

Kulturkorridor längs Lennabanan



Praktikarbete av Robert Kihlén, sommaren 2007, vid Kommunledningskontoret
Slutsatser och förslag är författarens egna

Referensgrupp

Göran Carlén - projektledare

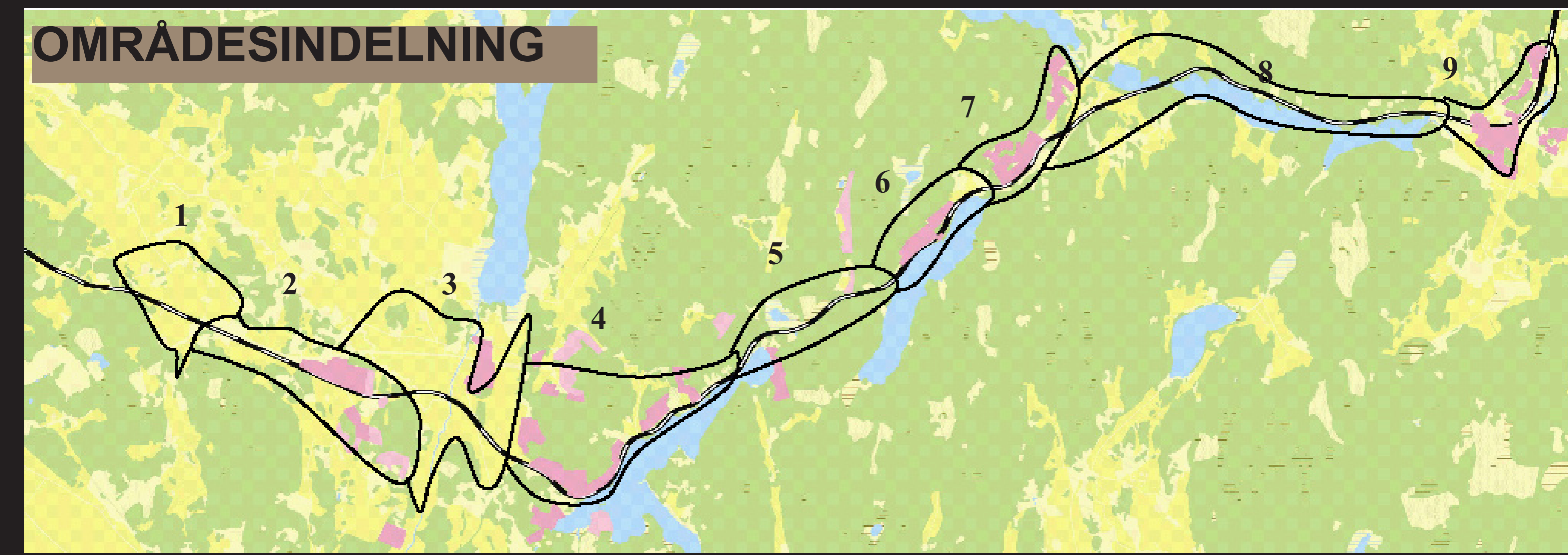
Robert Kihlén - projektantälld Uppsala kommun

Dan Thunman - stadsantikvarie

John Thoweman - Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar

Mattias Nordlund - Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar

Karin Mannberg Wretin - Upplandsmuseet



Område 1

Locksta är ett tydligt exempel på en äldre bystruktur med väl sammanhållen bebyggelse. Byn har behållit sin täta bebyggelse och inte utvidgats mot järnvägen. Det har inte heller tillkommit någon bebyggelse längsmed järnvägen mellan Vedyxaskogen och Bärby. Detta är något som ytterligare förstärker Lockstas kvaliteter.



Landskapet är öppet även mellan Länsvägen och Lennabanan. Man ser därför tydligt både Lennabanan och Locksta från vägen.

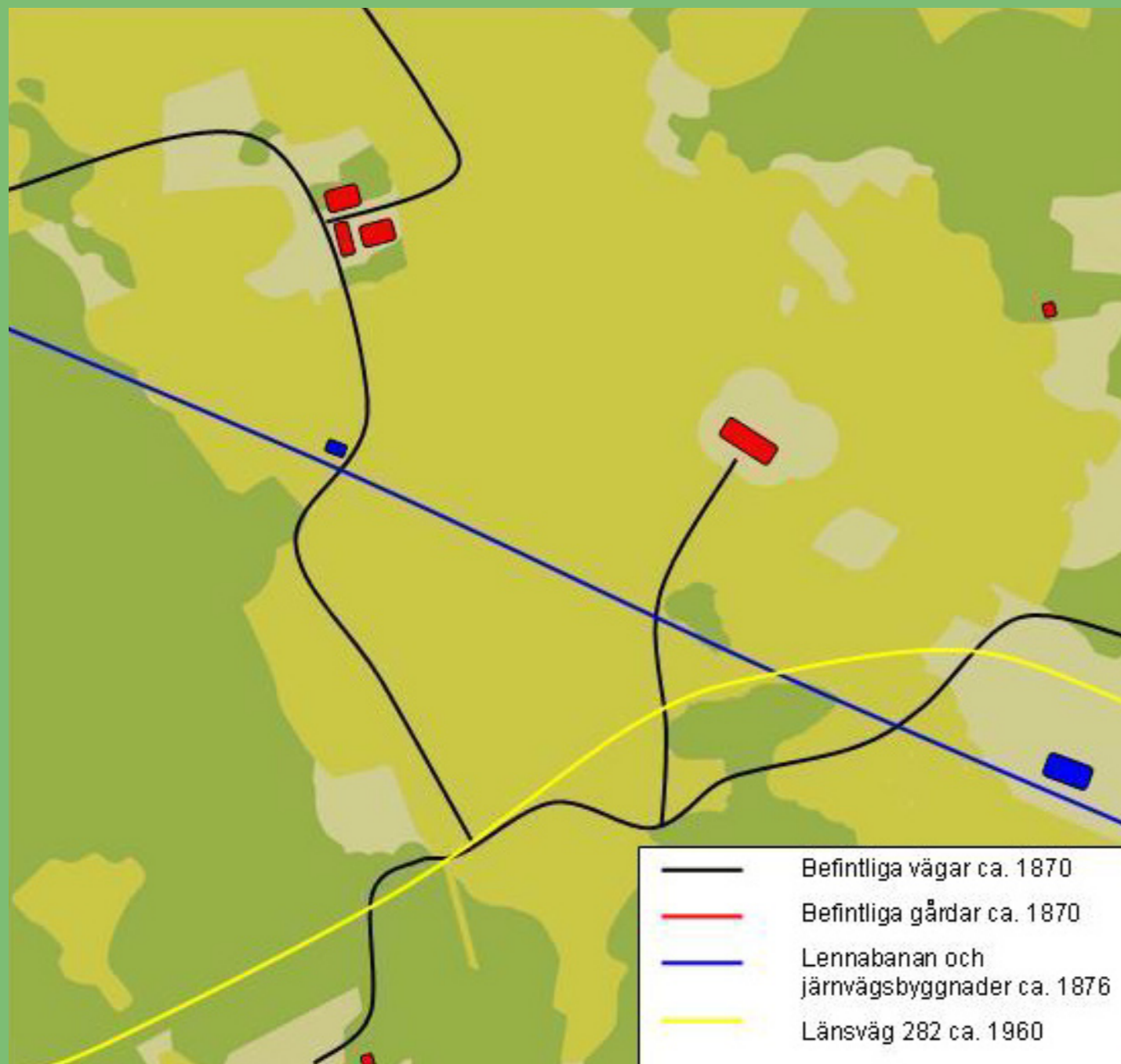
● Håll landskapet öppet mot norr för att inte störa siktlinjerna mot Locksta.



Bild 1
Locksta by från Lennabanan. Fortfarande en tät sammanhållen bystruktur och fria siktlinjer från Lennabanan.



Bild 2
Norrut från Lennabanan strax väster om Bärby station med Länsväg 282 som korsar bilden. Locksta syns längst till vänster i bilden och Brunnsby mitt i bilden. Bilden visar hur öppna ytorna är mellan Lennabanan och skogsområdena i norr.



Ca. 1870. Locksta och Brunnby är belägna på varsin holme i åkerlandskapet med anslutande vägar från landsvägen.

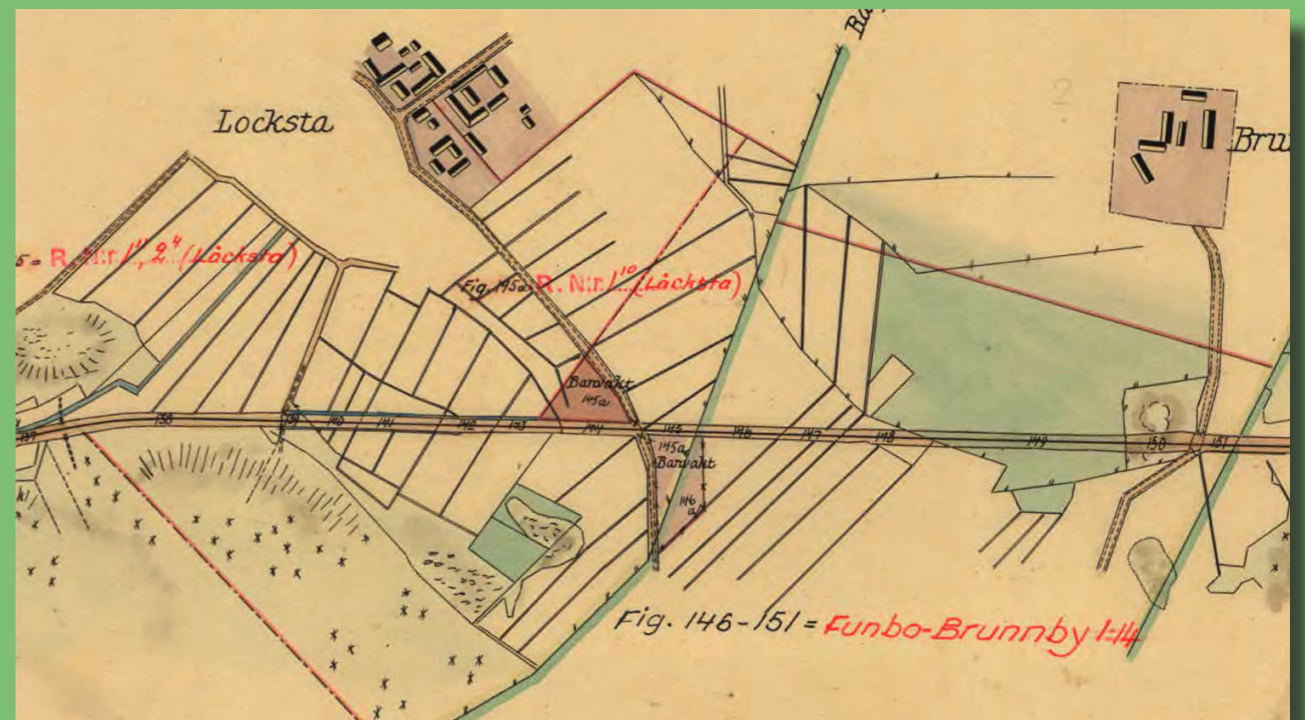
Ca. 1876. Lennabanan drar fram utan större påverkan förutom en hållplats vid Locksta

Länsvägen korsar Lennabanan och gamla landsvägen.

Historisk framväxt - De byar som järnvägen passerade vid byggnationen var Locksta och Brunnby som båda är belägna cirka 200 meter norr om järnvägen. Både Brunnby och Locksta bestod av tät bebyggelse bestående av en respektive tre gårdar. Utöver dessa fanns något enstaka torp norr om järnvägen i kanten av Vedyxaskogen. Då den enda bebyggelsen som tillkommit sedan dess är belägen i skogsbrynet strax söder om järnvägen så känns sträckan fortfarande öppen och detta är något som förstärks ytterligare då Locksta fortfarande har en relativt sammanhållen bystruktur.

Topografi - Området karaktäriseras av dels stora stycken med öppen odlingsmark i norr och nordväst och dels den östra änden av Vedyxaskogen i väster och sydväst. I den södra delen av området kommer länsväg 282 ut ur Vedyxaskogen och gör en sväng åt öster när den korsar järnvägen så att länsvägen och järnvägen går parallellt vidare österut.

Lennabanans bebyggelse - Vid vägöverfarten vid Locksta fanns tidigare en hållplats som lades ner redan 1886 på grund av för dåligt resandeunderlag. Man kan fortfarande se det trekantiga hållplatsområdet norr om banan.



Expropriationskarta från 1876. Locksta och Brunnby är belägna norr om järnvägen och det trekantiga hållplatsområdet syns strax nordväst om vägkorsningen.



Utdrag ur häradseconomiska kartan 1863. Den prickade linjen visar Lennabanans sträckning.

Område 2

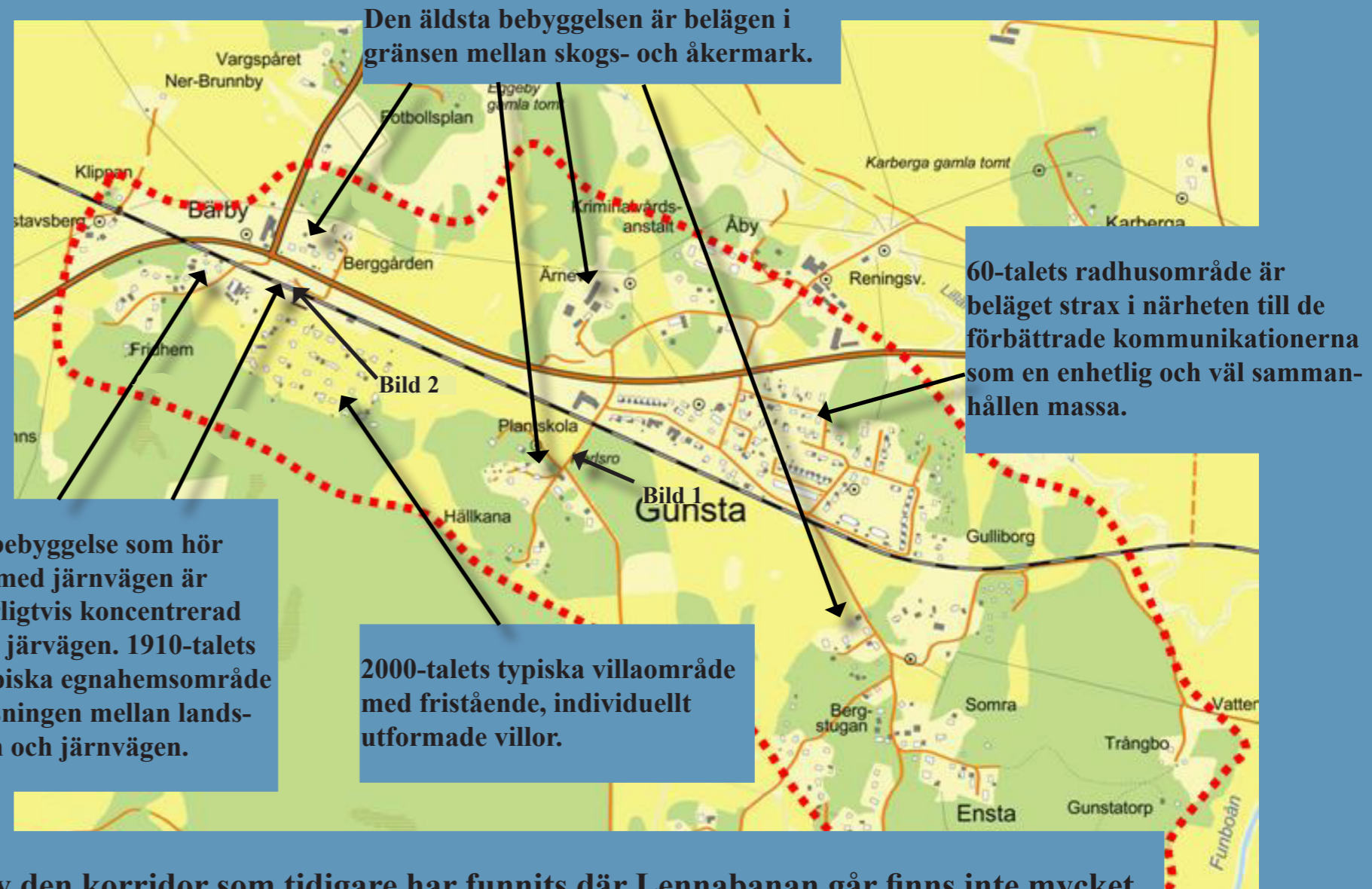
Området är det som tydligast har präglats av en kontinuerlig utveckling över tiden. Flera tidsperioder har satt sina tydliga spår i det landskap som finns idag. Den bebyggelse som finns är tydliga exempel på vad som är typiskt för den tiden. Man kan se området som en lapptäcke där där varje tidsperiod har gett avlagringar och ofta på tidigare avlagringar.



Foto mot Bärby. Lennabanan går till höger på bilden och man ser det nya villaområdet längst till vänster. Man får en klar uppfattning av den korridor som Lennabanan går i med skogsområden till vänster och höger på bilden.



Bärby stationshus från öster. Huset är av standardmodell för Lennabanan som fanns både i Almunge, Faringe och Knutby. I mitten av 50-talet förlängdes byggnaden åt öster och den utstickande vindstrappan som är utmärkande för hustypen byggdes in.



Den äldsta bebyggelsen är belägen i gränsen mellan skogs- och åkermark.

60-talets radhusområde är beläget strax i närheten till de förbättrade kommunikationerna som en enhetlig och väl sammanhållen massa.

Den bebyggelse som hör ihop med järnvägen är naturligtvis koncentrerad kring järnvägen. 1910-talets tidtypiska egnahemsområde i korsningen mellan landsvägen och järnvägen.

2000-talets typiska villaområde med fristående, individuellt utformade villor.

Av den korridor som tidigare har funnits där Lennabanan går finns inte mycket kvar då det utöver villaområdet i Bärby även byggs ett norr om länsvägen mellan Bärby och Ärnevi.

- En riktlinje för framtiden är att hålla avläsbarheten i landskapet tydlig och att alla perioders avtryck ska hållas tydliga. I de fall ny bebyggelse tillkommer bör den anpassas till befintlig bebyggelse snarare än ta plats från densamma.



Byarna Bärby, Ernevi och Åby är belägna norr om den gamla landsvägen medan Gunsta är beläget söder om både landsvägen och nuvarande Lennabanan. Utöver dessa fanns enstaka backstugor och soldattorp i skogsbrynen.

Topografi – Området består i huvudsak av ett 300-500m brett stråk i väst-östlig riktning bestående av blandat kommunikationsstråk (Lennabanan, Länsväg 282), bebyggelse och åker- och ängsmark. I norr och söder avgränsas stråket av skogsområden med de gamla byarna Bärby, Ernevi, Åby och Gunsta belägna i kanten på skogsområdena. De åkerpartier som finns är främst belägna söder om Gunsta och norr om länsvägen mellan Bärby och Gunsta.




Lennabanans bebyggelse – Stationshus finns i både Bärby och Gunsta även om det bara är det i Bärby som byggts av ULJ och som fortfarande används som stationshus. Gunsta hade från början bara en plattform för resandeutbyte och detta var något som ägaren till Gunsta Gård, W. Enblom beklagade sig över. När han skulle sända gods från Uppsala räknades taxan till närmaste station som var Marielund. Enblom bekostade därför själv ett stationshus intill spåret med väntsal och bostad för banvakten. Till slut gav ULJ:s styrelse med sig och från 1878 räknades taxan till Gunsta. Huset finns fortfarande kvar men är nu bostadshus och är kraftigt ombyggt med fasadtegel och är dessutom skymd av den häck som går på den norra sidan av spåret. 1937 bygges en väntkur som ersatte väntsalen i stationshuset men denna revs när persontrafiken lades ner 1966-67.

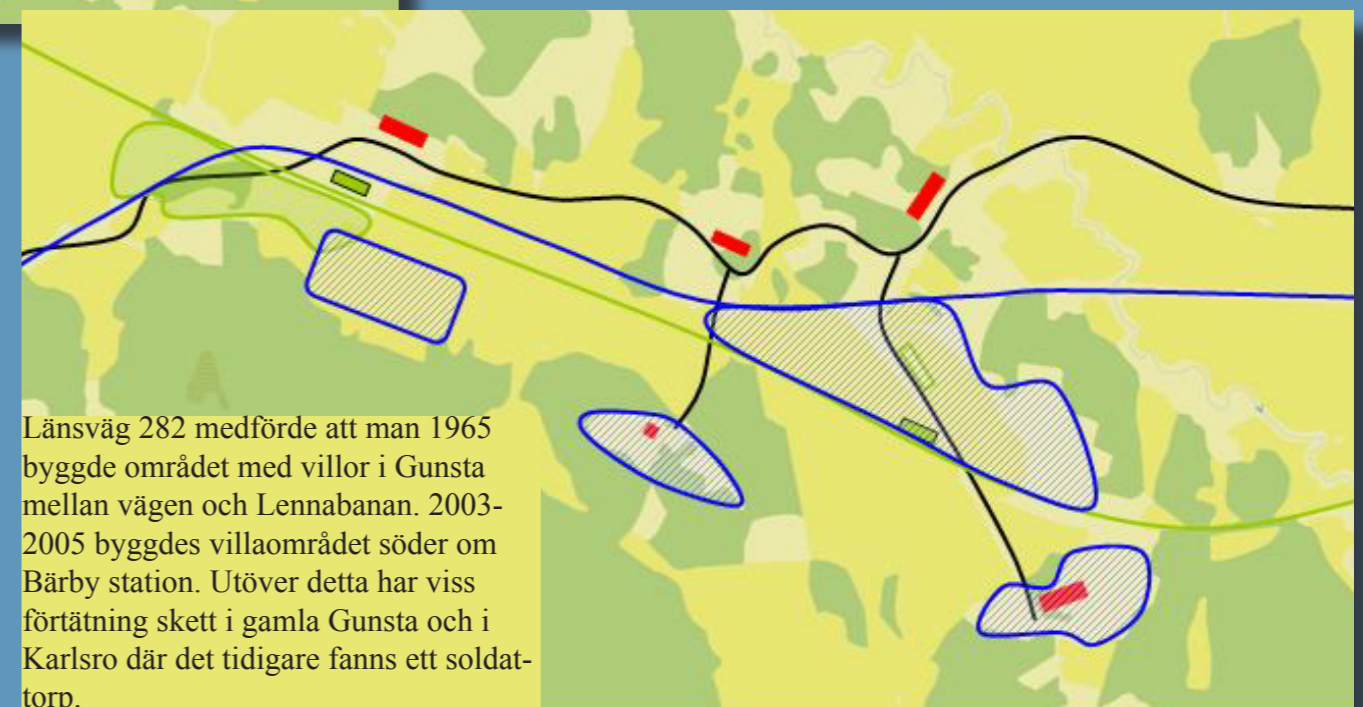
Historisk framväxt - Bärby har med undantag från ett nybyggt villaområde söder om stationshuset fortfarande karaktär av landsbygd då det förutom stationshuset och godsmagasinet bara finns ett par äldre gårdsbildningar norr om länsväg 282. Det finns även ett tiotal enfamiljshus längs den gamla landsvägen som passerar Lennabanan och 282 väster om stationen. Flera av dessa var ursprungligen egnahem som avstyckades från Bärby gård kring 1913-15. Gunsta by var när järnvägen anlades belägen söder om Lennabanan i det skogsparti som ligger sydost om Gunsta hållplats. Den del av Gunsta i norr som man kanske främst tänker på idag är den kil som är inklämd mellan Lennabanan och Länsväg 282 och som tillkom genom en byggnadsplan 1965 i samband med att länsväg 282 breddades. Vissa byggnader som en mekanisk verkstad fanns visserligen innan men den mesta bebyggelsen tillkom alltså runt 1965. Norr om länsvägen kan man fortfarande se rester av de gamla bystrukturerna i främst Bärby och Ernevi, belägna precis i gränsen mellan skogsmark och åkermark där även den gamla landsvägen passerade förbi.



Lennabanan drar fram med station i Bärby och hållplats i Gunsta. Under 1910-talet växte ett egnahemsområde fram söder om korsningen mellan landsvägen och Lennabanan. Enstaka bebyggelse norr om Lennabanan i Gunsta, t.ex mekanisk verkstad.

Stationshuset i Bärby är rödmålat i en våning med sadeltak och med vita knutar och fönsteromfattningar. Byggnadstypen är typisk för Uppsala-Lenna och Lenna-Norrtälje där det mest utmärkande draget är den utbyggnad som innehåller trappan till övervåningen. Denna trappa byggdes in på 50-talet. Byggnaden var ursprungligen gul precis som de flesta stationshus längs banan men målades rött 1910 och två år senare målades även godsmagasinet från 1890 om. Den innehöll två väntsalar varav den västra var för andraklassresenärer och den östra var för tredje klass. När persontrafiken lagts ner 1967 så revs sidospåren upp och t-semaforen monterades ner. Efter att museiföreningen 1982 blivit ägare till stationen anlade man på nytt ett sidospår och en ny T-semafor sattes upp.

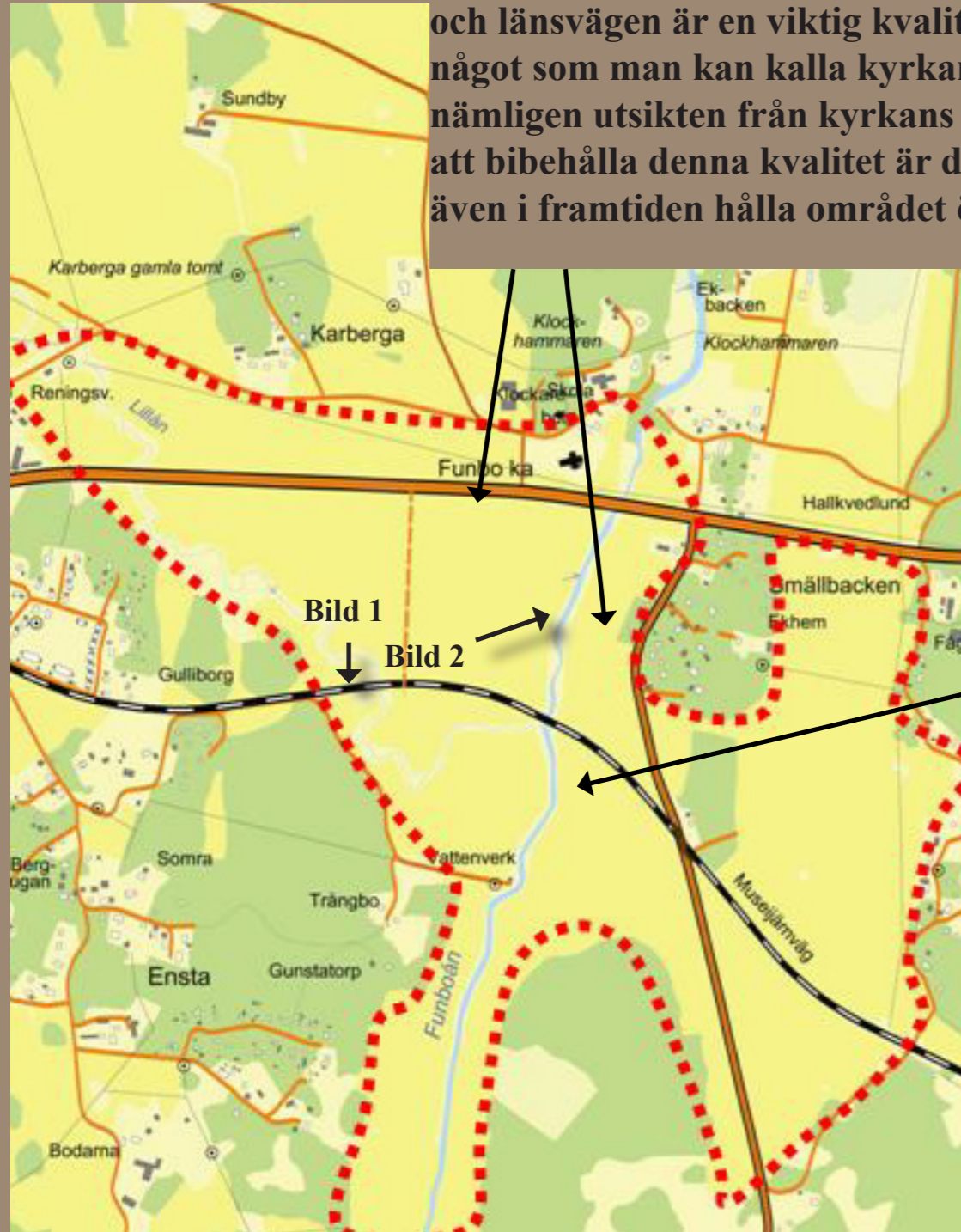
-  Befintlig bebyggelse och vägar kring 1870
-  Lennabanan och bebyggelse 1876-1950
-  Bebyggelse 1950- 2007



Länsväg 282 medförde att man 1965 byggde området med villor i Gunsta mellan vägen och Lennabanan. 2003-2005 byggdes villaområdet söder om Bärby station. Utöver detta har viss förtätning skett i gamla Gunsta och i Karlsro där det tidigare fanns ett soldattorp.

Område 3

De öppna, långa siktlinjerna från Funbo och länsvägen är en viktig kvalitet. Detta är något som man kan kalla kyrkans finrum, nämligen utsikten från kyrkans sydsida. För att bibehålla denna kvalitet är det viktigt att även i framtiden hålla området öppet.



Genom att landskapet är slätt eller lätt sluttande blir järnvägens plats extra tydlig genom banvallen upphöjning, telefonstolparna som följer banan och bron över Funboån.

- Att hålla landskapet öppet med hänsyn både till vad man ser från järnvägen och vad man ser från Funbo. Det platta landskapet stärker Lennabanans historiska plats i landskapet.

Bild 1

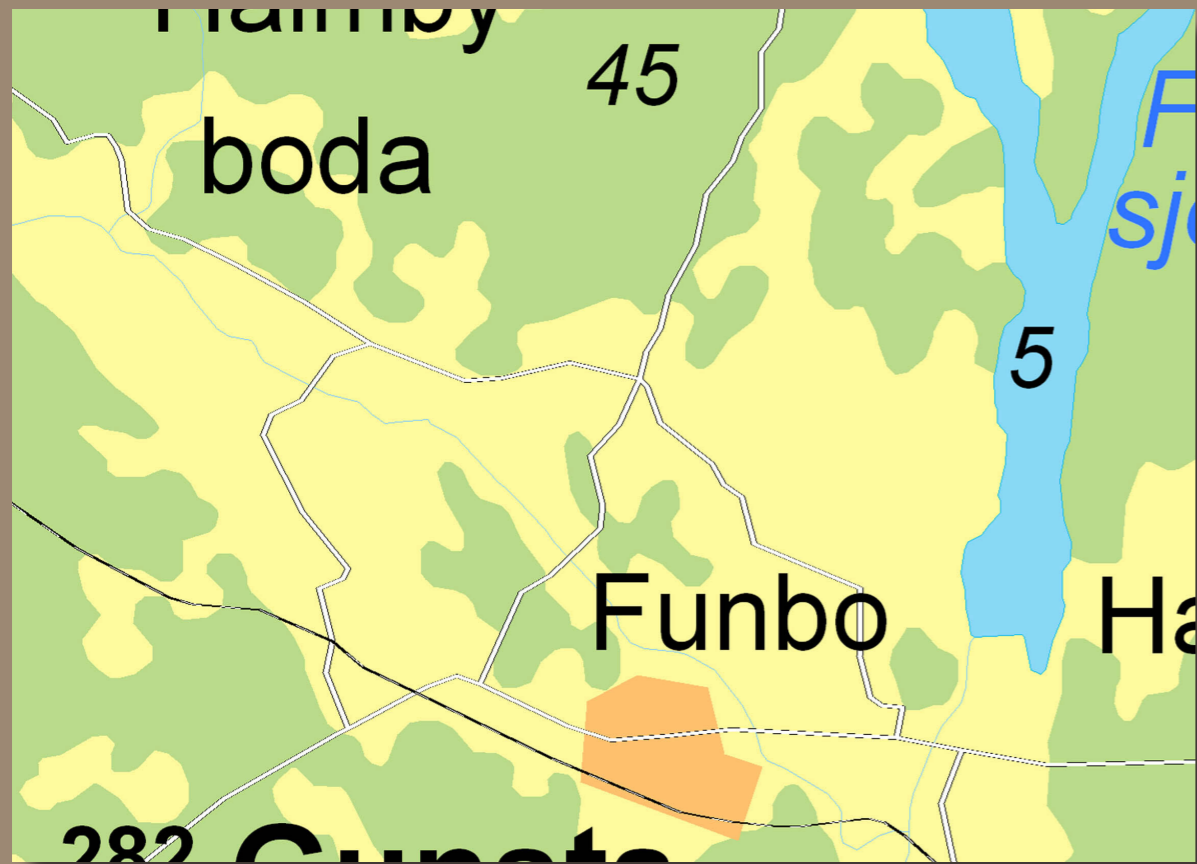


Från Lennabanan mot Lillån åt söder. Det förhållandevis platta landskapet bryts av Lillån och Funboån som bildar små sänkor och lummighet. Detta är det enda som bryter siktlinjerna från länsvägen och Funbo.

Bild 2



Från Lennabanan mot Smällbacken och Funbo. Bebyggelsen är belägen i gränsen mellan skogsmark och åkermark och längst bort passar även Marielundsvägen. De fria siktlinjerna gör att telefonstolparna som karaktärsskapande element för järnvägen blir extra tydliga i landskapet.



Expropriationskarta från 1876. Lennabanan passerar aldrig genom Funbo bys ägor utan svänger av mot Marielund precis innan.

Topografi - När banan kommer ut ur skogspartierna efter Gunsta gör den en lång svepande högersväng och passerar Funboån och vägen till Marielund innan den rätar ut sig och tar sikte på Marielund station. Länsväg 282 som delat på sig innan Gunsta befinner sig på ett avstånd av ungefär 400 meter och går sedan igenom Funbo samhälle strax söder om kyrkan. Topografin söder om järnvägen och även mellan järnvägen och länsväg 282 består till huvudsak av relativt stora åkermarksstycken blandat med skogspartier. Tack vare att banan är något upphöjd genom hela detta område plus att den passerar en liten backe strax innan Marielundsvägen så ser man hela tiden Lennabanan, både från länsvägen och från Marielundshållet. Utöver detta har inte banan gjort några större avtryck i miljön. Efter Funbo banvaktstuga öppnar landskapet upp sig igen på båda sidor av banan i ungefär en halv kilometer innan skogen igen sluter sig kring spåret innan man kommer till Marielund. På vänster sida finns en blandning av fritidshus och åretruntbostäder och på den vänstra finns skog.

Historisk framväxt – De förändringar som Funbo har genomgått sedan järnvägens grundande har främst skett kring den gamla kyrkbyn och länsväg 282 och även längs vägen till Marielund. Förändringarna har således inte påverkats av Lennabanan och inte heller påverkat Lennabanan i sin tur.

Lennabanan bebyggelse - Där banan möter Marielundsvägen ligger Funbo banvaktstuga byggd 1907 men som på 1960-talet såldes till en privatperson. Strax väster om banvaktstugan fanns fram till persontrafiken lade ner 1966-67 en enkelt utformad hållplats med kur och plattform. Funbo skulle från början ha en station men efter en dispyt mellan de styrande i Funbo och styrelsen i ULJ så bestämdes att istället bygga station i Marielund. Där Lennabanan passerar Funboån finns en balkbro av järn med ett solfjäderformat skyddsräcke på den norra sidan.



Funbo banvaktstuga norr om korsningen mellan Marielundsvägen och Lennabanan. Stugan där takfallet förlängs över farstun är av en typ som förekommer på fler ställen på sträckan Länna- Norrtälje.

Område 4

De två öppna ytorna Lövestahagen och Bred visar tydliga spår av ett gammalt odlingslandskap.



Marielunds villaområde är ett tydligt exempel på den typ av bebyggelse som i början av 1900-talet uppstod i samband med förbättrade transportmöjligheter. Bebyggelsen koncentrerades från början kring stationen men spreds med tiden utåt.

- Man bör vara återhållsam med ny bebyggelse i området närmast stationen och visa hänsyn till den befintliga bebyggelsens kvaliteter. De öppna bör hållas öppna då de visar spår av en äldre småskalig jordbruksmiljö.



Lennabanan svänger norrut strax efter Marielund station.



Lennabanan vid Lövestahagen. Landskapet öppnas upp här och vid Bred och består till delar av ett äldre odlingslandskap. Detta ger också en variation i upplevelsorna av resan.

Topografi – Efter det öppna landskapet efter Funbo sluter sig skogen och backmarken kring banan innan man kommer fram till Marielund. Efter stationen svänger banan norrut längsmed Trehörningen och följer sedan sjön norrut till Selknä med sjön på höger sida och villatomter blandat med gles skog på vänster. I villaområdet är det främst gles skogsmark med tätare skogsmark norrut. Cirka en kilometer norr om Marielund station öppnar landskapet upp sig vid Löfstahage och Bred för att sedan sluta sig igen innan Selknä.

Historisk framväxt – I området fanns innan järnvägen bebyggelse i form av Bred, Löfstahagen och Sadelmakaretorpet. Löfstahagen och Bred finns fortfarande kvar medan Sadelmakaretorp som var beläget strax norr om stationsområdet med tiden försvann till förmån för Marielunds villaområde. Stationen hette de inledande åren Sadelmakaretorpet innan den bytte namn till Marielund.

Det fanns också torpbebyggelse i den nordvästra delen av området i form av Källtorp, Fågelsången och Labratorpet. Källtorp och Fågelsången finns båda kvar som namn och har växt tack vare kontakten med länsvägen. Labratorpet har troligtvis med tiden kommit att bli villaområdet Labruden. Marielund villaområde och Labruden har med tiden så gott som växt samman till ett område.

I början på 1900-talet sålde Marielund gård ett stycke av sin fastighet nära stationen till ett fastighetsbolag i Uppsala som i sin tur styckade av det och sålde till välbärgade Uppsalabor. Under åren 1906-1929 byggdes ett fyrtiotal villor upp på båda sidor av banan.

En av anledningarna till att det var möjligt att sälja fastigheterna var naturligtvis att Lennabanen numera kunde erbjuda ståndsmässiga och bekväma transporter till den ståndsmässiga Marielunds station.



Arealavmätning av Marielunds villaområde från 1909. Tomterna är fortfarande koncentrerade kring stationsområdet.

Lennabanans bebyggelse - Marielund var ursprungligen bara hållplats och lastplats på Lennabanen och alltså inte station men ägaren till Marielunds gods, Alfred von Düren som också var medlem i ULJ:s styrelse ville ha en mer ståndsmässig station. Han erbjöd därför att på sin egen mark låta uppföra ett stationshus i två våningar med väntsal, bagageinlämning och bostad för banvakten. Det är på grund av detta som stationen är belägen mitt i en sväng och inte på en raksträcka som var brukligt. Stationen är också belägen på höger sida av spåret från Uppsala räknat medan de flesta hållplatserna är belägna på den vänstra sidan. 1881 byggdes också ett godsmagasin som skulle lagra timmer.

Stationshuset har vissa karaktärsdrag gemensamma med Adolf Edelsvärds typhus Hällnäs som innebär ett tvåvånings trähus med liggande panel i bottenvåningarna och stående panel i övervåningen. Hällnäsmodellen är den av Edelsvärds ca. 10 modeller för andsbygdstationer som byggdes flitigast på statsbanorna, sammanlagt 43 stycken. Modellen var en som lämpade sig för Norrland med sin enkelhet, billighet och sina möjligheter till utveckling och framförallt sitt material. Den snickarglädje som fanns när Marielund station byggdes försvann med tiden och 1948 reveterades huset.

Hållplatser finns också i Löfstahagen och Selknä. Löfstahagens kur och plattform revs 1967 men har sedan 2000 byggts upp igen medan Selknä bara har en plattform.



Marielunds stationshus efter Hällnäsmodellen. Den ursprungliga liggande träpanelen reveterades på 40-talet.

Område 5

Någon bebyggelse som har direkt relation med järnvägen finns egentligen inte utan området präglas istället mycket av den urdikade Byrsjön i norr och skogen i söder.



- **En kvalitet att ta tillvara på är den sträcka på ungefär 500 meter där tre tiders kommunikationsstråk, (Lennabanan, den gamla landsvägen och Länsvägen) går parallellt.**

Topografi - Efter Selknä får Lennabanan snart kontakt med länsväg 282 igen men först passerar banan den utdikade sjön Byrsjön, eller Björnsjön som den kallades när Lennabanan anlades. Efter Byrsjön går banan parallellt med den tidigare landsvägen fram till Lännalöt. Utöver Byrsjön omges sträckan av tät skog.

Lennabanans bebyggelse – Någon egentlig bebyggelse finns inte i området förutom de vägbommar som finns där den gamla landsvägen korsar banan.

Historisk framväxt – Strax efter Selknä hållplats korsades Lennabanan av den gamla landsvägen som sedan delades i en del som gick vidare söderut längs den östra sidan av Trehörningen och en del som går vidare mot Länna. Lennabanan och landsvägen går sedan parallellt i ungefär 700 meter innan de kommer till Lännalöt. Innan länsvägen fick den sträckning den har idag så var det den här vägen man tog till Länna om man inte åkte med tåget. På grund av detta växte en del villa- och fritidshusbebyggelse upp på platsen. Att järnvägen passerade så nära Byrsjön gav en hel del problem eftersom lerjorden satte sig mycket de första åren. 1877 fick man fylla upp banvallen hela 19 gånger men som tur var hade man ett grustag strax söder om järnvägen.



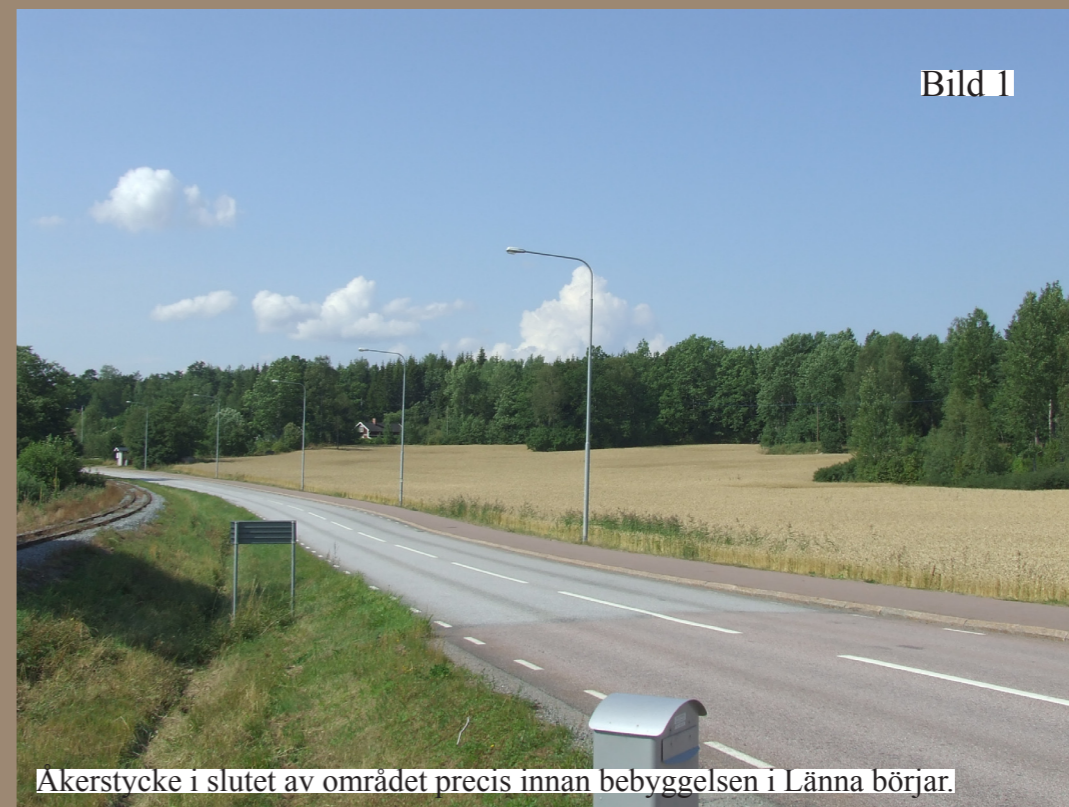
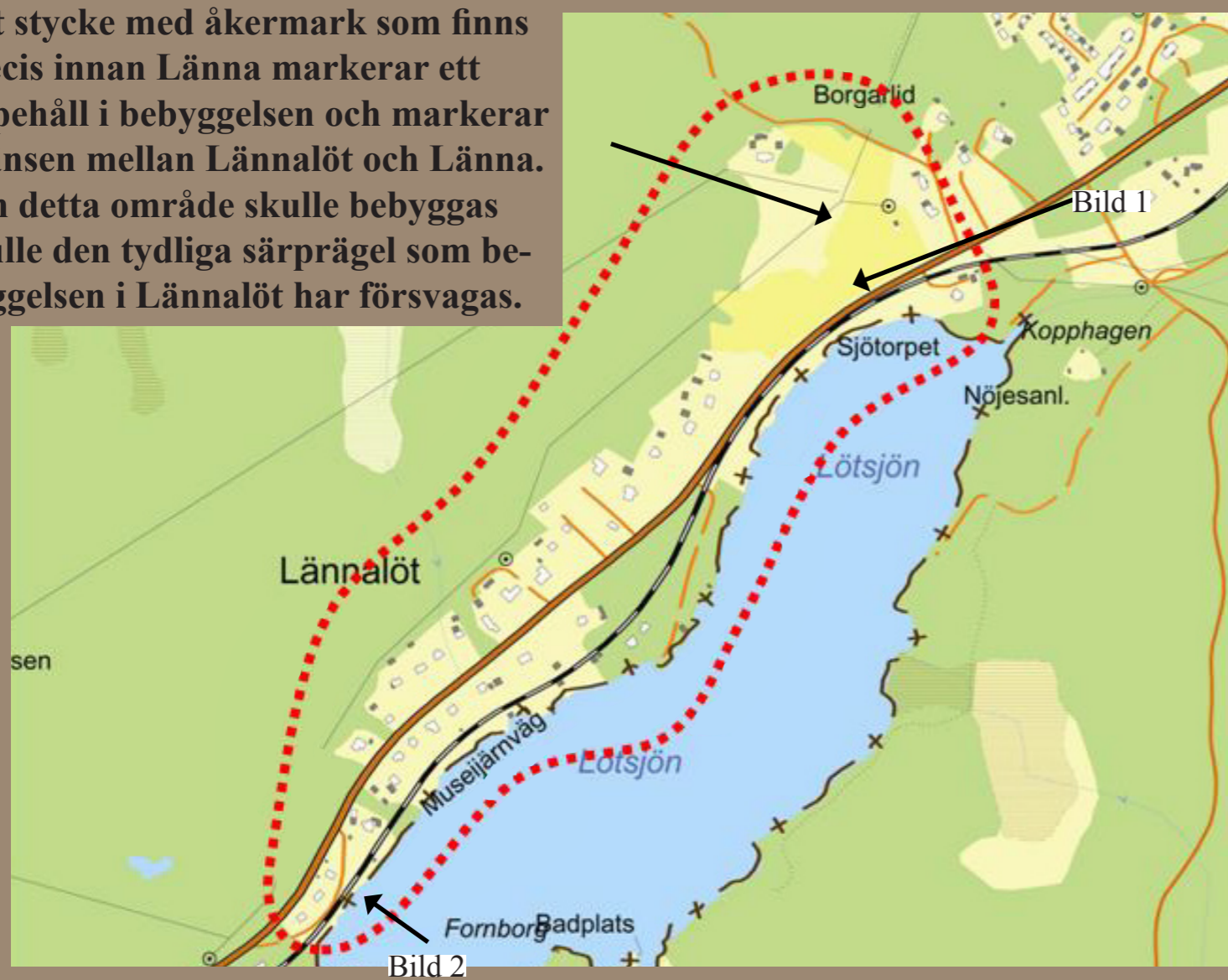
Foto från den gamla landsvägen mot Lennabanan. Vägen mot Fjällnora korsar Lennabanan på bilden.



Expropriationskarta från 1876. Byrsjön heter här Björnsjön och Lennabanan och landsvägen går parallellt.

Område 6

Det stycke med åkermark som finns precis innan Länna markerar ett uppehåll i bebyggelsen och markerar gränsen mellan Lännalöt och Länna. Om detta område skulle bebyggas skulle den tydliga särprägel som bebyggelsen i Lännalöt har försvagas.



Åkerstycke i slutet av området precis innan bebyggelsen i Länna börjar.

De villor som finns i Lännalöt är med sin panelarkitektur och dekorativa snickerier ett tydligt exempel på en välbevarad villabebyggelse från första delen av 1900-talet. Förtätning i området bör undvikas då en stor del av kvaliteten i området är de lummiga trädgårdarna som omgärdar varje villa.

Topografi - Lännalöt är en sträcka på ungefär 1 kilometer där banan går längsmed länsvägen. Villabebyggelse på båda sidor av järnvägen och länsvägen. Området avslutas med ett litet stycke åkermark norr om Lennabanan precis innan Länna.

Historisk framväxt - Löt eller Lännalöt har fått sitt namn av Lötsjön som ligger alldeles intill. Under 30-talet byggdes ett 30-tal villor längsmed Lötsjön i det som nu är Lännalöt som bostäder åt de anställda på Länna bruk. Villorna byggdes i den prefab-metod som företaget började arbeta med 1926. I Lännalöt finns dessutom tre villor som byggdes kring sekelskiftet av uppsalabor som tog sig dit med tåget.



Lennabanas bebyggelse – Löt station öppnades kring sekelskiftet och en öppen kur byggdes 1920 men flyttades senare. Råberg banvaktstuga byggdes 1880 för att övervaka platsen där gamla länsvägen passerade Lennabanan. Stugan byggdes med brädfodrat stående timmer med ett rum och kök samt oinredd vind. Den slutade relativt snart att fungera som bostad åt banvaktaren och hyrdes istället ut till SRJ och såldes 1978 till en privatperson. Till Lennabanas bebyggelse kan också nämnas de två villor som SRJ byggde som semester villor för sin personal.

Område 7



Bruksgatan omgärdas fortfarande av de gamla arbetarbostäderna från början av 1800-talet. Den förstärker intrycket av den gamla bruksmiljön.



Bild från stationshuset mot det gamla bruket. Den relativt glesa bebyggelsen gör att den historiska kopplingen mellan järnvägen och bruket blir extra tydlig.

● Man bör undvika ny bebyggelse i området närmast stationen och bruket och speciellt då i området mellan stationen och bruket.

Den historiska kopplingen mellan järnvägen och bruksmiljön är extra tydlig genom att bebyggelsen är relativt gles i området och även genom den bebyggelse som finns, stationen, arbetarbostäderna, smedjan m.m. För att behålla tydligheten bör man därför undvika ny bebyggelse närmast järnvägen.

Ny bebyggelse kan istället förläggas söder om järnvägen.

1870



Topografi – Läna är beläget intill det vattendrag som rinner mellan Långsjön och Lötsjön. Samhället är huvudsakligen omgivet av skog och främst då barrskog men närmast samhället på brukssidan även lövskog.

Historisk framväxt - Läna bruk grundades i mitten av 1700-talet då en masugn flyttades dit från Vattholma för att tillgången på kol var bättre där och att man dessutom hade tillgång till vattenkraft. I över 100 år gick hästforor mellan Läna och Vattholma innan järnvägen byggdes och man kunde då köra tackjärnet på järnväg från Läna via Uppsala till Vattholma för vidare förädling.

1904 gick Vattholma bruk i konkurs och med det försvann också

Läna bruks möjligheter att fortsätta sin järnproduktion. Tack vare att Läna under hela tiden haft en lönsam sågproduktion på sidan så sågs inte nedläggningen som dödsstöten utan de nya ägarna såg sågverks- och hyvleriverksamheten som en framtidsyssla. Från 1926 då man började tillverka prefabricerade "Sesamhus" genom andra världskriget då man bland annat levererade baracker till Treblinka och Bergen-Belsen och tillverkade dörrar så var produktionen helt inriktad på träprodukter. 1951 tog Holmens över fabriken och tillverkade spånplattor och 1974 tog Mälarskog över som tillverkade takstolar. Bostadsbebyggelsen i Läna är framförallt centrerad kring länsvägen med den äldre bebyggelsen med till exempel arbetarbostäder längs Bruksgatan som är från början av 1800-talet och Läna Vårdshus. Nordväst om länsvägen finns området Malmen där den mesta bebyggelsen finns idag. Bland annat finns där flera arbetarbostäder, bland annat de stora bostadslängorna kallade Riksdagshuset respektive Rådhuset.

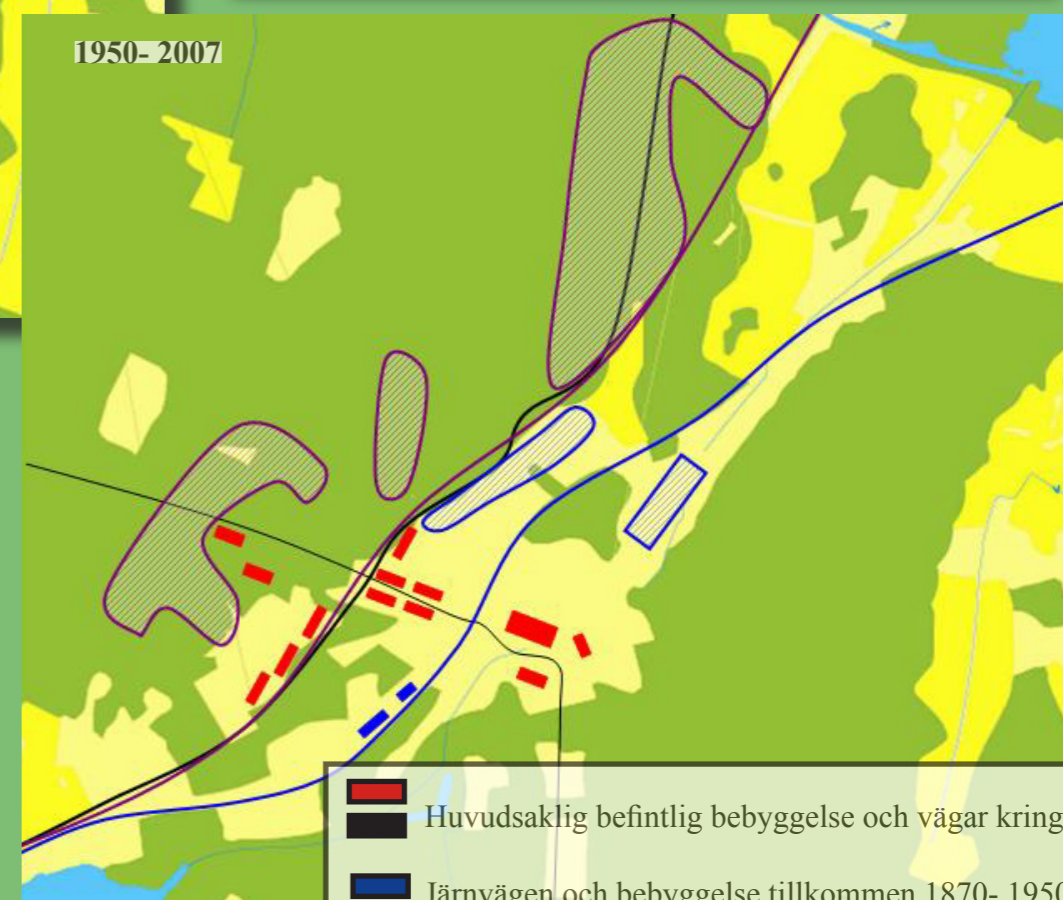
1870-1950



Lennabanans bebyggelse - Själva stationshuset i Läna är ett trähus i två våningar liknande det i Marielund, men större till skalan. Det byggdes till invigningen av banan 1876 och innehåll två väntsalor och bagageinlämning i bottenvåningen och en fyrarumslägenhet i övervåningen. 1911 ändrades väntsalarna så att det bara var en väntsal och istället inrymdes en enrumslägenhet i den gamla väntsalen. 1954 reveterades byggnaden på samma sätt som Marielunds hade gjort sex år tidigare och 1980 såldes stationen till den siste stationsföreståndaren, vilket gör att museiföreningen bara använder spår 2 och en mindre kur för passagerare.

Utöver stationshuset fanns även ett godsmagasin som finns kvar och ett lokstall i slagsten som revs 1946.





1950-2007



1870 - Den befintliga bebyggelsen begränsas till brukets byggnader och tillhörande arbetarbostäder längsmed Bruksgatan.

1870-1950 - Järnvägen tillkommer till Läna 1876 och vidare österut 1884. Utöver järnvägens byggnader tillkommer viss bebyggelse kring länsvägen som till exempel skola.

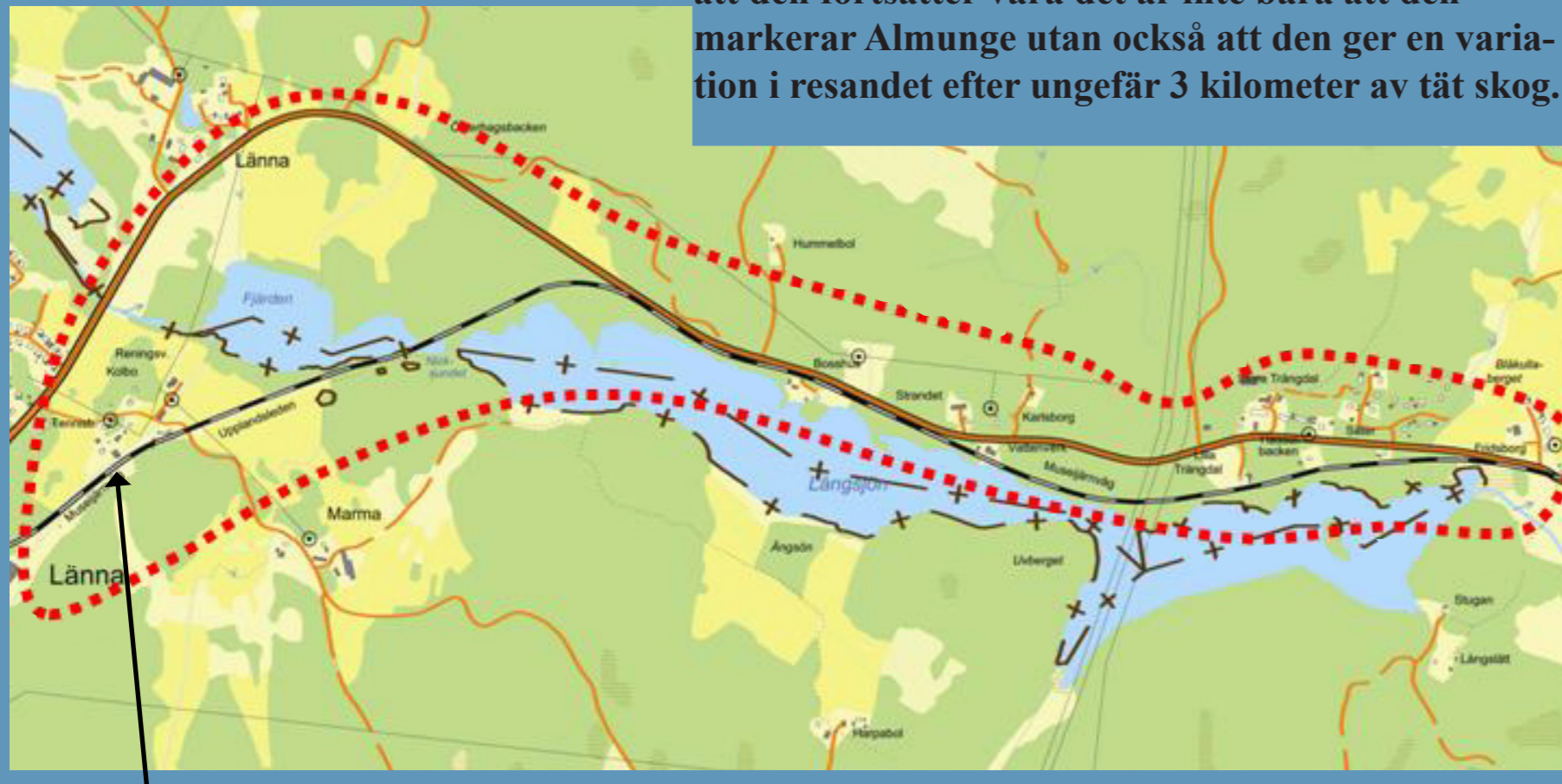
1950- nutid - Norr om länsvägen tillkommer framförallt två större bostadsområden i Malmen och Lärkstaden. Landsvägen rätas ut och blir Länsväg 282.

-  Huvudsaklig befintlig bebyggelse och vägar kring 1870
-  Huvudsaklig befintlig bebyggelse och vägar kring 1870
-  Järnvägen och bebyggelse tillkommen 1870-1950
-  Bebyggelse tillkommen efter 1950



Område 8

Precis som innan Länna finns innan Almunge ett åkerstycke som fungerar som en markering för var Almunge börjar. Det västra skogsbrynet har börjat bebyggas med villabebyggelse men åkermarken är fortfarande öppen. De kvaliteter som är kopplade till att den fortsätter vara det är inte bara att den markerar Almunge utan också att den ger en variation i resandet efter ungefär 3 kilometer av tät skog.



De delar av området som främst är intressanta är kulturhistorisk synpunkt är mellan Länna och Långsjön och precis innan Almunge. Resten av sträckan innehåller ingen direkt bebyggelse eller möjlighet till byggnation då Lennabanan ligger inklämd mellan Långsjön och länsväg 282.

Området mellan Länna och Långsjön tillåter viss utbyggnad, framförallt innan Marmavägen mellan Lennabanan och länsvägen.

Historisk framväxt – Lennabanan tar sig i området fram i till största delen obebyggd mark som huvudsakligen tillhörde Länna Gård. Det är egentligen först när återansluter till den gamla landsvägen norr om Långsjön som den passerar genom bebyggda områden, främst gårdarna Strandet och Trångdal. Vid Strandet finns numera även vattenverket som förser Almunge och Länna med vatten.

Topografi – Direkt efter Länna delar sig banan från länsvägen och sträcker sig söder om Fjärden som länsvägen istället sträcker sig norr om. Den tar sig fram genom skogsområden blandade med inslag av odlingsmark innan den passerar mellan Fjärden och Långsund via Nicksundet innan den återansluter till länsväg 282. Dragningen följer sedan Långsjön och länsvägen genom en tät, lätt kuperad skogsmark hela vägen till Almunge stationssamhälle. Innan Almunge finns ett åkerstycke norr om Lennabanan där man byggt ett antal villor i skogsbrynet.



Foto på den åkermark som finns strax innan Almunge med länsvägen till vänster. Lennabanan går parallellt med länsvägen strax utanför bildens vänstra sida. Det har börjat byggas ett mindre villaområde i skogsbrynet mot väster men åkerpartiet hålls fortfarande öppet.

Lennabanans bebyggelse – Länna kvarns banvaktstuga är den första banvaktstugan på Länna- Norrtälje järnväg och byggdes till invigningen 1884. Stugan var och är fortfarande belägen strax intill Marmavägen. Ur trafiksäkerhetssynpunkt rätades Marmavägen ut där den passerar Lennabanan och på grund av det är det inte längre lika tydligt att det är en banvaktstuga. Även denna banvaktstuga ägs idag av privatpersoner. Mellan Länna och Almunge tar sig banan fram på ett till viss del annat sätt är tidigare genom att den på vissa ställen bryter sig fram mer i landskapet. Skillnaden är inte stor men märks klart vid till exempel Näcksundet.

Område 9

Man kan fortfarande se Lövsta gamla by på andra sidan den öppna mark som finns mitt emot stationen. Genom att hålla siktlinjerna öppna eller genom att anpassa ny bebyggelse i skala och utformning kan man bibehålla detta värde även i framtiden.



Almunge har fortfarande en tydlig karaktär av stationssamhälle med stationshus, småindustrier och bostadsbebyggelse tätt intill järnvägen.



Almunge stationshus var från början identiskt med Bärby men 1920 vreds det 90 grader och byggdes ihop med godsmagasinet. Man byggde även på en halv våning med frontespis. Just detta sätt att bygga ihop stationshus och godsmagasin är vanligt i hela landet.



Stationen anlades egentligen i Lövsta by och man kan fortfarande se den gamla bybildningen från stationen.

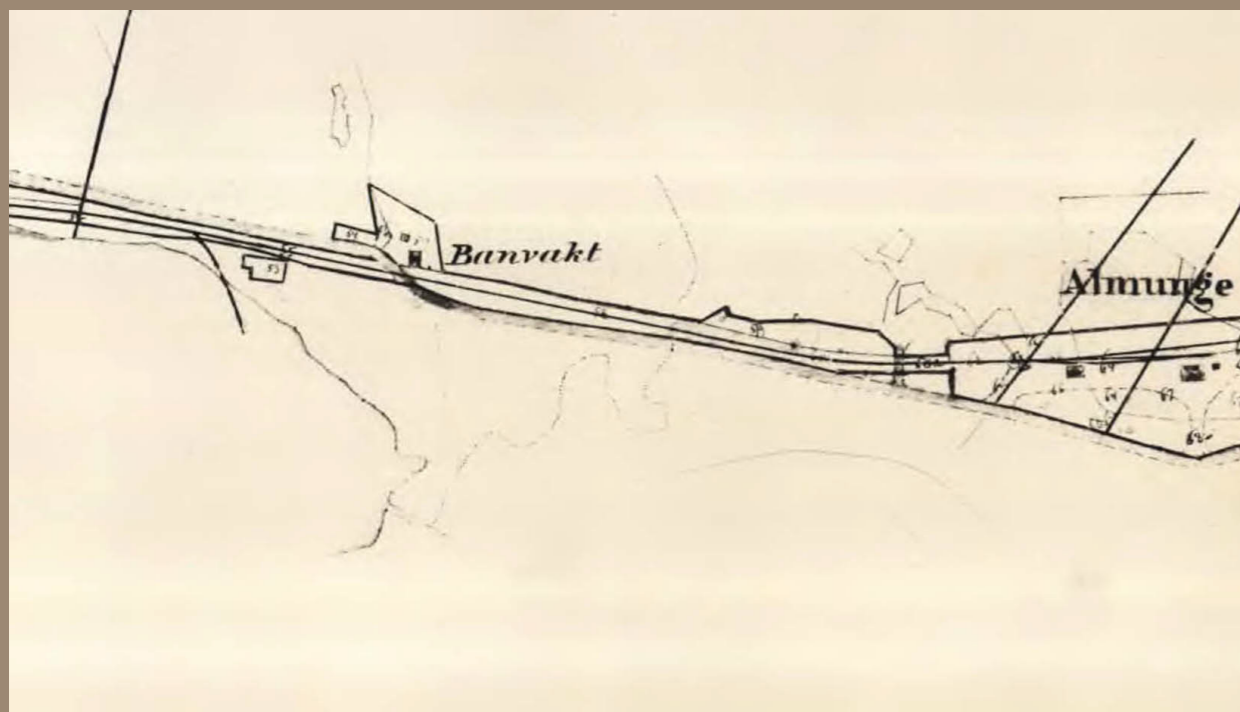
Topografi - Området består av ett kuperat skogsområde i norr och öster med ett smalt odlingsstråk i nordväst och ett i nordöst där Lennabanan fortsätter norrut. Även i söder, på andra sidan länsvägen finns ett kuperat skogsområde med bostadsbebyggelse och bland annat missionskyrka.

Historisk framväxt - När förlängningen av ULJ till Norrtälje blev klar 1884 fanns redan en del jordbruksfastigheter i Lövsta by som är beläget strax norr om stationsområdet. Platsen där stationen kom att ligga blev med tiden attraktiv för småindustrier. En såg fanns redan och under mellankrigstiden grundades ett plåtslageri, snickeri, mekanisk verkstad och ett bageri. Kring sekelskiftet byggdes även ett antal egnahemsvillor kring stationen. Söder om stationen, Hästhagen, byggdes under 30-talet hus till arbetarna vid Länna bruk. Bruket som vid den här tiden gått över till att tillverka hus och husdelar subventionerade husen till sina anställda.

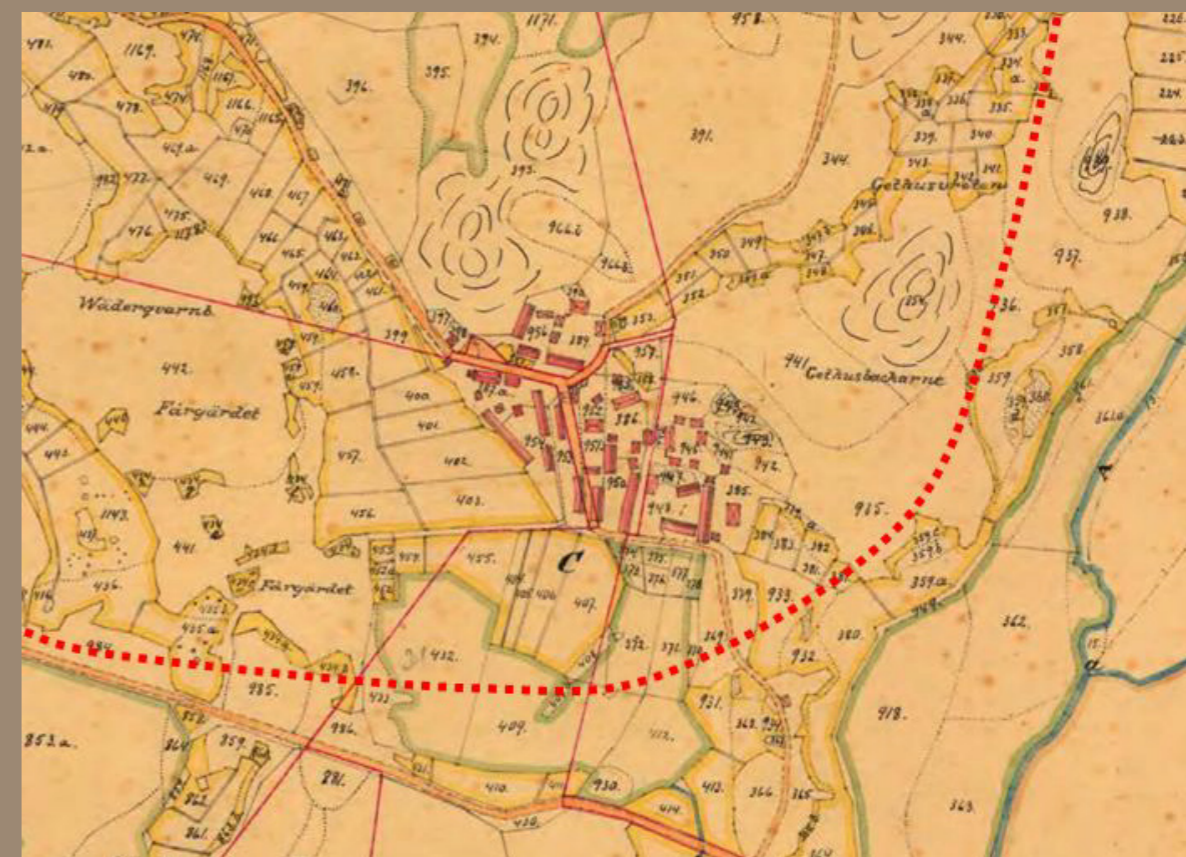
Lennabanans bebyggelse - Almunge stationshus är av normalmodell som det i Bärby med väntsal, bostad och expeditionssal. Men i Almunge är stationen betydligt mer ombyggd. 1920 flyttades stationen västerut, vreds 90 grader motsols och byggdes ihop med godsmagasinet. Man lade dessutom till en halv våning

Sidospår och plattform revs 1968 och 1998 köpte föreningen stationshuset av kommunen som haft det som bland annat bibliotek.

Där banan korsar vägen strax innan Almunge station byggdes en banvaktsstuga som fortfarande finns kvar och ägs av privatpersoner.



Expropriationskarta från 1885 som visar Almunge station med banvaktsstuga och Lövsta by. Stationshuset och godsmagasinet är på kartan skilda åt.



Lagaskifteskarta för Lövsta från 1862. Den prickade linjen visar var Lennabanan går idag.



På motsatt sida stationen i Almunge uppstod ett flertal småindustrier som snickeri, mekanisk verkstad och plåtslageri. Byggnaderna finns fortfarande kvar.

Allmänt om Lennabanans bebyggelse

Även om inga av byggnaderna kan tillskrivas Adolf Edelsvärd direkt är det inte orimligt att tänka sig att inspiration hämtades från honom och den tidens tankar när det gäller järnvägsbebyggelse. Edelsvärds ansats var att järnvägsarkitekten skulle fungera som förebild även för den som ville bygga vanliga boningshus och andra lantbyggnader. Det är kanske på grund av detta som stationshus och banvaktstugor kommit så lätt omvandlas till bostäder och så även längs Lennabanan. Edelsvärd menade att för att uppnå denna strävan så behövde man få en balans nytt och traditionellt, mellan dels den tekniska funktionalitet som den nya bebyggelsen krävde och dels en nationell och regional särprägel.

I Sverige kom Edelsvärds typmodeller för stationshus och banvaktstugor att tillämpas i stor omfattning och byggde på en billighetsprincip. Edelsvärd insåg att det inte var logiskt att bygga stora, dyra stationshus på landsbygden när det inte fanns behov av det. Istället förespråkade han att man skulle bygga så att det täckte det behov som fanns för stunden men att bygga på så sätt de enkelt skulle kunna byggas om eller byggas till om behovet ändrades. Vid Lennabanan blir detta extra tydligt i Bärby och Almunge där stationshusen byggdes så små att de precis täckte in behovet med har sedan byggts om och till allt eftersom behovet ändrats, i framförallt Almunge. I en jämförelse mellan Bärby och Almunge ser man tydligt hur de omgivande samhällenas utveckling står i direkt relation till stationshusens förändring, som när de byggdes var i stort sett identiska. I Almunge växte samhället snabbt fram från en mindre bybildning med enstaka andra hus till ett stationssamhälle med småindustrier och bostadsbebyggelse. Att Almunge växte kan till viss del ligga bakom stationshusets tillbyggnad och sammanbyggnad med godsmagasinet. I Bärby däremot uteblev den bebyggelseutvecklingen som man väntat sig och kom inte igång förrän i mitten av 1910-talet. Stationshuset har därför bara byggts till genom att trapphuset byggts in och huset förlängts lite åt öster men ser annars i stort sett likadant ut som när det byggdes.



Således kan man se Marielund som en statusmarkering av Friherre Alfred von Düben som var ägare till Marielund och tillika styrelsemedlem i ULJ men man kan även se den som en förutsättning för att Marielunds villaområde fick den utveckling det fick. Utan ett ståndsmässigt stationshus kanske inte villaområdet kommit till eller i alla fall inte kommit till när det gjorde utan snarare i samband med den ökade bilismen.

Stationerna i Länna och Marielund kan man se från en annan bakgrund. Storleken och den utformning som byggnaderna hade när de byggdes visar snarare upp ett uttryck för status som skiljer sig markant från de övriga. I Länna är det naturligt att stationen har den storlek som den har då det var centralpunkten för hela järnvägen och det dessutom var betydligt mer centralt i samhället än vad intrycket är idag. I Marielund fanns inte samma funktionella anledning att bygga stationshuset så stort eftersom det när banan invigdes bara fanns en håll- och lastplats och det var inte förrän 1908-1909 som Marielund upphöjdes till en riktig station.

När det gäller de banvaktstugor som finns längs sträckan, (Funbo, Råberg, Länna kvarn och Almunge) finns också vissa släktskap med Edelsvärds typritningar för banvaktstugor i det att stugorna egentligen är traditionella torp och i utformningen inte har något särskilt kännetecken som urskiljer sig från andra torp. Det enda som urskiljer sig är dess placering i närheten till järnvägen, vägöverfarter eller som fallet är med Funbo, det är den enda byggnaden i närheten.