga skyltningen inom världsarvet Drottningholm är i för stor kontrast till den historiska miljön.

Vägvisning längs Ekerövägen har i dag ett standardutförande och placeringen är enligt de trafiktekniska standarderna. Generellt kan vägskyltarnas moderna utformning uppfattas vara i för stor kontrast till världsarvet Drottningholms historiska miljö och begränsar förståelsen för Ekerövägens historiska samband med det omkringliggande landskapet .

Flera typer av skyltningar finns i slottsparksområdet men kommer snart att bytas ut mot nya skyltar enligt ett nytt skyltningsprogram för världsarvet Drottningholm som tagits fram av Statens fastighetsverks (SFV).

De nya skyltstolparna har en ytbehandling av brännlackerad aluminium och en varierande höjd beroende på informationen som ska redovisas. Skyltarna har tre olika bredder och skyltarnas formspråk kan beskrivas som modernt.



Världsarvet Drottningholms nya skyltar. Vägvisning för biltrafik (källa SFV).



Världsarvet Drottningholms nya skyltar. Vägvisning och information för gående (källa SFV).

Belysning

Belysningen längs Ekerövägen vid världsarvet Drottningholm är av standardutförande och placeringen är enligt de trafiktekniska normerna. Generellt kan belysningsstolparnas moderna utformning uppfattas som en för stor kontrast till världsarvet Drottningholms historiska miljö och begränsar förståelsen för Ekerövägens historiska samband med det omkringliggande landskapet. Placeringen av belysningsstolparna tar heller inte hänsyn till de visuella siktstråken som finns inom världsarvet Drottningholm och begränsar de visuella sambanden som finns tvärs över Ekerövägen. Nattetid kan vägens belysning uppfattas som störande och dominerande jämfört med den engelska parkens belysning.



Ekerövägens belysning begränsar de historiska och visuella sambanden som finns vid världsarvet Drottningholm.

Den befintliga 1980-tals belysningen i slottsparksområdet kommer snart att bytas ut mot en ny typ av belysningsstolpe och armatur. Den nya belysningen har ett mer traditionellt formspråk och står i kontrast till de nya skyltarna som ska användas. Den nya belysningen påminner om 1800-talets gaslampor och har en stolpe av gjutjärn med ett svartlackerat utförande och monogram på stolpfoten. Totalhöjden för armatur och stolpe är 3 600 mm.



Exempel på den nya belysningen som ersätter den gamla vid slottsparksområdet världsarvet Drottningholm (bild SFV).