

FÖRDJUPAD KULTURARVSANALYS

Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn

Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län

Vägplan - 2017-12-15



INNEHÅLL

Sammanfattning.....	3	Flottsbro.....	24
Inledning	4	Värdebärande karaktärsdrag	25
Bakgrund	4	Känslighet för storskalig förändring.....	25
Syfte	4	Rekommendationer vid lokalisering av väg	25
Tillvägagångssätt	4		
Bedömningsgrunder.....	4	Kästa - Flemingsbergsskogen.....	26
Nationella mål, riktlinjer och åtaganden	4	Särskilt värdefulla miljöer och strukturer inom delsträckan	26
Skydd av kulturmiljövärden	5	Flemingsbergs gård	28
Övergripande teman	7	Värdebärande karaktärsdrag	29
Förhistoriska spår i landskapet	7	Känslighet för storskalig förändring.....	29
Historiska kommunikationsmönster.....	9	Rekommendationer vid lokalisering av väg	29
Herrgårdslandskapet	12	Flemingsbergsskogen - Stensättra.....	30
Närheten till storstaden	14	Värdebärande karaktärsdrag	31
Delsträckor	16	Känslighet för storskalig förändring.....	31
Masmo - Flottsbro	17	Rekommendationer vid lokalisering av väg	31
Särskilt värdefulla miljöer och strukturer inom delsträckan	17		
Fittjanäset	19	Gladö - Jordbro Västra	32
Värdebärande karaktärsdrag	20	Särskilt värdefulla miljöer och strukturer inom delsträckan	32
Känslighet för storskalig förändring.....	20	Gladö-Sundby- Uppsala	34
Rekommendationer vid lokalisering av väg	20	Värdebärande karaktärsdrag	37
Vårby.....	21	Känslighet för storskalig förändring.....	37
Värdebärande karaktärsdrag	22	Rekommendationer vid lokalisering av väg	37
Känslighet för storskalig förändring.....	22	Lissma	38
Rekommendationer vid lokalisering av väg	22	Värdebärande karaktärsdrag	40
Masmo	23	Känslighet för storskalig förändring.....	40
Värdebärande karaktärsdrag	23	Rekommendationer vid lokalisering av väg	40
Känslighet för storskalig förändring.....	23	Jordbro.....	41
Rekommendationer vid lokalisering av väg	23	Värdebärande karaktärsdrag	41
		Känslighet för storskalig förändring.....	41
		Rekommendationer vid lokalisering av väg	41
		Begreppslista.....	43
		Källor.....	44

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

Dokumenttitel: Fördjupad kulturarvsanalys
Författare: Cecilia Pantzar, Daniel Nilsson, John Hedlund och Anne Philipson Jancke
Dokumentdatum: 2017-12-15
Ärendenummer: 20ÅÅ/XXXXX
Objektnummer: 145326
Uppdragsnummer: 260805
Chaos ID: 0L140005
Version: 1.0
Kontaktperson: Marie Westin, Trafikverket.

Om inget annat anges är alla fotografier tagna av Tyréns AB. Kartor: Erika Landén, Tyréns. Framsida: Vy från Gladö gamla tomt över Holmträsksvägen.

SAMMANFATTNING

Den fördjupade kulturarvsanalysen är ett underlag för lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn inom den norra korridoren samt utgör ett underlag för den Fördjupade landskapsanalysen, Gestaltningssprogrammet, Miljökonsekvensbeskrivningen och Vägplanen. Rapporten innehåller en beskrivning och analys av landskapets utveckling från förhistoria till nutid.

Utgångspunkten för den fördjupade kulturarvsanalysen är hur de värdebärande karaktärer, funktioner och strukturer som identifierades under utredningen för lokalisering yttrar sig på en mer detaljerad skalnivå inom den nu valda korridoren.

I den fördjupade kulturarvsanalysen är korridoren indelad i tre delsträckor. För varje delsträcka redovisas värdefulla miljöer och strukturer i text och karta. Inzoomningar har gjorts för särskilt komplexa, värdefulla eller sårbara kulturmiljöer.

Följande kulturmiljöer omfattas av särskilda fördjupningar: Fittjanäset, Vårby, Masmö, Flottsbro, Flemingsbergs gård, Flemingsbergsskogen-Stensättra, Gladö-Sundby-Uppsala, Lissma och Jordbro. Med utgångspunkt i dessa miljöers värdebärande karaktärsdrag och deras känslighet för storskalig förändring ges rekommendationer för lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn.

I rapporten lyfts ett antal teman med historiska processer och samhällsförändringar som förklarar landskapets karaktär och ingående kulturvärden inom korridoren.

Temat *Förhistoriska spår i landskapet* åskådliggör landskapets bosättnings- och brukningskontinuitet från stenålder fram till medeltid. Södertörn är kärnområde för stenåldern med förekomst av boplatslämningar i korridorens höglänta landskapsavsnitt, såsom Masmöplatån och vid Jordbro som under stenåldern var beläget i det yttersta kustbandet.

Temat om *historiska kommunikationsmönster* visar hur människor rört sig inom och genom korridoren och vilka som varit de viktiga färdvägarna på vatten och land. Över Flottsbro och Fittjanäset löper olika generationer av huvudleder till Stockholm. I öst-västlig riktning, längs med nuvarande väg 259, finns kommunikationsstråk som länkar samman de uppodlade dalgångarna.

Under 1600-talet inrättades stora lantgods, så kallade säterier, avsedda som residens för adeln och höga ämbetsmän. Säteribildningen lade grunden till det *herrgårdslandskap* som än idag präglar områdena kring exempelvis Sundby och Lissma. Även i Fittja, Vårby och Glömstadalen finns bevarade miljöer och strukturer som minner om en tidigare stor gårdsdrift.

Temat *närheten till storstaden* beskriver utbyggnaden av tätorter längs med storskaliga kommunikationsstråk under 1900-talet. Tätortsområden i korridoren representerar olika planeringsideal och berättar om Storstockholms framväxt och bebyggelseutveckling. Den tätortsnära landsbygden har även varit viktig för att tillgodose stadsbornas behov av rekreation och friluftsliv. Planeringen för friluftslivet speglas bland annat genom anlagda rekreationsområden och reservatsbildningar som i många fall också har haft en konserverande effekt på kulturhistoriska värden.

INLEDNING

BAKGRUND

Den fördjupade kulturarvsanalysen utgör underlag i planeringen av Tvärförbindelse Södertörn. Tvärförbindelse Södertörn innebär planering av en ny väg över norra Södertörn mellan E4/E20 och väg 73. Arbetet är en fördjupning av kulturarvsanalysen för val av lokaliseringsalternativ, 2016-10-14.

Trafikverket har tagit ställning till att Tvärförbindelse Södertörn ska gå i den föreslagna norra korridoren samt att vägen planeras i tunnel genom Flemingsbergsskogen för att begränsa intrång i skyddsvärda natur- och kulturområden, 2017-03-24.

SYFTE

Den fördjupade kulturarvsanalysens syfte är att säkra en hållbar hantering av kulturmiljön enligt gällande lagrum vid planläggning och byggande av Tvärförbindelse Södertörn. Arbetet ska förse planläggningsprocessen med underlag i olika planeringsskeden. Det gäller bland annat den integrerade landskapsanalysen, projektering och gestaltning samt miljökonsekvensbeskrivning. Tanken är även att dokumentet ska kunna fungera som stöd i byggskede, efterkontroll och återställning. Förutom att förse projektet med relevant underlag under processen vänder sig rapporten till Länsstyrelsen i Stockholms län, berörda kommuner, andra myndigheter och allmänhet.

I linje med de nationella målen för kulturmiljöarbete redovisas de strukturer, spår och uttryck inom korridoren som identifierats vara betydelsefulla att förhålla sig till utifrån kulturmiljösynpunkt. Ett väl anpassat vägprojekt bör inte enbart utgå från lagskyddade och utpekade objekt eller miljöer, utan också den helhet som kulturmiljön omfattar. Målet är att kulturmiljöer hanteras så att negativ påverkan minimeras och skador så långt möjligt kan förebyggas.

Anpassning till landskapets kulturmiljöaspekter vid lokalisering bör förhålla sig till:

- Identifierade kulturmiljövärden och värdebärande karaktärsdrag.

- Kulturmiljövärdens känslig- och tålighet för en ny väg.

- Rekommendationer för lokalisering och anpassning av ny väg med hänsyn till kulturmiljöers förutsättningar och värden.

TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Analysen bygger på befintligt kunskaps- och planeringsunderlag, inventering inom korridoren samt studier av topografiskt och historiskt kartmaterial samt GIS-analyser. Arbetet har genomförts utifrån intentionerna i den Europeiska landskapskonventionen (ELC) och de nationella målen för kulturmiljöarbetet.

Kunskap om samhällets utveckling och de historiska processerna är en förutsättning för att kunna avläsa varför landskapet ser ut som det gör idag. Utgångspunkten är hur värdebärande karaktärer, funktioner och strukturer som identifierades i den övergripande fasen (inför val av lokaliseringsalternativ) yttrar sig på en mer detaljerad skalnivå, anpassad till planering av vägsträckning inom vald korridor. Bärande berättelser identifieras och fördjupas genom de fysiskt avläsbara spåren och uttrycken. Genom att belysa vad som är kännetecknande för en miljö ges underlag för bedömning av områdets möjligheter och begränsningar för förändring. Värdebärande karaktärsdrag, samband och strukturer som är väsentliga för att avläsa och uppleva miljöns historia och utveckling lyfts fram. Kulturmiljön kan tåla mer eller mindre förändring beroende på hur karaktären och skalan på föreslagen miljöförändring kan samverka med platsens kvaliteter och känslighet.

BEDÖMNINGSGRUNDER

Kulturarvsanalysen omfattar objekt, miljöer och landskap från förhistoria till nutid. Möjligheten att idag förstå och uppleva landskapets historia och utveckling är en utgångspunkt för bedömningen. En annan utgångspunkt är den specifika kulturmiljöns relevans med avseende på vilken kunskap den bär på eller kan generera. Är kulturmiljön kännetecknande för eller har haft särskild betydelse för den historiska utvecklingen lokalt, regionalt eller nationellt?

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

- Lagstiftningen som reglerar kulturmiljön (se kap nedan)

- Andra planeringsförutsättningar i form av kommunalt utpekade kulturmiljöer.

- Arkeologisk utredning med faktisk förekomst av fornlämningar.

- Värdebärande karaktärsdrag i landskapet med utgångspunkt i:

- Markanvändning över tid

- Bebyggelsemönster

- Vägnetets utformning

- Samband och siktlinjer med bäring på kulturmiljö

- Fornlämningsbild

Nationella mål, riktlinjer och åtaganden

Europeiska landskapskonventionen

Sverige har genom ratificeringen av den Europeiska Landskapskonventionen 2011 förbundit oss att skydda, förvalta och planera vårt landskap i enlighet med konventionens intentioner. Det innebär bland annat att främja och utveckla en helhetssyn på landskapets värden. Landskapskonventionen betonar landskapet som en viktig del av människors livskvalitet överallt. För att tillvarata landskapets kvaliteter som en resurs framhålls vikten av en medveten och hållbar förvaltning av alla typer av landskap såväl stadsområden, landsbygd, vardagslandskap som värdefulla landskap.

Miljömålen

Miljöpolitikens övergripande nationella mål är att till nästkommande generation ha löst samhällets stora miljöproblem. Sveriges miljömålssystem innehåller förutom det så kallade generationsmålet, sexton miljökvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som eftersträvas. Det finns även preciseringar av miljökvalitetsmålen som förtydligar målen och används i den löpande uppföljningen. Kulturmiljön är utpekad som en betydelsefull faktor för omställningen till ett hållbart samhälle i majoriteten av de sexton miljökvalitetsmålen.

Nationella mål för kulturmiljöarbetet

De nationella målen för kulturmiljöarbetet från 2014 ska styra de statliga insatserna på kulturmiljöområdet och vara vägledande på både regional och kommunal nivå. Regeringen vill med målen skapa förutsättningar för ett offensivt kulturmiljöarbete som aktivt bidrar till ökad livskvalitet och humanistiska perspektiv i samhällsutvecklingen. Målen har förskjutit tonvikten från bevarande till hur kulturmiljöarbetet kan bidra till en hållbar samhällsutveckling. Förtydligandet att kulturmiljöarbetet befinner sig i en skärningspunkt mellan olika politikområden, såsom kulturpolitik, miljöpolitik och samhällsplanering har gett ett ökat behov av tvärsektorielt arbete. Det märks bland annat i Trafikverkets arbete med att landskapsanpassa infrastrukturprojekt enligt de nationella kulturmiljömålen.

Det statliga kulturmiljöarbetet ska främja följande mål:

- Ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas.

- Människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön.

- Ett inkluderande samhälle med kulturmiljö som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser.

- En helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop 2008/09:93). Det innebär bland annat att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås.

Skydd av kulturmiljövärden

Väglagen

I väglagen (1971:948) regleras byggande och drift av allmänna vägar. Trafikverket ansvarar för väghållningen av statliga vägar. Till vägen hör även vägbana, dike och slänter. Lagen anger att hänsyn ska tas till kulturmiljövärden, men reglerar också samråd och tillåtlighetsprövning. Vägar ska placeras och utformas så att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbild samt natur- och kulturmiljövärden. En estetisk utformning ska eftersträvas.

Miljöbalken

Miljöbalken (1998:808) syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer säkras en hälsosam och god miljö. Miljöbalken gäller parallellt med andra lagar. Miljöbalkens regler kan på så vis förstärka och komplettera andra lagskydd av kulturmiljövärden som exempelvis väglagen och plan- och bygglagen.

I 7 kap miljöbalken regleras skydd av områden såsom natur- och kulturreservat. Många naturreservat innehåller och syftar till att även skydda värdefulla kulturmiljöer som exempelvis Gömmarens och Lissmadalens naturreservat.

Riksintressen är nationellt betydelsefulla områden som regleras genom 4 kap miljöbalken. Riksintresseområden är inte områdesskydd på samma sätt som natur- och kulturreservat, byggnadsminnen eller kulturmiljöer med områdesbestämmelser. Men skyddsinstrument kan vid behov användas för att tillgodose riksintresset. Enligt miljöbalken ska områden av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön.

Kulturmiljö som allmänt intresse

Kulturmiljöer som bedöms ha betydelse ur allmän synpunkt ska så långt som möjligt skyddas mot påtaglig skada vid olika myndighetsbeslut om ändrad mark- och vattenanvändning. Detta gäller bland annat de kulturmiljöer som i många fall finns redovisade i regionala eller kommunala kulturmiljöprogram. Dock ställer lagen inga krav på att områden av allmänt intresse behöver vara angivna eller redovisade i förväg.

Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen (2010:900) reglerar hur mark- och vattenområden används samt hur markanvändningen skall utvecklas. Planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, andra miljöaspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden. Lagen fastställer att byggnader eller områden som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte får förvanskas. Dessa kan av kommuner skyddas genom bestämmelse i detaljplan.

Kulturmiljölagen

Kulturmiljölagens (1988:950) syfte är att säkra nuvarande och kommande generationers tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. Kulturmiljölagen (KML) reglerar hanteringen av ortnamn, fornlämningar, byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen samt om utförsel och återlämnande av kulturföremål. Riksantikvarieämbetet är den myndighet som har det övergripande nationella ansvaret för kulturmiljövärden, medan länsstyrelserna ansvarar för tillsyn på länsnivå. Riksantikvarieämbetet får överklaga beslut av domstol eller annan myndighet.

Fornlämningar och fornfynd

Fornlämningar och fornfynd regleras i 2 kap KML. Fornlämningar är lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som har tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna. Det är enligt KML förbjudet att rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Lagen har alltså ett bevarandesyfte och ingrepp i fornlämning är en tillståndsprocess. Länsstyrelsen har bara rätt att lämna tillstånd till ingrepp eller borttagande av fornlämningar om samhällsintresset väger tyngre än fornlämningsens betydelse.

Utpekade kulturmiljövärden i utredningskorridoren

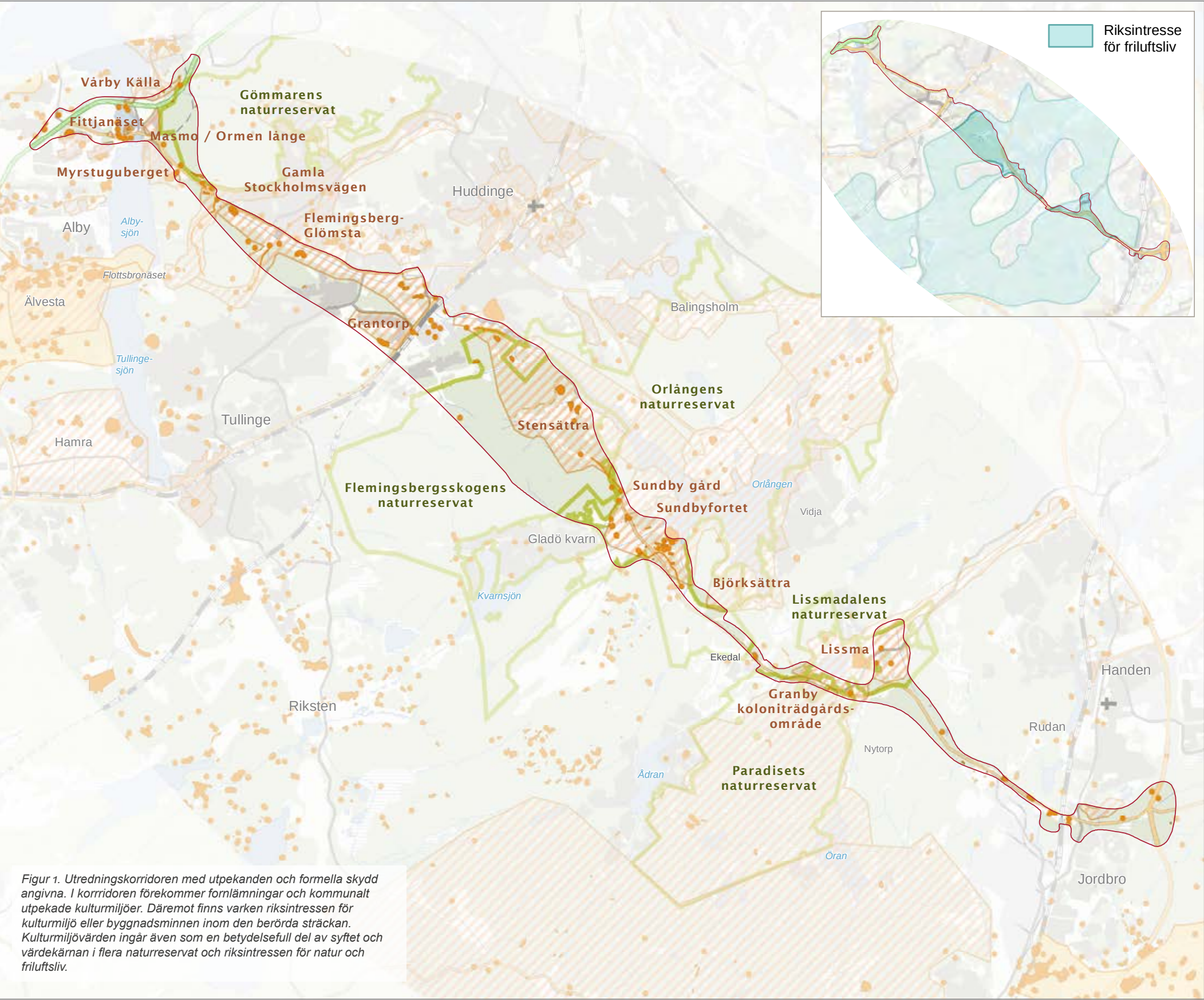
I utredningskorridoren förekommer fornlämningar, kommunalt utpekade kulturmiljöer i kulturmiljöprogram samt miljöer och bebyggelse som är belagda med skyddsbestämmelser i detaljplan. En fullständig genomgång av skyddad bebyggelse i detaljplan utförs först i samband med att väglinjen är fastställd. Området omfattar varken riksintressen för kulturmiljö eller byggnadsminnen. Däremot gränssar korridoren till två riksintressen för kulturmiljö; Bornsjön [AB16] i nordväst och Österhaningebygden [AB 19] i sydöst. Bornsjön som sträcker sig upp till Flottsbro betonar gamla vägsystem som ett viktigt uttryck. Riksintresset för Österhaningenbygden är en del av det kärnområde för stenåldern som sträcker sig upp genom korridoren. I miljön ingår även talrika lämningar från brons- och järnålder som vittnar om lång bruks- och bosättningskontinuitet. Kulturmiljövärden ingår även som en betydelsefull del av syftet och värdekärnan i flera berörda riksintressen för natur och friluftsliv. Exempelvis det vidsträckta riksintresset för friluftsliv, Hanveden, som omfattar Flemingsbergsskogen och områdena kring både Sundby och Lissma gård. Korridoren berör även ett flertal naturreservat med uttalade kulturmiljövärden. Se figur 1.

Kärnområde för stenålder

Södertörn var under äldre stenålder, för mer än 5000 år sedan, ett forntida skärgårdslandskap. Det har identifierats som ett kärnområde för bosättning under stenåldern. På högt belägna områden, bland annat Masmoplatån och Rudanskogen, finns ett stort antal stenålderslämningar.



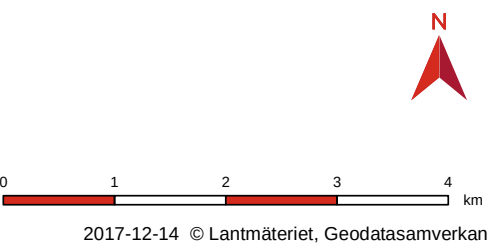
Glömstadalen med väg 259 i riktning mot Mälaren med Myrstuguberget och Fittjanäset i fonden vid vägens slut.



Figur 1. Utredningskorridoren med utpekanden och formella skydd angivna. I korridoren förekommer fornlämningar och kommunalt utpekade kulturmiljöer. Däremot finns varken riksintressen för kulturmiljö eller byggnadsminnen inom den berörda sträckan. Kulturmiljövärden ingår även som en betydelsefull del av syftet och värdekärnan i flera naturreservat och riksintressen för natur och friluftsliv.

SKYDDADE/UTPEKADE OMRÅDEN

- Norra korridoren
- Skyddade miljöer/objekt enligt KML
- Kyrka
- Fornlämningar
- Riksintresse för kulturmiljövården
- Naturreservat med syfte att skydda kulturvärden
- Kommunala intressen
- Kulturmiljö



Kommunalt utpekade kulturmiljöer

I korridoren finns ett flertal områden med kulturmiljöer av kommunalt intresse.

Vårby källa
Fittjanäset
Myrstugeberget
Mäsmo
Flemingsberg - Glömsta (Tingsvägen)
Grantorp
Gamla Stockholmsvägen

Miljöer inom Ornlängen-Ågestasjön:
Sundby gård
Stensättra
Björksättra (strax utanför korridoren)
Granby koloniträdgårdsområde
Lissma

Solitärer:
Bostadshuset Ormen länge
Sundbyfortet (Örnnäset)

Utpekade kulturmiljövården i naturreservat

Lissmadalens naturreservat
Dalgångens kulturmiljövården, öppna karaktär och landskapsrum ska vårdas och bevaras.

Gladöskogens naturreservat
Skogar med betespåverkan.

Ornlängens naturreservat
Syftet med naturreservatet skall vara att bevara och utveckla Ornlängen-områdets värden avseende natur- och kulturmiljö samt rörligt friluftsliv. Naturvärden knutna till kulturlandskapet ska vårdas och skyddas. Syftet med naturreservatet skall även vara att de betespräglade skogarnas naturvärden bevaras genom naturvårdande skötselåtgärder. Syftet är också att skydda områdets fornminnen och kulturvärden.

Paradisets naturreservat
Naturvärden knutna till de öppna kulturmarkerna ska vårdas och skyddas. Syftet är också att skydda områdets kulturvärden såsom de många stenåldersboplatser som finns i området.

Gömmarens naturreservat
Syftet med naturreservatet skall vara att bevara ett område av stort värde för det rörliga friluftslivet samt som undervisningsområde och utflyktsmål för skolor och barnomsorg. Syftet är vidare att bevara samt utveckla områdets vetenskapliga natur- och kulturvärden samt fornminnen.

Flemingsbergsskogens naturreservat
De betespräglade skogarnas naturvärden bevaras genom naturvårdande skötselåtgärder. Även naturvärden knutna till de öppna kulturmarkerna ska vårdas och skyddas. Syfte är också att skydda områdets fornminnen och kulturvärden.

Utpekade kulturmiljövården i riksintresse för friluftsliv

Hanveden FAB 08
Området innehåller miljöer med särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och/eller kulturmiljöer. Värden för friluftslivet kan påtagligt skadas av nyetablering av bebyggelse och anläggningar som inte främjar friluftslivet i oexploaterade delar, minskad hävd av odlingslandskapet, bullerstörande verksamheter och åtgärder samt omfattande kalavverkning.

ÖVERGRIPANDE TEMAN

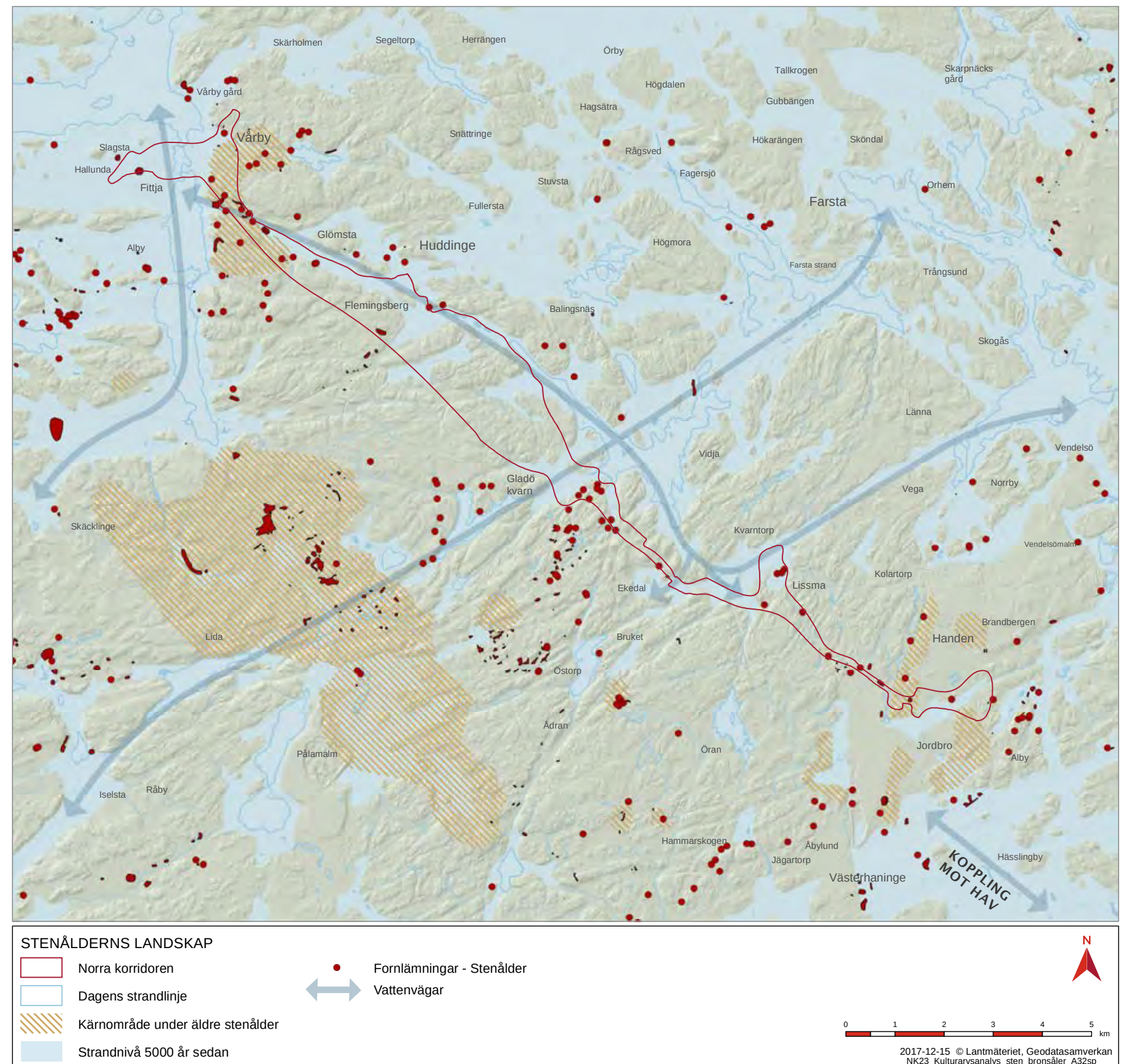
Den följande beskrivningen bygger vidare på den översiktliga tematiska analys som låg till grund för kulturarvsanalysen vid val av korridor för lokalisering. Utgångspunkten för den tematiska analysen är *Varför ser det ut som det gör just här?* Analysen syftar till att belysa de bärande karaktärerna i landskapet och de huvudsakliga historiska processer och samhällsförändringar som lett fram till dagens landskap.

I fördjupningen ligger fokus på en lägre skalnivå och hur dessa teman yttrar sig inom utredningskorridoren. Följande teman har identifierats som väsentliga för att förklara de förusättningar och företeelser som ligger till grund för landskapets karaktär; *förhistoriska spår i landskapet* - det intensiva nyttjandet av Södertörns skärgårdslandskap under stenåldern och den efterföljande etableringen av kustnära bronsålderbosättningar som ledde vidare till järnålderns uppodling av dalgångarnas lerslätter, *historiska kommunikationsmönster* - områdets kommunikativa utveckling över tid löper som en röd tråd genom historien och har varit, och är fortfarande, en viktig utgångspunkt för dagens Södertörn, *herrgårdsskapet* - säteribildningens storskaliga omdaning av landskapet med början i 1600-talet, *närheten till storstaden* - den växande huvudstadens utbyggnad längs med både gamla och nya kommunikativa stråk.

FÖRHISTORISKA SPÅR I LANDSKAPET

Södertörn var under stenåldern ett skärgårdslandskap vars öar blev hemvist för tidens befolkning. Området räknas som kärnområde för äldre stenåldern i Mellansverige. I de höglänta skogsområdena finns länets största koncentrationer av boplatser från stenåldern. Närheten till vattnet var länge en viktig faktor för var människor valde att bosätta sig. Därför kan vi genom att följa strandlinjeförskjutningen, följa bosättningsmönstret i olika tider (se figur 2).

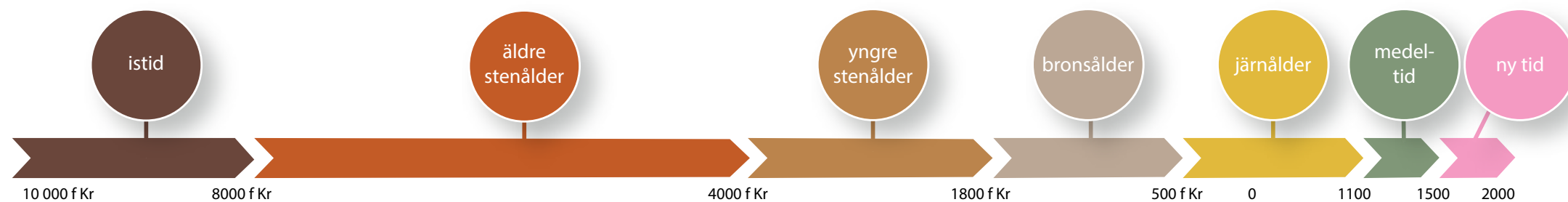
Stenålderns jakt- och fiskesamhällen flyttade säsongvis efter tillgång på föda. Tillfälliga bosättningar från den tiden är vanligtvis belägna i höjdlägen i anslutning till dagens dalgångar där livsbetingelserna en gång var gynnsamma, exempelvis i åmynningar, djupa vikar eller där havet mötte större landområden. Inom korridoren fanns sådana fördelaktiga lägen västerut på den skogsklädda Masmoplatån och på den i söder anslutande höjdryggen mot Flottsbro. Även Flemingsbergsskogen med en tidigare flikig kustlinje mot nuvarande sjön Örlången var väl lämpad för säsongsmässiga stenåldersbosättningar. Fyndplatser från stenåldern vid bland annat Gladö kvarn vittnar om en tidig aktivitet även där. De höglänta områdena kring Jordbro, strategiskt belägna i det då yttersta kustbandet, är också en del av det utbredda kärnområdet för stenåldern. Spår efter odling uppträder under yngre stenåldern, även kallad bondestenåldern. Lätta och sandiga jordar på dalgångssidorna utnyttjades för extensivt jordbruk. Med den gradvisa landhöjningen förflyttades möjligheten att bruka landskapet allt längre ner i dalgångarna.



STENÅLDERNS LANDSKAP

- Norra korridoren
- Dagens strandlinje
- Kärnområde under äldre stenålder
- Strandnivå 5000 år sedan
- Fornlämningar - Stenålder
- Vattenvägar

0 1 2 3 4 5 km
2017-12-15 © Lantmäteriet, Geodatasamverkan
NK23 Kulturarvsanalys sten bronsålder A32sp



Figur 2. Under stenåldern var Södertörn ett skärgårdslandskap med vattenvägar som förband Östersjön med inlandet och Mälaren. De tidigaste spåren av bosättning i utredningens korridor påträffas i höglänta skogsområden som utgör kärnområde för äldre stenåldern på Södertörn. Det troliga kärnområdet har definierats genom arkeologiska utredningar och undersökningar. Även Flemingsbergsskogen uppvisar liknande förutsättningar och har troligtvis fler ännu ej kartlagda boplatser. Även den arkeologiska utredning som utfördes 2017 för området mellan Gladö och Jordbro bekräftar och kompletterar bilden av stenålderslandskapet på Södertörn.

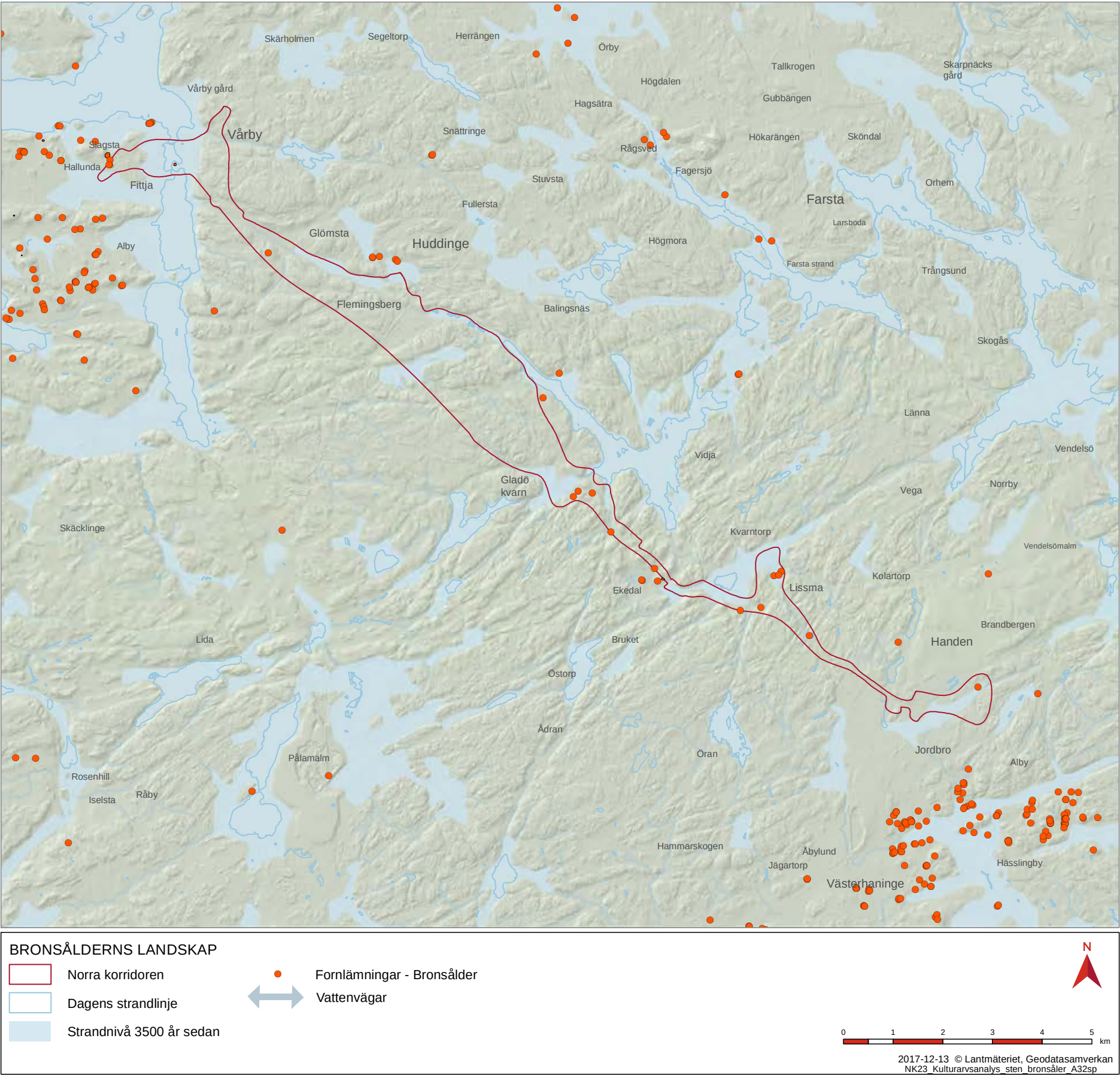


På Södertörn är bronsålderns boplatser knutna till de mosaikartade övergångsbygder i randen mellan skogs- och slättbygd. Den till synes ringa förekomsten av bronsålderslämningar inom korridoren kan delvis förklaras av att det inte gjorts så mycket arkeologiska undersökningar. Framtida exploateringar i den aktuella korridoren kommer med största sannolikhet ändra dagens bild av bronsåldern. Goda förutsättningar att påträffa bronsålderslokaler finns framför allt i Glömstadalen och kring sjöarna Örlången och Lissmasjön.

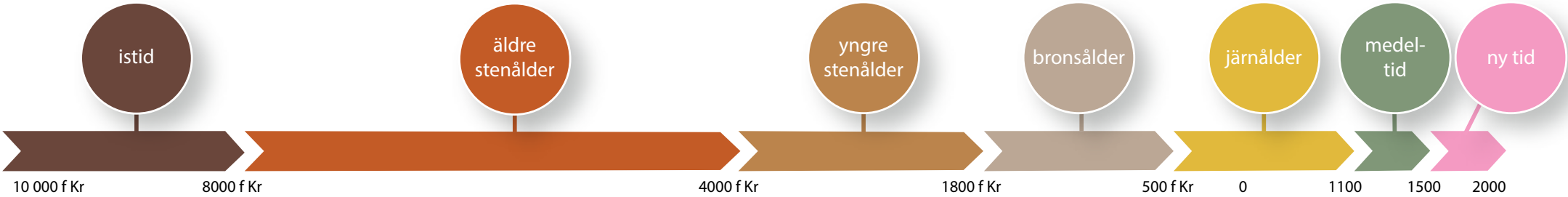
Det finns höga koncentrationer av kända lämningar vid korridorens utkanter, i väst kring Hallunda och Slagsta i Botkyrka och i öst kring Haninge och Jordbro. Detta beror på det under bronsålder gynnsamma läget vid kusten samt att omfattande arkeologiska undersökningar gjordes i dessa områden i samband med förortsutbyggnaden under framförallt 1970-talet.

Under järnåldern medförde strandförskjutningen att dalgångarnas bördiga lerjordar blev odlingsbara och tillgången på betesmarker ökade. Bosättningar förlades till höjdparter nära förhistoriska kommunikationsleder och centralt i den öppna odlingsmarken. Befolkningen blev nu alltmer bofast. Järnålderslandskapet framträder väl på flera håll i korridoren. Många av gårdarna vittnar om en långvarig bruknings- och boplatsskontinuitet från yngre järnåldern fram i medeltid och i flera fall in i nutid. Särskilt tydligt är det i närmiljöerna kring befintliga gårdar i Stensättra, Flemingsberg (Andersta) och Glömsta. Bosättningskontinuiteten är även långvarig vid Uppsala, Gladö och Sundby med starka indicier genom äldre namnformer och ännu ej undersökta gravfält.

De byar som etablerades under yngre järnåldern ligger till grund för det agrara bebyggelsemönster som finns kvar på delar av Södertörn än idag. Under medeltiden låg byarna kvar i samma läge som under yngre järnåldern på gränsen mellan den öppna marken och skogen, eller på höjdparter centralt i odlingsmarken. Nu manifesterades både det kyrkliga och världsliga frälset genom godsbildningar och borgbyggande på strategiska platser i anslutning till sjöar och vattenleder. I korridoren dominerade det medeltida frälsegodset Gladö som låg sydväst om nuvarande Sundby. Utredningskorridorens bystrukturer kom i hög grad att försvinna i och med 1600-talets säteribildning som innebar en omfattande omdaning av både landskap och bebyggelsemönster. Det gör att det medeltida bebyggelsemönstret är mindre tydligt i området.



Figur 3. På Södertörn är bronsålderns bygder knutna till de mosaikartade övergångsbygder i randen mellan skogs- och slättbygd. Den till synes ringa förekomsten av bronsålderslämningar i korridoren kan delvis förklaras av strandlinjeförskjutningen och att förutsättningar för kustnära bosättningar främst tycks ha varit belägna i korridorens utkanter vid Haninge och Botkyrka. Dessa områden med koncentrationer av bronsålderslämningar är utpekade som riksintressen för kulturmiljövården med hänsyn till sin långa bruknings- och bosättningskontinuitet.



HISTORISKA KOMMUNIKATIONSMÖNSTER

Vattenvägen var länge den lättaste vägen genom landskapet. Vid strategiska punkter i anslutning till vattenvägarna uppstod tidigt centrala maktfästen och mötesplatser. En tidig centralbygd inom korridoren var knuten till den förhistoriska vattenleden utmed Ornlången. I sjösystemet finns en rad fornborgar, varav en vid Stensättra, som kan ha ingått i ett system för kontroll och bevakning redan under järnåldern. Fornborgarna är strategiskt placerade på bergskrön med god sikt över den tidigare farleden. I det anslutande odlingslandskapet kring Sundby, Gladö, Stensättra, Uppsala och Björksättra framträder en lång bosättnings- och brukningskontinuitet i både bebyggelse och gravfält kopplade till äldre by- och gårdstomter.

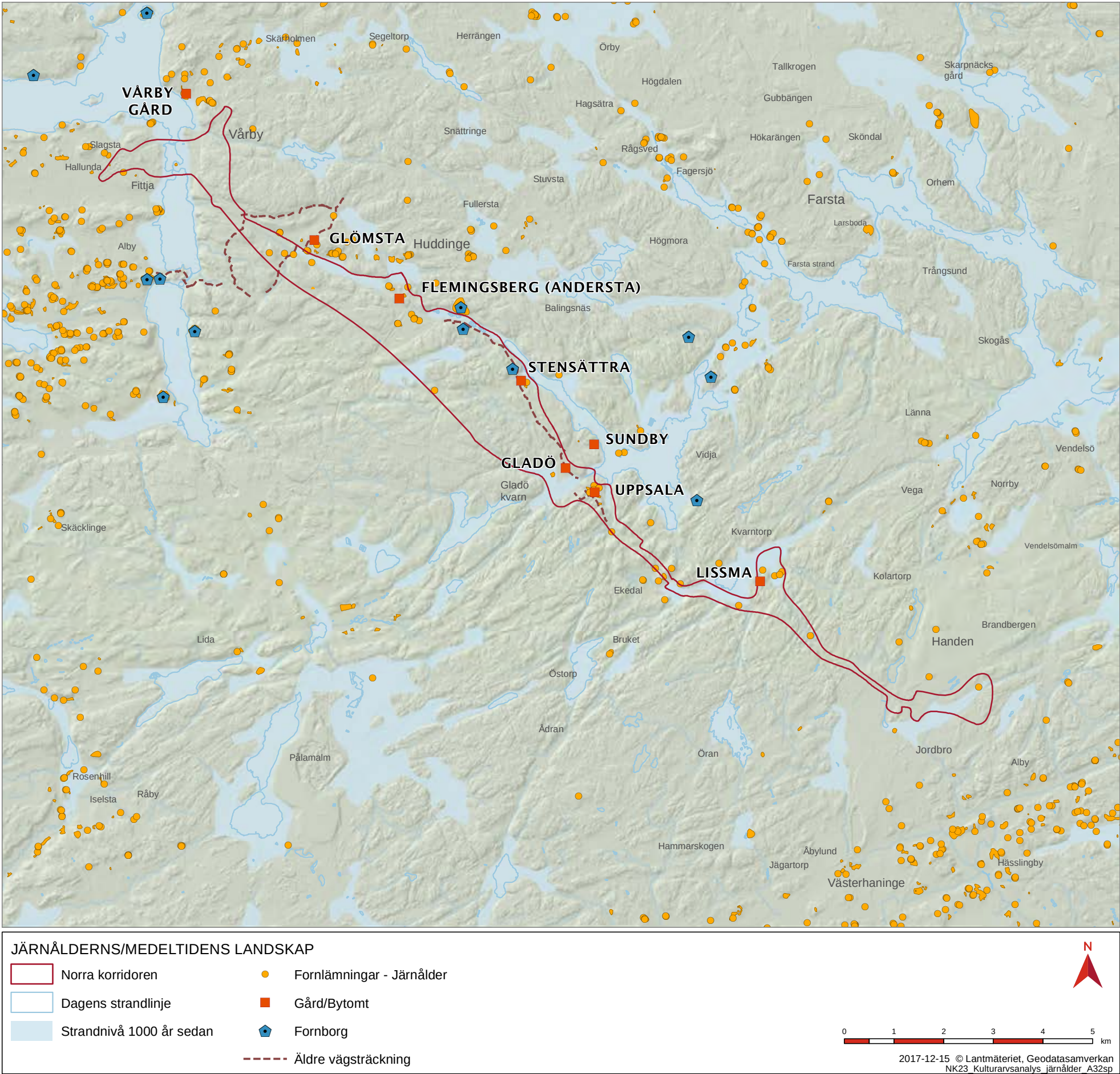
Allt eftersom vattenvägarna grundades upp under järnåldern anlades ett parallellt vägsystem på land. Landvägen kom så småningom att bli den huvudsakliga färdvägen genom landskapet. Många av de vägar som idag löper genom korridoren har rötter i förhistoriens rörelsemönster. Glömstadalens rika kommunikationshistoria vittnar om dess långvariga betydelse som färdstråk över landtungan Flottsbro. När farleden i Glömstadalen grundades upp lades grunden till dagens vägnät. I dalgången finns lämningar efter flera äldre vägsträckningar som var tidiga huvudleder till Stockholm. Den gamla Tingsvägen som löper genom dalgången kom under medeltiden att infogas i Göta Landsväg, den tidens huvudled till Stockholm. En runristning på berghäll vid Loviesberg visar på Tingsvägens kontinuitet tillbaka i järnåldern. Göta landsväg fick med tiden en något nordligare avstickare som kallas Gamla Stockholmsvägen.



Det medeltida Gladö gods gamla tomt, belägen på en åkerholme centralt i dalgången.



Sättesgården flyttade från Gladö till Sundby redan på 1600-talet. På en karta över Lissma gård från 1750 syns att Gladö gård ännu var bebyggd vid den här tiden.



Figur 4. Järnålderns landskap framträder i odlingslandskapet kring Sundby, Gladö, Stensättra, Uppsala och genom en lång bosättnings- och brukningskontinuitet som speglas i både bebyggelse och gravfält kopplade till äldre by- och gårdstomter. Fornborgarna ligger strategiskt i höjdlågen utmed den tidigare farleden i nuvarande sjön Ornlången norr om Sundby och Stensättra.



Gamla sockenvägen som slingrar sig i skogen mellan Sundby och Stensättra.



Den gamla landsvägen vid Fittjanäset. Huvudvägen in mot Stockholm flyttade från Flottsbro till Fittjanäset på 1600-talet.



Fram till 1600-talet gick den huvudsakliga landsvägen till Stockholm över sundet vid Flottsbro och vidare genom Huddinge.

Under stormaktstidens statsbildning utvecklades rikets infrastruktur. Vägar förbättrades, milstenar placerades ut och ny väganknuten service med krogar och gästgiverier etablerades. Göta landsväg var vid tiden i behov av upprustning och på 1660-talet togs beslutet att flytta huvudinfarten till Stockholm norrut till Fittjanäset. Näset är alltsedan dess en kommunikativ knutpunkt som med tiden även blivit kompletterad med både järnväg och tunnelbanetrafik. Göta landsväg var från 1940-talet känd under benämningen Riksettan och blev 1964 omklassad till motorväg. Vägstråket har numera beteckningen E4/E20.

Dagens agrara bebyggelse är framförallt lokaliserad med nära koppling till det gamla vägsystemet i dalgångarna. Vissa vägar har rätats ut, breddats och anpassats till det moderna samhällets trafikvolym och säkerhetskrav. Men de huvudsakliga strukturerna i vägsystemet är i stort de samma sedan förhistorisk tid. Vid Lissma antyder en runsten att det nuvarande vägstråket längs väg 259 har brukats som färdväg sedan yngre järnåldern. Dess föregångare Ebbadalsvägen som bitvis löper parallellt med väg 259 utgör stommen i ett äldre terränganpassat vägsystem som länkar samman dalgångarnas bebyggelse. Rester efter en ännu äldre föregångare finns i anslutning till Valborgsmässöberget söder om väg 259.

Rester av den gamla sockenvägen som löpte mellan Sundby och sockencentrat vid Huddinge kyrka slingrar sig fortfarande fram i skogen. På sin väg från Sundby passerat gamla sockenvägen äldre torplägen och det gamla byläget för Stensättra med anslutande fornborg. Därefter fortsätter vägstråket vidare utmed Flemingsbergsviken. Vägens sträckning syns på kartor från 1600-talet, men har sannolikt anor ner i medeltid.

Glömstavägen som löper utmed Glömstadalens norra sida har också sin grund i en äldre landsväg. De äldre slingrande vägstrukturerna är tydligt anpassade till topografi och markslagsgränser. Många av de äldre väg- och stigsystemen har fått ny funktion som rekreationsstråk i natur- och friluftsområden.



Milsten utmed sträckningen för Göta landsväg vid Fittja.



Riksväg 1 som från mitten av 1940-talet löper genom Fittja gård vidare över Fittjanäset in mot Stockholm var en modernisering av Göta landsväg. Lars Bergström 1967. Kulturmiljöbild.



Huddingevägen var så sent som 1920 en krokig och ibland lerig grusväg som utgick från Gullmarsplan. Den ringlade sig söderut till Huddinge. Masmovägen som löper utmed Albysjöns östra strand är en rest av dess tidigare terränganpassade sträckning.



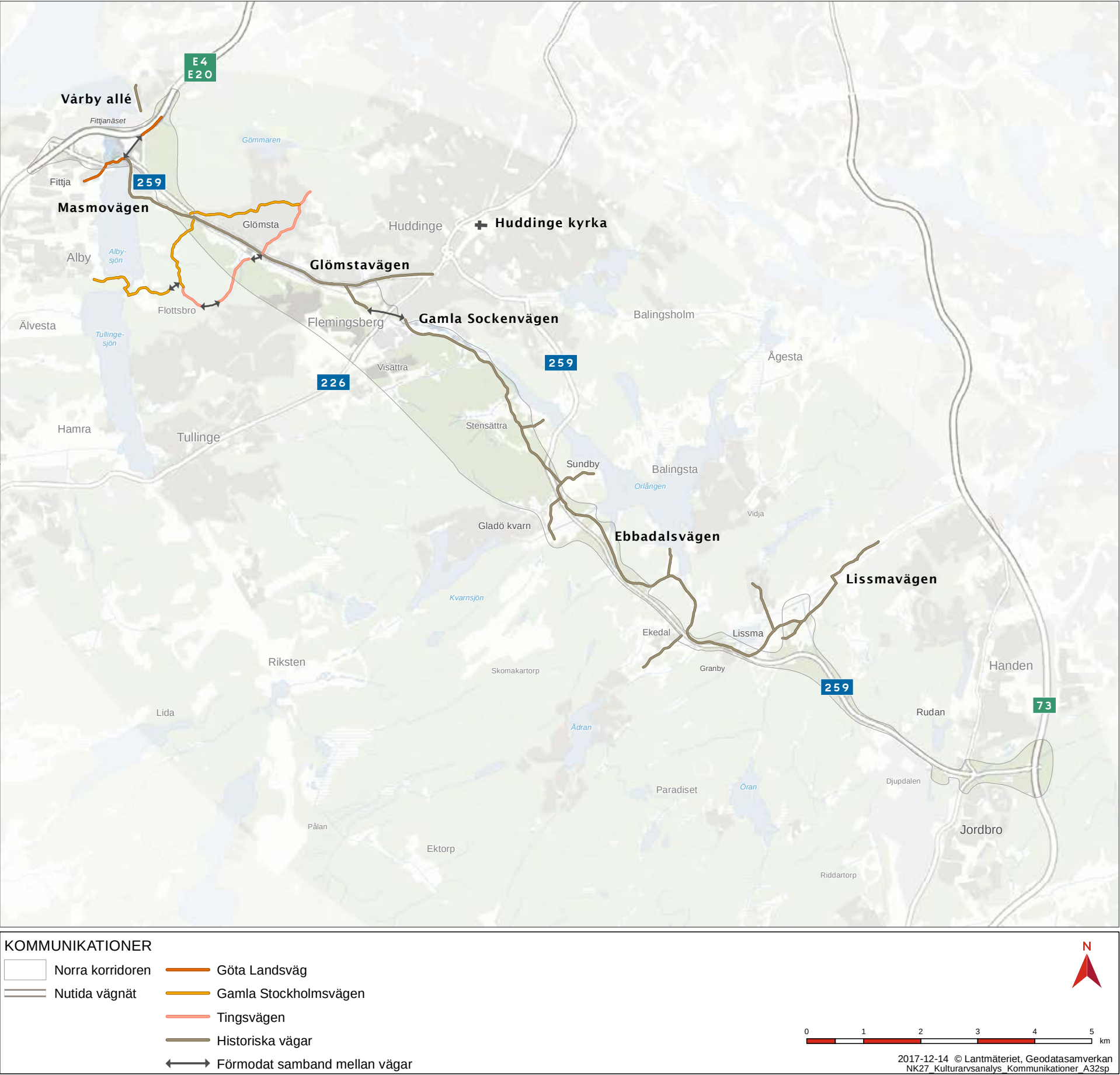
Sundby med typisk placering i sjönära läge invid Örlångens strand.



Flemingsbergs gård är ett pedagogiskt exempel på 1600-talets säteribildningar. Huvudbyggnaden är monumentalt belägen på en skogsklädd bergskulle, med utsikt över södra dalgången. I herrgårdsmiljön ingår ett rikt bestånd av ädellövträd, en terrasserad fruktträdgård och rester av en ek- och lönnallé.



Slagstaristningen med E4/E20 och siluetten av Fittjas punkthus i bakgrunden. I myllret av hållristningar framträder en rik bildvärld med 18 skepp, 3 djurfigurer, 2 människofigurer, 2 fotsulor, 5 rännor och 210 skålgropar (Fornlämningsnummer Botkyrka 279:1). Pål-Nils Nilsson. Troligen 1970-tal. Kulturmiljöbild ATA.



Figur 5. Det historiska vägnätet sammanfaller ofta med dagens vägar. Väg 259 följer exempelvis i stor utsträckning det äldre öst-västliga huvudstråket som bland annat består av Glömstavägen, gamla sockenvägen och Ebbadalsvägen. De tidiga huvudlederna mot Stockholm löpte inledningsvis över Flottsbro, men flyttades under 1600-talet till Fittjanäset och fick benämningen Göta landsväg. Vägen över näset moderniserades på 1940-talet till Riksväg 1. Huvudinfarten till Stockholm fick dagens sträckning över Vårby bro först i och med 1960-talets utbyggnad av motorvägen, dagens E4/E20.

HERRGÅRDSLANDSKAPET

Under stormaktstiden förstärktes Stockholms roll som politiskt centrum och närliggande områden som Södertörn blev attraktiva för etablering av lantgods bland stadens högre skikt. Stora påkostade egendomar tog form och skapade nya mönster på landsbygden i huvudstadens närhet. Byar och gårdar byttes, köptes upp och avhystes för att skapa stora sammanhängande odlingsmarker med god tillgång till bete för det boskapsinriktade jordbruket. Säteribildningen som reglerade egendomarnas planering innebar att gården befriades från skatt såvida den sköttes enligt särskilda regler och var ståndsmässigt bebyggd. Säterierna placerades ofta i sjönära lägen som i Sundby och Lissma för att synas i landskapet. Anläggningen utformades vanligen kring en huvudaxel med en centralt placerad huvudbyggnad ofta flankerad av flyglar. Vagnätet anpassades enligt tidens ideal genom uträtade allékantade infartsvägar med herrgården som nav. I herrgårdens närmiljö anlades park och trädgård med ett stort inslag av ädellövträd såsom ek, ask och lind. Det omgivande landskapet omformades genom förändringar i markanvändning och tillkommande herrgårdsanknuten bebyggelse med anslutande vägnät.

Det storskaliga jordbruket på herrgården krävde en stor arbetsorganisation. Separat från mangården placerades stora och enhetligt utformade ekonomibyggnader och arbetarbostäder. Till herrgården knöts både anställda jordbruksarbetare och torpare. De tidigare under förhistorisk tid bebodda skogsmarkerna blev under 1600-talet åter föremål för bebyggelseexpansion genom herrgårdarnas utlokaliserade torp. De många torpmiljöerna och deras placering i skogskanten speglar godsens organisation och inverkan på landskapet. Ett småskaligt vägnät förband torpen med varandra och fungerade också som förbindelslänkar till herrgården.

Landskapets skogsklädda höjdparter var en viktig resurs och nyttjades som betesmark och virkesförråd, den så kallade utmarken, där varje by eller gård hade nyttjanderätt till en del av marken. I samband med en kraftig befolkningstillväxt under 1800-talet kom många torp att anläggas i och i anslutning till utmarkerna.

De stora jordegendomarna hade länge en konserverande effekt på landskapet och det herrgårdspräglade odlingslandskapet präglar fortfarande stora delar av det område som omfattas av utredningskorridoren både i dalgångar och skogsområden. Särskilt tydligt är det utmed Orlångens södra strand kring Sundby och Stensättra som ingår i ett pärlband av ståndsmässigt bebyggda gårdar kring sjön. Här finns fortfarande typiska herrgårdsattribut som allékantade vägar, ekdominerade hagmarker och ett stort inslag av ädellövträd. Säterimiljöerna i Flemingsberg, Sundby och Lissma speglar på olika sätt områdets utveckling och förändring över tid. Flemingsbergs välbevarade gårdsmiljö är ett pedagogiskt exempel på 1600-talets säteribildningar trots det på senare tid mycket kringskurna odlingslandskapet. Huvudbyggnaden är monumentalt belägen på en skogsklädd bergskulle, med utsikt över södra dalgången. I herrgårdsmiljön ingår ett rikt bestånd av ädellövträd, en terrasserad fruktträdgård och rester av en ek- och lönnallé som numera utgör en viktig del av grönstrukturen i tätorten Flemingsberg.

Många av de kommunikationsstråk som vi använder idag har förhistoriska rötter. Med tiden har vägnätet ofta dragits om och rätats ut för att anpassas efter ökade trafikvolym och nya säkerhetskrav. Här i Gladö invid den förhistoriska vattenleden löper flera generationer vägar i samma stråk som dagens huvudled väg 259. Den tidigare gamla landsvägen, Ebbadalsvägen, löper bitvis invid väg 259 med ny funktion som lokalväg. Rester av den gamla sockenvägen, som föregick Ebbadalsvägen, är en del av skogens stigsystem som utgör en viktig utgångspunkt för områdets friluftsliv.

På kartan från 1860-talet framträder det finmaskiga vägnät som strålar ut från landsvägens huvudstråk till omgivande gårdar, torp och skogsområden. Gårdarna Björksättra och Sundby ligger ståndsmässigt placerade vid vattnet. Källa: Trakten omkring Stockholm 1861 (blad VI), Stockholms stadsarkiv.



Det var först i och med att adelns privilegier upphörde under 1800 – talet som det blev möjligt för andra att köpa och äga mark som tidigare hade tillhört ett säteri. Att jordägandet i området var samlat till några få stora ägare underlättade köp och planläggning av större sammanhängande områden med villatomter och egnahemsområden i samband med 1900–talets tätortsutbyggnad. I tätortstråken ingår nu flera av de tidigare herrgårdarnas huvudbyggnader som öar i den sentida stadsväven, som i Flemingsberg och Fittja.

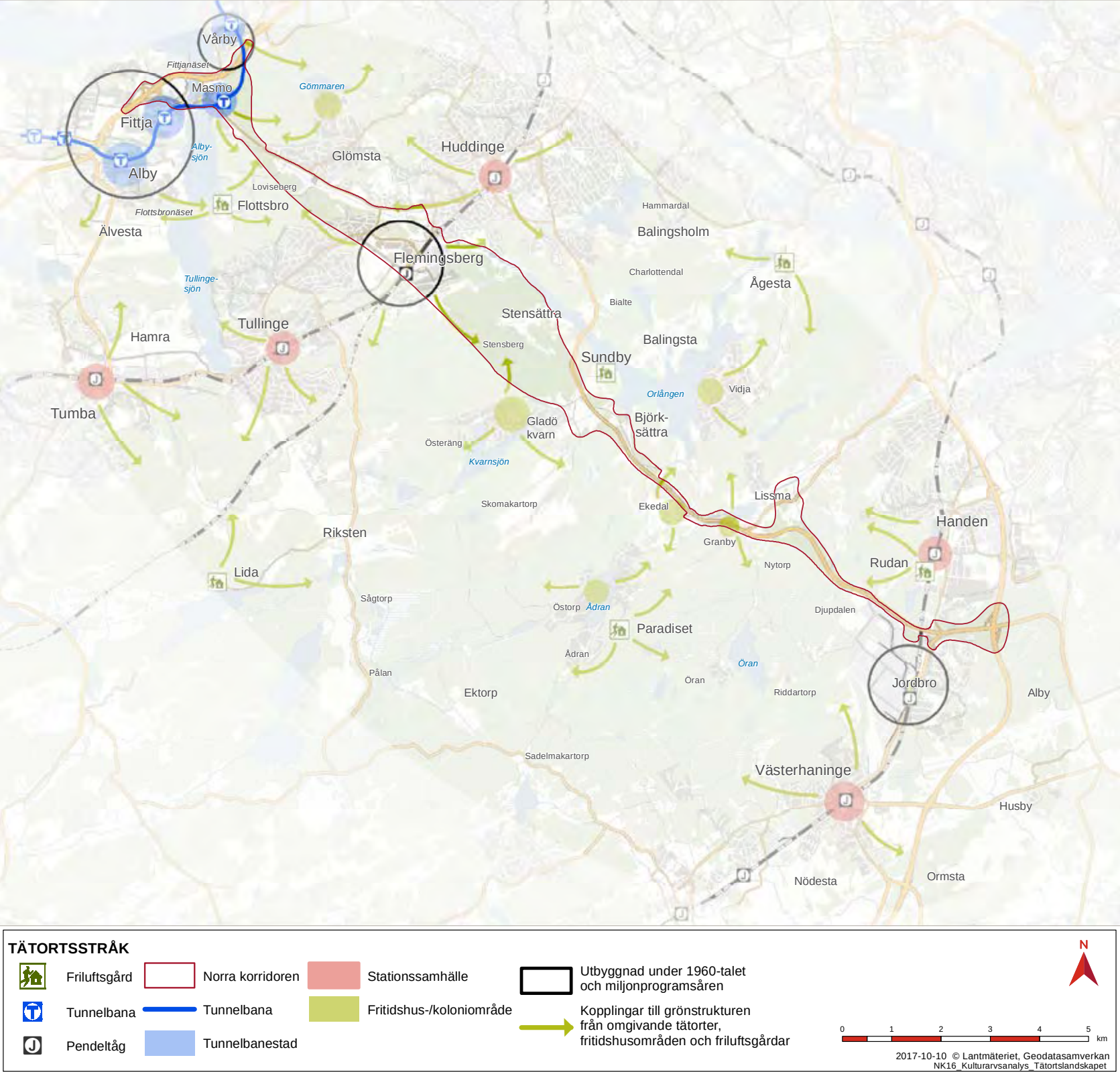
NÄRHETEN TILL STORSTADEN

Nästa storskaliga förändring av landskapet inom utredningskorridoren påbörjades i samband med att Västra stambanan invigdes på 1860–talet. Stationssamhällen längs stambanan växte fram på de tidigare herrgårdarnas marker i Huddinge. Utmed den något senare tillkomna Nynäsbanan i öster växte villastäderna Öster- och Västerhaninge fram i stationsnära läge i början av 1900-talet.

I och med järnvägsutbyggnaden blev det mer lönsamt för markägare kring Stockholm att sälja av mark till tomtbolag och industrietableringar än att fortsätta med jordbruket. Nya samhällen växte fram utanför staden ofta hand i hand med arbetskraftskrävande industrier som samlokaliserades med de nya stationslägena. Gamla torplägen gav namn åt linjens nya samhällen i Jordbro och Handen.

Jordbrukets minskade betydelse och industriernas ökade behov av arbetskraft innebar stor inflyttning till Stockholm under 1900-talets första hälft, vilket ledde till trångboddhet och bostadsbrist. Efter andra världskriget förverkligades många av 1920- och 1930-talets idéer om folkhemmet och nu inleddes utbyggnaden av det nya välfärdssamhället. Bostadsbyggandet tog fart på den storstadsnära landsbygden i anslutning till områden med goda kommunikationer. I omlandet kring Stockholm utvecklades även småskalig näringsverksamhet med avsättning i staden som handelsträdgårdar och tvätterier.

Figur 7. Utbyggnaden av utredningskorridorens tätortsstråk har sitt ursprung i järnvägens utbyggnad i början av 1900-talet. Tätortsstråken följer storskaliga kommunikationer i form av järnväg, motorvägar och tunnelbana. I korridoren finns även sjönära fritidshusområden med sitt ursprung i 1940-talets friluftslivs-ideal och koloniträdgårdsområden knutna till 1960-talets tätortsexpansion och efterfrågan på odlingsmöjligheter.



Koloniträdgårdsområdet Ekedal med enhetlig småstugebebyggelse vid Gladö berättar om friluftslivets ökade betydelse för stadsborna från 1940-talet och framåt.



Bostadsområdet Grantorp i Flemingsberg är placerat högt i terrängen och har kommit att bli ett landmärke i landskapet



Vy från Flemingsbergs gårdsplan mot Grantorp vars skivhus skymtar mellan träden.

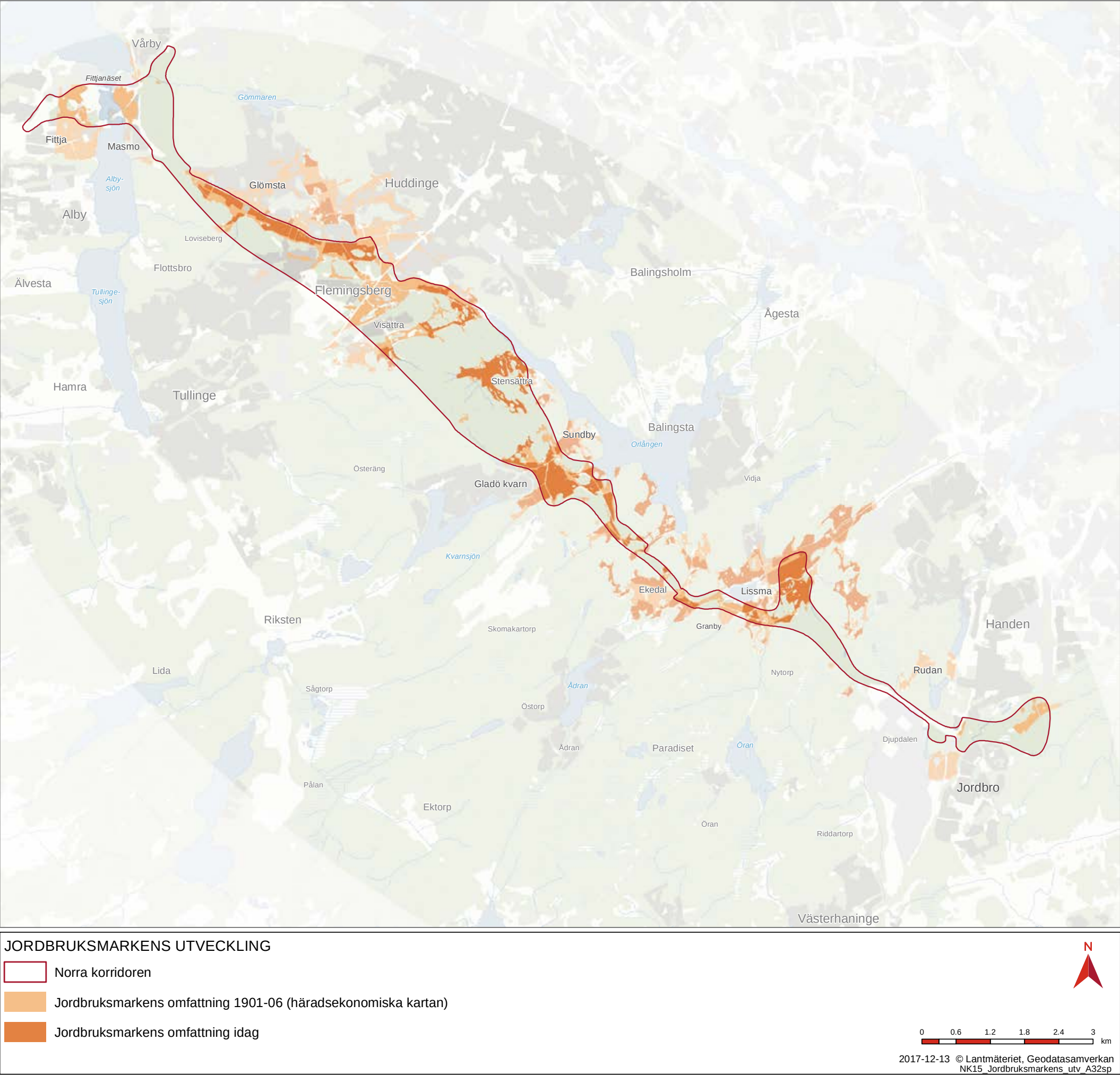


Vy från Botkyrkaleden över Albysjön med Fittjanäset till hoger och tunnelbanebron mellan Masmö och Fittja i fonden.

Arbetspolitiska reformer under 1930-40-talen med minskad arbetstid och lagstadgad semester innebar en ny epok där den tätortsnära landsbygden fick allt större betydelse för stadsbefolkningens rekreation och friluftsliv. Även från myndighets-håll blev skydd av naturområden ett sätt att skapa utrymme för människors fritidsbehov genom att se till att det fanns möjlighe-ter till friluftsaktiviteter även för de som inte ägde mark. Allt-sedan 1940-talet har skogarna i området varit en del av Stock-holmsbornas närrekreation. Skogarna rymmer både stigtäta, intensivt använda friluftsmarker i tätortsnära lägen liksom mer svårtillgängliga delar. Idag finns där omfattande strövområden med höga natur- och kulturvärden, med en mängd friluftsgård-ar, såsom Sundby gård och Rudans gård. Med koppling till den växande frilufts rörelsen anlades även koloniträdgårdsområden på mindre attraktiv odlingsmark i vägnära lägen som vid Granby och Ekedal.

Med den tilltagande bilismen, tunnelbanans utbyggnad och in-förande av pendeltågstrafiken under senare delen av 1900-talet växte staden ytterligare längs de storskaliga kommunikations-stråken. I slutet av 1960-talet drogs tunnelbanans röda linje mot Norsborg och nya storskaliga förortssamhällen växte fram i Vårby, Malmö och Fittja. Dessa stadsdelar kom att präglas av miljonprogrammets modernistiska planeringsideal med storska-lig bebyggelse och intern trafikseparering med direkt närhet till centrumanläggningar, kollektivtrafik och omgivande naturområ-den. Storskaliga handels- och industriområden framförallt från 1990-talet och framåt är knutna till de större vägarna, framför-allt E4/E20 och väg 73, och präglas av storskalig, bilanpassad planstruktur med breda matargator.

Figur 8. Andelen jordbruksmark i korridoren har minskat gradvis sedan sekelskiftet 1900. Vid en jämförelse har jordbruksmarkens utbredning blivit halverad. Störst har förändringen varit i västra delen där tätortsutbyggnaden omfattar i princip allt utom Glömstadalen. Österut finns bevarade odlingslandskap kring de större gårdarna vid Stensättra, Sundby och Lissma. Även där framträ-der en minskning över tid som på sikt riskerar att inverka på förståelsen för det herrgårdspräglade odlingslandskap som varit tongivande för området sedan 1600-talets säteribildning.



DELSTRÄCKOR

Fokus för denna fördjupade analys har varit att identifiera och belysa hur de bärande karaktärerna för Södertörn på översiktlig nivå uttrycker sig på platsnivå inom korridoren på respektive delsträcka. De bärande karaktärerna och strukturerna kan vara mer eller mindre känsliga för förändring. Ett nytt storskaligt vägstråk kan inverka på kulturmiljöer på olika skalnivåer - från övergripande mönster och strukturer ned till enskilda byggstenar i landskapet.

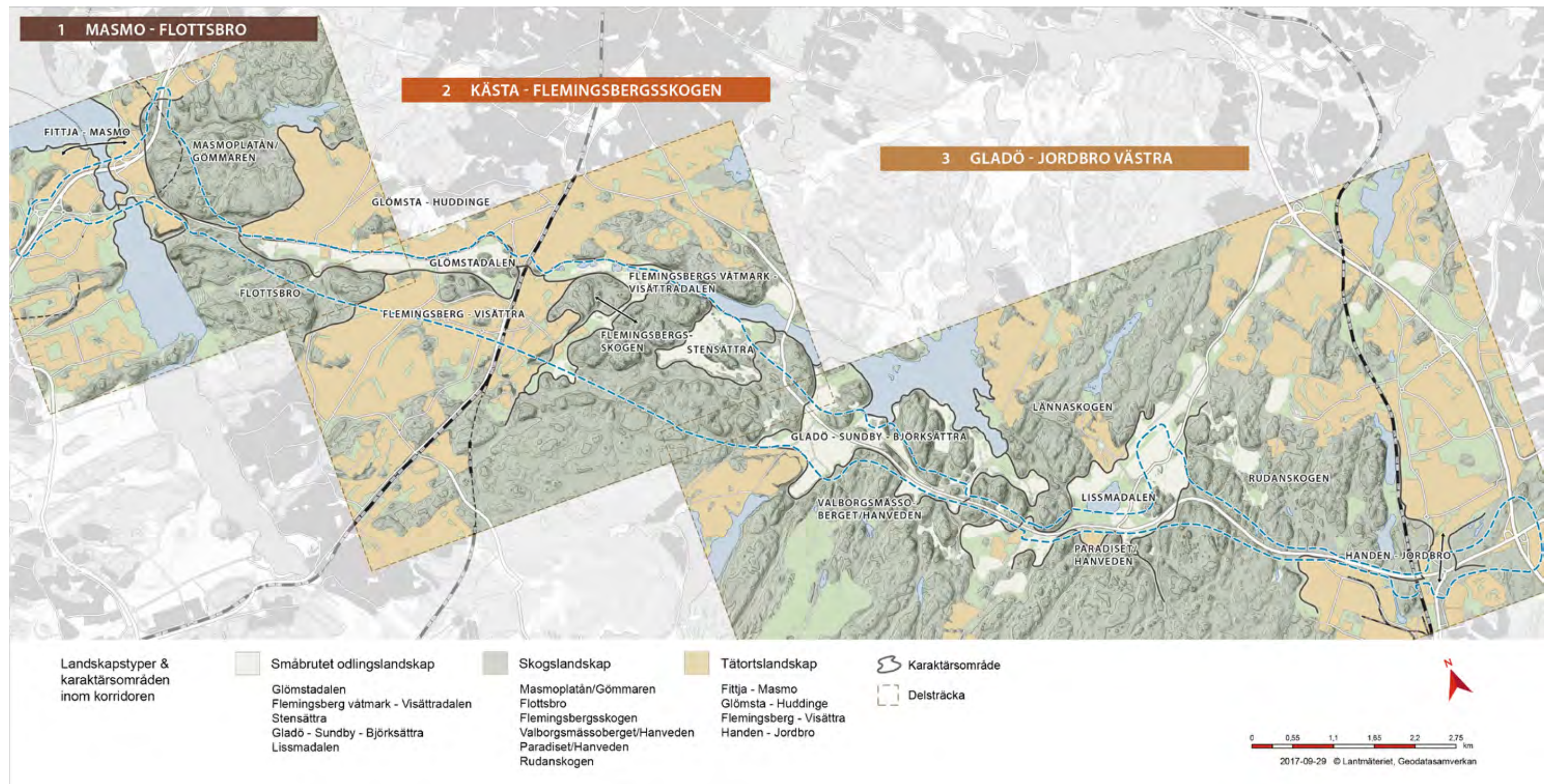
Utredningskorridoren har delats in i tre delsträckor. Grundläggande förutsättningar och processer som format utvecklingen över tid i utredningskorridoren redovisas i föregående kapitel. I det följande kapitlet relateras dessa till enskilda delsträckor med fokus på särskilt värdefulla och känsliga miljöer inom respektive delsträcka.

Läsanvisning för fornlämningsbild i kartor

Övrig fornlämnning är ej kategoriserade fornlämningar som ligger utanför korridoren.

Objekt är fornlämningar som har tillkommit med den arkeologiska utredningen för sträckan Gladö - Jordbro 2017.

Grupperingen av fornlämningar i olika tidsåldrar baseras på fornlämningsregistrets (FMIS) bedömningar.



Figur 9. Utredningskorridoren med markerade delsträckor.



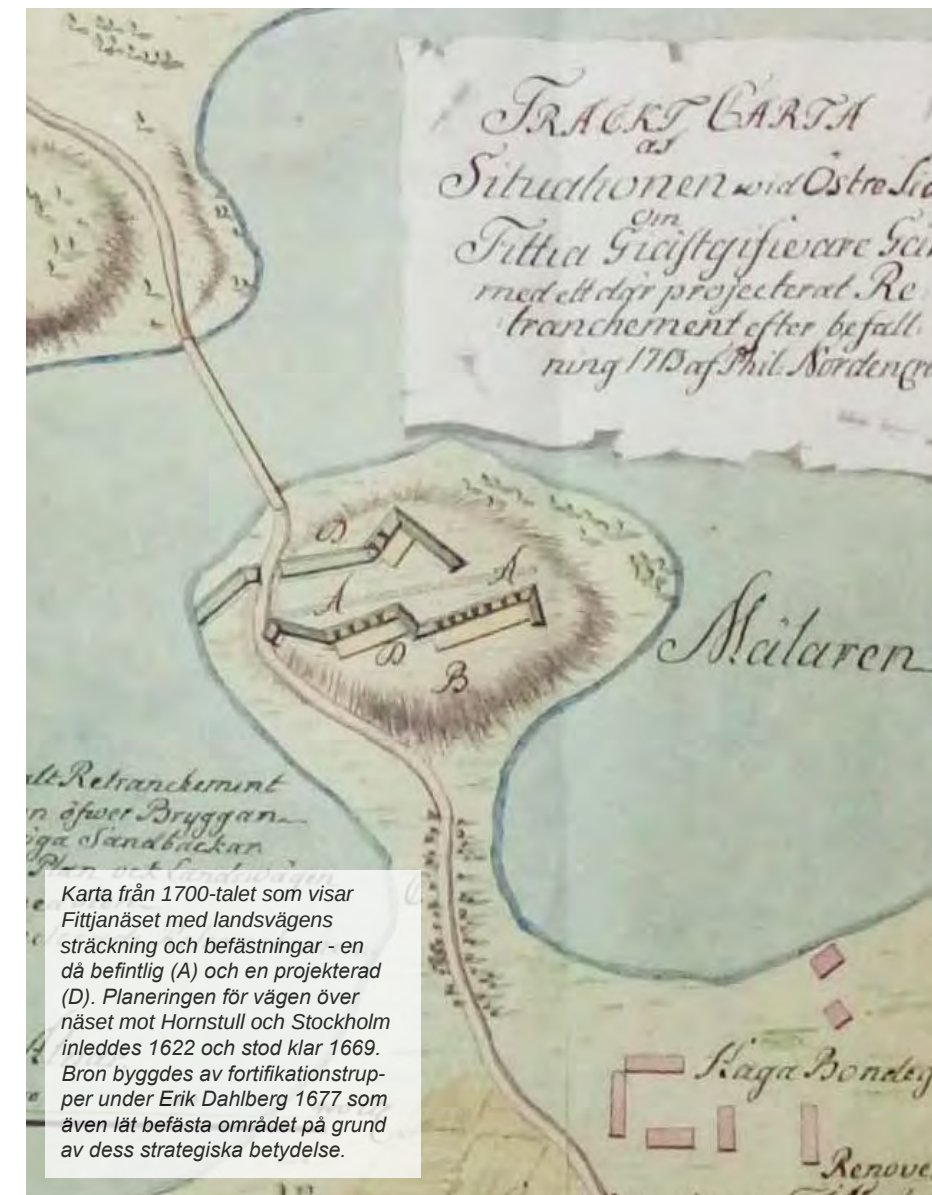
Fittjanäset från norr med Masmo och Ormen Långe i förgrunden.

MASMO - FLOTTSBRO

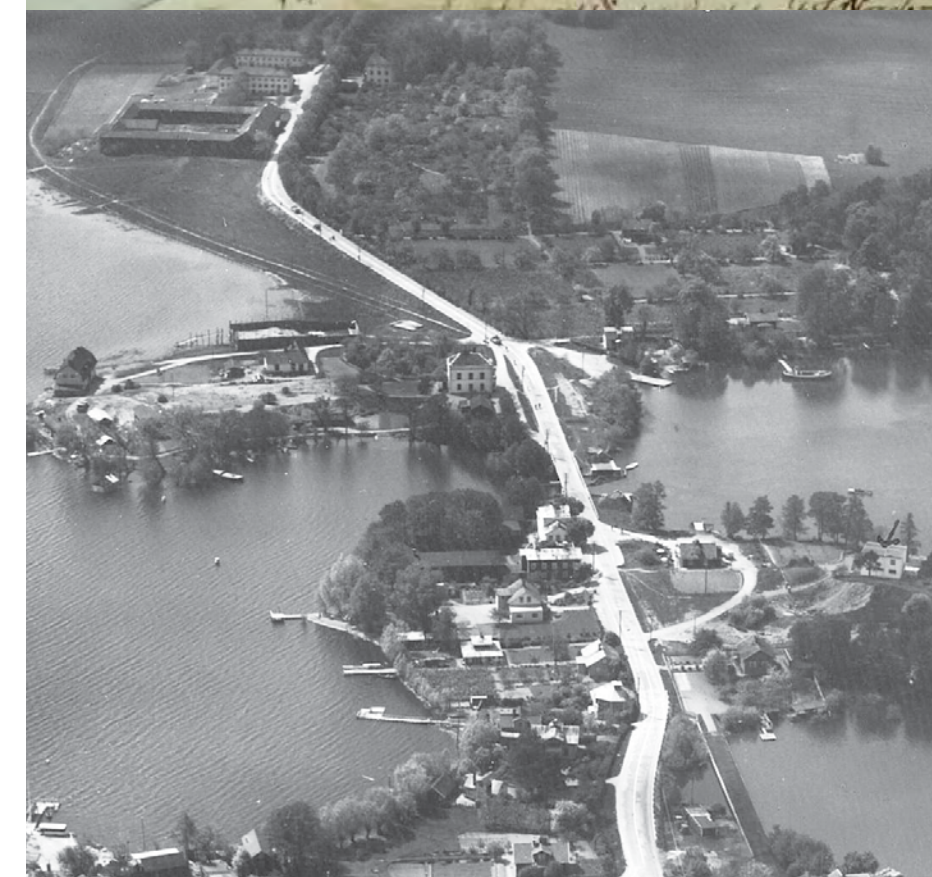
Delsträckan präglas av dramatisk topografi med höjder och vatten som erbjuder långa siktlinjer. Det kommunikativa läget har präglat områdets utveckling över tid. Först via en viktig farled som förband Östersjön med Mälaren. Sedan på land när Göta landsväg flyttades norrut från Flottsbro till Fittjanäset 1669. Genom detta blev Fittja en viktig knutpunkt för resande med gästgiveri, post och skjutsstation. Vårby källa utvecklades till ett populärt besöksmål längs landsvägen. Med den nuvarande vägen E4/E20 från slutet av 1950-talet etablerades en ny passage över Mälaren och på 1970-talet kom tunnelbanan tillsammans med utbyggnaden av de så kallade miljonprogramsområdena i Fittja, Vårby och Masmo.

Särskilt värdefulla miljöer och strukturer inom delsträckan

- Den höglänta Masmoplatån med kärnområde för stenåldern.
- Fittjanäset som långvarig kommunikations- och försvarshistorisk nod i mötet mellan farled och landsväg med äldre småskaliga väg- och vattenrelaterade bebyggelsemiljöer.
- Generationer av vägar och broar över näset mot Stockholm med ursprung i Göta landsväg från 1660-talet.
- Fittja och Vårby gårdar.
- Vårby källa med tradition av brunnswerksamhet sedan början på 1700-talet.
- Äldre vägsträckningar över Flottsbro som tidigare utgjort huvudleder till Stockholm söderifrån, Tingsvägen och Gamla Stockholmsvägen (fd Göta landsväg).
- Glömstadalens öppna jordbrukslandskap som bildar en betydelsefull inramning till Glömsta och Flemingsbergs gårdar.
- Storskaliga tunnelbanestäder i Fittja, Vårby och Masmo från 1960 och 1970-talen planerade i samspel med topografin och vattenrummet.
- Vattenrummet med långa utblickar över Albysjön och Mälaren som med den tongivande förkastningsbranten har varit strukturerande för äldre vägnät och bebyggelsemönster.

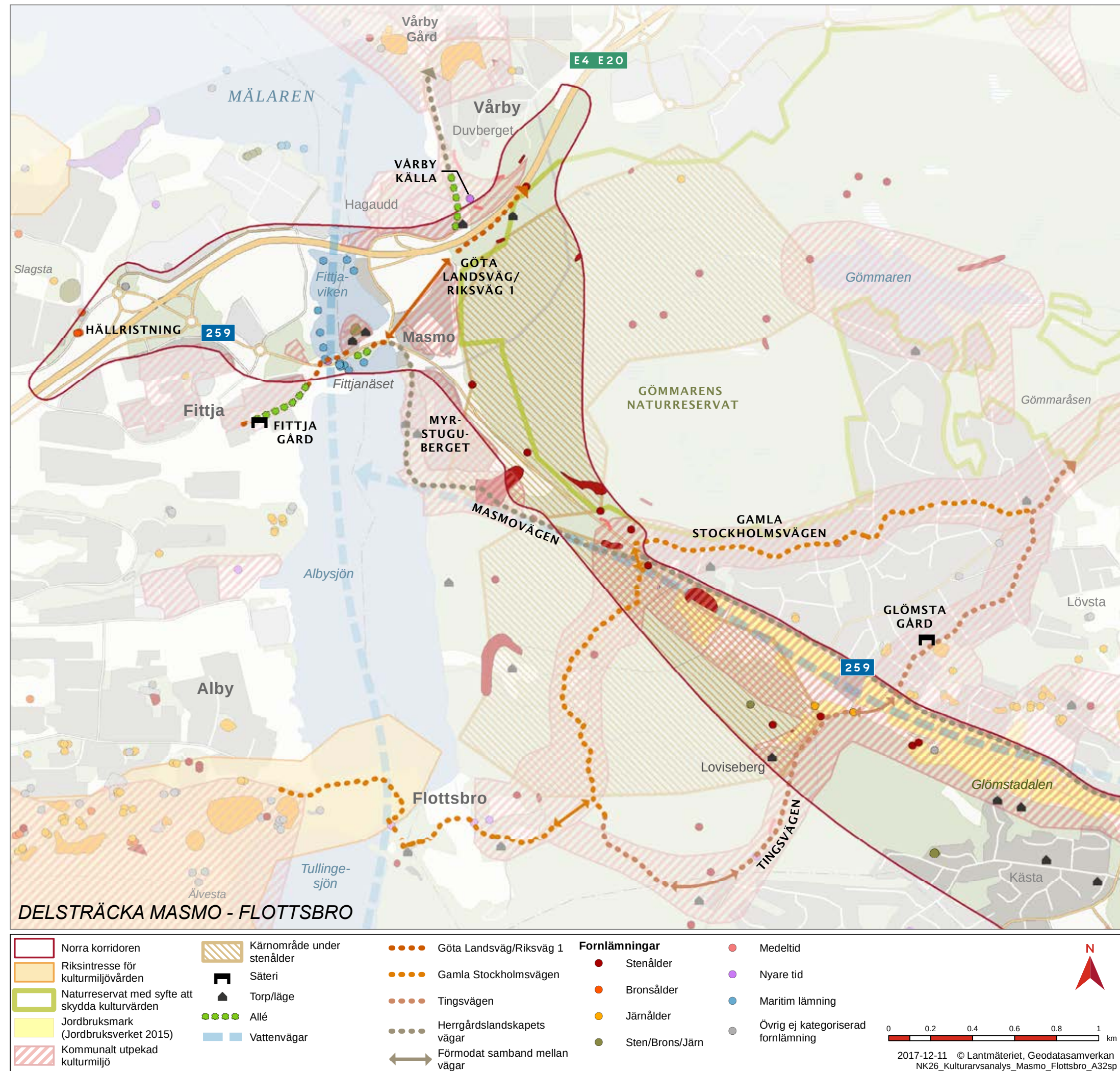


Karta från 1700-talet som visar Fittjanäset med landsvägens sträckning och befästningar - en då befintlig (A) och en projekterad (D). Planeringen för vägen över näset mot Hornstull och Stockholm inleddes 1622 och stod klar 1669. Bron byggdes av fortifikationstrupper under Erik Dahlberg 1677 som även lät befästa området på grund av dess strategiska betydelse.



Fittjanäset från norr på 1950-talet då Göta landsväg hade fått namnet Riksväg 1. Vägen löpte ännu genom gårdsmiljön vid Fittja. Näsets myller av småskalig bebyggelse kom i hög grad att rivas söderut i samband med 1980-talets utbyggnad av Botkyrkaleden.

Figur 10. Karta som visar värdefulla miljöer och strukturer utmed delsträckan Masmo Flottsbro. Området har en långvarig kommunikationshistoria både via vatten och land. Under stenåldern låg stora delar av delsträckan under vatten. Glömstadalens forna vattenled anslöt till den förhistoriska vattenleden i Albysjön. På den höglänta, då strandnära Masmoplatån, finns lämningar efter stenålderns bosättningar. Det tillhör kärnområdet för stenåldern. I området löper flera generationer av vägar från den äldsta Tingsvägen vid Flottsbro till Göta landsväg som flyttade från Flottsbro till Fittjanäset på 1660-talet. I de nuvarande miljöprogramsområdena samspelar modernismen med kvarvarande drag från det tidigare herrgårdslandskapet kring Fittja och Vårby gård.

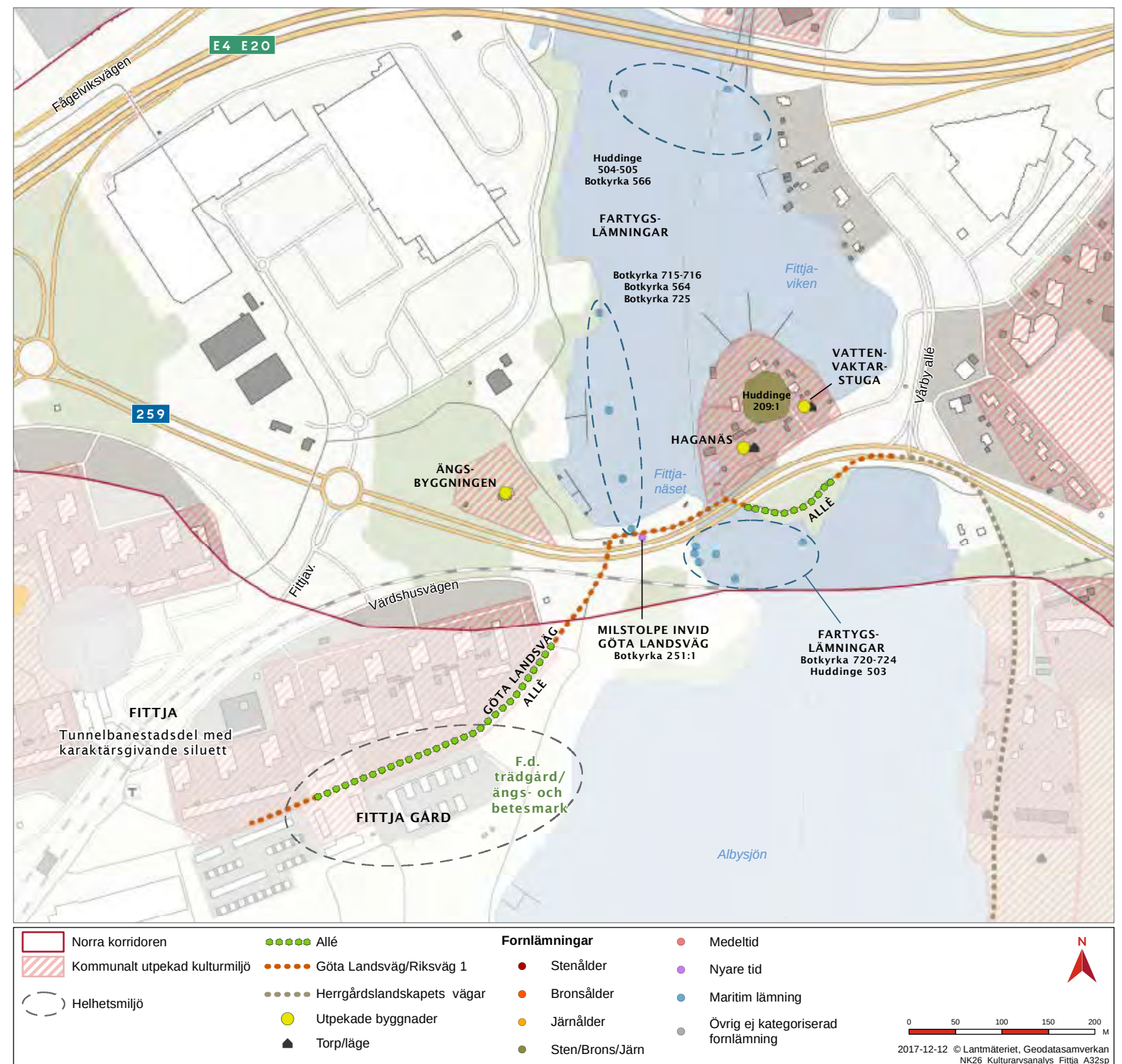


FITTJANÄSET

Fittjanäset präglas i hög grad av den långvariga funktionen som kommunikations- och försvarshistorisk knutpunkt i mötet mellan vattenled och landsväg. I förhistorisk tid var vattenleden genom Albysjön, Glömstadalen och Örlången en viktig förbindelse mellan Östersjön och Mälaren. I takt med landhöjningen kom sjösystemet genom Albysjön och Tullingesjön att utnyttjas för lokala transporter. Den över tid förändrade strandlinjen har lett till att förhistoriska lämningar numera återfinns i höjdlågen ett stycke från vattnet som exempelvis omfattande stenålderslämningar på Masoplatån, bronsåldersboplatser i Hallunda och Norsborg och hållristningarna vid Slagsta i Botkyrka (se figur 2).

Tillkomsten av den nya infartsvägen till Stockholm över Fittjanäset i mitten av 1600-talet befäste områdets betydelse som förbindelselänk. Vägen som var slutgiltigt klar 1669 ersatte den gamla sträckningen för Göta Landsväg som löpte längre söderut vid Flottsbro. Näset blev med sitt kommunikativa läge även viktigt ur försvarssynpunkt och befästes under ledning av Erik Dahlberg 1677. Med den nya landsvägen kom Fittja gård att bli ett nav för väganknuten service såsom gästgiveri, post- och skjutsstation samt tingsplats. Rester av den äldsta tidens trädkantade vägmiljö finns fortfarande i anslutning till Fittja gård och på näset. Vägstråket stämmer väl med kartan från 1700-talet som visar landsvägens sträckning över Fittjanäset. På kartan framträder även befintliga och planerade befästningsverk. Av dessa finns inga spår idag. På näset och i sjönära lägen finns dock många spår efter sundets sjöfart och industriverksamhet i form av äldre småskalig bebyggelse, ångbåtsbrygga, kajer och maritima lämningar. I både Fittjaviken och den trånga passagen vid Fittjanäset finns kluster av fartyglämningar som sannolikt kan visa sig vara betydligt fler vid en arkeologisk utredning.

Näsets småskaliga väganknutna bebyggelse med bland annat 1800-talstorpet Haganäs vittnar om näsets tidiga funktion som överfart. Här finns även vattenvaktarbostaden och de två rustikt murade kontrollstationerna för huvudvattenledningen till Stockholm som alltsedan början på 1900-talet försörjer staden med vatten. I och med 1970-talets utbyggnad av tunnelbana till Fittja och 1980-talets utbyggnad av Botkyrkaleden (numera väg 259) kom en stor andel av näsets småskaliga bebyggelse att rivas och utblickarna över vattnet att präglas av storskaliga kommuniktiva strukturer.



Figur 11. Fittja och Fittjanäset. Genom området löper rester efter Göta landsväg som drogs över näset på 1600-talet samt efterföljaren Riksväg 1. Vägen passerar Fittja gårdsmiljö som numera ligger integrerad i Fittja miljonprogramsområde.



Stadsdelen Fittja är en tydlig representant för tunnelbanestadsdelar från tidigt 1970-tal med bibehållen grundstruktur i planering och arkitektur (se figur 7). De skulpturala punkthusen bildar en tongivande siluett i Albysjöns vattenrum. Rekordårens förortsbygge innebar en omvandling av det tidigare agrart präglade landskapet kring Fittja gård. Gårdsmiljön vars marker bebyggdes ligger numera integrerad i miljonprogrammets storskaliga bebyggelse. I samband med tillkomsten av den nuvarande gårdsmiljön i början på 1800-talet flyttades den tidigare mangårdsbyggnaden till nuvarande läge en bit norr om Fittja gård. Med flytten till gårdens ängsmark kom 1700-talshuset att kallas Ängsbyggningen. I dagens Fittja berättar den i tätorten integrerade gårdsmiljön med anslutande landsväg både om den tidigare herrgårdsdriften och Fittjanäsets långvariga kommunikativa betydelse som infart till huvudstaden från söder.

Värdebärande karaktärsdrag

Fittjanäset

- Miljöns långvariga funktion som kommunikations- och försvarshistorisk knutpunkt som är grundat i Fittjanäsets strategiska läge i mötet mellan vattenled och landväg.
- Långa siktlinjer över vattenrummen som har haft betydelse för bebyggelsens placering och utformning över tid.
- Generationer av vägar och broar över södra näset mot Stockholm med ursprung i Göta landsväg från 1660-talet som gick förbi Fittja gård. Riksväg 1 som följde på Göta landsväg och dagens E4/E20 över Vårby samt tunnebanebron över Albysjön.
- Lämningar efter sjöfart och maritima verksamheter kopplade till farled och det vattennära läget.
- Fittjanäset med äldre småskaliga väg- och vattenrelaterade bebyggelsemiljöer och strukturer, t ex kontrollstationer, vattenvaktarmästarbostad och milstolpe.
- Fittja gård med anslutande allé och park (tidigare herrgård, krog och poststation).

Känslighet för storskalig förändring

Miljöns långvariga funktion som kommunikations- och försvarshistorisk knutpunkt är kopplad till topografiska förhållanden. De naturliga trånga passagerna i Fittjaviken är känsliga för ytterligare ingrepp som innebär att näsets historiska betydelse som kommunikativ knutpunkt till land och sjöss blir mindre läsbar.

De långa siktlinjerna över vattenrummen är känsliga för ytterligare visuella barriärer.

Göta landsväg som bland annat markeras av allé och milstolpe är tillsammans med rester av sträckningen för Riksväg 1 i den komplexa och fragmenterade miljön känsliga för ytterligare påverkan. XXX

De många bevarade lämningarna efter sjöfart i Albysjön och Fittjaviken visar på vattenvägens betydelse och riskerar att beröras vid åtgärder i vattenområdet.

Småskaliga bebyggelsemiljöer och strukturer i form av t ex kontrollstationer och vattenvaktarbostad på Fittjanäset är känsliga för åtgärder som bryter mot småskaligheten och som fragmenterar miljön ytterligare.

Närmiljön kring Fittja gård med äldre sparade spår och strukturer är känslig för tillägg som minskar möjligheten att avläsa och uppleva områdets olika tidslager. Äldre sparade strukturer i omgivande grönområden/tidigare jordbruksmark med koppling till det vattennära läget är känsliga för förändring som innebär att dessa historiska samband bryts.

De storskaliga miljonprogramsområdenas karaktäristiska siluetter i Fittja, Masmo och Myrstuguberget är tydligt planerade i samspel med den dramatiska topografin. De bildar tongivande landmärken i landskapet som är känsliga för nya storskaliga strukturer som bryter utblickar och motverkar upplevelsen av samspelet mellan bebyggelse och landskap.

Rekommendationer vid lokalisering av väg

Låt de naturligt trånga passagerna i Fittjaviken och Albysjön behålla karaktären av näs och sund som förklarar platsens viktiga kommunikativa och försvarshistoriska läge.

Håll siktlinjer fria över vatten.

Upprätthåll förståelsen för det äldre vägsystemet till och från Stockholm. Värna rester av Göta landsväg och Riksväg 1 i anslutning till Fittjanäset liksom den småskaliga bebyggelsemiljön. Miljön är redan idag så påverkad av väg 259 och tunnelbanan att de kulturhistoriska värdena riskerar att gå förlorade vid ytterligare storskaliga förändringar.

Påverkan på maritima lämningar efter sjöfart och maritim verksamhet ska minimeras.

Ytterligare fragmentering och barriärverkan av infrastruktur i området mellan Fittja gård och Fittjanäset är inte lämplig för förståelsen av helhetsmiljön med den redan idag fragmenterade kulturmiljön. Men vid eventuell lokalisering av väg genom området är det nödvändigt att arbeta med åtgärder för att minimera påverkan på kulturmiljön.

Upprätthåll och värna utblickar och karaktäristiska siluetter i de topografiskt anpassade miljonprogramsområdena.



Vy mot Fittja från Masmovägen som löper utmed Albysjöns östra sida.



Fittja gårds tidigare huvudbyggnad, Ängsbyggningen, ligger norr om Botkyrkaleden i det som tidigare var gårdens trädgårdsodlingar.



Rester av den trädkantade gamla landsvägen på näset.



Milstolpe vid gamla landsvägen som fortsätter över näset. Fittjas höghus i fonden.



Vy norrut från näset med moskén i turkisk stil från 2007 i fonden. Till höger skimtar en av kontrollstationerna för vattenledningen till Stockholm.



Vattenvaktarbostaden på näset som tillkom med huvudvattenledningen 1904.

VÅRBY

Stadsdelen Vårby gård präglas precis som Fittja av 1970-talets förortsomvandling som följde med tunnelbanans utbyggnad. Nya bostäder byggdes på ägorna till Vårby gård, en säterimiljö med tradition tillbaka i medeltiden. Gårdens bebyggelse gick förlorad i en brand 1975, men spår efter den medvetet planerade herrgårdsmiljön märks fortfarande i den tidigare infartsvägens raka trädkantade gaturum, Vårby allé och områdets grönstruktur. I de bostadsnära grönyrtorna finns gravfält från järnåldern och flera hålvägar som visar på platsens kommunikativa läge och långa kontinuitet.

I och med 1660-talets omdragning av Göta landsväg kom Vårby att ingå i ett flitigt trafikerat stråk till och från Stockholm, som i hög grad har inverkat på områdets utveckling. Den ännu sammanhållna helhetsmiljön vid Vårby källa var lägligt placerad invid den nya landsvägen vid etableringen av Vårby hälsobrunn 1707. Vägstråket gav goda övernattningsmöjligheter både i närliggande Vårby gård och Fittja gästgiveri. Redan året efter starten stod badhus och det bevarade brunnshuset Stora Vårby källa på plats. Brunnssamheten som inledningsvis lockade hälsotörstande människor även från utlandet, lades ner efter bara fyrtio år. Den goda vattenkvaliteten fortsatte dock att locka människor till platsen för att dricka brunn. Källan fick en kommersiell nystart på 1930-talet som mineralvattenfabrik under namnet Vårby Hälsobrunn AB. Fabriken blev starten på den storskaliga bryggeriverksamhet som har kommit att prägla miljön närmast vattnet fram till idag. Brunnstraditionen är fortfarande tydligt läsbar i närmiljön kring källan som tillsammans med det ursprungliga brunnshuset ligger inbäddad i parken som ansluter till Gömmarbäckens slingrande bäckravin. Lilla Vårby källa revs däremot 2014. Byggnaden invid Vårby allé var knuten till Vårby gård och fungerade som skola under 1800-talet och därefter som bostad för anställda i mineralvattensfabriken.



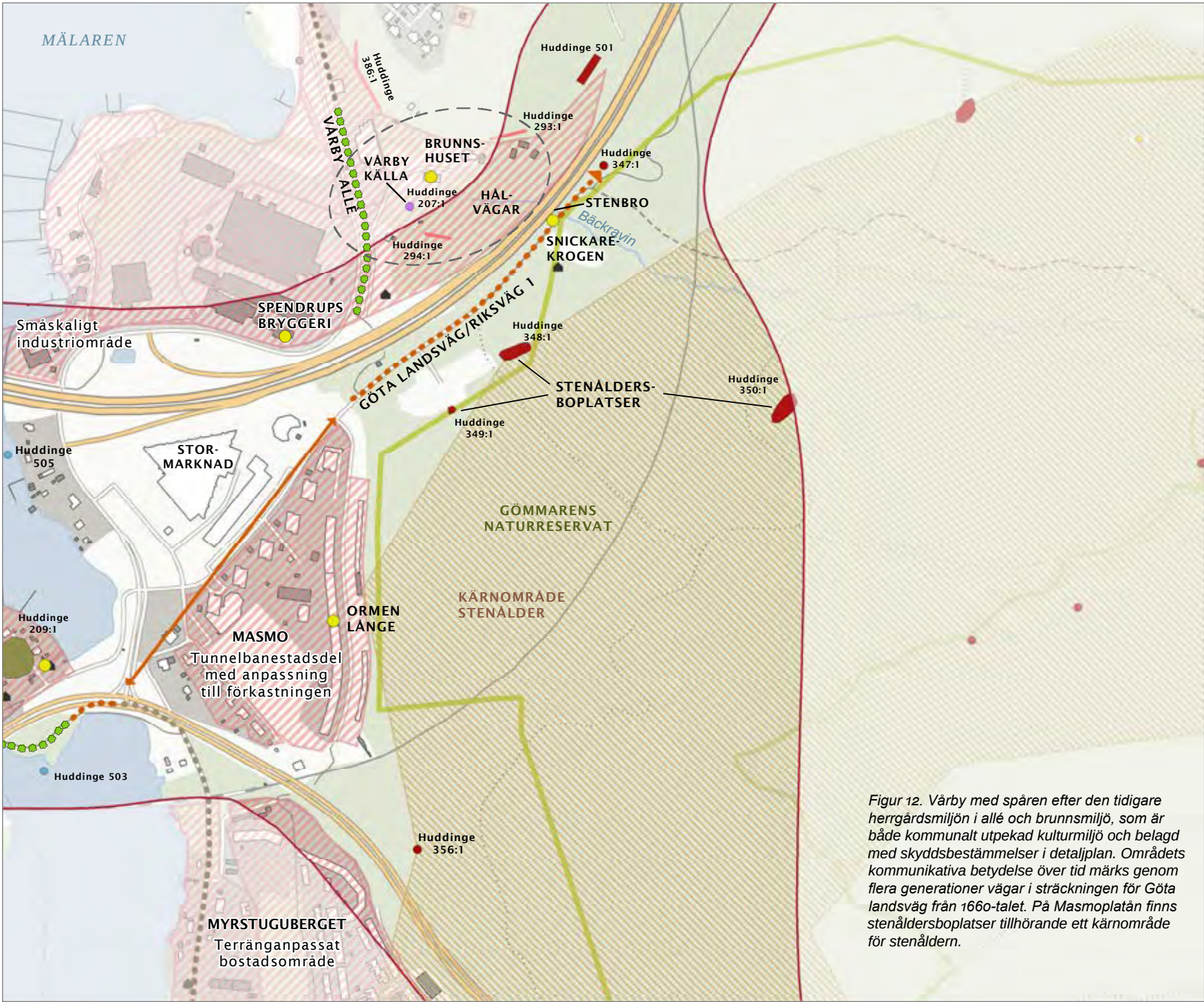
Vy mot Spendrups anläggning invid motorvägen från Fittjasidan.



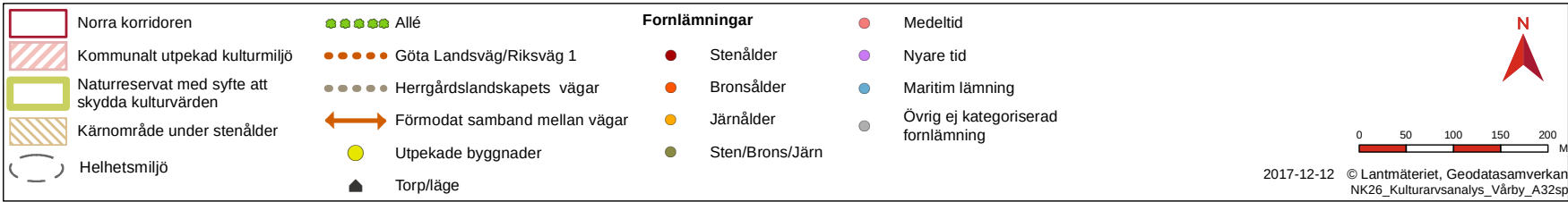
Brunnshuset vid Vårby källa hälsobrunn som anlades i början på 1700-talet och är sedan 1860-talet omgestaltad enligt tidens populära panelarkitektur.



Gömmarbäcken slingrar sig fram till Vårby källa i den branta ravinen.



Figur 12. Vårby med spåren efter den tidigare herrgårdsmiljön i allé och brunnsmiljö, som är både kommunalt utpekad kulturmiljö och belagd med skyddsbestämmelser i detaljplan. Områdets kommunikativa betydelse över tid märks genom flera generationer vägar i sträckningen för Göta landsväg från 1660-talet. På Masmoplatån finns stenåldersboplatser tillhörande ett kärnområde för stenåldern.



Vårby allé som tidigare var huvudinfarten till Vårby säteri.



De gula husen utmed Vårby allé som tillkom med 1970-talets utbyggnad av Vårby gård.

Spendrups har sedan övertagandet på 1980-talet hållit liv i bryggeritraditionen. Det moderna huvudkontoret utmed Vårby allé ersatte 2010 lite symboliskt den tidigare mineralvattenfabriken, men det tillhörande storskaliga industriområdet på andra sidan Vårby allé med den tongivande brygghussiluetten från 1960-talet står i och med nedläggningen 2013 inför omvandling. Intilliggande småskalig industriebebyggelse med koppling till äldre tiders sjönära varvsverksamhet, ångsåg och tvätterier är miljöer som speglar en alltmer sällan förekommande rest av de verksamheter som präglade den storstadsnära strandlinjen en bra bit in på 1900-talet. Den äldre industriebyggelsen har i stor utsträckning moderniserats och omvandlats för ny verksamhet.

Delar av Göta landsväg och dess efterföljare Riksväg 1 från 1950-talet löper fortfarande parallellt med den storskaliga E4/E20. Här finns även ett stenmurat brofäste från mitten på 1800-talet över Gömmarebäcken som ytterligare visar på områdets långvariga betydelse som kommunikativt stråk. Här finns även husgrunder efter vägkrogen Snickartorpet. Det stenmurade brofästet har dock nyligen blivit dolt under utfyllnadsmassor.

Värdebärande karaktärsdrag

Vårby

- *Helhetsmiljön kring Vårby Källa med tradition av brunnsverksamhet sedan början på 1700-talet med brunnshus, källa, parkmiljö och bäckravin. Kopplingen mellan källan, mineralvattenfabriken och dagens storskaliga bryggerianläggning.*
- *Det kommunikativa läget. Vårby allé är en av flera generationer vägar från forntiden fram till idag med koppling till bebyggelseområdet vid Vårby gård. Riksväg 1 (fd Göta landsväg) invid E4:an med stenmurad bro och anslutande vägnära lämningen efter Snickarkrogen.*
- *Lämningar efter sjöfart och maritima verksamheter kopplade till farled och det vattennära läget.*
- *Strandnära vattenanknuten småskalig industriebebyggelse norr om väg E4/E20 från tidigt 1900-tal.*



Snickartorpet under Vårby Säteri blev vägkrog i och med läget vid Göta landsväg. I slutet på 1800-talet inhyste Snickarkrogen Vårby skola i väntan på en den nya som stod klar 1901. Krogen förlorade väganknytningen i och med 1960-talets motorvägsutbyggnad och gick förlorad i en brand på 1990-talet. Bakom kvarvarande husgrunder finns en inofficiell djurkyrkogård.

Känslighet för storskalig förändring

Helhetsmiljön kring Vårby källa är mycket känslig för fysiskt intrång som innebär en förlust av för helheten viktiga enskilda delar. Miljön är också känslig för ytterligare bullerpåverkan samt riskerar att förminska i relation till storskalig förändring. Brunns huset och troligtvis källan är känsliga för vibrationer.

Vårby allé är känslig för fragmentering som minskar förstärkelsen för herrgårdslandskapet kopplat till Vårby gård.

Förhistoriska vägar, Göta landsväg och Riksväg 1, som ännu löper invid E4:an riskerar att försvinna och att läsbarheten av det kommunikativa stråkets betydelse över tid förloras.

Lämningarna efter sjöfart i Fittjaviken, som visar på vattenvägens betydelse, löper risk att beröras vid åtgärder i vattenområdet.

Den småskaliga industrimiljön norr om E4/E20 är känslig för intrång på grund av sitt läge i direkt anslutning till väg E4/E20 med Vårby broar.

Rekommendationer vid lokalisering av väg

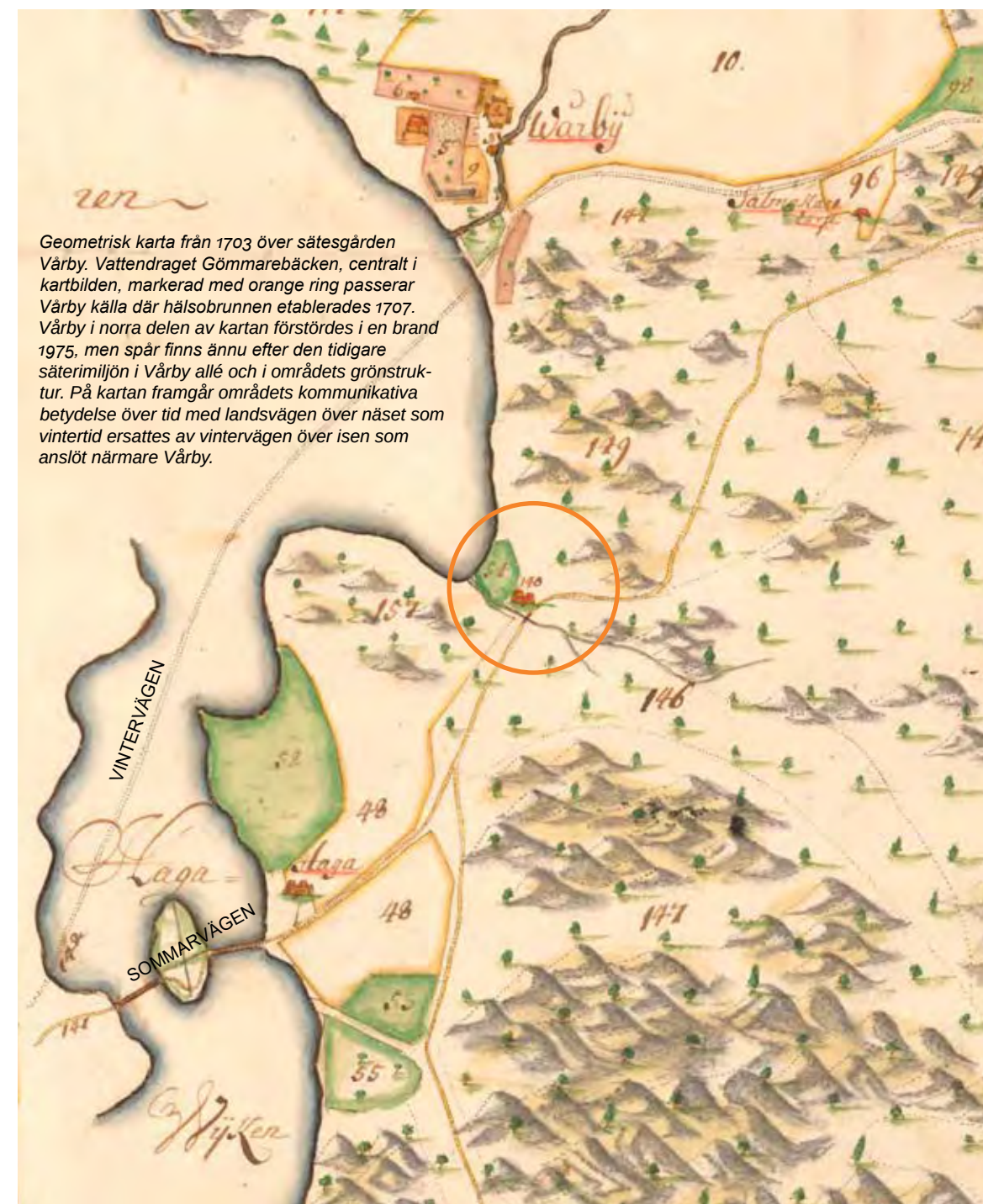
Fysiskt intrång i helhetsmiljön Vårby källa ska undvikas. Anpassning av vägprofil är viktig på grund av Vårby källas småskalighet. Miljön behöver skyddas från buller. Under anläggningstid ska värdefulla kulturhistoriska byggnader inte skadas till följd av indirekt påverkan såsom vibrationer och sättningar.

Det är viktigt att bevara Vårby allés funktion i ursprunglig sträckning. Undvik ytterligare fragmentering för att värna förstärkelsen av vägen som en del i det tidigare herrgårdslandskapets vägnät.

Värna kvarvarande sträckning för Göta landsväg/Riksväg 1 med stenmurad bro och anslutande lämningar efter Snickarkrogen för att bibehålla förstärkelsen för det äldre vägsystemet till och från Stockholm.

Påverkan på maritima lämningar efter sjöfart och maritim verksamhet ska minimeras. Stor sannolikhet för upptäckt av fler lämningar. Generellt bör storskalig infrastruktur samlas och inte spridas ut över vattenrummet.

Bredda väg med hänsyn till småskalig industrimiljö norr om E4/E20.



Geometrisk karta från 1703 över sätesgården Vårby. Vattendraget Gömmarebäcken, centralt i kartbilden, markerad med orange ring passerar Vårby källa där hälsobrunnen etablerades 1707. Vårby i norra delen av kartan förstördes i en brand 1975, men spår finns ännu efter den tidigare säterimiljön i Vårby allé och i områdets grönstruktur. På kartan framgår områdets kommunikativa betydelse över tid med landsvägen över näset som vintertid ersattes av vintervägen över isen som anslöt närmare Vårby.



Utblick över Albysjön från Fittjas strandängar mot Myrstugubergets terränganpassade siluett i fonden.

MASMO

Masmoplatåns oexploaterade skogsområde är identifierat som en del av Södertörns kärnområde för stenåldern. Inom korridoren finns två kända boplatsslämningar, men sannolikheten är stor för upptäckt av fler. Enskilda boplatser bedöms ha höga värden, då de ingår i ett större system av samtida boplatslägen. Längre fram i tiden har skogen på Masmoplatån fungerat som utmark till omgivande säterier i Vårby och Glömsta. Torp och torplämningar belägna i gränsen mellan skog och odlingsmark med anslutande väg- och stigsystem vittnar ännu om den tidigare herrgårdsdriftens markutnyttjande. I och med stadens tillväxt har Masmoplatån fått en ny rekreativ funktion för omgivande bostadsområden där det äldre slingrande stig- och vägsystemet fortsatt är i bruk. I syftet med naturreservatet Gömmaren finns en uttalad ambition att bevara och utveckla de vetenskapliga natur- och kulturvärdena samt fornlämningarna (se figur 1).

Motorvägen och den på 1970-talet utbyggda tunnelbanan till Norsborg kom att förändra området radikalt med storskaliga förortsmiljöer och väganknutna handels- och kontorskomplex. I planeringen av bostadsområdena Masmö och Myrstuguberget har samspelet mellan topografi och bebyggelse varit en viktig utgångspunkt. I Masmö följer det strama, svagt svängda lamellhuset Ormen Långe förkastningsbranten. Söderut på höjden klättrar Myrstugubergets karakteristiska volymer med varierad siluett. Det tongivande landmärket från mitten på 1980-talet var arkitekten Ralph Erskines första bostadskomplex i Stockholm. Arkitekturen är tydligt inspirerad och anpassad till den dramatiska terrängen och siktlinjerna. I planeringen av bostadsområdet Masmö har samspelet mellan topografi och bebyggelse varit en viktig utgångspunkt. Det samtidigt uppförda butikskomplexet med sitt karaktärsgivande trekantiga formspråk var Sveriges första stormarknad. Kooperativa förbundet uppförde det i egen regi med inspiration från liknande koncept i USA., så kallade one stop shopping - allt under ett tak. Både Masmö och Myrstuguberget är kommunalt utpekade som tydliga och välgestaltade representanter för olika epoker i det sena 1900-talets bostadsplanering.

Nedanför Myrstugeberget slingrar sig den tidigare Huddingevägen, numera Masmövägen, som är en rest av den tidigare öst-västliga anknytningen till Göta landsväg från Huddinge. Det slingrande, lummiga gaturummet som kantas av äldre småskalig bebyggelse speglar väl de tidiga landsvägarnas terränganpassning och väganknutna bebyggelsemönster. I höjdläge ligger mer påkostade sommarvillor från början på 1900-talet, Masmö gård och Dalhyddan och utmed stranden det vattenkrävande tvättarbostället Hagalund.

Värdebärande karaktärsdrag

Masmö

- Den kraftigt varierande topografin vid Masmoplatån med boplatsslämningar från äldre stenålder i höglänta områden och äldre vattenvägar i Albysjön och Fittjaviken. Området ingår i kärnområdet för stenåldern som också omfattar Gömmarens naturreservat.
- Masmövägen söder om Myrstuguberget, den tidigare landsvägen till Huddinge. Äldre väg- och vattenanknuten småhusbebyggelse utmed Masmövägen t ex Masmö gård, Dalhyddan och tvättarbostället Hagalund.
- Bostadsområdet Masmö med den svängda Ormen Långe och samspelet mellan topografi och bebyggelse.
- Det högt belägna bostadsområdet Myrstuguberget uppfört med de topografiska skillnaderna som utgångspunkt.



Vy över Masmö i samband med byggnationen av det storskaliga bostadsområdet och tunnelbanan. Det anslutande låga trekantiga butikskomplexet var Sveriges första stormarknad som ritades av Niels Lund Hansen vid KF:s eget arkitektkontor. KF uppförde därefter ytterligare en snarlik byggnad i Rotebro .1969 Erik Claesson. Kulturmiljöbild ATA.

Känslighet för storskalig förändring

Den höglänta Masmoplatån är känslig för intrång i den för regionen unika koncentrationen av stenåldersboplatser.

Masmoplatån är känslig för ingrepp i berget som förändrar topografin och förståelsen för bland annat stenåldersboplatsernas lokalisering i landskapet.

Bostadsområdet Myrstuguberget och Masmö med Ormen Långe är känsliga för förändring som bryter samspelet mellan topografi och bebyggelse.

Masmövägen, den tidigare landsvägen till Huddinge och en del av herrgårdslandskapets vägnät, är känslig för fragmentering som minskar förståelsen för detta kommunikationshistoriska sammanhang.

Rekommendationer vid lokalisering av väg

Intrång i stenåldersboplatser på Masmoplatån ska undvikas.

Ingrepp som innebär karaktärsförändringar av topografin med den tongivande förkastningsbranten ska minimeras.

Värna tillgängligheten mellan naturreservatet Gömmaren med dess kulturmiljövärden och bostadsområdet Masmö.

Behåll Masmövägen som är en del i herrgårdslandskapets kommunikationshistoriska sammanhang.



Bostadsområdet Masmö i stram 60-tals modernism med rytmiskt placerade punkthus framför den svängda lamellen Ormen Långe vars böljande form följer bakomvarande förkastningsbrant.



I anslutning till tunnelbanan och invid motorvägen finns naturliga entréer i den något mer flacka terrängen upp till det höglänta naturreservatet Gömmaren som utöver sin regionala funktion har en lokal betydelse för det angränsande bostadsområdet Masmö.



Den idag småskaliga Masmövägen var tidigare en av de större landsvägarna som ledde vidare till Huddinge. Det lummiga gaturummet kantas av äldre småskaliga bebyggelsemiljöer och enstaka sommarvillor.



Den idag småskaliga Masmövägen var tidigare en av de större landsvägarna som ledde vidare till Huddinge. Det lummiga gaturummet kantas av äldre småskaliga bebyggelsemiljöer och enstaka sommarvillor.

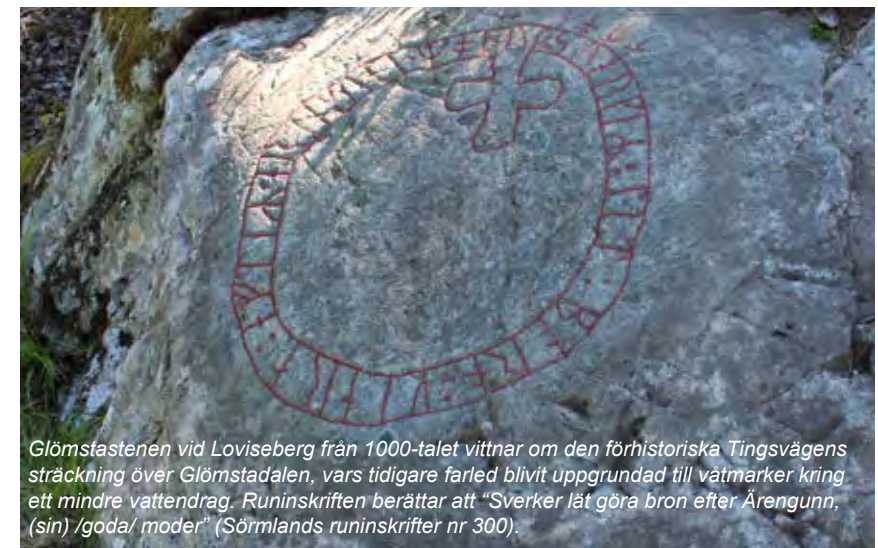
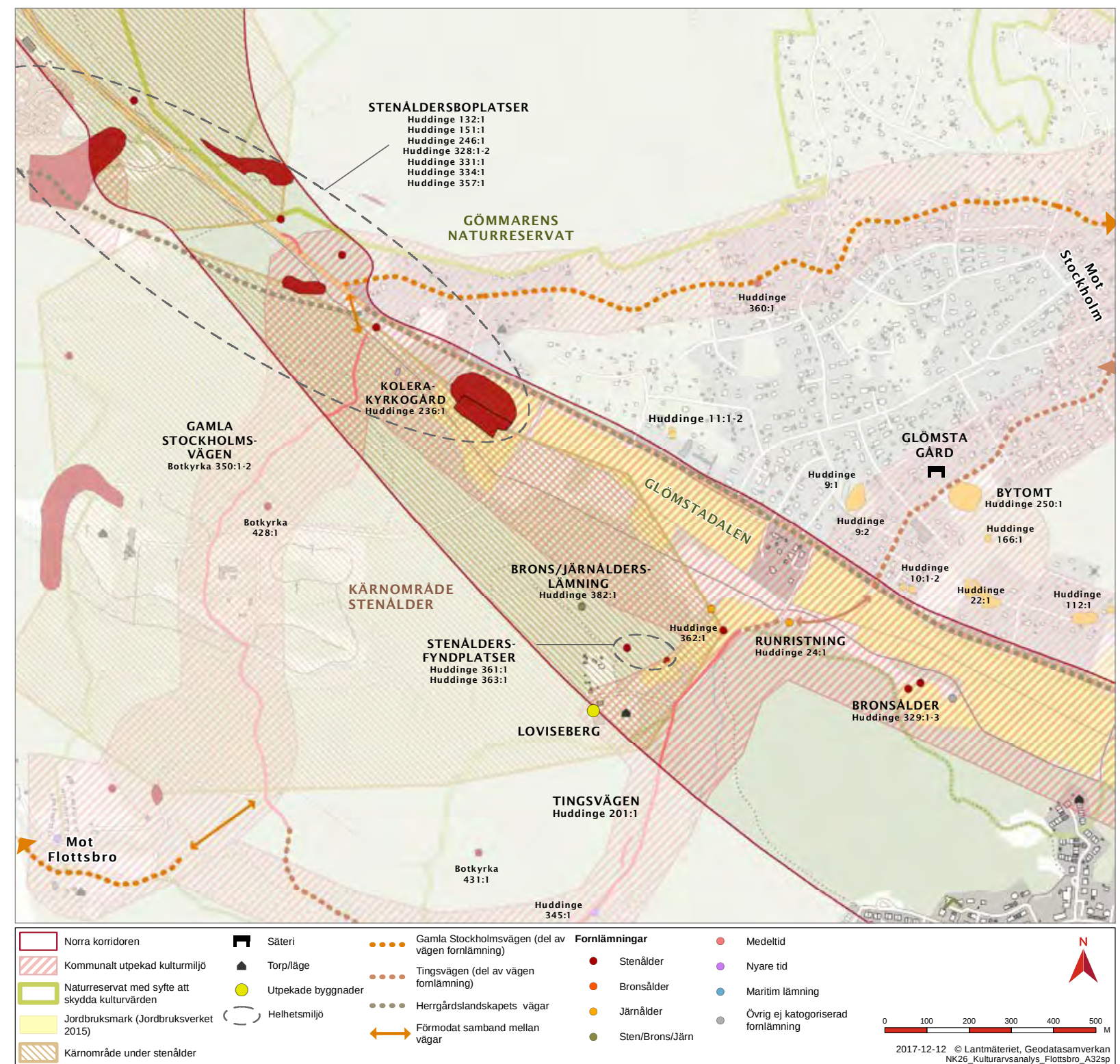
FLOTTSBRO

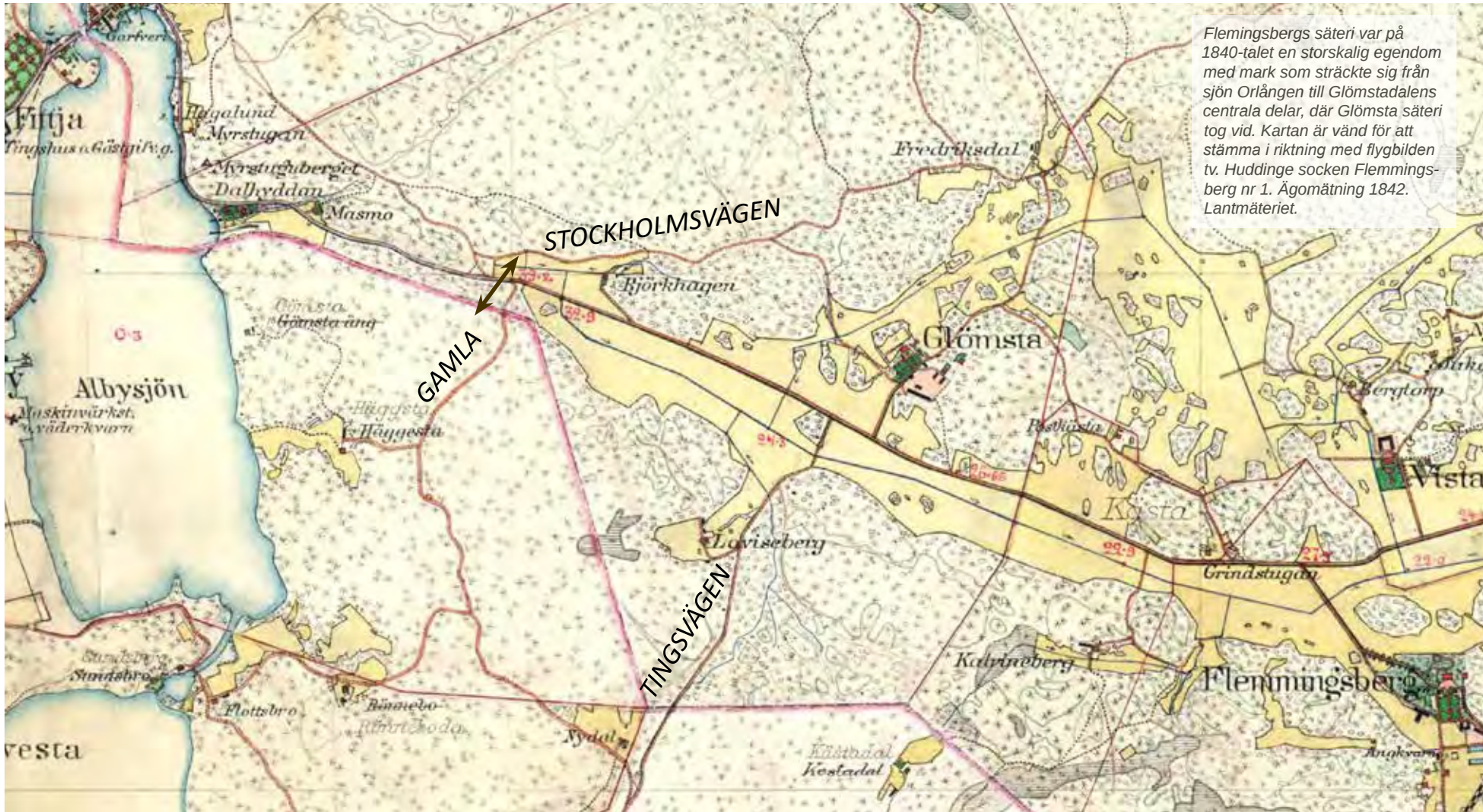
Flottsbro och den anslutande Glömstadalens präglas av en rik kommunikationshistoria med färdvägar från flera olika epoker. Glömstadalens ursprung som förhistorisk farled märks genom lämningar från stenåldern i anslutande höjdlägen. De stenåldersboplatser som är kända i västra Glömstadalens ingår i det system av boplatser som påträffats på den höglänta Masmoplatån. Flera är dock redan delundersökta och avskurna från sitt sammanhang till följd av ny infrastruktur. De bedöms därmed vara av mindre betydelse för föreställningen av stenålderns landskap, men bärare av vetenskapliga värden vid en eventuell undersökning. I de höglänta områdena finns även stor sannolikhet för upptäckt av fler.

Ytterligare uttryck för dalgångens tidigare betydelse som farled är systemet av sex fornborgar utmed den vattenväg som löpte genom sjösystemet och förband Östersjön med Mälaren under förhistorisk tid/tidig medeltid. En ligger på berget vid bostadsområdet Solgård (se figur 4). I takt med att farleden uppgrundades följde nya färdvägar. Genom dalgången löper flera generationer vägar som har passerat över Flottsbro. Den äldsta sträckningen, Tingsvägen, löper förbi Loviseberg där en runristning i berghäll omnämner en bro som visar på vägstråkets troliga kontinuitet tillbaka i järnåldern. Den medeltida efterföljaren Göta Landsväg var en tidig huvudväg till Stockholm via Flottsbro som i stora drag följde nuvarande Gamla Stockholmsvägen. I mitten på 1600-talet flyttades som redan nämnts Göta landsväg från Flottsbro till Fittjanäset som alltsedan dess har varit huvudinfarten till Stockholm. Glömstadalens genomkorsande vägar var alltså länge i bruk och nuvarande Glömstavägen utmed dalgångens norra sida har också sin grund i en äldre landsväg.



Figur 13. Flottsbro och den anslutande Glömstadalen som varit ett betydelsefullt kommunikativt stråk först som förhistorisk farled och därefter landvägen. Höglänta skogsområden med koppling till den tidigare farleden är kärområdena för stenålderns bosättningar. Dalgången genomkorsas av det förhistoriska färdstråket Tingsvägen, som under medeltiden kom att bli huvudled in till Stockholm, Göta landsväg. Gamla Stockholmsvägen, en bit norr om Tingsvägen, är en senare avstickare från Göta landsväg.





I början på 1900-talet präglades korridoren fortfarande av herrgårdslandskapets storskaliga drift. Det finmaskiga vägnätet utgår från de nordsydliga huvudstråken över Fittjanäset och Flottsbro samt den östvästliga Glömstavägen, nuvarande väg 259. Huddinge J112-75-12 Häradsekonomiska kartan 1901-1906. Lantmäteriet.



Glömsta gård ligger numera inramad av villabebyggelse.

Glömstadalens långsträckta öppna karaktär med brukad odlingsmark berättar om storgårdsdriften under Glömsta, Fullersta och Flemingsbergs gårdar. Hela dalgången är utpekad som ett kommunalt kulturmiljöintresse. Många av järnålderns byar kom med 1600-talets säteribildning att ingå i godsens stora sammanhängande ägor. Vid Glömsta gård vittnar intilliggande järnåldersgravfält om det äldre övergivna byläget och dalgångens långa bebyggelsekontinuitet. I och kring dalgången märks det herrgårdspräglade landskapet genom det slingrande vägnätet som binder samman gårdsmiljön med småskaliga torpmiljöer, som Loviseberg, belägna i odlingsmarkens utkanter och den omgivande höglänta utmarksskogen. Herrgårdarnas stora egendomar blev i början på 1900-talet ofta avstyckade för villabebyggelse. Glömsta gård är ett tydligt exempel på denna utveckling som i och med 1920-talets uppstyckning av mark för bostäder ligger integrerad i villaområdet vid Glömstavägen.

Glömsta villaområde planerades enligt tidens villasamhällen med naturanpassade tomter och vägnät. Den tänkta utbyggnaden av villor fördröjdes dock och ersattes inledningsvis av sommarstugor, då områdets läge och kommunikationer inte motsvarade de behov som fanns för permanentboende. Med den efterföljande tätortsutvecklingen aktualiserades den ursprungliga villaplaneringen och idag finns bara några enstaka mindre stugor som vittnar om den inledande utbyggnadsfasen. Den gradvis framvuxna bebyggelsen speglar 1900-talets villaarkitektur.

I anslutning till Gamla Stockholmsvägen ligger resterna av en kyrkogård som vittnar om 1830-talets koleraepidemi.

Värdebärande karaktärsdrag

Flottsbro

- Den öppna dalgången med stort historiskt tidsdjup och tidigare funktion som farled, avspeglat i omgivande fornlämningar. Ingår som en del i kärnområde för stenålder.
- Generationer av vägar i dalgången t ex Tingsvägen med anslutande runristning och Gamla Stockholmsvägen (fd Göta landsväg).
- Uttryck kopplade till herrgårdslandskapet med bland annat dess torp och torplämningar.
- Glömsta villaområde med enhetligt planerad bebyggelse från 1920-talet. Därefter gradvis framvuxen villabebyggelse som speglar 1900-talets villaarkitektur.

Känslighet för väg

Stenåldersboplatser i slänten på Masmoplatån är delundersökta, men intrång ska undvika. Brons- och järnålderslämningar i Glömstadalen är representeranter för en lång boplatsskontinuitet längs med ett viktigt kommunikationsstråk. Dalgången följer planerad väg vilket innebär risk för såväl förlust som fragmentering av viktiga fornlämningsmiljöer och historiska samband.

Det ålderdomliga vägsystemet är känsligt för barriärverkan så att de historiska kopplingar förloras. Miljön vid Tingsvägen och runristningen är mycket känslig för karaktärsförändring.

Kvarvarande odlingsmark i Glömstadalen är ett viktigt uttryck för herrgårdslandskapets resursutnyttjande och för dalgångens karaktär. Den är känslig för ytterligare fragmentering och exploatering.

Rekommendationer vid lokalisering av väg

Intrång i stenåldersboplatser bör undvikas. Fornlämningar från brons- och järnålder ska undvikas.

Ny vägstruktur ska anpassas till äldre vägsträckningar så att historiska färdstråk och samband upprätthålls. Intrång och barriärverkan i Tingsvägen med miljön kring runristningen samt Gamla Stockholmsvägen (fd Göta landsväg) ska undvikas. Glömstavägen och Masmovägen ska även i fortsättningen uppfattas som delar i ett sammanlänkat vägsystem i dalgången.

Upprätthåll karaktären av stadsnära herrgårdsanknutet odlingslandskap. Undvik fragmentering av jordbruksmark för att möjliggöra fortsatt jordbruksdrift och hävd.

Begränsa bullerspridning i dalgången.



FLEMINGSBERGS
GÅRD

Glömstadalen mot Flemingsberg
med Glömstavägen / väg 259
utmed ena dalgångskanten och
Flemingsbergs gård i fonden.

KÄSTA - FLEMINGSBERGSSKOGEN

Glömstadalen odlades upp under järnåldern. Den tidigare farleden ersattes av vägar som löpte längs med och tvärs över dalgången och det går fortfarande att vandra på äldre huvudleder mot Stockholm. Det storskaliga jordbruk som bedrevs under Glömsta och Flemingsbergs gårdar präglar fortfarande i hög grad den långsträckta dalgången. Tätortsmiljön kring Flemingsbergs centrum är under omvandling och utpekad som regional stadskärna. Söderut vidtar den vidsträckta Flemingsbergsskogen med Orlångens dalgång och Stensättra gård där stadslivet känns avlägset. Denna oexploaterade landsbygd berättar om hur samspelet mellan skog och odlingsmark har varit avgörande för människans försörjning under lång tid.

Särskilt värdefulla miljöer och strukturer inom delsträckan

- Glömstadalens forntida funktion som farled märks genom stråk av fornlämningar från framförallt stenåldern med stor sannolikhet för fler.
- Glömstadalens öppna karaktär med brukad odlingsmark som berättar om storgårdsdriften under Glömsta och Flemingsbergs gårdar.
- Flemingsbergs gård med tillhörande herrgårdsattribut i gårdsmiljö, park och allékantade infartsvägar.
- Kopplingar mellan miljonprogramsområdet Grantorp och omgivande herrgårdsanknuten grönstruktur.
- Den höglänta Flemingsbergsskogens lämningar från äldre stenåldern som vittnar om en långvarig bosättningshistoria.
- Systemet av fornborgar invid den tidigare farleden utmed Orlångens sjösystem för kontroll och bevakning under järnålder.
- Lämningar efter torp som Gullarängen, Fruängen, Risselkärr och Brotorp kopplade till ett äldre småskaligt vägnät.
- Stensättras småbrutna, betespräglade odlingslandskap med brukskontinuitet sedan järnåldern som speglar odlingslandskapets markanvändning över tid.
- Gamla sockenvägen, huvudled i ett välbevarat äldre, terränganpassat väg- och stigsystem som binder samman äldre torplägen med Flemingsberg och Stensättra gårdar.



Flemingsbergs säteri var på 1840-talet en storskalig egen-
dom med mark som sträckte sig
från sjön Orlången till Glöm-
stadalens centrala delar, där
Glömsta säteri tog vid. Kartan
är vänd för att stämma i riktning
med flygbilden tv. Ägomätning
1842, Huddinge socken Flem-
mingsberg nr 1. Lantmäteriet.

SJÖN ORLÅNGEN

N

EKONOMIBYGGNADER
(DAGENS KOLONIOMRÅDE)

GRAVFÄLT

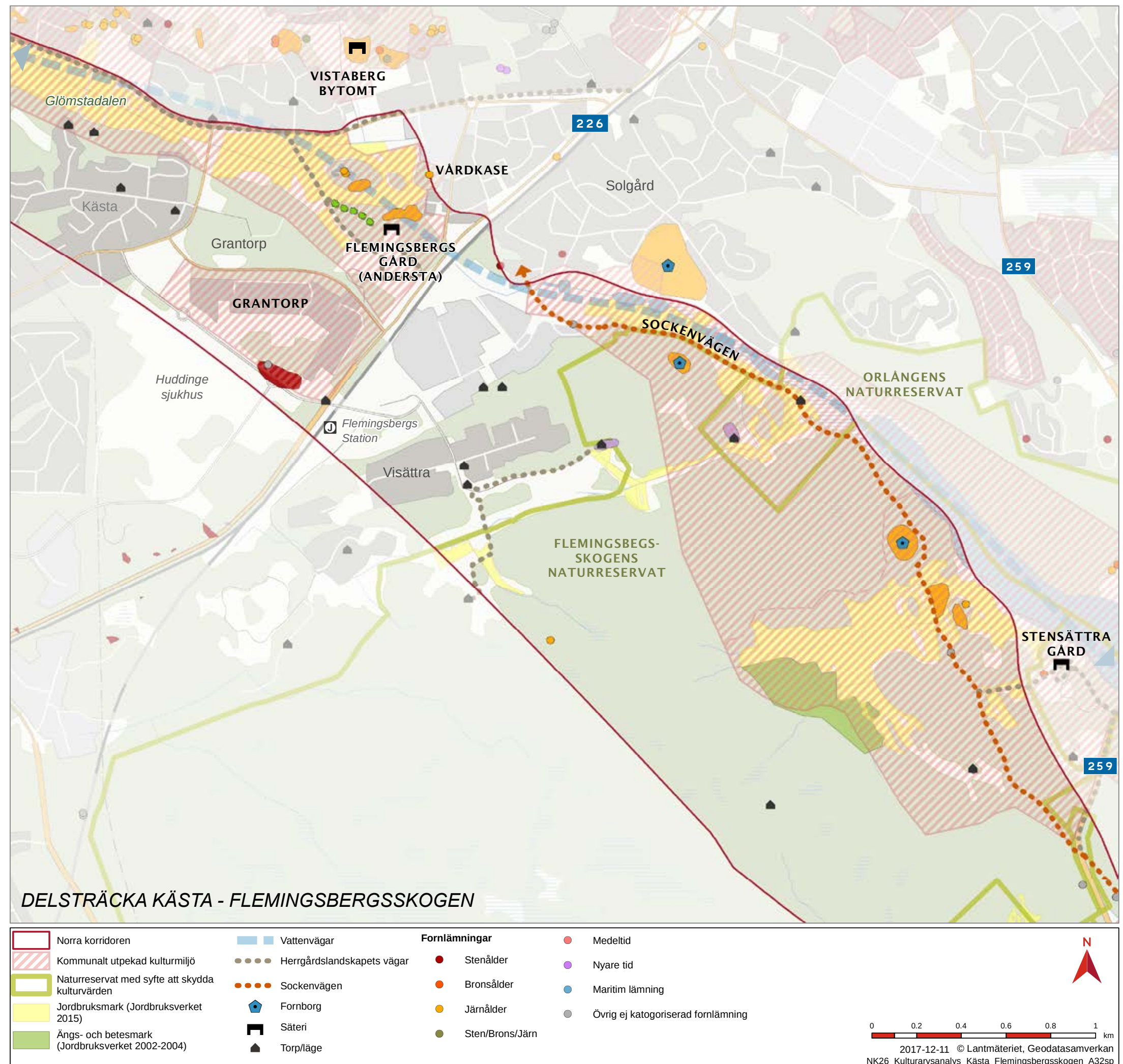
FLEMINGSBERGS
GÅRD

PARK

GRAVFÄLT

INFART

GLÖMSTAVÄGENS
FÖREGÅNGARE

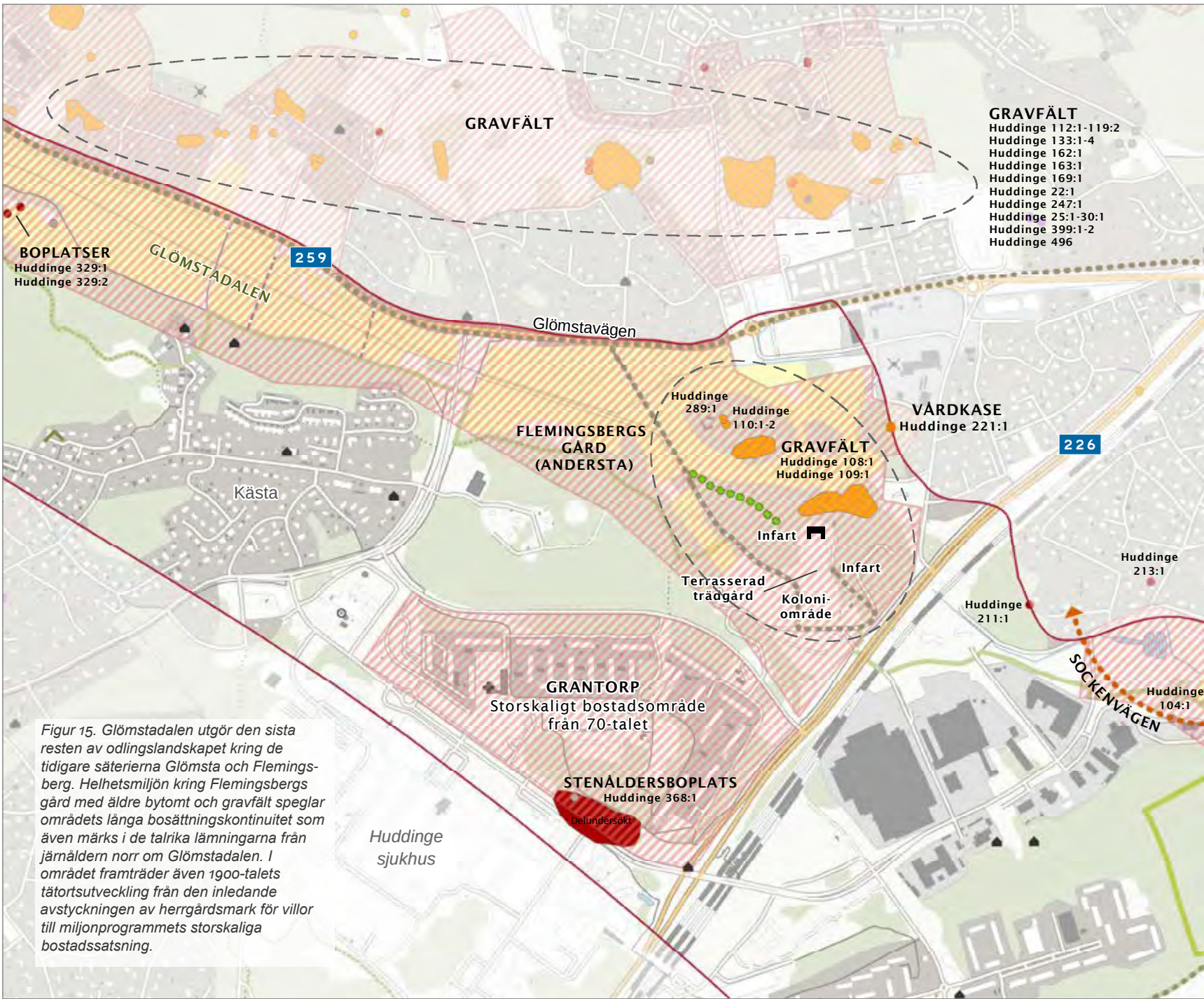


Figur 14. Kartan visar värdefulla miljöer och strukturer utmed delsträckan Kåsta och Flemingsbergsskogen. Delsträckan har ett stort historiskt tidsdjup kopplat till kommunikativa stråk. Först genom den förhistoriska farleden som löpte genom Orången och Glömstadalen, sedan genom äldre färdvägar. Den långa bosättningskontinuiteten avspeglas i omgivande fornlämningsbild med spår efter stenåldern i höglänta skogsområden, systemet av fornborgar utmed Orången och talrika bopåts- och gravlämningar från järnåldern längre ner på dalgångskanterna i Glömstadalen och Stensåttå. Fornlämningsmiljöerna vittnar om en långvarig bebyggelsekontinuitet kopplad till de efterföljande sätterna i Glömsta, Flemingsberg och Stensåttå.

FLEMINGSBERGS GÅRD

Delsträckans byar med anor från järnåldern kom med 1600-talets säteribildning ofta att ingå i godsens stora sammanhängande ägor. I Glömstadalen dominerade bland annat säterierna Glömsta, Flemingsberg och Vistaberg. Vid Flemingsbergs gård vittnar intilliggande järnåldersgravfält, enstaka gravar, odlingsterrasser och gårdsläget för föregångaren Andersta om dalgångens långa bebyggelsekontinuitet. I närliggande höjdläge berättar spåren efter en vårdkase om äldre tiders försvarssystem. I och kring dalgången upplevs ännu spår efter det herrgårdspräglade landskapet genom det delvis bevarade vägnätet som binder samman gårdsmiljön med omgivande torplägen belägna i odlingsmarkens utkanter och i den höglänta utmarksskogen. I Visättradalens söderut finns ytterligare spår efter äldre torplägen som hört till Flemingsbergs gård i Fruängen, Risselkärr och Brotorp.

Helhetsmiljön kring Flemingsbergs gård är ett tydligt exempel på 1600-1700-talens säteribildning och koncentration av jordinnehav. Huvudbyggnaden, som tillkom under slutet av 1700-talet, är monumentalt belägen på en skogsklädd bergskulle, med utsikt över södra dalgången. Närmast gården märks ännu den medvetet planerade miljön med park, vårdträd, terraserad fruktträdgård och rester av allé-kantade infarter med ek- och lönn. Lövträdens vida kronor breder ut sig mot den öppna, uppodlade dalgången, och visar på kontinuiteten i hävdens av landskapet. Delar av gårdens tidigare trädgårdsodlingar fungerar numera som koloniområde för stadsdelens invånare. Förutom att bidra med odlings- och rekreationsmöjligheter är gårdsmiljön en central målpunkt i jordbrukslandskapet. Koloniområdet i sig berättar om 1900-talets tätortsutveckling och övergången från landsbygd till stadsbygd.



Figur 15. Glömstadalen utgör den sista resten av odlingslandskapet kring de tidigare säterierna Glömsta och Flemingsberg. Helhetsmiljön kring Flemingsbergs gård med äldre bytomt och gravfält speglar områdets långa bosättningskontinuitet som även märks i de talrika lämningarna från järnåldern norr om Glömstadalen. I området framträder även 1900-talets tätortsutveckling från den inledande avstyckningen av herrgårdsmark för villor till miljonprogrammets storskaliga bostadssatsning.



Dalgången utgör den sista resten av odlingslandskapet kring Glömsta och Flemingsbergs gårdar. Odlingsmarken har minskat markant under 1900-talet (se figur 8).



I den vildvuxna parken vid Flemingsbergs gård finns rester av den norra infartens allé.



Flemingsbergs gård med huvudbyggnad och park.



Flemingsbergs gård med huvudbyggnad och park kring sekelskiftet 1900. Häradsökonomiska karta 1901-1906 Lantmäteriet.



Vy från Flemingsbergs gård över den terrasserade trädgården som sluttar ner mot dalgången. Till höger den numera rivna ångkvarnen med skorsten. Foto Nordiska museet.



Dagens vy från Flemingsbergs gård över den terrasserade trädgården med tätortslandskapet och Grantorp på andra sidan dalgången.



Koloniområde i dalgången nedanför Flemingsbergs gård som skymtar på höjden.



Grantorps färgstarka skivhus är placerade i höjdläge med sparad naturmark mellan husen och biltrafiken är hänvisad till områdets ytterkanter enligt tidens planeringsideal.

Värdebärande karaktärsdrag

Flemingsbergs gård

- Glömstadalens historiska tidsdjup som speglas i boplatser från sten- och bronsålder och flera gravfält från järnåldern.
- Flemingsbergs gård med kontinuitet från yngre järnålder (Andersta) med anslutande järnåldersgravfält. Helhetsmiljö med herrgårdsbyggnad från 1700-talet, park, alléer och omgivande odlingsmark som berättar om den tidigare storgårdsdriften.
- Det herrgårdsanknutna vägnätet med t ex Glömstavägen och infartsvägar till Flemingsbergs gård.
- Kopplingar mellan miljonprogramsområdet Grantorp och omgivande herrgårdsanknuten grönstruktur och koloniområde.
- 1960-talets storskaliga miljonprogramsområde Grantorp med färgstarka höga, glest placerade skiv- och punkthus och med genomtänkt trafikseparering.

I början på 1900-talet blev de storstadsnära herrgårdarnas stora egendomar ofta avstyckade för villabebyggelse i anslutning till kommunikationsstråk. Flemingsbergs gård är ett tydligt exempel på denna utveckling som inleddes med 1920-talets uppstyckning av mark för bostäder. Med den efterföljande tätortsutvecklingen kopplad till järnvägen kom gården att bli inramad av det småskaliga villaområdet Solgård och det storskaliga miljonprogrammet Grantorp.

Grantorps färgstarka skivhus är med sin höga placering i terrängen riktningsgivande landmärken i det kuperade landskapet. Det storskaliga bostadsområdet från början av 1970-talet, är tidsenligt planerat med tydlig trafikseparering. Biltrafikens in- och utfarter är samlade till parkeringar i bostadsområdets ytterkanter. Fotgängare och cyklister kan röra sig genom det bilfria området med kopplingar till både centrum och omgivande grönområden i Glömstadalens.

Västra stambanan och Huddingevägen, som går i nord-sydlig riktning genom korrdioren, har varit viktiga katalysatorer för Stockholms expansion söderut, men är en bred barriär i lokalsamhället.



Flygfoto över Flemingsbergs gård. Grantorps skivhus till vänster och gården till höger med anslutande koloniområden i dalgången.

Känslighet för storskalig förändring

Flemingsbergs herrgårdsmiljö är som helhetsmiljö mycket känslig för fysisk intrång, barriärverkan och fragmentering som innebär att det blir svårt att förstå miljöns historiska utveckling. Anslutande järnåldersgravfält manifesterar platsens betydelse i ett historiskt perspektiv och är känsliga dels för intrång och dels för att fragmenteras i relation till Flemingsbergs gård.

Jordbruksmarken i anslutning till Flemingsbergs gård är känslig för fragmentering och barriärverkan som innebär karaktärsförändring och att förståelsen för den tidigare herrgårdsdriften förloras.

Det äldre vägnätet mellan gårdsmiljö, odlingsmark och torplägen är känsligt för fragmentering som minskar förståelsen för det tidigare herrgårdslandskapets samband och utbredning.

Upplevelsen av det herrgårdspräglade landskapet vid Flemingsbergs gård är känsligt för ytterligare bullerstörningar.

Grantorp är känsligt för barriärer till Glömstadalens grönstruktur med Flemingsbergs gård och koloniområdet.

Rekommendationer vid lokalisering av väg

Intrång i fornlämningar i helhetsmiljön Flemingsbergs gård ska undvikas.

Storskalig förändring bör ske med ett respektavstånd till helhetsmiljön Flemingsbergs gård för att undvika negativ fysisk påverkan som innebär t ex intrång och fragmentering. Dessutom är det viktigt att minimera bullerstörningar.

Upprätthåll karaktären av stadsnära odlat landskap. Värna sambandet mellan Flemingsbergs gård och den direkt anslutande jordbruksmarken.

Behåll kopplingar och undvik fragmentering av det äldre vägsystemet i Glömstadalens.

Tillgängligheten från Grantorp och Glömsta till odlingslandskapet i dalgången med Flemingsbergs gård och koloniområdet bör säkras.

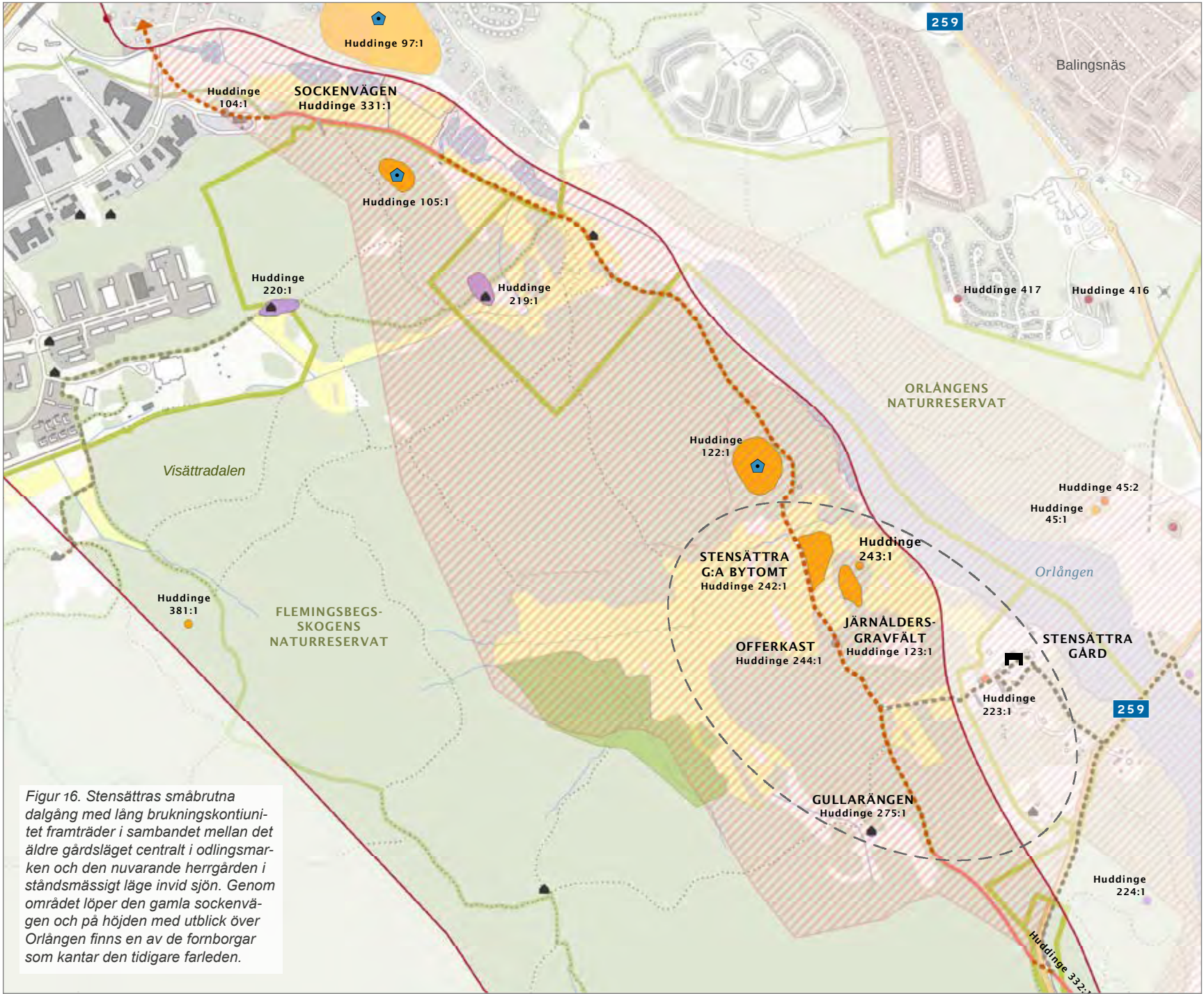
FLEMINGSBERGSSKOGEN - STENSÄTTRA

Flemingsbergsskogen har en mångtusenårig bosättningshistoria. Det höglänta skogspartiet erbjöd tidigt lämpliga lägen för säsongsmässiga bosättningar utmed förhistoriska vattenleder. Trots det begränsade antalet stenålderslämningar är troligtvis området del av Södertörns kärnområde för stenåldern. På bergskrönen invid den tidigare farleden utmed Ornlångens sjösystem finns tre fornborgar som troligtvis ingick i ett system för kontroll och bevakning under järnåldern. En är belägen i strategiskt höjdläge just norr om Stensättra gård (se figur 4). Den anslutande dalgången har lång brukskontinuitet och speglar väl det äldre odlingslandskapets markanvändning genom småbrutna, betespräglade marker med rika inslag av åkerholmar, träddungar, bergsklackar, diken och hagmarker. Väl synlig på en höjd i odlingsmarken ligger Stensättras gamla gårdsläge med intilliggande järnåldersgravfält som berättar om den långa bosättningskontinuiteten. Tätt intill gårdsläget slingrar sig den gamla sockenvägen med anor från åtminstone 1600-talet som länge var en viktig huvudled i ett utbrett vägnät som band samman bygder med omgivande gårdar och torp. Vägen löpte i gränsen mellan gårdens två åkergårdar och fick här också funktion som fägata där boskapen vallades till betet på utmarken. Vägens långa kontinuitet avspeglas även av ett offerkast vid *Stöttestenen* där nedläggning av kvistar är en gammal vägan-knuten tradition som sägs ge välgång på färden.

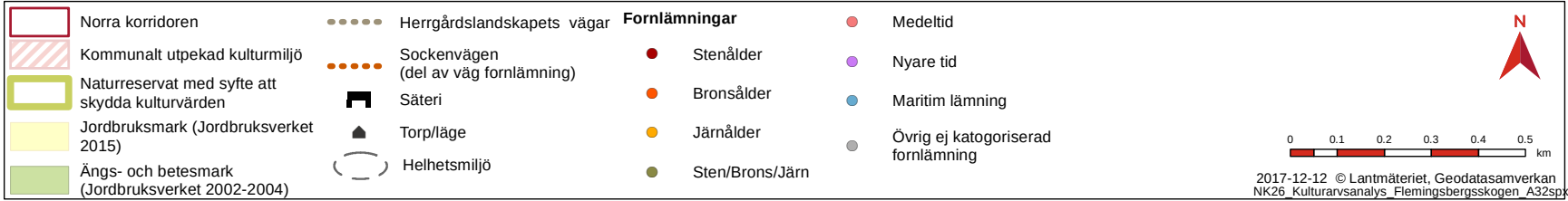
Det gamla gårdsläget vid Stensättra avhystets sannolikt i och med att Stensättra omvandlades till säteri på 1650-talet. Stensättra kom snart därefter att tillsammans med Sundby och Gladö bilda en storskalig egendom under en ägare. Dagens herrgårdsmiljö härrör från början på 1800-talet då Stensättra avskildes från Sundby och fick sin nuvarande placering i ståndsmässigt sjöläge med utblick över Ornlången. I utkanten av dalgångarna, i brynzoner mellan öppen mark och skog, finns torplämningar som vittnar om den tidigare herrgårdsdriften. Det tidigare torpläget Gullarängen är ett tydligt exempel med husgrunder omgivna av spår efter tidigare odling med kulturpräglad växtlighet i form av fruktträd, prydnadsväxter och bärbuskar. Torpen var nära kopplade till ett småskaligt nät av stigar och vägar, som numera ofta fungerar som rekreationsstråk.



Utsikt från fornborgen över sjön Ornlången och Stensättra gård i sjönära läge med omgivande småbrutet odlingslandskap.



Figur 16. Stensättras småbrutna dalgång med lång brukskontinuitet framträder i sambandet mellan det äldre gårdsläget centralt i odlingsmarken och den nuvarande herrgården i ståndsmässigt läge invid sjön. Genom området löper den gamla sockenvägen och på höjden med utblick över Ornlången finns en av de fornborgar som kantar den tidigare farleden.



I utkanten av Stensättras odlingslandskap finns spår efter det tidigare torpet Gullarängen genom husgrunder, fruktträd och prydnadsväxter.



Betesdjur håller landskapet öppet kring Stensättras tidigare byläge på höjden centralt i bilden.

Värdebärande karaktärsdrag

Flemingsbergsskogen - Stensättra

- Höglänt område med kraftigt varierande topografi. Fornborgar från järnåldern i strategiska höjdlägen med utblickar över Flemingsbergsviken. De topografiska förhållandena innebär sannolik förekomst av boplatser från stenåldern.
- Stensättras småbrutna, betespräglade odlingslandskap med brukskontinuitet sedan järnåldern speglar väl odlingslandskapets markanvändning och bebyggelsemönster över tid. Här framträder väl sambanden mellan den gamla bytomten med intilliggande järnåldersgravfält och den senare uppförda herrgårdens ståndsmässiga placering intill Orlången.
- Lämningar efter torplägen som Gullarängen som berättar om områdets tidigare roll som utmark till omgivande säterier.
- Gamla sockenvägen, huvudled i ett äldre, småskaligt väg- och stigsystem som binder samman gårdarna med omgivande odlingsmark och äldre torplägen.



Den gamla sockenvägen löper ännu i delar av Flemingsbergsskogen. I närheten av Stensättra passerar vägen Stöttestenen där traditionen med turgivande kvistnedläggningar hålls vid liv.



Den gamla sockenvägen passerar genom Stensättras ursprungliga gårdsläge med intilliggande järnåldersgravfält.

Känslighet för storskalig förändring

Flemingsbergsskogen är generellt känslig för intrång på grund av sannolik förekomst av stenålderboplatser och fornborgar i höglänt terräng.

Flemingsbergsskogen är med sina stora topografiska variationer, ålderdomligt präglade markanvändningsmönster och vägstrukturer inte lämplig för storskaliga förändringar.

De öppna dalgångsstråken vid Stensättra gamla bytomt är känsliga för skalbrott och visuella barriärer som påverkar utblickar och historiska samband mellan gårdsläge, vägar och omgivande odlingslandskap. Fragmentering av odlingsmark kan leda till gradvis omvandling och karaktärsförändring av landskapet.

Det äldre väg- och stigsystemet med utgångspunkt i den gamla sockenvägen är känsligt för fragmentering som påverkar nyttjande av de historiska stråken och deras samband med gårdar och torplägen.



Stensättra gård i sjönära läge.

Karta från 1630-talet visar Stensättra gård i ursprungligt läge på en höjd centralt i odlingslandskapet mellan inägorna Väster- och Östergårdet. Den äldre byvägen och fågatan som löper genom byn är en del av den gamla sockenvägen. På fågatan vallades boskapen till utmarken söder och norr om byn. Gamla sockenvägen markerar än idag gränsen mellan Stensättras äldsta åkergården. Geometrisk avmätning 1636 Stensättra 1. Lantmäteriet.



SOCKENVÄGEN
BYTOMT & GRAVFÄLT
FORNBORG
STENSÄTTRA GÅRD



Odlingslandskapet kring Stensättra gård med herrgården i sjönära läge. Den gamla sockenvägen löper genom den gamla bytomten. Huddinge J112-75-24 Häradsekonomiska kartan 1901-1906. Lantmäteriet.

BYTOMT OCH GRAVFÄLT

Rekommendationer vid lokalisering av väg

Intrång i stenålderboplatser och andra skyddade lämningar ska undvikas.

Storskaliga ingrepp i berg och mark som innebär karaktärsförändringar av landskapets topografi och markanvändningsmönster ska undvikas.

Värna helhetsmiljön kring Stensättra gård genom att undvika fragmentering av de öppna dalgångsstråken och jordbruksmarken. Upprätthåll nätverket av bruksvägar och bevara betespräglade skogsbyn.

Upprätthåll äldre vägstruktur. Värna särskilt sträckningen för den gamla sockenvägen som är basen för områdets långvariga och i hög grad oförändrade kommunikationsmönster över tid.



Väg 259 löper genom det öppna odlingslandskapet kring Gladö, Sundby och Uppsala och följer ungefär samma stråk som den gamla sockenvägen. Sundby ligger invid sjön Örlången.

GLADÖ - JORDBRO VÄSTRA

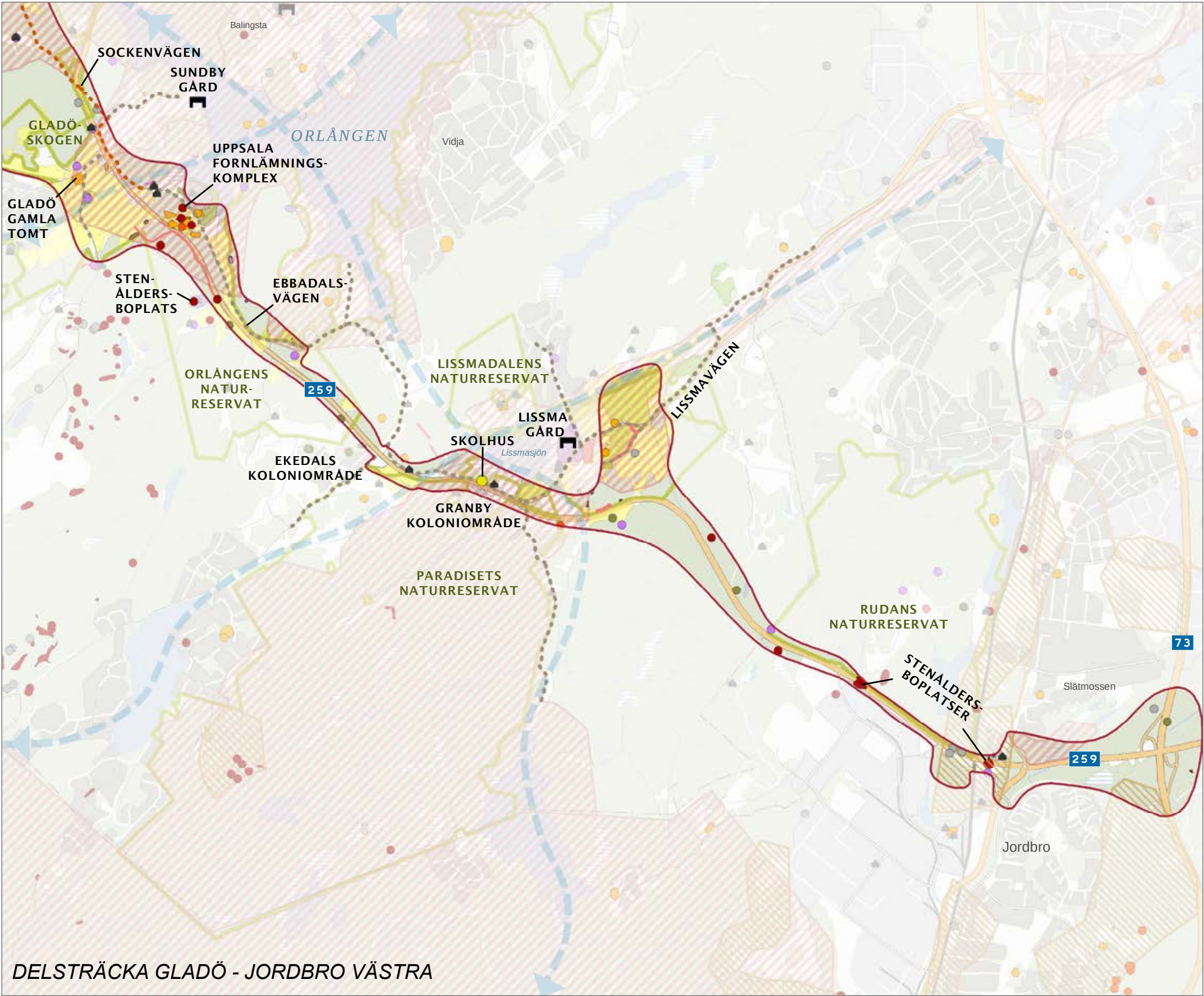
Delsträckan utmärks av ett herrgårdslandskap i dalgångarna kring Sundby och Lissma, omgärdade av Hanvedens höglänta skogar som en gång fungerade som utmark till gårdarna. Gårdar och gårdslägen har lång kontinuitet från järnåldern fram i medeltid och 1600-talets säteribildning. Bygden länkas samman av ett äldre vägsystem som följer dalgångarna i kommunikativa stråk och förbinder inlandet med de kustnära trakterna kring Jordbro. I höglänta skogsområden vittnar den rika förekomsten av bosättningar från stenåldern om Södertörns tidiga kolonisering.

Särskilt värdefulla miljöer och strukturer inom delsträckan

- Förhistorisk centralbygd med lång bosättnings- och brukskontinuitet
- Den förhistoriska vattenleden utmed Örlången som avspeglas i omgivande fornlämningar från sten- och bronsåldern. Delsträckan inrymmer kärnområden för stenåldersbosättningar.
- Helhetsmiljön vid Gladövik, med stort tidsdjup kopplat till Uppsala gamla bytomt med anslutande järnåldersgravfält, berättar tillsammans med Gladö och Sundby om områdets bebyggelseutveckling under yngre järnålder och medeltid samt omflyttning av bebyggelse i samband med säteribildning.
- De medvetet planerade herrgårdsmiljöerna i Sundby och Lissma som ligger väl synliga i det öppna odlingslandskapet i anslutning till områdets sjöar med omgivande parker, raka allékantade infartsvägar, storskaliga ekonomibyggnader, arbetarbostäder och småskaliga torpmiljöer.
- Det variationsrika öppna odlingslandskapet som är starkt präglad av herrgårdsdriften med odlingsmark, hagmarker, grova ekar och ett stort inslag av ädellövträd.
- Det äldre terränganpassade vägsystemet med gamla sockenvägen och efterföljaren Ebbadalsvägen som betydelsefullt historiskt huvudstråk i ett finmaskigt vägsystem som länkar samman herrgårdar, torp och omgivande bygder.
- Det högt belägna fortet Örnästet som är en av få bevarade anläggningar i Stockholms södra fasta försvarslinje från första världskriget (Korvlinjen) visar på dalgångens försvarsstrategiska läge.
- De småskaliga, tätbebyggda naturanpassade koloniområdena Granby och Ekedal är goda exempel på 1960-talets planering för friluftsliv.



Lissma säteri var omkring 1750 en storskalig egendom som gränsade till Gladö-Sundby ägor i norr. Gränsbestämning och ägoavmätning. 1750. Huddinge sn Lissma nr 1-3. Lantmäteriet.



Figur 17. Karta som visar värdefulla miljöer och strukturer utmed delsträckan Gladö - Jordbro Västra. Delsträckan har ett stort historiskt tidsdjup kopplat till förhistoriska vattenvägar genom Ortlängen. Den långa bosättningskontinuiteten avspeglas i omgivande fornlämningsbild med spår från stenåldern i höglänta skogsområden och många boplatser- och gravlämningar från järnåldern. Fornlämningsmiljöerna vittnar om en långvarig bebyggelsekontinuitet kopplad till de efterföljande säterierna i Gladö, Sundby och Lissma. Vid Gladövik speglar helhetsmiljön kring Uppsala bytomt med tillhörande småskaligt odlingslandskap den agrarhistoriska utvecklingen över tid. Gamla sockenvägen, bitvis nu kallad Ebbadalsvägen, är ett för bygden betydelsefullt kommunikativt stråk.



GLADÖ - SUNDBY - UPPSALA

Omgivningen kring Gladö präglas av ett öppet småbrutet odlingslandskap inramat av skogsklädda höjder med långvarig bebyggelsekontinuitet vars kvarvarande mönster berättar om landskapets utnyttjande över tid. Genom Ornlångens sjösystem sträckte sig under förhistorien farleder förbi Valborgsmässoberget från Östersjön till inlandet och Mälaren. I det höglänta bergspartiet finns ännu spår efter stenålderns bosättningar som berättar om människors nyttjande av det förhistoriska skärgårdslandskapet.

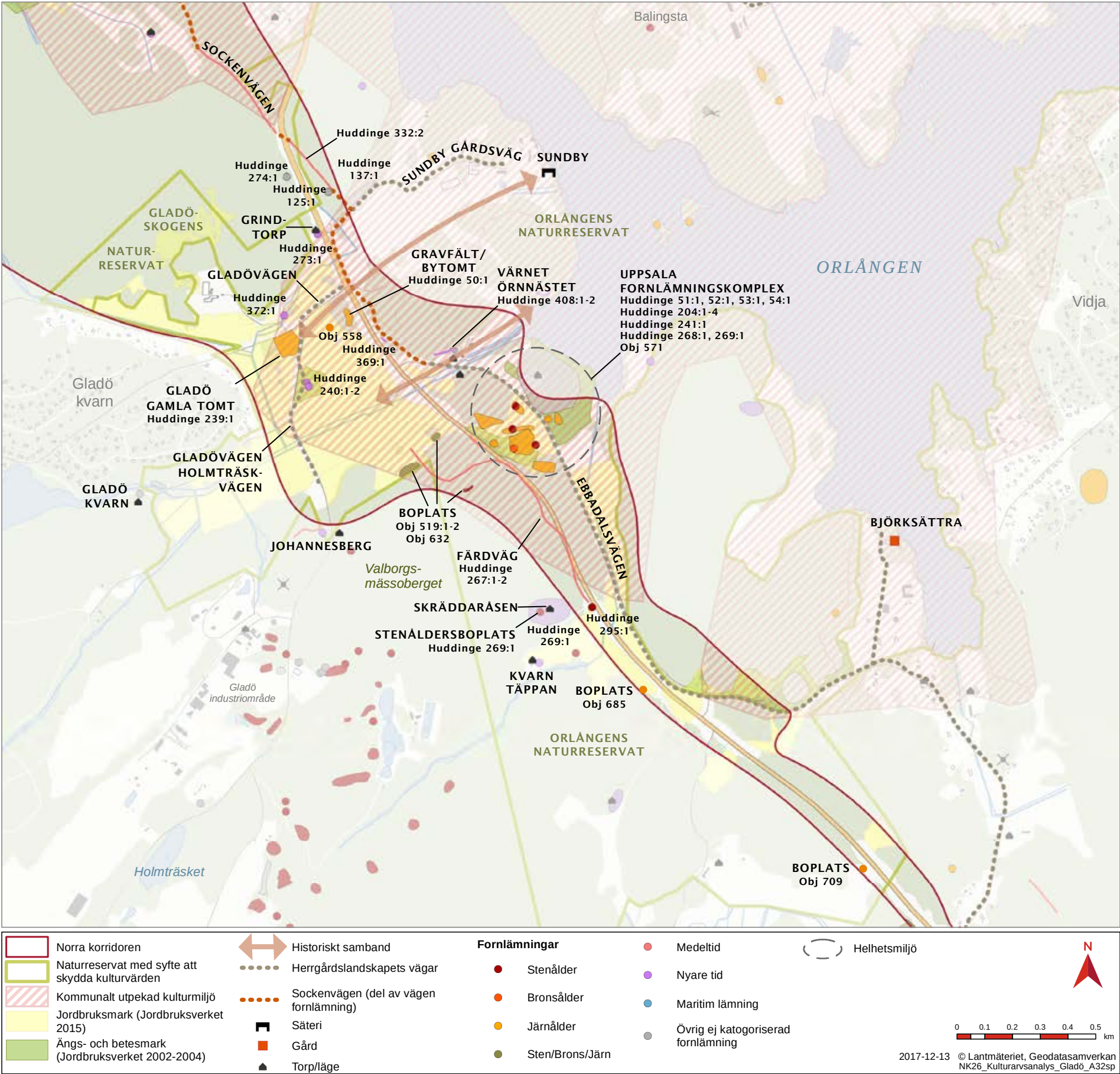
Odlingslandskapets långa kontinuitet kan följas i den öppna dalgången genom järnålderns boplatser med anslutande gravfält i Gladö, Sundby och Uppsala. Under medeltiden dominerades dalgången och området kring Ornlången av Huddinges enda frälsegods Gladö som finns omnämnt redan på 1300-talet men finns belagd som sätesgård från början på 1500-talet. Gladögodsets huvudgård flyttades till Sundby som blev säteri på 1600-talet. Gladö gamla tomt, centralt belägen i odlingsmarken, speglar ännu den historiska kopplingen mellan Gladö och Sundby. På en höjd öster om Gladö gamla tomt finns undersökta tidigmedeltida bebyggelselämningar som antingen representerar ett äldre bebyggelseläge för Gladö eller en underliggande gård som hört till godset. Gladö övergavs, enligt kartmaterialet, någon gång i slutet av 1700-talet men kvarndriften i Kvarnbäcken som finns belagd från 1300-talet fortsatte ända fram till 1940-talet. Av kvarnen finns ännu rester av grundmurar.

Med etableringen av Sundby säteri i ett sjönära läge lades grunden till dagens herrgårdspräglade landskap. Miljön närmast gården är medvetet planerad med raka alléprydda infartsvägar, park, storskaliga ekonomibyggnader och arbetarbostäder. Det omgivande odlingslandskapet kännetecknas av rika ädellövträdsmiljöer, hagmarker, diken och stora ekar som berättar om hur marken varit organiserad.

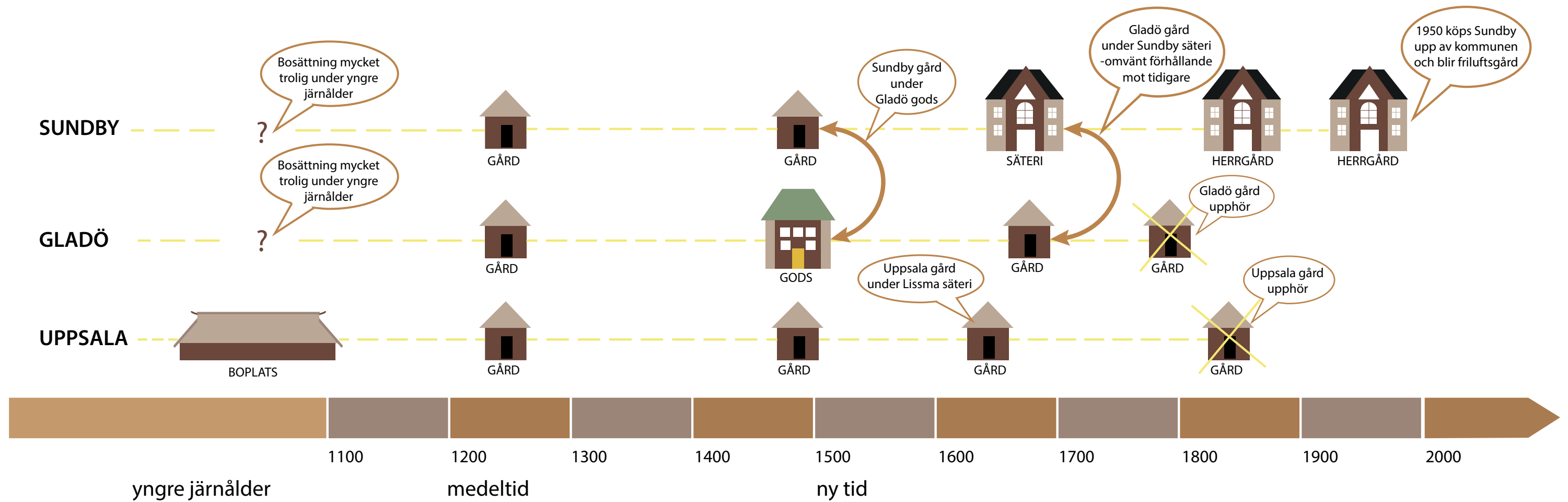
Helhetsmiljön Uppsala bytomt med tillhörande gravfält vid Gladö har också ett stort tidsdjup med rester av ett äldre bylandskap och tydligt



Vy från Gladö gamla tomt som höjer sig i odlingslandskapet invid Holmträskvägen som slingrar sig vidare till industriområdet Gladö kvarn.



Figur 18. Gladö-Sundby-Uppsala och den anslutande dalgången har lång bosättningskontinuitet knuten till den förhistoriska vattenleden utmed Ornlången. I höglänta skogsområden som Valborgsmässoberget finns spår efter stenålderns bosättningar. Kring Gladö, Sundby, och Gladövik/Uppsala kan en äldre bebyggelsehistoria följas i gravfält med koppling till äldre by-/gårdstomter. Uppsalas fornlämningssrika helhetsmiljö med bytomt, gravfält och omgivande småskaligt odlingslandskap speglar en förhistorisk grundstruktur. Kring Gladö-Sundby framträder utvecklingen från det medeltida storgodset Gladö till 1600-talets säteribildning vid Sundby. Dalgången präglas av herrgårdslandskapets mer storskaliga markorganisation och medvetet formade gårdsmiljö. Sockenvägen är tillsammans med Ebbadalsvägen stommen i ett äldre vägsystem.



Figur 19. Tidsaxeln ger en översiktlig bild av bebyggelseutvecklingen i Gladö-Sundby-Uppsala och de växlingar som sker över tid från järnåldern och framåt.





Utblick mot Gladö från infartsallén till Sundby gård. Det historiska sambandet mellan det medeltida godset och 1600-talets säterimiljö är ännu läsbart i den öppna dalgången.



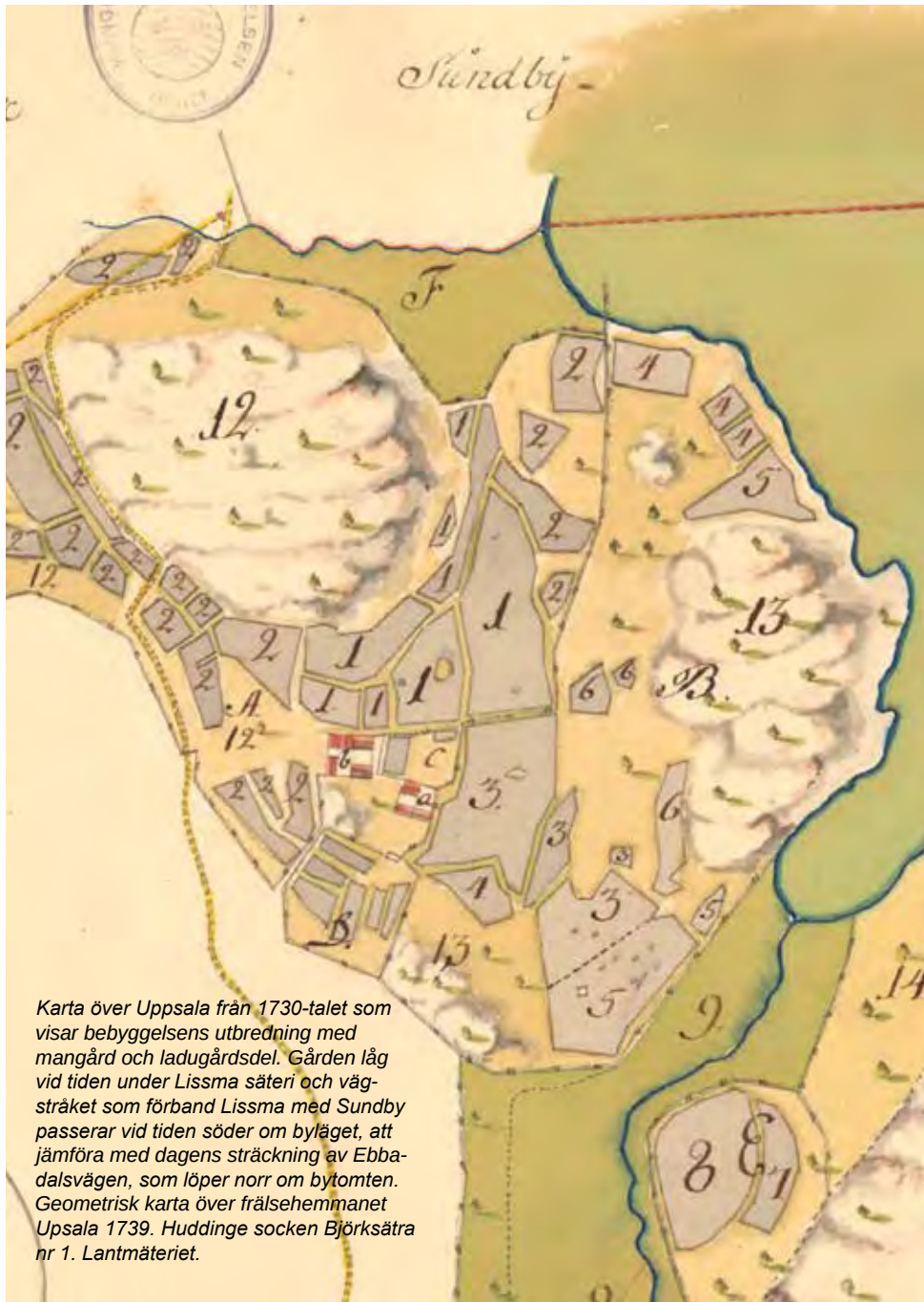
Utblick över dalgången och helhetsmiljön Uppsala. I förgrunden sluttning med äldre odlingsterraser och grova ekar som möter den uppodlade dalgången med bytomt och gravfält knutna till skogsbrynet.

avläsbara faser i den agrarhistoriska utvecklingen. I likhet med Gladö och Sundby härrör de äldsta skriftliga beläggen för bosättning från 1300-talet (1369), men gravar från både bronsåldern och järnåldern visar på en boplats med lång förhistorisk kontinuitet. De brukade markerna motsvarar i stora drag 1700-talets ängs- och åkergården men inägornas struktur är troligtvis ännu äldre. På en anslutande höjdrygg mot Ormlången finns tydliga spår efter äldre odlingsterrasser beväxade med stora ekar. Sammantaget speglar miljön kring Uppsala den agrarhistoriska utvecklingen över tid, från den tidiga odlingen av lättbrukade jordar på dalgångssluttningar till uppodlingen av tunga lerjordar i dalgångsbotten. Miljön berättar även om den omflyttning av bebyggelse som ägde rum i samband med 16- och 1700-talens säteribildning. Uppsala låg under Lissma säteri och var bebyggd fram till mitten av 1800-talet.

Den gamla sockenvägen till Huddinge kyrka bildar ett viktigt historiskt huvudstråk som länkade samman dalgångarna. Sträckningen finns bitvis bevarad i skogen och ingår i dagens Ebbadalsvägen. Vägen bildar stomme i ett finmaskigt väg- och stigsystem som binder samman gårdar och odlingsmark med omgivande skogsområden och anslutande torplägen (se figur 5).

Landskapet kring Gladö erbjuder en rik historiskt intressant miljö och ingår som värdebärare i riksintresset Hanveden. Sockenvägen, Ebbadalsvägen och Lissmavägen är ett betydelsefullt historiskt kommunikativt stråk genom området. Dalgången vid Gladö har även haft en försvarsstrategisk funktion som del i huvudstadens fasta försvar. Högt upp på en klipphylla invid det tidigare torpet Ebbadal vid Gladövik ligger Sundbyfortet, även kallat Örnästet som ingick i södra försvarslinjen för Stockholm under första världskriget. Den strategiska placeringen gav långa siktlinjer över passet som löpte mellan sjön, in i dalgången och den gamla landsvägen.

Den arkeologiska utredningen från 2017 kompletterar bilden av både den medeltida och förhistoriska bebyggelsekontinuiteten, bland annat med en boplats i Krögarbacken och utvidgning av Gladökomplexet.



Karta över Uppsala från 1730-talet som visar bebyggelsens utbredning med mangård och ladugårdsdel. Gården låg vid tiden under Lissma säteri och vägstråket som förband Lissma med Sundby passerar vid tiden söder om byläget, att jämföra med dagens sträckning av Ebbadalsvägen, som löper norr om bytomten. Geometrisk karta över frälsehemmanet Uppsala 1739. Huddinge socken Björksåtra nr 1. Lantmäteriet.



Uppsala bytomt som var bebyggd fram till mitten på 1800-talet.



Ebbadalsvägen som passerar norr om Uppsala bytomt och löper parallellt med väg 259 söder om bytomten. I fonden höjer sig ekbacken med odlingsterrasser.

Värdebärande karaktärsdrag

Gladö-Sundby-Uppsala

- *Det höglänta bergsområdet Valborgsmässöberget med boplatser från äldre stenåldern.*
- *Helhetsmiljön Gladövik/Uppsala med lång bosättnings- och brukskontinuitet med tydligt uttryck i bland annat järnåldersgravfält, Uppsala medeltida bytomt, odlingsterrasser och kommunikationsstråk.*
- *Historiska samband mellan Gladö bytomt, tidigare huvudgård i Gladö medeltida storgods, och den efterföljande säterimiljön vid Sundby.*
- *Stor- och småskaligt odlingslandskap präglat av ett långvarigt bruk och med sparade äldre strukturer såsom hagmarker med lång hävd, gamla ädellövträd och betespräglade skogsbryn.*
- *Sundby med ståndsmässigt utformad gårdsmiljö, alléprydd infartsväg, omgivande park- och trädgård och ädellövträdsmiljöer.*
- *Torp och torplämningar belägna i omgivande säteriers tidigare utmarker.*
- *Kommunikativa stråk i dalgången med olika generationer av huvudleder i form av sockenvägen, Ebbadalsvägen och väg 259. Dessa vägar följer dalgångens riktning.*
- *Värnet Örnnästet som visar på dalgångens försvarsstrategiska läge under första hälften av 1900-talet.*

Rekommendationer vid lokalisering av väg

Intrång i stenåldersboplatser och andra lämningar på Valborgsmässöberget ska undvikas.

Intrång i helhetsmiljön Gladövik med fornlämningskomplexet Uppsala bytomt och det småbrutna odlingslandskapet ska undvikas för att upprätthålla läsbarheten av den långvariga bosättnings- och brukskontinuiteten.

Intrång i Gladö bytomt ska undvikas så att bebyggelseutvecklingen i området fortsatt går att följa.

En ny väg bör så långt som möjligt ansluta till befintlig väg 259 genom breddning för att minska ianspråktagande av ny mark och undvika fragmentering av odlingsmark och vägar.

Väg på bank och höga ramper som bryter siktlinjen i dalgången mellan Gladö bytomt och Sundby gård ska undvikas.

Minimera förlust och fragmentering av herrgårdsattribut i odlingslandskapet såsom allé, betespräglade skogsbryn, stora ekar och andra äldre ädellövträd. Upprätthåll tillgänglighet till odlings- och betesmarkerna för fortsatt bruk.

Värna förståelsen av dalgången som kommunikativt stråk med generationer av vägar genom att undvika fragmentering och karaktärsförändring.

En tunnelmynning vid Gladö bör lokaliseras så att sockenvägen inte påverkas som kommunikativt stråk.

Upprätthåll utblickar från Örnnästet för förståelsen av det försvarsstrategiska läget.

Känslighet för storskalig förändring

Fornlämningarna på Valborgsmässöberget är känsliga för intrång.

Helhetsmiljön Gladövik med sitt rika fornlämningskomplex är känsligt för intrång.

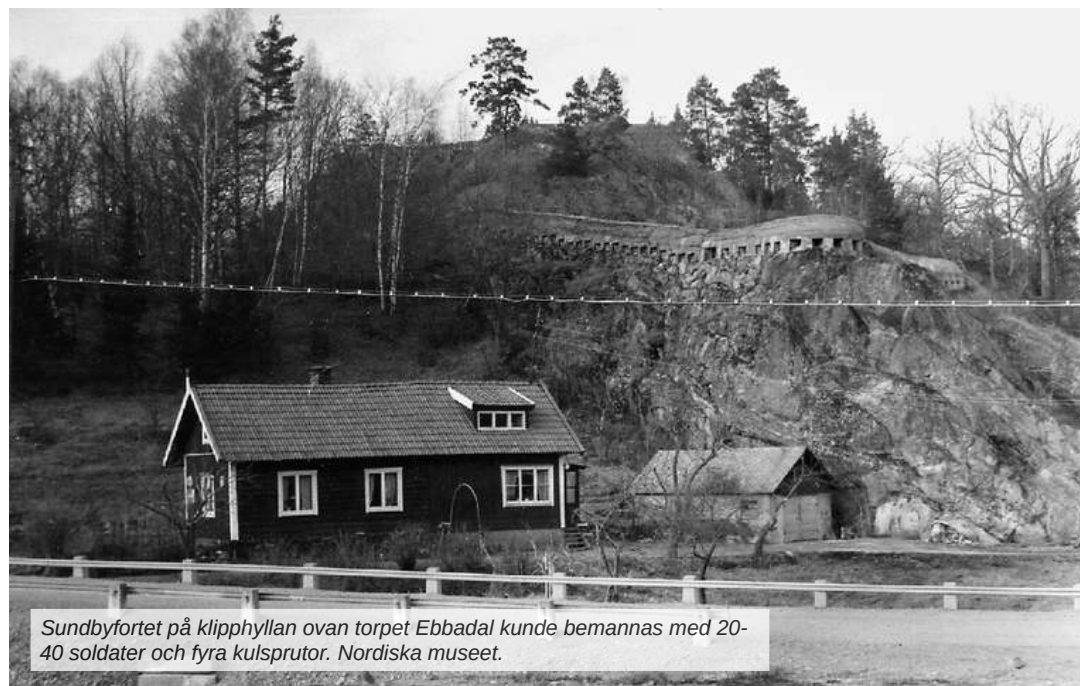
Gladö bytomt och dess närmiljö är känslig för ytterligare intrång. En eventuell anpassning av den anslutande Holmträskvägen för tung trafik kan indirekt påverka den betydelsefulla fornlämningsmiljön.

Det öppna dalgångsstråket mellan Gladö - Sundby är känsligt för visuella och fysiska barriärer som påverkar siktlinjer och historiska samband mellan tidigare gårdsläget Gladö bytomt och efterföljande säterimiljön Sundby gård.

Odlingslandskapet är känsligt för åtgärder som försvårar upprätthållandet av de öppna markerna och betespräglade skogsbrynen. Fragmentering av odlingsmark och bruksvägar kan leda till omvandling och karaktärsförändring av landskapet.

Det kommunikativa huvudstråket i dalgången med sockenvägen, Ebbadalsvägen och väg 259 är känsligt för fragmentering och karaktärsförändringar som innebär att läsbarheten av de olika generationerna av vägar minskar eller går förlorad.

Värnet Örnnästet är känsligt för storskaliga strukturer som bryter siktlinjer som minskar förståelsen för dess försvarsstrategiska placering.



Sundbyfortet på klipphyllan ovan torpet Ebbadal kunde bemannas med 20-40 soldater och fyra kulsprutor. Nordiska museet.



Sundbyfortet strategiskt beläget i höjdläge med utblick över sjön och dalgången tillhör ett av få välbevarade värn som anlades under första världskriget som en del av Stockholms södra fasta försvar. Försvarslinjen kom att kallas Korvlinjen på grund av värnens karakteristiska långsträckta rundade betongformationer.

LISSMA

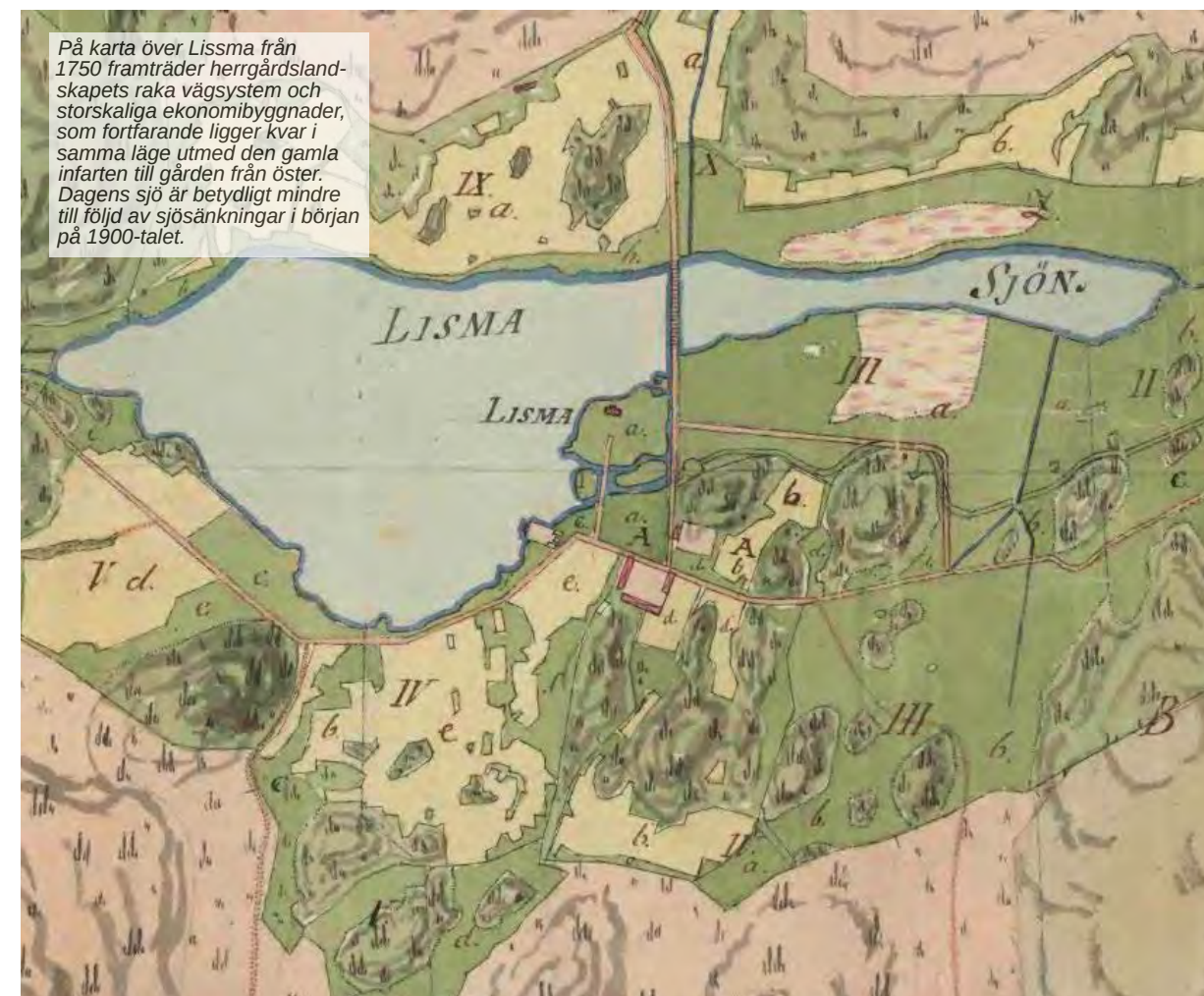
Miljön kring Lissmasjön präglas av ett kvardröjande herrgårdslandskap. Den långsträckta öppna dalängen erbjuder långa siktlinjer över åkrar och betade strandängar. Vattendraget som följer dalgångens botten var ursprungligen en del av Södertörns förhistoriska system av vattenvägar. I de angränsande skogarna Paradiset och Hanveden framträder boplatslämningar som berättar om Södertörns betydelse som kärnområde för stenåldern. Den arkeologiska utredningen 2017 breddade fornlämningsbilden för bronsåldern med ett röse i skogen söder om väg 259.

Närmiljön kring den gamla herrgårdstomten visar på anor från järnåldern bland annat genom en gravhög som tolkats vara en rest efter Lissmas gårdsgravfält. Under medeltiden bestod Lissma av två gårdar, Norra och Södra Lissma, som inramade sjön. I och med 1600-talets säteribildning kom den södra gården att ersättas av en ståndsmässigt placerad herrgård med utblick över sjön. Strukturen för den medvetet planerade säterimiljön kan ännu avläsas i kvarvarande parkanläggning med rak infartsallé, ädellövträd och storskaliga ekonomibyggnader. Huvudbyggnaden brändes ner 1970 efter en tid av förfall. Den kvarvarande gårdsmiljön inramas av ett svagt böljande odlingslandskap med glest trädbevuxna åkerholmar, betesmarker med stora ekar och lövträdsmiljöer som vittnar om en lång brukningskontinuitet. Läget för herrgårdens föregångare, Södra Lissma gård, ligger mitt emot det kvarvarande ekonomibyggnadskomplexet.

I randzonen mellan den sammanhängande odlingsmarken och skogsområden samt utmed Lissmavägen ligger småskaliga torpmiljöer som visar på den tidigare herrgårdsdriften. Torpen förbinds med Lissma gård genom ett småskaligt vägsystem. Genom gårdsmiljön löper herrgårdens tidigare tillfartsväg, Gamla vägen, som idag utgör en del av Huddingeleden. Vägsträckan kantas av kulturpräglade bryn med stort inslag av vidkroniga ekar och hasselbuketter.

I den södra dalgångskanten löper den ålderdomliga Lissmavägen som följer landskapets topografi. Lissmavägen är stommen i det äldre vägsystem som har förbundit Lissma gård med odlingslandskapet, torpen och omgivande bygder.

I början på 1900-talet styckades den stora egendomen Lissma gård i mindre småbruk och på 1950-talet förvärvades mark av Stockholms stad för friluftsliv. I anslutning till några av de avstyckade småbruken söder om väg 259 etablerades på 1960-talet koloniområdena Ekedal och Granby. Den mindre bördiga åkermarken planerades för trädgårdsodling med enhetliga typhus på små täppor utmed ett småskaligt grusat vägnät. Omgivande skogspartier avsattes för friluftsliv och inbjöd till naturvistelse. Tillsammans speglar dessa koloniträdgårdar och strövområden samhällets ambition att möta den växande stadsbefolkningens behov av rekreativsmöjligheter. I förorternas planering integrerades ofta koloniträdgårdar och kopplingar till omgivande naturmiljöer.





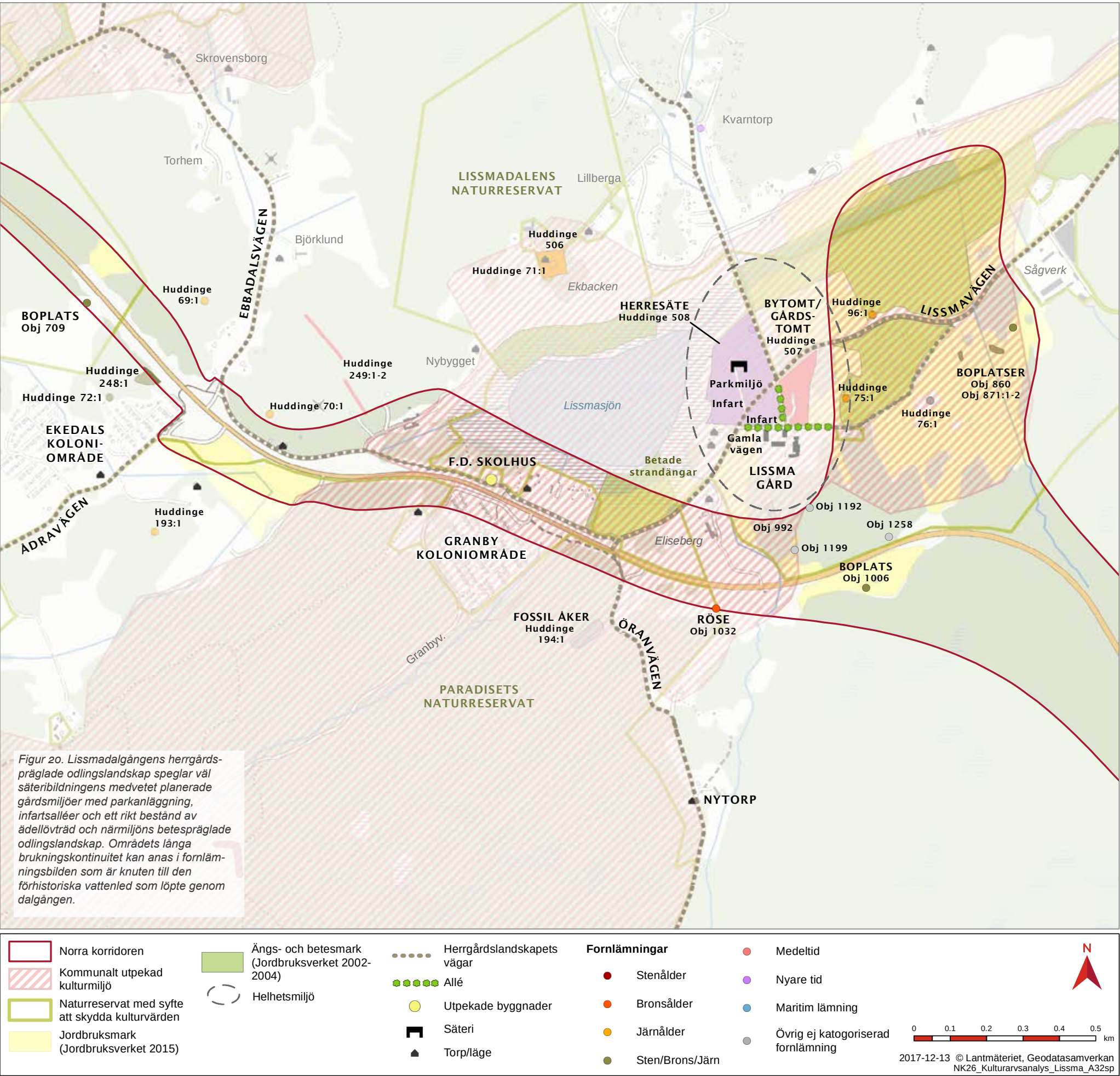
Lissmavägen följer landskapets naturliga kurvatur och löper i gränsen mellan den öppna dalgången och de mer kuperade skogsområdena.



Lissma skola är belägen utmed Ebbadalsvägen, som vid Lissma löper alldeles intill väg 259.



I Lissmadalen möter besökare ett levande odlingslandskap präglat av djurhållning.





Arbetarbostad invid Lissmavägen.



Den raka trädkantade infarten till Lissma gård från öst passerar genom gårdsmiljön fram till Lissmavägen.



Småbrutet svagt böljande odlingslandskap öster om Lissma gård med stort inslag av lövträd. I skogsbrynet löper den ursprungliga östra infarten till Lissma gård.



Lissma gårds ekonomibyggnader ligger ännu i samma läge som på kartan från 1750-talet.



Granby koloniträdgårdsområde vars enhetligt utformade stugor och småskaliga grusade vägnät framträder som en stugby i odlingslandskapet.



Ekedal koloniträdgårdsområde vars enhetligt utformade stugor ligger samlade invid väg 259.

Värdebärande karaktärsdrag

Lissma

- Lissmadalens forntida funktion som farled märks i det kvarvarande vattendraget och spridda spår av boplatser och gravar i höjdlägen från sten- och bronsålder.
- Det variationsrika herrgårdspräglade odlingslandskapet i Lissmaldalgången med åkerholmar, fuktbetesmarker och rika lövträds- miljöer.
- Herrgårdsmiljön Lissma gård i synligt läge vid sjön med tillhörande park, allékantade infartsvägar, storskaliga ekonomibyggnader och arbetarbostäder.
- Torpmiljöer och torplämningar belägna i gränsen mellan odlings- mark och skog med historisk koppling till Lissma gård.
- Det ålderdomliga terränganpassade vägnätet knutet till Lissma- vägens huvudstråk binder samman gårdar med omgivande odlingsmark och äldre torplägen.
- Småskaliga, tättbebyggda koloniområden i Ekedal och Granby som speglar friluftslivets yttringar i samband med 1960-talets tätortsutbyggnad.

Känslighet för storskalig förändring

Fornlämningar i form av boplatser och gravar är känsliga för intrång.

Det herrgårdspräglade odlingslandskapet kring Lissma gård med sikt- linjer och historiska samband är känsligt för skalbrott och visuella bar- riärer. Fragmentering av odlings- och betesmark kan leda till gradvis omvandling och karaktärsförändring av landskapet.

Det i hög grad oförändrade vägsystemet som är knutet till Lissmavä- gen är känsligt för fragmentering och förändringar som påverkar den ålderdomliga karaktären och nyttjandet av de historiska stråken.

Rekommendationer vid lokalisering av väg

Intrång i sten- och bronsålderslämningar ska undvikas.

En ny väg bör så långt som möjligt ansluta till befintlig väg 259 genom breddning för att undvika fragmentering av odlingsmark och histo- riska samband.

Undvik att förlägga väg på bank och höga ramper i dalgången som fragmenterar odlingsmarken och bryter historiska samband och sikt- linjer mellan gården och omgivande landskap.

Minimera intrång i odlingslandskapets herrgårdssattribut såsom al- léer, fuktbetesmarker och lövskogsbryn. Upprätthåll tillgänglighet till odlings- och betesmarkerna för fortsatt bruk.

Karaktärsförändring och fragmentering av det äldre slingrande vägnä- tet, med utgångspunkt i Lissmavägen och Ebbadalsvägen som huvud- stråk, ska undvikas.



JORDBRO

Öster om Lissma följer utredningskorridoren i hög grad befintlig väg 259. I och med korridorens begränsade utbredning och en mindre komplex miljö är fördjupningen för detta område mindre omfattande. Det anslutande vägrummet präglas bitvis av ett topografiskt varierat skogslandskap, knutet till Södertörns kärnområde för stenåldern (se figur 2). Här finns enstaka kända fornlämningar från stenåldern varav flertalet är delundersökta. Den arkeologiska utredningen 2017 innebar en viss komplettering av boplatsskildern.

Tätortsstråket vid Jordbro och Handen som växte fram utmed Nynäsbanan ligger utanför utredningskorridoren och berörs inte direkt. Den obebyggda naturmarken som utgörs av Rudans naturreservat är dock ett viktigt tätortsnära rekreationsområde. Skogslandskapet som breder ut sig väster om tätortsstråket har tidigare fungerat som utmarksområde för herrgårdar, gårdar och underliggande torp. Det präglas ännu av det småskaliga väg- och stigsystem som kopplade samman främst torpmiljöer med omgivande större vägar och dalgångar. Stigsystemet kom senare att integreras i planeringen av anslutande bostadsområden och utgör nu viktiga kopplingar ut till naturen. I grönområdet mellan Jordbro och

Handen ligger industriminnet Slätmosse med spår efter torvtäkt, som vittnar om dess historia som torvreserv under första och andra världskriget. Torven användes främst för att driva loket på Nynäsbanan. Stora delar av mossen är numera bebyggd med bostäder och ett område har delvis blivit omvandlat till naturpark med anlagda reningsdammar och rekreationsstråk.

Värdebärande karaktärsdrag

Jordbro

- *Det höglänta skogsklädda Rudanskogen med boplatsslämningar från äldre stenåldern.*
- *Järnvägen respektive väg 73 och deras betydelse för efterkrigstidens successivt framväxta bostadsområden med kopplingar till omgivande naturområden.*

Känslighet för storskalig förändring

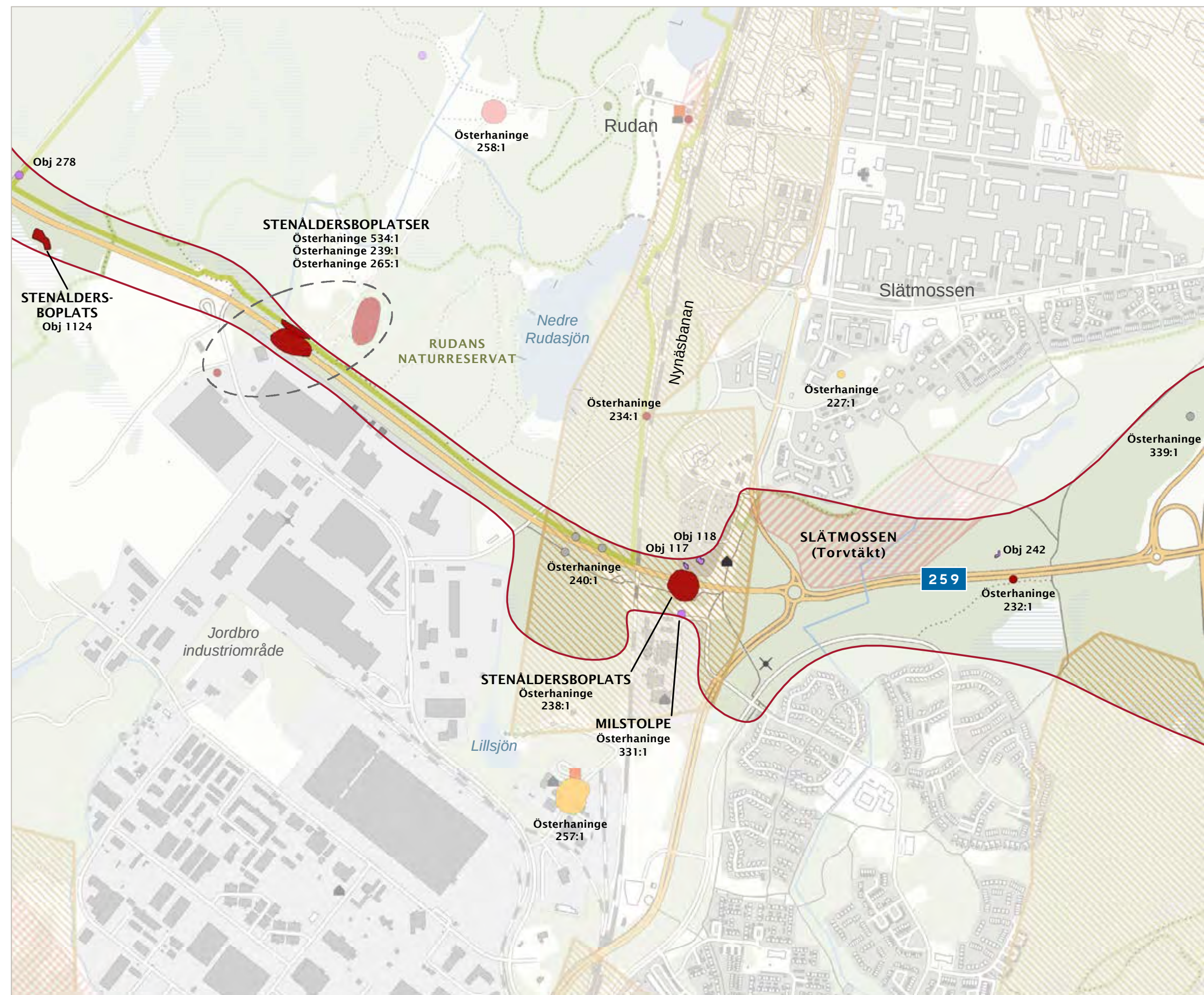
Stenåldersboplatser i Rudanskogen är känsliga för intrång eftersom de ingår i den för regionen unika koncentration av boplatser som har påträffats på Södertörn.

Medvetet planerade rekreativa kopplingar mellan bostadsområden och omgivande naturområden är känsliga för barriärer.

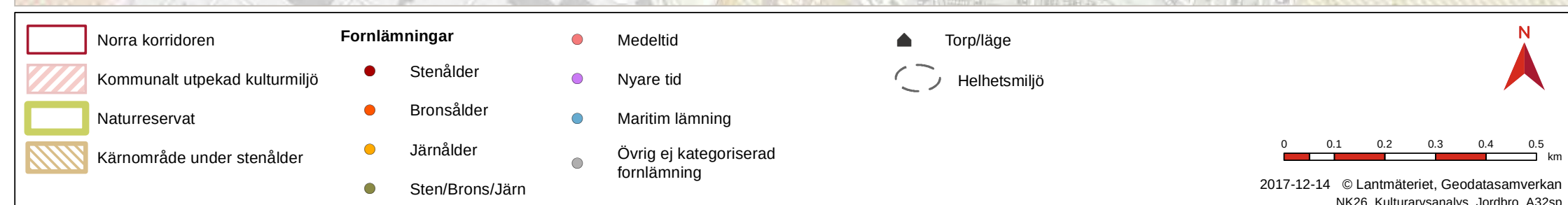
Rekommendationer vid lokalisering av väg

Minimera intrång i stenåldersboplatser.

Upprätthåll rekreativa kopplingar mellan bostadsområden och Rudans naturreservat.



Figur 21. Vid Jordbro omfattar utredningskorridoren endast närområdet kring befintlig väg 259. I korridoren finns enstaka stenålderslämningar och industriminnet Slätmosen som användes för torvutvinning under 1900-talets första hälft.



BEGREPPSLISTA

Boplats

Ett begrepp som används inom arkeologin. Begreppet syftar vanligen på en plats med spår av boende i form av hus- eller hyddkonstruktioner från förhistorisk tid.

Bytomt/gårdstomt

Lämningar efter skattlagd eller mantalssatt bebyggelseenhet.

Lång bebyggelsekontinuitet

Område/miljö med fast och obruten bosättning åtminstone sedan medeltid.

Fornborg

Lämning efter befäst anläggning från förhistorisk tid och tidig medeltid.

Helhetsmiljö

Miljöer vars innehåll tillsammans återspeglar/berättar om en historisk epok, funktion, samband eller speglar samhällsförändringar över tid.

Hålvägar

En hålväg är en sorts fornlämning som består av en fåra i marken där en forntida väg gått fram. Fåran har bildats av slitage från hovar, klövar och fötter, samt av förstärkande vattenerosion.

Hävd

Traditionellt brukande av marken som t ex bete, slätter och lövtäkt som präglade det förindustriella jord- och skogsbruket.

Inägo- och utmark

Jordbruksmark delades tidigare in i dels inägomark som bestod av gårdens egna åkrar och betesmarker, dels utmarken som var de jordbruksmarker och den skog som låg bortanför inägomarken. Utmarken kunde ägas av den enskilda gården eller brukas samfällt.

Karaktärsområde

En landskapstyp kan delas in i flera mindre områden, vars karaktär präglas av den lokala platsen, så kallade karaktärsområden. Beskrivningen av ett karaktärsområde görs utifrån landskapsbilden samt utifrån landskapets kulturhistoriska-, ekologiska- och rekreativa samband och funktioner.

Kulturmiljö

Med kulturmiljö menas de avtryck och spår som människan gjort som berättar om de historiska skeenden och processer som lett fram till dagens landskap. Samhällsförändringar och människors livsvillkor och levnadssätt under olika tider kan följas i landskapets fysiska strukturer, samband och rörelsemönster. Det kan gälla allt från enskilda objekt till stora landskapsavsnitt och tidsmässigt spänna över allt från förhistoriska lämningar till dagens bebyggelsemiljöer.

Landskapskaraktär

Landskapskaraktär är ett koncentrerat uttryck för samspelet mellan ett områdes naturförhållanden, markanvändning, historiska och kulturella innehåll samt rumsliga och andra upplevelsebara förhållanden som präglar området och skiljer det från omkringliggande landskap.

Landskapstyp

En landskapstyp är benämningen på ett område som har en viss generell uppbyggnad och kan förekomma på flera ställen, exempelvis slättland, mosaiklandskap eller skogslandskap. Indelningen baseras till stor del på områdets naturgeografi och människans nyttjande av naturresurserna.

Läsbarhet

Är detsamma som möjligheterna att utifrån kulturmiljöns fysiska innehåll och egenskaper utläsa, förstå och kommunicera väsentliga delar av samhällets historiska bakgrund och utveckling – det historiska sammanhanget.

Miljonprogramsområden

Syftar till bostadsområden som byggdes i Sverige mellan 1965 och 1975 på grund av den dåvarande bostadsbristen.

Milsten

Milstenar är kopplade till allmänna vägsträckningar som avståndsmarkeringar.

Sätesgård och säteri

Benämningen sätesgård användes under medeltiden och 1500-talet för frälsets (skattebefriad samhällsgrupp) huvudsäten. Efter mitten av 1500-talet började man använda benämningen säteri. Fram till 1800-talet var säterier skattebefriade, och innehavet ett privilegium för adeln.

Vårdkase

Uppstaplad hög av timmer, ved eller ris som kunde antändas för att varna för annalkande fiender. Som regel har vårdkasar placerats på, eller i anslutning till, bergskrön och spår utgörs vanligtvis av eldskadade hållar.

Värdebärande karaktärsdrag

Strukturer, funktioner, samband och egenskaper som starkt präglar och upprätthåller landskapets karaktär och som är väsentliga för att avläsa och uppleva miljöns historia och utveckling.

KÄLLOR

Ahlbeck, M. 2011. *Masmolänken*. Huddinge socken och kommun, Stockholms län, Södermanland. Särskild arkeologisk utredning steg 1 och 2. Rapport från Arkeologikonsult 2011:2415.

Appelgren, K. 2008. *Arkeologisk verksamhet i Glömstadalen*. Södermanland, Huddinge socken. UV mitt, rapport 2008:18. Riksantikvarieämbetet.

Celin, U. 2017. PM Sammanfattning av undersökningsresultat. Södertörnsleden (arkeologisk utredning etapp1 och 2). SAU Projektnr : 1183.

Diplomatarium suecanum (Svenskt Diplomatarium). DS 7830.

Evanni, L. 2009. Gravar och vägbankar vid Södertörnsleden. Södermanland, Huddinge socken, Grantorp 5:1 m.fl. RAÄ 108:1, 109:1, 110:1, 289:1, 332:1–2 och 333:1. UV mitt rapport 2009:30. Riksantikvarieämbetet.

Frykberg, Y. m fl. 1998. Medeltida lämningar vid Gladö väg 259, Haningeleden 2. Arkeologisk förundersökning och undersökning. UV mitt Rapport 1998:13. Riksantikvarieämbetet.

Geometriska jordeböcker, 1636 och 1699 (Älta).

Granath Zillén, G. 2003. Björktorp - en välbesökt plats: boplatslämningar från tidig-, mellan- och senneolitikum samt inslag från bronsålder och äldre järnålder. Botlyrkaleden. Södermanland, Huddinge socken, Glömsta 1:1, RAÄ 328.

Huddinge kommun. 2006. Flemingsbergsskogens naturreservat. Beslut och skötselplan. Kommunfullmäktiges beslut 2006-04-18 Huddinge kommun

Huddinge kommun. 2014. Lissmadalens naturreservat. Beslut och skötselplan. Kommunfullmäktiges beslut 2014-06-09 Huddinge kommun.

Huddinge kommun. 2004. Huddinge. Reviderad kulturmiljöinventering. Rapport 2003:20.
Huddinge kommun. Översiktsplan 2030 - med utblick mot 2050. Samrådsförslag.

Mathiesen, T. Glömstavägen. Arkeologisk förundersökning i form av schaktkontroll vid boplatsten

Länsstyrelsen i Stockholm län, 2017-08-10. Gömmarens naturreservat.

RAÄ Huddinge 328:1, Huddinge socken och kommun, Södermanland. Rapport 2013:04. Stockholms läns museum.

Rahmquist, S. & Janzon, K. 2002. *Det medeltida Sverige (DMS)* Södermanland, Tören, Svatlösa/Sotholm. RAÄ, Stockholm.

Regeringens proposition 2008/09:93. Mål för framtidens resor och transporter.

Mellander, F. Kulturmiljöstudie 1989. 10 områden inom Glömsta, Vista-berg och Gömmarområdet. Stockholms läns museum.

Naturvårdsverket. 2017. Värdebeskrivning för område av riksintresse för friluftsliv. FAB 08. Hanveden. 2017-08-18. Länk: nvpub.vic-metria.nu/handlingar/rest/dokument/247637

Lantmäteriets historiska kartor

Länsstyrelsen i Stockholm län. 2017-08-10. www.lansstyrelsen.se/Stockholm/Sv/djur-och-natur/skyddad-natur/naturreservat/huddinge/gomma-ren/Pages/default.aspx

Pettersson, M. & Wikell, R. 2006. Mesolitiska boplatser i Stockholms skärgård. Fiske säljakt på utskären under 10000 år. Fornvännen. Riksantikvarieämbetet. Stockholm.

Rahmqvist, S & Janzon K. 2002. Det medeltida Sverige. Band 2. Södermanland. 1. Tören, Svartlösa, Sotholm. Uppsala.

Riksantikvarieämbetet. 2017-08-18. Fornsök/FMIS. www.fmis.raa.se/cocon/fornsok
Sander, B. Lissma. Arkeologisk undersökning av RAÄ 252 och 253. UV Stockholm. Rapport 1993:86. RAÄ.

Stockholms läns museum. 2004. Huddinge. Reviderad kulturmiljöinventering. Rapport 2003:20.

Stockholms läns museum. 2017-08-15. <http://old.stockholmslansmuseum.se/faktabanken/kulturmiljoer-i-kommunerna/visa/0126030033/>.

Wisén, E. 1936. Sörmlands runinskrifter.

Uller A, Berglund M. 2013. Översyn av kulturmiljöer i Huddinge. Kulturmiljöer inom strukturplaner. Rapport 2013:11. Stockholms läns museum.

Wertwein, G. 2015. Hälsovägen. Arkeologisk utredning, etapp 1 och 2, inom fastigheten Grantorp 5:3, 5:4 m.fl., Huddinge socken och kommun, Södermanland. Arkeologistik AB. Rapport 2015:4.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98
Telefon: 0771-921 921, Förmedlingstjänster telefoni: 010-123 50 00

www.trafikverket.se