

Väg 261 Ekerövägen

Gemensamt

PM
Kulturmiljöutredning

VÄGPLAN
FASTSTÄLLELSEHANDLING
2016-02-15
0N140001.doc

Granskare	Godkänd av	Ort	Datum
K. Henriksson	S. HAGSTRÖM	STOCKHOLM	2016-02-15

Objektnamn	Väg 261 Ekerövågen
Entreprenadnummer	
Entreprenadnamn	Gemensamt
Beskrivning 1	PM
Beskrivning 2	Kulturmiljöutredning
Beskrivning 3	
Beskrivning 4	
Information	
Diarienummer	
Konstruktionsnummer	
Objektnummer	107352
Projekteringssteg	VÄGPLAN
Statusbenämning	FASTSTÄLLELSEHANDLING
Företag	WSP Samhällsbyggnad
Författare/Konstruktör	Johanna Alton
Externnummer	10168147



Innehåll

Sammanfattning.....	5
1 Inledning	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Geografisk avgränsning.....	7
1.3 Metod	7
2 Skydd och förvaltning av kulturmiljövården.....	8
2.1 Världsarv	8
2.2 Miljöbalken	8
2.2.1 Riksintresse enlig 3 kap miljöbalken.....	8
2.2.2 Riksintresseområde enligt 4 kap miljöbalken	9
2.2.3 <i>Naturreservat</i>	9
2.3 Kulturmiljölagen (1988:950).....	9
2.3.1 Fornlämningar	10
2.3.2 Statliga Byggnadsminnen	10
2.3.3 Enskilda byggnadsminnen	10
2.3.4 Miljö kvalitetsmålen	10
2.3.5 Kommunens ställningstagande för kulturmiljön	10
3 Dagens landskap	11
3.1 Kärsön-Lovö-Lindö	11
3.2 Väg 261 med omgivning	12
4 Naturgeografi Kärsön-Lovö-Lindö	14
5 Historik.....	14
5.1 Allmän historik Kärsön-Lovö-Lindö	14
5.1.1 Förhistoria	14
5.1.2 Medeltid	14
5.1.3 Historisk tid	15
5.2 Vägar och kommunikationer	16
5.3 Historiska objekt och strukturer längs väg 261	19
5.3.1 Nockebybron.....	19
5.3.2 Kärsön	19
5.3.3 Drottningholmsbron	19
5.3.4 Drottningholms slott	20
5.3.5 Park- och trädgårdsanläggningen	21
5.3.6 Drottningholmsmalmen.....	26
5.3.7 Kungsladugården.....	26
5.3.8 Hemmet och Vilan.....	27
5.3.9 Kantonområdet.....	28
5.3.10 Torpet Lindöbro och bron över till Lindö	29
5.3.11 Lindö	30
5.3.12 Wallenbergs begravningsplats	30

5.3.13	Malmvik	30
5.3.14	Tappströmsbron	31
6	Karaktärsområden och förhållningssätt längs väg 261	32
6.1	Generellt förhållningssätt för Ekerövågen	33
6.2	1. Nockebybron	34
6.2.1	Historisk karakterisering av Nockebybron	34
6.2.2	Förhållningssätt och åtgärder	34
6.3	2. Kärsön	35
6.3.1	Historisk karakterisering av Kärsön	35
6.3.2	Förhållningssätt och åtgärder	36
6.4	3. Drottningholmsbron	37
6.4.1	Historisk karakterisering av Drottningholmsbron	37
6.4.2	Förhållningssätt och åtgärder	38
6.5	4. Malmen och Drottningholms slotts bebyggda del	39
6.5.1	Historisk karakterisering av Malmen och Drottningholms slotts bebyggda del	39
6.5.2	Förhållningssätt och åtgärder	40
6.6	5. Den engelska parken, Kungsladugården och Hemmet	42
6.6.1	Historisk karakterisering av den engelska parken, Kungsladugården och Hemmet	43
6.6.2	Förhållningssätt och åtgärder	44
6.7	6. Jordbruksmarken mellan avtagsvägen till Vilan och Kanton	46
6.7.1	Historisk karakterisering av jordbruksmarken mellan avtagsvägen till Vilan och Kanton	46
6.7.2	Förhållningssätt och åtgärder	47
6.8	7. Kantonområdet	48
6.8.1	Historisk karakterisering av Kanton	48
6.8.2	Förhållningssätt och åtgärder	49
6.9	8. Jordbruksmark mellan Kanton och Edeby	51
6.9.1	Historisk karakterisering av jordbruksmarken mellan Kanton och Edeby	52
6.9.2	Förhållningssätt och åtgärder	52
6.10	9. Edeby med jordbruksmark (E4 Förbifart Stockholm)	54
6.10.1	Historisk karakterisering av Edeby med jordbruksmark	54
6.11	10. Lindöbro (E4 Förbifart Stockholm)	56
6.11.1	Historisk karakterisering av Lindöbro	57
6.12	11. Jordbruksmark på Lindö (delvis E4 Förbifart Stockholm)	58
6.12.1	Historisk karakterisering av jordbruksmark på Lindö	58
6.12.2	Förhållningssätt och åtgärder	59
6.13	12. Tappströmsbron	60
6.13.1	Förhållningssätt och åtgärder	60
6.14	Vidare åtgärder som inte ryms inom projektet	61
7	Källor	62
7.1	Litteratur	62
7.2	Kartakter	63
7.3	Websidor	63
	Bilaga 1 Byarna längs Ekerövågen	64

Kulturmiljöutredning

Vägplan för Ekerövågen väg 261 Tappström – Nockeby



Sammanfattning

På Trafikverket pågår arbete med att ta fram en vägplan för en breddning av Ekerövägen från Nockeby till Tappström, till fyra körfält. Idag är vägen indelad i tre körfält, två körfält i riktning mot Stockholm och ett körfält mot Ekerö. Genom att lägga till ett körfält inom befintligt vägområde för kollektivtrafik under högtrafik skapas en säkrare och tätare kollektivtrafik. Det kommer att göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt alternativ till ensamåkning i bil. Breddningen ger även möjligheter att utforma vägen på ett sätt som kan tillföra och lyfta fram befintliga värden inom världsarvet.

Ekerövägen passerar genom en miljö med mycket höga kulturmiljövärden. Drottningholms slott med omgivningar är upptagen på UNESCO:s världsarvslista. Nästan hela Lovö är ett område av riksintresse för kulturmiljövärden och flera av byggnaderna i och omkring Drottningholm är byggnadsminnen. Dessutom är Drottningholm ett statligt byggnadsminne. Den höga trafikbelastningen på Ekerövägen har idag en mycket negativ inverkan på världsarvets unika värden genom världsarvet.

I vägplanen för Ekerövägen är bland annat syftet att förbättra framkomligheten för trafiken genom världsarvet och samtidigt anpassa vägen till befintliga kulturmiljövärden i världsarvet med dess omgivande kulturlandskap. Föreliggande kulturmiljöutredning utgör ett kunskapsunderlag för arbetet med vägplanen för Ekerövägen, avseende projektering, gestaltungsprogram och MKB så att vägens nya utformning bidrar till att värna den unika miljön som Lovö med Drottningholms slott utgör.

Kärsön, Lovö och Lindö har varit befolkat sedan förhistorisk tid. De äldsta spåren av människan är från yngre stenålder. Men det var först under bronsålder som man kom att bli bofast. Under järnålder blev öarna fullt ut koloniserade. I början av medeltid fanns det 12 byar på de tre öarna, vilka tillsammans bildade Lovö socken. Lovö kyrka uppfördes under tidig medeltid och utgjorde de navet i socknen. Byarnas ägogränser strålade samman vid kyrkan och vägsystemet var orienterat efter kyrkans placering på ön.

På 1530-talet inledde Gustav Vasa ett successivt övertagande av byarna på Lovö som senare skulle komma att utgöra kungsgården Torvesunds mark. Här ingick praktiskt taget hela Kärsön och Lindö. På 1570-talet påbörjades uppförandet av det som skulle bli Drottningholms slott.

I slutet av 1700-talet skedde stora förändringar i samband med Gustav III:s övertagande av slottet med Kungsladugården. Slottsparken utvidgades, de två broarna Drottningholmsbron och Nockebybron byggdes och Drottningholmsmalmen blev utbyggd. Vidare omorienterades vägsystemet på den centrala delen av Lovö, mot slottet istället för som tidigare mot Lovö kyrka.

För att kunna anpassa den breddade vägen till den omgivande kulturhistoriska miljön krävs kunskap om områdets historiska utveckling. De historiska spåren i landskapet såsom bebyggelse, landskapsstruktur och förhistoriska lämningar förmedlar berättelser om platsens historia. I den föreliggande utredningen har dessa spår lyfts fram och tolkats. Vägsträckan presenteras i 12 avsnitt, så kallade karaktärsområden. Dessa karaktärsområden skiljer sig åt historiskt och funktionellt. Det kan därför inte hanteras med någon generell gemensam lösning för gestaltningen eller val av åtgärder för hela vägsträckningen. Varje karaktärsområde kräver ett särskilt förhållningssätt med tillhörande åtgärder.

1 Inledning

På uppdrag av Trafikverket pågår ett arbete på WSP med att ta fram en vägplan och MKB för breddningen av Ekerövägen mellan Nockeby och Tappström. Idag är vägen indelad i tre körfält, två körfält i riktning mot Stockholm och ett mot Ekerö. Dagens kapacitet står inte i relation till trafikmängderna och köbildningen är omfattande under högtrafik.



Figur 1 Väg 261 Nockeby – Tappström

Trafikverket har tidigare genomfört en förstudie som innehåller studier av olika alternativ för att öka kapaciteten på Ekerövägen. Detta arbete mynnade bland annat ut i förslaget att bygga om vägen till en fyrfältsväg med två smala körfält i varje riktning. Det innebär att alla fyra körfält i stor utsträckning ryms inom det område som redan i dag upptas av vägen. Två av körfälten ska användas för kollektivtrafik under högtrafik. På sträckan från Vilan till Drottningholmsbrons östra fäste kommer också hastigheten att sänkas.

1.1 Bakgrund

Ekerövägen passerar genom världsarvet Drottningholm med mycket höga kulturmiljövärden. Nästan hela Lovö, Kårsö och Lindö är ett område av riksintresse för kulturmiljövärden och flera av byggnaderna i och omkring Drottningholm är enskilda byggnadsminnen. Drottningholms

slottsanläggning är ett statligt byggnadsminne. Praktiskt taget hela Lovö och Kårsö ingår i det nyinrättade naturreservatet, *Lovö naturreservat* som beslutades den 17 mars innevarande år.

Den nuvarande trafikbelastningen på Ekerövågen har en mycket negativ inverkan på världsarvets universella värden (oustanding universal values, OUV). Det övergripande syftet med en utbyggnad av Ekerövågen till en fyrfältsväg med busskörfält är att förbättra trafiksituationen för dem som bor och arbetar i Ekerö kommun. Detta ska ske med stor hänsyn till befintliga kulturmiljövärden inom den värdefulla kulturmiljön med dess omgivande kulturlandskap.

Projektmålen för vägplanen är:

- Kollektivtrafikens andel av personresorna ska öka
- Världsarvets, buffertzonsens och riksintressenas natur- och kulturvärden ska bevaras, vårdas och utvecklas
- Fordonstrafikens framkomlighet ska förbättras
- Trafiksäkerheten på sträckan ska förbättras

Parallellt med vägplanen för Ekerövågen pågår ett arbete med att göra en kulturmiljökonsekvensbedömning, en Heritage Impact Assessment (HIA). Syftet är bland annat att tydliggöra vägprojektens inverkan på världsarvet. Den första delen, HIA fas1, har fungerat som underlag till arbetet med vägplan för väg 261. Förslagen inom ramen för vägplanen och gestaltungsprogrammet kommer att bedömas i en slutlig version av HIA, en s.k. HIA 2. Arbetet med HIA 2 hanteras av Riksantikvarieämbetet och startar efter att de lagstadgade juridiska prövningarna är avklarade.

På uppdrag av Trafikverket har landskapsantikvarie Johanna Alton tagit fram föreliggande kulturmiljöutredning som syftar till att utgöra ett kunskapsunderlag för arbetet med vägplanen, avseende vägutformning, gestaltungsprogram och MKB.

1.2 Geografisk avgränsning

Den vägsträckning som ingår i kulturmiljöutredningen sammanfaller med sträckan för vägplanen, vilken är Nockebybron i öster, via Kårsön, Lovö och Lindö till Tappströmsbron i väster. Det geografiska området för den kulturhistoriska utredningen begränsas till en korridor längs med väg 261.

1.3 Metod

Metodiken för utredningen är att inledningsvis sätta in Ekerövågen och dess omgivning från Nockeby till Tappström i ett historiskt sammanhang. Vidare identifieras och belyses historiska fysiska spår i form av objekt, bärande strukturer och karaktärer i dagens landskap längs vägsträckningen som är relevanta att fokusera på i vägplanen. Vägen delas sedan in i 12 karaktärsområden som beskrivs och förklaras. Till varje karaktärsområde redogörs för förhållningssätt och förslag på vidare åtgärder för att upprätthålla och utveckla områdets historiska karaktär och de spår och strukturer som synliggör denna. I bilaga 1 finns en fördjupad historisk redogörelse för de byar som Ekerövågen löper genom.

2 Skydd och förvaltning av kulturmiljövården

Längs med vägsträckningen finns det ett antal objekt och miljöer som är skyddade enligt lagar, förordningar och konventioner, vilka är följande:

2.1 Världsarv

Ett världsarv är ett kulturminne eller naturminne som är så värdefullt att det anses vara en angelägenhet för hela mänskligheten och ska garanteras skydd och vård för all framtid. Skyddet grundar sig på FN-organet Unescos konvention till skydd för världens natur- och kulturarv, som antogs 1972. Sverige undertecknade konventionen 1985 och har därmed – bland mer än 180 andra nationer – frivilligt åtagit sig att skydda de egna världsarven för all framtid, samt att stödja andra länder i deras ansträngningar för att ta hand om sina.

Sverige har valt att inte ha en egen skyddslagstiftning för världsarv, utan skyddet av världsarven upprätthålls genom miljölagstiftningen, främst miljöbalken och kulturmiljölagen. Unescos världsarvskommitté i Paris beslutar om huruvida världsarven är hotade eller inte. Riksantikvarieämbetet rapporterar kontinuerligt till världsarvskommittén.

Sverige har 15 världsarv. Drottningholms slottsanläggning blev år 1991 som Sveriges första världsarv, upptaget på UNESCO:s Världsarvslista. Motiveringen var att slottet med teater, kinesiska paviljongen, malmen m.m. är ett synnerligen framstående exempel på ett europeiskt kungligt residens.

Motiveringen till världsarvet är följande:

Drottningholms Slottsområde - med slott, teater, Kina Slott och slottsparken - är det bäst bevarade exemplet på ett kungligt slott uppfört på 1700-talet i Sverige och som samtidigt är representativt för all europeisk kunglig arkitektur från denna tid, uppförd med Versailles som förebild och inspirationskälla.

Buffertzonen (skyddszon)

Begreppet för det område som omger världsarvet kallas på engelska för *bufferzone* när begreppet översatts till svenska. Någon skyddszon är ännu inte beslutad, men riksintresseområdet för kulturmiljövården Lovö [K:AB 30], Lovö socken hanteras som sådan. Någon buffertzonen/skyddszon i enlighet med världsarvskonventionen är inte definierad ännu men riksintresseområdet för Lovö fungerar likt en buffertzonen/skyddszonen kring världsarvet. I bedömningen har förändringarna i buffertzonen/skyddszonen tagits upp då de påverkar världsarvsområdets sammanhang, helhet och dess framtida utveckling.

2.2 Miljöbalken

2.2.1 Riksintresse enligt 3 kap miljöbalken

I miljöbalkens tredje kapitel regleras områden av riksintressen för kulturmiljövården (3 kap 6 § miljöbalken). Riksintressen är allmänna intressen som anses särskilt viktiga att bevara. De ska prioriteras framför andra intressen i den fysiska planeringen. Ett område av riksintresse för kulturmiljövården visar upp en lokal karaktär och kvalitet genom att det går att avläsa tidsdjup, särprägel eller representativitet för den specifika karaktären eller kvaliteten. Riksintresseområdena ska kunna ge betraktaren ett utsnitt av en pedagogisk, spännande och levande berättelse om landets och befolkningens utveckling. Exploateringsföretag och andra ingrepp i riksintressen får endast göras om det kan ske så att området inte påtagligt skadas eller nyttjandet av dem påtagligt försvåras. Länsstyrelsen har tillsynsansvar för områden av riksintresse.

Stora delar av Lovö och Lindö är utpekade som ett område av riksintresse för kulturmiljövården, *Lovö [K:AB 30], Lovö socken*. Med undantag för Nockebybron och Tappström ligger hela vägplanen inom riksintresseområdet.

Motivering till riksintresset:

A. Kunglig slottsmiljö som huvudsakligen speglar 1600- och 1700-talen och de av kungligt markinnehav och närheten till slottet präglade Lovö och Lindö. (Kyrkomiljö).

B. Odlingslandskap med förhistorisk bruks- och bosättningskontinuitet sedan bronsåldern. (Fornlämningsmiljö).

Uttryck för riksintresset:

A. Drottningholms slott, påbörjat på 1660-talet efter ritningar av Nicodemus Tessin d.ä. och med till- och ombyggnader från 1700-talet. Parken med barockanläggning och engelsk park och en lång rad byggnader för olika ändamål, bl a teatern, bostadsflyglar, Kina lustslott, koppartält och Götiska tornet. Manufakturmiljön Kanton från 1700-talet och servicesamhället Malmen med slottets förvaltningsbyggnader och ett till stora delar självvuxet hantverkar-samhälle. Färjeläge och gästgiveri med anor sedan 1600-talet samt andra uttryck för rekreativmiljön. Lovös storskaliga jordbrukslandskap med karaktären av herrgårdslandskap med stora åkrar, alléer och små herrgårdsanläggningar. Lovös medeltida sockenkyrka med huvudsaklig prägel av 1600- och 1700-talens ombyggnader.

B. Resterna av två boplatser från yngre stenåldern, en komplex bronsåldersmiljö med gravar och flera boplatser samt många gårdsgravfält från järnåldern.

I området ingår även:

Wallenbergfamiljens Malmviks herrgård på Lindö samt familjens begravningsplats. Sommarvillor.

2.2.2 Riksintresseområde enligt 4 kap miljöbalken

Lovö ingår som en del av riksintresset *Mälaren med öar och strandområden* enligt 4 kap Miljöbalken på grund av dess samlade rekreation-, natur- och kulturmiljövärden. Det innebär att ingrepp som riskerar att påtagligt skada natur- och kulturvärden inte är tillåtna.

2.2.3 Naturreservat

I mars innevarande år tog länsstyrelsen beslut om inrättande av Lovö naturreservat enligt 7 kap, miljöbalken och förordningen om områdesskydd (SFS 1998:1252). Reservatet omfattar merparten av öarna Lovö, Kårsön, Fågelön, Björnholmen, Skräddarholmen, Krankholmen, Granholmen, Tallholmen och ytterligare några småöar i Mälaren. Ekerövågen ligger inom naturreservatet.

Syftet med naturreservatet är att bevara ett stort, kulturpräglat tätortsnära naturområde. Områdets landskapsbild, värdefulla naturmiljöer, värden för friluftslivet samt historiskt sammanhängande odlingslandskap ska särskilt skyddas och vårdas. Skyddet av området ska även bidra till att uppnå gynnsam bevarandestatus för naturtyper enligt EU:s art- och habitatdirektiv som är utpekade i området.

2.3 Kulturmiljölagen (1988:950)

Kulturmiljölagen är den centrala lagstiftningen för skydd av kulturmiljövärden. Den reglerar bevarandet av fornlämnings-, värdefulla byggnader och kulturföremål. Intentionen i lagen är att det är allas ansvar att skydda och vårda vår kulturmiljö. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön såvitt möjligt undviks eller begränsas. Länsstyrelsen har tillsyn över kulturminnesvården i länet och Riksantikvarieämbetet har överinseende över kulturminnesvården i landet.

2.3.1 Fornlämningar

Lovö är rik på fornlämningar från stenålder och framåt. Fornlämningar skyddas enligt 2 kap Kulturmiljölagen. Det är länsstyrelsen som beslutar om eventuella arkeologiska undersökningar enligt denna lagstiftning. Inför breddningen av Ekerövågen kommer det att krävas sådana arkeologiska undersökningar.

2.3.2 Statliga Byggnadsminnen

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader, miljöer och anläggningar kan skyddas så som statligt byggnadsminne 3 kap kulturmiljölagen. Regeringen fattar efter begäran från Riksantikvarieämbetet beslut om en byggnad kan förklaras som statligt byggnadsminne enligt Förordning om statliga byggnadsminnen (2013:558).

Riksantikvarieämbetet anger genom skyddsbestämmelser på vilket sätt byggnadsminnet ska vårdas och underhållas, samt i vilka avseenden det inte får ändras. Riksantikvarieämbetet har tillsyn över de statliga byggnadsminnena och prövar frågor om tillstånd till åtgärder som strider mot skyddsbestämmelserna. Vid tillståndsprövningen vägs behovet av ändringen mot den eventuella minskning av det kulturhistoriska värdet som ändringen kan medföra. Frågan om tillstånd till ändring prövas av Riksantikvarieämbetet och beslutet kan inte överklagas.

Drottningholms slott och dess omgivning med parkanläggningar och tillhörande byggnader är ett statligt byggnadsminne sedan år 1935. I beslutet om statligt byggnadsminne, anges ett antal byggnader som särskilt ska uppmärksammas, däribland byggnaderna i Kanton. Gränsen för det statliga byggnadsminnet är i princip densamma som för världsarvet Drottningholm.

2.3.3 Enskilda byggnadsminnen

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader, miljöer och anläggningar kan även skyddas som enskilt byggnadsminne 3 kap kulturmiljölagen. Hertigarnas stall, Lilla skolan, Ralph Erskins bostad och ateljé på Drottningholmsmalmen är byggnadsminnesförklarade denna lag.

2.3.4 Miljö kvalitetsmålen

I samband med förändringen av miljömålssystemet år 2010 beslöt riksdagen om en ny målstruktur med ett generationsmål, som är överordnat de 16 miljö kvalitetsmålen. Generationsmålet beskriver inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske till år 2020, för att Sveriges 16 miljö kvalitetsmål ska kunna nås. Kulturmiljö är en integrerad aspekt i generationsmålet.

Att lämna över ett samhälle till nästa generation, där de stora miljöproblemen är lösta är ett gemensamt ansvar som ska lösas med en helhetssyn på landskapet, en del av det så kallade generationsmålet. För detta krävs att kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena är en integrerad del av bevarandet, bruket och planeringen av landskapet. Kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena är allas ansvar.

2.3.5 Kommunens ställningstagande för kulturmiljön

I riktlinjerna för översiktsplanen för Ekerö kommun från år 2005 står att *"...åtgärder som kan skada kulturvärdena vid riksintresset Lovö inte får vidtas..."* och att kommunen ska verka för att de mest värdefulla natur- och kulturmiljöerna på Lovö ska ges förstärkt skydd.

I kommunens kulturmiljöprogram från år 1988, står att Drottningholm utgör ett så kallat kulturhistoriskt värdefullt område där helhetsmiljön, har en kulturhistoriskt värdefull struktur samt att närmiljön särskilt ingående belyser viktiga delar av kommunens historia. Av programmets riktlinjer framgår att *"...högt antikvariskt hänsynstagande är motiverat vid förändringar i landskapet"*.

3 Dagens landskap

3.1 Kårsön-Lovö-Lindö

Kårsön, Lovö och Lindö utgör tydligt avgränsade öar som domineras av jord- och skogsbruk, där äldre tiders avtryck fortfarande är tydligt avläsbara i landskapet. Det för Mälardalen typiska sprickdalslandskapet är tydligt på Lovö med dess vida centralt belägna dalgång som omges omväxlande av skogklädda moränbackar och berg i dagen.

Fastigheten med Drottningholm ägs av staten och förvaltas av Statens fastighetsverk. Sedan 1800-talets början lyder den dock under kunglig dispositionsrätt som administreras av Ståthållarämbetet. Fram till för några år sedan bedrevs fortfarande jordbruk vid Kungsgården. Jordbruksverksamheten i övrigt på Lindö, Lovö och Kårsön regleras i särskilda arrendeavtal mellan arrendator och Statens fastighetsverk respektive Stockholms stift som äger Prästgårdsmarken. På Lovö odlas mer spannmål än vall i förhållande till övriga länet. På en av gårdarna på ön bedrivs ekologiskt jordbruk. På samma gård finns den enda mjölkkobesättningen på ön. Här finns även får. På de övriga gårdarna bedrivs konventionell spannmålsodling utan djurhållning, med stallplatser för uthyrning med tillgång till rasthagar företrädesvis på gammal åkermark i anslutning till stallbyggnaderna. Sammanlagt finns mellan 280 och 350 hästar på Lovö.

Marken på Lindö ägs av Wallenbergstiftelsen. På Lindö finns det en arrendator som brukar jordbruksmarken.

Bebyggelsen på Lovö är i huvudsak av traditionell agrar karaktär. Byggnadsbeståndet på jordbrukets gårdar har förnyats successivt. Byggnaderna är huvudsakligen från 1930-talet då Domänverket gjorde en stor nybyggnadsatsning men det finns även enstaka yngre såväl som äldre byggnader på öarna. Flera av gårdarnas huvudbyggnader är dock från 1700-tal, varav ett antal har flyttats från Kanton. På Lindö ligger Malmvik säteri, med dess underlydande by Lindö.

Kronans influenser kan tydligt avläsas i landskapet då de ursprungliga små byarna, successivt har övergått till att bli underlydande sammanslagna större gårdar som bebyggs med säterilikhande huvudbyggnader. På dessa gårdar finns olika generationer av arbetarbostäder som tidigare har hört till Kungsgården. Enstaka sommarvillor och trädgårdsmästerier i strandnära lägen är karaktäristiska inslag på Lovö. Kårsön är och har länge varit en ö för rekreation och friluftsliv. Här finns enstaka bostäder på en avgränsad del av öns västside. Brostugan med café och minigolf söder om vägen och Kårsögården med friluftsanläggningar ligger på öns östra del. Huvuddelen av ön präglas dock av skog.

Tre dagvattenanläggningar finns längs den aktuella sträckningen. En dagvattendamm ligger vid vägen på Kårsön och en pumpstation vid det norra brofästet på Drottningholmsbron. Strax väster om Tappströmsbrons brofäste ligger ytterligare en dagvattendamm.

På en trädbevuxen kulle söder om Ekerövågen på Lindö ligger Wallenbergs begravningsplats. Här är vissa i Wallenbergsläkten begravda. Men platsen användes även tidigare som begravningsplats för de boende på Malmvik. Den tredje ligger väster om Tappströmsbron på Ekerösida.

Ekerövågen som är den enda landvägförbindelsen från Ekerö kommun till Stockholm trafikeras av ett stort antal biltrafikanter, vilket påverkar världsarvet Drottningholm genom buller och barriäreffekter.

Kungliga Drottningholms golfbana anlades år 1959 på mark som tidigare tillhört Rinkeby by och ligger strax norr om Ekerövågen i jämnhöjd med Kanton. Den omfattar en 18-hålsbana och en korthålsbana och arrenderas av golfklubben. Banan renoverades år 2011 och omfattar omkring 100 hektar.

För golfbanan finns en skötselplan för parkliknande skötsel. Golfbanan är anpassad till det historiska landskapet. Åkerholmar och topografi är i det närmaste bevarad från tiden då marken brukades som åker.

Jordbruket på Lovö och Kärsön regleras i särskilda arrendeavtal mellan arrendatorer och mark-ägarna Statens fastighetsverk och Stockholms stift. Av den anledningen odlas inte energiskog på Lovö. Det odlas mer spannmål än vall i förhållande till övriga länet, på Lovö. En av gårdarna på ön brukas ekologiskt. Det är den enda gården som har nötkreatur, en mjölkbesättning av utrotnings-hotade husdjursraser. På samma gård finns även får. På resterande gårdar bedrivs konventionell spannmålsodling utan djurhållning, men stallplatser hyrs ut för ridhästar som har tillgång till rast-hagar företrädesvis på gammal åkermark nära stallbyggnaderna.

På Lindö bedrivs jordbruk på den historiska åker- och ängsmarken. Malmvik ägs av Stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs minnesfond.

3.2 Väg 261 med omgivning

Nockebybrons tre generationer av broar har sedan år 1779 utgjort länken mellan fastlandet och Kärsön. Brostugan på Kärsön var länge en central punkt för resenärerna från och till Stockholm. Stugan flyttades till den plats den har idag i samband med det senaste brobygget år 1973.

I anslutning vid Nockebybrons fäste på Kärsön finns en dagvattendamm för dagvatten. Rännor längs broarna och tätade diken på östra halvan av Kärsön fångar upp dagvattnet som därefter förs till dagvattendammen vid Nockebybrons fäste.

Den första generationen av Drottningholmsbron och Nockebybron byggdes år 1779 vägen på Kärsö. De befintliga broarna uppfördes i samma läge i början av 1970-talet.

Vägen genom Drottningholm är trefilig, två filer i riktning mot Stockholm och en fil i riktning mot Ekerö. Längs Malmens kvarter finns en stödmur som anlades på 1970-talet, då vägen breddades och doserades.

Området öster om Slottsbyggnaderna, där den tidigare nyttoträdgården och ett ridhus samt angöringsplatsen för båtarna till slottet har funnits, utgör idag parkeringsplatser, tennisbana och brygga för reguljärtrafik till Stockholm. På platsen finns även ett besökscentrum, en restaurang och en pressbyrå-kiosk (se figur 6 och 11).

Direkt väster om den långa raden vid Drottningholmsmalmen viker den gamla vägen av norrut mot den tidigare Kungsladugården och Vilan. På den norra sidan av vägen i jämnhöjd med nuvarande ekonomibyggnader och orangeriet finns området för Kungsladugårdens fruktträdgård som idag till stor del är beväxt med träd och buskar.

Den något förskjutna fyrvägskorsningen som Rörbyvägen och infarten till Karusellplan har tidigare varit en regelrätt fyrvägskorsning. På den norra sidan av vägen finns en alléliknande trädformation mot Kungsladugården som sannolikt har utgjort den tidigare vägsträckningen norrut. Idag används Karusellplan som parkeringsplats för dagpendlare och för besökare i parken. Fortfarande framstår strukturerna av den ursprungliga stjärnplatsen tydligt där Karusellplanen är central. Infarten till parkeringen utgör en av strålarna i stjärnplatsen, vilken fortsätter såsom en av de bärande siktlinjerna söderut in i den engelska parken. Längs flera av de övriga strålliknande vägarna finns ett antal hårt tuktade trädformationer.

Längs med Ekerövågens södra/östra sida ligger en engelsk park med trädrader varvat med trädgångar och vattensystem och slingrande stigar. I parken i direkt anslutning till vägen ligger parkens Karusellplan, där man vid sekelskiftet 17-1800 satte upp skådespel med påkostade kulisser, vanligtvis medeltida hjälteberättelser.

Hemmet ligger norr om Ekerövågen. Byggnaden ligger i blickfånget till en av siktlinjerna i den engelska parken. De två vägarna som bildar två armar på var sida om byggnaden har till viss del anlagts som en sammanlänkning till parken, vilket fortfarande kan skönjas. Hemmet utgör blickfång från Monument-holmen, en av flera som öar som ligger i vattensystemet.

Efter avtagsvägen mot Vilan finns det norr om vägen en höjd med ett stort antal praktfulla gamla ekar. Höjden planerades i slutet av 1700-talet att bli en del av den engelska parkens anläggning. På en generalplan över parken finns en turkisk paviljong utritad på höjden. Paviljongen realiserades aldrig men höjden har haft funktionen av blickfång med en tydlig siktlinje från Götiska tornet och Monumentholmen, inne i parken. Platsen har även varit en utsiktspunkt med en vy över den engelska parken och det pastorala landskapet. En promenadväg har lett från Götiska tornet över åkermarken till höjden.

Vägsträckningen mellan den engelska parken och Kanton anlades år 1934. Nio år senare planterades en allé med träd på båda sidor om vägen. Dess livslängd var kort. Av de historiska flygbilder som finns över området framgår att allén redan år 1956 var borttagen. Under den tiden upprättades den ekonomiska kartan över området, på vilken allén finns utritad.

Den komplicerade korsningen vid Kanton där tre vägar korsar varandra, kom till i samband med den nya vägsträckningen över åkermarken mellan den engelska parken och Kanton. Den nya vägen skär över två rätlinjiga allékantade vägar varav den ena går mellan Lovö kyrka och slottsanläggningen och den andra går mellan Vilan och Lovö gamla skola, längs Kantongatan och vidare mot Kinaslott. Idag är det svårt att uppfatta de historiska vägarnas respektive koppling mellan målpunkterna.

Den gamla bytomten för Rinkeby ligger på en åkerholme öster om Ekerövågen. På holmen ligger en lada och bakom den utbreder sig byns förhistoriska gravfält. I jämnhöjd med den gamla bytomten på var sida om Ekerövågen påträffades förutom delar av bytomten även boplatsslämningar från förhistorisk tid, i samband med den arkeologiska utredningen för befintligt projekt. Strax västerut står en milsten från historisk tid.

På motsatt sida om Rinkebys gamla bytomt ligger Finnbo som uppförts någon gång under första delen av 1900-talet.

Åkermarken mellan Kanton och Edeby har tillhört Rinkeby fram till i mitten av 1700-talet, då marken inlemmades i slottsanläggningen, med Kanton och Kina slott.

Edeby arrenderas idag för jordbruk. Brukaren har förutom Edebys marker även arrenden för delar av Söderby ägor, på Kårsö och den mark som tidigare brukats under Rinkeby och senare Kungsladugården. Här fanns tidigare nötboskap för köttproduktion, men idag är produktionen inriktad på spannmål, vall, raps och majs. Här bedrivs även ekologisk bärodling. De små skiftena trädas. Till gården hör fyra naturbetesmarker. Stallplatser hyrs ut för omkring 20 hästar.

Vid Edeby har vägsystemet genomgått stora förändringar i samband med vägomläggningarna år 1934 och år 1994, då Lindötunneln byggdes. 1934 års omläggning resulterade i att vägen över byns ägor rätades och snördes av från Lindöbro. I samband med 1994 års omläggning byggdes Lindötunneln. Vägen genom den tidigare Lindö by gjordes om till gång- och cykelväg.

4 Naturgeografi Kärsön-Lovö-Lindö

Kärsön, Lovö och Lindö ligger i östra delen av Ekerö kommun. Området tillhör det mellansvenska sprickdalslandskapet med lerfyllda dalsänkor och moräntäckta bergshöjder. Hela området ligger under högsta kustlinjen med en högsta höjd på omkring 43 meter över havet. Höjdskillnaderna är förhållandevis små. Huvuddelen av jordtäcket, vars tjocklek varierar, består av ställvis blockrik morän och med glaciallera i dalgångarna. Lerlagren är på en del platser upp till 15 meter tjocka. Inslaget av organiska jordar är litet. Klimatmässigt ligger området inom odlingszon 2.

5 Historik

5.1 Allmän historik Kärsön-Lovö-Lindö

Lovö, Lindö och Kärsön utgör en del av Svealands tidigt koloniserade övergångsbygd med en relativt hög uppodlingsgrad. De tre öarnas odlingsarealer består både av en bördig åkermark centralt på Lovö och Lindö och av långsmala stråk av åkermark i senare uppodlade dalgångar.

De historiska bytomterna rymmer spår av medeltida reglering och har huvudsakligen etablerats under förhistorisk tid. Produktionsinriktningen har dominerats av spannmålsodling kompletterat med trädgårdsnäring, fiske och boskapsskötsel.

Drottningholms slott, i dess exponerade läge mot vattnet och med en tydlig entré västerifrån staden, har manifesterats i landskapet genom påkostade parkanläggningar som representerar olika stilideal. Karakteristiskt för framför allt Lindö och Lovö är de alléer av ädellövträd som kantat och fortfarande kantar vägarna i landskapet, tydligast in mot Lovö kyrka respektive Drottningholms slottsanläggning.

5.1.1 Förhistoria

De äldsta lämningarna efter människan på Lovö är från mellersta stenålder (omkring 3300 – 2300 f. Kr.). Lämningarna består av ett antal boplatser som nyttjats som säsongsboplatser för jakt och fiske. Säsongsboplatserna var belägna på Lunda och Söderby på västra Lovö.

De naturliga landvinningarna till följd av strandförskjutningen gjorde att man successivt övergick från jakt och fiske till att bli mer inriktat på djurhållning. Det nomadiserande livet i jakt på vilt och fisk förändrades till mer permanent bofasthet. Tack vare strandförskjutningen och förbättrade jordbruksredskap kunde man successivt bryta upp grässvålen i dalgångarna, för odling på de väldränerade och lättbrukade jordarna. Åkerbruket var även mer arbetsintensivt än boskapsskötseln. Allteftersom spannmålsodlingen kom att bli alltmer viktig blev man därför mer platsbunden. De bebyggelselägen som valdes under järnåldern utvecklades till en mer permanent bebyggelse. Den bebyggelsestruktur som växte fram under senare delen av förhistorisk tid är, med få undantag densamma som idag.

Det som utmärker Lovö, Kärsön och Lindö under förhistorisk tid ur ett regionalt perspektiv är närheten till välfrekventerade farvatten och närheten till de internationellt viktiga platserna Helgö (400 e Kr) och Birka och Adelsö (ca 800 e Kr). Birka är den första verkliga stadsbildningen i vårt land.

Mot slutet av järnålder fanns det 12 bebyggelselägen på Lindö, Lovö och Kärsön. Dessa bosättningar skapade grunden för den bebyggelsestruktur som återfinns på Lovö och Lindö idag.

5.1.2 Medeltid

Vid övergången till medeltid var Mälaröarna de tre Mälaröarna fullkoloniserade. De 12 byarna som kom att utgöra Lovö socken bestod under medeltid av mellan 1 och 5 gårdar.

Det är inte klarlagt exakt när Lovö kyrka är uppförd, sannolikt har den uppförts tidigast under senare delen av 1100-talet. Socknen Lovö omnämns första gången i skriftliga källor år 1289 som ecclesie Logö

(DS 989). Den är uppförd i gråsten. Den ursprungliga kyrkobyggnaden bestod av ett långhus (cirka 10 x 5,5 m), ett brett torn i väster och sannolikt ett smalare kor av okänt utseende. Förekomsten av äldre gravar och runstenar som använts som grundstenar till tornet antyder att det funnits en äldre byggnad på platsen, sannolikt en träkyrka. Sockenkyrkan är belägen centralt i socknen, på Barkarbys ägor.

Rinkeby och Vikby (Wicby) på Lovös östsida omnämns redan under 1200-talet, i Vårfruberga klostrets jordebok. Rinkeby omnämns även i slutet av 1200-talet. Därefter dröjer det till i mitten av 1300-talet innan Berga, Glia och Söderby omnämns i det medeltida diplomatariet. År 1348 omnämns Prästgården. Norrby är den av byarna på Lovö som omnämns sist i det äldsta medeltida materialet och det sker år 1438. Endast två av byarna i området har tidigare utgjort sätesgårdar, Rörby, en kort tid kring år 1447 och Barkarby kring sekelskiftet 1500.

5.1.3 Historisk tid

År 1531 gjorde kronan det första förvärvet på ön, en av gårdarna i Norrby. De sammanlagt 29 gårdarnas jordnatur var fram till 1540-talet blandad. Tio av gårdarna utgjorde skattegårdar (självägda) och en gård i Norrby tillhörde kronan. Kyrkan ägde förutom Prästgården även en gård i Edeby respektive Vikby. Gården i Berga tillhörde Sankt Erik. Klara kloster ägde en gård i Rinkeby respektive i Vikby. På Hogsta, Lindö och Lunda fanns en gård vardera som – redan då - tillhörde Gustav Vasas arv och eget. Nio gårdar tillhörde frälset, med tre gårdar i Rinkeby respektive Söderby samt en gård i vardera Barkarby, Edeby och Vikby.

På 1550-talet gjordes ytterligare en viktig jordtransaktion Gustav Vasa bytte till sig den största gården i Glia med avsikt att bilda ett storjordbruk tillsammans med den intilliggande gården, Torvesunds kungsgård och Vikby. Torvesund eller Thorsund hade uppkallats efter sundet mellan Lovö och fastlandet. Detta storjordbruk var början till Drottningholms Kungsladugård. År 1569 hade alla gårdar i socknen utom Prästgården övergått till Gustav Vasas arv och eget. Efter Gustav Vasas död år 1560 övertogs kungsgården Torvesund av Johan III som påbörjade bygget av Drottningholms slott år 1579 för drottning Katarina Jagellonica. Efter Johan III:s död år 1592 bytte egendomen ägare flera gånger och arrenderades ut.

På 1630-talet karterades alla byar och gårdar på Lovö utom de redan avhysta byarna Vikby och Glia. Kartorna återfinns i början av den geometriska jordeboken A1. Karteringens syfte var att från statens sida ta reda på de svenska gårdarnas skattekraft. Kartorna omfattar tomt, åker och ängsmark, samt i vissa fall även betesmark.

År 1651 övertogs egendomen av greve Magnus Gabriel De la Gardie som hade planer på att både formge och anlägga en terrasserad trädgård mellan Drottningholms slott och vattnet. Men redan år 1661 övertogs Drottningholms egendom av drottning Hedvig Eleonora. Slottet brann strax efter ägarbytet och Nicodemus Tessin d ä anlätades för att göra upp ritningar till en betydligt större slotts-anläggning med sydeuropeiska förebilder.

De första lindarna i Drottningholms parkanläggning började planteras på 1680-talet. Broderiparterren var klar omkring år 1685, men har sedan dess förnyats flera gånger, bland annat på 1760-talet.

Adolf Fredrik och Lovisa Ulrika satte sin prägel på egendomen från år 1744 och framåt. Slottsparken byggdes ut på bekostnad av byn Rinkeby, vilken avhystes. Parken anlades efter rådande stilideal och Kina slott uppfördes första gången år 1753 och mer beständigt år 1763. Parken vid Kina slott har en mer informell och intim karaktär. Kanton anlades med början på 1750-talet. Det var tänkt att fungera som ett manufakturverk.

Gustaf III tog över dispositionsrätten till slottet år 1777. Några år senare anlätades trädgårdsarkitekten Fredrik Magnus Piper för att anlägga en trädgård efter det engelska parkidealet. I parken anlades två dammar. Ett stort antal träd och buskar planterades. Även ett antal skulpturer och monument anlades enligt detta parkideal. Bland annat anlades det en gravhög på Monumentholmen till minne av Gustav III, efter förhistoriska ideal. Invid högen placerades två runstenar. I den engelska parken uppfördes det så kallade Götiska tornet som till en början var det tänkt som en borg. Ståthållarbostaden Hemmet uppfördes i slutet av 1780-talet. En karusellplan och lövteater anlades intill Monumentholmen, med dess radiellt utstrålade lindrader.. Som en kontrast till parkens slutna och vilda karaktär bibehölls det omgivande pastorala landskapet som skapade vidsträckta utblickar från parken.

Under Gustav III:s tid omorganiserades vägnätet på Lovö. Vägnätet som tidigare hade sammanlänkat byarna med varandra och med kyrkan kom nu att orienteras efter slottets behov och maktstruktur.

Bebyggelsen på Drottningholmsmalmen har sitt ursprung i etableringen av de hantverkare som behövdes för uppbyggnad av det nya slottet efter branden i början av 1660-talet. Men det första huset det så kallade stenvärdshuset uppfördes redan på 1500-talet. De flesta byggnader som står där idag är dock från slutet av 1700-talet och byggdes i samband med Gustav III:s omstruktureringar av slottsanläggningen.

Mellan åren 1907 och 1911 restaurerades slottet och drottning Victoria tog även initiativ till restaurering av lustträdgården. År 1927 genomfördes större restaureringar såsom återställande av lövteatern och karusellplan omgärdad av nyplanterade lindar. Omgivande boskékvarter, bestående av formklippta träd, med siktlinjer och lövsalar rekonstruerades. Monumentholmen rensades upp så att effekten av de radierande lindarna åter blev tydlig.

I början av 1930-talet anlades Sötvattenslaboratoriet på Lovös östsida. Lovös vattenverk anlades strax därefter på västra Lovö. År 1943 anlade Försvaret sin radioanstalt på en del av Rörby ägor. I mitten av 1950-talet grävdes en ny vattenledning ned från Vattenverket och vidare tvärs över hela Lovö.

När det gäller Lindö har jordnaturen ändrats över tid. Byn lades under Malmvik när gården blev säteri på 1630-talet. Efter att gården mist sina säterirättigheter övergick Lindö till kronan. Den nuvarande herrgårdsbyggnaden uppfördes i början av 1700-talet. Huset byggdes om under i slutet av 1800-talet i holländsk renässansstil.

På Lindö har det under de senaste 200 åren funnits ett flertal trädgårdar och fruktodlingar.

5.2 Vägar och kommunikationer

Lindö, Lovö och Kärson präglas av kontakten med Mälarens vatten. På den tiden när Lovö fortfarande bestod av små öar var det huvudsakligen vattenvägen som man transporterades sig. För omkring 1000 år sedan hade landhöjningen lett till mer sammanhängande större markområden och man började färdas landvägen allt mer. Under vikingatid var det vanligt förekommande i Mälaronrådet att placera runstenar längs de större transportstråken, framför allt på de platser där två kommunikationsleder korsade varandra och vid broar. På Lovö har det funnits sju runstenar varav fem finns vid Lovö kyrka, en runhäll finns vid Edeby. Den sjunde runstenen har stått vid Kungsladugården men är idag försvunnen. I samband med att landet kristnades kom kyrkan att få en central plats i den dåvarande bebyggelse – och vägstrukturen. På Lovö kom kyrkan att ligga som ett nav i det vikingatida och medeltida vägsystemet.

Längs Ekerövägen finns ett antal milstenar som vittnar om att vägen varit en av de viktiga allfarvägarna under 1600-talet, i samband med 1649 års Gästgivarordning, då vägnätet uppmättes och skjutsnätet ordnades. De var ett verktyg för att skapa förtroende för resande att vägens längd var ordentligt uppmätt och det stadgades i gästgiveriförordningen år 1649 att milstolpar skulle finnas vid

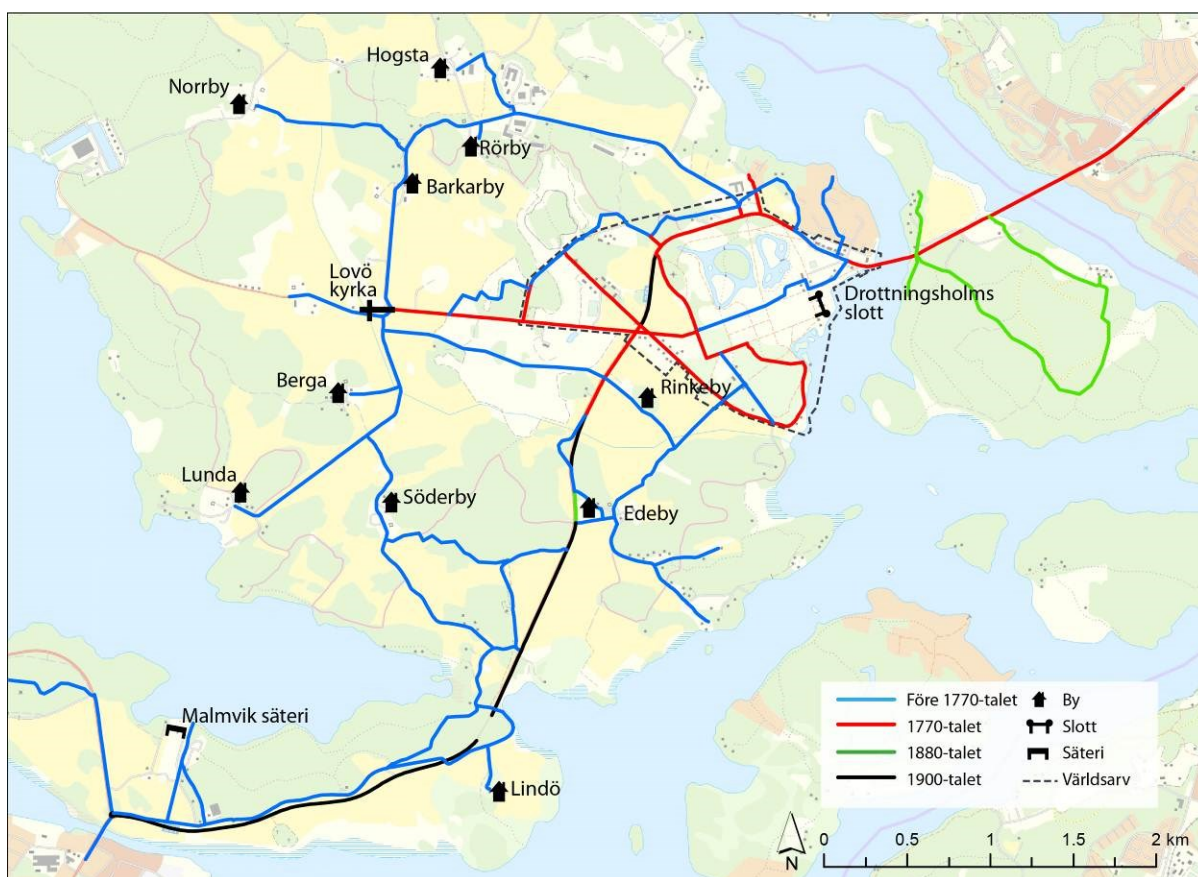
varje hel mil på landsvägar. Från och med 1734 års gästgiveriförordning även vid halva och fjärdedels mil. Genom den nya Väglagen år 1891 upphörde föreskrifterna om milstolpars uppsättande.

När Drottningholm och kungamakten fick fäste på ön i slutet av 1700-talet med utbyggnader av parkanläggningar och uppförande av bland annat Kina slott och Kanton, förändrades vägstrukturen. Den centrala positionen som kyrkan tidigare haft, försköts till slottet och kungamakten, vilket avspeglades i omfattande vägomläggningar i slutet av 1700-talet. Under den här tiden byggdes också den första bron mellan fastlandet och Drottningholm.

I slutet av 1800-talet började de övre skikten av Stockholms societet att uppföra sommarvillor i stadsnära lägen nära vatten. Det var ångbåtstrafiken som möjliggjorde detta. På Mäläröarna resulterade detta i att ett stort antal sommarvillor byggdes längs öarnas stränder. Det uppkom därmed ett behov av ett vägnät som utgick från dessa sommarvisten och som också byggde på rekreation och friluftsliv mer än för överlevnad. På Kårsön uppfördes ett antal sådana villor, bland annat Ängsholm.

Ytterligare en viktig utbyggnadsfas skedde år 1934, då en ny och rakare väg byggdes över åkermarken öster om Vilan mot Kanton och över åkermark söder om Edeby gård. År 1945 planterades vägsträckan mellan den engelska parken och Kanton med en dubbelsidig allé. Allén fanns kvar fram till någon gång mellan 1950 och 1956. Rörbyvägen har i samband med att FRA anlades vid 1940-talets början, rätats och getts en kraftigare uppbyggnad från Dammtorp och norrut.

I början av 1990-talet breddades Ekerövågen ytterligare, till tre körfält. Vid samma tillfälle tillkom även Lindötunneln. På Lindö var den medeltida vägstrukturen intakt fram till vägomläggningen i början av 1990-talet, då vägen väster om tunneln anlades parallellt med den äldre vägsträckningen.



Figur 2 Väghistorisk karta längs med Ekerövågen

5.2.1.1 Vägsystemets utbyggnadsfaser

De första kommunikationerna skedde företrädesvis på vatten. Strandförskjutningen gjort att behovet av kommunikationer på land ökade. Kommunikationer vattenvägen kom att kombineras med vägar på land. Vägsystemet på Lovö kan delas in i fyra tydliga tidsepoker.

- Järnålderns vägsystem (blåmarkerade)
- 1770-talets vägsystem (rödmarkerade)
- 1880-talets vägar (grönmarkerade)
- 1900-talets vägar (svartmarkerade)

Blåmarkerade vägar

De vägar som på kartan markeras med blå linje tillhör den första generationen av vägar på ön. Dessa knyter samman förhistoriska bebyggelsecentra med varandra samt dåtidens samlingspunkter för handel och religiösa verksamheter. Längs med dessa vägar placerades runstenarna, vilka ofta återfinns i knutpunkter för kommunikationer från den tiden. Ofta följer dessa förhistoriska vägar höjdsträckningar i landskapet. När landet kristnades lokaliserades kyrkorna till redan befintliga knutpunkter för att bli så lättillgängliga som möjligt för sockenborna. Kyrkan var en viktig mötesplats och förlades därför till kommunikativt fördelaktiga lägen i landskapet, invid vattenleder och landvägar.

Det förhistoriska och medeltida vägnätet präglas därför av platsen där kyrkan ligger, vilket framgår tydligt på Lovö, där vägarna strålar samman vid kyrkan från den förhistoriska bybebyggelsen. Dessa smala grusvägar som successivt breddats från ridstig till körväg, slingrar sig och följer landskapets topografi. Ofta löper de i gränsen mellan åker och skogsbryn.

Rödmarkerade vägar

På 1770-talet genomgick vägnätet stora förändringar för att stärka Drottningholms och kronans ställning på ön. Denna maktmanifestation präglar den tidens vägnät, då nyanlagda vägar skapades i raka axlar mellan slottet, kyrkan, hamnplatsen och viktiga byggnader inom slottsanläggningen. Vissa befintliga vägar rätades ut eller togs bort. Vägarnas funktion var att sammanlänka viktiga målpunkter inom slottsanläggningen och att ge uttryck för den tidens skönhetsideal. Vägen längs den engelska parken kom att fungera som en del i det stora parkkomplexet. Den utgjorde gränsen mellan den vilda, dramatiska men samtidigt strukturerade, estetiska och medvetet anlagda parken och det pastorala vidsträckt jordbrukslandskapet med inslag av blickfångande punkter från parken såsom Hemmet. Vägen ingick således i parkanläggningen. Stockholmsvägen som uppfördes under samma tid sammanlänkade Drottningholm med Stockholms slott. Vägen skapar en rät linje redan från Nockebybron med slottet i fonden, ett tydligt exempel på 1770-talets vägplanering. Vägutformningen från den här tiden är inte direkt anpassad till de topografiska förhållandena. De rätta linjerna har varit förhärskande.

Grönmarkerade vägar

Dessa vägar som byggdes under slutet av 1800-talet och löper i huvudsak till de sommarvillor som anlades längs med stränderna men även till rekreativa målpunkter såsom badstränder, bryggor och promenadsstråk. De länkas samman med allfarvägen.

Svartmarkerade vägar

Det senaste århundradets förändringar i vägnätet har varit omfattande framförallt avseende Ekerövågen. Flera åtgärder har vidtagits för att möta behovet av en ökad kapacitet och för att anpassa vägen till den ökande hastigheten. Vägen har därför breddats, rätats ut, doserats, getts nya sträckningar samt delvis förlagts i tunnel. Det här är karakteristiskt för den här generationens vägar, där vägen inte längre av praktiska skäl behöver anpassas till den omgivande topografin, på grund av moderniserad teknik. De historiska strukturerna har därmed delvis fragmenterats när den nya vägen planerades rakt genom åkermark och åkerholmar, utan att direkt ta hänsyn till det tidigare vägnätet.

5.3 Historiska objekt och strukturer längs väg 261

5.3.1 Nockebybron



Figur 3 Nockebybron år 2008

(Foto Holger Ellgaard)

Första gången som det skapades en förbindelse mellan fastlandet och Kärsön var under Gustav III:s tid. Den första bron var en flottbro liksom de två övriga, Tranebergsbron och Drottningholmsbron som skapade förbindelsen mellan Stockholms slott och Drottningholm. Broarna stod färdiga år 1787. Överfarten var avgiftsbelagd. Betalningen skedde vid Brostugan som vid det senaste brobygget flyttades till den plats där den står idag. Nockebybron byggdes om under 1920-talet. År 1973 stod den nuvarande bron färdig för trafikering. Bron har en typisk för sin tid med broplatta som möter smäckra bropelare i rät vinkel.

5.3.2 Kärsön

Vägen över Kärsön har gått i, i det närmaste samma sträckning sedan den anlades i samband med att de två första broarna byggdes. Vägens riktning över ön har valts så att slottet blir i blickfånget under hela sträckan från Nockebybronns fäste fram till Lovö. Längs vattnet mot Drottningholm löpte tidigare en väg som tillkom under 1800-talet i samband med bebyggelseetableringen på ön. Flera av de äldre vägarna är idag gång- och cykelvägar.

5.3.3 Drottningholmsbron



Figur 4 Drottningholmsbron år 2008

(Foto Holger Ellgaard)

Den första Drottningholmsbron anlades på uppdrag av Gustav III år 1787. Broarna ritades av arkitekten Carl Fredrik Adelcrantz. Tidigare hade kungen fått färdas till slottet på Drottningholm via den långa omvägen genom Solna och Bällsta till Tyska botten, för att därifrån färjas över till Loviselund på norra Drottningholmsmalmen, där det sedan 1600-talet har funnits ett gästgiveri, och därefter via Gustav III:s väg till slottsanläggningen. Omkring mitten av 1800-talet byttes broarna ut. De ersattes då med flytande broar, så kallade flottsbroar. Den första betongbron uppfördes år 1925. Den nuvarande lågbron invigdes år 1973. Brons utformning är typisk för sin tid med en brokonstruktion i form av en broplatta som möter ett brofundament i rät vinkel.

5.3.4 Drottningholms slott

Från 1540-talet lät Gustav Vasa lösa in jorden på Lovö vilket skapade grunden för den så kallade kronoparken Lovö, där han lät anlägga en kungsgård. De dåvarande byarna lades under kungsgården och gårdarna kom att bli arrendegårdar, så kallade kronogårdar till Kungsgården. Kungsgården som då benämndes Torvesund (Thorsund alt. Torvesund) blev säte för en fogde som tjänade kungen. Det som tidigare hade utgjort Glia by ombildades år 1552 till ett storjordbruk och avelsgård som år 1559 fick gården det nya namnet Torvesund.

Under åren 1576-84 lät Johan III uppföra ett stenhus, som kom att namngavs till Drottningholm efter Drottning Katarina Jagellonica. Stenhuset var en rektangulär byggnad med formen av en parstuga med kyrksal centralt i mitten. Huset var i två våningar, 32 meter långt, tolv meter brett med ett brett utskjutande välvtt mittparti där kyrkan var inrymd. Platsen som valdes för stenhuset är detsamma som höjden där det nuvarande slottet står. Slottet färdigställdes troligen aldrig. Den kringbyggda ladugården låg ett stycke öster om huvudbyggnaden, strax öster om nuvarande Hemmet. Ladugården rymde fårhus, fähus, häststall, oxhus och två lador. Idag finns en terrassartad och jämn platta om cirka 40 x 40 meter som sannolikt utgör platsen för ladugården.

Stenhuset brann ned år 1661, men de tjocka murarna finns bevarade i dagens slottsbyggnad. Änkedrottning Hedvig Eleonora lät återuppföra slottet efter ritningar av Nicodemus Tessin d ä. Slottet stod färdigt år 1698. Slottskyrkan – ett svenskt Pantheon - fullbordades under Ulrika Eleonoras tid år 1728. Hedvig Eleonora inspirerades av Palais de Luxembourg i Paris uppfört 1614-25 som ägdes av änkedrottning Maria de Medici. Bygget av Drottningholm kom att anpassas efter det som var kvar av stenhuset. Som arbetskraft tog man hjälp av ett stort antal soldater. Tegel togs från olika tegelugnar i Mälardalen, bl a från Mälsåker, men slutligen uteslutande från det mer närbelägna tegelbruket vid Väntholmen.



Figur 5 Drottningholms slott. Ur Erik Dahlberghs *Suecia antiqua et hodierna*,

1698-1701 (blad II:77).

Byggnadsplanen karaktäriseras av ett centralt beläget trapphus och har inspirerats av den italienske arkitekten Palladios Villa Pisani utanför staden Vicenza. Byggnadsplanen kom under åren att omformas i flera omgångar. Trädgårdsfasaden är influerad av Villa Borghese i Rom. Nicodemus Tessin d ä avled år 1681 strax innan färdigställandet av bygget som hans son Nicodemus Tessin d y fullföljde vid 1700-talets början, med inredningar och lustträdgård.

5.3.5 Park- och trädgårdsanläggningen

De nuvarande parkanläggningarna föregicks av en krydd-, köks- och fruktträdgård mellan stenhuset och Malmen. Väster om stenhuset låg en djurgård. Den första ansatsen till park var i form av en lustträdgård som ritades av Magnus Gabriel De la Gardie på 1650-talet. Nicodemus Tessin d.y. som tog över efter sin far år 1681, gjorde på uppdrag av änkedrottning Hedvig Eleonora en generalplan för parkanläggningarna med franska förebilder. Optik och geometri var vägledande och en karaktäristisk del var symmetrin och den tydliga mittaxeln. Hans främsta inspiratör och läromästare var André Le Nôtre.

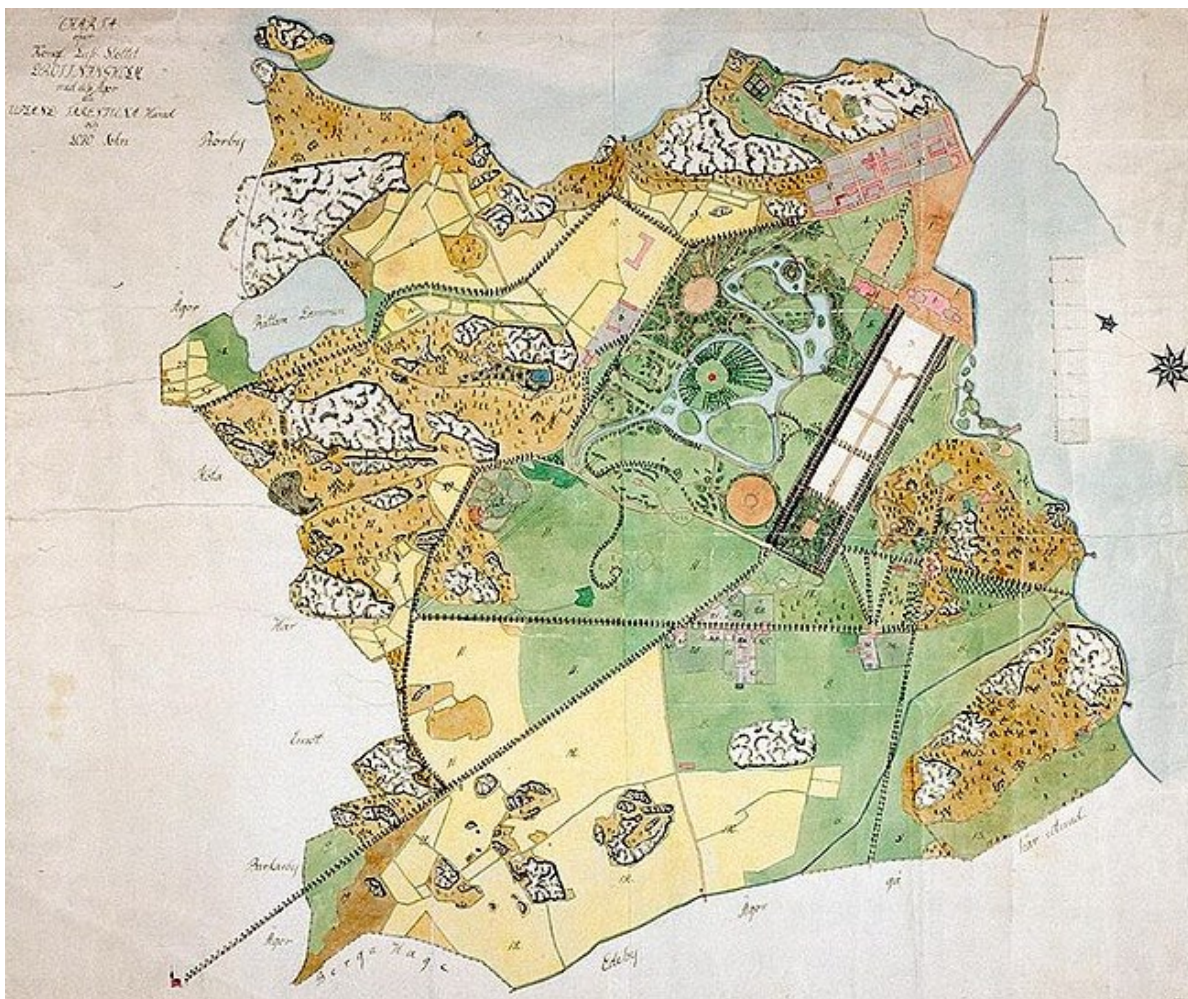


Figur 6 Utdrag från karta över Drottningholm från år 1698 (Aktbeteckning: A58-4:1 LMV)

I utformningen av parken eftersträvas långa och vackra utblickar. Stor vikt läggs vid kontraster och motsatsförhållanden såsom ljus och skugga, öppet och slutet, naturligt och tuktat. I upplevelsen av parken inkluderas omgivande landskap, där det pastoralala jordbrukslandskapet ställs emot parkens medvetet anlagda estetiska ideal.



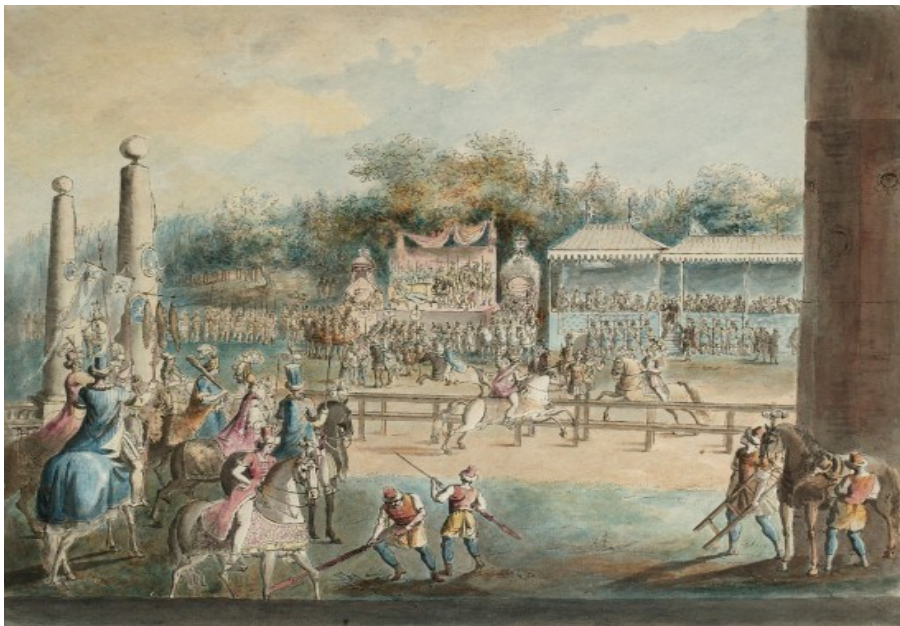
Figur 7 Drottningholms slottsträdgård. Ur Erik Dahlberghs Suecia antiqua et hodierna, 1698-1701 (blad II:78).



Figur 8 Karta över Fredrik Magnus Piper planer för utformningen av Engelska parken från slutet av 1700-talet (Källa Kungliga Biblioteket)

År 1777 lät Gustav III inleda arbetet ned att anlägga en engelsk park norr om den tidigare parkanläggningen. Området präglades av träskmark. Vid höga vattenflöden bedrevs det fiske i delar av området. Några år senare anlätades trädgårdsarkitekten Fredrik Magnus Piper för att anlägga en trädgård efter det engelska parkidealet. I parken anlades två dammar. Även dammsystemet vid badhuset anlades. Ett stort antal träd och buskar planterades. Även ett antal skulpturer och monument anlades enligt detta parkideal. Trädgården kompletterades norrut med en engelsk romantisk park på 1770-talet. Bland annat anlades en gravhög på Monumentholmen till minne av Gustav III, efter förhistoriska ideal. Invid högen placerades två runstenar. I den engelska parken anlades ett vattensystem med utgångspunkt från de två dammarna, där de lägre fuktiga partierna tidigare hade legat. I parken uppfördes det så kallade Götiska tornet på Glia bys gamla bytomt som till en början var det tänkt som en borg. En liten serpentinväg anlades och västerut mot en höjd mitt i det pastorala jordbrukslandskapet. Höjden skulle sannolikt fylla funktionen av utsiktspunkt ut över landskapet, utvald som blickfång för den centrala punkten på Monumentholmen inne i den engelska parken. Idag är höjden beväxt med ett antal praktfulla ekar och på dess norra sluttning ligger en ekonomibygnad.

Den så kallade Karusellplan anlades samtidigt som den engelska parken. Här höll Gustav III vissa av sina praktfulla karuseller och tornerspel. En karusell var en form av uppträdande som skildrade historiska, gärna medeltida händelser med exempelvis riddares kamp mot en eldsprutande drake eller en sammandrabbning mellan två härar. Här kunde uppföras medeltidsborgar, torn, exotiska djurmodeller och maskinerier som rekvisita till uppträdandet. Karusellplan kom dock att utnyttjas oftare av Gustaf IV för samma ändamål. Den sista Karusellen anordnades av Gustav IV år 1800.



Figur 9 En så kallad karusell på Drottningholm år 1785 av Martin Rudolf Heland (från www.ekeroguiden.se, källa okänd)

I parken anlades även vistor och siktgator som sträcker sig genom och utanför parken. Under samma tid uppfördes marmorskulpturerna och trädlundarna i parken. Teatern byggdes till med Déjeuner-salongen med utblick över parken.

Jordbruksmarken norr och väster om den engelska parken tillhör inte parken men har med dess pastorala och funktionsanpassade karaktär haft en betydelsefull roll såsom kontrast till den estetiskt anlagda parken. På en höjd väster om parkanläggningen anlades en utsiktspunkt dit en serpentinformad väg ledde (se karta fig 10). På 1790-talet planerades för en utvidgning av parken västerut. På en

generalplan från år 1797 finns en symbol utritad på höjden i form av en turkisk paviljong. Den omgivande brukade åkern anges som pelouse som skulle skapa rymd och utblickar över parklandskapet. Strax söder om den finns ett anlagt sjösystem med öar, broar och promenadstigar på dagens åkermark. I parken finns ett antal väl genomtänkta siktlinjer från Monumentholmen mitt i den engelska parken samt från Götiska tornet.

Även om det mesta av jordbruksmarken som omger parken, aldrig gjordes om till parkmark ska uppfattas som en visuellt viktig del av parken, i egenskap av kontrast till parkmiljön. Det var inte ovanligt att man anlade hägnader, murar och gräsmarker för att förstärka det omgivande landskapets karaktär och topografi för att accentuera kontrasterna i förhållande till parken.



Figur 10 Utdrag ur en av planerna över den engelska parken. Observera siktlinjen mot höjden väster om nuvarande Ekerövägen där man planerade för en Turkiskpaviljong. Den planerade pelousen utgörs av dagens åkermark (Generalplan, förslag till ny park vid Drottningholm slott, år 1797. Kungliga akademien). Norr åt höger i bild.

I början av 1800-talet, förenklades parken. Kaskadanläggningen revs, dammarna i vattenparterren lades igen och broderiparterren ersattes med enkla gräsplaner. Murar ersattes med grässlåtar.

Den gamla krydd-, köks- och fruktträdgården införlivades en period i den engelska parken. Senare skulle den förändras till en form av förplats till teatern. Mellan 1860-talet och år 1917 låg här ett ridhus som anlades Karl XIV Johan. Därefter lät Löjtnant Axel Wallenberg som då bodde i bostadshuset Vilan strax väster om Malmen, för egna medel uppföra två tennisbanor på platsen för det rivna ridhuset.



Figur 11 Utdrag ur konceptkartan till den häradsekonomska kartan från 1880-tal. Notera det stigsystem och ridhuset (se vit pil) på platsen för den tidigare köksträdgården. Idag finns här två tennisbanor och en parkeringsplats för bussar. (Aktbeteckning Brännkyrka J112-75-19 RAK).

År 1844 tillträdde Oscar I som kung och inledde omgående restaureringsarbeten på Drottningholm. Bland annat planterades exotiska och ovanliga träd såsom Weymouthtallar och lärkträd i parken och parterren på sjösidan planterades med buskar och träd. Nya trädgårdar anlades både på 1830- och 1860-talen. Även en kägelbana anlades, vilken fanns kvar en bit in på 1900-talet.



Figur 12 Utdrag ur karta över Drottningholm från år 1811 (LMV Aktbeteckning A58-4:3)

I början av 1950-talet inleddes arbetet med att återge lustträdgården sin forna glans på Gustav VI Adolfs initiativ. Bland annat togs buskar och träd som skymde slottets fasad från sjösidan bort och ersattes av en ny trädgård, de så kallade Sjöparterren. Alléerna som fått växa sig höga beskars kraftigt.

Vattenparterren återställdes och invigdes år 1953. En enklare variant av broderiparterr stod klar år 1957. Även kaskaderna som rivits i början av 1800-talet och fontänen Kronan rekonstruerades och försågs med eldriven vattenpumpsteknik. Arbetena avslutades år 1961. Kina lustslott och tillhörande trädgård gjordes om på 1970-talet under ledning av Walter Bauer och blev stramare och öppnare än den någonsin varit.

5.3.6 Drottningholmsholmsmalmen

Det första huset som lät uppföras på malmen var ett värdshus av sten, vilket antas vara från Katarina Jagellonicas tid. Drottningen var katolik och skyddade ett antal katoliker som förföljdes i andra delar av riket. I stenvärdshuset antas jesuiterna haft sitt kollegium där de fick fri religionsutövning fram till år 1595.

Malmens bebyggelse har sitt ursprung i etablering av de hantverkare som behövdes för uppbyggnad av det nya slottet efter branden i början av 1660-talet. Byggnaderna närmast slottet var direkt relaterade till slottet och hovets behov av service. Här fanns på 1740-talet bryggeri, spannmålsbod, bageri, värdshus, pagebyggnad, byggnader för slottssmeden, slottssnickaren, slottspredikanten, vaktmästare, trädgårdsmästare samt vattenkonstmästarens hus. Vakter och annat arbetsfolk bodde också här. På norra delen av Malmen fanns en väderkvarn och mjölnarens stuga. Det fanns två landsvägar inom området – dels en till färjeläget vid Loviselund på norra Malmen som senare kom att benämnas Gustaf III:s väg. Malmen har tillkommit såsom ett samhälle i direkt anslutning till slottet med förebild i det franska lustslottet Versailles. Det ansågs viktigt att det fanns plats för inkvartering, förtäring för hovets gäster och uppvaktning nära slottet. Kungen ville också locka vänner och utövare av de fria konsterna att etablera sig i slottets närhet. De skulle förstärka glansen kring slottet och bidra till platsens förskönande. Nybyggarna fick några års skattefrihet. Frihet meddelades dem som ville arbeta med handel och hantverk för att ge platsen liv och rörelse. År 1782 gavs Malmen stadsrättigheter och redan året därpå lades en rutnätsformad plan för att reglera placering av ny bebyggelse. Den kom dock bara att följas i Malmens södra del. År 1787 invigdes den nya vägen mellan till Drottningholm över Kärsön, dess nuvarande sträckning. Byggnaderna i Långa Raden och Hertigarnas Stall i södra delen av Malmen kan kopplas till vägens anläggande. På 1800-talet utvecklades Malmen till ett område för bostäder och sommarvillor.

5.3.7 Kungsladugården

När Rinkeby hade förvärvats av Lovisa Ulrika kom Kungsgården att omfatta hela Lovö med undantag för Prästgården. I slutet av 1700-talet låg ladugårdsbyggnaderna på gårdet norr om väg 261, omkring 100 meter väster om Rörbykorsningen. Ingen av dessa byggnader finns kvar från den tiden. Dagens ladugårdsbyggnader ligger öster om Rörbyvägen och uppfördes på 1910-talet.



Figur 13 Kungsladugården år 1925 (Källa RAÄ)

(Foto Berit Wallenberg)

5.3.8 Hemmet och Vilan

På platsen för Hemmet låg tidigare en förvaltarbostad i direkt anslutning till Kungsladugården. Det var Gustav III som lät uppföra byggnaden under 1780-talet. Sannolikt var det efter arkitekten C.C. Gjørwells ritningar. Byggnaden uppfördes som tjänstebostad åt Ståthållaren på slottet. Placeringen är väl genomtänkt som ett inslag och blickfång i den engelskt inspirerade delen av Drottningholmsparken.



Figur 14 Utblick mot Hemmet från den engelska parken år 1922 (Källa RAÄ)

(Foto Berit Wallenberg)

Vilan med dess två flygelbyggnader uppfördes år 1792 efter ritningar av L. J. Desprez. Det var en livstidsförläning åt Gustaf III:s balettmästare, Louis Gallodier. Efter att Ekerövågen drogs om söderut över åkermarken, så ligger Vilan mer avsidet än tidigare. Byggnaden har senare nyttjats som plåtslageri, café och tvättinrättning innan det år 1906 togs över och reparerades av Axel Wallenberg med familj. Till byggnaden hör en trädgård med växthus och lusthus.



Figur 15 Vilan uppförd år 1792

(Foto Johanna Alton)

5.3.9 Kantonområdet

Kantongatan anlades år 1757 och allén som ursprungligen utgjordes av rönn är förnyad och består idag i huvudsak av lind. Byggnaderna uppfördes på initiativ av Adolf Fredrik och Lovisa Ulrika så som ett mönstersamhälle för manufakturerna. De idag totalt välbevarade byggnaderna med en typisk 1700-talskaraktär ligger längs med vägen mot Kina slott, liknande en bruksgata

Kanton anlades på 1750-talet på initiativ av drottning Lovisa Ulrika. Hon hade ambitionen att skapa ett område med småskalig tillverkning av lyxprodukter i merkantilistisk anda. Här uppfördes smedja för finsmideri, silkesstrumps- och sidenbandsfabrik och knyppelskola. En stor plantering av mullbärsträd anlades vid en av byggnaderna som grund för tillverkningen av siden.

Redan i slutet av 1700-talet hade byggnaderna gjorts om till bostäder, där bland annat operasångare, hovsekreterare, skådespelare, hovets livmedikus fick bo. I början av 1800-talet inhyste byggnaderna ryska krigsfångare. De kvarvarande byggnaderna (23 st) utgör ungefär hälften av den ursprungliga bebyggelsens omfattning. Flera byggnader har flyttats ut i landskapet och nyttjas som huvudbyggnader på flera av gårdarna på Lovö, bland annat Edeby och Barkarby. Byggnaderna vid Kantongatan har bibehållen karaktär från 1700-talets mitt, och har genomgått restaureringar.

Enligt muntliga källor ska Kantongatans förlängning i Skollallén mot Vilan vara planterad år 1753. Det är oklart när trädens längs Lovö Kyrkallé planterades. Men sannolikt anlades den under sent 1700-tal, då den finns med på Pipers karta från samma tid. Allén länkar samman slottsanläggningen med Lovö kyrka och fungerar som en länk mellan den världsliga makten med det religiösa maktcentrat som kyrkan representerade vid den tiden.



Figur 16 Kantongatan

(Foto Johanna Alton)

5.3.10 Torpet Lindöbro och bron över till Lindö

Lindöbro ligger som namnet antyder vid bron över den före detta sundet till Lindö. Torpet ligger längs den tidigare landsvägen. Idag har sundet grundats upp och det finns nästan inget vatten kvar under bron. Vid den gamla stenbron står en milsten från mitten av 1800-talet.



Figur 17 Lindöbro år 1946 (Källa RAA)

(Foto Berit Wallenberg)

5.3.11 Lindö



Figur 18 Lindö bys gamla bytomt vid den tidigare sträckningen för Ekerövågen öster om Lindötunneln. År 1946 (Källa RAÄ) (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 vägen över Lindö 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 18 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.

5.3.12 Wallenbergs begravningsplats

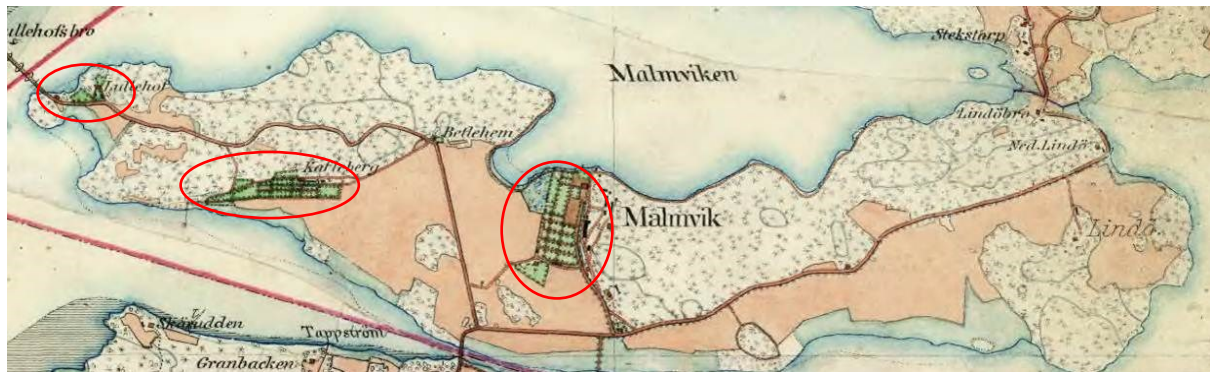
På en trädbevuxen kulle mitt i det öppna åkerlandskapet söder om Ekerövågen ligger släkten Wallenbergs begravningsplats, även kallad Wallenbergs mausoleum. Platsen användes även under 1600- och 1700-talen, som begravningsplats för Malmvik. En tujaplanterad allé leder till mausoleet på krönet av kullen.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

5.3.13 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.

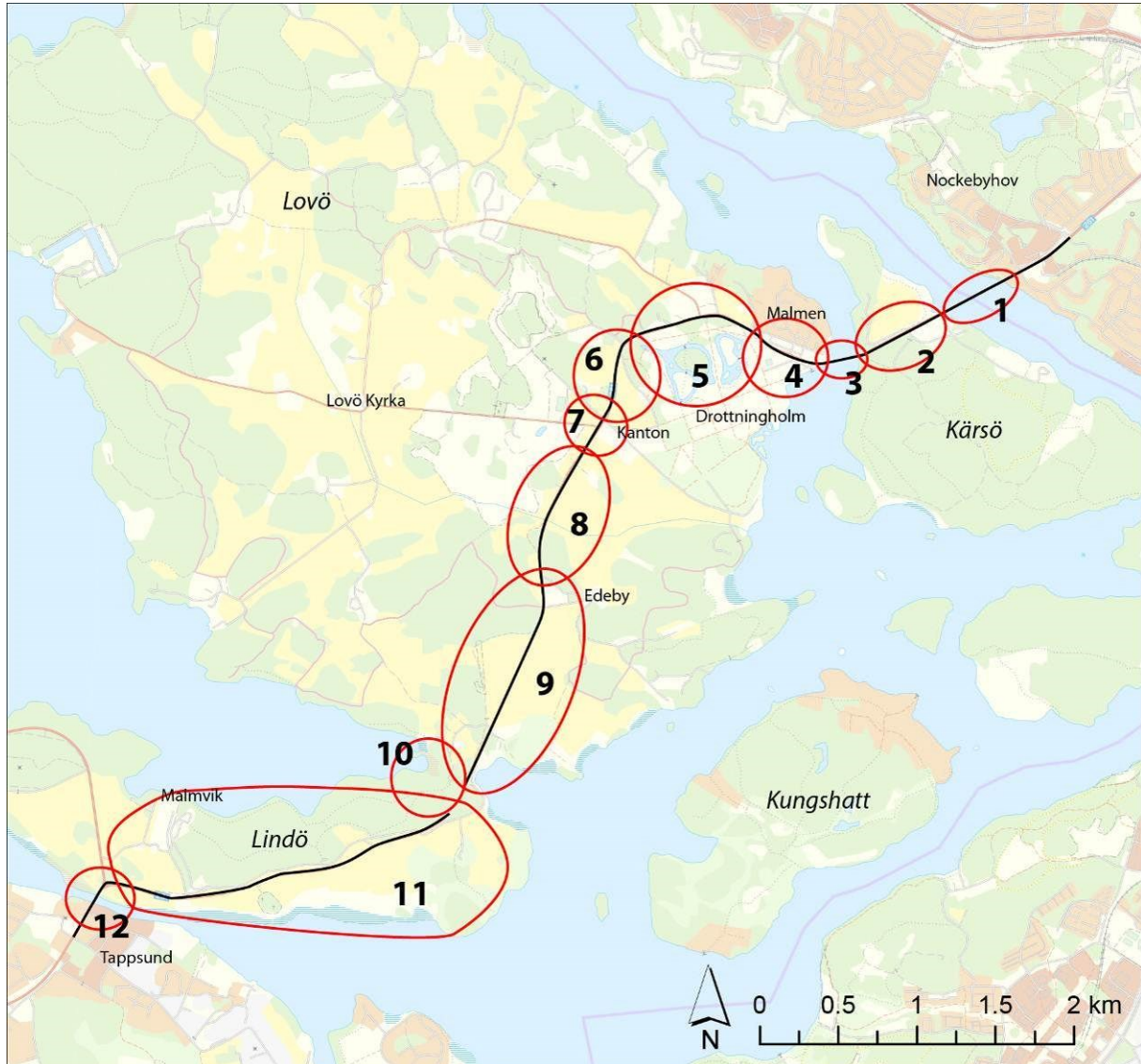


Figur 19 De gröna partierna inringade med rött utgjorde trädgårdsanläggningar. Utdrag ur konceptkartan till den äldre ekonomiska kartan från omkring 1880-talet (Aktbeteckning Brännkyrka J112-75-19 och Skå J112-75-06, RAK)

5.3.14 Tappströmsbron

År 1828 byggdes en bro med klaff vid Tappström. Enligt samtida anteckningar var bron dock av dålig kvalitet. I brist på ekonomiska medel för att ersätta den med en bättre konstruktion reparerades 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.

6 Karaktärsområden och förhållningssätt längs väg 261



Figur 20 Översiktsskara karaktärsområden

Den sträcka som ingår i vägplanen för Ekerövågen 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 arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm (karaktärsområdena 9-11). Karaktärsområde 10 är en viktig historisk knutpunkt för kommunikationssystemet men ingår inte i projektet för Ekerövågens breddning. Ekerövågen ingår i ett övergripande gestaltungsprogram gemensamt för arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm och Vägplan för Ekerövågen.

6.1 Generellt förhållningssätt för Ekerövågen

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

Projektet bör eftersträva att ta så lite jordbruksmark som möjligt i anspråk för breddningen.

Vägen bör anpassas till det omgivande områdets topografi och karaktär. Projektet bör därför i så stor utsträckning som möjligt undvika ingrepp och bestående skador i landskapet.

Man bör skapa vägmiljöer längs vägsträckan anpassat till varje karaktärsområdes historiska bakgrund, såsom engelsk park, jordbruksmark eller trädgård.

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

Vägens karaktär bör underordnas det omgivande landskapet.

Antalet trafikrelaterade anläggningar bör hållas nere i antal och dimension längs hela sträckan, men framför allt på Lovö och Kärsons. Detta avser även gat- och kantsten, stödmurar, släntningar och trottoarkanter etc.

Permanenta markingrepp så som planskildheter och nya vägdragningar bör uppfattas som irreversibla och bör därmed undvikas.

I samband med återställande i i det område som omfattar vägplanen, bör man eftersträva att återställa till den ursprungliga topografi. 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 driftsskedet.
- Göra en översyn av trafikrelaterade anläggningar med syfte att minimera i antal och storlek.
- I samarbete med Statens fastighetsverk upprätta en skötselplan för vägsträckan för att underlätta skötsel och underhåll i den historiskt värdefulla miljön. Skötselplanen ska kommuniceras med det arbete som pågår med framtagande av en vårdplan för Drottningholm.

6.2 1. Nockebybron

6.2.1 Historisk karakterisering av Nockebybron



Figur 21 Nockebybron år 1923 (www.upplandia.se)

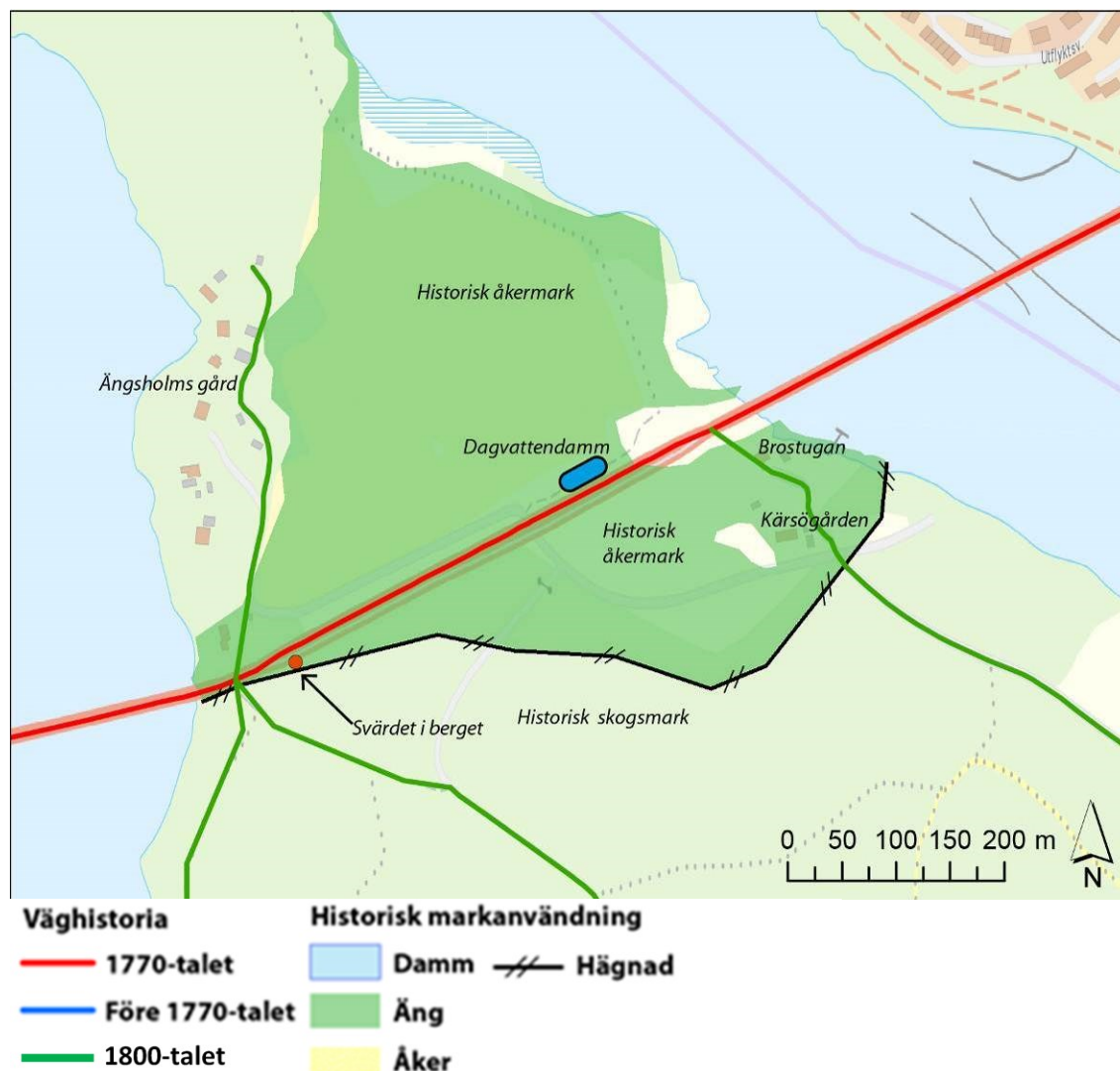
(Foto Berit Wallenberg)

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

6.2.2 Förhållningssätt och åtgärder

Vid en eventuell breddning av bron, är det viktigt att dess broräcken, belysning m.m. hålls neutrala i dess utformning. 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.

6.3 2. Kårsön



Figur 22 Karaktärsområde för Kårsön. Den historiska markanvändningen redovisas med grönt, vilket visar att marken under 1600-talet nyttjades för ängsbruk (se kartöverlägget).

6.3.1 Historisk karaktärisering av Kårsön

Vägen omges av jordbruksmark på var sida. Söder om vägen ligger även friluftsanläggningen, Kårsögården. Under 1600-talet brukades marken som äng 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 kantades tidigare av träd och ett staket (se foto figur 23). I samband med den senaste bronstillkomsten flyttades Brostugan söderut till dess nuvarande läge. Marken på öns sydvästra del har historiskt sett varit beskogad. Dagvattendammen norr 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 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 nord-sydlig riktning. Vägen norrut ledde till Ängsholm.



Figur 23 Brostugan på Kärösön år 1923 (www.upplandia.se) (Foto Berit Wallenberg)

6.3.2 Förhållningssätt och åtgärder

Det medvetet planerade vyn mot slottet bevaras och beaktas.

Förstärka karaktären av det historiska jordbrukslandskapet.

Tydliggöra det historiska vägsystemet på Kärösö.

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.
- Röja fram de stora ekarna på Kärösö.
- Diken rensas så att de får en tydlig agrar karaktär. Dikesrenen längs vägen utformas på ett sätt som främjar skötsel av en rik ängsliknande flora.
- Röja fram den tidigare parallella huvudvägen och vägen till Ängsholmen så att den uppfattas från vägen.
- Ta bort alla skyltar som inte behövs. Anpassa utformningen av återstående trafikrelaterade anläggningar såsom skyltar, busshållplatser och belysningsanläggningar till slottsvyn och till det omgivande jordbrukslandskapet.
- Anpassa dagvattendammen norr om Ekerövågen så att den bättre harmoniserar till den omgivande jordbruksmarken.

6.4 3. Drottningholmsbron

6.4.1 Historisk karakterisering av Drottningholmsbron



Figur 24 Drottningholmsbron år 1905 (www.upplandia.se)

(Foto Okänd)



Figur 25 Drottningholmsbron från år 1971

(Foto Okänd)

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

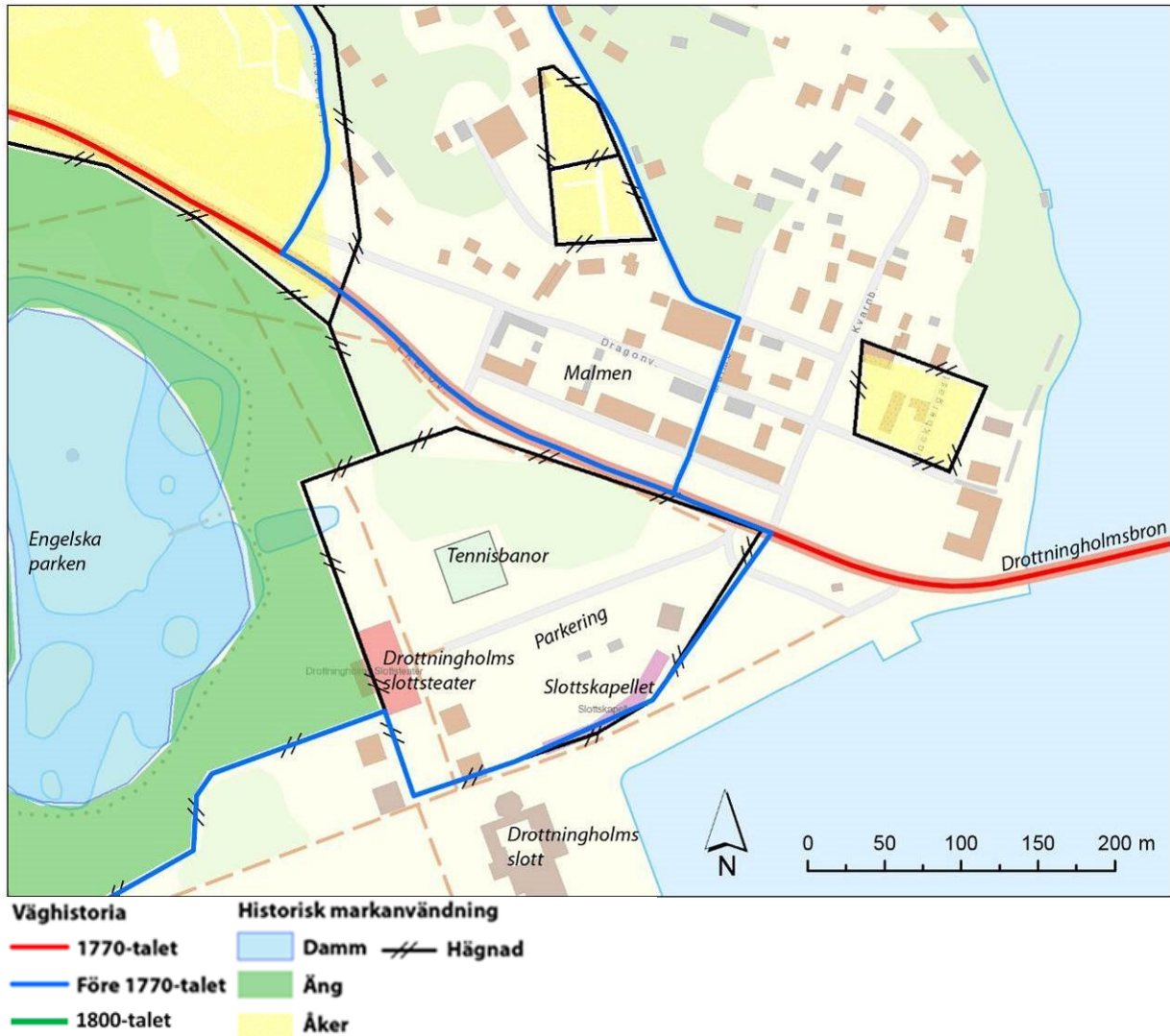
6.4.2 Förhållningssätt och åtgärder

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. Inspiration kan hämtas från detaljer i slottsparken, se nedan.

Broräcken, belysning och andra trafikrelaterade anläggningar bör hållas neutrala i dess utformning och underkastas slottsanläggningen.



6.5 4. Malmen och Drottningholms slotts bebyggda del



Figur 26 Karaktärsområde Malmen och Drottningholms slotts bebyggda del. Under 1600-talet var området framför slottet inhägnat och nyttjades som köksträdgård (se kartöverlägget ovan). Den nuvarande den engelska parken utgjorde ett träsk där det bedrevs slätter för vinterfoder åt djuren.

6.5.1 Historisk karakterisering av Malmen och Drottningholms slotts bebyggda del

Sträckan präglas av Drottningholmsholmsmalmen och dess täta bebyggelse huvudsakligen från 1700-talet på vägens norra sida. På dess södra sida ligger entrén till Drottningholms slott. Vägsträckningen är mycket gammal och har sammanlänkat Drottningholm och Malmen med övriga Lovö. Innan bronns tillkomst i slutet av 1700-talet började vägen vid slottsområdet och löpte längs Malmen för att sedan vika av norrut strax väster om Malmen, genom Kungsladugården och vidare mot Vilan och övriga byar på ön.

Innan teatern fanns, utgjorde området slottets köksträdgård. Dagens parkering framför teatern var tidigare en öppen plats framför teatern sammanlänkad med en axial väg från Ekerövågen (se kartor figur 27). I slutet av 1800-talet låg det ett ridhus som en flygelbyggnad till teatern på den plats där tennisbanorna ligger idag.

I slutet av 1800-talet var entréområdet en del av den engelska parken. Kopplingen mellan Malmen och parken var tydlig, vilket tydligt framgår av det gemensamt utformade vägnätet, där nuvarande Ekerövägen utgjorde en del av vägnätet utan att inneha en sådan dominerande roll som den har idag.



1698 års karta



1745 års karta



1811 års karta



1880-talskarta

Figur 27 Utdrag ur karta från 1698, 1745, 1811 respektive 1880-tal. På den äldsta kartan från slutet av 1600-talet och på 1700-talet finns det en välanlagd frukt- och köksträdgård söder om vägen. år 1811 hade trädgården minskat i storlek och betecknas som *den "Gamla Köks Trädgården"* (littera 12 på 1811 års karta). Vid den här tiden har teatern byggts och delar av trädgården har nu blivit en medvetet planerad öppen plats framför teatern med tillhörande tillfartsväg. På 1880-talet har det tillkommit ett ridhus som en flygelbyggnad till teatern. Vid den här tiden är köksträdgården omlagd till parkmark.

6.5.2 Förhållningssätt och åtgärder

Nedanstående fotografi på Ekerövägen är taget omkring år 1910. Här har vägen fortfarande en landsvägskaraktär. Denna karaktär på vägmiljö bör vara en form av målbild för breddningen av den här vägsträckan.

Förhållningssättet bör vara att läka och knyta samman Drottningholmsmalmen med den södra sidans slottsentré och engelska park. Vägen och dess tillhörande anläggningar bör hållas neutral i dess utformning samt anpassas till och underordnas slottsanläggningen med Drottningholmsmalmen.

Irreversibla ingrepp i topografin såsom planskildheter bör så långt som möjligt undvikas inom världsarvet och dess buffertzona (skyddszon).

En planskild korsning skulle ge bestående mycket negativa konsekvenser för kulturmiljövärdena i världsarvet. Genom att behålla planpassagen för fotgängare minimeras ingreppet i den unika kulturmiljön

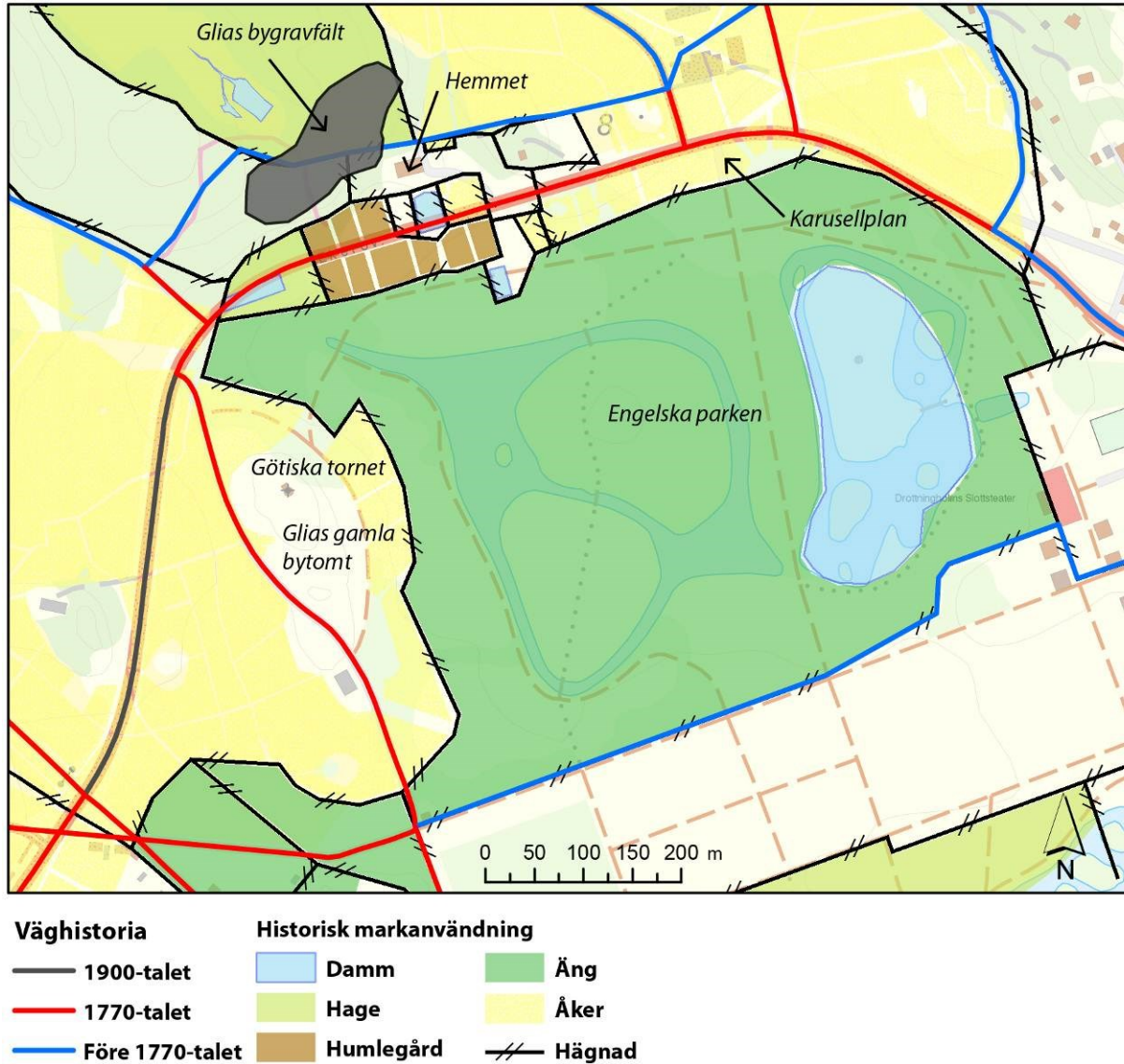


Figur 28 Ekerövågen vid Malmen år 1910 (Källa Heritage Impact Assessment) (Foto okänd)

Förslag till åtgärder:

- Med utgångspunkt från 1910 års fotografi bör följande åtgärder övervägas:
 - Reducera inslag av kantsten, stödmurar och överväga att ta bort stödmuren vid Malmen
 - Profilsänka vägen
 - Hålla ihop vägmiljön (bilväg och gång- och cykelväg)
 - Omgivande mark bör i så hög utsträckning som möjligt utgöras av parkträd på gräsytor med en grässlätt ner mot vägen längs Malmen
- Minimera det totala intrycket av trafiken i området genom att:
 - Minimera trafikrelaterade anläggningar
 - Minska buller i parken genom bland annat hastighetsreducering
 - Reducera antalet utfarter vid Drottningholm och behålla de med historisk förankring
 - Hålla samman vägmiljön och på så vis minimera intrånget i parken.
 - Beläggningen på gång- och cykelvägen bör liknas vid grusvägens avseende färg och karaktär
 - Gång- och cykelväg bör hållas så smal som möjligt

6.6 5. Den engelska parken, Kungsladugården och Hemmet



Figur 29 Den engelska parken, Kungsladugården och Hemmet. På 1600-talet var dagens slottspark fortfarande ett kärr som nyttjades som slättermark för vinterfoder. Hemmet var ännu inte byggt. Där Ekerövågen går idag fanns ett antal hägnader för djuren på Kungsladugården (se kartöverlägget). Vid den tiden löpte vägen ett stycke norr om den befintliga vägsträckningen (se blåmarkerade vägar). Det Götiska tornet och Karusellplan är delar av park-anläggningen som tillkom på 1770-talet.

6.6.1 Historisk karakterisering av den engelska parken, Kungsladugården och Hemmet



Figur 30 Kungsladugården. Lägg märke till vägens sträckning strax norr om dagens väg. Fyra dammanläggningar fanns det i område i slutet av 1600-talet. Dessa användes som ruddammar (fisk) och som kraftstation. På kartan finns markering för "Ättebackar" (förhistoriska gravar) strax norr om Kungsladugården. Utdrag ur karta från år 1698 (Aktbeteckning A58- 4:1 LMV)

Den historiska vägsträckningen fram till vägen mot Vilan löpte norr om dagens väg. Av runstenen som tidigare stod strax öster om Kungsladugården, att döma har vägen löpt i dess sträckning sedan förhistorisk tid (se figur 30). Idag är runstenen försvunnen och är sannolikt den runsten som idag står inne i slottsparken.

Dagens vägsträckning kom till i samband med omstruktureringen av slottsanläggningen i övrigt som gjordes under slutet av 1700-talet. Huvudsyftet med omläggningen var att manifesteras kungens makt och närvaro på Lovö. Med det nya vägnätet sattes slottet i centrum, en position som kyrkan tidigare hade haft. Den nya vägsträckan länkade samman den nya Drottningholmsbron och slottsanläggningen med övriga Lovö.

Sträckan fram till vägen mot Vilan längs den engelska parken utgör gränsen mellan den vegetationsbevuxna parken söder om vägen och det öppna jordbrukslandskapet norr om vägen som skapar fri utblick från den engelska parken. I den engelska parken ligger Karusellplan som utgör en rund öppen grusplan, anlagd för tornerspel och skådespel. Den öppna grusplanen används idag som besöks- och infartsparkering.



Figur 31 Kungsladugården. Litt 13 på kartan är orangeriet. Litt 34 är igenlagd åker-mark som betades. Observera runstenen strax väster om orangeriet. Huset längs med vägen är en salpeterlada. Utdrag ur kartan över Drottningholm från år 1811 (Aktbeteckning A:58-4:3 LMV).

6.6.2 Förhållningssätt och åtgärder

Åkermarken mellan Malmen och Kungsladugården bör bevaras öppen för utblicken från den engelska parken mot jordbrukslandskapet. Öster om orangeriet bör åkermarkens karaktär förstärkas. Söder om vägen bör nya anläggningar i form av belysning, ny gång- och cykelväg eller förändringar i topografin följa de befintliga strukturerna för parken.

Karusellplan bör bibehålla den karaktär som den har idag i egenskap av öppen plats.

Hemmet har utgjort målpunkten för en av siktlinjerna i den engelska parken. Den bör ses som en del av parken trots dess läge på andra sidan vägen. Här bör trafikrelaterade anläggningar hållas nere ytterligare och anpassas till siktlinjen.

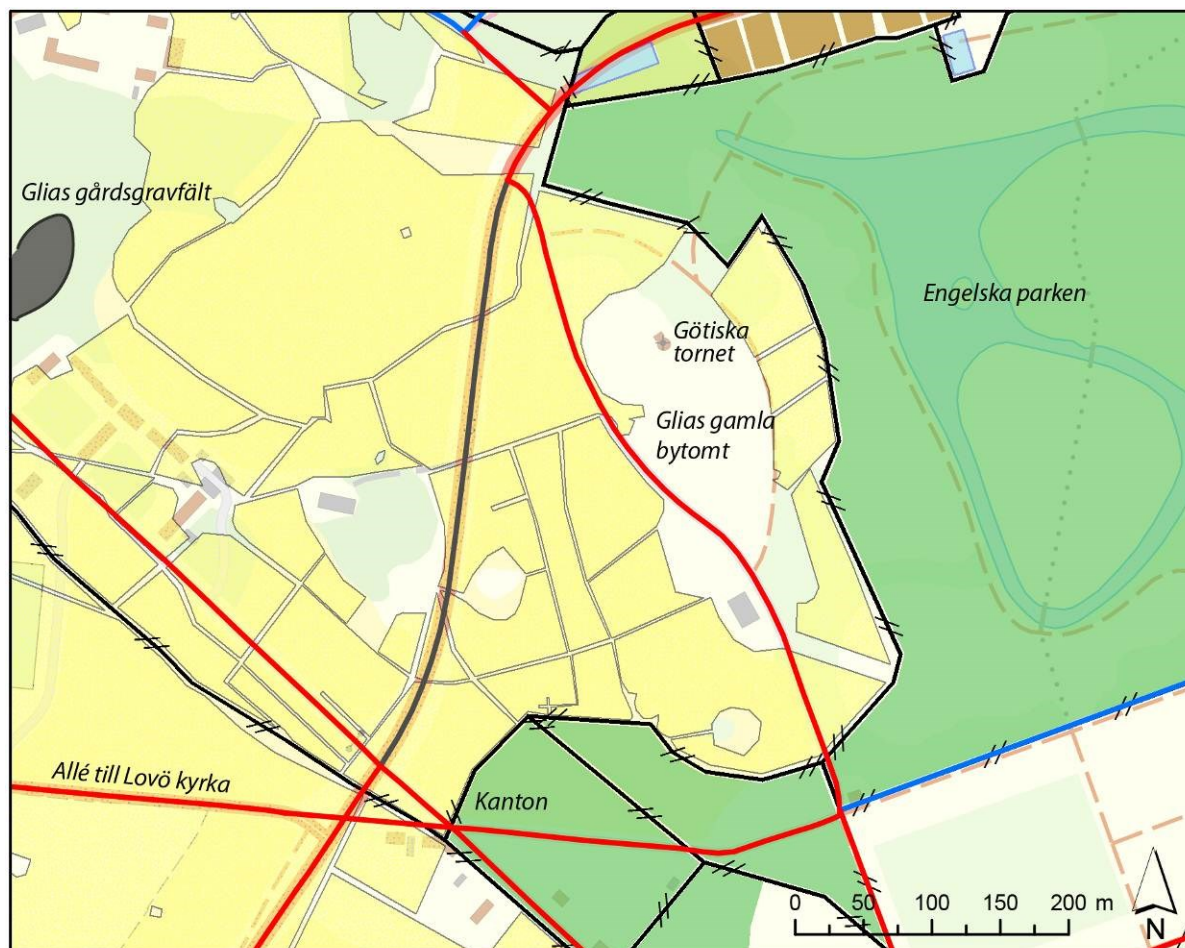
Armaturen bör vara så enkel och oansenlig som möjligt. Gång- och cykelvägens dimensioner bör minimeras och nya slantningar anpassas till den befintliga topografin. Parkmark bör ianspråkats i så liten omfattning som möjligt.

Gångvägen norr om vägen mellan Rörbyvägen och Hemmet bör anpassas till det känsliga landskapet och underkastas slottslandskapet.

Förslag till åtgärder:

- Breddning av vägen bör ske på vägens norra sida, på den tidigare gång- och cykelvägen. Ny gång- och cykelväg söder om bilvägen förläggs dikt an mot den södra delen av befintlig väg.
- För att anpassa vägen till parken och minska upplevelsen av väganläggningen i parken bör åtgärder vidtas för att minska påverkan av vägen, såsom profilsänkning eller borttagande av viss dosering av vägen.
- Ytterligare åtgärder bör genomföras för att anpassa vägen till slottsparken och minska upplevelsen av trafiken. Sådana åtgärder som kan hålla vägen så långt norrut som möjligt och en profilsänkning av vägen har därför diskuterats. Framför allt gäller det för den sträcka genom slottsanläggningen som på 1970-talet höjdes.
- Karusellplan återetableras som en del av parken. Kanske plats för evenemang i linje med tornerspel och andra uppvisningsevenemang. Ytan upphör att vara infartsparkering. På sikt bör även möjligheten för besöksparkering tas bort, med eventuellt undantag för större evenemang.
- Vid Orangeriet finns det fortfarande växthus. Mellan Orangeriet och Ekerövågen finns idag en yta som tidigare nyttjades som frukt- och trädgård. Idag är den beväxt med träd varav flera är ädellövträd. Ytan bör lyftas fram så som en del i Kungsladugårdens nyttoträdgård. Här spelar Orangeriet en betydelsefull roll, vilken därför bör göras tydlig från vägen.
- Slänten mot vägen vid Hemmet bör gestaltas med så enkel utformning som möjligt. Genom att ta bort det dike som finns idag och låta grässlänten möta vägkanten kan kopplingen mellan byggnaden och parken ytterligare förstärkas.
- Gångvägen norr om vägen mellan Rörbyvägen och Hemmet bör göras så smal som möjligt och beläggas med grus. För att upprätthålla upplevelsen av Hemmet såsom en del av den engelska parken, bör gångvägen inte förlängas till att omfatta sträckan i jämnhöjd med Hemmet.
- Höjden mellan Hemmet och Rörbyvägen bör i samband med anläggning av gångvägen, anpassas till omgivande topografi.
- De sträckor där vägen kantas av dike bör en ren skapas som främjar skötsel av en rik ängsliknande flora.
- Minimera antalet icke agrara inslag såsom trafikrelaterade anläggningar, skyltar, etc.
- Anpassa utformningen av de återstående trafikrelaterade anläggningar, skyltar och belysning så att de harmonierar med den agrara omgivningen.

6.7 6. Jordbruksmarken mellan avtagsvägen till Vilan och Kanton



Väghistoria		Historisk markanvändning			
	1900-talet		Damm		Äng
	1770-talet		Hage		Åker
	Före 1770-talet		Humlegård		Hägnad

Figur 32 Karaktärsområde Jordbruksmarken mellan avtagsvägen till Vilan och Kanton. Ekerövägen går i en modern sträckning rakt över jordbruksmarken. På 1600-talet brukades jorden åker liksom idag. Åkermarkens dikessystem framgår tydligt (se kartöverlägget). Observera 1770-talets vägsystem med dess raka axiala system som är organiserat utan hänsyn till den historiska markorganisationen.

6.7.1 Historisk karakterisering av jordbruksmarken mellan avtagsvägen till Vilan och Kanton

Vägsträckningen är från år 1934, då vägen rätades ut på Lovö. Den tidigare allfarvägen vek av i sydöstlig riktning längs den engelska parken i jämnhöjd med avtagsvägen till Vilan. Vid den södra delen av slottets barockträdgård vek huvudvägen av västerut till Kanton. Vägsträckningen finns fortfarande kvar.

Den omgivande åkermarken är relativt högt belägen. Det innebär att den sannolikt började brukas tidigt i Lovös historia. Åkermarken utgör en del av utblicken från det Götiska tornet och den engelska parken. I slutet av 1700-talet fanns det planer på att utvidga den engelska parken till att omfatta hela

området fram till Kanton och Skolallén. Åkermarken har fyllt en viktig funktion för Kungsladugårdens spannmålsproduktion men även som kontrast till det medvetet planerade slottslandskapet. Därför är jordbruksmarken särskilt känslig för förändring. Den södra delen av åkermarken utgör en del av entrén söderifrån till Världsarvet Drottningholm.

6.7.2 Förhållningssätt och åtgärder

På grund av åkermarkens betydelse för det medvetna formspråket i slottslandskapet är det viktigt att upprätthålla den fria sikten ut över landskapet. Den agrara omgivande karaktären är även viktig att bibehålla för förståelsen av åkermarken och dess viktiga funktion i jordbrukshänseende. Genom åkermarkens former såsom avslutande diken, markens horisontella karaktär och dess historiska arrondering kan karaktären ytterligare förstärkas.

Eftersom vägen är ett främmande inslag i den historiska miljön bör vägen hållas i nivå med det omgivande landskapet. Vid eventuella förändringar i marknivå i samband med breddningen av vägen är det viktigt att skapa så flacka slänter att de inte kan uppfattas.

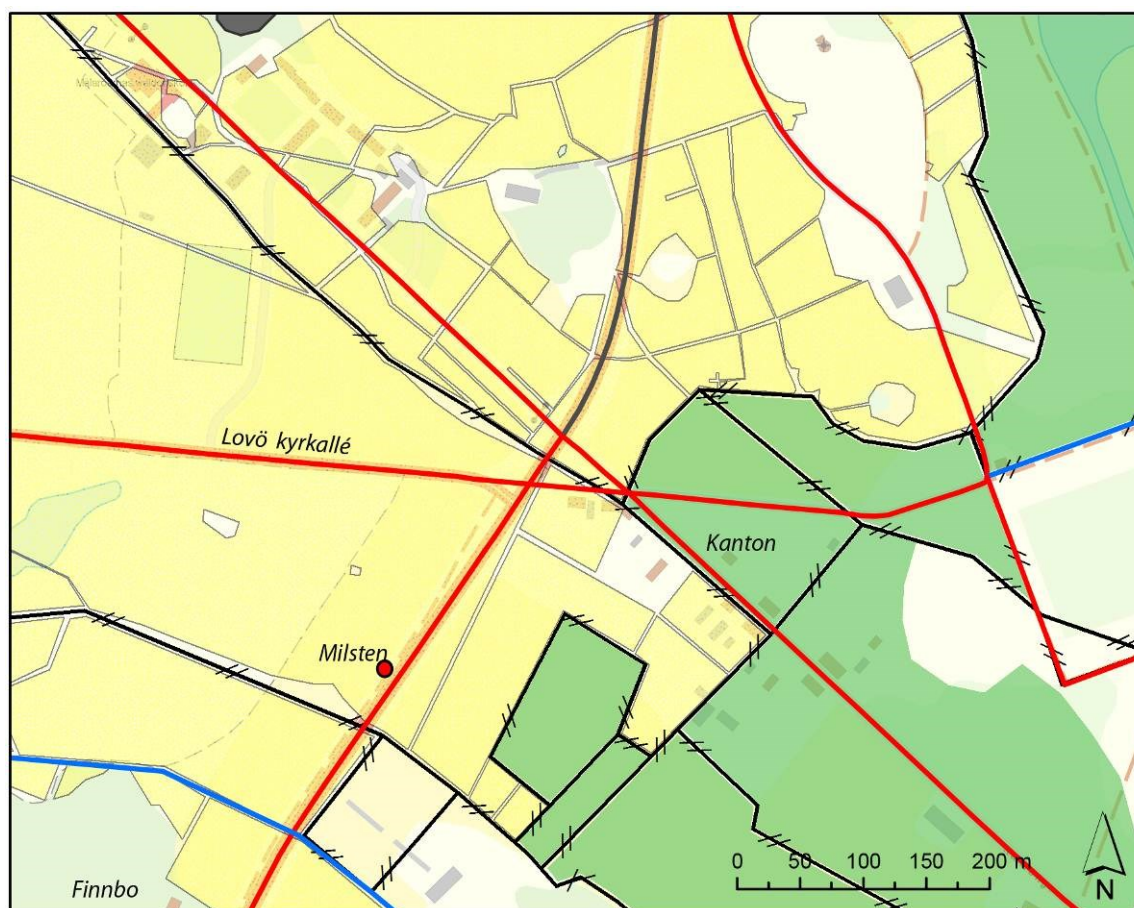
Den historiska gränsen mellan åkerholme och åker bör bibehållas längs med vägen. Diken längs den breddade vägen skapar en förstärkt agrar karaktär under förutsättning att de sköts.

Det historiska vägnätet bör vara tydligt. Den tidigare allfarvägen på Lovö och vägen till Vilan bör vara ett självklart inslag i landskapet.

Förslag till åtgärder:

- Gränsen mellan den engelska parken och jordbruksmarken bör förtydligas genom slyröjning och skötsel i allmänhet.
- Uppmuntra och underlätta för brukaren till fortsatt kontinuerligt jordbruk.
- Skapa en dikesren som främjar skötsel av en rik ängsliknande flora.
- Utredda möjligheten att använda det befintliga dikessystemet för dagvattenrening.

6.8 7. Kantonområdet



Väghistoria	Historisk markanvändning
— 1900-talet	Äng
— 1770-talet	Åker
— Före 1770-talet	Hägnad

Figur 33 Karaktärsområde Kantonområdet

6.8.1 Historisk karakterisering av Kanton

Kanton utgör entrén till Drottningholms slottsanläggning söder ifrån. Därför är det viktigt att den visar upp en tydlig och ståndsmässig karaktär. Kanton anlades såsom ett mönstersamhälle för manufakturerna. Här finns idag spår av 1700-talets strukturer såsom de två alléerna med dess raka vägar och bebyggelsen som anpassats till det framträdande axiala mönster som vägarna uppvisar. Dessa strukturer bör utgöra basen för hur området hanteras fortsättningsvis. Den mest dominerande av de två korsande axlarna är allén mellan Drottningholms slottsanläggning och Lovö kyrka. Här sammanlänkas de två maktcentra som utgörs av kronan och kyrkan.

Den omgivande åkermarken tillhör en av de högre belägna, vilket innebär att den är en av de äldre på Lovö. I organisationen för slottsanläggningen har den fyllt en viktig funktion för Kungsladugårdens spannmålsproduktion men även som kontrast till det medvetet planerade slottslandskapet med dess axiala vägnät och den medvetet planerade bebyggelsen vid Kanton. Därför är jordbruksmarken särskilt känslig för förändring.



Figur 34 Utdrag ur karta från slutet av 1700-talet (tv) och från år 1811 (th) över Kanton



Figur 35 Utdrag ur konceptkartan till den härads-ekonomiska kartan från 1870-talet (observera att ett område saknas i skarven mellan kartorna).

6.8.2 Förhållningssätt och åtgärder

De två alléerna som korsar strax öster om Ekerövågen bör lyftas fram samtidigt som den senare tillkomna sträckan av Ekerövågen norr om Kanton i så stor utsträckning som möjligt bör underkastas de alléprydda vägarna.

1700-talsbebyggelsen vid Kanton med dess tillhörande trädgårdar och träd bör synliggöras och lyftas fram.

Den agrara karaktären på åkermarken som omger Kanton och de två allévågarna bör fortsätta att brukas, då den skapar en kontrast mot det bebyggda och allén. Åkerdiken, karaktärsbärande träd och odlingsmarken är värdefulla såsom komponenter i den historiska miljön.



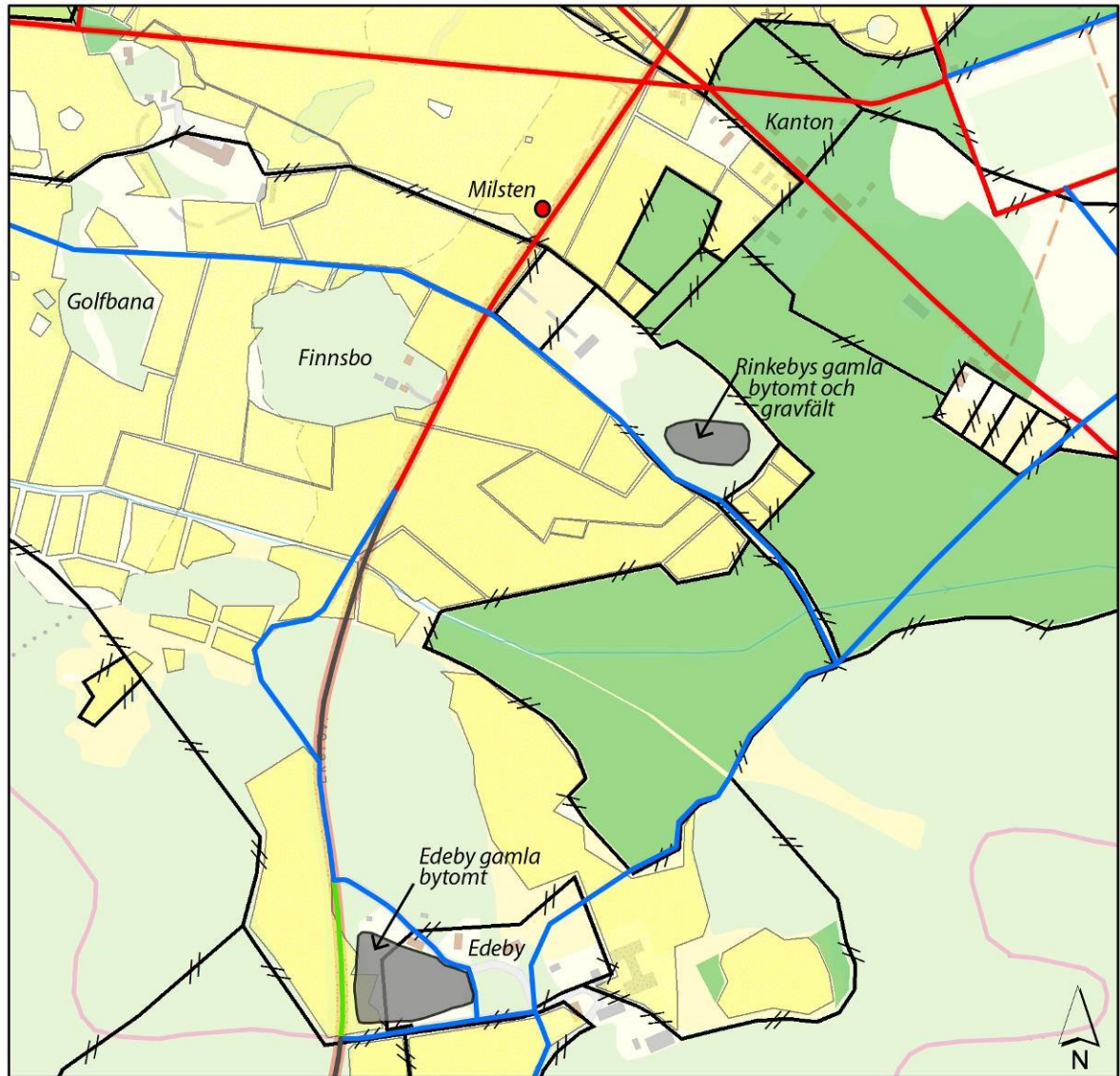
Figur 36 Vy söderifrån mot Kanton

(Foto Johanna Alton)

Förslag till åtgärder:

- Träd och buskar som inte ingår i vägstrukturens alléer eller till Kantons träd och trädgårdar, bör avlägsnas.
- Uppmuntra och underlätta för brukaren till fortsatt kontinuerligt jordbruk.
- Åkerdiken, karaktärsbärande träd och odlingsmarken bör även fortsättningsvis bevaras och underhållas.
- Minimera antalet trafikrelaterade anläggningar såsom skyltar, belysningsanläggningar, bullerskydd etc.
- Anpassa utformningen av de återstående trafikrelaterade anläggningar, skyltar och belysningsanläggningar så att de harmoniserar med omgivningen.
- Busshållplatser bör placeras på ett diskret sätt så att de inverkar så lite som möjligt på entrén till världsarvet.
- Telefonledning längs Kanton avlägsnas





6.9 8. Jordbruksmark mellan Kanton och Edeby



Väghistoria

-  1900-talet
-  1770-talet
-  1880-talet
-  Före 1770-talet

Historisk markanvändning

-  Äng
-  Åker
-  Hägnad
-  Fornlämning

0 100 200 300 400 m

Figur 37 Karaktärsområde Jordbruksmark mellan Kanton och Edeby. Ekerövägen löper genom den historiska åkermarken som tidigare brukats av Rinkeby. På 1600-talet genomkorsades åkermarken av ett dikessystem. På den östra sidan om vägen låg byns ängsmark. Norr om Rinkebys gamla bytomt ha byns beteshagar legat (se kartöverlägg ovan). Väster om Edebys bytomt ligger ett av de äldsta åkergårderna på Lovö som sannolikt har brukats sedan yngre järnålder.

6.9.1 Historisk karakterisering av jordbruksmarken mellan Kanton och Edeby

Dagens åkermark har brukats sedan åtminstone 1600-tal men det är sannolikt att största delen mer eller mindre har brukats sedan förhistorisk tid. På den östra sidan om vägen ligger Rinkebys gamla bytomt med tillhörande gravfält. På vägens östra sida ligger Finnbo som uppfördes i början år 1916. Strax norr om Finnbo finns resterna efter en förhistorisk boplats som är samtida med Rinkebys gravfält.

Vattendraget som korsar vägen i delsträckans södra del utgör den historiska ägo gränsen mellan de två byarna Rinkeby och Edeby. Vattendraget är det som återstår av den fjärd som breddade ut sig här för omkring 2 000 år sedan.

Den norra delen av vägsträckningen mellan Kanton och Edeby har anlagts samtidigt som det övriga vägnätet på 1770-talet. Längs sträckan står en milsten på dess västra sida. Före år 1934 utgjorde den södra delen av vägsträckningen en del av det äldre vägsystemet. År 1934 breddades och rätades vägen.

6.9.2 Förhållningssätt och åtgärder

Eftersom den södra delen av vägsträckan inte har haft någon framträdande roll i vägnätet är det viktigt att den anpassas till den omgivande landskapskaraktären genom att ligga i nivå med omgivande mark och genom att hålla nere antalet och anpassar utformningen till landskapet.

Den historiska gränsen mellan skogsmark och åker bör i så stor utsträckning som möjligt bibehållas längs med vägen. Linjära lämningar såsom gränsen mellan markslag, vägar, stigar, diken eller vattendrag som eventuellt påverkas i samband med breddning av vägen och av Förbifartens cirkulationsplats såsom anläggning av tillfälliga etableringsytor eller tillfartsvägar bör återställas och eventuellt förstärkas för att tydliggöra den historiska åkerstrukturen.

Den gångväg som planeras mellan Finnbo och Kanton bör anpassas till det omgivande odlingslandskapet genom att beläggas med grus och genom att göras så smal som möjligt.

Rinkebys gamla bytomt med tillhörande gravfält och boplats har varit av central betydelse för den här delen av vägsträckan eftersom det varit byns brukningscentrum. Därför är det viktigt att lyfta fram betydelsen av höjden öster om vägen.

Milstolpen väster om vägen visar att denna del av vägen utgjort en sträcka av det rikstäckande vägnätet under 16 - 1700-talet. Milstenen bör så långt som möjligt stå kvar i dess ursprungliga läge. Om den av något skäl måste flyttas bör den flyttas vinkelrätt ut från vägen så att den håller samma avstånd till närliggande milstolpar.

Förslag till åtgärder:

- Anpassa åtgärder till jordbrukslandskapet genom att så långt som möjligt undvika främmande element och former som inte kan relateras till det brukade landskapet.
- Uppmuntra och underlätta för brukaren till fortsatt kontinuerligt jordbruk.
- Röja fram och tydliggöra Rinkebys gamla bytomt och tillhörande gravfält som ligger på åkerholmen öster om Ekerövågen. Sätta upp en skylt med information om den förhistoriska boplatsen på motstående sida om vägen.
- Bevara och tydliggöra vägarna till Rinkebys gamla bytomt respektive till Edebys bytomt.
- Bevara brynen mellan skogs- åkermarken. Skötsel och underhåll genom slyröjning bör göras för att ytterligare förtydliga dessa.

- Ingrepp i åkerholmar, borttagande av stora synliga stenar eller solitärträd bör undvikas eller minimeras.
- Skapa en dikesren som främjar skötsel av en rik ängsliknande flora. Rensa diken längs vägsträckningen så att de får en tydlig agrar karaktär.
- Utredda möjligheten att använda det befintliga dikessystemet för dagvattenrening.
- Minimera antalet icke agrara inslag såsom trafikrelaterade anläggningar, skyltar, belysningsanläggningar etc.
- Anpassa utformningen av cirkulationsplatsen, trafikrelaterade anläggningar, skyltar och belysningsanläggningar så att de på bästa sätt harmonierar med den agrara omgivningen.
- Åkermarken väster om vägen, på vilken en av cirkulationsplatserna planeras, bör bevara karaktären av öppen åkermark.

6.10 9. Edeby med jordbruksmark (E4 Förbifart Stockholm)



Väghistoria		Historisk markanvändning	
 1900-talet	 Äng	 Hägnad	 Fornlämningar
 1880-talet	 Hage		
 Före 1770-talet	 Åker		

Figur 38 Karaktärsområde Edeby med jordbruksmark. Vägsträckningen är huvudsakligen från 1930-talet. Den löper genom Edebys åkermark som ligger relativt högt. Det har inneburit att behovet av dränering med dikessystem inte har funnits. Den södra vägsträckningen löper genom byns beteshagar.

6.10.1 Historisk karakterisering av Edeby med jordbruksmark

Edeby är en av de mest välbevarade arrendegårdarna under Kungsladugården. Dess monumentala huvudbyggnad är typisk för dessa gårdar. Idag bedrivs fortfarande jordbruk på gården, såpväl med betesdjur som åkerbruk och vall. Vägsträckningen genom byn har förändrats det senaste seklet, med en alternativ sträckning något söder om den tidigare samt med breddning och uträtningar av väglinjen.

Längs vägen finns åker men även skogsmark. Partiet är relativt kuperat och varierande i karaktär.

Direkt öster om vägen i jämnhöjd med Edebys bebyggelse ligger den västra delen av byns gamla bytomt. Här ligger även en förhistorisk grav.

Till byn hör tre gravfält, varav ett ligger strax väster om Ekerövågen. De två övriga ligger söder om bytomten.

Förhållningssätt och åtgärder

Eftersom vägsträckningen inte följer de historiska strukturerna är det viktigt att den anpassas till den omgivande landskapskaraktären genom att ligga i nivå med omgivande mark och genom att tillhörande skyltar, trafik- och belysningsanläggningar hålls nere i antal och har en så diskret utformning som möjligt.

Skapa och upprätthålla goda förutsättningar för brukaren att fortsätta med jordbruket genom att ta så lite åkermark som möjligt i anspråk.

Åkerholmar och bryn är viktiga för förståelsen av landskapets strukturer.

Edebys gravfält ligger på en höjd i närheten av vägen. Gravfältet bör vara möjligt att se från vägen.

Den gamla vägsträckningen väster om vägen bör lyftas fram så att det tydligt framgår dess historiska funktion.

Förslag till åtgärder:

- Uppmuntra och underlätta för brukaren till fortsatt kontinuerligt jordbruk. Återplantera träd i anslutning till vägen längs skogspartierna, vid återställning.
- Skydda brynen mellan skogs- och åkermark, från skador.
- Skapa en dikesren som främjar skötsel av en rik ängsliknande flora. Rensa diken längs vägsträckningen så att de får en tydlig agrar karaktär
- Minimera antalet icke agrara inslag såsom trafikrelaterade anläggningar, skyltar, belysningsanläggningar etc.
- Anpassa utformningen av återstående trafikrelaterade anläggningar, skyltar och belysningsanläggningar så att de harmonierar med den agrart präglade omgivningen.
- Ta bort vegetation så att Edebys gravfält kan upplevas från vägen.

6.11 10. Lindöbro (E4 Förbifart Stockholm)



Figur 39 Karaktärsområde Lindöbro. Här ligger den gamla bron mellan Lovö och Lindö. Idag har öarna vuxit samman på grund av strandförskjutningen

6.11.1 Historisk karakterisering av Lindöbro

Bron var tidigare den enda landförbindelsen mellan Lovö och Lindö. Här fanns fram till en bit in på 1700-talet ett sund.

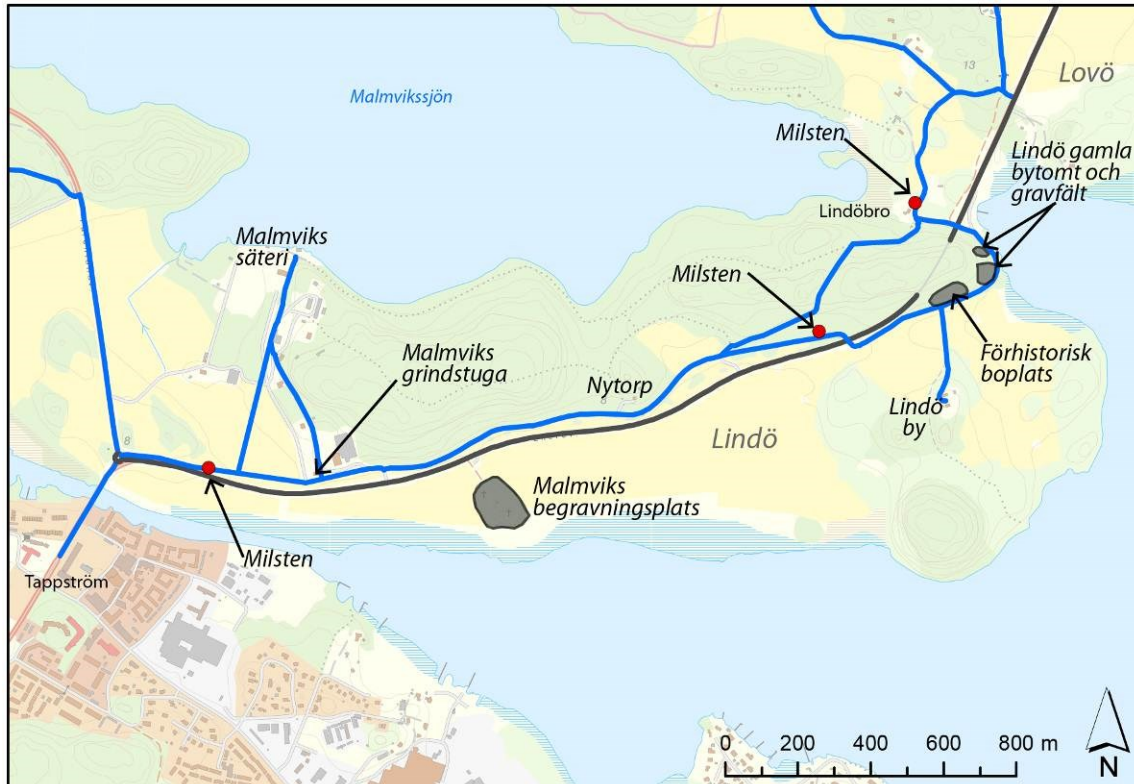
Miljön är en viktig kommunikationsmiljö med brostuga, bro, väg över bron och den milsten som står vid bron. Milstenen berättar att vägsträckan har ingått i det rikets allfarvägssystem.



Figur 40 Torpet Lindöbro med dess milsten vid Lindöbro

(Foto Johanna Alton)

6.12 11. Jordbruksmark på Lindö (delvis E4 Förbifart Stockholm)



Väghistoria



Figur 41 Karaktärsområde Jordbruksmark på Lindö

6.12.1 Historisk karakterisering av jordbruksmark på Lindö

Den historiska vägen från Lovö löper karakteristiskt ett stycke upp i landskapet genom den gamla bytomten för Lindö by och vidare västerut längs gränsen mellan skog och åkermark. Den nya vägen som byggdes på 1990-talet med dess tunnel löper parallellt med den gamla vägen och är relativt anpassad till landskapet. Den gamla vägen med dess delvis nyplanterade alléträd är idag gång- och cykelväg.

Landskapet präglas av öppen vidsträckt åker- och betesmark i söder och skogsmark norr om den gamla vägen.

Den återstående gården i Lindö by ligger på en åkerholme söder om de två parallella vägarna och omgärdas av den öppna åker- och betesmarken. Mellan de två generationerna av vägar finns öppen mark som tidigare har nyttjats som åker. I åkermarken finns ett antal åkerholmar, varav några ligger i anslutning till den nya vägen.

Vid den gamla vägen står två milstenar, vilka visar att vägsträckan ingått som en viktig del i rikets vägnät.

Landskapet präglas av ett storskaligt säterilandskap till Malmviks säteri. Längs med den gamla vägen ligger Nytorp som tidigare har tillhört Malmvik. Ytterligare västerut ligger Wallenbergs begravningsplats med dess tujaplanterade allé som leder upp mot kullen till mausoleet på krönet. Invid den gamla

vägen ligger Malmviks grindstuga, entrén till Malmviks gård med dess allé och 1700-talsrestaurerade huvudbyggnad. Gården omges av en stor fruktträdgård, vilket är karakteristiskt för Mälardalen.

6.12.2 Förhållningssätt och åtgärder

Längs med den äldre åkern bör jordbruksmarkens karaktär betonas genom att upprätthålla ett öppet landskap. Här är det viktigt att underlätta jordbruket för brukaren så att åkermarken i så stor utsträckning som möjligt även fortsättningsvis kan brukas.

För att förstärka karaktären av den historiskt agrara miljö som Lindö utgör bör brynen, diken, åkerholmar och markslagsgränser förtydligas. En kontinuerligt brukad åkermark är avgörande för att bevara kulturmiljövärden, antingen genom vall- eller för spannmålsodling.

Malmvik har dominerat Lindö sedan åtminstone 1700-tal. Dess omgivande miljö är manifesterande med dess allé, ekonomibyggnader, stora fruktträdgård och tillhörande arrendegårdar och torp. Därför bör herrgårdsanläggningen också synas och sätta prägeln på Lindö.

Förslag till åtgärder:

- Uppmuntra och underlätta för brukaren till fortsatt kontinuerligt jordbruk.
- Bevara brynen mellan skogs- åkermarken. Skötsel och underhåll genom slyröjning bör göras för att ytterligare förtydliga dessa.
- Ingrepp i åkerholmar, borttagande av stora synliga stenar eller solitärträd bör undvikas eller minimeras.
- Rensa och slå diken längs vägsträckningen så att de får en tydlig agrar karaktär
- Bevara brynen mot åkermarken genom slyröjning
- Öppen mark i anslutning till vägen som inte är del av skogsmarken bör brukas som åker.
- Åkerholmar bör undvikas eller återställas efter byggtiden.
- Det som tidigare har varit åkermark mellan de två parallella vägarna bör skötas på ett sätt som liknar åkerbruk. Åkerholmarna på var sida om vägen bör bibehållas.
- Entrén till Malmvik bör förtydligas genom att slyröjning och slåtter mellan de två parallella vägarna.
- Fortsatt bete på sjöängarna längs Tappström.
- Bevara den visuella kopplingen mellan brukningscentrum vid Malmviks gård och dess omgivande odlingsmark

6.13 12. Tappströmsbron

Den nuvarande bron är en klaffbro med fyra körfält. Bron är låg och relativt smal. Dess utformning är relativt neutral och typisk för 1970-talets brokonstruktioner.

6.13.1 Förhållningssätt och åtgärder

Bron kommer sannolikt att ersättas med en ny bro. Den nya bron bör hållas låg och anpassas till den agrara historiska miljön på Lindösidan.

6.14 Vidare åtgärder som inte ryms inom projektet

I det här kapitlet redogörs för åtgärder som inte ingår i projektet och som därmed inte Trafikverket har rådighet att genomföra. Dessa åtgärder kan dock bidra till att förstärka befintliga kulturmiljövärden. Vissa av nedanstående åtgärder kan bidra till att minska influenserna av vägens och biltrafiken i landskapet och den känsliga slottsanläggningen.

Rensa och strukturera området söder om brofästet till Nockebybron på Kärsö och anlägga nyttoträdgård mellan bron och Brostugan.

Anpassa entrémiljön till den historiska slottsmiljön genom att:

- Utredda möjligheten att flytta tennisplanen vid entrén till Drottningholms slott
- Utredda möjligheten att flytta pressbyråkiosken vid entrén till Drottningholms slott
- Utredda möjligheten att utforma de stora parkeringarna vid entrén till Drottningholms slott så att de anpassas till den omgivande parkmiljön
- Utredda vägsystemet i entrémiljön med syfte att reducera andelen bilvägryta framför slottet
- Anknyta stukturen i entrémiljön till strukturen i den engelska parken

Utredda alternativ placering av fotbollsplanen väster om Malmen

Utredda alternativ placering av källsorteringsstation sydväst om Mälaröarnas Walldorfskola. Idag är den placerad så att den tydligt syns från entrén till världsarvet västerifrån.

Utredda möjligheten att flytta elskåpet som står vid Kanton, till en mer skyddad plats i förhållande till den värdefulla kulturmiljön.

I samband med förändringar av golfanläggningen bör ytterligare anpassning ske till det omgivande odlingslandskapet.

Bevara den äldre vägsträckningen och bromiljön vid Lindösundet, i så stor utsträckning som möjligt så att platsen blir tillgänglig för allmänheten. Det är framför allt bron, vägsträckningen, brostugan, milstenen och det historiska sundet som ingår i den värdefulla miljön. En informationsskylt som berättar om platsens historia bör sättas upp.

7 Källor

7.1 Litteratur

- Andersson, K; Wertwein, G. 2014: *Ekerövågen. Arkeologisk utredning, etapp 1, länsväg 261, Ekerövågen, Ekerö och Lovö socknar, Ekerö kommun, Uppland*. Rapport 2013:3. Arkeologistik.
- Andersson, L; Sundström, L. 2008: *Förbifart Stockholm – Arbetsplan, kulturmiljö*. Rapport 2008:28. Stockholms läns museum.
- Bratt, Peter: *Mälaröarna, kulturhistoriska miljöer. Ekerö Kommun*. Stiftelsen Stockholms läns Museum. Stockholm 1988.
- Förteckning över byggnadsminnesmärken som tillhör staten eller står under statsmyndighets eller Statsinstitutioners omedelbara inseende*. 1976. Riksantikvarieämbetet. Liber Förlag Stockholm.
- Heritage Impact Assessment. The potential impact of the Stockholm Bypass and Ekerö Road project on the Outstanding Universal Value of the World Heritage Property of Royal Domain of Drottningholm Sweden. Report phase 1*. Januari 2012. Trafikverket.
- Nolin, C. 2000: *Drottningholms slottspark. Historik och vägledning. Eleonora-posten*. Lovö Hembygdsförenings tidning. Nr 3, Oktober 2009, Årgång 18.
- Förstudie. Väg 261, Nockeby-Tappström, Ekerö kommun*. Objekt nr 84 48502. Februari 2010. Vägverket.
- Hegardt, S. B. 1972: *Drottningholm under 400 år*. Borås. *Infrastruktur i landskapet. Råd för landskapsanalys*. Mars 2012. Trafikverket.
- Johansson, F. 2011: *Gustav III – Den allra sista riddaren*.
- Malmberg, von B. 1966: *Drottningholm*. Årsbok för Svenska statens konstsamlingar XIII. Stockholm.
- Olausson, M. 2001: *Den engelska parken i Sverige under gustaviansk tid*. Byggförlaget Stockholm.
- Othzén, Y. 2014: *Lovö – Kårsö, en kungligt influerad bondebygd*. Rapport 2014:9. Länsstyrelsen i Stockholms län.
- Petré, B: *Arkeologiska undersökningar på Lovö del 1. Neolitikum, bronsålder och äldsta järnålder*. Acta universitatis Stockholmiensis. Almqvist & Wiksell. Stockholm 1982.
- *Arkeologiska undersökningar på Lovö del 2. Fornlämning RAÄ 27, Lunda*. Acta Universitatis Stockholmiensis. Almqvist & Wiksell. Stockholm 1984.
- *Arkeologiska undersökningar på Lovö del 3. Gravar, gravfält och boplatser på Lovö*. Acta Universitatis Stockholmiensis. Almqvist & Wiksell. Stockholm 1984.
- *Arkeologiska undersökningar på Lovö del 4. Bebyggelsearkeologisk analys*. Acta Universitatis Stockholmiensis. Almqvist & Wiksell. Stockholm 1984.
- Svenska Gods och Gårdar. XI*. Stockholms län. 1938.
- Trafikplats Lovö – Arkeologisk utredning, etapp 1, Edeby, Lovö socken, Ekerö kommun*, Universitatis Stockholmiensis. Almqvist & Wiksell. Stockholm 1984.
- Uppland*: 2008. Rapport 2008:23. Stockholms länsmuseum.
- Vägen förbi Drottningholm. Idéer kring utformning och framkomlighet genom världsarvsområdet*. Oktober 2007. Vägverket. Utkast 2007 10 30.
- Wade E. 2008: *Kulturmiljöanalys av Tåtortsbandet i Ekerö kommun*. Ekerö kommun.

7.2 Kartakter

Lantmäteriverkets forskningsarkiv:

Geometrisk avmätning	Plats/by: Drottningholm	År: 1745	Aktbeteckning: A58-4:2
Geometrisk avmätning	Plats/by: Drottningholm	År: 1811	Aktbeteckning: A58-4:3
Geometrisk avmätning	Plats/by: Drottningholm	År: 1698	Aktbeteckning: A58-4:1

Rikets allmänna kartverk:

Koncept till häradsekonomisk karta	Plats/by Brännkyrka	År: 1901-06	Aktbeteckning: J112-75-19
Koncept till häradsekonomisk karta	Plats/by: Skå	År: 1901-06	Aktbeteckning: J112-75-06

7.3 Websidor

www.upplandia.se/Lovö

<http://ships.ddb.umu.se/Befolkningsstatistik>

Bilaga 1 Byarna längs Ekerövägen



Figur 42 Bilden ovan visar de historiska byarnas ägor och dess ägo­gränser på Lovö. Det område som inte tillhör någon by i nordost har före medeltid tillhört byarna Vikby och Glia som även hade mark på bland annat Kårsön (Källa Lovö – Kårsö, en kungligt influerad bondebygd. Kulturhistorisk utredning).

Gårdarna på Lovö är ungefär lika stora. Dess ägo­figurer ligger som ekrar i ett hjul med Lovö kyrka som navet i egenskap av socknens samlingsplats. De centralt lägre belägna markerna omges av högre skogbeväxta höjder där bebyggelsen sedan länge ligger samlad. Marken närmast bebyggelsen har sedan förhistorisk tid nyttjats för åkerbruk. De högre skogsmarkerna har utgjort betesmark. Bygränserna följer landskapets topografi. Samtliga byar har haft tillgång till fiskevatten som ett gott komplement till jordbruket.

Kårsön

Kårsön ingick tidigare i byn Glia's ägor och senare till Torvesund/Drottningholm. Det knuttimrade Linväartorpet lär ha uppförts redan under 1600-talet och var sannolikt det första bostadshuset på ön. Torpet kom senare att användas som jaktstuga för hovet. I mitten av 1700-talet uppfördes Brostugan för färjefolket och år 1787 uppfördes Kersö värdshus. I Brostugan lär detaljer från slottet ingå. Gustaf III lät ta bort delar av inredningen bl.a. "kolonner, boaseringar m.m." Båtlaster överfördes till Drottningholm 1788. Verandapelarna på Brostugans västra gavel lär ha varit placerade i rikssalen. Samma år satte Gustav IV Adolf svärdet i berget till minne av sin far, Gustaf III efter att han låtit uppföra två träbroar, Nockebybron och Drottningholmsbron, för att förbinda Mälåröarna med fastlandet. Under 1700-talet fanns även ett boställe för kronoskytten på Kårsön, det så kallade Kårsön boställe som låg på norra Kårsön. Bostället övergick senare till slottsbyggmästaren och skogvaktaren Edberg som på 1860-talet ersattes med ett större bostadshus med tillhörande jordbruksmark. Byggnaden revs senare och marken lades åter under kungsgården.

År 1842 uppfördes bebyggelsen på Ängsholm på nordvästra delen av Kårsön. Här bodde under 1920-talet Herman Göring med sin svenska fru Karin Fock i hennes föräldrahem. På 1890-talet planterades en mängd sydsvenska lundarter på Kårsön såsom svingellosta, skogsbingel och gulplister.

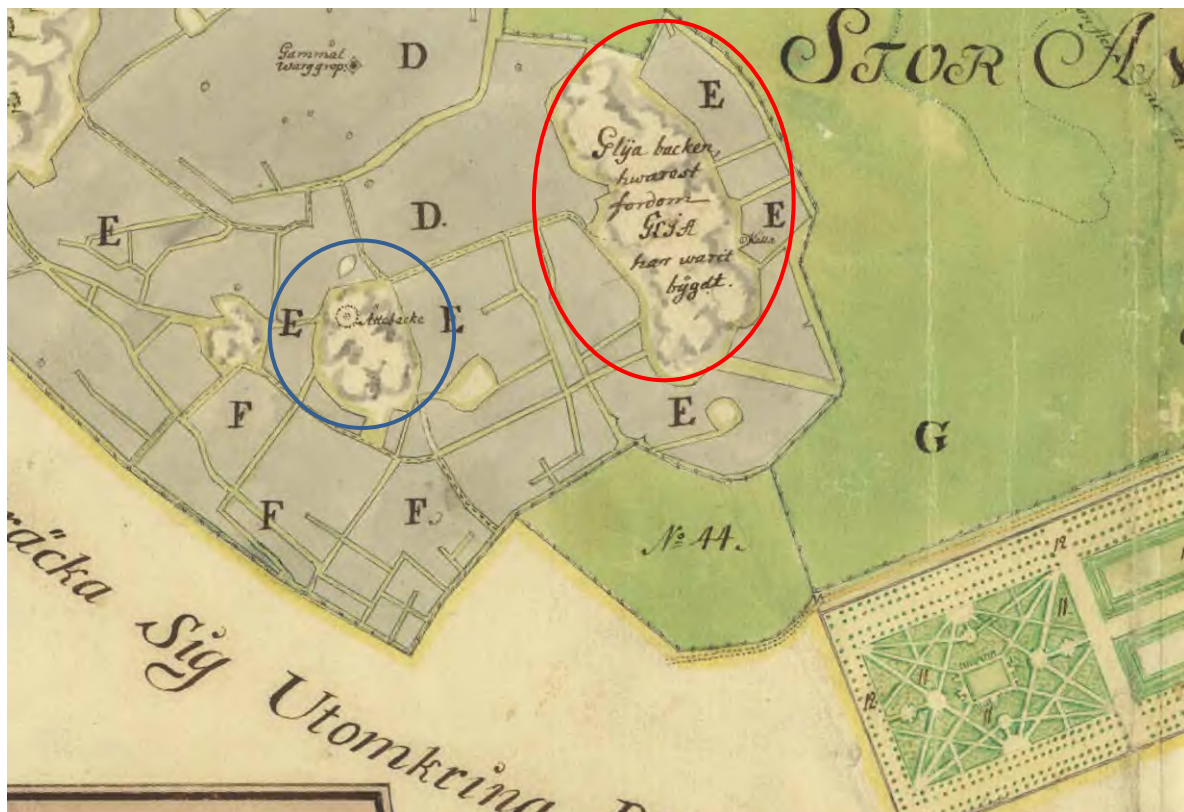
De första träbroarna över Mälaren från slutet av 1700-talet ersattes med flottsbroar i mitten av 1800-talet. År 1925 respektive 1926 ersattes Drottningholmsbron och Nockebybron med två betongbroar.

På 1920-talet upplåt Drottningholms kungsgård vissa delar av Kårsön till tältområde för storstadsborna. Fram till år 1931 var Brostugan tjänstebostad för brovakten. Stugan kom senare att inredas till ett kafé. Brostugan och värjan i berget flyttades inför ombyggnaden av Nockebybron till högbro som invigdes år 1974. Nockebybron byggdes fyrfilig, men idag används endast tre körfält för biltrafik. Samtidigt som Nockebybron byggdes den nuvarande Drottningholmsbron i egenskap av en lågbro och med samma bredd som Nockebybron. De norra körfälten över broarna utgör idag Gång- och cykelväg. År 1932 invigdes Kårsögården, en sportstuga som drevs i KFUMs regi. Den friluftskyrka som finns på Kårsön invigdes år 1959.

Idag brukas skogsmarken på Kårsön enligt den kungliga dispositionsrätten av Ståthållarämbetet och stora delar av Kårsön används för olika former av rekreation och friluftsliv. Åkermarken på norra delen av ön är utarrenderad för jordbruk. Kårsögården drivs fortfarande av KFUM.

Glia

Byn Glia låg tidigare på nordöstra Lovö, norr om Rinkeby och söder om Vikby. Bytomten låg på platsen för Götiska tornet. År 1342 skrevs namnet *de Glya* (DS 3638). Namnet är ännu otolkat, men kan ha att göra med det vattendrag vid vilket byn låg.



Figur 43 Glia bys gamla bytomt finns utritad på kartan (röd markering). Även dess "ättebacke", således tillhörande gravfält är markerat (blå markering). Utdrag ur en ägomättningskarta över Drottningholm från år 1698 (Aktbeteckning A58-4:1 LMV)

Nordost om den nuvarande Mälaröarnas Walldorfskola på den västra sidan av Ekerövågen, finns ett mindre gravfält som vittnar om att Glia etablerades under förhistorisk tid.

I den barockinspirerade slottsparken har det tidigare stått en runsten som idag står vid Lovö kyrka. Av det äldre kartmaterialet framgår att det tidigare löpt en väg genom den norra axeln av barockparken. Eftersom runstenar i allmänhet placerades i anslutning till ett viktigt kommunikationsstråk kan dess indikera att vägen är en del av det förhistoriska vägnätet. Platsen är markerad i fornlämningsregistret.

På 1540-talet fanns fortfarande två skattegårdar i byn Glia. Gårdarna köptes samma årtionde av kronan. Syftet var att bygga ett storjordbruk och jordtransaktionen blev början till den genomgripande förändringen av ägoförhållandena på Lovö, som mynnade ut i att kronan kom att lägga under sig praktiskt taget hela socknen.

Till byn hörde även ett antal öar varav en var Kärson. Någon gång mellan åren 1556 och 1558 lades grannbyn Vikby under Glia. I december 1558 brann Glia ladugård ned med mycken boskap. Kanske har byn avhysts i samband med branden.

Vikby (Vicby eller Wäggeby)

Vikby låg på östra Lovö, norr om Glia och öster om Rörby. Första gången som byn finns omnämnd i de skriftliga källorna var vid 1200-talets mitt "in Lohö. In Wicby". Byns gamla bytomt låg sannolikt nordväst Drottningholms kungsladugård, i anslutning till en vik till Lambarfjärden. Bytomten är inte markerad i fornminnesregistret. Invid den gamla bytomten ligger ett gravfält tillhörande byn. Bakom nuvarande Hemmet finns ytterligare ett gravfält som kan ha tillhört byn.



Figur 44 Vikbys bys gamla bytomt finns utritad på kartan med texten *Rudera af Wäggeby* (röd markering). I Riksantikvarieämbetets fornminnesregister finns det ett gravfält i anslutning till den gamla bytomten, vilket bekräftar bytomyens läge (blå markering). Utdrag ur en ägomätningsskarta över Drottningholm från år 1698 (Aktbeteckning A58-4:1 LMV)

Vikbys ägor sträckte sig sannolikt längs med Mäljarstranden där sannolikt även höjden där Drottningholmssmalmen ligger idag, ingick. Vikby redovisas inte som en särskild brukningsenhet i Lantmäteriets historiska arkivmaterial, utan markerna redovisas under Drottningholm. Det innebär att den tidigt införlivades i kronans mark.

Vikby bestod på 1540-talet av tre gårdar, varav ett frälsehemman, ett kyrkohemman och en gård tillhörande Klara kloster.

Rinkeby

Rinkeby var, innan byn avhystes vid 1700-talets senare del, beläget på östra Lovö. Bytomten låg på en moränhöjd väl synlig väster om Ekerövågen på åkermarken. Intill den historiska bytomten, på samma moränhöjd, exponerat mot lågområdet i sydost ligger byns tillhörande gravfält. På golfbanan på den - andra sidan av Ekerövågen finns ytterligare ett gravfält som kan ha tillhört byn. Av gravarnas karaktär kan man utläsa att Rinkeby etablerades relativt sent under yngre järnåldern. Rinkeby omnämns första gången i de skriftliga källorna vid 1200-talets början som *Rincaby*. Förleden *rinker* betyder krigare. Namnet skulle kunna tolkas som platsen där krigare bodde.

På Rinkeby tidigare ägor, intill den raka trädkantade vägen som förbinder Drottningholmsparken med Lovö kyrka, finns en gammal kolerakyrkogård som idag utgör en begravningsplats. Platsen kallades tidigare Skarpbacken eller Galjbacken.

Under medeltid var Rinkeby den största byn på Lovö med fem hemman. Tre av dem var frälsegårdar, ett var en självägd skattegård och ett tillhörde Klara kloster och kom senare att övergå i Danvikens hospitals ägo. Redan år 1355 bytte dåvarande kung Magnus till sig en del i Rinkeby. År 1559 bytte Gustav Vasa till sig tre gårdar i Rinkeby.

På 1640-talet bestod Rinkeby av fyra lika stora kronohemman. När Rinkeby storskiftades år 1760 hade planerna på en utvidgning av slottsanläggningen tagit fart. På storskifteskartan redovisas den planerade vägen mellan Drottningholms slottspark och Lovö kyrka, genom Rinkebys norra åkergräde. Fortfarande redovisas på bytomten fyra kringbyggda gårdar. Marken öster om bytomten som tidigare utgjort ängsmark och betesmark till byn anges nu som tillhörande djurgården. I Djurgården betade hjortar och här lät man även anlägga tre ruddammar.

I början av 1800-talet var den raka vägen mellan den engelska parken och Lovö kyrka, byggd. Rinkebys bytomt var avhyst. Ny bebyggelse vid Kanton hade tillkommit utmed vägen mellan Slottets parkanläggning och Lovö kyrka. Även lilla Kina och Kina slott hade också tillkommit.

Vid sekelskiftet 1900 redovisas den raka vägen mellan Drottningholm och Lovö kyrka med en allé. En begravningsplats hade tillkommit under senare delen av 1800-talet intill vägen och vid Kanton hade ett skolhus uppförts. Vägnetet var i stort sett detsamma som vid 1800-talets mitt.

Nere vid vattnet fanns Fiskarstugan, Bredablick och Lugnet där det i slutet av 1700-talet låg en verksamhet för framställning av salpeter samt guld- och silververkning. Idag finns lämningar efter lugnets bebyggelse. Finnbo stod färdigt år 1916 och blev bostad åt smeden på Drottningholm. På 1950-talet hade trädgården kring Lugnet expanderat. Ekerövågen hade fått dess nuvarande sträckning diagonalt över Rinkebys tidigare åkermark. Golfbanan anlades i slutet av 1950-talet på Rinkebys åkermark. Den återstående åkermarken brukas idag av grannbyn Edeby.

Edeby

Edeby ligger på sydöstra Lovö. Dess historiska bytomt har varit betydligt större västerut än den är idag. Till byn hör flera gravfält. Det största ligger söder om Edeby gård. Väster om Ekerövågen och i den södra delen av byns ägor ligger ytterligare gravfält. Av gravskicket på gravfälten utläsa att Edeby troligen etablerades någon gång 550-800 e. Kr. eller något tidigare. Gravfälten på Edeby ägor, söder om bytomten har legat strategiskt kring en tidigare vik till sundet mellan Lindö och Lovö. Viken har sannolikt nyttjats som hamn för byns invånare.

I nordvästra kanten av gravfältet finns en runristning i en berghäll som vetter mot den forna viken och den förhistoriska farleden. På berghällen står - *Afrid let at Svarthauþda ok at Igulfast, syni sina, ok at Aþgaut* vilket kan översättas med - *Åfrid lät hugga åt sina söner Svarthövde och Julfast, och åt Åsgöt.*

Namnet Edeby har en naturbeskrivande förled, *ed-* vilket kan tolkas som bebyggelsen vid edet. Ed betyder "passage mellan eller utmed vatten". Det ed som åsyftas kan varade högre partier vilka

omgårdar den förhistoriska viken. I skriftliga källor omnämns Edeby första gången år 1409 som i *Edhby* och i *Ethby*.

Fram till år 1553 bestod Edeby av tre gårdar av olika storlek och blandad jordnatur. Det fanns en stor självägd skattegård, en mindre gård som tillhörde kyrkan och ett icke mantalssatt frälsehemman i byn. Frälsehemmanet övergick i Gustav Vasas ägo år 1553. De övriga gårdarna övergick år under 1550-1560-talen i Gustav Vasas ägo.

På 1630-talet bestod Edeby av fyra lika stora gårdar. Bybebyggelsen var väl samlad, eventuellt som en radby. 50 år senare återstod tre gårdar. Till byn fanns tre humlegårdar, på vardera gårdstomt om 50 kullor vardera. Det fanns även fiskevatten till några notvarp och skogen ansågs kunna ge ved tillräckligt för byns behov. I nordvästra delen av utmarken, låg ett torp benämnt "Torpet Bråtan" eller "Bråta torp" som det också kallas i kartmaterialet. På platsen finns idag lämningarna efter två generationers bostadshus med tillhörande ladugård, jordkällare, syrenbuskar och fruktträd. I anslutning finns torpets tidigare åkermark. Torpmiljön finns registrerad i fornminnesregistret.

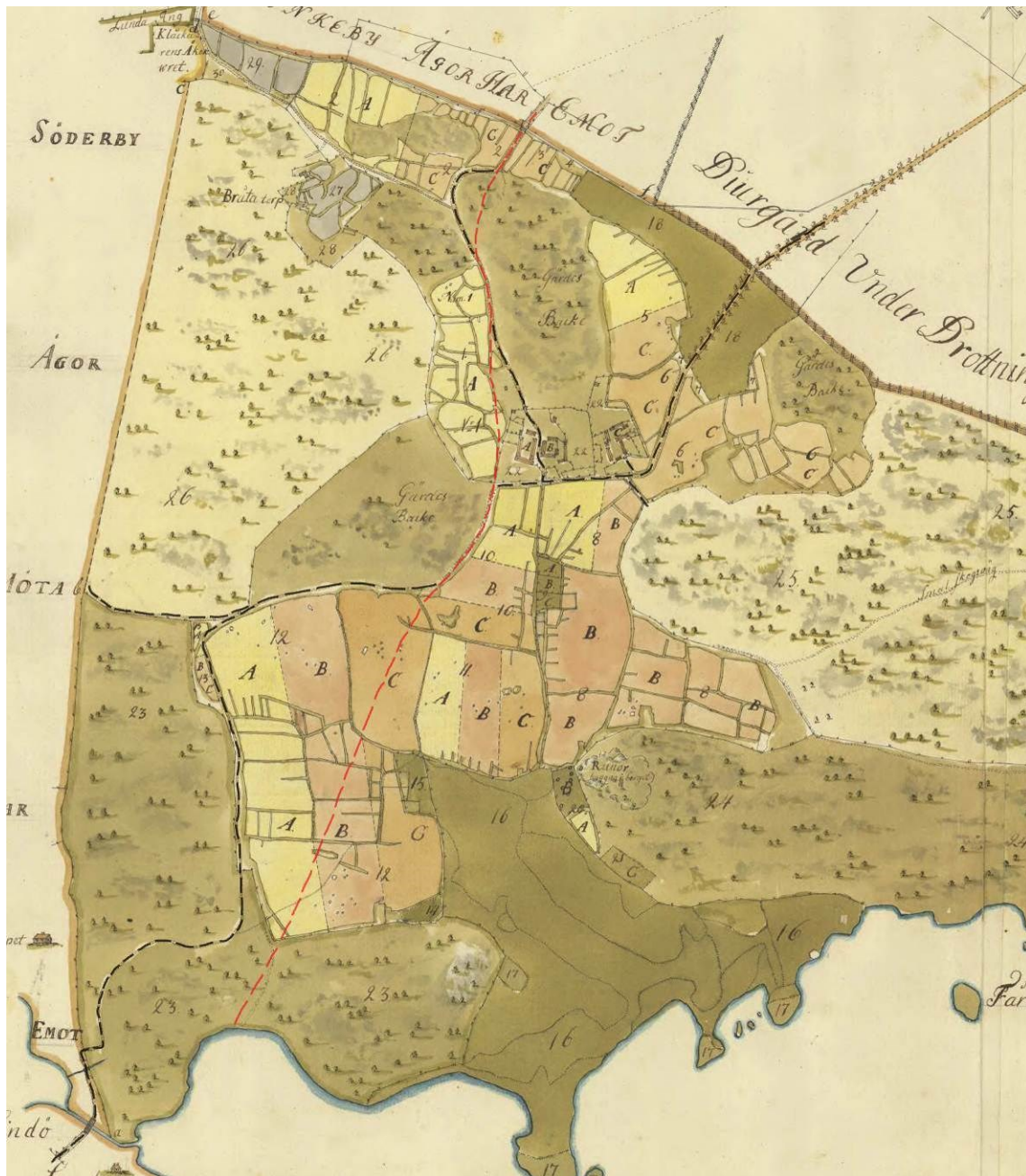
Längre västerut finns ytterligare bebyggelseämningar, benämnda Västra Bråten.

Vid Alwiken fanns det under 1700-talet en backstuga. Fram till Alwiken ledde en smal skogsväg genom Östra skogen liksom fram till det som en gång var ängsmarken Dywikstäppan, där Ekensdal ligger idag.

På storskifteskartan från år 1769 visas det dåvarande vägnätet, där huvudvägen till Edeby löpte öster om bytomten. Av kartbilden framgår att denna väg delvis varit kantad med träd.

Vid mitten av 1800-talet fanns två gårdar kvar i Edeby by och strax därefter slogs de båda gårdarna samman till en stor gård. Samtidigt uppfördes den nuvarande manbyggnaden. Edebys övriga byggnader såsom arbetarbostäder och ekonomibyggnader är från 1800- och 1900-talen.

Mellan åren 1769 och 1846 tillkom torpen Sjöstugan och Skogshyddan. Ytterligare byggnader tillkom under årens lopp på byns ägor, bland annat torpet Tillflykten, Bergdalen och handelsträdgården Edsdalen sydost om Edeby bytomt. Från 1880-talet och fram till första världskriget uppfördes ett antal sommarvillor utefter Lovös östra sida, bland annat vid Edeby.



Figur 45 Huvudvägen i nord-sydlig riktning har tidigare löpt öster om Edebys bytomt. Idag går vägen på dess västra sida. Röd markering för dagens vägsträckning. Svart markering för 1700-talets vägsystem. Utdrag ur storskifteskartan från år 1769 (Aktbeteckning A58-5:1 LMV)

Under 1900-talet bedrevs bl a trädgårdsodling vid Edeby gård. På gården fanns även trettio mjölkkor och ett hundratal svin. Mjölken kördes till ett mejeri på St: Eriksgatan. Grismaten hämtades från restaurang Sturehov vid Stureplan. Även får, kaniner och höns fanns på gården under tidigt 1900-tal.

Ekerövågen var ännu vid sekelskiftet 1900 en slingrande väg som följde topografin. På 1930-talet rätades sträckningen mellan Edeby och Lindö.

Söderby

Söderby ligger på södra Lovö. De förhistoriska lämningarna på Söderby ägor är synnerligen väl undersökta eftersom de varit föremål för återkommande arkeologiska forskningsundersökningar sedan 1970-talet. Söderby är sannolikt en av de äldsta byarna på Lovö. Det finns fem gravfält som tillhör byn. Närmast Söderby nuvarande bytomt finns ett större område med äldre bebyggelseämningar, i form av en kvarngrund, en brunn och smala stensatta vägar. I samband med arkeologiska undersökningar inför uppförande av ett ridhus hittades boplatslämningar från bronsålder (1800 – 500 f. Kr.). I samband med forskningsundersökningarna hittade man spår av en boplats från stenålder under ett av gravfälten.

Söderby omnämns första gången i de skriftliga källorna som *de Sudhirby* år 1342. Under medeltidens senare del fanns här tre frälsegårdar som år 1542 övergick i kronans ägo. På 1630-talet fanns det tre kronogårdar i byn. Ingen skog eller utmark fanns förutom gärdesbackar och hagar, men däremot fanns gott fiske. Till byn fanns förutom ängs- och åkermark även kohage, hästhage, kalvtomter samt två humlegårdar med 50 kulor var.

I byns södra del har Stäkstorpet med dess åker, äng och en hage legat och ligger där än. På 1800-talet fanns det ett torp nordost om bytomten Lillbråten, vilket försvann på 1900-talet.

Lindö

Lindö var en ensamgård på 1700-talet. Till en början låg byn vid sundet väster om Lindöbron, vilket framgår av den enda kartan som finns över Lindö med okänt datum. Enligt textbeskrivningen till kartan fanns det två kåltäppor i anslutning till bebyggelsen. Åkermarken låg i dalgången söder om bebyggelsen. Ängsmarken låg i anslutning till vattnet mot Fiskarefjärden respektive Lindöfjärden. Byns norra marker utgjorde tillsammans med höjdpartiet söder om dalgången, byns utmark som nyttjades för bete, och utvinning av timmer och bränsle. Enligt det äldre kartmaterialet fanns det även fiskevatten, där byn hade några fasta fiskeredskap, så kallade notvarp placerade. På höjden strax norr om bytomten stod det tidigare en väderkvarn.

Den första vägen till Lindö från Lovö löpte över Lindösundet på en bro och fortsatte upp över berget, där väderkvarn stod och fortsatte sedan västerut mot Ekerö och Färingsö. Någon gång vid mitten av 1700-talet hade byn lagts under Malmviks säteri som arrendegård. Vid samma tid hade bebyggelsen flyttats söderut, till dess nuvarande läge.