

Ostlänken Järnvägsutredning

KULTURMILJÖANALYS Delsträcka 3, Åby - Linköping

Underlagsrapport för MKB



Arkeologikonsult
Box 466
194 04 Upplands Väsby
Tel 08-590 840 41
Fax 08-590 725 41
www.arkeologikonsult.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	3	Del 1 Det föränderliga landskapet	9	Bilagor	78
Bakgrund och syfte	3	Landskapets geologi	11	Bilaga 1. Fördjupad analys: Landskapsbild och områdets historia	79
Utredningsalternativ	3	De första 5000 åren	13	Bilaga 2. Arbetsprocess och medverkande	109
Konsekvenser för kulturmiljön	3	Odlingslandskapet	15	Bilaga 3. Arkeologisk inventering – genomförande och resultat	111
Inledning	5	Centrala platser och vägen dit	21	Bilaga 4. Källor och litteratur	115
Järnvägsutredningen och uppdraget	5	Mot det moderna samhället	27		
Metod	6	Karaktäristiska landskapsdelar	31		
Kulturhistoriska förutsättningar	6	Mål för kulturmiljön	36		
Nationella och regionala kulturmiljömål	8	Del 2 Kulturmiljöanalys	38		
Järnvägen som anläggning	8	Värdefulla miljöer	38		
Gestaltning	8	Samlad bedömning	75		

SAMMANFATTNING

Bakgrund och syfte

Banverket genomför mellan 2004 och 2007 en Järnvägsutredning för Ostlänken, en ny järnväg mellan Järna och Linköping. Järnvägsutredningen ska leda fram till att Banverket kan fatta beslut om vilken av de tre olika alternativa placeringarna av järnvägen som ska föreslås för regeringen att ta ställning till i en tillåtlighetsprövning.

Föreliggande kulturmiljöanalys behandlar de konsekvenser som de tre alternativa järnvägskorridorerna kan få för kulturmiljön i berörda områden. Den ingår som en utredning av flera i den samlade miljökonsekvensbeskrivning som Järnvägsutredningen omfattar.

Uppdraget har fördelats på tre delsträckor. Denna del av analysen har utförts av Arkeologikonsult och omfattar den sydligaste delsträckan, Delsträcka 3. Åby till Linköping. De två nordliga delsträckorna, 1. Järna till Nyköping/Skavsta och 2. Nyköping/Skavsta till Åby har analyserats av Riksantikvarieämbetet-UV Mitt.

Utredningsalternativ

I den förstudie som lett fram till Järnvägsutredningen presenterades tre olika korridoralternativ samt ett jämförelsealternativ (nollalternativ). Det senare motsvarar dagens järnväg på vilken drifts- och underhållsinsatser görs. Korridoralternativen kan kombineras för att uppnå bästa möjliga placering av järnvägen.

Alternativ Röd

Alternativet följer i stor utsträckning den befintliga E4:an. Kolmården passeras norr om motorvägen och spåren läggs i tunnel genom centrala Norrköping. Motala ström passeras på en bro. Sedan följer korridoren motorvägen till ett område öster om Linköping där den ansluter till befintlig järnväg.

Alternativ Blå

Alternativet följer till stora delar den befintliga järnvägen. Fram till Norrköping följer den befintlig järnväg nära. Spåren läggs i tunnel

genom centrala Norrköping, under Motala ström och mynnar ett stycke söder om staden där spåren ansluter till Alternativ Röd och motorvägen som den följer fram till Gistad. Liksom i alternativ Röd passeras Göta kanal på en högbro nära Norsholm. Från Gistad och fram till Linköping följer alternativet den befintliga järnvägen.

Alternativ Grön

Alternativet passerar Kolmården norr om motorvägen och sammanstrålar med alternativ Röd och Blå norr om Norrköping. Spåren läggs i tunnel genom centrala Norrköping. Utfarten från Norrköping och söderut sker i en längre tunnel än i Alternativ Blå. Korridoren går sedan i för stora infrastrukturer helt ny terräng. Göta kanal passeras på en högbro cirka 3 kilometer öster om Norsholm. Söder om Göta kanal och fram till Linköping följer alternativet motorvägen och Alternativ Röd.

Konsekvenser för kulturmiljön

Ostlänken passerar en rad värdefulla kulturmiljöer och landskapsavsnitt av olika karaktär och utvecklingspotential. Genom att formulera mål för kulturvärdena i landskapet gör man värdena konkreta och enklare att beakta i planeringen. Vad är det i området som ger den unika karaktären, och hur ska man gå tillväga för att behålla den? Målen uttrycker vad man vill med kulturmiljön och de krav som järnvägen har att svara upp mot ur kulturmiljösynpunkt. Bedömningen av Ostlänkens konsekvenser för kulturmiljön utgår från hur de kulturhistoriska värdena ska kunna värnas, tillvaratas och utvecklas i relation till projektet. I konsekvensbeskrivningen bedöms sålunda vilken påverkan Ostlänken har på möjligheterna att uppfylla målen för landskapets kulturvärden.

De konsekvenser som uppstår i samband med projektet varierar mellan utredningsalternativen. En samlad bedömning av konsekvenserna har resulterat i att det ur kulturmiljösynpunkt är att föredra en kombination av olika korridoralternativ. Detta kan lämpligen ske på de platser där korridoralternativen löper samman: strax norr om Norrköping samt i höjd med Bäckeby öster om Gistad.

På sträckan mellan Åby och Norrköping är Alternativ Grön att föredra. Alternativet medför inte lika stor skada på möjligheterna att uppfylla målen för kulturmiljöer och landskapsbild i detta område som Alternativ Röd och Blå.

Vid infarten till Norrköping och genom staden uppfyller samtliga alternativ merparten av kulturmiljömålen. Det ställs dock höga krav på järnvägens utformning för att inte försämra boendemiljöer, tillgängligheten i området och förutsättningarna att vistas i och uppleva kulturmiljöer och grönområden.

Söder om Norrköping och fram till Bäckeby öster om Gistad är sammantaget Alternativ Blå att föredra. Alternativ Blå och Röd löper till största delen i samma korridor, men i norr medför Alternativ Röd med en bro över Motala ström större negativa konsekvenser för kulturmiljön. Alternativet (Röd + Blå) ställer mycket stora krav på utformningen, särskilt vid passagen av de känsliga herrgårdsmiljöerna vid Lövstad och Landsjö.

Alternativ Grön medför påtaglig och irreversibel skada på landskapsbild och kulturmiljöer i det hittills inte exploaterade småskaliga sprickdalslandskapet mellan Norrköping och Göta kanal samt i landskapsrummen utmed Göta kanal.

I höjd med Bäckeby löper alternativen samman och här finns möjlighet att kombinera korridoralternativen.

Söder om Bäckeby och fram till Linköping innebär Alternativ Blå störst måluppfyllelse och bedöms därför som bästa alternativ. Alternativ Blå knyter an till befintlig järnväg medan Alternativ Röd och Alternativ Grön tvärrar över landskapet på ett nytt sätt vilket innebär en starkt negativ påverkan på möjligheterna att bevara, förstå och bruka kulturmiljöer och landskapsbild. Alternativ Blå ställer dock krav på omsorgsfull utformning för att kulturmiljöer ska värnas och kunna utvecklas och goda boendemiljöer bibehållas.

Vid infarten till Linköping löper alternativen samman. Möjligheterna att uppfylla kulturmiljömålen är tämligen goda, men även här beroende av järnvägens passage och gestaltning.

INLEDNING

Kulturmiljöanalysen för Ostlänkens järnvägsutredning, etapp 3, Åby till Linköping, omfattar en inledande del där uppdraget och arbetets upplägg redovisas. Därefter följer del 1 som består av en översiktlig beskrivning av landskapets karaktärsdanande grundstrukturer. Del 2 är en sammanfattning av en fördjupad kulturmiljöanalys (vilken återfinns i Bilaga 1), där mål för kulturmiljön formulerats utifrån en värdering av landskapets upplevelse-, kunskaps- och bruksvärden. I anslutning till målen presenteras en bedömning av konsekvenserna av en järnvägsdragning. Avslutningsvis görs en samlad bedömning av vilka konsekvenser de tre alternativa järnvägskorridorerna får.

Järnvägsutredningen och uppdraget

Banverket genomför mellan 2004 och 2007 en järnvägsutredning för Ostlänken, en ny järnväg mellan Järna och Linköping. Järnvägsutredningen omfattar tre utredningskorridorer som ska jämföras sinsemellan och med ett noll-alternativ.

Noll-alternativet innebär en beskrivning av förutsättningar för och konsekvenserna av järnvägstrafik om projektet inte genomförs, dvs nuvarande anläggning med de underhållsarbeten och reinvesteringar som krävs för att anläggningen ska kunna fortsätta fungera. Noll-alternativet definieras här i enlighet med förstudien för Ostlänken, som utgör underlag för föreliggande kulturmiljöanalys (Ostlänken, Nyköping-Östgötalänken AB, april 2003, Förstudie, Slutrapport).

Järnvägsutredningen ska leda fram till att Banverket kan fatta beslut om vilken korridor som ska föreslås för regeringen att ta ställning till i en tillåtighetsprövning.

Detta dokument är ett kulturhistoriskt underlag för den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska tas fram i järnvägsutredningen. Det kulturhistoriska arbetet består av en analys av kulturmiljön utmed Ostlänken samt en bedömning av de olika korridoralternativens påverkan på kulturmiljöerna. Kulturmiljöanalysen ska fungera som ett av flera beslutsunderlag vid val av korridor.



Ostlänkens tre delsträckor. Skala 1:5000000

Uppdraget har fördelats på tre delsträckor. Denna del av analysen omfattar den sydligaste delsträckan, 3. Åby - Linköping. De två nordliga delsträckorna, 1. Järna - Nyköping/Skavsta och 2. Nyköping/Skavsta - Åby har analyserats av Riksantikvarieämbetet-UV Mitt.

Kulturmiljöanalysen ska:

- identifiera och beskriva kulturhistoriska strukturer, mönster och samband inom området för Ostlänkens järnvägsutredning,
- lyfta fram värdefulla kulturmiljöer,
- analysera konsekvenserna av en järnvägsdragning inom de värdefulla kulturmiljöerna,
- möjliggöra en samlad bedömning av konsekvenserna för kulturmiljön.

Metod

Kulturmiljöanalysen har utgått från ett underlag som tagits fram i samarbete mellan Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen i Södermanland, Kulturhistoriskt planeringsunderlag för Ostlänken. Exempel från Södermanland (RAÄ & Länsstyrelsen 2003).

Analysen har genomförts i tre steg:

- Landskapets kulturmiljö kvaliteter har lokaliserats och karaktäriserats utifrån tre värdegrunder: kunskapsvärde, upplevelsevärde och bruksvärde.
- Mål har formulerats för landskapets kulturmiljö kvaliteter.
- Utifrån de formulerade målen har järnvägens konsekvenser för kulturmiljön beskrivits.

Avgränsningen för studien utgår från de tre korridoralternativen med hänsyn till landskapsrum, kulturhistoriska samband och meningsbärande strukturer. Således omfattar kulturmiljöanalysen även områden utanför de yttersta korridorerna samt det mellanliggande området med den tredje sträckningen.

Metoden med värdegrunder

Landskapets kulturhistoriska innehåll har identifierats och värderats utifrån tre olika värdegrunder:

Med *kunskapsvärde* avses den kulturhistoriska miljöns informationsinnehåll. Kulturmiljön är en viktig resurs som historiebok i landskapet. Enskilda objekt, samlade miljöer och sambanden dem emellan är en viktig kunskapsbank som berättar om historiska skeenden och livsvillkor.

Upplevelsevärden är de värden som landskapets historiska spår har för människor idag. Dessa kan utgöra platser i människors närmiljö, miljöer som väcker känslor av igenkänning, kontinuitet och hemmahörighet eller miljöer som upplevs som estetiskt tilltalande. Värdena kan vara kopplade till upplevelser såväl för lokalt boende som för turister.

Med *bruksvärde* avses hur miljön används idag samt hur den kan utvecklas i framtiden. Kulturmiljön representerar stora samhällsinvesteringar i form av byggnader, åkermark, vägar etc och ingår i förutsättningarna för att kunna bo och leva på en plats. Till bruksvärdet hör därför miljöns betydelse för boende, för arbetstillfällen inom olika näringar, för turism och för friluftsliv.

Värderingar och urval utgår från ett expertperspektiv. För att kunna beskriva ett områdes historiska utveckling krävs bidrag från flera olika personer med skilda ämneskunskaper. Arbetsgruppen har

bestått av personer som representerar arkeologi, kulturgeografi, bebyggelsehistoria, järnvägshistoria, ortnamnsforskning, landskapsanalys och MKB. För att urskilja kunskapsvärden har litteratur-, arkiv- och kartstudier samt fältbesök och i viss utsträckning fältinventering genomförts. Upplevelsevärden och bruksvärden i landskapet har identifierats genom analys och diskussion i arbetsgruppen. Under arbetet har samråd fortlöpande hållits med länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands och Östergötlands län samt med Banverket. Generella samrådsmöten med allmänhet och organisationer har inledningsvis genomförts i alla kommuner. I kommande utredningsarbete kommer fler samrådsaktiviteter och samrådsmöten att genomföras. Då kan samrådet ge ytterligare information om värdefulla miljöer utifrån ett brukarperspektiv, som i detta skede inte kommit fram.

Målformuleringar

Kulturmiljöanalysen har arbetats fram med utgångspunkt i mål på tre nivåer: nationella och regionala mål, mål för kulturmiljön och specifika mål inom prioriterade värdefulla områden.

Målen för kulturmiljön tar avstamp i rapportens första analysdel, Det föränderliga landskapet, men har också formulerats med hänsyn till de nationella och regionala miljömålen.

De värdefulla kulturmiljöerna har många gemensamma, övergripande karaktäristiska drag, men varje kulturmiljö är också unik med avseende på kunskapsvärden, synliga kvaliteter och möjligheterna att på olika sätt kunna brukas och utvecklas. Därför har specifika mål formulerats för varje värdefull kulturmiljö.

Konsekvensbeskrivning

Konsekvensanalysen syftar till att beskriva korridorskiljande konsekvenser så att de olika korridorerna kan jämföras sinsemellan och med ett noll-alternativ.

Detaljerade gestaltningsförslag för de olika korridorerna var inte framtagna vid tidpunkten för konsekvensanalysen. Respektive järnvägskorridor ställs mot de specifika målen för de värdefulla miljöerna genom en bedömning av hur och i vilken grad de specifika målen kan uppfyllas.

Den samlade bedömningen innebär en sammanställning av konsekvenserna för de olika kulturmiljöerna längs med de tre utredningskorridorerna och noll-alternativet. Utifrån detta görs ett ställningstagande till vilken utredningskorridor som ur kulturmiljösynpunkt är lämplig för fortsatt planering. I Järnvägsutredningen kommer sedan kulturmiljöintressena att värderas mot andra intressen.

Kulturhistoriska förutsättningar

Inom området finns sedan tidigare ett stort antal lagskyddade fornlämningar och byggnadsminnen. Dessa finns förtecknade i register vid Riksantikvarieämbetet och på Länsstyrelserna och i regel är de utsatta på fastighetskartan. Sedan tidigare finns det preciserat områden av riksintresse och av regionalt intresse för kulturmiljövärden. Dessa registrerade, lagskyddade lämningar och byggnader samt prioriterade kulturmiljöer utgör ett viktigt bakgrundsmaterial vid presentationen av kulturmiljön.

Det dolda kulturlandskapet

Med det dolda kulturlandskapet avses sådana kulturmiljöer som inte är synliga ovan mark, dvs arkeologiska lämningar. De kan vara av vitt skilda slag, t ex lämningar efter jordbruk, bosättning, vägar, människors gravar, spår av platser där man festat eller utövat riter, ugnar där man framställt metaller, nedgrävda ting som offrats till gudarna och många andra.

De konsekvenser järnvägsprojektet kan ha på det dolda kulturlandskapet är av olika slag. När man tar bort dolda fornlämningar förändras inte kulturlandskapet visuellt eller ur upplevelsesynpunkt. Det finns dock andra värden förknippade med det dolda kulturlandskapet som järnvägen kan komma att påverka.

Kunskapsvärdet ligger framför allt i att undersökningar av tidigare dolda fornlämningar kan leda till oväntade resultat som både genererar ny kunskap och väcker nya frågor om de redan kända fornlämningarna.

Upplevelsevärdet är som regel begränsat men ofta uppstår ett sådant i samband med utgrävningar, eller så kan det skapas genom marknadsföring och visningar av redan undersökta platser.

Bruksvärdet hos det dolda kulturlandskapet kan vara möjligheten att i framtiden använda fornlämningarna för utbildning eller turism, t ex i form av arrangerade arkeologiska undersökningar.

I syfte att beskriva konsekvenserna för det dolda kulturlandskapets värden innehåller den fördjupade analysen (Bilaga 1) en uppskattning av potentialen för dolda fornlämningar i de tre korridoralternativen. Dolda fornlämningar kan i viss mån förutses utifrån de redan kända fornlämningarna. Mål för det dolda kulturlandskapet kan formuleras utifrån en bedömning av om de förväntade fornlämningarna bör värnas från exploatering för att på olika sätt kunna studeras, upplevas eller brukas i framtiden, eller om järnvägsprojektet kan bidra till att det dolda kulturlandskapets värden tas tillvara

genom arkeologiska undersökningar och de spinoffeffekter sådana kan ha. Den uppskattning som gjorts kan dock inte likställas med en arkeologisk utredning. En annan viktig omständighet att hålla i minnet är att det vid omfattande infrastrukturprojekt ofta är stora skillnader mellan vad man förväntar sig att finna av dolda fornlämningar och det faktiska resultatet efter gjorda undersökningar.

Riksintressen och regionala intresseområden

Ostlänken berör kulturmiljöer som tidigare värderats av kommuner, Stockholms, Södermanlands och Östergötlands länsstyrelser och Riksantikvarieämbetet. I denna rapport redogörs av praktiska skäl endast för intressen och byggnadsminnen inom analysområdet. Riksintressen är statens övergripande krav på hushållning med naturresurser och kulturmiljö. De redovisas i Miljöbalken 1999, dessförinnan i Naturresurslagen från år 1987.

Riksintressen för kulturmiljön

- Norrköpings kommun:
E 53 Ringstad-Grimstad, Östra Eneby sn, fornlämningsmiljö
E 52 Norrköping, stadsmiljö och industrimiljö
E50, 51 Leonardsberg-Himmelstalund-Skälv, Borg och Östra Eneby snr, hållristningsområde, borgmiljö, herrgård och brunnsmiljö
E49 Lövsstad, Kimstad sn, herrgårdsmiljö
E48 Norsholm-Tångestad, Kimstad sn, herrgårdslandskap, borgmiljö
E9 Göta kanal, landets främsta kanalmiljö
Linköpings kommun:
E9 Göta kanal, landets främsta kanalmiljö
E 91 Törnevalla,Törnevalla sn, fornlämningsmiljö, bymiljö
E 32 Linköping, stifts- och residensstad, medeltida domkyrka

Regionala kulturmiljöintressen

- Norrköpings kommun:
K50 Björnsnäs-Ekeby, Kvillinge sn, herrgårdsmiljö
K54 Loddby, Kvillinge sn, industrimiljö av brukskaraktär
K55 Vilhelmsberg, Kvillinge sn, fornlämningsmiljö
K56 Marieborgs herrgård, Norrköping, gård
K34 Norrköpings stad
K35 Himmelstadlund, Östra Eneby sn, hållristningsområde, brunnsmiljö
K36 Fiskeby bruk, Borg sn, industri- och järnvägsmiljö
K33 Leonardsberg-Skälv m fl, Östra Eneby och Borg sn, hållristningsområden, fornlämningsmiljöer
K32 Borgs kyrka-Klinga, Borg sn, fornlämningsmiljö, kyrka, gård
K31 Löt, Borg sn, kyrkplats
K26 Landsjö, Kimstad sn, herrgårdsmiljö, fornlämningar



Riksintressen för kulturmiljön, regionala kulturmiljöintressen samt byggnadsminnen. I texten listas endast de intressen och byggnadsminnen som berörs av de tre aktuella utredningskorridorerna.

- K25 Löfsstad-Aspa m fl, Kimstad sn, slottsanläggning, fornlämningsmiljö
K11 Norsholm-Tångestad, Kimstad sn, medeltida ruiner, herrgård, broanläggningar
K10 Norsholm, Kimstad sn, kanalmiljö
K9 Björnavad, Skärkind sn, kanalmiljö
K8 Bråttom, Skärkind sn, kanalmiljö
Linköpings kommun:
K111 Kumla, Gistad sn, f d gästgivaregård
K76 Herrbeta, Törnevalla sn, fornlämningsmiljö, bymiljö
K77 Särstad-Skinstad, Gistad och Skärkind sn, fornlämningar, laga skifteslandskap
K23 Hallstra m fl, Ö Skrukeby och Törnevalla sn, fornlämningsmiljö, bymiljö

- K24 Törnevalla kyrkomiljö m fl, Törnevalla sn, kyrkomiljö, fornlämningar
K80 Bjärby-Reva m fl, Törnevalla och Gistad sn, fornlämningsmiljöer, oskiftad by, storgård
K27 Fröstad m fl, Rystad och Törnevalla sn, fornlämningsmiljöer
K109 Linghem station, Törnevalla sn, stationsbyggnad
K29 Kallerstad, Linköping stad, bymiljö, fornlämningar
K113 Linköping stad

Byggnadsminnen

- Statliga byggnadsminnen
Norrköpings kommun:
Norrköping Butängen 2:1, Norrköpings central, stationshuset

Norrköping Slottshagen 1:2, Johannisborgs slott
Linköpings kommun:
Linköping järnvägen 1:1, Linköpings central, stationshuset

Byggnadsminnen
Norrköpings kommun:
Slottshagen 2:2, Marieborgs herrgård, Östra Eneby sn
Saltängen 1:1, Gamla Tullhuset, Norrköping
Norrköping Butängen 2:1, Norrköpings centralstation
Norra, Östra och Södra Promenaderna, Norrköping
Himmelstadlund 1:1, Himmelstalunds herrgård och brunnsmiljö
Lövsstad 2:1, Lövsstad slott, Kimstad sn

Linköpings kommun:
Linköpings centralstation, Järnvägen 1:1

Fråga om byggnadsminnesförklaring väckt
Norrköpings kommun:
Björnsnäs 3:2, Björnsnäs slott och gamla herrgård, Kvillinge sn
Himmelstalunds Brunnssalong, Norrköping
Löfsstad krog, stg 6728, Kimstad sn
Landsjö 2:1, Landsjö herrgård, Kimstad sn

Linköping:
Ingen fråga väckt.

Nationella och regionala kulturmiljömål

Nationella mål

Miljökonsekvensbeskrivningen i sin helhet utgår från de femton nationella kvalitetsmål som riksdagen antog 1999.

För kulturmiljöområdet har riksdagen beslutat om följande verksamhetsmål (prop.1998/99:114):

- ett försvarat och bevarat kulturarv,
- ett hållbart samhälle med goda och stimulerande miljöer och med kulturmiljöarbetet som en drivande kraft i omställningen,
- allas förståelse, delaktighet och ansvarstagande för den egna kulturmiljön,
- nationell och internationell solidaritet och respekt inför olika gruppers kulturarv.

Bland de kulturpolitiska målen har följande delmål störst betydelse för arbetet med kulturmiljöer:

- att ge kulturen förutsättningar att vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft i samhället,
- att bevara och bruka kulturarvet,
- att främja bildningssträvandena.

Regionala mål

Länsstyrelserna har ett stort ansvar att precisera och tillämpa miljökvalitetsmålen. På regional nivå arbetar man med regionala delmål som utgår från de nationella miljökvalitetsmålen. De olika länen har arbetat på olika sätt och kommit olika långt i sina arbeten. Men gemensamt för kulturmiljösektorn inom de tre länen, som Ostlänkens utredningsområde berör, är att man i förhållande till kulturmiljöer särskilt lyfter fram:

- Levande sjöar och vattendrag
- Hav i balans och levande skärgård (ej Östergötland)
- Levande skogar
- God bebyggd miljö
- Ett rikt odlingslandskap

I föreliggande arbete, delsträcka 3 Åby – Linköping, har vi använt det regionala miljömålsprogrammet Mål i sikte – Miljömål för Östergötland utgiven av Länsstyrelsen och Skogsvårdsstyrelsen. Med utgångspunkt från de nationella miljökvalitetsmålen och delmålen samt miljösituationen i länet presenteras i programmet regionala miljökvalitetsmål, delmål samt förslag till åtgärder. I flera fall är de regionala delmålen identiska med de nationella. Tre områden utpekade som särskilt prioriterade för Östergötlands miljöarbete under de närmaste tio åren: övergödningen, kulturlandskapet och energi- och transportområdet. För kulturmiljöanalysen är särskilt de två senare av vikt. I rapporten Mål i sikte anges att kulturlandskapsfrågorna är särskilt tydligt kopplade till miljökvalitetsmålen Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar, God bebyggd miljö, Giffri miljö och Ingen övergödning men även Myllrande våtmarker, Hav i balans samt Levande kust och skärgård. Energi- och transportfrågorna är särskilt tydligt kopplade till Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö men även Giffri miljö, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Grundvatten av god kvalitet samt Levande skogar.

På lokal nivå har vi använt de kommunala miljöprogrammen Leva i Norrköping (2002) och Handlingsplan för ett långsiktigt hållbart Linköping (1998) som också formulerar miljökvalitetsmål och delmål på vägen.

Järnvägen som anläggning

Ostlänken ska byggas för nationell, interregional och regional tågtrafik. Hastigheten på banan planeras för över 200 km/h för nya snabbtåg till långväga destinationer. Samtidigt ska många regionala tågstationer kunna angöras. Höga hastigheter innebär större kurvradier. Många stationer som ska angöras innebär utformningar för lägre hastigheter och tågstopp, antingen på huvudbanan eller på

bibanor. Ostlänkens tre utredningskorridorer kan kombineras tillsammans med den nuvarande Södra stambanan för regionaltågtrafiken. Ostlänkens trafiksystem innebär att kulturmiljön kommer att påverkas både direkt och indirekt beroende på val av korridoralternativ.

Gestaltning

Placering och utformning av järnvägen är av avgörande betydelse för förståelse, upplevelse och fortsatt bruk av den kulturmiljö som järnvägen kommer att passera. En järnväg som går på tvärs mot landskapets naturliga riktningar och äldre terränganpassade vägnät kan medföra att upplevelsen och läsbarheten av landskapets identitet, skala och historiska utveckling påverkas negativt. I de fall en tvärgående järnväg inte kan undvikas krävs stor hänsyn och omsorgsfull utformning så att man möjliggör ett fortsatt bruk och upplevelse av t ex en sprickdal. Ibland är det bra att välja en placering som knyter an till befintliga kommunikationsstråk, t ex genom att låta en ny järnväg passera ett stationssamhälle vars kulturhistoriska värde är beroende av att tågen fortsätter att passera. Bankar, skärningar, tunnlar och broar bildar barriärer, ändrar proportioner och skapar nya inslag i miljön vilket förändrar upplevelsen och förståelsen av landskapet. En barriärverkan som negativt påverkar funktionella och visuella samband kan undvikas till exempel genom att man lägger spåren på viadukter istället för på bankar. Rätt placerad och med medveten gestaltning kan järnvägen bidra till att stärka kulturmiljökviteterna snarare än påverka dem negativt.



Landskapets kulturmiljökviteter värnas genom att åkrar fortsätter brukas och landskapet därmed kan hållas öppet och tillgängligt. En ny järnväg bör anpassas så att möjligheterna att röra sig i landskapet inte påtagligt försämras och försvårar för jordbruk. Foto TF.

DEL 1. DET FÖRÄNDERLIGA LANDSKAPET

För att förstå Ostlänkens effekter på landskapet måste man känna till förutsättningarna. Vilket landskap ska järnvägen passera? Hur fungerar landskapet idag? Varför ser det ut som det gör? Hur vill vi att det ska fungera och se ut?

Vissa naturförhållanden och historiska skeenden har format landskapet mer än andra. I sex teman redogör vi i detta avsnitt, *Det föränderliga landskapet*, för de förhållanden och skeenden som särskilt präglat landskapet. Dessa är viktiga att känna till för förståelsen av landskapet och därmed för bedömningen av Ostlänkens konsekvenser.

Det första temat är *Landskapets geologi*. Berggrunden med förkastningar och sprickdalar ligger på många sätt till grund för landskapets historiska utveckling och visuella karaktär. Märkliga och dramatiska formationer som förkastningsbranterna har i årtusenden dragit till sig intresse. Bråviksförkastningen har t ex fått bilda fond åt såväl stenåldersbosättningar och stenålderns begravningsritualer som åt de påkostade sommarvillor som uppfördes i branten i slutet av 1800-talet. När inlandsisen drog sig tillbaka skrapades berggrunden ner och bildade jordar lämpade för odling och betesdrift, vilka årtusenden senare omvandlats till rationellt brukade jordbruksslätter. Landhöjningen har förändrat vissa delar av landskapet kraftigt men i andra delar har dess påverkan varit obetydlig. Söder om Roxen har man kunnat bebo samma platser i tusentals år men vid Bråviken kom landhöjningen att få påtagliga effekter på kulturlandskapet. Den ledde bl a till att stenålderns fria vattenväg in i landet, Motala ström, under bronsåldern avsnördes och fylldes av fall och forsar. Därmed uppstod en plats som under mycket lång tid kommit att attrahera människor, från bronsålderns hållristare via industrilismens textilfabrikanter till de turister och studenter som idag har Norrköpings Industrilandskap som knutpunkt.

Nästa tema kallas *De första 5000 åren*. Ända sedan inlandsisen drog sig tillbaka har människor levt i landskapet. Någon bestående inverkan som är synlig för oss idag åstadkom man inte under denna första epok. Stenålderns platser och stigar har ändå utgjort grunden för landskapets senare historia. Under jord och torv i de delar av landskapet som landhöjningen tidigast frigjorde ur havet finns möjligheter att studera spåren efter dem och därmed bättre förstå den allra tidigaste historien.

Det tredje temat beskriver ett karaktärsdrag som är tydligare: det varierade *Odlingslandskapet*. Slätterna ger karaktär åt landskapet, men vid sidan av de rationellt brukade åkervidderna finns också övergångsbygdens och skogsbygdens småskalighet och kombinerade näringsmönster. Slättbygden har särskilt formats av 1800-talets skiftesreformer, som resulterade i att byar ersattes av ensamma gårdar och att tegarna samlades till stora sammanhängande fält utan avskiljande diken och dikesrenar. Säteribildningen på 1600-talet var en annan historisk epok som omformade landskapet påtagligt. Ofta finner man herrgårdarna där flera olika naturresurser som goda betesmarker, fertil jord samt tillgång på vattenkraft och skog sammanfaller. I vårt område gäller det särskilt på Malmölandet och på Kimstadslätten. Mycket ålderdomliga spår av odlarmöda finns i särskilt hög grad mellan Göta kanal och slätten öster om Linköping, där den äldre järnålderns omfattande hägnadssystem, byggda i sten, finns kvar i markerna.

Precis som odlingslandskapet har vägnätet och vattenlederna åstadkommit av människa och natur i samverkan. I landskapet finns urgamla och till terrängen väl anpassade vägsträckor kvar, men också vägar som snarare formats av maktanspråk, politik och teknisk utveckling, från Eriksgatan via herrgårdarnas alléer till den moderna E4:an. Vattenlederna Stångån och Motala ström har styrt kom-

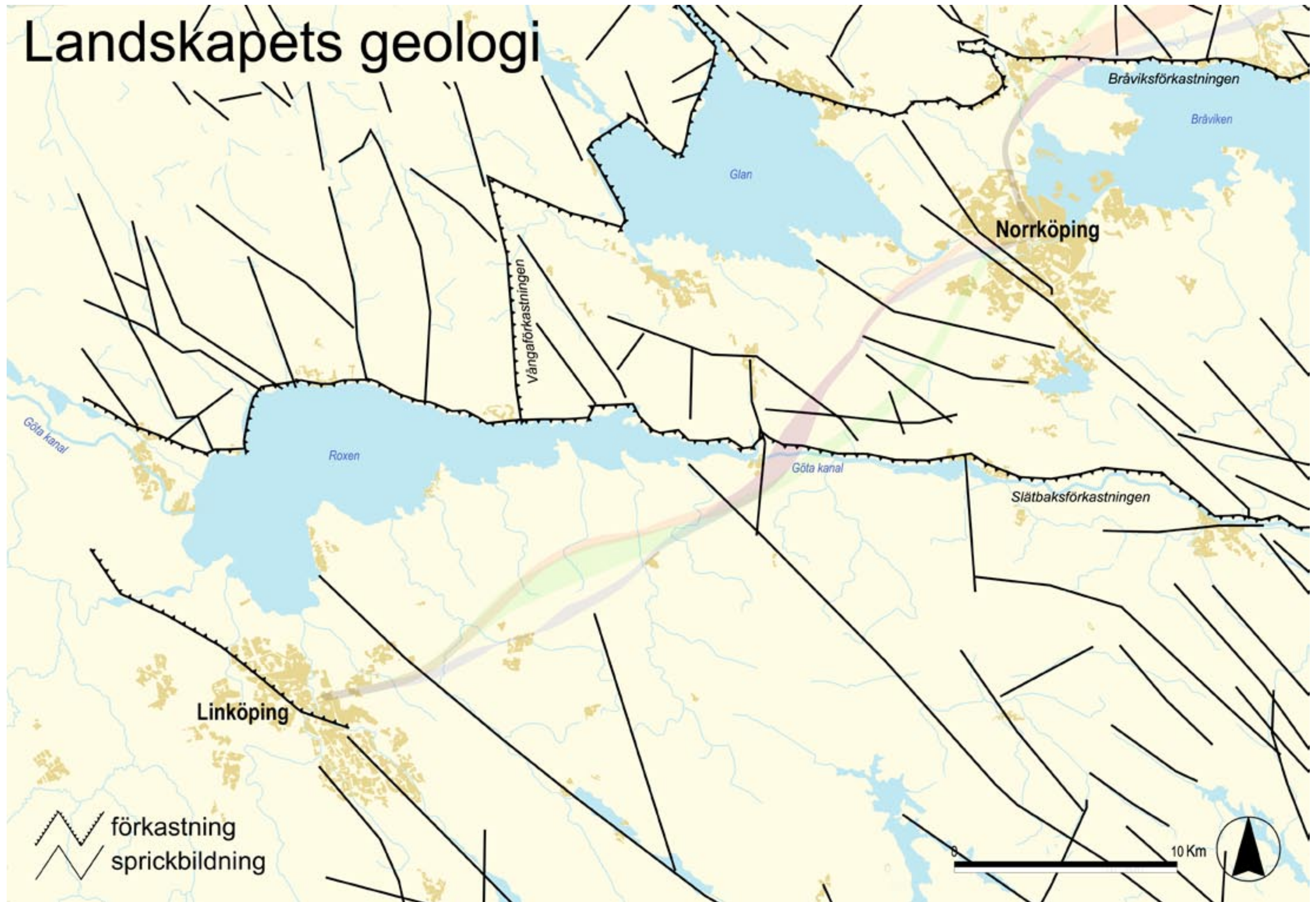
munikationsmönstren i årtusenden. Vissa platser har varit centrala lika länge, som Norrköping vid Motala ström, medan andra blommat en kortare tid och nu bara återstår som ruiner. I modern tid har nya knutpunkter uppstått, exempelvis järnvägens stationssamhällen och rastplatserna utmed E4:an. Detta beskrivs i temat *Centrala platser och vägen dit*.

Det femte temat kallas *Mot det moderna samhället*. Temat är valt för att landskapet är starkt präglat av industrialiseringen med de två städerna Norrköping och Linköping, järnvägen med stationssamhällen samt Göta kanal, som är ett imponerande uttryck för industrialismens tidsanda och numera en stor turistattraktion.

Landskapets särdrag varierar beroende på var i landskapet man befinner sig. Olika områden har påverkats på skilda sätt av naturförutsättningar och historiska skeden. Ett antal sådana delområden har urskiljts i analysen och beskrivs i det sjätte och sista temat, kallat *Karaktäristiska landskapsdelar*.

Del 1 avslutas med ett antal *Mål för kulturmiljön*. Målen har formulerats utifrån den övergripande karaktärsbeskrivningen i kombination med nationella, regionala och kommunala miljömål (jfr Metod, ovan). Målen uttrycker vad man vill med landskapet och kulturmiljön och vad man därmed ur kulturmiljösynpunkt bör beakta i beslutsprocess och projektering av järnvägen. I del 2 formuleras sedan fler mål för kulturmiljön, vilka har en högre detaljeringsgrad.

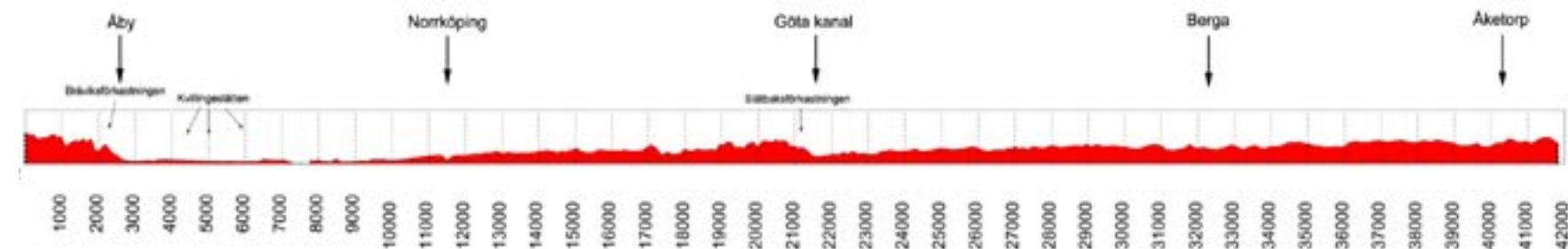
Landskapets geologi



Landskapets geologi

Landskapets geologiska utveckling och storformer ligger till grund för dess historiska skeenden och visuella karaktär. Topografin och berggrunden har varit bestämmande för vattendragens riktningar och jordarternas sammansättning. Senare tiders resursutnyttjande, bosättningsmönster och vägdragningar har anpassats till de naturgeografiska förutsättningarna i de olika regionerna i området.

Landskapets varierande utseende och riktningar är resultatet av flera geologiska händelser. Urberget i Östergötland består av resterna av en mäktig bergskedja som bildades för över 2 miljarder år sedan. Genom årtusendenas lopp har bergskedjan slipats ner genom vittring och erosion, och sprickor och förkastningar har uppstått genom jordbävningar och spänningar i berggrunden. Landskapets östra och norra delar domineras av sprickzoner som löper i nord-väst-sydost och som uppkommit genom att berggrunden rört sig i olika riktningar. Sprickorna har sedan genom årtusenden eroderats ner och gett upphov till ett småskaligt sprickdalslandskap med långsmala dalgångar avskiljda av höjdryggar.



Figuren visar landskapets profil i relation till havsytan. Förkastningarna och den lågt liggande Kvillingeslätten urskiljer sig tydligt. Siffrorna anger avstånd i meter.



Roxenförkastningen sedd från Tuna vid södra stranden av sjön Roxen. Landskapet har helt olika karaktär på norra respektive södra sidan om sjön. Foto TF.

De mest framträdande geologiska formerna i denna del av Östergötland är förkastningsbranterna, som löper genom landskapet i öst-västlig riktning. De bildades en gång vid väldiga jordskalv, då berggrunden brast och försköts vertikalt. En förkastning löper från Vättern norr om Motala och ut mot Östersjön. Norr om Roxen viker den av i två armar, en löper i rät linje norrut i Vångaförkastningen, för att sedan tvärt vika av österut norr om sjön Glan. Här övergår den i Bråvikenförkastningen, där Kolmårdens berg höjer sig brant ovanför havsviken. En arm fortsätter från Vångaförkastningen österut till Slättbaken.

Söder om förkastningarna ligger landet lägre och slättliknande områden har brett ut sig, vilket bidrar till förkastningarnas stora visuella tyngd. Slättområdena består av vidsträckta låglänta marker med få topografiska avbrott. Här har landskapet snarare formats av lösa jordlager och marken består huvudsakligen av lerjordar. Östgötslätten stiger svagt från Roxens strand för att längre söderut övergå i ett mer mosaikartat övergångslandskap med sprickdalskaraktär. Bäckar och åar som rinner härifrån ner i Roxen bildar tydliga nord-sydliga stråk. Norr om Norrköping, på Kvillingeslätten, löper

Norrköpingsåsen mot Bråviksbranten och bildar en visuell skiljelinje mellan området vid Glans strand och Östersjön.

Till största delen består områdets berggrund av urberg i form av granit och gnejsgranit. På slättområdena finns dock relativt stora områden med sedimentära bergarter i form av sandsten och lerskiffer som bland annat bidragit till att området rymmer goda jordar väl lämpade för åkerbruk. Bergarter och malmer av ekonomisk betydelse finns huvudsakligen i områdets norra och östra delar i form av järn- och kopparmalm. Av annan nyttosten finns urkalksten i området kring Gistad öster om Linköping och marmor vid Krokek i Kolmården.



Sprickdalarna har påverkat hur vägarna dragits genom landskapet. Foto TF.



Bråviksförkastningen reser sig som en vägg och bildar en tydlig visuell gräns mellan den flacka Kvillingeslätten och Kolmårdenskogarna ovanför branten. Foto AP.

De första 5000 åren



De första 5000 åren

Det allra tidigaste landskapsutnyttjandet var knutet till inlandsisens avsmältning. Människor och djur följde tätt efter den vikande isranden. De kom först till ett kargt land med torrt och tundraliknande klimat, som dock långsamt blev varmare. Med tiden sjönk havet undan alltmer, urskogar etablerades och det bildades resursrika innerskärgårdar som människan kunde ta i bruk.

När den flera kilometer tjocka inlandsisen drog sig tillbaka för cirka 11 000 år sedan började den kraftigt nedpressade jordskorpan att återta sin ursprungliga nivå. Det innebar att landet långsamt höjde sig över havet. De första sammanhängande landmassorna i Östergötland som kunde skönjas ovan vattenytan ligger idag 135 meter över havet eller högre, och finns i landskapets södra delar. Omberg och de höglänta områdena norr om Motala stack då upp ur havet som små öar, vissa årtider troligen omflutna av isberg som brutits loss från inlandsisen. För den första befolkningen i området fanns två gränser i landskapet, inlandsisens kant i norr och det omgivande havet.

Eftersom kusten i alla tider har varit en viktig plats för människor kan vi följa hur man har bosatt sig och med tiden brukat marken vid den kust som långsamt och i takt med landhöjningen flyttat sig genom landskapet. De äldsta spåren efter mänskliga aktiviteter i Östergötland är daterade till ca 9000–8000 f Kr och kommer från Tåkernområdet och Kolmården. Kartan till vänster visar området

som det tedde sig för omkring sjutusen år sedan då havslinjen låg omkring 40 meter högre än dagens nivå. Kvillingeslätten och Borgbygden låg ännu under vatten, men i de högre skogspartierna kring Göta kanal och i landskapet söder om den nästan avsnörda havsvik, som sedan blev sjön Roxen, fanns goda livsbetingelser.

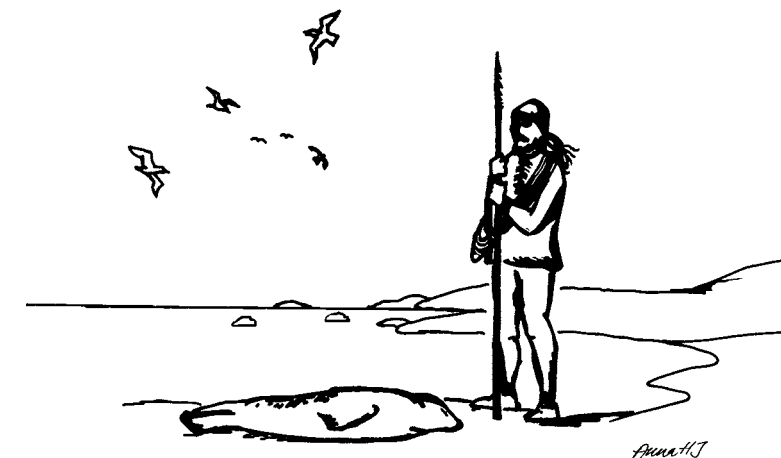
Perioden från inlandsisens avsmältning fram till introduktionen av det första jordbruket omkring 4000 f Kr brukar kallas mesolitikum eller jägarstenålder. Få spår från dessa samhällen är synliga idag, de som finns består mest av avfall från tillverkning av stenredskap. Det krävs tränade ögon för att uppfatta avfallet, som ligger i marken och ser ut som splittrade kvartsstenar. Även rester av redskap gjorda i flinta eller bergarter som porfyr hittas ibland.

I det område mellan Norrköping och Linköping som ska passeras av Ostlänken har ännu inga lämningar hittats som är äldre än från omkring 5500 f Kr, eftersom det var först då som marken höjde sig ur havet. Den äldsta stenåldern är därför inte lika närvarande som den är i Ostlänkenområdets sörmländska delar. Vid Leverstad och Borgsmon utanför Norrköping har dock mindre lägerplatser hittats vilka kunnat iakttas genom rester av redskapstillverkning, enstaka stenredskap och eldstäder. Det är möjligt att även något äldre platser kan finnas i de höglänta skogsområdena norr om Göta kanal, där de kunnat bevaras ostörda av modernt jordbruk och bebyggelse. Väster om Linköping är spåren fler och man har påträffat lämningar efter betydligt äldre bosättningar (omkring tiotusen år gamla) som legat direkt vid den forna havsstranden. Möjliga huvudbosättningar

har ännu inte påträffats men bör finnas utmed bäckar och åar i det mesolitiska inlandet eller i närheten av åmynningar i den forntida skärgårdens innersta vikar. Sådana miljöer erbjöd mycket goda livsbetingelser.

De människor som befolkade Östergötland under mesolitikum levde i mindre grupper som försörjde sig genom att fiska och jaga vilt som säl och älg, fånga fågel och samla in ägg, musslor och växter. Rörligheten var stor och grupperna flyttade med årstiderna från ett slags landskap till ett annat. Från mesolitikums senare del har också mer gedigna hus hittats, bland annat i Linköping och Motala, vilka visar att stadigvarande bosättning fanns vid denna tid. Motalahusets läge vid Motala ström antyder att detta för Östergötland betydelsefulla vattendrag redan under stenåldern fungerade som en viktig kommunikationsled, detsamma gäller Stångån. Fynd av sälben och harpuner visar att jaktexpeditioner skett ut till den forntida skärgården och närvaron av älgben visar att expeditioner också företagits i inlandet.

Några mesolitiska gravar har ännu inte hittats i utredningsområdet. Människoben och rödockra har däremot hittats vid Tåkern och lämningar efter en begravning har framkommit på Ombergs södra sluttning. Speciellt utvalda platser för begravning av de döda styrker idén om mer eller mindre stadigvarande bosättningar vid denna tid.



Odlingslandskapet



Odlingslandskapet

I området har olika naturgeografiska förutsättningar och skiftande historiska processer skapat ett varierat odlingslandskap. Det som möter resenären på väg från Kolmården till Linköping är kanske i första hand ett jordbrukslandskap präglad av modern stordrift. Men medan slättlandskapet genomgått en genomgripande omvandling mot ett industriellt brukat odlingslandskap har övergångsbygden och skogsbygden behållit mer av sin småskaliga karaktär. Kvar i igenväxande ängar och i den skog som vid seklets början var öppen betesmark finns också spåren efter tidigare generationers odlingslandskap som 1800-talstorp, medeltida ödegårdar och järnåldershägnader.

Ett odlingslandskap med lång kontinuitet

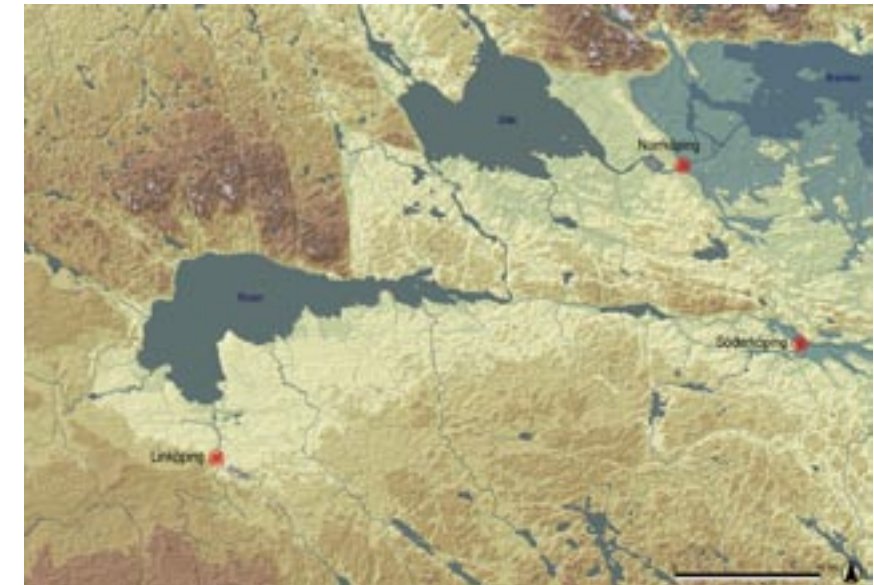
Slättbygden och övergångsbygden utmärks av en lång bebyggelsekontinuitet. Det tidigaste landskapsutnyttjandet var knutet till landhöjningen som successivt förflyttade kustlinjen och frigjorde ny mark för bosättning och resursutnyttjande. Människan har varit närvarande ända sedan inlandsisens avsmältning då landskapet var en skärgård med havsvikar och fjärdar. En kulturell omformning av landskapet på mera bestående vis skedde dock tidigast under neolitisk tid, eller den s k bondestenåldern (ca 4000 f Kr – 1800 f Kr).

Det äldsta jordbruket - sten- och bronsålder

I början av bondestenåldern sträckte sig havet fram till där Linköping ligger idag. I takt med landhöjningen fick Roxenbygden redan under sen stenålder i stort sett samma fördelning mellan land och vatten som den har idag, medan Norrköpingstrakten ännu en tid var en skärgård. Urskogarna var stora, och de första människorna som ville odla fick börja med att röja skog. Till det använde man yxor av flinta och sten, men man använde även tekniker som ringbarkning och svedjning med eld. Det tidigaste jordbruket ägde inte rum på slättens tunga lerjordar, det hade man inte redskap för då man använde träårder och hackor av horn och ben, utan det var lättare blandjordar i randbygden och intill moränhöjder som kom att odlas upp först. Lerslätten med igenväxande våtmarker var istäl-



Kartorna visar havslinjen på nivåerna 20 meter och 10 meter över dagens nivå. Det framgår tydligt att fördelningen mellan land och vatten varit förhållandevis konstant ända sedan bronsåldern. Den begränsade landhöjningseffekten har bland annat lett till att man kunnat bo och bruka samma områden söder om Roxen alltsedan stenåldern. De största förändringarna med nytillskott av mark har skett vid Bråviken, särskilt på Vikbolandet var landtillväxten stor.



let idealisk för bete, men användes också fortsättningsvis för jakt och insamling. Eftersom spåren i landskapet från eventuell odling av grödor sedan länge är borta är det svårt att veta hur omfattande jordbruket var. Djurhållningen anses dock ha varit av betydligt större vikt.

Även bronsålderns odlingslandskap präglades av att djurhållningen var ett viktigt inslag i ekonomin, men åkerbruket tilltog och en mångfald sädeslag och kulturväxter odlades. Landskapet blev allt öppnare. Blandekonomin verkar ha varit gynnsam och med en kombination av bra jordar, goda betesmarker, kuststräckor och vattendrag som man både kunde färdas på och fiska i växte vissa områden i betydelse. Rikedomen av hällristningar kring Norrköping antyder en sådan utveckling där Himmelstalundsområdet intar en särställning i landskapet med karaktär av överregionalt centrum. Mot slutet av perioden skedde en omfattande röjning och landskapet ombildades successivt till att bli mera hedliknande med stora öppna betesmarker. Vid vår tideräknings början började redskap av järn bli av betydelse. Man började också gödsla åkrarna och stalla djuren, och i och med det kom ängsbruket, dvs höslättern, igång.



Man har inte hittat hägnader från bronsåldern. Utan hägnader måste djuren vallas och vaktas och sannolikt skedde bronsålderns omfattande betesdrift med hjälp av herdar. En herde med sina djur har avbildats på en klippvall vid Himmelstalund, en av de rikaste hällristningsplatserna i landet. Att det fanns goda möjligheter att hålla stora boskapsjordar här bidrog förmodligen till områdets särställning. Foto CT.

Äldre järnålder – hägnadsmurarnas tid

Den äldre järnålderns (ca 500 f Kr – 400 e Kr) synliga lämningar ligger insprängda i den historiska odlingsbygden, men inte främst där man odlar idag, på den bördiga men tunga dalgångsleran, utan på de mera lättbrukade sandjordar som finns i slutningarna mellan leran och höjdsträckningarnas morän. Spåren består av mer eller mindre sammanhängande nätverk av raserade och hopsjunkna hägnadsmurar av sten, så kallade stensträngssystem. Stensträngarna är den fornlämningstyp som anses mest karaktäristisk för Östergötland, och särskilt väl bevarat är stensträngslandskapet på östra Östgötslätten. Stenmurarna byggdes en gång för att förhindra att boskapen tog sig in på åkrar och ängar och för att leda djuren från gården till det gemensamma betet på utmarken. Stora delar av landskapet hägnades in och de olika marktyperna åker, äng och betesmark åtskildes – det är alltså vid denna tid som uppdelningen mellan inägor och utmarker först etableras. Sädesodlingen var dock underordnad betesdriften som förefaller ha varit intensiv. Stensträngssystemen är ofta stora, de kan sträcka sig över flera nutida byars ägor, och de rymmer också gårdsplatser och befolkningens gravar.

Stensträngar förekommer i anslutning till enskilda gårdar men oftast var det flera gårdar som tillsammans brukade gårderna och fågatorna. Systemen var därför en form av bygemenskaper, om än annorlunda än senare tiders byar. Det är troligt att systemen byggts ut och byggts om över tid. Hägnadernas sammanlänkning av gårdar och gravplatser uttryckte normer som underlättade samvaron mellan gårdarna och arbetet med hägnaderna. Sannolikt gick betesrättigheterna i arv. Stensträngslandskapets intensiva boskapsskötsel kan ha syftat till att skapa ett överskott av skinn och hudar som ytterst hade den romerska armén som mottagare.

Samverkan mellan gårdarna tycks ha varit hierarkiskt organiserad med större och mindre gårdar, där de mindre stått i beroendeställning till de större. Storgårdarna har ibland varit befästa, så kallade bygde- eller fornborgar som var placerade centralt i stensträngssystemen och högt i terrängen på ett sätt som gjorde det möjligt att kontrollera de mindre gårdarna. Kanske hade fornborgarna ett övergripande inflytande över produktion och betesdrift inom hägnadslagen. I fornborgar har man ibland hittat föremål som visar att de utgjort fästen för en slags religiös, ekonomisk och politisk aristokrati. De liknade därför, på sätt och vis, den historiska tidens gods. Fornborgarna användes dock under flera hundra år och är svårtolkade lämningar som förmodligen använts på flera sätt. I en del borgar har föremål med vardaglig prägel påträffats och andra tycks ha anlagts i utmarksläge i planerade försvarssystem, med syfte att skydda vissa kärnbygder i landskapet.



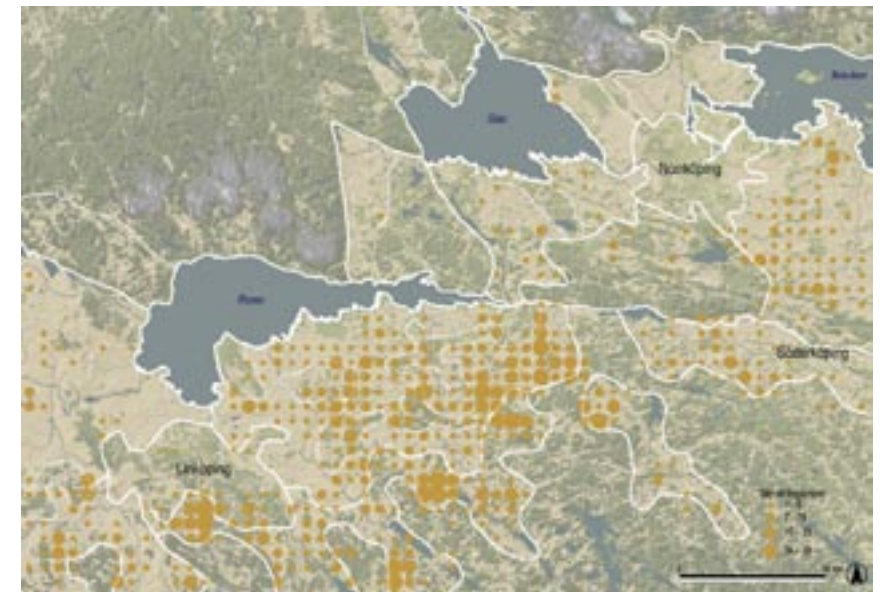
Skiss av ett tänkt äldre järnålderslandskap. Teckning AHJ.



Stensträngssystemen gör det möjligt att uppleva en annan sorts landskapsorganisation än den vi känner igen från senare tider. Ofta finns ändå en kontinuitet, t ex i hur man har lagt gränserna mellan inägor och utmark. Stensträngen vid Öjeby sydväst om Norsholm ligger i gränsen mellan dagens hag- och skogsmark. Foto AP.



Utsikt från fornborgen i Hallstra, Törnevalla sn. Här fanns under äldre järnålder en befäst gård och antagligen hade de som bodde här någon form av inflytande över andra gårdar och över de stora hägnadssystemen i landskapet. Bortom dagens motorväg skimtar impediment med gravfält och stensträngar. Foto ALag.



Ett särdrag i östra Östergötland, särskilt söder om Göta kanal, är de många lämningarna efter äldre järnålderns odlingslandskap. Kartan visar antalet stensträngar per ekonomiskt kartblad. De markerade områdena är de som längre fram (i avsnittet Karaktäristiska landskapsdelar) urskiljts som karaktärsområden.

Yngre järnålder – dagens landskap tar form

Under 500-talet e Kr inträffade en rad förändringar. De stora hägnadslagen splittrades, man slutade uppföra stenmurar och man övergav många av de gamla gravplatserna och gårdarna. Även fornborgarna övergavs. De spridda gårdarna flyttade samman till byar på åkerholmar centralt i odlingsmarken, i samma lägen som där byar och gårdar ligger än idag. Nya begravningsplatser anlades intill och gravarna gavs nya former. Ibland placerade man till och med de nya gravfälten mitt i de gamla hägnadslagens fägator, som för att symboliskt markera brytningen med det gamla. All mark delades in i byterritorier och den nya bebyggelsen fick nya namn. Vanligen har namnen ändelsen -stad och -by, och särskilt stad-namnen är hop-satta med personnamn. Ortnamn som Finnstad, Gistad, Grimstad och Ingelstad är benämningar på Finns, Gisles, Grims respektive Ingjalds (nya) boplatser. Förändringarna var ett resultat av nya sätt att använda marken och en förändrad syn på markrättigheter, men också av en ny social struktur och samhällsorganisation. Eftersom man inte längre uppförde stenhägnader vet vi mindre om odlingslandskapets organisation än den vi känner till från äldre järnålder. Mycket talar dock för att fördelningen mellan åker och gräsmarker var ungefär likadan som tidigare fram till slutet av vikingatiden och den tidiga medeltiden. Då blev spannmålsodlingen allt viktigare och åkerarealerna utvidgades. Jordbruksredskap av järn fick större betydelse och tyngre men bördigare lerjordar började odlas. Längst ner i dalgångarna hade man slätterängar som efter höbärgningen betades av boskapen. Dikessystem som dränerade de fuktiga dalgångarna infördes tidigast med den järnskodda spaden under medeltiden. Även i sluttningarna ovanför åkrarna fanns ängar och hagmarker. Skogen och utmarken var en betesresurs som också användes för lövtäkt, vedinsamling och hämtning av virke till byggnader och gärdsgårdar.

Medeltid - solskifte och bygdeexpansion

Under medeltiden låg bebyggelsen kvar på samma platser som tagits i anspråk under föregående århundraden. Gårdarna låg samlade i byar som var placerade på gränsen mellan inägor och utmark eller centralt i åkermarken. Den intensivt utnyttjade inägomarken bestod av åkrar, ängsmarker, inhägnade hagar och trädgårdsodlingar. Odlingsmarken var indelad enligt solskiftets principer i långsmala åkertegar som åtskildes av renar, diken eller impediment och som brukades enskilt av gårdarna. De medeltida östgötska byarna var ganska små. Oftast var de geometriskt reglerade i typiska radbyar med bebyggelsen på rad på långsmala tomter som hade kortsidan mot bygatan. Med Östgötalagens språk låg byarna i laga läge. Det innebar att tegarna i en åker fördelades efter tomtens läge i byn, tomten längst i öster i byn brukade den östligaste tegen osv.



Klingagravfältet i Borg socken. Innan de kristna sockenkyrkorna togs i bruk hade gårdarna och byarna egna gravfält. När bebyggelsen flyttade anlades också nya begravningsplatser. Gravarna fick nya former, de vanligaste var runda stensättningar och högar som på bilden. De yngsta gravfälten är från 900-talet e Kr. Foto CT.



En äldre odlingsstruktur har ibland levt kvar med små åkertegar åtskilda av ett stort antal diken och dikesrenar. Så är fallet vid Reva i Törnevalla socken, som är en av ytterst få bevarade radbyar på Östgötaslätten. Foto TF.

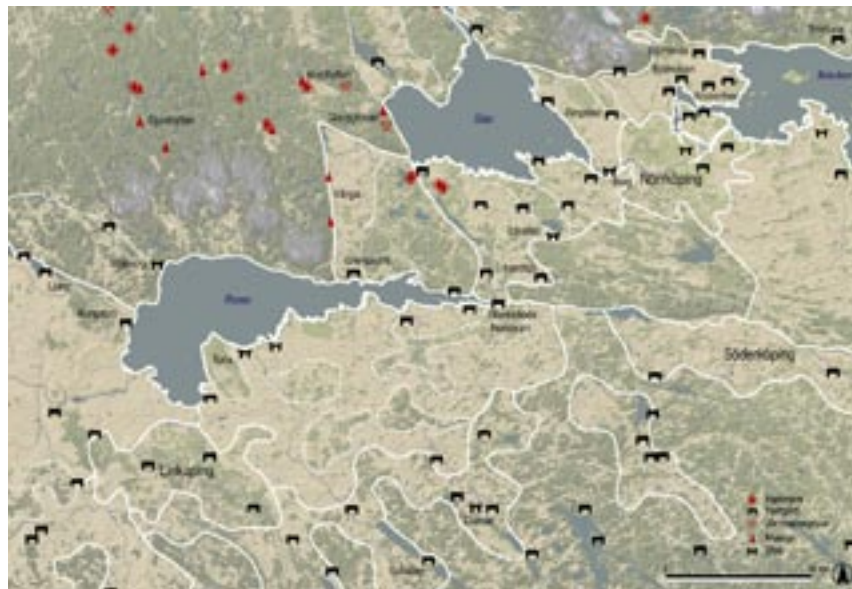


Byn Älvestad i Törnevalla är på denna storskifteskarta från 1769 avbildad som en typisk radby med gårdarna på rad inom en gemensam bytomt. Kring bytomten syns de smala tegarna och den stora mängden diken och åkerrenar. Husen är schablonmässigt tecknade. © Lantmäteriet 2001-04-23. Ur Historiska Kartor™.

utflyttning, nyodling och rövning. Bebyggelsen expanderade även norr och söder om de gamla centralbygderna. En viktig orsak var det begynnande bergsbruket. Förekomsten av malmförande bergarter samt god tillgång på skogsresurser och vattenkraft gynnade uppkomsten av malmbrytning och gruvdrift, vilken drog till sig bebyggelse. Under senmedeltiden framhäver sig både det kyrkliga och det världsliga frälset allt tydligare genom stora godsbildningar och ett manifest borgbyggande på strategiska platser i anslutning till sjöar och vattenleder, framför allt i bygderna kring Norrköping. Vi kan se exempel på det i borgar som Ringstadholm, Henriksborg och Munkeboda. Delar av angränsande skogsområden tjänade som utmarker till de större borgarna och godsens vilket gav upphov till en tidig torpbebyggelse.

Säterier, gods och slott

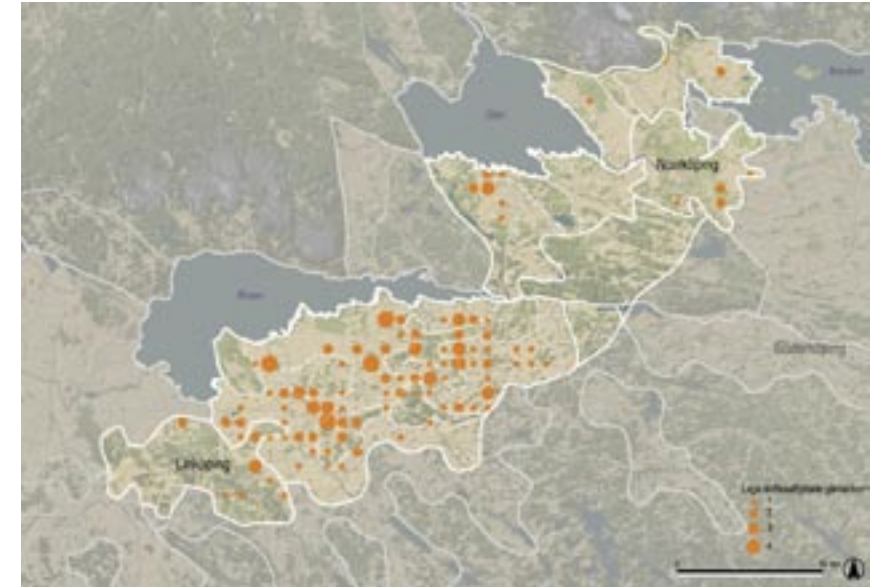
Säteribildningen under 1600-talet kom att påtagligt omforma delar av landskapet genom förändringar i markanvändning, bebyggelsestruktur och vägmönster. Säteribildningen innebar skatteprivilegier för sätesgården, och förutsättningarna för besittningsrätten var att gården ägdes av adel, hölls i hävd och var ståndsmässigt bebyggd. För att få en rationell arrondering skapades genom uppköp och utbyte och i vissa fall avhysning av byar på säteriernas ägor vidsträckta sammanhängande odlingsmarker som brukades av torpare och bönder i trakten. Säterierna var ofta belägna i anslutning till sjöar och vattendrag och i områden med rika betes- och fodermarker, eftersom jordbruksdriften var inriktad mot boskapsskötsel. Säterierna var högreståndsmiljöer med byggnader som avvek från den övriga landsbygden, ofta var de uppförda med hjälp av sin tids mest framträdande arkitekter. Man påverkade också landskapet omkring genom en målinriktad planering av vägnät samt anläggande av alléer, parker och trädgårdar. I övergångsbygden och i Norrköpings slättbygd gav säteribildningen upphov till en förtätad godsstruktur. På Kimstadslätten och Kvillingeslätten utanför Norrköping kom ägostrukturen att innebära att ett stort antal gårdar periodvis tillhörde omfattande godsbildningar. Säterier finns också i det bördiga landskap som omger Herrebrokärret söder om Norrköping, och det karaktäristiska eklandskapet utmed Stångåns vattensystem är ett resultat av den slotts- och herrgårdsbygd som vuxit fram där sedan medeltiden.



Herrgårds- respektive bruksbygden är tydligt fördelad efter de naturgeografiska förutsättningarna.

Laga skiftet

Med skiftesreformerna, framför allt laga skiftet under 1800-talets andra hälft, kom det förindustriella odlingslandskapets lapptäcke av tegar och omfattande ägoblandning att förändras. Särskilt östra Östgötaslätten präglas av laga skiftet, som gav upphov till en spridd bebyggelse med ensamliggande gårdar. Det finns endast ett fåtal oskiftade byar kvar idag. Ibland, som på slätten nära Linköping, har laga skiftets ensamgårdsbebyggelse genom uppköp och sammanslagningar av gårdar skapat stora brukningsenheter med herrgårdsliknande bebyggelse. Genom laga skiftet fick varje gård i byn sina marker samlade och på många håll resulterade det i att gårdar flyttade ut från den tidigare bytomten för att komma närmare sina marker. På detta sätt blev förutsättningarna för ett rationellt jordbruk större. På många gårdar inriktade man sig mer på spannmålsproduktion vilket resulterade i uppodling av ängsmark och utdikning av sankare partier. Samtidigt som jordbruket effektiviserades resulterade laga skiftet i att den gamla bygemenskapen slogs sönder när gårdarna inte längre låg på samma tomt och gemensamt brukade marken.



Laga skiftet fick stort genomslag på Östgötaslätten vilket visas av antalet utflyttade gårdar. Notera skillnaden mellan slätten och områdena norr om Göta kanal.



Säterierna påverkade landskapet genom en målinriktad planering av odlingsmark och vägnät samt anläggande av alléer, parker och trädgårdar. Särskilt många säterier skapades i övergångsbygden och i Norrköpings slättbygd. Krusenhov på Malmölandet nordöst om Norrköping är omgivet av vidsträckta sammanhängande åkrar. Foto AP.



Tärnestad på Åkerboslätten får representera ett typiskt laga skifteslandskap med gamla bytomter och utflyttade gårdar (närmast) i lägre terräng utmed vägarna. Foto TF.

Mekanisering och ny jordbruksteknik

Vid sekelskiftet infördes en ny jordbruksteknik med konstgödsel, nya spannmålssorter och täckdikning. För att få större och sammanhängande åkrar kom det finmaskiga nät av öppna diken och renar som tidigare delade upp åkermarken att täckas över och större utfallsdiken förstärktes och rätades ut. Under 1900-talet skedde en tillbakagång av det kreatursbaserade jordbruket med en ökad specialisering på spannmålsproduktion inriktad på avsalu. Under denna tid börjar kultiverade marker ersätta den naturliga ängen. Genom att foderväxter började produceras på åkermarken blev ängsmarken överflödigt och de gamla hägnads- och gärdessystemen bröts upp. Betet på utmarken övergick till inhägnade hagmarker på de tidigare inägor. Jordbrukets ökade mekanisering medförde också att flåkiga åkerformer rätades ut och att tidigare obrukbar mark odlades upp.

Utmarksbebyggelse och torp

Landskapets skogsklädda höjdparter var en viktig resurs och nyttjades som utmark för de intelligande byarna på slätten. I samband med den kraftiga befolkningstillväxten under 1800-talet kom många torp att anläggas i anslutning till utmarkerna, bl a på Norrköpingsåsen, i Aspveden och i anslutning till de skogsdominerade moränhöjderna på östra Östgötaslätten.

Kombinerade näringsmönster

De naturliga förutsättningarna i norra och södra skogsbygderna med sprickdalslandskapets begränsade odlingsresurser men goda tillgång till malmförande bergarter, vattenkraft och skog har gett upphov till en kombination av näringsformer. Kännetecknande för skogsbygdens små gårdsenheter med liten jordbruksareal är att man kombinerat kreatursinriktat jordbruk med skogsbruk. Skogsbygdernas varierade näringsmönster är också ett resultat av den bruksdrift som växte fram under medeltiden och som kom att utgöra ett komplement till den agrara ekonomin.

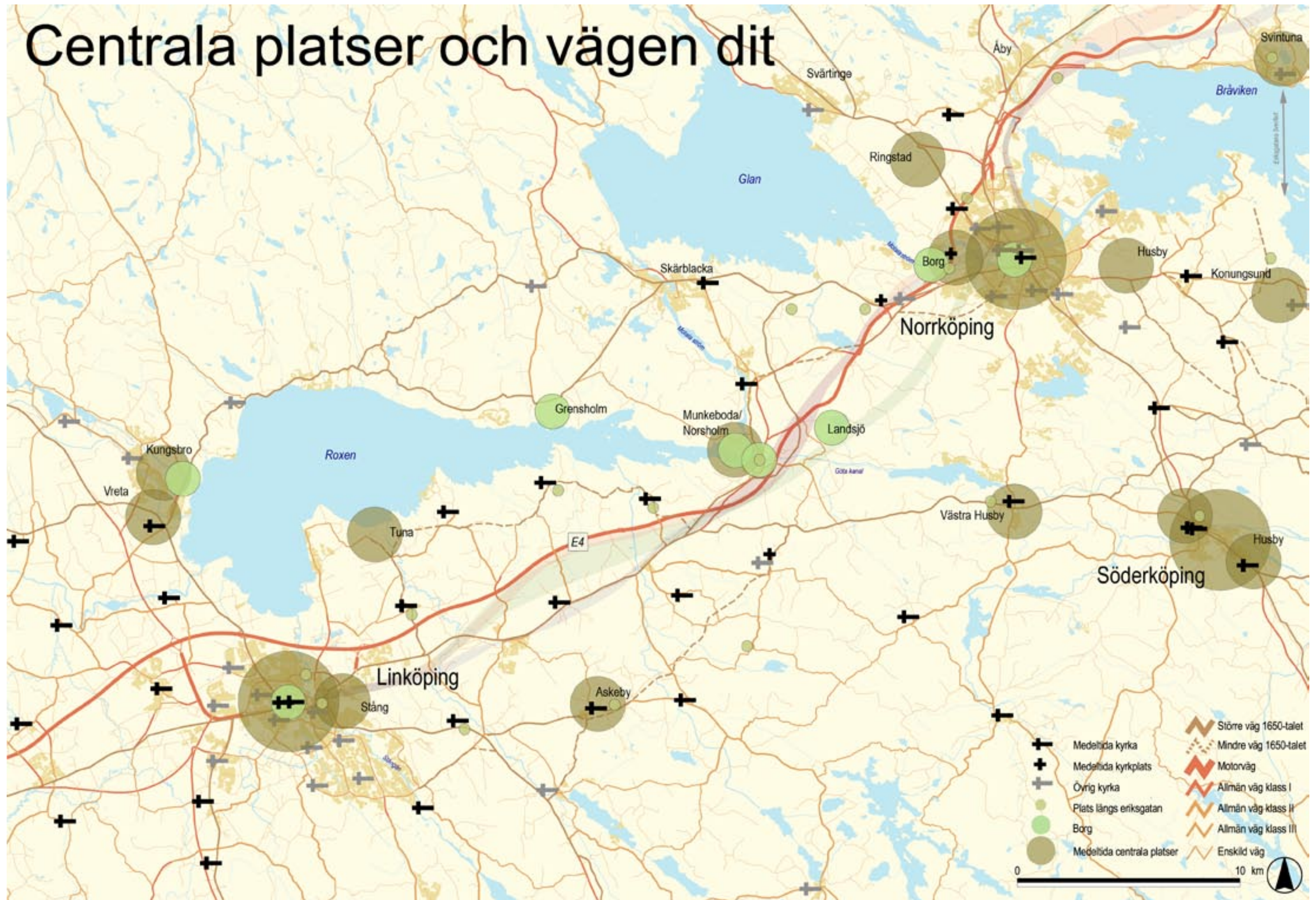


Rationellt skötta jordbruk utanför Linköping. Foto TF.



I samband med den kraftiga befolkningstillväxten under 1800-talet uppfördes ett stort antal torp i anslutning till utmarkerna. Idag har många torp övergivits eller förvandlats till sommarstugor, och skogen växer eller planteras tillbaka in på de små åkrarna. Foto AP.

Centrala platser och vägen dit



Centrala platser och vägen dit

Vägnätet är en beständig struktur i landskapet. Det speglar människors rörelsemönster och verksamheter inom ett område och de kontakter som funnits med trakter omkring. En nära koppling finns mellan nätverket av vägar och vattenleder och landskapets centrala platser, som ofta har lång kontinuitet men ibland anläggs på nya platser i landskapet och förändrar rörelsemönstren. Ett exempel på kontinuitet i landskapet är att bronsålderns rituella centra återfinns i samma strategiska lägen som senare tiders städer. En förändring däremot är att tidigare viktiga gårdar och kyrkor har ersatts av det bilburna samhällets rastplatser och bensinmackar som knutpunkter längs vägarna.

Vägnätet

Det äldre vägsystemet var väl anpassat till terrängen. Vägarna väjde för sankmarker och lades på väl-dränerade och höglänta partier längs grusåsar och dalgångsstråk. För att undvika intrång i inägorna lades vägarna också i utkanten av odlingsmarken. Terränganpassningen gjorde vägarna smala och krokiga. Trots en del förändringar har det äldre vägsystemet till stora delar varit bestämmande för förflyttningarna genom området och kommit att utgöra stommen i det vägnät som används än idag. De större vägarna har rätats ut, breddats och anpassats till det moderna samhällets trafikvolymer och krav på säkerhet, men de motsvarar ännu väsentligen de huvudleder som sträckt sig genom området sedan medeltiden. Nära de förbättrade vägarna kan man ofta hitta rester av äldre väganläggningar vilket visar på kontinuiteten i rörelsemönstren.



Vägnätets regionala särdrag

Slättbygden vid Norrköping och sprickdalslandskapet

Vägnätet är anpassat efter områdets varierande regionala särdrag. Norrköping intar ett framskjutet transportgeografiskt läge i anslutning till Motala ström och de vägleder som utgår från staden i ett stjärnformigt mönster. Vägmonstret i den låglänta slättbygden kring Norrköping har formats efter landskapets topografi, där vidsträckt sankmarker före utdikningarna på 1800-talet gjorde vägarna svårframkomliga och krävde omvägar. Ortnamn som innehåller -vad, -bro och liknande, t ex Herrebro, visar var det funnits passager. De bergslagsvägar som sträcker sig från skogsbygden till utskeppningshamnen i Norrköping uttrycker de skilda näringsgeografiska förutsättningar som funnits mellan norra skogsbygdens bergslag och den



E4:an söder om Kolmårdsbranten. Området har sedan medeltiden präglats av olika kommunikationslösningar, numera dominerar utblickarna av motorvägens storskaliga anläggning. Foto TF.

Det äldre vägnätet har till stora delar varit bestämmande för förflyttningarna genom området och kommit att utgöra stommen i det vägnät som används än idag. Vid sidan av den moderna E4:an brukas ännu de äldre vägar som slingrar genom landskapet. Foto TF.

spannmålsproducerande slättbygden. Med tilltagande bruksdrift i bergslagen och ökande export växte varuutbytet och transportbehovet. Torpare och bönder betalade arrende i form av kolning och körslor till järnbruket. Från bruket fraktades stångjärn och kanoner till hamnen i Norrköping och i retur transporterades jordbruksprodukter från slättbygden.

Söder om Norrköping förbinds slättbygden med den skogrika övergångsbygden genom ett nät av mindre vägar som ger uttryck för det resurslandskap som området utgjorde för storgårdarna på slätten. Det finmaskiga vägnätet i Aspveden är tydligt anpassat till landskapets sprickdalsterräng. Vägarna länkar samman dalgångarna med varandra och följer ofta kanten av dalgångsstråken i randzonen mellan odlingsmark och skogsmark.



Grusvägen i Aspveden följer terrängen och undviker intrång i inägorna genom att vara placerad i utkanten av åkern. Foto AP.

Östgötaslättens vägnät

Över Östgötaslätten löper kommunikationslederna tätt. Staden Linköping är strategiskt placerad där viktiga land- och vattenleder möts. Vägar från det inre av Östergötland och Småland löper samman vid Stångån, och österifrån sträcker sig betydelsefulla vägstråk från städerna Norrköping och Söderköping. Vägen till Söderköping var troligen viktigast under äldre tid. Fram till reformationen samlades mycket av lantegendomarnas överskott hos domkyrkan i Linköping, där mycket konsumerades men en hel del också avyttrades på marknaden i Söderköping, som under medeltiden var regionens mest betydande hamnstad. Den gamla landsvägen mellan Linköping och Norrköping var också av stor betydelse under

äldre tid och utgjorde bland annat en del av Eriksgatan. Landsvägen blev efter vissa omläggningar och uträtningar riksväg och senare Europaväg 4. Ytterligare en viktig förbindelse från staden österut är vägen som löper längs Roxens södra strand mot Tuna kungsgård och mellan Åkerboslättens medeltida kyrkor.

Till detta öst-västliga kommunikationsmönster ansluter ett lokalt nord-sydligt vägsystem som vuxit fram i anslutning till de stora stråkvägarna. Det finmaskiga vägnätet är nära integrerat med den gamla landsvägen mellan Linköping och Norrköping, norrifrån löper vägarna från Åkerboslätten söder om sjön Roxen och från söder ansluter vägar från övergångsbygden och södra skogsbygden.



Till de stora öst-västliga stråkvägarna som löper över Östgötaslätten ansluter mindre vägar i nord-sydlig riktning, här vid Hallstra-Täljestad. Foto från sydöst AP.



Det historiskt framvuxna vägsystemet har tillkommit i nära relation med bebyggelsen. Många gårdar och byar har legat på ungefär samma plats sedan den sena järnåldern och de vägar som slingrar från by till by kan bitvis vara från samma tid. Foto TF.

Vägar och bebyggelse

Det historiskt framvuxna vägsystemet har tillkommit i nära relation med bebyggelsen. Många gårdar och byar har legat på ungefär samma plats sedan yngre järnålder och de vägar som slingrar från by till by kan bitvis vara från samma tid. Under medeltiden räknades de vägar som gick mellan byarna som allmänna vägar och kallades då kungsvägar. Vid laga skiftet kom en del av de utflyttade gårdarna att läggas i anslutning till äldre vägar, medan andra lades centralt i åkermarken och istället fick nya tillfartsvägar i raka vinklar från de gamla förbindelserna. Det nära sambandet med bebyggelsen kom att framhävas ytterligare då 1800-talets kraftiga befolkningstillväxt medförde att torp och backstugor uppfördes intill de stora stråkvägarna, särskilt i städernas närhet. Koncentrationerna av torp och backstugor växte ibland ut till rand- och vägkorsningsbyar som på vissa håll utvecklades till tätorter. Över detta äldre vägsystem har en motorväg lagts som uttrycker det sena 1900-talets överordnade transport- och kommunikationsbehov med få stopp och avfarter till det omgivande landskapet. Tätorterna har expanderat utmed de storskaliga trafiksystemen och externt etablerade centra för handel, boende och arbete har kommit att prägla gränsen mellan stad och land.



Väghållningsstenen mellan Resebro och Alsätter i Borg sn står kvar sedan det var de jordäggande böndernas ansvar att hålla väg, en regel som gällde fram till 1921. Stenen markerade vilken sträcka av vägen som sköttes av vilken bonde. Ordningen kunde leda till att vägen såg ut som ett lapptäcke eftersom varje gård valde egen vägbeläggning. Foto AHJ.



Gästgiveriförordningen 1649 var startskottet för uppsättande av milstolpar. Stolparna gav kronan kontroll över skjutspengar och traktamenten, samtidigt som de gav vägledning åt de resande. De fungerade också som fartmätare – för första gången kunde man mäta väg. Milstolparnas funktion upphörde i slutet av 1800-talet när de gamla längdmåtten ersattes av metersystemet. Milstolpe vid Kimstadvägen, Lövsadsjön i bakgrunden. Foto AHJ.

Vattenvägarna

Den centrala, tätt befolkade slättbygden går som ett nordost-syd-västligt band genom Östergötland, parallellt med Motala ström och dess sjösystem. Vattnet var under lång tid den säkraste och bekvä-maste resvägen. Det dröjde fram till 1800-talet innan vägnätet och de landbaserade transporterna kunde konkurrera med båtfrakt. Vattenvägen från Bråviken via Glan, Roxen, Boren och ut i Vättern – Motala ström – har sedan förhistorisk tid varit en pulsåder för handel och samfärdsl genom landskapet. På Östgötslätten spe-lade Svartån och Stångån en viktig roll. Under medeltiden fanns begreppet kungsådror som en motsvarighet till kungsvägarna i betydelsen allmän väg. Av de östgötska vattendragen var det Motala ström, Svartån och Stångån som hade kungsådror. Vattendrag med kungsådror fick inte stängas för båtar eller fiskens vandringar. I Norrköpingsområdet har Bråviken och havet utgjort en förbindel-selänk mot omvärlden. De naturgivna vattenvägarna kompletterades under 1800-talet med det imponerande byggnadsverket Göta kanal, som förenade västerhav och österhav men som transportled ganska snart kom att överflyglas av järnvägen.



Den urgamla vattenvägen Motala ström vid Norrköping. Foto AP.



Nuförtiden är det en stor turistattraktion att färdas på Göta kanal. Foto AP.



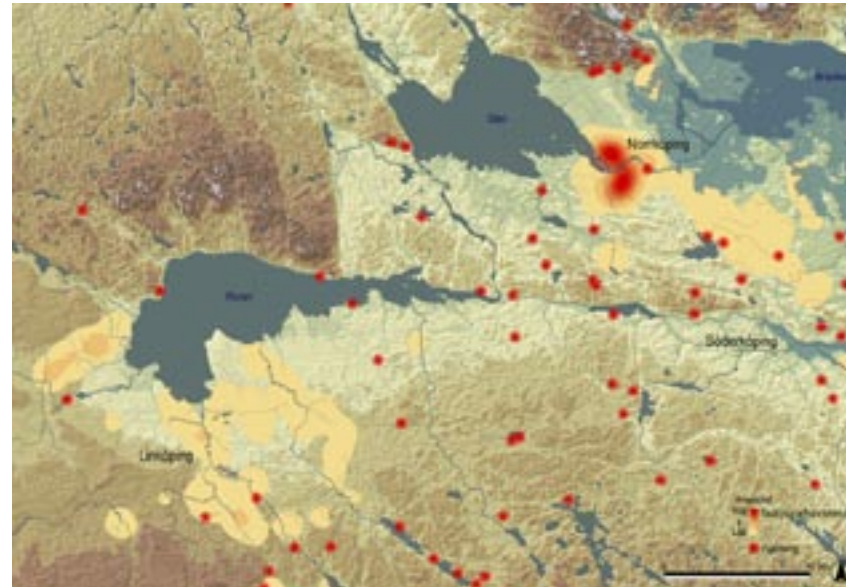
Över Göta kanal har en högbro byggts för E4:an. Motorvägsbron är fotograferad från Norsholm. En liknande högbro, vars gestaltning än så länge inte bestämts, planeras nu för Ostlänkens passage. Foto TF.

Landskapets knutpunkter

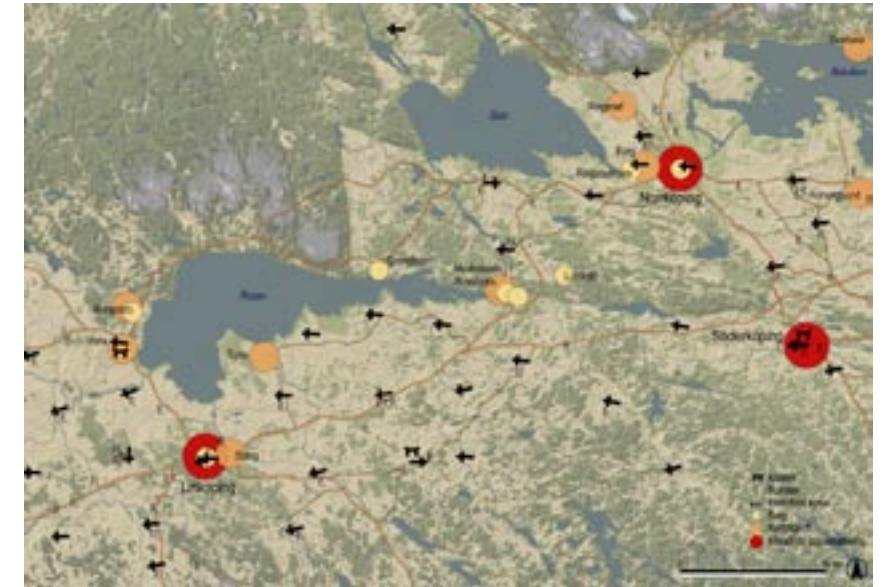
Samlingspunkter och maktcentra har ofta varit strategiskt knutna till land- och vattenvägar. Många platser har varit dominerande knutpunkter i landskapet sedan äldsta tid. Norrköpingsområdet var redan under bronsålder ett viktigt centrum. Landet hade höjt sig och frilagt foderproducerande ängsmarker som gav goda förutsättningar för en stor befolkning. Landhöjningen hade också bildat en serie forsar i Motala ström vilket avsnörde den fria vattenvägen in i landet. För att ta sig uppströms måste man forcera ett antal vattenströmmar och fall och vid dessa platser uppstod viktiga mötes- och omlastningsplatser, vars betydelse bland annat uttrycks genom de berömda hållristningarna. Slättbygden kring Stångåns och Svartåns mynnningar var också attraktiv och sannolikt levde en stor befolkning här redan under yngre stenålder. Även här tyder många hållristningar på att området varit ett centrum under bronsåldern. Vattenvägarna tycks däremot ha spelat en mindre roll för uppkomsten av centrala platser under den äldre järnåldern. Guldfynd, fornborgar och speciella ortnamn som t ex Skälv (som ungefär betyder upphöjd) i trakterna kring Norrköping visar att stormannagårdarna snarast varit belägna centralt i jordbruksbygden. Den yngre järnålderns och tidiga medeltidens centrala platser återfinns däremot enbart i kommunikativa lägen vid land- och vattenvägar.

Kontroll över den rika slättens mark och jordbruksproduktion gav makt och inflytande. Under tidig medeltid var det stormän som hade sin bas i den östgötska slättbygden som konkurrerade om kungatiteln i det framväxande svenska riket. Det medeltida maktlandskapet kan vi idag se genom det nät av tidigmedeltida stenkyrkor som ligger i ett öst-västligt band på Östgötaslätten. Ofta har de byggts i anslutning till ett äldre betydelsefullt centrum och intill större viktiga vägar. Den östgötska maktelitens inflytande speglas också i det biskopsdöme som bildades under 1100-talet med centrum i Linköping. Där Svartån och Stångån flyter samman och bildar en knutpunkt växte staden fram som biskopssäte och provinshuvudstad med stor politisk, ekonomisk och religiös betydelse. Den inflytelserika östgötska makteliten var i nära allians med kyrkan, och biskopsdömet och klostren var stora jordägare. Linköping och dess kyrkliga institutioner fungerade som uppsamlingsplats för den omgivande bygdens jordbruksprodukter. Kungamaktens ekonomi grundades främst på besittningsrätten till kungsgårdarna. Kungsgårdar fanns bland annat i Borg utanför Norrköping och i Stång intill Linköping.

Den medeltida Eriksgatan var inte någon bestämd fysisk väg utan en medeltida statsrättslig institution i form av en ceremoniell färd som gjordes för att befästa kungens legitimitet. Begreppet syftade på den resa genom viktiga landskap som den valda kungen gjorde för att få valet bekräftat. På den resan kunde man välja olika färdvägar. Vi vet



Bilden visar områden där särskilt många hållristningar och skålgropar knäckades in under bronsåldern. Jämför man denna bild med en nutida karta ser man att bronsålderns centra låg i samma strategiska lägen som senare tiders städer. Vattenvägarna Motala ström, Stångån och Svartån har haft stor betydelse för att det blivit så. Under folkvandringstid framträder platser med centralfunktioner, här exemplifierade av fornborgarna, både indraget i odlingsbygden och vid kommunikativt strategiska platser. Många fornborgar har karaktären av befästa gårdar belägna inne i bygden. En mer strategisk placering har t ex fornborgen vid Motala ströms utlopp i Roxen.



Under yngre järnålder och tidig medeltid återfinns centrala platser vid land- och vattenvägarna. Ett tydligt exempel är de medeltida kyrkorna. De sammanfaller ofta med platser där runstenar finns, kanske för att kyrkan placerades på en redan viktig plats som markerats med runstenar av mäktiga familjer. Under senmedeltiden byggs stora godsbildningar upp och borgar anläggs i landskapet. Det världsliga frälsets borgar är fler i öst än i väst, troligen för att jorden i väst var i klostrens ägo. Så gott som samtliga borgar och storgårdar ligger strategiskt placerade intill land- och vattenvägar, precis som städerna vilka växer fram och får en allt större betydelse under medeltiden. Under tidig medeltid är Linköping och Söderköping de största städerna och mellan dem gick viktiga färdvägar. Efter 1200-talet blir vägen mellan Norrköping och Linköping allt viktigare. Vägarna på kartan återfinns på de äldsta kartorna från 1600-talet. Jämför med den inledande kartan, där platser knutna till Eriksgatan också finns utsatta.



Rystad kyrka är ett exempel på hur kyrkorna fungerat som knutpunkter i landskapet och påverkat vägnätets utformning. Foto AP.

dock rätt så väl vilka platser och vägsträckor som var viktiga under medeltiden, som kungsgårdar och kyrkor. Och även om man inte vet exakt var kungarna passerade på sin kringresa har traditionen ofta skapat betydelsefulla platser och historiska minnesmärken i landskapet.

Under senmedeltiden dominerade frälset i landskapet genom stora godsbildningar och borgbyggande efter europeiskt mönster. Så gott som samtliga borgar och storgårdar placerades strategiskt intill land- och vattenvägar. Vattenvägarna fortsatte århundradena igenom att ha betydelse. I Norrköping blev Motala ström som energi-



Hällristningar som avbildar skepp, vid Himmelstalund. Under bronsåldern spelade platsen en viktig roll som mötes- och omlastningsplats vid Motala ström. Foto CT.

källa och kommunikationsled mellan inlandet och östersjöhamnen förutsättningen för en av landets första egentliga industristäder, etablerad under 1600-talet.

Kommunikationsutvecklingen under 1800- och 1900-talen har genererat nya knutpunkter i landskapet. Med järnvägen kom stationssamhällena och med den ökande biltrafiken längs genomfartslederna tillkom motell, bensinstationer och matställen. Längs den gamla motorvägen är dessa oftast lokaliserade till samhällena utmed vägen, vilka låg som knutpunkter längs färdleden. Idag går de långväga transporterna och genomresorna snarare förbi landskapet än genom det. Längs den nya motorvägen har man anlagt rastplatser och bensinstationer långt från befintliga samhällen och på platser som inte växt fram naturligt utan har planerats i förväg. Dessa platser fungerar idag som kommunikationsnoder i landskapet längs den överregionala transportleden.



Redan i Alsnö stadga 1279 stipulerades att tavernor, gästgiverier, skulle inrättas på de allmänna vägarna. 1561 kom en förordning om att gästgiverigårdar skulle inrättas där sådana inte fanns och att dessa skulle förenas med skjutsstationer (dock var vägstandarden så låg att vägarna sällan var farbara för vagnar). Gästgiverierna eller krogarna var viktiga knutpunkter och ofta fungerade de också som tingshus. På kartan från 1711 har lantmätaren avbildat knutpunkten Kumla krog i Gistad, som låg utmed landsvägen mot Linköping. Några av krogens viktiga funktioner anas genom glaset till vänster och den rykande kritpipan till höger. © LMV 2001-04-23. Ur Historiska Kartor™.



Norrköpings kulturarv - att vara ett urgammalt centrum i landskapet - framhålls på en lada vid infarten till staden. Reklamen får konkurrera med McDonaldsskylten, en vanlig syn vid dagens knutpunkter och rastplatser. Foto TF.

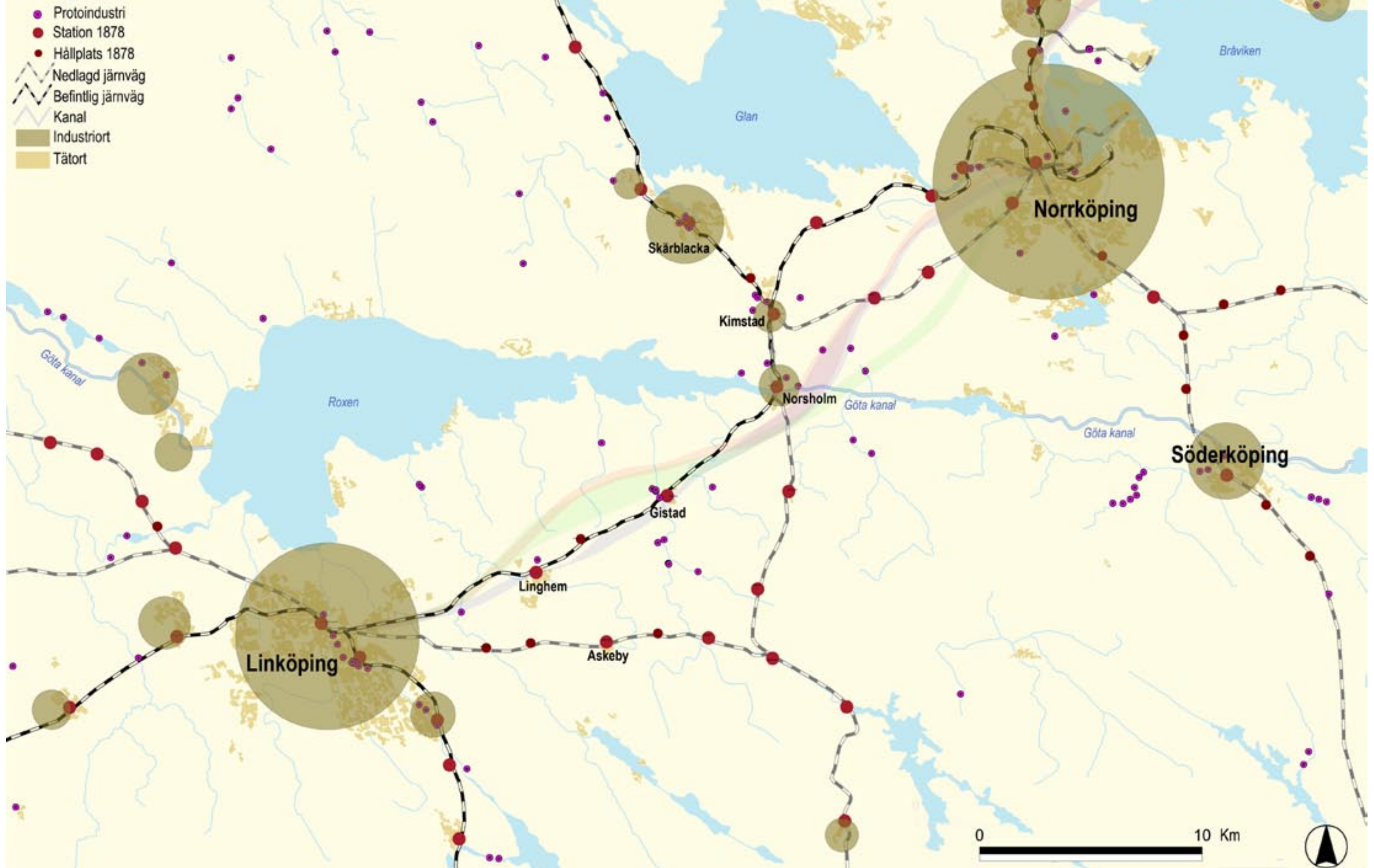


En ny mötesplats i landskapet är Klinga utmed E4:an med bensinmack och snabbmatställe. Foto AHJ.



Idag används äldre vägar för lokala transporter men också i rekreationssyfte och för andra upplevelser än sådana som det moderna storskaliga landskapet erbjuder. Vägen, och skylten, finns strax söder om Göta kanal. Foto AP.

Mot det moderna samhället



Mot det moderna samhället

Redan under medeltiden började städerna i landskapet växa fram och en tidig industri i form av bergsbruk och vattenkraftsdrivna kvarnar och sågar etablerades. Den egentliga industrialismen med utbyggda järnvägar och expansiv industri påverkade på ett genomgripande sätt bebyggelse, kommunikationsmönster, produktionsförhållanden, städernas ekonomiska utveckling och människors livsvillkor. Med industrialiseringen flyttades det agrara samhällets centrumfunktioner till de nya samhällen som följde i järnvägens och industrialiseringens spår.

Tidig industriell verksamhet

Östergötland har länge präglats av industrialisering och urbanisering. De tidigaste protoindustrierna har medeltida rötter. De bestod i skogsbygden huvudsakligen av järnmalmshugor och masugnar och i jordbruksbygden mestadels av mjölkvarnar, sågar och färgerier. Dessa tidiga industriella aktiviteter var lokaliserade till åsystemen vid Stångån, Svartån och Motala ström, man även till mindre vattendrag som Kumlaån. Under 1700-talet utvecklades den mekaniska industrin med t ex vattenhammare och smidesproduktion.

Under 1600-talet blev Finspång ett viktigt regionalt brukscentrum och detta befäste även Norrköpings betydelse som utskiepninghamn. I Norrköpingsområdet och kring Motala ström vid utloppet till sjön Glan anlades vid samma tid ett flertal förädlingsindustrier för råvaror som transporterades från bruksbygden. Ett exempel är det pappersbruk som etablerades vid Fiskeby. Norrköping blev nu en av landets första egentliga industristäder. På holmarna i Motala ström och vid Bråviken växte industrier fram som tillverkade mässing, vapen och kläder för de nya arbetar- och borgarklassernas behov.



Spåren av tidig industri finns runtom i landskapet. Här ett skrotstensvarp intill stenbrotten vid Kumlaån. Foto AHJ.

Utbyggda kommunikationer

Den begynnande industrialiseringen påverkade på ett genomgripande sätt bebyggelse, kommunikationsmönster, produktionsförhållanden, städernas ekonomiska utveckling och människors arbetsförhållanden och fritidsaktiviteter. I området finns flera städer och samhällen som haft en ledande roll i den begynnande industrialiseringen. Anläggandet av Göta kanal i början på 1800-talet var ett betydelsefullt projekt för utvecklingen av ett gynnsamt industriellt klimat och för utförseln av varor från landets inre delar till Norrköping med dess förädlingsindustrier och hamn.

Under 1800-talet och 1900-talets början byggdes även järnvägsnätet i området ut. Utbyggnaden av järnvägsnätet genom Östergötland drev på övergången från agrarsamhälle till industrisamhälle och medförde nya förutsättningar för industrietablering och handel samt en ökad räckvidd för avsättningen av både industrins och jordbrukets produkter. Järnvägens utbyggnad, dess dragning och stationslägenas placering var till stora delar ett resultat av lokala strategier. I vissa fall lades stationerna utanför gamla etablerade knutpunkter vilket skapade en rumslig förskjutning av agrarsamhäl-



På väg mot Norrköping med Linköpings domkyrka i bakgrunden. Foto AP.

lets centrala funktioner och genererade nya sociala och geografiska mönster.

Den första järnvägen i området byggdes vid Fiskeby i Norrköpings utkant i början av 1800-talet, den var hästdriven och byggdes för att förbättra transporterna mellan bruksorten Finspång och Norrköpings hamn. Snart blev Östergötland ett av landets järnvägstätaste områden. Järnvägarna gjorde det lättare att transportera varor mellan landskapets olika regioner. Från skogsbygden forslades järnmalm och produkter från gruvorna till förädlingsindustrier som växte upp på orter längs järnvägen, och från jordbruksbygden forslades agrara produkter till städerna. Utmed det numera nedlagda järnvägsspåret mellan Ringstorp och Askeby transporterades grus, sand och tegel från rullstensåsarna vid Örtomtaåsen. Dessa avlagringar från den mellansvenska israndzonen använde bl a Linköpings stad för grustäkt. Spannmålstransporter gick från slätten till kvarnindustrin i Norrköping. På det idag nedlagda smalspåriga järnvägsnätet på västra Östgötaslätten transporterades sockerbetor till sockerbruket i Linköping och i retur forslades betmassa som användes till kreatursfoder.



Under första hälften av 1900-talet var Östergötland ett av landets järnvägstätaste områden. Järnvägen underlättade transporter av varor mellan olika delar av regionen.



Åby var tidigt en plats med kvarn- och sågverksamhet och dessutom en knutpunkt för vägförare mellan Stockholm och Norrköping. På bilden syns industribyggnaderna Torshags spinneri, grundat på 1840-talet. Med järnvägen tilltog industrialiseringen av det nyblivna stationssamhället. Foto TF.

Nya samhällen längs järnvägen

Genom industrialiseringen kom bruken att utvecklas till industriorter och de förblev därigenom tätt bebyggda. I flera fall har de påverkat järnvägarnas dragning och placeringen av stationerna. Järnvägsstationerna drog i sin tur till sig befolkning och utvecklades till samhällen. De nya stationssamhällena övertog en del av de centrumfunktioner som tidigare hade varit lokaliserade till kyrkbyarna. I stationssamhällena tog även industrin fart och många av de industriella verksamheter som finns i området idag är lokaliserade till före detta stationssamhällen. Torshags spinneri tillkom i Åby, Motala verkstad, som grundades 1822 under byggandet av Göta kanal, utvecklades till en storindustri och ur Fiskeby gamla papperskvarn växte ett modernt pappersbruk fram. Utmed järnvägarna etablerades industrier bland annat vid stationssamhällena Kimstad, Gistad och Norsholm. Även om inte alla stationssamhällen utvecklade industriella verksamheter kom post, handel och tillverkning ofta att knytas till orterna. I takt med att centrala funktioner förlades till stationerna växte stationssamhällena genom inflyttning från den omgivande landsbygden.

Idag är alla järnvägslinjer utom stambanan nedlagda. Det enda som finns kvar är stationssamhällena och de järnvägsbankar som



Gistad stationssamhälle ligger några kilometer nordväst om Gistad gamla kyrkby och är ett bra exempel på de nya orter som växte fram utmed järnvägen. Tågen stannar inte här längre men vissa centrumfunktioner bibehålls, som brandstationen. Foto ALin.

på sina håll utgör tydliga spår efter den expansion på landsbygden som järnvägen innebar. De geografiska mönster som järnvägen gav upphov till är däremot alltså tydliga. De forna stationssamhällena finns kvar som livaktiga samhällen och i de flesta fall finns även åtminstone delar av den industriella verksamheten kvar. Stationssamhällena utmed stambanan har utvecklats till moderna villaområden i Linköpings och Norrköpings närhet.

Städerna

Områdets båda städer, Norrköping och Linköping, är olika till sin karaktär. Norrköpings betydelse som industristad går långt tillbaka i tiden. Läget vid kusten och intill vattenvägen och kraftkällan Motala ström har haft avgörande betydelse för stadens utveckling. Under medeltiden malde slättens spannmålsbönder säd i kvarnarna vid strömmen, men ett verkligt industriellt uppsving fick staden på 1600-talet. 1800-talet innebar sedan en kraftig industriell expansion. En rad stora spinnerier uppfördes längs Motala ström och stenstaden började ta form. Norrköpings betydelse för omlandet har sålunda från början haft att göra med tillverkning och industrier och kommunikationerna till och från staden har lagts för att underlätta forslandet av varor. Industrietableringarna i Norrköping har



Den gamla järnvägsbanken över Resebromosse är en rest av den smalspåriga järnväg som gick mellan skogs- och bergsbrukstrakterna vid Finspång och hamnen i Norrköping. I närheten finns den f d station som anlades intill Lövestad. Godsets påverkan på landskapet var stor ännu under industrialiseringsfasen. Foto AHJ.

varit omfattande och har ombesörjt handel och tillverkning på ett nationellt och ibland även internationellt plan.

Linköping har haft en annan betydelse i landskapet. Genom sin historia som medeltida kyrkligt centrum och stiftsstad och det geografiska läget i ett av Sveriges jordbruksintensivaste områden har Linköping snarare haft funktion som administrativt centrum och varit den omgivande jordbruksbygdens knutpunkt för handel och hantverk. Den mindre industrietablering som ändå ägde rum var knuten till detta. Först en bit in på 1900-talet tog en industriell utveckling fart i och med att flygindustrin etablerades genom ASJ och Saab. Detta har lett till en industri inriktad mot teknikutveckling och forskning.

De båda städernas olika funktioner i industrialiseringsprocessen är avläsbara i stadsbilden och de stadsnära områdena. Norrköpings industrier breder ut sig i landskapet kring staden på ett påfallande sätt, och i centrum präglas stadsbilden av de stora fabrikskomplexen från industrialismens genombrottsår och årtiondena därefter. I Linköpings utkanter har industrierna begränsad omfattning. Stadssiluetten utmärks av domkyrkan, som med sitt centrala läge på en höjd i staden utan konkurrens syns vida omkring.



Vid Händelö utanför Norrköping samsas flera uttryck för det moderna samhället, effektiva fabriker med ett rationellt drivet jordbruk här symboliserat av de många ensilagerullarna. Foto AP.



Flygplanen som står uppställda på flera platser utanför Linköping speglar flygindustrins betydelse för staden. Foto TF.

Karaktäristiska landskapsdelar



Karaktäristiska landskapsdelar

När resenären passerat Kolmårdens bergiga skogar och färden fortsätter söderut över den branta förkastningen öppnar sig landskapet dramatiskt och Kvillingeslättns stora sammanhängande åkermarker brer ut sig. Bråviksförkastningen fungerar som en port som öppnar sig mot den slättbygd som är något av sinnebilden för Östergötland. Men landskapet som möter är variationsrikt. Det område som tas i anspråk av Ostlänken omfattar ett flertal landskapstyper, var och en med sin specifika karaktär och historia. För att landskapets kulturmiljövärden ska kunna bedömas ur ett helhetsperspektiv och för att sambanden mellan olika delområden ska framgå beskrivs här åtta delområden som berörs direkt av projektet men även karaktärslandskap som inte påverkas direkt av järnvägen.

Norrköping och Linköping - stadslandskap

Områdets båda städer har delvis olika karaktär. Norrköping fick på 1600-talet ett strikt rutnätformat gatunät i enlighet med de rådande idealen. På 1800-talet tillkom sedan pampiga esplanader, regelbundna kvartersstrukturer och representativa stenhus, ett karaktärsdrag som fortfarande är levande i den centrala stadsbilden. Nu anlades också stadens unika "Promenader", de stora alléer som omger stadskärnan. Industrialismens krav på korta avstånd mellan arbete och boende gav staden en tät bebyggelse med höga hus av kaserntyp.

I Linköping genomfördes aldrig någon stadsplanereglering i renässansstil, även om sådana planer fanns sedan staden hade eldhärjats svårt år 1700. Staden präglades länge av trähusbebyggelse. Stadsbilden kännetecknas än idag huvudsakligen av låga byggnader, och på åkrarna kring den medeltida stadskärnan har radhus- och villabebyggelse brett ut sig. De båda städerna har dock andra karaktärsdrag gemensamma, som det vidsträckta men extensivt bebyggda stadslandskap som omger de tätare stadskärnorna. Gränzonen mellan stad och land präglas i båda städerna av ett semiurbant och flerfunktionellt ytterområde där en stor del av städernas ekonomiska och kommersiella verksamheter idag äger rum.



Linköping sett från Charlottenlund. Foto TF.

Linköpings läge på en höjdrygg i ett vidsträckt slättlandskap ger upphov till en distinkt stadssiluett. I centrum för stadsbilden står den medeltida domkyrkan som inte bara utgör ett visuellt landmärke utan också är en symbol för Linköpings ursprung som stiftsstad och kyrkligt centrum. I stadens siluett ingår också ytterstadens industriskorstenar och silotorn som understryker Linköpings betydelse som uppsamlingsplats för ett agrart omland. Linköping har också en lång tradition som militärstad, vilken gynnat utvecklingen av den militära flygindustrin. Stadens militära profil manifesteras genom flygfält och de uppställda flygplan som står som hållpunkter utmed motorvägen vid infarten till Linköping.

Norrköpings stadsbild återspeglar stadens historiska utveckling från kvarnby och hamnstad till en av landets ledande industriorter. Industrilandskapet vid Motala ström och stora anläggningar i stadens ytterområden representerar Norrköpings långa industritradition.



De gamla fabriksbyggnaderna kring Motala ström är idag både en turistattraktion och en viktig källa till kunskap om Norrköpings ursprung och karaktär som industriort. Foto AHJ.

Norra och södra Kvillingeslätten – storgårdar och herrgårdslandskap

Norra Kvillingeslätten präglas av stora välarronderade jordbruksfält som breder ut sig söder om Kolmårdenförkastningen. Det öppna och låglänta landskapet med ett fåtal stora lantbruksgårdar ger upphov till vida utblickar. Siluetten av förkastningsbranten med klättrande samhällen och Bråvikens vidsträckta vattenyta i öster utgör visuella karaktärsdrag för regionen. Samhällena som klättrar uppför Kolmårdenbranten har ett ursprung i den omfattande randbebyggelse som järnväg och vägkorsningar drog till sig under 1800-talet och som senare utvecklades till samhällen. I öster har området tydlig kontakt med kusten genom Bråvikens djupt inskurna vikar mellan Händelö och Malmölandet. Halvöarna ut mot Bråviken präglas av ett herrgårdslandskap med ursprung i 1600-talets säte-ribildning. Herrgårdslandskapets storjordbruk uttrycks genom vidsträckta sammanhängande odlingsmarker och ett glest bebyggelsemönster som uppkommit genom avhysning av byar. Områdets kontakt med Norrköpings yttre stadsområde framträder också genom storskaliga industrianläggningar. Diagonalt över slätten och på tvärs mot de naturliga terrängformerna löper den breda E4:an, medan stambanan och den äldre riksvägen följer förkastningsbrantens fot.

Södra Kvillingeslätten utgörs av den flacka och jordbruksdominerade sluttningen mellan Norrköpingsåsen, sjön Glan och Motala ström. Bebyggelsen är belägen i ett huvudstråk längs Glans strand samt i randzonen mot Norrköpingsåsen. Landskapet utmärks av stora gårdar med lång historia. Kring Glans utlopp mot strömmen finns rika fornlämningsmiljöer som särskilt utmärks genom den unikt stora mängden hållristningar. Slättområdets sydöstra delar är starkt urbant präglade genom närheten till Norrköping. Stora delar av den tidigare jordbruksmarken används här för militära ändamål genom Bråvalla militärflygplats.

Norrköpingsåsen – utmarks- och torplandskap

Området utgörs av en svagt markerad och till största delen beskögad höjdrygg som löper ut från Kolmårdenförkastningen i sydostlig riktning mot Norrköping. Höjdryggen utgör en topografiskt tydlig skiljelinje mellan norra och södra Kvillingeslätten. Historiskt har höjdpartiet fungerat som utmarksområde för intilliggande byar och under 1800-talet växte en omfattande torpbebyggelse fram här. Bitvis har ängs- och betesmarken hållits i hävd till idag vilket har bevarat och synliggjort rika fornlämningsmiljöer.



Kontrasten mellan den flacka slätten och förkastningsbranten är iögonfallande på Norra Kvillingeslätten. Skilda naturförutsättningar har präglat verksamheter och bebyggelse i de båda områdena. Foto AP.



Ett omisskännligt drag hos herrgårdslandskapet är de många pampiga alléerna. T h ses Björnsnäs herrgård på Malmölandet. Foto ALin.



Grimstad by har anor från yngre järnåldern. Kartor visar att gården i slutet av 1700- början av 1800-talet flyttade till dagens läge från en äldre byplats på lerslätten. Foto TF.

Söder om Motala ström – stora gårdar och förhistorisk centralbygd

Området karaktäriseras av ett varierat jordbrukslandskap som ställvis bryts upp av större moränbundna skogspartier. Markanvändning och bebyggelsemönster har till stora delar formats utifrån det vidsträckta Herrebrokärret. Det idag uppodlade sankängsstråket har styrt bebyggelse och äldre vägar som orienterats längs med ängsmarken och förlagts till höglänta terrängavsnitt. Landskapet i områdets centrala del präglas av agrar bebyggelse belägen på moränholmar. I norr och söder har landskapet formats kring de säterier och storgårdar som omger det forna Herrebrokärret. Landskapsbilden kring de stora jordbruksenheterna karaktäriseras av ett öppet odlingslandskap med storskalig markanvändning. Områdets stadsnära läge avspeglas genom de villa- och fritidshusområden som växt fram utmed Motala ström. Ända sedan förhistorisk tid har Motala ström varit en styrande faktor för bebyggelselokalisering, landskapsutnyttjande, kontakter och samfärdsl. Ett stort antal fornlämningar trängs i landskapet som idag är uppstyckat av de moderna kommunikationslederna.



Hällristningarna sätter sin prägel på Norrköpingsområdet på många vis. De utgör en vital del av områdets kulturarv och kulturmiljö. Foto CT (ovan), AHJ (t h).



Jordbrukslandskapet söder om Motala ström. Till höger syns Finnstad gård. Foto AP.



Herrebrokärret har länge präglat landskapet och bl a påverkat vägdragningen. De gamla vägarna styr ännu kommunikationsmönstren, även om kärret är utdikad. Foto TF.



Aspvedens sprickdalar har skapat ett småskaligt odlingslandskap med torp och ensamgårdar. Foto TF.

Aspveden – sprickdalslandskap och torpbebyggelse

Aspveden utgörs av den skogsbygd som är belägen längs med och norr om Slätbakenförkastningen. Området präglas av smala sprickdalar som löper i nordnordväst-sydsydost och i vilka huvuddelen av bebyggelsen och odlingsmarken är belägen. De trånga sprickdalarna har gett upphov till ett småskaligt odlingslandskap

med en omväxlande markanvändning. Aspveden är ursprungligen en medeltida beteckning på det stora skogsområde som då skiljde centralbygderna i Östergötland från bygderna längs kusten. Under medeltiden expanderade bebyggelsen i området genom ensamma gårdar i de trånga sprickdalarna, ett mönster som i sina huvuddrag är bestående än i dag. Delar av Aspveden tjänade som utmarksområde under de större godsen i angränsande jordbruksbygder, vilket gett upphov till omfattande torpbebyggelse i områdets ytterkanter.



Kimstadslätten breder ut sig med stora gårdar. Åtskilda av skogsklädda höjder ligger gårdarna som i egna avgränsade landskapsrum. Här vid Ullevi. Foto AP.

Utlöpare av Aspveden – utmarks- och torplandskap

Området karaktäriseras av ett långsträckt, skogs- och sjörikt terrängparti mellan den stora och numera utdikade våtmarken Resebromosse i sydöst och sjön Glan i nordväst. Området är på många sätt en fortsättning av det landskap som representeras av Aspveden och det utgör en naturlig och historiskt betingad barriär mellan angränsande jordbruksbygder. Bortsett från skogsdominansen präglas landskapsbilden av småskalighet och omväxling med inslag av jordbruks- och betesmarker. Huvuddelen av området har en historia som utmark under angränsande jordbruksbyar. Den bebyggelse som förekommer är därför småskalig och har sitt ursprung i utmarkstorpen.

Kimstadslätten – slotts- och herrgårdslandskap

Landskapsbilden är tydligt präglad av storgodsbildningar med lång historisk kontinuitet. Landskapet är storskaligt till sin karaktär och flera av godsens bildar egna avgränsade landskapsrum skilda åt av skogspartier och moränstråk. Godsens representerar högre ståndsmiljöer som strukturerat sin omgivning under lång tid bland annat genom avhysning av byar, medveten planering av vägnät, park- och trädgårdsanläggningar, ekhagar och storskalig arrondering av odlingsmark. Längs östra sidan av Motala ström och i anslutning till den järnväg som följer strömmen finns ett pärlband av mindre tätortsbildningar med ursprung som stationssamhällen. Motala ström har i alla tider utgjort en viktig farled genom området och den utgör också ett visuellt karaktärsdrag i området.



Allé vid Landsjö i Kimstad socken. Foto ALin.



Östra Östgötaslätten. T v Östra Hargs kyrka ovanför Roxen, som skimtar i bakgrunden. Foto TF.

Östgötaslätten

Den bördiga Östgötaslätten breder ut sig i öst-västlig riktning genom området. I norr utgör förkastningssystemet som löper mellan Bråviken och Vättern en tydlig skiljelinje mot slättbygden medan den södra begränsningen är mer oskarp och successivt antar formen av det övergångslandskap som förbinder slätten i norr med skogsområdena i söder. Östgötaslätten kan indelas i en västlig och en östlig del.

Östra Östgötaslätten – mångformigt laga skifteslandskap

Östra slättbygden, "Östanstång", präglas av varierad bebyggelse bestående av både tätortsbildningar och agrara gårdsmiljöer. Området kännetecknas av ett laga skifteslandskap som genom en omfattande utflyttning av gårdar givit upphov till en utspridd bebyggelsestruktur. Den östra slättbygden är ett mångformigt landskap som sönderfaller i geografiskt och visuellt skiftande landskapsrum. Inom slättbygden förekommer mindre delområden som utmärks av fragmenterad markanvändning som till större delen består av skogsmark med inslag av betes- och odlingsmark. Dessa mosaikartade och skogsdominerade kilar har historiskt utgjort en viktig resurs för den skogsfattiga slätten och nyttjats som utmark för omgivande byar. I anslutning till utmarkerna kom torp att anläggas i samband med den kraftiga befolkningstillväxten under 1800-talet. Det extensivt brukade markområdet har i vissa fall även gett plats åt tätortsbildningar under senare tid. Mellan de större sammanhängande skogskilarna sträcker sig områden med slättkaraktär, som inrymmer både flacka och öppna landskapsrum och mer kuperade områden med blandad markanvändning. Åkerboslätten söder om sjön Roxen karaktäriseras av öppna jordbruksfält uppbrutna av



Området kring Tornevalla kyrka är ett utpräglat laga skifteslandskap. Foto Jan Norrman 1991. Riksantikvarieämbetet Kulturmiljöbild.

betesmarker, lövskogsbevuxna moränholmar och låglänta över-
svämningsmader längs Roxens flacka sydsida. Närmast öster om
Linköping antar landskapet karaktären av ett storskaligt och flackt
åkerlandskap med vida utblickar. Stora gårdar vittnar om det ratio-
nellt drivna jordbruket. Vid Skärkindslätten längre söderut övergår
landskapet till mer kuperad terräng med stort inslag av hagmarker i
skogsbryn och på långsträckta moränimpediment. På och i anslut-
ning till dessa moränimpediment finns omfattande rester av ett
fortnida agrarlandskap med stensträngar, boplatser och gravfält.

Kambrosilurslätten i väst – specialiserat slättlandskap

Den västra delen av östgötslätten, ”Västanstång”, berörs i detta
skede inte direkt av Ostlänken. Slätten ligger till stora delar på kam-
brosilurisk berggrund som genom kalkrika jordmåner gett särskilt
gynnsamma förutsättningar för jordbruk. Kambrosilurslätten är ett
storskaligt flackt fullåkerslandskap med få avbrytande element och
vida utblickar. Idag karaktäriseras slätten av stordrift och laga skif-
tets ensamgårdsbebyggelse, som ofta genom uppköp och samman-
slagningar av gårdar skapat stora herrgårdsliknande brukningsen-
heter med växtodling som den dominerande driftsformen. Den rika
slätten var tidigt ett centralt agrart produktionsområde med specia-
liserad spannmålsodling. Flera av gårdarna med rötter i medeltidens
stora byar kännetecknas av stordrift. Den omfattande odlingen har
lett till att endast få synliga fornlämningar bevarats.



Slätten väster om Linköping är ett storskaligt fullåkerslandskap som mycket länge
varit en av landets viktigaste ”kornbodar”. Kyrkan i fonden är Kaga. Foto AP.

Övergångslandskapet – eklandskapets slots- och herrgårdsbygd

Mellan Östgötslätten och den Södra skogsbygden finns en
bred zon som kan karaktäriseras som ett ”övergångslandskap”.
Övergångsbygden kännetecknas av ett småbrutet mosaiklandskap
med omväxlande långsmala odlingsstråk, sjöar och vattendrag samt
ett stort inslag av ekbevuxna hagmarker och sammanhängande
skogsområden. Övergångsbygdens karaktäristiska ekskogslandskap
utmed Stångåns vattensystem – som inte berörs direkt av Ostlänken
– är ett resultat av den slots- och herrgårdsbygd som växt fram
här sedan medeltiden. Slotten och herrgårdarna har utgjort viktiga
styrkrafter i omgivningens markanvändning, bebyggelsestruktur och
vägmönster. Medan slättlandskapet genomgått en genomgripande
omvandling mot ett modernt, industriellt brukat fullåkerslandskap
har övergångsbygden behållit mer av sin småskaliga karaktär. Det
begränsade odlingsutrymmet i det småbrutna sprickdalslandskapet
har inneburit att de fossila resterna av järnålderns odlingslandskap
på många håll bevarats. De stora godsens avhysningar av byar och
gårdar har också haft en konserverande effekt på den äldre markan-
vändningen. Området berörs inte direkt av Ostlänken.

Norra skogsbygden – bergslagsbygd

Norra skogsbygden berörs ej heller den direkt av Ostlänken.
Skogsbygden utmärks av höglänt skogsdominerad terräng med
bebyggelsen koncentrerad till sjösystem och ådalar. Sprickberg-
grundens terrängformer har lagt grunden för ett småbrutet
landskap med odlingsmark, sjöar och vattendrag anpassade till
nord-sydliga och nordväst-sydostliga riktningar. Skogsbygdens
odlingslandskap kännetecknas av småskalighet med undantag
från områdena närmast Östgötslätten och sjön Glan där större
sammanhängande jordbruksområden finns. Skogsbygdens bebyg-
gelsemönster har sin grund i de ensamgårdar som tog området i
anspråk under medeltiden medan de större dalgångsstråken rym-
mer byar. Malmrika bergarter och god tillgång på skog och vatten-
kraft gynnade uppkomsten av den malmbrytning och gruvdrift som
under lång tid präglat markanvändning, omlandskontakter och det
lokala och regionala transportmönstret. Den medeltida småskaliga
gruvdriften kom under 1500–1600-talen att koncentreras och anta
industriella former. Ett betydande brukskomplex utvecklades kring
Finspång som blev centrum i Östergötlands bergslag. Flera hemman
inom bergslagsområdet och på slättbygden kring Norrköping kom
att ingå i den omfattande bruksdomänen. Ur den gamla bruksbyg-
den utvecklades senare tätorter som övertog rollen som industriella
centra.

Södra skogsbygden – bergslagsbygd

Söder om övergångsbygden vidtar den södra skogsbygden som är
en utlöpare av det sydsvenska högländet. Området berörs inte av
Ostlänken. Det präglas av sprickdalar, sammanhängande barrskogs-
områden och myrmarker med inslag av hagmarker och lövskog i
de uppodlade dalgångsstråken. Skogsbygdens naturförutsättningar
har gett upphov till en kombination av näringsformer. Skogsbruk
i förening med ett kreatursinriktat jordbruk kännetecknar skogs-
bygdens små gårdar, där möjligheterna för ett storskaligt åkerbruk
varit begränsade. Skogsbygdens varierade näringsmönster är också
ett resultat av den bruksdrift som växte fram under medeltiden och
som kom att utgöra ett komplement till den agrara ekonomin. Kring
de större vattendragen utvecklades en bruksbygd som lade grunden
för senare tätortsbildningar och moderna industriorter i området.

Mål för kulturmiljön

De mål som preciseras här utgår från den övergripande karaktärsbeskrivningen i kombination med nationella, regionala och kommunala miljömål (jfr Metod, ovan). Målen är till viss del överlappande. I del 2, Värdefulla kulturmiljöer, utvecklas och konkretiseras målen i relation till de kulturmiljökvaliteter som presenteras där.

1. Landskapets särprägel såsom den formats av naturen ska kunna förstås och upplevas.

Målet innebär

Att förkastningssystemets markerade siluetter, slättlandskapets vida utblickar och sprickdalstopografins rumsbildningar fortsatt ska utgöra bärande element i landskapet och vara möjliga att uppleva.

Att tongivande terrängformer, topografiska och rumsbildande huvudriktningar ska understrykas och åtgärder och nytillskott i miljön som överskuggar landskapets skala, naturliga övergångar och gränser ska undvikas.

Stödjer de nationella miljömålen Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap och God bebyggd miljö samt deras regionala och lokala tillämpningar (se t ex Miljömål för Östergötland s 61, 65, 67ff, 72ff; Norrköpings Översiktsplan 2002: 25, 35, 55, 91; Linköpings Översiktsplan 1998, Del 1:85f, Del 3:4ff).

2. Landskapets historiska dimension ska vara tillvaratagen och kunna utvecklas.

Målet innebär

Att den historiskt framvuxna mångfalden i odlingslandskapets bebyggelse-, kommunikations- och ägomönster ska bibehållas.

Detta åstadkoms genom att slättens bebyggelsemönster, vägsystem och öppna odlingslandskap med obrutna siktlinjer bevaras, att förutsättningarna för ett fortsatt bruk av sprickdalslandskapets småskaliga landskapsrum och historiska agrara näringsmönster främjas, att markslagens fördelning med övergångar mellan öppet och slutet värnas och att kulturvärden knutna till skogslandskapets utmarksbruk värnas.

Att geografiska, historiska, funktionella, ekonomiska och sociala samband och miljöer av betydelse för att kunna förstå och uppleva landskapets historiska utveckling ska vara avläsbara, stärkas och kunna utvecklas.

Att arkeologiskt och annat kulturhistoriskt källmaterial ska värnas.

Stödjer de nationella miljömålen Levande skogar, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö, samt deras regionala och lokala tillämpningar (t ex Norrköpings ÖP 2002: 29, 35, 95, 114; Linköpings ÖP 1998, Del 1:10, 37, 71).

3. Kulturmiljöns kvaliteter ska tas tillvara för att möjliggöra goda livs- och boendemiljöer.

Målet innebär

Att tätorternas historiskt framvuxna karaktärer i möjligaste mån ska stärkas och utvecklas vilket medför åtgärder för anpassning till orternas karaktärsbildande egenskaper, skalor och strukturer. Historiska strukturer som belyser stadskärnornas och tätorternas roll som knutpunkter för handel, administration och kommunikation ska utvecklas och värnas. Åtgärder som innebär att stadsgränserna suddas ut och förändrar upplevelsen av kontrasten mellan stad och landsbygd ska undvikas.

Att rekreationsområden med historiska kvaliteter ska värnas och kunna utvecklas. Områden opåverkade av exploatering ska skyddas från åtgärder (t ex buller och visuellt störande anläggningar) som påtagligt skadar karaktären. Ingrepp som försvårar fortsatt bruk och hävd av dagens markanvändning ska undvikas. Kulturbärande landskapselement som alléer, åkerholmar, parker och dylikt ska värnas.

Stödjer nationella miljömålen Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö samt deras regionala och lokala tillämpningar (se t ex Miljömål i Östergötland s 61, 65, 67ff, 72ff, Norrköpings Översiktsplan 2002:15ff, 25, 29f, 35, 53, 55, 91, 114, 124; Linköpings Översiktsplan 1998, Del 1:10ff, 14, 30f, 37, 70f, 85f, Del 3:4ff).

4. Kulturmiljön som en resurs för utveckling av befintliga och framtida näringar ska värnas.

Målet innebär

Att fortsatt bruk och hävd av dagens markanvändning inte ska försvåras.

Att bebyggelsens kulturhistoriska innehåll ska kunna tas om hand, användas och utvecklas.

Att åtgärder som ödelägger eller reducerar upplevelser av kulturmiljöer och rekreationsområden med historiska kvaliteter ska undvikas. Framkomlighet och rörlighet i och mellan kulturmiljöer ska värnas.

5. Vattendrag med historisk betydelse för landskapsutnyttjande, kommunikationer, energiutvinning och industri samt för lokalisering av stadsbebyggelse bör skyddas från genomgripande förändringar.

Målet innebär

Att miljöer som visar på det historiska användandet av vattendragen i möjligaste mån ska bevaras och tydliggöras. Motala ström som styrande faktor för bebyggelselokalisering, landskapsutnyttjande, samfärdsel samt Norrköpings stads framväxt och industriella utveckling ska fortsatt vara avläsbar. Kanalsystemen med slussar och broar ska fortsatt kunna brukas och utveckling av historieförmedling, turism och rekreation kunna bedrivas. Näringar med betydelse för kanalmiljön ska fortleva. Även mindre åsystem och vattendrag fortsatt ska vara tydliga och avläsbara och att loppen ska inte brytas.

Att värdefulla kulturmiljöer i eller i anslutning till vattendrag ska kunna restaureras och brukas.

Stödjer nationellt miljömål Levande sjöar och vattendrag med dess regionala och lokala tillämpningar (se t ex Mål i sikte. Miljömål för Östergötland s 45; Norrköpings Översiktsplan 2002: 18,53, 84f; Linköpings Översiktsplan 1998, Del 1:14, 30f, 85f).

6. Vägnätet ska fortsatt kunna brukas och dess historiska betydelse för landskapets rumsliga organisation vara avläsbar. Vägnätets kulturhistoriska kvaliteter ska värnas.

Målet innebär

Att möjligheten att röra sig i landskapet inte påtagligt ska försämrast.

Att historiska färdvägar som fortfarande nyttjas ska vara framkomliga. Kulturhistoriskt intressanta vägar och vägmiljöer ska bevaras och nydragningar som kan påverka kulturlandskapet negativt ska undvikas.

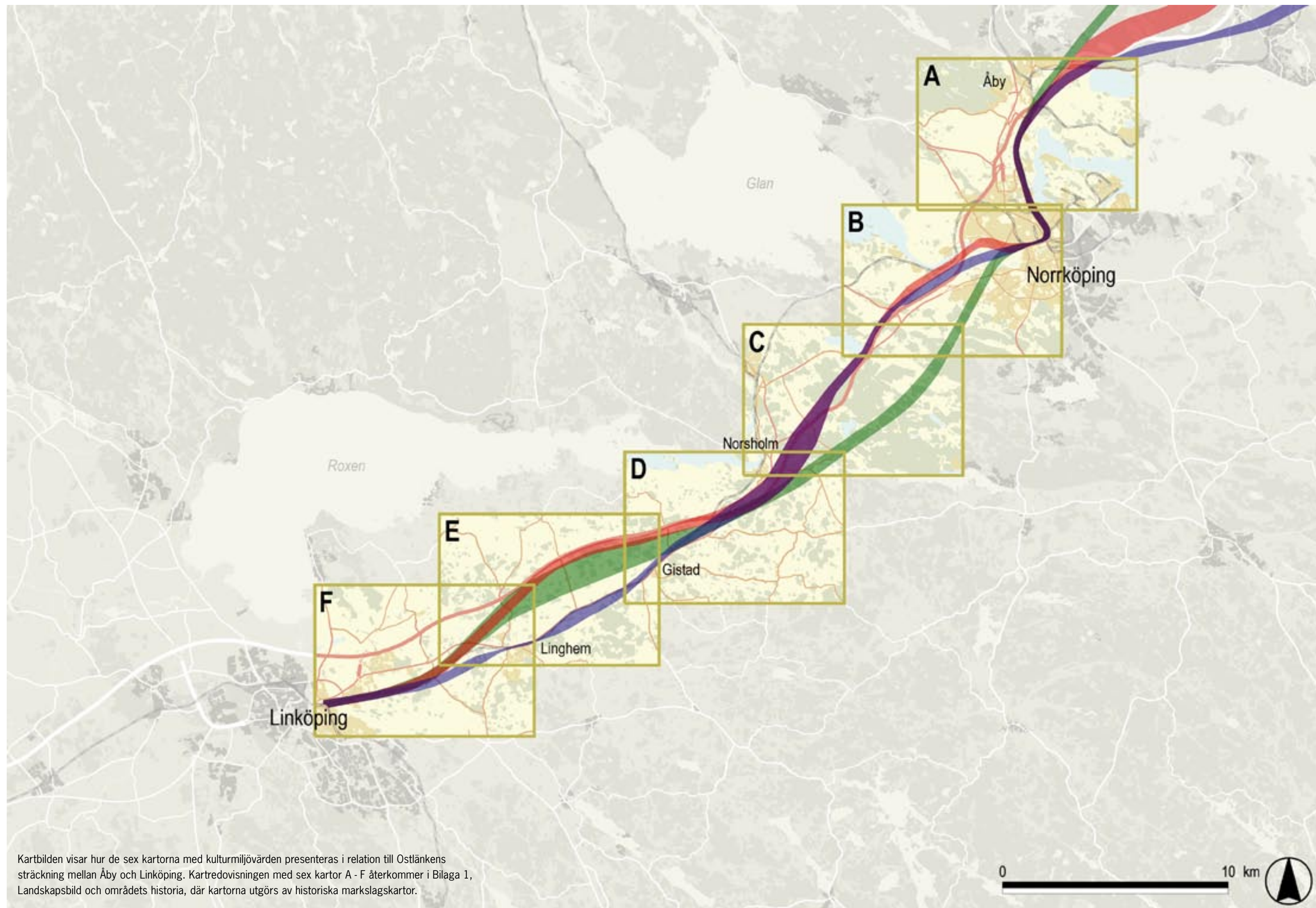
Stödjer nationellt miljömål Ett rikt odlingslandskap och lokala miljömål (se t ex Norrköpings Översiktsplan 2002: 35; Linköpings Översiktsplan 1998, Del 1:14, 30f, 86).

7. Den befintliga järnvägens betydelse för lokaliseringen av bebyggelse, infrastruktur och industri ska vara avläsbar. Befintlig järnvägs kulturhistoriska kvaliteter ska tas tillvara.

Målet innebär

Att vid användande av befintlig järnväg för regionaltrafik och gods-transporter ska de historiska stationssamhällena och hållplatserna fortsatt kunna brukas och utvecklas. Kulturvärden och historisk infrastruktur i anslutning till befintlig järnväg ska värnas och om möjligt stärkas.

Stödjer lokalt miljömål (t ex Norrköpings Översiktsplan 2002:124f).



DEL 2. KULTURMILJÖANALYS

Upplägg

Till grund för att urskilja kulturmiljöns värden (kunskapsvärden, upplevelsevärden och bruksvärden, se metodavsnittet) ligger en fördjupad kulturmiljöanalys som tar avstamp i den översiktliga analysen i Del 1 men är en grundligare behandling av det landskap Ostlänken påverkar. Analysen presenteras i en sammanfattande beskrivning av områdets kulturhistoriska strukturer, mönster och samband i Bilaga 1, *Landskapsbild och områdets historia*.

Under rubriken *Värdefulla miljöer* (nedan) presenteras en kortare sammanfattning av de kulturmiljövärden (kunskaps-, upplevelse-, och bruksvärden) som utifrån den fördjupade kulturmiljöanalysen föreslås som särskilt väsentliga att ta hänsyn till i projektering och byggande av Ostlänken, delsträcka 3 Åby – Linköping. De värden som identifierats är sådana som projektet kan komma att beröra.

De värdefulla miljöerna redovisas på sex kartor (A–F från Åby i norr till Linköping i söder, se karta t v) med beskrivande text och bilder. I anslutning till varje miljö formuleras mål för hur de specifika kulturvärdena bör kunna värnas, upplevas och brukas. Varje kartavsnitt avslutas med en konsekvensbeskrivning av de olika korridoralternativens påverkan på kulturmiljön i det redovisade kartavsnittet.

Värdefulla miljöer

För att identifiera kulturmiljövärdena har vi utgått från en rad olika faktorer. Vi har tagit fasta på karaktärsvärden som tidsdjup, autenticitet, tillstånd, sällsynthet, representativitet, homogenitet eller blandning. Vi har tagit fasta på vad kulturmiljön betyder för kunskapen om historien och vi har undersökt om landskapet rymmer särskilt pedagogiska miljöer. Kunskapsvärdena handlar om att det ska finnas kvar ett kulturhistoriskt källmaterial för mer forskning om landskapets historia. Pedagogiska miljöer innehåller ofta tydliga samband som gör det möjligt att läsa landskapet och förstå vad som hänt på en plats. Ett exempel är sambandet mellan herrgården och torpen på dess marker, vilket berättar om dåtidens sociala förhållanden och ekonomiska funktioner. Andra samband är historiska, som att den plats som används för bete idag av olika skäl också på 1700-talet användes för bete. Funktionella samband kan handla om relationen mellan större vägar och vägkrogar. Samband mellan naturgivna förutsättningar och kulturell påverkan, t ex sambandet mellan en kalkrik berggrund och en stenindustri eller mellan ett

vattenfall och en kvarnmiljö, har också ett värde. Andra faktorer vi försökt ta fasta på är landskapets betydelse för de boendes livskvalitet, trygghet, trivsel och identitet. Exempel på sådana värden är traditioner som medvetet eller omedvetet tagits över från tidigare generationer, ortnamn eller berättelser om platser. Andra är orienteringspunkter i landskapet som gör att man känner igen sig, det kan vara ett silotorn, en originell byggnad eller en allé av gamla ekar. Vi har tagit fasta på estetiska värden, utblickar och uttrycksfullhet som gör det möjligt att uppleva och bli berörd av landskapet. Vi har försökt identifiera vilka värden kulturmiljön har för brukarna, dvs miljöns nyttovärde, utvecklingspotential, kvalitet och hållbarhet. Det kan till exempel handla om tillgänglighet till betesmarker, lönsamhet i åkerbruk eller möjligheten att vidareutveckla ett turistmål. Vi har också tagit i beaktande sådana områden som tidigare pekats ut som byggnadsminnen, riksintressen eller regionala kulturmiljöintressen, och vi har översiktligt studerat det dolda kulturlandskapet, dvs potentialen för dolda fornlämningar och deras värden.

Specifika mål

I Del 2 av kulturmiljöanalysen har projektmålen från Del 1 specificerats i relation till de kulturmiljövärden som urskiljts. De specifika målen uttrycker hur kulturmiljövärdena ska kunna tas tillvara, upplevas, utvecklas och stärkas i relation till Ostlänkenprojektet. Liksom för de övergripande kulturmiljömålen (avslutar Del 1) ska ett antal preciserade kriterier vara uppfyllda för att de olika specifika målen ska kunna uppnås. Preciseringarna har formulerats som ”innebär att-satser”. En del kulturmiljövärden återkommer på flera platser i landskapet. Där är målformuleringarna ofta lika, medan ”innebär allt-satserna” har större variation eftersom de är beroende av den speciella miljöns karaktär och terrängformer samt korridoralternativens olika passager.

Konsekvensbeskrivning

Konsekvenserna för kulturmiljön hänger samman med hur kulturmiljön används som resurs. Bedömningen av Ostlänkens konsekvenser för kulturmiljön utgår från hur de identifierade kulturhistoriska värdena ska kunna värnas, tillvaratas och utvecklas i relation till projektet. I konsekvensbeskrivningen bedöms sålunda vilken påverkan Ostlänken har på möjligheterna att uppfylla målen för landskapets kulturvärden. Frågor som ställts i analysen är bl a om

möjligheten att förstå och förmedla områdets historia kommer att öka eller minska (relaterar till kunskapsvärden)? Kommer möjligheten att uppleva kulturvärdena öka eller minska (upplevelsevärden)? Kommer villkoren för verksamheter och boende förbättras eller försämrats (bruksvärden)? Beskrivningen är inriktad på att jämföra de olika banalternativen. Ibland är konsekvenser gemensamma för flera alternativ och ibland förutses konsekvenser som skiljer alternativen åt. Utöver en textbeskrivning av konsekvenserna presenteras bedömningen i olika grad av måluppfyllelse: ett kulturmiljömål kan uppfyllas, kan delvis uppfyllas eller kan inte uppfyllas. Vissa bedömningar är osäkra, till exempel för att vi inte känner till hur järnvägen kommer att gestaltas eller placeras inom korridoren. Konsekvensbeskrivningen innehåller då oftast förslag på ur kulturmiljösynpunkt lämplig placering och gestaltning.

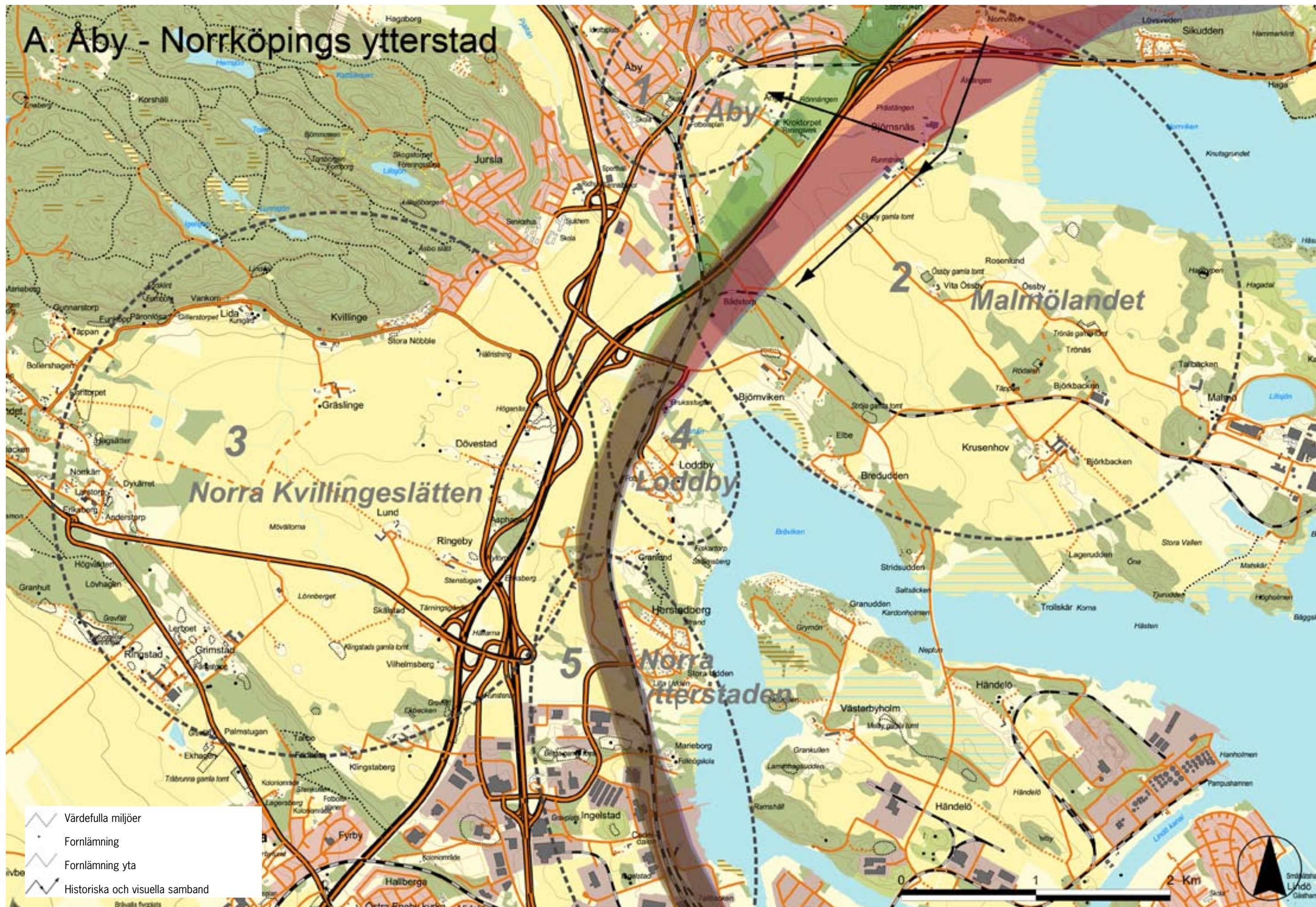
Noll-alternativet

I konsekvensbeskrivningen har noll-alternativet likställts med nuläget för kulturmiljön, så som ovan beskrivits (se *Inledning*). Det har därför inte gjorts några antaganden om vilka konsekvenser ett noll-alternativ skulle kunna medföra. Om Ostlänken inte byggs kommer trafiken sannolikt öka på det befintliga järnvägs- och vägnätet vilket medför t ex ökat buller och barriäreffekter. Den ökande trafiken har dock inte behandlats i konsekvensanalysen. Inte heller har någon bedömning gjorts av konsekvenserna av nödvändiga drifts- och underhållsinsatser. Man kan dock anta att noll-alternativets konsekvenser för kulturmiljön i de flesta fall är begränsade.

Samlad bedömning

Del 2, Värdefulla miljöer, avslutas med en samlad bedömning av konsekvenserna för kulturmiljön. I den samlade bedömningen har en sammanvägning av konsekvenserna för de olika korridoralternativen gjorts. De olika alternativen har ställts mot möjligheterna att uppfylla de formulerade kulturmiljömålen för att få fram vilket alternativ som ger den bästa måluppfyllelsen för kulturmiljön. Frågor som besvarats är bl a vilket alternativ som sammantaget tillåter att de kulturhistoriska huvuddragen kan tillvaratas och utvecklas, vilket alternativ som sammantaget tar mest hänsyn till kunskapsvärdena, ger bäst möjligheter att uppleva kulturmiljön, och ger fortsatta möjligheter att bruka kulturmiljön.

A. Åby - Norrköpings ytterstad



A. Åby - Norrköpings ytterstad

1 Åby

Stationssamhället Åby representerar den begynnande industrialisering av landsbygden som följde i järnvägarnas spår, då nya orter med industriella förtecken övertog de gamla agrara centralorternas betydelse. Orten uttrycker genom sin placering och koppling till järnvägen viktiga kunskaper om industrialismens kulturarv. Ortens läge i Kolmårdsbranten illustrerar också väl den betydelse naturresurserna i området haft för lokalisering av kvarndrift, sågverksamhet och bebyggelse. Åby kan även uppvisa några av områdets äldsta spår efter människor i form av så kallade gropkeramiska boplatser från mellersta stenåldern, vilka är värdefulla för kunskapen om denna epok.

Specifika mål

A1 Industrisamhällets avtryck i landskapet, vilket förenar järnvägen och tätorten i ett gemensamt sammanhang, värnas.

A2 Åbys historiska samband med Kolmårdsbrantens topografi, kommunikationsmöjligheter och naturresurser värnas.

A3 Gropkeramiska fornlämningar skyddas.

Det innebär att

Åbys karaktär som stationssamhälle och historisk knutpunkt i kommunikationsnätverket (väg och järnväg) bibehålls och kan utvecklas vidare genom ny infrastruktur.

Markingrepp och byggnader som starkt förändrar topografin och dess samband med bebyggelse och verksamheter undviks.

Markingrepp som berör fornlämningar från stenåldern undviks.



Åby station. Järnvägen förvandlade den gamla vägkorsningsbyn till ett viktigt stationssamhälle med utbyggda servicefunktioner och industriverksamheter. Foto AP.

2 Malmölandet

Den kontrastrika landskapsbilden med Bråvikenförkastningens markerade siluett och det öppna slättlandskapets siktlinjer och utblickar är starkt identitetsskapande. Herrgårdslandskapets öppna välarronderade jordbruksmark och framskjutna parkomgärdade bebyggelselägen, ekskogen och de raka alléprydda vägarna har stora miljöskapande värden. Björnsnäs, Björnviken och Krusenhovs säterimiljöer rymmer en rad komponenter som praktbyggnader, arbetarbostäder och ekonomibyggnader vilka sammantagna tydligt och pedagogiskt speglar herrgårdskulturens uttryck och funktioner och därigenom har stora kunskaps- och upplevelsevärden. Från Björnsnäs har man en påtaglig visuell kontakt mot herrgårdens (tidigare) markägor vid Åby och Norrviken, där bl a Norrvikens trädgårdar anlades i slutet av 1800-talet. Vid den äldre vägsträckningen mellan Ekeby och Åby, nu avbruten av E4:an, finns Kroktorpet från 1800-talets första hälft vilket är representativt för den utkantsbebyggelse som tidigare fanns här. Tomten för byn Ekeby visar hur äldre byar avhystes vid säteriernas tillkomst. Den har även ett potentiellt högt arkeologiskt kunskapsvärde då byn bör ha samma höga ålder som vägmiljön vid Björnsnäs. Med sin fasta runhäll och broövergång representerar denna en kommunikations- och social miljö från 1000-talet som har stort vetenskapligt värde och lättåtkomliga symboliska och turistiska kvaliteter.



Stora delar av Malmölandet är ett herrgårdslandskap där bruket av marken, bebyggelsemönstret och kommunikationerna formats av några få dominerande enheter belägna på halvön ut mot Bråviken. Foto från sydväst TF.



Vid Björnsnäs herrgård finns en äldre mangårdsbyggnad från 1600- eller 1700-tal samt en yngre stenbyggnad (bilden) uppförd 1843, vilken genomgick en omfattande ombyggnad 1898 under ledning av I G Clason. Kring byggnaderna finns en medvetet utformad parkanläggning. Foto ALin.



Kroktorpet är sannolikt från 1800-talets första hälft. Det hörde under Ekeby och låg på utmarken utmed vägen mot Åby. På äldre kartor finns ytterligare utkantsbebyggelse markerad utmed den äldre vägsträckningen, men Kroktorpet är det enda som är bevarat i ursprungligt skick. Torpet ägs av Bråbo Hembygdsförening sedan ca 25 år. Torpet har stora samhälls- och socialhistoriska värden såväl som bruksvärden genom hembygdsparken. Järnvägen och motorvägen har dock redan skurit av sambanden till gårdarna vid Bråviken. Foto ALin.

Specifika mål

A4 Den kontrastrika landskapsbilden med Bråvikenförkastningens markerade siluett och det öppna slättlandskapets siktlinjer och utblickar är visuellt bärande och kan fortsatt upplevas.

A5 Landskapet har både lång kontinuitet och naturgeografiskt betingad variation i bosättningar, kommunikationsleder och markutnyttjande. Denna karaktär bör fortsatt kunna upplevas och studeras.

A6 Herrgårdslandskapets rumsliga organisation, dess sociala symbolik och de funktionella sambanden inom herrgårdslandskapet kan fortsatt studeras, förstås och upplevas.

Det innebär att

Ingrepp som bryter landskapets riktningar och siktlinjer eller förändrar landskapets skala och terrängformer bör undvikas.

Den välbevarade herrgårdsmiljön Björnsnäs, Kroktorpet, Ekeby gamla tomt och den forntida vägmiljön vid Björnsnäs bör skyddas från järnvägsanläggningar och markingrepp.

Herrgårdslandskapets siktstråk och monumentalitet, som upplevs genom att den öppna vålarronderade jordbruksmarken, de framskjutna parkomgärdade bebyggelselägena, ekskogen och de raka alléprydda vägarna sammanfogas visuellt, bör inte brytas eller förminskas genom nya dominerande anläggningar.

Barriärer som försämrar utblickarna över herrgårdslandskapet och den visuella kontakten mellan herrgårdslandskapet, äldre gårdar, avhysta gårdar, angränsande utmarksområden och slättlandskap bör undvikas.

Vägnätet inom herrgårdslandskapet med dess planerade geometriska fortsatt kunna brukas och dess historiska och symboliska betydelse för landskapets rumsliga organisation vara avläsbar.



Runinskriften från 1000-talet lyder: *Harde och Sigrev lät hugga denna häll och gjorde denna bro efter Nan, sin broder.* Enligt traditionen gick Eriksgatan förbi runhällen vid Björnsnäs och fornlämningsmiljön har utöver kunskapsinnehållet ett tydligt bruksvärde som besöksmål. Platsen marknadsförs numera i projektet "Eriksgatan i Östergötland – kungsvägen till historien" och platsen är vårdad och skyltad. Foto ALag.



Utblick mot Norrviken från Björnsnäs. På herrgårdens ägor anlades påkostade sommarvillor i slutet av 1800-talet liksom Rudolf Abelins Norrvikens trädgårdar. I fonden tvärrar korridoralternativen Röd och Blå över det öppna landskapsrummet och börjar klättringen upp för branten. Dessa alternativ skapar en barriär mellan de historiskt sammanhörande platserna. Foto ALin.



Utblick från Lida mot Gräslinge på norra Kvillingeslätten. Foto TF.

3 Norra Kvillingeslätten

Förkastningens markerade siluett i kontrast mot den öppna flacka slätten ger landskapet en tydlig identitet och karaktär. Landskapets tydliga nivåskillnader gör det också möjligt att avläsa det stora tidsdjupet i landskapet som det formats geografiskt och historiskt. Den visuella kontakten mellan herrgårdarna, äldre gårdar/bytomter, slättlandskap och angränsande utmarksområden har stort värde för förståelsen och upplevelsen av landskapets sociala innehåll och funktionella framväxt. Det moderna jordbruket bidrar till att upprätthålla den visuella kontakten mellan de agrara miljöerna och staden.

Specifika mål

A7 Även i fortsättningen ska man kunna förstå och uppleva landskapsbilden som den formats historiskt.

A8 Landskapets historiska tidsdjup och agrara karaktär med lång kontinuitet och tydlig terränganpassning i bosättningar, kommunikationsleder och markutnyttjande värnas.

Det innebär att

Ingrepp som bryter landskapets riktningar och siktlinjer, bryter samband mellan naturgivna förutsättningar och historiska mönster, eller förändrar landskapets skala och terrängformer bör undvikas.

Förutsättningarna för ett öppet och brukat gårds- och odlingslandskap bör vara fortsatt goda så att landskapets zoner i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser kan upplevas.

4 Loddby

Sulfitfabriken som anlades vid Loddby säteri i slutet av 1800-talet finns inte kvar men brukssamhällets mikrolandskap med dess sociala uppdelning uttryckt i arbetarbostäder, disponentbostad och säteri utgör fortfarande viktiga kvaliteter. I Loddbys norra utkant finns tegelbrukslämningar på säteriet Björnvikens ägor invid Pjältån vilka visar på herrgårdarnas mångfacetterade ekonomi och en tidig industriell tradition i området. Loddby har liksom Åby en stark koppling till järnvägen. Orten uttrycker genom sin placering och koppling till järnvägen viktiga kunskaper om industrialismens kulturarv.

Specifika mål

A9 Loddbys historiska identitet som ett brukssamhälle med hållplats utmed järnvägen ska värnas och kunna stärkas.

Det innebär att

Tegelbrukslämningarna och bruksmiljön i Loddby skyddas från ingrepp.

Ny järnväg bör ansluta till det befintliga järnvägssystemet.

Loddby har en tydlig brukskaraktär med herrgård (överst), arbetarbostäder i form av enhetliga villor med trädgårdar, den s k ingenjörsvillan och en idrottsplats. Inom herrgården Björnvikens ägor intill Pjältån strax norr om Loddby finns tegelbrukslämningar kvar, bl a i form av fördämningsvallar (nederst). Foto ALin, ALag.





Ståthöga gård ligger omsluten av den expanderande stadens ytterområden med industrilokaler och trafikleder. Bebyggelsen präglas idag av antroposofirörelsens arkitektur- och färgideal och här finns bl a Rudolf Steiner gymnasiet och ett daghem. Foto CT.

5 Norra ytterstaden

Den norra infarten till Norrköping utmärks av den expanderande staden och speglar 1900-talets flerkärniga stadsutveckling. Idag är den rumsliga strukturen svåröverskådlig och möjligheten att orientera sig i ytterstaden mindre än i stadskärnan. De äldre strukturer som finns kvar i form av sparade grönområden med äldre bebyggelse och fornlämningar är värdefulla för kunskapen om stadens framväxt och tidigare historia. Den befintliga järnvägen är viktig för Norrköpings identitet som industristad och nod för handel, arbete, boende och kommunikation. I landskapet kring staden är det potentiella kunskapsvärdet i det arkeologiska källmaterialet stort, både beträffande synliga lämningar och idag okända eller dolda lämningar. De synliga fornlämningarna bidrar också till att öka upplevelsevärdet av Marieborg, Herstadberg och Loddby samhällen och gårdar, som placerats vid Bråvikens strand i ett läge som har varit attraktivt sedan yngre järnålder och som idag bl a fungerar som rekreations- och strövområden.

Specifika mål

A10 Norrköpings stads historiska identitet som industristad ska fortsatt vara avläsbar och levande i stadsbilden. Historiska strukturer som belyser Norrköpings identitet som industristad och nod för handel, arbete, boende och kommunikation värnas och ska kunna utvecklas.



Vid byggnadsminnet Marieborgs f d herrgård, numera folkhögskola, finns mot Bråviken en terrasserad trädgårdsanläggning. Foto ALin.

A11 Stadens historiskt framvuxna bebyggelsemönster och gaturum brukas i samklang med den moderna stadens behov av fungerande infrastruktur.

A12 En god boendemiljö med rekreations- och strövområden samt gröna kilar med historiska kvaliteter finns kvar och kan utvecklas.

Det innebär att

Ny järnväg bör anpassas och anslutas till den befintliga järnvägsstruktur som präglar ytterstaden.

Kontrasten mellan stad och landsbygd ska vara distinkt och möjligheten att uppleva Norrköpings stadssiluett, årsringar och kvartersstruktur ska värnas.

Bebyggelsemiljöer som åskådliggör stadens historiska utveckling ska värnas från ingrepp som förhindrar att de kan upplevas och brukas med dessa kvaliteter bibehållna.

Möjligheten att orientera sig i stadens rum och nyttja stadens olika funktioner ska värnas.

Vägnätet kring staden ska fortsatt kunna brukas och tillgängligheten till kvarvarande rekreations- och strövområden med historiska kvaliteter samt till Bråvikens strandlinje värnas.

Konsekvensbeskrivning

Alternativ Röd och Blå

Alternativen berör inte Åby stationssamhälle direkt och den visuella kontakten mellan samhället och slättens herrgårdslandskap är redan bruten av motorvägen. Den befintliga järnvägen kommer att vara kvar och tätortens karaktär av stationssamhälle kan därmed bibehållas. Markingrepp och byggnader som förändrar topografin och dess samband med bebyggelse och verksamheter kommer knappast att ske och ingrepp i fornlämningar görs inte.

Kulturmiljömål A 1 – A3 kan uppfyllas.

På avsnittet mellan Bråvikenförkastningen och Malmölandet löper korridoralternativen öster om motorvägen. Alternativens sträckning från förkastningsbrantens kuperade terräng till det öppna odlingslandskapet kan genom skärningar, tunnlar och höga banvallar inverka menligt på landskapsbilden och minska upplevelsen av landskapets naturliga övergångar, förkastningens markerade siluett och slättens siktstråk. I det storskaliga agrara slättlandskapet skulle dock en järnvägsanläggning skalmässigt kunna inpassas under förutsättning att den anpassas till den flacka terrängen för att inte dominera och överskugga utblickarna. En järnväg som förläggs i nära anslutning till motorvägen kommer att förstärka motorvägens diagonala barriär över slätten. Med åtgärder för terränganpassning är en dragning västerut inom korridoren och nära motorvägen dock att föredra framför att ytterligare en barriär tillkommer om järnvägen förläggs i ett nytt östligare stråk på längre avstånd från motorvägen. En dragning längre österut inom korridoren medför en fragmentering av landskapet och en förminskning av landskapets utblickar och siktstråk.

Kulturmiljömål A4 är endast delvis uppfyllt.

Korridoralternativen styckar av den västra delen av slätten och skapar restytor i den sammanhängande odlingsmarken samt bryter vägförbindelser och den visuella kontakten mellan herrgårdarna, äldre gårdar/bytomter, angränsande utmarksområden och slättlandskap vilket gör att avläsbarheten, bruket och upplevelsen av landskapets tidsdjup och agrara karaktär minskar. Även här skulle en tät samlokalisering med E4:an minska effekterna på odlingslandskapet men bidra till barriären. En sådan samlokalisering bör inte bryta de befintliga rörelsestråk som idag finns mellan områdena på ömse sidor om motorvägen, dvs övergångar och undergångar bör finnas kvar och helst utvecklas.

Alternativ Röd: Kulturmiljömål A5 är delvis uppfyllt vid en västlig bansträckning i nära anslutning till motorvägen. A5 är inte uppfyllt vid en östlig bansträckning inom korridoren. Alternativ Blå: Kulturmiljömål A5 är inte uppfyllt.

En bansträcka österut inom korridoren innebär stora konsekvenser för upplevelsen av herrgårdsskapskvaliteter och funktionella helhet. Ett sådant alternativ kommer att tvära över det öppna landskapsrummet och beröra Björnsnäs gård och därmed bryta sambandet mellan herrgården och den hävdade marken med negativa konsekvenser för förståelsen av herrgårdsskapskvalitetsrumsliga organisering. Bansträckningarna innebär en fragmentering av landskapet och bryter sambandet mellan det framskjutna och parkomgärdade bebyggelseläget och herrgårdsskapskvalitetsrumsliga organisation. Alternativen minskar även möjligheten till ett fortsatt bruk av vägnätet inom herrgårdsskapskvalitetsrumsliga organisation. En östlig dragning inom korridoren får direkt negativa konsekvenser på Ekeby gamla tomt samt vägmiljön och runhällen vid Björnsnäs. En järnväg förlagd västerut inom den röda korridoren, i nära anslutning till motorvägen, skulle kunna förstärka den befintliga barriären men innebär samtidigt mindre negativa konsekvenser för upplevelsen av herrgårdsskapskvalitetsrumsliga organisation än en östlig sträckning.

Alternativ Röd: Kulturmiljömål A6 är delvis uppfyllt vid en västlig bansträckning i nära anslutning till motorvägen men är inte uppfyllt vid en östlig bansträckning inom korridoren.
Alternativ Blå: Kulturmiljömål A6 är inte uppfyllt.

Alternativ Grön

Alternativet berör inte Åby stationssamhälle direkt och den visuella kontakten mellan samhället och slättens herrgårdsskapskvalitetsrumsliga organisation är redan bruten av motorvägen. Den befintliga järnvägen kommer att vara kvar och tätortens karaktär av stationssamhälle kan därmed bibehållas. Markingrepp och byggnader som förändrar topografin och dess samband med bebyggelse och verksamheter kommer knappast att ske och ingrepp i fornlämningar görs inte.

Kulturmiljömål A 1 – A3 kan uppfyllas.

Från Bråvikenförkastningen och över Malmölandet går korridoralternativet väster om motorvägen. Alternativets sträckning kan inverka menligt på landskapsbilden och minska upplevelsen av landskapets naturliga övergångar, förkastningens markerade siluett och slättens siktstråk. En järnväg som förläggs i nära anslutning till motorvägen skulle här kunna förstärka motorvägens diagonala barriär över slätten. En östlig dragning inom korridoren är dock att föredra framför att ytterligare en barriär tillkommer om banan förläggs i ett nytt stråk västerut på längre avstånd från motorvägen vilket skulle medföra en fragmentering av landskapet och en förminskning av landskapets utblickar och siktstråk.

Kulturmiljömål A4 kan delvis uppfyllas.

Korridoralternativet styckar av den västra delen av slätten och skapar restytter i den sammanhängande odlingsmarken samt bryter vägförbindelser och den visuella kontakten mellan herrgårdarna, äldre gårdar/bytomter, angränsande utmarksområden och slättlandskap vilket gör att avläsbarheten, bruket och upplevelsen av landskapets tidsdjup och agrara karaktär minskar. Krokortet riskerar bli direkt negativt påverkat. En tät samlokalisering med motorvägen skulle minska de negativa effekterna på odlingslandskapet men bidra till barriären.

Kulturmiljömål A5 kan delvis uppfyllas.

Alternativet kan förstärka den befintliga fysiska barriär som motorvägen utgör mot Malmölandets herrgårdsskapskvalitetsrumsliga organisation. Den direkta, fysiska påverkan är dock liten vilket innebär mindre konsekvenser för herrgårdsskapskvalitetsrumsliga organisation. Järnvägen bör förläggas i nära anslutning till motorvägen för att minska risken för fragmentering och igenväxning av landskapet vilket kan påverka siktlinjer och bryta den visuella kontakten med herrgårdsskapskvalitetsrumsliga organisation. På så vis kan den visuella kontakten mellan herrgårdsskapskvalitetsrumsliga organisation och angränsande utmarksområden med Åby värnas.

Kulturmiljömål A6 kan delvis uppfyllas.

Alternativ Röd, Blå och Grön (infarten mot Norrköping)

Norr om Lodbys löper samtliga korridoralternativ ihop utmed befintlig järnväg mellan motorvägen och kuststräckan. Här krävs terränganpassning för att järnvägen inte ska dominera utblickarna i området genom höga banvallar i det öppna landskapet på norra Kvillingeslätten. För att möjliggöra fortsatt bruk av odlingsmarken och upplevelsen av landskapets agrara karaktär bör sträckningen förläggas i nära anslutning till befintligt spår. Korridoren går här öster om motorleden vilket leder till hastighetskrävande transportleder inom en relativt begränsad zon. Järnvägen bör tillvarata existerande tvärgående förbindelser för att mildra barriäreffekter i ett redan instängt och tämligen avskilt landskapsrum.

Kulturmiljömål A7 och A8 kan delvis uppfyllas.

Korridoralternativets dragning i anslutning till befintlig järnväg kan positivt komma att stärka landskapets industriella prägel genom att järnvägen även fortsättningsvis kommer att ansluta till det befintliga järnvägssystemet. Alternativet lägger ytterligare ett kommunikationsstråk till de årsringar av infrastruktur som präglar landskapet och bidrar till att bibehålla kontinuiteten i en struktur som ingår som en viktig del i landskapets historiska mönster. För tätorterna på Kvillingeslätten kan alternativet möjliggöra ett återbruk av stations- och samhällena genom att de nyttjas som pendeltågstationer på nuva-

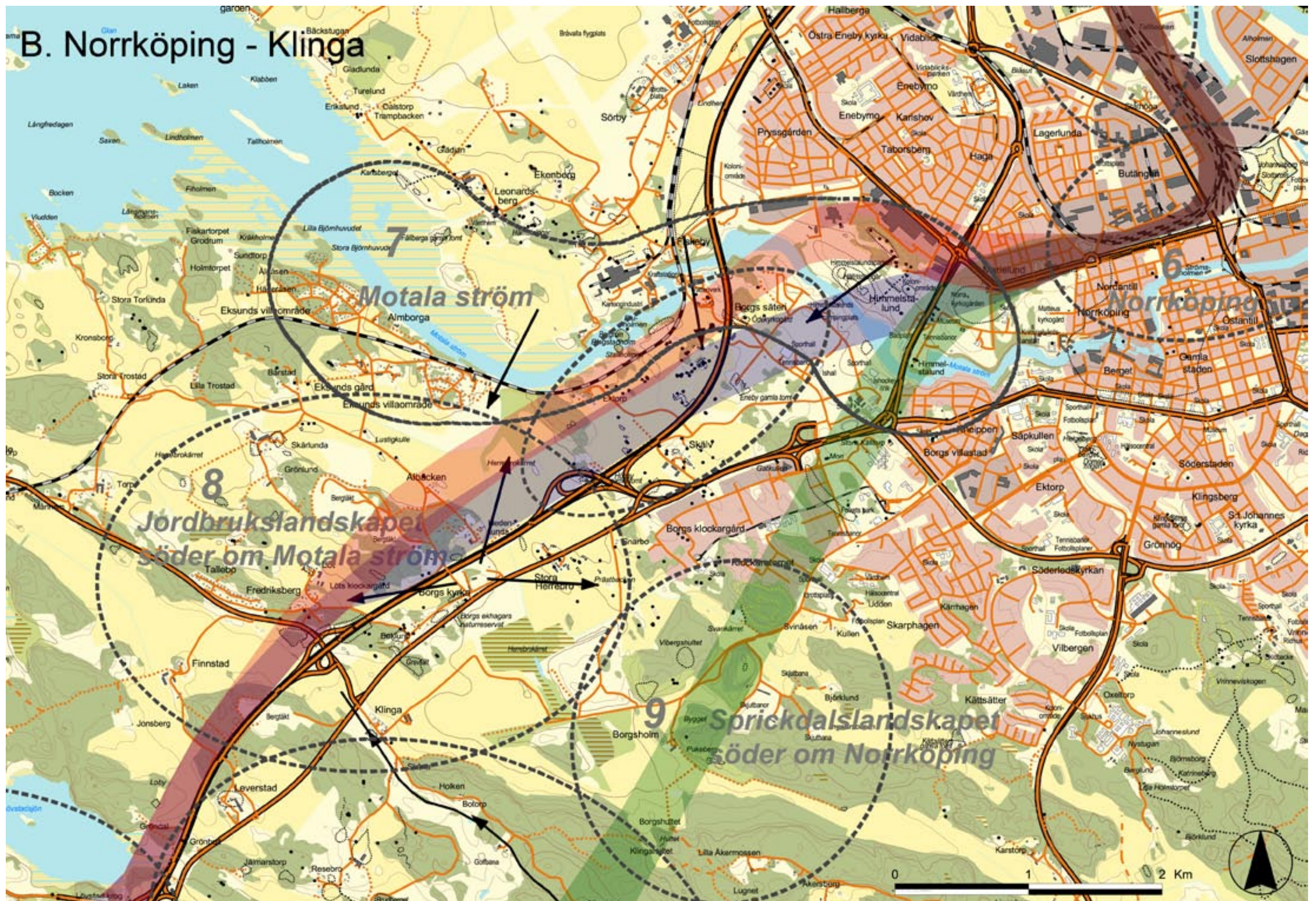
rande järnväg. Lodbys historiska ursprung som stationssamhälle och brukssamhälle med hållplats utmed järnvägen kan stärkas och utvecklas. Läggs de nya spåren väster om de befintliga spåren så säkerställs områdets historiska tidsdjup genom att tegelbruket vid Björnviken och samhällena Lodbys och Herstadberg värnas.

Kulturmiljömål A9 kan uppfyllas.

Korridoralternativen sammanfaller vid passagen genom Herstadberg och Ingelstaområdet i stadens norra utkant. Randzonen kring staden innehåller strategiskt viktiga områden för dess långsiktiga utveckling. Framtida projekt kan komma att påverka trafikmängden i stadens ytterområden. Ingelstad i tätortens norra utkant är ett detaljhandels- och logistikområde där nya handelsetableringar ska ske när inte möjligheter finns inom stadskärnan. Landskapet längs befintlig järnväg utgör också ett komplement till stadens framtida expansion. Långsiktigt kan följetableringar i anslutning till järnvägen vid norra infarten till Norrköping påverka stadsrummens funktioner, form och rörelsemönster och leda till en mer svåräst stadsstruktur. Redan idag är möjligheten att orientera sig i ytterstaden mindre än i stadskärnan. Järnvägen bör förläggas i nära anslutning till befintligt spår för att minska risken för konflikter i framkomlighet och orienterbarhet. Alternativets dragning i anslutning till befintlig järnväg kan positivt komma att förstärka Norrköpings identitet som industristad och nod för handel, arbete, boende och kommunikation. Alternativet innebär att kontinuiteten i en struktur som ingår som en viktig del i landskapets och stadens historiska mönster och karaktär bibehålls och utvecklas. Spåren av det äldre agrara landskapet i form av bebyggelse, bytomter och impediment med fornlämningar är redan naggade av den expanderande staden. Järnvägen bör kunna utformas så att befintlig infrastruktur värnas och tillgängligheten till rekreations- och strövområden med historiska kvaliteter samt till Bråviken värnas och kan stärkas.

Kulturmiljömål A10-12 bör kunna uppfyllas.

B. Norrköping - Klinga



B. Norrköping - Klinga

6 Norrköping

Stadens historiska utveckling har avsatt tydliga spår i dess karaktär som är präglad av äldre och nyare industrier längs Motala ström och av polariteten mellan stenstadens paradarkitektur med esplanader inklusive de unika Promenaderna och parker, och industriarbetarnas kvarter med hyreskaserner. Industribyggnaderna och skorstenarna på Händelö och Malmö är karaktäristiska delar av stadens siluett. Johannisborg är en av få strukturer som bevarats från Norrköpings äldsta period och den utgör en visuell och historisk signal vid järnvägsinfarten till staden. De lokstallar, spårgårdar och verkstäder som finns inom det gamla befästningsområdet speglar hur man tidigare hanterat denna äldsta kulturmiljö och hur industrialismen satt avtryck i området. Stationsbyggnaden vid Resecentrum är byggnadsminne. En kilometer forssträcka med tjugo meters fallhöjd har utgjort grunden för industrilandskapet vid strömmen, där de bevarade fabriksbyggnaderna i regel är från 1800-talets senare del. Den gamla industrimiljön har under senare år rustats upp och nu finns här bl a Linköpings universitet, Campus Norrköping, och Arbetets museum. Miljön har stora estetiska, turisticiska och pedagogiska värden.



Vy över de centrala fabrikskvarteren intill Motala ström. Till höger syns den byggnad som pga sin form kallas Strykjärnet, numera ett byggnadsminne som hyser Arbetets museum. Ostlänken kommer inte att beröra dessa delar av staden. Foto AHJ.



Johannisborg uppfördes av hertig Johan av Östergötland 1613-1639 och var avsedd att skydda inloppet till Norrköping. Borgen brändes 1719 av en rysk flotta. Statens järnvägar byggde i början av 1900-talet lokstallar, spårgårdar och verkstäder inom befästningsområdet. Två bastioner togs då bort. I dag återstår det renoverade porttornet och delar av vallsystemet, och borganläggningen är värdefull som visuell och historisk signal vid infarten till Norrköping. Foto CT. Kartutsnittet från 1695 visar Johannisborg som lantmätaren då såg det. Bilden utgjorde förlaga när porttornet restaurerades. © Lantmäteriet 2001-04-23. Ur Historiska Kartor™.

Specifikt mål

B 1 Norrköpings stads historiska identitet som industristad är fortsatt avläsbar och levande i stadsbilden. Stadens historiskt framvuxna bebyggelsemönster och gaturum kan brukas i samklang med den moderna stadens behov av fungerande infrastruktur och goda boendemiljöer.

Det innebär att

Barriärer som förhindrar upplevelsen av det visuella och historiska sambandet mellan staden och industrierna på Malmö och Händelö bör undvikas.

Motala ströms historia som styrande faktor för stadens lokalisering och historiska utveckling ska fortsatt vara tydlig.

Byggande och gestaltning av järnvägen bör ta hänsyn till att historiska strukturer som belyser Norrköpings identitet som industristad och nod för handel, arbete, boende och kommunikation ska kunna värnas och utvecklas med bibehållna historiska kvaliteter.

Kontrasten mellan stad och landsbygd ska vara distinkt och möjligheten att uppleva stadens siluett, årsringar och kvartersstruktur ska värnas. Bebyggelsemiljöer som åskådliggör stadens historiska utveckling ska fortsatt kunna upplevas, stärkas och utvecklas.

Johannisborgs betydelse som estetisk visuell och historisk signal vid infarten till staden ska värnas och kunna utvecklas. Kulturlager och husgrunder i området bör skyddas för att kunna belysa slottets tillkomst och bruk. Lokstallar, spårgårdar och verkstäder inom befästningsområdet kan finnas kvar för att spegla hur man tidigare hantlat kulturmiljön och hur industrialismen satt avtryck i området.

Ny infrastruktur bör anpassas så att möjligheten att orientera sig i stadens rum och nyttja stadens olika funktioner kan förbättras.

Vägnätet kring staden ska fortsatt kunna brukas. Tillgängligheten till rekreations- och strövområden med historiska kvaliteter ska värnas och ges möjlighet att utvecklas.



Fackverksbron från 1919-21 bär Östra stambanan över Motala ström och är av stort teknikhistoriskt intresse. Foto ALag.

7 Motala ström

Motala ströms betydelse för stadens lokalisering och historiska utveckling är lätt att uppfatta genom utblickarna längs vattenvägen och stränderna med intilliggande industriområden. Industrilandskapet vid Norrköping och bruksmiljön vid Fiskeby visar tydligt och lättillgängligt på ett kommunikations- och industrihistoriskt samband mellan landskapets inre delar och utloppet mot Östersjön. Gamla och nya bruksherrgården med park, järnvägsbroarna och Fiskeby station samt bevarade pappersbruksbyggnader ingår i ett gemensamt sammanhang med järnvägen, Motala ström och Norrköpings stad och i Fiskeby ger de moderna industrierna uttryck för den långa industriella kontinuiteten.

Ringstadholms borgruin uttrycker maktlandskapets och centralplatsens historiska kontinuitet och vattenvägens betydelse. Ruinerna är arkeologiskt värdefulla för möjligheterna att belysa en medeltida högreståndsmiljöns historia. På södra sidan strömmen kan finnas fornlämningar som ytterligare belyser områdets medeltidshistoria. Hällristningarna i området vid Motala ström, särskilt Himmelstalund, bidrar starkt till områdets identitet och utgör en viktig resurs för besöksnäringen. Hällristningarna är internationellt unika och av stort vetenskapligt värde för forskningen om bronsålderns samhälle och de har också stort pedagogiskt värde. Utöver hällristningar finns i området bl a skärvstenshögar och kulturlager från brons- och järnålder med stora potentiella kunskaps- och bruksvärden. Hällristningarna är lättillgängliga och ingår som vital del i det stadsnära rekreativområde vid Himmelstalund. Till detta utflyktsmål och grönområde hör även brunnsmiljön och det före



Vid Fiskeby station finns bevarat ett karaktäristiskt stationshus från 1873. Foto ALin.

detta herrgårdslandskapet, som har stora kunskaps- och miljöskapande värden. Park- och friluftsområdet mellan trafiklederna ger med sina öppna gräsytor en bild av det öppna jordbrukslandskap som förr fanns i stadens omedelbara närhet. Eksunds stations- och villasamhälle är en viktig karaktärsort som visar stationssamhällets framväxt i relation till äldre centra och transportleder.

Specifika mål

B2 De historiska och funktionella sambanden mellan vattenlederna, övriga kommunikationer och industrietableringarna är fortsatt avläsbara. Den starka prägel av tidig industrialism som utmärker landskapet och som förenar stationssamhällen, järnväg och Motala ström i ett gemensamt sammanhang kan fortleva och utvecklas genom ny infrastruktur.

B3 Sambanden mellan områdets naturgeografiska förutsättningar – Motala ström med dess fall och forsar – och uppkomsten av det riksintressanta hällristningskomplexet ska värnas och stärkas. Hällristningarna ska vara lättillgängliga, de ska kunna brukas vetenskapligt och pedagogiskt samt kunna utvecklas vidare som besöks- och turistmål.

B4 Strukturer som belyser områdets historiskt mångfacetterade funktioner och samhällsförhållanden ska tillvaratas och kunna utvecklas. Friluftsområden och gröna kilar med historiska kvaliteter ska kunna tillvaratas pedagogiskt och upplevelsemässigt samt brukas för rekreation.



Hällristningarna är lättillgängliga och ingår som vital del i det stadsnära rekreativområde vid Himmelstalund. Foto TF.

Det innebär att

De visuella sambanden och utblickarna utmed vattenvägen och stränderna ska värnas.

Området kring Fiskeby med stationen, gamla och nya industrier och deras koppling till strömmen fortsatt ska kunna vara upplevelsebar och synlig. Kommunikationer och vägnät som speglar betydelsen av miljöerna kring strömmen ska vara fortsatt framkomliga.

Det visuella och funktionella sambandet mellan Motala ström och hällristningsområdena på ömse sidor om strömmen ska vara tydligt och fortsatt kunna upplevas. Hällristningarna ska skyddas från markanvändning och landskapsförändringar som försvårar tillgängligheten och förståelsen av dem eller hindrar utvecklingen av hällristningarna som besöksmål.

Ringstadholms visuella och historiska samband med inloppet till Norrköping samt Fiskeby gods bör vara fortsatt upplevelsebart. Borgruinen samt intilliggande områden på ömse sidor om strömmen bör skyddas från markintrång så att de arkeologiska kunskapsvärdena bibehålls.

Himmelstalunds park- och friluftsområde med sina öppna gräsytor ska värnas för att förståelsen av det tidigare öppna jordbrukslandskapet ska kunna tillvaratas pedagogiskt och upplevelsemässigt samt brukas för rekreation och friluftsliv.

Eksunds stationssamhälle bör bevaras och dess karaktär stärkas.



Ett hjärta har ristats in över ett av skeppen i Himmelstalund. Tillgänglighet och bevarande är två intressen som ibland kommer i konflikt. Hjärtat visar också hur mångfacetterat värdet hos hållristningarna är. Foto AP.

8 Jordbrukslandskapet söder om Motala ström

De långa siktlinjerna och sambanden mellan de stora gårdarna, vägdragningarna och alléerna är av stort värde för förståelsen och upplevelsen av områdets historia. Herrebrokärret kan upplevas som en relikstruktur i landskapet trots att det sedan länge är utdikat och uppodlat. Det är tydligt hur bebyggelsemönster och vägnät har anpassats efter det vidsträckta kärret. De storskaliga trafiksystemen har styckat upp landskapet och bitvis brutit av det äldre vägnätet, men delar av det finns kvar och är värdefullt genom att det visar på området som en sammanhängande helhet. Spåren av de avhysta byarna Borg, Eneby och Högby skänker landskapet ett historiskt tidsdjup och belyser perioden från järnålderns bebyggelseförskjutning fram till säteriernas avhysningar. Tidigare arkeologiska undersökningar i området har visat att det under marken finns rika och mångfacetterade fornlämningar från flera tidsperioder med mycket högt kunskapsvärde. Herrebrokärret kan även hysa idag dolda spår av forntidens rituella bruk. Borgs f d säteri är hårt åtgånget av de stora trafiksystemen men är en viktig historisk plats som även rymmer dolda fornlämningar med höga kunskapsvärden. Borgs kyrka är en visuellt tydlig knutpunkt i landskapet med starka identitets- och symbolvärden. Kyrkan och kyrkogården utgör tillsammans med de sällsynta kyrkstallarna och resterna av den gamla landsvägen en väl sammanhållen bebyggelsemiljö. Den historiska relationen mellan kyrkan och den gamla kyrkplatsen i Löt är delvis redan bruten av motorvägens barriär. Det äldre sockencentrat Löts f d



Jordbrukslandskapet söder om Motala ström präglas av öppenhet, även om trafiklederna bitvis styckar upp det. I fonden anas E4:an och infarten mot Norrköping. Foto AHJ.



Borgs kyrka med kyrkstallarna i förgrunden. Foto CT.

kyrkby rymmer kunskaper om förhållandena före sockensammanslagningen. Här finns f d klockarebostaden samt flera ryggåstugor med ålderdomlig karaktär. Upplevelsevärdena stärks genom byggnadernas ålder och patina. Finnstad gård är en storgårdsanläggning och ett f d säteri i öppet landskap som speglar Lövestadgodsets stora markinnehav. Torpet Jonsberg sydväst om gården är en ålderdomlig ryggåstuga som ingår i Lövestad slotts pedagogiska verksamhet.

Specifika mål

B5 Landskapets historiska tidsdjup och agrara karaktär med lång kontinuitet i markanvändning och organisation ska värnas. Arkeologiskt och annat kulturhistoriskt källmaterial ska värnas och kunna tillvaratas.



Gravfält från järnåldern vid Klinga. I bakgrunden anas Herrebrokärret. Foto CT.

B6 Vägnätet med dess anpassning till markslag och markanvändning ska fortsatt kunna brukas och dess historiska betydelse för landskapets rumsliga organisation vara avläsbar.

B7 Kyrkans centrala läge i landskapet ska fortsatt kunna upplevas.

Det innebär att

Herrebrokärrets betydelse för markarrondering, vägdragningar och historiskt utnyttjade fortsatt ska kunna upplevas och avläsas genom att förutsättningarna för att hålla marken brukad och öppen inte försämras.

De historiska och fysiska sambanden mellan det forna Herrebrokärret, Motala ström, kommunikationslederna och den täta forn-

lämningsmiljön ska värnas och kunna upplevas. Fornlämningarnas kunskapsvärden ska kunna tillvaratas.

Siktlinjerna i landskapet till Borgs kyrka och sambanden mellan Löts kyrkplats och Borgs kyrka bör kunna upplevas. Löts kyrkby bör skyddas från störande anläggningar och stora markintrång. Hävden av ekhagslandskapet kring Borgs kyrka bör värnas.



Löts gamla kyrkby har en ålderdomlig prägel med flera ryggåsstugor. Foto ALin.

9 Sprickdalslandskapet söder om Norrköping

Borgsholmsområdet är ett stadsnära natur- och rekreationsområde där närheten till den expanderande staden gör den historiska dimensionen tydlig. Här präglas området av en gles torpbebyggelse som belyser relationen mellan denna utmark och gårdarna i jordbruksbygden. De sammanhållna fornlämningsmiljöerna har höga preparats- och pedagogiska värden.

Specifika mål

B8 Sambandet mellan sprickdalslandskapets rumsbildningar, terrängformer, odlingslandskap och bebyggelsekaraktär bör fortsatt kunna avläsas och förstås.

B9 Områden av icke-urban karaktär i den expanderande stadens närhet och som rymmer historiska kvaliteter värnas och kan utvecklas för rekreation och som besöksmål.

Det innebär att

De tongivande riktningarna i sprickdalsterrängen bör värnas och vara fortsatt tydliga.

Förutsättningarna för ett hävdat och brukat gårds- och odlingslandskap ska vara goda så att det småskaliga odlingslandskapets zoner i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser kan upplevas.

Områdets funktion som stadsnära strövområde inte ska begränsas utan snarare ges möjlighet att utvecklas.

Sammanhållna fornlämningsmiljöer värnas för att kunna behålla såväl höga preparatsvärden som pedagogiska värden. Tillgängligheten till tätortsnära fornlämningsmiljöer värnas.



Bilden är tagen i samband med de fornminnesinventeringar som gjordes för kulturmiljöanalysen. De tätortsnära skogsområdena har stora värden och nyttjas idag för t ex svamplockning och friluftsliv. Fornlämningarna ger en extra dimension åt landskapet. Foto CT.

Konsekvensbeskrivning

Alternativ Röd, Blå och Grön (Norrköping)

Korridorens passage in mot Norrköping och Resecentrum riskerar att ytterligare förstärka barriäreffekten mellan staden och Johannisborgs slottsruin, vilket försvårar upplevelsen av platsens estetiska kvaliteter, historiska funktion och symbolik. Dock är miljön sedan länge påverkad av järnvägen och utblickarna är även mot Händelö och Bråviken redan avskurna. Barriäreffekten kan eventuellt mildras och slottsruinens kvaliteter tillvaratas genom en medveten gestaltning (samspel eller kontrastverkan) av järnvägen och dess kringbyggnader. Dolda kulturlager från det medeltida stadsområdet kommer sannolikt inte att beröras men en särskild utredning krävs för att kontrollera detta. Närområdena kring Motala ström påverkas sannolikt inte men bedömningen är osäker då några tekniska lösningar ännu inte har presenterats. Det är också osäkert vad som händer centralt i anslutning till befintliga spårområden. Placering och gestaltning av järnvägen bör ta hänsyn till kulturmiljömålen att värna historiska strukturer som belyser Norrköpings identitet som industristad samt att värna och utveckla historiskt formade bebyggelsemiljöer, kvartersstrukturer, gatunät, vatten- och grönområden. **Kulturmiljömål B1 kan uppfyllas.**

Alternativ Röd

Alternativet går i tunnel och mynnar norr om strömmen inne i riksintresseområdet Himmelstalund. Korridorens passage över Motala ström sker på en järnvägsbro, vilket innebär en negativ påverkan på landskapsbilden kring hållristningarna norr om strömmen. Graden av påverkan är beroende av lösningen på övergången över Motala ström. En tunneldmykning och järnvägsbro öster om nya E4:an kommer att förstärka landskapets uppstyckade ytterstads- och industritomtskaraktär och försvåra upplevelsen av de visuella och funktionella sambanden mellan hållristningsområdena och naturlandskapet. Alternativet delar av rekreationsområdet vid Himmelstalund och påverkar negativt förutsättningarna för detta område. Korridoren krymper park- och friluftsområdet vilket tillsammans med ökande buller och vibrationer begränsar möjligheterna till stadsnära rekreation med historiska och pedagogiska kvaliteter och minskar platsens attraktionskraft som turistmål. Barriäreffekten mot väster (den visuella kontakten Himmelstalund-Fiskeby) är redan idag stor genom nya E4:an. **Kulturmiljömål B2 uppfylls delvis, B3 och B4 uppfylls inte.**

Dragningen längs Motala ströms södra strand riskerar att bilda en barriär mellan vattenvägen och stranden som minskar möjligheten att uppleva och avläsa sambanden i miljöerna kring strömmen och

bryta utblickarna längs vattenvägen. Restytor som uppstår mellan de parallella kommunikationssystemen kan växa igen vilket skulle hindra sikten och överblicken över området. Här skulle en samlokalisering med den gamla järnvägen, med eventuell utbyggnad på dess norra sida, och i samma läge i terrängen som denna minska effekterna. En lokalisering söder om den gamla järnvägen styckar upp eller naggar på det öppna odlingslandskapet vid Ektorp och gården riskerar att försvinna. Arkeologiska undersökningar kan ge ökad kunskap om områdets förhistoria och medeltid (Ringstadholm) men samtidigt riskerar exploateringen att ödelägga värdefulla hållristningar. Utblickarna och sambanden mellan Löts gamla kyrkplats och Borgs kyrka skärs av ytterligare och Löts kyrkby riskerar att fragmentariseras. Alternativet styckar av de betesmarker som fortfarande kvarstår i det historiskt mer utbredda Herrebrokärret vilket kommer att inverka negativt på möjligheten till fortsatt betesdrift och ytterligare inskränka det tidigare vidsträckta odlingslandskapet. Dragningen påverkar möjligheten till fortsatt bruk av de historiska vägdragningarna, som anpassats till de topografiska förutsättningarna och den historiska markanvändningen. I områdets södra del löper järnvägen tätt intill E4:an och påverkan på kulturlandskapet vid Finnstad (visuellt och ljudmässigt) förväntas bli av mindre omfattning.

Kulturmiljömål B5, B6 och B7 uppfylls inte.

Alternativ Blå

För det blå alternativet är graden av påverkan beroende av eventuella tunnellslösningar och var dessa tunnlar mynnar. Enligt förstudien ska tunneln vara fyra kilometer lång och mynna väster om Klockaretorpet. För hållristningsområdet norr om Motala ström är det svårt att uttala sig om konsekvenserna utifrån nuvarande kännedom om utformningen av tunnelns ventilationssystem, byggprocessens påverkan osv. Visuellt dominerande konstbyggnader skulle ha negativ inverkan på upplevelsen och förståelsen av de visuella och funktionella sambanden i området.

Med en till kulturlandskapet anpassad tunnellsösning och en samlokalisering med motorvägen kan kulturmiljömål B2, B3 och B4 delvis uppfyllas.

Alternativet styckar upp de historiskt vidträckta odlingsmarkerna kring Herrebrokärret, försvårar bruket av det lokala vägnätet i området, samt riskerar att genom barriäreffekter minska möjligheten att uppleva och avläsa de historiska ägoförhållandena. En samlokalisering med E4:an skulle minska dessa effekter men istället förstärka den barriär som motorvägen utgör i det tidigare sammanhängande landskapsrummet. Siktlinjen från landskapet norr om motorvägen till Borgs kyrka riskerar att skymmas, vilket dock är beroende av järnvägens utformning. Löts kyrkby tangeras i söder men alternativet innebär här betydligt mindre negativa konsekven-

ser än det röda alternativet, särskilt om en placering nära motorvägen väljs. Den vårdade fornlämningsmiljön vid Borgs kyrka ligger huvudsakligen söder om E4:an och behöver inte påverkas negativt ifall man undviker höga järnvägsbankar.

Kulturmiljömål B5, B6 och B7 kan delvis uppfyllas beroende på gestaltning och placering av järnvägen.

Alternativ Grön

Det gröna alternativets påverkan på landskapet i Norrköpings utkanter är beroende av eventuella tunnellslösningar och lokaliseringen av tunneldmykningarna. Förstudien räknar med en fem kilometer lång tunnel som fortsätter under området Klockaretorpet till Borgsholm. Visuellt dominerande konstbyggnader skulle i vissa lägen ha mycket negativ inverkan på det redan exploaterade området. Söder om Norrköping är en järnvägskorridor i detta läge ett helt nytt inslag i landskapsbilden som styckar upp sprickdalslandskapet och här riskerar en storskalig järnväg på tvärs mot landskapets naturliga riktningar att påtagligt påverka upplevelsen och avläsbarheten av landskapets identitet, småskalighet och historiska utveckling. De sammanhållna fornlämningsmiljöerna från järnåldern kommer att brytas upp, tillgängligheten begränsas, fysiska risker och buller påverkar miljön negativt. Arkeologiska undersökningar kan ge ökad kunskap om områdets förhistoria men samtidigt förlorar området upplevelsevärden som annars har potential att utvecklas. Området som idag har en viktig funktion som strövmråde i stadens närhet kommer att bli mer otillgängligt.

Med en till kulturlandskapet anpassad tunnellsösning kan kulturmiljömål B2, B3 och B4 delvis uppfyllas. Kulturmiljömål B8 och B9 uppfylls inte.

C. Klinga – Göta kanal



Den forna Resebromosse. Foto mot norr TF.

10 Resebromosse-Alsätterdalgången

Dalgången med den numera utdikade mossen, gårdsmiljöerna med brukade marker och det ålderdomliga vägnätet erbjuder en pedagogisk upplevelse av det förindustriella odlingslandskapets terrängbundna markslagsfördelning och bebyggelselägen. Kring Resebromosse är det äldre odlingslandskapets mosaik av olika markslag tydligt anpassad efter terrängens förutsättningar. Miljön är lätt åtkomlig genom färd på den grusväg som löper från Klingas marker genom skogen mot Alsätter, vidare förbi Stora och Lilla Åsängen för att mynna vid Lövsstad krog. Längs vägen finns ett flertal torp, f d skolbyggnader uppförda kring förra sekelskiftet, samt ett f d missionshus uppfört 1937. Vid Stora Åsängen finns en mycket ålderdomlig tvillingstuga bevarad. By- och gårdsstrukturen i Resebro är även den ålderdomlig och välbevarad.

Kring den forna mossen finns fornlämningar och fornfynd som visar på ett stort tidsdjup och bär på stora kunskapsvärden om sambanden mellan det naturgivna och det tidsbundet kulturpräglade i landskapet, såväl som värden ur upplevelsesynpunkt. Flertalet fornlämningar med bl a stensträngar, gravfält och stora ensamliggande treuddar ligger i betad hag- eller skogsmark och är därför visuellt tydliga och sevärda. Ett levande traditionsmotiverat värde är berättelserna om att dalgången en gång varit farled för ”vikingaskepp” som hade en ankringsplats på bergknallen mitt i den forna mossen. I områdets nordvästra del finns Klinga golfbana och sammantaget har området stor potential att utvecklas som besöksmål och rekreasionsområde.

Specifika mål

C1 För förståelsen och upplevelsen av landskapsbilden som den formats historiskt bör sprickdalslandskapets rumsbildningar, strukturer och terrängformer värnas liksom den karaktäristiska zoneringen från öppna till stegvis mer slutna marker.

C2 Det småskaliga vägnätets terränganpassning värnas och dess roll som lokal förbindelselänk mellan gårdar och dalgångar fungerar.

C3 Torpbebyggelsen samt lämningar av idag övergivna torp och utmarksbruk bör värnas och kunna upplevas.

C4 Den historiska helheten kring Alsätterdalgången ska värnas så att tidsdjupet i landskapet och det historiska och pedagogiska landskapsmönstret består och kan utvecklas.

Det innebär att

Förutsättningarna för ett hävdad och brukat gårds- och odlingslandskap ska vara goda så att det småskaliga odlingslandskapets mosaikkarakter och specifika indelning i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser kan upplevas.

Hindrande anläggningar ska undvikas så att vägnätet fortsättningsvis kan brukas och fungera som ett småskaligt transportsystem.

Det redan idag hotade bruket av torplandskapets småskaliga jord-

bruksmark ska inte ytterligare försvåras av ny infrastruktur.

Torp och torplämningar ska bevaras och torpbebyggelse kunna leva vidare.

Alsätterdalgångens fornlämningar samt sambanden dem emellan och till topografin bör bevaras och fortsatt kunna upplevas.



En ålderdomlig tvillingstuga finns bevarad vid Stora Åsängen. Foto ALin.

11 Lövsstad

Landskapet på Kimstadslätten präglas av visuellt framträdande herrgårdsanläggningar med stora miljöskapande värden. Den synliga kontakten mellan herrgårdarna, äldre gårdar och bytomter, angränsande utmarksområden och slättlandskap har stort värde för förståelsen och upplevelsen av landskapets sociala innehåll och funktionella framväxt. Särskilt värde har det välbevarade Lövsstad slott (egentligen herrgård) som är en av Östergötlands största turistattraktioner. Lövsstad har ett framträdande läge på en höjd intill Lövsstadsjön vilket återspeglar stormaktstidens landskap med iögonfallande anläggningar i ståndsmässigt läge med utblick över de omfattande jordegendomarna. Anläggningen har unika arkitektur- och konsthistoriska värden då såväl byggnader som inventarier är autentiska. Anläggningen som helhet speglar på ett tydligt vis herrgårdskulturens innehåll och förändringar och uppvisar därigenom stora samhälls- och socialhistoriska värden. Slottet och dess omgivningar används också för pedagogisk verksamhet. Lövsstad krog är av mycket stort värde för Lövsstadanläggningen. Krogen speglar hur vägen förbi Lövsstad varit områdets centrala huvudstråk, visar på 1600-talets kommunikationssystem och infrastruktur, samt uppvisar genom sin ålderdomlighet en sällsynt byggnadskategori.



Lövsads framträdande läge är ståndsmässigt och uttrycker på ett iögonfallande sätt godsets inflytande över den omgivande bygden. Foto från slottsparken ALin.

Specifika mål

C5 De ekonomiska, funktionella och sociala sambanden men också kontrasten mellan herrgårdslandskapet och resurslandskapet i Aspveden, som kommer till uttryck genom vägnät, markanvändning och bebyggelsestruktur, bör kunna förstås och upplevas.

C 6 Den rumsliga organisationen, sociala symboliken och de funktionella sambanden inom godslandskapet bör fortsatt kunna förstås och upplevas.

C 7 Miljön ska fortsatt kunna brukas som historiskt besöksmål och som turistattraktion.

Det innebär att

Herrgårdslandskapets monumentalitet som upplevs genom att den öppna välarronderade jordbruksmarken, det framskjutna parkomgärdade bebyggelseområdet, ekskogen och de alléprydda vägarna sammanfogas visuellt inte bör brytas.

Vägnätet inom herrgårdslandskapet med dess planerade geometri, alléer och vägkrogar ska behålla sina symboliska kvaliteter och sin funktionella helhet. Lövsad krog bör bevaras och kunna upplevas utan att barriärer hindrar kontakten mellan de funktionellt sammanhörande delarna herrgård - väg - krog.

Miljön kring Lövsad bör värnas från störande anläggningar som förändrar upplevelsen av den och försvårar bruk och tillgänglighet.



I anslutning till grindportalen (ett sent tillskott som framhäver godsets betydelse) står Lövsad krog från 1600-talet som bl a speglar vägens tidiga (och ännu bibehållna) funktion som centralt huvudstråk. Foto AP.

12 Aspvedens sprickdalslandskap

Ett stort antal torp och torplämningar ger området en specifik karaktär och åskådliggör de sociala och funktionella beroendebanden och kontrasterna mellan herrgårdslandskapet i slättbygden och det underlydande torp-/resurslandskapet i Aspveden. Idag försvinner stora delar av det gamla torplandskapet genom nedläggning av gårdsbruk och igenväxning av den småskaliga och svårbrukade odlingsmarken. Vid torpet Sågen på Landsjös utmark finns lämningar av sågverket bevarade vilka kan öka kunskapen om äldre industri och om hur underlydande torp förädlade herrgårdarnas skogsresurser. Vägnätet är av ålderdomlig karaktär med slingrande,



De små lokalvägarna i Aspveden har höga bruks- och upplevelsevärden både för de boende och för de turister som besöker landskapet intill Göta kanal. Kunskapsvärdet består bl a i att vägarna visar på sambanden mellan de större gårdarna och säterierna och deras underlydande torp. Här ses Svinsätter. Den gröna korridoren planeras tvärs över dalgången och den gamla vägen ungefär där fotografen står. Foto TF.



Den kommande julmarknaden vid Bråttom annonseras, november 2004. Foto AHJ.

terränganpassade vägar som går mellan dalgångar och ursprungliga gårdar och torp. Här finns känslan av en förfluten tid kvar och sambanden mellan terrängen, bruket av marken och vägnätet är lätta att uppleva. Det finmaskiga vägnätet fungerar som ett småskaligt transportsystem och bidrar starkt till områdets höga rekreationsvärden.

Specifika mål

C 8 För förståelsen och upplevelsen av landskapsbilden som den formats historiskt ska sprickdalslandskapets karaktärgivande rumsbildningar, strukturer och terrängformer värnas liksom den karaktäristiska zoneringen från öppna till stegvis allt mer slutna marker.

C 9 Det småskaliga vägnätets terränganpassning ska värnas och dess roll som lokal förbindelselänk mellan gårdar och dalgångar fungera.

C 10 Områdets bebyggelsekaraktär, vilken domineras av torp och mindre ensamgårdar, bör bibehållas.

Det innebär att

Förutsättningarna för ett hävdad och brukat gårds- och odlingslandskap ska vara goda så att det småskaliga odlingslandskapets mosaikkaraktär och specifika indelning i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser kan upplevas.

Hindrande anläggningar undviks så att vägnätet fortsättningsvis kan brukas och fungera som ett småskaligt transportsystem.

Lämningar av idag övergivna torp och utmarksbruk bör värnas och kunna upplevas.

13 Landsjö

Landsjö ligger i gränsen mellan slättbygd och skogslandskap vilket tydligt illustrerar godsens mångfunktionella ekonomi. Herrgårdsanläggningen omges av alléer och ett ålderdomligt kulturlandskap och vägnät som förstärker upplevelsen av en välbevarad herrgårdskultur. Landsjö är också en tydlig representant för en historisk utveckling där en befäst medeltida sätesgård, vars ruiner finns kvar på en holme i Landsjön, avlöses av en anläggning på fastlandet efter tidens smak, här med rokokotidens arkitektur- och parkanläggningsideal samt en engelsk park. Trädgårdarna har stora bruksvärden och håller på att återskapas. En fornborg strax norr om Landsjö visar på kontinuitet i maktlandskapet och kan möjligen ses som en tidig föregångare till den medeltida sätesgården. Söder om Landsjö finns spår kvar av den sannolikt äldsta landsvägen mellan Norrköping och Linköping, kallad Braskens gamla väg. Kring

Landsjö finns de avhysta bytomterna Melby och Eke samt på västra sidan E4:an Vrets gamla tomt. Melbys nuvarande huvudbyggnad är uppförd omkring sekelskiftet 1900, här finns även ekonomibyggnader, arbetarbostäder och en ålderdomlig parstuga. I ladugården inryms idag en byggnadsvårdsbutik och området har sammantaget ett högt upplevelse- och bruksvärde. Flera gravfält i området kan knytas till Melby, Eke och Vret. Eftersom byarna avhystes vid säteribildningen är det sannolikt att platserna innehåller relativt opåverkade kulturlager från yngre järnålder och medeltid. Till herrgårdsanläggningen hör också välbevarade torp, bl a skogvaktarstugan Snippen med typisk placering på utmarkerna sydväst om Landsjön. Torpet Sågen med lämningar efter en sågindustri speglar de industriella verksamheter som ägde rum inom Landsjös ägor.



På en holme i Landsjön ligger borgruinen efter det medeltida Landsjö, som var huvudgård i ett godskomplex med underställda landbor. Bilden är tagen från norr, från den väg som löper kring sjön och som senare förband säteriet Landsjö med dess underlydande torp i utmarkerna. Foto AHJ.



Godslandskapet i Landsjö med stora sammanhängande fält, avhysta byar, alléer och raka vägar. Foto AP.



Landsjö herrgård. Byggnaden är från mitten av 1700-talet och kring mangårdsbyggnaden finns välbevarade 1700-talsmagasin m fl ekonomi- byggnader. Foto ALin.

Specifika mål

C5 De ekonomiska, funktionella och sociala sambanden men också kontrasten mellan herrgårdslandskapet och resurslandskapet i Aspveden, som kommer till uttryck genom vägnät, markanvändning och bebyggelsestruktur, ska kunna förstås och upplevas.

C 6 Den rumsliga organisationen, sociala symboliken och de funktionella sambanden inom godslandskapet ska fortsatt kunna förstås och upplevas.

C 7 Landsjö ska fortsatt kunna brukas som historiskt besöksmål och som turistattraktion.

Det innebär att

Vägnätet inom herrgårdslandskapet med dess planerade geometri och alléer ska behålla sina symboliska kvaliteter och sin funktionella helhet.

Herrgårdslandskapets monumentalitet som upplevs genom att den öppna välarronderade jordbruksmarken, det framskjutna parkomgärdade bebyggelseläget, ekskogen och de alléprydda vägarna sammanfogas visuellt ska inte brytas.

Herrgårdslandskapet ska värnas från exploatering som förändrar upplevelsen av det och försvårar bruk och tillgänglighet. Det innebär att alla dess funktionella delar bör värnas, dvs herrgården, torpen och vägnätet.

Maktlandskapets stora tidsdjup med årsringar av manifest bebyggelse från fornborg till corps-de-logi bör bevaras.



Järnvägsbron över Göta kanal samt sluss och café. Foto AP.

14 Norsholm

Öster om Motala ström löper den gamla riksvägen och stambanan, som när den anlades kringskar Norsholms herrgård och parkområde. Kanalorten Norsholm utvecklades till järnvägsknut och fungerade som omlastningsplats för vidare transporter på kanalen. I anslutning till stationssamhället förlades serviceinrättningar, småindustrier och gästhamn. Göta kanal och järnvägen åskådliggör industrialismens nya teknologiska förutsättningar. Norsholm (liksom det norr om belägna Kimstad) har en stark identitet som kanal- och stationssamhälle och ortens nära koppling till kanalen och järnvägen samt den industriella prägeln i landskapet kring Göta kanals utlopp i Motala ström har stora historiska och identitetsmässiga värden.

Specifikt mål

C 14 Den starka prägel av tidig industrialism som utmärker landskapet och som förenar Norsholms samhälle, kanal och järnväg i ett gemensamt sammanhang ska kunna fortleva och utvecklas genom ny infrastruktur.

Det innebär att

Norsholms identitet som kanal- och stationssamhälle och den nära kopplingen till kanalen och järnvägen bör kunna bibehållas och utvecklas.

Den industriella prägeln i landskapet kring Göta kanals utlopp i Motala ström ska kunna tas tillvara och ytterligare förstärkas genom ny infrastruktur.

15 Göta kanal

Kanalen är landets främsta kanalmiljö, byggd 1810–1832 med en medveten utformning av bebyggelse och planteringar. Hela kanalmiljön utgör en sammanhängande historisk helhet, i närmiljön med Norsholm i väster och Hulta i öster. Kanalen används idag uteslutande för turism och friluftsliv. Att färdas på kanalen är en turistattraktion med internationell dragningskraft. Den lantliga idyllen och det ålderdomliga landskapet längs kanalen bidrar till upplevelse-



Björnavad kanalmiljö med den lantliga idyllen och fortfarande betade kanalbankar, från söder. Foto TF.

värdena. Kanalanläggningen har mycket stora teknik- och samhällshistoriska värden genom att den visar på de tekniska landvinningar som gjordes under framför allt 1800-talet, som t ex den bevarade rullbron av gjutjärn vid Bråttom, tillverkad vid Motala verkstad. Kanalen visar även på en kort period i svensk kommunikationshistoria som föregick etableringen av järnvägen. De småskaliga landskapsrummen utmed Göta kanal utmärks av enhetlig bebyggelse. Björnavad och Bråttom är typiska representanter för den karaktäristiska kanalmiljön med ljust målade sluss- och brovaktarstugor, ålderdomliga broar och betade kanalbankar, och smedjor och ladugårdar som speglar levnadsförhållandena under 1800-talet.

Specifikt mål

C 15 De små men betydelsefulla landskapsrummen utmed Göta kanal med verksamheter och anläggningar knutna till kanalsystemet ska kunna upplevas, brukas och fortsätta utvecklas som turistmål i internationell klass.

Det innebär att

Kanalmiljön med sluss- och brovaktarstugor, äldre broövergångar och utblickar och siktlinjer över Göta kanal ska utgöra en intakt helhet och ha kvar sin pittoreska karaktär. Miljön ska kunna bibehållas som fredad och lugn utan störande ljudinslag.



Bråttom sluss och brovaktarställe. Foto ALin.

Konsekvensbeskrivning

Alternativ Röd och Blå

Korridorernas sträckning i anslutning till E4:ans trafikkorridor riskerar att bilda en mycket påtaglig barriär i landskapet och påverka framkomligheten på det småskaliga, tvärgående vägnätet. En förändring i rörelsemönstret i det lokala vägnätet kan innebära negativa konsekvenser för uppfattningen och upplevelsen av sammanhangen mellan herrgårds- och torplandskapet och resultera i att järnvägen bildar både en fysisk och mental barriär. Graden av negativ påverkan skulle kunna mildras genom åtgärder som tillvaratar motorledens existerande undergångar för att det lokala vägnätet ska kunna fungera och brukas som ett småskaligt transportsystem. Järnvägen bör förläggas i nära anslutning till motorvägen för att reducera fragmenteringen av landskapet och därmed förminskningen av herrgårdslandskapets kontraster mot omgivningen.

Kulturmiljömål C5 och C 11 kan delvis uppfyllas.

Alternativen kan komma att skapa en barriäreffekt i herrgårdslandskapet kring Lövestad och Landsjö. Sträckningen genom Lövestads herrgårdslandskap innebär en negativ påverkan på vägmiljön kring Lövestad krog och entrén till Lövestad slott. En järnväg som förläggs i nära anslutning till motorvägen skulle förstärka den befintliga barriären och minska upplevelsen av herrgårdslandskapets kvaliteter och funktionella helhet. En hög bropassage kan samtidigt komma att överskugga slottsmiljöns monumentala karaktär. De negativa konsekvenserna blir mindre om järnvägen förläggs i anslutning till E4:an så långt österut som möjligt inom korridoren. Vid Landsjö

bildar E4:an redan nu en barriär som klyver herrgårdslandskapet och skär av bl a alléer, och försvårar upplevelsen av landskapets rumsliga organisation och sociala symbolik. En bansträckning som förläggs i nära anslutning till motorvägen skulle ytterligare förstärka den befintliga barriären och minska upplevelsen av herrgårdslandskapets kvaliteter och funktionella helhet. Detta är dock att föredra framför att ytterligare en barriär tillkommer om järnvägen förläggs i ett nytt stråk på längre avstånd från motorvägen, vilket skulle utplåna Melby alternativt skapa ett mycket intrångt läge för gården och skära av vägförbindelserna österut. En åtgärd för att undvika negativ påverkan på bruks- och upplevelsevärdena i Landsjö-Melby vore att förlägga järnvägen väster om motorvägen.

Kulturmiljömål C 6 och C 12, C 7 och C 13 kan delvis uppfyllas, dock beroende på järnvägens gestaltning och inplacering i terrängen i nära anslutning till E4:an.

Alternativens passage över Göta kanal följer motorledens sträckning med utblick över Norsholm vid Motala ströms utlopp. Alternativen kan här positivt komma att förstärka den karaktär av tidig industrialisering som utmärker landskapet vid Motala ström genom kanalorter, stationssamhällen, broar, järnväg och kanal. Alternativen kan ytterligare lägga ett kommunikationsstråk till de årsringar av infrastruktur som präglar landskapet. För Norsholm och Kimstad kan en ny järnväg möjliggöra ett återbruk av stationssamhällena genom att de nyttjas som pendeltågstationer på nuvarande järnväg. Tätorternas identitet och historiska ursprung som kanalorter och stationssamhällen kan därmed bibehållas, stärkas och utvecklas.

Kulturmiljömål C 14 kan uppfyllas.

Alternativ Grön

Korridorens passage över Alsätterdalgången med Resebromosse innebär en starkt negativ påverkan på landskapet. Landskapet i den vida och öppna dalgången bär på en äldre grundstruktur som gör det möjligt att avläsa hur marken organiserats och brukats i det förindustriella agrarlandskapet. Pedagogiken i landskapet är beroende av visuell överblick och att den terrängbundna huvudriktningen bibehålls. En järnväg, i synnerhet med en hög banvall, som tvärsar över dalgången skulle påverka denna upplevelse negativt. En järnväg genom dalgången fragmenterar även markanvändningen med risk för att hävden förändras och leder till igenväxning. En sådan utveckling skulle vara förödande för de kvaliteter som landskapsrummet hyser och försämma boende- och rekreativmiljön i området. Den småskaliga och ålderdomliga väg som löper från Klingas marker genom skogen mot Alsätter, vidare förbi Stora och Lilla Åsängen för att mynna vid Lövestad krog skärs av på flera ställen vilket hindrar den historiska förståelsen av området och dess vägar samt starkt förändrar upplevelsen av en ålderdomlig miljö. Den

lokala trafiken hindras. Flera fornlämnings- och torpmiljöer riskerar att utplånas och den historiska dimensionen i landskapet, pedagogiska värden och bruksvärden därmed att försvinna.

Kulturmiljömål C1 - C4 uppfylls inte.

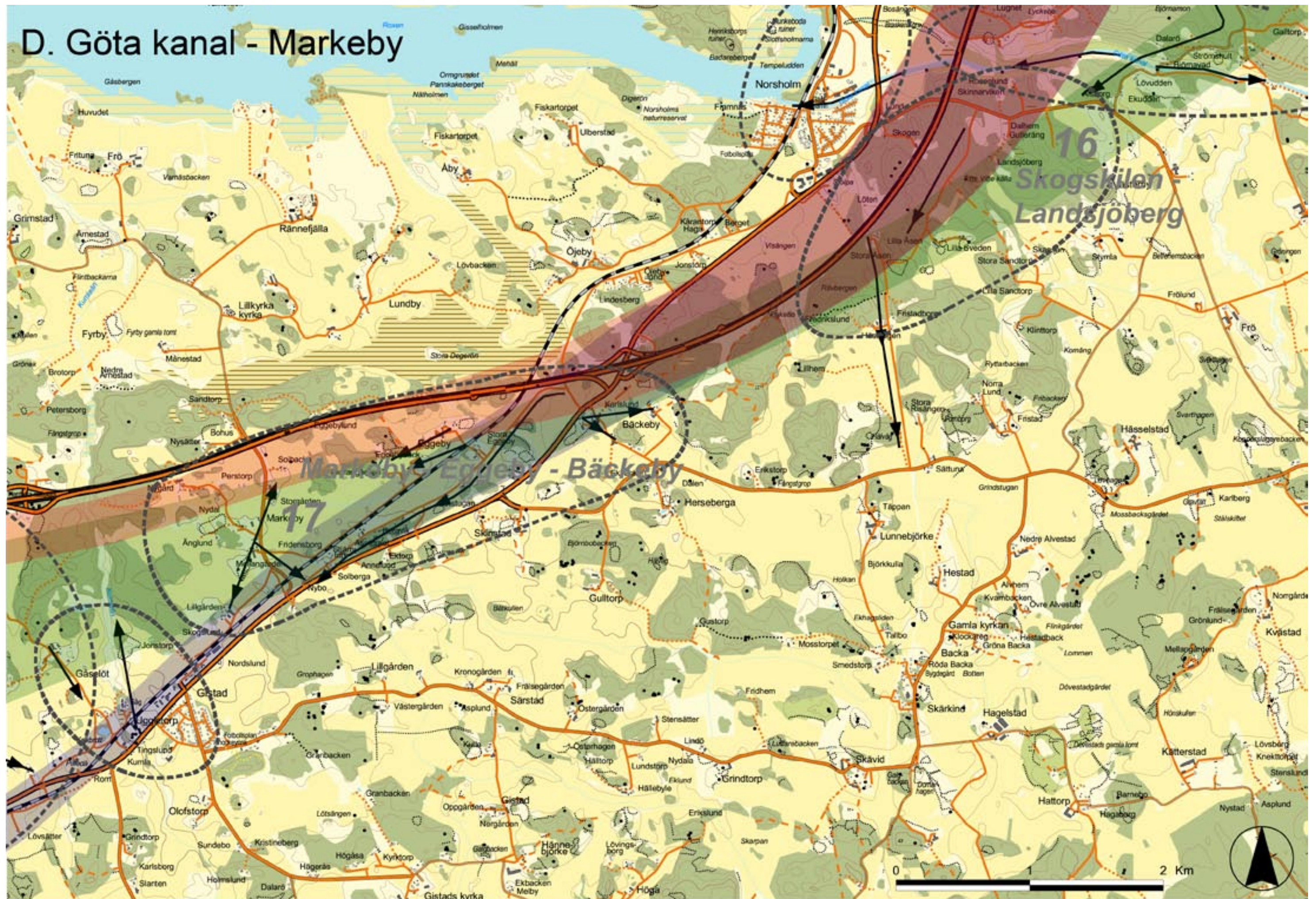
Korridorens sträckning genom Aspvedens resurslandskap kommer till stora delar innebära en starkt negativ påverkan. Korridoren berör flera av de småskaliga, uppodlade sprickdalar som är utmärkande för denna del av Aspveden. Kontrasten mellan landskapets småbrutenhet och den storskaliga järnvägen kommer att bli betydande. Det idag stilla landskapet kommer att utsättas för nya inslag som buller och ljus vilket här vore mycket störande. Redan idag är den så viktiga hävden av odlingslandskapet i de smala dalgångarna hotad och en järnvägsdragning genom området skulle försvåra bruket ytterligare. Det finmaskiga vägnätet som fungerar som lokalt transportsystem dels inom det småskaliga torplandskapet, dels mellan torp- och herrgårdslandskapet skulle skäras av genom järnvägsdragningen. Kompensationsåtgärder i form av tunnlar eller övergångar skulle kunna vidmakthålla kommunikationsmöjligheterna men visuellt blir barriäreffekten fortsatt stor. Sammantaget skulle upplevelsen av och förståelsen för de historiska beroendebanden och kontrasterna mellan torp- och herrgårdslandskapet minska genom en ny järnväg.

Kulturmiljömål C 8 - C 10 uppfylls inte.

Korridorens passage över Göta kanal innebär starkt negativ påverkan på kanalmiljön och de landskapsrum som kantar kanalen. Den visuella skalan i en hög snabbspårsbro över kanalen och förkastningen står i stark kontrast till de småskaliga strukturer och anläggningar som ingår i kanalmiljön. Göta kanal är en levande och i högsta grad brukad kulturmiljö med stor besökspotential och höga turistiska värden. Till dessa värden hör också de immateriella kvaliteter som förknippas med kanalen, såsom lugn och stillhet. Dessa värden skulle påverkas negativt av en storskalig infrastrukturanläggning.

Kulturmiljömål C 15 uppfylls inte.

D. Göta kanal - Markeby



D. Göta kanal - Markeby



16 Skogskilen-Landsjöberg

I Skogskilen finns en torpbebyggelse som bidrar till kunskapen om utmarksbruk och relationerna mellan utmarken och jordbruksbygden. Där spår finns av den äldre åkermarken är miljön särskilt värdefull ur upplevelsesynpunkt. Bruksvärdet hos torpplatserna är högt, vilket visas av att de idag lockar till nybyggnation. Särskilt värdefulla är de stigar och mindre vägar som förbinder torpen med gårdarna på slätten och som visar de samband som historiskt funnits mellan jordbruksbygden och skogen. Vägarna används fortfarande och har stort bruksvärde. Det regionala vägnätet belyser olika tiders transportlösningar och har under lång tid gett området identitet som kommunikationsbygd. Resterna av den äldsta landsvägen mellan Norrköping och Linköping finns kvar. Torpet Landsjöberg som hörde under Landsjö herrgård ska på 1600-talet ha varit ett skjutshåll invid landsvägen. Vägen löper förbi en gammal offerkälla kallad Titte-vitte källa. Offerkällan har stora arkeologiska kunskapsvärden om äldre bruk av sådana platser. Spåren av den smalspåriga järnvägen mot Skärkind finns på sina ställen kvar och nyttjas idag som bruksväg. Höjden över havet innebär att området under sten- och bronsålder varit ett för boende attraktivt skärgårdslandskap. Både mesolitiska boplatser i de högre liggande skogsområdena och neolitiska samt bronsåldersboplatser och gravfält kan förväntas i sluttningarna och i åkermarken och här finns därför möjligheter till fördjupade kunskaper om sten- och bronsåldern.

På 1600-talet hade landsvägen en annan sträckning än idag, förbi torpet Landsjöberg och vidare söderut mot Söderköpingsvägen. Rester av vägen finns kvar i skogen (bilden ovan) och den löper förbi en gammal offerkälla som springer fram ur berget, kallad *Titte-vitte källa* (t v). Namnet är oförklarat, men källan sägs vara en "önskekälla". Foto AP.

Specifika mål

D 1 De rester av äldre kommunikationsmönster med tillhörande strukturer som finns i området ska värnas och stärkas.

D 2 Det forna utmarksbruket som avspeglas i torpbebyggelsen och markanvändningen och dess historiska beroendesamband med de storskaliga odlingsmarkerna på den omgivande slätten ska fortsatt kunna förstås, upplevas och brukas.

Det innebär att

Den gamla landsvägens dragning och dess koppling till det omgivande landskapet och bebyggelsen värnas för att kunna studeras och upplevas. Offerkällan vid vägen bevaras. Bruksvägar på den gamla järnvägsbanken ska fortsatt kunna användas.

Torp och torplämningar ska värnas från markanvändning som gör dem svårtillgängliga, försvårar bruk och förändrar deras värde som kunskapskällor.

Det lokala finmaskiga vägnät som förbinder torpen med varandra och med slättbygdens jordbruk bör värnas och kunna brukas.



Eggeby by. I bakgrunden till höger skimtar en utflyttad gård, numera kallad Stora Eggeby (se även foto t h). Foto TF.

17 Markeby-Eggeby-Bäckeby

De öppna dalgångarnas långa siktlinjer gör landskapets agrara ursprung och karaktär visuellt tillgängligt och har betydelse för slättbygdens identitet. Byarna härstammar alla åtminstone från medeltiden och i anslutning till några av byarna finns gravfält från yngre järnålder. Vid Bäckeby och Markeby finns övergivna bytomter som bör ha hög ålder och utgör potentiella arkeologiska källor om äldre tidsperioders gårdar. Byarna har en karaktäristisk placering på höjderna intill äldre vägsträckningar, den tidigare huvudvägen mellan Linköping och Norrköping löpte tidigare mellan byarna. Idag sträcker sig både den gamla och den nya E4:an samt järnvägen genom området och miljön präglas av de olika generationerna kommunikationer. Byarna är alla formade av laga skiftet. Stora Eggeby är ett representativt exempel på en typ av mangårdsbyggnader som blev vanliga under 1800-talet på större bondgårdar, med reveterade fasader, frontespis och stora flyglar som bär på ålder och patina. Norr om järnvägen ligger det ursprungliga byläget där den ena gården utgörs av en ålderdomlig enkelstuga i två våningar. I Markeby finns en värdefull torpmiljö vid sockengränsen som belyser den enklare utkantsbebyggelse som torpare och backstugusittare uppförde under 1800-talet. Vägarna som knyter samman bebyggelsen och följer äldre och nyare markslagsgränser har stort värde för förståelsen och upplevelsen av det kontinuerligt brukade jordbrukslandskapet.

Specifika mål

D 3 Landskapets historiska tidsdjup och agrara karaktär med långa siktlinjer och kontinuitet i bosättningar, kommunikationsleder och markutnyttjande bör fortsatt kunna brukas och upplevas.

D 4 Laga skifteslandskapets rumsliga uttryck ska fortsätta vara ett utmärkande karaktärsdrag och de funktionella, sociala och historiska sambanden inom odlingslandskapet bör upprätthållas.

Det innebär att

Exploatering som försämrar förutsättningarna för ett öppet och brukat gårds- och odlingslandskap ska undvikas, så att landskapets siktlinjer och zonering i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser fortsatt kan upplevas.

Laga skifteslandskapets rumsliga organisation som upplevs genom den sammanhängande och välarronderade odlingsmarken, storgårdsbildningarnas framträdande bebyggelselägen, den utspridda gårdsbebyggelsen och de sammanbindande vägarna ska kunna bibehållas som ett karaktärsdrag i landskapet.

Den visuella kontakten och de historiska sambanden mellan laga skiftets utflyttade gårdar, äldre bylägen och den småskaliga torpbebyggelsen ska värnas så att den sociala dimensionen i odlingslandskapet kan upplevas.

All slags historiskt etablerad bebyggelse bör finnas representerad och ensidighet i bebyggelsens karaktär undvikas.



Stora Eggeby. Gården flyttades sannolikt ut redan i samband med storskiftet. På 1870-talet drogs stambanan genom parkens norra del.



Norr om järnvägen ligger två gårdar i Eggeby på ursprungligt byläge. Den ena utgörs av en ålderdomlig enkelstuga i två våningar. Foto ALin.



Torp vid Markeby. Foto ALin.

Konsekvensbeskrivning

Alternativ Röd

Dragningen genom Skogskilen kommer att stycka upp området ytterligare och påtagligt försvåra framkomligheten längs vägarna och påverka den kvarvarande torpbebyggelsens struktur och avläsbarhet på ett genomgripande sätt. Resterna av det äldre väg- och järnvägssystemet kommer att splittras upp och 1600-talets vägmiljö vid Landsjöberg påverkas negativt eller helt gå förlorad. En tät samlokalisering med E4:an skulle vara ett framkomligt alternativ men en sådan kommer samtidigt att förstärka den barriär som motorvägen redan åstadkommit mellan Skogskilen och det omgivande odlingslandskapet och ytterligare bryta detta historiska samband.

Längre söderut styckar dragningen av den nordligaste delen av Skärkindslätten och skapar mindre restytor i den sammanhängande odlingsmarken samt hugger av vägförbindelser och bebyg-

gelse från sitt sammanhang vilket gör att avläsbarheten, bruket och upplevelsen minskar eller helt försvinner. Även här skulle en tät samlokalisering minska effekterna på odlingslandskapet men bidra till barriären. En sådan samlokalisering bör inte bryta de befintliga rörelsestråk som idag finns mellan områdena på ömse sidor om motorvägen, dvs övergångar och undergångar bör finnas kvar och helst utvecklas. De norra delarna av Markeby riskerar att försvinna. Genom en tät samlokalisering med motorvägen minskas intrånget i bymiljön i Eggeby och fornlämningarna intill kan undvikas.

Kulturmiljömål D 1 och D 2 samt D 3 och D 4 kan delvis uppfyllas om järnvägen samlokaliseras med motorvägen på dess norra sida. Kulturmiljömålen kan inte uppfyllas med annan placering inom korridoren.

Alternativ Blå

Dragningen genom Skogskilen kommer att stycka upp området ytterligare och påtagligt försvåra framkomligheten längs vägarna och påverka den kvarvarande torpbebyggelsens struktur och avläsbarhet på ett genomgripande sätt. Resterna av det äldre väg- och järnvägssystemet kommer att splittras upp och 1600-talets vägmiljö vid Landsjöberg påverkas negativt eller helt gå förlorad. En tät samlokalisering med E4:an skulle vara ett framkomligt alternativ men en sådan kommer att förstärka den barriär som motorvägen redan åstadkommit mellan Skogskilen och det omgivande odlingslandskapet och ytterligare bryta detta historiska samband.

Över Skärkindslätten löper dragningen rakt över odlingslandskapet och styckar av vägmönstret och även bebyggelsen kopplas bort från sina historiska sammanhang. Odlingsmarken styckas upp och möjligheten till fortsatt bruk och betesdrift försvåras. En tät samlokalisering med den gamla järnvägen, på dess norra sida och i samma nivå som denna skulle minska dessa negativa effekter.

Kulturmiljömål D 1 och D 2 kan delvis uppfyllas om järnvägen samlokaliseras med motorvägen på dess norra sida, D 3 och D 4 kan delvis uppfyllas om järnvägen samlokaliseras med befintlig järnväg.

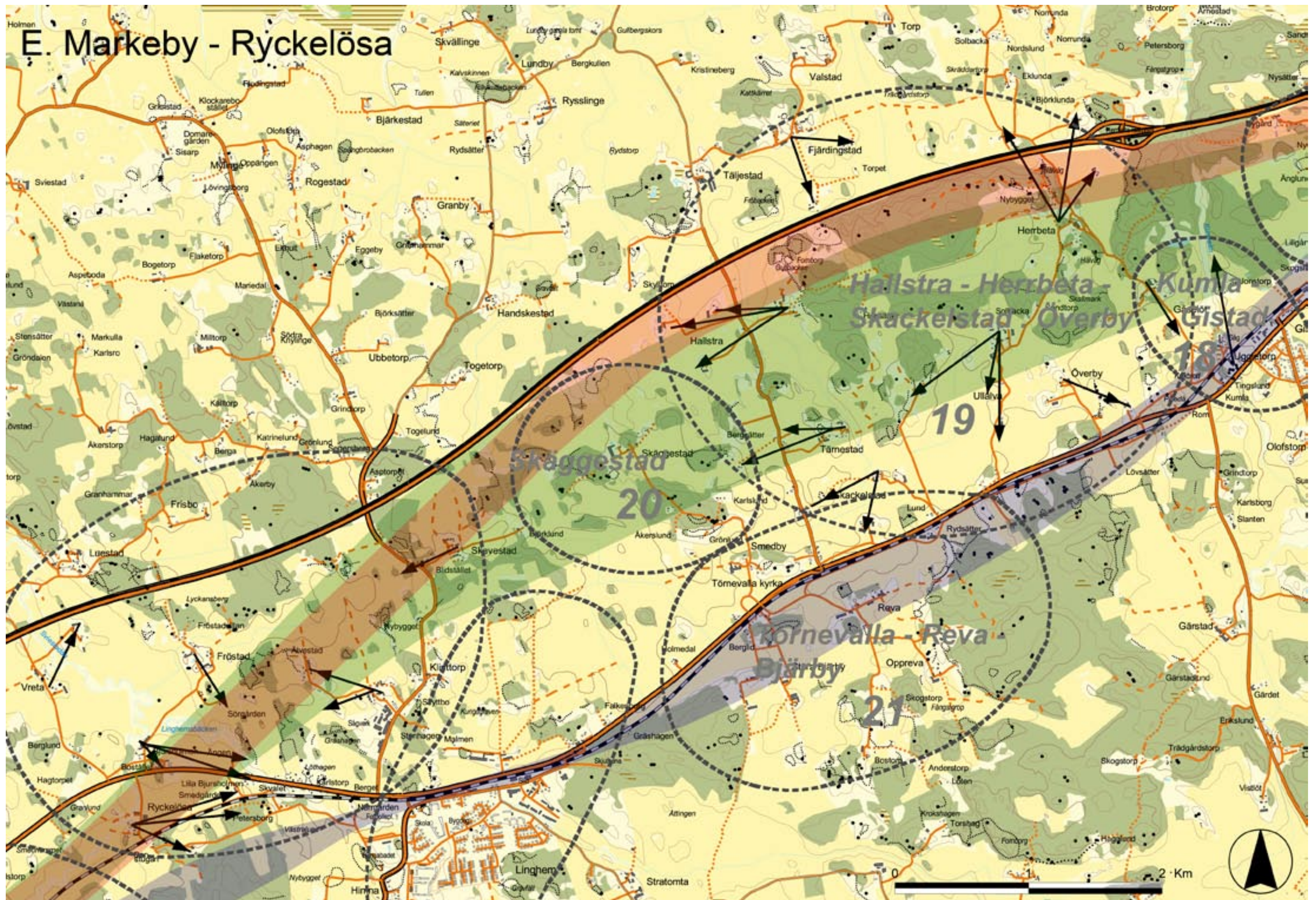
Alternativ Grön

Dragningen genom Skogskilen kommer att stycka upp området ytterligare och oavsett var inom korridoren järnvägen placeras kommer den att påtagligt försvåra framkomligheten längs vägarna och påverka den kvarvarande torpbebyggelsens struktur och avläsbarhet på ett genomgripande sätt. Ett flertal torp och torpmiljöer riskerar att helt gå förlorade. Resterna av det äldre väg- och järnvägssystemet kommer att splittras upp och 1600-talets vägmiljö vid Landsjöberg påverkas negativt eller helt utplånas.

Över Skärkindslätten löper dragningen rakt över odlingslandskapet och styckar av vägmönstret och även bebyggelsen kopplas bort från sina historiska sammanhang. Odlingsmarken styckas upp ytterligare med fyra stora parallella kommunikationsleder och möjligheten till fortsatt bruk och betesdrift försvåras. Bymiljöerna Markeby och Eggeby riskerar att utplånas eller stängas in mellan motorväg/ befintlig järnväg och ny järnväg. En tät samlokalisering med den gamla järnvägen, på dess norra sida och i samma nivå som denna skulle kunna minska dessa negativa effekter.

Kulturmiljömål D 1 - D 4 uppfylls inte.

E. Markeby - Ryckelösa



E. Markeby - Ryckelösa



Vy över Kumlaåns dalgång med branta ravinbankar ovanför den meandrande ån, vilken utgör gräns mellan Törnevalla och Gistad socknar. Slänterna kring ån betas av nötboskap som bidrar till det öppna landskapet. Omedelbart öster om ån ligger den övergivna bytomten och fornlämningen Uggletorp, vars äldsta belägg är från 1376. Foto mot väst AHJ.

18 Kumla-Gistad

Vid Kumlaån övergår det småkuperade odlingslandskapet i ett betat ravinlandskap och ån har stor betydelse för landskapsbilden. Vattendraget är av stor vikt för traktens historia då kvarndrift och industriella verksamheter sedan gammalt lokaliserats hit. Redan under medeltiden drevs här kvarnar som hörde till Kumla by. I områdets norra del finns en övergiven bytomt, Uggletorp, som ingått i samma medeltida sammanhang. Kumla kvarn består av en äldre putsad stenbyggnad från 1700-talet. Den är ännu i funktion och har stora upplevelse- och bruksvärden som samlande företeelse i bygden och besöksmål. Utöver vattendraget var den kalkrika berggrunden i området en resurs som på 1600-talet började utnyttjas för brytning av kalk och av marmor, den s k Gistads- eller Skärkindstenen. I landskapet kring ån, bl a vid Gåselöt och Lillgården, finns spåren av stenbrytningen kvar vilka har höga kunskaps- och upplevelsevärden beträffande den tidiga industrin. Industrilämningarna är också viktiga för bygdens identitet och intill ån finns idag en sågindustri som fullföljer den historiska kontinuiteten. Mötet mellan Kumlaån och den öst-västliga landsvägen växte



Kumla kvarn från 1700-talet underhålls och fungerar fortfarande. Området kring kvarnen och den forna byn Uggletorp är föremål för hembygdsforskning. Foto TF.

under 1600-talet fram som knutpunkt för bygden. Hit förlades Kumla gästgivaregård, vars nuvarande bebyggelse är från senare hälften av 1800-talet och uppförd enligt tidens ideal för storbondegårdar eller mindre herrgårdar. Hit flyttade också Skärkinds härads tingsplats, som tidigare hade legat vid Törnevalla kyrka. Platsen har stora samhällshistoriska värden då den speglar 1600-talets kommunikationssystem och infrastruktur. Vid järnvägens ankomst i slutet av 1800-talet kom Gistad station att förläggas i närheten av den gamla knutpunkten men långt från Gistad kyrkby. Järnvägens passage utgör ett väsentligt avtryck av industrisamhället och förstärker värdena i området genom att visa på järnvägens betydelse och stationssamhällenas framväxt i relation till äldre centra.

Specifika mål

E 1 Kumlaåns framträdande betydelse för landskapsbilden ska värnas och dess historiska funktion som energikälla för kvarndrift och industriella verksamheter i omgivningen ska kunna förstås och upplevas.



Dagbrott och gruvhål i skogen vittnar om den stenbrytning av marmor och framför allt kalk som ägt rum i området. Foto AHJ.

E 2 Industrisamhällets avtryck i landskapet som förenar järnvägen och stationssamhället Gistad i ett gemensamt sammanhang ska kunna utvecklas och stärkas genom ny infrastruktur.

Det innebär att

Den långa kontinuiteten i kvarndriften och spåren av industriella verksamheter i landskapet längs Kumlaån ska värnas och kunna upplevas och utvecklas.

Förutsättningarna för markhävden ska vara goda, så att den visuella kontakten mellan vattendraget och det omgivande landskapet fortsatt kan vara tydlig.

Gistads karaktär som stationssamhälle och egnahemsområde ska kunna stärkas och utvecklas.



Landskapet är påtagligt präglat av skiftesreformerna. Här ses byarna Skackelstad, Ullälva och Överby. Foto AP.

19 Hallstra-Herrbeta-Skackelstad-Överby

Laga skifteslandskapets rumsliga organisation som upplevs genom den sammanhängande och välarronderade odlingsmarken, storgårdarnas framträdande bebyggelse, den utspridda gårdsbebyggelsen och de sammanbindande vägarna är ett tydligt karaktärsdrag i landskapet med starka värden. Det öppna gårds- och odlingslandskapet är ett resultat av många generationers kontinuerliga arbete och investeringar och har stora bruksvärden. Den visuella kontakten och de historiska sambanden mellan laga skiftets utflyttade gårdar, äldre bylägen och torpbebyggelsen är tydliga och pedagogiska och visar både på jordbruksreformernas stora genomslag på den bördiga slätten och de sociala och ekonomiska förändringar skiftet medförde. Byarna Herrbeta, Hallstra, Täljestad, Tärnstad, Skackelstad, Ullälva och Överby är alla representativa exempel på skiftade byar med ovanligt välbevarad bebyggelse från olika tidsperioder. De visar på ett pedagogiskt sätt byggnadstraditionernas förändring under 1800- och 1900-talen. De är dessutom attraktiva boendemiljöer med nyinflyttning. Liksom bebyggelsen har vägarna i området ett stort tidsdjup och speglar varierande funktioner. Det finmaskiga nord-sydligt orienterade vägnätet brukas flitigt som lokalt transportsystem och möjliggör bruk och upplevelser

av det öppna slättlandskapet och dess historiska väg- och bebyggelsemönster. Den raka vägen norrut från Törnevalla kyrka mot Täljestad speglar en annan tid med ett planerat vägbygge från 1700-talet. Denna väg har även höga bruksvärden som viktigt kommunikationsstråk. Området rymmer rika fornlämningsmiljöer som visar på människans långvariga närvaro i landskapet. Gullbackens fornborg är en av Östergötlands minsta och kan tolkas som en befast gårdsanläggning där den ligger omgiven av stensträngssystem, husgrundsterrasser och gravfält från både äldre och yngre järnålder. Dess samband med fornlämningsmiljön kring Herrbeta där det bl a finns gravfält och ett stort ensamliggande röse, samt med gravfälten och stensträngarna vid Täljestad har stora värden för arkeologisk forskning om brons- och järnålderns landskapsorganisation. Miljön skärs nu av E4:an men kan ändå upplevas som en enhet. Miljön har även stort upplevelsevärde som besöksmål då fornlämningarna är både lättillgängliga och pedagogiska. Ett flertal stora gravfält bl a vid Gåselöt, Ullälva och Skäggestad rymmer potentiellt stora kunskapsvärden och visar liksom de många –stadnamnen i området på byarnas höga ålder. Här finns goda möjligheter att följa områdets utveckling under en lång tidsperiod, från äldre järnålderns stensträngsbygd via yngre järnålderns sammanflyttning av gårdar till oskiftade och senare skiftade byar.



Gullbackens fornborg ligger vid Hallstra och strax söder om E4:an. Den är en av Östergötlands minsta fornborgar men har en tydlig stenvall runt bergskrönet med stup åt norr och öster. Foto ALag.

Specifika mål

E 3 Åkerboslättnens utblickar och karaktärsgivande mönster och strukturer ska värnas för att möjliggöra förståelsen av den historiska dimensionen i landskapsbilden.

E 4 Laga skifteslandskapets rumsliga uttryck ska vara ett utmärkande karaktärsdrag och de funktionella, sociala och historiska sambanden inom odlingslandskapet ska upprätthållas.

E 5 Landskapets historiska tidsdjup och långa odlingskontinuitet ska fortsatt vara synligt och avläsbart.

E 6 Vägnätet som genom sin form uttrycker skiftande tidsdjup och ursprungsfunktion ska kunna bibehålla sin mångformighet och brukas som ett lokalt och regionalt transportsystem.

Det innebär att

Det öppna slättlandskapets utblickar och historiskt bärande mönster och riktningar som upplevs genom vägförbindelser och vattendrag värnas genom att nya stråk och barriärer undviks.

Förutsättningarna för ett öppet och brukat gårds- och odlingslandskap värnas så att jordbruken kan leva vidare och landskapets karaktäristiska zonering i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser kan upplevas. Jordbruksbebyggelsen i området ska kunna utvecklas och fortsätta vara goda boendemiljöer.

Den visuella kontakten och de historiska sambanden mellan laga skiftets utflyttade gårdar, äldre bylägen och den småskaliga torpbebyggelsen värnas så att den historiska och sociala dimensionen i odlingslandskapet kan upplevas.

Sammanhållna fornlämningsmiljöer värnas och splittras inte, så att källvärdet hos fornlämningarna kvarstår. Fornlämningsmiljön vid Gullbackens fornborg ska värnas så att miljöns kunskapsvärde kan bibehållas och så att värdet som besöksmål med pedagogiska fornlämningar kan bestå och utvecklas. Miljön ska fortsatt vara tillgänglig genom att det lokala vägnätet bibehålls. Miljöns samband med fornlämningsmiljöerna vid Herrbeta och Täljestad ska fortsatt kunna upplevas.

Det lokala nord-sydligt orienterade vägnätet ska vara fungerande och dess historiska betydelse för landskapets rumsliga organisation och dess roll som förbindelselänk mellan gårdar vara avläsbar. Det regionala öst-västliga vägnätet ska fortsatt kunna brukas och dess historiska betydelse som transportstråk och nerv i landskapet kunna leva vidare.



I utmarkerna finns småbebyggelse som torp och backstugor. Torp vid Tärnestad. Foto ALin.

20 Skäggestad

Här finns goda möjligheter att följa områdets utveckling under en lång tidsperiod. Miljön visar kulturlandskapets utveckling från äldre järnålder och in i nyare tid. På Skäggestads gamla tomt finns idag Skattegården kvar som är en karaktäristisk herrgårdsliknande storgårdsbyggnad från 1800-talet med flyglar, separata ekonomibyggnader och allé. I utmarksområdet kring gården finns ett flertal torp bevarade som visar på den etablering av nyodlingar på böndernas marker som skedde till följd av 1800-talets befolkningsökning. I samma utmarksläge finns också stensträngssystem. Kring gården finns flera gravfält från perioderna yngre bronsålder till yngre järnålder. I områdets norra del ligger ett stort och välbevarat gravfält av yngre järnålderskaraktär, varifrån man har fri sikt över hagmarkerna mot Skäggestad, vars -stadnamn skvallrar om bebyggelsens rötter i åtminstone yngre järnålder. På gravfältet finns gravar som överlagrar stensträngar vilket ger en bild av både kontinuitet och förändring i landskapets historia.

Specifikt mål

E 7 Landskapets historiska tidsdjup och långa odlingskontinuitet ska fortsätta vara synligt och avläsbart.

Det innebär att

Förutsättningarna för ett öppet och brukat gårds- och odlingslandskap ska värnas så att landskapets zonering i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser kan upplevas.

Det synliga tidsdjupet och den flerskiktade landskapsbilden kring Skäggestad, som speglar det förhistoriska odlingslandskapets markindelning parallellt med 1800-talets bebyggelsestruktur, ska värnas.

Sammanhållna fornlämningsmiljöer ska värnas och inte splittras, så att källvärdet hos fornlämningarna kvarstår.



Skäggestad gård. Foto ALin.



Kring Skäggestad finns rikligt med fornlämningar. På bilden syns en rund stensättning (järnåldersgrav) med tydlig kantkedja, vilken ligger i de betade hagarna intill gården. Foto MS.

21 Törnevalla-Reva-Bjärby

Vid Reva, Stora Bjärby och Törnevalla kyrka har det synliga tidsdjupet och den flerskiktade landskapsbilden stora kunskaps- och upplevelsevärden genom att miljön speglar det förhistoriska landskapets markindelning och organisation parallellt med medeltidens reglerade bystruktur och 1800-talets jordreformer. Fornlämningsmiljön är rik med ett flertal gravfält från brons- och äldre järnålder samt omfattande stensträngssystem och boplats-terrasser i den mera höglänta skogsmarken kring byarna. Närmare bebyggelsen finns yngre gravfält, strax norr om Reva by bl a ett upplevelsevärt gravfält med stora gravhögar från yngre järnålder samt en vikingatida runsten. Runstenar finns även på ett gravfält vid Smedby och vid Törnevalla kyrka. Runstenarna speglar tillsammans med kyrkan, som har medeltida delar bevarade, den bördiga bygdens centrala betydelse under vikingatid och medeltid. Kyrkan visar genom sitt läge också på den höga åldern hos det regionala öst-västliga vägnätet, och de ombyggnader av kyrkan som gjordes under 1800-talet belyser den periodens befolkningsökning och ändrade liturgiska ordning. Kyrkplatsen är ett gammalt sockencentra med stor symbolisk betydelse som är välbevarat och innehållsrikt med äldre komministerbostad, sockenstuga och skolbyggnader samt en f d lanthandel. Sockencentrat flyttades senare till området vid Linghems gård när järnvägsstationen förlades dit. Järnvägen placerades parallellt med landsvägen och kom därigenom att skapa en barriär mellan kyrkan och byarna Reva och Bjärby. Reva by är en av få oskiftade byar i området och fungerar därigenom som exempel på en äldre bebyggelsestruktur med gårdarna på rad längs en bygata. Västergården i byn har stora arkitekturhistoriska värden ur regionalt perspektiv då den ritats av östgötabyggmästaren August Nyström. Bjärby skiftades 1842 och är idag en välbevarad herrgårdsliknande bondgårdsanläggning med ekonomibyggnader, park och allé. På Bjärbys ägor finns ett par speciella hus, Himmelslund strax söder om järnvägen uppfört 1887 av en i trakten känd naturläkare och villa Berglid från 1914 med drag av jugend och nationalromantik. Det finmaskiga nord-sydligt orienterade vägnätet brukas flitigt som lokalt transportsystem och möjliggör bruk och upplevelser av det öppna slättlandskapet och dess historiska väg- och bebyggelsemönster.



Törnevalla kyrka. Kyrkan är synlig på långt håll och utgör ett riktmärke i landskapet, en funktion kyrkan haft sedan medeltiden. Foto TF.



Reva by är en av få oskiftade byar i denna del av Östergötland. På traditionellt vis ligger bostadshusen på ena sidan av byvägen och fähus och ekonomibyggnader på den andra. Foto ALin.

Specifika mål

E 8 Områdets utblickar och karaktärsgivande mönster och strukturer ska värnas för att möjliggöra förståelsen av den historiska dimensionen i landskapsbilden.

E 9 Laga skifteslandskapets rumsliga uttryck ska vara ett utmärkande karaktärsdrag och de funktionella, sociala och historiska sambanden inom odlingslandskapet ska upprätthållas.

E 10 Landskapets historiska tidsdjup och långa odlingskontinuitet ska fortsätta vara synligt och avläsbart.

E 11 Vägnätet som genom sin form uttrycker skiftande tidsdjup och ursprungsfunktion ska kunna bibehålla sin mångformighet och brukas som ett lokalt och regionalt transportsystem.

Det innebär att

Det öppna slättlandskapets utblickar och historiskt bärande mönster och riktningar som upplevs genom vägförbindelser och vattendrag ska värnas.

Förutsättningarna för ett öppet och brukat gårds- och odlingslandskap ska värnas så att landskapets karaktäristiska zonering i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser kan upplevas.

Den visuella kontakten och de historiska sambanden mellan laga skiftets utflyttade gårdar, äldre bylägen och den småskaliga torpbebyggelsen ska värnas så att den historiska och sociala dimensionen i odlingslandskapet kan upplevas.

Det synliga tidsdjupet och den flerskiktade landskapsbilden kring Reva, Stora Bjärby och Törnevalla kyrka, som speglar det förhistoriska odlingslandskapets markindelning parallellt med medeltidens reglerade bystruktur och 1800-talets jordreformer, ska värnas så att tidsdjupet i landskapet och det historiska och pedagogiska landskapsmönstret kan bestå och utvecklas.

Det lokala nord-sydligt orienterade vägnätet ska vara fungerande och dess historiska betydelse för landskapets rumsliga organisation och dess roll som förbindelselänk mellan gårdar ska vara avläsbart. Det regionala öst-västliga vägnätet ska fortsatt kunna brukas och dess historiska betydelse som transportstråk och nerv i landskapet ska kunna leva vidare.



Runsten intill Törnevalla kyrka. På stenen kan man läsa att: *Alver/Ölver reste denna sten efter Dräng, Ögers son, sin gillebroder.* Det är ovanligt att gillen nämns på runstenar. Gillena var en slags sammanslutningar där bland andra köpmän kunde skydda och bistå varandra. Dräng kan vara både ett namn och en titel på en person med betydande uppdrag, ofta för kungens räkning. Foto ALag.



Gravhög på Revagravfältet intill Törnevalla kyrka. Tillsammans med runstenarna och kyrkan visar gravfältet på platsen som en urgammal knutpunkt i området. Foto ALag.

Konsekvensbeskrivning

Alternativ Röd och Grön

Alternativen utgör en bred korridor som löper söder om motorvägen för att svänga av mot befintligt järnvägsspår i höjd med anslutande väg mot Linghem. Alternativen tvärrar över historiskt bärande mönster och riktningar och passerar växelvis genom öppna och slutna marker. Korridoralternativen bildar ett helt nytt stråk som innebär en starkt negativ påverkan på landskapsbilden. De kommer att innebära en fragmentering av markanvändningen med risk för att hävden förändras och leder till igenväxning. En sådan utveckling skulle förminska landskapets utblickar och vara starkt negativ för möjligheten att uppleva den historiska dimensionen i landskapet. En järnväg här kan dessutom komma att förstärka motorvägens barriär över slätten genom att bilda en bred kommunikationskorridor i landskapet. Järnvägen riskerar oavsett placering inom korridoren att orsaka ett inträngt och avskuret landskap.

Kulturmiljömål E 3 uppfylls inte.

Korridoralternativen kan till stora delar innebära starkt negativ påverkan på möjligheten att uppleva de historiska och funktionella sambanden inom odlingslandskapet. Genom att direkt beröra ett flertal byar och gårdar skulle alternativen här bryta det historiska sambandet mellan de agrara enheterna och den hävdade marken med stora konsekvenser för förståelsen av odlingslandskapets rumsliga organisering. En ökad risk för fragmentering av markanvändningen kan även bryta den visuella kontakten och de historiska sambanden mellan laga skiftets utflyttade gårdar, äldre bylägen och den småskaliga torpbebyggelsen, vilket försvårar upplevelsen av laga skifteslandskapets rumsliga uttryck. Försvårat bruk av odlingsmarken minskar upplevelsen av slättlandskapets långa odlingskontinuitet. Alternativens dragning i riktning mot befintligt spår går diagonalt mot landskapets zoner i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser vilket minskar upplevelsen av landskapets mönster som det formats historiskt. Fornlämningsmiljön kring Gullbackens fornborg riskerar att antingen helt utplånas eller stängas in mellan motorväg och järnväg vilket negativt påverkar tillgänglighet och upplevelse av platsen. Samma konsekvenser drabbar fornlämningsmiljön och byn vid Herrbeta samt ett flertal stora gravfält, bl a vid Gåselöt, Ullälva och Skäggestad. Omfattande arkeologiska undersökningar kommer att krävas vilka kan bidra till arkeologisk kunskapsuppbyggnad men som samtidigt leder till ett fattigare kulturlandskap.

Kulturmiljömål E 4, E 5 och E 7 uppfylls inte.

Alternativen bildar ett nytt stråk och riskerar att fragmentera landskapet genom att utgöra en begränsning för framkomligheten mellan landskapsrum. Det finmaskiga vägnätet som fungerar som lokalt transportsystem riskerar att skäras av genom en järnvägsdragning med en minskad möjlighet till ett fortsatt bruk av vägnätet inom odlingslandskapet och minskad förståelse för dess historiska betydelse. Kvarnen och spåren av industriella verksamheter längs Kumlaån och vid Lillgården påverkas inte av Alternativ Röd men kan påverkas negativt vid en sydlig dragning inom Alternativ Grön. För Gistad kan alternativet möjliggöra ett återbruk av stationsområdet som pendeltågsstation för den regionala trafiken utmed nuvarande järnväg, vilket kan stärka och utveckla Gistads historiska ursprung som stationssamhälle. Samtidigt skulle alternativen utgöra ett helt nytt inslag i ett öppet slättlandskap utan det gemensamma sammanhang som förenar den befintliga järnvägen med den omgivande tätortsstrukturen.

Kulturmiljömål E 6 uppfylls inte. Alternativ Grön kan delvis uppfylla kulturmiljömål E 1 vid en sydlig dragning inom korridoren.

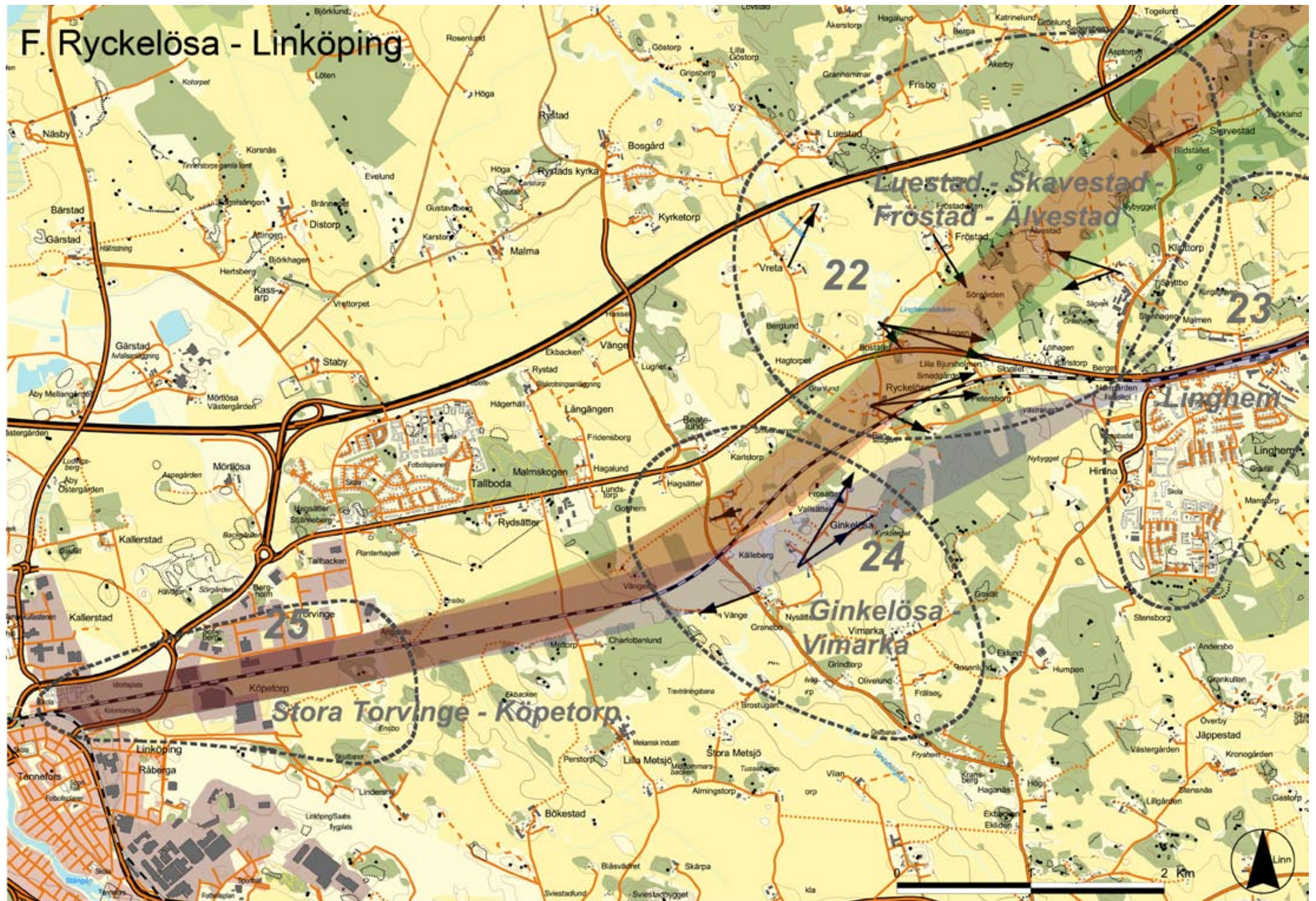
Alternativ Blå

En sydlig dragning inom korridoren innebär en negativ påverkan på landskapsbilden vid Reva by med omnejd. En sådan sträckning bryter den rumsliga organisationen inom laga skifteslandskapet som upplevs genom den sammanhängande och välarronderade odlingsmarken, den utspridda gårdsbebyggelsen och de sammanbindande vägarna. En sydlig dragning riskerar samtidigt att dominera utblickarna i det öppna slättlandskapet och försvåra den visuella överblicken och upplevelsen av det stora tidsdjupet kring Reva by och Törnevalla kyrka. En nordlig dragning inom korridoren innebär ingen direkt påverkan om spåren förläggs i anslutning till befintliga spår och passagen undviker Reva by och Stora Bjärby med intilliggande fornlämningar. Passagen över Kumlaån kan innebära negativ påverkan på landskapsbilden och möjligheten att uppleva vattendragets historiska funktion som energikälla och den långa kontinuiteten i kvarndriften och stenbrytningen. En sydlig dragning inom korridoren riskerar att försvåra dagens markhävd vilket minskar den visuella kontakten mellan vattendraget och det omgivande landskapet. En nordlig dragning inom korridoren, norr om befintliga spår, innebär en mindre direkt påverkan vid Kumlaån.

Sydlig dragning inom korridoren: Kulturmiljömål E 8, E 9, E 10 och E 11 uppfylls inte.

Nordlig dragning: Kulturmiljömål E 9, E 10 och E 11 kan uppfyllas. Kulturmiljömål E 1 uppfylls delvis. Kulturmiljömål E 2 uppfylls oavsett placering inom korridoren.

F. Ryckelösa - Linköping



F. Ryckelösa – Linköping

22 Luestad-Skavestad-Fröstad-Älvestad

Laga skifteslandskapet är ett karaktärsdrag i landskapet med starka identitetsskapande värden. Det öppna gårds- och odlingslandskapet är ett resultat av många generationers kontinuerliga arbete och investeringar och har stora bruksvärden. Den visuella kontakten och de historiska sambanden mellan laga skiftets utflyttade gårdar, äldre bylägen och torpbebyggelsen är tydliga och pedagogiska och visar både på jordbruksreformernas stora genomslag på den bördiga slätten och de sociala och ekonomiska förändringar skiftet medförde. Det nord-sydligt orienterade vägnätet brukas flitigt som lokalt transportsystem och möjliggör bruk och upplevelser av landskapets historiska väg- och bebyggelsemönster. Det småbrutna odlingslandskapet öster om Sviestadsån står i kontrast till det storskaliga slättlandskapet närmare Linköping och här är landskapet också sällsynt fornlämningsrikt vilket utgör en intressant kontrast till fullåkersbygden väster om ån, där det forntida kulturlandskapet till största delen är överodlat. På åsen som löper i nord-sydlig riktning parallellt med vattendraget och särskilt kring Fröstad by finns tätt med visuellt tydliga fornlämningar från brons- och järnålder som har stort kunskapsinnehåll. Stensträngssystemen är omfattande. Sambandet med det åskådliga stensträngslandskapet vid Luestad är dock brutet av E4:an. Ett stort och komplext gravfält som bör ha lång kontinuitet och innehåller gravar från både äldre och yngre järnålder samt stensträngar och skålgropar finns intill Fröstad by och an knyter där till nuvarande odlingslandskap. I området ligger Fröstadvillan uppförd av författaren K G Ossiannilsson. Villan är omgiven av en park anpassad efter naturen och miljön ger kunskap om levnadsförhållanden hos en grupp intellektuella konstnärer och författare under 1900-talets första decennier.

Specifika mål

F 1 Områdets terrängformer, naturliga riktningar, övergångar och siktlinjer ska vara tongivande och tydliga i landskapet för att möjliggöra förståelsen av den historiska dimensionen i landskapsbilden.

F 2 Laga skifteslandskapets rumsliga uttryck ska fortsätta vara ett utmärkande karaktärsdrag och de funktionella, sociala och historiska sambanden inom odlingslandskapet ska upprätthållas.

F 3 Landskapets historiska tidsdjup och långa odlingskontinuitet ska fortsätta vara synligt och avläsbart.



Utsikt från Fröstad mot kyrkan i Rystad, som syns väl i det flacka och öppna landskapet. Foto AHJ.

F 4 Vägnätet som genom sin form uttrycker skiftande tidsdjup och ursprungsfunktion ska kunna bibehålla sin mångformighet och brukas som ett lokalt och regionalt transportsystem.

Det innebär att

Det öppna slättlandskapets utblickar och historiskt bärande mönster och riktningar som uttrycks genom vägförbindelser och vattendrag, särskilt Sviestadsån, ska värnas.

Förutsättningarna för ett öppet och brukat gårds- och odlingslandskap ska värnas så att landskapets zonering i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser kan upplevas och laga skifteslandskapets rumsliga organisation och sociala dimensioner med visuell kontakt mellan utflyttade gårdar, äldre bylägen och småskalig torpbebyggelse behålls.

Synliga fornlämningar som belyser den förhistoriska landskaps- och samhällsorganisationen ska vara tillgängliga. Sammanhållna fornlämningsmiljöer ska värnas och inte splittras, så att källvärdet hos fornlämningarna kvarstår.

Det lokala nord-sydligt orienterade vägnätet ska fungera och dess historiska betydelse för landskapets rumsorganisation och dess roll som länk mellan gårdar ska vara avläsbar. Det regionala öst-västliga vägnätet ska fortsatt kunna brukas och dess historiska betydelse som transportstråk och nerv i landskapet ska kunna leva vidare.



Fröstadvillan uppförd av författaren K G Ossiannilsson. Foto ALin.



Öster om Sviestadsån och kring Fröstad by finns rikligt med fornlämningar överallt där marken inte odlats upp. Ett stort gravfält med gravar från flera tidsperioder, stensträngar som slingrar mellan gravarna och skålgropar som knackats in i stenblock finns inom området. På bilden syns en stensträng och en grav, sannolikt från äldre järnålder, i skogen vid kanten av åkermarken. Foto AHJ.



Lingshems station, byggnaden uppfördes 1873. Foto SS.

23 Lingshem

När Östra stambanan byggdes på 1870-talet lades en station söder om Lingshems gård. Lingshem stationssamhälle ersatte det tidigare sockencentrat Törnevalla kyrkby och har med tiden utvecklats till serviceort och villaområde med förortskaraktär. Området visar fortfarande på ett tydligt och pedagogiskt sätt den bebyggelseutveckling som skedde i samband med järnvägens tillkomst. Till stationsområdet förlades handelsbodar, droskgarage, brandstation och andelsmejeri. Idrottsplatsen Lingsheden är ett resultat av folkrörelserna som växte fram under 1800-talets slut. Stationsläget har inte gett upphov till någon industriell verksamhet av större omfattning, däremot har samhället haft en viktig funktion för det omkringliggande landskapet som centrum för avsättning och förädling av jordbruksprodukter. Den 140 meter långa ladugårdsbyggnaden norr om järnvägen har stora symbolvärden och i samhällets utkant står ett silotorn som illustrerar den starka kopplingen till det agrara omlandet. Stationshuset i Lingshem uppfördes 1873 och är välbevarat. Det ritades av SJs chefsarkitekt Adolf WEdelswärd och kom att utgöra en förebild, kallad Lingshemsmodellen, vid byggandet av andra stationshus. Stationen var i funktion fram till 1970 och öppnades igen för pendeltågstrafik 1995, och denna funktion har den kvar idag.

Specifika mål

F 5 Industrisamhällets avtryck i landskapet som förenar järnvägen och tätorten Lingshem i ett gemensamt sammanhang bör utvecklas och stärkas genom ny infrastruktur.



Silon i Lingshem uttrycker liksom den stora ladugårdsbyggnaden vid Lingshems gård ortens historiska roll som knutpunkt i det agrara landskapet. Tillsammans med järnvägen och stationen ger byggnaderna karaktär åt samhället. Foto AP.

F 6 Lingshems karaktär och identitet som knutpunkt i jordbruksbygden ska kunna bibehållas och utvecklas.

Det innebär att

Lingshems karaktär som stationssamhälle bör stärkas och utvecklas. Vid utbyggnad/tillägg till befintlig järnväg ska hänsyn tas till befintlig stationsmiljö och stationsbyggnad.

Värdefulla byggnader med kopplingar till den historiskt viktiga agrara ekonomin och strukturen, silotornet och den visuellt dominerande ladugårdsbyggnaden vid Lingshems gård, ska kunna finnas kvar och brukas.

24 Ginkelösa-Vimarka

Mellan Lingshem och Vårdsbergsån har byarna legat tätt, ett förhållande som dock ändrades med laga skiftet under andra hälften av 1800-talet. Kunskapsvärdet i området består i att det visar på jordbruksreformernas stora genomslag. Vimarka by har behållit den medeltida radbykaraktären och illustrerar därmed skillnaden mellan oskiftade och skiftade byar. Bevarad småbebyggelse, soldattorp och backstugor samt lämningar efter sådana visar det mångskiftande sociala landskapet kring byarna. Vid Ginkelösa har man dragit nytta av Vårdsbergsåns vattenflöde och en kvarnbyggnad med rötter åtminstone från 1600-talet finns kvar. Sannolikheten är stor att även äldre kvarnanläggningar finns som arkeologiska läm-

ningar. Landskapets karaktär är en följd av kontinuerligt jordbruk och omfattande investeringar och har stora bruksvärden. Ett flertal gårdsmiljöer och byggnader är utvändigt föga förändrade sedan byggnadstiden och ger ett autentiskt intryck.

Specifika mål

F 7 Områdets terrängformer, naturliga riktningar, övergångar och siktlinjer ska vara tongivande och tydliga i landskapet för att möjliggöra förståelsen av den historiska dimensionen i landskapsbilden.

F 8 Laga skifteslandskapets rumsliga uttryck ska fortsätta vara ett utmärkande karaktärsdrag och de funktionella, sociala och historiska sambanden inom odlingslandskapet ska upprätthållas.

F 9 Landskapets historiska tidsdjup och långa odlingskontinuitet ska fortsätta vara synligt och avläsbart.

F 10 Vägnätet som genom sin form uttrycker skiftande tidsdjup och ursprungsfunktion ska kunna bibehålla sin mångformighet och brukas som ett lokalt och regionalt transportsystem.

F 11 Vårdsbergsåns betydelse för landskapsbilden ska värnas och dess historiska funktion som energikälla för kvarndrift kunna förstås och upplevas.



Ginkelösa by (ovan). Vid Vårdsbergsån står kvarnbyggnaden. Sannolikt har kvarndrift ägt rum i ån sedan medeltiden. Foto ALin.

Det innebär att

Den visuella kontakten och de historiska sambanden mellan laga skiftets utflyttade gårdar, äldre bylägen och den småskaliga torpbebyggelsen ska värnas så att den sociala dimensionen i odlingslandskapet kan upplevas.

Förutsättningarna för ett öppet och brukat gårds- och odlingslandskap ska värnas så att landskapets zoner i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser kan upplevas.

Kvarnmiljön i Ginkelösa med intilliggande bebyggelse bör värnas från markintrång och miljöförändrande inslag.

25 Stora Torvinge - Köpetorp

Linköping med domkyrkan är synlig från långt håll och dominerar i landskapet. Detta har ett identitetsskapande värde och belyser Linköpings stora betydelse som gammalt kyrkligt centrum och centralort för ett omfattande agrart omland. Det omkringliggande landskapets vägnät och markarrondering gör det möjligt att uppleva hur staden sedan medeltiden varit en viktig knutpunkt i kommunikationsnätet. Det öppna slättlandskapets utblickar är ett resultat av de stora jordbrukens ekonomiska välstånd och den starka rationaliseringen av jordbruket speglar närheten till staden som ekonomiskt och socialt centrum men också den bördiga slättens förutsättningar.

I stadens utkanter har markytorna under de senaste decennierna tagits i anspråk för infrastrukturella exploateringar med koncentrationer av industritomter, handels- och företagsetableringar. Här ligger jordbruken, bl a Stora Torvinge och Köpetorp, som kvarblivna öar i det expansiva industrilandskapet och bidrar på så sätt till en förståelse av områdets historia. Ett omfattande dolt kulturlandskap finns i området vilket arkeologiska undersökningar visat bl a vid Stångån, Saabs flygplats och Köpetorp. I områdets västra del finns ett koloniområde och ovanliga garage som tillhört arbetare vid Saab och som rymmer stora kunskapsvärden om 1900-talets industriepok och sociala förhållanden.



Utkantsbebyggelse med ett antal år på nacken. De glatt målade garagen vid infarten till Linköping är starkt miljöskapande. De har tillhört arbetare vid Saab och rymmer kunskaper om 1900-talets industriepok och dess sociala förhållanden. Foto ALin.



Enstaka gårdar ligger kvar som öar i det växande industri- och köpladelandskapet. Här en bild från Köpetorp. Foto ALin.

Specifika mål

F 12 Industrisamhällets avtryck i landskapet som förenar järnväg och stad i ett gemensamt sammanhang ska kunna utvecklas och stärkas genom ny infrastruktur.

F 13 Linköpings stads historiska identitet som kommunikationsnod och kyrkligt centrum i en utpräglad jordbruksbygd ska vara fortsatt avläsbar och levande i stadsbilden.

F 14 Stadens historiskt framvuxna bebyggelsemönster och gaturum ska kunna brukas i samklang med den moderna stadens behov av fungerande infrastruktur.

Det innebär att

Det öppna slättlandskapets utblickar och historiskt bärande mönster och riktningar som uttrycks genom vägförbindelser och vattendrag ska värnas.

Siktlinjer och utblickar mot domkyrkan och stadens siluett ska värnas.

Kontrasten mellan staden Linköping och det agrara omlandet ska bibehållas och stärkas och de öar av agrar bebyggelse som ännu finns i stadens närhet ska värnas och fortsatt kunna upplevas.

Historisk kunskap om stadens äldre utkantsbebyggelse ska kunna tillvaratas. Stångåns historiska betydelse ska värnas och stärkas genom lyhörd gestaltning av järnvägens passage.



Domkyrkan höjer sig fortfarande över nejden. Foto TF.

Konsekvensbeskrivning

Alternativ Röd och Grön

I landskapet norr om Linghem tvärrar korridoralternativen över historiskt bärande mönster och riktningar och passerar växelvis genom öppna och slutna marker. Alternativen bildar ett helt nytt stråk som innebär en starkt negativ påverkan på landskapsbilden. Alternativen kan innebära en fragmentering av markanvändningen med risk för att hävden förändras och leder till igenväxning. En sådan utveckling skulle förminska landskapets utblickar och vara starkt negativ för möjligheten att uppleva den historiska dimensionen i landskapsbilden. En järnväg här kan dessutom komma att förstärka motorvägens barriär över slätten genom att bilda ytterligare en barriär i landskapet. Järnvägen riskerar oavsett placering inom korridoren att orsaka ett inträngt och avskuret landskap.

Kulturmiljömål F 1 uppfylls inte.

Alternativens dragning i riktning mot befintligt spår går diagonalt mot landskapets zonering i gårdsmiljöer, vägnät och markslagsgränser vilket minskar upplevelsen av landskapets mönster som det formats historiskt. Alternativen kan till stora delar innebära starkt negativ påverkan på möjligheten att uppleva de historiska och funktionella sambanden inom odlingslandskapet. Genom att direkt beröra ett flertal gårdar skulle alternativen här bryta det historiska sambandet mellan de agrara enheterna och den hävdade marken med stora konsekvenser för förståelsen av odlingslandskapets rumsliga organisering. En ökad risk för fragmentering av markanvändningen kan även bryta den visuella kontakten och de historiska sambanden mellan laga skiftets utflyttade gårdar, äldre bylägen och den småskaliga torpbebyggelsen, vilket försvårar upplevelsen av laga skifteslandskapets rumsliga uttryck. Försvårat bruk av odlingsmarken kan också minska upplevelsen av slättlandskapets långa odlingskontinuitet. Fornlämningsmiljön vid Fröstad-Älvestad-Skavestad riskerar att utplånas eller splittras och därmed begränsas upplevelsen av tidsdjupet kring byarna kraftigt och källvärdet hos fornlämningarna minskar.

Kulturmiljömålen F 2 och F 3 uppfylls inte.

Dragningen hugger på flera ställen av det lokala nord-sydligt orienterade vägnätet och bryter därmed de befintliga rörelsestråk som idag finns mellan områdena på ömse sidor om motorvägen samt mellan motorvägen och gamla E4:an. De negativa konsekvenserna kan minskas om övergångar och undergångar skapas och/eller får finnas kvar och utvecklas.

Kulturmiljömål F 4 uppfylls inte

Alternativ Blå

Väster om Linghem tvärrar korridoren genom landskapet på ett sätt som skapar ytterligare en barriär vilket innebär försämrade möjligheter att uppleva den historiska dimensionen i landskapsbilden. Alternativet kan innebära viss fragmentering av markanvändningen med risk för att hävden förändras och leder till igenväxning.

Tätorten omges dock av skogsklädda moränstråk som bryter sikten och korridoren får mindre negativa konsekvenser här än i det öppna slättlandskapet. Ginkelösa by och kvarn riskerar att försvinna eller påverkas negativt vid en sydlig dragning inom korridoren.

Kulturmiljömål F 7-F11 kan delvis uppfyllas, men under förutsättning att järnvägen anläggs i direkt anslutning till befintliga spår.

För Linghem kan alternativet stärka och utveckla ortens historiska ursprung som stationssamhälle. En järnvägsdragning väster om tätorten kan vara positiv om området tas i anspråk för en utbyggnad av tätorten som stärker dess karaktär som stationssamhälle.

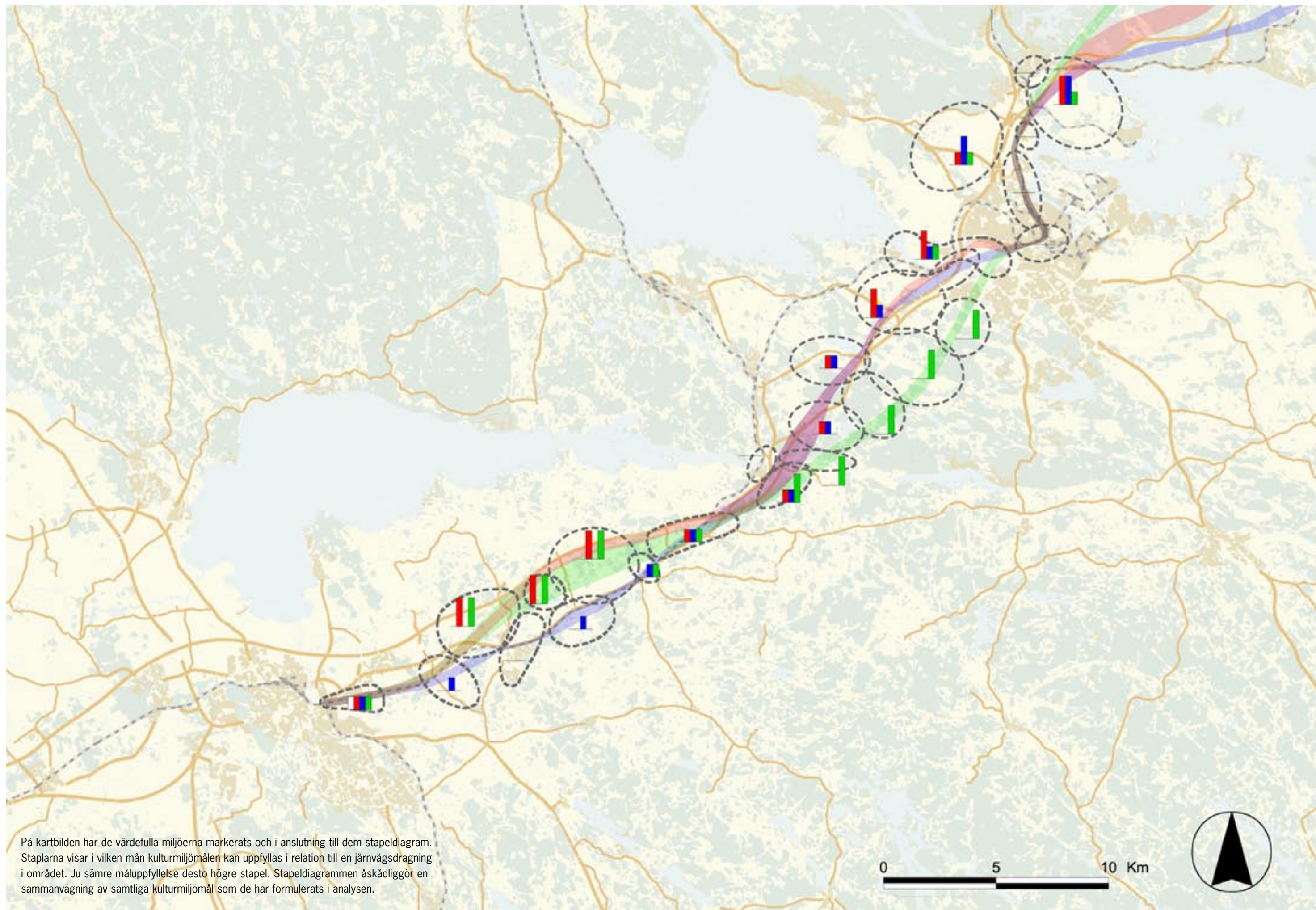
Kulturmiljömål F 5 kan uppfyllas.

Kulturmiljömål F 6 kan uppfyllas under förutsättning att nya spår läggs i samma sträckning som befintlig bana.

Alternativ Röd, Grön och Blå

I höjd med Vänge sammanfaller korridorerna i en gemensam dragning in mot Linköping. Alternativens dragning i anslutning till befintlig järnväg kan positivt komma att stärka landskapets prägel genom att bibehålla kontinuiteten i en struktur som ingår som en viktig del i landskapets historiska mönster. Följdetableringar i anslutning till korridoren kan dock leda till att gränsen mellan Linköping och det agrara omlandet luckras upp och att de öar av agrar och annan historisk bebyggelse som ännu kan upplevas i stadens närhet försvinner eller stängs in på ett sätt som försvårar förståelsen av det historiska landskapet. Utblickarna mot domkyrkan kan också komma att påverkas ogynnsamt. Stångåns och Stångebro historiska betydelse kan komma att påverkas negativt beroende på järnvägens passage och gestaltning. Öster om och intill Tullbron och (nya) Stångebro finns dolda fornlämningar som kommer att kräva arkeologiska undersökningar.

Kulturmiljömål F 12 kan uppfyllas, F 13 och F 14 uppfylls delvis.



Samlad bedömning

Delsträcka 3, Åby – Linköping

Åby - Norrköping

Sammantaget är Alternativ Grön att föredra: kulturmiljömålen kan delvis uppfyllas. Alternativ Röd och Blå medför påtaglig skada på kulturmiljön och landskapsbilden i detta område.

Från Åby och Kolmårdsbranten i norr till Norrköping i söder innebär Alternativ Grön att kulturmiljömålen delvis kan uppfyllas om järnvägen följer den redan befintliga barriär som E4:an utgör. Alternativ Röd och Blå uppfyller inte kulturmiljömålen då de förhindrar förståelse och upplevelse av herrgårdslandskapet och direkt negativt påverkar den värdefulla miljön vid Björnsnäs. Det innebär att miljön inte kan bidra till att områdets kulturhistoriska särprägel kan upprätthållas och utvecklas eller kunskapsvärden tillvaratas. Alternativ Röd kan möjligen inpassas i förkastningslandskapet vid en tät samlokalisering med E4:an.

Norrköping

Vid infarten till Norrköping och genom staden uppfyller samtliga alternativ merparten av kulturmiljömålen. Det ställs dock höga krav på järnvägens utformning för att inte försämma boendemiljöer, tillgängligheten i området och förutsättningarna att vistas i och uppleva kulturmiljöer och grönområden.

Vid infarten till Norrköping uppfyller samtliga alternativ merparten av kulturmiljömålen då de ansluter till befintligt järnvägssystem och stationssamhället Loddby. Dock krävs noggrann anpassning till odlingslandskap, historiskt värdefulla miljöer, framkomlighet och utblickar.

En samlad bedömning av konsekvenserna för Norrköpings stad är att samtliga alternativ, som här löper samman, uppfyller kulturmiljömålen. Det krävs dock stor känslighet i gestaltningen av järnvägen och så länge gestaltningen inte är känd är konsekvenserna inte säkert bedömda. Det gäller särskilt passagen förbi Johannisborg och tunnellsöningarna genom staden samt passagen av Motala ström.

Norrköping - Bäckeby

Sammantaget är Alternativ Blå att föredra då alternativet uppfyller flest kulturmiljömål. Alternativ Blå och Röd löper till största delen i samma korridor, men i norr medför Alternativ Röd med en bro över Motala ström negativa konsekvenser för kulturmiljön. Men alternativet (Röd + Blå) ställer mycket stora krav på utformningen, särskilt vid passagen av Lövestad och Landsjö.

Alternativ Grön medför påtaglig och irreversibel skada på landskapsbild och kulturmiljöer i det hittills inte exploaterade småskaliga sprickdalslandskapet mellan Norrköping och Göta kanal samt i landskapsrummen utmed Göta kanal.

I norra delen medför Alternativ Röd med en bro över Motala ström att kulturmiljömålen inte uppfylls utmed strömmen eller i hållristningsområdet vid Himmelstalund där alternativet begränsar miljöns bruks- och upplevelsevärden. I landskapet söder om strömmen skapas ytterligare en barriär och landskapet fragmentariseras. Värdefulla fornlämningar och hållristningar går förlorade och kräver en omfattande dokumentation av den förhistoriska miljön. Löts kyrkplats fräntas sammanhanget med byn, som riskerar att försvinna, och med Borgs kyrka. Här är Alternativ Blå, som dels går i tunnel och dels kan samlokaliseras med befintlig motorväg, att föredra. Alternativ Grön söder om Norrköping medför ett nytt storskaligt inslag i landskapet som negativt förändrar möjligheterna till bruk och upplevelse av rekreatiomsområden och historiska miljöer.

Från Finnstad och fram till Bäckeby har Alternativ Röd och Blå samma sträckning. Alternativet kan med omsorgsfull utformning och hänsyn till känsliga passager delvis uppfylla de kulturmiljömål som lyfter fram herrgårdsmiljöerna vid Lövestad och Landsjö. Målen kan uppfyllas väl vid passagen över Göta kanal intill Norsholm. Här förstärker alternativens karaktären av tidig industrialisering och de bibehåller Norsholms (och Kimstads) identitet som kanalort och stationssamhälle. Mot detta ska Alternativ Grön ställas som innebär att ett hittills inte exploaterat landskap tas i anspråk för storskalig infrastruktur. De kulturmiljömål som lyfter fram miljöerna i Aspveden och vid Göta kanal kan inte uppfyllas. Bland annat kommer rekreativvärden och historiska miljöer i Resebro och Aspveden att försvinna, det småskaliga vägnätet skäras av och

hävden av odlingsmarken försvåras. Göta kanal som turistmål kommer att störas av buller och visuellt intrång samt kanalmiljöerna vid Bråttom och Björnavad rivas och/eller överskuggas av brokonstruktioner.

Bäckeby - Linköping

Söder om Bäckeby och fram till Linköping innebär Alternativ Blå störst måluppfyllelse och bedöms därför som bästa alternativ. Alternativ Blå knyter an till befintlig järnväg medan Alternativ Röd och Grön tvärs över landskapet på ett nytt sätt vilket innebär en starkt negativ påverkan på kulturmiljöer och landskapsbild.

Söder om Göta kanal är de korridorskiljande konsekvenserna färre. Samtliga alternativ medför att kulturmiljömålen inte eller endast delvis kan uppfyllas. Bland annat riskerar de rester av äldre kommunikationsmönster som finns här att gå förlorade, vilket dock kan undvikas med Alternativ Röd + Blå genom tät samlokalisering med E4:an. I höjd med Bäckeby löper alternativerna samman och här finns möjlighet att kombinera olika korridoralternativ.

Alternativ Blå knyter an till befintlig järnväg medan Alternativ Röd och Alternativ Grön tvärs över landskapet på ett nytt sätt vilket innebär en starkt negativ påverkan på möjligheterna att förstå de historiska och funktionella sambanden i laga skifteslandskapet. Odlingslandskapet fragmentariseras och hävden försvåras. Vägförbindelser skärs av. Ett flertal byar, gårdar och torp med historiska och miljöskapande värden blir direkt påverkade och måste rivas. Värdefulla fornlämningsmiljöer stängs in, splittras eller tas bort med följd att stora kunskapsvärden och upplevelsevärden kan gå förlorade. Omfattande arkeologiska undersökningar kommer att erfordras. Alternativ Blå ställer dock stora krav på utformning för att kulturmiljöer ska värnas och kunna utvecklas och goda boendemiljöer bibehållas. Särskilt måste omsorgsfull placering och gestaltning av järnvägen ske i Kumla, Reva-Törnevalla och Vänge-Ginkelösa, där en tät samlokalisering med befintlig järnväg krävs för att målen ska kunna uppfyllas. Vid infarten till Linköping löper alternativerna samman. Möjligheterna att här uppfylla kulturmiljömålen är tämligen goda, men beroende av järnvägens passage och gestaltning.

Matris med grad av måluppfyllelse från Åby i norr till Linköping i söder.

Matrisen anger vilken grad av samlad måluppfyllelse som de olika korridoralternativen har, relaterat till de värdefulla miljöerna. Ovanstående karta bygger på matrisen.
* anger att miljön inte berörs av alternativet.
? anger att bedömningen av måluppfyllelsen är osäker beroende på att närmare placering och/eller utformning av järnvägen inte är känd.

Berörda miljöer	Specifikt mål	Grad av måluppfyllelse i respektive korridoralternativ		
		Alternativ Röd	Alternativ Blå	Alternativ Grön
Åby	A 1	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas
Malmölandet	A 2	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas
	A 3	Kan delvis uppfyllas ?	Uppfylls inte	Kan delvis uppfyllas
	A 4	Kan delvis uppfyllas ?	Uppfylls inte	Kan delvis uppfyllas
Norra Kvillingeslätten	A 5	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas
	A 6	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas
Norr om Loddby löper korridoralternativen samman och en överväxling mellan alternativen kan ske				
Loddby	A 7	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas
Norra ytterstaden	A 8	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas
Norrköping	B 1	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas
Motala ström	B 2	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas ?
	B 3	Uppfylls inte	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas?
	B 4	Uppfylls inte	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas ?
Jordbrukslandskapet S om Motala ström	B 5	Uppfylls inte	Kan delvis uppfyllas ?	Kan uppfyllas *
	B 6	Uppfylls inte	Kan delvis uppfyllas ?	Kan uppfyllas *
	B 7	Uppfylls inte	Kan delvis uppfyllas ?	Kan uppfyllas *
Sprickdalslandskapet S om Norrköping	B 8	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	B 9	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
Resebromosse – Alsätterdalgången	C 1	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	C 2	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	C 3	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	C 4	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
Lövestad	C 5	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas	Kan uppfyllas *
	C 6	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas ?	Kan uppfyllas *
	C 7	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas ?	Kan uppfyllas *
Aspveden	C 8	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	C 9	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	C 10	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
Landsjö	C 11	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas	Kan uppfyllas *
	C 12	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas ?	Kan uppfyllas *
	C 13	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas ?	Kan uppfyllas *
Norsholm	C 14	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas *
Göta kanal	C 15	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
Skogskilen – Landsjöberg	D 1	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas ?	Uppfylls inte
	D 2	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas ?	Uppfylls inte
I höjd med Bäckeby löper korridoralternativen samman och en överväxling mellan alternativen kan ske				

Berörda miljöer	Specifikt mål	Grad av måluppfyllelse i respektive korridoralternativ		
		Alternativ Röd	Alternativ Blå	Alternativ Grön
I höjd med Bäckeby löper korridoralternativen samman och en överväxling mellan alternativen kan ske				
Markeby - Eggeby - Bäckeby	D 3	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas ?	Uppfylls inte
	D 4	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas ?	Uppfylls inte
Kumla - Gistad	E 1	Kan uppfyllas *	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas ?
	E 2	Kan uppfyllas *	Kan delvis uppfyllas	Kan uppfyllas *
Hallstra - Herrbeta - Skackelstad - Överby	E 3	Uppfylls inte	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	E 4	Uppfylls inte	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	E 5	Uppfylls inte	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	E 6	Uppfylls inte	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
Skäggestad	E 7	Uppfylls inte	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
Törnevalla - Reva - Bjärby	E 8	Kan uppfyllas *	Kan delvis uppfyllas ?	Kan uppfyllas *
	E 9	Kan uppfyllas *	Kan delvis uppfyllas ?	Kan uppfyllas *
	E 10	Kan uppfyllas *	Kan delvis uppfyllas ?	Kan uppfyllas *
	E 11	Kan uppfyllas *	Kan delvis uppfyllas ?	Kan delvis uppfyllas ?
Luestad - Fröstad - Älvestad	F 1	Uppfylls inte	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	F 2	Uppfylls inte	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	F 3	Uppfylls inte	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
	F 4	Uppfylls inte	Kan uppfyllas *	Uppfylls inte
Linghem	F 5	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas *
	F 6	Kan uppfyllas *	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas *
Ginkelösa - Vimarka	F 7	Kan uppfyllas *	Kan delvis uppfyllas	Kan uppfyllas *
	F 8	Kan uppfyllas *	Kan delvis uppfyllas	Kan uppfyllas *
	F 9	Kan uppfyllas *	Kan delvis uppfyllas	Kan uppfyllas *
	F 10	Kan uppfyllas *	Kan delvis uppfyllas	Kan uppfyllas *
	F 11	Kan uppfyllas *	Kan delvis uppfyllas	Kan uppfyllas *
Stora Torvinge - Köpetorp	F 12	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas	Kan uppfyllas
	F 13	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas
	F 14	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas	Kan delvis uppfyllas

BILAGOR.

Bilaga 1. Landskapsbild och områdets historia

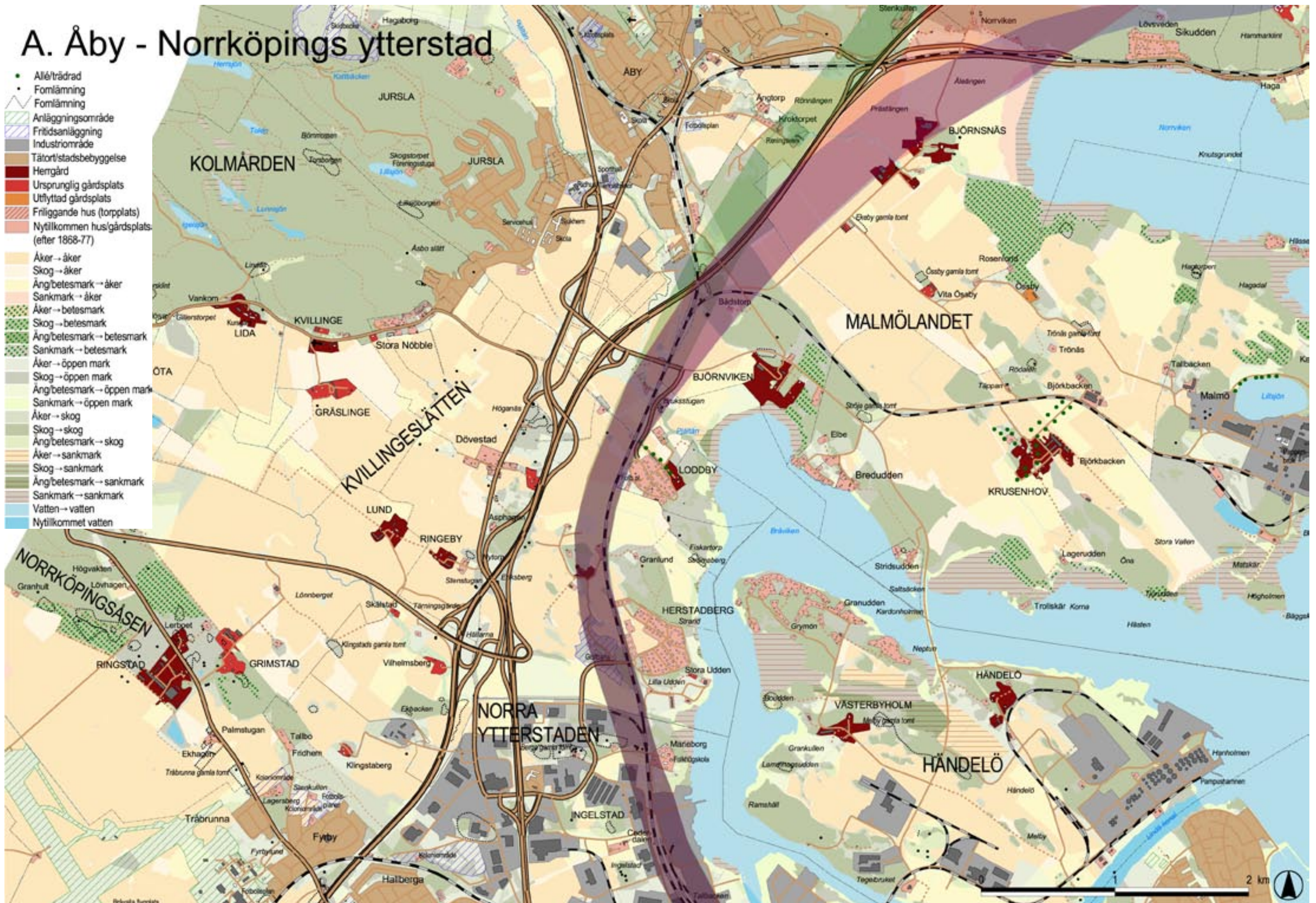
Till grund för att urskilja kulturmiljöns värden (kunskapsvärden, upplevelsevärden och bruksvärden, se metodavsnittet) ligger en fördjupad kulturmiljöanalys. Den fördjupade kulturmiljöanalysen tar avstamp i den översiktliga analysen i Del 1 av föreliggande rapport, men är en mer grundlig behandling av det landskap som Ostlänken kommer att ha en inverkan på. Analysen har utmynnat i en sammanfattande beskrivning av områdets kulturhistoriska strukturer, mönster och samband, vilken presenteras här i Bilaga 1, Landskapsbild och områdets historia.

Beskrivningen består av text, fotografier och analyskartor.

Analyskartan (karta A–F) är resultatet av en s k överläggsmetod där den häradsekonomiska kartan från slutet av 1800-talet lagts samman med den moderna fastighetskartan. På så vis har dagens markanvändning försetts med en historisk dimension. Kartbilden belyser historiska och sociala karaktärsdrag i bebyggelsemönstret och visar på kontinuitet eller diskontinuitet i markanvändningen mellan de olika tidsskikten.

A. Åby - Norrköpings ytterstad

- Allé/trärad
- Fomlänning
- Fomlänning
- Anläggningsområde
- Fritidsanläggning
- Industriområde
- Tätort/stadsbebyggelse
- Herrgård
- Ursprunglig gårdsplats
- Utflyttad gårdsplats
- Friliggande hus (torp/plats)
- Nyttkommen hus/gårdsplats (efter 1868-77)
- Åker → åker
- Skog → åker
- Ång/betesmark → åker
- Sankmark → åker
- Åker → betesmark
- Skog → betesmark
- Ång/betesmark → betesmark
- Sankmark → betesmark
- Åker → öppen mark
- Skog → öppen mark
- Ång/betesmark → öppen mark
- Sankmark → öppen mark
- Åker → skog
- Skog → skog
- Ång/betesmark → skog
- Åker → sankmark
- Skog → sankmark
- Ång/betesmark → sankmark
- Sankmark → sankmark
- Vatten → vatten
- Nyttkommen vatten



A. Åby - Norrköpings ytterstad



Panorama över Kvillingeslätten och Kolmårdsbranten. Foto TF.

Landskapsbild

Kvillingeslätten kännetecknas av ett öppet, låglänt och kontrastrikt jordbrukslandskap som breder ut sig mellan Kolmårds skogsklädda förkastningsbrant i norr och Motala ström i söder. Slätten delas av en svagt markerad och till största delen skogsbeväxt åsrygg, Norrköpingsåsen, som löper i sydostlig riktning från förkastningsbranten och bildar en visuell och topografisk skiljelinje i landskapet. Norr om och parallellt med åsen löper två större vattendrag från branten ut mot Bråviken och delar av det i övrigt öppna landskapsrummet. Tvärs över slätten löper stora trafikstråk från nord till syd. Öster om trafiklederna är kontakten med kusten tydlig genom Bråvikens djupt inskurna vikar mellan Händelö och Malmölandet. Marken på Kvillingeslätten är fördelad på ett fåtal större jordbruksenheter, vilket avspeglas i sammanhängande odlingsmarker och en förhållandevis utspridd bebyggelse med få stora gårdar centralt belägna i slättlandskapet. Stora delar av Malmölandet är ett herrgårdsskap där bruket av marken, bebyggelsemönstret och kommunikationerna formats utifrån några få dominerande enheter belägna på halvön ut mot Bråviken. Framträdande är också raden av samhällen och gårdar som ligger i förtätade stråk längs förkastningsbrantens avsatser och i anslutning till åsens randzon. I slättbygdens södra delar är kontakten med Norrköpings ytterstadsområde påtaglig. Ytterstadens urbant präglade landskap skiljer sig i karaktär från Kvillingeslätten genom ett högt markutnyttjande med stora industrikomplex och anläggningsområden för ytkrävande verksamheter.

Områdets historia

Herrgårdsskap och industri

Den storskaliga landskapsbilden på Malmölandet har sin grund i de säterier som bildades här på 1600-talet och som helt kom att dominera markägandet på halvön. Genom avhysning av tidigare

byar skapades förutsättningar för dagens välarronderade jordbruksmark. Nutidens herrgårdsskap har sitt ursprung i Krusenhovs omfattande markinnehav från vilket senare säterierna Björnsnäs och Björnviken skapades. Egendomarerna bands ägomässigt samman genom att de alla tillhörde den inflytelserika Crusebjörnska släkten, vilket också avspeglas i gårdsnamnen. Godsen markerar sin närvaro i landskapet genom ståndsmässiga lägen, raka och allékantade vägar, parkanläggningar och stora ekonomibyggnader. Flera av säterierna har praktbyggnader från 1600- och 1700-talen bevarade. I Björnsnäs har betydelsefulla arkitekter, bl a Isak Gustaf Clason, varit verksamma. Här finns även en park anlagd av trädgårdsmästare Rudolf Abelin i början av 1900-talet och tidstypiska arbetarbostäder från 1910/20-tal. Storgodsägarna hade de resurser som krävdes för att införa industriell produktion, både i form av tillgång på arbetskraft och gynnsamma förutsättningar för råvaru- och energiutvinning inom godsens vidsträckta markinnehav. Den industriella traditionen kring godsen lever ännu kvar. När Holmens bruk inte längre kunde expandera i Norrköpings innerstad på 1980-talet förlades verksamheten till Malmölandet. Bråvikens industrilandskap är därför framväxt ur det gamla säteriet Malmö samlade ägor.



Björnvikens herrgård är en av många herrgårdsmiljöer (ovan). Bråvikens industrilandskap höjer sig över Malmölandet. Foto ALin och AP.



Panorama över Kvillingeslätten. Foto TF.



Vy från den flacka Kvillingeslätten mot Norrköpingsåsen. Längs åsryggen löper gamla landsvägen mellan Norrköping och Finspång. Grimstad gård flyttade från sitt förmodligen vikingatida läge på slätten till åsen någon gång under tidigt 1800-tal. Åkrarna låg kvar på slätten och markerna på åsen fortsatte som tidigare att användas för bete. Foto AP.

Stora jordbruksfastigheter och ”urban fringe”

Bakgrunden till Kvillingeslättnens glesa bebyggelsemönster med ett förhållandevis samlat markinnehav fördelat på ett fåtal större gårdar är framförallt de historiska ägandeförhållandena, som tidigt dominerades av en stor andel frälse jordinnehav vilket lade grunden för handel med jordegendomar. Med skiftesreformerna kom också möjligheten att samla jord i större ägor. Den senare utvecklingen innebar att stora delar av marken kom att tillhöra högre ståndspersoner och stadsbor som byggde upp stora och inkomstbringande egendomar i stadens närhet. Idag har många av egendomarna närmast staden helt eller delvis slukats av den växande tätorten. Ytterstadslandskapet är till skillnad från innerstadens rutnätssystem utformade kvartersstruktur planerat för att ge hög framkomlighet för biltrafik. Det utsträckta stadsrummet präglas av detaljhandelsområden och industritomter utmed gamla och nya E4:ans parallella trafiksystem och verksamheter som fritidsanläggningar och bostadsområden sida vid sida med jordbrukslandskapet. Stadens roll som serviceförmedlare och arbetsplats och landsbygdens betydelse för rekreation och boendemiljö har här gett upphov till ett landskap präglat av mångahanda verksamheter.

Kolmården och Norrköpingsåsen - utmarkslandskap

Kolmårdenskogarna och Norrköpingsåsen har historiskt fungerat som utmarksområden för intilliggande byar. Skogen användes främst som betesmark men också för virkesuttag och jakt. I Kolmården fanns häradsallmanningen som nyttjades och ägdes gemensamt. Det finns också historiska band mellan utmarksområdena och godsens i slättbygden. Säterierna var beroende av naturtillgångarna här för att kunna bygga upp sin industriella verksamhet. Vattendragen i Kolmårdenskogarna kring Åby fångade tidigt frälsets intresse eftersom den kraftiga nivåskillnaden erbjöd goda förhållan-

den för kvarn- och sågdrift. Kring frälsets kvarnar och sågar växte det med tiden fram en omfattande torpbebyggelse. På 1700- och 1800-talen ökade den obesuttna (jordlösa) befolkningen och torpbebyggelsen expanderade i gränzonen mellan utmarksområdena och slättbygden och nära den bruksverksamhet och fabriksrörelse som utmärker Kolmården. I anslutning till torpen kunde man ha mindre jordbruk. Samhällena som klättrar uppför Kolmårdsbranten har ett ursprung i den randbebyggelse som växte fram på byarnas och godsens marker och i anslutning till de vattendrag som utgjorde kraftkällor för småindustrier som kvarnar, sågar och tegelbruk.

Godsen på slätten och deras markägor och torp i Kolmårdsbranten har också varit förutsättningen för de påkostade sommarvillor som under 1800-talet uppfördes i sluttningarna ovanför Bråviken. Trädgårdsmästare Rudolf Abelin från Björnsnäs omvandlade i slutet av 1800-talet tre torp i Kolmårdsbranten till anläggningen Norrvikens trädgårdar, som fick sitt namn efter Bråvikens inre del. Trädgårdarna bestod av fruktodlingar, terrasser, orangerier och drivhus samt en trädgårdsskola för kvinnor.



Utblick från Kvillingeslätten mot Loddby. Området domineras visuellt av de stora trafiklederna och den norra ytterstadens industritomter och detaljhandelsområden som expanderar på den tidigare jordbruksmarken. I fonden höjer sig de stora industrikomplexen över Malmölandet. Ostlänken planeras mellan motorvägen och Loddby. Foto TF.

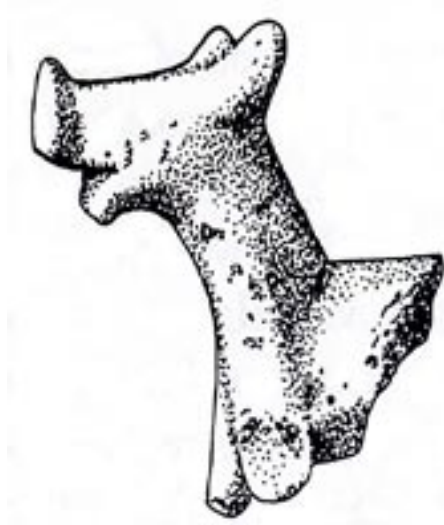
Järnväg och tätorter

Med den begynnande industrialisering av landsbygden som följde i järnvägarnas spår utvecklades nya orter och samhällen i anslutning till stambanan. Åby var inte bara viktigt för kvarn- och sågverksamheten utan var också på grund av sitt geografiska läge en uråldrig knutpunkt för vägfarare med gästgivargård och krogverksamhet utmed den gamla landsvägen mellan Norrköping och Stockholm. Funktionen som knutpunkt i kommunikationsnätet kom att förstärkas ytterligare i samband med järnvägens tillkomst. Järnvägen förvandlade den gamla vägkorsningsbyn till ett viktigt stationssamhälle med utbyggda servicefunktioner och industriella verksamheter. Med Åbys framväxt förändrades också centralortsmönstret i området. Kvillinge kyrkby som tidigare varit en viktig ort hamnade nu i bakvattnet av Åby och av Norrköpings expansion.

Vid Loddby säteri anlades i slutet av 1800-talet en sulfitfabrik för Holmens bruk. I anslutning till industrin och det gamla säteriet växte ett litet brukssamhälle fram utmed järnvägen. Fabriken hade hamn vid Bråviken och i anslutning till fabriken uppfördes arbetarbostäder för omkring trehundra personer. Brukssamhällets hierarkiska struktur och sociala uppdelning uttrycks i bebyggelsen med enhetligt utformade arbetarbostäder strax intill en herrgårdslignande disponentbostad och Loddby säteri som övervakade brukets verksamheter. Tillverkningen utvecklades 1977 och fabriksbyggnaderna är numera rivna. I början av 1900-talet utgjorde Loddby liksom Herstadberg viktiga hållplatser längs stambanan men båda tappade denna funktion på 1960-talet.

Ett föränderligt landskapsrum med stort tidsdjup

Det bördiga och kontrastrika landskapet med närhet till Östersjön rymmer många olika lämningar efter förhistoriens samhällen. Synliga såväl som i marken dolda fornlämningar visar hur den dåtida kustlinjens variationer styrde bosättningsmönstret över tid. Nivåskillnaderna i landskapet gör det möjligt att skönja landskapets framväxt med den höglänta Kolmårdenhorsten som gräns för vattenlinjen. De äldsta spåren av mänsklig närvaro finner vi ovanför den låglänta och under långa tider vattentäckta slätten. Terrängen erbjöd under mellersta stenålder goda lägen för strandbundna aktiviteter och i Åby har omfattande så kallade gropkeramiska lämningar påträffats från denna tid. Namnet kommer sig av att keramiken man hittar på de strandbundna platserna är utsmyckad med gropar i olika mönster. I Åby har funnits åtminstone två bosättningar som verkar ha dekorerat sin keramik på olika sätt. Fiske och jakt, kanske främst sälfångst, har utgjort försörjningen för dessa stenålderssamhällen och här vid kusten fanns goda möjligheter till fångst. Att man uppsökt denna trakt kan ha också ha att göra med att de gropkeramiska bosättarna föredrog stränderna när de samlades för begravningsceremonier och andra riter. Kanske var det den dramatiska naturen med förkastningsbrantens höga vägg som gjorde platsen särskilt lämplig.



En lerfigur föreställande ett svin påträffades vid utgrävningar av den gropkeramiska stenålderslokalen i Åby. Ur Janzon 1983.

Ännu under bronsåldern var Kvillingeslätten en havsvik. Vattenytan sträckte sig ända in mot Svärtinge. Landskapets högre partier var uppstickande öar som tillsammans bildade ett rikt skärgårdslandskap. Sannolikt fanns en omfattande bronsåldersbebyggelse på den höga Norrköpingsåsen. Höjden där Ringeby ligger idag var en ö där



På den här platsen ristades en häll med runor och en ormslinga för att manifesteras ett vikingatida brobygge över vattendraget. Ett antal hundra år senare uppfördes på samma plats en stenvalvsbro, som dock är rivna numera. Foto ALin.

befolkningen begravde sina döda och hade en religiös och social samlingsplats.

Under järnåldern expanderade bebyggelsen. Uppe på Norrköpingsåsen kring gårdarna Ringstad och Grimstad finns ett tiotal gravfält och flera ensamliggande gravar som till övervägande delen är från äldre järnålder. Ungefär samtida är de fornborgar, bl a Torsklint och Torsborgen, som byggdes ovanför förkastningsbranten med milsvid utsikt över Kvillingeslätten och kusten. Under den senare delen av järnåldern började landskapet likna det vi ser idag och man hade tagit slätten i bruk för bebyggelse. De många -by och -stadnamnen (Ekeby, Össby, Ingelstad, Grimstad osv) som präglar området härstör från denna tid. Lund är från samma period. Namnet antyder att platsen kan ha haft en samlande religiös och social funktion under yngre järnålder. Denna funktion övertogs under medeltiden, när kristendomen hade anammats, av Kvillinge kyrka.

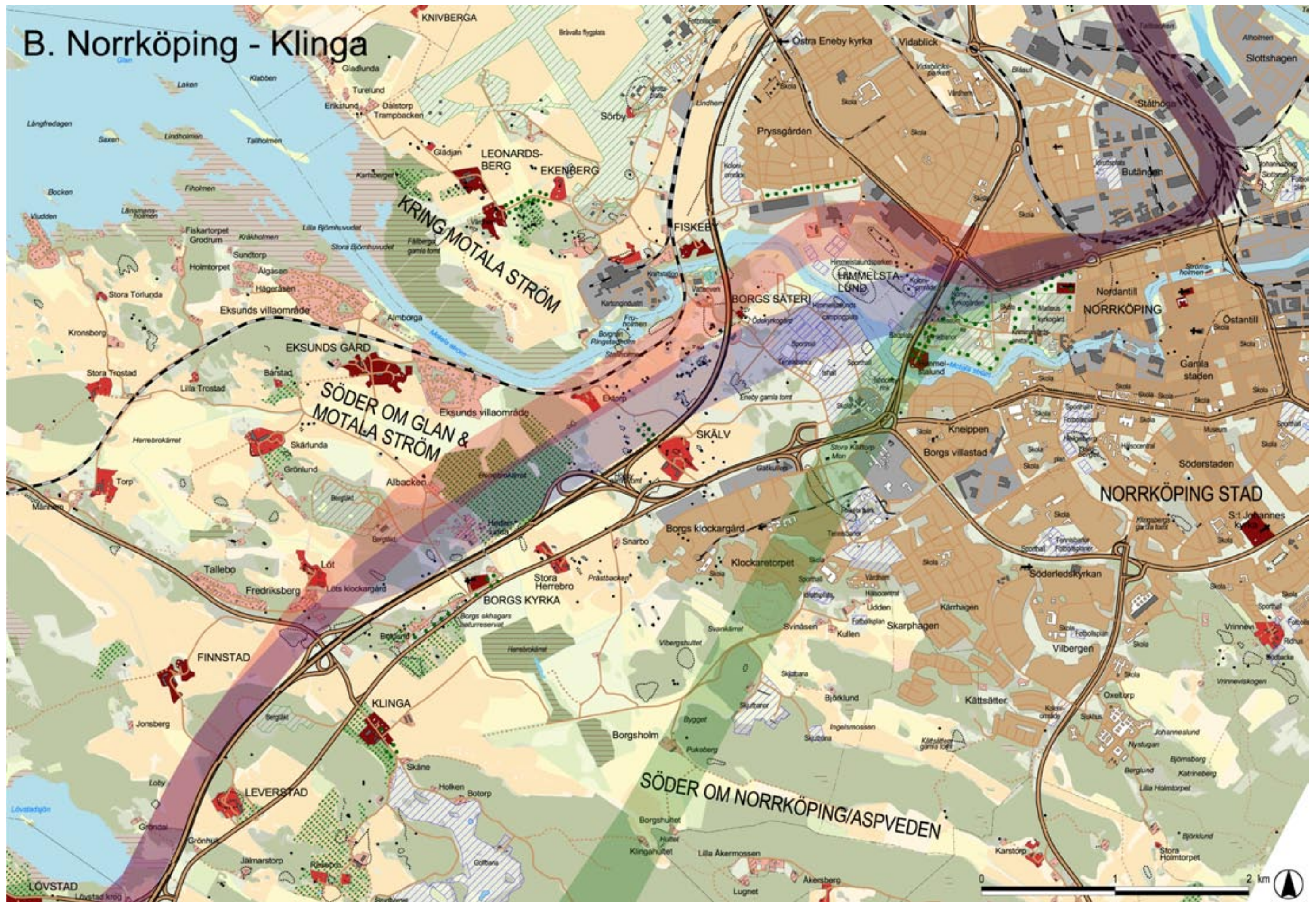
Upptrampade hålvägar och en vägsträckning flankerad av runstenar och gravfält vid Vilhelmsberg och Högarna visar att vägmönstret på slätten har rötter från yngre järnålder. Liksom idag var området centralt för vägförare. I vägens förlängning mot nordöst finns en runhäll vid Pjältån intill Björnsnäs. Runhällen är från 1000-talet och berättar om ett brobygge över ån. Männen som gjorde ristningen kan ha levt i den långt senare avhysta byn Ekeby som av namnet och läget att döma bör ha rötter från vikingatiden. En tradition om Eriksgatan är knuten till platsen och vägen utgjorde sannolikt en del av de medeltida kungarnas färdväg från Kolmårdenskogarna och vidare mot Linköping. Från Krokek och kungsgården Svintuna (nuvarande

Uttersberg) nordost om Kvillingeslätten färdades man via Björnsnäs söderut mot kungsgården och medeltidskyrkan i Borg på andra sidan Motala ström. Kanske passerade man även Ringstad, som var kungsgård under medeltiden, samt gårdens borg Ringstadholm i Motala ström. Slättens ålderdomliga väglandskap har numera fått moderna efterföljare i form av järnväg och motorvägar. Insprängda mellan järnvägen, den nya motorvägen med anslutande vägar och den moderna förstadsbebyggelsen norr om Norrköping finns spår av järnålderslandskapet kvar i form av runstenar, gravfält och bytomter bland annat vid Marieborg, Ståthöga och Ingelstad.

Det dolda kulturlandskapet

De inre delarna av Malmölandet nedanför Kolmårdsbranten låg fram till bronsåldern under vatten. Skålgropar ristade i hällar kan indikera lämningar från senare delen av brons- och äldre järnåldern i den omgivande åkermarken, såväl boplatser som ommarkerade gravfält kan finnas i närheten. Ekeby gamla tomt med intilliggande områden bör hysa boplatser från yngre järnålder-tidig medeltid, vilket utöver bebyggelsenamnet indikeras av runhällen vid Björnsnäs och järnåldersgravar vid Bådstorp. På åsen vid Bådstorp kan ytterligare gravar och boplatslämningar finnas. Intill runhällen vid Björnsnäs kan spår finnas av vikingatidens bro och väg. Mellan Pjältån och Marieborg finns ett flertal lämpliga boplatslägen. Korridoren passerar låglänta områden (5-10 möh) som under bronsåldern mestadels låg under vatten. Dock finns på så gott som samtliga höjder i området gravar, gravfält och runstenar, och området kan därför tänkas hysa boplatser, vägsträckningar och även hamnlägen från yngre järnålder. Nordväst och söder om Loddby, vid Herstadbergs (Hirikstada på 1400-talet) gamla tomt och väster om Herstadbergs samhälle finns potential för järnåldersboplatser och medeltida lämningar. Vid Ingelstad har ett folkvandringstida svärds-hjalt i guld påträffats, här finns också en runristning i fast häll daterad till 800-talet. Vid såväl Marieborg som Ingelstad och Ståthöga bytomter bör finnas rester av kulturlager och bebyggelse från i första hand järn-ålder och medeltid.

B. Norrköping - Klinga



B. Norrköping - Klinga



Vy över Motala ström i centrala staden. Ostlänken berör inte dessa delar. Foto AHJ.

Norrköpings stad

Landskapsbild

Norrköping är beläget på ömse sidor om Motala ström och den gamla stadskärnan har en strikt rutnätsindelad kvartersstruktur. Utanför den centrala stenstaden har vägarna och trafiklederna kommit att dominera stadsbilden. Längs trafiklederna norr och nordost om stadens centrala delar, samt till viss del utmed Motala ström, präglas landskapet av industrier och extensiv blockbebyggelse. De stora pappers- och trävaruindustrierna på Händelö och Malmö utgör med sina byggnader och skorstenar en del av Norrköpings karaktäristiska stadssiluett. Söder och väster om stadens centrala delar breder bostadsområden ut sig och i anslutning till dessa finns rekreationsområden i form av parkbetonade strövområden, golfbanor, badanläggningar och tennisbanor.

Områdets historia

Norrköping - Industristaden

Motala ström har varit en styrande faktor för Norrköpings framväxt och industriella utveckling. Strömmen var fram till 1800-talets senare del livsnerven för stadens många industrier. Sitt ursprung har staden i en fiske- och kvarnby som under medeltiden fick stadsmässig bebyggelse. Längre var samhället ekonomiskt obetydligt jäm-



Inloppet i Motala ström skildrat på en karta från 1695 (beskuren), visar Norrköpings betydelse som hamnstad. © Lantmäteriet 2001-04-23. Ur Historiska Kartor™.

fört med t ex Söderköping, även om området vid Strömmen var ett demografiskt centrum i landskapet och innehav av fiskerättigheter och kvarnlägen var eftertraktat och fördelat mellan stormannaätter och kloster. Under 1500- och 1600-talen omvandlades och tillväxte staden. En viktig anledning var bergsbrukets framväxt och behovet av en ny utskippningshamn. 1613 genomfördes landets första strikt rätvinkliga rutnätsplan då staden utvidgades vid Saltängen norr om strömmen. Samtidigt (1613-1639) uppfördes Johannisborg av hertig Johan av Östergötland, som med borgen avsåg att skydda stadens inlopp. Norrköpings utveckling till en av Sveriges viktigaste industristäder tog verklig fart under 1600-talet i och med att industrimannen Louis de Geer etablerade en mängd industrier i staden och dess närhet. Den äldre periodens stadsbebyggelse har till stora delar försvunnit, dels genom rysshärjningarna i början av 1700-talet, dels genom senare bränder. Med industrialismens genombrott övergick industrin från hantverksmässig manufaktur till massproduktion och stora industrikomplex kom att uppföras i anslutning till strömmen. Storindustrin skapade nya förutsättningar men också nya sociala skiktningar som återspeglas i polariteten mellan stenstadens paradarkitektur med esplanader och parker och industriarbetarnas kvarter med hyreskaserner. De alléprydda Promenaderna som omgärdar den inre stadskärnan utgjorde fram till sekelskiftet 1900 stadens yttre gränser. På 1890-talet anlades Borgs villastad i ett naturskönt område vid Motala ström. Området

är stadens första enbostadsområde där den egna trädgården spelar en viktig roll, och här växte en högre ståndsmiljö fram med breda trädkantade gator. I anslutning till Borgs villastad anlades en kurbostadsanstalt, Kneippbadet. Anstalten revs på 1960-talet men ett tjugotal hus står kvar och påminner om dåtidens överklassmiljö. Folkparken och andra donationer speglar de speciella ekonomiska och sociala förhållanden som storindustrin skapade. Under 1900-talet har det yttre stadslandskapet vuxit i omgångar, bl a med Röda stadens egnahemsområde. Inom industrilandskapet vid strömmen är de bevarade fabriksbyggnaderna i regel från 1800-talets senare del. Industrimiljön förföll kraftigt efter industrikrisen under andra hälften av 1900-talet men har under senare år rustats upp och nu finns här bl a Linköpings universitet - Campus Norrköping och Arbetets museum.

Kring Motala ström

Landskapsbild

Landskapet i anslutning till Motala ström och dess lopp från sjön Glan genom Norrköping kännetecknas av utblickar längs vattendraget och blandningen av urbana och semiurbana miljöer sida vid sida med jordbrukslandskapet. Området kring Fiskeby industriområde invid strömmens norra strand är starkt urbant präglat genom närheten till järnvägen och staden. Himmelstalunds park- och fri-luftsområde med sina öppna gräsytor präglar områdets centrala del och ger en bild av det öppna jordbrukslandskap som förr fanns i stadens närhet. Längs strömmens södra strand löper järnvägen och visar på industrialismens fortsatta behov av om- och avlastningsplatser utmed vattenvägarna.

Områdets historia

Industrilandskap och militära traditioner

På en holme i Motala ström utanför Fiskeby industriområde ligger ruinerna av borgen Ringstadholm, som under medeltiden var ett fäste för kungamakten längs den viktiga vattenvägen mellan inlandet och kusten. Härifrån tog man även upp skatter för kvarnarna och de fasta fiskefångstanordningarna i Motala ström. Fiskeby låg under medeltiden under Norsholms kungsgård, men på 1640-talet friköptes byn från kronan av industrimagnaten och ägaren

till Finspångs bruk, Louis de Geer, som där lät uppföra ett gods. Fiskeby var en viktig omlastningsplats men drog också till sig tidig industriell verksamhet i form av ett pappersbruk på 1600-talet. Det fanns sedan länge en tradition att transportera järn och trävaror från Bergslagen över Finspång och vidare med båt över Skutbosjön och Glan till Fiskeby, där varorna lastades om för landsvägstransport till Norrköping. Återfrakten bestod huvudsakligen av sill, salt och spannmål, men också kol och malm. Längre användes ekor för sjötransporten, men redan på 1830-talet insattes ångbåtsförbindelser på sjösystemet. I mitten av 1800-talet byggdes en fem kilometer lång smalspårig hästbana mellan Fiskeby och Norrköpings utkant. Från Fiskeby fram till Eneby användes hästar som dragkraft, varefter vagnarna kunde rulla resterande sträcka ned till Kanontorget och Norrköpings hamn. Med Östra stambanans utbyggnad under 1800-talets andra hälft kom industrilandskapet vid Fiskeby att växa ytterligare. Nya industrier etablerades vid sidan av de gamla, synligt bl a genom de röda tegelbyggnader som fortfarande ger karaktär åt området, och en ny station uppfördes. Den långa industriella kontinuiteten uttrycks idag genom de moderna industrier som präglar landskapsbilden kring Fiskeby.

Norr om Fiskeby anlades på 1940-talet Bråvalla flygflottilj på delar av den mark som tillhörde gårdarna Sörby, Knivberga och Ringstad. Flygflottiljen uppkallades efter platsen för det sägenomspunna slaget vid Bråvalla, som enligt traditionen ska ha utspelat sig på Kvillingeslätten. Flygflottiljen F 13 lades ner i början på 1990-talet men den militära närvaron är fortfarande tydlig i området i form av avspärrningar och uppställning av militära fordon på markerna kring flygplatsen.



Ljusfors kraftverk vid Motala ström strax intill järnvägsbron bidrar till Fiskebyområdets industriella prägel. Foto AHJ.

Brunnsdrickning och friluftsliv

Öster om byn Himmelsta anlades Himmelstalund säteri på 1600-talet. 1670 inrättades även ett garveri vid strömmen som tillverkade persedlar till den karolinska armén. Rörelsen var i verksamhet fram till rysshärjningarna 1719 då all bebyggelse brändes. Säteriets nuvarande huvudbyggnad är från 1730-talet medan flyglarna kan vara från tiden före 1719. Herrgården omgavs tidigare av en stor fruktträdgård varifrån ett berömt äpple, Himmelstalundäpplet, härstammar. Från säteriet leder en allé norrut mot Himmelstalunds hälsobrunn. Mineralkällan upptäcktes 1708 och på 1730-talet byggdes en brunnssalong över källan. Senare uppfördes det intilliggande brunnshotellet m fl byggnader för att ta hand om de många gästerna. Brunnsdrickningen upphörde på 1860-talet efter en koleraepidemi. Från området fanns tidigt broar över strömmen. Bevarad är den s k femöresbron som byggdes omkring 1900 för att förbinda Himmelstalund med Kneippens kuranstalt. Vid brofästet på norra sidan byggdes en brovaktarstuga där broavgift togs upp. Brunnsområdet fick stor betydelse för de välbärgade Norrköpingsbornas sociala liv. Här fanns dansbanor, teater och kätgelbanor. Fortfarande är miljön attraktiv och starkt miljöskapande. I brunnshotellet har under senare tid inrättats ett hällristningsmuseum.



Brunnshotellet byggdes för brunnsgästerna på 1760-talet. I bottenvåningen inryms idag ett hällristningsmuseum. Brunnssalongen från 1730-talet är byggd över mineralkällan och rymmer fest- och teatersalong. Foto ALin.

Knutpunkt och centralområde sedan bronsåldern

Bronsåldern är mycket närvarande i området kring Motala ström, främst tack vare de unika hällristningarna. Här finns Sveriges näst största ansamling av hällristningar och en av Europas figurrikaste hällristningsplatser. En viktig anledning till platsens blomstring var att landhöjningen under den sena stenåldern hade skapat ett bördigt näs som sträckte sig mellan sjön Glan och Bråviken. Uppgrundningen erbjöd allt större betesarealer och därmed goda livsbetingelser. I södra delen genomkorsades näset dessutom av strömmen vilket gav området kommunikationsfördelar. Kontakter och transporter mellan de rika inre jordbruksbygderna och kusten kunde äga rum. Med tiden åstadkom landhöjningen en serie forsar i vattenleden och i bronsålderns början avsnördes successivt den fria vattenvägen in i landet. Fallen och strömmarna kunde inte utan vidare passeras vilket gjorde området till en naturlig mötes- och omlastningsplats där båtar fick stanna till eller dras förbi forsarna. Att det centrala läget hade potential att hysa en stor befolkning visas av ett mycket stort gravfält vid Fiskeby och en omfattande bronsåldersbebyggelse vid Pryssgården. De hällristningar som knäckades in i berghällarna vid Ekenberg och Leonardsberg och vid Himmelstalund, som vid den tiden var en ö i vattenleden, är unika vad gäller antalet figurer, variationen av bilder och det komplexa utförandet. Förmodligen fanns här en viktig samlingsplats där religiösa fester och varubyte ägde rum. De många hällristningarna har ett stort kunskapsvärde och lockar till omfattande vetenskaplig forskning. De bidrar också starkt till områdets identitet och utgör en viktig resurs för turism och marknadsföring.



Hällristningarna är internationellt unika. Här syns skeppsbilder, och i bakgrunden skymtar Brunnssalongen. Foto CT.

Det dolda kulturlandskapet

Järnvägskorridoren löper i den medeltida stadens norra utkanter och bevarade kulturlager från den medeltida staden påverkas sannolikt inte av tunnelbygget. Vid Johannisborg kan dock kulturlager och husgrunder direkt komma att påverkas. Från Resecentrum och vidare söderut delar sig korridoren i tre alternativ. Det röda alternativet kommer att medföra stora arkeologiska undersökningar. Utöver hållristningsområdena finns bl a skärvtenshögar som indikerar boplatser. Förundersökningar i Himmelstalundsparken har visat att ett förhistoriskt boplatsskomplex finns mellan hållristningslokalerna och Himmelstalundsparken, och tunnelbygget under Himmelstalund kommer med all sannolikhet att beröra fler dolda kulturlager från brons- och järnålder. På södra sidan om Motala ström passerar en tidigare undersökt vikingatida stormansgård i Borg. På kvarvarande impediment öster om E4:an kan gårdens gravfält ha funnits innan säteriets byggnader uppfördes. Här kan också finnas boplatsslämningar från bronsåldern, indikerade bl a av ett tidigare undersökt härdområde i närheten. Det strategiska läget mellan Himmelstalunds hållristningar och Fiskebyfallet gör det troligt att här kan finnas spår av en viktig bronsåldersbosättning. Mitt emot Ringstadholm, på södra stranden, finns på äldre kartor angivet Hushagen eller Husängen. Förleden anspelar på stenhus, och kan syfta på en tidigare bebyggd och självständig gård här, en annan möjlighet är att namnet syftar på ett stentorn som ska ha stått på Kurberget och som förstördes när järnvägen byggdes. Vid Eneby gamla tomt har konstaterats bosättning under äldre och yngre järnålder samt tidig medeltid.



Friluftsområdet vid Himmelstalund. I bakgrunden skimtar vattenspegeln i Motala ström. Här planeras en lågbro med det röda korridoralternativet. Foto AHJ.



Herrebrokärret kan idag upplevas som en relikstruktur i landskapet trots att det sedan länge är utdikad och uppodlat. Vagar och bebyggelse finns i det forna kärrets utkanter. Foto TF.

Jordbrukslandskapet söder om Glan och Motala ström

Landskapsbild

Söder om Motala ström har landskapet en utpräglad jordbrukskaraktär. Det öppna landskapet bryts dock upp av större skogsklädda moränmarker som delar in landskapet i rum. Herrebrokärret, som tidigare dominerade de låglänta delarna av området, kan idag upplevas som en relikstruktur i landskapet trots att det sedan länge är utdikad och uppodlat. Bebyggelsemönster och vägnät har anpassats efter det vidsträckta kärret. Områdets centrala del präglas av mindre agrar bebyggelse belägen på moränholmar men i norr och söder är landskapet format av stora jordegendomar. Säterierna och

storgårdarna är omgivna av parker och alléer. Det stadsnära läget är tydligt genom de storskaliga trafikstrukturer som genomkorsar landskapet i flera riktningar. Nya E4:an och den gamla motorvägen löper tätt tillsammans och bildar en visuell och fysisk barriär mellan odlingslandskapet utmed Motala ström och det skogsdominerade sprickdalslandskapet i sydost. Till den gamla landsvägen ansluter Bergslagsvägen från den norra skogsbygden. Genom området går också den befintliga järnvägen som långa sträckor följer Motala ström men girar i en vid båge förbi det forna Herrebrokärret. I anslutning till järnvägen och Motala ström ligger Eksunds stations- och villasamhälle och längs Glans stränder finns även en del fritidsbebyggelse. Inklämd mellan E4:an och den gamla riksvägen med tillhörande avfarter ligger Borgs nyklassicistiska kyrka omgiven av ett eklandskap.



Landskapsrummet kring Ektorp med jordbruksmark, alléer och fornlämningar. Röd korridor planeras här ovan mark intill nuvarande järnväg, blå korridor i tunnel. Foto AP.



Finnstad gård har huvudbyggnad och flyglar från 1700-talet. Foto ALin.

Områdets historia

Storgårdar och produktionslandskap

Historiskt har området dominerats av stora jordbruk. Många av gårdarna låg tidigare under säterierna Lövestad och Finspång. Finnstad och Eksund utgjorde ladugårdar till Lövestad innan de fick egna säterifriheter på 1600-talet. Lövestad slotts stora godsintehav med Finnstad och Eksund som ladugårdar och produktionsenheter skapade förutsättningar för dagens landskap. Även storgårdarna Klinga och Borg har bidragit till ett tidigt rationaliserat jordbrukslandskap med stora öppna sammanhängande odlingsmarker och få visuella gränser. På impediment i åkrarna finns spår av de avhysta byarna Borg, Eneby och Högby. Det vidsträckta Herrebrokärret utgjorde viktiga fodermarker för boskaphållningen på ladugårdarna och kan ha varit en bidragande orsak till godsens intresse för jordbruket i området. Mot slutet av 1800-talet förlorade ängsmarken sin roll genom införandet av växelbruk och vallodling och omfattande dräneringsarbeten och utdikningar under 1800- och 1900-talen medförde en betydande förändring av landskapet, både visuellt och ekonomiskt. De stora arealer ny åkermark som frigjordes passade bättre in i det moderna jordbruk som nu växte fram.

En rik och betydelsefull bygd med stort tidsdjup

Den rika fornlämningsmiljön kring det forna Herrebrokärret speglar ett maktlandskap med lång kontinuitet som haft den bördiga jorden och de goda kommunikationerna som gemensamma nämnare. Herrebrokärret avsnördes från havet under äldre bronsålder och bildade en grund sjö som med tiden omvandlades till rikt foderproducerande marker som var en viktig tillgång i ett jordbruk

baserat på boskapskötsel. Landhöjningen gjorde samtidigt de högre liggande partierna kring kärret lämpliga för bosättning. På höjderna begravde man även sina döda och intill våtmarkerna, på det som idag är små hällar och moränkullar i det odlade landskapet, knackades hällristningar in. I bronsålderns värld spelade vatten i alla former stor roll. Inte bara verkliga resor utan även religiösa föreställningar, riter och ceremonier tycks ha knutits till våtmarker, sjöar, forsar och öppet hav. Om detta vittnar bl a de bronsföremål som hittats nedsänkta i dåtida sjöar och vattendrag. Två brons Halsringar hittades till exempel när kärrområdena vid Eksund torrlades i samband med att järnvägen byggdes. Likadana bronsföremål avbildas på hällristningarna och visar på ett gemensamt ideologiskt sammanhang. På en markant förhöjning öster om kärret ligger gården Skälv. Namnet betyder ungefär vaktorn, klippa eller upphöjd (jfr eng. *shelf*), och intill gården har man hittat rika gravar från äldre järnåldern. Miljön speglar maktutövning och täta kontakter med områdena söder om Östersjön, och ett välstånd sannolikt baserat på boskaphållning och handel med hudar och skinn. Från kärret leder Norsån, numera ett stort dike, norrut mot sjön Glan. Intill den strategiska plats där ån korsas av den gamla landsvägen anlades under yngre järnålder ett för Östergötland hittills unikt verkstadsområde där man bedrev specialiserat hantverk som glaspärletillverkning, smide och horn- och benhantverk. Samtidigt etablerades en stormannagård strax öster om nuvarande E4:an och Borgs säteri. Platsen fick förmodligen namn efter en befästning vid Motala ström, den idag nästan försvunna halvcirkelformade jordvallsborgen Borgs skans, som kan ha fungerat som ett lås för farleden upp mot gården och hantverksplatsen i Herrebro. Borg har även spelat rollen i centraliserad religiös maktutövning ända sedan vikingatiden, då här fanns en kult- och offerplats. Under medeltiden fortsatte traditionen men med kristna förtecken då man byggde en kyrka på platsen. Idag finns bara några grundstenar av kyrkan bevarade men enligt en teckning från 1600-talet har den medeltida kyrkan varit en liten tornlös byggnad med vapenhus. Den medeltida gården låg i direkt anslutning till kyrkan och fungerade som kungsgård. Den tillhörde alltså kronan och förvaltades av en fogde, men användes som bostad av kungen vid hans resor genom riket. Borg var sannolikt en av de platser kungarna passerade på sin Eriksgata genom Östergötland. Kungsgården övergavs under 1500-talet när Gustav Vasa uppförde en kungsgård i Norrköping. Borg fortsatte länge som socknens största by, tillika kyrkby med prästgård, men på 1600-talet fick Borg säterifrihet och bebyggelsen i byn avhystes. Säteribyggnaderna förlades till en höjd väster om den gamla byn och kyrkan. Den medeltida kyrkan ödelades i en brand 1729. Kyrkan byggdes upp igen men revs 1803 när dagens kyrka stod klar.



Det Eldstiernska gravkoret på Borg kyrkas ödekyrkogård uppfördes 1894 till minne av friherre Lars Eldstierna (1620-1701). Kyrkogården är idag parkmark. Foto ALin.



Kring dagens trädgård löper Löt kyrkas gamla kyrkogårdsmur. Korridor Röd och Blå planeras gå fram ungefär där fotografen står (jfr karta). Foto AHJ.



Kyrkstallarna vid Borgs kyrka. Foto CT.

Det kyrkliga landskapets förändring

Placeringen av Borgs nya kyrka speglar det kyrkliga landskapets förändring under tidigt 1800-tal. Läget är resultatet av en sockensammanslagning 1783 mellan Löt och Borgs socknar. När den nya gemensamma kyrkan stod klar 1803, mittemellan de medeltida kyrkplatserna, revs de gamla kyrkorna i Borg och Löt. Den kyrka som revs i Borg var uppförd efter branden 1729. Ödekyrkogården har senare omvandlats till parkmark men kvar finns ett gravkor och en gravkammare som tillhört Borgs säteri. När Löts kyrka rivits anlades prästgården på grunderna till den gamla sockenkyrkan. Under byggnaden har påträffats kistbegravningar och kring tomten finns kyrkogårdsmuren kvar. Intill finns den f d klockarebostaden samt flera ålderdomliga ryggåstugor. Sockensammanslagningen och flyttningen av kyrkan till en mera centralt belägen plats i den nya socknen visar hur befolkningsökningen skapade behov av nya större kyrkobyggnader. Den speglar också en förändrad syn på kyrkan under 1800-talet, från en kyrka som var en statussymbol för aristokratin till en mera folklig allmogekyrka. De förr så vanliga kyrkstallarna som bevarats vid kyrkan berättar om en tid då det var sträng kyrkplikt och många kyrkobesökare tvingades färdas långa vägar för att ta sig till gudstjänsterna.

Järnväg – industri - motorväg

Vid järnvägens tillkomst i slutet av 1800-talet lades spåren längs Motala ströms södra strand och sedan i en båge upp mot Glan för att undvika Herrebrokärret och för att dra nytta av sjötransporterna. Vid Eksund fanns goda omstignings- och omlastningsmöjligheter mellan järnväg och båt samtidigt som sjöfärden till och från Finspång blev kortare än över Fiskeby. Fiskeby lastageplats kom i och med detta att förlora betydelse till förmån för Eksunds station, som utvecklades till stationssamhälle och blev en viktig knutpunkt. Hit anlände båtarna som över Glan forslade varor från norra skogsbygden och andra delar av landskapet till järnvägen för vidare transport in till Norrköping.

Den gamla motorvägen mellan Norrköping och Linköping löper genom odlingsmarken i ungefär samma sträckning som den tidigare landsvägen. När den nya E4:an byggdes på 1990-talet lades den parallellt norr om den gamla vägen, något som orsakat avskurna lokalvägar och en kraftig uppstyckning av den tidigare sammanhängande odlingsmarken.



Stationssamhället Eksund omvandlas idag till en villaförort sydväst om Norrköping. Den befintliga järnvägen bidrar till ortens utveckling genom pendlingsmöjligheterna. I bakgrunden syns Motala ström. Foto TF.

Det dolda kulturlandskapet

Söder om Motala ström gäller för Alternativ Röd och Blå att det väster om E4:an finns en stor mängd hällristnings- och skålgropslokaler som indikerar ett dolt bronsålderslandskap. Det blå alternativet passerar genom det forna Herrebrokärret, där man öster om Borgs kyrka i samband med E4-bygget undersökt utkanten av en hantverksplats från yngre järnålder. De centrala delarna förväntas ligga söder om E4:an, och de berörs i så fall inte direkt av korridoren. Med tanke på mängden bronsålderslämningar i området kan inte uteslutas att kärret rymmer t ex depåfynd. Det röda alternativet passerar intill E4:an och Borgs säteri, där det är sannolikt att fler lämningar av den medeltida kungsgård som undersöktes när motorvägen byggdes kan finnas dolda under marken. Det stora antalet fornlämningar i form av gravar och gravfält i området kring Skålv, Högby gamla tomt, Herrebro och Borgs kyrka gör att sannolikheten för ytterligare dolda lämningar är mycket stor. Framst bör det röra sig om lämningar från brons- och järnålder, men även sen-neolitikum kan finnas representerat. I höjd med Löts gamla kyrkplats löper den röda och den blå korridoren samman. Kyrkplatsen berörs inte direkt men det finns sannolikt spår av förhistoriska och medeltida gårdar och äldre vägsträckningar i anslutning till kyrkan. På moränhöjden mellan Löt och Hedenlunda finns ett antal fornlämningar från brons- och järnålder. Lämningarna indikerar ett dolt kulturlandskap troligen sammanhängande med det kring Borgs kyrka.

Söder om Norrköping

Landskapsbild

I sydost övergår det öppna jordbrukslandskapet till ett skogsdo-minerat sprickdalslandskap med smala uppodlade dalgångar i nordväst-sydostlig riktning. I norr utmärks landskapet av närheten till Norrköping med ytterstadens bostads- och friluftsområden. Utanför stadens ytterområden är landskapet mera jordbrukspräglat med en bebyggelse som främst består av mindre gårdar och torp.

Områdets historia

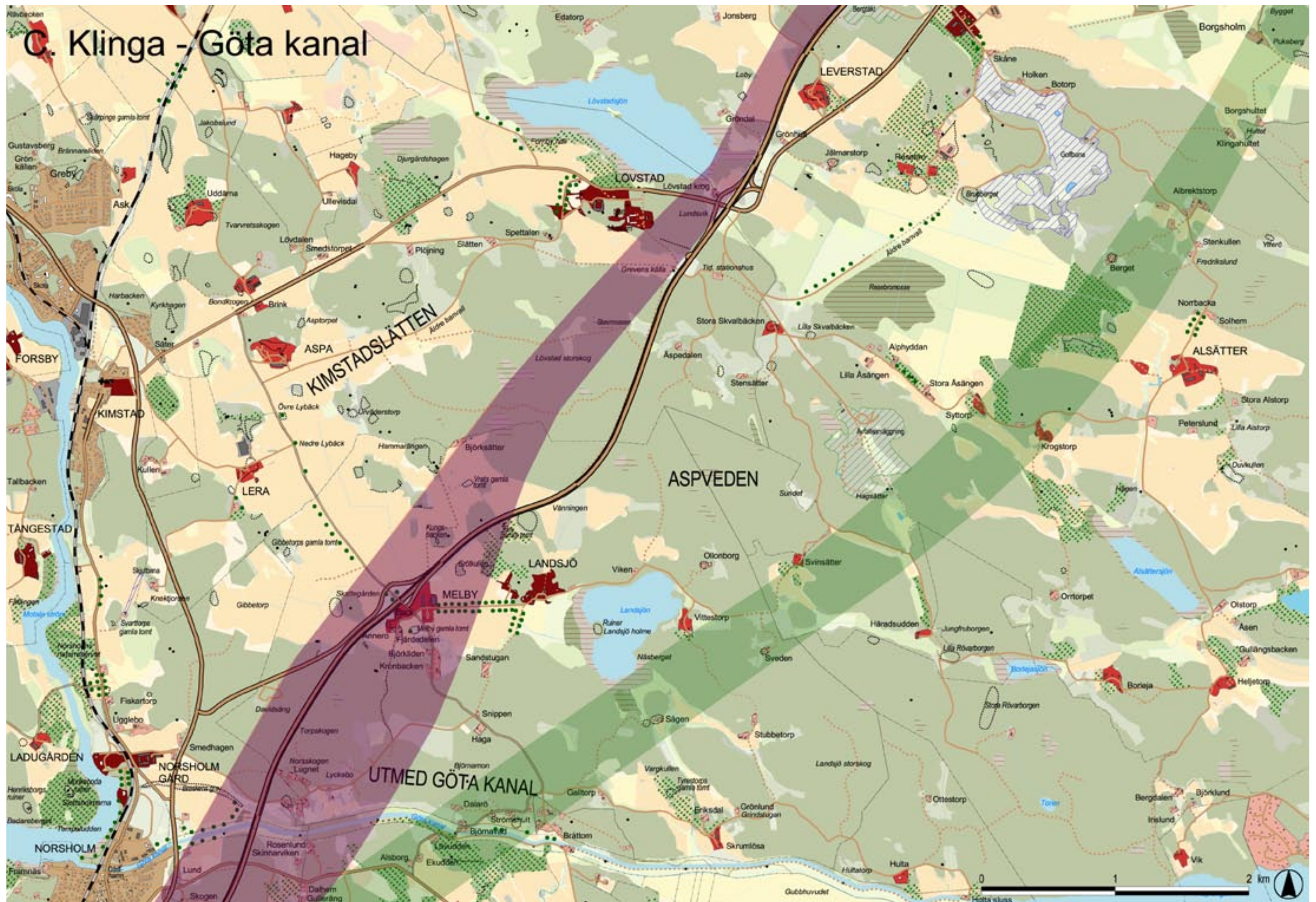
Torplandskap och spår av forntid

Sprickdalslandskapets rumsbildningar och terrängformer liksom den karaktäristiska zoneringsen från öppna till stegvis allt mer slutna marker ger en god förståelse för hur naturförutsättningarna hänger samman med landskapets kulturmiljöer. Bebyggelsen i detta område har mest bestått av torp under de gårdar som ligger i skogsområdets utkant, bl a Klinga. Borgsholmsområdet är ett natur- och rekreationsområde i anslutning till stadsdelen Klockaretorpet. Här har varit utmärkta bosättningsförhållanden under bronsålder fram till yngre järnålder med stora ängsområden i de låglänta delarna. Skogsområdet innehåller välbevarade och tydliga gravar och gravfält och ett antal mindre stensträngssystem med tyngdpunkt i äldre järnålder. I området finns även gravfält av yngre järnålderskaraktär. Denna förhistoriska bebyggelse har sannolikt ödelagts relativt tidigt, när man under yngre järnålder och tidig medeltid tog nya marker i anspråk för åkerbruk, och har inte återetablerats förrän i historisk tid genom 1700- och 1800-talens befolkningsökning och torpbebyggelse. Närheten till den expanderande staden gör den historiska dimensionen i området tydlig.

Det dolda kulturlandskapet

Området söder om Norrköping berörs av Alternativ Grön. Endast ett fåtal fornlämningar har hittills varit kända men i samband med kulturmiljöanalysen genomfördes en inventering som visar att fornlämningsbilden är mera komplex och omfattande. Bl a hittades tre gravfält, fyra stensättningar, en skärvtenshöj och ca 1,3 km stensträng. Vid en arkeologisk utredning kommer fornlämningsbilden sannolikt att förtäta ytterligare. Dessutom kan dolda fornlämningar förväntas i anslutning till dem som kan inventeras fram. Invid stensträngarna finns t ex ett flertal lämpliga boplatslägen. I de höglänta delarna kan också finnas stenåldersboplatser.

C. Klinga - Göta kanal



C. Klinga – Göta kanal



Panorama över Kimstadslätten. Foto TF.

Kimstadslätten vid Motala ström och Göta kanal

Landskapsbild

Det öppna odlingslandskapet öster om Motala ström delas upp av större skogsklädda moränhöjder vilket gör att mindre, långsträckta och visuellt avgränsade landskapsrum bildas. Ett skogsdominerat och sjörikt höjdråk som sträcker sig mellan Resebromosse, Lövsjösjön och sjön Glan bildar en distinkt gräns mellan den skålförmade slätten kring Kimstad i sydväst och slätten kring Finnstad och Borgs kyrka i nordöst. Det öppna odlingslandskapet utmärks av sitt stora inslag av ek och ädellövträd i anslutning till moränholmar och skogsbryn. Utmed Motala ström övergår odlingsmarken i strandängar och ekhagar. Ett karaktärsdrag i bebyggelsebilden är de stora och visuellt framträdande herrgårdsanläggningar som breder ut sig i landskapet med alléer och stora mangårdsbyggnader. Den agrara bebyggelsen är koncentrerad till höjdlägen på moränholmar i odlingsmarken. Järnvägen följer Motala ström och kantas av ett pärlband av små tätortsbildningar. Genom området tvärs idag den nybyggda E4:an och norr om denna löper den gamla riksvägen mellan Norsholm, Kimstad och Lövsjödalen. Från riksvägen strålar ett antal tvärgående leder ut som förbinder bebyggelsen med vägnätet. I skogsområdets södra del löper Göta kanal i öst-västlig riktning.

Områdets historia

Godslandskap med kontinuitet sedan medeltiden

Kimstadslätten präglas av den slotts- och herrgårdsbygd som vuxit fram utmed Landsjön, Lövsjösjön och Motala ström sedan medeltiden. Herrgårdarna Landsjö, Lövsjödalen och Norsholm har sin bakgrund i medeltida sätesgårdar som under lång tid behållit sin ställning som centra i geografiskt omfattande jordegendomar. Under 1600-talet inrättades säterier på enheterna, enligt stormaktstidens ideal i ståndsmässigt läge med utblick över landskapet och vattnen.



Lövstad slott (egentligen herrgård) har ett majestätiskt läge ovanför de välarronderade åkrarna, alléerna och skogshöjderna. Foto AP.

Kring Landsjö och Norsholm finns maktlandskap med lång historisk kontinuitet, framväxta ur det medeltida frälsets och biskoparnas gods. På en holme i Landsjön ligger borgruinen efter det medeltida Landsjö som var huvudgård i ett godskomplex med underställda landbor. Samma medeltida mönster utmärker Linköpingsbiskoparnas egendom Norsholm, det medeltida Munkeboda. Munkeboda omtalas redan på 1100-talet som en huvudgård med flera underlydande gårdar. De ruiner som finns på en holme i Motala ström är däremot senmedeltida (troligen 1400-tal). Att Landsjö är en gammal nod i landskapet visas av att färdvägarna mellan Linköping, Norrköping och Söderköping strålade samman här. Söder om Landsjö finns fortfarande spår kvar av den äldsta landsvägen mellan Norrköping och Linköping. Vägen finns med på äldre kartor (1699) och omtalas där som "gammal landsväg, nu endast byväg". Traditionen har gett vägen namnet "Braskens gamla väg" efter den kände biskopen på Munkeboda. En fornborg i området visar på kontinuitet i maktlandskapet och kan möjligen ses som en mycket tidig föregångare till den medeltida sätesgården Landsjö. Även vid Munkeboda och Lövsjödalen finns fornborgar som tillsammans med de gravar, gravfält, stensträngar och boplatser som finns i utkanten av den numera uppodlade slätten kan berätta om äldre järnålderns stensträngsbygd och bysammanflyttningen under den yngre järnåldern. Kring ruinerna i Landsjön finns traditioner, antagligen uppkomna tack vare fantasifulla skribenter under 1700- och 1800-talen, om att ett mycket tidigt kloster legat på ön. Samma tradition finns kring Munkeboda som sägs ha fått namn efter

Sveriges första kloster. Det finns inget som talar för något kloster här, däremot har platsen sedan tidig medeltid och fram till reformationen varit knuten till Linköpingsbiskoparna.

Med säteribildningen kom Landsjös inflytande i området att innebära omarronderingar av mark och egendom. Markinnehavet utökades genom avhysningar av byar med följden att landskapet kring godset idag upplevs som glest bebyggt. Intill de avhysta bytomterna finns gravfält som visar att byarna etablerats under yngre järnålder. Lövstad var sätesgård redan på 1500-talet och har medeltida anor. Var gården då låg är okänt, en hypotes är att det var vid "Fornby häll" vid sjöstranden nordväst om Lövstad. Vid mitten av 1500-talet flyttades sätesgården till den plats där Lövstad ligger idag, det nuvarande slottet uppfördes på 1630-talet av riksrådet och greven Axel Lillie. 1750 ödelade en brand stora delar av byggnaden som sedan återuppbyggdes och fick det utseende den har nu. Från 1500-talets senare del bedrev gårdens ägare en omfattande godsuppbyggnad. Lövstads domäner var tidvis omfattande med ett stort antal underlydande gårdar inom Kimstad och Borg socknar. Under 1600-talet omfattade godset ett femtiotal hemman. Vid 1700-talets början hörde 27 torp till säteriet. Genom framträdande gårdslägen, storskalig markarrondering och central placering i förhållande till de gamla landsvägarna kom storgodsens inflytande att uttryckas visuellt i landskapet. Vagnätets utformning, anläggandet av alléer, parker och trädgårdar demonstrerade makt och rikedom inför vägförare och underlydande. Vid Landsjö speglas detta i hur man anammat rokokotidens arkitektur- och parkanläggningsideal. En engelsk park speglar tidens romantiska strömningar under 1700-talets senare del och 1800-talets början. Också vid Lövstad herrgård avlöstes en park i barockstil av en i engelsk stil.

Där landsvägen passerade över godsens domäner anlades ofta vägkrogar. Gästgiverirörelsen var ett privilegium för sätesgårdarna och trafiktätheten i området gjorde krogarna lukrativa. Lövstad krog och Brink gästgiveri är uttryck för detta samband som kan avläsas än idag. Brinks gästgiveri anlades troligen vid 1640-talets början, och några decennier senare uppfördes Lövstad krog vid sockengränsen öster om herrgården. Krogen användes som värdshus fram till 1860-talet då den omvandlades till bostadshus för två lantarbetarefamiljer. Lövstadgodsets inflytande över landskapet begränsas inte bara till storhetstiden under 1600-talet utan har fortsatt in i modern tid. Till Lövstad anslöts den smalspåriga järnväg, i bruk mellan 1906 och 1963, som gick mellan skogs- och bergsbrukstrakterna vid Finspång och hamnen i Norrköping. Lövstads egen hållplats uppkallades efter säteriets innehavare på 1600-talet Axel Lillie. Stationsläget visar att godset ännu in i modern tid utgjort en verkande faktor som aktivt styrt den nya infrastrukturen i den tidiga industrialiseringsfasen. Järnvägen är idag riven men delar av järnvägsbanken lever kvar som väg mellan Aspa och Resebro.



Sågen var ett torp och sågverk på Landsjös ägor sydöst om Landsjön. Torpnamnet är belagt 1678 vilket antyder att en del av sågverkslämningarna som finns på platsen är av gammalt datum. På kartan har lantmätaren också ritat in holmen med den medeltida borgruinen. Detalj av en karta från 1730. ©Lantmäteriet 2001-04-23. Ur Historiska Kartor™.



Den gamla banvallen för den smalspåriga järnvägen förbi Lövstad lever vidare som brukningsväg. Foto TF.

Industrisamhällets landskap

Utbyggnaden av Göta kanal skapade nya förutsättningar för industri och handel och länkade samman landsbygden med nya marknader. Kanalen visar på de tekniska landvinningar som gjordes under 1800-talet. Tankarna på en kanal mellan Vättern och Östersjön fanns dock redan under Gustav Vasas tid. En avsnörd åfåra, en naturbildning, som löper från Norsholm ska enligt traditionen vara en del av kanalen som påbörjats av biskop Brask. Norsholm utvecklades till en kanalort och längs det "blå bandet" växte småskalig bebyggelse fram med koppling till kanalen, och silängar och trädrader anlades utmed kanalbankarna. Den karakteristiska kanalmiljön vid Brättom och Björnavad består av ljusst målade sluss- och brovaktarstugor, broar och betade kanalbankar, men även smedjor och ladugårdar som speglar levnadsförhållandena under 1800-talet då vaktssysslan kombinerades med jordbruk i liten skala. På södra sidan kanalen löper en del av den väg som användes av dragdjur för att dra fram båtlasterna.

Kanalens transportfördelar togs snart av det framväxande järnvägsnätet som ledde till uppkomsten av stationssamhällen vid Kimstad och Norsholm. Till orterna anslöt industrijärnvägar från bruken i norra och södra skogsbygden, vilka förde godstrafik och spannmål i riktning mot hamnen och kvarnindustrin i Norrköping. Kimstad var anslutningsstation för godstrafiken mellan Finspång-Norsholm och bytesplats för transporter på Östra stambanan. Stationen förlades i anslutning till kyrkan och det gamla sockencentrat förstärkte sin centrumfunktion genom det samhälle som växte upp i anslutning till järnvägen. Kanalorten Norsholm utvecklades till järnvägsknut och fungerade som omlastningsplats för vidare transporter på kanalen. I anslutning till stationssamhället förlades serviceinrättningar, småindustrier och gästhamn. På 1960-talet skedde en rask avveckling av alla smalspåriga järnvägslinjer, bl a som följd av vägtrafikens snabba utveckling, och Kimstad och Norsholm förlorade betydelse som omlastningsplatser och transportnoder. Göta kanal används idag uteslutande för turism och friluftsliv.

Det dolda kulturlandskapet

En stenåldersboplats finns väster om Melby och fynd av yxor gör det troligt att åkermarken kring Landsjö-Melby kan innehålla stenåldersboplatser. Landsjö och Melby ligger längst in i ett uppodlat lerbäcken. Kring bebyggelserna finns ett stort antal fornlämningar i form av gravar, stensträngar, terrasseringar, hålvägar, en fornborg samt byarna Eke och Vrets gamla tomter. Potentialen för dolda fornlämningar i den röda/blå korridoren, från stenålder till medeltid och nyare tid, är stor.



Industrisamhällets framväxt har tillfört viktiga karaktärsdrag. De småskaliga landskapsrummen utmed Göta kanal utmärks av enhetlig bebyggelse och äldre broövergångar. Foto AP.



Kanalbankarna betas fortfarande. Foto TF.



Göta kanal i höjd med Norsholm. I bakgrunden syns E4:ans högbro över kanalen. Foto AP.



Stationshuset i Kimstad. I bakgrunden syns kyrkans tornhuv. Foto SS.



I det förindustriella odlingslandskapet var markslagens fördelning i inägor och utmark tydligt knuten till de naturgivna förutsättningarna. Det äldre odlingslandskapets terrängbundna zonering kan ännu skönjas i dagens landskap med bebyggelsen förlagd till höjder och åsbildningar. Den idag uppodlade ängsmarken i den låglänta sänkan anas genom dagens markanvändning. Den tidigare ängsmarken omgavs av långsträckta odlingsstråk i dalgångens sluttningar med betesmark på de höglänta terrängavsnitten. Foto AP.

Aspvedens sprickdalslandskap

Landskapsbild

Landskapet präglas i öster av sprickberggrundens terrängformer med dalgångsstråken orienterade i nordväst-sydostlig riktning. Större och bredare dalgångar förekommer omväxlande med långsmala odlingsstråk som åtskiljs av höglänta skogsområden. De trånga sprickdalarna har gett upphov till ett småbrutet landskap med en mosaik av odlingsmark, betesmarker och moränholmar. I anslutning till Göta kanal öppnas skogsmarken ställvis upp i små landskapsrum med inslag av lövskogsriddåer och betesmarker längs kanalbankarna. Bebyggelsen består framförallt av torp och enstaka gårdar i uppdragna lägen längs dalgångskanterna och i nära anslutning till de vägstråk som förbinder dalgångarna. Delar av den jordbruksmark som hört till den småskaliga bebyggelsen har i sen tid omvandlats till skog.

Områdets historia

Produktions- och resurslandskap

Aspveden betecknade under medeltiden det bygdeskiljande och skogrika sprickdalslandskapet mellan kustområdet och den östgötiska slättbygden i väster. Skogslandskapet utgjorde en viktig resurs för herrgårdarna Landsjö och Lövestad, vars marker sträckte sig in i skogsbygden. Inom godsdomänerna utvecklades en omfattande torpbebyggelse. Även många av de gårdar som inte ingick i godsdomänerna ägdes av godsherrarna och de hade därför status som underlydande enheter även om de fungerade som självständiga jordbruk. De underlydande torpen och gårdarna utförde dagsver-

ken inom godsen och förädlade herrgårdarnas skogsresurser, vilket t ex speglas i torpnamnet Sågen på Landsjös ägor (jfr kartorna), där det också finns lämningar kvar av sågindustrin.

Godsdriften medförde ett stort transportbehov och de funktionella sambanden mellan herrgårdarna och deras underlydande torp och gårdar uttrycks genom det finmaskiga och intrikata vägnätet i området. Torplandskapet representerar den sociala motsatsen till slättbygdens högreståndslandskap men utgör samtidigt en del i den funktionella helhet som byggde upp ett storgods fram till 1900-talet. Idag håller stora delar av det gamla torplandskapet på att försvinna genom nedläggning av gårdsbruk och igenväxning av den småskaliga och svårbrukade odlingsmarken. E4:an har skurit av Lövestad slotts inägor från Resebromosse, som förut utgjorde Lövestads största fodertillgång.

Historisk markzonering

Landskapet i den vida och öppna dalgången mellan Lövestadsjön och Alsätter bär på en äldre grundstruktur som gör det möjligt att avläsa hur marken organiserats och brukats i det förindustriella agrarlandskapet. Landskapsmönstret har formats utifrån den vidsträckta sankängen Resebromosse som före utdikningarna upptog större delen av dalgången. Mossen var i gamla tider bygdens och Lövestad slotts största fodertillgång. Idag återstår bara en liten rest av den våtmark som historiskt styrt hur marken brukats och hur bebyggelse och vägnät lokaliserats. Bebyggelsen är förlagd till höglänta åslägen kring den gryta som dalgången utgör. Före utdikningarna var odlingsmarken koncentrerad till de väl-dränerade slutt-

ningarna medan ängsmarken bredde ut sig på den lägre liggande dalgångsbotten. Efter årtionden av odling nyttjas idag merparten av den gamla mossen som betesvall. De stora öppna vallarna i dalgångens botten i kombination med de halvöppna betesmarkerna på de omgivande höjderna ger en föreställning om det äldre odlingslandskapets mosaik av olika markslag tydligt zonerade efter terrängens specifika förutsättningar. Det småskaliga och ålderdomliga vägnätet förbinder gårdarna med varandra men länkar också Alsätterdalen till angränsande bygder. Vägarnas anpassning till landskapets sprickdalsterräng och historiska markslagsgränser är i huvudsak bestående än idag.

Resebromosse: förhistorisk havsvik, offermosse och betesmark

Kring Resebromosse är tidsdjupet stort. Under äldre stenålder var mossen en havsvik vars stränder lämpade sig för boende och resursutnyttjande, vilket förekomsten av senmesolitiska (ca 5500 f Kr) lägerplatser vid Leverstad visar. Allteftersom landhöjningen fick vattnet att sjunka undan kom havsviken att förvandlas till en grund sjö. Ett fynd av ett praktfullt bronssvärd, hittat vid torvtäkt i mossen, visar att sjön fungerade som rituellt offerplats under den yngre bronsåldern. Lämningar från järnåldern i form av gravar, husgrundsterrasser och stensträngar visar att bebyggelsen och odlingsmarken vid denna tid blivit lokaliserad till höjdlägen i sluttningarna kring den sanken ängsmarken i dalgångens botten. Med god utblick över detta landskap byggdes fornborgen Brudberget, som kan ha haft ett övergripande inflytande över produktion och betesdrift inom hägnadslagen i området. Fornborgar är ett samlingsnamn för olika anläggningar, och fornborgen vid mossen kan också ha haft en funktion som centrum för kult, hantverk eller handel. Fornborgar finns även väster om Lövestad slott och nordväst om Landsjön. Väster om Munkeboda (strax utanför kartan) samt öster om Landsjön i mera otillgängliga delar av Aspveden finns fornborgar som kanske hellre ska betraktas som försvarsanläggningar. Den goda fodertillgången vid mossen speglas i byn Alsätters namn. Till byn kan ett vikingatida gravfält knytas och det är troligt att byn fått sitt förhållandevis tidiga -säternamn på grund av läget intill fodermarkerna.



Resebromosse. Foto TF.

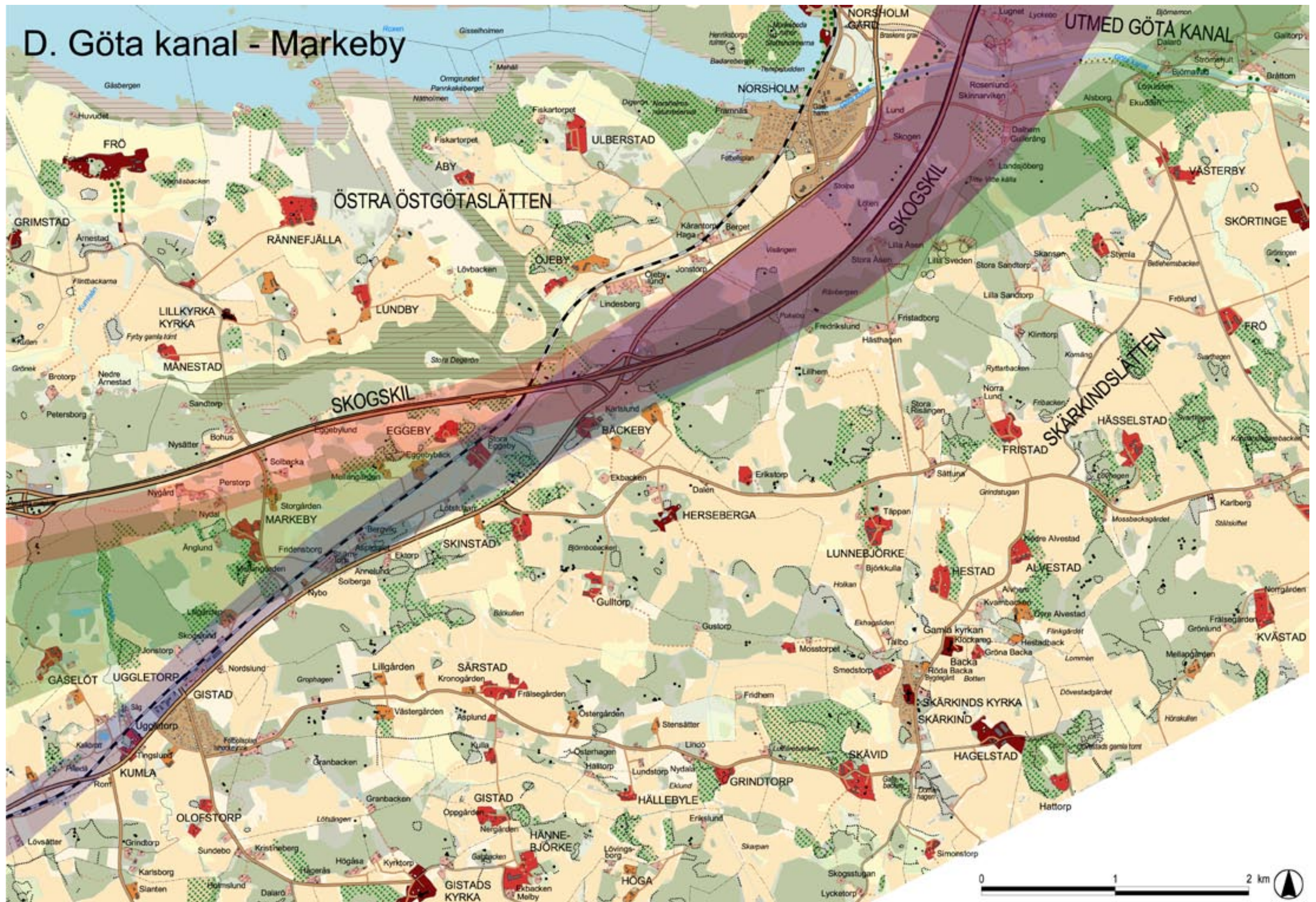
Det dolda kulturlandskapet

Terrängen är här mera höglänt än längre norrut och potentialen för stenålderslämningar större. Mesolitiska boplatser kan vid en utredning i Alternativ Röd och Blå (som här löper i samma korridor) förväntas norr om Leverstad samt på ett flertal platser både i Lövstad storskog och i Norsskogen mellan Landsjö och Göta kanal. I det gröna alternativet finns lika stor potential att påträffa ett flertal mesolitiska boplatser i skogsområdena. Förekomsten av dessa förväntade mesolitiska boplatser kan därför inte sägas vara korridorskiljande. Boplatser från stenålder kan finnas på lättare jordar på nivåer över ca 25 möh. I Alsätterdalen har funnits utmärkta bosättningsförhållanden från bronsålder och framåt. De kända fornlämnningarna består av ensamliggande gravar, gravfält, husgrundsterrasser och stensträngar från äldre järnålder och centralt i korridoren ett gravfält från yngre järnålder. Här finns också potential för spår av olika utmarksbruk. En översiktlig inventering i samband med kulturmiljöanalysen har visat att de kända fornlämnningarna är underrepresenterade. En arkeologisk utredning kommer att förtäta fornlämningsbilden ytterligare och potentialen för dolda fornlämnningar bedöms som stor.



Stensträngen påträffades vid den fornminnesinventering som gjordes i samband med kulturmiljöutredningen. Foto CT.

D. Göta kanal - Markeby



D. Göta kanal - Markeby



Lundby i Lillkyrka socken. Vägarna i området löper ofta i gamla ägo- och markslagsgränser. Foto AP

Östra Östgötaslätten och Skärkindslätten

Landskapsbild

Slättbygdsområdena på östra Östgötaslätten och Skärkindslätten består av öppna åkermarker som här och där avdelas av större moränholmar där bebyggelsen är placerad och förhistoriska lämningar också finns bevarade. Östra Östgötaslätten och Skärkindslätten åtskiljs av ett skogsbevuxet höjdparti som sträcker sig mot sydväst från Göta kanal. På östra Östgötaslätten mot Roxens strand finns relativt många impediment som bryter upp odlingsmarken i armar och lågt liggande områden som idag är sankmark. Det lokala vägnätet slingrar mellan gårdarna och följer gränserna mellan skog, hagar och åkrar. Landskapsrummet vid Rännefjälla och Lillkyrka kyrka är öppet med långa utblickar och ligger som i en egen liten skål. Här är vägnätet av ålderdomlig karaktär och den varierande markanvändningen har gett upphov till ett mosaikartat odlingslandskap. Kring Öjeby finns tydliga spår av förhistorisk markanvändning i form av stensträngar bevarade i dagens markslagsgränser och på vissa ställen även i dagens bygräns. Den nuvarande järnvägen löper i slättområdets södra kant och söder om järnvägen vid Öjeby finns ett mindre område med småhusbebyggelse. Söder om skogskilen, på Skärkindslätten, är markanvändningen omväxlande med stora betesmarker och lövskogsvegetation. Genom odlingslandskapets östra del löper Svalbäcken i ett meandrande lopp i nord-sydlig riktning omgiven av betesmarker. I norr ansluter slättlandskapet till betesmarkerna vid Göta kanal och övergången vid Björnavad. På många av de åkerholmar som ligger utspridda i åkerlandskapet kan man skönja förhistoriska lämningar i form av gravfält och stensträngssystem.

Områdets historia

Stora jordbruksenheter med lång historisk kontinuitet

Slättområdena har framför allt fått sin karaktär genom de stora jordbruksenheter. Flera av gårdarna har en bakgrund som säterier och vissa har även varit produktionsenheter inom gods som Landsjö, Lövsstad och Norsholm. Andra gårdar har istället ingått i kyrkliga godsstrukturer. På Skärkindslätten har det dessutom funnits en kungsgård under 1500-talet. Flera av de lågt liggande områdena på östra Östgötaslätten, som idag är sankmarker, har tidigare brukats som sankängar och betesmarker vilket på sina håll fortfarande är tydligt i landskapet. Den äldre markanvändningen har delvis konserverats genom vägnas dragning i tidigare mark-



Herseberga i Skärkind socken är en större gårdsanläggning med mangård från 1800-talets första hälft. I miljön ingår arbetarbostäder, ekonomibyggnader, lärarbostad, allé och dammar omgivna av ett ålderdomligt odlingslandskap. Foto ALin.

slagsgränser. Även på Skärkindslätten har markanvändningen ett ålderdomligt mönster med ett stort inslag av betade hagar, holmar och skogsbryn. Idag är landskapet präglad av laga skiftet som innebär att många av gårdarna flyttades ut från den tidigare gemensamma bytomten och att jordbruksmarken samlades i större sammanhängande skiften. Utflyttningen innebär en brytpunkt även i



Stensträng vid Ekudden söder om Göta kanal. Foto AHJ.

byggnadsskicket, mellan ett ålderdomligt traditionellt husbyggande och nya typer av mangårdsbyggnader. Den bebyggelseförändring som skedde i samband med laga skiftet har en äldre motsvarighet i de förändringar som inträffade i järnålderns stensträngslandskap. Detta uttrycks tydligt genom den äldre järnålderns stensträngar, gravar och boplatser på moränholmarna och den yngre järnålderns gravfält och runstenar intill de historiska bytomterna. Äldre ortnamnsformer vittnar om att vissa gårdar under förhistorisk tid har intagit en central ställning i området. Lundby, Skävid och Ulberstad är namn som tyder på förhistoriska kultplatser och i namnet Herseberga ingår den fornnordiska hövdingatiteln *herse*.

Äldre kommunikationer och utkantsbebyggelse

Vägarna genom området har en ålderdomlig karaktär. Dagens väg 210 mellan Söderköping och Linköping har samma sträckning genom dalgången som den historiska landsvägen mellan städerna. En smalspårig järnväg gick tidigare från järnvägsnuten Norsholm genom Skärkinds stationssamhälle och kyrkby och vidare söderut. Järnvägen byggdes under 1870-talet och utgjorde en del av ett omfattande bannät vars norra förbindelse med stambanan (och Göta kanal) fanns i Norsholm. I mitten av 1900-talet avvecklades de smalspåriga järnvägarna successivt vilket bl a fick följder för stationerna i Norsholm och Kimstad som förlorade sina samtrafikfunktioner. Banvallen efter järnvägen finns till stora delar kvar och fungerar idag som bruksväg. Enklare utkantsbebyggelse uppförd av 1800-talets torpare och backstugusittare finns på sina ställen kvar i anslutning till vägsträckningar och sockengränser.



Järnvägsbanken efter den smalspåriga järnvägen mot Skärkind finns kvar på sina ställen och används idag som bruksväg. Foto TF.



Skärkinds kyrka. Foto AP.



Riksvägen mot Söderköping i höjd med Bäckeby, där vägen ansluter till gamla E4:an. Foto AHJ.

Det dolda kulturlandskapet

De många kända fornlämningarna i området kring Bäckeby och Eggeby gör det sannolikt att fler finns under markytan. De av projektet direkt berörda fornlämningarna har måttliga kunskapsvärden jämfört med rikare och mera mångfacetterade fornlämningsmiljöer i närområdena. Särskilda möjligheter till fördjupade kunskaper finns dock beträffande sten- och bronsålderns landskapsorganisation och resursutnyttjande.

Skogskilen

Landskapsbild

De båda uppodlade dalgångarna avgränsas från varandra genom en skogskil som löper genom området i sydväst-nordöstlig riktning. Mindre åkrar och betesmarker förekommer och bryter skogsdominansen. Området är glest bebyggt och den bebyggelse som finns består huvudsakligen av torp, varav enstaka om- eller nybyggts till moderna villor. Genom området löper ett flertal stora kommunikationsleder från olika tider och dessa skapar visuella och fysiska barriärer dels i skogskilen och dels till och mellan de angränsande jordbruksbygderna.

Områdets historia

Äldre kommunikationsleder

Vägnätet belyser olika tiders transportlösningar och har under lång tid gett området identitet som kommunikationsbygd. De stora leder som löper mellan Norrköping och Linköping idag har dock påtagligt brutit upp tidigare färdvägar. Den gamla E4:an som löper strax norr om den nya motorvägen har i princip samma sträckning som 1800-talets landsväg. På 1600-talet hade landsvägen emellertid en annan sträckning. Då gick den över Göta kanal en bit österut från dagens övergång och fortsatte sedan genom skogen förbi torpet Landsjöberg och vidare söderut mot Söderköpingsvägen. Torpet Landsjöberg, som hörde under Landsjögodset, ska på 1600-talet ha varit ett skjutshåll invid landsvägen. Rester av vägen finns fortfarande kvar i skogen och den löper förbi en gammal offerkälla som springer fram ur berget, kallad Titte-vitte källa. Namnet är oförkla-

rat, men källan sägs vara en ”önskekälla”. Innan den nya motorvägen byggdes gick vägen till Norsholm genom området strax norr om torpet Lilla Åsen. Här finns även rester av järnvägen från Norsholm mot Skärkind kvar i form av en bruksväg på den gamla banvallen.

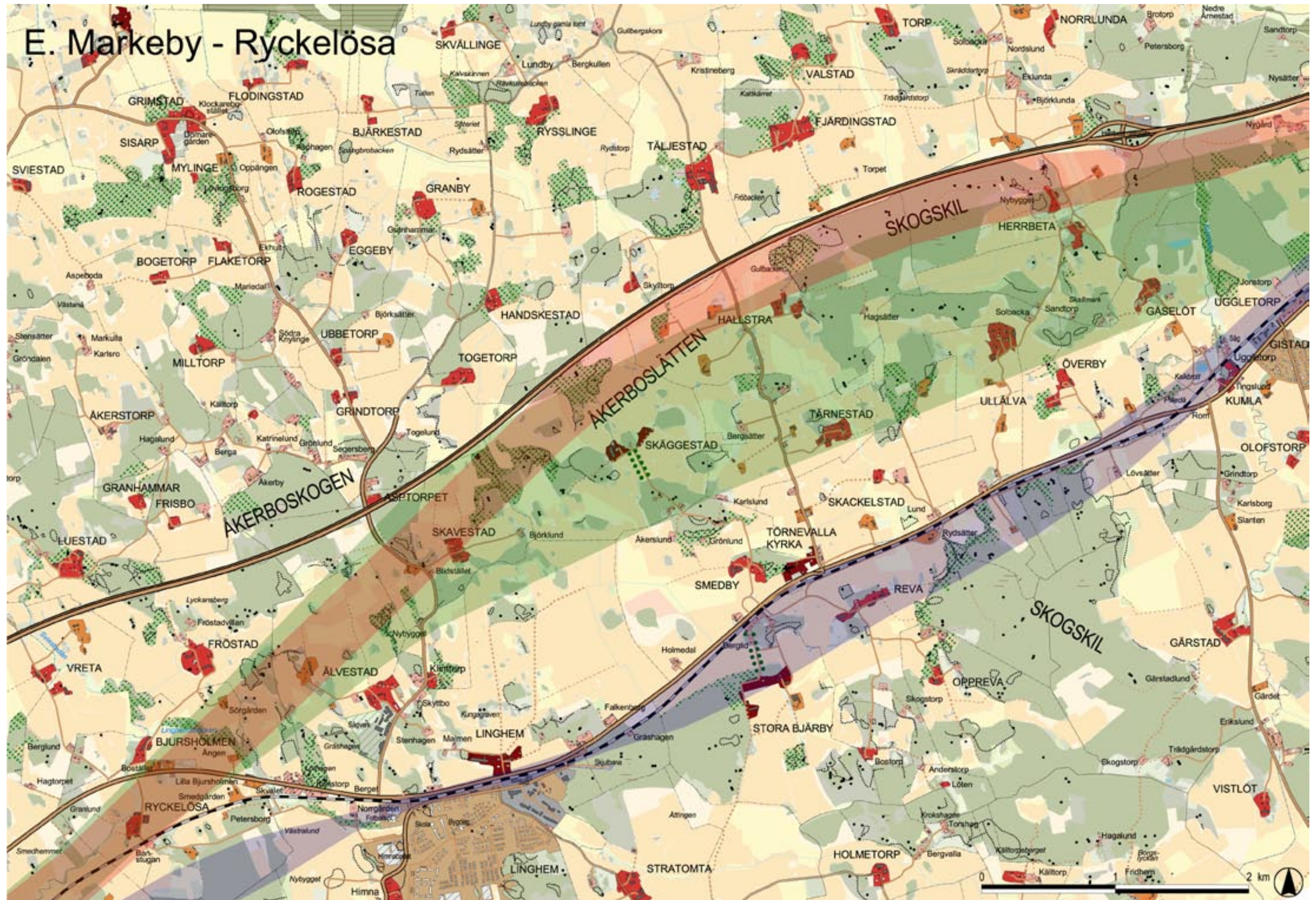
Småbrutet torplandskap med utmarksbruk

Skogsområdet var förr betydligt öppnare och mera uppodlat än idag. Skogen betades och odlingarna kring torpen var större, även om de i jämförelse med slättens åkrar var små och främst till för torpens husbehov. Stigar och mindre vägar knyter samman torpen med gårdarna på slätten och visar på de funktionella och ekonomiska samband som historiskt funnits mellan jordbruksbygden och skogen. Det unga namnskicket i området tyder på att det bebyggdes sent. Sannolikt har de högre delarna av området utnyttjats som utmark under yngre järnålder och medeltid, för att återkoloniserats först med torpbebyggelsen. Höjden över havet innebär att området under sten- och bronsåldern sannolikt varit ett för boende attraktivt skärgårdslandskap, vilket också antyds av enstaka gravar.

Det dolda kulturlandskapet

Efter passagen över Göta kanal löper korridorerna i stort sett samman och åtföljs fram till Eggeby. I ungefär samma sträckning löper både nya och gamla E4:an samt den befintliga järnvägen. Det dolda kulturlandskapet kan därför antas vara fragmentariskt. Söder om Göta kanal bedöms potentialen för stenåldersboplatser som stor. Det kan röra sig om både mesolitiska boplatser i de högre liggande skogsområdena samt neolitiska och bronsåldersboplatser i sluttningarna och i åkermarken. Bl a vid torpet Sveden har skafthålsyxor och en holkyxa av brons påträffats, som tyder på dolda lämningar. Även vid Lund har ett stort antal stenåldersyxor tillvaratagits som lösfynd.

E. Markeby - Ryckelösa



E. Markeby - Ryckelösa



Skackelstad i det jordbruksdominerade laga skifteslandskapet. Foto TF.



Vid Kumlaån övergår det småkuperade odlingslandskapet i ett betat ravinlandskap. Foto AP.

Åkerbosläppen

Landskapsbild

Åkerbosläppen är ett jordbruksdominerat men ändå mångformigt landskap som rymmer både topografiskt flacka, öppna landskapsrum och mera kuperade, slutna partier. Större sammanhängande och skogsklädda moränstråk bryter in i det öppna slättlandskapet och ger här och där upphov till en småbruten och mosaikartad karaktär. De skogsdominerade moränhöjderna delar in landskapet i mindre rum vilket begränsar möjligheterna till typiska slättutblickar. De stora öst-västliga kommunikationslederna genom området är huvudsakligen förlagda till de skogsklädda moränhöjderna. Landskapets riktningar präglas i hög grad av kommunika-

tionsmönstret i området, dels av det storskaliga transportstråket i öst-västlig riktning och dels av det lokala nord-sydliga vägnätet, som är nära integrerat med den gamla landsvägen. De nord-sydliga riktningarna understryks också av de vattendrag som rinner norrut genom slättbygden med utlopp i sjön Roxen. Vid Kumlaån övergår det småkuperade odlingslandskapet i ett betat ravinlandskap. Slättlandskapet som breder ut sig mellan skogspartierna karaktäriseras av öppna jordbruksfält uppbrutna av betesmarker och lövskogsbevuxna moränholmar. Området är tätt bebyggt med bebyggelsen utspridd över slätten och förlagd till impediment i odlingsmarken och längs skogsområdenas kanter. Gårdarna länkas samman av det vitt förgrenade lokala vägnätet.

Områdets historia

Äldre och nyare industrier

Det småkuperade odlingslandskapet vid Kumlaån utmärks historiskt av en lång tradition av industriell verksamhet. På den bördiga Östgötaslätten var den tidiga industriella verksamheten knuten till den agrara ekonomin. Vattenkraften i Kumlaån utnyttjades redan under medeltiden för drift av kvarnar som hörde till Kumla by. Den långa kontinuiteten i kvarndriften återspeglas idag genom Kumla kvarn från 1700-talet som ännu fungerar. Det var inte bara vattenkraften i området som gav upphov till industriella verksamheter utan även den kalkrika berggrunden var en resurs som på 1600-talet började utnyttjas för brytning av kalk och marmor (Gistads- eller Skärkindstenen). Kalkstenen bröts och brändes i närbelägna kalkugnar och den brända kalken användes bland annat som jordförbättringsmedel och byggnadsmaterial. 1750 vitmenades S:t Larskyrkan i Linköping med kalk från Gistad. Under 1900-talet ersattes den småskaliga husbehovsdriften av en ökad kalkbrytning när verksamheten övertogs av industriföretag och en industrijärnväg anlades för transporterna från brotten. Kalkbrottet lades ner år 1967 men spåren av verksamheten finns kvar i landskapet kring Kumlaån genom vattenfyllda kalkbrott, täkter, gruvhål, skrotstensvarp och rester av kalkugnar.

I mötet mellan Kumlaån och den korsande öst-västliga landsvägen växte det under 1600-talet fram en ny knutpunkt för bygden. Hit förlades Kumla gästgivaregård och häradets tingsplats, som tidigare hade legat vid Törnevalla kyrka. Vid järnvägens ankomst i slutet av 1800-talet kom Gistad station att förläggas i närheten av den gamla knutpunkten och den industriella verksamheten. Placeringen av stationshuset långt från det gamla sockencentrat blev utgångspunkten för framväxten av ett modernt stationssamhälle. Runt stationen, som numera är riven, växte ett litet stationssamhälle upp med café

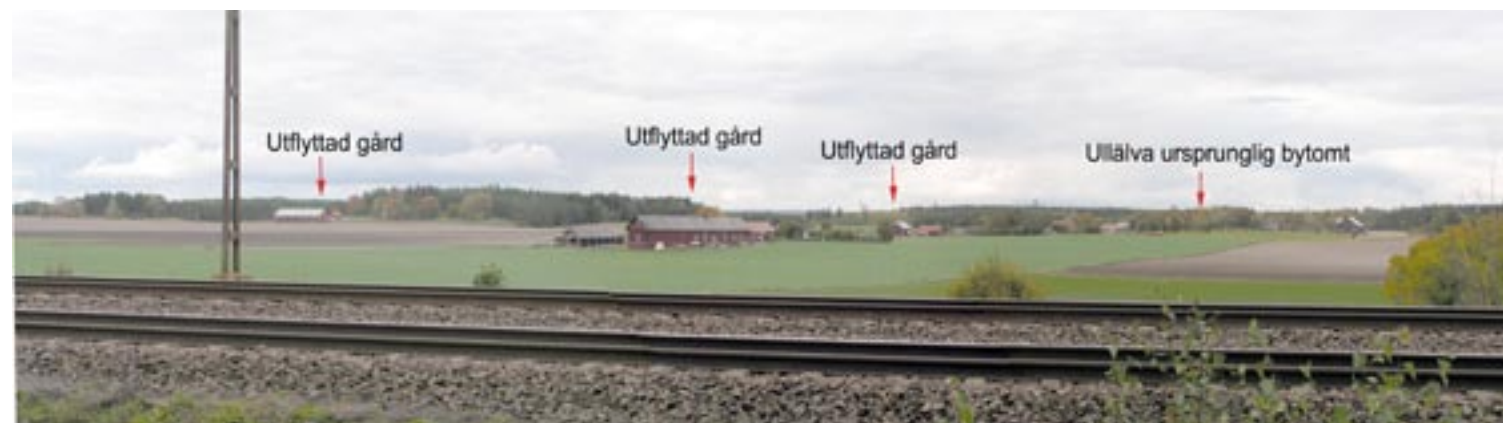


Kreaturen hjälper till att hålla landskapet öppet, här invid Kumlaån. Foto ALag.

och affärer. Invid vägen finns bl a godsmagasin, föreningslokaler och brandstation bevarade. Under 1950- och 60-talen expanderade samhället med småhusbebyggelse och det utgör idag en ort där man bor men pendlar till större tätorters arbetsplatser.



Den historiska kartan från 1711 visar Kumlaån med kvarnen och Kumla krog placerad i mötet mellan ån och landsvägen. © Lantmäteriet 2001-04-23. Ur Historiska Kartor™.



Utflyttade gårdar vid Ullälva. Foto TF.



Överby Västergård ligger på ursprungligt byläge. Dess äldre mangårdsbyggnad ersattes 1923 av ett tidstypiskt bostadshus med brutet tak och glasveranda. Foto ALin.



Stora Bjärby har ett herrgårdsliknande uttryck. Foto ALin.

Laga skifteslandskap

Åkerboslättens landskap har formats av de agrara näringsmönstren. Dagens öppna jordbrukslandskap karaktäriseras av laga skiftets bebyggelsebild och markarrondering. Laga skiftet syftade till att samla varje gårds markinnehav i färre och större ägoblock i nära anslutning till gårdens brukningscentrum. För att detta skulle vara möjligt var en del gårdar tvungna att flytta ut från den gamla bytomten. Den gamla strukturen med gårdar tätt grupperade på en gemensam bytomt, ofta belägen på en moränholme, löstes upp och ersattes av ett mönster med ensamliggande gårdar spridda i landskapet. Bytomten rymde före utflyttningarna en hel bys bebyggelse med kringbyggda gårdar ordnade i ett månghussystem. De gårdar som idag ligger kvar på den ursprungliga bytomten utmärks därför ofta av en större och mer utglesad gårdstomt i ett markerat läge som höjer sig över den omgivande terrängen. De utflyttade gårdarna däremot känns ofta igen genom mindre tomter i lägre terränglägen mitt i odlingsmarken eller i anslutning till de befintliga vägarna. Utflyttningen innebar en brytpunkt även i byggnadsstil, mellan ett ålderdomligt traditionellt byggnadsskick och nya typer av större mangårdsbyggnader ofta byggda med tydlig påverkan av de rådande arkitekturstilarna. De gårdar som lades centralt i åkern fick nya tillfartsvägar i raka vinklar från de gamla förbindelserna. Bebyggelsen kom ytterligare att spridas ut på slätten genom det ökade antalet torp och backstugor som expanderade i utkanten av byarnas ägor och i anslutning till vägarna som en följd av den kraftiga befolkningsökningen under 1800-talet. Med laga skiftet kom också möjligheterna till bildandet av storjordbruk genom uppköp och sammanslagningar av gårdar, vilket kom till uttryck i stora herrgårdsliknande jordbruksenheter som Skäggestad, Stora Bjärby och Lingham öster om Törnevala kyrka. Där det tidigare legat flera gårdar i en by bildades en stor brukningsenhet med herrgårdsliknande mangårdsbyggnad och stora ekonomibyggnader. Storgodsdriften på de rationellt skötta storjordbruken resulterade i öppna sammanhängande och ofta formfattiga odlingsmarker.

Åkerboskogens utmarkslandskap

I den skogsfattiga slättbygden var utmarksresurserna begränsade. Åkerboskogen, som är belägen där tre socknar strålar samman, var en skogsallmänning som nyttjades som utmarksområde för omgivande gårdar. Idag växer skogen tät och gränsen mellan den brukade marken och skogsmarken är distinkt, men tidigare var stora delar hårt utnyttjade genom skogsbete och plockhuggning vilket skapade en gradvis övergång mellan de öppna inägorna och utmarken. Det yngre ortnamnsskicket (-torp, -bo) tyder på att bebyggelsen vuxit fram som nyodlingar på mark som under förhistorisk tid använts som betesmarker. Framförallt på 1700- och 1800-talen kom torp att anläggas här och i anslutning till dem var landskapet en mosaik av små åkrar, ängar, betesmarker och skog.

Kommunikationsmönster

Åkerbosläppen kännetecknas av ett tätt kommunikationsmönster. Utmed de öst-västliga kommunikationsstråken har olika tiders noder och knutpunkter samlats. Den gamla landsvägen har varit ett betydelsefullt huvudstråk åtminstone sedan medeltiden. Det är tänkbart att vägen är äldre än så eftersom det i området finns tre runstenar, vilket är ett för denna region förhållandevis stort antal. I anslutning till landsvägen ligger också ett gravfält med stora gravhögar. Kombinationen med runstenar och stora gravhögar talar för att platsen haft en central och kommunikativ betydelse under vikingatiden vilken fortlevde med kyrkans tillkomst. Törnevalla kyrka är nu huvudsakligen en tidig 1800-talsbyggnad men kyrkan har medeltida delar, bl a delar av tornet, bevarade. Till kyrkan knöts en rad centrala funktioner i agrarsamhället. Kyrkplatsen utvecklades till ett sockencentra med bl a komministerbostad, sockenstuga, skola och lanthandel. Med järnvägens ankomst uppstod nya samhällen som kom att överta den funktion som kyrkbyn tidigare haft som administrativt och samlande centrum. Stationssamhällena drog även till sig den industriella verksamhet som tidigare funnits på landsbygden.



Den nord-sydliga vägen förbi Hallstra by övertärs numera av den nya E4:an. Foto AP.

I nära anslutning till den gamla huvudleden har ett sekundärt vägnät vuxit fram. Det finmaskiga nord-sydligt orienterade vägnätet som strålar ut från den gamla landsvägen i ett rikt förgrenat fiskbensformat mönster bygger på ett äldre vägsystem som tack vare vägsatsningar på 1600-talet fick en allt fastare struktur. Vägnätets långa kontinuitet anas också genom vägarnas relation till bebyggelsen. Byarna var före skiftena ofta geometriskt reglerade radbyar med gårdarna samlade utefter bygatan, och förbindelserna mot landsvägen gick på backiga byvägar som den mellan Torp, Herrbeta och Kumla. Vägen norrut från Törnevalla kyrka speglar däremot ett planerat vägbygge från 1700-talet senare del. Den nya sockenvägen byggdes här förbi byarna Hallstra, Tärnstad och Skackelstad i en nästan rak sträcka. Denna väg har fortsatt att vara ett viktigt kommunikationsstråk, numera passerande under den öst-västliga nya E4:an som lagts på broar över de äldre nord-sydliga stråken.

Ett landskap med rötter i äldre järnåldern

Kring Törnevalla kyrka och det skogsområde som bryter in mot slätten söderifrån finns ett odlingslandskap med lång brukskontinuitet, från järnålderns beteslandskap och ensamgårdar via medeltidens bylandskap till laga skiftets privatiserade landskap med utflyttade gårdsenheter. Ett omfattande stensträngssystem som långa sträckor följer gränsen mellan skog och odlingslandskap speglar en gräns mellan inägor och utmark som funnits under lång tid. Under järnåldern bestod inägorna av små intensivt odlade åkrar som med hjälp av stenhägnaderna fredades från den betande boskapen, vilken leddes ut till den gemensamt nyttjade utmarken via hägnade kreatursstigar. På de idag uppodlade lermarkerna bredde foderproducerande sankängar ut sig. Ortnamnen i området härstammar i flera fall från denna period. Linghem betyder till exempel ljunghem, vilket förmodligen anspelar på vidsträckt ljunghedar. Ljunghedarna var utmärkta vintergröna betesmarker för får och getter. Stensträngarna speglar också sociala och symboliska funktioner. De olika gårdarna med sina hus, gravar och gravfält länkades genom hägnaderna samman i större gemenskaper. Norr om Hallstra



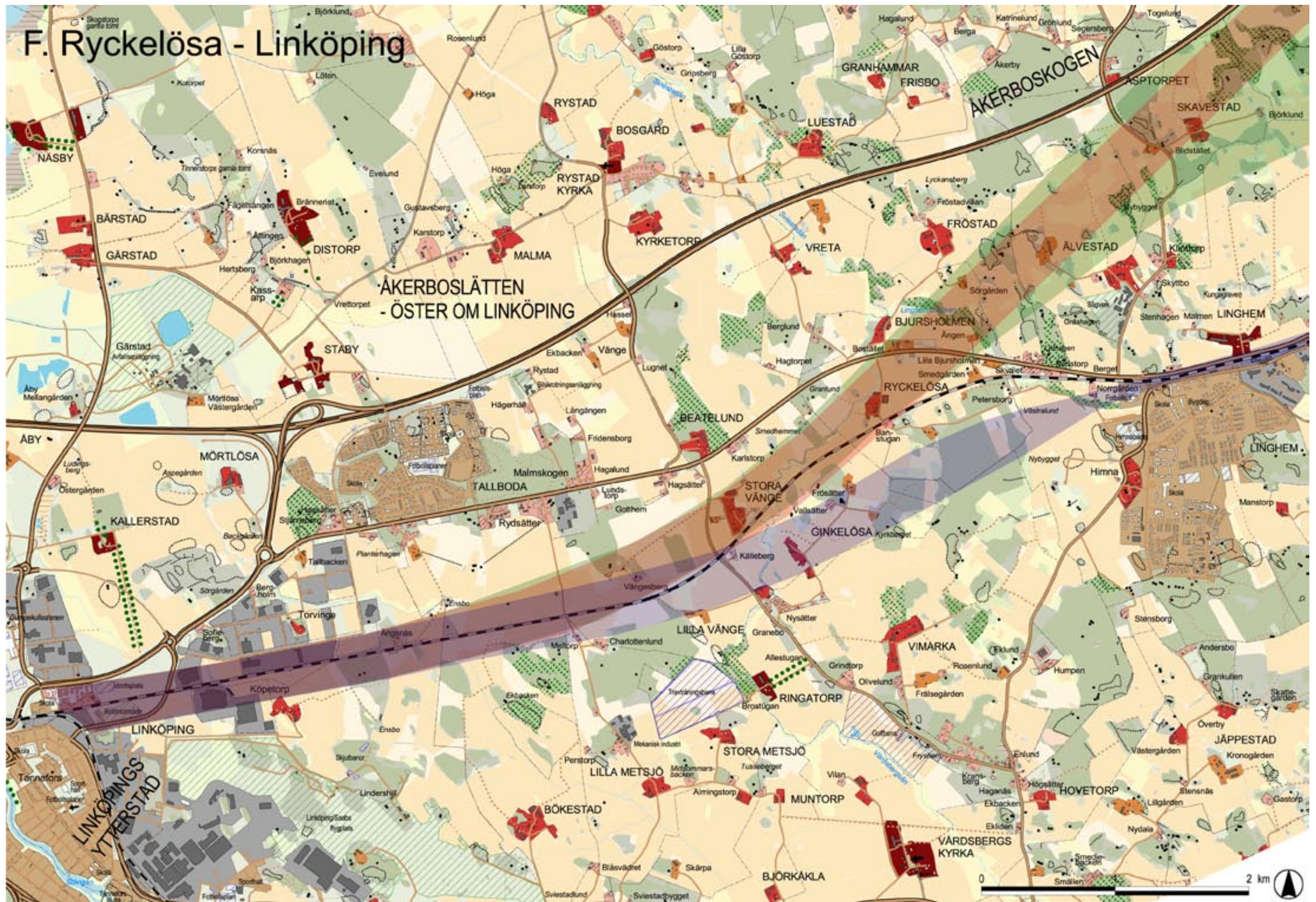
I fonden syns Gullbacken med fornborg, husgrundsterrasser, stensträngar och gravar. Miljön är vårdad och skyltad. Fotot är taget från Täljestad där fornlämningar finns som bör vara samtida med dem vid Gullbacken. Mellan fotografen och Gullbacken syns E4:an, på vars andra sida Ostlänkens röda korridoralternativ löper parallellt med motorvägen och över Gullbacken. Foto ALag.

by finns på en höjd en unik fornborgsmiljö, Gullbacken, som förmodligen varit en befäst gård varifrån man kontrollerat markrättigheter och bebyggelseorganisation i ett flertal hägnadslag.

Omkring 500 e Kr splittrades hägnadslagen vilket bland annat var ett resultat av nya sätt att använda marken. Huvuddragen i markanvändning och ägande kom nu att läggas fast för lång tid framåt. Bebyggelsen flyttade samman på väl-dränerade höjder centralt mellan inägor och utmark och byarnas nya domäner markerades med gravfält och så småningom också med runstenar i anslutning till bytomterna och de nya gränserna. Fornborgen i Hallstra verkar dock ha spelat en viktig roll även sedan landskapet omorganiserats, för trots förändringen har gravar fortsatt att anläggas intill den gamla borgen även under yngre järnålder.

En annan central plats med lång kontinuitet är Törnevalla. Ett gravfält med stora gravhögar samt tre runstenar antyder platsens betydelse under vikingatid, en betydelse som bestod under medeltiden då kyrkan uppfördes alldeles intill. Först med järnvägen kom platsens betydelse att avta då centrala funktioner flyttades till Gistad och Linghem.

Under medeltiden organiserades byarna på slätten som typiska radbyar med långsmala tomter utmed bygatan, ofta med mangårdsbyggnader och ekonomibyggnader på vardera sidan av gatan. Detta mönster består bara i sällsynta fall. Ett exempel är Reva by intill kyrkan i Törnevalla. Byn omnämns första gången 1312. Medan de flesta byar i omgivningen skiftades under 1700- och 1800-talen blev några skiften aldrig genomförda i Reva utan byns gårdar fortsatte ligga samlade kring den bygata som fortfarande löper genom byn.



F. Ryckelösa - Linköping

Linköpings ytterstad och Åkerboslätten

Landskapsbild

Åkerboslätten närmast öster om Linköping domineras av stora gårdsenheter och kännetecknas av ett storskaligt och flackt åkerlandskap som bidrar till vida slättutblickar mot Roxenförkastningen i norr och mot staden i väster. Linköpings läge på en höjdrygg i ett vidsträckt och öppet slättlandskap ger upphov till en visuellt framträdande stadsbild. Stadens distinkta siluett med innerstadens medeltida domkyrka i centrum och ytterstadens industriområden med skorstenar och silotorn bildar hållpunkter i det öppna odlingslandskapet och visar på stadens samband med det omgivande bördiga slättområdet. I sydväst breder staden ut sig med blockbebyggelse, industritomter, flygplats och vägar som leder trafiken in och ut från staden. Till staden ansluter två generationer motorvägar och järnvägen som löper i öst-västlig riktning genom landskapet. På tvärs mot de storskaliga, öst-västliga kommunikationslederna löper Sviestadsån-Vårdsbergsån som tillsammans med ett nord-sydligt orienterat lokalt vägnät bildar karaktärsskapande riktningar i landskapet. Detta nät av infrastruktur bidrar till att stycka upp det tidigare sammanhållna odlingslandskapet i mindre landskapsrum. I anslutning till de storskaliga kommunikationslederna är ett par mindre samhällen belägna. Närmast Linköping, i anslutning till motorvägarna, ligger Tallboda som har karaktär av förortsområde till Linköping. Utmed järnvägen i öster ligger Lingham stations-samhälle som fungerar som samlingspunkt för den omkringliggande landsbygden med uppsamlingsplats för spannmål, skola och serviceinrättningar. Tätorterna omges av större skogsklädda moränstråk som bryter sikten och här har landskapet en något mer uppbruten karaktär än på slätten närmast Linköping.

Områdets historia

Linköpings stad

Tidigt var Linköping en central plats i landskapet. Namnet Linköping (*Liunga caupinga*) är belagt redan 1120 i ett kyrkligt dokument. Förleden Lin återgår på Ljunga med betydelsen ljun, ljunghed. Caupinga är samma ord som det moderna ordet köping. Handelsplatsen på ljungheden fungerade också som tingsplats och knutpunkt i mötet mellan land- och vattenvägar. Den viktigaste medeltida vägens anslutning till vattenleden och staden var belägen något nordost om staden, vid nuvarande Nykvarn. Stångebro



Utblick från Saabs flygfält mot Linköping med domkyrkan. Foto TF.

i Storgatans förlängning tillkom i slutet av 1640-talet. Vid gamla Stångebro ägde det berömda slaget rum och här, vid den enda passagen över ån, gick gränsen för de två medeltida förvaltningsområdena i landskapet, Östanstång och Västanstång. Bron underhölls på 1300-talet av fyra härader som möttes vid bron: Åkerbro, Bankekind, Valkebo och Hanekind. Via Stångebro gick också den äldre landsvägen mot Mörtlösa och vidare österut. Vägen var sannolikt en del av Eriksgatan och anslöt vid Stångebro till den medeltida kungliga förvaltningsgården Stång. Rester av medeltida stenlagda vägar har framkommit vid Mörtlösa och fyra runstenar har påträffats i området öster om gamla Stångebro vilket också tyder på att det gick en viktig väg här. Kanske har Lionga ting varit knutet till platsen redan under yngre järnålder, i alla händelser speglas platsens centrala betydelse i unika fornlämningar från den tiden, utöver runstenarna också gravhögar samt fundamentet till Östergötlands största vikingatida skeppssättning. Kanske var skeppssättningen tingsplats.

Under tidig medeltid framträder området som kärnbygd för den framväxande kungamakten, som var starkt förbunden med kyrka och klosterordnar, och platsen blev kyrkligt centrum i Linköpings biskopsdöme. Den äldsta kyrkan på domkyrkoplatsen var en träkyrka, som på 1100-talet följdes av en romansk stenkyrka. Byggandet av den nuvarande gotiska katedralen inleddes under 1200-talet men pågick länge och den blev inte färdig förrän under

1400-talet. S:t Larskyrkan har som kristen kultplats minst lika lång historia som domkyrkan. Det strategiska transportläget, det bördiga omlandet och maktpolitiska strategier var viktiga faktorer för stadens etablerande. Stadens ställning som stiftcentrum blev en viktig tillväxtfaktor där domkyrkan och till kyrkan knutna institutioner utgjorde ett ekonomiskt kraftfält. Stadens roll som kyrkligt centrum och centralort för ett stort agrart omland kom under lång tid att sätta sin prägel på stadsbilden.

Under medeltiden fanns kvarnar vid Tannefors, där Stångån faller tio meter på en ganska kort sträcka, men ett industriellt genombrott ägde rum först under 1900-talets första hälft. Det startade med etablerandet av AB Svenska Järnvägsverkstäder och Saabs flygplans-tillverkning. Att flygteknikindustrin växte fram just här berodde delvis på Linköpings långa militära tradition. Malmslätt var redan under 1500-talet ett militärt exercisfält. Linköpings sena men starkt expansiva industriella utveckling har resulterat i en koncentration av industrier till stadens ytterområden. Trafikmässig tillgänglighet har varit en förutsättning för utvecklingen av ett rumsligt utsträckt stadslandskap. I stadens utkanter har markytor tagits i anspråk för infrastrukturella exploateringar med koncentrationer av industritomter, handels- och företagsetableringar. Jordbruket Stora Torvinge ligger här som en ö i det expansiva industrilandskapet. Kring Köpetorp finns mer bevarat av den öppna odlingsmarken. Köpetorp har en ålderdomlig och sedan byggnadstiden väl bevarad bebyggelse med ekonomibyggnader för olika funktioner.



Linköping med domkyrkan fotograferat från Saabs flygfält. Foto AP.



Stadsnära landskap vid Staby. Foto TF.



Tallboda motell. Foto ALin.



Bilverkstaden är uppförd på 1960-talet och lär vara Linköpings äldsta bilverkstad ännu i drift. Foto ALin.



Silotornet vid Linghems norra delar syns på långt håll när man närmar sig norrifrån på gamla E4:an eller järnvägen. Foto TF.



Linghem gårds stora ladugård. Foto ALin.

Kommunikationer och tätorter

Linköping har ända sedan medeltiden varit en mycket viktig kommunikationsnod vilket har format det omkringliggande landskapet. Vagnätet löper i två huvudriktningar. Det finmaskiga lokala vagnätet löper huvudsakligen i nord-sydlig riktning. Det överlokala eller regionala vagnätet löper i öst-västlig riktning och binder ihop området med omkringliggande landskap på ett regionalt och i förlängningen även nationellt plan. Vägarna har medeltida anor och finns återgivna på kartor från 1600-talets mitt. Den gamla Riksettan löper i samma sträckning som den gamla landsvägen, men är idag utträdad och anpassad till moderna trafikflöden. Norr om denna väg löper den nya E4:an parallellt med den gamla vägen och bildar en avskärmande barriär i den tidigare sammanhållna odlingsmarken. I anslutning till Riksettan växte villasamhället Tallboda upp på

1950- och 60-talen och samhället har sedan fortsatt växa under de efterkommande decennierna. I Tallboda byggdes ett numera klassiskt motell i anslutning till den gamla motorvägen som visar på bilismens betydelse för samhällets placering invid vägen. Idag ligger samhället inklämt mellan den nya motorvägen och den gamla Riksettan och är ett förortsområde till Linköping.

När Östra stambanan byggdes på 1870-talet lades en station vid Linghems gård. Linghem blev ett snabbt expanderande stationssamhälle som ersatte det tidigare sockencentrat Törnevalla kyrkby. Med tiden har samhället utvecklats till serviceort och villaområde med förortskaraktär. Till skillnad från många andra stationssamhällen har stationsläget här inte gett upphov till någon industriell verksamhet av större omfattning. Linghems stationssamhälle har istället haft

en viktig funktion för det omkringliggande landskapet som en plats för avsättning och förädling av jordbruksprodukter. Till stationsområdet förlades handelsbodar, droskgarage, brandstation och andelsmejeri. Idrottsplatsen Lingheden är ett resultat av folkrörelserna som växte fram under 1800-talets slut. Den 140 meter långa ladugårdsbyggnaden norr om järnvägen har stora symbolvärden och i samhällets utkant står ett silotorn som illustrerar kopplingen till det agrara omlandet. Av den gamla järnvägs miljön återstår idag stationshuset samt en magasinsbyggnad. Stationshuset uppfördes 1873 och ritades av SJs egen chefsarkitekt Adolf W Edelswärd. Byggnaden kom att utgöra en förebild, kallad Linghemsmodellen, vid byggandet av andra stationshus. Stationen var i funktion fram till 1970 och öppnades igen för pendeltågstrafik 1995. Till den äldre miljön har nu fogats en ny pendeltågsstation.



Radhusområde med karaktäristisk arkitektur i Lingham. Foto ALin.

Odlingslandskap – laga skifte och storgårdar

Slätten närmast Linköping utmärks av en hög uppodlingsgrad och domineras av stora jordbruksenheter med herrgårdskaraktär. Redan under 1700-talet hade området kring Linköping en mycket hög uppodlingsgrad. De stora egendomarna med sitt läge nära staden och produktiva marker kom att tillhöra högreståndspersoner och stadsbor som byggde upp stora och inkomstbringande egendomar. Med jordbrukets fortsatta effektivisering, bildandet av större brukningsenheter och intensifierad mekanisering minskade behovet av arbetskraft inom jordbruket, vilket ökade befolkningen i Linköpings stad och tätorterna som växt fram i anslutning till kommunikationslederna. Längre österut präglas landskapet av laga skiftets spridda bebyggelsebild och en varierad markanvändning med öppna jordbruksfält uppbrutna av betesmarker och skogsbevuxna moränholmar. Enstaka byar, som Vimarka, har behållit radbykaraktären. Bebyggelsemönster och markarrondering är nära anpassat till nätet av vägar och vattendrag som löper genom landskapet. Vid Vårdsbergsån finns Ginkelösa kvarn som visar på vattenkraftens betydelse. Under 1600-talet hörde den under Ringatorps herrgård och det är sannolikt att kvarnen har legat här sedan medeltiden.

En tidigt koloniserad centralbygd

Slätten sluttar svagt mot Roxen. De höglänta delarna frilades redan tidigt under stenåldern vilket skapade gynnsamma förutsättningar för bosättning och markutnyttjande. Under jägarstenåldern bildade sjön Roxen de inre delarna av en trång havsvik vars stränder lockade till bosättning, och alltsedan den sena stenåldern har slättbygden kring Stångåns och Svartåns mynnningar hyst en relativt stor befolkning. Området ingick i en omfattande bronsåldersbygd på Östgötaslätten vars centrala del, utifrån hällristningarna, låg i området söder om Roxen. På de vidsträckta lermarkerna bredde foder-

producerande madmarker ut sig och betesdriften expanderade. Boskapsskötseln fortsatte ha stor betydelse och det var förmodligen det ansenliga betetrycket som skapade de vidsträckta ljunghedar som ortnamnen Linköping och Lingham (ljunghem) vittnar om. Stångån och de andra vattendragen gav möjlighet till strategiska kontakter och varubytte vilket skapade goda förutsättningar för det välstånd som syns i rika järnåldersgravfält. Under yngre järnålder blev bebyggelsen mera stationär och lades på de platser där den återfinns än idag. Bynamnen i området domineras av namn med efterleden -stad, vilka härstammar från denna tid. Ännu äldre namn är dock också rikligt företrädade. Namnen Vänge, Ginkelösa, Ryckelösa, Himna, Vimarka och Torvinge anses härstamma från åtminstone äldre järnålder.

Trots att storgårdar bör ha varit vanliga runt Linköping vid övergången mellan järnålder och medeltid kan bara en medeltida huvudgård med säkerhet pekas ut: kungsgården Stång, som dock försvann vid medeltidens slut. En annan storgård har sannolikt funnits vid Bökestad senast på 1300-talet. Möjligen var det domkyrkans starka ställning som begränsade möjligheterna för det världsliga frälset. Oberoende av ägare tycks jordbruken ha drivits av byalag med åkern i solskifte, och bebyggelsen var organiserad som radbyar.

Det dolda kulturlandskapet

Idag är det förhistoriska landskapet starkt fragmentariskt och dåligt bevarat på grund av den långa odlingstraditionen och senare års djupplöjning i områdena utanför Linköping. Stensträngarna är till största delen bortodlade och endast korta rester vittnar om att de en gång har funnits. Fler synliga och mera välbevarade lämningar finns i områdets östra del utmed Sviestadsån-Vårdsbergsån. På åsen som löper i nord-sydlig riktning parallellt med vattendraget finns



Rest sten vid Luestad. Foto ALag.

tätt med fornlämningar från brons- och järnålder: skålgropar och skärvtenshögar, stensträngar och gravfält. Grönområdena invid Tallboda (Malmskogen) och Lingham innehåller gravar och gravfält och mindre stensträngssystem. Många stora undersökningar som gjorts i stadens närhet genom åren har dock visat på ett omfattande dolt kulturlandskap. Även i låglänta områden kan omfattande boplatser påträffas, visar erfarenheter från bl a Kallerstad. I området har även flera mesolitiska lokaler påträffats på höjder i landskapet. Stenåldersboplatser kan komma att påträffas intill (tidigare) sankmarkskanter och längs vattendrag. Arkeologiska lämningar kan komma att påträffas vid ny exploatering intill Stångån. Områdena öster om och intill Tullbron och (nya) Stångebro berörs. Här kan bland annat finnas spår av den medeltida kungliga förvaltningsgården Stång. En tidigare runsten vid gränsen mellan Stång och Kallerstad och ett större gravfält av yngre järnålderskaraktär väster om Kallerstads bytomt tyder på att spår av äldre bebyggelse och/eller vägar kan komma att beröras. Öster om Nya Stångebro fanns under 1600- och 1700-talen torp, backstugor, lador och tullstugor vilka också kan bli berörda. Av äldre lämningar finns ett par skålgropslokaler och en hög i korridorens förlängning mot väster som också antyder fler dolda lämningar av förhistorisk karaktär. Öster om Vänge är berörda områden sällsynt fornlämningsrika. Nivån över havet (över 25 m) gör att oavsett var järnvägen slutligen byggs kommer ett stort antal dolda fornlämningar att påträffas från samtliga förhistoriska perioder. Innan närmare utredningar gjorts kan inte det dolda kulturlandskapet vara avgörande för valet av korridor.

Bilaga 2. Arbetsprocess och medverkande

Kulturmiljöanalysen för Ostlänken, delsträcka 3, från Åby till Linköping har utförts av Arkeologikonsult med underkonsulterna Östergötlands läns museum och AKT Landskap. I arbetet har deltagit en rad personer med olika kompetenser.

Projektledare har varit Anna Hed Jakobsson, Arkeologikonsult, med kompetens inom arkeologi, landskapsanalys och mkb.

Följande personer har som utredare ansvarat för särskilda specialområden och deltagit i kulturmiljöanalysen:
Arkeologisk och historisk analys, fältinventering: Anna Lagerstedt, Arkeologikonsult.
Arkeologisk analys, fältinventering: Anders Persson, Östergötlands läns museum.
Arkeologisk analys, fältinventering: Clas Ternström, Östergötlands läns museum.
Bebyggelseantikvarisk analys: Anna Lindqvist, Östergötlands läns museum.
Kulturgeografisk analys och mkb: Therese Fast, AKT Landskap.
Kulturgeografisk analys och mkb: Anne Philipson, AKT Landskap.

Följande specialstudier har genomförts:
Järnvägshistorisk analys: Stig Svallhammar, Göteborgs universitet.
Ortnamnsanalys: Jan Paul Stridh, Linköpings universitet.

Inledningsvis studerades kartmaterial samt topografisk, geografisk och kulturhistorisk litteratur. Arkeologiska och bebyggelseantikvariska dokumentationer och inventeringar gick igenom. Därefter följde ett fördjupat arbete med en rad besiktningar och inventeringar i fält av samtliga utredare. Parallellt bedrevs fördjupade kart- och litteraturstudier och vid behov besöktes olika arkiv. Arkeologerna arbetade med olika geografiska områden. Bebyggelseantikvarien och kulturgeograferna studerade hela sträckan. Samtidigt genomfördes specialstudierna utifrån kart- och litteraturstudier samt fältbesök (inventering av järnvägsmiljöer).

Efter avslutad faktainsamling och genomförda fältbesiktningar och inventeringar sammanställdes materialet, vilket utgjorde underlag för de diskussioner och analyser som därefter vidtog och som utmynnade i beskrivningen av kulturmiljövärdena i landskapet. För dessa formulerades sedan mål som uttrycker hur kulturmiljövärdena bör tillvaratas. Konsekvensanalysen innebar att bedömningar gjordes av vilken påverkan de olika korridoralternativen har på möjligheterna att uppfylla kulturmiljömålen.

Under arbetet hölls fortlöpande samråd med länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands och Östergötlands län samt med Banverket. Generella samrådsmöten med allmänhet och organisationer genomfördes inledningsvis i alla kommuner.

Fotografier och illustrationer:
AHJ Anna Hed Jakobsson, Arkeologikonsult
AL Anna Lagerstedt, Arkeologikonsult
ALin Anna Lindqvist, Östergötlands läns museum
AP Anne Philipsson, AKT Landskap
CT Claes Ternström, Östergötlands läns museum
MS Mathias Schönbeck, Östergötlands läns museum
SS Stig Svallhammar, Göteborgs universitet
TF Therese Fast, AKT Landskap

Kartproduktion: Therese Fast, Anne Philipsson, AKT Landskap.
Karta över Ostlänkens delsträckor (Inledning) Lars Lundquist, RAÄ UV-Öst.

Bilaga 3. Arkeologisk inventering - genomförande och resultat

Bakgrund och syfte

Inför arbetet med kulturmiljöanalysen bedömdes att vissa kulturmiljöer var underrepresenterade i tillgängliga arkiv och register och att analysen skulle halta utan kännedom om dessa. Det gäller bl a historiska miljöer som lämningar av torp och utmarksbruk samt stenålderslokaler. Syftet med de arkeologiska fältinventeringar som utfördes var att undersöka ifall denna bedömning var riktig och att komplettera analysens underlagsmaterial. Det bör poängteras att inventeringen begränsades till att möjliggöra en jämförelse och konsekvensbeskrivning av de olika korridorerna och att resultatet är en fingervisning men ingen fullständig redovisning av de miljöer som förväntas framkomma vid en särskild arkeologisk utredning.

Genomförande

Ett större antal arkeologiska utredningar har under senare år genomförts inom delar av Ostlänkens korridorer. Det gäller särskilt områden kring de expanderande städerna Norrköping och Linköping, men även planerade företag som Gothia Airport har utmynnat i utredningar. Utredningarna visar att även redan väl-inventerade områden kan behöva specialstuderas i händelse av exploatering och att antalet kända fornlämningar då sannolikt ökar rejält. I nuvarande utredningsskede bedömdes dock att i fornminnesregistret förtecknade och välinventerade fornlämningstäta områden ger ett tillräckligt gott underlag för analysen. Vissa sträckor bedömdes dock vara sämre undersökta. Det gällde framför allt delar av skogs- och utmarksområdena på sträckan Norrköping-Gistad. Längre söderut genomfördes ingen inventering, endast fältbesiktningar av fornlämningsmiljöer, då den befintliga fornlämningsbilden bedömdes vara tillräcklig för att ge ett gott underlag för analysen.

Utifrån kartanalys och hittills kända fornlämningar och lösfynd registrerade i Riksantikvarieämbetets fornminnesregister valdes ett antal områden ut som bedömdes kunna innehålla underrepresenterade fornlämningsmiljöer. Fältinventeringen begränsades till korridorerna, men på några platser gjordes också insatser strax utanför korridorerna, när det bedömdes som nödvändigt för att värdera potentialen hos miljöerna. Inventeringen genomfördes i oktober-november 2004. De lämningar som påträffades mättes in med GPS och dokumenterades skriftligt samt rapporterades till FMIS, Riksantikvarieämbetets fornminnesregister.

Resultat

Materialet från inventeringen har i likhet med övrigt bebyggelse-historiskt och kulturgeografiskt underlagsmaterial sammanvägts och beskrivits dels i avsnittet Värdefulla miljöer, dels i Bilaga 1, Fördjupad kulturmiljöanalys. I denna bilaga görs en beskrivning av de fornlämningsmiljöer som fältinventeringen särskilt uppmärksammade.

Borgsmon, Borgs sn

Karaktär

Borgsmoområdet utgör ett natur- och rekreationsområde i anslutning till stadsdelen Klockaretorpet, beläget i södra utkanten av Norrköpings tätortsområde. Området utgör en mosaik av höjdrygar och höjder med berg i dagen och mellanliggande morän. Det finns även mindre områden som är sankar och låglänta. Utmärkta bosättningsförhållanden har funnits under bronsålder fram till yngre järnålder med stora ängsområden i de låglänta delarna. Under historisk tid har kontinuerlig uppodling skett av lerområden.

Fornlämningsmiljö

Endast ett fåtal fornlämningar finns registrerade i området. Dessa utgörs av i huvudsak gravar och gravfält, men även enstaka stensträngar och ett antal mindre sammanhängande stensträngssystem. I anslutning till stensträngarna finns ett flertal topografiska boplatslägen, vilka kan lyftas fram i utredningsskedet. Vid den inventeringsinsats som utfördes framkom bl a tre gravfält, fyra stensättningar, en skärvtenshöj och ca 1,3 km stensträng. Vid en arkeologisk utredning kommer sannolikt fornlämningsbilden att förtäta. Sammantaget ger området intryck av en samlad och sammansatt äldre järnåldersmiljö, möjligen med rötter i bronsåldern. Såväl boplatser som gravar har kunnat lokaliseras, liksom spår av odling och djurdrift. En samtida våtmark med öppen vattenyta har funnits områdets västra del, Herrebrokärret. Det kan inte uteslutas att denna kan innehålla lämningar av tidens eskatologiska föreställningar. I anslutning till stensträngssystemet finns potential för en stor mängd dolda fornlämningar, t ex boplatser, härdområden, järnframställningsplatser, gravar och till viss del även fossil åkermark. De flesta av fornlämningarna ligger i gammal eller vuxen skog och är därför visuellt mycket tydliga och sevärda. Den historiska bil-

den med en i det närmaste komplett överblick ger ett mycket högt upplevelsevärde. Området ger på flera platser ett välbevarat fossilt intryck. Områdets närhet till Norrköpings tätort gör att potentialen som besöksmål är stor.

Alsätter - Krogstorp, Borgs sn

Karaktär

Markerade dalgångar med omgivande skogsklädda bergshöjder. Låglänta, betade åkerholmar i dalgångsbotten. Fullåkersbygd med avsaknad av betade kantzoner. Utmärkta bosättningsförhållanden under bronsålder fram till yngre järnålder med stora ängsområden i de låglänta delarna. Under historisk tid har kontinuerlig uppodling skett av lerområden.

Fornlämningsmiljö

Området innehåller intressanta miljöer med nedslag inom alla tidsperioder utom stenålder. Utöver fornlämningsbilden finns en mycket intressant bebyggelsestruktur kring den forntida byn Alsätter. Tillsammans med två närbelägna ödegårdar har området ett mycket högt kunskapsvärde. De fasta fornlämningarna inom området domineras av ensamliggande gravar, gravfält och stensträngar från äldre järnålder. I anslutning till stensträngar finns ett område med tre husgrundsterrasser och en terrassering, sannolikt från äldre järnålder. Ytterligare en husgrund/husgrundsterrass finns på ett markerat höjdparti tillsammans med en stensättning. Centralt i korridoren ligger ett gravfält från yngre järnålder. Stenåldersboplatser påträffades inte vid inventeringen men kan inte uteslutas ifall en utredning med provgropar genomförs. Vid fältinventeringen påträffades däremot, med utblick mot Alsättersjön, flera större stensatta husgrundsterrasser av förhistorisk, ev. medeltida karaktär. En utredning kommer sannolikt att förtäta fornlämningsbilden ytterligare. Ett flertal av fornlämningarna ligger i betad hagmark och är därför visuellt tydliga och sevärda.

Lövstad storskog, Kimstad sn

Karaktär

Området utgörs av ett skogsklätt kuperat bergsparti med håll- och blockmarker, med insprängda sankarpartier, bl a den sk Stavmossen. Skogen är ställvis avverkad och genom området löper

E4:an i nordost-sydvästlig riktning. Nivåerna varierar mellan 45 och 70 m ö h. Terrängen bör ha erbjudit goda förhållanden för aktiviteter under äldre stenålder. Under historisk tid har området legat under Lövestadgodset och fungerat som säteriets utmark.

Fornlämningsmiljö

I skogsområdet finns inga kända fornlämningar medan fornlämningsbilden i områdets utkanter, på lägre nivåer intill lerslätten och Lövestadsjön, är tät med alla tidsperioder utom äldre stenålder representerade. Inga lösfynd finns registrerade från skogsområdet, vilket heller inte är att förvänta då sådana främst framkommer vid åkerbruk. I det höglänta skogsområdet finns förutsättningar för boplatser från äldre stenålder, i synnerhet från och med senmesolitikum. Öster om E4:an finns flera kända, övergivna torpplatser. Valda partier av skogsområdet inventerades men inga fornlämningar av förhistorisk karaktär påträffades. Det utesluter inte att området fortsatt har potential för stenåldersboplatser, vilka skulle kunna påträffas vid noggrannare utredning med provgropar. I områdets södra del påträffades mindre röjda ytor, stensamlingar och förvildade äppelträd. Området var kraftigt igenvuxet och inget spisiröse iaktogs men platsen tolkas som en torplämning. Den har inte återfunnits i äldre kartmaterial.

Melby – Norsskogen, Kimstad sn

Karaktär

Området kring Melby utgörs av de inre delarna av en småkuperad lerslätt med omgivande bergshöjder med i östra delen en skogspräglad mindre sjö med avrinning mot sydöst. Fullåkersbygd med igenväxande bryn och sparsamma betesområden. Under förhistorien (ca 45 möh) utgörande en lagunliknande insjö med enda kontakt genom ett smalt sund i söder. Sundet utgör idag Landsjöns avrinning ner till Göta kanal. Utmärkta bosättningsförhållanden under bronsålder fram till yngre järnålder med stora ängsområden i de låglänta delarna. Under historisk tid har kontinuerlig uppodling skett av lerområden.

Norsskogen mellan Melby och Göta kanal utgörs av ett skogsklätt kuperat bergsparti med håll- och blockmarker. En mindre sankmark och ett par mindre vattendrag (bäckar) finns i området. Flera större partier utgörs av igenvuxen eller igenväxande ängs- och betesmark. Genom området löper E4:an i nordost-sydvästlig riktning. Nivåerna varierar mellan 45 och 80 m ö h. Under äldsta stenålder har områ-

det ännu inte höjts över havsytan men omkring 4000 f Kr har det utgjort ett skärgårdslandskap med goda livsbetingelser. Under historisk tid har området fungerat som utmark under närbelägna gods och gårdar.

Fornlämningsmiljö

Melby: Fornlämningarna utgörs främst av ensamliggande gravar, gravfält och stensträngar från äldre järnålder. I anslutning till stensträngar finns på två olika platser terrasseringar vilka kan utgöras av husgrunder. Enstaka objekt från bronsålder och yngre järnålder förekommer även. Nära motorvägen finns en fornborg. I SV delen finns en registrerad stenåldersboplatz. En medeltida borgruin samt tre by-/gårdstomter finns i området. Inga inventeringsinsatser gjordes i detta område då de registrerade lämningarna ansågs ge tillräckligt underlag för en bedömning.

Skogsområdet: I norrslutningarna och på höjdparter ovanför Melby finns en torplämning registrerad. Den sannolikt äldsta landsvägen mellan Norrköping och Linköping går genom Vallby och vidare söderut mot Göta kanal. Vägen finns med på äldre kartor (1699, D46-38:1) och omtalas där som ”gammal landsväg, nu endast byväg”. Namntradition finns som ”Braskens gamla väg”. Vägen är registrerad i fornminnesregistret. Av förhistoriska lämningar finns två stensättningar av bronsålderskaraktär registrerade. Vid inventeringen kunde inga stenålderslämningar beläggas. Området bedöms dock i vissa områden fortsatt ha potential för mesolitiska aktiviteter, vilka skulle kunna påträffas vid noggrannare utredning med provgropar. Området är generellt påverkat av senare tiders ingrepp som vägar, brukningsvägar, kraftledningar o dyl.

Aspveden, Borgs, Kimstads snr

Karaktär

Ett ställvis starkt kuperat och höglänt skogsområde genomskuret av smala branta sprickdalar. Nivån varierar mellan 45 och 80 m ö h. Området utgör en del av samma skogsområde som Lövestad storskog och Norsskogen. Under äldre och mellanmesolitikum har området bestått av mindre spridda öar i utskärgården med ett par mil till närmaste större landmassa. Under loppet av stenåldern har dock området grundats upp och bildat större ögrupper, och det torde finnas potential för mellan- och senmesolitiska boplatser av liknande typ som de som undersökts vid Leverstad, Borgsmon och Ensjön.

Fornlämningsmiljö

Inga förhistoriska lämningar finns registrerade sedan tidigare men flera torplämningar och en såglämning. Pga områdets svårtillgängliga karaktär med ställvis blockrik och brant terräng samt besvärliga väderförhållanden med frost kom området att inventeras mycket översiktligt. Stenålderslokaler påträffades inte, men ska inte uteslutas vid närmare utredning då flera topografiskt intressanta lägen finns i området. Riktade inventeringar med provgropar skulle sannolikt bidra till kunskap om områdets äldsta historia och området bedöms därför ha högt kunskapsvärde.

Landsjöberg, Skärkind sn

Karaktär

Skogsklätt höjdparti omgivet av ett småbrutet odlingslandskap. Typiskt utmarkslandskap som innehåller igenväxande ängs- och betesmarker samt små åkrar. E4:an sträcker sig genom området i nordöst-sydvästlig riktning.

Fornlämningsmiljö

I området finns endast enstaka registrerade fornlämningar från förhistorisk tid. Lösfynd av skafthålsyxor respektive en bronsyxa har påträffats vid torpet Sveden, vilket tillsammans med tre stensättningar i krönläge och av bronsålderstyp gör det troligt att området hyser boplatser från bronsålder. I utkanten av området vid Stymla samt vid Lund har flera lösfynd av yxor påträffats och stenålderslokaler är sannolika i området, särskilt i övergången mellan moränhöjderna och uppodlad mark. Landskapet präglas i övrigt av torpbebyggelse, dels tillhörande kungsladugården Norsholm dels byar i Skärkind socken. Många av de torp som är markerade på Häradskartan från 1868 är idag fortfarande bebyggda. Fyra registrerade torp har belägg från 1700-talet. Vid Sveden finns idag en modern villabebyggelse vilket gör att platsen ger ett nyare intryck, trots att den äldre åkermarken finns bevarad. Soldattorpet är idag helt ombyggt medan det på platsen för torpet Fröboholm idag är åkermark. Vid Löttorpet täcker en granplantering torplämningen och den gamla åkermarken. Lilla Svinmossen har en mer välbevarad närmiljö, belägen på ett impediment omgiven av åker. Torpet finns inte markerat på Häradskartan 1868. Inventeringsinsatser prioriterades ned i detta område då de registrerade lämningarna ansågs ge tillräckligt underlag för en bedömning.

Markeby, Gistad sn

Karaktär

Småbrutet odlingslandskap med kring gården uppodlade lerslätter och väster om gården intill Kumlaån ett skogsklätt höjdparti med hållmarker och blockrika marker. Kumlaåns ådal är smal och sluttningarna emellanåt branta. Längs ån löper en långsmal sammanhängande öppen hagmark som är beteshävdad.

Fornlämningsmiljö

Fornlämningarna utgörs av bytomter, där det i flera fall finns bebyggelselämningar kvar (registrerade). I anslutning till Bäckeby finns platsen för ett torp, Jaenstorp. En stig leder från Bäckeby till torpplatsen. I anslutning till några av byarna finns gravfält från yngre järnåldern, det finns också del andra spridda fornlämningar i området som stensträngar och ensamliggande gravar. Väster om Markeby i Gistad socken finns nästan inga förhistoriska fornlämningar registrerade, vilket vid inventeringen antogs dels kunna bero på överodling, dels på en inventeringslucka. Inventering företogs på östra sidan om Kumlaån. I skogsområdet väster om Markeby befanns terrängen blockrik och svårinventerad. Sydväst om Markeby påträffades två osäkra förhistoriska lämningar i form av en (möjligen sentida) stensträng/mur och en stensättning. Väster om Lillgården påträffades ett område med dagbrott, skärpningar och stenhögar uppkastade i samband med den stenbrytning och kalkbränning som förekommit i området åtminstone sedan tidigmodern tid.

Bilaga 4. Källor och litteratur

Häradsekonomiska kartan, Östergötlands län

Bladnamn: Linköping Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 45_3	Bladnamn: Lövestad Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 55_20
Bladnamn: Svinstad Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 45-4	Bladnamn: Styrestad Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 56_16
Bladnamn: Ekenäs Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 45-5	Bladnamn: Ringstad Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 55_15
Bladnamn: Roxen Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 55_23	Bladnamn: Norrköping Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 56_11
Bladnamn: Skruckeby Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 55_24	Bladnamn: Rodga Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 55_10
Bladnamn: Skärkind Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 55_25	Bladnamn: Graverfors Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 56_6
Bladnamn: Vånga Kartlagd: 1868-77 Seriebeteckning: J.I.I.2 Id: 55_19	

Sveriges geologiska undersökning

E län, Berggrundskarta över Östergötlands län. 1993. Skala 1:250 000. Serie Ah 14
E län, Hydrogeologisk karta över Östergötlands län. 1995. Skala: 1:250 000. Serie Ah 14
Beskrivning till berggrundskartan Linköping NO, SO, Norrköping NO, NV. Stockholm, 1975-1976.
Charta öfver Östergöthland eller Linköpings Höfdingedöme samt de Härader uti Jönköpings och Calmare Höfdingedömen som höra til Linköpings Biskops stift. 1779
Östanstång. Geografi: Landh Cort oppå Effterséhreffne Härader och Socknar uthj Östergötlandh, 1653.

Lantmäterikartor, Östergötlands län

By: Linköpings stad Socken: Linköpings stad Verkställd: 1670 Åtgärd: Karta över Linköpings ladugårds frihetsmil Lantmätare: Johan Rogier de Akt: D64-1:6
By: Norrköpings stad Socken: Norrköpings stad Verkställd: 1695-1700 Åtgärd: Mätning m m av stadens ägor Lantmätare: Jakob Johansson Vernsten Akt: D75-1:5
By: Björnsnäs nr 1 Socken: Kvillinge socken Verkställd: 1716 Åtgärd: Geometrisk avmätning Lantmätare: Sven Ryding Akt: D57-5:1

By: Björnviken nr 1
Socken: Kvillinge socken
Verkställd: 1757
Åtgärd: Storskifte
Lantmätare: Matias Jonas Vallberg
Akt: D57-6:1

By: Åby nr 1-4 6
Socken: Kvillinge socken
Verkställd: 1700
Åtgärd: Geometrisk avmätning
Lantmätare: Adolf Castman
Akt: D57-99:1

By: Kvarntorp nr 1-3
Socken: Kvillinge socken
Verkställd: 1718
Åtgärd: Geometrisk avmätning
Lantmätare: Sven Ryding
Akt: D57-40:1

By: Landsjö nr 1
Socken: Kimstads socken
Verkställd: 1730
Åtgärd: Geometrisk avmätning
Lantmätare: Sven Ryding
Akt: D46-19:1

By: Lövestad
Socken: Kimstads socken
Verkställd: 1818
Åtgärd: Övrigt
Akt: 05-KIM-47

By: Syttorp nr 1
Socken: Borgs socken
Verkställd: 1699
Åtgärd: Geometrisk avmätning
Lantmätare: Axel Nilsson
Akt: D12-41:1

By: Alesätter nr 1–5
Socken: Borgs socken
Verkställd: 1698
Åtgärd: Geometrisk avmätning av ägor till Lilla A
Lantmätare: Anders Nilsson
Akt: D12–2:1

By: Reva nr 1–5
Socken: Törnevalla socken
Verkställd: 1773
Åtgärd: Storskifte byns gården
Lantmätare: Karl Jakob Vallberg
Akt: D119–14:2

By: Älvestad nr 1–4
Socken: Törnevalla socken
Verkställd: 1769
Åtgärd: Storskifte
Lantmätare: Bengt Fineld
Akt: D119–24:1

By: Uggeltorp nr 1
Socken: Gistads socken
Verkställd: 1711
Åtgärd: Geometrisk avmätning
Lantmätare: Anders Ahlgren
Akt: D26–20:1

Sockenkartor

Sockennamn: Törnevalla socken
Lantmätare: Karl Daniel Dahlqvist
Verkställd: 1854
Akt: D119–1:1

Sockennamn: S:t Lars socken
Lantmätare: Jakob Johan Fredrik Schött
Verkställd: 1856
Akt: D90–1:4

Arkiv

Bebyggelseregistret, Riksantikvarieämbetet
FMIS, Riksantikvarieämbetet
Kulturmiljöbild, Riksantikvarieämbetet
Historiska kartor, Lantmäteriet
Norrköpings stadsmuseums arkiv
Statens historiska museum – Lösfynd i digital databas
SOFI – Språk och folkminnesinstitutets ortnamnsarkiv
ÖLMs Topografiska Arkiv

Kulturhistoriska inventeringar, utredningar, planer och program

Agenda 21 Linköping. Handlingsplan för ett långsiktigt hållbart Linköping. Visioner – Mål – Förslag till åtgärder. Linköpings kommun.

Förstudie Ostlänken, Slutrapport 2003.

Beckman-Thor, K., Fast, T., Luthander, A. & Philipson, A. 2003. Kulturhistoriskt planeringsunderlag för Ostlänken. Exempel från Södermanland. Riksantikvarieämbetet.

Göta kanal - östgötadeln: kulturhistorisk inventering. Länsstyrelsen i Östergötlands län, 1977.

Leva i Norrköping. Miljöprogram för Norrköpings kommun –2002–2010. Norrköpings kommun.

Linköpings översiktsplan 1998, Del 1–3. Linköpings kommun.

Moderatho, A. 1979. Från vadställe till betongbro. En kulturhistorisk inventering av broar i Östergötlands län 1978–1979. Länsstyrelsen-Vägverket-Länsmuseet.

Mål i sikte. Miljömål för Östergötland. Länsstyrelsen i Östergötlands län.

Natur & Kultur - Regionalt kulturminnesprogram för Östergötland, Länsstyrelsen i Östergötlands län. 1983.

Naturvårdsprogram, Linköpings kommun
Naturvårdsprogram, Norrköpings kommun

Norrköpings översiktsplan: Framtid Norrköping. Översiktsplan 2002. Utvecklingsplan för staden. Norrköpings kommun.

Riksintresse: KE 48. Norsholm – Tångestad. Kimstads socken. Norrköpings kommun. Länsstyrelsen Östergötland.

Riksintresse: KE 49. Lövstad, Kimstads socken, Norrköpings kommun. Länsstyrelsen Östergötland.

Riksintresse: KE 50 – 51. Leonardsberg – Himmelstalund – Skälv. Borgs och Östra Eneby socknar. Norrköpings kommun. Länsstyrelsen Östergötland.

Riksintresse: KE 53. Ringstad – Grimstad, Östra Eneby socken, Norrköpings kommun. Länsstyrelsen Östergötland.

Selinge, K.-G., Wigertz, H., Winberg, B. & Winberg, C. 1982. Miljöer att bevara. Kulturlandskapet i Linköpings kommun. Linköping.

Kunskapsunderlag avsende bebyggelse

1948 Inventering av kulturhistoriskt märkliga byggnader i Östergötland, del 1. Riksantikvarieämbetet – ÖLM.
1950–1954 Byggnadsinventering sockenvis, Cnattingius m fl, ÖLM.
1973 Miljöer och hus i Norrköping, Norrköpings kommun.
1976 Miljöer och hus inom Norrköpings kommun, Norrköpings kommun.
1974–1977 Inventering av ytterområdena; S:t Lars, Vårdsberg m fl pga begäran om rivning. ÖLM.
1978 Kulturmiljöinventering i Linköpings kommun (Miljöer att bevara). ÖLM.
1978–1979 Industriminnesinventering i Östergötlands län. RAÄ – ÖLM.
1980 Industrilandskapet vid Strömmen i Norrköping, Norrköpings kommun.
1981 Kulturhistorisk byggnadsinventering inom Linköpings kommun till stöd för energisparplaneringen. ÖLM.
1982 Byggnadsinventering Tannefors. ÖLM. Översiktsplan för Tannefors, Linköpings kommun 1993.
1984 Byggnadsminnen i Östergötland. Länsstyrelsen i Östergötlands län.
1990– t Norrköpings stad; Innerstaden innanför promenaderna, Kneipen.
1993–1994 Kyrkbyinventering i Linköpings kommun. ÖLM.
2001 Med öppna ögon – Miljöer och hus i Norrköping. Norrköpings stadsmuseum.

Kategoriinventeringar

1929 Prästgårdsinventering (kyrkoherdeboställen, komministergårdar). ÖLM.
1938, 1943 Kronogårdar i Östergötland. ÖLM.
1978 Kulturhistorisk broinventering i Östergötlands län. ÖLM.
1978 Kvarninventering i Östergötlands län. ÖLM.
1978 Inventering av järnvägsmiljöer. ÖLM.
1978 Inventering av folkrörelselokaler i Östergötlands län. ÖLM.
1978 Skolinventering i Östergötlands län. ÖLM.
1978 Inventering av vägar i Östergötlands län. ÖLM.
1979 Inventering av prästgårdar. ÖLM.
1984 Inventering av prästgårdsmiljöer. ÖLM.
1990- t Inventering av rundlogar.
1975-1976, rev 1995. Inventering av Göta kanal, Östgötadeln. ÖLM. (Publ. av Länsstyrelsen Östergötland).
1999 Byråmässig inventering av industriell verksamhet. ÖLM.
2003 - Inventering av kyrkor och kyrkogårdar. ÖLM.

Arkeologiska rapporter

Backman, L. & Schönbeck, M. 1999. Skäggestad 6:2 RAÄ 12, 14, 16 och 271 samt Smedby RAÄ 58, 59 och 62, Törnevalla socken, Linköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk skadeinventering. Östergötlands länsmuseum Rapport 2:1999.

Beronius-Jörpeland, L. 1990. Östergötland, Kvillinge socken, Norrköpings kommun, ”Åbylänken”, Björnviken 2:1 och Ströja gamla tomt. Förundersökning 1988/1989. Riksantikvarieämbetet Rapport.

Björkhager ,V. 2001. Älvestad 5:1 och 3:5. Törnevalla socken, Linköpings kommun, Östergötlands län. Arkeologisk förundersökning. Östergötlands länsmuseum Rapport 68:2002.

Björkhager, V. 2002a. Gullvivevägen, Linghem. Törnevalla socken, Linköpings kommun, Östergötlands län. Arkeologisk förundersökning. Östergötlands länsmuseum Rapport 41:2002.

Björkhager ,V. 2002b. Älvestad 3:5. Törnevalla socken, Linköpings kommun, Östergötlands län. Arkeologisk förundersökning. Östergötlands länsmuseum Rapport 82:2002.

Borna, H. 1989a. Östergötland, Törnevalla socken, Reva 1:8 samt Ullälva 6:1 m fl. Riksantikvarieämbetet UV Mitt Rapport.

Borna, H. 1989b. Östergötland, Rystad socken, Östra Malmskogen. Riksantikvarieämbetet UV Mitt Rapport.

Borna-Ahlkvist, H., Lindgren-Hertz, L. & Stålbom, U. 1998. Pryssgården. Från stenålder till medeltid. Arkeologisk slutundersökning RAÄ 166 och 167, Östra Eneby socken, Norrköpings kommun, Östergötland. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport 1998:13.

Claréus, C., Nilsson, C. & Ullén, I. Grav och boplat, bytomt och odlingsrösen samt alder vägbank. Prov- del och slutundersökningar längs E4:an. Delen Bäckeby – Löfstad storskog, Skärkind och Kimstads socknar, Östergötland. Riksantikvarieämbetet UV Linköping ATA-Rapport.

Elfstrand B. 1989. Östergötland, Kimstads socken, Norsholm 10:4. Utredning, fosfatkartering. Riksantikvarieämbetet UV Mitt Rapport.

Kaliff, A. 1991. Arkeologisk utredning i form av specialinventering och arkivstudier. Östergötland, Kvillinge socken, Herstadberg 1:3, Ringeby 3:1 och Björnviken 2:1. Trafikplatser och vägar i samband med byggandet av E4:an, förbifart Norrköping, samt ny sträckning av väg 51. Riksantikvarieämbetet UV Mitt Rapport.

Kaliff, A. 1995. Ringeby. En kult- och gravplats från yngre bronsåldern. Arkeologisk undersökning RAÄ 6, Kvillinge socken, Norrköpings kommun, Östergötland. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport 1995:51.

Larsson L Z. 1993a. Linghem. Vårdsbergs och Törnevalla socknar, Linköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk utredning, etapp 1. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport.

Larsson L Z. 1993b. Himna. Väg 757. Vårdsbergs och Törnevalla socknar, Linköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk utredning, etapp 1. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport.

Larsson L Z. 1994a. Väg 215. Delen Norsholm – Kimstad - Skärblacka. Kimstads och Kullerstads socknar, Norrköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk utredning, etapp 1. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport 1994:69.

Larsson L Z. 1994a. Gothia Airport. Skärkinds och Gistads socknar, Norrköpings och Linköpings kommuner, Östergötland. Arkeologisk utredning, etapp 1. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport 1994:6.

Larsson L Z. 1995. Tre alternativa korridorer för ny järnväg, delen Norrköping – Gistad. Borg, Kimstad, Skärkind och Gistad socknar, Norrköping och Linköpings kommuner, Östergötland. Arkeologisk förstudie. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport 1995:9.

Larsson L Z. 1998. Dagvattenanläggningar norr om Norrköping. Kvillinge socken, Norrköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk utredning, etapp 1. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport 1998:39.

Larsson L Z. 1999. Etapp 1 inom Rydsområdet, Skäggetorp, Ramshäll och Linghamområdet. Kärna och Törnevalla socknar, Linköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk utredning. Riksantikvarieämbetet UV Öst Rapport 1999:3.

Larsson L Z. 2000. Kulturlandskap i skogsbygd, mellanbygd och fulläkersbygd. Planerad ny kraftledning för Banverket mellan Nässjö och Norrköping, delen Boxholm – Norrköping. Trehörna m fl socknar, Boxholm m fl kommuner, Östergötland. Arkeologisk utredning, etapp 1. Riksantikvarieämbetet UV Öst Rapport 2000:16.

Larsson M. 1990. Östergötland, Rystad socken, Linköpings kommun, Östra Malmskogen 10:1 m fl, Fornlämningarna 283, 284 och 320. Särskild utredning. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport.

Larsson M. 1993a. Ryckelösa. Östergötland, Vårdsbergs socken, Linköpings kommun, Ryckelösa, RAÄ 1. Arkeologisk förundersökning. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport 1993.

Larsson M. 1993b. Häradsjorden. RAÄ 36, Kvillinge socken, Norrköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk förundersökning. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport 1993.

Larsson M. 1993c. Ullälva 5:1. RAÄ 144, Törnevalla socken, Linköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk förundersökning och slutundersökning. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport 1993.

Larsson M & Åkerlund A. 1993. Åby. Östergötland, Kvillinge socken, Klingstadlotten, RAÄ 36. Arkeologisk förundersökning. Riksantikvarieämbetet UV Stockholm Rapport 1993:75.

Larsson, T. B. 1995. Arkeologisk provtagning i östgötska skärvstenshögar. Törnevalla socken, RAÄ 85 och 87, Östergötland. Institutionen för Arkeologi Umeå universitet Rapport.

Nielsen, A.-L. 1991. Östergötland, Kvillinge socken, Herrstadberg 9:1. Arkeologisk utredning. Riksantikvarieämbetet UV Mitt Rapport.

Nilsson, C. 1981. Gravfält från yngre järnålder. Fornlämning 12a, Bådstorp, Kvillinge socken, Östergötland. Arkeologisk undersökning 1975. RAÄ/SHMM Rapport UV 1981:4.

Nilsson, P. 2000b. Lustigkulle m fl platser. Kvillinge m fl socknar, Linköpings m fl kommuner, Östergötland. Arkeologisk skadeinventering i form av efterkontroll. Riksantikvarieämbetet UV Öst Rapport 2000:34.

Nilsson, P. 2002. Östra Malmskogen. Inom Östra Malmskogen 1:3, 1:22, Kallerstad 1:3 m fl, Rystad socken, Linköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk utredning, etapp 1. Riksantikvarieämbetet UV Öst Rapport 2002:12.

Nilsson, P. 2002. Herrstadbergs arbetsområde. Herrstadberg, Kvillinge socken, Norrköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk utredning, etapp 1. Riksantikvarieämbetet UV Öst Rapport 2002:40.

Ohlsén, M. 2000. Ullälva Södergård 6:1. Törnevalla socken, Linköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk förundersökning. Östergötlands länsmuseum Rapport 10:2000.

Petersson, M. & Ulfhielm, A. 2000. Vilhelmsberg – ett gravfält från vendeltiden. Vilhelmsberg, Skålstad 1:12, Kvillinge socken, Norrköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk undersökning. Riksantikvarieämbetet UV Öst Rapport 2000:10.

Skjöldebrand, M. 1993. Bjärby. Östergötland, Törnevalla socken, Linköpings kommun Bjärby 1:10 och 1:12, Fornlämning 207. Arkeologisk utredning. Riksantikvarieämbetet UV Linköping.

Skoglund, M. 1997. Norr om Herrbeta rastplats. Törnevalla socken, Linköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk förundersökning. Östergötlands länsmuseum Rapport.

Skoglund, M. 1998. Björnviken 2:2, Åby, Kvillinge socken, Norrköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk förundersökning. Östergötlands länsmuseum Rapport.

Stålbom, U. 1989. Östergötland, Törnevalla socken, Linköpings kommun, Älvestad 3:3 B. Arkeologisk utredning. Riksantikvarieämbetet UV Mitt Rapport.

Stålbom, U. 1994. Klinga. Ett gravfält. Slutundersökning av ett gravfält och bebyggelselämningar från bronsålder och äldre järnålder. Östergötland, Norrköpings kommun, Borgs socken, Klinga, STÅ 6352, Fornlämning 210. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport 1994:11.

Sundberg, K. 2001. Optokabel från Norrköping till Vårdsberg. Borg m fl socknar, Linköping och Norrköpings kommuner, Östergötland. Arkeologisk utredning och förundersökning. Riksantikvarieämbetet UV Öst Rapport 2001:44.

Syse, B. 1996. RAÄ 66, Linghem, Törnevalla socken, Östergötland. Arkeologisk slutundersökning. Riksantikvarieämbetet UV Uppsala Rapport.

Ternström, C. 2001a. Hallstra 7:7. Törnevalla socken, Linköpings kommun, Östergötlands län. Arkeologisk förundersökning. Östergötlands länsmuseum Rapport 14:2001.

Ternström, C. 2001b. Norrköping – Åby. Fjärrvärme. Norrköping kommun, Östergötland. Arkeologisk förundersökning. Östergötlands länsmuseum Rapport 52:2001.

Ternström, C. 2003. Händelö. F d S:t Johannes socken, Norrköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk utredning, etapp 1. Östergötlands länsmuseum Rapport 78:2003.

Zetterlund, P. 1991. Östergötland, Kimstads socken, Norsholm 10:5. Arkeologisk utredning. Riksantikvarieämbetet UV Mitt Rapport.

Äijä, K., Lindborg, H. & Schönbeck, M. 1996. Tallboda. RAÄ 16, 18, 258, 269, 270, Rystad socken, Östergötland. Riksantikvarieämbetet UV Linköping Rapport 1996:46.

Litteratur

Almquist, J. A. 1947. Frälsegodsen i Sverige under storhetstiden : med särskild hänsyn till proveniens och säteribildning. D. 3, Östergötland, Bd 2, Säterier, 1947.

Berg, J. 2003. Gods och landskap : jordäggande, bebyggelse och samhälle i Östergötland 1000-1562. Stockholm.

Bergsten, K.-E. 1946. Östergötlands bergslag, en geografisk studie. Lund.

Bodstedt, I. A. 1945. Historik över Sveriges småbanor 1802-1865, Statens Järnvägars museum, Stockholm.

Borna Ahlkvist, H. Hällristarnas hem. Gårdsbebyggelse och struktur i Pryssgården under bronsålder. Riksantikvarieämbetet. Arkeologiska undersökningar Skrifter nr 42.

Borna Ahlkvist, H. & Tollin, C. 1994. Kring Stång. En kulturgeografisk utvärdering byggd på äldre lantmäteriakter och historiska kartöverlägg. Riksantikvarieämbetet.

Broocman, Carl Fredric, Beskrivning över de i Östergötland befintliga städer, slott, sockenkyrkor, socknar, säterier, överofficersboställen, järnbruk och prästgårdar mm. / Faks.-utg. Linköping 1993.

Carlegrim, E. 1996. Vågar i Åkerbo : om 1700-talets våghållning i östgötsk slättbygd. Cnattingius, B. 1929. Bidrag till östgötavägarnas historia.

Det svenska jordbrukets historia. Bd 1. Jordbrukets första femtusen år. Welinder, S., Pedersen, E. A. & Widgren, M. 1998. Natur och Kultur/LTs förlag.

Det svenska jordbrukets historia. Bd 2. Jordbruket under feodalismen. 1000-1700. Myrdal, J. 1999. Natur och Kultur/LTs förlag.

Fredriksson, M. 1996. Pietet eller vandalism. Isak Gustaf Clasons herrgårdsprojekt i Östergötland. Stockholm.

Heckscher, E. F. 1907. Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling. Stockholm.

Hemmet – trakten – världen. Arkeologi i Östergötland. Meddelanden från Östergötlands länsmuseum 2004. Ödeshög. Janzon, G. O. 1983. Zoomorphic clay figurines and beads from Ire, Hangvar parish, Gotland. I Fornvännen 1983/1.

Johannesson, C. J. 1926. Sveriges järnvägsstationer. Stockholm.

Johansson, H. E., 1985. När järnvägen kom till Norrköping.

Kaliff, A., m fl. 1995. Skenet från det förflutna. Arkeologi och myter i en bronsåldersbygd. Riksantikvarieämbetet.

Kaliff, A. 1999. Arkeologi i Östergötland. Scener ur ett landskaps förhistoria. Uppsala.

Karlsson, P. & Tagesson, G. (red.), 2003. I Tyskebacken. Hus, människor och industri i stormaktstidens Norrköping. Riksantikvarieämbetet.

Kindahl, A. (red). 1994. Alla tiders Norrköping. Vägvisare till kulturhistoriska sevärdheter i Norrköpings kommun. Norrköpings stadsmuseum. Norrköping.

Kulten – makten – människan. Arkeologi i Östergötland. Meddelanden från Östergötlands länsmuseum 2004. Ödeshög.

Linköpingsbygden. Serien: Linköpings historia, Linköpings kommun, 1987.

Lovén, C. 1996. Borgar och befästningar i det medeltida Sverige. Stockholm : Kungl. Vitterhets-, historie- och antikvitetsakademien.

Lundqvist, L., Lindeblad, K., Nielsen, A.-L. & Ersgård, L. 1996. Slöinge och Borg. Stormansgårdar i öst och väst. Riksantikvarieämbetet Arkeologiska undersökningar Skrifter 18.

Menander, H. & Molin, F. (red.), 2005. Ett bredare fält. Arkeologi och kulturhistoria vid Linköpings flygplats. Riksantikvarieämbetet.

Månsson, E. 1995. Gods och gårdar i Östergötland. D. 1, Norra skogsbygden och Östgöta slätten. Linköping : Östergötlands läns hushållningssällskap.

Nordén, A. 1925. Östergötlands bronsålder. Linköping.

Nordenfalk, E. 1931/32. Gästgivargårdar och stråkvägar i 1600-talets Östergötland. Meddelanden från Östergötlands länsmuseum.

Norra Östergötlands Järnvägar och Mellersta Östergötlands Järnvägar 1924-1944 (TÖJ 1944), Norrköping.

Olsén, P. 1965. Norrköpings historia: från forntid till Vasatid. Norrköping.

Ridderstad, A. 1918. Östergötlands beskrivning med dess städer samt landsbygdens socknar och alla egendomar. Stockholm.

Ridderstad, A. 1875. Historiskt och geografiskt lexikon öfver Östergötland.

Sjöström, I. & Ullén, M. (red.), 2004. Östergötland. Landskapets kyrkor. Riksantikvarieämbetet.

Svallhammar, S. 1991. En spårlös järnvägssatsning? Om introduktionen av ett nytt transportmedel i norra Kalmar län. Kulturgeografiska institutionen Stockholms universitet, Meddelandenserie B 75. Edsbruk.

Svallhammar, S. 1998. Utveckling eller avveckling? Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet, Nr 105, Eds bruk.

Svallhammar, S. 2005. Kronan på verket? (in print). Malmö.

Slott och herresäten i Sverige. Östergötland. 1971.

Svenska gods och gårdar, del XVII. Östergötland. 1940.

Svenska slott och herresäten vid 1900-talets början. Östergötland. 1923.

Sveriges Bebyggelse, III. 1950.

Tagesson, G. 2002. Biskop och stad: aspekter av urbanisering och sociala rum i medeltidens Linköping. Lund Studies in Medieval Archaeology 30. Lund.

Tåg och Spår. Sveriges första järnvägmuseala tidskrift.

Wennberg, A. 1947. Lantbebyggelsen i nordöstra Östergötland 1600-1875. Meddelanden från Lunds universitets geografiska institution.

Widegren, P. D. Försök till en ny beskrivning över Östergötland / Faks.-utg. 1993

Widgren, M. 1983. Settlement and farming systems in the early Iron Age. A study of fossil agrarian landscapes in Östergötland, Sweden. Stockholm Studies in Human Geography 3.

William-Olsson, W. 1944. Näringsliv och trafik i norra och mellersta Östergötlands järnvägars trafikområden 1920-1940.

Öster, J. 1944. Östergötland under mitten av 1600-talet. Geographica nr 15.

Östergötland. Svenska turistföreningens årsskrift 1983. Uppsala.



RAPPORTER FRÅN ARKEOLOGIKONSULT 2005:2021

www.arkeologikonsult.se
Box 466 194 04 Upplands Väsby
Tel 08-590 840 41
Fax 08-590 725 41