

Ostlänken genom Linköping

Linköpings kommun, Östergötlands län

PM Kulturarvsanalys - samrådshandling, val av lokaliseringlaternativ

OLP1_2-04-025-00000-0_0-0006

Ärendenummer: TRV 2014/72087

2021-11-02



Kinda kanal med kaj och pollare	Allé mot säteriet Tolefors	Stensträng i hagmark i anslutning till säteriet Lagerlunda	Tolefors huvudbyggnad		Cirkelformad båthamn i anslutning till Kinda kanal/ Stångån	Åker- och betesmark invid Sälla
Silos och magasin tillhörande Lantmännens etablering vid kanalen	Vattenanknuten bebyggelse och vattenspegel vid Sälla kvam		Torp i gräns mellan odlingsmark och skog, lokaliserat i anslutning till säteriet Lagerlunda		Tegelbyggnad i gamla slakteriområdet med det moderna Tornet i bakgrunden	Allé i odlingslandskap väster om Linköping
Ekonomibyggnad i odlingslandskap öster om Linköping	Ekrika hagmarker i anslutning till säteriet Lagerlunda	Värme kraftverket i Linköping	Odlingslandskap väster om Linköping, strax söder om Rappestad	Mindre väg i odlingslandskap öster om Linköping	Stenvalvsbro över Sviestadån invid Bjurholmen	Ekonomibyggnad öster om Linköping

Bilder framsida.

Trafikverket

Postadress: Box 494, 581 06 Linköping

E-post: ostlanken@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Ostlänken genom Linköping. PM Kulturarvsanalys - samrådshandling, val av lokaliseringalternativ.

Dokument-ID: OLP1_2-04-025-00000-0_0-0006

Författare: Daniel Nilsson, Ingela Spijkerman, Louise Westman, Tyréns AB för Ramboll/Atkins

Specialiststöd: Sara Lindberg, John Hedlund, Jennifer Magnusson, Martin Lagergren, Tyréns AB för Ramboll/Atkins

Kartor: Johanna Andersson, Emelie Da Graca Stahre, Joline Bergsjö, Ramboll/Atkins

Interngranskning: Anna Carver Tyréns AB för Ramboll/Atkins

Dokumentdatum: 2021-11-02

Version:_.4

Kontaktperson: Axel Werner, Trafikverket

Foto: Tyréns AB för Trafikverket, Ramboll/Atkins

Illustration: Tyréns AB och Ramboll för Trafikverket, Ramboll/Atkins

Innehåll

Sammanfattning	5	Teman	20	Tallboda och Östra Malmskogen	48
Inledning	6	Förhistoriska landskap	20	Kallerstad med omland	50
Bakgrund	6	Is, vatten och jord	20	Stångåns årum med Kinda kanal och Stångebro	52
Lokaliseringsutredningen	6	Stenålderslandskap	21	Industrilandskapet Steninge	56
Syfte med PM	6	Bronsålderslandskap	21	Den historiska stadskärnan	58
Avgränsning	6	Landhöjning	22	Vasastaden	62
Metodik	8	Järnålderslandskap	23	Gottfridsberg och Valla	64
Tematisk analys	8	Kommunikationer och centrala noder	24	Södra staden	66
Karaktärisering	8	Förhistoriska rörelsemönster	24	Västra ytterstaden	68
Karaktärsområden	8	Sockencentra som noder	24	Tornby	70
Projektrelaterad förändring och miljöanpassning	9	Linköpings strategiska läge	26	Tift med omland	72
Grunder och kriterier för bedömning	10	Förbättrade landsvägar under stormaktstiden	26	Stordriftslandskapet Gerstorp – Tjärarp	76
Lokaliseringsalternativ	10	Kommunikationer och industrialismen	26	Malmslätt och västra Malmskogen	78
Skydd & förvaltning av kulturmiljövården	12	Bilismens genombrott	27	Säterilandskapet Lagerlunda - Tolefors	80
Lagstiftning	12	Agrara mönster	28	Ekbacken – Ånestad – Rappestad	82
Lagen om byggande av järnväg (1995:1649)	12	Landskap med lång brukningskontinuitet	28	Vikingstad	84
Väglagen (1971:948)	12	Järnålderns agrara mönster	29	Ekströmmen – Vargskogen – Kårarp	86
Miljöbalken (1988:808)	12	Medeltida agrara mönster	29	Sjögestadslätten	88
Plan och bygglagen (2010:900)	12	Säterier	31	Slätten Kapellån-Slakaån	90
Kulturmiljölagen (1988:950)	12	Torpen i landskapet	32	Slaka-Lambohov och Skeda	92
Kulturmiljö som allmänt intresse	13	Jordbrukets rationalisering	32	Tinnerö odlingslandskap	94
Regionalt utpekade kulturmiljöer	13	Staden – drivkrafter och bebyggelseutveckling	34	Ordlista	96
Kommunalt utpekade kulturmiljöer	13	Makt, handel, hantverk	34	Referenser	98
Mål	13	Stadsbyggnadsideal	35	Trafikverket underlag	98
Europeiska Landskapskonventionen	13	Industrialisering av staden	36	Trafikverket ej publicerat underlag	98
Nationella mål	13	Militärens Linköping	36	Nationellt underlag	98
Trafikverkets mål för kulturarv och kulturmiljö	13	1900-talets industri och utveckling av handeln/bilismen	37	Regionalt underlag	98
Projektspecifika mål	13	Universitetsstaden	37	Kommunalt underlag	98
Projektets krav för kulturarvsanalys	14	Koloniområden	37	Övriga källor	98
Formella skydd och utpekanden	15	Karaktärisering	38	Kartor	99
Riksintressen för kulturmiljövården	15	Övergripande landskapskaraktärer	38	Geodataunderlag	99
Enskilda byggnadsminnen	18	Tätortslandskap	38	Muntliga uppgifter	99
Regionalt utpekade miljöer	18	Flacka öppna slättlandskap	39	Övriga webbkällor	99
Kyrkliga kulturminnen	18	Uppbrutna slättlandskap	40		
Kommunalt utpekade kulturmiljöer	18	Mosaikartat sprickdalslandskap	40		
Statliga byggnadsminnen	18	Stensträngslandskapet Skäggestad - Fröstad	42		
Täthetsanalys - fornlämningar	19	Rystad - Gärstad	44		
		Vänge - Köpetorp	46		

Sammanfattning

Kulturarvsanalysen är framtagen inom lokaliseringstuderingen för Ostlänken, sträckan genom Linköpings tätort. Skedet innebär att alternativa lokaliseringar för sammantaget 10 lokaliseringalternativ utreds tillsammans med alternativ för stationslägen och sidosystem.

Ny infrastruktur kan påverka kulturmiljön genom bland annat borttagande eller förlust, fragmentering och barriärverkan.

Syftet med denna PM är att ge underlag om vilka kulturmiljövården som riskerar att påverkas, vad de representerar och hur projektet ska lokaliseras och utformas för att värdena ska kunna bibehållas. Kulturarvsanalysen bygger på källor i form av litteratur, planeringsunderlag, kartunderlag, arkivmaterial, GIS-analys och fältbesök. Den är indelad i några huvudsakliga steg:

- Ett inledande kapitel som redovisar *skydd och förvaltning*. Där redovisas lagstiftning och mål, men också formella skydd och utpekanden inom utredningsområdet.
- En *tematisk analys* som redogör för den historiska utvecklingen och berättar *varför* det ser ut som det gör på en övergripande landskapsnivå.
- En *karaktärisering* som beskriver *hur* det ser ut, dels på en övergripande nivå, dels på karaktärsområdesnivå.

Utredningsområdet omfattar Linköping stad med omgivande slättlandskap och ett mer uppbrutet sprickdalslandskap söder om staden. Inom utredningsområdet finns sju riksintresseområden för

kulturmiljövården, ett större antal byggnadsminnen och regionalt och kommunalt utpekade kulturmiljöer. Delar av utredningsområdet tillhör bland de mer fornlämningstäta i landet.

I Linköping finns många värdefulla bebyggelsemiljöer, planmönster och parker som speglar stadens utvecklingsskeden från medeltiden fram till och med idag. Delar av den historiska stadskärnan utgör bland de bäst bevarade medeltida helhetsmiljöerna i landet. Modernistiska planeringsprinciper präglar stora delar av staden. Stadens topografiska läge utmed en höjdsträckning innebär att Domkyrkan och andra landmärken är väl synliga från slätten. Stångån med Kinda kanal är en viktig historisk kommunikationsmiljö av stor betydelse för staden. Det finns kulturhistoriskt intressanta industrimiljöer kopplade till kanalen, före detta hamnområden och järnvägsstationen. Den militära närvaron har gjort tydliga avtryck i form av bebyggelse, övningsområden, flygplats och industrier.

Slättlandskapet inom utredningsområdet varierar från storskaligt till mer småbrutet. Söder om staden finns ett betespräglat eklandskap av nationellt intresse. I de öppna och flackare delarna av slätten är siktlinjerna långa med visuella samband mellan historiska landmärken såsom kyrkor och monumentala gravhögar. Äldre bykärnor bildar tillsammans med utskiftade gårdar och torpbebyggelse en förhållandevis tät bebyggelsestruktur. Omkring Linköping ligger ett stort antal sätierier. Dessa dominerar stora delar av landskapet genom ståndsmässiga anläggningar, allékantade vägar och stordriftsjordbruk.

Koncentrationer av förhistoriska lämningar ligger i höjdparter utmed forna strandlinjer. Utmärkande är omfattande hägnadssystem kring fossil åkermark. Lämpliga platser för bosättning kan i många fall följas genom årtusenden, i vissa fall med kontinuitet fram till befintliga gårdslägen. Exempelvis ligger gravar från järnålder oftast i anslutning till historiska bytomter eller gårdslägen. Tift gravfält är med sina drygt 600 gravar ett av de största gravfälten i Sverige.

- Övergripande och utmärkande kulturhistoriska strukturer inom utredningsområdet är bland annat:
- Uttryck för kyrkans och kronans makt i staden och dess omland
- Stadens årsringar
- Den goda tillgången på odlingsbar mark runt Linköping, något som bidragit till att forna människors liv från åtminstone bronsålder och framåt.
- Koncentration av fornlämningar i höjdlägen, utmed viktiga historiska vägar och kommunikativa noder
- By- och gårdslägen med avläsbar platskontinuitet
- Vattenvägarna i östvästlig riktning samt sydlig riktning
- Äldre vägar som följer landskapets topografiska förhållanden
- Kommunikativa knutpunkter i möten mellan lands- och vattenvägar med lång bebyggelsekontinuitet och lämningar efter mänsklig aktivitet
- Tät struktur av sätierier omkring staden

INLEDNING

Allékantad väg mot säteriet Lagerlunda.

Bakgrund

Vårt transportsystem behöver ständigt utvecklas och förbättras och ett utvecklingsområde är järnvägen där vi ser att järnvägens kapacitet inte räcker till. Med Ostlänken, ny en 16 mil lång dubbelspårig stambana mellan Järna och Linköping, tas det första steget mot nya stambanor i Sverige.

Ostlänken går genom tre län: Stockholm, Södermanland och Östergötland. Fem nya resecentrum ska byggas i Vagnhärad, Skavsta, Nyköping, Norrköping och Linköping.

Ostlänken planeras för persontåg i hastigheter upp till 250 km/h och ansluter till det befintliga stambanenätet, men ska också ses som en länk i en ny stambana mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Rapporten behandlar Ostlänkens/ny stambanas passage genom Linköpings tätort inklusive ett nytt resecentrum.

Lokaliseringsutredningen

I lokaliseringsutredningen beskrivs tänkbare lokaliseringalternativ och deras konsekvenser. Mot bakgrund av lokaliseringsutredningen ska Trafikverket ta ställning till vilket alternativ som ska studeras vidare. Alternativen beskrivs i form av korridorer inom vilka det bedöms vara möjligt att bygga önskad järnvägsanläggning. Järnvägens sträckning inom vald korridor utformas först i nästa planeringskede.

Syfte med PM

Denna PM är framtaget inom lokaliseringsutredningen för sträckan genom Linköpings tätort och utgör underlag för beskrivningar och bedömningar i lokaliseringsutredningen.

Begreppet kulturarvsanalys motsvarar en arbetsprocess, där denna PM, andra handlingar och arbetsmaterial ingår. Syftet med kulturarvsanalysen är att bidra till att anläggningen får den långsiktigt mest hållbara lokaliseringen och utformningen. Som process ska kulturarvsanalysen ska hantera och integrera miljöaspekten kulturmiljö i planlägningsprocessen så att anläggningen kan planeras och byggas på ett miljöanpassat sätt. Dokumentet visar nuläget hösten 2021, framtida utredningar kan bidra med kunskap som inte är inkluderad i kulturarvsanalysen.

Analysen ska ge förutsättningar för att de lagar, förordningar och mål som reglerar kulturmiljön ska kunna hanteras korrekt. Planläggningen ska ske med hänsyn till kulturmiljövärden, negativ påverkan ska minimeras och skador ska förebyggas. Kulturmiljön ska hanteras som en resurs för en hållbar utveckling av samhället. Det kan även innebära att kulturmiljöns värden förtydligas och stärks.

Övergripande syfte med miljöarbete

Det övergripande syftet med miljöbedömning är integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Arbetet regleras av Miljöbalken (1998:808) och Miljöbedömningsförordning (2017:966) och Lagen om byggande av järnväg (1995:1649).

PM Kulturarvsanalys ska ge underlag om vilka kulturmiljövärden som riskerar påverkas, vad de representerar och hur projektet ska lokaliseras och utformas för att värdena ska kunna bibehållas. I rapporten sammanställs och analyseras befintligt underlag om kulturmiljön. Resultatet ligger till grund för miljöanpassning av projekteringen och inarbetas i landskapsanalysen, gestaltungsprogrammet och samrådsunderlaget. Kulturarvsanalysen följer hela planlägningsprocessen och förändras och riktas mot de frågeställningar som behandlas i projektet.

Möjligheterna till miljöanpassning är störst under planlägningsprocessens inledande skede, då lokaliseringens bestäms (se figur på sidan 7). Meningen är att anläggningen ska lokaliseras där projektets funktionsmål kan nås med minsta möjliga negativa påverkan på miljön. För kulturmiljö eftersträvas alltså en lokalisering där höga kulturmiljövärden kan undvikas. Lokaliseringen styr i hög grad vilka möjligheter till miljöanpassning som finns i den fortsatta planlägningsprocessen. De miljöeffekter som uppstår till följd av en lokalisering till ett område med höga kulturmiljövärden kan till viss del hanteras men aldrig arbetas bort helt genom anpassningar i utformningen.

Denna PM Kulturarvsanalys ska motsvara kraven på kulturarvsanalys status samrådsrådshandling – val av lokaliseringalternativ (Trafikverket 2018 B). I rapporten inarbetas även arbetsresultat som redan framtagits för samrådsunderlaget och som motsvarar kraven på kulturarvsanalys status samrådsrådsunderlag.

Avgränsning

Definition kulturmiljö

Med kulturmiljö menas av människan påverkade spår i vår miljö som berättar om de historiska skeenden och processer som lett fram till dagens stadsrum och landskap. Samhällsförändringar och människors livsvillkor, värderingar och ideal under olika tider kan följas i landskaps fysiska strukturer, samband och rörelsemönster. Det kan gälla allt från enskilda objekt till stora landskapsavsnitt och komplexa stadsmiljöer och tidsmässigt spänna över allt från förhistoriska lämningar till modern bebyggelse.

Definition kulturarv

Kulturarv avser alla materiella och immateriella uttryck (spår, lämningar, föremål, konstruktioner, miljöer, system, strukturer, verksamheter, traditioner, namnskick, kunskaper mm.) för mänsklig påverkan. Ibland kan begreppet preciseras för att belysa särskilda delar av samhällsutvecklingen, till exempel det biologiska kulturarvet, det industriella kulturarvet eller modernismens kulturarv. Kulturmiljön med dess fysiska uttryck är en del av kulturarvet.

Innehåll, omfattning och avgränsning i PM Kulturarvsanalys regleras av kraven i upphandlingsbeskrivningen (Trafikverket 2018 B).

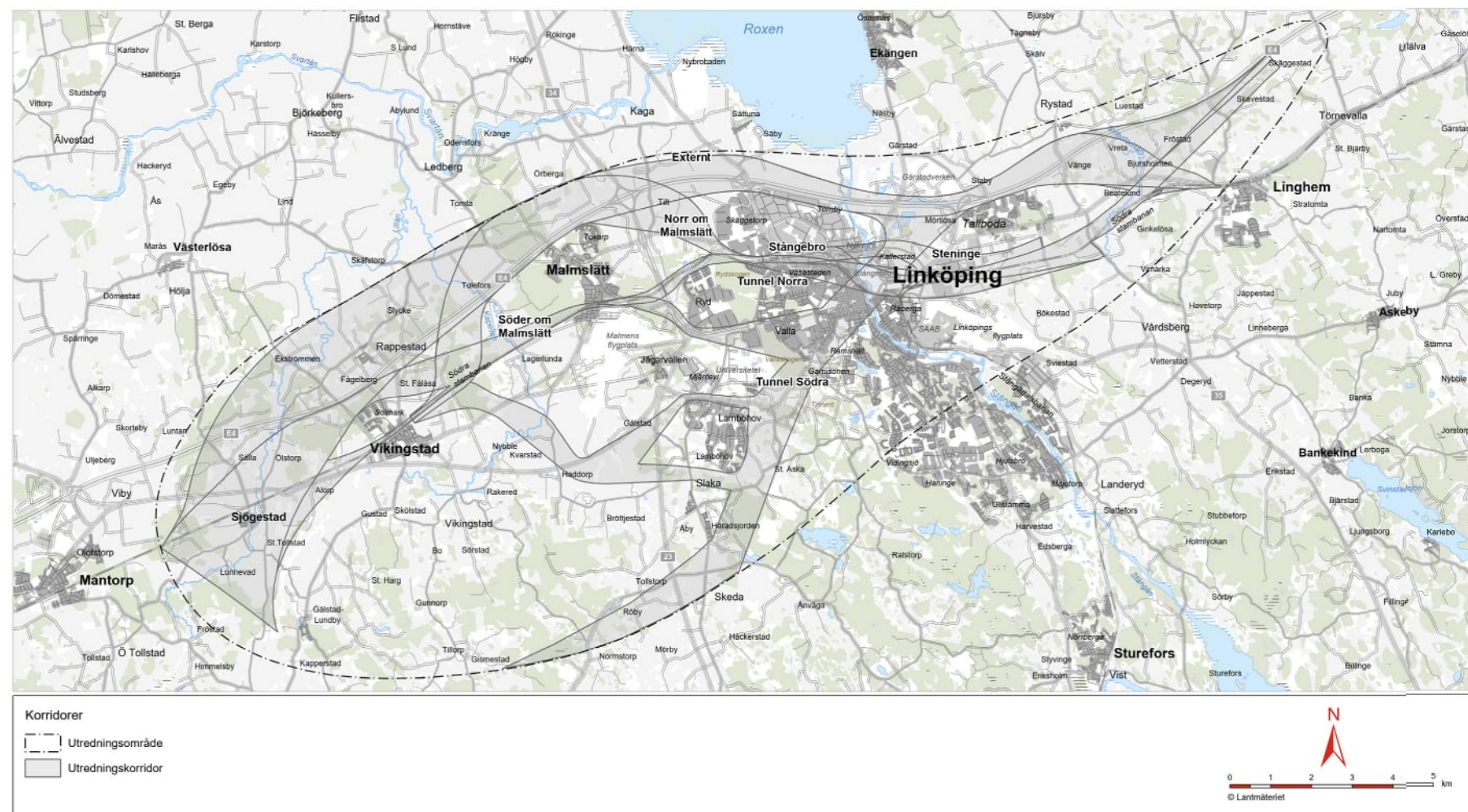
Utredningsområdet och de alternativa utredningskorridorerna redovisas i karta på sidan 7. Det aktuella utredningsområdet överlappar delvis med Ostlänken delsträcka Bäckeby–Tallboda.

PM Kulturarvsanalys avgränsas geografiskt till det område där kulturmiljön kan komma att påverkas av projektet, det så kallade *influensområdet*. Det är huvudsakligen begränsat till de kulturmiljöer som berörs i de alternativa utredningskorridorerna. PM Kulturarvsanalys omfattar även strukturer och samband utanför korridorerna, som riskerar påverkas indirekt. Det kan exempelvis röra sig om visuella samband, sammanhängande fornlämningsmiljöer eller historiska kommunikationsstråk som binder samman platser.

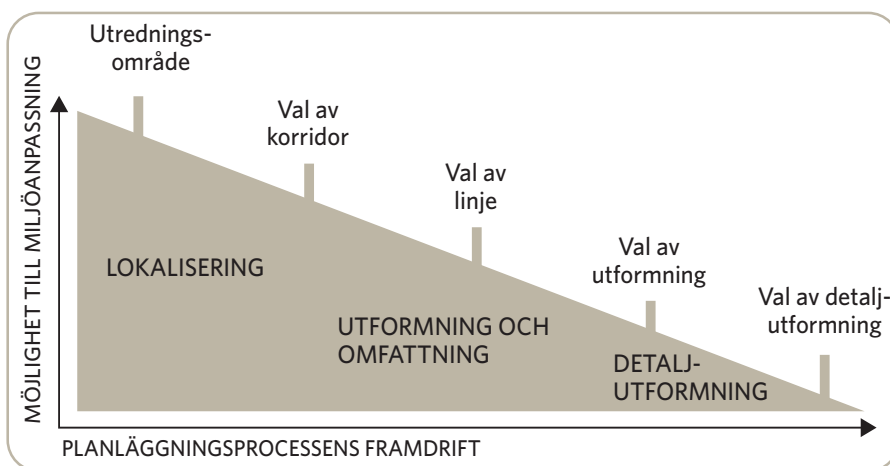
Vad gäller detaljeringsgrad ska PM Kulturarvsanalys avgränsas till en nivå som är av betydelse för möjligheten att anpassa projektets lokalisering och utformning till kulturmiljöns förutsättningar. I denna rapport hanteras kulturmiljön på två olika detaljeringsnivåer. En övergripande nivå omfattar utrednings- och influensområdet och hanteras i kapitlet *Tematisk analys*. En mer detaljerad nivå hanteras därefter i områdeskaraktäriseringen. Indelningen svarar mot 10 lokaliseringalternativ som projektet behandlat (se karta på sidan 7).

Bedömning av projektets påverkan, effekter och konsekvenser för kulturmiljön sker inom ramen för konsekvensbeskrivningen i samrådsunderlaget. Där finns även beskrivning av nollalternativ.

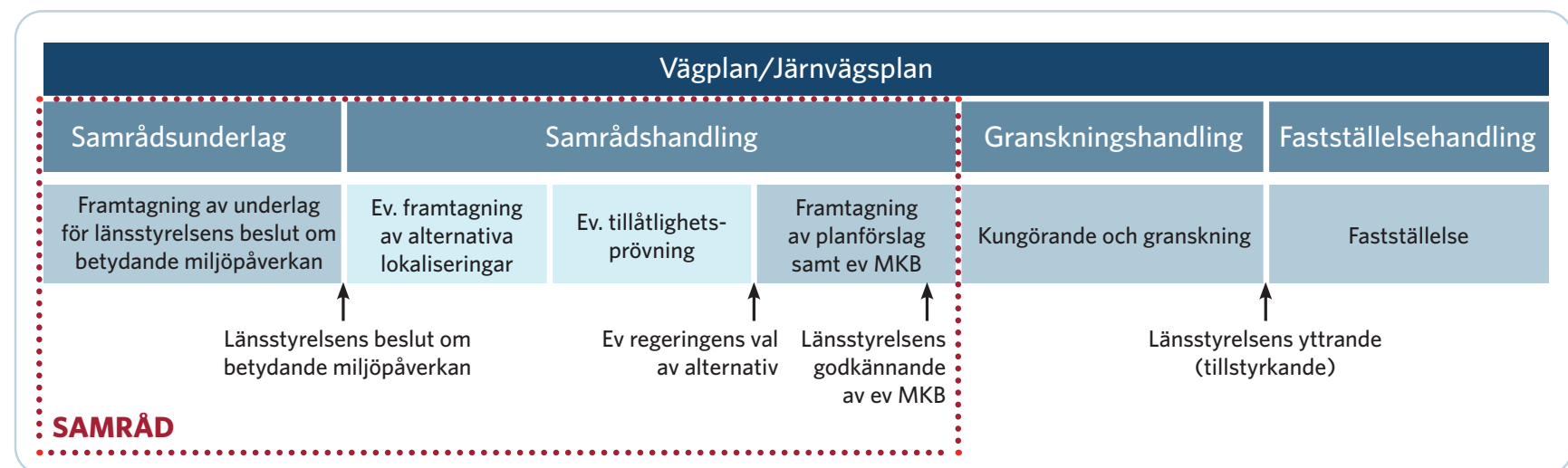
Projektet har vuxit genom utökad uppdrag. Från att fokuserat på lokalisering till och genom Linköping skulle projektet även utreda lokalisering väster om Linköping inom utredningsområdets avgränsning.



Geografiskt område för lokaliseringstudien tillika utredningsområde med korridorerna. För närmare redovisning av korridorerna se texter och kartor s.10-11.



Möjligheten till miljöanpassning under planläggningsprocessens framdrift.



Planläggningsprocessen för järnväg, efter Trafikverkets illustration. Kulturarvsanalysen omfattar samrådsunderlag samt samrådshandling – val av lokaliseringalternativ.

Metodik

PM Kulturarvsanalys bygger på litteratur om kulturmiljön i området, arkivmaterial, olika typer av kartunderlag, GIS-analys och fältbesök. Det område som kan påverkas av planerad järnväg är omfattande. Redovisningen av vilka kulturmiljövärden som finns och vad de representerar delas i rapporten upp i några huvudsakliga steg:

- Ett inledande kapitel som redovisar *skydd och förvaltning*. Där redovisas lagstiftning och mål, men också formella skydd och utpekanden inom utredningsområdet.
- En *tematisk analys* som redogör för den historiska utvecklingen och berättar *varför* det ser ut som det gör på en övergripande landskapsnivå.
- En *karaktärisering* som beskriver *hur* det ser ut, dels på en övergripande nivå, dels på karaktärsområdesnivå.

Genom att först beskriva *varför* det ser ut som det gör på en övergripande landskapsnivå, behöver det inte beskrivas och upprepas inom varje enskilt karaktärsområde. Det gör att textmassan kan hållas ned och tillgängligheten till innehållet ökar. Av samma skäl upprepas inte uppgifter om kulturmiljöernas skydd eller utpekande i senare kapitel – för information hänvisas dels till det inledande kapitlet, dels till kartor i respektive karaktärsområde.

Genom att belysa vad som är kännetecknande för en miljö ges underlag för bedömning av områdets möjligheter och begränsningar för förändring.

För att underlätta läsningen är platsnamn kursiverade första gången de nämns.

Tematisk analys

Den tematiska beskrivningen sätter in kulturmiljön i ett större historiskt, funktionellt och socialt sammanhang, genom att belysa de kulturhistoriska processer och händelser som lett fram till det landskap som möter oss idag. Teman väljs baserat på det aktuella kunskapsläget och vad som framträder och är avläsbart i dagens landskap. De bildar ett sammanfattande ramverk för den följande beskrivningen av karaktärsområdena. Teman sammanfattar landskapets karaktär och förklarar hur de uttryck och företeelser som framträder i den lilla landskapskalan hänger ihop med ett större rumsligt och kulturhistoriskt sammanhang. Temana anknyter även till de berättelser som Linköpings kommun använder i stadens kulturmiljöprofil.

Kunskap om samhällets utveckling och de historiska processerna är en förutsättning för att kunna avläsa varför landskapet ser ut som det gör idag. Bärande berättelser identifieras, liksom även de fysiskt avläsbara uttrycken som återspeglar berättelserna.

Grunden för kulturmiljön består av de naturförutsättningar som människor under olika tider varit tvungna att förhålla sig till. En del naturförutsättningar har gett upphov till sega strukturer. Ett sådant exempel är den goda

tillgången på odlingsbar mark runt Linköping, något som bidragit till att forma människors liv från åtminstone bronsålder och framåt. Andra förutsättningar har gett upphov till mer föränderliga strukturer. Ett exempel på det är landhöjningen, som förvandlat landskapet från en skärgård under stenåldern till det vi ser idag och som under förhistorisk tid i hög grad påverkat vegetationen i området.

I PM Kulturarvsanalys redovisas den förhistoriska och historiska landskapsutvecklingen översiktligt i text och kartor. I senare skeden, efter arkeologiska utredningar och undersökningar genomförts, kommer ny kunskap bidra till fördjupade slutsatser om den kulturhistoriska utvecklingen under förhistorisk tid.

Karaktärisering

Karaktäriseringen inleds med en beskrivning av fyra övergripande landskapskaraktärer som identifierats. Det är områden som präglas av olika naturförutsättningar och människans nyttjande av de givna förutsättningarna. Det kan till exempel handla om skillnaden på mängden och kvaliteten på odlingsbar mark, som i vissa områden bildat grund för ett stort välstånd, som manifesteras i stora, rikt utsmyckade ekonomibyggnader på gårdar i de storskaliga och rationellt brukade slättlandskapen. Motsvarigheter saknas i mer mosaikartade och topografiskt varierade landskap. Samma landskapstyp kan uppträda på flera platser i utredningsområdet.

Identifierade landskapstyper är:

- Tätortslandskap
- Flacka öppna slättlandskap
- Uppbrutna slättlandskap
- Mosaikartat sprickdalslandskap

I den övergripande karaktäriseringen förmedlas grunderna för utbredda karaktärsdrag och bebyggelsemönster i landskapet, som spänner över flera karaktärsområden. Med blicken fäst på det enskilda karaktärsområdet kan dessa förhållanden lätt missas.

Karaktärsområden

Det område som kan påverkas direkt eller indirekt av Ostlänkens korridorer har delats in i tjugofyra karaktärsområden. Ett karaktärsområde har ett avgränsbart och definierbart uttryck som bygger på naturförhållanden, markanvändning, kommunikationsmönster, bebyggelsens struktur och karaktärsdrag och annat historiskt och kulturellt innehåll i landskapet.

Beskrivningen av ett karaktärsområde görs utifrån kulturmiljöns karaktär och uttryck, samband och strukturer. De uttryck som gör den historiska utvecklingen läsbar just i det här området, uttryck som är särskilt viktiga för förståelsen av kulturmiljön, kallas *värdebärande karaktärsdrag* och summeras i punktform. Uttrycken relateras till den bakgrund som presenteras i den tematiska analysen. Fokus ligger på de värden som kan komma att påverkas av en spårdragning inom de aktuella korridorerna.

Redogörelsen av karaktärsområdena rymmer *råd för lokalisering och utformning*. Råden avser kulturmiljön *inom* det enskilda karaktärsområdet. De omfattar ingen prioritering mellan utredningsalternativ eller mellan kulturmiljöer inom olika karaktärsområden. Kulturmiljövärden som beskrivs i de olika karaktärsområdena kan vara mer eller mindre känsliga för förändring. En ny lokalisering av järnväg ger effekter på kulturmiljön på olika skalnivåer, från övergripande mönster och strukturer ned till enskilda objekt i landskapet.

Karaktärsområdena beskrivs i geografisk ordning från öst till väst:

- Stensträngslandskapet Skäggestad - Fröstad
- Rystad - Gärstad
- Vänge - Köpetorp
- Tallboda och östra Malmskogen
- Kallerstad med omland
- Stångåns årum med Kinda kanal och Stångebro (fördjupad del)
- Industrilandskapet Steninge
- Historiska stadskärnan (fördjupad del)
- Vasastaden
- Gottfridsberg och Valla
- Södra staden
- Västra ytterstaden
- Tornby
- Tift med omland (fördjupad del)
- Stordriftslandskapet Gerstorp - Tjärarp
- Malmslätt och västra Malmskogen
- Säterilandskapet Lagerlunda – Tolefors
- Ekbacken – Ånestad – Rappestad
- Vikingstad
- Ekströmmen – Vargskogen – Kårarp
- Sjögestadsslätten
- Slätten Kapellån – Slakaån
- Slaka- Lambohov och Skeda
- Tinnerö odlingslandskap (fördjupad del)

I texten ligger fokus på kulturmiljövärden, för redogörelse av skyddade och utpekade miljöer se *Skydd och förvaltning av kulturmiljövärden*. För varje karaktärsområde följer en karta som visar utpekade skydd och värden samt karaktärsområdets avgränsning. I några områden har mer ingående analyser av kulturmiljön krävts och dessa avviker därför i omfattning, dessa beskrivs som fördjupade delar.

Projektrelaterad förändring och miljöanpassning

Inga landskap tål alla typer av förändringar och få landskap är känsliga för alla typer av förändringar. Kulturmiljön kan tåla mer eller mindre förändring beroende på hur den föreslagna förändringens skala och karaktär samverkar med miljöns uttryck och värden. Därför är det viktigt att förstå vilken typ av anläggning Ostlänken är och vilken typ av förändring som projektet kan ge upphov till.

Trots att projektet befinner sig i ett inledande skede läses många möjligheter fast genom de beslut som fattas i detta skede. Det gäller inte bara lokalisering utan även övergripande val kring utformning, såsom val mellan alternativ ovan mark eller i tunnel. Strukturella förändringar som en ny infrastruktur kan innebära för kulturmiljön är bland annat:

- Förlust
- Intrång
- Fragmentering
- Barriärverkan

Förlust uppkommer genom markanspråk i kulturhistoriskt värdefulla områden. Det kan leda till borttagande av fornlämningar och rivning av bebyggelse. Förlust kan också uppstå när strukturer ersätts, till exempel genom att en ny väg anläggs och att en gammal tas bort. När delar av en miljö påverkas av markanspråk kallas det *intrång*, vilket är en typ av fragmentering.

Fragmentering innebär förluster genom intrång och omvandling, minskning eller försämring på grund av infrastrukturens barriärpåverkan. Exempelvis kan fragmentering av åkermarken leda till att vissa ytor blir för små för att fortsatt kunna brukas med lönsamhet. Jordbruket håller landskapet öppet och är viktigt för den historiska läsbarheten.

En *barriär* kan vara fysisk eller visuell, eller både och. Ett fysiskt hinder kan stoppa framkomlighet och begränsa rörelsemönster, medan en visuell barriär är ett hinder som skymmer visuell kontakt eller utblick, vilket påverkar hur landskapet uppfattas och avläses. Barriäreffekter är fysisk eller upplevelsemässig påverkan där tillgång till och rörlighet inom sammanhängande områden begränsas.

← FÖRÄNDRING →						
Områdets värden kommer att:	Förtydligas	Förstärkas	Bibehållas oförändrade	Försvagas	Förvanskas	Försvinna
Innebörd:	Förbättring		Neutral påverkan	Skada	Påtaglig skada	
Förhållningssätt:	Stärka		Bruka varsamt	Undvika och minimera	Ej tillåtligt	

Illustration av handlingsutrymme vid tillämpning av hushållningsbestämmelserna - från att stärka det önskvärda till att förhindra det otillåtna i hantering av riksintressen. Efter Riksantikvarieämbetets handbok för riksintressen (2014).

Barriäreffekter kan också handla om påverkan på visuella samband. I PM Kulturarvsanalys ska visuella samband med betydelse för upplevelsen av och förståelsen för kulturmiljön redovisas. Visuella samband kan tillhöra kulturmiljöns uttryck. Det kan röra sig om fornlämningar som gravar, som anlagts i manifesta lägen och som exponerar visuellt mot en färdled. Det kan också vara sockenkyrkan som byggts i höjdläge för att synas så långt som möjligt. Säterier är exempel på miljöer där rumslighet och visuella samband varit viktiga element vid planering och anläggande. Gemensamt för dessa är att det finns en avsiktlighet vid uppförandet av respektive anläggning, ett medvetet strukturerande av landskapet. Andra typer av siktlinjer, utan bäring på kulturmiljö, omfattas inte av PM Kulturarvsanalys.

Visuella barriärer kan påverka upplevelsen och förståelsen av ett kulturlandskap. Odlingslandskapens öppenhet erbjuder en möjlighet att uppleva och förstå sambanden mellan olika objekt och strukturer som ingår i landskapet, exempelvis samband mellan byar och bygravfält, och samband mellan byar och utskiftade gårdar. En barriär genom landskapet försämrar möjligheten att förstå dessa samband.

I viss mån kan kulturmiljön även gynnas av förändring. Ny infrastruktur kan ersätta äldre lösningar med negativ påverkan, vilket kan förtydliga samband eller strukturer. Hos Trafikverket finns ett pågående arbete kring kulturmiljöstärkande åtgärder i Ostlänkens driftskede. Framtagandet av åtgärder leds av Trafikverket och sker i samråd med länsstyrelse, kommun och fastighetsägare och resulterar i ett åtgärdsprogram.

En del av metodiken som inte är synlig i denna rapport är den kommunikation som under projektets gång är en förutsättning för miljöanpassningen. Projektet ska kontinuerligt förses med kulturmiljöunderlag med relevans för det skede i planlägningsprocessen som projektet befinner sig i. Kulturmiljökompetensen arbetar integrerat med konsultens projektgrupp. I arbetet ingår att kommunicera och tydliggöra de kulturmiljöaspekter som är betydande för projektets framdrift till berörda teknikområden och till Trafikverkets teknikstöd för kulturmiljö.

Värde	Kulturmiljöer
Högt kulturmiljövärde	Kulturmiljöer som är avgörande för att läsa och förstå landskapets historiska berättelser och förändring över tid genom att de är särskilt representativa eller utgör en historisk unik miljö som berättar om utvecklingsförlopp, specifik tidsperiod, funktioner eller händelser.
Måttligt kulturmiljövärde	Kulturmiljöer som är viktiga för möjligheten att läsa och förstå landskapets historiska berättelser och förändring över tid genom att de är representativa för utvecklingsförlopp, specifik tidsperiod, funktioner eller händelser.
Kulturmiljövärde	Kulturmiljöer som bidrar till möjligheten att läsa och förstå landskapets historiska berättelser och förändring över tid genom att de har betydelse för utvecklingsförlopp, specifik tidsperiod, funktioner eller händelser.

Bedömningskriterier för kulturmiljöns värden, som används i kulturarvsanalys, landskapsanalys och lokaliseringsutredningens konsekvensbeskrivning.

Grunder och kriterier för bedömning

Bedömningsgrunderna är den lagstiftning och de mål som reglerar kulturmiljövården (se *Skydd och förvaltning av kulturmiljövården s.12-19*). Inför arbetet med PM Kulturarvsanalys har bedömningskriterier tagits fram, baserat på tidigare utfört arbete inom Ostlänkens andra delsträckor. Kriterierna används även i landskapsanalysen och i samrådshandlingens miljökonsekvensbeskrivning.

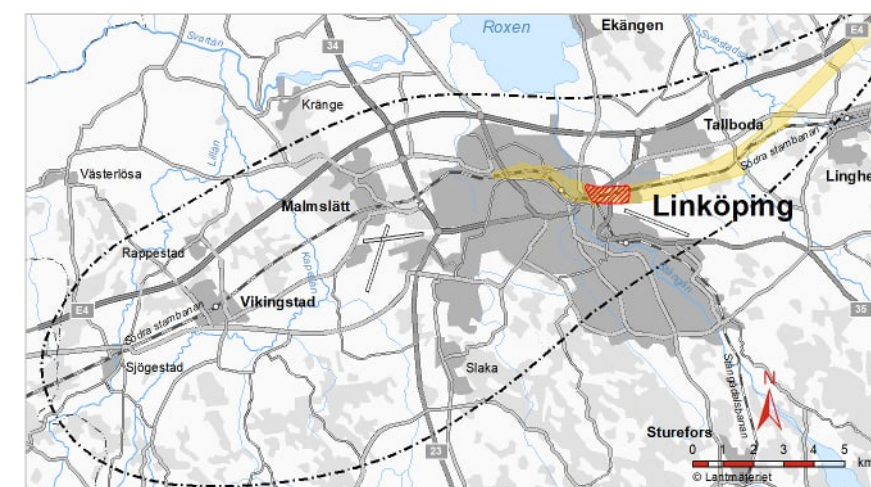
Lokaliseringsalternativ

10 lokaliseringalternativ utreds för delsträckan genom Linköpings tätort. Dessa lokaliseringalternativ består av en eller två korridorer.

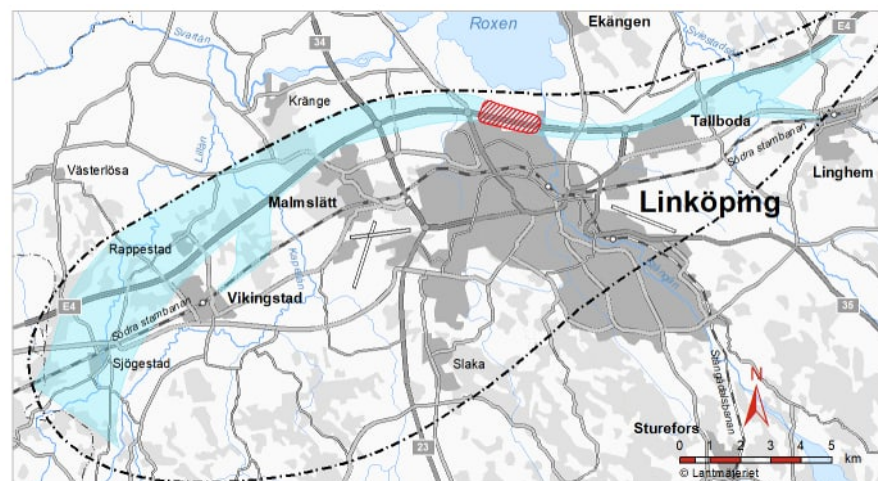
De lokaliseringalternativ som utreds är:

- Externt
- Steninge – Norr om Malmslätt
- Steninge – Söder om Malmslätt
- Stångebro östra (östligt stationsområde) – Norr om Malmslätt
- Stångebro västra (västligt stationsområde) – Norr om Malmslätt
- Stångebro östra (östligt stationsområde) – Söder om Malmslätt
- Stångebro västra (västligt stationsområde) – Söder om Malmslätt
- Tunnel Norra – Norr om Malmslätt
- Tunnel Norra – Söder om Malmslätt
- Tunnel Södra

Korridorerna beskrivs översiktligt här.



Korridor Stångebro östra

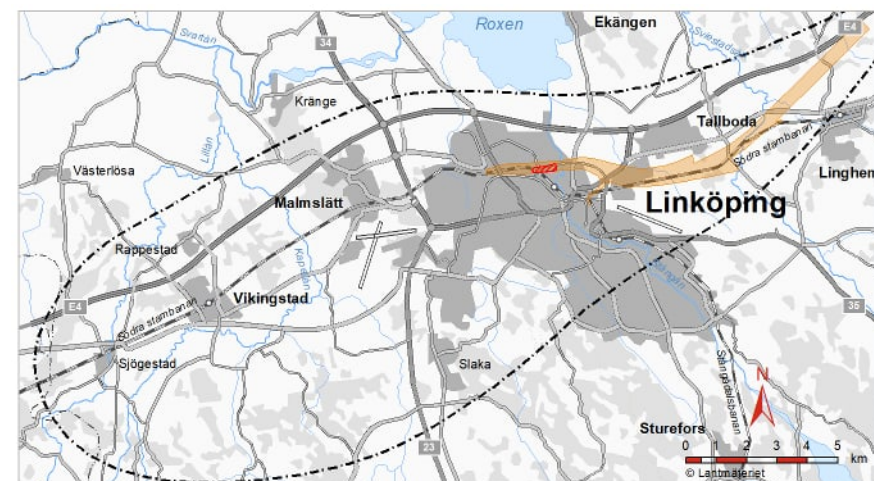


Korridor Externt

Korridor Externt

Korridoren sträcker sig genom hela utredningsområdet och utgör ett lokaliseringalternativ. Korridoren avviker i öster från Ostlänkens delsträcka Bäckeby-Tallboda. Korridoren fortsätter sedan med en bredd som rymmer Ostlänken på endera sidan av E4. Stationen kan placeras längs med E4 antingen på dess norra eller södra sidan, mellan Stångån och trafikplats Linköping Norra. Väster om stationsområdet fortsätter ny stambana antingen längs E4 eller går längre ut i landskapet och passerar norr om Rappestad. Väster om Vikingstad viker den nya stambanan av söderut på östra eller västra sidan om Sjögestad där nya stambanan passerar Södra stambanan planskilt.

Södra stambanan och Stångdalsbanan antas ligga kvar i befintligt läge med nuvarande station inne i staden. Korridoren möjliggör dock en samförläggning genom att korridoren omfattar anslutningskorridorer i öster och i väster (vid Lingham respektive norr om Vikingstad). En samförläggning ingår inte i bedömningen. Sidosystem placeras öster eller väster om stationen med en station på den norra sidan om E4. Med en station på den södra sidan om E4 är den troligaste placeringen öster om stationen.

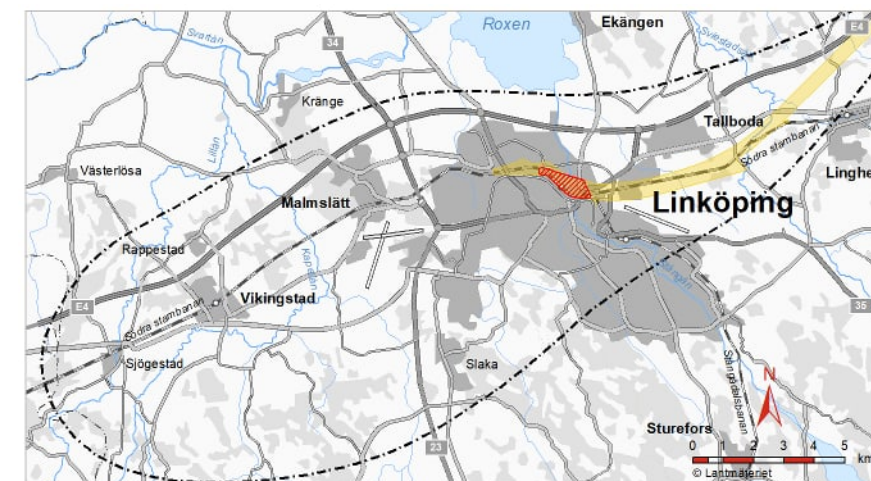


Korridor Steninge

Korridor Steninge

Korridoren utgör en östlig del av ett lokaliseringalternativ och kan kombineras med korridor Norr om Malmslätt och korridor Söder om Malmslätt.

Korridoren sammanfaller med delsträcka Bäckeby-Tallboda fram till Tallboda. Södra stambanan avses att samförläggas med Ostlänken. Stationsområde föreslås vid Steninge. På sträckan där befintliga Södra stambanan inte längre behövs förutsätts anläggningen rivas. Område för sidosystem finns inom korridoren sydöst om Tallboda, på den norra eller södra sidan spåren. Korridoren inrymmer en principlösning för anslutning av Stångådalsbanan.

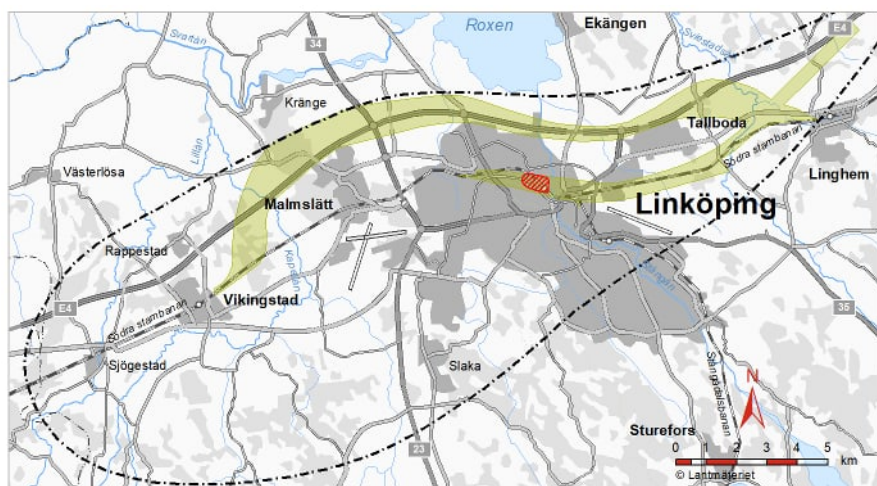


Korridor Stångebro västra

Korridor Stångebro östra och Stångebro västra

Korridoren utgör en östlig del av ett lokaliseringalternativ och kan kombineras med korridor Norr om Malmslätt och korridor Söder om Malmslätt.

Korridoren sammanfaller med delsträcka Bäckeby-Tallboda. Södra stambanan avses att samförläggas med Ostlänken. I denna korridor finns det möjlighet att placera stationen i området kring Stångebrofältet antingen i markplan åt öster (Stångebro östra) eller åt väster på en bred bro över Stångån (Stångebro västra). Område för sidosystem finns inom korridoren sydöst om Tallboda, på den norra eller södra sidan spåren. Korridoren inrymmer en principlösning för anslutning av Stångådalsbanan.



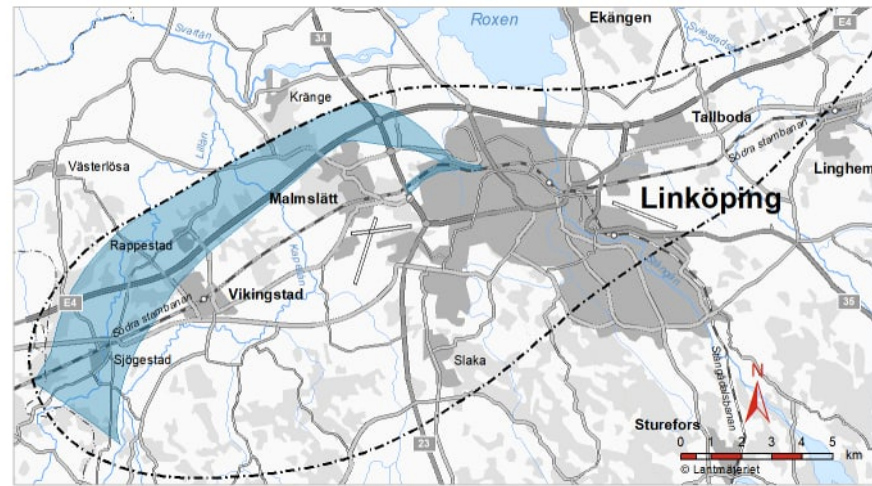
Korridor Tunnel norra

Korridor Tunnel norra

Korridoren utgör en östlig del av ett lokaliseringalternativ och kan kombineras med korridor Norr om Malmslätt och korridor Söder om Malmslätt.

Korridoren sammanfaller med delsträcka Bäckeby-Tallboda fram till Tallboda där Södra stambanan samlokaliseras med Ostlänken och de båda banorna sänks via en tråglösning in mot staden. Stationsläget placeras under mark i området kring Stångebrotältet, 40-60 m under markytan. Efter stationen stiger banorna i nordvästlig riktning och når markytan via betongtunnel och tråg i läge för befintlig stambana mellan Skäggetorp och Barhäll. Här ansluter den nya stambanan till någon av korridorerna Norr om Malmslätt eller Söder om Malmslätt medan Södra stambanan fortsätter i befintligt läge. Område för sidosystem finns inom korridoren sydöst om Tallboda, på den norra eller södra sidan spårerna. Korridoren inrymmer en principlösning för anslutning av Stångådalsbanan.

Godstrafik avses att förläggas på eget godsspår längs E4. Då avviker godstrafiken från Södra stambanan i öster och leds på eget spår norr om Linköping för att sedan ansluta till Södra stambanan i väster. Korridoren för externt godsspår medger en placering antingen norr eller söder om E4. Södra stambanan genom staden kan rivas, som följd av att befintlig persontrafik går i tunnel och godstrafik passerar på externt godsspår.

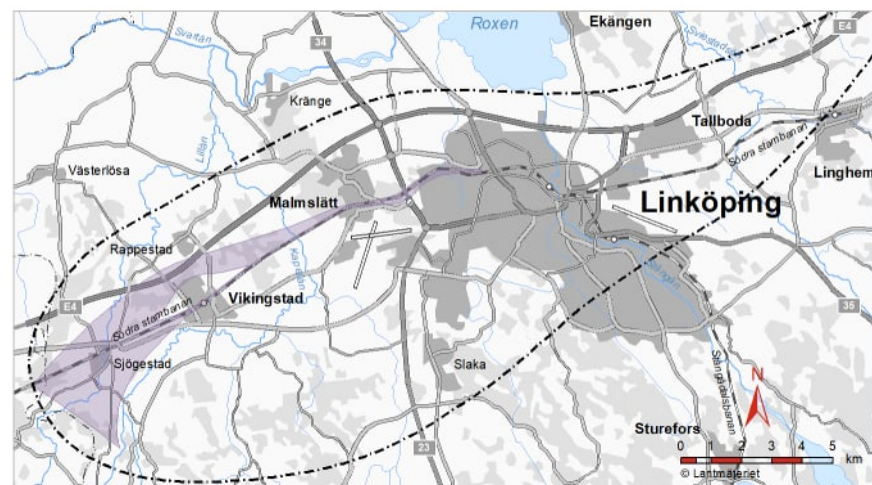


Korridor Norr om Malmslätt

Korridor Norr om Malmslätt

Korridoren utgör en västlig del av ett lokaliseringalternativ och kan kombineras med korridor Steninge, korridor Stångebro och korridor Tunnel Norra.

Korridoren medger att den nya stambanan passerar norr om Malmslätt antingen norr eller söder om Tift by. Därefter fortsätter den nya stambanan antingen längs E4 eller längre norrut. Rappestad och Sjögestad passerar på antingen ena eller andra sidan. Södra stambanan ligger kvar i befintligt läge. När Södra stambanan kommer upp i markplan kan den behöva byggas om för att anpassas till befintliga spår.

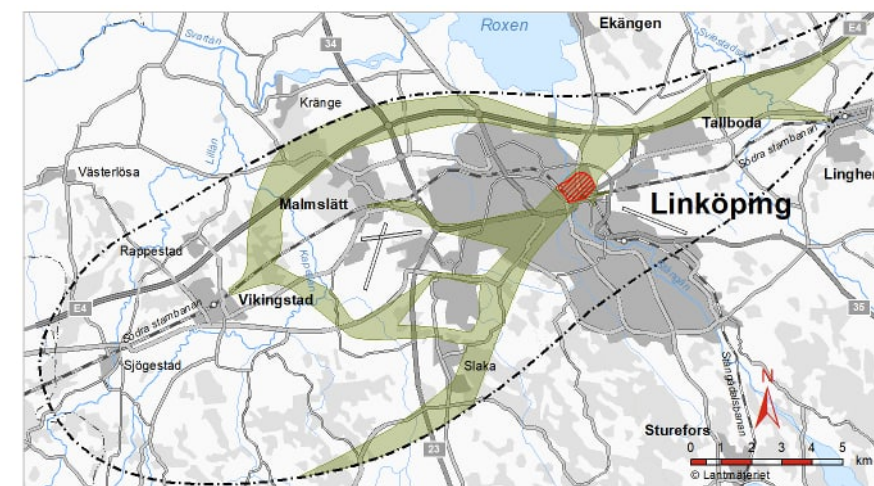


Korridor Söder om Malmslätt

Korridor Söder om Malmslätt

Korridoren utgör en västlig del av ett lokaliseringalternativ och kan kombineras med korridor Steninge, korridor Stångebro och korridor Tunnel Norra.

Detta alternativ går längs med Södra stambanan söder om Malmslätt efter att ha passerat förbi Kärna mosse och Malmens flygplats. Södra stambanan kan behöva byggas om men förutsätts ligga kvar i befintlig sträckning. Korridoren medger att den nya stambanan förläggs längs Södra stambanan genom Vikingstad eller norr om Vikingstad. Passagen av Södra stambanan görs planskilt söder om Vikingstad.



Korridor Tunnel södra

Korridor Tunnel södra

Korridoren sträcker sig genom hela utredningsområdet och utgör ett lokaliseringalternativ.

Korridoren avviker i öster från Ostlänkens delsträcka Bäckeby-Tallboda och fortsätter längs E4. Södra stambanan dras om och ansluter till Ostlänken norr om Tallboda. Ostlänken och Södra stambanan viker av mot söder och via tråg och betongtunnel går ner till en station under mark i de södra delarna av Stångebrotältet, 20-30 m under markytan. Efter stationen löper banorna i sydlig riktning under staden i en bergtunnel.

Södra stambanan leds tillbaka till befintlig sträckning före Vikingstad och korridoren medger tre alternativa anslutningar. Godstrafik avses att förläggas på eget godsspår längs E4. Då avviker godstrafiken från Södra stambanan i öster och leds norr om Linköping för att sedan ansluta till Södra stambanan i väster. Korridoren för externt godsspår medger en placering antingen norr eller söder om E4.

Södra stambanan genom staden kan rivas, som följd av att befintlig persontrafik går i tunnel och godstrafik passerar på externt godsspår. Sidosystemen placeras troligen öst eller väster om Tallboda, på den norra eller södra sidan om de nya spårerna. Korridoren inrymmer en principlösning för anslutning av Stångådalsbanan.



SKYDD & FÖRVALTNING AV KULTURMILJÖVÄRDEN

Gården Haddorp ligger väster om Linköping.

Lagstiftning

Lagen om byggande av järnväg (1995:1649)

Lagen omfattar järnväg, tunnelbana och spårväg och reglerar bland annat samråd och tillåtighetsprövning. Vid planläggning, byggande och underhåll av järnväg ska hänsyn tas till både enskilda och allmänna intressen såsom kulturmiljö. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturmiljövården.

Väglagen (1971:948)

Väglagen (1971:948) har en liknande skrivning om hanteringen av kulturmiljövården. När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvården.

Miljöbalken (1988:808)

Miljöbalken (MB) utgör den övergripande miljölagstiftningen. Lagen syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

Riksintresse för kulturmiljövården

MB 6 kap. 13 § reglerar hanteringen av riksintressen. Kulturmiljövårdens riksintressen ska sammantaget ge en bred bild av samhällets historia, så som den återspeglas i landskapet, med regionala variationer och särdrag. Länsstyrelsen har tillsynsansvar för områden av riksintresse. Riksintressen ska skyddas mot påtaglig skada. Påtaglig skada kan bedömas uppstå även vid förändringar utanför ett riksintresseområde. Avgörande för bedömningen är i hur hög grad platsen fortsatt kommer att karaktäriseras av eller kunna återspegla det kulturhistoriska sammanhang som ligger till grund för utpekandet.

Plan och bygglagen (2010:900)

Plan- och bygglagen (PBL) reglerar användningen av mark- och vattenområden samt markanvändningens utveckling. Planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvården, andra miljöaspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden. Lagen fastställer i kap 8 att byggnader eller områden som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte får försvanskas. Dessa kan av kommuner skyddas genom bestämmelse i detaljplan. Enligt 9 kap krävs rivningslov för att riva byggnader eller delar av byggnader inom detaljpla-

nelagt område. Utanför områden med detaljplan krävs det inte rivningslov om inte kommunen har infört en utökad lovplikt i områdesbestämmelser.

Kulturmiljölagen (1988:950)

Kulturmiljölagens (KML) syftar till att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. KML reglerar hanteringen av bland annat ortnamn och fornlämningar. I portalparagrafen fastställs att ansvaret för kulturmiljön delas av alla.

Fornlämningar och fornfynd

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

Byggnadsminnen

Byggnadsminnen regleras i 3 kap KML. En byggnad som har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde eller som ingår i ett bebyggelseområde med ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde får förklaras som byggnadsminne av länsstyrelsen. Bestämmelserna får också tillämpas på parker, trädgårdar eller andra anläggningar.

Statliga byggnadsminnen

Statliga byggnadsminnen regleras genom Förordning (2013:558). Regeringen beslutar om en statlig byggnad eller anläggning ska byggnadsminnesförklaras. De statliga byggnadsminnena ägs av staten och berättar viktiga delar av Sveriges och den statliga förvaltningens historia.

Kyrkliga kulturminnen

Kyrkliga kulturminnen regleras i 4 kap KML. Kyrkobyggnader, kyrkotomter och begravningsplatser tillkomna före 1940 får inte på något väsentligt sätt ändras utan tillstånd från länsstyrelsen.

Kulturmiljö som allmänt intresse

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

Regionalt utpekade kulturmiljöer

1983 togs ett kulturminnesvårdsprogram fram av länsstyrelsen Östergötland. Kulturminnesvårdsprogrammet ingår tillsammans med en naturvårdsplan i boken Natur- och kulturmiljöer i Östergötland. Totalt tar kulturminnesvårdsprogrammet för länet upp cirka 750 särskilt värdefulla skyddsvärda objekt och miljöer.

Urval och avgränsningar av miljöer speglar kulturminnesvårdens synsätt vid tiden för programmets tillkomst. Förändringar i eller i anslutning till miljöerna kan i vissa fall ha påverkat kulturvärden som ligger till grund för utpekandet. Inom ramen för föreliggande kulturarvsanalys har dock ingen systematisk genomgång och analys av hur förändringar påverkat regionala intressen varit möjligt att genomföra.

Kommunalt utpekade kulturmiljöer

Linköping kommun har i sitt arbete med att ta fram ett kulturmiljöprogram för staden tagit fram en handling som i första hand behandlar den bebyggda miljön inom det område som behandlas i *Översiktsplan för staden Linköping* vilken med några undantag behandlar tätorten Linköping. Handlingen fungerar som underlag till översiktsplanen och pekar ut miljöer där särskilt stor hänsyn bör tas till kulturhistoriska värden vid eventuella förändringar och förtätningar.

I arkitekturprogrammet för innerstaden presenterar Linköpings kommun sju berättelser som lyfter fram och förtydligar stadens kulturmiljöprofil:

Maktcentrum - genom både kunglig och kyrklig mark samt plats för landsting. Byggnader som bland annat Domkyrkan, gamla Riksbanken, gamla tingshuset, läns museet och landsstatshuset har bidragit till ett statligt inslag i stadsbilden historiskt sett.

Lärdomsstaden - staden har under lång tid inkluderats av ett utbildningscentrum, vilket har bidragit till skolbyggnader i varierande stilar från olika epoker.

Handelsstaden - Handel och hantverk är definierade funktioner i staden. Linköping uppstod vid en strategisk knutpunkt av handelsvägar med stora torget som medelpunkt.

Industri och infrastrukturstaden - Industrialiseringen förändrade staden till att bli en stark industristad. I Linköping placerades hamnen och järnvägsstationen nära varandra för att varor lättare skulle växla mellan Göta kanal, Kinda kanal, stambanan och lokalbanor.

Garnisonsstaden - En garnison inom svenska Försvarsmakten har verkat i staden. Etableringen tog hänsyn till stadens långa militära tradition, strategiska läge och goda kommunikationer.

Folkrörelsernas stad - Folkrörelserna har bland annat bidragit till byggnader och samlingslokaler. I staden hittas också ett antal ordensbyggnader som bland annat Östergötlands museum, teatern och biblioteket.

Den gröna staden - Under 1800- och 1900-talen börjar man anlägga parker och grönområden till nytta och glädje för allmänheten. Innerstaden visar upp en rad olika typer av parker anlagda under olika epoker och i olika stilar.

Utöver ovan nämnda kommunala dokument finns det kulturmiljöutredningar som bland annat pekar ut värdefulla bebyggelseområden. Dessa har legat till grund för studie och analys av aktuella karaktärsområden men har inte sammanställt i det framtagna kartmaterialet då underlaget inte är heltäckande.

Under slutskedet av arbetet med PM kulturarvsanalys tillgängliggjorde Linköpings kommun nytt underlag om kommunala kulturmiljövärden i form av särskilt värdefulla bebyggelseområden. Underlaget har inte arbetats in i handlingen.

Mål

Agenda 2030

Agenda 2030 är en ambitiös och universell plan för hållbar utveckling till 2030. Den antogs av världens ledare under FN:s klimatomöte i Paris 2015. De enades om 17 globala hållbarhetsmål. Agendans fokus är att planetens hälsa, människors välbefinnande och fungerande ekonomier hör ihop.

Europeiska Landskapskonventionen

Tillämpningen av *Europeiska Landskapskonventionen* inom ramen för planlägningsprocessen kan innebära ett större fokus på en helhetssyn på landskapets värden, liksom att främja delaktighet i beslut och processer som rör landskapet lokalt och regionalt.

Nationella mål

Riksdagen har antagit *16 miljömål* som beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturmiljöresurser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. Strävan är att vi till nästa generation ska ha löst de stora miljöproblemen. I nio av de sexton miljömålen ingår kulturmiljö som en aspekt att ta hänsyn till för att nå målen.

De nationella målen för kulturmiljöarbetet ska styra de statliga insatserna på kulturmiljöområdet och vägleda politiken i kommuner och landsting. Målen ska främja ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas men också människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön. Målen ska även främja ett inkluderande samhälle med kulturmiljön som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser samt en helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

Trafikverkets mål för kulturarv och kulturmiljö

Det transportpolitiska hänsynsmålet för miljö refererar till de nationella kulturmiljömålen via miljö kvalitetsmålen. Mål specificeras ytterligare i bland annat *Trafikverkets kulturmiljöstrategi* och i TDOK 2015:0323 *Riktlinje landskap*. I *Miljökompensation i transportinfrastruktur* redogörs för hur staten kan bygga transportinfrastruktur på ett hållbarare sätt och hur Trafikverket förhåller sig till miljökompensation, också för kulturmiljö.

Projektspecifika mål

Projektmålen för Ostlänken genom Linköpings tätort har tagits fram i ett gemensamt målarbete som genomfördes tillsammans med Linköpings kommun. Utgångspunkten för projektmålen var Ostlänkens övergripande projektmål, givna av Trafikverket. De övergripande projektmålen har anpassats efter befintliga förutsättningar i Linköpings tätort och för ett tidigt skede i planlägningsprocessen, lokaliseringsskedet.

Målformuleringar avseende kulturmiljö har, förutom Ostlänkens övergripande projektmål, tagit stöd i de nationella målen för kulturmiljöarbetet. Det övergripande målet för kulturmiljö är att:

Lokalisering och utformning ska värna och skapa förutsättningar för att utveckla lokala, regionala och nationella kulturmiljövärden.

Det innebär bland annat att:

- Hänsyn ska tas till kulturhistoriska landskap, miljöer, samband och strukturer
- Värdefulla byggnader och anläggningar ska värnas
- Fornlämningar ska bevaras

Därutöver finns det även andra projektmål med stor bäring på kulturmiljö, såsom:

- Lokalisering och utformning ska möjliggöra en sammanhållen stadsutveckling
- Lokalisering och utformning ska främja ett socialt hållbart samhälle för alla människor
- Lokalisering och utformning ska skapa förutsättningar för en god gestaltning

Hänsynsmålet, ett av målen för transportpolitiken, innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Projektets krav för kulturarvsanalys

Trafikverkets mål för kulturarv och kulturmiljö kommer även till uttryck i upphandlingskraven för kulturarvsanalys. Kraven framgår av upphandlingsbeskrivningens miljöbilaga (Trafikverkets 2018 B). Kraven omfattar arbete som ingår i föreliggande PM, i MKB (miljökonsekvensbeskrivning), måluppfyllelse och andra delar av arbetet med miljöanpassning av lokalisering och utformning i samband med projekteringen.

Kraven nedan är hämtade från miljöbilagan (Trafikverkets 2018 B) och lyder som följer:

Kulturarvsanalys (4)

Kulturarvsanalysens geografiska avgränsning samt detaljeringsgrad beskrivs objektspecifikt.

Kulturarvsanalysens huvudsyfte är att på ett strukturerat sätt hantera kulturmiljön enligt lagstiftning och planering. Kulturarvsanalysen ska följa hela planlägningsprocessen och förändras och riktas mot de frågeställningar som behandlas i projektet från den första inventeringen av befintlig kunskap på övergripande nivå i samrådsunderlaget till utökad kunskap på detaljerad nivå i samrådshandling. Kulturarvsanalysen ska avgränsas i relation till investeringsåtgärden. Det är av största vikt att analysen behandlar kulturlandskapet i sin helhet från förhistorisk tid till nutid utifrån såväl fysiska lämningar, byggda miljöer och företeelser som visuella samband.

Resultatet av Kulturarvsanalysen ska tillsammans med andra förutsättningar bidra till att projektet finner den mest långsiktigt hållbara *lokaliseringen/utformningen*. Analysen ska inarbetas in i leveranserna: Miljösäkring, Miljökonsekvensbeskrivning/miljöbeskrivning och landskapsanalys.

Kulturarvsanalys status Samrådsunderlag (4.1)

Kulturarvsanalysen ska minst innehålla:

- Redovisning av områdets kända kulturhistoriska värden på nationell, regional och lokal nivå.
- Redovisning av lagskyddade värden, till exempel riksintresseområden för kulturmiljö, kulturresevat, byggnadsminnen och fornlämningar.
- Översiktlig kulturhistorisk karaktärisering som lyfter fram områdets väsentliga särdrag och speglar tidsdjupet från förhistoria till nutid.

Kulturarvsanalys status Samrådshandling - val av lokaliseringsalternativ (4.2)

Analysen ska bygga på relevanta kartunderlag till exempel topografisk, geologisk, jordart, historisk, och fältbesök. Kulturarvsanalysen ska bygga vidare på 4.1. Fortsatt viktiga frågeställningar som ska ingå i analysen är:

- Analys av den förhistoriska landskapsutvecklingen fram till medeltid – Fornlämningar och områden med potential för fornlämningar redovisade i relation till det förhistoriska landskapets utveckling, till exempel landhöjning. Underlag är till exempel FMIS (KMR/Fornsök) och arkeologiska utredningar som gjorts i området. Identifiera fornlämning av sådan dignitet att länsstyrelsen ej kommer ge tillstånd till ingrepp enligt 2 kap KML. Även särskilt känsliga och/eller kostnadsdrivande fornlämningsmiljöer ska identifieras. Bedömning av arkeologiska insatser samt uppskattning av kostnad inom respektive korridoralternativ.
- Analys av den historiska landskapsutvecklingen från medeltid till nutid – Redovisning och analys av områdets utveckling under historisk tid med fokus på att identifiera kvarvarande strukturer, samband, funktioner och enskilda objekt som är av betydelse för den kulturhistoriska förståelsen/läsbarheten. Markanvändning, bebyggelse, kommunikation, och industriella näringar ska ingå i analysen.
- Fördjupad karaktärisering av området ska utföras utifrån den översiktliga karaktäriseringen och den nya kunskap som tillkommit i detta skede. Fördjupningen innebär att särdragen förtydligas och informationen detaljeras. Karaktäriseringen ska lyfta fram områdets väsentliga särdrag och spegla tidsdjupet från förhistoria till nutid.
- Redovisning av de strukturella förändringar som en ny kommunikationsled innebär för kulturmiljön.
- Känslighetsanalys – Identifiera komplexa/värdefulla kulturhistoriska områden och samband utifrån deras sårbarhet och tålighet för förändringar.
- Identifiera det ur kulturmiljös synvinkel mest lämpliga och genomförbara alternativet.
- Identifiering och redovisning av alternativskiljande effekter och konsekvensbedömningar.

Formella skydd och utpekanden

Riksintressen för kulturmiljövården

Riksintressen inom utredningsområdet:

Kinda kanal [E28]

Motivering:

Kommunikationsmiljö med intressant och oförändrad kanal från 1800-talet utmed Stångåns sjösystem.

Uttryck för riksintresset:

Kanalmiljön genom Linköpings kommun med omgivande landskap och bebyggelse. Sluss- och brovaktarboställen uppförda efter typritningar. Slussrappor vid Tannefors och Hovetorp.

Linköping [E32]

Motivering:

Stiftsstad och residensstad, med dominerande medeltida domkyrka, som i bebyggelse och planmönster speglar många utvecklingsskeden från medeltiden fram till och med 1900-talet, samt en strävan att genom successiva regleringar åstadkomma en regelbunden rutnätsplan.

Uttryck för riksintresset:

Gatunätet och tomtstrukturen, med bevarade medeltida drag och partier som vuxit fram genom successiva regleringar under 1600-, 1700- och 1800-talen, vilka dock aldrig lyckades göra stadsmönstret helt rättvinkligt, samt avsnitt som präglas av det sena 1800-talets och tidiga 1900-talets stadsbyggnadsideal. Domkyrkomiljön med Domkyrkan och slottet, det vill säga den medeltida biskopsgården, samt andra medeltida byggnader. 1700- och 1800-talens stadsgårdar, med gårdsmiljöer och ekonomibyggnader, samt områden med mer gles bebyggelse i utkanten av den gamla stadskärnan. Den lokala byggnadstraditionen, med "Jonssonempiren" som tydligt uttryck samt gaturummens och torgens karaktär. Storskalig stenhusbebyggelse från 1800-talets slut och tiden kring sekelskiftet 1900. Parkanläggningar och grönstråk. Offentliga byggnader och annan bebyggelse som hör samman med funktionen som förvaltningsstad. Järnvägsmiljön med Järnvägsavenyn och Vasavägen, monumentala hyreshus och offentliga byggnader. Hunnebergsgatan och andra gamla infartsvägar och bebyggelse utmed dessa. Stadens siluett, siktlinjer mot viktiga byggnader och stadsrum samt anblicken från det omgivande slättlandskapet.

Slaka-Lambohov [E31]

Motivering:

Herrgårdsmiljö och sockencentrum på dominerande parti av Slakaåsen. (Fornlämningsmiljö).

Uttryck för riksintresset:

Lambohovs 1700-talsherrgård, byggd efter ritningar av Jean Eric Rehn, med värdefullt och enhetligt utformat byggnadsbestånd och engelsk park. Slaka 1700-tals kyrka med medeltida torn. Kyrkby med prästgård från 1856 och tre generationer av skolhus. Gammal häradsstingsplats och en stor domarring samt järnåldersgravfält.

Tift [E33]

Motivering:

Fornlämningsmiljö med ett av Sveriges största gravfält med en varierad gravsammansättning.

Uttryck för riksintresset:

Gravfält med mer än 600 synliga anläggningar från både äldre och yngre järnålder och successivt utbyggt från centrala delen. Gravarna utgörs främst av runda stensättningar med olika utseende men även firsidiga förekommer. Vidare troliga kammargravar, domarringar, treuddar samt ett antal högar.

Tinnerö odlingslandskap [E100]

Motivering:

Ett av landets främsta exempel på ett fossilt odlingslandskap från järnåldern.

Uttryck för riksintresset:

Synnerligen väl bevarade lämningar från äldre järnålderns odlingslandskap. Vidsträckta hagmarker med omfattande stensträngssystem med fossila åkrar, husterrasser, gravfält, ensamliggande stensättningar och ett stort antal boplatser från denna tid. Området är relativt opåverkat av aktiviteter från senare tid då det mest tjänat som betesmark och under 1900-talet som militärt övningsområde.

Törnevalla [E91]

Motivering:

Fornlämningskoncentrationer i småbrutet odlingslandskap med fornlämningar från olika tider samt sockencentrum och bybebyggelse med en tydlig bebyggelseutveckling. (Fornlämningsmiljö, Bymiljö).

Uttryck för riksintresset:

Gravfält från bronsålder och järnålder med tydlig anknytning till stora stensträngssystem. Ett antal stora gravfält (bland annat Revagravfältet med ditflyttad runsten) med inslag av domarringar, ligger i anslutning till slättområdets nuvarande bylägen. Törnevalla sockencentrum med 1800-talskyrka med medeltida torn, äldre komministerbostad, sockenstuga och skola. Reva by med oskiftad karaktär med tre gårdar i ursprungligt läge. Gårdsmiljöer uppkomna under 1800-talets förra hälft efter skiftesreformens genomförande. Följande riksintressen för kulturmiljövården ligger utanför utredningsområdet men berörs:

Kårarp - Galgbacken [E89]

Motivering:

Fornlämningsmiljö, en del av Eriksgatan, vid häradsgräns. (Fornlämningsmiljö, Fornstads miljö).

Uttryck för riksintresset:

Bronsåldersröse, tydliga hålvägar och fyra runstenar vid två gravfält från järnåldern, i anslutning till sentida väg- och gränsförhållanden. (Miljön berör även Mjölby kommun.)

I området ingår även:

Sjögestad motell från 1950-talet.

Riksintressen utanför utredningsområdet som kan påverkas indirekt:

Kaga [E34]

Motivering:

Kyrkby med en av länets bäst bevarade medeltida stormannakyrkor i dominerande läge på östgötaslätten.

Uttryck för riksintresset:

Kaga tidigmedeltida kyrka med välbevarade romanska kalkmålningar, senmedeltida spetsigt tornhuv, före detta prästgård. Norr om kyrkan vid Svartån låg enligt traditionen Sverkersättens stormannagård.

Vreta kloster [E36-37]

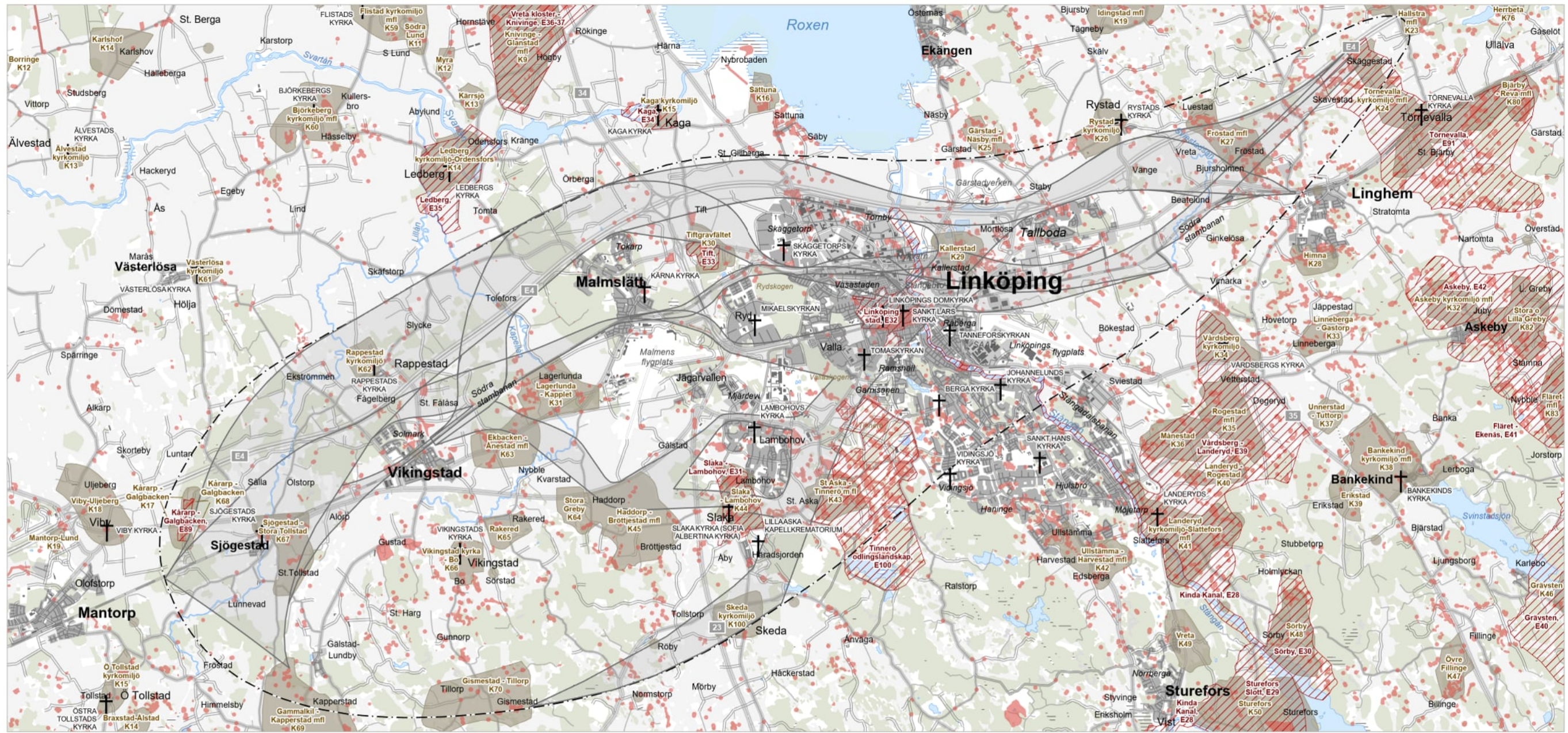
Motivering:

A. Märklig klostermiljö med kyrka och ruiner av ett tidigmedeltida cisterciencernunnekloster samt sockencentrum.

B. Rika fornlämningsmiljöer i ett böljande odlingslandskap.


Uttryck för riksintresset:

A. Till klostret hör förutom ruinerna och kyrkan en kvarstående medeltida ekonomibyggnad av sten. Kyrkan innehåller flera av Johan III uppsatta gravmonument över medeltida kungligheter. Prästgård från 1700-talet, sockenstuga och fattigstuga. Gullbergshögen, tingsplats i Gullbergs härad.



Formella skydd och utpekanden

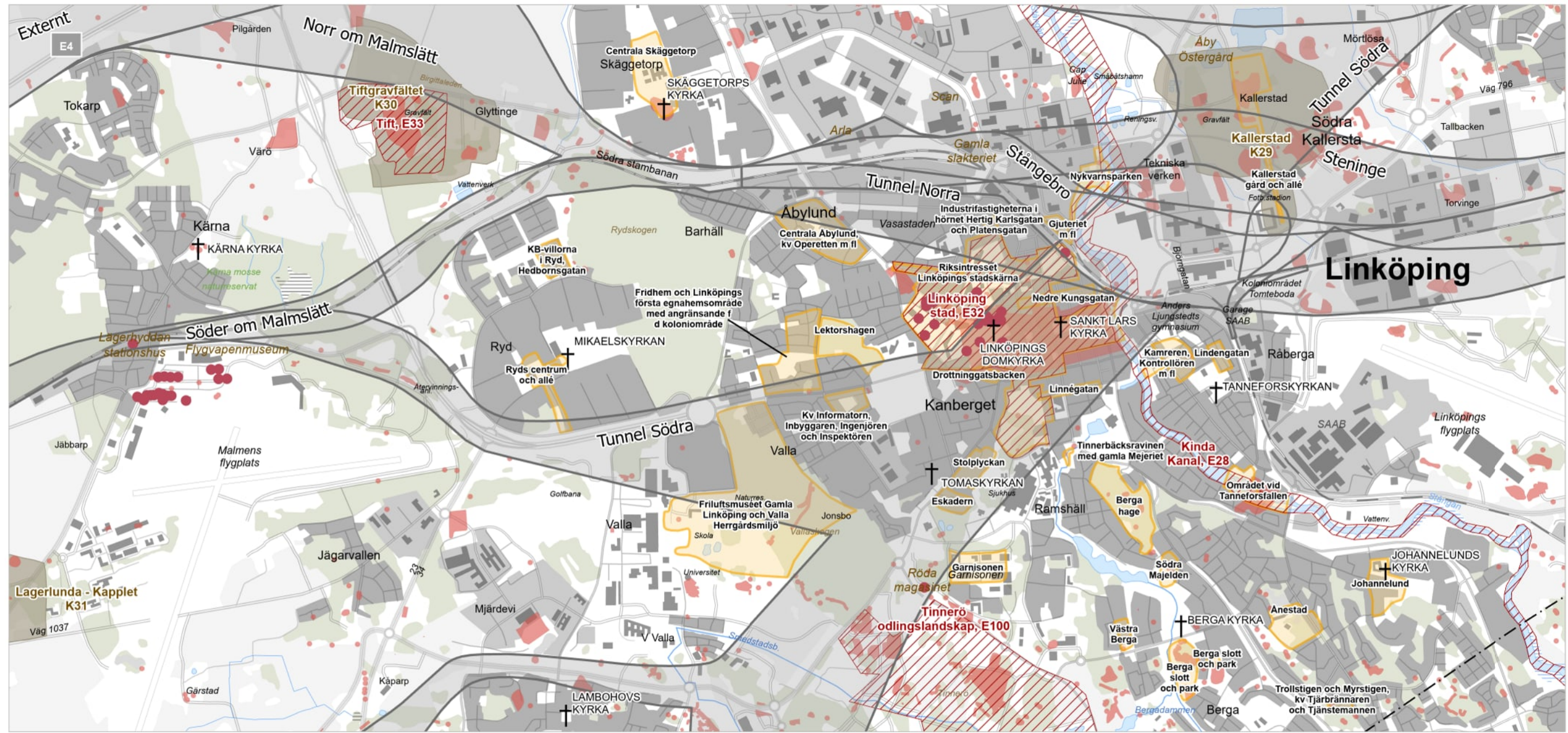
	Riksintresse för kulturmiljövården		Kyrka
	Regionalt utpekad kulturmiljö		Utredningsområde
	Fornlämning eller övrig lämning		Utredningskorridor





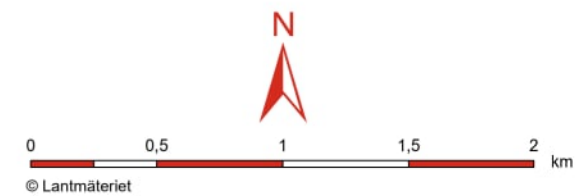
 © Lantmäteriet

Kartan visar var det finns formella skydd inom utredningsområdet. Den kompletteras av en karta på sidan 17, som visar skydd inom Linköping. För fördjupad information om skydden hänvisas till karaktärsområdena på sidan 42 och framåt.



Formella skydd

- | | | | | | |
|---|------------------------------------|---|---------------------------------|--|--------------------|
|  | Riksintresse för kulturmiljövården |  | Fornlämning eller övrig lämning |  | Utredningsområde |
|  | Regionalt utpekad kulturmiljö |  | Byggnadsminne |  | Utredningskorridor |
|  | Kommunalt utpekad kulturmiljö |  | Kyrka | | |



Kartan visar var det finns formella skydd och utpekanden inom Linköping. För att tydligt se utpekade värden i tätorten Linköping redovisas här inte fornlämningar eller övriga lämningar. För fördjupad information om skydden hänvisas till karaktärsområdena på sidan 42 och framåt, där syns även fornlämningar och övriga lämningar.

Enskilda byggnadsminnen

Byggnadsminnen inom utredningsområdet:

- Kv Abboten, Hydénska gården (Abboten 1, 3 byggnader)
- Biskopsgården, biskopsgård (Aposteln 2, 4 byggnader)
- Domkapitelhuset, skola, trivialskola (Aposteln 1, 2 byggnader)
- Domkyrkosysslomansgården (Aposteln 3)
- F3 Malmslätt, mötes-, exercis- och lägerplats (Malmen 2:7, 19 byggnader)
- Gymnastikhuset, Linköping, skola, läroverk, katedralskola (Atleten 1; före detta Stg 2309, 1 byggnad)
- Hunnebergsgatan 25–27, Hantverkargårdarna, borgargård, hantverkargård (Anemonen 1–2; tidigare Azalean 48–49, 6 byggnader)
- Klostret, boställe, prästgård (Absalon 1, Rhyzeliusgårdens medeltidshus, 1 byggnad)
- Lambohovs säteri, säteri, herrgård (Lambohov 2:20, 2:23 och 2:27, 9 byggnader)
- Linköpings centralstation, järnvägsstation (Vasastaden 1:6; före detta Järnvägen 1:1, 1 byggnad)
- Linköpings slott, biskopsgård, slott, kungligt slott, riksfäste (Innerstaden 1:13, 2 byggnader)
- Lärarhögskolan, skola, seminarium (Adjunkten 1, 3 byggnader)
- Malmslätt stationshus, järnvägsstation (Kärna Bandel 1:3; före detta 1:1, 1 byggnad)
- Onkel Adamsgården, borgargård (Adam 16, 6 byggnader)
- Röda magasinet, mötes-, exercis- och lägerplats, museum (Smedstad 1:23; före detta 1:2, 1 byggnad)
- Stenhusgården, borgargård, handelsgård (Eolus 1, 1 byggnad)
- Östergötlands länsmuseum, museum (Akademien 1, 1 byggnad)

Kyrkliga kulturminnen

Kyrkliga kulturminnen inom utredningsområdet:

- Berga kyrka
- Johannelunds kyrka
- Kärna kyrka
- Lambohovs kyrka
- Lilla Aska kapellkrematorium
- Linköpings domkyrka
- Mikaelkyrkan
- Rappestads kyrka
- Rystads kyrka
- Sankt Lars kyrka
- Sjöggestads kyrka
- Skäggetorps kyrka
- Slaka kyrka (Sofia Albertina kyrka)
- Tanneforskyrkan
- Tomaskyrkan
- Vikingstads kyrka

Kyrkliga kulturminnen med risk för indirekt påverkan:

- Kaga kyrka
- Ledbergs kyrka
- Sankt Hans kyrka
- Vreta kloster
- Vidingsjö kyrka
- Vårdsberg kyrka

Statliga byggnadsminnen

Statliga byggnadsminnen inom utredningsområdet:

F3 Malmslätt

Malmen som en av landets äldsta militära övningsplatser omnämns redan på 1500-talet. Nuvarande bebyggelse uppfördes mellan 1873–1896 för första och andra livgrenadjärsregementena. Hangar 81 uppfördes i samband med etablerandet av 3:e flygkåren. Senare uppfördes fler byggnader för flygflottiljen. Byggnaderna på Malmen ligger spridda över ett större område med trädplanteringar.

Linköpings slott

Linköpings slott som under katolsk tid var biskopsborg har sedan medeltid varit ett regionalt uttryck för rikets styrelse. Domkyrko- och slottsmiljön är upphovet till stadsbildningen Linköping.

Byggnadsminnet uttrycker makt kopplat till rikets styrelse, alltifrån katolska kyrkans inflytande på statsmakten under medeltiden, via arvmonarkins etablering och reformationens förstärkning av kungamakten till den moderna statsförvaltningens etablering och kontinuerliga drift in i våra dagar.

Linköpings slott är tillsammans med Domkyrkan en symbol för länet och staden Linköping. Slottet är en av Sveriges få bostadsbyggnader med medeltida ursprung.

Slottets lokalisering i anslutning till Domkyrkan är kopplad till domkyrkomiljöns ursprungliga planering och funktionen som biskopsborg. Bebyggelselaget har arkeologiskt kunnat påvisas ha anor ner i 1000-tal vilket kan innebära att gården som föregick borgen var upphovet till domkyrkan och i förlängningen, staden, stiftet och länsindelningen. Byggnadsminnet speglar därmed platsens och regionens geografiska upphov och genom olika påvisbara tidsskikt dess geopolitiska betydelse under historien.

Regionalt utpekade miljöer

Miljöer inom korridorer:

- Ekbacken – Ånestad, K63
- Ekströmmen, K93
- Fröstad med fler, K27
- Haddorp – Bröttjestad, K45
- Kallerstad K29
- Kinda kanal, K51
- Kårarps - Galgbacken, K68
- Lagerlunda – Kapplet, K31
- Linköping stad, K113
- Rappestad kyrkomiljö, K62
- Sjöggestad - Stora Tollstad, K67
- Skeda kyrkomiljö, K100
- Slaka – Lambohof, K44
- Tiftgravfältet, K30
- Vikingstad station, K94

Miljöer i anslutning till eller utanför korridorer som kan påverkas indirekt:

- Gammalkil - Kapperstad mfl, K69
- Kårarps - Galgbacken, K17
- Rystad kyrkomiljö, K26
- Stora Greby, K64

Övriga miljöer inom utredningsområdet:

- Bankeberg Mellangård, K95
- Björby, Reva med fler, K30
- Gismestad - Tillorp, K70
- Gärstad - Näsby med flera, K25
- Himna, K28
- Rakered, K65
- Röby gård, K99
- Stora Aska – Tinnerö med fler, K43
- Sörstad gård, K96
- Tolefors gård, K92
- Törnevalla kyrkomiljö med flera, K24
- Vikingstad kyrka – Bo, K66

Miljöer utanför utredningsområdet som kan påverkas indirekt:

- Kaga, K15
- Sättuna, K16
- Vreta Kloster kyrkomiljö, K8

Kommunalt utpekade kulturmiljöer

Kommunalt utpekade kulturmiljöer (ÖP) inom utredningsområdet:

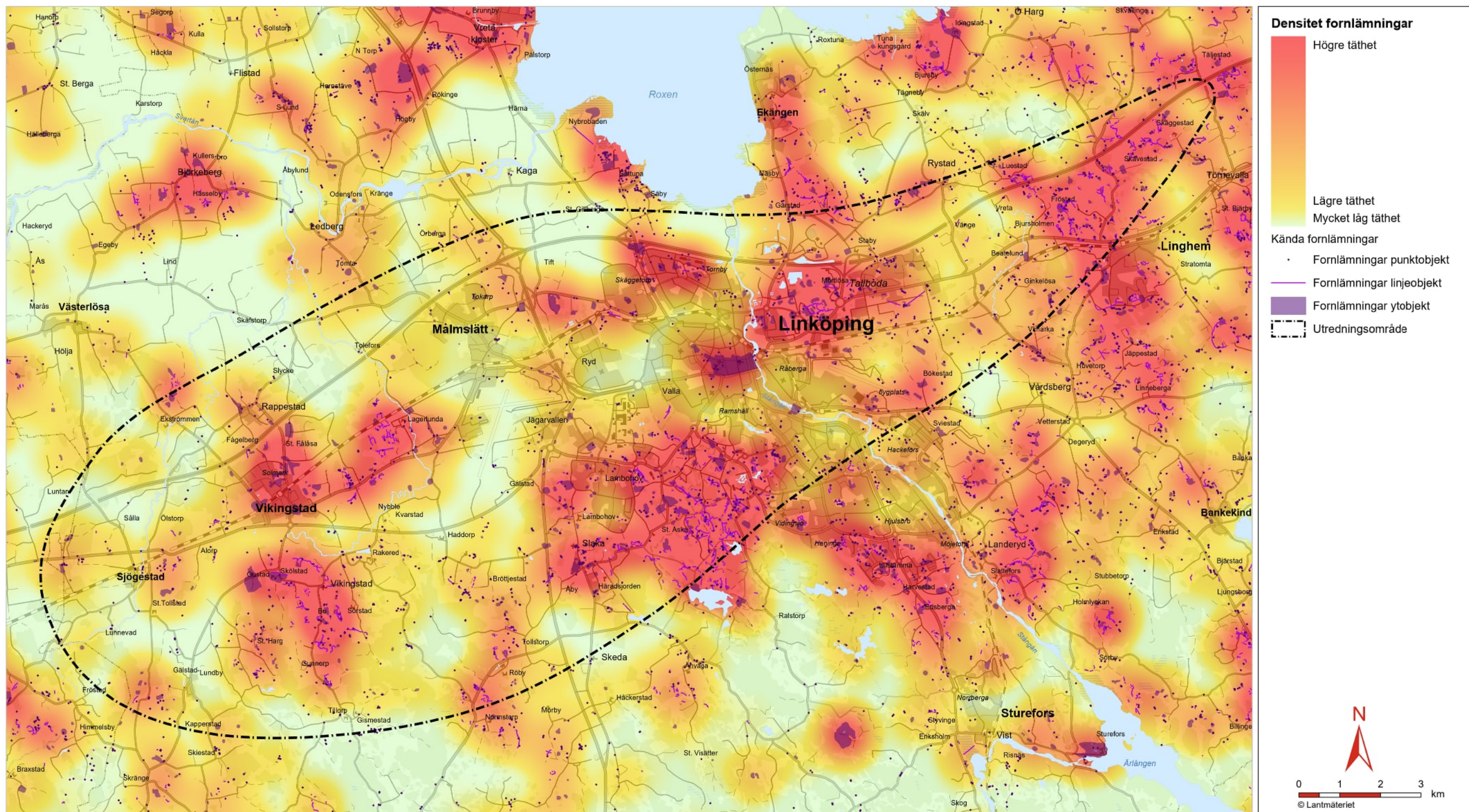
- Södra Majelden
- Berga hage
- Berga slott och park
- Centrala Åbylung, kvarteret Operetten med fler
- Centrala Skäggetorp
- Garnisonen
- Drottninggatsbacken
- Eskadern
- Fridhem och Linköpings första egnahemsområde med angränsande före detta koloniområdet
- Friluftsmuseet gamla Linköping och Valla herrgårdsmiljö Gjuteriet m.fl
- Industrifastigheterna i hörnet Hertig Karlsgatan och Platensgatan
- Johannelund
- Kallerstad gård och allé
- Kamreren, Kontrollören med fler
- KB-villorna i Ryd, Hedbornsgatan
- Kvarteret Information, Inbyggaren, Ingenjören och Inspektören
- Lambohovs säteri
- Lektorshagen
- Lindengatan

- Linnégatan
- Nedre Kungsgatan
- Nykvarnsparken
- Området vid Tanneforsfallen
- Riksintresset Linköpings stadskärna
- Ryds centrum och allé
- Stolplyckan
- Tinnerbäcksravinen med gamla Mejeriet
- Trollstigen och Myrstigen, kvarteret Tjärbrännaren & Tjänstemannen
- Västra Berga
- Ånestad

• Sättuna 8:23 (Sättuna ÖP)

- Bankeberg gamla by (Vikingstad ÖP)
- Odengatans egnahembebyggelse (Vikingstad ÖP)
- Stationsbyggnaden och Mimergatan (Vikingstad ÖP)
- Österleden (Vikingstad ÖP)

- Distorp med allé (Ekängen m.fl ÖP)
- Gårdsmiljöer Mörtlösa (Ekängen m.fl ÖP)
- Staby (Ekängen m.fl ÖP)
- Åby Mellangård (Ekängen m.fl ÖP)



Kartan visar fornlämningsdensitet. Intervallet går från grön färg som motsvarar mycket låg täthet av lämningar till röd färg som motsvarar högre täthet av lämningar.

Täthetsanalys - fornlämningar

Utredningsområdet är ett av de fornlämningstätaste i landet. En analys av tätheten av registrerade fornlämningar har gjorts för att tydliggöra fornlämningsbilden. Täthetsanalysen är baserad på täthet av fornlämningar. Data för fornlämningar består av tre olika objekttyper; punkter, linjer och ytor.

Densitetsanalys har gjorts för respektive objekttyp var för sig; punkter i förhållande till andra punkter, linjer i förhållande till andra linjer och areor i förhållande till andra areor.

Respektive densitetsanalys har därefter slagits samman till en sammanlagd analys. Skillnaden i den sammanlagda densitetsanalysen mot de enskilda analyserna är att områden med hög densitet inom alla tre objekttyper blev extra betonade.

Områden med låg eller medeldensitet inom endast en objekttyp får en väldigt låg klassning och illustreras därför inte som ett område med hög densitet.

För analysen hämtades data ned 2020-11-23. Arkeologiska undersökningar som äger rum efter detta datum kan förändra resultatet av analysen.

Fördjupning metod

För analysen har funktionen Kernel Density applicerats. Funktionen räknar ut densiteten av punktobjekt runt respektive rastercell. Den skapar spridningsytor med angiven radie runt respektive punktobjekt, med värden mellan 1 och 0, där 1 är punktens centrum och 0 längst ifrån vid angivna radien (1000 m). Varje rastercell får därefter ett värde med det totala antalet ackumulerade korsningar för de enskilda spridningsytorna. Funktionen hanterar punkt- och linjeobjekt som de är medan ytor har hanterats som punkter (efter att ha skapat centroidpunkter för respektive yta). Areal för respektive omgivet ytabjekt skrevs in som ett attribut till punkterna (m²). För objekten i analysen har viktning lagts in.



TEMATISK ANALYS

Utsikt mot sjön Roxen.

Utgångspunkten för den tematiska analysen är frågan *Varför ser det ut som det gör just här?* Analysen syftar till att förklara den kulturhistoriska utveckling som lett fram till dagens landskap. Det sker genom att belysa de bärande karaktärerna i landskapet och de huvudsakliga historiska processer och samhällsförändringar som format landskapet. Den tematiska analysen utgår således från en övergripande skalnivå och ska bidra till att förklara hur enskilda miljöer i landskapet hänger ihop i ett större sammanhang. Följande teman har identifierats som väsentliga för att förklara de förutsättningar och företeelser som ligger till grund för landskapets karaktär:

- Förhistoriska landskap
- Agrara mönster
- Kommunikation och centrala noder
- Staden – drivkrafter och bebyggelseutveckling

Förhistoriska landskap

Utredningsområdet omfattar delar av Östgötaslätten och en högre liggande övergångsbygd med småkuperat landskap med omväxlande öppna åkrar, skogsklädda och betade moränholmar samt barr- och ädellövskogar. Utmed en svagt sluttande förkastningszon, som bildar gräns mellan den flacka slätten och övergångsbygden, har staden Linköping växt fram.

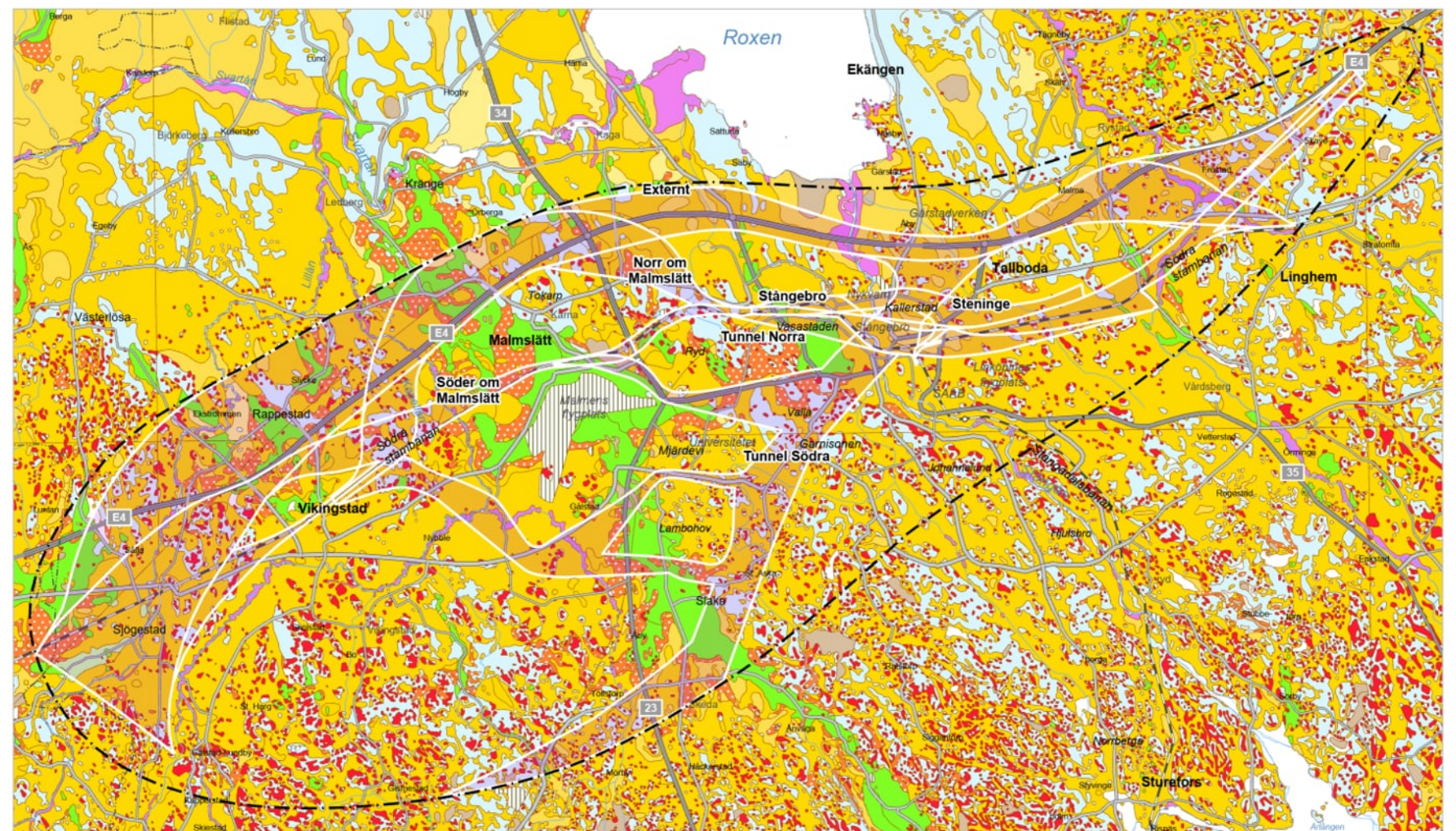
Landskapets karaktär är ett resultat av en mängd olika processer – både naturgivna och skapade av människan. Samspelet mellan faktorer som exempelvis topografi, landhöjning, jordarternas fördelning och människans nyttjande av naturresurserna har lett fram till det landskap som möter oss idag. Människan avtryck och lämningar finns överallt i landskapet – från till exempel historisk markanvändning, bosättning, traditioner och ritualer. De förhistoriska spår vi kan se i landskapet idag är endast fragmentariska lämningar. Men tillsammans med de naturgivna förutsättningarna ger de oss en bild av människors livsvillkor och levnadsätt.

Kännetecknande för området är att lämpliga platser för bosättning och brukande av marken i många fall följas genom årtusenden, i vissa fall med kontinuitet fram till befintliga gårdslägen.

Is, vatten och jord

De former i landskapet som möter oss idag skapades i samband med den senaste istiden. När inlandsisen drog sig tillbaka skrapades berggrunden ner och bildade jordar lämpade för odling och bete.

Under istiden pressades landmassan nedåt under isens tyngd. Efter att inlandsisen dragit sig tillbaka för mellan 9000 och 11 000 år sedan började landytan att stiga och marker torrlades successivt. Jordarterna har fördelats sig i landskapet beroende på hur vattnet drog sig tillbaka vid inlandsisens



Karta som visar jordarter och utredningsområdet med korridorer. Geologisk karta från SGU.

avsmältning. Östgötaslätten är bland de mest bördiga i Sverige, vilket förklaras av att stora mängder lerjordar (postglacial lera, postglacial finlera och postglacial silt) avsattes på de djupaste bottarna *när området låg under vatten*. Dessa lerjordar har hög vattenhållande förmåga och en hög halt av växtnärsämnen. Ett annat spår från istiden är sanddeltat vid Malmsslätt. I höjdparter dominerar moränjordar och där jorden spolats bort framträder berget. Höjdformationer finns även i form av främst nordvästlig-sydostlig orienterade rullstensåsar som består av grus och sand. Avlånga och mjukt välvda drumliner av morän är också resultat av isavsmältningen och är särskilt karaktäristiska för slätten väster om Linköping.

Stenålderslandskap

När istiden, gick mot sitt slut var nuvarande Roxen och Glan delar av en stor havsvik i den så kallade Baltiska issjön. Utredningsområdet låg då helt under vatten. I takt med landhöjningen bildades en skärgård, med öar, kobbar och skär. För omkring 9000 år sedan avsnärjdes Roxen och bildade en egen sjö.

Land som steg upp ur vattnet blev snabbt koloniserat av människor som levde i mindre grupper och förflyttade sig säsongvis i landskapet utifrån tillgång på föda. Människans påverkan på landskapet var ännu liten.

Under jägarstenåldern, för ungefär 6000 år sedan, blev klimatet varmare och skogarna förändrades när ädellövskog spred sig in i den glesare björk- och tallskogen. Bosättningsmönstret blev allt fastare genom odling och människorna började hålla sig med tamboskap. Människorna öppnade nu sakta upp landskapet, bland annat genom svedjebruk. De små åkrarna hägnades in för att djuren inte skulle kunna äta upp de odlade grödorna. När jorden urlakades och skördarna blev sämre flyttade människorna och fick bryta ny mark.

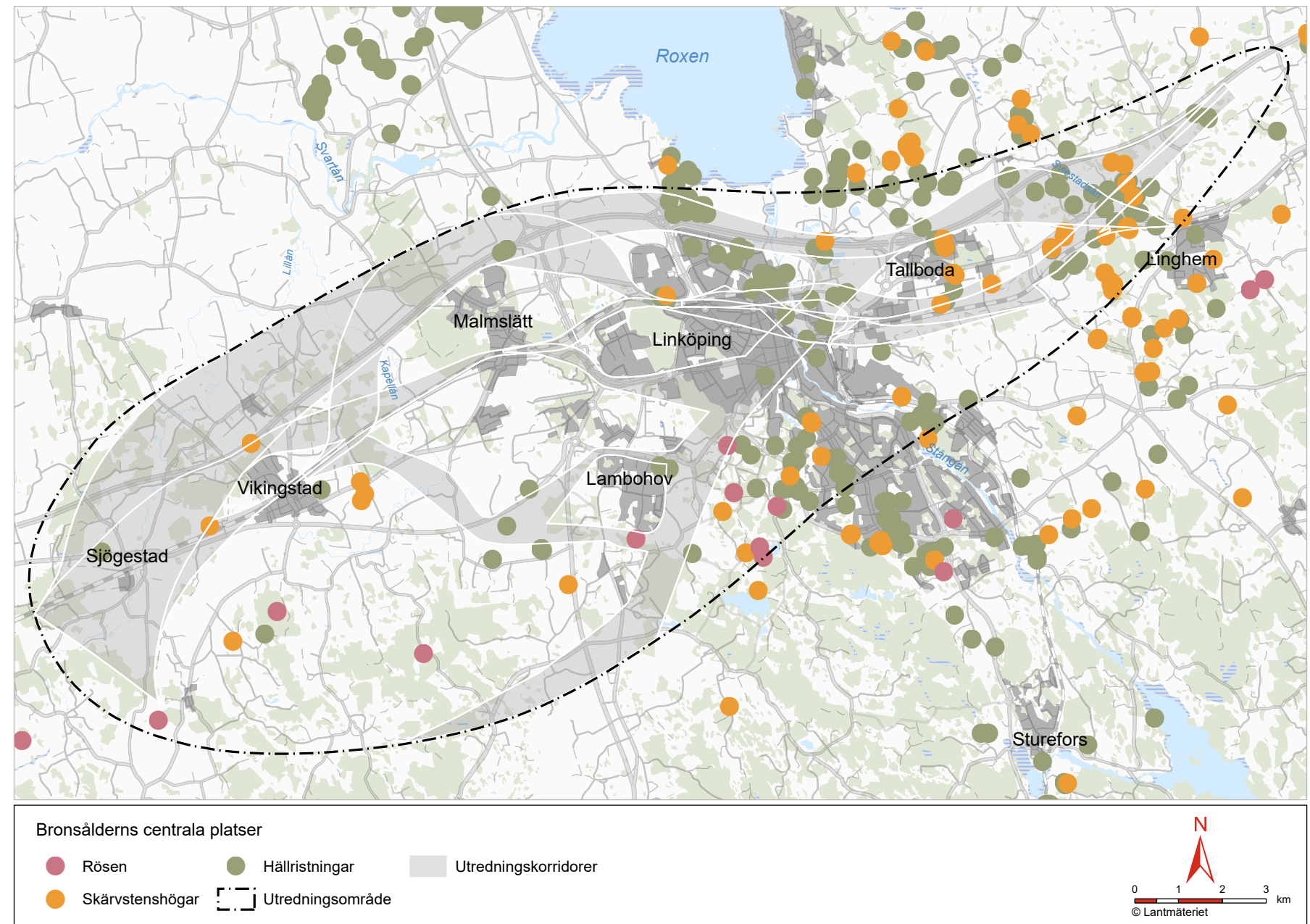
Spår från stenåldern i har hittats i form av exempelvis eldstäder, stolphål och rester efter hyddor samt redskap av ben, horn och av kvarts eller flinta där människor bott en längre tid eller vid en säsongsboplatz dit man återkommit år efter år. Fynd av flinta visar på vida kontaktnät.

Bronsålderslandskap

Med ett fastare bosättningsmönster under bronsåldern växte en mer hierarkisk samhällsstruktur fram. Statusföremål i brons började användas av samhällseliten. Bronsålderns klimat var i början ganska varmt och fuktigt, men mot periodens slut, inleddes en lång svalare period. Människor blev alltmer bofasta och samlades nu i byar, i så kallade långhus. Boskapsskötsel blev en allt viktigare del av människornas försörjning. Människans ökade djurhållning gav landskapet en mer öppen karaktär med stort inslag av ek och hassel. Det var framför allt i slättlandskapet som vidsträckt betesmarker bredde ut sig. En nyhet i jordbruket var att man började bearbeta jorden med årder, ett slags primitiv plog.

Sjöarna och de större åarna i utredningsområdet var viktiga farleder eftersom det var lättast att färdas på vatten. Vattenvägen från Bråviken via Glan, Roxen, Boren, Motala ström och ut i Vättern – har varit central för handel och kontakter med omvärlden. På Östgötaslätten spelade Svartån och Stångån en viktig roll.

Monumentala rösen som signalerade status och jordägande anlades i exponerade höjdlägen. Från denna tidsperiod finns också många hållristningar runt Roxen. Skålgropen är den vanligaste hållristningsfiguren i det skandinaviska bronsåldersområdet.



Lämningar typiska för bronsålder är koncentrerade till delar av landskapet. Mer sammanhängande bronsåldersmiljöer berörs framför allt av utredningskorridorer i karaktärsområden som Stensträngslandskapet Skäggestad-Fröstad samt Tornby. Skärvtenshögar kan även härröra från järnålder.



De kända fornlämningarna i slättbygden är ofta kopplade till höjdlägen i landskapet. På bilden syns miljön vid Kallerstad där stensträngar, halvågar, gravfält, stensättningar, boplatser samt en bytomt och en pestkyrkogård samsas. Miljön har koppling till Eriksgatan och fornlämningsmiljön kring Stång och tillhör de mest komplexa fornlämningsmiljöerna i närheten av Linköpings stad. Regionalt intresse Kallerstad K2g.



Stensättningen mäter hela 12 meter i diameter och ingår i ett gravfält med många olika gravformer (L2010:7278). Gravfältet ingår i riksintresset Kårarp - Galgbacken [E89].

Landhöjning

I Linköpingstrakten hade landhöjningen stor påverkan på landskapets utseende under stenåldern. En förändrad salthalt i vattnet påverkade också djurlivet i vattnet och människornas näringsfång i kustområdet.

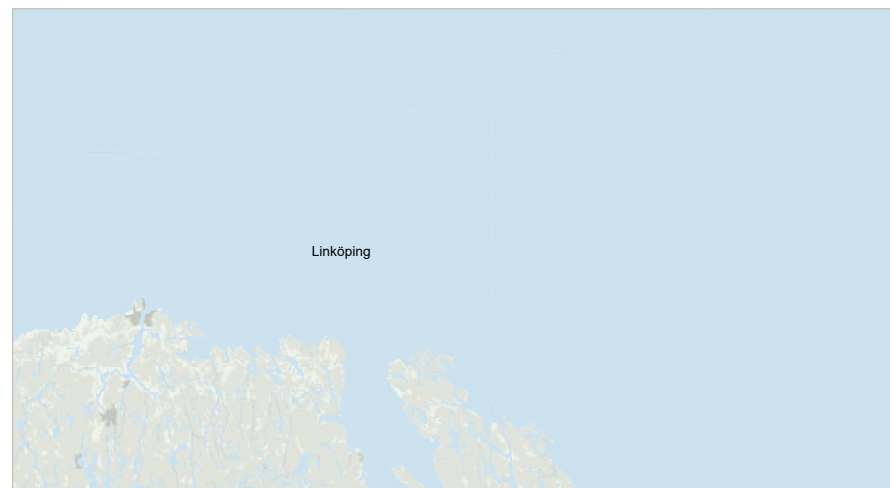
För omkring 13 000 år sedan täckte inlandsisen stora delar av Östergötlands slättlandskap.

För omkring 12 000 år sedan hängde Vättern och Roxen samman med nuvarande Östersjön och Linköpingstrakten låg under vatten.

Från omkring 11 000 år sedan var Linköpingstrakten bebodig. Den utgjorde del i ett skärgårdslandskap i kustlinjen. Förkastningsbranten norr om Roxen började stiga ur havet.

Vättern och Roxen bildade sedermera egna sjöar. För omkring 8000 år sedan låg strandlinjerna på i stort sett samma platser i landskapet som de gör idag kring Linköping.

Nedan illustreras landhöjningen genom årtusendena. Analysen för illustrationerna är baserad på dagens havsnivå.



Havsnivå för ca 12 000 år sedan



Havsnivå för ca 11 000 år sedan



Havsnivå för ca 10 000 år sedan

Efter att inlandsisen drog sig tillbaka steg marken runt Linköping ur havet under en relativt kort tidsrymd, om ett par tusen år.

Sedan 9000 år f Kr har i princip all mark varit tillgänglig för bosättning.

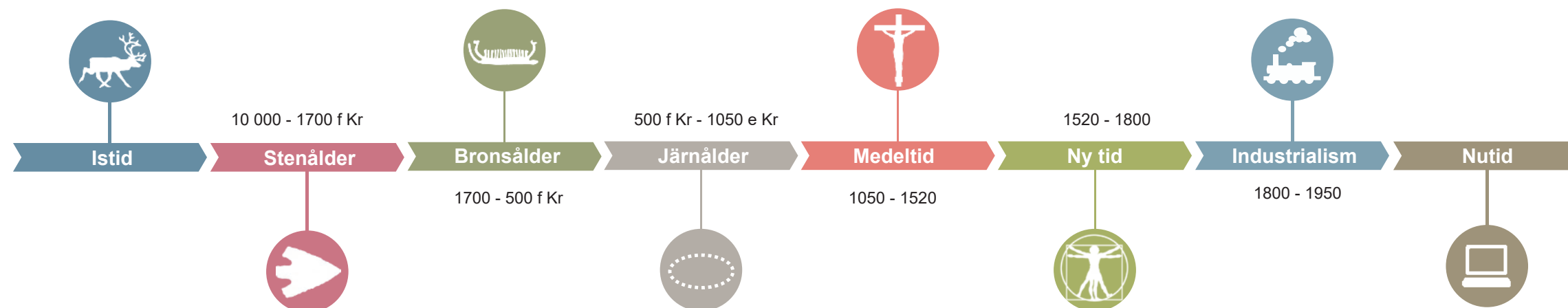


Havsnivå för ca 9 000 år sedan



Havsnivå för ca 8 000 år sedan

Havsnivå



Järnålderslandskap

En klimatförsämring i början av perioden innebar att levnadsvillkoren blev hårdare. Med framställning av järn skapades nya förutsättningar för människan att bruka landskapet. Slättermark röjdes i skogen och löv behövdes för att ge vinterfoder åt kreaturen. När sandiga och grusiga marker med lågt näringsinnehåll avverkas, bränns och betas, gynnas ljungen. Det fornnordiska ordet *ljung* var "Liunga" och finns bevarat i flera av traktens ortnamn, som Linköping, Lingham och Ljung. Det ger för handen att ljungedar karakteriserade dessa platser. På grund av minskat bete och bränning är ljungheden idag en försvinnande landskapstyp som alltmer övergår i skog, både i Sverige och utomlands.

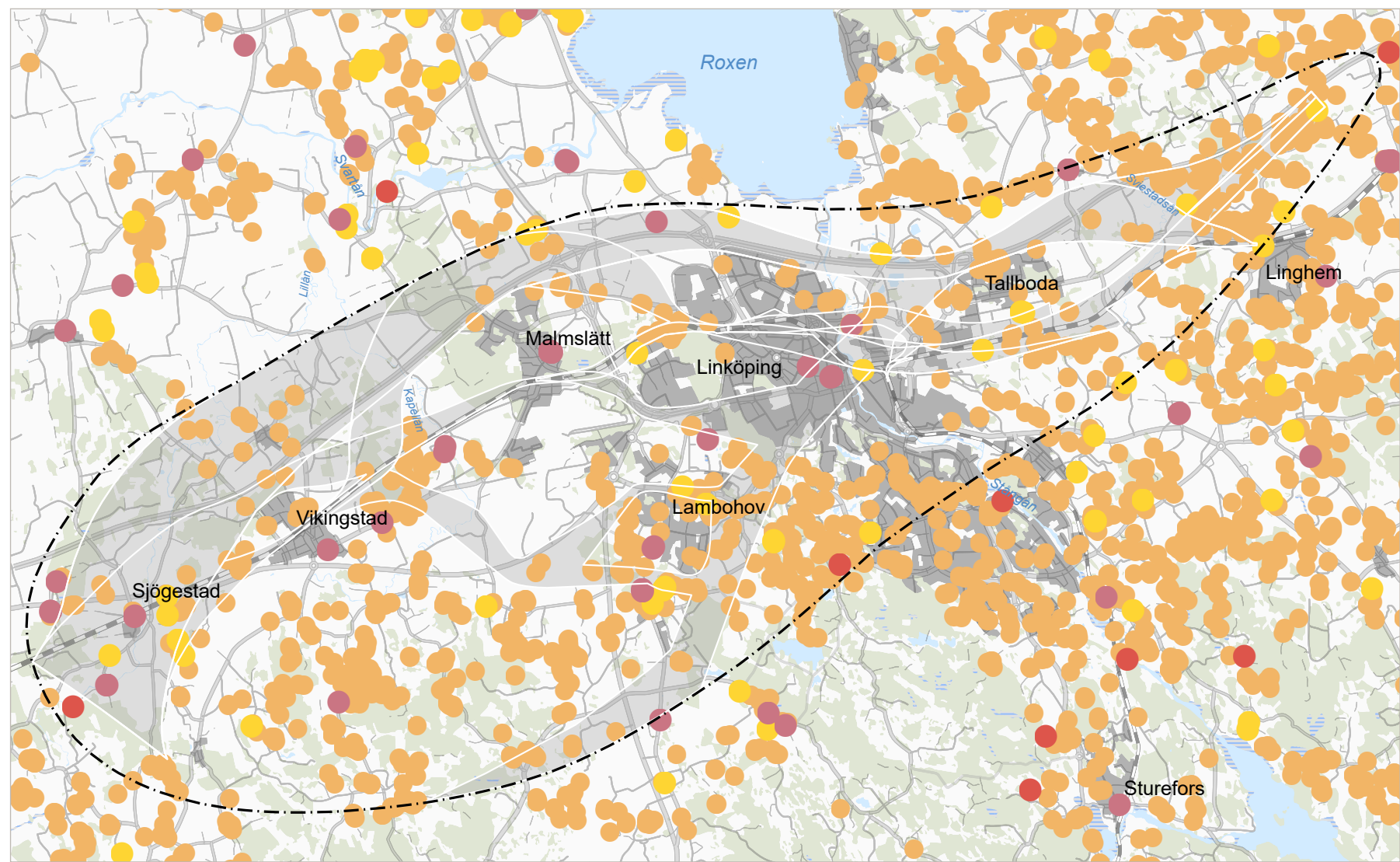
Odlingens betydelse växte och gödsel kunde lättare samlas ihop när djuren stallades inomhus under natten. Man hade god hjälp av den nya metallen järn, som gav vassare och mer hållbara redskap än av brons. I delar av Linköpingstrakten är den äldre järnålderns landskap bevarat med hela system av odlingsmarker, betesmarker, boplatser och gravar som kringgärdas av låga murar, så kallade stensträngar. Under yngre järnålder organiserades hela landskapet på ett annat sätt. Runstenar och stenlagda vägar ger oss en idé om vilka vägar man använde.



Runsten invid Galgbacken, Kårarp. Runstenar restes ofta i kommunikativt strategiska lägen, som vid knutpunkter, vad och broläggningar.

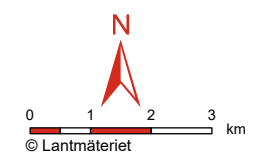


Stensträng i historiskt jordbrukslandskap vid Lagerlunda väster om Linköping.



Järnålderns centrala platser

- Runristningar
- Fornborgar
- Högar
- Gravar
- Utredningsområde
- Utredningskorridorer



Lämningar typiska för järnålder är mer spridda i landskapet och mer sammanhängande järnåldersmiljöer finns i en stor andel av karaktärsområdena. Stensättningar kan också härröra från yngre bronsålder.



Tinnerö är en kulturmiljö med stor betydelse för Linköpingsbornas närrökreation. Området är rikt på lämningar från järnålder, som stensträngar, fossila (forna) åkrar, boplatser och gravfält. Riksintresse Tinnerö odlingslandskap [E100] samt naturreservat Tinnerö eklandskap.



Området mellan Lagerlunda och Ekbacken-Ånestad är ett exempel på platser där höga kulturvärden sammanfaller med höga naturvärden kopplade till områdets hävd. Områden rika på stensträngar har ofta brukats för bete, vilket gynnar viss växtlighet och djurliv. Regionala intressen Lagerlunda-Kapplet K31 och Ekbacken-Ånestad K63.

Kommunikationer och centrala noder

Kommunikationer har i alla tider haft en stor strukturell inverkan för lokalisering av människors bosättningar och verksamheter. Den lättaste vägen genom landskapet var länge på vatten, längs med sjösystem och åar. Vägar berättar om människors rörelsemönster och transportbehov över tid. De huvudsakliga strukturerna för landsvägarna är i stort desamma sedan åtminstone medeltid, även om vissa äldre vägar har rätats ut, breddats och anpassats till det moderna samhällets trafikvolym och säkerhetskrav.

Förhistoriska rörelsemönster

Linköpingstraktens kommunikativa läge har format områdets utveckling under långa tidsrymder. Trakten stod genom vattenvägarna i förbindelse med ett stort omland. Genom historiens gång har vattenvägarna förändrats genom landhöjning och tekniska landvinningar, men strukturen med en östvästlig och en sydlig vattenväg har varit bestående. Via sjön Roxen ledde vattenvägar till både Vättern och Östersjön medan Stångån ledde till småländska högländet. Under förhistorisk tid var vattenvägarna viktigare än de små färdvägar som fanns på land, eftersom vattnet var en förenande faktor som band samman stora områden och gjorde dem tillgängliga med båt.

Från järnålder och framåt finns tydligare spår av vägarna på land bevarade. Stigarna var smala och anpassade till terrängen och framkomligheten till fots eller med häst. De syns som hålvägar eller de för trakten karakteristiska stensatta vägar som knyter ihop bebyggelse från järnålder och medeltid. De syns också i form av runstenar utmed vägar kända från senare tider.

Platser där färdvägarna på land korsade vattenvägarna var viktiga, eftersom de knöt ihop lokala kommunikationsnät med större vattenvägar av regional betydelse. Dessa kommunikativa knutpunkter hade strategiskt viktig betydelse för handel och utvecklades ofta till mötesplatser och centrala maktfästen. En sådan central nod står ut mer än andra, nämligen Liunga. Under vikingatid fanns en handelsplats, Liunga kaupung, intill en stor skeppssättning vid Stångån. Där hölls också tinget Liunga thing. ”Liunga” är fornnordiska och betyder ljung. Ordet är bevarat i förleden Lin- i ortnamnet Linköping. Staden kom senare att växa fram på denna ljungbevuxna ås, där man samlades för handel och beslut i gemensamma frågor.

Även denna centrala plats låg i mötet mellan viktiga vägar. I höjd med Nykvarn, som var det lämpligaste vadstället, korsade Eriksgatan Stångån. Eriksgatan är samlingsnamnet för de medeltida vägarna där kungar red på sin ceremoniella resa för att få sin legitimitet bekräftad i de olika landskapens ting. Det var ett nationellt kommunikationsstråk som kom att få en stor strukturerande verkan för lokalisering av vägar och bebyggelse.

Järnålderns centrala noder går även att spåra i förekomsten stora gravfält, storhögar och andra typer av monument. Tiftgravfältet är med sina runt 600 gravar av olika typer ett av Sveriges största gravfält. Från gravfältet syns slättlandskapet vid Roxen och intill den Sättunahögen, som är en av Sveriges största storhögar. Utöver det syns även Kaga kyrka och Vreta klostrets kyrka skymtar. Monumenten är från olika tider men är samtliga exempel på dominerande landmärken som skapats för att synas vida över slättbygden. Gravfälten Kapplet och Reva är andra exempel på monumentala gravar i markanta höjdlägen – båda med koppling till Eriksgatan. Vidare bär många platsnamn i området namn efter gudar som dyrkades under järnåldern. Ullevi och Mjärdevi är namn som syftar på kultplatser för olika gudar – även Fröstad refererar till en gud.

Sockencentra som noder

I övergången mellan järnålder och medeltid började Sverige att kristnas. Detta var en lång process. Kyrkor byggdes i dominanta och kommunikativa lägen, ofta i anslutning till tidigare kultplatser eller som gårdskyrkor vid storgårdar. Det stora antal stenkyrkor som byggdes runt omkring Linköping krävde betydande investeringar. Ur ett nationellt perspektiv kom kyrkorna att ligga tätt, beroende på närvaron av en förmögen samhällselit som kunde investera, en hög folktäthet och organiserat prästerskap. Snart hade alla en kyrka inom överkomligt avstånd. Än idag syns kyrkorna vida över landskapet och minner om kyrkans tidigare dominans.

Sockencentra utgör nav i vägsystemet och visar på den stora roll i samhället som kyrkorna spelade, inte bara för religionsutövningen utan även som mötesplats och centralmaktens förlängda arm. Kyrkan var bygdens centrum. Dit lokaliserades för bygden gemensamma funktioner såsom sockenmagasin, fattighus och så småningom skolbyggnader.



Slättlandskapet genomskärs av flera åar, som fungerat som kommunikationsväg och kraftförsörjning. Här syns en del av miljön kring Sjögestad Bro gård med kvarnanläggning och smedja vid Lillån. Regionalt intresse K67.



Tiftgravfältet är länets största och är kopplat till tre byar/boplatser. Senare kom socknens kyrka att uppföras i anslutning till en av byarna. En av byarna var också kopplat till ett medeltida gods. Riksintresse E33.



Till höger: Sättunahögen och Kaga kyrka är två exempel på monument från olika tider, som båda är avsedda att synas vida över slättbygden. Siktlinjerna är en viktig del av kulturmiljöerna. Riksintresse Kaga E34 och regionalt intresse Sättuna K16.

Till vänster: Byn Kapplet och dess höggravfält ligger intill de historiskt viktiga Kapellån och Eriksgatan. Lagerlunda säteri har bildats med grund i den intilliggande byn Ledingelunda. Regionalt intresse K31.





Eriksgatan syns här som en skålformad fåra i marken, nött av fötter och hovar. Vägen kantas av fyra runstenar. Riksintresset Kårarp-Galgbacken [E89].



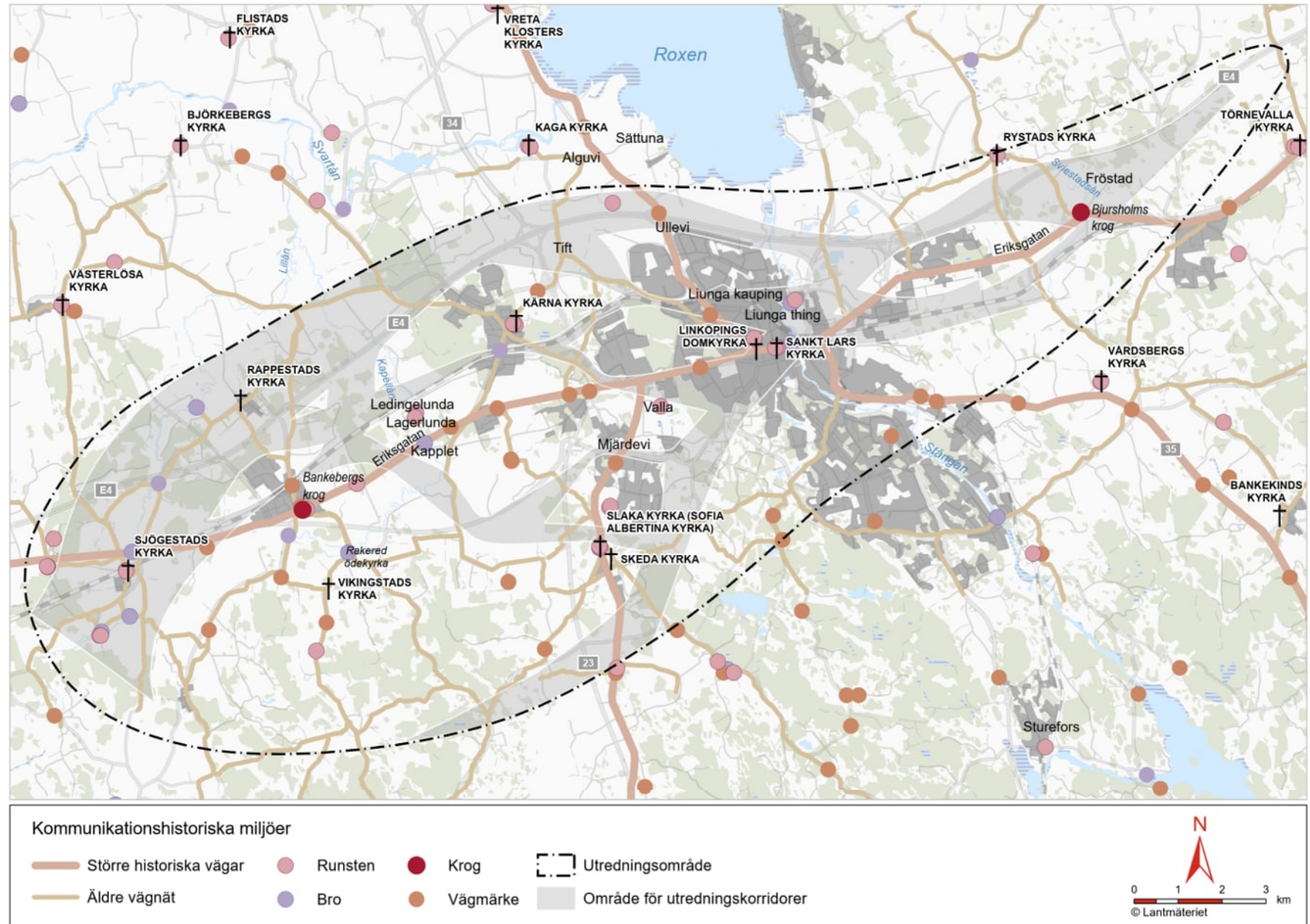
På 1800-talet restes en runsten på en gravhög vid Stångebro. Runstenen är en av två som tros ha markerat korsningen mellan Stångån och färdvägen på land under vikingatid. Källa: Östergötlands Museum.



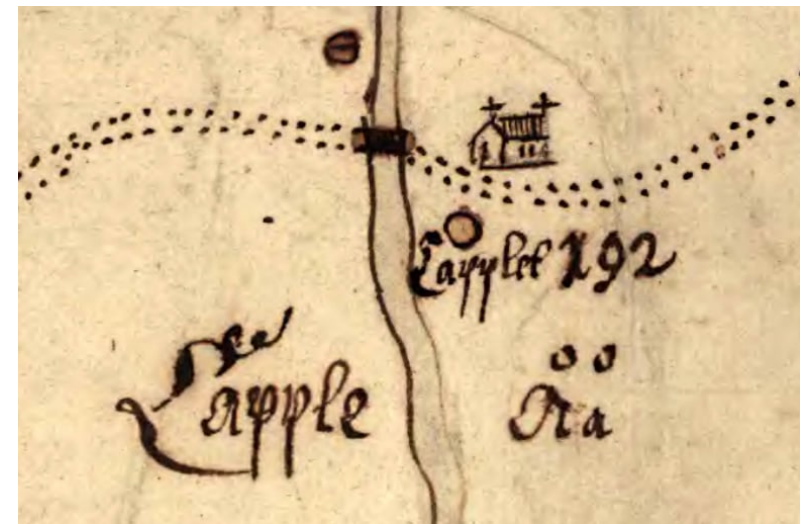
Gravstenar vid Rakereds kyrkoruin. Kyrkan revs på 1700-talet när en ny kyrka byggdes i Vikingstad. Regionalt intresse K65.



Törnevalla kyrka syns vida över slättbygden och bakom åschrönet ligger sockencentrum och den gamla tingsplatsen. Nedan höjden passerar landsvägen, som också utgör Eriksgatan. På en höjd mitt emot kyrkan ligger den oskiftade byn Reva med ett bygravfält i krönläge, som exponerar ned mot Eriksgatan. Riksintresset Törnevalla [Eg1].



Genom runstenar, broar, vägmärken, krogar och historiska kartor kan de äldre generatioerna av vägnätet spåras.



Utsnittet ur karta från 1600-talet som visar landsvägens sträckning över Kappellån och Lagerlundas gårdskyrka Kapplet, som gav namn till ån. Källa: Lantmäteriet.

För att få större kyrkor har flera kyrkor i trakten rivits och nya har uppförts på samma plats eller i närheten. Ett exempel på det är Rakered kyrka, som övergavs och revs på 1700-talet när en ny större kyrka byggdes i byn Vikingstad. En ruin med gravstenar finns kvar. Kapellet är resterna efter Ledingelunda kyrka, en gårdskyrka tillhörande Lagerlunda. Den utvecklades inte till sockenkyrka – det gjorde däremot Kärna kyrka, i anslutning till Tiftgravfältet. Kapellet (kappellet) har givit namn åt Kappelån.

Linköpings strategiska läge

På grund av det attraktiva strategiska läget som kommunikativ nod kom Linköping under medeltiden att utvecklas till ett centrum både för kyrklig och kunglig makt. Med uppförandet av Sankt Lars kyrka och Domkyrkan Sankt Per under 1100-talet försköts stadens centrum till Stångåns västra strand, där stadens medeltida bebyggelsestruktur växte fram. Kvar på den östra sidan fanns bland annat en Kungsladugård fram till 1600-talet. Stångån delade stadens omland i både administrativa och kyrkliga enheterna Östanstång öster om ån och Västanstång väster om ån.

På 1600-talets kartor syns staden i mötet mellan strategiskt viktiga vägar. År 1598 utkämpades ett slag vid Stångebro, som på den tiden utgjorde Eriks gatans passage över Stångån. Platsen för slaget är typiskt, i ett strategiskt läge i ett öppet landskap med goda kommunikationer. Slaget var en religionsstrid mellan protestanter under hertig Karls ledning och katoliker under kung Sigismund. Styrkorna stod på vardera sida om ån och både Lilla och Stora Stångebro vaktades för att försvara staden. Bägge broarna förstördes och hertig Karl gick segrande ut ur striden. Adelsmän på den förlorande sidan avrättades i Linköpings blodbad två år senare. Slaget var av betydelse för Hertig Karls väg till makten som kung Karl IX. År 1898, 300 år efter slaget, restes Stångebromonumentet till slagets minne. Stångebroslaget och kopplingen till Linköpings blodbad finns än idag i hög grad i Linköpingsbornas medvetande.

Förbättrade landsvägar under stormaktstiden

Under stormaktstiden skedde stora förändringar och omorganiseringar

i rikets administration och förvaltning. Infrastrukturen byggdes ut och förbättrades. Vägarna mättes upp och de första statliga vägmärkena i form av milstenar placerades ut. Utmed vägarna inrättades gästgiverier och skjutshåll med 1,5–2 mils avstånd från varandra, i enlighet med Gästgiveriförordningen från 1649. Där kunde resande få mat och husrum och byta häst. Krogen öster om Linköping låg vid Bjursholmen och krogen väster om staden låg vid Bankeberg, båda utmed gamla Eriks gatan. Andra viktiga historiska vägar utgörs av Kalmarvägen, Bergsvägen och Åtvidabergsvägen (se karta sidan 23). Utmed de stora landsvägarna fanns också funktioner som inte var önskvärda inne i staden, såsom pestkyrkogårdar. I anslutning till häradsgränser fanns galgbackar.

En av de vägar som kan följas i det historiska kartmaterialet från 1600-talet och framåt är väg 796, i folkmun kallad Norrköpingsvägen. Den har sin grund i Eriks gatan och kartorna dokumenterar en äldre mer landskapsanpassad sträckning som också identifierats arkeologiskt. Under 1700-talet rätades vägen ut och fick dagens linjalräta sträckning. Efter en imponerande lång raksträcka genom Östra Malmskogen, vid nuvarande Tallboda, öppnade landskapet upp sig mot staden. Vägen kom senare att kantas av alléer. Som en entré till staden var vägen medvetet gestaltad för att ge besökaren en representativ bild. Idag syns spåren av detta i den asfalterade vägens linjesträckning. Senare lokaliserades Södra stambanan parallellt med den gamla landsvägen, till stor del med samma raksträcka in mot staden.

Under stormaktstiden utgjorde säterierna viktiga noder i landskapet och det äldre nätet av terränganpassade vägar kompletterades med långa raka allékantade vägar. Under 1800-talet påverkade lagaskiftesreformen vägstrukturen, genom att småskaliga och räta vägar drogs till de nya, utflyttade gårdslägena. Säterierna och Laga skiftet beskrivs mer ingående under *Agrara mönster*.

Kommunikationer och industrialismen

Teknikutvecklingen under 1800- och 1900-talen skapade nya förutsättningar för Linköpings utveckling. Göta kanal hade under den tidiga

industrialismen stor betydelse för Linköping genom att den möjliggjorde transporter från kust till kust via Vättern och Vänern. Förhållandet mellan stad och omland förändrades i och med att Linköping fick tillgång till en internationell marknad för sina produkter. Kanalen grävdes för hand av närmare 60 000 soldater och öppnades 1832.

Kinda kanal följer Stångåns naturliga lopp från Roxen söderut och stod klar 1810. Kanalen fick begränsad betydelse som transportled och funktionen efter sekelskiftet 1900 kom att ersättas av Stångådalsbanan, järnvägen mellan Linköping och Kalmar. Större betydelse fick Södra stambanan, som övertog merparten av transporterna från kanalerna. Kvar blev produkter som timmer, kol, malm och jordbruksprodukter som inte krävde snabba transporter. Efter 1950-talet har kanalerna framför allt fått ett värde för rekreation och turism.

Teknikutvecklingen genererade också nya knutpunkter i landskapet. Södra stambanan byggdes år 1872 ut med sträckan *Norrköping–Linköping* och året därpå med sträckan *Linköping–Mjölby* (se karta sidan 24). År 1874 stod hela sträckan till Malmö öppen för gods- och persontrafik och stambanan kom att få en stor strukturerande betydelse för bebyggelsens utveckling. Genom framväxten av nya stationssamhällen fick äldre sockencentra underordnade roller som bygdens nav. Järnvägs-linjen drogs till stora delar utanför de etablerade kommunikationsstråken och tidigare centrumbildningarna. Ett exempel på det är Vikingstad, där stationen byggdes en halv kilometer utanför byn Bankeberg, med funktioner som tingshus och gästgiveri. Mellan byn Bankerg och stationen växte ett villasamhälle fram. Det innebar en förskjutning i bebyggelsen, från den gamla byn Vikingstad med kyrka, som är belägen flera kilometer söder om samhället Vikingstad. Även andra orter kännetecknas av liknande strukturer, med centrumfunktioner i olika delar av orten, som knyts samman av småskalig villabebyggelse kring stationerna. Stambanan kom att överta funktionen som nationell, regional och lokal kommunikationsled från Göta kanal. I Linköping lokaliserades stationen intill hamnen vid Stångån för att lätt kunna växla mellan transportslagen båt och järnväg.



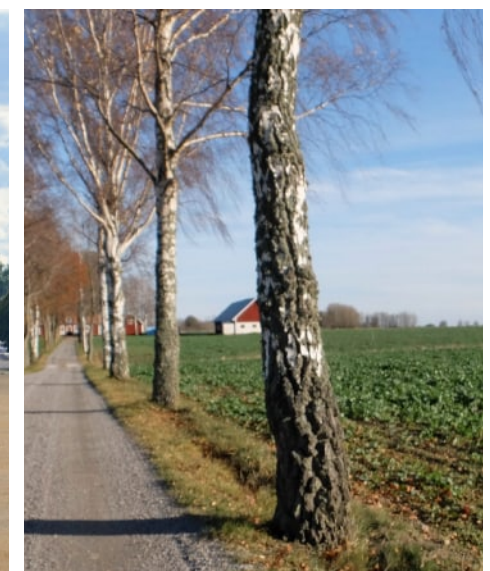
På 1600-talets kartor syns staden, idag belägen inom stenstaden, utmed strategiskt viktiga färdvägar. Eriks gatan korsar Stångån. Källa: Lantmäteriet.



Äldre delar av vägnät är ofta landskapsanpassade.



Raka vägar kan många gånger kopplas till säterilandskapet och lagaskifteslandskapet.





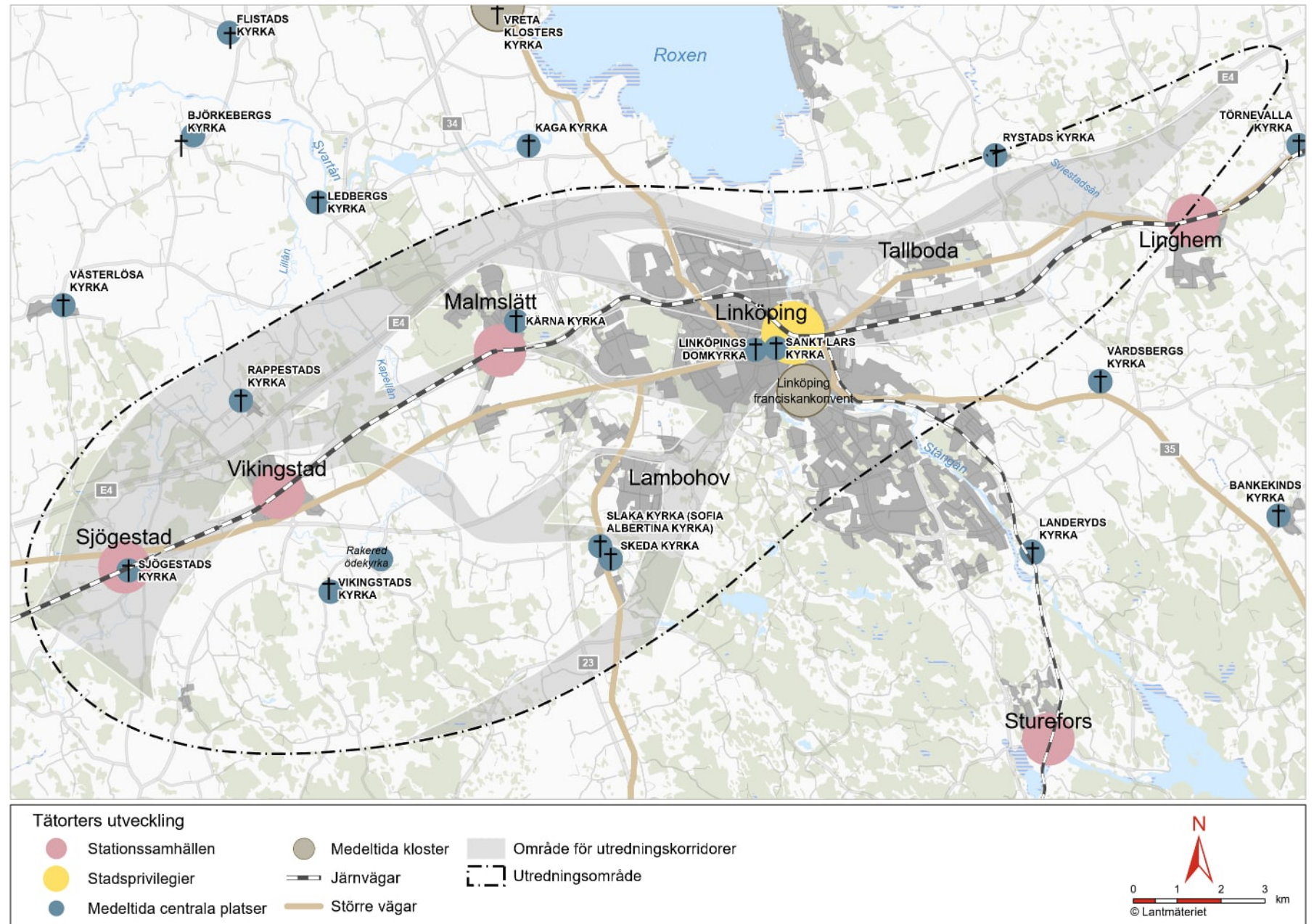
Landsvägen med grund i Eriksgatan gick tidigare över Stenvalvsbron vid Bjursholmen. Stenvalvsbron möjliggjorde passage över Sviestadån. Här låg också Bjurholmskrog



Stångebromonumentet, som minner om slaget. Källa: Digitalt museum.

Bilismens genombrott

I och med biltrafikens ökade betydelse från 1930-talet och framåt skapades ytterligare nya mönster och behov. I bilismens spår följde bebyggelseetablering utanför de historiska byarna och gårdarna. Det huvudsakliga rörelsestråket var även fortsatt det östvästliga genom jordbruksbygden. Såväl stambanan som gamla Riksväg 1 följer det historiska kommunikationsstråket kring Eriksgatan. Längs med de gamla landsvägarna tillkom motell, bensinstationer och matställen nära vägen eller vid vägmöten. Med tillkomsten av E4 på 1970-talet tillkom ytterligare en kommunikationsled med både nationell, regional och lokal betydelse. Med planskildheten kom stängda tvärförbindelser och en ny rörelsebarriär. Bilismen har även starkt påverkat utvecklingen av Linköpings stads bebyggelsestruktur med bostadsområden och verksamheter runt om staden på utspritt bilavstånd.



Flera av samhällena runt Linköping har bakgrund som stationssamhällen. Järnvägslinjen drogs till stora delar utanför de etablerade kommunikationsstråken och tidigare centrumbildningarna.



Malmslätt station ritad av Folke Zetervall är uppförd med inspiration av ett exercisetält. Källa: Digitalt museum.



Sjögstad Motell från 1954 ligger utmed gamla riksväg 1 och var ett av Sveriges första motell. Vägen ingår i ett historiskt kommunikationsstråk, som följer Eriksgatans sträckning och är en föregångare till väg E4.

Agrara mönster

Linköping ligger i kanten av Östgötaslätten där staden och omkringliggande landsbygd har varit varandras förutsättningar.

Landskap med lång brukningskontinuitet

Slättlandskapen omkring Linköping kännetecknas av ett långt och kontinuerligt brukande av marken. Landskapets jordbrukshistoria består därför av många olika lager med olika tidsdjup, såsom stensträngslandskap, bylandskap, säterilandskap och Laga skifteslandskap.

Jordbruksmarken och dess avkastning har varit en grundläggande resurs för både markägaren och samhället i övrigt. En effektiv markanvändning har alltid eftersträvat men har under olika tider hanterats på olika sätt. Det har givit upphov till sega strukturer som vittnar om landskapets tidsdjup och de ställningstaganden som gjorts tidigare. Exempelvis har många byars och gårdars läge i landskapet lång platskontinuitet. Bebyggelse-lägen i torra lägen, med tillgång till bördig mark och vatten, som varit kommunikativt fördelaktiga har många gånger återanvänts sedan förhistorisk tid. Platskontinuiteten gjorde att namn på äldre bebyggelse-

enheter ofta levde vidare. Eftersom marken var en viktig tillgång utgör gränser såsom dem mellan byar och socknar andra exempel på sega strukturer. Även för vägnätet har jordbruksmarken varit en konserverande faktor. Människan har i alla tider varit i behov av att transportera sig själva och varor. Vägarna har dragits i lägen som innebar minsta motstånd, torra fötter och utan att ta värdefull åker- och ängsmark i anspråk. Det har gjort att det vägnät vi ser idag till stora delar är ett dokument inte bara över vårt eget utan av olika generationers rörelsemönster och transportbehov.

Bybildningar under järnåldern och medeltid och det terränganpassade vägnätet som sammanbinder bebyggelseenheter är en tydlig del av landskapets organisation. Landskapet omkring Linköping har dock framför allt präglats av laga skifte. De bördiga lerjordarna har gynnat ett storskaligt, industriellt jordbruk varför vår tids moderna jordbruk är ytterligare en tydlig årsring i landskapet.

Uttrycken för en historisk markanvändning och äldre agrara strukturer och lämningar är i högre grad bevarade och tydligare i vissa områden

än andra. Detta beror på olika faktorer. I mer topografiskt varierande områden med moränholmar, rullstensåsar eller där marken inte är lika bördig har historiska spår inte odlats bort i samma omfattning som i fullåkerslandskapen. Vidare har militär verksamhet i flera fall haft en konserverande effekt på landskapet, exempelvis i Tinnerö. Detsamma kan i vissa fall sägas om de stora jordegendomar som tillföll adeln och andra privilegierade grupper under den svenska stormaktstiden på 1600-talet. De innebar omvälvande förändringar. Samtidigt har det sedan dess i många fall funnits resurser att bibehålla egendommarnas bebyggelse- och markanvändningsstruktur. En stor andel betesmark vid dessa säterier har också varit gynnsamt för lämningar under jord.

En annan faktor som influerat jordbrukslandskapen är närheten till staden Linköping. Det gäller till exempel jordäggande av stadens styrande skikt och staden som en marknad för avkastning av böndernas produkter. Relationen mellan stad och omland behandlas även under kapitlet *Staden – drivkrafter och bebyggelseutveckling*, på sidan 34. Under avsnittet *Övergripande landskapskaraktärer*, på sidan 38, sammanfattas hur landskapet omkring Linköping ser ut idag.



Till vänster: Det storskaliga lagaskifteslandskapet rymmer strukturer från många tider. I förgrunden syns Tifts utskiftade Bosgård. Gården har ursprung i en medeltida gods bildning, som låg i byn Tift, med 10 gårdar. Riksintresse Tift E33 och regionalt intresse Tiftgravfältet K30.

Ovan. På en del platser ligger bebyggelsen fortsatt samlad i bystruktur. I många fall finns bytomter och gravfält i anslutning till dagens byar och gårdar. Smedby, riksintresset Törnevalla [E91].



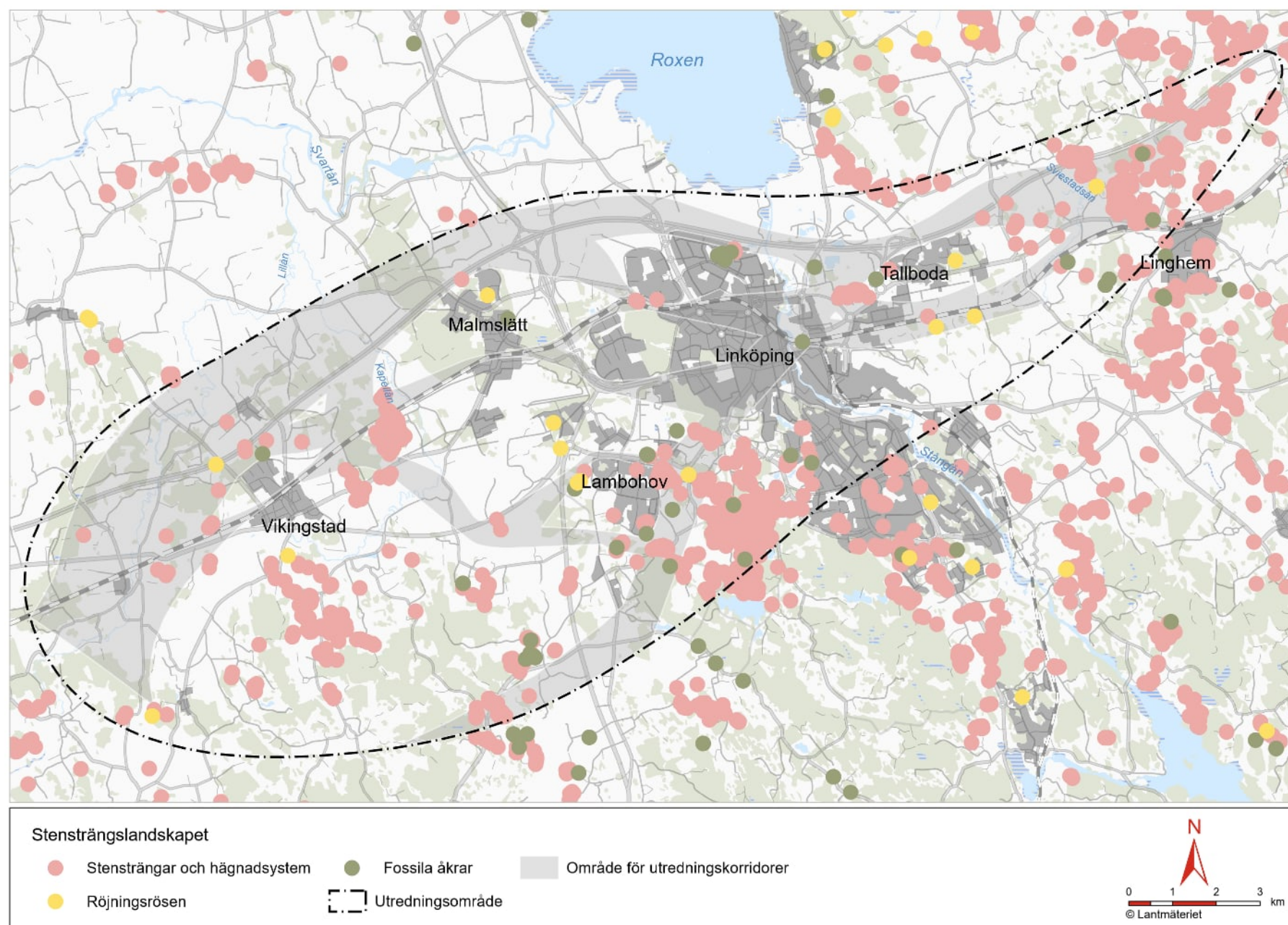
Ovan: Dagens vägnät är ett dokument över olika generationers rörelsemönster och transportbehov.

Till höger.: Stensträngar är lämningar av hägnader från äldre järnålder med syfte till att hålla boskapen borta från åkrarna. Stensträngar är karakteristiska för Östergötland. Stensträngarna gör det möjligt att i detalj kartlägga hur äldre järnålderns landskap varit organiserat, med åkrar, betesmark vid stränder och i skog, boplatser och gravar/gravfält. Fossila åkrar och röjningsrösen är agrara lämningar som kan härröra från olika tidsperioder.

Järnålderns agrara mönster

Sedan mitten av 1800-talet har svenska jordbrukare hägnat hagarna och på så sätt hållit boskapen borta från åkrarnas grödor, men dessförinnan var det tvärtom. Stensträngar är en karakteristisk lämningstyp i Linköpingstrakten som berättar mycket om hur den äldre järnålderns landskap var organiserat. Stensträngar är enkla murar som hägnade in åker- och ängsmark och höll boskapen borta, när de fördes mellan det gemensamma betet på utmarken och gården. I och med att man hägnade in odlingsmarken och skilde den från betet, etablerades uppdelningen mellan in- och utägor. Stensträngarna bildade mer eller mindre sammanhängande system och kan sträcka sig över flera nutida byars ägor. De innefattade boplatser/gårdar och tillhörande gravfält. Bebyggelsen låg ofta på gränsen mellan dåtida in- och utägor och flera gårdar tros ha nyttjat gården och fågator tillsammans. Stensträngarna är utmärkande för Östergötland – de återfinns även på Öland och Gotland samt i delar av Uppland, men saknas i resten av Sverige. Stensträngslandskapet är bäst bevarat i Linköpings-traktens mosaikartade landskap. De agrara lämningarna berättar inte bara om hur man försörjt sig utan även om bebyggelsemönster och social organisation.

Under yngre järnålder nyttjades landskapet på ett annat sätt, vilket speglar ett nytt sätt att organisera samhället och en ny syn på äganderätt. Gårdar som legat spridda i landskapet flyttade samman och bildade byar centralt i odlingsmarken. Nya gravplatser skapades i närheten av bebyggelsen, i samband med att de äldre platserna slutade nyttjas. Den yngre järnålderns miljöer återfinns ofta på åkerholmar i närheten av dagens byar och gårdar.



Kartan visar lämningar som berättar om det historiska odlingslandskapet.

Medeltida agrara mönster

Bylandskapet

Under medeltid var den agrara bebyggelsen huvudsakligen samlad i byar. Byarna utanför Linköping var som regel relativt små, från två till sex hemman. De var mindre Östanstång, öster om Stångån, än Västanstång, väster om Stångån. Flera byar på slätten omfattade hela 10 hemman, bland dem Tift. Gårdarnas mangårds- och ekonomibyggnader låg ofta samlade på geometriskt reglerade bytomter. Detta tog sig bland annat uttryck i den vanligt förekommande radbyn, en struktur som än idag karakteriserar flera byar såsom Reva, Vimarka och Ryckelösa. Bebyggelsen var ofta förlagd till mindre höjder och låg ofta i söderläge. I bylandskapet finns också spår av medeltida godsstrukturer. De är inte lika iögonfallande som stormaktstidens gods utan kan främst spåras genom historiska källor och namnformer. I området avslöjas de snabbast genom förekomsten av så kallade Bosgårdar, som markerar att de var godsförvaltarnas gårdar. Det kan röra sig om centra för kronans förvaltning men också om centralgårdar inom privata godskomplex. Ett exempel är Tift.

Tidigare utgjordes jordbruket till stor del av boskapsskötsel i kombination med mindre odlingsytor på lättare jordar. Ängsmark brukades för vinterfoder. De tunga lerjordarna användes ofta som betesmark. Under medeltid kom även lerjordar och relativt lågt liggande marker i slättbygden att i högre grad nyttjas som åker. Detta var sannolikt möjligt tack vare ett omfattande dräneringsarbete med tätt liggande öppna diken. Produktionen var främst inriktad på spannmål.

Det dominerande odlingsystemet var tvåsåde, även om tresåde förekom i undantagsfall. Tvåsådet innebar att endast hälften av åkerarealen besåddes årligen. Den andra halvan fick vila sig genom att ligga i träda. Åkern var indelad i ett tegar. Uppdelning mellan olika ägare kunde vara invecklad med en stor ägoblandning. I samband med hemmansklyvning delades tegarna och till slut blev varje gårds markinnehav uppsplittrat på många smala åkerstrimlor. Denna situation förbådade genomförandet av de större jordbruksskiftena under 1700- och 1800-talen.



Reva by är en radby med tre gårdar utmed en bygata. Riksintresset Törnevalla [Eg1].

Kronan och kyrkans jordägande och inflytande

Staden Linköping och dess kyrkliga och världsliga administration kom tidigt att påverka och omforma den omgivande landsbygden.

Vid medeltidens början var kronan den största markägaren i området, något som det än idag finns spår av i landskapet. På 1100-talet gjorde kronan anspråk på en tredjedel av obebyggda häradsallmänningar i Östergötland. Den så kallade konungstredningen kan vara en bakgrund till de två historiska kronoparkerna på vardera sida om Linköping, Östra Malmskogen och Västra Malmskogen. Jakten var ett kungligt nöje och kunde med kontinentala förebilder utövas på nära avstånd från det



På flera 1600-talskartor finns kunglig jaktmark utmarkerad som jägare platz utmed landsvägen på ömse sidor om Linköping, på behändigt avstånd från slottet. Markerna motsvaras idag av Östra och Västra Malmskogen. I öst syns vägkrogen vid Bjursholmen. Källa: Lantmäteriet.



Eklandskapet i Tinnerö är ett exempel på landskap som formats av stormaktstiden, då eken fridlystes i egenskap av råvarumaterial för flottan. Tinnerö odlingslandskap [E100].



En dubbelsidig allé leder fram till parken vid Kallerstad gård. Regionalt intresse Kallerstad K29.

kungliga slottet, där alla bekvämligheter fanns. På 1600-talets kartor syns kronans jägareplatser utmed landsvägen/Eriksgatan öster och väster om Linköping. Än idag finns skogsområden bevarade vid Malmslätt och Tallboda. Lokaliseringen av 1900-talets militära övningsområden till Malmslätt och Tinnerö har bidragit till att områdena inte bebyggs och idag kan nyttjas som rekreationsområden.

En fundamental förändring av agrarsamhället under medeltiden var förknippad den nya tanken att jord kunde doneras, bytas och säljas. Detta var samtidigt en förutsättning för att uppbyggnaden av kyrkans omfattande jordägande. Vid medeltidens slut hade Domkyrkan, och de institu-

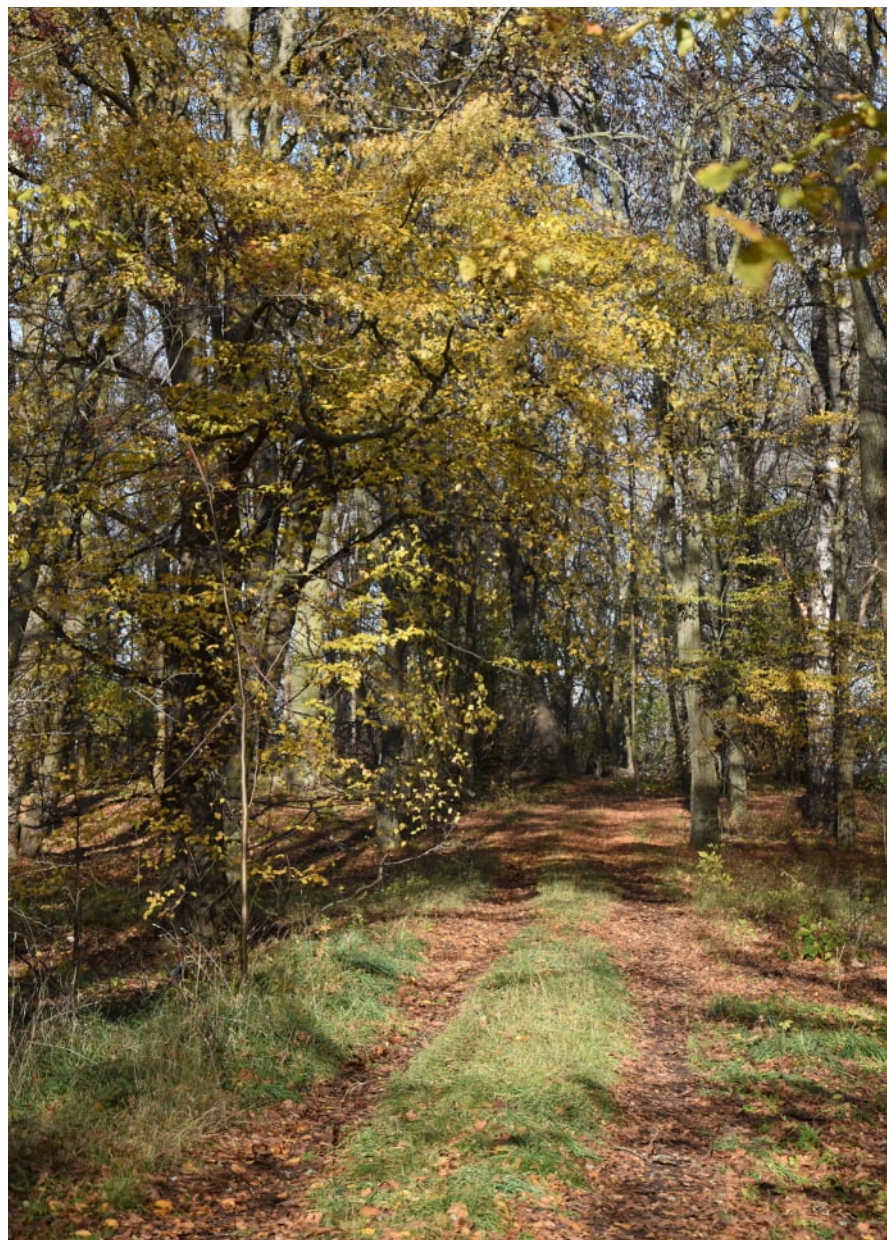
tioner som var knutna till den, kommit att bli den dominerande jordägaren i Linköpingsbygden. Sammanlagt ägde Domkyrkan ett 30-tal arrendegårdar i undersökningsområdet och ett antal olika slags smågods och kvarnar.

I samband med Gustav Vasas reformation övertog kronan en stor del av stiftets och sockenkyrkornas marker. På 1630- och 1650-talen donerades eller förlänades många av dessa indragna kyrkohemman som belöning till adliga personer, statliga ämbetsmän eller högt uppsatta militärer i det framväxande stormaktsväldet.

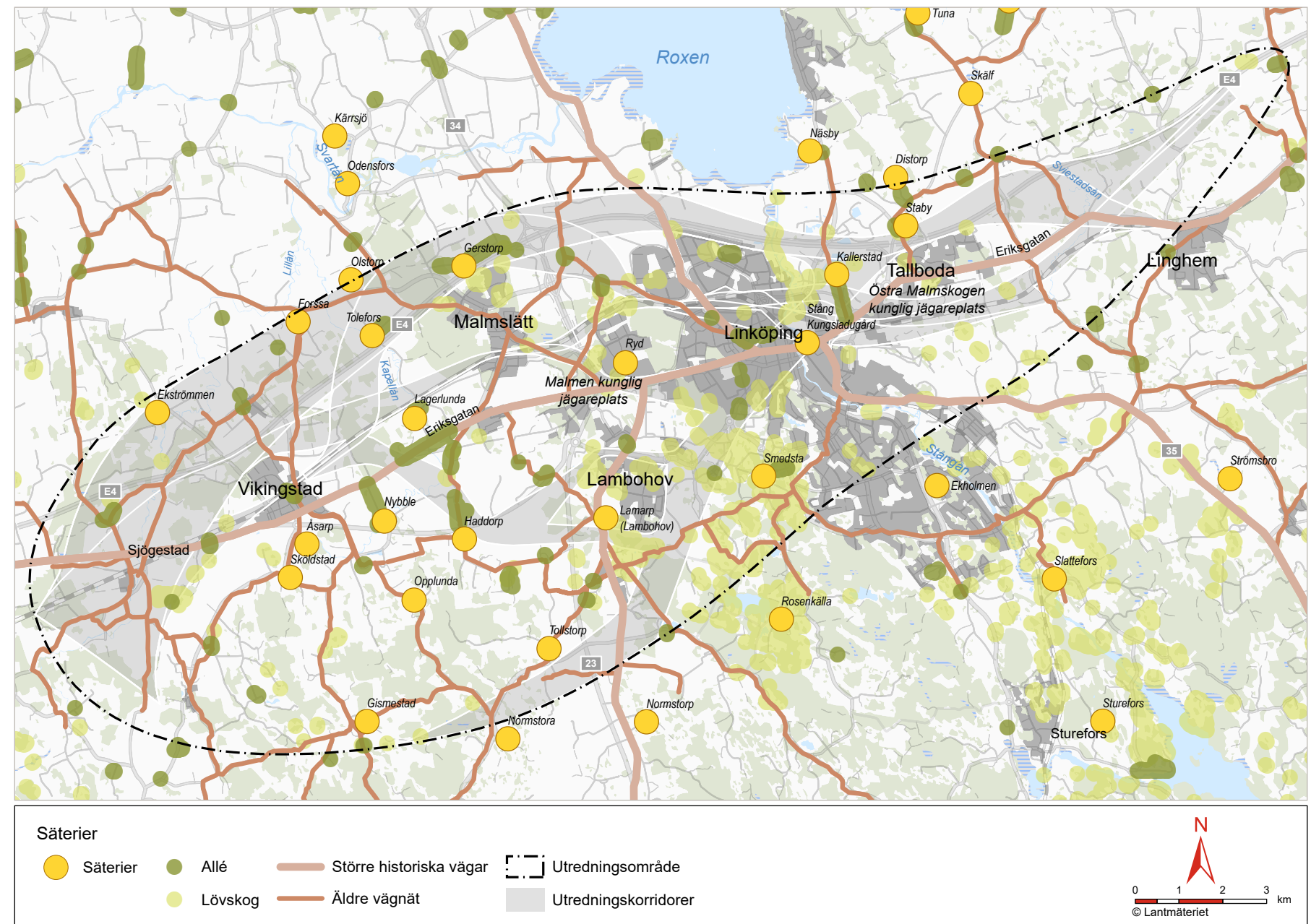
Säterier

Linköpings läge var attraktivt för Sveriges maktelit. Under stormaktstiden på 1600-talet inrättades stora lantgods, så kallade säterier, avsedda som residens för adeln och höga ämbetsmän. Säteribildningen innebar att gården befriades från skatt såvida den sköttes enligt särskilda regler och var ståndsmässigt bebyggd. Omkring Linköping har säterierna och deras verksamhet påtagligt omformat landskapet. Byar och gårdar byttes, köptes upp och avhystes för att skapa stora sammanhängande odlingsmarker med god tillgång till bete för det oftast boskapsinriktade jordbruket.

För att synas i landskapet, nyttja vattenvägar och möjligheter till vattenkraft har säterierna ofta placerats i å- eller sjönära lägen. Huvudbyggnaden placerades för att ge ett imponerande intryck. Anslutande park och allékantade vägar upp mot huvudbyggnaden skulle förstärka upplevelsen av en högre ståndsmiljö. Separat från mangården placerades stora och påkostade ekonomibyggnader och arbetarbostäder. De många torpen på egendomarna vittnar också om att det storskaliga jordbruket krävde en stor arbetsorganisation.



I herrgårdens närmiljö anlades park och trädgård med ett stort inslag av ädellövträd såsom ek, ask och lind. Det omgivande landskapet omformades genom förändringar i markanvändning och tillkommande herrgårdsanknuten bebyggelse med anslutande vägnät. Här syns Kallerstads park med ädellöv och höga upplevelsevärden för närrekreation. Regionalt intresse Kallerstad K29.



Säterierna har satt sin prägel på landskapet genom bland annat storskaligt jordbruk, ståndsmässiga byggnader och alléer.

Under stormaktstiden fridlystes eken i egenskap av råvarumaterial för flottan. När förbudet att avverka ek så småningom upphörde skedde detta i mindre utsträckning på frälsejord/säteriernas marker då eken kommit att symbolisera makt och rikedom. Detta visar sig i Linköpingstraktens omfattande och karaktäristiska eklandskap. Dessa återfinns framförallt i det mosaikartade sprickdalslandskapet, i anslutning till herrgårdarnas äldre marker.

Till storgårdsdriften knöts både anställda jordbruksarbetare och torpare. Arbetarbostäder och torpmiljöer speglar därför säteriernas organisation.

Exempel på säteribildningar i området är Lagerlunda, Lambohov, Haddorp, Gerstorp, Nybble, Tolefors, Kallerstad och Staby.

Det var först i och med att adelns privilegier upphörde under 1800-talet som det blev möjligt för andra att köpa och äga mark som tidigare hade tillhört ett säteri. På flera säteriers tidigare marker, såsom Lambohov och Ryd, har staden expanderat. Senare, under 1800- och 1900-talet lade en del större bondgårdar sig till med herrgårdsattribut, framför allt i rikare delar av slättbygden.



På säterierna fick 1600-talets ståndsmässiga bebyggelse senare sällskap av nya byggnader för nya funktioner. Här syns ett rött vattentorn och en gul transformatorstation på Lagerlunda gård.



Torp lokaliserat i Lagerlundas närområde. Torpet ligger i karaktäristiskt utmarksläge vid skogens rand.



Glyttinge storskifte. Källa: Lantmäteriet.

Torpen i landskapet

Även om begreppet torp är känt allt sedan åtminstone vikingatiden så är det främst från slutet av 1500-talet och fram till mitten av 1900-talet där torp och backstugor varit ett boende på så kallade ofri grund som var förenat med någon form av skyldighet eller motprestation.

Vid 1800-talets mitt var hälften av landsbygdens befolkning torpare, backstugusittare eller andra obesuttna. Gemensamt för dem var att de saknade möjlighet att försörja sig genom egen mark. På stora jordbruks-egendomar innebar torpsystemet att bostaden uppläts mot ersättning i form av dagsverken. Hantverk kunde ge kompletterande inkomster. Till exempel fanns det inom Mörtlösa bys marker i mitten av 1800-talet inte mindre än åtta backstugor, ett par soldattorp och fyra övriga torp.

På 1860-talet nådde antalet torp i Sverige sitt maximum. Därefter skedde en snabb tillbakagång, som brukar kopplas till emigration, urbanisering, och industrialisering. I Östergötland började tillbakagången redan tjugo år tidigare och en förklaring kan vara laga skifte. Gårdarnas utflyttning ur byarna tvingade bönderna att ta ny mark i anspråk för odling och bebyggelse, vilket sannolikt gjorde torpmarken attraktiv. Torpen avhystes, men till en början fanns det fortfarande behov för arbetskraft och många blev

kvar som backstugusittare, tills industrierna i staden eller emigration fick arbetskraften att flytta sig.

Idag fungerar många torp som sommarstugor eller är ombyggda till permanentboende. Torpen ligger ofta i lite perifera lägen i skogs- brynen, eller i skogen på utmarken. I öppet slättlandskap ligger torpen i anslutning till byarna, ofta utmed de gamla landsvägarna eller inom socken- och häradsallmänningar. Idag kan de vara svåra att urskilja från gårdar som skiftats ut vid laga skifte. Många torp har också övergivits och finns kvar som stengrunder och växtlighet av trädgårdskaraktär. Torpnamnen uttrycker ofta förhoppningar och drömmar som står i kontrast mot torparnas livsvillkor. Exempel på det är Lyckansberg och Rom. Namnen lever ofta vidare som traktnamn, trots att torpen och torparna sedan länge är glömda.

I Östergötland finns även äldre namn som slutar på *-orp* och *-arp*, som *Haddorp* och *Tjärarp*, vilket ursprungligen var *-torp* med betydelsen 'nybygge' eller 'utflyttad gård'. Dessa brukar vara äldre och lokaliserade mer centralt i odlingslandskapet. De innehar en annan social status än 1800-talets obesuttna bebyggelse.

Jordbrukets rationalisering

Med en allt större ägosplittring till följd av hemmansklyvningar föddes idéer om skiftesreformer för att effektivisera Sveriges jordbruk. Genom att samla de enskilda brukningsenheternas ägor i större skiften var statens förhoppning att dessa förändringar skulle resultera i ökad nyodling och höjd avkastning.

Storskiftet var den första "moderna" skiftesreformen som genomfördes i Sverige och påbörjades under 1700-talets andra hälft. Vid storskiftet sammanfördes åkermark och ängsmark, alltså inägomarken, i färre enheter. Laga skiftet, vars förordning kom 1827, är den jordbruksreform som i störst utsträckning kom att påverka slättlandskapen omkring Linköping. Den syftade till att samla större jordbruksytor tätare intill gårdarnas egna brukningscentrum. Jordbrukslandskapet förändrades därmed från gårdar lokaliserade i en samlad bystruktur till ett mönster med utspridda, ensamliggande gårdar i odlingslandskapet. När gårdarna flyttades ut sprängdes bykärnorna sönder. Ett par gårdar fick ofta ligga kvar i byn även efter laga skifte, vilket innebär att bykaraktären bibehållits även efter skiftet. I takt med att gårdarna fick nya lägen tillkom karaktäristiska raka och småskaliga laga skiftesvägar som kopplades till det äldre terränganpassade vägnätet. Även byarnas utmarksområden skiftades som regel.

Efter hand ledde nya redskap och ökad kunskap, om bland annat dränering av åkern genom dikning, till att de tyngre lerjordarna kunde odlas upp. Cirkulationsjordbruk infördes vilket innebar ett växelbruk av olika grödor på markerna. Samtidigt introducerades vallodlingen, vilket innebar att bönderna började att producera såväl människors föda som djurens foder på åkermarken. Detta gjorde tillsammans med konstgödsling ångsmarken överflödigt. Det bidrog också till en succesiv uppdelning i skogslandskap och odlingslandskap, där produktion av livsmedel och produktion av skogsprodukter kom att åtskiljas.

Att sänka sjöar eller torrlägga våtmarker för att komma åt ytterligare åkermark, var en annan vanlig åtgärd i samband 1800-talets jordbruksrationaliseringar. Kopplat till finansieringen och byggandet av Kinda kanal sänktes exempelvis flera sjöar i sjösystemet för att bland annat få tillgång till mer mark att bruka.

Det rationella jordbruket och industrialiseringen var en förutsättning för Linköpings utveckling av livsmedelsindustri, se vidare under *Staden – drivkrafter och bebyggelseutveckling*, sidan 34.



Bilden visar det storskaliga jordbrukslandskapet väster om Linköping. I bakgrunden höjer sig landskapet bortom sjön Roxen vilken också ans i bild. Åkermarken är kantad av utspridda ekonomibyggnader vilka skapar en förståelse för landskapets användning.

På den ekonomiska kartan upprättad 1949 över Linköping syns stadens utbredning i förhållande till jordbruksmark. Flera industrier är kopplade till jordbruket, bland annat Slakthuset och Sockerbruket och Statens växtskyddsanstalt i närheten av Tomby gård. Källa: Lantmäteriet.

Staden – drivkrafter och bebyggelseutveckling

Linköping blev, till följd av den bördiga jorden och kommunikationsläget, centralort i den omgivande jordbruksbygden. Grunden till stadsbildningen tog sin början i den tings- och handelsplats som uppstod i mötet mellan vägar och härader under järnåldern. Staden tog sedan sitt uttryck i landskapet genom olika drivkrafter såsom maktförhållanden, handel, industrialisering och bostadsbrist. Men också olika stadsbyggnadsideal har influerat och omvandlat Linköpings fysiska miljöer. Under avsnittet *Övergripande landskapskaraktärer* sammanfattas hur stadslandskapet ser ut idag. Nedan knyter beskrivningen av Linköping an till de berättelser som kommunen lyfter fram och förtydligar i stadens kulturmiljöprofiler.

Makt, handel, hantverk

Sedan medeltiden var området indelat i härader som möttes vid Stångebro. Häraderna delades främst av Stångån med Valkekind och Hanekind väster om Stångån och Åkerbo och Bankekind på den östra sidan. Från och med början av 1300-talet delades även de två prosterierna Västanstång och Östanstång av ån. Nationella, regionala och lokala maktfunktioner, deras markinnehav och styrning av Linköping har varit vital för utvecklingen av staden och dess omland. Uttryck för maktens närvaro i staden identifieras i Linköping kommuns berättelse *Maktcentrum*.

Den kyrkliga makten etablerades när biskopssätet lokaliserades till Linköping. Det blev startskottet för uppföranden av Domkyrkan Sankt

Per i början av 1100-talet. Under samma tid byggdes den i topografin lägre liggande, Sankt Lars kyrka som också kom att få ett kungligt bostads- och försvarstorn. De för tiden enorma byggprojekten krävde en stor arbetsstyrka som behövde någonstans att bo. Under denna expansiva tid växte den första stadsbebyggelsen av mer sluten karaktär fram mellan kyrkorna. Stora torget kom att utgöra medelpunkt i ett småskaligt medeltida gatunät med organisk karaktär. Kring Stora torget kom landsting och andra administrativa funktioner att samlas.

Stångån har även varit central för stadens etablering - förutom transport erbjöd ån också vattenkraft. Ett exempel är Tannefors, där Stångåns forsar började nyttjas redan under 1300-talet. Tannefors var en av Östergötlands största kvarnbyar och låg tidigare en bit utanför staden. Flera kvarnar ägdes av Domkyrkan. Stångåns vadställen blev naturliga knutpunkter. Kvarnar, slussar och brolägg har historiskt funnits vid Stora Stångebro (även kallat Gamla Stångebro), senare Nykvarn, där den gamla landsvägen korsade ån. Även vid Tannefors och Lilla Stångebro har bro funnits.

Kyrkans makt avtog i och med reformationen år 1527. Mycket av kyrkans mark och egendomar hamnade då i kronans ägo. Biskopsgården intill Domkyrkan byggdes i slutet av 1500-talet om till kungligt slott. Centralmaktens närvaro märktes av även i det direkta omlandet genom att Gustav Vasa lät anlägga en kungsladugård strax öster om Stångån. Kronan tog också över flera markegendomar från kyrkan såsom Tinnerö.

Marken vid Tinnerö användes som äng under Linköpings kungsladugård och senare under Sturefors gods innan det blev ett militärt övningsfält i början av 1900-talet.

Berättelsen *Maktcentrum* senare uttryck i staden ses bland annat också genom universitetssjukhusets anläggningar vilka upprättades söder om staden då landstinget tog över hälsofrågan under 1800-talet.

Linköping fick stadsrättigheter 1287 och fick därmed juridisk rätt att bedriva handel. På grund av stadens lokalisering till inlandet fick dock inte utrikeshandel bedrivas. Som följd av det var staden stark som hantverksstad i jämförelse med Söderköping och Norrköping, vilka var starkare som köpmannastäder. Linköping var dock en betydande plats för lokal och nationell handel, vilken framför allt centrerades runt Stora torget där större köpmans- och handelsgårdar växte fram. Stadsbebyggelsen bestod vid tiden även i övrigt av låg träbebyggelse i form av borgargårdar med både hus, stall och ladugård uppförda i timmer innanför höga plank. Även ett fåtal högre monumentala stenhus uppfördes. Under 1600-talet infördes stadstull i Linköping som innebar att alla varor beskattades. Införandet av tull förde även med sig att staden förtätades innanför det staket som omgärdade staden.

Området runt Domkyrkan med biskopsgården och den gamla landsvägen- och handelsgatan Hunnebergsgatan utgör en av de bäst bevarade medeltida helhetsmiljöerna i landet. Stadens strategiska läge och handelsfunktion sammanfattas i berättelsen *Handelsstaden*.



Kungliga slottet, numera länsresidens, intill Domkyrkan, tidigare biskopsgård, uppfördes i slutet av 1500-talet och är ett centralt uttryck för staden som maktcentrum. Till vänster om Domkyrkan syns stadshuset, från början uppförd som läroverk av Johan Fredrik Åbom. Fotograferat okänt årtal. Källa: Kringla.



Stadsplanekartan från 1651 visar hur Storgatans sträckning från Stångebro mot Stora torget började sin sträckning. Till vänster på kartan syns även Domkyrkan samt katedralskolan. Källa: Lantmäteriet.



Den gotiska Domkyrkan fortsätter än idag att visuellt dominera stadsbilden. Foto från 1977. Källa: Digitalt museum.



Stora hotellet uppfört invid Stora torget är bevarat uttryck för 1800-talet empirestil. Byggnaden representerar övergången från trä till sten och uppfördes som mycket annat i staden av byggmästaren Jonas Jonsson. Hotellet stod klart 1852 och var Sveriges första stora landsortshotell. Foto från 2008. Källa: Digitalt museum.



Gustav Lindens stadsplan fastställd 1923 kom att prägla stora delar av bostadsområdena uppförda runt Linköpings innerstad. Källa: Lantmäteriet.

Stadsbyggnadsideal

Medeltidens oregelbundna och funktionsanpassade stadsmönster började förändras under 1600-talet. Stadens tillväxt i kombination med behov av att minska brandrisk samt önskan om ett mer representativt intryck födde ett behov av att organisera staden. Linköpings första generalplan fastställdes 1651 och präglades främst av renässansens ideal med betoning på symmetriskt anlagda kvarter i rätvinkliga kvarter. Bland annat förlängdes Storgatan ner mot Stångån och staden breddades mot öster. Det medeltida vägnätet förändrades ytterligare då en ny stadsplan togs fram efter stadsbranden som härjade staden år 1700. Staden återupbyggdes delvis efter den strikta rutnätsplanen men behöll mycket av den medeltida utformningen. Den bebyggelse som klarade sig från branden var slottet, Domkyrkan och husen utmed Hunnebergsgatans, Storgatans och S:t Korsgatans övre delar.

Befolkningstillväxten tilltog under 1800-talet och stadsplanen förnyades på 1850-talet. Trots att det visat sig besvärligt att införa rätta kvarter i stadens medeltida mönster följde den nya planen i stort 1700-talets rutnätsplan. Två nya torg anlades, Hospitalstorget och Tanneforstorget (nuvarande Trädgårdstorget). I slutet av 1800-talet började staden att förtätas samtidigt som stationsanläggningen för järnvägen uppfördes. Järnvägs-parken bygger på en stadsplan från 1878 och idén med boulevarder runt den historiska stadskärnan. Stadsplanen innebar att den då nybyggda järnvägsstationen gavs en monumental och väl synlig placering i foden

av gatan. I centrum ersattes borggårdarna av högre lägenhetshus vilket motsvarar dagens stenstad. Empirstilen som i Linköping förädlades av storbyggmästaren Jonsson ger ett tydligt uttryck för stadens bebyggelse och torg där Stora hotellet från 1852 utgör ett praktexempel liksom Nedre Kungsgatans bebyggelse. I stadens yttre kant uppfördes dyrare enfamiljshus.

1800-talets planering förde med sig anläggandet av Nykvarnsparken för att resande på Stångån skulle välkomnas av en naturskön entré. Parken expanderade senare tillsammans med andra parker i staden under 1900-talet efter nya parkideal födda som ett svar på industrialiseringen. Den romantiserande synen på natur skapade tillsammans med ett behov av självhushållning egnahemssträdgårdar runt om staden. Ett exempel på detta är stadsdelen Fridhem där stadens första egnahems- och kolonierområde från tidigt 1900-tal finns. Parkernas och andra gröna ideals expansion och variation under 1800 och 1900-talet identifieras i berättelsen *Den gröna staden*.

Stadens utveckling under 1900-talets första hälft utgår ifrån generalplanen fastställd 1923 av Gustav Linden med övervägda utformningar av torg och bostadskvarter. Planen avsåg att föra samman äldre stadsområden med planerade och angav därför även framtida utbyggnadsområden. Flera bostadsområden runt innerstaden är utförda efter Lindens plan där staden delades upp efter funktion. Bland annat tillkom områden med egnahemsbebyggelse i Barhäll, Ramshäll, Hejdegården

samt i Tannefors. Lindens plan medförde en förskjutning av Linköpings uppfattade centrum från Stora torget till Trädgårdstorget, där stadens första saluhall uppfördes, samt senare i samband med stadsomvandlingen under 1950-talet till Lilla Torget där flera moderna varuhus uppfördes. Samtidigt ökade trycket på bostäder under 1960 och 1970-talet kraftigt i hela landet och ett nationellt program för bostadsbyggande togs fram. Stadsdelar som byggts med grund i principen om zoneringsplaner samt i miljöprogrammet andas är bland annat Skäggetorp, Ryd och Berga. Den nya generalplanen från 1960-talet påbjöd även sanering av framför allt bebyggelsemiljöer uppförda före 1930, som inte ansågs hålla en modern standard. Detta föranledde flera stora rivningsprojekt under 1970-talet. På så sätt skedde en kontorisering i innerstaden, parkeringshus etablerades i dess ytterzon och nya bostäder tillkom i äldre stadsdelar. Stadsdelar såsom bland annat Valla, Fridhem och Åbylund utökades med nya bostäder då nya regler tillät utökad exploatering av jordbruksmark. Nya bostäder inspirerade av trädgårdsstadsideal i vissa stadsdelar och samtida sanering av andra tas upp i berättelsen *Industri och infrastrukturstaden*.

Sveriges storsatsning inom byggande av bostäder i och med miljöprogrammet skapade tydliga mönster även i Linköping. Områden såsom Skäggetorp, Ekholmen och Ryd byggdes ut med centrum, villor och lägenhetshus. Under senare delen av 1900-talet förtätades flera delar av staden, bland annat militärområden som Garnisonen. Stångån som tidigare karakteriserades av hamnbebyggelse och verksamhet skiftade vid seklets slut utseende och bebyggdes med bostäder.

Industrialisering av staden

Berättelsen om *Industri och infrastrukturstaden* beskriver även hur industrialiseringen förändrat staden från grunden. Från att vara en hantverkarstad gjorde slättbygdens tillgångar tillsammans med anläggandet av hamnen vid Nykvarn, Göta kanal, Kinda kanal och Södra Stambanan att Linköpings industrier började ta form.

Hamnen, öppnad år 1837 till följd av trafiken som kom med Göta kanal, anlades till en början norr om Nykvarn. Några år senare byggdes hamnens kapacitet ut söderut, mot stadens centrum. Efter ytterligare expansion under 1860-talet sträckte sig hamnen från Nykvarn till Tinnerbäcken. En av stadens sannolikt äldsta industribyggnader är lokaliserad vid Tinnerbäcksravinen och fungerade som mejeri under 1800-talets senare hälft. Under samma tid anlades Nykvarns sluss med samma dimension som Göta kanal varpå kanaltrafiken kunde nå fram till staden. Till Kinda kanal hör idag 15 slussar, bland annat används fortsatt Nykvarn sluss samt slussarna vid Tannefors och Hackefors. Samtida med färdigställandet av kanalerna på 1870-talet blev Linköping en stapelstad vilket innebar att export av varor kunde bedrivas. Området längs med Stångån blev ett betydande industriområde i slutet av 1800-talet, vilket utvecklade förstäderna i Tannefors, Nykvarn och Ladugårdsbacken. Norr om järnvägen, på Stångåns västra sida fanns bland annat en lokal trä- och möbelindustri, Sockerbruket, Gasverket och Linköpings gjuteri och mekaniska verkstad. Parallellt på Stångåns västra sida fanns Nykvarns Bindgarnsfabrik och Kallerstads tegelbruk. Längs med kanalen fanns även Centralbryggeriet. Kanalen används idag främst för rekreation, bland annat finns i norr en särpräglad småbåtshamn, byggd under 1930-talet, som fortfarande är i bruk. Gasverksområdet togs senare över av Tekniska verkens kraftvär-

meverk, intill Gjuteriets bevarade 1800-talsbebyggelse. Intill finns även Sockerbrukets och Lantmännens bebyggelse.

Södra stambanans tillkomst under 1870-talet ökade godstrafiken in och ut från staden. Järnvägsnätet genom staden förlades mellan stenstaden och industriområdet vid Nykvarn. Centralt anlades anläggningar i form av stationsbyggnaden och järnvägsparken vilka bildade en entré till staden. Järnvägen förlades norr om staden för att underlätta utbytet av varor i mötet av tåg- och kanaltrafik. På platsen växte industriområdet Nykvarn fram. Industrier, som till exempel Sockerbruket, använde sig av spår som transporterade råvaror ända fram till fabriken, för att sedan på samma sätt transportera ut handelsvarorna via spår till övriga landet. Godstågen kompletterade kanaltrafiken men innebar senare att järnvägens större avsättningsområde blev en stor konkurrens till hamnverksamheten och kom på sikt att konkurrera ut den. I området finns Slakthusets bebyggelse från början av 1900-talet vilken är ett uttryck för livsmedelsproduktionens framgångar i staden. Även ALKA:s (Svenska Patentkorkfabriken) bebyggelse och bevarade delar av träförädlingens verksamhet finns längs spåret. Området kallat Steninge blev under 1900-talets senare decennier en del av det storskaliga industriområdet Tornby där livsmedelsproducenter såsom Arla och Scan etablerade sig. Området är idag ett av Linköpings största industriområden. Andra betydande industrihistoriska områden är bland annat Tannefors med verksamheter som historiskt varit kopplade till nyttjandet av Stångån. Här etablerades bland annat ASJ, föregångare till SAAB. Storföretaget är idag lokaliserat till Tannefors östra delar.

Industrialiseringsvägen som följde med Södra stambanan och Kinda kanal innebar inte att den hantverksmässiga småindustrin gick tillbaka, tvärtom

expanderade istället Linköpings småindustri omkring sekelskiftet 1900. Utvecklingen medförde etablering av nya verksamhetsområden för småindustrin. Förutom industrier och mindre verksamheter lokaliserades även myndigheter till staden. Bland annat startade Statens växtskyddsanstalt en filial i Linköping i slutet av 1940-talet.

Militärens Linköping

Militära övningsområden såsom en av landets äldsta övningsplatser Malmen, med militär grund i 1500-talet, etablerades runt om staden. Tinnerö eklandskap är en rest av ett militärt övningsområde som på samma sätt som Malmen inte bebyggts på grund av den militära närvaron. Områdena skapade ramar för hur staden fick expandera i sin nu karakteristiska långsmala form. I och med försvarsreformen i början av 1900-talet etablerades Linköpings garnison, en del av den svenska Försvarsmakten, i stadens centrala delar. Den militära verksamheten i området Garnisonen har sedan slutet av 1990-talet flyttat sin verksamhet till Malmslätt. I de centrala delarna av staden, bland annat T1-området och området Garnisonen finns bevarade kasernbyggnader. Garnisonens etablering beskrivs i berättelsen *Garnisonstaden*.

Den militära närvarons uttryck i staden består förutom i militära verksamheter även i nöjesbyggnader. En civil och militär ämbetsadel skapade en överklass som i sig främjade bland annat uppförande av nöjesinstitutioner. Under 1800-talet erbjöds ett sådant nöjesutbud att Linköping kallades för Lilla Stockholm. Den första militära flygskolan grundades i början av 1910-talet. Norr och väster om staden präglas landskapet fortsatt av flygfälten.



Kinda kanal färdigställdes under 1870-talet och följer Stångåns sträckning. Kanalen innebar förbättrad varutransport vilket möjliggjorde industrier- nas utveckling.



Småbåtshamnen från 1930-talet har en unik hamnbassäng och välbevarad förvaringslänga för båtar.



Slakthusområdet bebyggelse från början av 1900-talet är ett uttryck för stadens utveckling inom livsmedelsindustrin.

1900-talets industri och utveckling av handeln/bilismen

Verksamheterna i Linköping fortsatte att växa under 1900-talet. Med Stångåns vattenkraft i centrum startade Tekniska Verkens verksamhet i början av århundradet. Tekniska Verken har idag anläggningar kopplade till olika typer av energi utspridda över utredningsområdet; vattenkraftverk, vindkraft, kraftvärmeverk och avloppsreningsverk. Vid E4 ligger Gärstadverket och kraftvärmeverket Lejonpannan, två iögonfallande glasbyggnader som fungerar som landmärken i landskapet. Lejonpannan nominerades till Årets bygge 2017 av Svensk byggtjänst och tidningen Byggindustrin. Verkens anläggningar visar sammantaget på hur den traditionella synen på energi förändrats genom tiderna, på samma sätt som de har utvecklats.

Stadens industrialisering resulterade i ett expansivt bostadsbyggande. Byggandet av bostäder åt den nya arbetskraften behövde ske snabbt och



Scan från norr med gamla slakteriet i bakgrunden. I fonden syns stadens siluett med Domkyrkan. Fotot är taget på 1980-talet. Källa: Digitalt museum.

billigt varpå områden i stadens utkant såsom Stolplyckan, Sandbäcken, Gottfridsberg och Tinnerbäcksravinen växte fram under 1900-talets början. I stadens centrala delar uppfördes samtidigt påkostade bostäder och symbolbyggnader. Industrierna fortsatte att expandera under efterkrigstiden och på grund av den växande arbetskraften hos företag som SAAB, ASJ och Armaturfabriken skapades nya bostadsområden inspirerade av trädgårdsstadsideal, så som Ånestad. Uttrycken beskrivs i berättelsen om *Industri- och infrastrukturstaden*.

I takt med bilens genomsåg i början av 1950-talet utvecklades Linköpings traktens vägnät. Motorvägen mellan Stockholm och Skåne, då Riksväg 1, anlades under följande decennium utifrån gamla landsvägens historiska sträckning och blev E4. Bilismen skapade förutsättningar för lokalisering av verksamheter på avstånd. Tornbyområdet, vars första bebyggelse bestod av gårdar med omgivande jordbruksmark vilken omvandlades till industriområden, blev Linköpings första externa handelsområde. Under 1900-talets senare decennium fortsatte stora delar av innerstadens handel att flytta utanför centrum och ett landskap skapat för bilen är idag tydligt i Linköpings yttre kant.

Universitetsstaden

Linköpings tradition av utbildning är sammankopplad med stiftet med den första kända katedralskolan omnämnd redan på 1260-talet. I samband med reformationen upphöjdes stadens katedralskola och Linköpings

gymnasium grundades. Under 1800-talet tillkom Ljungstedtska skolan och Läroverkets skolbyggnad uppförda enligt stenstadens ideal. Med avstamp i högskolan etablerad under 1960-talet grundas Linköpings universitet 1975. Universitetets byggnader karakteriserar områden sydväst om stadens centrum samtidigt som olika tiders skolbyggnader ger uttryck för stadens utbildningstradition i dess mer centrala delar. Dessa uttryck tas upp i berättelsen om *Lärdomsstaden*.

Koloniområden

Koloniträdgårdsrörelsen fick fäste i Sverige vid sekelskiftet. Rörelsen kom till Sverige från Tyskland via Danmark och landets första koloniträdgård anlades i Malmö. Koloniträdgårdstanken spred sig snabbt till övriga skånska städer och sedan upp i landet. I Linköping anlades stadens första koloniträdgård 1908 vid Lektorshagen.

Riktig fart fick koloniträdgårdsrörelsen under första världskriget, då livsmedelsbristen var stor över hela landet. Då uppmanades alla att skaffa ett land för att odla potatis som komplement. När tiderna sedan blev bättre var det många som gjorde sig av med sina potatisland och antalet koloniträdgårdar i landet sjönk kraftigt.

Under andra världskriget ökade efterfrågan. Efter 1950 minskade intresset återigen eftersom försörjningsmotivet inte längre var lika aktuellt. Områden har försvunnit sedan andra markanspråk vägt tyngre.



KARAKTÄRISERING

Byggnader vid gården Haddorp.

Detta avsnitt syftar till att ge en sammanfattande bild av övergripande landskapskaraktärer inom utredningsområdet och presenterar därefter 24 olika karaktärsområden.

Övergripande landskapskaraktärer

Tätortslandskap

Linköping har vuxit fram i övergången mellan den lägre liggande slätten och det högre liggande mosaiklandskapet söder om staden. En förkastningsbrant sträcker sig diagonalt genom staden, från sydost mot nordväst. Nivåskillnaderna innebär att Domkyrkan, vattentorn och andra landmärken är väl synliga från slätten. Från stadens högre liggande partier skymtar sjön Roxen i horisonten. Bebyggelse och gatunät visar på stadens långa historia och olika utvecklingskeenden från inlandsort, säte för stift och residens för landshövding, till en högteknologisk industristad och centrum för sjukvård, forskning och utbildning. Innerstadens torg har lång kontinuitet som noder i de centrala handelsstråken. Gångstadens handelsstråk i centrum har sedan bilismens genombrott kompletterats av externa storskaliga handelsetableringar.

Bebyggelse- och gatustrukturen i innerstaden är varierad i utformning, skala och funktioner. I stadskärnan finns organiskt framvuxna gatu- och tomtstrukturer kvar sedan medeltiden. Från 1600-talet har bebyg-



Gatunätet i stadskärnan är en kombination av medeltidens organiskt framvuxna gatunät och senare tiders rätvinkligna struktur. Bilden är tagen mot norr. Foto: Jan Norrman, RAÄ, 1991. Källa: Digitalt museum.

gelsen succesivt infogats i en alltmer reglerad rutnätsplan. Från 1700- och 1800-talen finns exempel på stadsgårdar. Men det är framför allt storskalig stenhusbebyggelse från 1800-talets slut och tiden kring sekelskiftet 1900, 1920-talets klassiska ideal samt modernismens stadsomvandling som har satt tydliga avtryck i stadskärnan. Förutom kyrkor och bebyggelse samlad vid Stora torget är den äldre bebyggelsen i staden förhållandevis låg – oftast 3-4 våningar. Karaktäristiskt för Linköping är att kvarterbebyggelsen har öppningar av olika slag så att gårdarna kan ses från gatan.

I staden finns en rad parker, grönområden och grönstråk präglade av olika stilepoker under 1800- och 1900-talet. Några exempel är Domkyrkoparken, Trädgårdsföreningen, Kungsträdgården, Magistratshagen och Centrala griftegårdarna. Även i årområdet kring Stångån och Kinda kanal finns representativa parkmiljöer och gröna ytor för rekreation.

Järnvägsparken i anslutning till centralstationen anlades och bygger på idén med boulevarder runt den historiska stadskärnan. Järnvägsstationen från 1870-talet gavs en monumental och väl synlig placering i fondläge. Norr om järnvägen växte ett av Linköpings första större industriområden fram. Området har en brokig karaktär med industrier från olika tid. Sockerbruk, gjuteri, tullhus, slakteri och mejeri är exempel på funktioner med äldre karaktärsgivande industribebyggelse, i främst tegel. Tekniska verkens kraftvärmeverk i monumental modernistisk stil är ett landmärke.



Bilden, tagen från perrong på Linköpings centralstation, visar gjuteriets byggnader samt Tekniska verkens kraftvärmeverk vilket i bakgrunden står som landmärke i staden.

Utanför stadskärnan blir stadsväven glesare. Bostadsområden efter 1950 kännetecknas av att de är planerade och byggda under en kort tidsperiod och utifrån ett och samma stilideal. Efter 1960 har staden i stor utsträckning byggts med utgångspunkt från bilismen. 1900-talets dominerande planeringsprincip i form av zoneringspraxis präglar stora delar av staden. Miljonprogrammets bostadsområden, såsom Skäggetorp, präglas av långt gången funktions- och trafikseparering.

Skolbyggnader i varierande stilar runt om i staden samt det samlade universitetsområdet Mjärdevi berättar om hur Linköping under lång tid fungerat som utbildningscentrum. Den militära närvaron har gjort avtryck i staden och dess omland i form av garnisonsområde i södra delen av staden, övningsområden såsom Malmslätt, flygplats och försvarsanknuten industribebyggelse.

Längs med viktiga kommunikationer såsom Södra stambanan och gamla Riksväg 1 ligger mindre tätorter, såsom Lingham, Malmslätt, Vikingstad och Sjögestad som idag i första hand har funktion som pendlarorter till Linköping. I dessa samhällen är bebyggelsen generellt småskalig och domineras av småhus. Stationssamhällen kännetecknas av att centrumfunktioner ofta vuxit fram i anslutning eller i närheten av stationen inom en planerad gatustruktur. Tätorter med ursprung som sockencentrum kännetecknas av att bebyggelse med offentliga funktioner, såsom skolor och äldreomsorg, samlats vid kyrkan. I vissa fall, som i Sjögestad och Malmslätt, finns en historia med både kyrka och station.



Lamellhus i den västra ytterstaden.



Stationssamhällen växte fram längs med Södra stambanan. På bilden sträcker sig Mimergatan i Vikingstad med stationsbyggnad i bakgrunden.



Den militära närvaron har präglat staden, ett exempel är Garnisonen i stadens södra delar.

Flacka öppna slättlandskap

Inom utredningsområdet finns storskaligt och intensivt brukat åkerlandskap. Stora och sammanhängande åkerarealer ger vida utblickar där kyrkor, vattentorn och andra landmärken är synliga över stora avstånd. Rullstensåsar, drumlinor och moränhöjder med betesmark och skog bryter här och var av de långa siktlinjerna och bidrar till att skapa variation i topografi och markanvändning. Det gör även de större vattendragen Sviedstadsån, Stångån, Slakaån, Kapellån och Lillån som meandrar sig fram i norrsydlig riktning genom landskapet med anslutande betesmarker och trädridåer. Bondgårdar ligger spridda i landskapet i höjdlägen utmed äldre landsvägar eller nås genom småskaliga och raka skiftesvägar ut i åkermarken. De i många fall herrgårdsliknande, ofta gul- eller vitputsade, mangårdsbyggnader och tillhörande stora ekonomibyggnader uttrycker välstånd. Byarna är sedan skiftet utglesade, med bebyggelse orienterad längs med bygatan. Sockencentra och stations-samhällen har haft andra förutsättningar för tillväxt efter jordbruks-skiftet. Säterierna präglar stora delar av slätten med storgårdsdrift, ståndsmässiga huvudbyggnader och påkostade ekonomibyggnader, parker och underliggande torp i utkanterna av ägor. Alléer längs med landsvägar och infarter till säterier och större gårdar bidrar till att ge landskapet riktning. Den tätortsnära slätten präglas i hög grad av infrastruktur, externa handelsetableringar och industriella anläggningar. Detta ger landskapet ett mer modernt/industriellt intryck. Det finns få ovan mark synliga lämningar i landskapet.



Väster om Linköping breder stora sammanhängande åkrar ut sig i ett flackt slättlandskap.

Uppbrutna slättlandskap

Inom utredningsområdet är slätten på sina håll uppbruten av moränkullar, hållar och mindre skogsområden. De skogsklädda moränkullarna begränsar de annars långa utblickarna och skapar avgränsade landskapsrum. Landskapet upplevs därför som mer småskaligt och omväxlande. I anslutning till moränkullar och impediment återfinns betade områden som bidrar till variation i odlingslandskapet. Byarna innehåller få gårdar, då det stora flertalet ligger utspridda som ensamgårdar. Torpen ligger som regel i randzoner mellan åker och skogsmark. Gårdsbebyggelsen är generellt mer småskalig än i de flacka fullåkerslandskapen. Byggnaderna är som oftast uppförda i trä och faluröda. Lokala vägnät har till stora delar terränganpassats utifrån de varierade topografiska förhållandena. En stor andel grusade vägar ger ett lantligt och ålderdomligt intryck. Landskapet är mycket rikt på fornlämningar. Detta beror bland annat på att högre liggande områdena tidigt var befolkade, men också att lämningarna i höjdlägen i högre grad bevarats och inte tagits bort på grund av rationellt jordbruk.



Torp i gränsen mellan åker och Västra Malmskogen i ett uppbrutet slättlandskap.



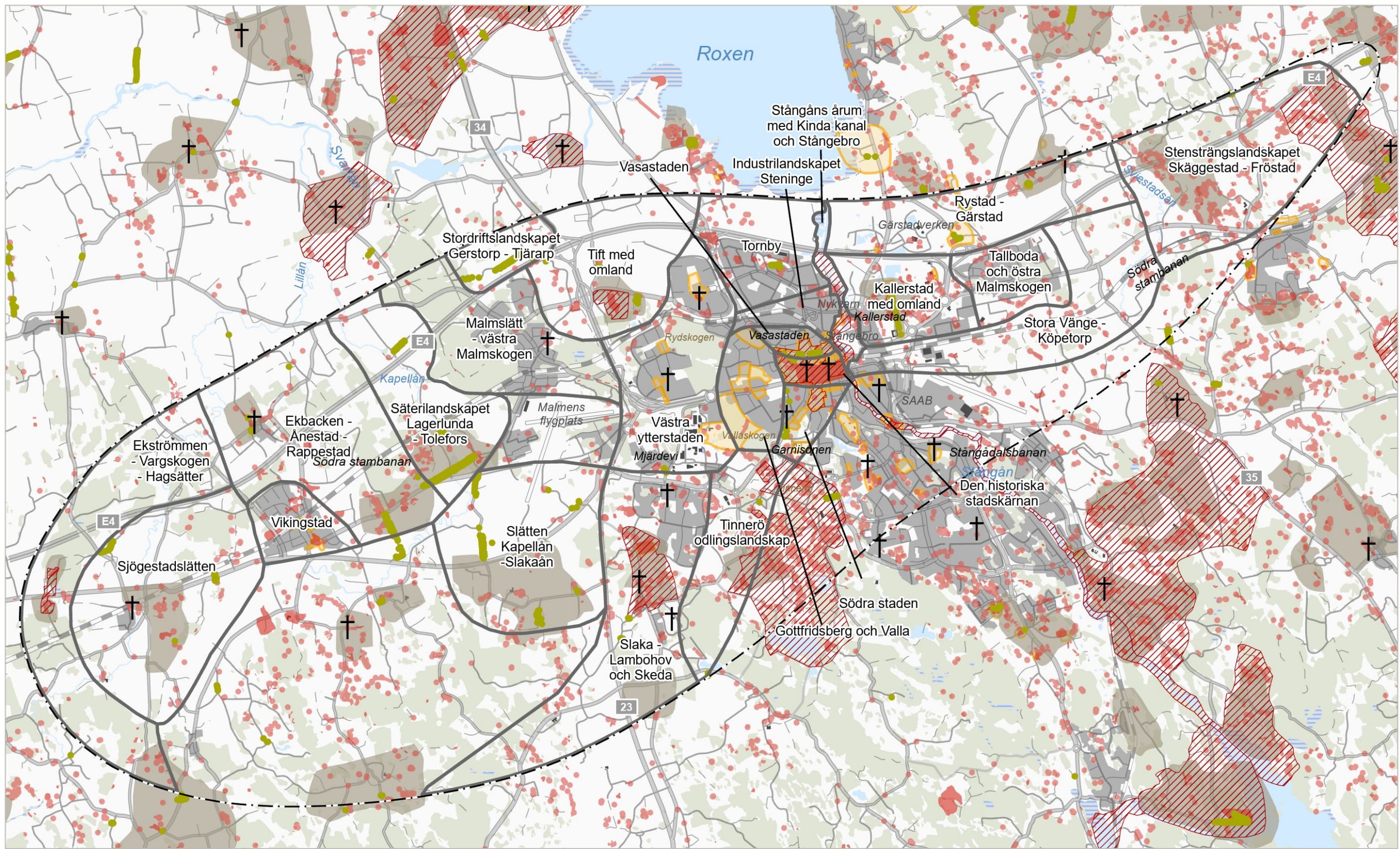
Öster om Linköping är slätten delvis uppbruten.

Mosaikartat sprickdalslandskap

Landskapet söder om Linköping är böljande och småkuperat. Skogen står för den största arealen men växlingen mellan betesmark, åker och skog är karaktäristiskt för landskapets mosaik. En lägre uppodlings- och exploateringsgrad har inneburit att spår av järnålderns odlingslandskap bevarats i stor omfattning i form av till exempel stensträngar, husgrunder, hållristningar och gravar. Landskapets bosättnings- och brukningskontinuitet synliggörs även av de hävdade odlingslandskapet med ett stort inslag av gamla och grova ekar. I området finns flera säterier som påtagligt omformade delar av landskapet genom förändringar i bebyggelsestruktur och markanvändning. På de stora godsen gynnades ekskogen, då alla ekar tidigt tillhörde kronan med undantag för ek på frälseägd jord. Det omväxlande landskapet har stora upplevelsevärden som förstärks av det tydliga läsbara tidsdjupet och biologiska kulturarv med Sveriges viktigaste område för ek.



Delar av det mosaikartade sprickdalslandskapet söder om Linköping. På en höjd i det topografiskt varierade landskapet ligger Stora Aska gård.

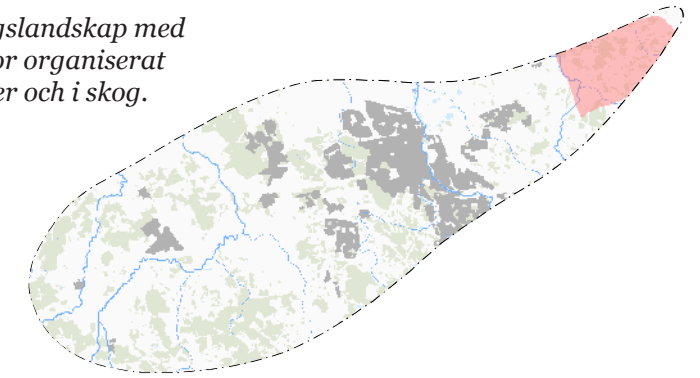


Kartan visar indelningen för de 24 karaktärsområden som beskrivs.



I området finns omfattande kluster av fornlämningar från framför allt brons- och järnålder. Fornlämningarna i stensträngslandskapet gör det möjligt att i detalj kartlägga hur äldre järnålderns landskap varit organiserat, med åkrar, betesmark vid stränder och i skog, boplatser och gravar/gravfält.

En tidig centralbygd utmed en fornstrandlinje syns i ett stensträngslandskap med omfattande lämningar. De visar hur äldre järnålderns människor organiserat sitt landskap med boplatser, gravfält, odling och bete vid stränder och i skog.



Stensträngslandskapet Skäggestad - Fröstad

Sviestadån och *Linghembäcken* ramar in ett mer småbrutet men öppet och rationellt odlat landskap. De skogsklädda höjderna rymmer fornlämningar som sammantaget bildar ett omfattande stensträngslandskap. Det visar hur jordbrukslandskapet var organiserat under äldre järnålder med stensträngar som skiljde åker och äng ifrån betesmark. Fägator visar var boskap förflyttats och hålvägar visar var människor och djur rört sig. I höjdlägena finns gravar, ofta stensättningar och ibland hela gravfält. Hällristningar och skärvstenhögar visar att trakten var en sammanhängande bygd troligtvis redan under bronsålder. Även boplatser från stenåldern förekommer. Området tillhör de fornlämningsrikaste i Östergötland och vittnar om en tidig centralbygd.

Kring den meandrande *Sviestadån* öppnar landskapet upp sig i slätt med vida vyer som ger överblick och sammanhang. Området låg under förhistorisk tid under vatten. I historisk tid har ån fungerat som färdväg, gräns och kraftkälla.

Det småskaliga grusade vägnätet binder samman en tydlig struktur med bebyggelse i höjdlägen. Det finns hög grad av kontinuitet mellan dagens byar, som exempelvis *Fröstad*, och bytomter från yngre järnålder. Utflyttade gårdar illustrerar 1800-talets skiftesreform. *Skavestad* by har till stor del bevarat en äldre bystruktur med bebyggelse, betesmarker, grusvägar och stenhägnader, trots att byn har skiftats. Byn var under medeltiden tingsplats.

Ryckelösa har till viss del kvar sin bebyggelsestruktur med gårdar utmed *Sviestadån*, men rymmer en blandad bebyggelse från olika tider.

Karaktärsområdet korsas av ett kommunikationsstråk med väg och järnväg i östvästlig riktning. Väg 796 mot Norrköping har sin grund i Eriksgatan och blev senare riksväg 1, en föregångare till E4. Vägen har genom tiderna haft en strukturerande verkan på bebyggelsen. Vid *Bjursholmen* finns en äldre sträckning av vägen med en stor stenvalvsbro över *Sviestadån*. Mötet mellan vatten- och landsväg var en viktig plats, något som framgår av att det funnits både vägkrog och tingsplats vid *Bjursholmen*. En yngre generation i den kommunikationshistoriska miljön utgörs av gamla *Ryckelösa motell*, en miljö knuten till bilismen.

Innan väg 796 och Södra stambanan går isär ligger tätorten *Linghem*. Utmed spåret ligger *Linghems* stationsbyggnad är uppförd 1873 enligt Boxholmsmodellen i historiserande stil. Invid stationen finns ett större spannmålsmagasin samt en hög silo som knyter an till den bördiga jordbruksbygden. Tätorten utvecklades ur *Linghems gård* som ligger norr om Södra stambanan och landsvägen.

På utmarkerna finns torp som berättar om befolkningsökning och nyodling under 1800-talet. Det småskaliga vägnätet är delvis avskuret av E4 med få kvarvarande nordsydliga förbindelser.



Stensträngar är lämningar av hägnader från äldre järnålder med syfte till att hålla boskapen borta från åkrarna och är karaktäristiska för just Östergötland.

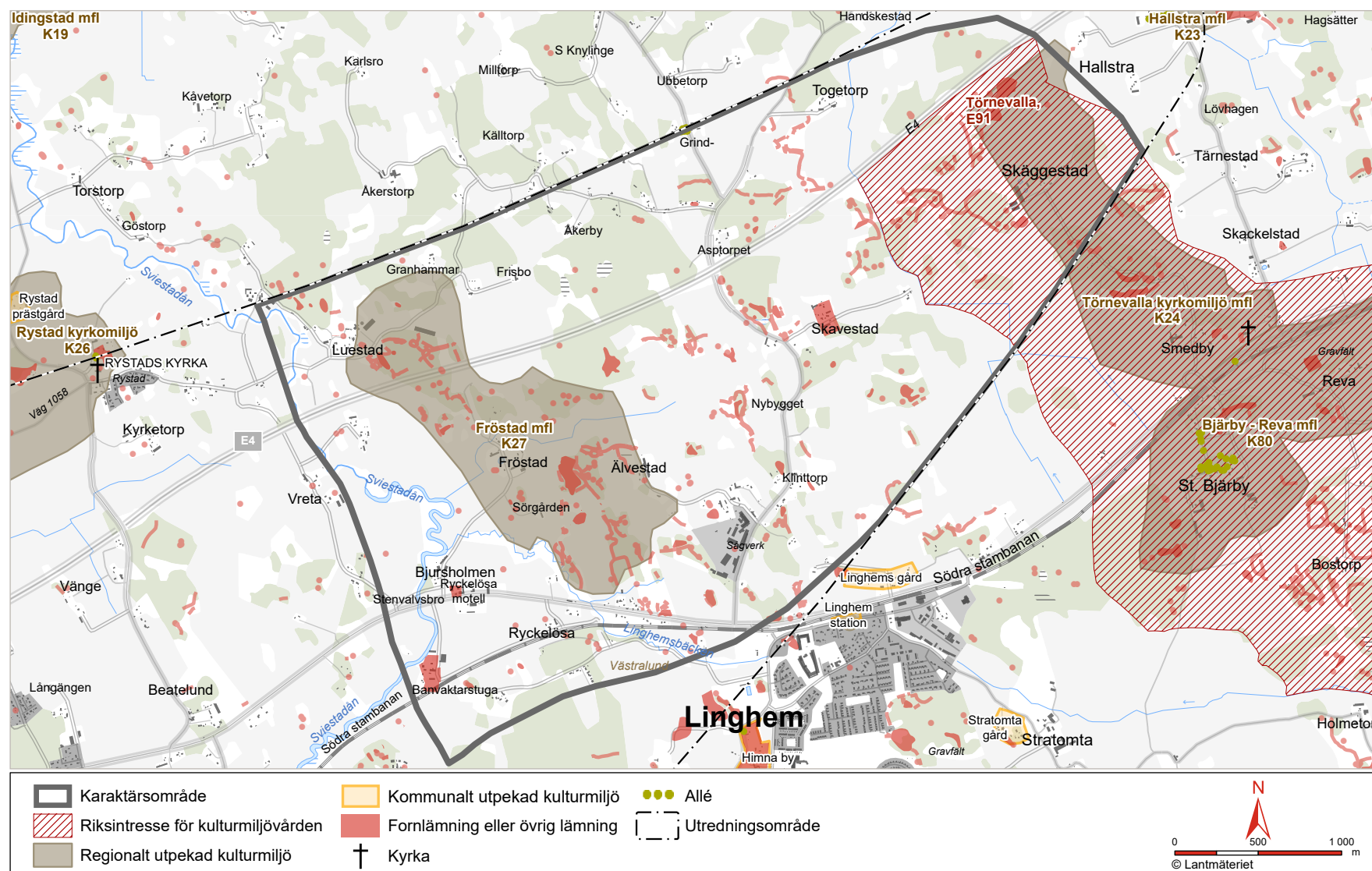


Äldre sträckning av gamla landsvägen (väg 769) med grund i Eriksgatan passerar genom området, här passerar vägen via en stor stenvalvsbro vid *Bjursholmen*, där ting och krog har legat.



Stenvalvsbro över *Sviestadån* vid *Bjursholmen*.

Karta över karaktärsområdet Stensträngslandskapet Skäggestad - Fröstad. Karaktärsområdets avgränsning tar fasta på där korridorerna börjar.



Värdebärande karaktärsdrag

- Täta fornlämningskoncentrationer som minner om en tidig centralbygd
- Historiskt odlingslandskap med läsbarhet från äldre järnålder till nutid
- Stensträngar som uttryck för järnålderns odlingslandskap
- Samband mellan historiska bebyggelselägen och fornlämningar
- Slättens öppenhet kring den meandrande ån
- Sviestadån som kommunikationsväg och kraftkälla
- Bebyggelse och gamla bytomter i höjdlägen
- Byar med bevarad äldre bebyggelsestruktur
- Bevarade äldre torp i områden som tidigare definierats som utmarker
- Krog, gamla tingsplatser, motell och stationsbyggnad knutna till nationellt kommunikationsstråk
- Småskaligt vägnät som binder samman bebyggelsen
- Ett stråk med generationer av nationella kommunikationer

Råd vid lokalisering och utformning

För arbetet med delsträcka Norrköping-Linköping har Trafikverket tidigare tagit fram strategier för lokalisering och utformning vid passagen genom kulturmiljön. Målet är att landskapets historiska tidsdjup och långa odlingskontinuitet ska fortsätta vara synligt och avläsbart. I Rikssintressen

i Ostlänken, risk för påverkan och skyddsåtgärder (2015), skriver Trafikverket att väg 1056 fortsatt ska kunna brukas och att järnvägen ska läggas på låg bank i landskapet som inte bryter siktlinjerna. Vidare anger Trafikverket att järnvägen förläggs lågt i det mosaikartade landskapet, om möjligt i skärning, så att anläggningen inte blir för dominerande. Det är viktigt att jordbruksgårdarna i området kan fortsätta att brukas så att landskapet fortsättningsvis hålls öppet. För att klara detta kommer bullerdämpande åtgärder genomföras och överfarter/undergångar anläggas. Trafikverket anger också att anläggningar runt järnvägen, som tillfartsvägar och upplagsplatser, kommer att förläggas utanför fornlämningsområdena (Trafikverket, 2015).

Landskapets huvudsakliga riktning med småskaligt vägnät, Sviestadån och forntida strandlinje med stor koncentration av fornlämningar löper i nordsydlig riktning. Vid lokalisering inom karaktärsområdet är samlokalisering med E4 mest fördelaktig för att minimera intrång och barriäreffekter. En lokalisering från E4 mot stambanan skär på tvären genom kulturlandskapets strukturer och skulle resultera i mer omfattande konsekvenser.

Mark mellan befintlig infrastruktur och planerad järnväg som blir för liten, fragmenterad eller otillgänglig för att odla riskerar växa igen. Det kan leda till att odlingslandskapet på sikt förlorar sin öppenhet och att samband och strukturer därför inte längre går att uppfatta.

Hänsyn bör även tas till stensträngslandskapets olika komponenter och deras rumsliga sammanhang. De äldre vägnarnas funktion, sträckning och karaktär bör upprätthållas, både för det småskaliga vägnätet och väg 796. Fragmentering av åkermark bör minimeras för fortsatt bruk av landskapet. All bebyggelse med agrar bakgrund ska värnas, liksom krog och motell. Sviestadån med tillhörande kulturmiljöer ska värnas.



Träbeklädd höjd med fornlämningar.



Jordbruksmark med bebyggelse i höjdlägen.

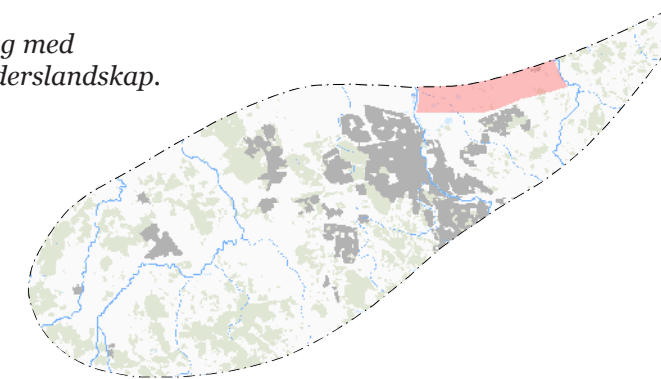


Ett småskaligt vägnät binder samman den agrara bebyggelsen i området.



Tekniska verkens anläggningar Glashuset och Lejonpannan kontrasterar mot den flacka slätten.

Dalgång som utgjort forntida vatten kantas av en höjdrygg med lämningar som sammantaget bildar ett brons- och järnålderslandskap.



Rystad - Gärstad

Området norr om E4 karaktäriseras av en östvästlig dalgång i det flacka slättlandskapet. I dalgångens botten rinner ett vattendrag från trakten vid Sviestadån mot Roxen. De storskaliga åkrarna kantas i norr av en långsgående höjdsträckning. Den karaktäriseras av en mer varierad markanvändning där åker kompletteras med skogsklädda åkerholmar och hagmarker.

På höjdryggen finns ett stråk med fornlämningar med koppling till vattendraget och en forntida strandlinje. Mellan *Rystad* och *Gärstad* finns ett omfattande brons- och järnålderslandskap med hållristningar, skärvtenshögar, stensträngar, stensättningar och gravfält som ligger samlat i olika kluster.

Bebyggelsen i Rystad sockencentrum visar hur samhället varit organiserat, med kyrka från 1700-talets slut, skola, ålderdomshem och kommunhus. Kyrkan är ett historiskt landmärke, avsett att synas från ett stort omland. Från kyrkan löper ett småskaligt vägnät (bland annat väg 1058 och väg 1059) som sammanbinder bebyggelse i form av byar, utskiftade gårdar



Rystad kyrka och sockencentrum 1950. I förgunden syns byggnader för skola och ålderdomshem. Källa: Digitalt museum.

och torp på höjden. Det finns viktiga historiska vägförbindelser förbi Rystad, *Staby*, *Vreta* och *Åby* som binder samman jordbrukslandskapet med området söder om E4.

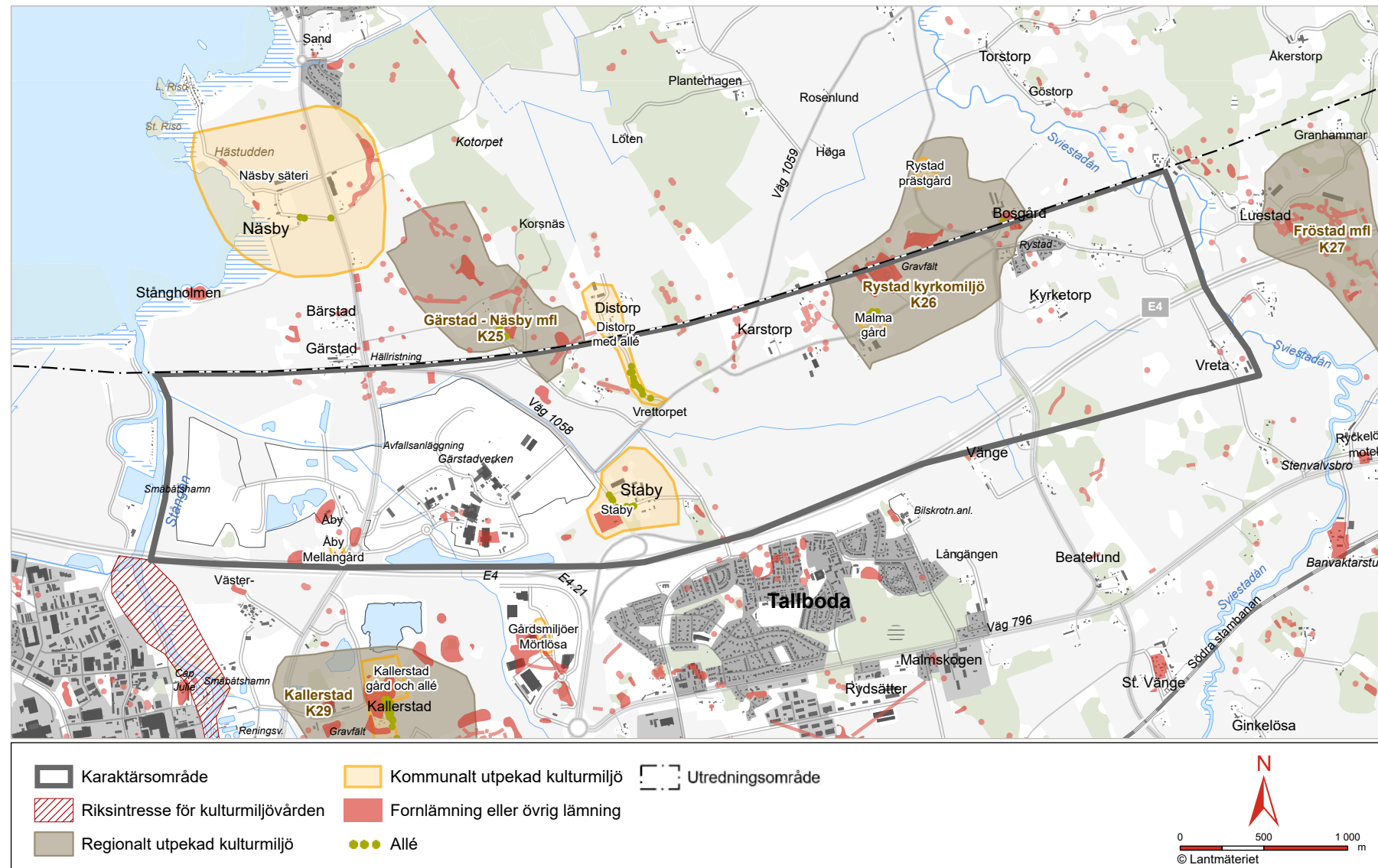
Centralt i dalgången ligger byarna *Kyrketorp* med samlad bebyggelse och *Vreta* med två gårdar på rad utmed landsvägen och *Sviestadån*. Omfattande åkerarealer är kopplade till storgårdsdriften vid säterierna *Staby* och *Distorp*. Dessa speglar en dominerande roll i landskapsrummet. Båda säterierna har bevarad bebyggelsestruktur och huvudbyggnader från 1700-talet. *Staby* har lämningar av en bytomt och *Distorp* har en allé som syns vida omkring.

In mot staden bryts dalgången av *Tekniska verkens* anläggningar. Riktade mot E4 bildar värmeverkets glasbyggnader arkitektoniska och monumentala landmärken. *Glashuset* färdigställdes 2004 och *Lejonpannan* 2016. Byggnadskropparnas volym, anläggningens omfattning och storskalighet, med upplag och vidsträckt och spridda dammar kontrasterar mot den flacka slätten och dess småskaliga bebyggelse. Kvar i området finns *Åby gård* samt flera fornlämningsmiljöer.



Den ekonomiska kartan visar Rystad sockencentrum samt byarna runt om i odlingslandskapet som karaktäriserar karaktärsområdet. Källa: Lantmäteriet.

Karta över karaktärsområdet Rystad - Gärstad.



Värdebärande karaktärsdrag

- Flackt odlingslandskap som medger vida utblickar
- Storskaliga åkerarealer som resultat av säteriernas storgårdsdrift
- Bevarad äldre bebyggelsestruktur på säterierna Staby och Distorp
- Traditionella bebyggelselagen i torra höjdlägen i odlingslandskapet som sammanbinds av ett historiskt förankrat småskaligt vägnät
- Historiska vägförbindelser i nord-sydlig riktning på tvärs över dalgången
- Brons- och järnålderslandskap i tidstypiskt förhistoriskt strandnära läge
- Rystads kyrka och värmeverkets glasbyggnader som landmärken från olika tider

Råd vid lokalisering och utformning

Vid lokalisering inom karaktärsområdet bör järnvägen anläggas på låg bank över det flacka jordbrukslandskapet för att upprätthålla långa siktlinjer och vyer mot landmärken. E4 utgör en rörelsebarriär men eftersom vägen är anlagd på en låg bank utgör den inte en visuell barriär. I det öppna odlingslandskapet är det fortsatt möjligt att uppfatta och förstå kulturmiljöns samband och strukturer, trots motorvägen.

En nära samlokalisering med E4 är mest fördelaktig för att minimera intrång och barriäreffekter. Genom att upprätthålla jordbrukets funktioner, minimeras fragmenteringen av det historiska odlingslandskapet och av historiska strukturer. Det handlar om spår av historiska gränser i landskapet, lämningar från tidigare bebyggelselagen samt det historiska vägnätets funktion och karaktär.



Värmekraftverket Gärstads glasbyggnader. Till höger syns Glashuset uppfört 2004 och till vänster Lejonpannan uppförd 2016. Källa: Wistbo driftportal.

Mark mellan befintlig infrastruktur och planerad järnväg som blir för liten, fragmenterad eller otillgänglig för att odla riskerar växa igen. Det kan leda till att odlingslandskapet på sikt förlorar sin öppenhet och att samband och strukturer därför inte längre går att uppfatta.

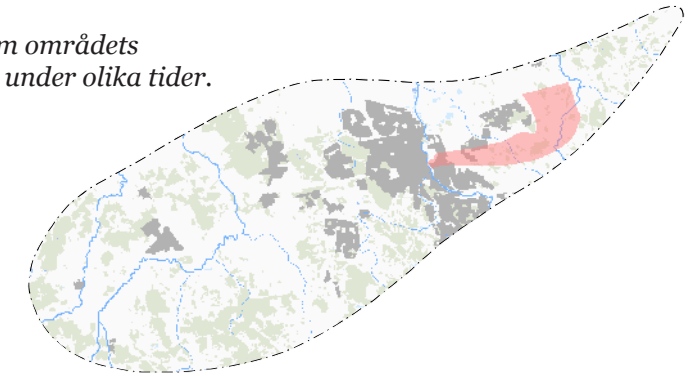
Järnvägen bör lokaliseras så att byar som idag ligger nära E4 kan bevaras, exempelvis Kyrketorp och Vreta samt säteriet Staby. Påverkan kan dock ske genom höga bullernivåer. En nära samlokalisering med E4 kan innebära en förbättrad bullerhantering, om Ostlänkens bullerskydd även hanterar bullret från E4.

Järnvägen bör inte lokaliseras i stråk med mer varierad markanvändning och hög koncentration av fornlämningar. All bebyggelse med agrar bakgrund bör värnas, liksom det äldre vägnätet.



Längs med Södra stambanan finns siktlinjer in mot domkyrkan

Stadsnära slättlandskap med siktlinjer mot staden och berättelser om områdets agrara bakgrund och stadens utveckling och dess kommunikationer under olika tider.



Vänge - Köpetorp

Södra stambanan går mot Linköping på en lång raksträcka öster om staden, där ett stadsnära odlingslandskap öppnar upp sig i en flack slätt. Landskapet erbjuder siktlinjer mot stadens siluett, med domkyrkan och andra historiska landmärken. Området präglas av storskalighet där slättens åkerlandskap bryts upp av industri- och verksamhetsområden för den växande staden. I stadsnära läge har en hög förändringsgrad, med tätare bebyggelsestruktur, resulterat i brutna kulturhistoriska samband och delvis fragmenterade helhetsmiljöer. I södra delen av karaktärsområdet bryter skogsklädda moränhöjder och bergknallar av åkerns dominans och bidrar till att skapa en variation i landskapsrummet.

Karaktärsområdet har en lång kontinuitet av bosättning och jordbruk. Utmärkande för landskapet som helhet är dock jordbruksreformen laga skifte, som resulterat i stora åkerarealer, med raka vägar och gårdar som flyttats ut från byar. Trots sentida förändringar finns möjligheter att följa bebyggelseutvecklingen från förhistorisk tid till nutid i landskapet. Bebyggelsestrukturen är till delar välbevarad med äldre agrar bebyggelse och fornlämningar lokaliserade till höjdlägen. *Ginkelösa* rymmer fortfarande tre gårdar på rad utmed bygata samt två utflyttade gårdar varav en vid *Frösätter*. *Stora Vänge* har behållit sin äldre karaktär av sammanhållen by med blandad bebyggelse från olika tider. Byarna ligger intill *Sviestadån*, som här byter namn till *Vårdsbergsån*, som historiskt använts som färdväg, gräns och kraftkälla. Vid *Vårdsbergsån* finns lämningar efter *Ginkelösa kronokvarn*.

Trakten är rik på torp, ofta med lokalisering till skogsbryn på utmark eller i perifera lägen utmed landsvägar. Torplämningen *Munketorp* var knuten till *Kungsladugården Stång*, och en hägnad rymde kronans äng med ekskog och två små lyckor tillhörande torpet. Hägnaden syns fortfarande i en stig/vägstruktur. *Kungsladugården* låg någonstans i anslutning till den gamla infartsvägen till staden. Den låg i rak linje ut från *Storgatan* och *Gamla Tanneforsvägen*, i området kring stambanan och *Tannefors norra del*.

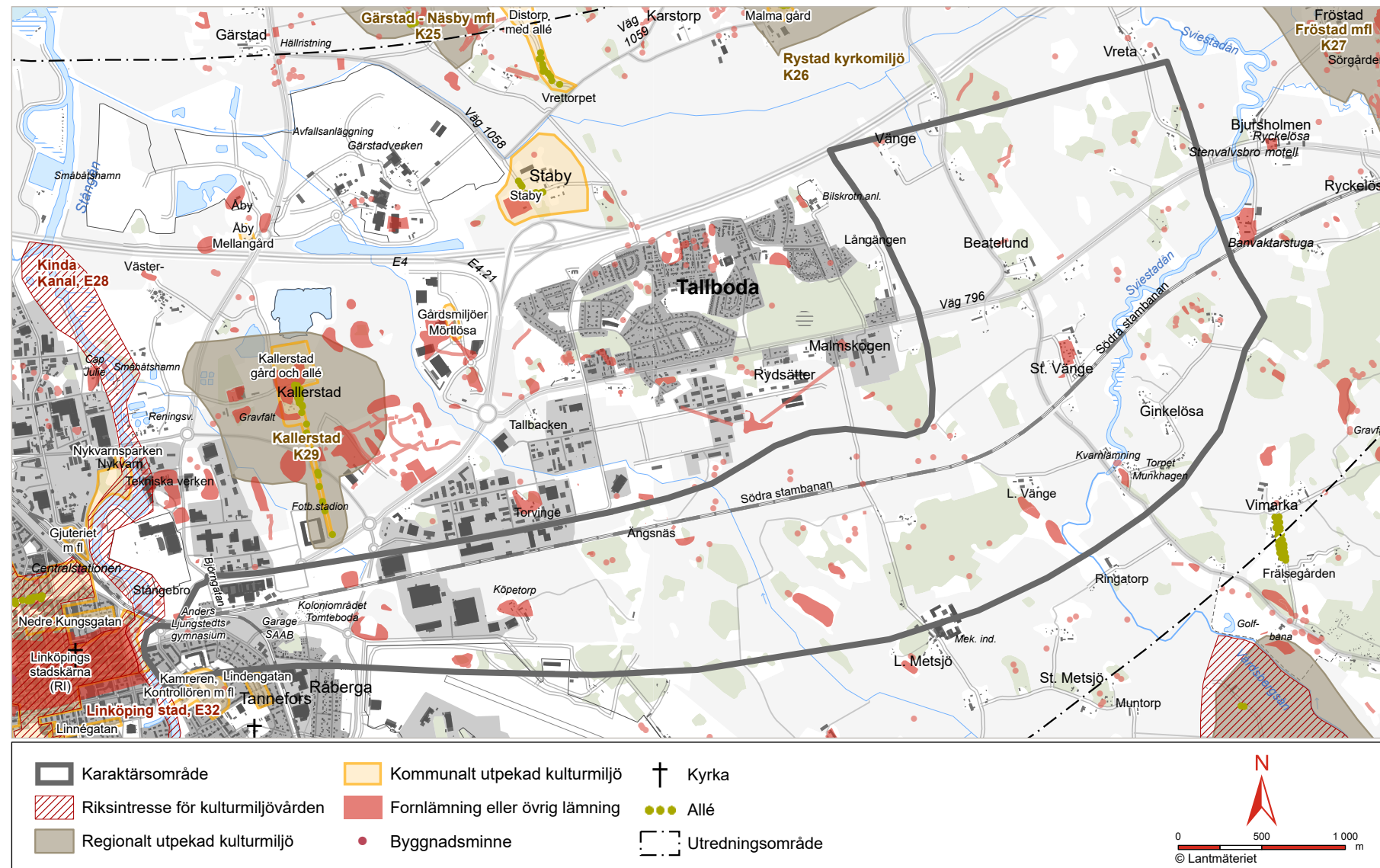
Väg 796 mot Norrköping hade sin grund i *Eriksgatan* och blev senare *Riksväg 1*, en föregångare till *E4*. Vägen har genom tiderna haft en strukturerande verkan på bebyggelsen. Tillsammans med *Södra stambanan* bildar den ett kommunikationsstråk som korsar karaktärsområdet i östvästlig riktning. Till skillnad från de stora kommunikationsstråkens riktning, finns ett småskaligt vägnät som också löper i nordsydlig riktning.

I anslutning till stambanan i karaktärsområdets västra del ligger verksamheter som *Anders Ljungstedts gymnasium*, idrottsplats, bostadsområdet vid *Björngatan* och koloniområdet *Tomtebodan* som berättar om hur staden växt utanför stadskärnan under 1900-talets första hälft med tydlig koppling till den växande industrin. I området finns också garage för SAAB-anställda från 1950-talet med enhetlig utformning. De visar på hur företaget verkade utanför fabriksområdet under en stark expansionsfas för SAAB, Linköping och bilismen. Handel och industri har senare etablerats utmed stambanan. Området har fått sitt namn efter *Köpetorp*, en gård som ägts av *Linköpings hospital*.



Från delar av karaktärsområdet syns stadens siluett med domkyrkan.

Karta över karaktärsområdet Vänge - Köpetorp.



Villor utmed Björngatan, Ljungstedtska gymnasiet skymtar i bakgrunden. Foto: Rune Cronegren 2001. Källa: Digitalt museum.



På den härsekonomska karta upprättad 1868-1877 syns Kungsladugården i anslutningen till infartsvägen till Linköping. Källa: Lantmäteriet.

Värdebärande karaktärsdrag

- Flackt odlingslandskap med vida vyer och siktlinjer mot stadens siluett
- Laga skifteslandskapet med fornlämningar och agrar bebyggelse i höjdlägen
- Nationellt östvästligt kommunikationsstråk och småskaligt lokalt vägnät
- Södra stambanan, som del av det nationella kommunikationsstråket
- Gamla infartsvägen till staden och Storgatan
- Stadens årsringar utanför stadskärnan
- Sviestadån/Vårdsbergsån som kommunikationsled och kraftkälla
- Munketorp, med lämningar efter kronans hägnade äng

Råd vid lokalisering och utformning

Vid lokalisering inom karaktärsområdet bör järnvägen anläggas på låg bank över det flacka jordbrukslandskapet för att upprätthålla vida vyer och siktlinjer mot stadens siluett.

En nära samlokalisering med Södra stambanan är mest fördelaktig för att minimera intrång och barriäreffekter. Genom att upprätthålla jordbrukets funktioner, minimeras fragmenteringen av det historiska odlingslandskapet och av historiska strukturer. Det handlar om spår av historiska gränser i landskapet, lämningar från tidigare bebyggelselägen samt det historiska vägnätets funktion och karaktär. All bebyggelse med agrar bakgrund ska värnas.

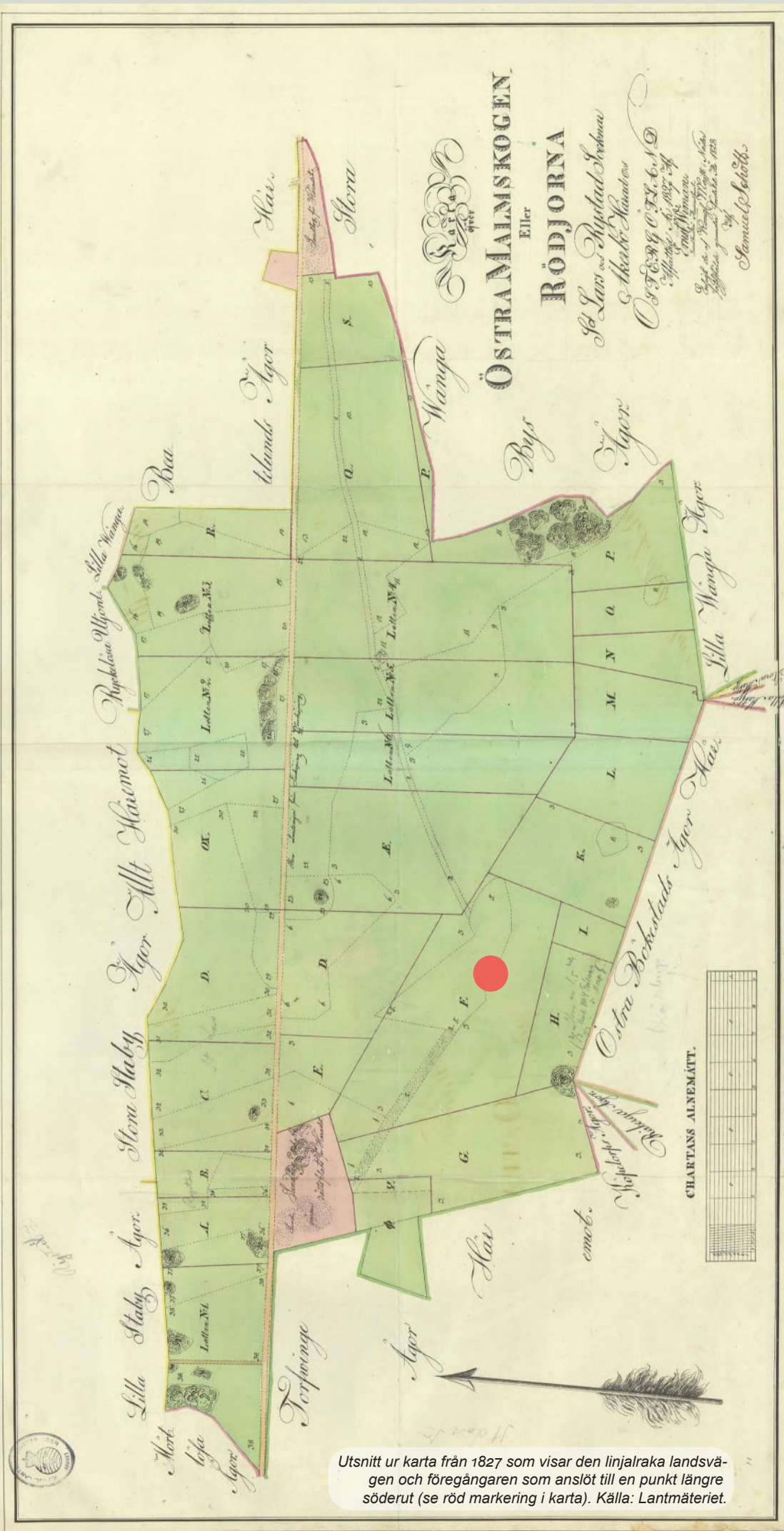
Stambanan utgör en rörelsebarriär men eftersom järnvägen är anlagd på en låg bank utgör den inte en visuell barriär. I det öppna odlingslandskapet är det fortsatt möjligt att uppfatta och förstå kulturmiljöns

samband och strukturer, trots järnvägen. Mark mellan befintlig infrastruktur och planerad järnväg som blir för liten, fragmenterad eller otillgänglig för att odla riskerar växa igen. Det kan leda till att odlingslandskapet på sikt förlorar sin öppenhet och att samband och strukturer därför inte längre går att uppfatta.

Det nationella kommunikationsstråket med väg 796 och stambanan ger landskapet en övergripande östvästlig riktning. Genom samlokalisering med befintlig stambana kan kulturmiljöer kopplade till det nationella kommunikationsstråket bibehållas.

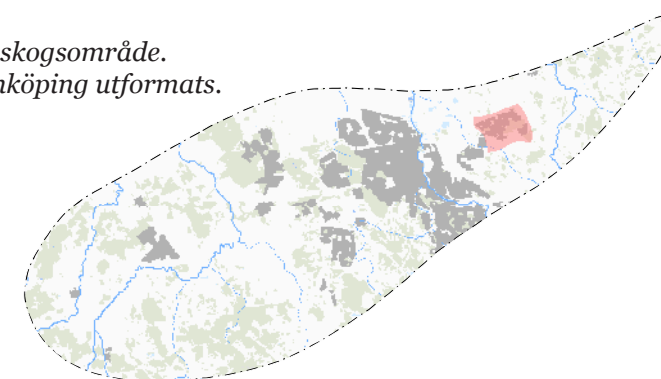
Angöringen till staden bör ta hänsyn till stadens gamla infartsväg som leder till Storgatan och är en central axel i staden. Lokaliseringen bör också värna stadens årsringar utanför stadskärnan.

Fornlämningssmiljöer ska liksom Sviestadån/Vårdsbergsån med tillhörande kulturmiljöer värnas.



Utsnitt ur karta från 1827 som visar den linjalraka landsvägen och föregångaren som anslöt till en punkt längre söderut (se röd markering i karta). Källa: Lantmäteriet.

Tätort med grund i kunglig jaktmark i det som förr var ett utbredd skogsområde. Olika generationer av landsvägen visar hur infarten till staden Linköping utformats.



Tallboda och Östra Malmskogen

Karaktärsområdet utgörs av tätorten Tallboda med omgivande skog, belägen utmed väg 796 mot Norrköping. Vägen har sin grund i Eriks-gatan och kan i det historiska kartmaterialet följas från 1600-talet och framåt, som landsvägen. Som huvudväg in till staden var vägen medvetet gestaltad för att ge besökaren en representativ bild. Dess rätta sträckning kan följas tillbaka till 1700-talet och på 1800-talskartor är vägen mellan skogen och staden allékantad. På 1800-talets andra hälft lokaliserades Södra stambanan parallellt med den gamla landsvägen, till stor del med samma raksträcka in mot staden. På 1970-talet byggdes E4 norr om orten men med närmast parallell sträckning. Generationerna av nationella kommunikationsstråk speglar en utveckling från tidig medeltid till nutid och bildar en övergripande östvästlig riktning genom landskapet med övergångar genom olika landskapskaraktärer liksom skog och slätt. Lämnningar av Eriks gatans äldre sträckning finns söder om väg 796.

Under 1600-talet var Östra Malmskogen en kunglig jaktmark, på behändigt avstånd från slottet. Området blev senare en kronopark. Genom skogen gick häradsgränsen mellan Bankekinds och Åkerbo häradar och intill den låg en avrättningsplats. Dagens skog minner

om områdets ursprung. Vägnetet minner om kopplingen mellan olika jordbruksenheter.

På 1950-talet etablerades egnahemsbebyggelse utmed landsvägen. Egnahemsbebyggelse var ett sätt för staten att genom förmånliga lån möjliggöra bra boende för medel- och arbetarklassen. Bebyggelsen förlades på den mindre värdefulla skogsmarken. Dessförinnan fanns bara de omgivande gårdarnas torpbebyggelse i den tidigare stora skogens utkanter. Landsvägen blev på 1940-talet Riksväg 1 som var central för Tallbodas framväxt. Bilismen kom att ge förutsättningar till pendling och lokalisering av verksamheter som var knutna till vägen. Det fanns två bensinstationer, två motell och ett större gatukök liksom två bilverkstäder. När E4 anlades flyttades trafikflödet och vägrelaterade verksamheter minskade i betydelse. *Motell Filbyter* från 1950-talet har bevarad karaktär och berättar om bilismens betydelse och läget vid Riksväg 1. Sedan 1980-talet har Tallboda byggts ut i omgångar österut. Under senare år har ett handels- och industriområde etablerats i södra delen av Tallboda. Idag finns en successiv övergång mellan låga men stora byggnadsvolymer och en svagt böljande slätt.

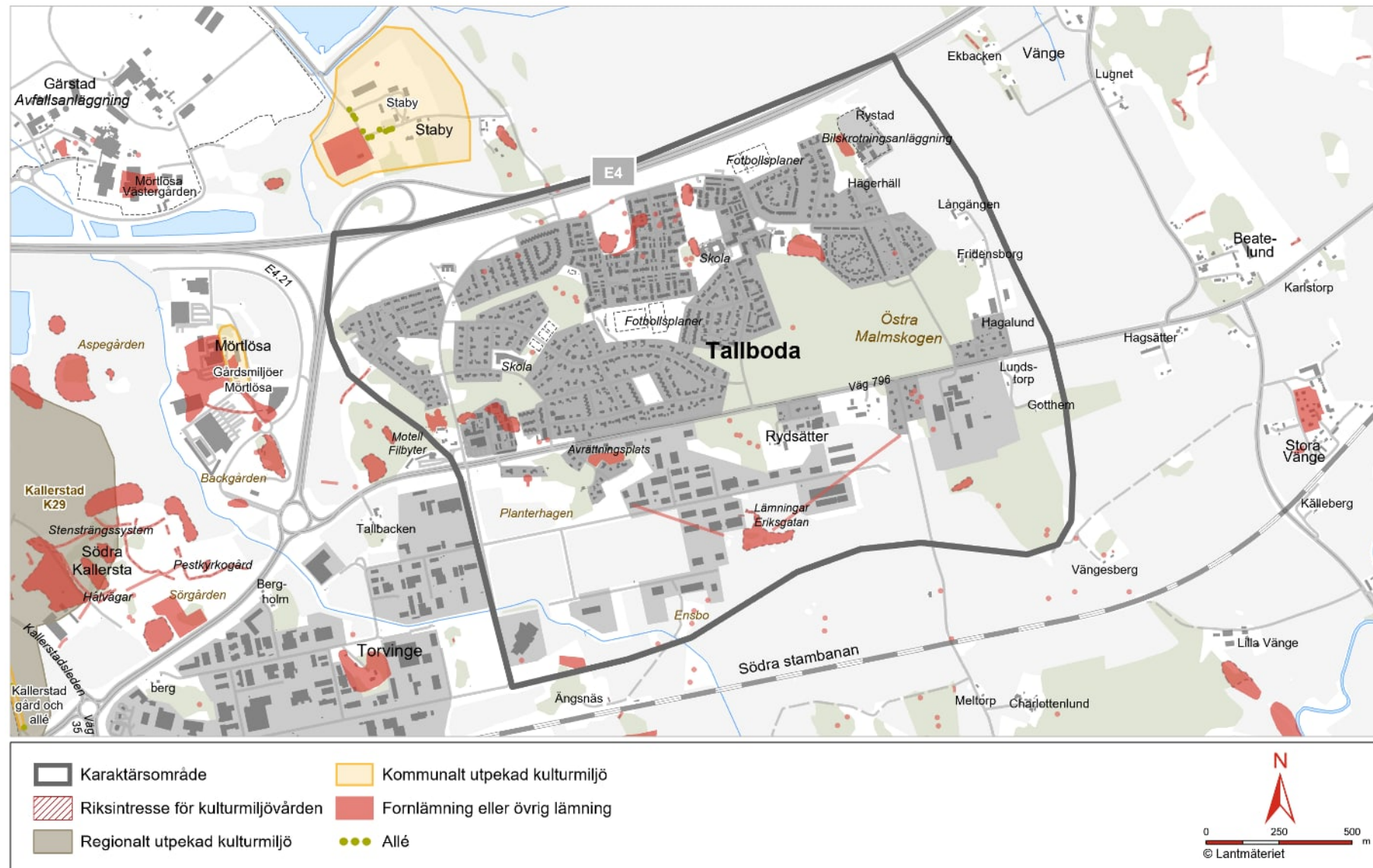


Tallbodas östra utkant. På bilden syns Östra Malmskogen i fonden.



På ett vykort från 1966 syns villabebyggelsen i Tallboda. Källa: Tradera.

Karta över karaktärsområdet Tallboda och Östra Malmaskogen.



Motellet invigdes i slutet av 1950-talet och har kvar sin 1950-talskaraktär med motellängorna där man kunde köra bilen ända fram till rumsdörren. Källa: Motell Filbyter.



På utsnitt ur ekonomiska kartan från 1947 syns Tallbodas begynnande tätortsbebyggelse i skogen intill landsvägen. Källa: Lantmäteriet.

Värdebärande karaktärsdrag

- Väg 796, med grund i Eriksgatan, gestaltad med lång representativ raksträcka
- Eriksgatans äldre sträckningar
- Skogen, som minner om tiden som kunglig jaktmark och kronopark
- Övergången mellan skog och slätt och det sammanbindande vägnätet
- Kvarvarande torp och torplämningar som speglar jordbrukslandskapets resursutnyttjande
- Visuella samband med Linköping och Domkyrkan
- Egnahemsbebyggelse som markerar starten för Tallboda som ort
- Motell Filbyter, som uttryck för bilismens växande betydelse

Råd vid lokalisering och utformning

Vid lokalisering av järnvägen inom karaktärsområdet bör hänsyn tas till Norrköpingsvägens (väg 796) linjeföring, så att den kan bibehållas. En lokalisering bör så långt som möjligt vara parallell med Norrköpingsvägen, eftersom den haft en strukturerande verkan på övriga kommunikationer, som Södra stambanan och E4, samt yngre kvartersstruktur. En lokalisering så långt söder ut som möjligt ger ett större respektavstånd till Norrkö-

pingsvägen (väg 796). På så sätt kan landskapets historiska samband och strukturer fortfarande gå att utläsa.

I handels- och industriområdet finns lämningar efter Eriksgatans äldre sträckning kvar. En lokalisering söder om dessa är fördelaktig.

Järnvägens lokalisering bör ta hänsyn till kvarvarande delar av Östra Malmaskogen, på båda sidor om Norrköpingsvägen. Söderut gäller det särskilt den åkerholme som sträcker sig mot Södra stambanan i östra delen av karaktärsområdet. Genom tiderna har den varit ett viktigt landskapselement.

Vad gäller vägnät bör befintliga historiska nordsydliga förbindelser och sträckningar upprätthållas, exempelvis vägen mot Staby i norr och vägen via lilla Metsjö till väg 35 i söder.

För övrigt bör även slättens öppenhet värnas, liksom visuella samband med Linköping och Domkyrkan.

Vid en lokalisering norr om Tallboda bör hänsyn tas till bebyggelsen och järnvägen bör lokaliseras så nära E4 som möjligt.

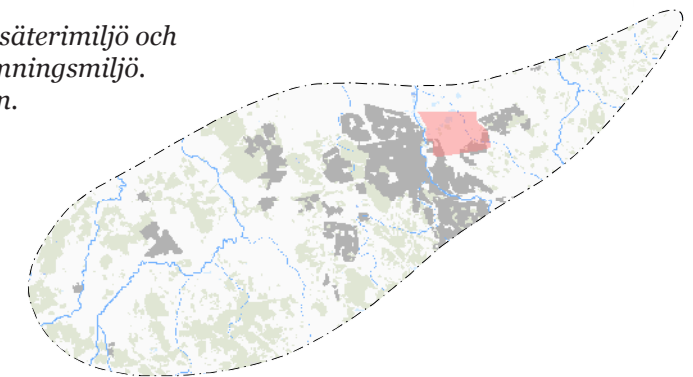


Skjutgator kallas de röjningar som görs i skog för att få fri sikt från exempelvis ett jaktorn. På denna 1600-talskarta syns liknande röjningar, där benämnda "jägare plat". Vid senare fastighetsdelning har gränserna utgått från dessa jägareplatser (se karta 1827 föregående sida och 1947 ovan). Fastighetsgränsernas struktur avviker från det omgivande omlandet. Källa: Lantmäteriet.



Vid Kallerstad finns delar av säteriets park kvar.

Stadsnära agrart landskap med ett bevarade delar av tidigare säterimiljö och med stark och tydlig koppling till en rik och omfattande fornlämningsmiljö. Koppling både till Liunga thing/kauping och vägen in till staden.



Kallerstad med omland

Vid *Kallerstad* finns ett område med stark agrar prägel, som omges av handels- och industriområden samt infrastruktur. *Kallerstad säteri* var tidigare en av de större gårdarna i stadens direkta närhet. Vid Kallerstad är de ståndsmässiga mangårdsbyggnaderna rivna, men kvar finns säteriets stora park med ädellövträd, arbetarlängor samt en karaktärgivande allé. Som ett resultat av det storskaliga jordbruket, där marken brukas än idag, är området ett öppet odlingslandskap med långa siktlinjer som bryts vid betespräglade och trädklädda åkerholmar. Vid höjderna finns gårdsgravfält som kan kopplas till äldre lägen efter gårdar/bosättningar som Kallerstad, *Mörtlösa* och *Stora Torvinge*. I området ligger även *Åby Väster- och Östergården* i anslutning till verksamhetsområden.

I anslutning till miljön finns en åkerholme med ett ovanligt omfattande fornlämningskomplex, som här kallas *södra Kallerstad*, med boplatser, gravfält, förhistoriska vägar, stenssträngssystem och en pestkyrkogård. Den senare har typiskt läge utanför staden och i anslutning till landsvägen. Vid laga skifte flyttade *Mörtlösa Sörgård* hit.



Gårdsläget för Kallerstad säteri med bevarade ädellövträd. Idag är mangårdsbyggnaderna rivna.

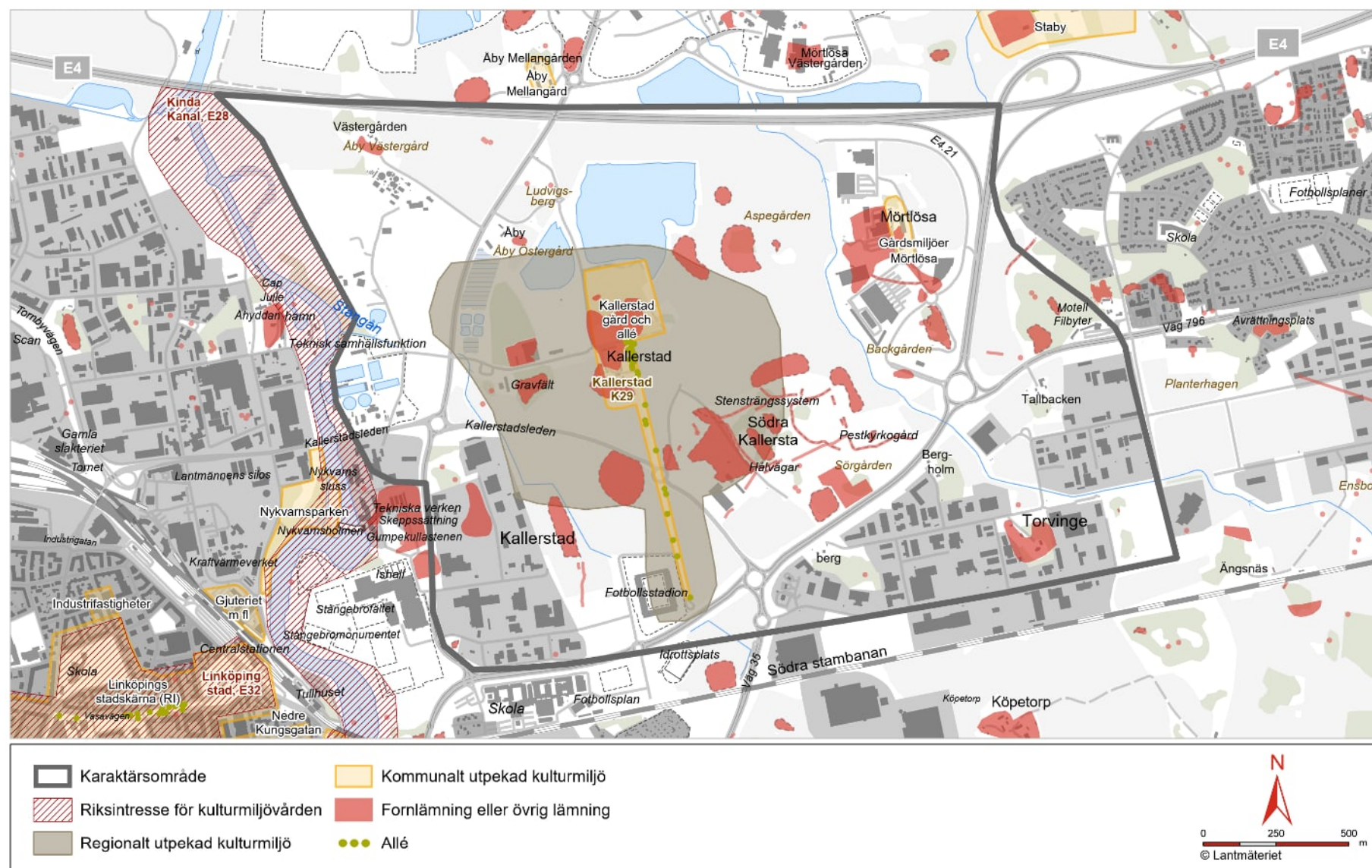
Landsvägen med grund i *Eriksqatan* kan följas i det historiska kartmaterialet från 1600-talet. Kallerstad passerades på vägen mot tings- och handelsplatsen Liunga vid Stångån, som låg till grund för staden Linköpings utveckling. Under 1700-talen rätades vägen ut och fick en medveten gestaltning för att skapa en representativ entré till staden. Senare blev vägen även allékantad. Idag motsvaras den av väg 796 vid Tallboda, väg 35 i höjd med Torvinge och väg E4.21 i höjd med arenan.

Den lantliga prägel står i kontrast till områdets bebyggelse huvudsakligen från 1900-talets senare del och framåt, med en modern fotbollsstadion, vattenverk, fritids- och idrottsanläggningar, ytkrävande områden med handel och industri, kontor, hårdgjorda parkeringsytor samt tekniska verkens dammar. *Stora Torvinge* är exempel på äldre gårdsmiljöer som idag ligger inklämda mellan handels- och företagsetableringar.



Vid Kallerstad finns vissa bevarade byggnader som berättar om markernas agrara historia.

Karta över karaktärsområdet Kallerstad med omland.



På den häradsekonomska kartan upprättad 1868-1877 syns Kallerstads raka allé upp mot säteriet. Kartan visar även hur nära Kallerstad var lokaliserad staden och Kungsladugården. Källa: Lantmäteriet.

Värdebärande karaktärsdrag

- Sätermiljön Kallerstad med byggnader, park, allé och omgivande odlingslandskap
- Generationer av Eriksgatan/landsvägen och vägens representativa räta sträckning
- Områdets koppling till tings- och handelsplatsen Liunga
- Bebyggelse/gårdslägen samt gårdsgravfält i höjdlägen
- Ovanligt tät fornlämningsmiljö samt en pestkyrkogård i kommunikativt läge
- Biologiska kulturvården i parken, allén och höjder i landskapet
- Speglingen av parkens höga träd i Tekniska verkens dammar
- Agrart präglat öppet landskap i stadsnära läge

Råd vid lokalisering och utformning

Vid en lokalisering av järnväg genom det här karaktärsområdet är det fördelaktigt ut kulturmiljösynpunkt med samlokalisering med E4 i norr eller Kallerstadsleden.

Anläggningen bör värna skogbeklädda höjder med fornlämningar och det agrara landskapet. Sträckning och funktion för vägar med historisk grund bör upprätthållas och värnas.

Sambanden mellan Kallerstad, fornlämningsområdet södra Kallerstad och Mörtlösa bör bibehållas. Ett eventuellt markanspråk i södra Kallerstad skulle medföra intrång i en omfattande fornlämningsmiljö med höga vetenskapliga värden, som bör bibehållas.

Vid en eventuell framtida stadsbyggnad rymmer området en potential för att nyttja befintliga kulturmiljöer i nya sammanhang, såsom exempelvis biologiska kulturmiljöerna i Kallerstad park och allé. Detsamma gäller södra Kallerstad och andra trädbeklädda höjder.

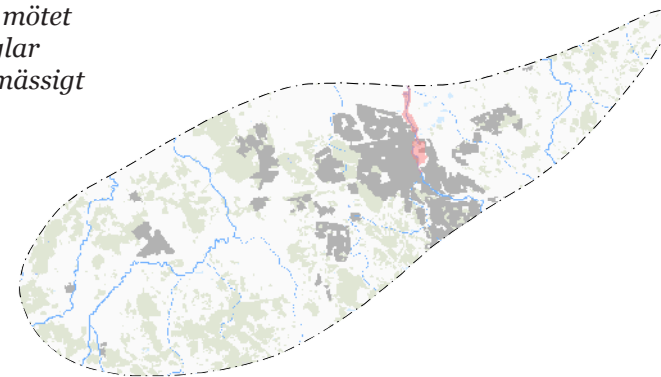


I anslutning till Kallerstad finns ett omfattande fornlämningskomplex med boplatser, gravfält, förhistoriska vägar, stenssträngssystem och en pestkyrkogård.



Inom Stångåns årum finns generationer om broar som minner om att Stångebro varit Östergötlands viktigaste broförbindelse.

Kinda kanal berättar om Linköpings bakgrund som hamnstad och representerar mötet med staden. Vattenrummet med anslutande landskap och bebyggelsemiljöer speglar olika händelser och epoker i Linköpings historia och framväxt. Kommunikationsmässigt är det en av de mest komplexa miljöerna i Linköping både historiskt och i nutid.



Stångåns årum med Kinda kanal och Stångebro

Den lättaste vägen genom landskapet var länge över vatten längs med sjösystem och åar, och här har Stångån spelat en viktig roll som kommunikationsled från förhistorisk tid fram till idag. Vid ån har korspunkter växt fram. Under forntid fanns ett vadställe över *Stångån* vid nuvarande *Nykvärn*. Vid vadstället uppfördes troligtvis redan under järnåldern en fast bro vid platsen, *Stångebro* (hädanefter benämnd Gamla Stångebro). Platsens kommunikativa betydelse styrks ytterligare av fyra runstenar som hittats öster om Gamla Stångebro. På toppen av Gumpekullen står den ditflyttade *Gumpekulasten*. Vid Gumpekulla fanns även en så kallad skeppssättning, gravar uppställda i båtform. Skeppssättningen var troligen platsen för Ljunga ting.

Överfarten förflyttades närmare staden under 1640-talet då *Nya Stångebro* anlades i Storgatans förlängning. Nya Stångebro är fortfarande en del av det historiska huvudstråket som förbinder staden med dess omland.

På 1800-talet byggdes Kinda kanal, den sedan dess oförändrade kanalen utmed Stångån. Nykvärns sluss är anlagd 1867 och har samma dimensioner som dåvarande slussarna i Göta kanal, så att kanalbåtarna skulle kunna ta sig ända fram till staden. Rester av den ursprungliga meandrande åfåran går bland annat att se norr om Nykvärn och söder om

E4. *Nykvärnsholmen* uppstod i samband med kanalens dragning. Två broar finns till landtungan, *Strömsbron* och *Slussbron*. Till miljön hör bland annat även den bevarade slussvaktarbostaden och damm. Idag finns den tidigare bindgarnsfabriken från senare delen av 1800-talet kvar, byggnaden har i sin tur tidigare utgjort turbinhus och är idag sammanbyggd med Tekniska verkens kontor som tilldelades Kasper Sahlin-priset 1994. Kvar längs med Stångåns strand finns även den tidigare möbelfabriken. Vid Nykvärnsholmen finns en kraftstation, som på 1940-talet ersatte kraftverket anlagt vid sekelskiftet 1900, som fortfarande är i bruk.



Nykvärnsholmen med kraftstationen och Strömsbron till vänster i bild och slussen med Slussbron och Slussvaktarbostaden till höger i bild.



Nykvärnsparken är knuten till stadens äldsta hamn och skapades för att vara resenärernas första möte med staden och markera Kinda kanals startpunkt.



Slussen och slussvaktarbostaden.



Kinda kanals stenskodda kajer speglar hamnen, som byggdes ut i takt med att ån gjordes segelbar närmare staden. Nykvarnsparken anlades intill hamnen för att möta resande från kanalen.

Den första delen av hamnområdet stod klar vid Nykvarn, år 1843. Hamnområdet byggdes ut succesivt. När den var som störst i slutet av 1800-talet sträckte den sig från Nykvarn till Tinnerbäcken. Delar av kajerna har under senare år rekonstruerats. Förutom de stenskodda kajerna finns pollare, trappor och förtöjningsringar av järn bevarade.

Tullhuset stod klart 1876 med plats för Kinda kanalbolaget, tull expedition, sjömanshus och magasin samt bostäder till tulltjänstemännen. Stångs magasin har använts som magasin under kanaltiden, inte minst med koppling till Göta kanal. Byggnaden är uppförd som kvarn i början av 1800-talet, men förlorade när Kinda kanal anlades förutsättningen att fungera som kvarn. Båda byggnaderna berättar om när Linköping blev en så kallad stapelstad med rätt att handla med utlandet.

Södra stambanan drogs till Linköping på 1870-talet. Järnvägen anslöt till Kinda kanal och hamnområdet, för att underlätta lastning och lossning och byten av transportslag. Järnvägsbron har hela tiden haft ungefär samma sträckning. Äldre stenfundament i vattnet härrör från tidigare smalspår tillhörande mellersta Östergötlands Järnvägsbolag. I samma sträckning över Stångån som Järnvägsbron drogs Tullbron för biltrafik på 1950-talet. I mötet mellan järnväg, hamn och kanal utvecklades industriområdet Steninge. Idag ligger exempelvis Lantmännens silos och magasin (se karaktärsområde Steninge) i direkt anslutning till Nykvarnsparken.

Nykvarnsparken skapades för att ge ankommande en representativ bild av staden från kanalen 1837 och är därmed en av stadens äldsta parker. Poppelraden i parkens södra del planterades 1869. Nykvarnsparken utvidgades norrut 1928, till nuvarande omfattning. Parkens kopplingar till ån och dess vattenrum är viktiga men även kopplingarna till äldre industriområden anknutna till järnvägen som omger parken.



Den bevarade slussvaktarbostaden är idag en privatbostad..

Vid Tullhuset finns en park som tidigare kallades Hamnparken. I likhet med Nykvarnsparken var ett syfte med parken att utgöra en välkomnande entré till staden. Parken är kopplad till Tullhuset, ån och hamnområdet.

Strandpromenaderna längs ån reglerades genom en stadsplan från 1928. Utblickarna mot staden från den östra stranden och Stångebroparken är en viktig del av Linköpings landskaps- och stadsbild.

Stångebroparken anlades omkring Stångebromonumentet i slutet av 1800-talet. Grönområdet är idag en del av Stångebrofältet. Ett viktigt argument för den valda placeringen av monumentet var, förutom närheten till slagfältet, att det låg i blickfånget från Kungsgatan. Idag är monumentet inte synligt från denna paradgata. Monumentet utgjorde också fond till ett representativt vattenrum på båda sidor av kanalen. År 1998 uppfördes ett nytt monument i cement och järn i Stångebroparken. Stångebroslaget och kopplingen till Linköpings blodbad finns än idag i hög grad i Linköpingsbornas medvetande.

Brunnspromenaden mellan Nya Stångebro och Drottningbron är en annan historisk rekreativmiljö med alléer längs gång- och cykelvägar, räcke vid nerfarten från Stångebro, strandpromenad nära vattnet, bänkar samt kanalförstärkning med strandskoning. Brunnspromenaden associeras till den brunnsdrickning som fanns i området under 1800-talet.

På Hästudden, norr om Kallerstadsleden, ligger en särpräglad motorbåtshamn från 1930-talet i en rekreativ grönskande miljö. Den cirkelformade hamnbassängen är unik i sitt slag och bildar tillsammans med en förvaringslänga för båtar, klubbstuga för motorbåtsklubben och



Illustrationen visar var olika utpekade värden är lokaliserade. Källa: Lantmateriet, bearbetad av Tyréns.

fiskebodan en helhetsmiljö. I miljön finns även en sommarvilla, Cap Julie, från 1871 med tillhörande ekonomibyggnad. I anslutning ligger kontoret för den första båttrafiken mellan Linköping och Stockholm, Åhyddan. I området finns även renhållningsverkets bebyggelse. Småbåtshamnen är en levande kulturmiljö med koppling till riksin-tresset Kinda Kanal som historisk kommunikationsmiljö. Norr om E4 ligger den nya segelbåtshamnen. Den gamla segelbåtshamnen låg i meanderfåran direkt söder om E4.



Längs med kanalens kaj finns bevarade pollare.



Magasinbyggnader från 1930- och -40-talen hör till Lantmännens etablering och vetter mot Nykvarnsparken. De beskrivs inom karaktärsområdet Steninge.



Den luftiga Kallerstadsleden medger vyer mot Nykvarnsholmen och kraftstationen.

Värdebärande karaktärsdrag

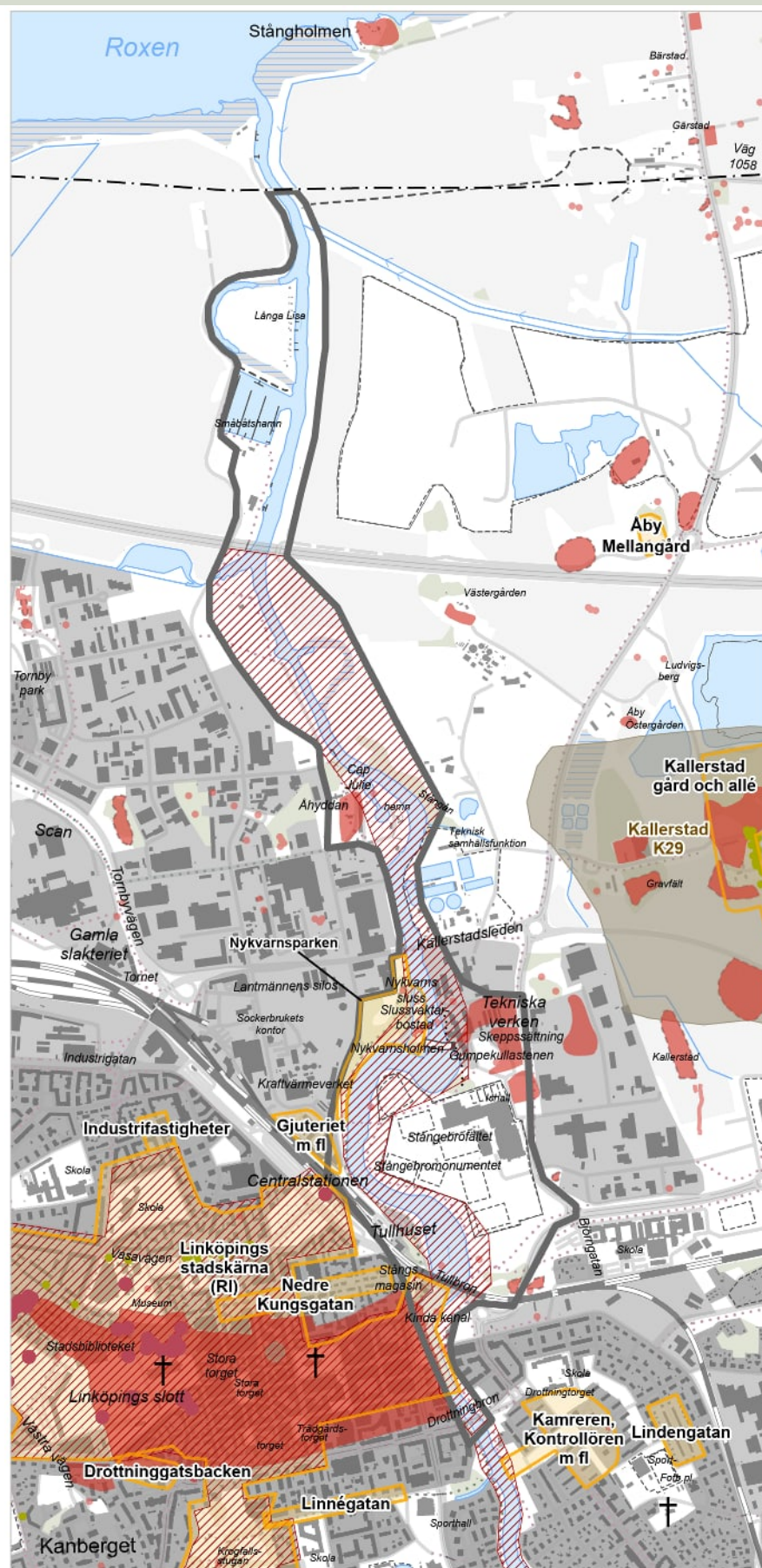
- Fornlämningar som berättar om Stångebros betydelse som förhistorisk centralplats och kommunikativt nav
- Landskapsavsnitt där staden och Stångån möter omgivande odlingslandskap
- Kinda kanal och hamnområdet som historisk kommunikationsmiljö
- Nykvarns sluss med damm, slussvaktarbostad och slussbro
- Kanalen, hamnområdet och järnvägen som en sammankopplad kommunikationsmiljö med stor betydelse för stadens industriella utveckling
- Kraftstationen med turbinkällaren, vattenrännan och dammen och den före detta Bindgarnsfabriken.
- Generationer av passager över vattnet
- Historiska parkmiljöer och rekreationsstråk med olika ideal
- Motorbåtshamnen med cirkelformad hamnbassäng och välbevarad förvaringslänga för båtar
- Vyer in mot staden från den östra stranden med Brunnspromenaden, Stångebrofältet och Stångebromonumentet
- Stångåns/Kinda kanals öppna vattenspegel och siktlinjer utmed årummet som gör det möjligt att uppfatta den historiska kommunikationsmiljön



Cirkelformad båthamn på Hästudden.



Bild tagen från den så kallade Snöbryggan norr om Kallerstadsleden. I bakgrunden skymtar delar av reninsverkets bebyggelse.



Råd vid lokalisering och utformning

Vid lokalisering av järnväg inom karaktärsområdet ska riksintresse för kulturmiljövården, *Linköping* [E32] som omfattar stadens siluett och siktlinjer samt *Kinda kanal* [E28] som omfattar kanalmiljön ”med omgivande landskap och bebyggelse” beaktas. Det kan medföra stora begränsningar i möjliga lokaliseringsslagen. Mot bakgrund av områdets komplexitet kommer det att krävas en fördjupad analys av sammanhang och strukturer i fornlämningsmiljön.

Ur kulturmiljösynpunkt är det fördelaktigt att samlokalisera järnvägen med befintliga barriärer. För att begränsa barriäreffekter och fragmen-

tering bör järnvägen korsa Kinda kanal vid en befintlig bro. Genom att samlokalisera den nya infrastrukturen med den befintliga, kan kanalens vattenrum med långa siktlinjer och intilliggande parkmiljöer med rekreativstråk så långt som möjligt bibehållas. En lokalisering av järnvägen bör ta hänsyn till miljöer som ger möjlighet till utblickar över Stångån och staden, samt möjliggör ”mötet med staden”. Hänsyn bör tas till rumsliga kopplingar och visuella samband mellan kanalen samt promenadstråk och grönområden, järnväg och industri.

Vid en extern lokalisering norr om staden är en nära samlokalisering med E4 mest fördelaktigt för att minimera intrång och barriäreffekter och för att undvika fragmentering av jordbrukslandskapet. Genom att upprätthålla jordbrukets funktioner, minimeras fragmenteringen av det historiska odlingslandskapet och av historiska strukturer. Mark mellan befintlig infrastruktur och planerad järnväg som blir för liten, fragmenterad eller otillgänglig för att odla riskerar växa igen. Det kan leda till att odlingslandskapet på sikt förlorar sin öppenhet och att samband och strukturer därför inte längre går att uppfatta. För att undvika intrång och fragmentering i oexploaterad jordbruksmark bör lokalisering av järnväg och station i ett externt läge ske på södra sidan av E4.

För att upprätthålla långa siktlinjer och vyer över slätt och mot staden bör en järnväg vid stadens in- och utfart anläggas på låg bank. I en lokalisering vid Steninge bör anläggningen förskjutas så långt norrut som möjligt för att minimera påverkan på Nykvarn. Genom att följa befintliga barriärer i Steninge kan fragmentering av äldre industrimiljöer i möjligaste mån undvikas. Vid lokalisering av station bör den potential som ligger i Steninges industriella karaktär och dess värdefulla byggnader att tas tillvara i förändringen.

Vid lokalisering söderut bör järnvägen i möjligaste mån följa befintlig stambana in mot Stångebro. En så rak överfart i samma riktning som tidigare broar över Stångån är att föredra för att följa strukturen och minska påverkan på vattenrummet. Den nya järnvägsbron bör lokaliseras med ett visst släpp från den gamla järnvägsbron och Tullbron. Detta underlättar möjligheten att avläsa generationer av broar och medger ljus till passerande under bron. Det är viktigt att bibehålla kulturhistorisk värdefulla byggnader såsom Tullhuset, Järnvägsstationen och Stångs magasin samt att upprätthålla siktstråk som är viktiga för att förstå kanalen och hamnområdets koppling mot järnvägen.

Upplevelsen av kulturmiljöer kan påverkas negativt av buller. Hantering av buller kan komma i konflikt med kulturmiljöns visuella samband. I kommande skeden bör det utredas vidare med avseende på riksintresset Linköping och siktlinjer in mot staden, men också historiska parkmiljöer eller andra rekreativa kulturmiljöer utmed Stångån/Kinda kanal.

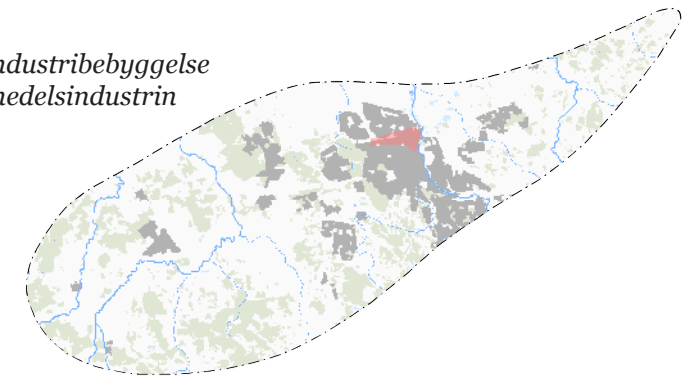


Ovan: Ett omlöp vid Nykvarn är framdraget för att agera fiskväg.



I det gamla slakthusområdet finns flera byggnader kopplade till olika delar av slakteriverksamhet. Här finns även Sky Hotel Apartments, Tornet, byggd 2009..

Områdets brokiga karaktär manifesteras i variationen av industribebyggelse från olika tid med olika funktion. Här har bland annat livsmedelsindustrin fått fäste med hjälp av kommunikationer via båt och tåg.



Industrilandskapet Steninge

I Steninge finns ett av Linköpings äldsta sammanhängande industriområden med miljöer som berättar om hur stadens industri växte fram i anslutning till kanalens och järnvägens transportmöjligheter. Området innehåller generationer av industribyggnader, varav många har koppling till Linköpings livsmedelsindustri.

Industriområdet har varit under ständig förändring med där verksamheter tillkommit, anpassats och försvunnit utifrån bland annat samhällets efterfrågan och behov av återkommande modernisering och produktionsförändringar. Detta kommer till fysiskt uttryck i området med miljöer som är utformade utifrån verksamheternas skilda funktioner och behov över tid. Förändringar av samhällets syn på och industrins status över tid är tydlig i området. Påkostade, dekorativa, industrifasader i främst tegel från slutet av 1800-talet och 1900-talets första decennier kom att ersättas av ett mer avskalat och funktionalistiskt angreppssätt. Stordrift och transporter på väg är exempel på faktorer som har präglat industrimiljöer under efterkrigstiden.

Intill resecentrum ligger gamla *Gjuteriet* med väl bevarad industribebyggelse i tegel från slutet av 1800-talet. Det är idag en levande kulturmiljö, kallat *Skylten*, som inrymmer såväl kultur som företag. I det före detta *Gasverksområdet* ligger *Tekniska verkens kraftvärmeverk* från 1961 i monumental modernistisk stil. Lantmännens verksamhet är dominerande inslag i stadsbilden med höga silos. Till anläggningen hör också



Byggnadernas karaktär skiljer sig åt beroende på inom vilket utbyggnadsskede för industrin de är byggda i. På bild syns Lantmännens silos bakom låga byggnader i tegel och puts.

två faluröda magasinsbyggnader från 1930- och 1940-talet som uppfördes i samband med Lantmännens etablering på platsen. Som minne från det gamla *Sockerbruket* finns verksamhetens forna kontorsbyggnad i jugendstil från tidigt 1900-tal samt stickspår från järnvägen som ledde till brukets idag rivna fabriksbyggnad.

Längre västerut finns det *gamla slakteriets* karaktäristiska tegelbyggnader bevarade. Bebyggelsen från sent 1800-tal är ett viktigt uttryck för en Linköpings livsmedelsindustri. Mot den låga småskaliga bebyggelsen kontrasterar Linköpings högsta byggnad, hotellanläggningen *Sky Hotel Apartments Tornet* från 2009. I anslutning till verksamhetsområdet *Tornby* har utvecklingen av livsmedelsproduktion fortsatt i samband med bebyggelsen kopplad till Scan och Arla (se karaktärsområde Tornby).

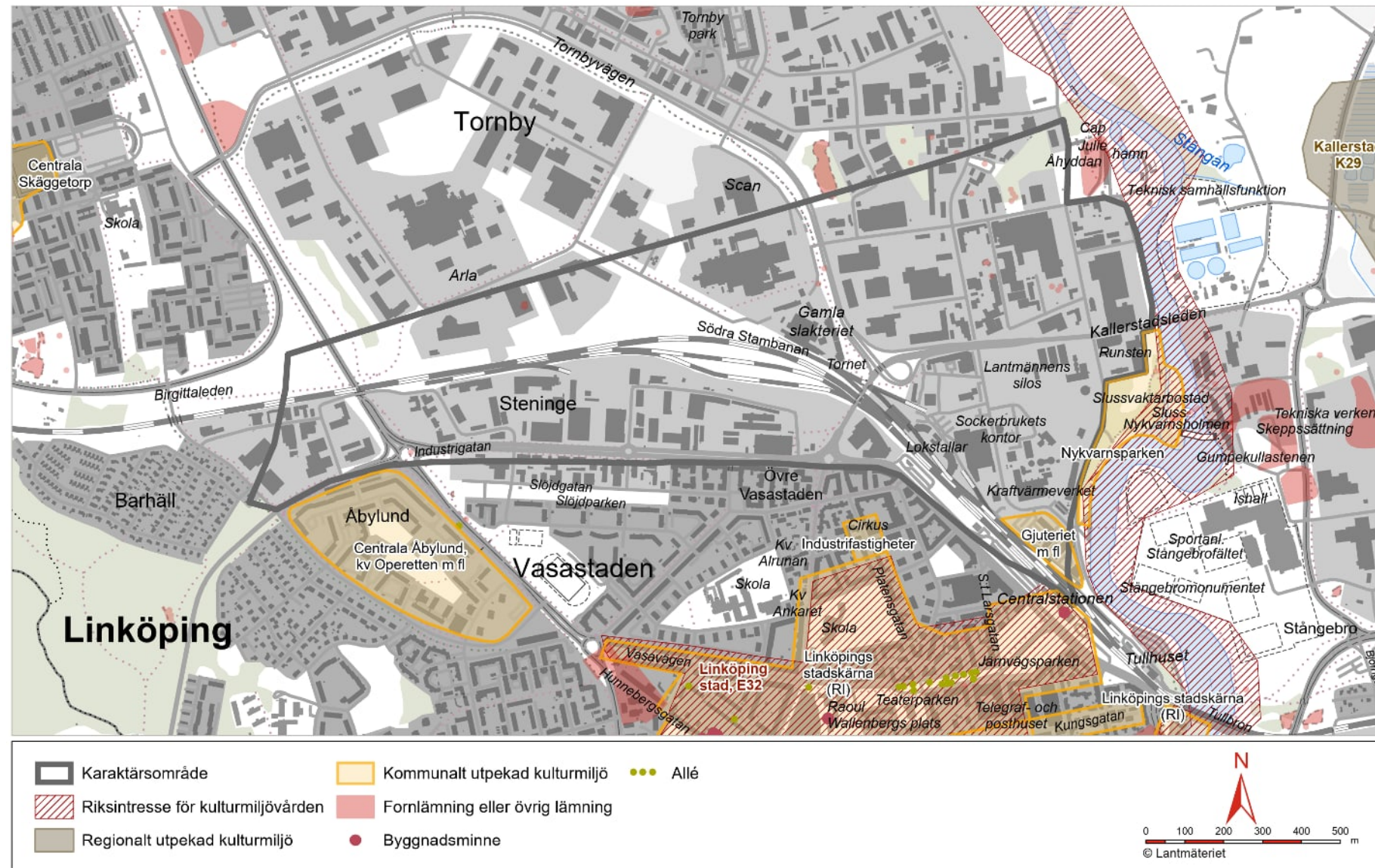
Norr om Kallerstadsleden är bebyggelsen mer småskalig, blandad och bitvis ruffig med verkstäder, kontor och enstaka butiker.

Verksamhets- och handelsområdet mellan järnvägen och Vasastaden med *Industrigatan* som huvudled har framförallt bebyggts efter 1950 och framåt. Här har billig byggbar mark och närhet med bil varit styrande för lokalisering snarare än närhet till järnväg. Mellan *Industrigatan* och *Slöjdgatan* finns ett mer småskaligt verksamhets- och industriområde som avskiljs från Vasastaden genom grönstråket *Slöjdparken*. Delar av detta område är under omvandling till bostadsområde.



Gamla slakteriet är idag ett levande verksamhetsområde.

Karta över karaktärsområdet Industrilandskapet Steninge.



Värmevärmeverket uppfördes på tidigare Gasverkets område. Byggnaden är från 1961.



Kontorsbebyggelse norr om järnvägen.



Söder om industrigatan gränsar ett verksamhets- och handelsområde till bostäder i stadsdelen Vasastaden.

Värdebärande karaktärsdrag

- Storskalig och småskalig industribebyggelse från olika tider som tillsammans visar på stadens industriella utveckling
- Bebyggelse och anläggningar för livsmedelsproduktion såsom sockerbruket, Lantmännens silos och magasin samt gamla slakteriet
- Stickspår, äldre stenmurar och visuella samband som visar betydelsen av industrins lokalisering med koppling till järnvägen, kanalen och hamnen
- Skylten med Gjuteriets gamla tegelbyggnader vid järnvägen
- Kraftvärmeverkets monumentala uttryck
- Kraftvärmeverket och Lantmännens silo som industriella landmärken i staden

Råd vid lokalisering och utformning

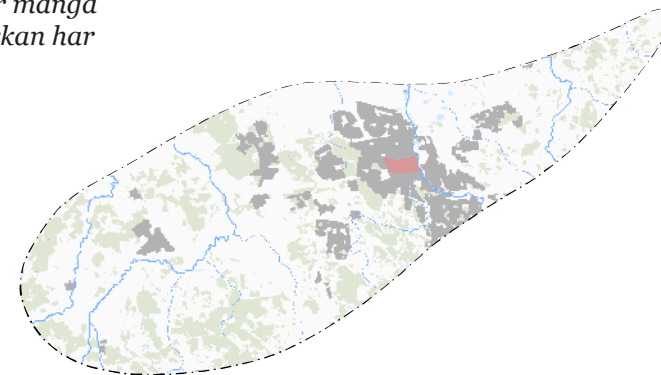
Vid lokalisering av järnväg inom karaktärsområdet är det fördelaktigt att samlokalisera järnvägen med befintliga barriärer, istället för att fragmentera äldre bebyggelsestrukturer i industriområdets östra delar.

Vid lokalisering av järnväg och station bör den potential som ligger i områdets industriella karaktär och dess värdefulla byggnader tas tillvara i förändringen. Både gamla slakteriet och Gjuteriet är exempel på funktionsomvandlingar som gör det möjligt att förstå områdets historia och samtidigt bidra till stadsdelens identitet och attraktivitet. Anläggningar som dessa bör värnas.

Industriområdet avgränsas av spårområdet och genomskärs av Kallerstadsleden och Tornbyvägens påfarter till leden. Kommunikationslederna utgör stora barriärer och tidigare sammanhängande gatunät är inte längre sammankopplat. Via ett fåtal förbindelser kan fotgängare och cyklister korsa barriärerna. En barriäreffekt är att kulturmiljöns höga värden bara är tillgängliga för dem med ett ärende till den specifika platsen. Ett exempel på det är Tornbyområdet med gamla slakteriet, som är en levande miljö med höga kulturvärden. Området kringgärdas av spårområdet, påfarter till Kallerstadsleden samt storskalig, till delar instängslad industri, vilket begränsar tillgängligheten till området och dess kulturvärden. För att områdets höga bruksvärden ska komma fler av stadens invånare tillgodo behövs möjligheter för cyklister och fotgängare att röra sig genom områdena och förbi barriärerna förbättras.



Stift- och residensstaden Linköping speglar i bebyggelse och planmönster många utvecklingskedor från medeltiden fram till idag. Den medeltida Domkyrkan har fortfarande en dominerande roll i stadsbilden.



Fokus för avgränsningen av karaktärsområdet ligger i huvudsak på medeltidsstaden. Området omfattar centrala staden, inom S:t Larsgatan - Drottninggatan/Nygatan - Borggården - Kungsgatan/Ågatan med utvidgningen längs stadens äldre infarter.

Den historiska stadskärnan

Området runt *Domkyrkan* och den gamla infarts- och handelsgatan *Hunnebergsgatan* utgör en av de bäst bevarade medeltida helhetsmiljöerna i landet. Här finns ett till stora delar bevarat organiskt format och småskaligt gatunät. Del av *Storgatans* medeltida sträckning finns exempelvis kvar inne i kvarteret *Abboten*. *Tanneforsgatan* och delar av *Stora Badstugatan* är andra exempel på medeltida gatusträckningar. Kvarteren är småskaliga och har i många fall kvar sin medeltida tomtstruktur. Tomterna kännetecknas av en långsmal form med ena kortsidan mot gatan. Här finns även exempel på stadsgårdar med ekonomibyggnader och tillhörande gårdsmiljöer, uppförda under 1700- och 1800-talen. Dessa små gårdar i timmer som här och var bevarats levandegör spännvidden i stadens forna hierarkiska samhällsstrukturer. Stadskärnan är även präglad av 1600-talets rutnätsplan, vilken bland annat innebar att *Storgatan* fick sin nuvarande dragning med sin fortsatta sträckning över *Nya Stångebro*.

Storgatan är Linköpings huvudaxel och en röd tråd genom stadens historia. Uppradade står medeltida stenhus bredvid 1700-tals trähus, 1800-talets borgerliga stadspalats och 1900-talets moderna kontor. Gatan har fungerat som huvudreferens i regleringen av stadens rutnät. *Domkyrkan* och *Linköpings slott*, det vill säga den medeltida biskopsgården, är uttryck för den

kungliga och kyrkliga makten som i hög grad har präglat staden och dess omgivning. Byggnaderna är uppförda för att synas vida omkring. Miljön ligger på höjdsträckningen som löper diagonalt genom staden. Från *Domkyrkans* och slottets dominanta höjdläge sluttar marken ner mot *Stångån*. Denna riktning förstärks av att stadens dominerande huvudstråk, till exempel *Storgatan*, följer terrängen ner mot passager över vattnet. Vid *Storgatan*, mellan *Stora torget* och *Stångån*, är kyrkan *S:t Lars* belägen med torn från 1170-talet som uppstickande landmärke. Runt *S:t Larskyrkan* låg en stor kyrkogård som sträckte sig ut under de gator som idag omger *S:t Larsparken*.

Från *Storgatan* och *Stora torget* finns möjligheter till utblickar som skapar förståelse för stadens relation till *Stångån* och omgivande slättlandskap.

Linköping har, bland annat i egenskap av residensstad, varit centrum för olika statliga eller offentliga samhällsinstitutioner som gjort avtryck i den äldre stadskärnan. Exempel på statens bidrag är gamla *Riksbanken*, *gamla tingshuset*, *telegraf- och posthuset*, *Skatteverket* och *landstatshuset*. *Gamla rådhuset*, *Landstingshuset*, *stadsbiblioteket* och *stadsarkivet* är andra exempel på offentlig arkitektur från olika tider i stadsrummet.



Siktstråk mot *Domkyrkan* längs med *Ågatan*. Källa: Ramboll.

Stora torget utgör en central nod i gatunätet genom att många viktiga gator möts här. Torgets läge har sitt ursprung i det medeltida Linköping där den centrala vägkorsningen omformades till en fri torgyta. Dess betydelse som medelpunkt i staden understryks av flera av stadens administrativa byggnader samlats här tillsammans med påkostade hotell, handelshus och bankpalats som representerar olika stilepoker. Särskilt kan nämnas *Centralpalatset*, *Stora hotellet* och *John O. Nilssons palats*.

På 1920-talet försköts stadens köpcentrum från Stora torget till *Trädgårdstorget* och på 1950-talet till *Lilla torget*, delvis genom stadsomvandling



Lilla torget. Källa: Digitalt museum.

och etablering av moderna varuhus. Lilla torget har en representativ utformning för funktionalismens offentliga miljöer i stadsaneringens spår. Trädgårdstorget fick sin rektangulära form 1926 och miljön runt torget är framförallt präglad av 1920-talets klassiska ideal.

S:t Larsgatan, i nord-sydlig riktning, korsar innerstadens primära öst-västliga stråk mellan ån och den högre liggande domkyrkomiljön och anslutande stadskvarter. Stadskärnan öster om gatan kännetecknas av en större kvartersstruktur i ett rätvinkligt stadsmönster. Stora och sammanhängande byggnadsvolymer enligt modernistiskt stilideal präglar flera



På det centrala Stora torget finns både administrativa byggnader, hotell, handelshus och bankpalats. Källa: Ramboll.

kvarter, såsom *Braxen*, *Blåklockan*, *Decimalen* och *Druvan*. Modernismen karaktäriserar även till exempel miljön vid Lilla Torget. Utformningen byggde på en plan som ville skapa en intim och asymmetrisk gatu- och torgmiljö. *Nedre Kungsgatan* med omkringliggande kvarter kännetecknas istället av en låg bebyggelseskala, 2–3 våningar, med öppningar in i kvarteren. Gatan anlades efter 1850 års stadsplan som en paradgata.

I innerstaden finns en rad parker, grönområden och grönstråk präglade av olika stilepoker under 1800- och 1900-talet. Några exempel är *Domkyrkoparken*, *Borggårdsparken*, *Trädgårdsföreningen*, *Kungsträdgården* och *Slottsparken*.



S:t Larsgatan löper i nord-sydlig riktning genom Linköping. Väster om gatan går bebyggelsen i låg skala. Vid S:t Larskyrkan öppnar sig staden i S:t Larsparken, till höger i bild. Källa: Ramboll.



Bilden tagen från S:t Lars visar Ågatans sträckning med Domkyrkan i fonden och omgivande stenstad. Källa: Ramboll.



Siktstråk söderut längs Borgmästargatan mot S:t Larskyrkan. Källa: Ramboll.



Hospitalstorget. Källa: Ramboll.



Storgatan i öst-västlig riktning. Mot S:t Larskyrkan till vänster i bild öppnar stadslandskapet upp sig i S:t Larsparken. Källa: Ramboll.

Ett urval av Linköpings centrala parker

Trädgårdsföreningen är stadens förnämsta park och bildades 1859. Parken gestaltades som en tysk romantisk promenadpark, en härskande stil under tiden, karakteriserad av snirklande gångar och väl beräknade utsikter och perspektiv. Parken har en tydlig stadsparkskaraktär med sin storlek och rika utbud av aktiviteter och olika miljöer.

Domkyrkoparken, med sitt stora och högt belägna parkrum, domineras av domkyrkan. Parkrummet har en storlek som möter upp mot domkyrkans volym och ger den ett respektavstånd och en vacker inramning. Parken är sedan länge hävdad som stadens äldsta kyrkogård och första offentliga gröna rum.

Borggårdsparken är ursprungligen en trädplanterad promenadpark från 1860-talet. I anslutning till slottet, landshövdingens residenset, och genomkorsad av vägen till kyrkogården och malmen användes den till särskilda ceremonier, parader och musik. Parken domineras idag av de gamla träden som skapar en stor lövsal.

Kungsträdgården har odlings- och parktradition sedan 1130-talet vilket är den längsta för en park i Sverige. Parken är dokumenterad från 1600-talet. Kungsträdgårdens stilträdgård med Karpdamarna är landshövdingens privata trädgård och tillgänglig endast vid särskilda tillfällen. Landstatsparken ligger mellan Kungsträdgården och Landstatshuset i den medeltida gränsen mellan stad och landsbygd. Parken fick sin nuvarande utsträckning och gestaltning i samband med byggandet av landstatshuset 1973. Landstatsparken bildar tillsammans med Slottsparken, Biblioteksparken, Domkyrkoparken och Borggårdsparken en värdefull sammanhållen kulturmiljö.

Biskopsparken/Konserthusparken utgjorde under flera århundraden mark för kyrkans självhushåll. På 1980-talet uppfördes Linköpings Konsert- och kongressbyggnad.

St Larsparken – Parken/torget har en händelserik historia och skiftande användning från ceremonium till straffplats, musikcentrum och finansiellt centrum kantad av bankpalats. Miljön runt kyrkan består av tre delar; ett kyrkotorg längs S:t Larsgatan, gräsytor längs kyrkobyggnadens långsidor och i öster en modern parkmiljö med lekplats. Parken visar en lång kontinuitet på platsen som viktig offentlig mötesplats.

Seminarie-trädgården anlades sommaren 1926. Trädgården nyttjas idag som skolgård och seminariebyggnaden som skola.

Värdebärande karaktärsdrag

- Miljön kring domkyrka och slott som uttryck för Linköping som maktcentrum
- Domkyrkan som landmärke och orienteringspunkt i staden och från den omgivande slätten
- Planmönster som speglar många utvecklingskedan från medeltiden fram till och med idag
 - Kvarvarande medeltida gatu- och tomtstrukturer
 - Kvarter i rutnät
 - Uttryck för modernismens stadsomvandlingar
- Storgatan som stadens axel och dominerande rörelsestråk över tid
- Den generellt låga bebyggelseskalan, undantaget kyrkorna och bebyggelse samlad vid Stora torget
- Stadskärnans torg och deras skilda uttryck som gestaltade rum och mötesplatser
- Parker och trädgårdar med dess sinsemellan olika uttryck och funktion
- Utblickar från Stora torget och långa siktstråk längs med Storgatan

Råd vid lokalisering och utformning

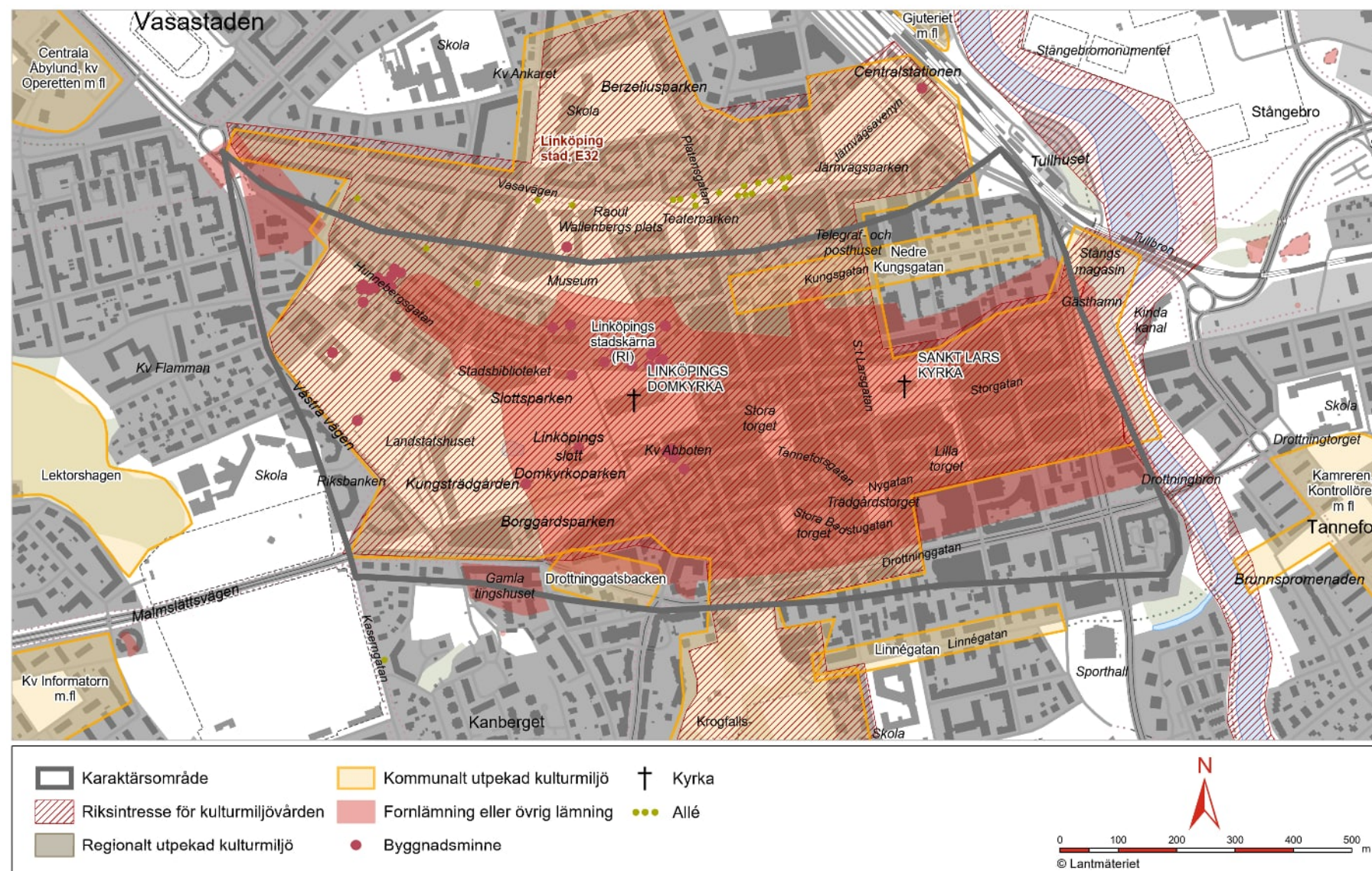
Råd för lokalisering och utformning utgår från att järnvägsanläggningen går i tunnel genom innerstaden. Det innebär att eventuell påverkan framförallt förutsätts ske genom upp- och nedgångar och ventilationsanläggningar.

Eventuella risker för sättningar och vibrationsskador i den fysiska miljön är beroende på järnvägens lokalisering i plan och profil och utreds därför i kommande skede, när lokalisering inom korridor bestäms.

Generellt gäller att riksintresset ska beaktas och dess värden och uttryck får inte påtagligt skadas. Inom riksintresset finns utpekade byggnader, gårdsmiljöer samt gator, torg, parker och grönytor av kulturhistoriskt värde.

Linköpings innerstad är känslig för förlust och fragmentering av värdebärande uttryck som berättar om stadens utveckling över tid. Kvarter som präglas av en småskalig, organisk och ålderdomlig karaktär och struktur är generellt känsliga för nya visuella uttryck som riskerar att påtagligt förändra miljöernas karaktär. De bevarade byggnaderna och gatustrukturerna är en förutsättning för upplevelsen och förståelsen av stadens historia. Det gäller exempelvis området runt Domkyrkan och den gamla infarts- och handlegatan Hunnebergsgatan. Kvarter och gator dominerade av stenstadens och modernismens ideal bedöms som generellt mer tåliga för förändring. Det beror på en allmänt större bebyggelseskala i en rätvinklig struktur. Tillsammans ger det en mer storskalig och tydlig grammatik som bedöms ha större utrymme att fånga upp nya tillägg utan att det påverkar läsbarheten av stadens utvecklingskedan. Upp- och nedgångar bör förläggas så att de stärker historiska och nutida viktiga rörelsestråk och offentliga rum i stadskärnan.

Karta över karaktärsområdet Den historiska stadskärnan. Stadens kulturlager är skyddat som fornlämning.



Anläggningen bör inte förläggas och utformas så att den riskerar att fragmentera viktiga historiska samband och strukturer. Det kan till exempel innefatta utblickar från staden mot omgivande slätt, medvetet gestaltade siktstråk i stadsrum eller funktionella kopplingar mellan olika bebyggelsemiljöer. I starkt symboliska stadsrum av olika slag bör lokalisering undvikas eller utformas med stor medvetenhet gentemot hur den befintliga miljön används och uppfattas av människor. Det gäller platser, byggnader eller strukturer som kan ha en särskild plats i människors medvetande genom minnen, litteratur eller konst. Det kan även handla om historiska parker och grönstråk vars kulturhistoriska värden ligger till grund för människors nyttjande och upplevelser. Av symbolisk betydelse är också monumentalt gestaltade stadsrum, byggnader eller strukturer som uttryck för makt. Nya visuellt dominerande inslag i staden kan påverka möjligheten att läsa och förstå maktspråket i stadslandskapet. I linje med detta bör anläggningen inte konkurrera med betydelsefulla landmärken såsom innerstadens kyrkobyggnader.

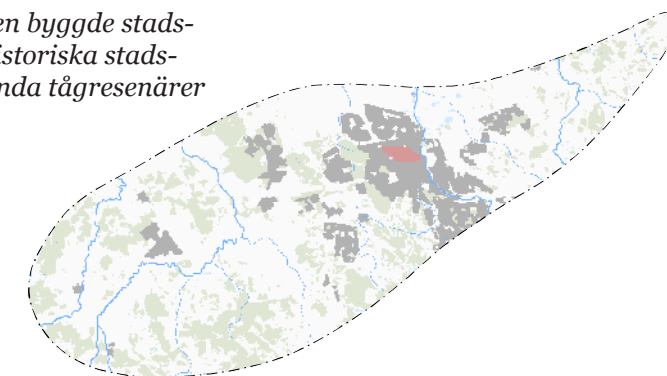


Siktstråk söderut längs med Hunnebergsgatan mot Domkyrkan. Ramboll



Järnvägsavenyn med centralstationen i fonden.

Med influenser från europeiska storstäder såsom Paris och Wien byggde stadsplaneringen på dåtidens idéer med esplanadsystem runt den historiska stadskärnan. Järnvägsstationen var nod i utbyggnaden där nyanlända tågresenärer skulle möta en attraktiv och representativ del av staden.



Vasastaden

Nordväst om stadskärnan, med medeltida anor, ligger stadsdelen *Vasastaden* vars utbyggnad främst domineras av perioden från förra sekelskiftet till slutet av 1940-talet. Bebyggelsen är inordnad i tydliga kvarter som omges av allmänna gator. Öppna platser, parker och esplanader kompletterar bebyggelsen.

Järnvägen utgör en tydlig gräns mellan stadskärnan och industriområdet norr om staden. Centralstationen i nyrenässans uppfördes åren 1871–1872 och är idag byggnadsminne (Se Formella skydd och utpekanden). *Järnvägsparken*, anlades i samband med stationens tillkomst och bygger på en stadsplan från 1878 och idén med boulevarder runt den historiska stadskärnan. Parken är därför en del av parkstråk med fortsättning via *Vasavägen*. Till järnvägsmiljön hör även SJ:s expeditionsbyggnad för gods, lokstallar samt teknisk utrustning i form av vändskivor som är fysiskt kopplade till lokstallarna.

Vasavägen är en gestaltad boulevard med bland annat exempel på ståndsmässigt utformad bostadsarkitektur från decennierna runt det förra sekelskiftet med järnvägsstationen i monumentalt fondläge i öster. Vid andra änden av Vasavägen ligger *Östergötlands museum* vid *Raoul Wallenbergs plats*. Byggnaden är uppförd i funktionalistisk stil som en avslutande fondbyggnad av den alléplanterade paradgatan. Museet bildar tillsammans

med Raoul Wallenbergs plats och kopplingen till Vasavägen en helhet. Från platsen finns också medvetet utformade vyer mot biskopsgården och Domkyrkan.

I anslutning till Raoul Wallenbergs plats ligger *Teaterparken*. Parken omsluter teaterbyggnaden och stärker miljöns historiska sammanhang då de är planerade samtidigt.

Den västra delen av Vasastaden är indelad utifrån en karaktäristisk solfjädersformad plan utifrån idén att bygga en trädgårdsstad utanför dåvarande stadskärnan. Kvarteren *Alrunan* och *Ankaret* är bebyggda enligt detta ideal med stadsvillor från början av 1900-talet. Kvarterens historiska nyttoträdgårdar ger fortfarande kvarterens inre en grön inramning. Till större delen präglas dock området av bebyggelse i funktionalistisk stil från 1930–1940-talet uppförd enligt hus-i-park-idealet. Husen är placerade i eller nära kvartersgränser och formar tydliga gaturum. En öppen kvartersstruktur med mellanrum mellan husen är det vanliga, även om det finns exempel på slutna kvarter. Bebyggelsen är tre till sex våningar.

Stadsdelen rymmer flera skolor som viktiga uttryck för Linköpings kulturmiljöprofil som lärdomsstad. *Katedralskolan* från 1915 i monumental nationalromantisk stil kompletterad med *Berzeliparken* anlagd som

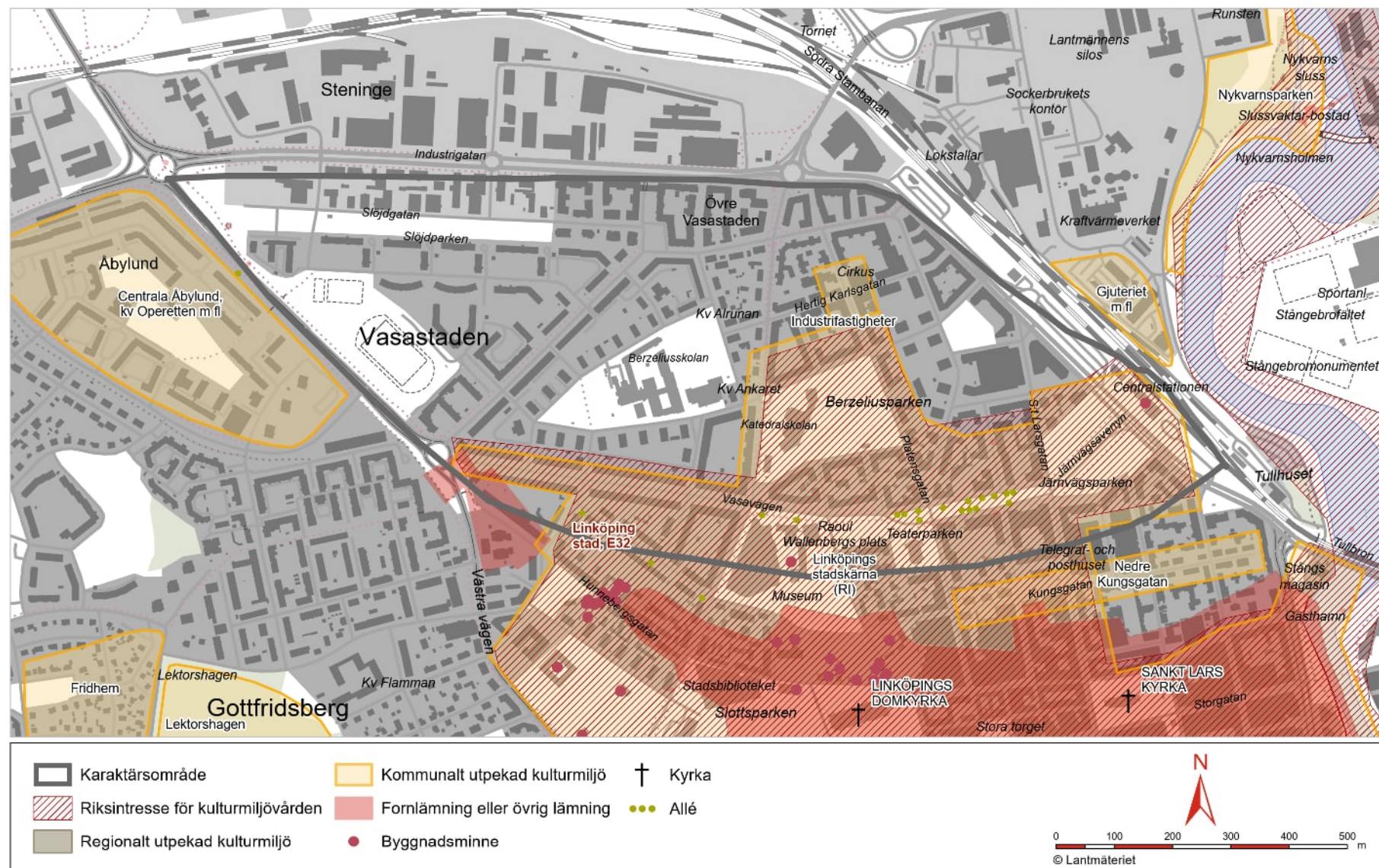


Flygvy över Vasastaden. På fotot syns Katedralskolan med Berzeeliparken. Foto: Einar Jagerwall. Källa: Digitalt museum.



På flygfotot från 1995 syns kvartersstrukturen i stadsdelens västra delar. Centralt i bilden syns Berzeliuskolan. Källa: Digitalt museum.

Karta över karaktärsområdet Vasastaden.



prydnadsförgård till skolan i en stram klassicerande stil. *Berzeliuskolan* i funktionalism från 1953 är ett annat exempel på skolbyggnad.

I Vasastaden finns en tidigare cirkusbyggnad. *Cirkus* är en av landets fyra kvarvarande liknande byggnader och var under en lång tid en viktig del av evenemangs- och nöjesscenen i staden.

I hörnet av korsningen *Hertig Karls gatan* och *Platens gatan* ligger en kvarvarande industrimiljö med gamla linnefabriken och Forslunds verkstäder. Industrimiljöerna i Vasastaden utformades med höga arkitektoniska ambitioner för att smälta in i stadsbilden.

Övre Vasastaden har nyligen omvandlats till flerbostadsområde med stadsmässig bebyggelse, som utgör en tydlig bebyggelsefront mot spårområdet norr om stadsdelen. Den moderna bebyggelsen har över tid ersatt den tidigare småskaliga industribebyggelsen längs *Industrigatan*. Bebyggelsen utgör en tydlig kontrast till kvarvarande industriverksamheter med bebyggelse i 6–15 våningar.

Abisko centrum planerades 1953 som det första större centrumet utanför city, lokaliserat i en viktig korsning mellan Vasastaden, Åbylund och Gottfridsberg. Det utformades för handel och verkstäder kring två torgplatser.

Värdebärande karaktärsdrag

- Järnvägsområdet med stationsbyggnad som fondbyggnad med anslutande järnvägsplan och avn
- Vasavägen som gestaltad boulevard
- Stenstadens kvartersstad med imponerande arkitektur från tiden vid förra sekelskiftet
- Siktstråk mot Domkyrkan
- Siktstråk mot fondbyggnader såsom järnvägsstationen och Östergötlands museum
- Solfjäderformat stadsmönster, delvis utbyggt med trädgårdsstad och framför allt enligt funktionalismens ideal om hus-i-park
- Skol- och industribyggnader från olika epoker
- Cirkus som uttryck för Linköpings forna nöjesliv
- Stora teatern i jugendstil med anslutande Teaterpark som en helhetsmiljö från tiden kring förra sekelskiftet
- Raoul Wallenbergs plats och Östergötlands museum som en modernistisk helhetsmiljö
- Parker och trädgårdar med dess sinsemellan olika uttryck och funktion



Raoul Wallenbergs plats med länsmuseumet rakt fram i bild. Foto från 1944. Källa: Digitalt museum.

Råd vid lokalisering och utformning

Råd för lokalisering och utformning utgår från att järnvägsanläggningen går i tunnel genom innerstaden men även från markförlagt alternativ norr om Vasastaden.

Eventuella risker för sättningar och vibrationsskador i den fysiska miljön är beroende på järnvägens lokalisering i plan och profil och utreds därför i kommande skede, när lokalisering inom korridor bestäms.

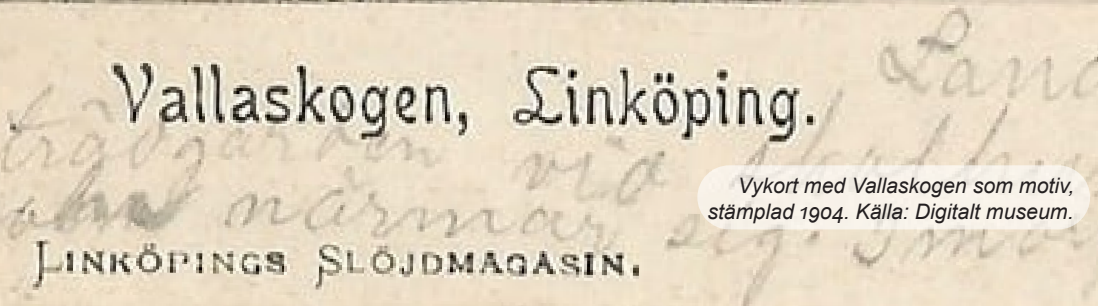
Generellt gäller att riksintresset ska beaktas och dess värden och uttryck får inte påtagligt skadas. Vasastaden är känslig för förlust och fragmentering av värdebärande uttryck som berättar om stadens utveckling över tid.

För tunnelalternativ där påverkan förutsätts ske genom framförallt upp- och nedgångar och ventilationsanläggningar bedöms såväl den regelbundna rutnätsplaner som präglar stenstaden som funktionalismens mer öppna kvartersstrukturer generellt som mer tålig för förändring. Det förutsätts att förändring görs på ett platsanpassat sätt. Exempelvis bör förändringar ske inom ramen för befintliga gatusträckningar och kvartersindelningar och deras specifika karaktär.

Lokalisering och utformning bör värna Vasavägen uttryck som gestaltad boulevard, vilket bland annat innefattar dess gröna karaktär. Samtidigt utgör gatan ett exempel på en värdefull kulturmiljö där tillägg är möjliga om de görs på rätt sätt. Den representativa gatans funktion bedöms kunna stärkas som offentligt rum, mötesplats och gång- och cykelstråk med en stark koppling till en framtida järnvägsstation.

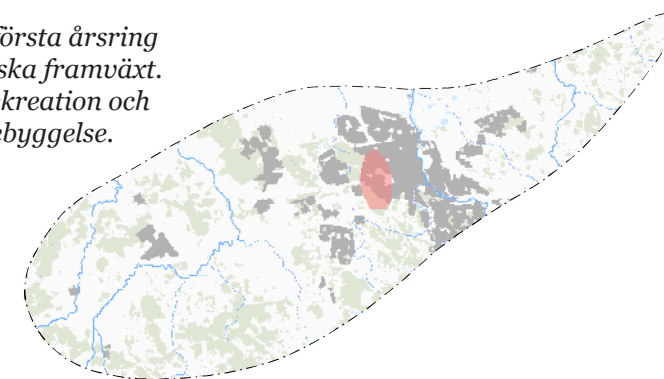
Befintliga landmärken bör fortsatt vara dominerande i stadsbilden. Siktstråk mot Domkyrkan, järnvägsstationen och Östergötlands museum och andra signaturbyggnader bör värnas. Rumsliga och visuella samband mellan stationsbyggnaden och Järnvägsplanen bör beaktas. Utmed Vasavägen bör stadsrummen vid Teatern och Teaterparken samt Östergötlands museum och Raoul Wallenbergs plats bibehålla sina respektive sammanhållande uttryck.

Järnväg och station i markförlagt läge utmed befintliga spår bör värna och ta tillvara äldre industrimiljöer.



Vykort med Vallaskogen som motiv, stämplat 1904. Källa: Digitalt museum.

I karaktärsområdet finns bostadsområden som representerar Linköpings första årsring av förstäder. Här finns även representativa miljöer för stadens modernistiska framväxt. Sparade grönområden som berättar om stadens planering för hälsa och rekreation och friluftsmuseet Gamla Linköping är ett dokument över stadens historiska bebyggelse.



Gottfridsberg och Valla

När staden växte under 1880-talet uppfördes den första förortsbebyggelsen i stadsdelen Gottfridsberg. I stadsdelen finns olika typer av bostadsbebyggelse gällande byggnadstyp, utformning och byggnadsår, med såväl enfamiljs- som flerfamiljshus blandat med grönområden och verksamheter. Delar av området ligger högt och vissa lägenheter har utsikt över Östgötslätten och sjön Roxen.

Parkmiljön *Lektorshagen* minner om stadsjordarnas ekonomiska betydelse för stadens invånare. På 1600-talet omvandlades Lektorshagen till betesmark. Verksamma vid skolor i Linköping fick lön genom försäljning av det boskapen på marken producerade. Parken är därför också ett dokument över den forna betesdriften och gångna tiders avlöningssätt i natura. År 1908 började Linköpings stad arrendera Lektorshagen då man ansåg att området var av rekreativt värde för närboende, som sedan år 1906 hade betraktats som park. Intill Lektorshagen ligger kvarteret *Flamman* med Linköpings första studentbostäder från 1964.



Egna hem i Gottfridsberg. Foto från 1916. Källa: Digitalt museum.

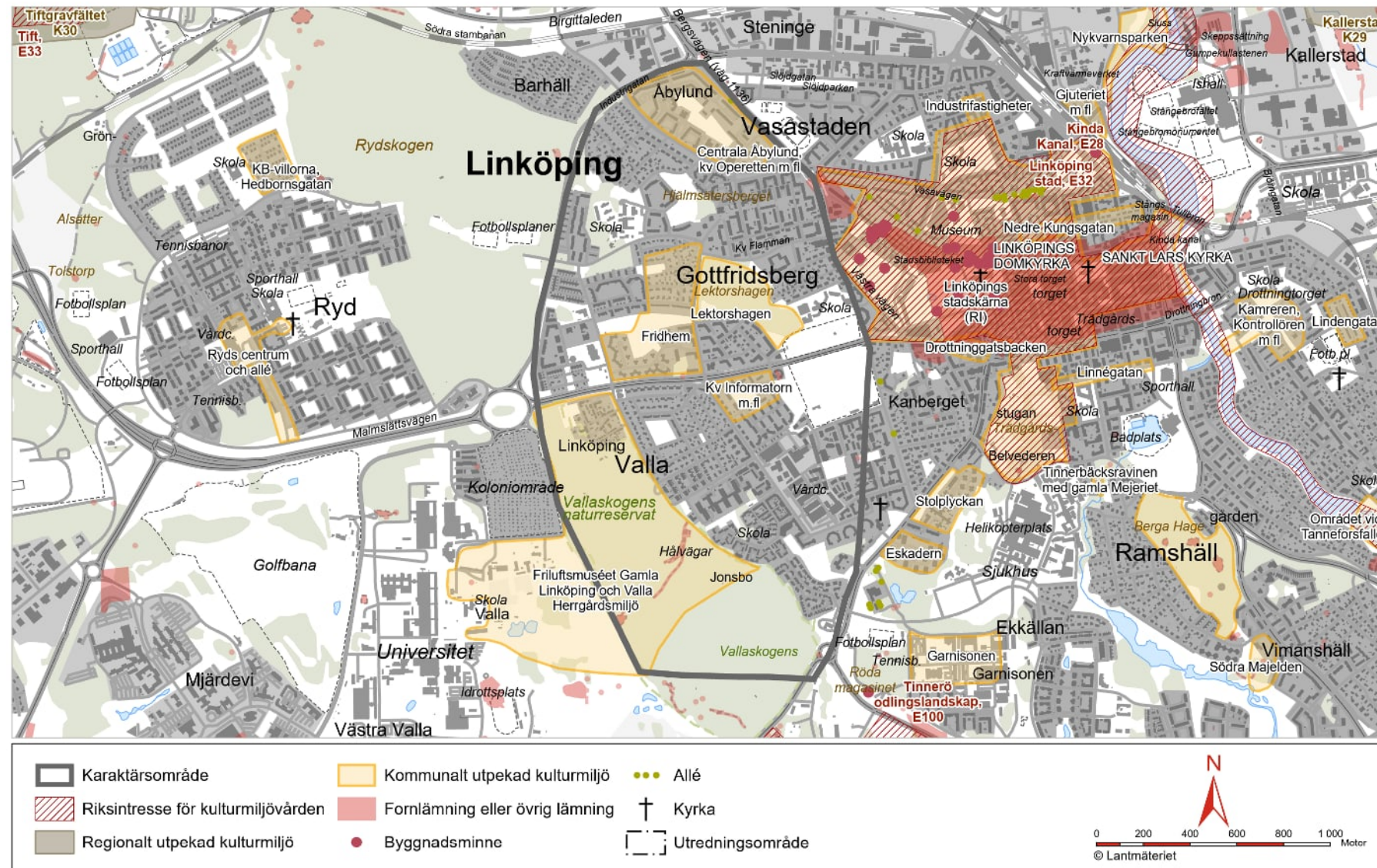
I *Fridhem* finns Linköpings första egnahems- och koloniområde från tidigt 1900-tal. Egnahemsområdet skapades som ett led i satsningar på bättre boendemiljöer i början av förra seklet och innebar bland annat lek- och rekreationsområden mellan områdets olika bebyggelsestyper. I Fridhems södra delar finns kedjehus och så kallade stjärnhus från 1950-talet, planerat fritt från körbara utfarter och med så kallade "matargator" och "bigator" in och ut ur området.

Bostadsområdet *Åbylund*, färdigställt 1956 i Gottfridsbergs nordöstra del, är Linköpings första "sovstad" och det första trafikseparerade området. Stor hänsyn togs till den ökade bilismen med gott om parkeringsgarage och markparkeringar. Området bestående av sjutton stora bostadshus grupperades kring ett centralt lekfält. Höjderna är anpassade så att husen så lite som möjligt ska skymma utsikten för Tornhagens utsikt över sjön Roxen. Bostadshusen har hög exteriör bevarandegrad från 1950-talet. *Hjälmsätersberget* med dess 1950-talsbebyggelse är också ett gott exempel på Linköpings modernistiska framväxt.



Gottfridsberg. Källa: White Architects.

Karta över karaktärsområdet Gottfridsberg och Valla.



Värdebärande karaktärsdrag

- Bebyggelsens årsringar, olika typer av bostadsbebyggelse gällande byggnadstyp, utformning och byggnadsår
- Friluftsmuseet Gamla Linköping
- Parker, begravningsplatser och grönområden såsom Griftegårdarna, Vallaskogen, Lektorshagens parkmiljö och Hjärmsätersberget

Råd vid lokalisering och utformning

Genom stadsdelarna går en eventuell lokalisering i tunnel. Det innebär att eventuell påverkan framförallt riskerar att ske under byggskede samt genom vibrationer och ventilationsanläggningar.

Gottfridsberg och Valla är känsliga för förlust och fragmentering av värdebärande uttryck som berättar om stadens expansion västerut med bland annat exempel på tidig förortsbebyggelse.

Visuella samband mellan högre liggande bostadsområden och omgivande slätt samt Roxen bör beaktas.

Upprätthåll tillgängligheten till historiska parker och grönområden. Skogsområden samt historiska ängs- och betesmarker som i modern tid bibehållits som gröna områden i och i anslutning till staden bör bibehålla sin funktion. Intrång bör inte ske i Vallaskogen på ett sådant sätt att den påverkar områdets karaktär som sammanhängande skogsområde. Tunnelmynningar bör inte förläggas i skogen.

Vid tunnel under värdefulla bebyggelsemiljöer bör bebyggelse bevakas utifrån vibrationssynpunkt.

I Valla finns karaktäristisk bebyggelse från bland annat 1960- och 1970-tal. Bebyggelsen anlades på före detta jordbruksmark hörande till gårdar som Valla och Mjärdevi. I östra Valla ligger *de Centrala griftegårdarna*, med sinsemellan olika karaktär. Den äldsta av dessa kyrkogårdar anlades 1811 efter ritningar av en av Sveriges mest kända trädgårdsarkitekter, Fredrik Magnus Piper.

Delar av *Vallaskogen* var tidigare kunglig jaktmark. Skogen har även använts som utmark till Valla gård. När *Valla gård* med mark togs över av Linköping stad fastslogs att skogen skulle bevaras och att Friluftsmuseet *Gamla Linköping* skulle bildas. Friluftsmuseet består av ett hundratal

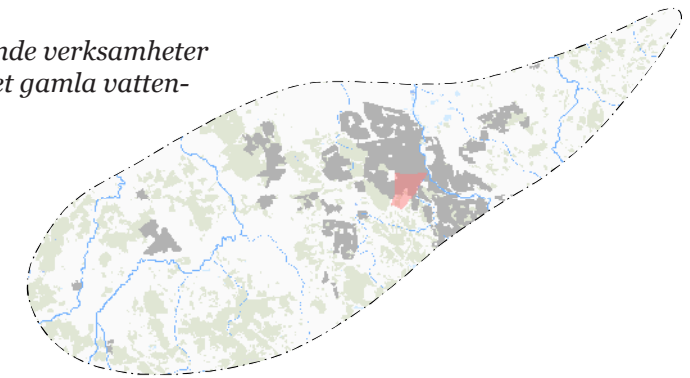
byggnader i stads kvarteren, ordnade efter Linköpings historiska stadsplan samt gårdsbebyggelsen på Valla gård. Miljön har ett starkt lokalhistoriskt värde genom att kunskapen om stadens historia finns fysiskt bevarad i de flyttade byggnaderna.

Vallaskogen möjliggör för stadens invånare att förstå skogens historiska användning samt hur relationen mellan byars inägor och utmarker såg ut. I Vallaskogen finns fornlämningar såsom gravar, boplatser, stensträngar och hålvägar från både järnåldern och senare tider. Valla koloniområde bildades 1945 av lotter flyttade från annat område.



Allén vid Grenadjärsparken.

Stadsdelarna söder om staden rymmer för staden identitetsbärande verksamheter och miljöer såsom Universitetssjukhus, tidigare regemente och det gamla vattentornet. Ett grönt parksstråk löper genom stadens södra delar.



Södra staden

Söder om *Drottninggatan*, som tillkom i 1850 års stadsplan, präglas staden av låg bebyggelse. *Linnégatans* äldsta byggnader är från 1890-talet. Flertalet byggnader längs gatan har karaktärsgivande förgårdar. Linköpings idag långsmala form uppstod i hög grad under 1900-talets stadstillväxt söderut.

Kanberget är en av Linköpings högsta punkter. Uppe på berget finns det gamla vattentornet uppfört 1910 som utgör ett tydligt landmärke i staden. Vattentornet är idag ombyggt till privatbostad. Inom området *Kanberget* består bebyggelsen främst av bostäder. Vid *Kaserngatan* finns flera kasernbyggnader uppförda tidigt 1900-tal respektive 1940-tal kvar. På andra sidan *Kaserngatan* finns en sammanhållen bebyggelse med stadsvillor 1920-talsklassicism.



Damm i Grenadjärsparken. Parken är en del av ett grönt stråk genom södra delarna av staden.

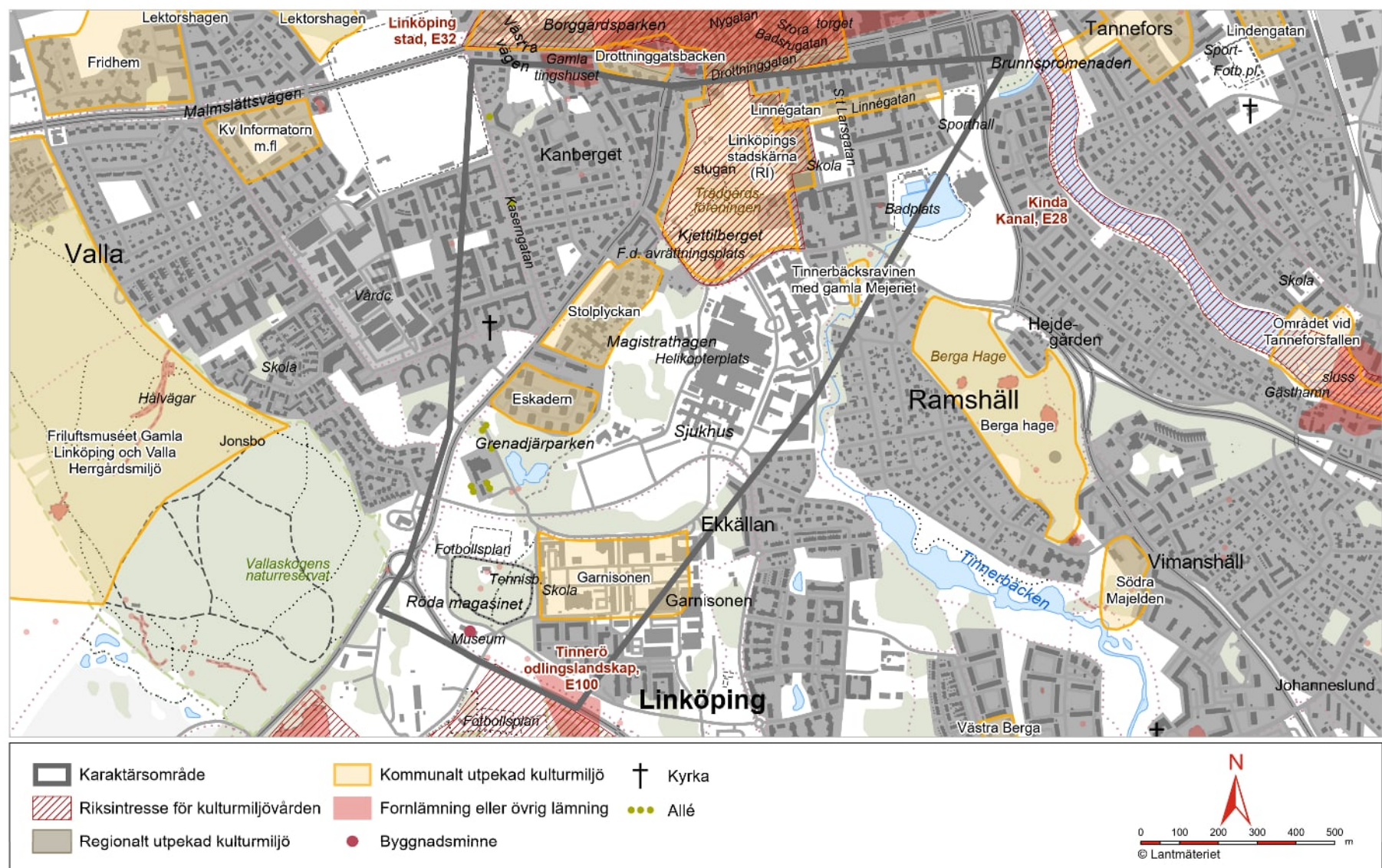
I karaktärsområdet ligger området *Ekkällan* med *Linköpings universitetssjukhus*. Hit flyttade sjukhusfunktionen redan i slutet på 1800-talet från innerstaden. Under åren 1965–1975 byggdes huvudblocket med flera större byggnader. Vid *Tinnerbäcksravinen* intill sjukhusområdet ligger *gamla Mejeriet*, en av Linköpings äldsta industribyggnader.

Garnisonen är idag en stadsdel i Linköping, som tidigare var platsen för de nedlagda militära förbanden Livgrenadjärregementet (I 4) och Svea artilleriregemente (A 1). Kasernbyggnaderna med dess monumentalt präglade bebyggelse från 1920-talet vittnar om Linköpings militära historia. Placeringen på en höjd med utblick över staden är karaktäristiskt för militära anläggningar från det tidiga 1900-talet.



Garnisonen med bebyggelse från 1920-talet.

Karta över karaktärsområdet Södra staden.



Vy från Trädgårdsföreningen mot staden och Domkyrkan. Källa: Digitalt museum.

Värdebärande karaktärsdrag

- Militära bebyggelsemiljöer och anläggningar
- Grönt stråk genom staden med Trädgårdsföreningen, Magistratshagen och Grenadjärparken ut mot Tinnerö
- Bostadsområden planerade och uppförda utifrån modernistiska ideal kring 1900-talets mitt
- Egnahemsbebyggelse från tidigt 1900-tal
- Bevarad naturmark som minner om tidigare markanvändning
- Universitetssjukhuset

Råd vid lokalisering och utformning

Genom karaktärsområdet går en eventuell lokalisering av järnväg i tunnel. Det innebär att eventuell påverkan framförallt riskerar att ske under byggskede samt genom vibrationer och ventilationsanläggningar.

Linköpings södra delar är känsliga för förlust och fragmentering av värdebärande uttryck som berättar om hur staden växt söderut över tid. Bostadsområdena är topografiskt varierade. Utblickar från höjder och visuella samband mellan olika delar av stadsbebyggelsen bör värnas.

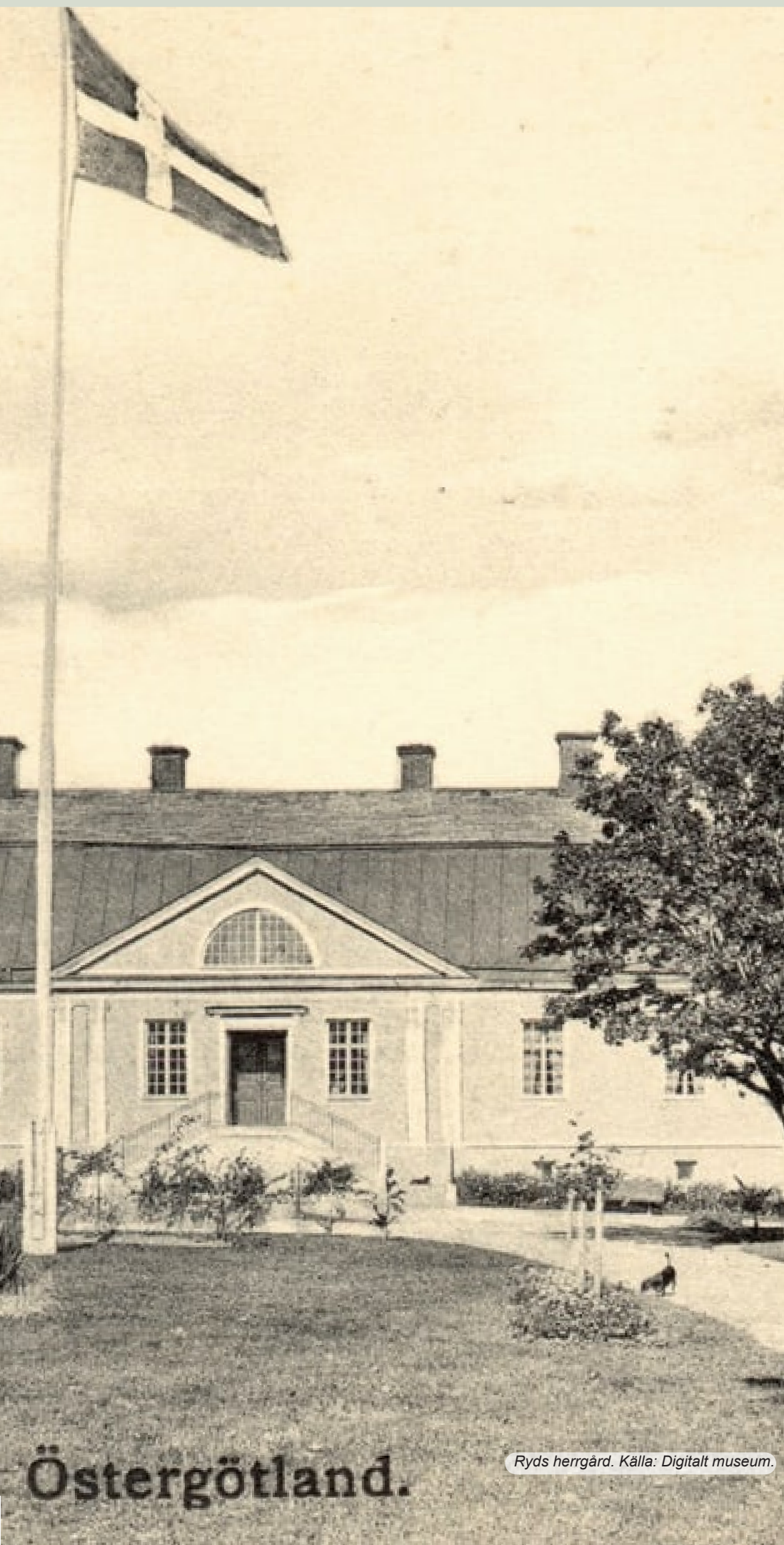
Anläggningen bör inte förläggas och utformas så att den riskerar att fragmentera viktiga historiska samband och strukturer. Undvik exempelvis fragmentering av det gröna parkstråket genom staden. Kopplingen mellan Garnisonen och Grenadjärparken bör upprätthållas samt deras militärhistoriska relation till Tinneröområdet. Tunnelmynning i området bör undvikas för att inte påverka dessa miljöer och samband negativt.

Grenadjärparken, anlades under 1920-talet av Livgrenadjärsregementena i samband med uppförandet av Garnisonen. Parken har nationalromantisk karaktär och utgör ett sent exempel på parkanläggningar med tydligt fokus på svenska och lokala material. Vid Infanterivägen ligger byggnadsminnet *Röda magasinet*.

Trädgårdsföreningen bildades i mitten på 1800-talet i syfte att sprida intresset för odling. I parken ligger *Krogfallsgården* med två röda timmerhus ditflyttade från Kinda. Grönområdet rymmer även *Belvederen*, uppfört som utkikstorn i slutet av 1800-talet, beläget på *Kjettilberget* som fram till 1600-talet användes som plats för avskräckande avrättningar.

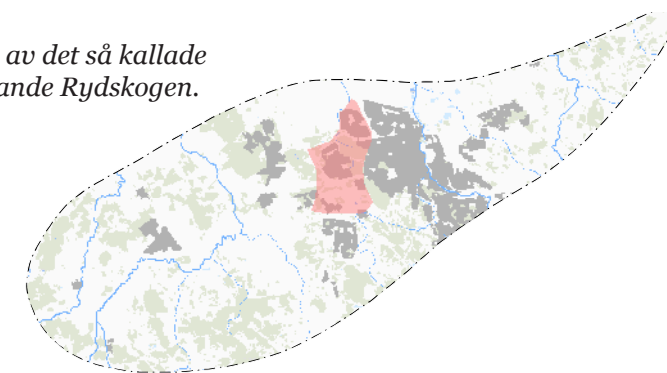
Karaktärsområdet innehåller förutom de anlagda parkerna sparad naturmark i grönområdet *Magistratshagen* som minner om tidigare markanvändning som ängs- och betesmark. Karaktärsdraget återfinns även i det angränsande området *Ramshäll* med *Berga hage* som tidigare var betesmark. Magistratshagen, Trädgårdsföreningen och Grenadjärparken bildar tillsammans ett grönt stråk in mot innerstaden från Tinnerö.

Söder karaktärsområdet fortsätter 1950-talets bostadsområden att avlösa varandra; *Johannelund*, *Vimanshäll* och *Berga* är exempel på dessa.



Ryds herrgård. Källa: Digitalt museum.

Stadsdelarna Skäggetorp och Ryd längs med Södra stambanan är delar av det så kallade miljonprogrammet. Egnahemsområdet Barhäll gränsar till den närliggande Rydskogen.



Västra ytterstaden

Den kompletta miljonprogramsstadsdelen *Skäggetorp* är utformad med trafikseparering med en ringled och grönytor, och utgör tillsammans med *Ryd* en tydlig representant i Linköping för rekordårens byggande. I stadsdelen är de olika delbostadsområdena grupperade runt det centralt belägna parkområdet. Bebyggelsen är låg och manifesteras inte ut mot det omgivande landskapet, undantaget kyrkan och ett högre senmodernistiskt centrumhus vilket utgör ett landmärke från omgivande trafikleder. Den låga bebyggelsen möjliggör långa siktlinjer ut mot den öppna slätten och sjön Roxen. Intill Skäggetorp ligger koloniområdet *Ullevi*. Inom grönområdet mellan järnvägen och Skäggetorp finns rester av kulturlandskap med fornlämningar och bevarad bebyggelse kopplad till handelsträdgård från tidigt 1900-tal. Bebyggelsen berättar om landskapet innan bostadsområdenas expansion efter 1900-talets mitt.

Bebyggelsen i Ryd är uppförd runt *Ryds gård*, tidigare en av Linköpings större gårdar. Gårdens karaktärsdrag syns fortsatt i Ryds centrum med bevarad huvudbyggnad, allé och ekar. Det tidigare spannmålsmagasinet har byggts om till kyrka. Stadsdelen byggdes ut under 1960-talet och är



Bebyggelse i Barhäll med parken invid Södra stambanan till höger utanför bild.

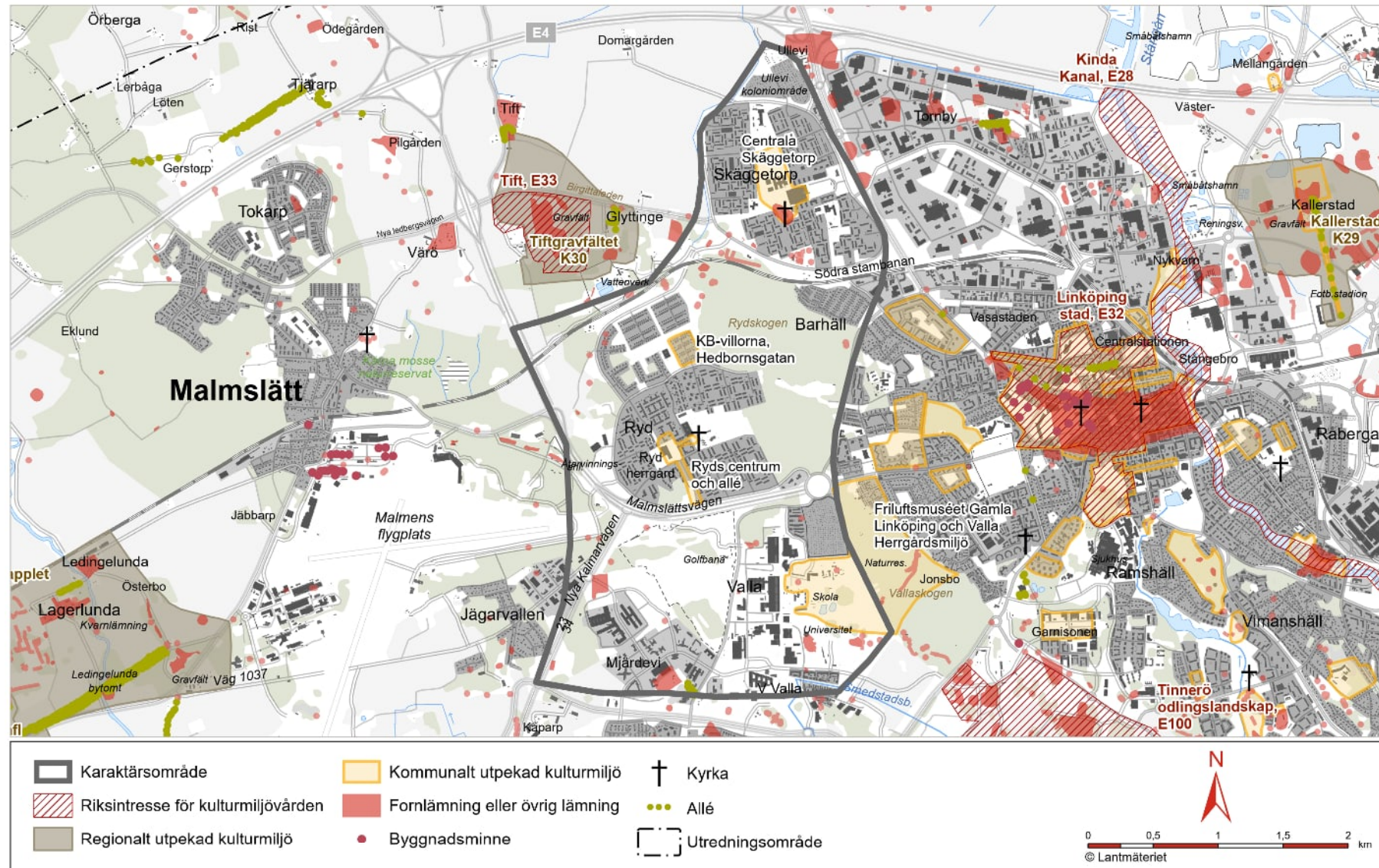
representativ för rekordårens bebyggelse. I Ryd finns de första *KB-villorna*, en ny form av hus som producerades i Linköping från 1960-talet och som medgav en flexibel planlösning.

Egnahemsområdet *Barhäll* byggdes ut mellan 1940- och 1960-talet. Bostadsområdets parkmiljö utgör ett grönt band mellan järnvägen och småhusområdet och består av äldre ädellövträd som följer spårets sträckning.



Staden har växt västerut med Åbylund och Skäggetorp som syns i bakgrunden. Foto taget längs med Hunnebergsgatan. Källa: Digitalt museum.

Karta över karaktärsområdet Västra ytterstaden.



Bostadsområden omgärdar skogsområdet *Rydskogen*. Skogen har tidigare använts som utmark av närliggande gårdar och rymmer ett antal fornlämningar, stensträngar, stensättningar och gravfält. Lämningarna berättar om hur platsen varit central för omgivande bosättningar med tillhörande jordbruk och djurhållning. Som rekreationsområde är Rydskogen ett uttryck för välfärdssamhällets strävan att se till att det fanns möjligheter till grönområden och friluftsliv även för de som inte ägde mark.

Malmslättsvägen har sin grund i gamla Eriksgatan och går in i centrala Linköping. Söder om Malmslättsvägen öppnar landskapet upp sig i en för Sverige tidigt anlagd golfbana i mitten av 1900-talet.

Med Linköpings universitet, campus Valla och *Mjärdevi Science Park* väster om Vallaskogen bygger Linköping vidare på sin tradition av högre utbildningar och forskning.

Värdebärande karaktärsdrag

- Skäggetorp med grupperade bostadshus och grönområden
- Ullevi koloniområde
- Ryds gård med huvudbyggnad och allé
- KB-villorna
- Barhälls småhus och parkmiljö intill järnvägen
- Bevarad bebyggelse kopplad till handelsträdgård
- Rydskogen som speglar stadens ambition att möta den växande stadsbefolkningens behov av rekreationsmöjligheter.
- Lämningarna i Rydskogen samt i grönområde vid järnvägen
- Malmslättsvägens sträckning med grund i Eriksgatan



Mikaelkyrkan i Ryd. Källa: Digitalt museum.

Råd vid lokalisering och utformning

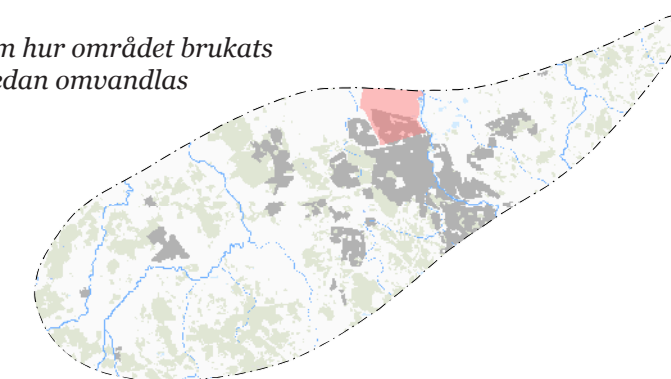
Södra stambanan löper genom karaktärsområdet och utgör en befintlig barriär. En samlokalisering med Södra stambanan kommer att leda till en förstärkt barriäreffekt i Rydskogen. Flera av de spårnära kulturmiljöerna har tillkommit efter stambanan och förhåller sig till den, exempelvis Barhäll med park. En lokalisering inom området bör ta hänsyn till Rydskogen med stigsystem och fornlämningar samt bebyggda kulturmiljöer. Samband mellan omkringliggande bostadsområden och Rydskogen bör bevaras. Bankhöjden bör förhålla sig till Södra stambanans bankhöjd. Rydskogen bör skyddas från buller för att bibehålla upplevelsevärden.

Malmslättsvägen mellan Vallarondellen och Ryds trafikplats har sin grund i Eriksgatan men utgör idag en rörelsebarriär. En lokalisering till tunnel under Linköping kan komma att mynna i södra delen av karaktärsområdet. Järnvägen bör lokaliseras parallellt med Malmslättsvägen, för att dels bibehålla vägens sträckning, dels minimera fragmentering av de öppna markerna söder om vägen. Efter skärning bör bankhöjden förhålla sig till Malmslättsvägens bankhöjd.

Vid lokalisering intill E4 bör fragmentering av historisk odlingsmark minimeras. Mark mellan befintlig infrastruktur och planerad järnväg som är för liten eller för fragmenterad för att odla riskerar växa igen. Planerad järnväg bör lokaliseras på så låg bank som möjligt, för att bibehålla odlingslandskapets öppenhet. En högre bankhöjd än E4 bedöms resultera i att siktlinjerna mot sjön Roxen och slättens historiska odlingslandskap gå förlorade.



En handels- och industrimiljö knuten till bilismen berättar om hur området brukats under gårdarna Tornby samt Stora och Lilla Ullevi för att sedan omvandlas fullständigt från och med 1970-talet.



Tornby

I området ligger *Tornby*, ett externt handelsområde som avgränsas av E4 och för bilister representerar staden Linköping. Bortom E4 sträcker sig ett historiskt odlingslandskap mot sjön *Roxen*. Det flacka landskapet erbjuder siktlinjer mellan det bebyggda handelsområdet samt *Roxen* och den öppna slätten.

Handelsområdet karaktäriseras av verksamheter, extern handel och industribebyggelse knutna till bilismen. Området närmast E4 är yngst, med stora byggnadsvolymer, hårdgjorda ytor och parkeringar. Innanför *Tornbyvägen* ligger de storskaliga verksamheterna *Arla* och *Scan*. De visar på den strukturella utflyttningen av industrier utanför innerstaden, som ägde rum från och med 1970-talet då industrin succesivt tog jordbruksmark i anspråk. Lokaliseringen av livsmedelsverksamheten i *Arla* och *Scan* har koppling till den tidigare verksamheten i gamla slakteriet som beskrivs i karaktärsområdet *Steninge*.

Bebyggelsen är uppförd på jordbruksmark tillhörande de gamla gårdarna *Tornby* och *Stora och Lilla Ullevi*. Idag omfattar *Tornby bymiljö* två gårdar med bevarad 1800-talsbebyggelse, och en större trädgård, som idag är integrerad med *Tornby park*. *Tornbys* stora ekonomibygnader är en viktig orienteringspunkt. Att gårdarna ligger kvar i nyexploatering är speciellt för Linköping. Miljön rymmer ett antal fornlämningar, bland annat hållristningar som tidigare kantade *Roxen*, som i samband med kanalarbetena på 1800-talets slut sänktes. Handels- och verksamhetsbyggnader runt gårdsmiljöerna försvagar dess koppling till odlingslandskapet som karaktäriserar området norr om E4. Trots det berättar handelsmiljön om hur området tidigare brukats och sedan transformerats fullständigt från och med 1970-talet.

Området avgränsas i väst av *Bergsvägen* (väg 1136) som markerar sträckningen för den historiska vägen mot *Vreta kloster*.



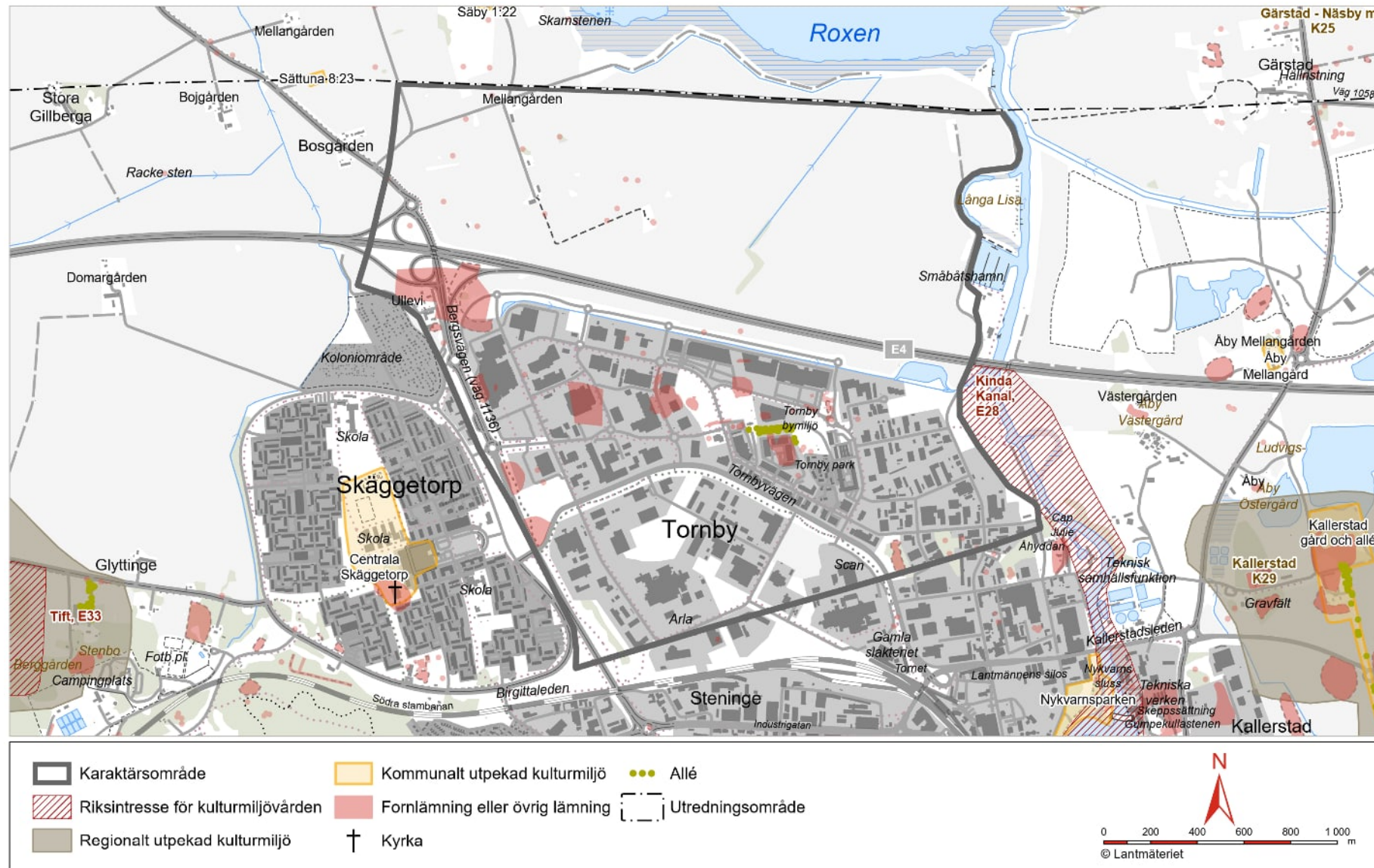
Byggandet av E4 över Stångån. Källa: Digitalt museum.



Tornby gård. Huvudbyggnaden ligger på en höjd i det omgivande handels- och industrilandskapet som uppförts runtomkring.

På den ekonomiska kartan från 1949 syns *Tornby* med gårdar och trädgård. Åkermarkerna runt om gårdarna är idag bebyggda med olika verksamheter. Källa: Lantmäteriet.

Karta över karaktärsområdet Tornby.



Ekonomibyggnad i anslutning till Tornby gårdsmiljö.



På ortofotot från 1975 består marken runt Tornbys gårdar fortsatt av åkermark. I öst, i riktning mot Stångån, har verksamheter börjat byggas upp. Källa: Lantmäteriet.

Värdebärande karaktärsdrag

- Siktlinjer mot Roxen och slättens odlingslandskap
- Tornbys gårdsmiljöer med bevarad 1800-tals bebyggelse och trädgård
- Gårdars koppling till forntida bosättningar
- Historiska vägsträckningar bevarade i vägnätet

Råd vid lokalisering och utformning

En nära samlokalisering med E4 är mest fördelaktig för att minimera intrång och barriäreffekter. Fragmentering av historisk odlingsmark bör minimeras för att bibehålla ett livskraftigt jordbruk, som upprätthåller kulturlandskapets öppenhet. Mark mellan befintlig infrastruktur och planerad järnväg som blir för liten, fragmenterad eller otillgänglig för att odla riskerar växa igen. Det kan leda till att odlingslandskapet på sikt förlorar sin öppenhet och att samband och strukturer därför inte längre går att uppfatta.

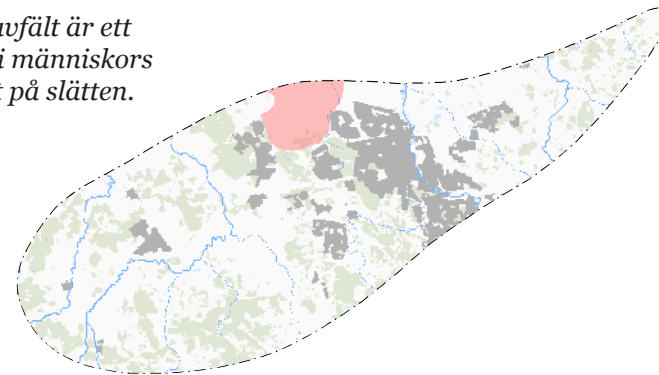
För att upprätthålla långa siktlinjer och vyer bör järnvägen anläggas på låg bank över det flacka jordbrukslandskapet. E4 utgör en rörelsebarriär men eftersom vägen är anlagd på en låg bank utgör den inte en visuell barriär. I det öppna odlingslandskapet är det fortsatt möjligt att uppfatta och förstå kulturmiljöns samband och strukturer, trots motorvägen. En högre bankhöjd än E4 bedöms resultera i att siktlinjerna mot sjön Roxen och slättens historiska odlingslandskap gå förlorade.

Lokaliseringen bör även ta hänsyn till bronsåldersmiljöer och det äldre vägnätet. Lokaliseringen av stationsområdet bör möjliggöra bevarande av Tornby gårdsmiljöer med trädgård, park och rester av jordbruksmark. Vid en eventuell omstrukturering av kvarters- och vägstrukturen i Tornby, för att koppla stationsområdet till innerstaden, ska hänsyn tas till bebyggelse och strukturer med kulturvärden.



Tift gravfält är beläget på en höjd vilket möjliggör långa siktlinjer.

Centralbygd med flera historiska monument från järnålder och medeltid. Tift gravfält är ett av Sveriges största och utgör ett symboliskt landskapsrum med en särskild plats i människors medvetande sedan lång tid tillbaka. Visuella samband mellan historiska monument på slätten.



Tift med omland

Området karaktäriseras av en storskalig uppodlad slätt med tydliga kännetecken för laga skifte med utskiftade gårdar och raka vägar mellan äldre byar. Den flacka slätten tillåter långa utblickar mellan flera historiska monument.

Tift gravfält är beläget på en höjdrygg. Det är med sina drygt 600 gravar ett av de största gravfälten i Sverige och har stora pedagogiska värden. Här finns gravar ända från äldre järnålder fram till vikingatid på 800-talet. Gravfältets storlek och innehåll visar att det tjänat mäktiga släkter i en stor och folkrik bygd. Gravfältet är unikt, både vad gäller mängden gravar och mångfalden av gravformer. Gravarna utgörs främst av runda stensätt-

ningar, men även fyrkantiga förekommer, liksom treuddar, resta stenar, högar samt kammargravar. Det finns gravar från olika sociala grupper, där kammargravar kan kopplas till samhällseliten. I området finns även boplatslämningar, bland annat härdar. Direkt norr om gravfältet, vid *Nya Ledbergsvägen*, finns ett boplatsoområde med oklar utbredning.

Tiftgravfältet, som ligger i en historisk centralbygd med flera monument från järnålder och medeltid, är beläget på en höjd i landskapet, med vida utblickar över slätten med sjön Roxen och förkastningsbranten i fonden. Moränryggen med gravfältet höjer sig omkring 55-60 meter över havet. Den mot sjön Roxen sluttande höjden kom därför redan under stenåldern att bli bebod för människor.

Relaterat till marknivå, lokalisering av gravfält, boplat och bytomt är det troligt att det finns icke synliga arkeologiska lämningar mellan gravfältet och *Tift by* som härrör från tidsperioden från omkring 4 500 f Kr och framåt.

Gravfältet är ett av flera dominerande landmärken från olika tider som skapats för att synas vida över bygden. Från gravfältet finns visuella samband till andra historiska monument, som *Sättunahögen* - landskapets näst största storhög - och de medeltida kyrkorna *Kaga* och *Vreta kloster*. Historiska vägsträckningar som *Tiftvägen* (1035) och *Bergsvägen* (väg 1136) knyter ihop forntida och medeltida centrala platser.



På kullens krön har ett trettiotal resta stenar stått - av dessa stod minst 10 på rad. Den största stenen var 4,5 meter hög. De resta stenarna måste ha utgjort en anslående syn, synliga från långt håll övre slätten.



Tift by. I fonden syns Kaga kyrka.



Tift ligger på en höjd och är ett av få områden i Linköping där man fortfarande kan se sjön Roxen och förkastningsbranten i fonden. E4 ligger på en så låg bank att vägen inte syns. Däremot syns trafiken i form av långtradare och personbilar.



Från Tift by har vyn in mot Linköping bevarats.



Bebyggelsen i förgrunden tillhör Tift by. I fonden syns både Kaga kyrka och Vreta kloster.



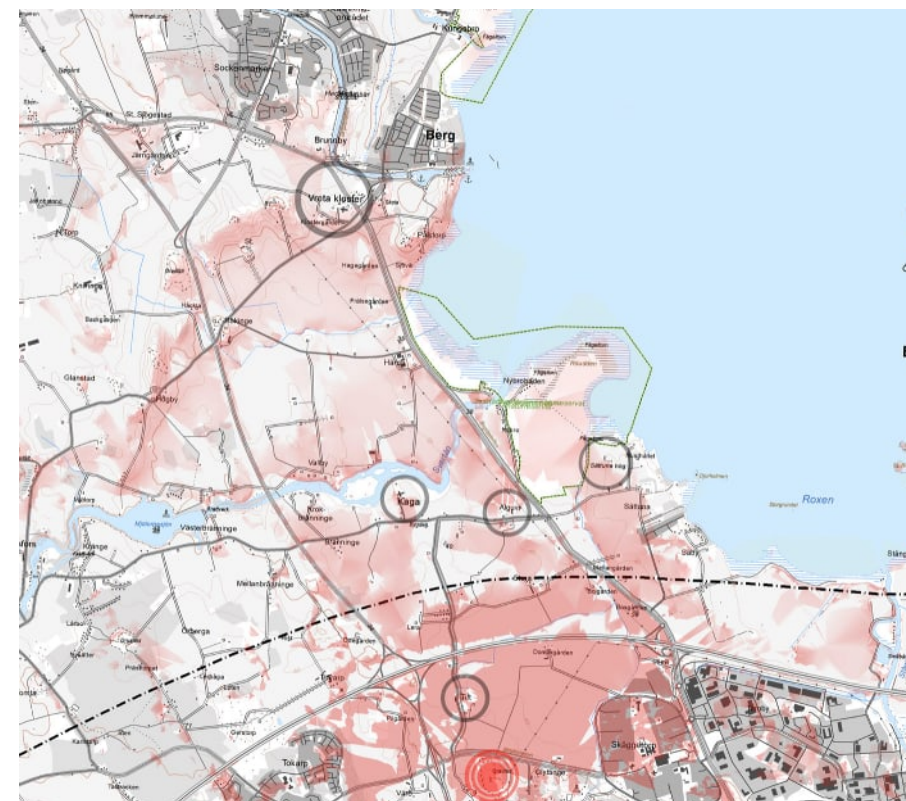
Sättunahögen är 35 m i diameter och 5 m hög och har gått under namnet Gamla Kungshögen.



Kaga är en kyrkby med en av länets bäst bevarade medeltida stormannakyrkor i dominerande läge på östgötaslätten. Enligt traditionen låg Sverkersättens stormannagård här intill.

Genom området löper även friluftsstråket Birgittaleden, som fungerar som pilgrimsled från Linköping till Vadstena. I området passerar den mellan Tiftgravflädet och Kaga, på Tiftvägen, med bruksvärden för kulturmiljön. I åkermarken norr om E4 ligger runstenen kallad *Rackes sten* utmed en tidigare forntida väg.

Tift gravfält tros framför allt vara kopplat till de förhistoriska boplatser som var föregångare till järnåldersbyarna *Tift*, *Värö* och *Glyttinge*. Gravarna är exponerade mot varsin by och byarnas ägor sammanstrålar vid gravfältet. Samtliga dessa byars namn vittnar om att de anlagt under järnåldern.



Siktanalysen visar med röd färg vyer över den flacka slätten. Viktiga platser är markerade med ring. Gravfältet är markerat med röda ringar.

Siktanalys metod

Analysen visar sikt utifrån en markmodell. I markmodellen för den analys som gjorts för Tift gravfält ingår topografi, det vill säga data för marknivå.

Underlaget har inte tagit hänsyn till vegetation, byggnader eller liknande.

Analysen gjordes i verktyget 3D studio med sikt inställd på 2 meters höjd från mark. Resultatet visar därför på sikt på 2 meters höjd från Tift gravfält.



Domkyrkan

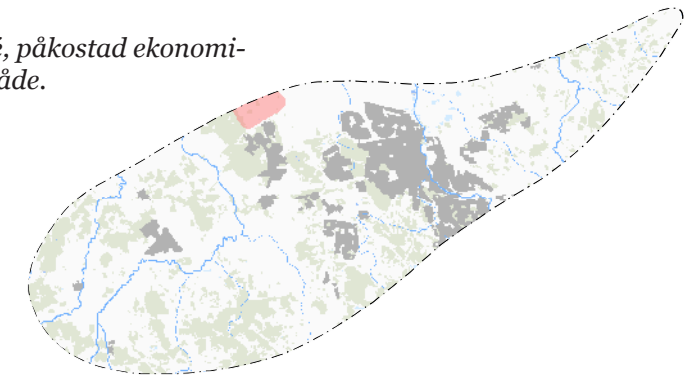
Väg E4

E4 ligger på låg bank och vägen skymmer inte viktiga historiska siktlinjer i det öppna jordbrukslandskapet.



Kvarvarande park vid Gerstorp.

Varierat säterilandskap med betesmarker, park, allé, påkostad ekonomibyggnad och torpbebyggelse i anslutande skogsområde.



Stordriftslandskapet Gerstorp – Tjärarp

Området karaktäriseras av ett säterilandskap omkring *Gerstorp* med storskaliga åkrar, betesmarker och forna utmarker med skog. Gerstorp var ett så kallat rusthåll vilket innebar skattefrihet mot att gården höll med häst och ryttare. Huvudbyggnaden är numera riven. Kvar finns den tidigare säteriparken med karaktär av engelsk park och allén mot Tjärarp. Kopplat till säteriets stordrift finns även åkrar och hagmarker med äldre ekbestånd. I området finns spridda fornlämningar i höjdlägen.

Vid *Tjärarp*, där säteriets lantbruksdel låg, finns en större och påkostad ekonomibyggnad, med pågående islandshästverksamhet. Platsen har således en lång kontinuitet kopplad till hästverksamhet.

Områdets torpbebyggelse har varit omfattande med torp belägna i utmarkerna tillhörande Gerstorps säteri, *Örberga* och *Västerbränninge* byar, samt *Tomta storgård* och *Ledbergs* by. Ett historiskt och småskaligt vägnät binder samman säteri och gårdar med torpen.

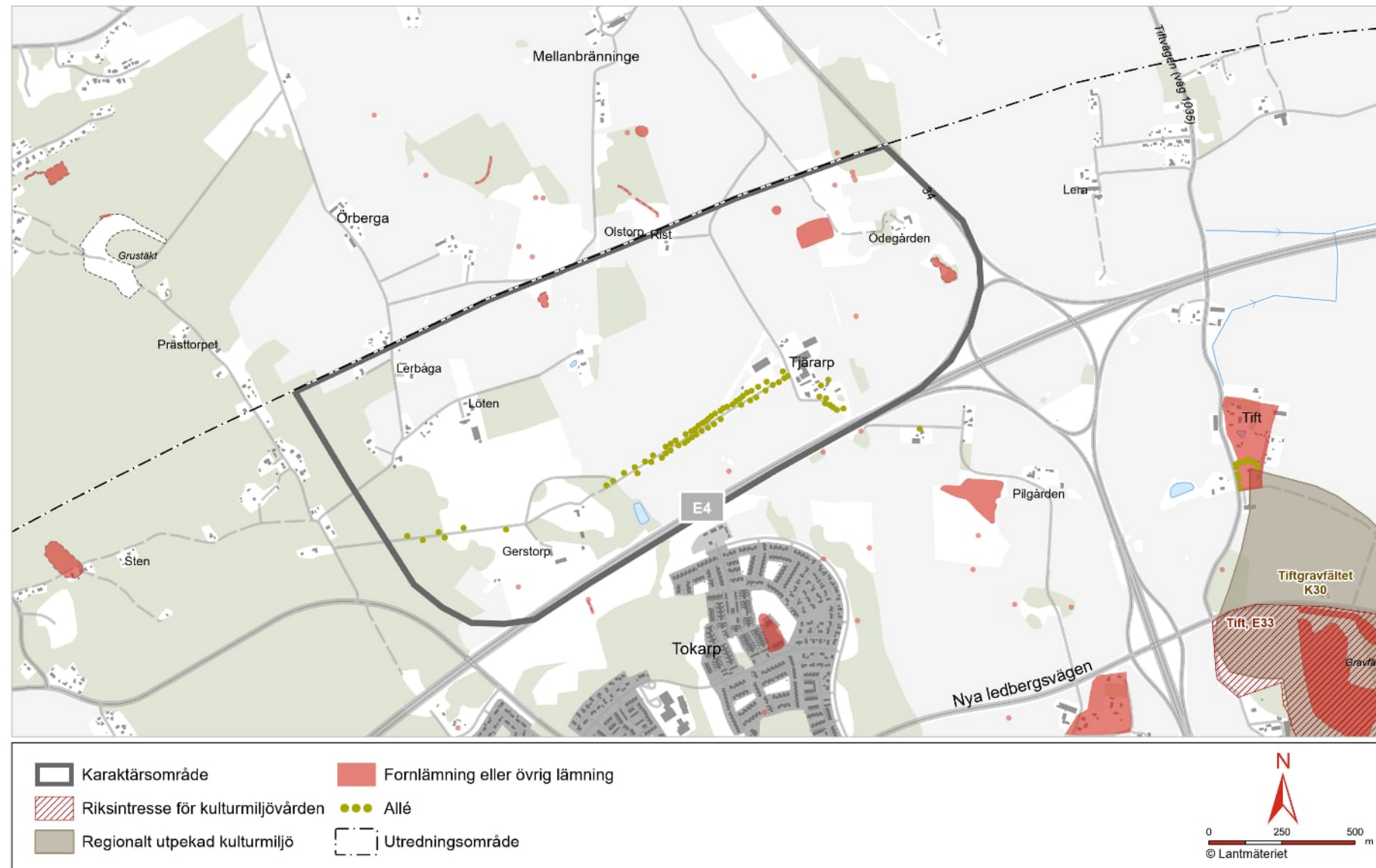
Den närliggande gården *Olstorp* var tidigare ett så kallat augumentshemman, vilket innebar att gården betalade delar av sin skatt till Gerstorp för underhåll av häst och ryttare. Även *Norrgården* i Örberga har varit augumentshemman.

Från Tjärarp finns vyer mot stadens siluett med långa siktlinjer mot Domkyrkan och Kaga kyrka.



Siktlinjer mot Linköping och domkyrkan.

Karta över karaktärsområdet Stordriftslandskapet Gerstorp – Tjärarp.



Allén leder fram till lantbruksdelen Tjärarp.



Den stora ekonomibyggnaden vid Tjärarp.



Vyer mot slätten.

Värdebärande karaktärsdrag

- Gerstorps parkanläggning med karaktär av engelsk park samt alléer
- Tjärarp, säteriets lantbruksdel symboliserat av en ståtlig ekonomibyggnad.
- Historiskt odlingslandskap präglat av stordrift
- Ekrika hagmarker
- Historiskt vägnät som sammanbinder säterimiljön med omgivande torp och gårdar
- Skogliga utmarker med torp och äldre vägar
- Kringliggande gårdar så som Olstorp och Örberga Norrgård
- Vyer mot stadens siluett med Domkyrkan och Kaga sockencentern

Råd vid lokalisering och utformning

Vid lokalisering inom karaktärsområdet bör järnvägen anläggas på låg bank över det flacka jordbrukslandskapet för att upprätthålla långa siktlinjer och vyer mot landmärken. E4 utgör en rörelsebarriär men eftersom vägen är anlagd på en låg bank utgör den inte en visuell barriär. I det öppna odlingslandskapet är det fortsatt möjligt att uppfatta och

förstå kulturmiljöns samband och strukturer, trots motorvägen. Vyer mot stadens siluett med Domkyrkan bör beaktas.

En nära samlokalisering med E4 är mest fördelaktig för att minimera intrång och barriäreffekter. Genom att upprätthålla jordbrukets funktioner, minimeras fragmenteringen av det historiska odlingslandskapet och av historiska strukturer. Det handlar om spår av historiska gränser i landskapet, lämningar från tidigare bebyggelselägen samt det historiska vägnätets funktion och karaktär.

Mark mellan befintlig infrastruktur och planerad järnväg som blir för liten, fragmenterad eller otillgänglig för att odla riskerar växa igen. Det kan leda till att odlingslandskapet på sikt förlorar sin öppenhet och att samband och strukturer därför inte längre går att uppfatta.

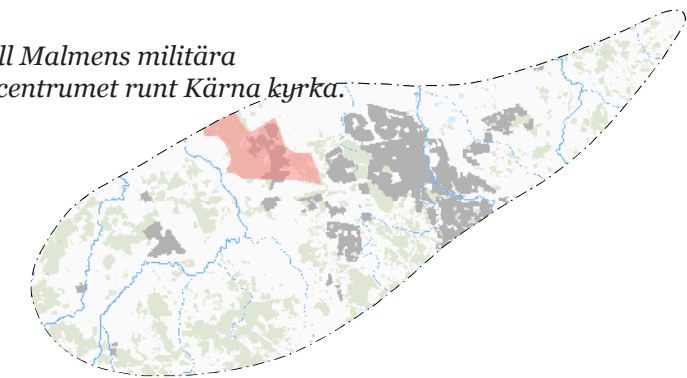
En lokalisering bör ta hänsyn till kvarvarande bebyggelse inom jordbruksenheten Gerstorp-Tjärarp samt alléer, park och hagmark.

Fornlämningssmiljöer ska värnas. Bymiljöer bör hållas ihop med utskiftade gårdar.



Historiskt flygfoto över Malmslätt. Källa: Lantmäteriet.

Tätorten Malmslätt speglar hur ett stationssamhälle intill Malmens militära övningsområde växt samman med det historiska sockencentrumet runt Kärna kyrka.



Malmslätt och västra Malmskogen

Området omfattar tätorten *Malmslätt* med omkringliggande skog. Skogen växer på lättgenomsläpplig sand- och grusmark som utgör rester av ett isälvsdelta. Områdets topografi utgjorde tillsammans med de sandiga jordarna en viktig förutsättning för stenålderns och bronsålderns bosättningar. Exempelvis ligger boplatser från stenåldern invid skjutbanan. Ortnamnet Malmen betyder sandig eller grusig mark.

Skogen har tidigare fungerat som utmark och resurslandskap till omgivande säterier och gårdar. Kopplade till dessa finns underliggande torp, torplämningar och småskaliga vägar och stigar. Väg- och stignätet är idag en viktig del för områdets betydelse och tillgänglighet för närrecreation.

Västra Malmskogen har bakgrund som kunglig jaktmark. Malmen är en av landets äldsta militära övningsplatser och rymmer den så kallade *läger-*

bebyggelsen. Det är den sista bevarade i sitt slag och visar hur militären organiserade försvaret innan värnplikten infördes. I området ligger också Flygvapenmuseet.

Malmslättas varierande karaktär beror på att olika samhällsbildningar växt samman. *Kärna* sockencentrum med kyrka ligger vid platsen där landsvägarna Norrmalmsvägen och Gamla Ledbergsvägen korsades. Söder om detta ligger Malmen, med militär bakgrund. Nästa utbyggnadsskede kom i samband med järnvägen. Stationshuset *Lägerhyddan* uppfördes vid sekelskiftet 1900 och är utformad med inspiration av ett militärtält. Stationshuset ritades av Folke Zettervall, chefsarkitekt hos SJ, som har ritat ett stort antal stationsbyggnader runt om i landet. Anslutande stations-samhälle är inspirerat av de engelska trädgårdsstäderna med villor i en organisk struktur och enhetlig byggnadsskala. Centrum har förflyttats till samhällets norra del nära E4 och tätorten är idag en förstad till Linköping. Orten sträcker sig idag ut på tidigare odlings- och utmarker.

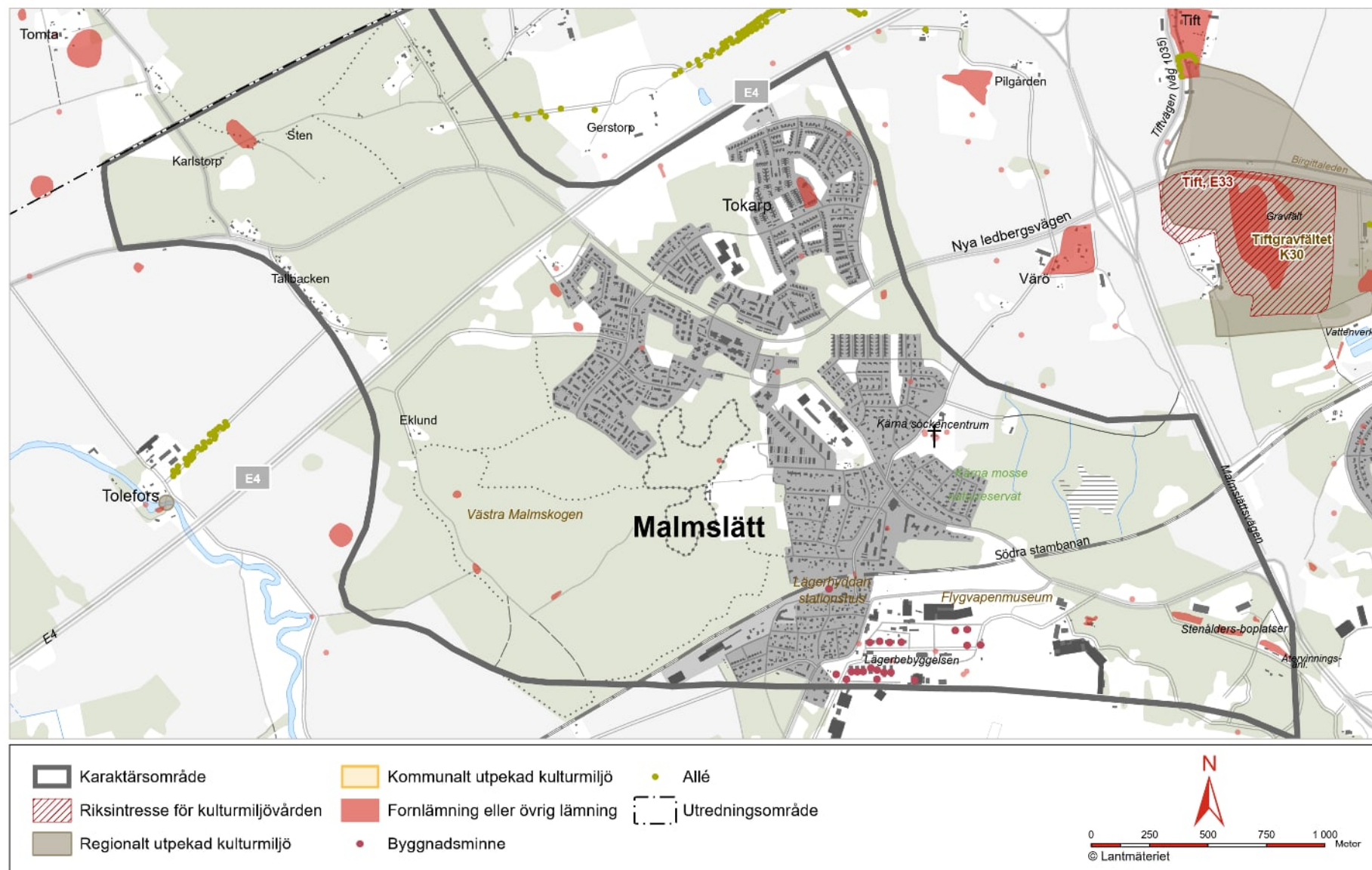


Malmslättas tidigare järnvägsstation Lägerhyddan, ritad av Folke Zettervall. Stationsbyggnaden används idag som butikslokal.



Kulturmiljöbild RAÄ - Bebyggelse Malmen. Källa: Riksantikvarieämbetet.

Karta över karaktärsområdet Malmslätt och västra Malmskogen.



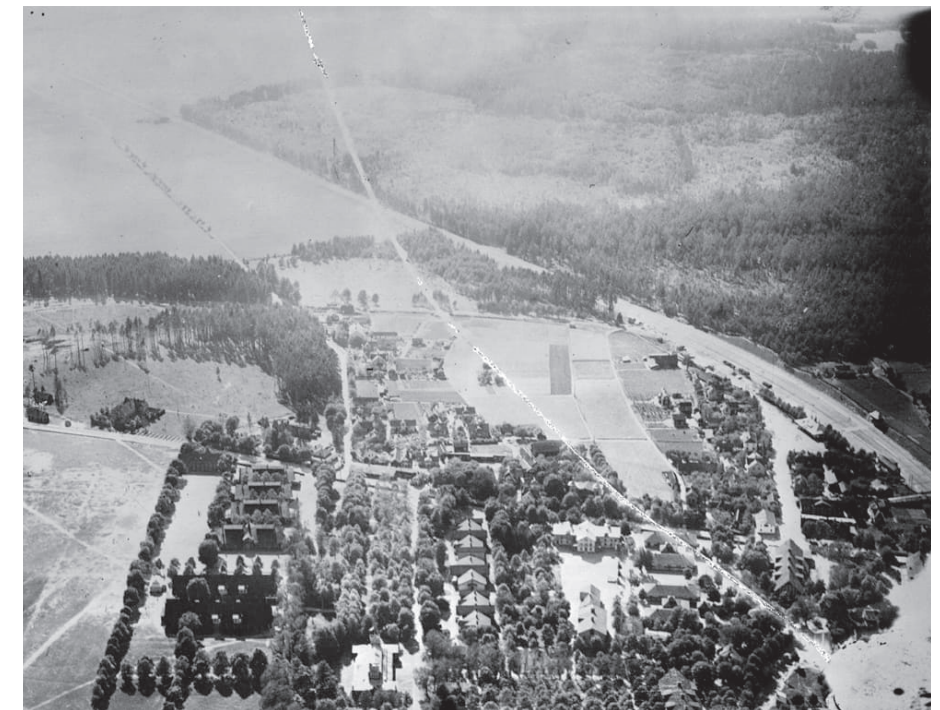
Värdebärande karaktärsdrag

- Stationsbyggnaden Lägerhyddan
- Stationssamhällets struktur med bebyggelse och vägnät
- Västra Malmskogens historiska koppling till den kungliga jakten
- Västra Malmskogens historiska koppling till omgivande säterier och gårdar, med torp, torpställen och historiska väg- och stignät
- Sten- och bronsåldersboplatser med koppling till topografin och väl-dränerade jordarter
- Kärna sockencentrum med kyrka i korsning mellan landsvägar
- Lägerbebyggelsen inom övningsområdet Malmen

Råd vid lokalisering och utformning

Vid lokalisering av järnväg inom karaktärsområdet bör hänsyn tas till ytterligare barriäreffekter för att minimera påverkan på bebyggelsestruktur och upplevelsevärden. Idag löper södra stambanan genom karaktärsområdet och utgör en befintlig barriär. Befintliga nordsydliga passager över stambanan bör bibehållas. Eftersom stambanan är anlagd i skärning och på låg bank är dagens järnväg inte ett dominant inslag i landskapet.

En lokalisering inom karaktärsområdet bör ta hänsyn till kulturmiljön knuten till Malmslätt som stationssamhälle med stationsbyggnaden Lägerhyddan och trädgårdstadsbebyggelse. Lokaliseringen bör också ta hänsyn till Västra Malmskogen med torp, historiskt väg- och stignät. Vidare bör hänsyn tas till Lägerbebyggelsen och den militära övningsplatsens öppna karaktär. Vid lokalisering bör topografiska förhållanden studeras för att undvika platser där det sannolikt finns sten- och bronsåldersboplatser.



Flygbild över Malmens lägerområde. Källa: Digitalt museum.

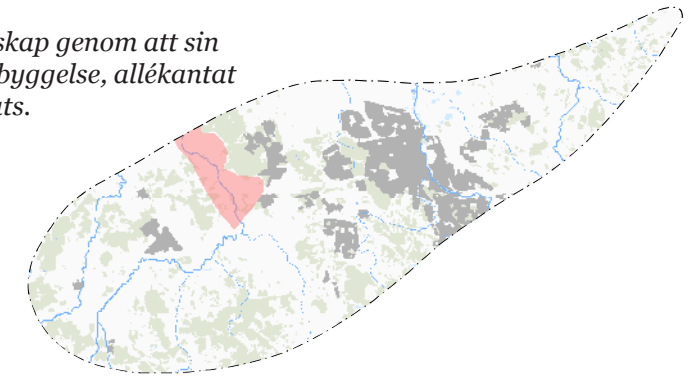


Flyg- och spanarskolan på Malmen. Källa: Digitalt museum.



Stensträng i hagmarker tillhörande Lagerlunda.

Säterilandskap utmed Kapellån som skiljer från övrigt odlingslandskap genom att sin dominans i landskapet som uttrycks i bland annat ståndsmässig bebyggelse, allékantat vägnät och markanvändning. Kommunikationshistorisk central plats.



Säterilandskapet Lagerlunda - Tolefors

Kapellån slingrar sig genom ett öppet odlingslandskap med stora sammanhängande åkerarealer, kopplat till säterierna *Lagerlunda* och *Tolefors*. De är så kallade säterier, som ägdes av adeln och befriades från skatt mot att de var ståndsmässigt bebyggda. Säterilandskapet omformades för att uttrycka makt och rikedom. Lagerlunda säteri dominerar landskapet med sin bebyggelse, park, alléer och odlingslandskap. Huvudbyggnaden, ett gult stenhus i nyrenässansstil från slutet av 1800-talet. Flyglarna, två gula slätputsade trähus med valmade brutna sadeltak härrör från 1700-talet. Öster om ån ligger arbetarbostäder. Landskapets riktning bestäms av *Kapellån*, åkermarken och skogen.

Lagerlunda utvecklades ur byn *Ledingelunda*, belägen vid mötet mellan *Kapellån* och landsvägen (väg 1037) med grund i Eriksgatan. Bebyggelsenamnet *Ledingelunda* refererar till vägen/bron och rymmer även en inbyggarbeteckning och ordet *lund*, som kan syfta på en helig *lund*. Ortnamnet visar att detta varit en viktig geografisk plats. Tydliga tecken på att *Ledingelunda* var en stormannagård är *Kapplets höggravfält*, kallat *Rosens backe*, med monumentala gravar och *gårdskyrkan Kapplet*, numera ruin. Kyrkan kom aldrig att utvecklas till sockenkyrka. Sammantaget pekar förhållanden under järnålder och medeltid mot att det finns ett betydande mått av kontinuitet på platsen och att den tillhört samhällets högre skikt.



Mot Lagerlunda säteri leder flera alléer.

Lång tids hävd syns i öppna hagmarker med stora friväxande ekar. Där finns omfattande stensträngssystem med många fägator, stensättningar, flera gravfält och torpställen. Utmed *Kapellån* vid Lagerlunda finns flera lämningar av kvarnverksamhet som visar hur ån använts som kraftkälla. Vid Tolefors finns grunden kvar från en sågkvarn. Söder om Lagerlunda finns även en påkostad stenvalvsbro, *Kappels bro*.

Liksom Lagerlunda har Tolefors imponerade huvudbyggnad, stora ekonomibyggnader, park och ett allékantat vägnät med långa raka vägar. Huvudbyggnaden från 1880 flankeras av två äldre flyglar från 1700-talets slut. Säterierna krävde en stor arbetsstyrka, vilket speglas i torp och torpställen i typiska lägen i tidigare utmark som än idag utgör skog. Torp kopplade till säterierna ligger även i intilliggande karaktärsområden. Från Tolefors omgivning finns utblickar mot *Ledbergs kyrka*. Kyrkan är belägen på en kulle för att synas vida omkring.

Mellan Lagerlunda och Tolefors går en grusad väg utmed *Kapellån* som förbinder de två säterierna och som länkar till utmarkens torp.

Södra stambanan löper parallellt med landsvägen (väg 1037) med grund i Eriksgatan och E4. Från yngre järnålder till nutid har de skapat ett nationellt kommunikationstråk. De senare generationerna fragmenterar det lokala vägnätet. Kvarvarande strukturer är därför särskilt viktiga, exempelvis vägen längs med *Kapellån* som sammanbinder de båda säterierna.

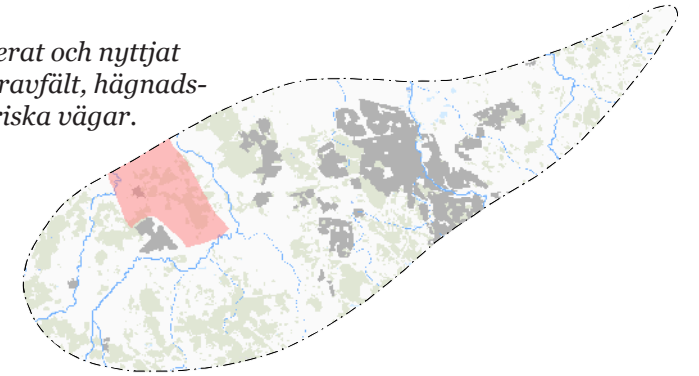


Huvudbyggnad och flygel vid Tolefors.



Byggnad invid Rappestad kyrka.

Sammansatt fornlämningsmiljö som tydligt visar på hur människan organiserat och nyttjat landskapet över tid. Landskapets läsbarhet framträder bland annat genom gravfält, hägnadssystem, bytomter, gårds- och tillhörande torpmiljöer, sockencentra och historiska vägar.



Ekbacken – Ånestad – Rappestad

Området karaktäriseras av kontrasten mellan inägomarkens stora åkrar och utägomarken som än idag utgörs av skog, bland annat *Storskogen*. Landsvägen (väg 1037), med grund i Eriksgatan, har haft en strukturerad verkan på bebyggelsen i södra delen av området. Exempelvis ligger gården *Ånestalund* vid vägen, medan dess föregångare *Ånestad by* var lokaliserad till Kapellån, liksom många andra byar.

I anslutning till vägen, öster om Vikingstad, finns en stor koncentration av fornlämningsmiljöer som vittnar om lång bebyggelsekontinuitet, troligtvis från bronsålder. I övergången mellan skog och slätt, med vida utblickar, ligger flera gravfält, hägnadssystem och stensättningar, skärvtenshögar och en runsten. Mångfalden av lämningar tillsammans med kopplingen till landsvägen och ån visar att det har varit en betydelsefull plats. Fornlämningsmiljön fortsätter in i karaktärsområdet Lagerlunda-Tolefors. På den lägre liggande slätten som vetter mot *Kapellån* finns flera bytomter.

De många torpen i området berättar genom sin nära lokalisering till gårdarna om jordbrukets organisation. De är ofta belägna i mer mosaikartade delar av landskapet, i skogen eller skogsbrynen. Exempel på det senare är torp som *Österhagen* och *Bagarbo*.



Böljande slätt mot Rappestad kyrka som syns som ett landmärke i fonden.

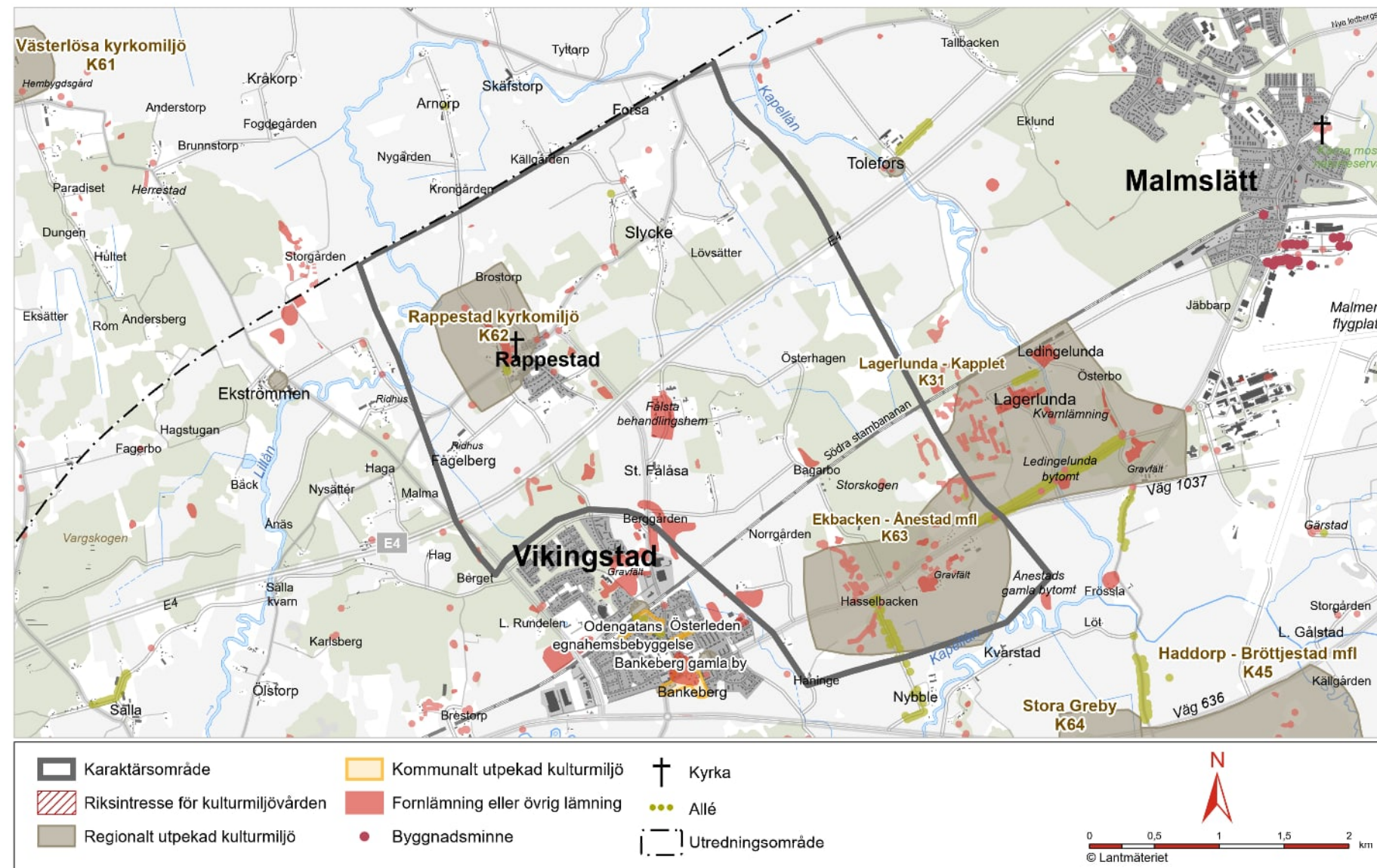
Landskapet innehåller typiska kännetecken för laga skifte. På mindre höjder i området ligger utflyttade gårdar som *Norrgården* och *Berggården*. Till gårdarna hör ett småskaligt vägnät som till skillnad från de nationella kommunikationerna, med landsvägen (väg 1037), Södra stambanan och E4, ofta sträcker sig i nordsydlig riktning. Kring *Rappestad*, öppnar landskapet upp sig i en slätt kring *Lillån*, som liksom Kapellån varit en viktig kommunikationsled och kraftkälla. I Rappestad finns en 1800-talskyrka på gamla kyrkoplatsen och ett sockencentrum med kyrkoskola, skola och kommunhus, från 1800- och 1900-tal, samt gårdar. Rappestad har bakgrund som solskiftad radby, intill ett omfattande gravfält vid Lillån. Slätten bär tydliga spår av skiftet med gårdar spridda i landskapet kring äldre byar som exempelvis *Slycke*.

När transportförutsättningarna förbättrades och avstånden krympte spreds institutionerna ut på landsbygden. I området ligger *Folåsa behandlingshem*, en av Sveriges äldsta institutioner för vård av barn och unga. Gården inrättades som räddningshem 1865 och gick i början av 1900-talet över till skyddshem för vård av "vanartade barn".



Rappestad syns som en solskiftad by på kartan från 1699. Det finns stor kontinuitet i markanvändning och strukturer som vägnas sträckning. Källa: Lantmäteriet.

Karta över karaktärsområdet Ekbacken – Anestad – Rappestad.



Värdebärande karaktärsdrag

- Fornlämningsrika miljöer med stor variation av lämningar
- Bylägen, utskiftade gårdar och odlingsmark som vittnar om jordbruksreformen
- Torp med koppling till skog och det småskaliga vägnätet
- Landsvägen, med grund i Eriksgatan, som lokaliseringsfaktor för bosättning och bebyggelse
- Lillån och Kapellån som kommunikationsleder och kraftkällor
- Folåsa behandlingshem

Råd vid lokalisering och utformning

En lokalisering i södra delen av karaktärsområdet skär över 1037, som är en av de viktigaste vägstrukturerna i Linköpingstrakten. Med grund i Eriksgatan är vägen starkt bidragande till Linköpings lokalisering vid mötet av landsvägen och Stångån.

Vid lokalisering inom karaktärsområdet är en nära samlokalisering med antingen E4 eller Södra stambanan mest fördelaktig för att minimera barriäreffekter och intrång i historiskt odlingslandskap och vägnätskulturmiljöer. I området löper stambanan och E4 parallellt med väg 1037, med grund i Eriksgatan. Söder om karaktärsområdet löper väg 636 i samma riktning. Om Ostlänken lokaliseras i norra delen av karaktärsområdet skulle

det bli ytterligare en struktur som tar obruten mark i anspråk. Järnvägen skulle bli en ny barriär som skär av funktionella och visuella samband i det öppna slättlandskapet kring Lillån. Rappestad och Slycke skulle stängas in mellan Ostlänken och E4.

En lokalisering mellan E4 och stambanan bör lokaliseras dikt an befintlig infrastruktur – inte diagonalt genom området. Vid lokaliseringen bör fragmentering av det historiska jordbrukslandskapet och av historiska strukturer minimeras. Det handlar om spår av historiska gränser i landskapet, lämningar från tidigare bebyggelselägen samt det historiska vägnätets funktion och karaktär.

Vid lokalisering inom karaktärsområdet bör järnvägen anläggas på låg bank över det flacka jordbrukslandskapet för att upprätthålla långa siktlinjer och vyer mot landmärken såsom Rappestad kyrka. E4 samt Södra stambanan utgör rörelsebarriärer men eftersom anläggningarna ligger på låg bank utgör de inte visuella barriärer. I det öppna odlingslandskapet är det fortsatt möjligt att uppfatta och förstå kulturmiljöns samband och strukturer.

Lokaliseringen bör även ta hänsyn till fornlämningsmiljöer, gårdar, torpmiljöer och det småskaliga vägnätet och sambanden dem emellan. I området har flera nordsydliga vägförbindelser stängts av och ersatts av nya vägar i samband med anläggning av E4. Äldre vägstrukturer bör särskilt värnas. Som en av Sveriges äldsta institutioner för vård av unga är Folåsa behandlingshem en kulturhistoriskt intressant miljö att värna.



Betesmark inom karaktärsområdet. På bild syns även en runsten.



Folåsa behandlingshem, en av Sveriges äldsta institutioner för vård av barn och unga.

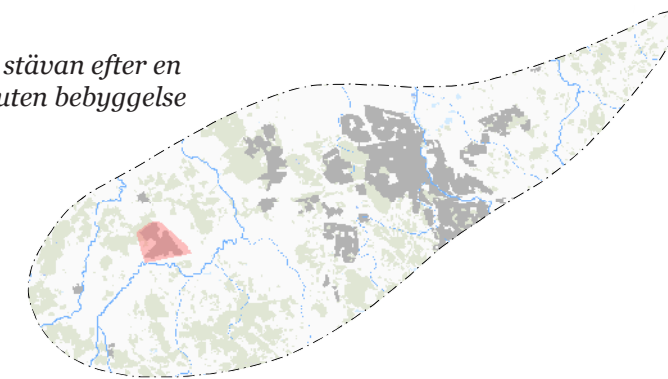


Slingrande väg genom jordbruksmark.



Bankebergs mellangård används idag som hembygdsgård.

Samhälle som illustrerar både 1800-talets bebyggelse i en bondby och stävan efter en stadsmässighet kring tiden för stambanans öppnande. Järnvägsanknuten bebyggelse med station och spannmålsmagasin.



Vikingstad

Vikingstad är ett stationssamhälle som växt fram utmed Södra stambanan. Det moderna Vikingstad bildades först kring en gästgivargård från 1600-talet, vid korsningen Bankebergsvägen/Fålösavägen. Vårdshuset var knutet till landsvägen (väg 1037) med grund i Eriksgatan och låg i den tidigare bondbyn *Bankeberg*. Bondbyns tre gårdar, inklusive det före detta vårdshuset, är idag i stort sett bevarade. En av dem, *Bankebergs Mellangård*, nyttjas som hembygdsgård.

I samband med stambanans öppnande 1873 uppfördes en station norr om Bankeberg. Stationen uppfördes efter samma ritningar som stationsbyggnaden i Lingham. I närheten växte ny bebyggelse fram som senare närmade sig det ursprungliga samhället.

Från stationen och dess mindre platsbildning löper Mimergatan ned mot Bankeberg. Längs med gatan finns delvis bevarad bebyggelse som berättar

om det sena 1800-talets satsningar. Även spannmålsmagasinet norr om spåret är starkt förknippat med järnvägen. På platsen började spannmål exporteras redan under 1800-talets slut. Spannmålsmagasinet är idag ett lokalt landmärke.

Intill de tre gårdarna finns även *Valkebo sparbankshus*, uppfört 1902. I samhällets mest södra delar ligger ordenshuset *Valhall*, uppfört av 1911.

Samhället har sedan vuxit succesivt med egna hem under 1950-talet och småhus under 1960–1970-talet.

I Vikingstad och ortens direkta närhet finns ovanligt många förhistoriska boplatser, men också ett stort gravfält i centrala samhället och flera bytomter.

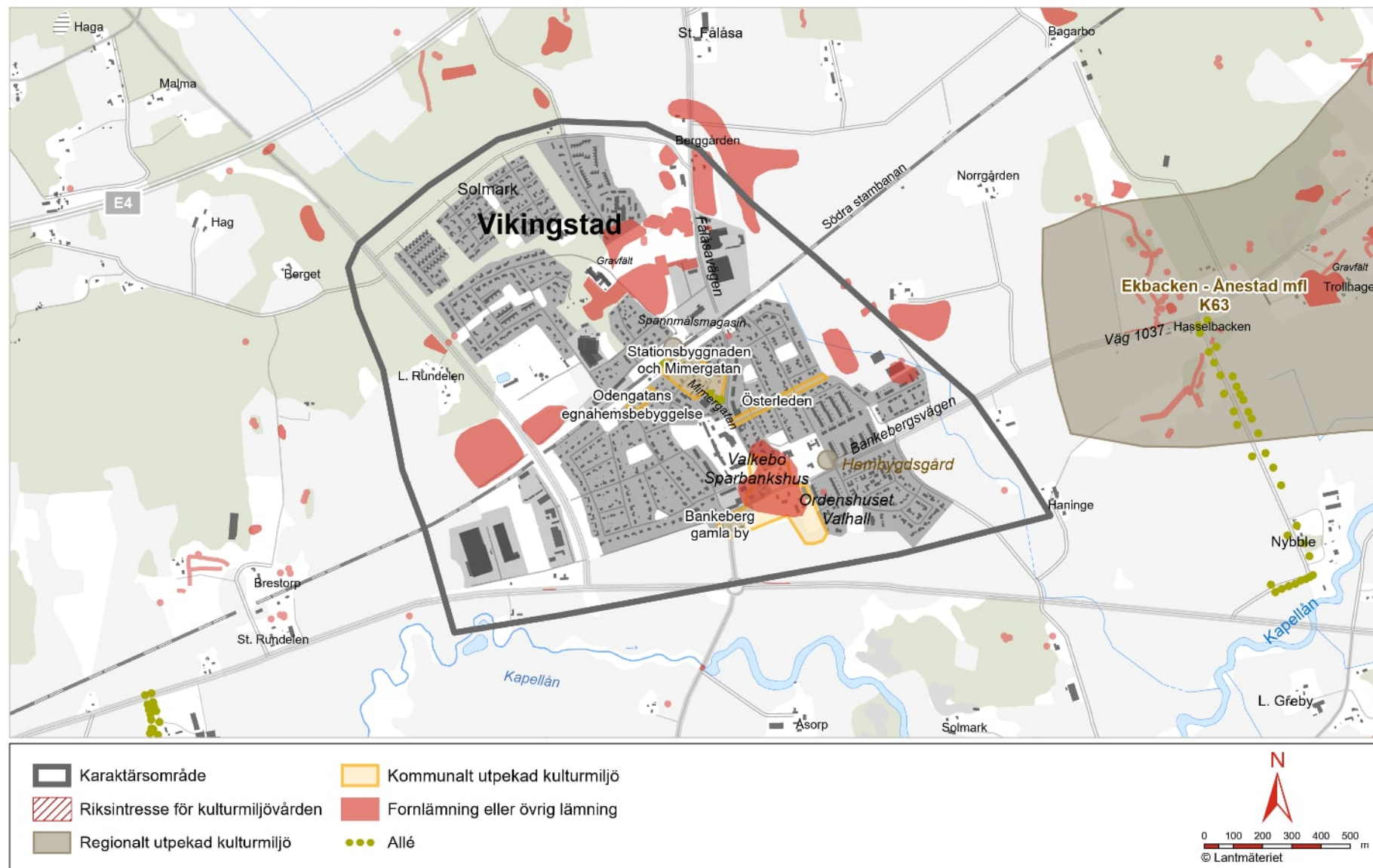


Stationen i Vikingstad tillkom vid Södra stambanans dragning. Stationssamhället växte fram runt om stationen.



Gården på platsen för gästgivargården.

Karta över karaktärsområdet Vikingstad.



Mimergatan med järnvägsstationen i fonden. Här finns bevarad bebyggelse från det samhälle som växte fram runt järnvägsstationen.



Egnahemsbebyggelse söder om spåret.

Värdebärande karaktärsdrag

- Bevarad gårdsbebyggelse med bland annat värdshus knutet till landsvägen
- Stationsbyggnaden med platsbildning
- Bebyggelse kopplat till stationsområdet och stambanans såsom den äldre strukturen invid Mimergatan och magasinbyggnad norr om spåret
- Egnahemsbebyggelse vid bland annat Odengatan
- Boplatsrik fornlämningsmiljö med variation av lämningar

Råd vid lokalisering och utformning

En lokalisering inom karaktärsområdet bör ta hänsyn till den tidiga bebyggelsen och de tre bevarade gårdarna som representerar den gamla bondbyn.

Järnvägen bör även ta hänsyn till kulturmiljön knuten till Vikingstad som stationsområdet med stationsbyggnaden med platsbildning och bebyggelsens struktur. Anläggningen bör även ta hänsyn till spannmålmagasinet.

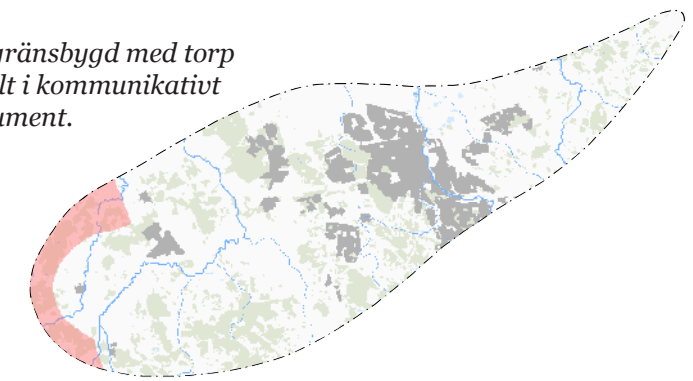
Södra stambanan utgör en befintlig rörelsebarriär för samhället. Befintliga nordsydliga passager över stambanan bör bibehållas. Vid ny lokalisering av järnväg bör hänsyn tas till ytterligare barriäreffekter för att minimera påverkan på bebyggelsestruktur och upplevelsevården.



Valkebo sparkbankshuset uppfört 1902.



Topografiskt varierad och mestadels skogsbeklädd gränsbygd med torp i typiska utmarkslägen. Galgbacke och stora gravfält i kommunikativt läge intill Eriksgatan, med runstenskantat vägmonument.



Ekströmmen – Vargskogen – Kårarp

Området utgörs av ett topografiskt varierat och mosaikartat landskap som under järnålder och historisk tid utgjort en skogsbeklädd gränsbygd mellan flera omgivande slättlandskap. I norr och söder genomskärs landskapet av den meandrande *Lillån*, som historiskt har utgjort en kommunikationsled och kraftkälla. Området rymmer mycket få spår från förhistorisk tid men var rimligtvis bebott under stenålder. De få lämningar som finns från förhistorisk tid ligger i övergången till slättbygd och i närheten av ån, som vid *Herrestad* och *Ekströmmen* i norr, där det finns gravfält, gravar och stensträngar och enstaka boplatser. Herrestad är en gammal by, medan Ekströmmen är ett säteri med lång rak allékantad väg som leder till en ståndsmässig huvudbyggnad med flyglar.

Genom skogen löper häradsgränsen mellan Hanekinds härad i öster och Valkebo härad i väster. Vid gränsen finns även galgbacken, där häradets brottslingar avrättades. Läget i skogen, där vägen korsar häradsgränsen, är karaktäristiskt för avrättningsplatser. Väg 636 har sin grund i Eriksgatan

och intill galgbacken finns en äldre stäckning bevarad i form av en djup hålväg, flankerad av tre runstenar i ett vägmonument. Vägen har fortsatt ut i åkerlandskapet som beskrivs i karaktärsområde *Sjögestadslätten*. Intill hålvägen finns ett stort gravfält med varierade gravformer. En grusväg följer åsen mot Kårarp, där det finns ytterligare ett omfattande gravfält. I den kommunikationshistoriska miljön ingår Sjögestad motell från 1954. Som ett av Sveriges första motell är det ett tidstypiskt och arkitekturhistoriskt exempel på byggnader kopplade till bilismen och väg 636 tidigare funktions som Riksväg 1.

Merparten av den bebyggelse som finns i skogen ligger samlad utmed grusvägar och har sin bakgrund i torp, backstugor och enstaka fattighus. I miljön ingår även lämningar efter torp och enstaka gränsmärken. Skogen har tidigare fungerat som utmark och resurslandskap till omgivande säterier och gårdar. I södra delen av området finns en fornborg i karaktäristiskt höjdläge på en bergsplatå intill Lillån.

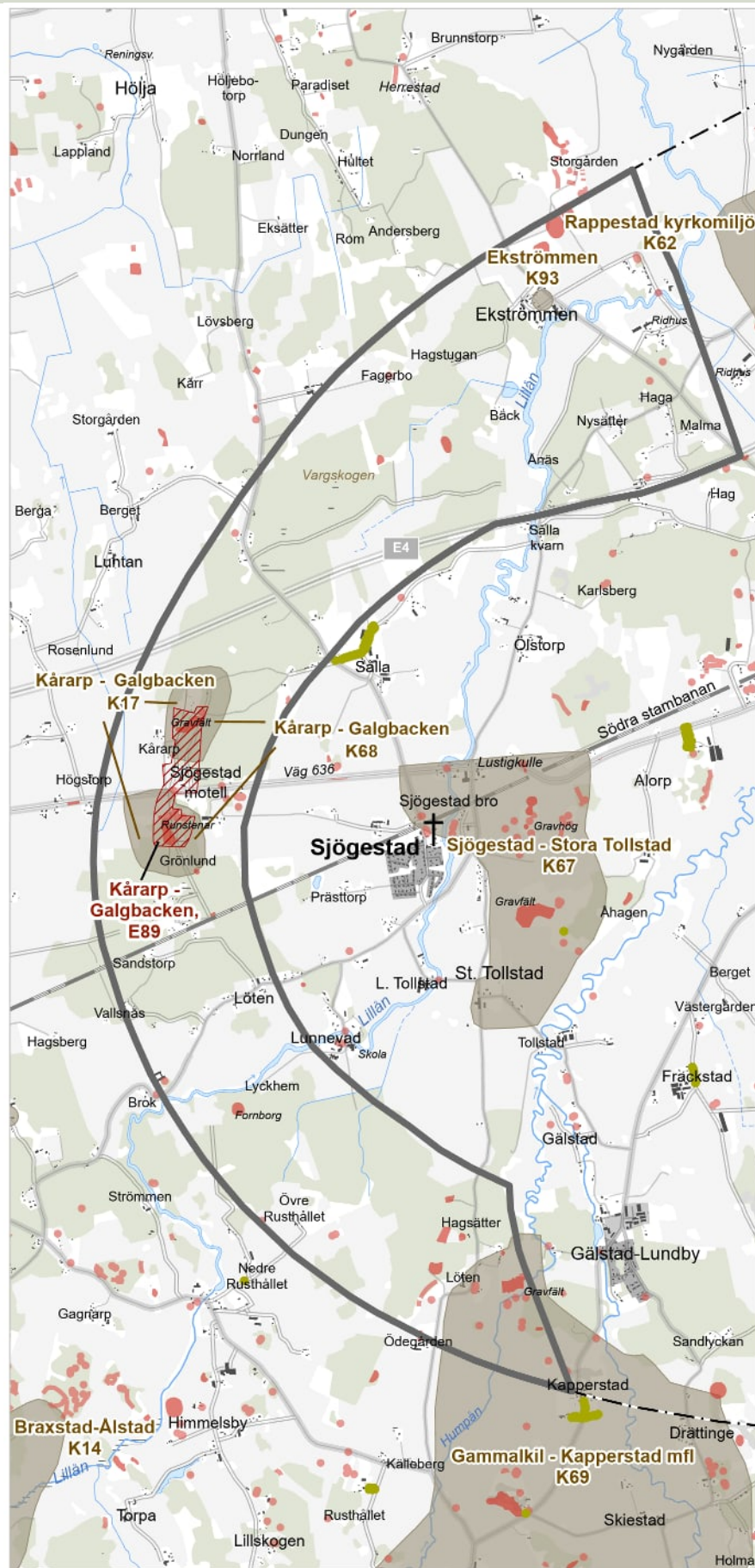
Gravfältet vid Kårarp har höga upplevelsevärden.



Torpbebyggelsen i skogen är knuten till gårdar i omgivande slättlandskap. Torpet Plågan fick med tiden byta namn till Solåker.



Lämning av Eriksgatan i form av en hålväg med tre runstenar vid Galgbacken. Monumentet markerar vägens historiska betydelse.



Värdebärande karaktärsdrag

- Torp, torpställen och historiska vägnät i typiska utmarkslägen
- Skogen som häradsgräns med galgbacke i kommunikativt läge
- Stora gravfält med varierade gravformer i övergång mellan skog och slätt
- Rester av Eriksgatan i form av runstenskantad hålväg
- Lillån som kommunikationsleder och kraftkälla
- Ekströmmen med typiska säteriuttryck och representant för torprorganisationen i området.
- Sjögestad motell som tidstypiskt exempel på byggnad kopplad till bilismen
- Fornborg i typiskt strategiskt kommunikativt läge



Torpen är knutna gårdar som exempelvis Sälla Herrgården i karaktärsområdet Sjögestad med omland. I fonden syns huvudbyggnaden i vitt och i förgrunden en rödfärgad flankerande flygelbyggnad.



Haga - tidigare Backstugan Kohagen. Av intilliggande backstugan Lugnet finns inget kvar.

Karta över karaktärsområdet Ekströmmen - Vargskogen - Kårarp.

Råd vid lokalisering och utformning

Vid lokalisering bör hänsyn tas till landskapets riktningar, som huvudsakligen bestäms av slättens omfattning, vattendragen och de större vägarna. Fragmentering av historisk odlingsmark bör minimeras för att bibehålla ett livskraftigt jordbruk, som upprätthåller kulturlandskapets öppenhet. Öppenheten kring Lillån och Kapellån bör särskilt värnas.

Vid lokalisering inom karaktärsområdet är det ur kulturmiljösynpunkt fördelaktigare att samlokalisera anläggningen med Södra stambanan, än att skapa en helt ny barriär. En lokalisering utmed befintlig stambana skulle samordna sig med väg 636. Ett alternativ till det är en lokalisering så långt västerut som möjligt, vid övergången mellan slätt och skogsbygd. Det skulle innebära att samband och strukturer knutna till slättens kulturmiljö så långt som möjligt kan hållas samman samtidigt som en sådan dragning undviker direkt intrång i kulturmiljön Kårarp - Galgbacken.

Järnvägen bör läggas på så låg bank som möjligt för att minimera visuella störningar. Hänsyn bör tas till det lokala historiska vägnätet och så långt som möjligt bör vägarnas funktion, sträckning och karaktäristik

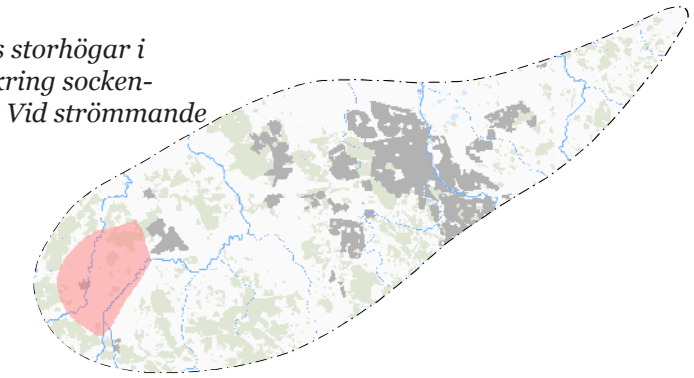


Sjögestad motell från 1954 med möjligheten att parkera utanför dörren. Fint samspel i kontrasten mellan låga byggnader och de vertikala linjerna i takstöd och tallar.



Sjögestad kyrka höjer sig i landskapet.

Delvis småbrutet slättlandskap med två av Östergötlands storhögar i mötet mellan vattenvägar. Bebyggelsen i landskapet omkring sockencentrat Sjögestad präglas av mindre byar och utskiftade. Vid strömmande vatten finns ofta spår av tidigare verksamhet.



Sjögestadslätten

Kring *Sjögestad* öppnar slätten upp sig i ett landskapsrum som i norr, väster och söder kantas av skog. Området karaktäriseras av ett flackt slättlandskap där siktlinjer bryts av skogsbeklädda åkerholmar. *Lillån* och *Kapellån* utgör viktiga historiska kommunikationsleder som båda strömmar i nordöst-sydvästlig riktning och först närmar sig varandra, för att sedan åter fjärma sig. De meandrande åarna definierar landskapets huvudsakliga riktning. Landskapsrummet genomkorsas av Södra stambanan och väg 636 som går på tvären genom landskapet i östvästlig riktning. Vägens sträckning har sin grund i Eriksgatan och har även historia som Riksväg 1. I norr ligger efterföljaren E4.

Området mellan åarna har varit platsen för en betydelsefull bosättning under brons- och/eller järnålder. Det framgår genom ett stort gravfält med 170 gravar, men också genom två av Östergötlands få storhögar. Högarna mäter runt 30 meter i diameter och utgör markanta inslag i slättlandskapet. Den ena kallas *Lustigkulle* och ligger i korsningen mellan väg 636 och Södra stambanan. Storhögarna är knutna till den gamla Eriksgatan och ligger i en knutpunkt mellan vattenväg och färdväg på land. Eriksgatans sträckning syns i äldre brukningsvägar i åkerlandskapet och fortsätter in i karaktärsområdet Ekströmmen – Vargaskögen – Hagsätter.



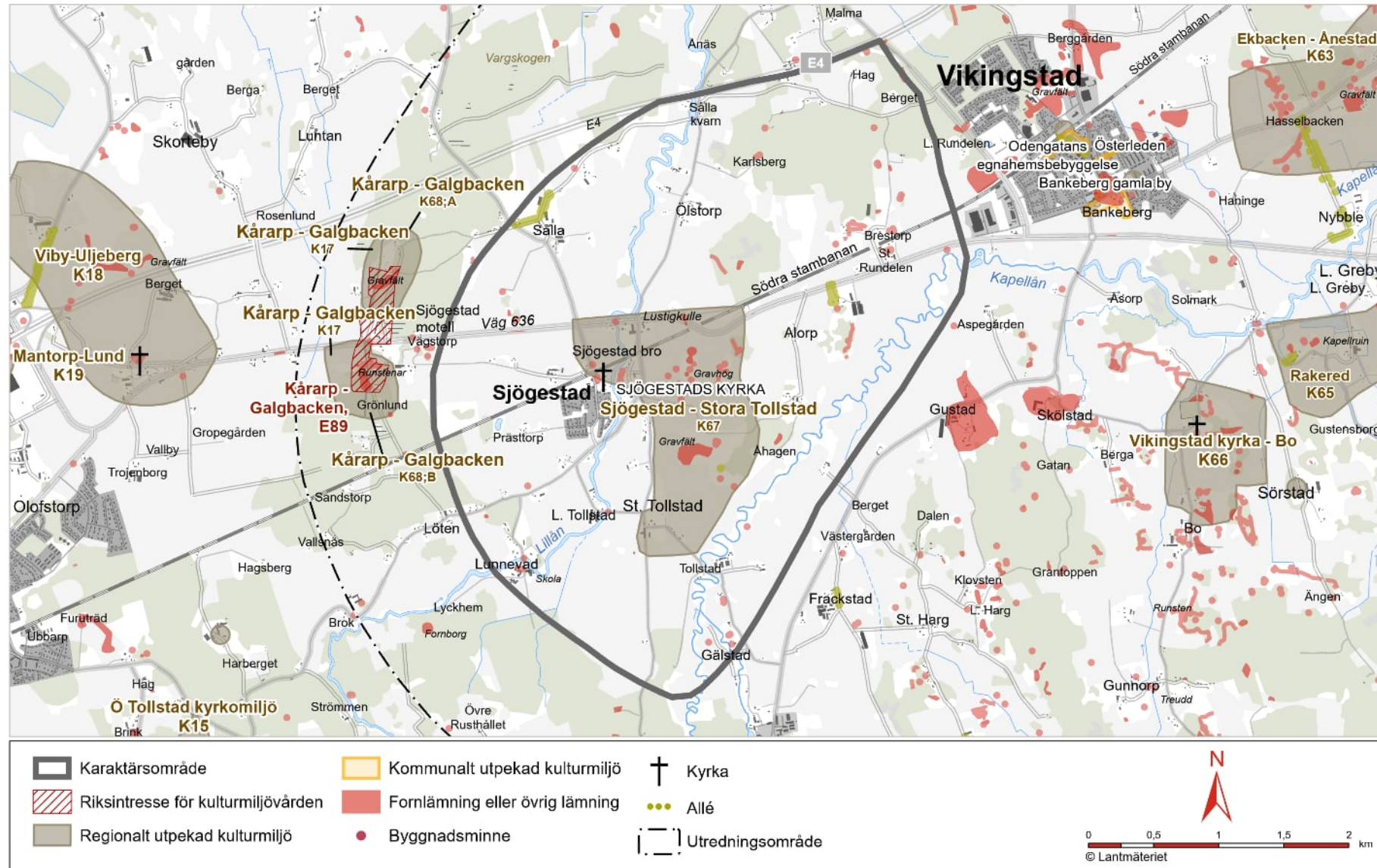
Storhögarna ligger i anslutning till den forna Eriksgatan.

Den äldre bebyggelsen är tydlig lokaliserad till höjdlägen i landskapet med god tillgång till odlingsbar mark. I anslutning till den ligger utskiftade gårdar. Ett exempel på det är den utskiftade medeltida byn *Ölstorp*. Långa raka lagaskiftesvägar genomkorsar den sammanhängande åkermarken och knyter ihop Sjögestad med andra bygder. I sockencentrat Sjögestad finns en kyrka från 1860-talet i direkt anslutning till Lillån, med intilliggande skolhus samt två gårdar med 1800-talsbebyggelse. Kyrkan höjer sig över övrig bebyggelse och odlingslandskap. Längre norrut utmed ån ligger *Sjögestad bro*, en gård med sekelskiftesbebyggelse, samt en kvarnanläggning och en stenvalvsbro. Utmed ån finns flera stenbroar och *Lunnevad* som markerar ett äldre vadställe, kanske vid en forntida väg. *Stora Tollstad* är en gård med bakgrund som utskiftad by. Den är representativt byggd med mangård, flyglar och trädgårdsmästarebostad. Vid *Sålla*, som tidigare var en by, finns en herrgårdslignande gård. Där E4 korsar Lillån ligger *Sålla kvarn* med dammar, fall och lång stenvalvsbro med flera valv i direkt anslutning till motorvägen. I skogen finns bebyggelse med grund i torp.



Sålla kvarn med dammspegel och fall invid E4.

Karta över karaktärsområdet Sjögestadslätten.



Värdebärande karaktärsdrag

- Storhögar och gravfält som vittnar om en betydelsefull förhistorisk bosättning i kommunikativt läge
- Eriksgatans äldre sträckning, bevarad i brukningsvägar
- Sjögestad kyrka med skola och gårdar från 1800-tal
- Sjögestad bro gård, med kvarnanläggning och smedja vid Lillån
- Sälla kvarn med dammar, fall och stenalvsbro
- Historiskt vägnät med stenbroar och vad
- Äldre agrar bebyggelse i form av byar och torp
- Gårdar som uttryck för skiftesreformen laga skifte
- Lillån och Kapellån som kommunikationsleder och kraftkällor

Råd vid lokalisering och utformning

Vid lokalisering inom karaktärsområdet är det ur kulturmiljösynpunkt fördelaktigare att samlokalisera anläggningen med en befintlig barriär, än att skapa en helt ny barriär. Den enda möjligheten att göra det är samlokalisering med Södra stambanan.

Vid lokalisering bör hänsyn tas till landskapets riktningar, som huvudsakligen bestäms av slättens omfattning, vattendragen och de större vägarna.

Öppenheten kring Lillån och Kapellån bör särskilt värnas. En lokalisering utmed befintlig stambana skulle samordna sig med väg 636. Ett alternativ till det är en lokalisering så långt västerut som möjligt, vid övergången mellan slätt och skogsbygd. Det skulle innebära att samband och strukturer knutna till slättens odlingslandskap så långt som möjligt kan bibehållas.

Vid lokaliseringen bör fragmentering av det historiska jordbrukslandskapet och av historiska strukturer minimeras. Det handlar om spår av historiska gränser i landskapet, lämningar från tidigare bebyggelselägen samt det historiska vägnätets funktion och karaktär.

Vid lokalisering inom karaktärsområdet bör järnvägen anläggas på låg bank över det flacka jordbrukslandskapet för att upprätthålla långa siktlinjer och vyer mot landmärken såsom storhögar och Sjögestad kyrka. E4 samt Södra stambanan utgör rörelsebarriärer men eftersom anläggningarna ligger på låg bank utgör de inte visuella barriärer. I det öppna odlingslandskapet är det fortsatt möjligt att uppfatta och förstå kulturmiljöns samband och strukturer.

Hänsyn bör även tas till det lokala vägnätet och så långt som möjligt bär vägarnas funktion, sträckning och karaktärstik upprätthållas. All bebyggelse med agrar bakgrund bör värnas, liksom öppenheten kring storhögar.



Den putsade huvudbyggnaden samt flygel vid gården Stora Tollstad.



På vägen mellan platsen för tidigare Sälla by och Sälla kvarn ligger både torp och en utflyttad gård. Längs med vägen byter åkermark av mot betesmark och senare skog väster om Sälla.

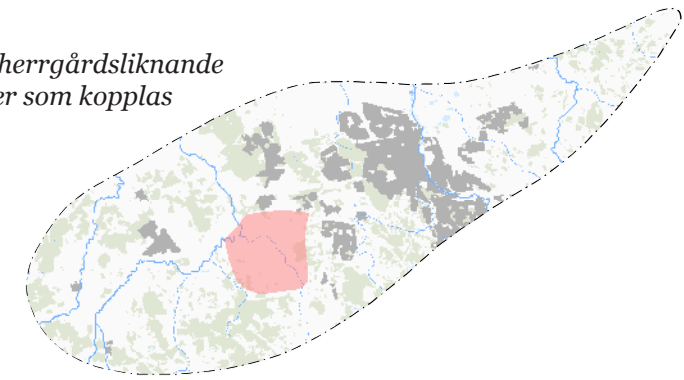


Vy mot Sjögestad kyrka. I bilden syns bilar körandes på väg 636 med grund i Eriksgatan.



En delvis allékantad väg binder samman gårdarna i karaktärsområdet.

Storskaligt slättlandskap med vida vyer och stora herrgårdsliknande bondgårdar med framträdande ekonomibyggnader som kopplas samman av ett slingrande vägnät.



Slätten Kapellån-Slakaån

Området karaktäriseras av ett öppet och storskaligt brukat slättlandskap, med långa siktlinjer. Den flacka slätten har en lågpunkt där *Slakaån* möter den lika meandrande *Kapellån*. Båda åarna har fungerat som historiska kommunikationsleder och kraftkällor, men också som gränser. De tre socknarna Slaka, Kärna och Vikingstad möts här. Jordbruksreformen syns bland annat i utskiftade gårdar kring *Gålstad* i öster.

I södra delen av slätten ligger ett antal stora herrgårdsliknande bondgårdar med alléer och påkostade ekonomibyggnader, som representerar slättens rika avkastning. På små höjder i landskapet utmed dem gamla landsvägen (väg 641) ligger *Bröttjestad*, *Haddorp*, *Greby*, *Berga* och *Naterstad*, med bebyggelse från 1800-tal och 1900-talets början. De tre sistnämnda har bakgrund som byar. Berga omfattar huvudbyggnad, flyglar och ekonomibyggnader. Till Naterstads gård hör ekonomibyggnader som framträder i landskapet, magasin och ladugård. Till Bröttjestad leder en allé upp till huvudbyggnaden med flankerande flyglar. Haddorp var riksantikvarie Hadorphius födelsegård - han ägde även Greby och ägorna slogs ihop när Östergötlands hushållningssällskaps köpte gårdarna och bedrev lantbruks-

skola i de stora ekonomibyggnaderna på Haddorp. Greby omfattar ett gammalt kaptensboställe från Skeda som flyttades under 1800-talet. Där finns även en flygelbyggnad och magasin.

Väg 636 är en ny struktur som skär genom landskapet på tvären och korsar äldre strukturer i landskapet. Ett exempel på det är väg 641 från Haddorp och de andra byarna, som löper norrut via byn *Frössla* till de stora gravfälten vid *Ledingelunda*, som beskrivs i karaktärsområde *Lagerlunda – Tolefors*. Från Frössla kommer en runsten och vägen kan till delar gå tillbaka till förhistorisk tid. Byn ligger i strategiskt läge intill Kapellån och ortnamnet Frössla är sakralt och refererar till fruktbarhetsguden Frej.

I söder kantas slätten av hällristningar, stensättningar och stensträngar som vittnar om tiden då slätten ännu inte var uppodlad utan utgjorde rika betesmarker för boskap.

På äldre kartmaterial finns flera stora utgrävda "vattenhål" och "vattenbrunnar" för djur, där enstaka fortfarande är synliga och skapar variation i landskapet.

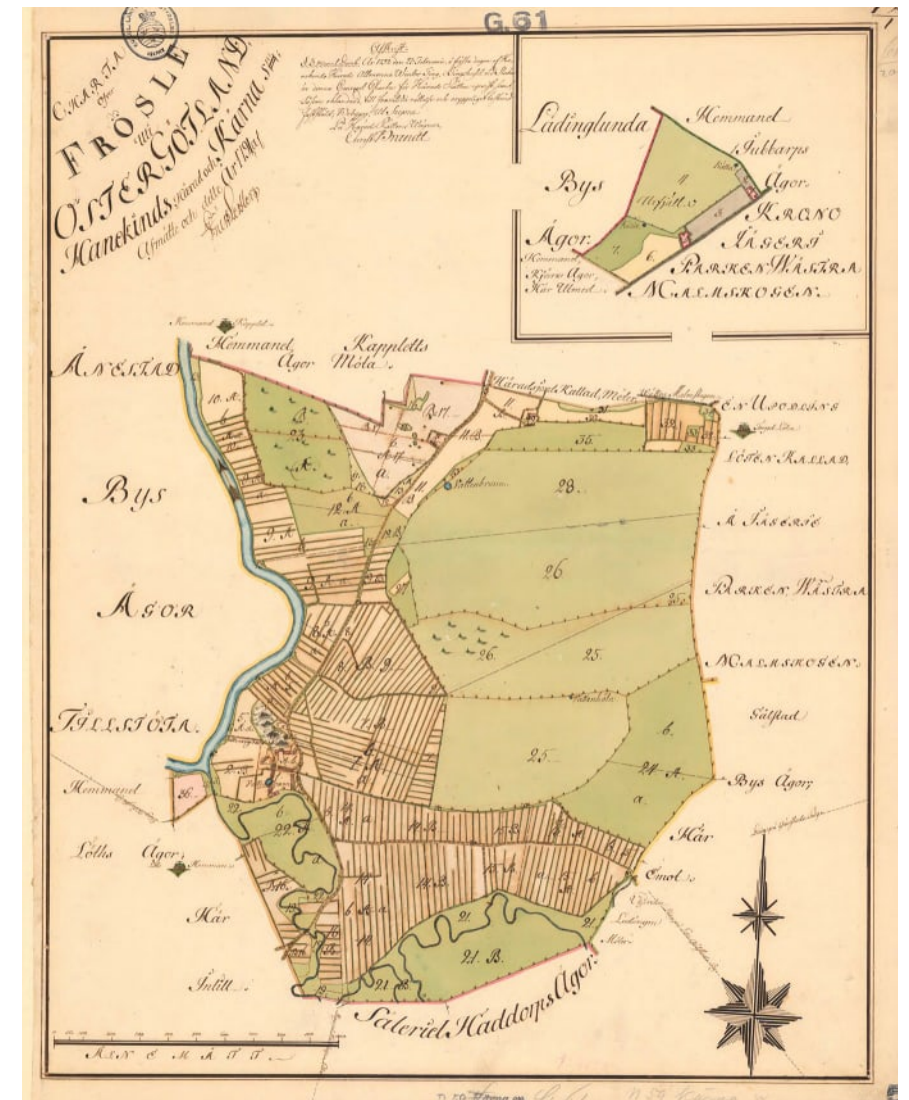
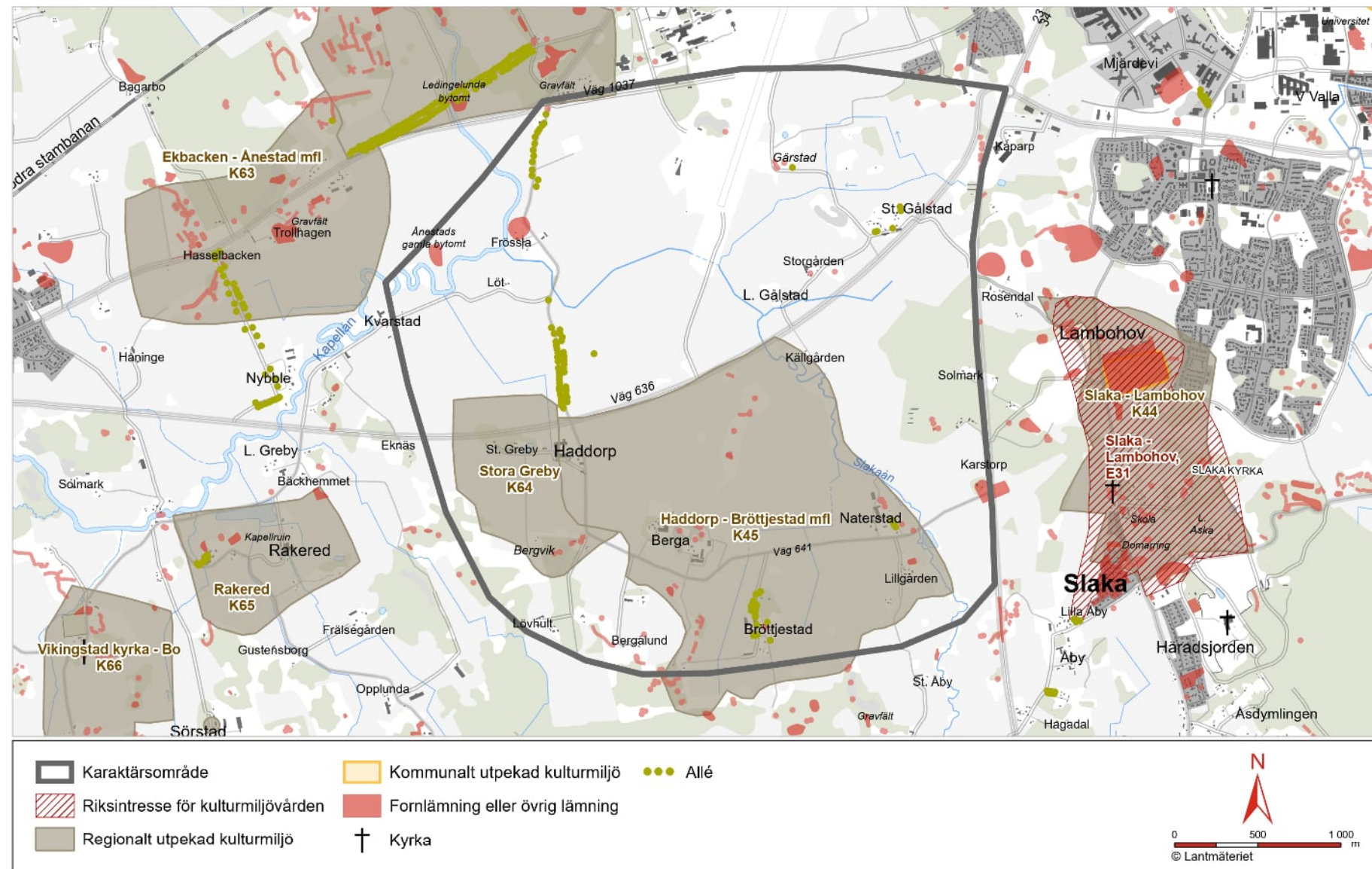


Från den flacka slätten i karaktärsområdet syns landmärken så som Skeda kyrka.



Flygel vid Haddorp säteri.

Karta över karaktärsområdet Slätten Kapellån-Slakaån.



Storskifteskarta över Frösle från 1791. Källa: Lantmäteriet.

Värdebärande karaktärsdrag

- Öppen och storskaligt brukad slättbygd, med långa siktlinjer
- Stora gårdar med herrgårdsattribut som flankerande flyglar och alléer
- I landskapet framträdande ekonomibygnader som representerar slättens rika avkastning
- Äldre vägnät, såsom den allékantade landsvägen mellan Haddorp och Ledingelunda
- Kappelån och Slakaån som kommunikationsleder och kraftkällor
- Vattenhål
- Den småskaliga gårdsanläggningen vid Frössla
- Fornlämningar som minner om tider då slätten utgjorde rika betesmarker

Råd vid lokalisering och utformning

Vid lokalisering inom karaktärsområdet bör järnvägen anläggas på låg bank över det flacka jordbrukslandskapet för att upprätthålla långa siktlinjer och vyer mot landmärken.

Fragmentering av det historiska jordbrukslandskapet och av historiska strukturer bör minimeras. Det handlar om spår av historiska gränser i landskapet, lämningar från tidigare bebyggelselagen samt det historiska vägnätets funktion och karaktär. All bebyggelse med agrar bakgrund bör värnas.



Berga gård ligger ute i slättlandskapet.

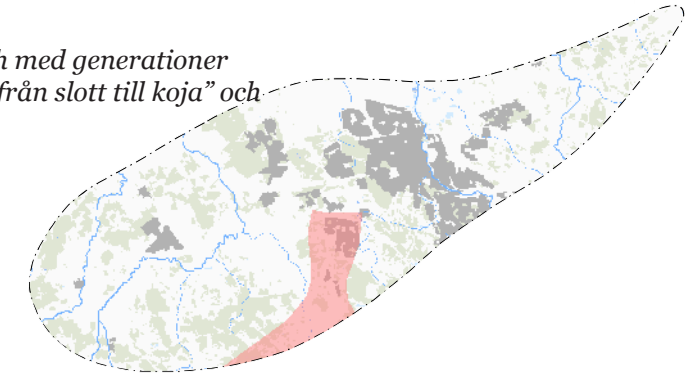


Vattenhållet på kartan är dokumenterat på storskifteskartan över Frösle från 1791, se ovan.



På en markant höjd i landskapet syns Slaka kyrka tydligt i landskapet.

Slättlandskap med kyrkor som syns vida omkring och med generationer av vägar på land och vatten. Stor social spännvidd, "från slott till koja" och områden med ovanligt tät torpbebyggelse.



Slaka-Lambohov och Skeda

Området utgörs av böljande slätt i *Slakaåns* dalgång som möter Slakaåsen i öster. De bördiga slätterna har under årtusenden använts till odling, och den magrare marken har bland annat fungerat som utjordar för skogsbyte.

Gamla Kalmarvägen (väg 702) löper i nordsydlig riktning i övergången mellan småbrutet landskap och storskaligt historiskt odlingslandskap, parallellt med den historiska kommunikationsled som ån utgjorde. Landsvägen band ihop Linköping och Småland och hade en strukturerande verkan på bebyggelsen. På den lokala skalan binder vägen även ihop socknarna Slaka och Skeda. Från Linköping har vägens genomfartsfunktion senare tagits över av *Nya Kalmarvägen* (riksväg 34), som löper parallellt med den äldre vägen och vattenvägen.

I norr ligger *Lambohov säteri*, som är en av de bäst bevarade exemplen på svensk herrgårdsarkitektur från 1700-talet. Säteriet har gett namn till det intilliggande bostadsområdet Lambohov. Säteriet är ståndsmässigt utformat med enhetligt bygnadsbestånd i rokokostil och engelsk park. Säteriet bildades med grund i byn Lammarp och intilliggande Bosgård, en kunglig förvaltningsgård. Området är skogligt beläget med stora ekbevuxna hagar. Arbetet pågår för att öppna miljön för allmänheten. Från Lambohov säteri löper vägen via en sänka mot Slaka kyrka som ligger på en markant höjd.



Skeda kyrka är lokaliserad söder om Slaka kyrka, längs med Gamla Kalmarvägen som kopplar ihop kyrkorna. Mellan kyrkorna finns visuella samband.

Slaka markerar en gammal betydelsefull mötesplats på *Slakaåsen* i kommunikativt läge där Gamla Kalmarvägen mötte flera andra stora vägar, såsom kvarvarande väg 708 mot Tinnerö. Platsens centrala roll markeras av en domarring, som fungerat som Hanekinds häradsstingsplats. I vägmötet ligger också den gamla galgbacken. Slaka kyrka har sockencentrum med prästgård och skolhus. I anslutning till byn ligger *Lilla Aska griftegård*. Kyrkogården anlades 1972 och i miljön finns tre kapell och krematorium. Begravningsplatsen bär namn efter gården *Lilla Aska*.

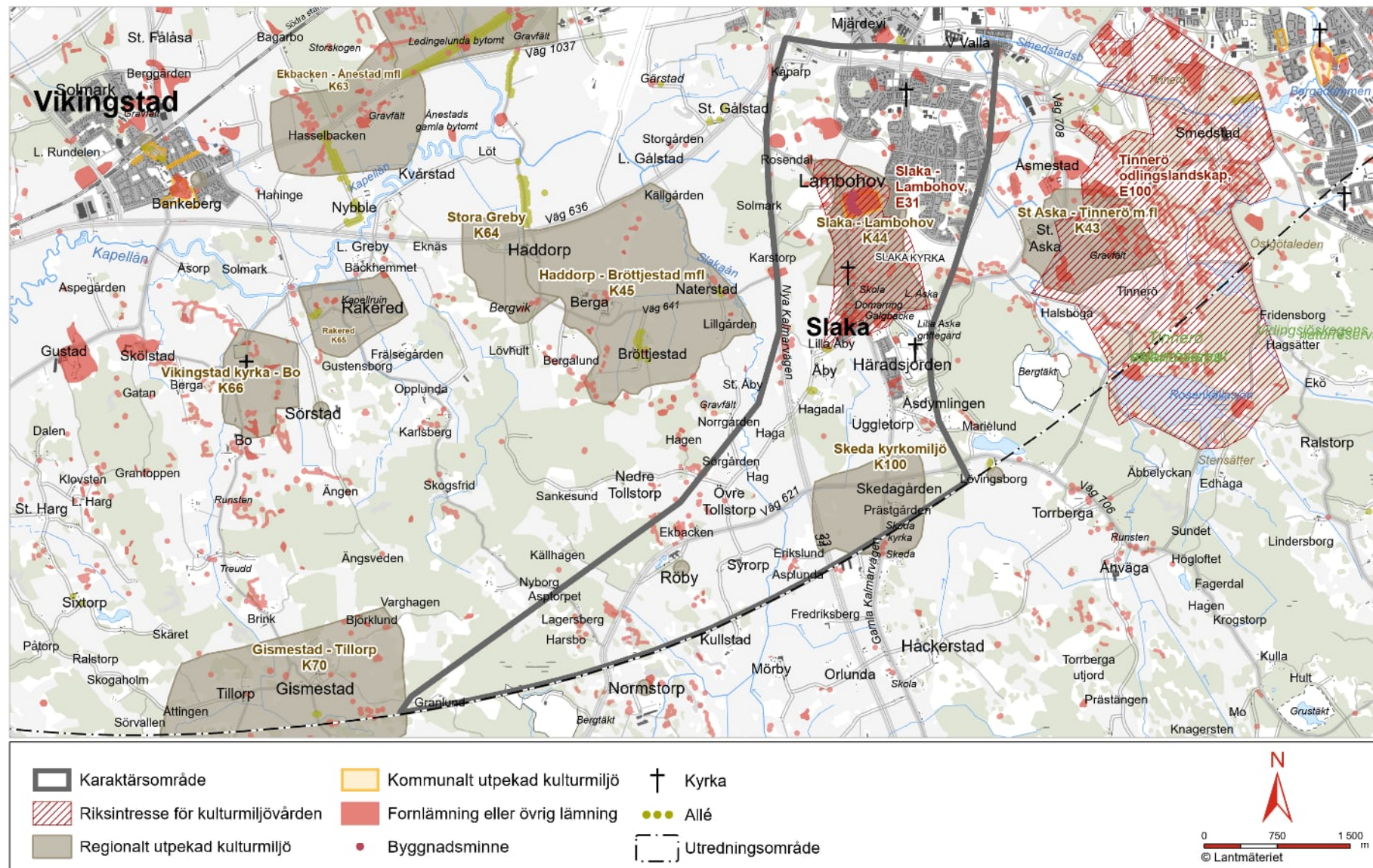
Häradsjorden har historiskt varit samägd utmark och därigenom samlat många kollektivt ägda samhällsfunktioner. Soldattorp, fattigstuga och galgbacke och andra gemensamma funktioner kom att placeras här perifert i förhållande till sockencentrum. Från Slaka och söderut finns mer eller mindre sammanhängande bebyggelse utmed gamla Kalmarvägen, som går tillbaka på ett område som var ovanligt tätt bebyggt med torp och backstugor. Bebyggelsens karaktär och läget på åsens nedre sluttningar har gett upphov till att området i folkmun kallas *Gräddhyllan*, vilket kontrasterar till områdets enkla bakgrund.

Längre söderut ligger *Skeda* kyrka intill vägen. Mellan Slaka och Skeda kyrkor finns viktiga visuella samband, där kyrkorna syns på långt håll i det flacka lagaskifteslandskapet och minner om kyrkans tidigare centrala funktion i samhället. *Skedagården* och *prästgården* ligger som solitärer ett stycke norr om kyrkan.



Torp längs med Gamla Kalmarvägen mot Slaka.

Karta över karaktärsområdet Slaka-Lambohov och Skeda.



Vid Skeda ansluter idag de äldre vägar som tidigare möttes i Slaka. De kantas av bebyggelse, där den vid 706 har grund i torp, medan den vid väg 621 i högre grad har grund i gårdar. Några kilometer söder om Skeda, där bebyggelsen upphör, sammanfaller nya och gamla Kalmarsvägens sträckningar.

Värdebärande karaktärsdrag

- Generationer av vägar med strukturerande verkan på bebyggelsen
- Säteriet Lambohov, med bebyggelse, park och jordbruksmarker
- Sockencentrum med centrala samhällsfunktioner över tid
- Visuella samband mellan Slaka och Skeda kyrkor
- Lilla Aska griftegård som representant för central samhällsfunktion
- Bebyggelsen, vars struktur speglar bakgrunder i byar, gårdar och torp
- Historiskt odlingslandskap med typiska kännetecken för laga skifte
- Häradsjorden med historisk funktion som kollektivt ägd utmark
- Fornlämningsrik bygd med tidsspänn som sträcker sig bakåt till stenåldern. Mytomspunnen fornlämningsmiljö i Slaka.

Råd vid lokalisering och utformning

Vid lokalisering inom karaktärsområdet bör särskild hänsyn tas till gamla Kalmarsvägen samt Slaka och Skeda sockencentrum. Intrång bör helt undvikas i kulturmiljön som omfattar Lambohov och Slaka. Det gäller dels säterimiljön med dess olika uttryck, dels den historiska noden bestående av bland annat kyrka, tingsplats, avrättningsplats.

Sockencentrumets höjd med Slaka kyrka som reser sig i landskapet bör fortsättningsvis vara dominerade i vyer. Vidare bör visuella sambanden mellan Slaka kyrka och Skeda kyrka bibehållas.

Utöver Lambohovs säterimiljö med bebyggelse och park, bör även tillhörande odlingslandskap med torp och vägnät bevaras.

Den bebyggelse som vuxit utmed gamla Kalmarsvägen ska värnas, även bebyggelsen med bakgrund i häradsallmännings torp. Vid passage förbi Lilla Aska griftegård ska intrång undvikas och buller hanteras med särskild hänsyn till områdets kulturvärden.

Järnvägen bör anläggas på låg bank över det flacka jordbrukslandskapet för att upprätthålla långa siktlinjer och vyer mot landmärken såsom dem mot kyrkorna. Vid lokaliseringen bör fragmentering av det historiska jordbrukslandskapet och av historiska strukturer minimeras. Det handlar om spår av historiska gränser i landskapet, lämningar från tidigare bebyggelselägen samt det historiska vägnätets funktion och karaktär. All bebyggelse med agrar bakgrund bör värnas.



Gamla Kalmarsvägen knyter samman Slaka kyrka och Lambohov säteri, som ligger åtskilda på höjden i landskapet.



Lambohov säteri med bevarad herrgårdsarkitektur från 1700-talet. Till miljön hör bland annat ett flertal byggnader och ekhagar.

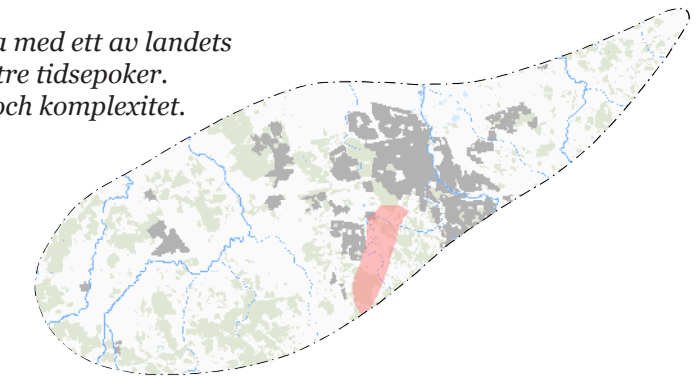


Byggnader tillhörande Slaka prästgård, i närheten av kyrkan.



Gården Åsmestad ligger högt i det topografiskt varierade landskapet.

Stort biologiskt kulturarv knutet till de hävdade markerna med ett av landets rikaste områden med ek. Tydligt avläsbara tidsdjup från tre tidsepoker. Stensträngslandskap med unika bevarandeförhållanden och komplexitet.



Tinnerö odlingslandskap

Trakten kring *Tinnerö* utgörs av ett topografiskt varierat landskap med ängs- och betesmarker samt ett av landets viktigaste ekområden. Miljön karaktäriseras av ett brett tidsdjup med lämningar från olika tidsperioder sedan äldre järnålder. Åkerholmar, vegetation och topografi bidrar till ett skiftande landskap.

Ekens dominans i dagens landskap är kopplat till markägande under stormaktstiden. All ek tillhörde kronan, bortsett från ek på adelns mark. Vid Tinnerö drogs byarnas mark in och bildade kunglig jaktmark och senare även en djurgård. Ekskogen gynnades också av adelns stora markinnehav. Det historiska odlingslandskapet rymmer ett biologiskt kulturarv knutet bland annat till gräsmarkernas slättergynnade flora, betade ekhagar samt bredkroniga ekar.

Gårdar som *Åsmestad* och *Stora Aska* rymmer äldre jordbruksbebyggelse med huvudbyggnad och ekonomidelar. Åsmestad var en tidigare by och är belägen på en höjd i landskapet. Även Stora Aska var ursprungligen en by som under 1800-talet utvecklades till en stor bondgård. Gården har idag en park med slingrande gångar och ett lusthus. Till gården hör även torpet



Tinneröområdet kännetecknas av ett varierat och kulturpräglat landskap med omfattande stensträngssystem från äldre järnåldern.

Jonsberg i traditionellt läge i perifert läge i förhållande till mer bördig, högavkastande jordbruksmark. Agrar bebyggelse finns även inom Slestad (nu omgärdad av bostadsområdet Lambohov) och Smestad med de underlydande torpen Fröberget, Ryttaretorpet och Djurgården.

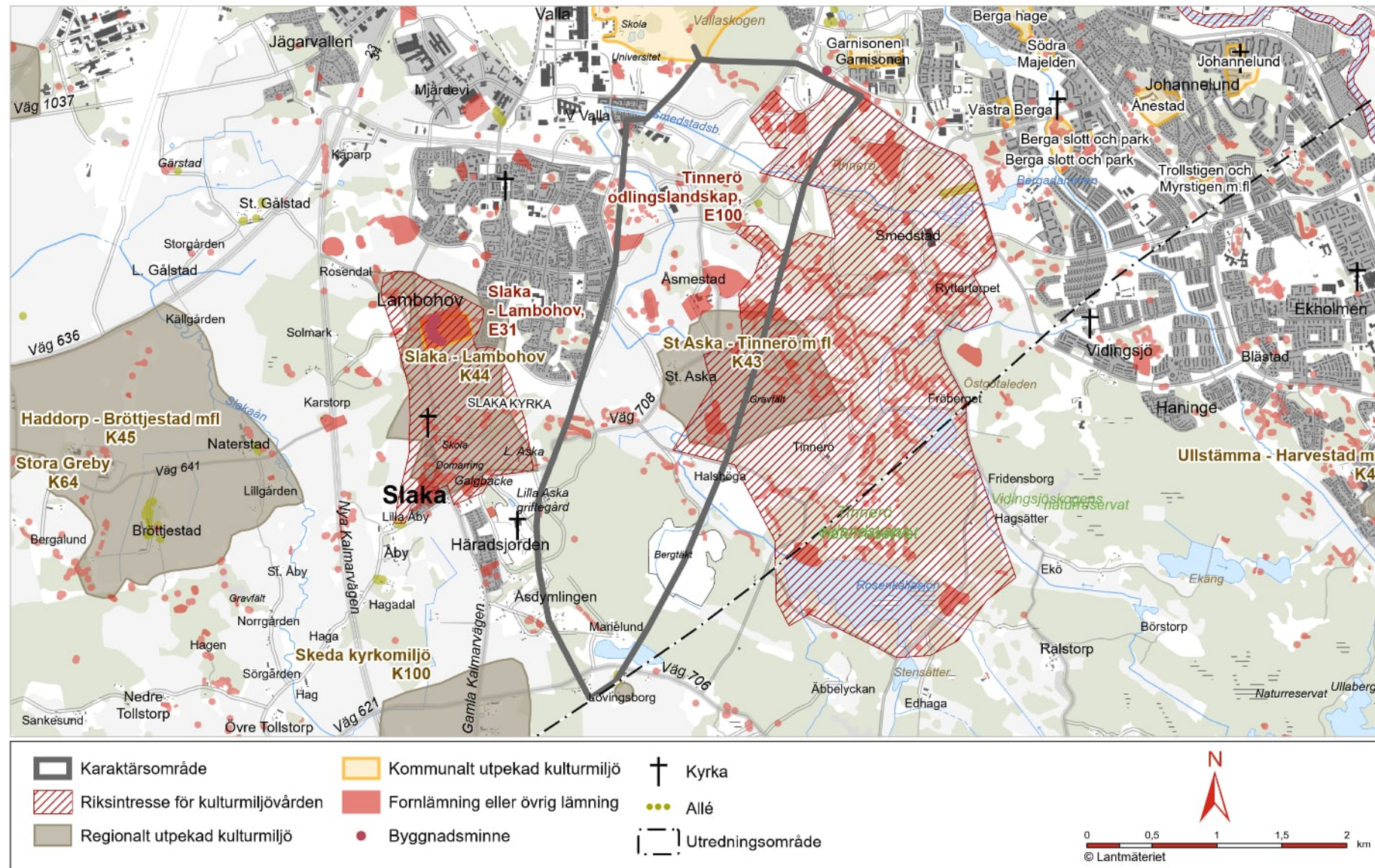
Ett äldre vägnät visar på det historiska rörelsemönstret genom landskapet. Den till topografin och tidigare markanvändningen karaktäristiskt landskapsanpassade väg 708 binder samman bland annat Slaka och Stora Aska. Även mindre brukningsvägar som förbinder bebyggelse och åkermark inom den enskilda bebyggelseenheten är viktig, som vägar mellan gården Åsmestad, torpet Jonsberg och tillhörande marker.

Dagens odlingslandskap har sina rötter i järnålderns markanvändning, vilket syns i stensträngslandskapet men också kopplingen mellan gravfält och gårdar. På grund av områdets topografi, med mark som i hög grad nyttjats för ängsbruk och betesdrift, är fornlämningsrikedomen här unik och miljöerna är ovanligt välbevarade. Stensträngslandskapet möjliggör studier både av landskapets rumsliga organisation och av människornas livsvillkor under äldre järnålder. Stensträngarna både följer och knyter ihop höjdråk och bildade mer eller mindre sammanhängande system som också innefattade boplatser och tillhörande gravar och gravfält. På höjderna finns förutom dessa stensättningar och boplatser, så som vid Eldsberget.

Under 1900-talet kom den kronoägda marken i området att bli militärt övningsområde. Den militära verksamheten har haft konserverande effekt på landskapet genom att stadens utbredning hölls tillbaka. Samtidigt har den militära verksamheten tillsammans med den skarpt varierande topografin hindrat framfarten av det rationella jordbruket vilket också bidragit till att få ändringar skett i landskapet.

Militära byggnader och anläggningar ligger utspridda i det tidigare övningsområdet och omfattar bland annat skjutvärn, magasin, skjutbanor, förråd och slakteribyggnader. Byggnaderna kännetecknas av en avskalad och funktionsstyrd utformning vilket ger en anonymitet i landskapet. Deras olika och kompletterande funktioner gör att de tillsammans skapar en helhet.

Karta över karaktärsområdet Tinnerö odlingslandskap.

**Värdebärande karaktärsdrag**

- Odlingslandskap med tydlig läsbarhet från äldre järnålder till nutid
- Stensträngslandskapets markanvändning och rumsliga organisation
- Biologiskt kulturarv knutet till ek, betes- och ängsmarker
- Historiskt markanvändningsmönster och eklandskap som minner om kunglig jaktmark och säteridrift
- Bebyggelse och gravfält i höjdlägen
- Äldre vägnät
- Kopplingen mellan gårdar och torp
- Militära byggnader och anläggningar

Råd vid lokalisering och utformning

En lokalisering av järnväg bör ur kulturmiljösynpunkt ta hänsyn till kulturmiljöns *samlade* värden och strukturer. Här bedöms det ske genom en lokalisering så långt västerut i den preliminära korridoren som möjligt (det vill säga väster om Åsmestad). Det bedöms ge bäst möjligheter att hålla ihop sammanfallande värden i landskapet och minimera påverkan på riksintresset Tinnerö odlingslandskap, som kan komma att ske genom till exempel buller och visuella störningar.

En genomtänkt placering i profil kan ge möjlighet till minskad fysisk påverkan och bullerpåverkan samt upprätthållande av visuella samband.

Visuella samband mellan bebyggelseenheter samt mellan bebyggelseenheter och omgivande fornlämningar bör beaktas, så även siktlinjer mot exempelvis Slaka kyrka.

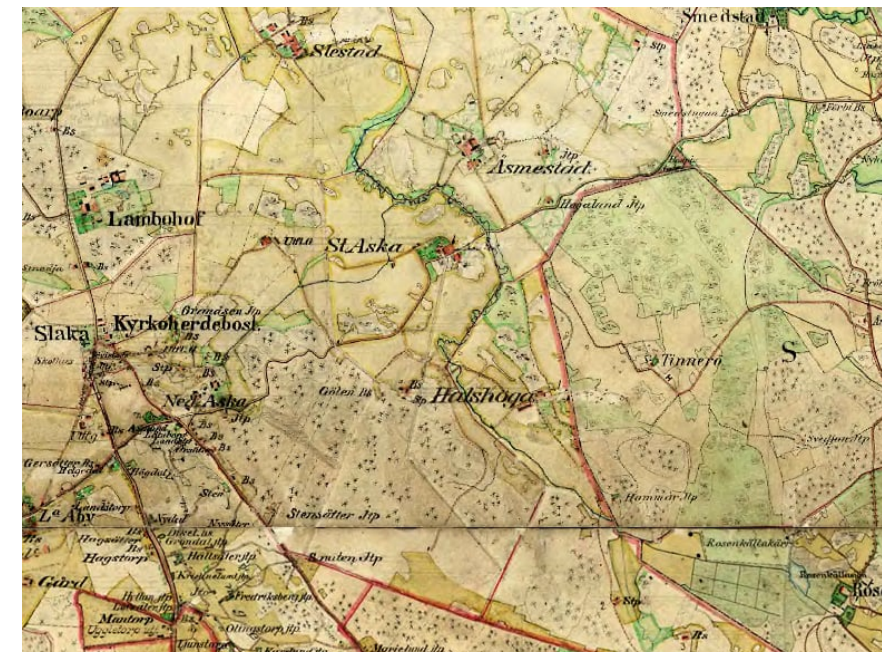
Anläggningen bör minimera fragmentering av ängs- och betesmark för att fortsatt behålla ett öppet landskap. Genom att upprätthålla jordbrukets funktioner, minimeras fragmenteringen av den historiska markanvändningen och av historiska strukturer. Särskilt viktigt är att värna bebyggelse med agrar bakgrund. Anläggningen bör anpassas till det topografiskt varierade landskapet. Hänsyn bör tas till stensträngslandskapets olika komponenter och deras rumsliga sammanhang. De äldre vägnarnas funktion, sträckning och karaktär bör upprätthållas, både för det småskaliga vägnätet och väg 708.

I nordvästra delen av riksintresset låg kronans djurgård. Här bör järnvägen lokaliseras i linje med Lambohovsvägen för att minimera intrång i fornlämningsmiljöer.

Militära byggnader och anläggningar bör värnas.



Bebyggelse tillhörande Stora Aska i höjdläge.

På den häradsekonomiska kartan syns gårdarna Stora Aska och Åsmestad.
Källa: Lantmäteriet.

Huvudbyggnaden vid gården Stora Aska. Byggnaden omges av park.

Ordlista

Arkitektur

Sammanvägning av tekniska, funktionella och konstnärliga aspekter på det byggda.

Anläggning

Någonting byggt, som inte är en byggnad. En konstruktion.

Anläggningsdelar

Mindre delar eller enheter som ingår i en större anläggning, exempelvis bullerskyddsskärmar eller bullerskyddsvallar.

Bank

Den del av anläggningen som bär upp rälsen när anläggningen ligger i ett högre läge än befintlig marknivå.

Barriär

Visuell - Ett upplevt hinder som stoppar visuell kontakt eller utblick.

Fysisk - Ett fysiskt hinder som stoppar framkomlighet för människa, natur och djur.

Barriäreffekt

Den fysiska och upplevelsemässiga påverkan där tillgång till och rörlighet inom sammanhängande områden begränsas.

Berg i dagen

Berg som syns ovan markytan

Boplats

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

Byggnadsverk

Vid en järnvägsutbyggnad avses exempelvis broar och stödmurar.

Driftskede

Anger perioden då anläggningen är verksam/i drift.

Centralbygd

Landskapsparti präglad av allt sedan förhistorisk tid successivt utvecklat jordbruk, som till följd av ekonomiska och kommunikationsmässiga fördelar under lång tid dominerat intilliggande trakter, vilket bland annat framgår av att gemensamma centralfunktioner (tingsplatser, huvudkyrkor, handelsplatser mm) varit lokaliserade till den relativt begränsade centralbygden.

Fornlämning

Fornlämningar är spår efter mänsklig verksamhet. De kan till exempel utgöras av boplatser, gravfält, gruvor, kvarnar, kulturlager i medeltida städer. I kulturmiljölagen anges vad som är en fornlämning och därmed omfattas av lagskyddet. Fasta fornlämningar ska uppfylla tre kriterier: *lämningar efter människors verksamhet under forna tider*, de ska *ha tillkommit genom äldre tiders bruk* och vara *varaktigt övergivna*. Detta gäller dock inte en lämning som tillkommit 1850 eller senare, om inte länsstyrelsen gjort en särskild fornlämningsförklaring. Samma regler gäller för fartyglämningar. Så räknas till exempel ett ålderdomligt järnbruk som ännu är i drift inte som fornlämning i lagens mening, medan en hyttruin från samma tid gör det.

En övrig kulturhistorisk lämning är spår efter mänsklig verksamhet som tillkommit under och efter år 1850. En övrig kulturhistorisk lämning har inte samma lagskydd som en fornlämning, men ska visas hänsyn och aktsamhet. Begreppet används även för lämningstyper som inte består av en fysisk lämning, t.ex. Fyndplats, Plats med tradition och Fyndsamling.

Fragmentering

Fragmentering innebär förlust av mänskliga och naturliga livsmiljöer genom intrång och omvandling, minskning och försämring av kvarstående livsmiljöer genom störning och sekundär utveckling och/eller isolation av kvarstående livsmiljöer på grund av infrastrukturens och landskapets barriärpåverkan.

Frälsejord

Frälsejord avsåg jord som var befriad från grundskatt.

Förvaltning

Hur driften och underhållet sköts, samt till vilken kostnad.

Gestaltning

Samordning av tekniska, funktionella och estetiska aspekter till en gemensam helhet. Kan tillämpas i liten som stor skala.

Hävd

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

Höghastighetsjärnväg

Järnväg som är konstruerad för hastigheter över 250 km/h.

Influensområde

Det geografiska område som direkt eller indirekt påverkas av till exempel en väg- eller spårutbyggnad.

Infrastruktur

Anordningar för transporter samt el- och vattenförsörjning.

Inägo- och utmark

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

Isälvsavlagring

Geologisk avlagring bildad i smältvattensälvar från glaciärer och inlandsisar.

Kronoparker/Konungaparker

Kronoparkerna hade sitt ursprung i de för kunglig jakt fridlysta områden, konungaparker, som mot slutet av 1500-talet. Så småningom blev jakten en bisak och uttaget av skogsprodukter det primära

Kulturarv

Kulturarv avser alla materiella och immateriella uttryck (spår, lämningar, föremål, konstruktioner, miljöer, system, strukturer, verksamheter, traditioner, namnskick, kunskaper etc.) för mänsklig påverkan. Ibland kan begreppet preciseras för att belysa särskilda delar av samhällsutvecklingen, t.ex. det biologiska kulturarvet, det industriella kulturarvet eller modernismens kulturarv. Kulturmiljön med dess fysiska uttryck är en del av kulturarvet.

Kulturmiljö

Med kulturmiljö menas av människan påverkade spår i vår miljö som berättar om de historiska skeenden och processer som lett fram till dagens stadsrum och landskap. Samhällsförändringar och människors livsvillkor, värderingar och ideal under olika tider kan följas i landskapets fysiska strukturer, samband och rörelsemönster. Det kan gälla allt från till stora landskapsavsnitt och komplexa stadsmiljöer och tidsmässigt spänna över allt från förhistoriska lämningar till modern bebyggelse.

Landskap

Ett område så som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av naturliga och/eller mänskliga faktorer.

Landskapets skala

Uttrycker en relation i storlek mellan oss själva och landskapet eller mellan befintliga objekt i landskapet. Storleksrelationen avgör om landskapet upplevs som storskaligt eller småskaligt.

Landskapsanpassning

Gestaltning av väg- eller järnvägsobjekt utifrån landskapets förutsättningar. Landskapsanpassning kan både vara att det byggda underordnas landskapet eller att utforma dominerande objekt utifrån landskapskaraktären.

Landmärken

Är platser, objekt och fysiska strukturer som man orienterar sig efter och som ofta har fått betydelse för den lokala identiteten. Landmärken kan utgöras av kyrktorn, fabrikskorstenar, träd, landformer, dominerande gravar med mera.

Landskapskaraktär

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

Läsbarhet

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

Odlingslandskap

Samlingsbegrepp för landskap präglat av lantbruk. Odlingslandskapet innefattar herrgårdar, byar och gårdar med dessas transportvägar, arbetsställen och produktionsmarker, såsom åkrar, betesmark, skog, vattendrag, våtmarker och sjöar.

Karaktärsområde

En landskapstyp kan delas in i flera mindre områden, vars karaktär präglas av den lokala platsen, så kallade karaktärsområden. Beskrivning av ett karaktärsområde utgår från bland annat bebyggelsemönster, markanvändning, fornlämningsbild, siktlinjer och landmärken.

Karaktärsskapande/karaktärsgivande

Dominerande beståndsdelar inom ett område i landskapet skapar dess karaktär och kallas karaktärsskapande eller karaktärsgivande.

Landskapskaraktär

Landskapsområde med ett sammanhållet uttryck. Inom området är landskapets huvudsakliga beståndsdelar lika.

Landskapstyp

Benämning på ett område som har en viss generell uppbyggnad och därför kan förekomma på flera olika ställen (exempelvis slättlandskap).

Morän

En jordart som avlagrats av en glaciär eller inlandsis. Den har bildats av en osorterad blandning av stenar, från stora stenar till finkornig sand.

Regionalt utpekade kulturmiljöer/regionalt intresse

Kulturmiljöer som är utpekade i det regionala kulturminnesvårdsprogrammet.

Riksintresse

Bevarande- och nyttjandeintressen som pekas ut med stöd av bestämmelser i miljöbalken. Områden kan vara av riksintresse för exempelvis naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv, kommunikation. Områden av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön.

Sockencentrum

Ett sockencentrum var knutpunkten för en landsortsförsamling med kyrka, prästgård, församlingshem, skola och andra offentliga byggnader. Dessa orter är sammankopplade med vägar som går från sockenkyrka till sockenkyrka.

Skärning

När järnvägen sänks ner i landskapet kallas urholkningen för skärning. Det finns jordskärning och bergskärning beroende på marken som holkas ur.

Solskiftad radby

En vanliga bytyp i slättbygderna har varit radbyn, där gårdarna ligger bredvid varandra på långsmala tomter. Denna bytomts plan har sitt ursprung i det åtminstone medeltida solskiftet, vilket innebar att gårds- tomternas storlek stod i relation till jordinnehav i byn. På samma sätt var åkrarna indelade i parceller, proportionellt efter gårdens storlek och i en bestämd ordningsföljd.

Säteri

Ett säteri är i nutida språkbruk en större herrgård. Fram till 1810 var säterier skattebefriade och innehavet ett privilegium för adeln. Ständsmässig huvudbyggnad var ett krav för skattebefrielse. Efter 1809 blev det möjligt för icke adliga att köpa skattebefriade frälsegods i Sverige.

Spårprofil

Järnvägens lutning och höjdläge i längsled.

Tunnelmykning

Där tunnel tar vid eller tar slut. Tunnelns ändar kallas tunnelmyningar.

Återställning

Mark som används i anslutning till byggandet att järnvägen ges antingen en ny användning eller återställs till den ursprungliga markanvändningen.

Ädellövträd

Ädla lövträd är alm, ask, bok, avenbok, ek, fågelbär, lind och lönn. Ädellövskog och blandskog med inslag av ädellövträd innehåller stora biologiska värden. En stor andel av Sveriges rödlistade arter knutna till skogsmiljöer finns i skog med inslag av ädellövträd.

Referenser

Trafikverket underlag

Trafikverket (2015). *PM Ostlänken – kulturmiljö i anläggning och genomförande*.

Trafikverket (2015). *PM Riksintressen i Ostlänken- Risk för påverkan och skyddsåtgärder*.

Trafikverket (2016). *Riktlinje Landskap*. TDOK:2015:0323. Version 3.

Trafikverket (2017). *Rapport Handlingsprogram för kulturmiljö inom projekt Ostlänken*. 2017-04-19.

Trafikverket (2017). *PM Påverkan på riksintressena Trosaåns dalgång, Nyköpingsåns dalgång, Törnevalla och Gamla vägen Stavsjö-Krokek*. 2017-11-17.

Trafikverket (2017). *Projekt Ostlänken. Delprojekt Linköping delen Bäckeby – Tallboda. PM Kulturarvsanalys*. WSP Sverige AB.

Trafikverket (2018 A). *PM Arbetssätt för åtgärder som stärker och tydliggör kulturmiljön*. 2018-04-10.

Trafikverket (2018 B). *Uppdragsbeskrivning. För upprättande av järnvägsplan, miljökonsekvensbeskrivning, systemhandling och underlag för tillståndsärenden för Ostlänkens sträcka genom Linköpings tätort och nytt resecentrum. Bilaga till uppdragsbeskrivning: Bilaga E3.10_miljö v11.0*

Trafikverket (2019). *Rapport. Regeringsuppdrag: Trafikverkets kulturmiljöstrategi*. 2019-10-28.

Trafikverket (2021). *Miljökompensation i transportinfrastruktur. En samverkansåtgärd inom Miljömålsrådet*. 2021-03-01.

Trafikverket (manus). *PM Miljöbedömning val av lokaliseringalternativ. Ostlänken, delen Linköpings tätort*.

Trafikverket ej publicerat underlag

Trafikverket (2021). *Ostlänken OLP1.2 Linköpings tätort, Samrådshandling, val av lokaliseringalternativ - Passage Kapellån. Arbetsmaterial, Teknisk beskrivning*.

Trafikverket (2021). *Ostlänken OLP1.2 Linköpings tätort, Samrådshandling, val av lokaliseringalternativ - PM Passage Stångån. Arbetsmaterial, Teknisk beskrivning*.

Trafikverket (2021). *Ostlänken OLP1.2 Linköpings tätort, Linköping, Östergötland – Förstudie landskapsanalys*. 2021-02-22.

Trafikverket (manus) *OLP1_2-00-025-00000-0_0-0012 PM Måluppfyllelse*. In manus.

Nationellt underlag

Riksantikvarieämbetet, Kulturmiljöregistret/Fornsök

Riksantikvarieämbetet, riksintressebeskrivningar

Regionalt underlag

Länsstyrelsen Östergötland (1983). *Natur- och kulturmiljöer i Östergötland. Andra upplagan*. Linköping: Printcom Tryckeri AB

Länsstyrelsen Östergötland (2002). *Riksintresse: KE 39. Vårdsberg-Landeryd, Vårdsberg och Landeryds socknar*. Linköpings kommun.

Länsstyrelsen Östergötland (2002). *Riksintresse: KE 89. Kårarp-Galgbacken, Sjögestad och Viby socknar, Linköpings och Mjölby kommuner*. Linköpings kommun.

Länsstyrelsen Östergötland. *Kunskapsunderlag om Mesolitikum i Östergötlands län*. Opublicerat manus.

Länsstyrelsen Östergötland (2013). *Kapellån. Kulturhistorisk utredning. Kärna, Ledbergs, Rappestads och Vikingstads socknar, Linköpings kommun*.

Kommunalt underlag

Linköpings kommun (1997). *Fördjupad översiktsplan för koloniområden i Linköping*. Antagandehandling januari 1997.

Linköpings kommun (2009). *Kulturhistoriskt underlag till översiktsplan för staden Linköping*.

Linköpings kommun (2010). *Översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum mm*. Antagen av kommunfullmäktige 2010. Linköpings kommun.

Linköpings kommun (2010). *Översiktsplan för staden Linköping*. Antagen av kommunfullmäktige 2010. Linköpings kommun.

Linköpings kommun (2011). *Fördjupning av översiktsplanen, Lingham*. Antagen av kommunfullmäktige 2011. Linköpings kommun.

Linköpings kommun (2011). *Landskapsanalys Linköping*. Ferrivia AB.

Linköpings kommun (2011). *Bilaga 1. Planeringsförutsättningar. Översiktsplan för Ekängen-Roxtuna och Distorp-Gärstad*. Linköpings kommun.

Linköpings kommun (2012). *Översiktsplan för Ekängen-Roxtuna och Distorp-Gärstad*. Antagen av kommunfullmäktige 2012.

Linköping kommun (2012). *Översiktsplan för Sättuna*. Antagen av kommunfullmäktige 2012. Linköpings kommun.

Linköping kommun (2014). *Översiktsplan för Vikingstad*. Antagen av kommunfullmäktige 2014. Linköpings kommun.

Linköpings kommun (2016). *Kulturmiljöunderlag för Mjärdevi och Västra Valla. Integrerad landskapskaraktäranalys*. Tyréns AB.

Linköpings kommun (2016). *Kulturmiljöunderlag för Vårdsberg, Linköping. Landskapskaraktäranalys och förslag till områdesbestämmer*. Tyréns AB.

Linköpings kommun (2017). *Arkitekturprogram för Linköpings innerstad. Antagen av kommunfullmäktige i december 2017*.

Linköpings kommun (2018). *Linköpings kommuns landsbygdsstrategi*. KF 2013-03-26. Aktualitetsprövad våren 2018. KF 2018-06-19.

Linköpings kommun (2016). *Kulturmiljöutredning Ostbrickan 2, Linköping, Utkast till samråd 2016-10-31*. Tyréns AB.

Linköpings kommun (2016) *Linköpings mötesplatser – innerstadens torg och parker. Samrådshandling*.

Linköpings kommun (2019). *Guldfisken 10, kulturmiljöutredning*. Tyréns AB.

Linköpings kommun (2019). *Malmslätt. Kulturmiljöutredning och landskapsanalys*. WSP Sverige AB.

Linköpings kommun (2019). *Slaka. Kulturmiljöutredning och landskapsanalys*. WSP Sverige AB.

Linköpings kommun (2019). *Stångebro. Kulturmiljöutredning och landskapsanalys*. WSP Sverige AB.

Linköpings kommun (2019). *Steninge. Kulturmiljöutredning och landskapsanalys*. WSP Sverige AB.

Övriga källor

Borna Ahlqvist, Hélène & Tollin, Clas (1994). *Kring Stång. En kulturgeografisk utvärdering byggd på äldre lantmäteriakter och historiska kartöverlägg*. Riksantikvarieämbetet Arkeologiska undersökningar. Skrifter, nr 7.

Bäck, Kalle. (1992). *Början till slutet. Laga skifte och torpbebyggelsen i Östergötland 1827-65*. Noteria Förlag.

Berg, Stefan. (2003). *Gods och landskap: Jordägande, bebyggelse och samhälle i Östergötland 1000-1562*. Stockholm: Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.

Dahlberg, Markus & Franzén, Kristina (red) (2008). *Sockenkyrkorna – kulturarv och bebyggelsehistoria*. Riksantikvarieämbetet.

Eglers stadsplanebyrå (1967). *Generalplan för Linköping*.

Emanuelsson, Urban. 2009. *Europeiska kulturlandskap: Hur människan format Europas natur*. Forskningsrådet Formas.

Ericsson, Alf. 2012. *Terra mediaevalis. Jordvärderingssystem i medeltidens Sverige. Doctoral Thesis, Swedish University of Agricultural Sciences, Uppsala*.

Hellström, Sven (red) (1987). *Linköpingsbygden*. Linköpings kommun.

Helmfrid, Staffan. (temared.) . 1990. *Sveriges nationalatlas: Kulturlandskapet och bebyggelsen*. Stockholm: Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.

Kaliff, Anders & Tagesson, Göran (red) (2005). *Liunga kaupinga Kulturhistoria och arkeologi i Linköpingsbygden*. Stockholms Riksantikvarieämbetet.

Kommittén för Linköpings historia (red.) (1976). *Linköpings historia 3 1567-1892: Samhälls- och kulturliv*. Linköping.

Kommittén för Linköpings historia (red.) (1978). *Linköpings historia 4: 1863-1910*. Linköping.

Kommittén för Linköpings historia (red.) (1981). *Linköpings historia 5: 1910-1970*. Linköping.

Menander, Hanna & Molin, Fredrik (red.) (2005). *Ett bredare fält. Arkeologi och kulturhistoria vid Linköpings flygplats*. Riksantikvarieämbetet.

Molin, Fredrik (2006). *Trädgårdstorp. Boplatzlämningar från senneolitikum och bronsålder. RAÄ 126-128; Värö 3:1, Ryd 1:1, Kärna socken, Linköpings kommun, Östergötland. Arkeologisk förundersökning och slutundersökning*. UV Öst rapport 2006:53.

Månsson, Erik (1995). *Gods och gårdar i Östergötland, del 1: Norra Skogsbygden och Östgötslätten*. Linköping: Östergötlands läns hushållningssällskap.

Riksantikvarieämbetet, 2014. *Kulturmiljövårdens riksintressen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Handbok*.

Sporrong, Ulf., Ekstam, Urban., Samuelsson Kjell. 1995. *Svenska landskap*. Naturvårdsverket.

Wahlberg, Mats (red.). 2003. *Svenskt ortnamnslexikon*. Språk- och folkminnesinstitutet, Uppsala.

Kartor

Historiska ortofoton 1960 samt 1975, Lantmäteriet.

Häradsekonomiska kartan 1897-1906, RAK.

Karta över Linköpings ladugårds frihetsmil., LMS:

- Johan de Rogier. 1655. LMS Akt D64-1:4.
 - Johan de Rogier. 1657. LMS Akt D64-1:5.
 - Johan de Rogier. 1670. LMS Akt D64-1:6.
 - Samuel Melander. 1683. LMS Akt D64-1:41.
 - Samuel Melander. 1683. LMS Akt D64-1:7.
 - Samuel Melander. 1684. LMS Akt D64-1:8.
- Ortofoto, Lantmäteriet.

Sockenkartor och översikter, LMS.

Storskifteskartor, LMS.

Äldre geometriska kartor, LMS.

Geodataunderlag

Byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen. Bebyggelseregistret Riksantikvarieämbetet, <https://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/dataexport/dataexport.raa>, 2020-11-02.

Fornlämningar och andra lämningar. Kulturmiljöregistret, Riksantikvarieämbetet, <https://pub.raa.se/>, 2021-10-20 (data till täthetsanalys laddades ned 2020-11.23).

Historiska strandlinjer. SGU, <https://www.sgu.se/produkter/kartor/kartgenerator/>, 2020-01-14.

Jordartskarta. SGU, <https://apps.sgu.se/geolagret/>, 2019-10-15.

Kommunalt utpekade kulturmiljöer. Linköpings kommun, 2020-10-30.

Regionalt utpekade kulturmiljöer – punkter. Länsstyrelsen, <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/> 2017-05-04.

Regionalt utpekade kulturmiljöer – ytor. Länsstyrelsen, <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/> 2016-12-18.

Riksintresse för kulturmiljövården. Riksantikvarieämbetet, <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/> 2020-11-05

Trädinventering. Länsstyrelsen, <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/> 2020-07-31.

Muntliga uppgifter

Clas Tollin muntligen, om *Malmen* och *Östra Malmskogen* som kungliga jaktmark på äldre tiders kartor. 2020-04-22.

Övriga webbkällor

Digitalt museum <https://digitaltmuseum.se/>

Göta kanal https://sv.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6ta_kanal#Samhällsbetydelse

[Kinda kanal](https://sv.wikipedia.org/wiki/Kinda_kanal) https://sv.wikipedia.org/wiki/Kinda_kanal

[Kulturmiljöbild Kringla Riksantikvarieämbetet](https://www.kringla.nu/kringla/) <https://www.kringla.nu/kringla/>

[Linköping arkitekturpromenad](https://www.linkoping.se/uppleva-och-gora/kultur/museer-och-stadsvandringar/stadsvandringar/arkitekturpromenad/) <https://www.linkoping.se/uppleva-och-gora/kultur/museer-och-stadsvandringar/stadsvandringar/arkitekturpromenad/>

Linköpings historia <http://www.linkopingshistoria.se/>

Motell Filbyter <https://www.motellfilbyter.se/>

Ortnamn -orp <https://spraktidningen.se/artiklar/2008/04/torpet-blev-ett-orp>

Stångån <https://sv.wikipedia.org/wiki/St%C3%A5ng%C3%A5n>

Stångådalsbanan <https://sv.wikipedia.org/wiki/St%C3%A5ng%C3%A5dalsbanan>

Stångådalsbanan, Linjekarta stationer https://sv.wikipedia.org/wiki/Mall:Linjekarta_St%C3%A5ng%C3%A5dalsbanan

Tannefors stationsläge <https://banvakt.se/linkoping-bjarka-saby-rimforsa/tannefors/>

Värmekraftverket Gärstad, Wistbo driftportal <https://www.wistbo.com/nyheter/tekniska-verken-kundcase>

Trafikverket, Box 494, 581 06 Linköping. Besöksadress: Brigadgatan 12.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

Bilaga 1 – Korridorer, påverkan och effekter

Inledning

I denna bilaga beskrivs övergripande påverkan och effekter på kulturmiljöer som olika korridoralternativ och alternativa stationslägen medför. Materialet utgör ett underlag för de kortare beskrivningar som ingår i miljökonsekvensbeskrivning och för värdering av måluppfyllelse (se referenser). I dessa dokument finns utförligare information om anläggningen, med illustrationer.

Korridorernas bredd möjliggör lokaliseringar som kan vara både positiva och negativa ur kulturmiljösynpunkt. En bred korridor ger större risk för en mängd olika typer av påverkan. Samtidigt kan det i senare planeringsskeden finnas större handlingsutrymme att minska påverkan, effekter och konsekvenser.

Samtliga alternativ medför konsekvenser för möjligheter att förstå Linköpings och det omgivande jordbrukslandskapets olika utvecklingsskeden fram till idag. I vissa delar av utredningsområdet bedöms en spårdragning riskera att få större och mer märkbara konsekvenserna för kulturmiljön. Flera av dessa delar berör riksintressen för kulturmiljövården.

- Det blir svårare att uppleva och förstå järnålderns boende- och odlingsmönster i de fornlämningsrika stensträngslandskapen kring Törnevalla [E91], Skäggestad-Fröstad samt Tinnerö [E100]. Stensträngslandskapen är unika i ett nationellt perspektiv och kopplat till dem finns vid Tinnerö ett biologiskt kulturarv med ek, betes- och ängsmarker. Det gäller alla korridorer med passage i området Skäggestad-Fröstad samt Tunnel Södra Garnisonen vid Tinnerö.
- Kinda kanal [E28] berörs av flera olika korridoralternativ. De känsligaste miljöerna ligger centralt i Linköping och berörs av alternativen där; Steninge, Stångebro Östra och Västra, Tunnel Södra Garnisonen och Tunnel Norra. Miljön är utpekad som en oförändrad kanal sedan 1800-talet. Karaktären bedöms påverkas väsentligt. Anläggningen bedöms påverka upplevelsen av kanalen som representativt rum, tillsammans med anslutande historiska parker. Detsamma gäller läsbarheten för kanalens och hammarnas betydelse för stadens

utveckling, och dess koppling till järnvägen och historiska industrimiljöer. Sammantaget bedöms det bli svårare att uppleva och förstå kanalens centrala betydelse för staden Linköping och dess utveckling över tid.

- Nya stationslägen påverkar i olika grad stadens struktur. Det kan i sin tur påverka möjligheten att läsa och förstå Södra stambanans strukturella inverkan på staden och dess utveckling över tid. Centralstationen riskerar förlora sin funktion som kommunikativt nav. Vidare riskerar en ny dragning av järnväg genom staden leda till förlust av värdefulla bebyggelse- och parkmiljöer. Anläggningen är bred och höjer sig över staden vid passagen av Kinda kanal och riskerar därför att påverka siktlinjer utmed kanalen och in mot viktiga byggnader och stadsrum. Sammantaget bedöms det bli svårare att uppleva och förstå Linköpings utvecklingsskeden från 1800-talet och framåt (Linköping [E32]). Flera alternativ omfattar flytt av Södra stambanan, vilket bedöms ytterligare förstärka de negativa konsekvenserna. En flytt av stambanan är också förknippad med positiva konsekvenser för kulturmiljön, exempelvis om det innebär en ökad tillgänglighet till kulturmiljöer som idag är separerade av järnvägen.
- Tift gravfält [E33] berörs av flera alternativ. Anläggningen bedöms bilda både en fysisk och en visuell barriär. Det gäller framför allt alternativet Norr om Malmslätt, men även alternativet Externt, samt lokaliseringen av godsspår i de båda tunnelalternativen. Gravfältets monumentalitet och stora upplevelsevärden riskerar att förminska i och med dragningen av en järnvägsanläggning i dess anslutning. Vidare bedöms intrång i odlingslandskapet, vägnätet och historisk bebyggelse resultera i att man inte längre förstår Tiftgravfältets historiska koppling till byarna Tift och Glyttinge, med deras utskiftade gårdar. Visuella samband mellan gravfält och andra historiska monument som medvetet gestaltats för att dominera landskapet försvagas, nämligen Sättunahögen, Kaga och Vreta Kloster. Sammantaget bedöms anläggningen kraftigt reducera förståelsen för områdets tidsdjup och utveckling över tid fram till idag.
- Säterilandskapen är karaktäriserande för Linköpingstrakten och berörs av flera korridoralternativ. Exempel på säterier omkring staden är Staby, Kallerstad, Lambohov, Gerstorp, Tolefors, Lager-

lunda och Ekströmmen. Påverkan bedöms framför allt utgöras av fragmentering av vägnät, alléer, ekrika hagmarker, storskalig odlingsmark samt koppling till omgivande torpmiljöer. På enstaka platser, exempelvis Gerstorp, Staby och Kallerstad, finns risk för intrång i gårdscentrum, med bebyggelse och parkmark. Om kännetecknande maktuttryck i form av alléer, ståndsmässig bebyggelse och ekmiljöer försvagas eller går förlorade, bedöms landskapets upplevelsevärden minska, liksom förståelsen för kronans inflytande över Linköpingstrakten. Sammantaget bedöms det bli svårare att förstå säterianläggningarnas olika delar och deras historiska funktion som dominerande landskapsomvandlare.

- Det nationella kommunikationsstråket Eriksgatan (och i senare tid även Riksväg 1 som i stora drag följt samma sträckning som den äldre vägsträckningen) har genom århundraden haft en stark strukturerande verkan på landskapet och lokalisering av bebyggelse. Den historiska vägsträckningen berörs av flera lokaliseringalternativ. Vid Bjursholmen, Nykvarn och Kårarp-Galgbacken [E89] finns bevarade vägvagnsnitt av den forna vägen. Utmed dess historiska sträckningar finns även lämningar i form av exempelvis runstenar och storhögar som visar på kommunikationsstråkets betydelse. Även bebyggelsemiljöer som Lagerlunda och sockencentrum så som Sjögestad är knutna till landsvägen. Fragmentering av den historiska vägsträckningen och förlust av lämningar medför att det blir svårare att förstå kommunikationsstråkets betydelse för landskapet organisation.
- I området kring Sjögestad finns storhögar och gravfält som vittnar om förhistoriskt viktiga noder i området. Dessa är troligtvis knutna till anslutande kommunikationsstråk på vatten och land. Se föregående punkt.
- Slaka sockencentrum och Lambohov säteri [E31] invid Gamla Kalmarvägen berörs av lokaliseringalternativ Tunnel Södra Garnisonen vid Tinnerö. Kyrkan dominans på en höjd i landskapets riskerar att förminskas genom en storskalig anläggning i anslutning till kyrkomiljön. Vyer från omgivande jordbrukslandskap mot kyrkan kan begränsas. En anläggning mellan sockencentrum och säteriet kan dessutom väsentligt försvåra möjligheterna att uppleva och förstå landskapets tidslager och hur miljöerna förhåller sig till varandra.

Korridor Externt

Östra delen

Intrång sker i fornlämningsmiljöer i norra delen av riksintresset Törnevalla [E91], kring Skäggestad. Negativ påverkan sker även på Skavestad by med fornlämningsmiljö.

Från riksintresset och fram till Sviestadån medför anläggningen markanspråk i ett område med hög koncentration av fornlämningar, bland annat stensträngssystem från järnålder av nationell betydelse. Anläggningen fragmenterar de nordsydliga stråken av lämningar som markerar en rik bygd utmed en den forntida strandlinjen (se *PM Kulturarvsanalys 2021-10-26*, karaktärsområde Skäggestad-Fröstad s.42-43 och täthetsanalys fornlämningar s.19). Delar av området ingår i ett regionalt utpekade fornlämningskomplex vid Fröstad/Älvestad.

Vid Sviestadån riskerar anslutningen till Södra stambanan göra intrång i Bjursholmen med tingsställe och vägkrog samt stenvalvsbro utmed gamla landsvägen mot Norrköping (Riksväg 1), med grund i den medeltida Eriks-gatan.

Norr om Tallboda bedöms det storskaliga historiska odlingslandskapet med koppling till byar/gårdar liksom Vreta, Vänge och Staby säteri fragmenteras. Anläggningen bedöms bilda en visuell barriär med påverkan på kulturlandskapets upplevelsevärden. Det gäller även den möjliga lokaliseringen av sidosystem till området, som bland annat riskerar påverka bymiljöerna Vreta och Vänge. Markanspråken kommer även påverka säterimiljön Staby, som riskerar gå förlorad.

Sammanfattningsvis bedöms järnvägsanläggningens intrång medföra en förlust av kulturvärden, där fornlämningsmiljöer, byar och gårdar går förlorade. Möjligheten till samlokalisering med befintlig barriär i form av E4 är positiv. Idag karaktäriseras landskapet av flera parallella kommunikationsstråk i östvästlig riktning (E4, gamla Riksväg 1, Södra stambanan). En anslutning mellan Ostlänken och Södra stambanan fragmenterar landskapsrummet i nordsydlig riktning. Tillsammans med sidosystem medför det en stor påverkan på odlingslandskapet och dess bebyggelse, som får en mer urban karaktär dominerad av storskaliga kommunikationer.

Sammantaget bedöms järnvägsanläggningen försvåra möjligheten att förstå och uppleva historiska strukturer och samband mellan byar och gårdar i det historiska odlingslandskapet. Detsamma gäller de fornlämningsrika stensträngslandskapen, där det blir svårare att förstå järnålderns boende- och odlingsmönster.

Stationsområdet/centrala Linköping

Vid planerad station sker intrång i riksintresset Kinda kanal [E28] med spår från den gamla segelbåtshamnen. Norr om E4 bedöms det historiska odlingslandskapet fragmenteras. Siktlinjer mot staden och sjön Roxen riskerar att påverkas negativt genom en hög anläggning. De strukturella förändringar som ett externt stationsläge kan medföra bedöms begränsas eftersom lokal- och regionaltrafiken kvarstår i befintligt stationsläge. Planerat stationsläge saknar kopplingar till stadens historiska strukturer, vilket bedöms försvåra läsbarheten av stadens utvecklingskedan.

Sydvästra delen

Korridoren väster om Linköping är bred vilket skapar utrymme för sträckning antingen söder eller norr om E4. Möjligheter till samlokalisering med den befintliga barriär som E4 utgör bedöms vara fördelaktig ur kulturmiljösynpunkt. Detta eftersom det innebär att två barriärer samordnas, istället för att spridas ut och fragmentera landskapet.

Korridoren passerar norr om riksintresset Tift gravfält [E33], genom ett flackt och öppet slättlandskap. Upplevelsevärden kopplade till gravfältet bedöms påverkas negativt, framförallt vid en dragning söder om E4. Tift by och utskiftade gårdar som till exempel Domargården och Bostället riskerar behöva lösas in och rivas. Anläggningen riskerar störa visuella samband mellan gravfältet och andra historiska monument såsom riksintresset Kaga kyrka [E34] och Sättunahögen. Detsamma gäller vyerna mot stadens siluett, uttryck för riksintresset Linköping [E32]. Historiska strukturer präglade av laga skifte fragmenteras. På den öppna slätten väster om staden finns ett alternativ för lokalisering av sidosystem som innebär effekter på siktlinjer.

Utan samlokalisering med E4 bedöms anläggningen medföra intrång i säterilandskapet omkring Gerstorp med risk för fragmentering av odlings- och betesmarker, park, allé och påkostade ekonomibyggnader vid Tjärarp.

Kring Västra Malmskogen norr om E4 finns torp, fornlämningar och historiska vägstrukturer som riskerar gå förlorade eller fragmenteras. Korridoren bedöms även medföra att historiska samband till säterierna Gerstorp och Tolefors, som torpen legat under, försvagas.

Vid säteriet Tolefors bedöms anläggningen, vid lokalisering i norra delen av korridoren, att fragmentera det storskaliga odlingslandskapet och begränsa siktlinjerna mot riksintresset Ledberg, med kyrkan som domine-

rande landmärke [E35]. Vid dragning i södra delen av korridoren finns risk för intrång i Tolefors gårdscentrum och miljöer knutna till Kapellån.

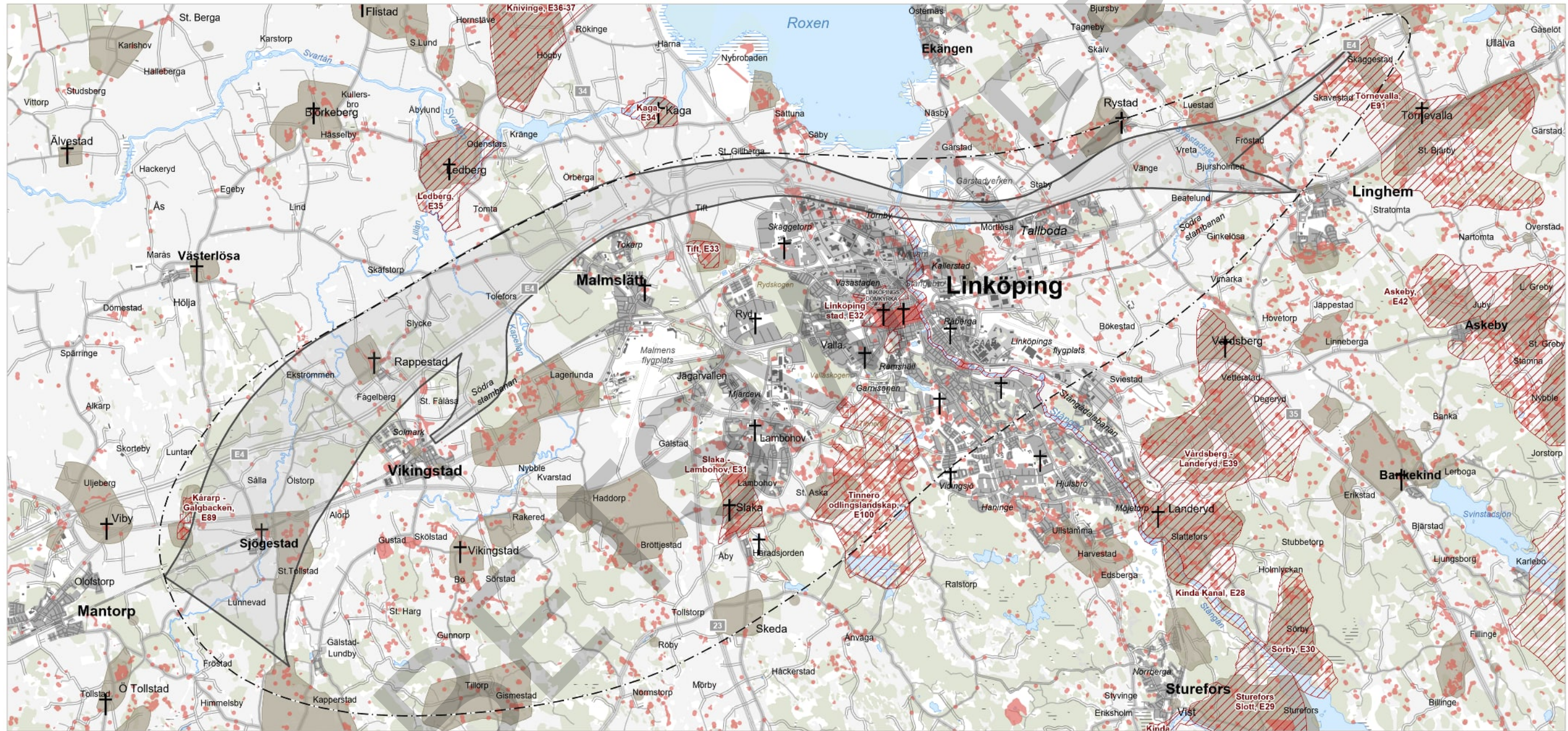
Norr om Vikingstad passerar anläggningen genom ett landskap med flera små byar så som Forsa, Slycke och Folåsa. Byarna med tillhörande utskiftade gårdar riskerar att fragmenteras. Detsamma gäller den historiska landsvägen (väg 1027) mellan sockencentrum Rappestad och Sjögestad. Risk för intrång finns i torpmiljöer som ligger utspridda i landskapet. Det gäller även det gamla behandlingshemmet Folåsa som ligger i södra delen av korridoren.

När korridoren viker av söderut lämnar den E4 och det finns ingen möjlighet till samlokalisering. Korridoren skär genom östvästliga strukturer som den gamla landsvägen med grund i Eriksgatan (väg 636) och E4. Korridoren omfattar den nordsydligt orienterade Lillån som historiskt varit en viktig kommunikationsled, kraftkälla och lokaliseringsfaktor. Många viktiga miljöer är knutna till ån, bland dem Sålla kvarn, Sjögestad bro med vattenanknuten bebyggelse och stenvalvsbro samt Lunnevad som markerar ett äldre vadställe.

Beroende på om anläggningen lokaliseras öster eller väster om Sjögestad och Lillån berörs olika typer av kulturmiljöer. Öster om Lillån ligger byn Ölstop, med välbevarad struktur från 1600-talet. Mellan Lillån och Kapellån finns värdefulla fornlämningsmiljöer såsom ett stort gravfält med 170 gravar, men också två av Östergötlands få storhögar. Miljön kan troligen knytas till en förhistorisk sträckning av Eriksgatan som sträcker sig vidare till riksintresset Kårarp-Galgbacken i väster. Här ligger också Stora Tollstad, en herrgårdsliknande gård med bakgrund som utskiftad by. Om anläggningen lokaliseras till denna miljö riskerar det medföra att flera miljöer går förlorade och andra blir fragmenterade.

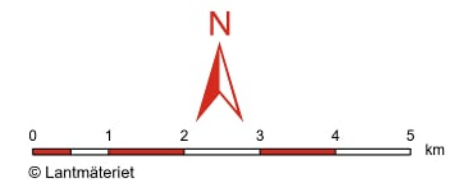
Väster om Lillån finns säteriet Ekströmmen med typiska herrgårdsattribut. I området ligger även miljön Sålla herrgård samt utskiftade gårdar och torp utmed slingrande småvägar i öppet odlingslandskap. Korridoren tangerar även riksintresset Kårarp-Galgbacken [E89]. Från miljön löper en förhistorisk och medeltida vägsträckning till storhögarna och gravfälten öster om ån. Om anläggningen lokaliseras till denna miljö riskerar det medföra att flera miljöer går förlorade och andra blir fragmenterade.

Slutsatsen är att påverkan blir mindre om anläggningen i möjligaste mån följer E4 och därefter skogsranden vid Vargskogen i östra delen av korridoren. Bedömningen är att sidosystem bör lokaliseras inom alternativet öster om Linköping, för att minimera negativ påverkan på Tift.



Formella skydd och utpekanden - Utredningskorridor Externt

- Riksintresse för kulturmiljövården
- Regionalt utpekad kulturmiljö
- Fornlämning eller övrig lämning
- Kyrka
- Utredningsområde
- Utredningskorridor Externt



Karta korridor Externt.

Korridor Steninge

Östra delen

Intrång sker i fornlämningsmiljöer i norra delen av riksintresset Törnevalla [E91], kring Skäggestad. Negativ påverkan sker även på Skavestad by med fornlämningsmiljö.

Från riksintresset och fram till Sviestadån medför anläggningen markanspråk i ett område med hög koncentration av fornlämningar, bland annat stensträngssystem från järnålder av nationell betydelse. Anläggningen fragmenterar de nordsydliga stråken av lämningar som markerar en rik bygd utmed en den forntida strandlinjen (se *PM Kulturarvsanalys 2021-10-26*, karaktärsområde Skäggestad-Fröstad s.42-43 och täthetsanalys fornlämningar s.19). Delar av området ingår i ett regionalt utpekat fornlämningskomplex vid Fröstad/Älvestad.

Vid Sviestadån riskerar anslutningen till Södra stambanan göra intrång i Bjursholmen med tingsställe och vägkrog, samt stenalvsbro utmed gamla landsvägen mot Norrköping (Riksväg 1), med grund i den medeltida Eriks-gatan.

Ryckelösa med delvis bevarad karaktär av radby ligger centralt i korridoren och riskerar inlösen och rivning. Desamma gäller byn Stora Vänge. En

modern anläggning bedöms bidra till att det historiska odlingslandskapet får ett mer urbant uttryck. Anläggningsdelar som sidosystem kan vara visuellt störande. Anläggningen riskerar att begränsa vyer mot stadens siluett och landmärken från slättlandskapet med avseende på riksintresse Linköping [E32]. Den mer tätortsnära slätten söder om Tallboda är i hög grad fragmenterad av nya vägar och externa handels- och industrietableringar.

Intrång riskerar att ske i den rika fornlämningsmiljön sydöst om Kallerstads gård. Säterimiljön bedöms också påverkas genom intrång i odlingslandskap, borttagande av allé och intrång i/nära gårdsmiljön, samt bullerpåverkan på den historiska parkmiljön. Denna har en framtida potential som attraktivt parkområde.

Stationsområdet/centrala Linköping

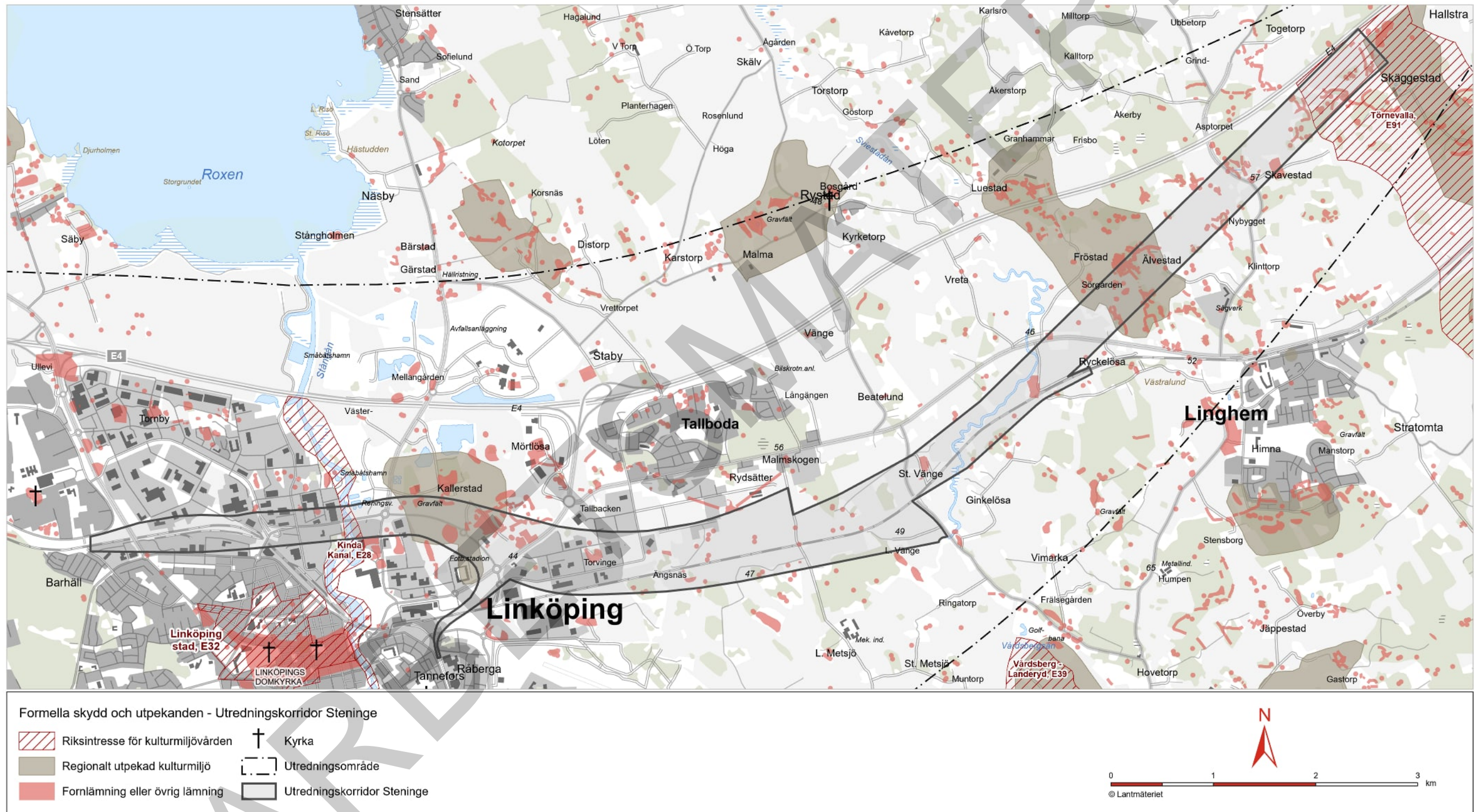
Korridoren innebär en ny dragning av järnväg in i staden, men med stationsläge nära det befintliga. Alternativet innebär att det i hög grad går att bygga vidare på befintliga stadsstrukturer.

Korridoren gör intrång i riksintresse för kulturmiljövården Kinda kanal [E 28] med väsentlig påverkan på upplevelsen av kanal- och slussmiljön,

Nykvarnsparken och äldre vattenanknuten industribebyggelse. Anläggningen bryter i skala mot Nykvarns småskaliga bebyggelsemiljöer och parkens funktion som representativ entré till staden för båtresenärer riskerar att försvagas. Anläggningen blir en visuell störning och en fysisk barriär från både norr och söder om Kallerstadsleden. Förståelsen för och upplevelsen av att detta varit en central plats för stadens uppkomst som korsningspunkt mellan viktiga kommunikationsstråk kommer att påverkas negativt.

Genom korridor och stationsläge riskerar kulturhistoriskt värdefulla industrimiljöer i Steninge med koppling till kanal, hamn och järnväg att gå förlorade såsom gamla slakteriet, Lantmännens byggnader och Sockerbrukets forna huvudkontor.

Sammantaget bedöms det vara fördelaktigt ur kulturmiljösynpunkt att korridoren följer Södra stambanan. Möjligheten att kunna läsa och förstå stadens utveckling kopplad till järnväg, hamnar och kanal bedöms som förhållandevis goda genom det centrala stationsläget. Samtidigt bedöms alternativet ge stora negativa effekter på Nykvarnsområdet. Sidosystem öster om staden vid flygplatsen är att föredra framför söder om Tallboda, för att hålla ihop anläggningen, minska fragmentering och värna siktlinjerna mot staden.



Karta korridor Steninge.

Korridor Stångebro östra och Stångebro västra

Stångebro östra

Östra delen

Intrång sker i fornlämningsmiljöer i norra delen av riksintresset Törnevalla, [E91], kring Skäggestad. Negativ påverkan sker även på Skavestad by med fornlämningsmiljö.

Från riksintresset och fram till Sviestadån medför anläggningen markanspråk i ett område med hög koncentration av fornlämningar, bland annat stensträngssystem från järnålder av nationell betydelse. Anläggningen fragmenterar de nordsydliga stråken av lämningar som markerar en rik bygd utmed en den forntida strandlinjen (se *PM Kulturarvsanalys 2021-10-26*, karaktärsområde Skäggestad-Fröstad s.42-43 och täthetsanalys fornlämningar s.19). Delar av området ingår i ett regionalt utpekat fornlämningskomplex vid Fröstad/Älvestad.

Vid Sviestadån riskerar anslutningen till Södra stambanan göra intrång i Bjursholmen med tingsställe och vägkrog, samt stenvalvsbro utmed gamla landsvägen mot Norrköping (Riksväg 1), med grund i den medeltida Eriks-gatan.

Från Ryckelösa möjliggör korridoren att anläggningen i huvudsak följer samma sträckning som stambanan, som strukturerat landskap och bebyggelse i runt 150 år. Att ny järnväg följer stambanans historiska infart till staden bedöms vara positivt ur kulturmiljösynpunkt.

Ryckelösa med delvis bevarad karaktär av radby ligger centralt i korridoren och riskerar inlösen och rivning. Desamma gäller byn Stora Vänge. En modern anläggning bedöms bidra till att det historiska odlingslandskapet får ett mer urbant uttryck. Anläggningsdelar som sidosystem kan vara visuellt störande. Anläggningen riskerar att begränsa vyer mot stadens siluett och landmärken från slättlandskapet med avseende på riksintresse Linköping [E32]. Den mer tätortsnära slätten söder om Tallboda är i hög grad fragmenterad av nya vägar och externa handels- och industrietableringar.

Norr om Tannefors är de urbana strukturerna tätare. Korridoren innefattar olika typer av kulturvärden såsom koloniområde, egnahemsbebyggelse (Björngatan) och skola (Anders Ljungstedts gymnasium). Markanspråk bedöms kunna leda till intrång, med risk för inlösen och rivning samt bullerstörning.

Stationsområdet/centrala Linköping

Alternativet innebär markförlagt stationsläge som är beläget utanför dagens stadskärna. Möjligheten att läsa kanalens och järnvägens betydelse för stadens utveckling bedöms försvåras genom förskjutningen av stationsläget öster om staden. Positivt är att stationsläget är placerat i Storgatans riktning österut och att det ansluter till befintlig järnvägsinfart till staden.

Korridoren går igenom riksintresset Kinda kanal [E 28] och berör även riksintresset Linköping [E 32]. Intrång sker i stadens befintliga järnvägs-miljö med station och lokstallar, i hamnmiljön samt i historiska parker utmed vattnet. Kulturhistorisk värdefull bebyggelse kopplad till kanalen såsom Tullhuset och Stångs magasin samt äldre industrimiljöer såsom Gjuteriet (kulturhuset Skylten) riskerar att förloras. Värme kraftverket, som också bedömts ha kulturhistoriska värden, ligger inom korridoren.

Lokalisering av järnväg inom korridoren bedöms skapa en barriärverkan över Stångebrofältet. Detta riskerar att påverka siktlinjer mot stadens siluett. Med en ökad exploatering av Stångebrofältet riskerar platsens traditionsbärande betydelse kopplat till slaget vid Stångebro att försvagas. Den visuella och upplevda fysiska barriärverkan riskerar att påverka kanalens upplevelsevärden och kulturmiljöernas tillgänglighet negativt.

Stångebro västra

Intrång sker i fornlämningsmiljöer i norra delen av riksintresset Törnevalla [E91], kring Skäggestad. Negativ påverkan sker även på Skavestad by med fornlämningsmiljö.

Från riksintresset och fram till Sviestadån medför anläggningen markanspråk i ett område med hög koncentration av fornlämningar, bland annat stensträngssystem från järnålder av nationell betydelse. Anläggningen fragmenterar de nordsydliga stråken av lämningar som markerar en rik bygd utmed en den forntida strandlinjen (se *PM Kulturarvsanalys 2021-10-26*, karaktärsområde Skäggestad-Fröstad s.42-43 och täthetsanalys fornlämningar s.19). Delar av området ingår i ett regionalt utpekat fornlämningskomplex vid Fröstad/Älvestad.

Vid Sviestadån riskerar anslutningen till Södra stambanan göra intrång i Bjursholmen med tingsställe och vägkrog, samt stenvalvsbro utmed gamla landsvägen mot Norrköping (Riksväg 1), med grund i den medeltida Eriks-gatan.

Från Ryckelösa möjliggör korridoren att anläggningen i huvudsak följer samma sträckning som stambanan, som strukturerat landskap och bebyggelse i runt 150 år. Att ny järnväg följer stambanans historiska infart till staden bedöms vara positivt ur kulturmiljösynpunkt.

Ryckelösa med delvis bevarad karaktär av radby ligger centralt i korridoren och riskerar inlösen och rivning. Desamma gäller byn Stora Vänge. En modern anläggning bedöms bidra till att historiska odlingslandskapet får ett mer urbant uttryck. Anläggningsdelar som sidosystem kan vara visuellt störande. Anläggningen riskerar att begränsa vyer mot stadens siluett och landmärken från slättlandskapet med avseende på riksintresse Linköping [E32]. Den mer tätortsnära slätten söder om Tallboda är i hög grad fragmenterad av nya vägar och externa handels- och industrietableringar.

Norr om Tannefors är de urbana strukturerna tätare. Korridoren innefattar olika typer av kulturvärden såsom koloniområde, egnahemsbebyggelse (Björngatan) och skola (Anders Ljungstedts gymnasium). Markanspråk bedöms kunna leda till intrång, med risk för inlösen och rivning samt bullerstörning.

Stationsområdet/centrala Linköping

Korridoren följer Södra stambanans in- och utfart till staden. Hur läsbar stadens utveckling kopplat till Södra stambanan, hamnarna och kanalen blir beror i hög grad på lokalisering av stationsläge inom korridoren. Korridoren genom centrala Linköping riskerar sammantaget att ge negativ påverkan på riksintresse för kulturmiljövården Kinda kanal [E 28] och Linköping [E 32]. Intrång riskerar att ske i stadens befintliga järnvägs- miljö, i forna hamnmiljöer samt i historiska parker. Kulturhistorisk värdefull bebyggelse kopplad till järnvägen, hamnen och kanalen riskerar att förloras. Siktlinjer utmed Stångån/Kinda kanal och mot innerstaden riskerar att påverkas negativt. Bropelare kan komma att behövas i vattnet.

Korridoren vid Stångån/Kinda kanal är bred. Stångebro västra rymmer fem alternativa markförlagda stationslägen med olika grad av påverkan på kulturmiljön:

1. Stångebro planlab

Stationsläget ligger öster om Stångån/Kinda kanal på Stångebrofältet som fragmenteras. Kopplingen till historisk stadsstruktur bedöms som svag. Anläggningen riskerar att upplevas som en barriär vid Stångån/Kinda kanal. Kulturhistorisk värdefull bebyggelse i form av Gjuteriet (Skylten) och lokstallarna förloras. Stationsläget innebär att förståelsen för järnvägens koppling till den forna hamnen, kanalen och historiska industrimiljöer försvåras.

2. Stångebro västra.

Stationsläget ligger över Stångån/Kinda kanal. Stationen tar delar av det öppna vattenrummet i anspråk liksom uttryck för den tidigare hamnen. Den upplevda barriärverkan riskerar att påverka upplevelsevärden knutna till kanalen och människors vilja att röra sig utmed denna kulturmiljö. Stationens fysiska barriärverkan riskerar att påverka siktlinjer mot staden negativt. Kulturhistorisk värdefull bebyggelse i form av Gjuteriet (Skylten) och lokstallarna förloras. Stång-

ebrofältet fragmenteras. Det nya stationsläget bedöms ha potential att ansluta till den historiska stadsstrukturen med järnvägsmiljön.

3. Stångebro nordöstra

Stationsläget ligger idag avses från staden och befintlig stationsbyggnad, utan koppling till historisk stadsstruktur. Lokaliseringen innebär en strukturell förändring som gör det svårare att förstå järnvägen koppling till den forna hamnen, kanalen och historiska industrimiljöer. Passagen över Stångån/Kinda kanal ger negativa effekter för upplevelsen av Nykvarnsparken och slussmiljön och siktlinjer utmed ån riskerar att begränsas. Sockerbruket gamla huvudkontor förloras. Stationsläget innebär att förståelsen för järnvägens koppling till den forna hamnen, kanalen och historiska industrimiljöer i hög grad försvåras.

4. Stångebro norra

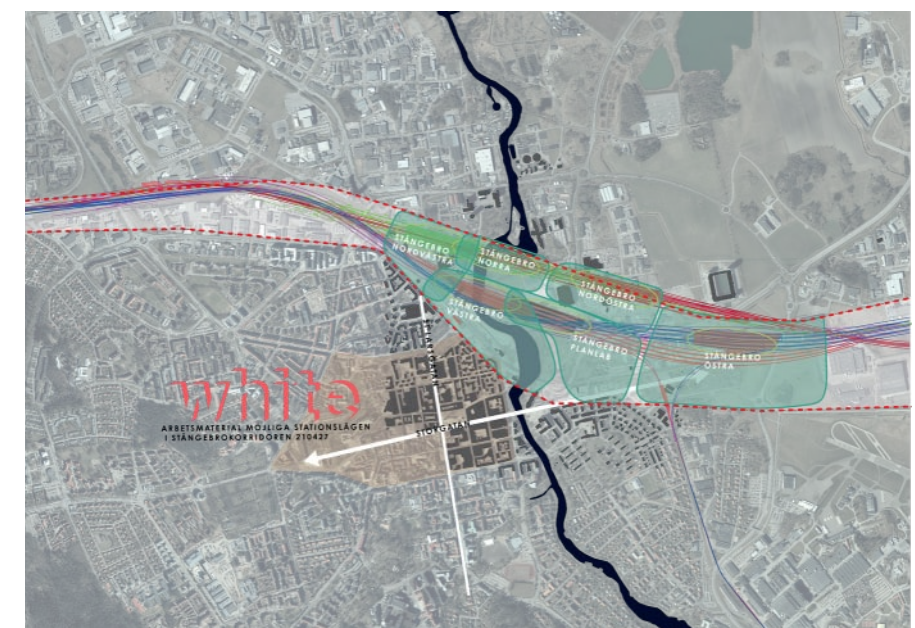
Stationsläget ligger över Stångån/Kinda kanal med svag koppling till historisk stadsstruktur. Intrång sker i Nykvarnsparken och kanal- och hamnmiljön vid Nykvarn. Siktlinjer utmed Stångån/Kinda kanal bedöms begränsas i mycket stor utsträckning. Den upplevda barriärverkan riskerar att påverka upplevelsevärden knutna till kanalen och människors vilja att röra sig utmed denna kulturmiljö. Sockerbrukets gamla huvudkontor förloras. Riksintresset Kinda kanal [E32] bedöms påverkas väsentligt.

5. Stångebro nordvästra

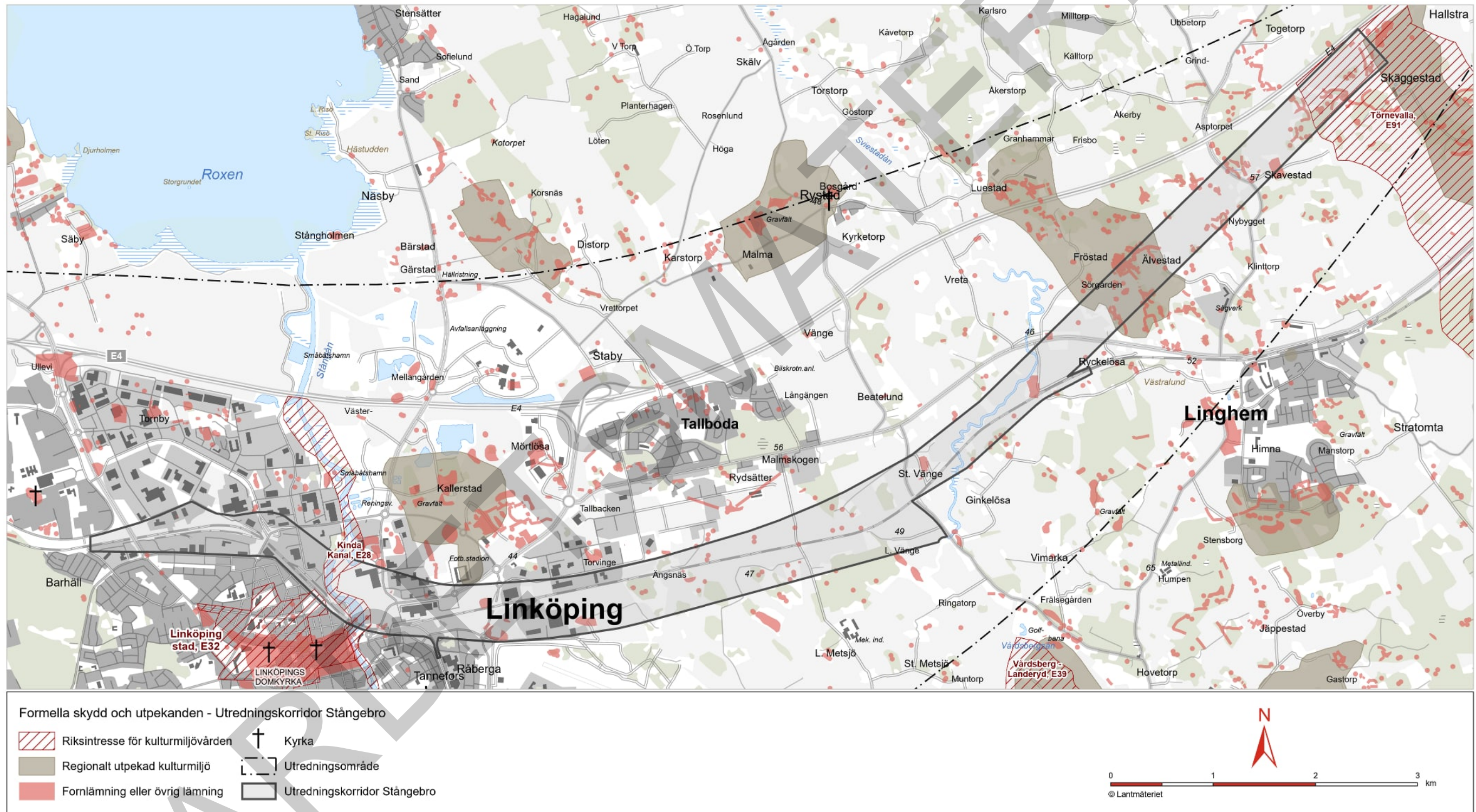
Stationsläget ansluter till den historiska industrimiljön kopplad till järnvägen, vilket är positivt. Intrång sker i Nykvarnsparken och kanal- och hamnmiljön. Passagen över Stångån/Kinda kanal bedöms ge stora negativa effekter för upplevelsen av Nykvarnsparken och slussmiljön samt att siktlinjer utmed ån riskerar att begränsas. Sockerbruket gamla huvudkontor förloras.

Sammantaget bedöms det vara fördelaktigt ur kulturmiljösynpunkt att korridoren följer Södra stambanan. Bedömningen av korridorens påverkan

och effekter för stadens kulturmiljöer är mycket komplex med flera olika möjliga stationslägen med olika utfall inom korridoren. För att värna Nykvarnsområdet och skapa möjlighet till att ansluta till befintlig stadsstruktur bedöms alternativ 1 och 2 ha potential. För att i högre grad värna värdefulla järnvägs- och industrimiljöer och skapa möjlighet till att ansluta till befintlig stadsstruktur bedöms alternativ 5 som ett möjligt stationsläge. Sidosystem öster om staden vid flygplatsen är att föredra framför söder om Tallboda, för att hålla ihop anläggningen, minska fragmentering och värna siktlinjerna mot staden.



Möjliga stationslägen. Källa: White arkitekter.



Karta korridor Stångebro.

Korridor Tunnel norra

Östra delen

Intrång sker i fornlämningsmiljöer i norra delen av riksintresset Törnevalla [E91], kring Skäggestad. Negativ påverkan sker även på Skavestad by med fornlämningsmiljö.

Från riksintresset och fram till Sviestadån medför anläggningen markanspråk i ett område med hög koncentration av fornlämningar, bland annat stensträngssystem från järnålder av nationell betydelse. Anläggningen fragmenterar de nordsydliga stråken av lämningar som markerar en rik bygd utmed en den forntida strandlinjen (se *PM Kulturarvsanalys 2021-10-26*, karaktärsområde Skäggestad-Fröstad s.42-43 och täthetsanalys fornlämningar s.19). Delar av området ingår i ett regionalt utpekade fornlämningskomplex vid Fröstad/Älvestad.

Vid Sviestadån riskerar anslutningen till Södra stambanan göra intrång i Bjursholmen med tingsställe och väggkrog, samt stenvalvsbro utmed gamla landsvägen mot Norrköping (Riksväg 1), med grund i den medeltida Eriks-gatan.

Från Ryckelösa möjliggör korridoren att anläggningen i huvudsak följer samma sträckning som stambanan, som strukturerat landskap och bebyggelse i runt 150 år. Att ny järnväg följer stambanans historiska infart till staden bedöms vara positivt ur kulturmiljösynpunkt.

Ryckelösa med delvis bevarad karaktär av radby ligger centralt i korridoren och riskerar inlösen och rivning. Desamma gäller byn Stora Vänge. En modern anläggning bedöms bidra till att det historiska odlingslandskapet får ett mer urbant uttryck. Anläggningsdelar som sidosystem kan vara visuellt störande. Anläggningen riskerar att begränsa vyer mot stadens siluett och landmärken från slättlandskapet med avseende på riksintresse Linköping [E32]. Den mer tätortsnära slätten söder om Tallboda är i hög grad fragmenterad av nya vägar och externa handels- och industrietableringar. Anläggningsdelar som sidoområden kan vara visuellt störande.

Norr om Tannefors är de urbana strukturerna tätare. Korridoren innefattar olika typer av kulturvärden såsom koloniområde, egnahemsbebyggelse (Björngatan) och skola (Anders Ljungstedts gymnasium). Markanspråk bedöms kunna leda till intrång, med risk för inlösen och rivning. För

passage under Stångån går anläggningen ned i tråg. Markanspråk bedöms kunna leda till intrång, med risk för inlösen och rivning. Ett östligt bergtunnelpåslag bedöms rymma bättre anpassningsmöjligheter med avseende på kulturmiljövärden, medan ett västligt påslag bedöms medföra risk för påtaglig skada på riksintresset Kinda kanal [E28].

Alternativet med tunnel genom staden innebär att godstrafiken förläggs på spår inom extern korridor längs med E4. Godsspårens anläggning är mindre i skala och har större anpassningsmöjligheter med avseende på geometri. Mellan Lingham och Tallboda dras stambanan om och ansluter till Ostlänken norr om Tallboda. Till området förläggs även sidosystem. Den nya anslutningen riskerar fragmentera det historiska odlingslandskapet med byar som Vänge och Vreta, gårdar och vägar. Vid Stångån riskerar intrång ske i riksintresset Kinda kanal [E28] och den gamla segelbåtshamnen. Norr om Tornby bedöms det historiska odlingslandskapet fragmenteras och stadens siktlinjer mot sjön Roxen påverkas.

Stationsområdet/centrala Linköping

Från Stångån genom centrala delar av staden går anläggningen i bergtunnel och påverkan på värden bedöms bli små och knutna till eventuella upp- och nedgångar, ventilation samt vibrationer under byggtiden. Ostlänkens stationsläge möjliggör koppling av upp- och nedgång till befintligt stationsläge. Detta, sammantaget med en minimerad påverkan på siktlinjer, bedöms vara fördelaktigt för kulturmiljö, med avseende på riksintresset Linköping [E32].

Alternativet med tunnel genom staden, och samlokalisering med ny stambana i tunneln, innebär att Södra stambanan genom staden kan rivas, som följd av att befintlig persontrafik går i tunnel och godstrafik förläggs till extern korridor. Ur kulturmiljösynpunkt är det en strukturell förändring som har både för- och nackdelar. Å ena sidan bedöms det bli svårare att förstå stadens expansion ur mötet mellan järnvägen, kanalen med hamnläge och industri. Å andra sidan försvinner en barriär, vilket ger ökad tillgänglighet till kulturmiljöer på olika platser i staden. Bergtunneln mynnar i en tråglösning inför anslutning till befintlig stambana mellan Barhäll och Skäggetorp. Markanspråken bedöms medföra risk för intrång i bebyggda miljöer med industrier och bostäder.

Sydvästra delen

Väster om staden bedöms det nya godsspåret påverka kulturmiljövärden i det öppna odlingslandskapet. Korridoren väster om Linköping är bred vilket skapar utrymme för sträckning antingen söder eller norr om E4. Möjligheter till samlokalisering med den befintliga barriär som E4 utgör bedöms vara fördelaktigt ur kulturmiljösynpunkt, eftersom det innebär att två barriärer samordnas, istället för att spridas ut i landskapet, med större negativ effekt genom exempelvis fragmentering.

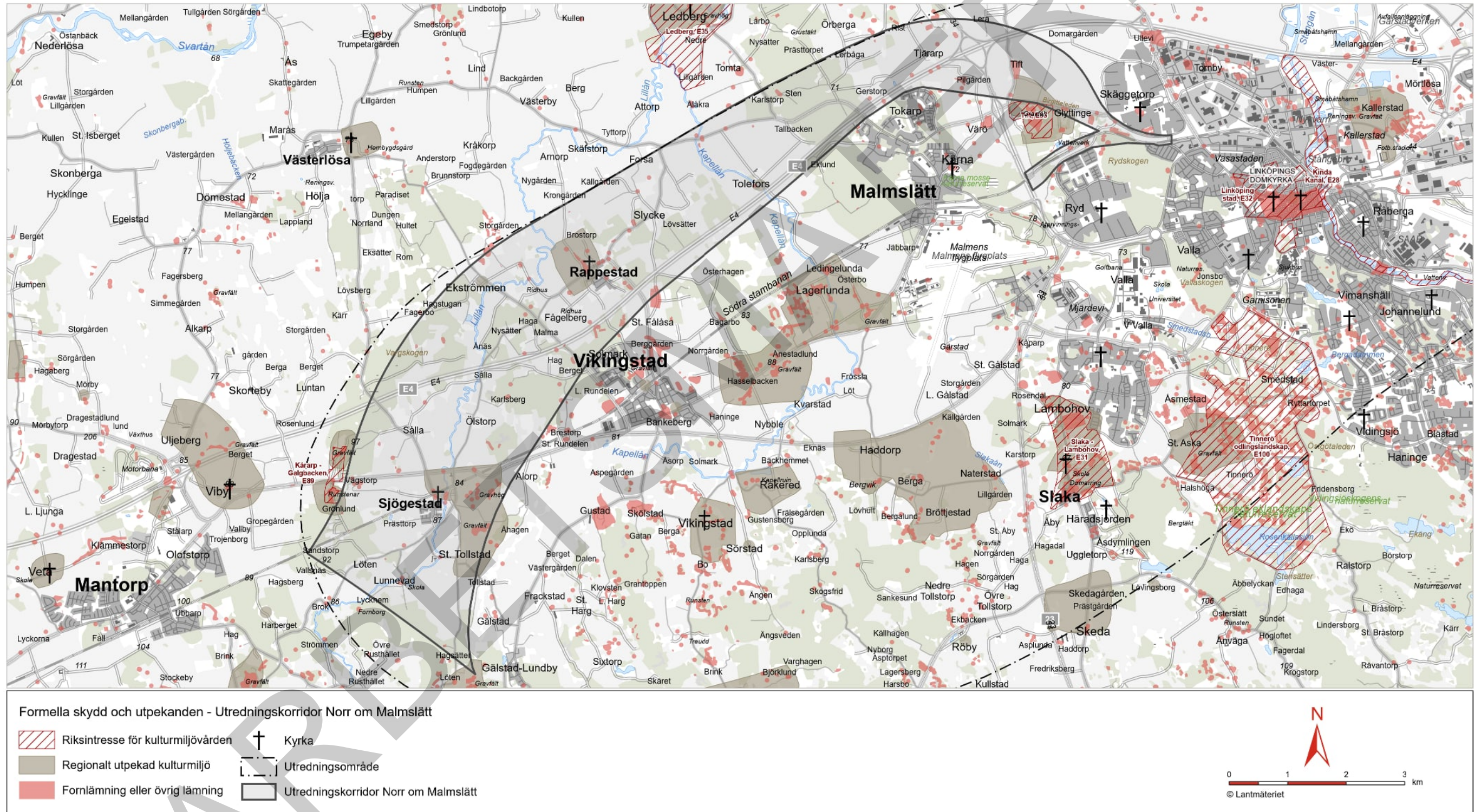
Korridoren passerar norr om riksintresset Tift gravfält [E33], genom ett flackt och öppet slättlandskap. Anläggningen riskerar att bilda såväl en fysisk som visuell barriär som påverkar förståelsen av det unika gravfältet negativt. Tift by och utskiftade gårdar som exempelvis Pilgården och Domargården riskerar behöva lösas in och rivas. Anläggningen riskerar störa de visuella sambanden från gravfältet till andra historiska monument såsom riksintresset Kaga kyrka [E34] och Sättunahögen. Detsamma gäller vyerna mot stadens siluett och landmärken från slättlandskapet, utpekade i riksintresset Linköping [E32]. Historiska strukturer präglade av laga skifte fragmenteras. I området planeras även sidosystem, som ytterligare skulle förstärka de negativa effekterna.

Utan samlokalisering med E4 bedöms anläggningen medföra intrång i säteri- och betesmarker, park, allé och påkostade ekonomibyggnader vid Tjärarp.

Kring Västra Malmskogen norr om E4 finns torp, fornlämningar och historiska vägstrukturer som riskerar gå förlorade eller fragmenteras. Anläggningen bedöms även medföra försvagade samband till säterierna Gerstorp och Tolefors, som torpen legat under.

Vid säteriet Tolefors bedöms anläggningen, vid lokalisering i norra delen av korridoren, att fragmentera det storskaliga odlingslandskapet och begränsa siktlinjerna mot riksintresset Ledberg [E35], med kyrkan som dominerande landmärke. Vid dragning i södra delen av korridoren finns risk för intrång i Tolefors gårdscentrum och miljöer knutna till Kapellån.

Ur kulturmiljösynpunkt är det fördelaktigt för kulturmiljön med en tunnel under staden. Anläggningen bör samlokaliseras med E4, för att minska de negativa konsekvenserna av ett godsspår i externt läge norr om staden.



Karta korridor Tunnel Norra.

Korridor Norr om Malmslätt

Södra stambanan ligger kvar i befintligt läge, men rätas ut i passagen genom Rydskogen. Det bedöms medföra en förstärkt barriär och risk för intrång i fornlämningar. Rydskogen är som rekreationsområde ett uttryck för 1960-talets planeringsideal.

Ostlänken lämnar stambanan, med risk för intrång, inlösen och rivning av Glyttinge bymiljö. I det historiska odlingslandskapet väster om Skäggetorp finns ett alternativ för sidosystem med stor påverkan på siktlinjer.

Korridoren passerar norr om riksintresset Tift gravfält [E33], genom ett flackt och öppet slättlandskap. Anläggningen riskerar att bilda såväl en fysisk som visuell barriär som påverkar förståelsen av det unika gravfältet negativt. Gravfältets koppling till byarna Tift och Glyttinge bedöms försvagas. Tift by och utskiftade gårdar som exempelvis Pilgården, Bostället och Bosgården riskerar behöva lösas in och rivas. Anläggningen riskerar störa de visuella sambanden från gravfältet till andra historiska monument såsom riksintresset Kaga kyrka [E34] och Sättunahögen. Detsamma gäller vyerna mot stadens siluett och landmärken från slättlandskapet, utpekade i riksintresset Linköping [E32]. Historiska strukturer präglade av laga skifte bedöms fragmenteras.

Korridoren väster om Linköping är bred vilket skapar utrymme för sträckning antingen söder eller norr om E4. Möjligheter till samlokalisering med den befintliga barriär som E4 utgör bedöms vara fördelaktig ur kulturmiljösynpunkt, eftersom det innebär att två barriärer samordnas, istället för att spridas ut i landskapet, med större negativ effekt genom exempelvis fragmentering.

Anläggningen riskerar att medföra intrång i säterilandskapet omkring Gerstorp med risk för fragmentering av odlings- och betesmarker, park, allé och påkostade ekonomibyggnader vid Tjärarp.

Kring Västra Malmskogen norr om E4 finns torp, fornlämningar och historiska vägstrukturer som riskerar gå förlorade eller fragmenteras. Det bedöms även medföra försvagade samband till säterierna Gerstorp och Tolefors, som torpen legat under.

Vid säteriet Tolefors bedöms anläggningen, vid lokalisering i norra delen av korridoren, att fragmentera det storskaliga odlingslandskapet och begränsa siktlinjerna mot riksintresset Ledberg, med kyrkan som dominerande landmärke [E35]. Vid dragnings i södra delen av korridoren finns risk för intrång i Tolefors gårdscentrum och miljöer knutna till Kapellån.

Norr om Vikingstad passerar anläggningen genom ett landskap med flera små byar som Forsa, Slycke och Folåsa och deras utskiftade gårdar, som riskerar fragmenteras. Detsamma gäller den historiska landsvägen (väg 1027) mellan sockencentrum Rappestad och Sjögestad, samt torp och det gamla behandlingshemmet Folåsa.

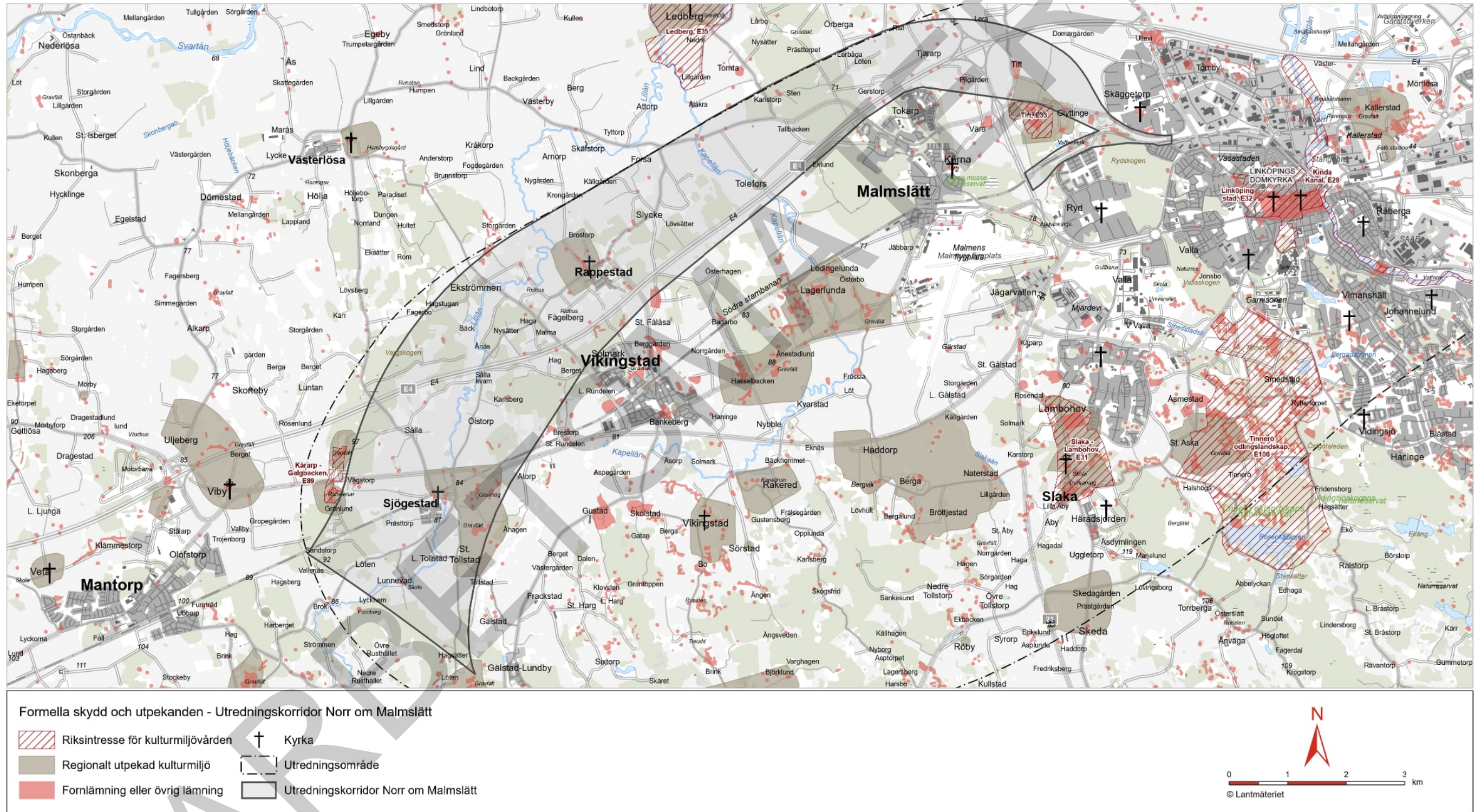
När korridoren viker av söderut lämnar den E4 och det finns ingen möjlighet till samlokalisering. Korridoren skär genom östvästliga strukturer som den gamla landsvägen med grund i Eriksgatan (väg 636) och E4. Korridoren omfattar den nordsydligt orienterade Lillån som historiskt varit en viktig kommunikationsled, kraftkälla och lokaliseringsfaktor. Till ån är många viktiga miljöer knutna, bland dem Sälla kvarn, Sjögestad bro med

vattenanknuten bebyggelse och stenvalvbros samt Lunnevad som markerar ett äldre vadställe.

Beroende på om anläggningen lokaliseras öster eller väster om Sjögestad och Lillån berörs olika typer av kulturmiljöer. Öster om Lillån ligger byn Ölstorps, med välbevarad struktur från 1600-talet. Mellan Lillån och Kapellån finns värdefulla fornlämningsmiljöer såsom ett stort gravfält med 170 gravar, men också två av Östergötlands få storhögar. Miljön kan troligen knytas till en förhistorisk sträckning av Eriksgatan, som sträcker sig vidare till riksintresset Kårarp-Galgbacken i väster. Här ligger också Stora Tollstad, en herrgårdsliknande gård med bakgrund som utskiftad by. Om anläggningen lokaliseras till denna miljö bedöms det medföra att flera miljöer går förlorade och andra bli fragmenterade.

Väster om Lillån finns säteriet Ekströmmen med typiska herrgårdsattribut, samt miljön Sälla herrgård, samt utskiftade gårdar och torp utmed slingrande småvägar i öppet odlingslandskap. Korridoren tangerar även riksintresset Kårarp-Galgbacken [E89]. Från miljön löper en förhistorisk och medeltida vägsträckning till storhögarna och gravfälten öster om ån. Om anläggningen lokaliseras till denna miljö bedöms det medföra att flera miljöer går förlorade och andra bli fragmenterade.

Slutsatsen är att påverkan blir mindre om anläggningen lokaliseras norr om Tift by. Det är också fördelaktigt att i möjligaste mån följa E4 och därefter skogsranden vid Vargskogen i östra delen av korridoren. Bedömningen är sidosystem bör lokaliseras inom alternativet öster om Linköping, för att minimera negativ påverkan på Tift.



Karta korridor Norr om Malmslätt.

Korridor Söder om Malmslätt

Anläggningen kan inom korridoren samlokaliseras med Södra stambanan vilket är positivt ur kulturmiljösynpunkt. Södra stambanan ligger kvar i befintligt läge, men rätas ut i passagen genom Rydskogen. Det bedöms medföra en förstärkt barriär och risk för intrång i fornlämningar. Rydskogen är som rekreationsområde ett uttryck för 1960-talets planeringsideal.

Korridoren passerar genom Malmslätt. Intrång riskerar ske i stationsbyggnaden Lägerhyddan som är byggnadsminne samt i delar av anslutande stationssamhälle med trädgårdsstadskaraktär.

Vid Lagerlunda säteri finns risk för fragmentering av de storskaliga åkrarna. Intrång riskerar att ske i fornlämningar i form av stensträngssystem från järnålder.

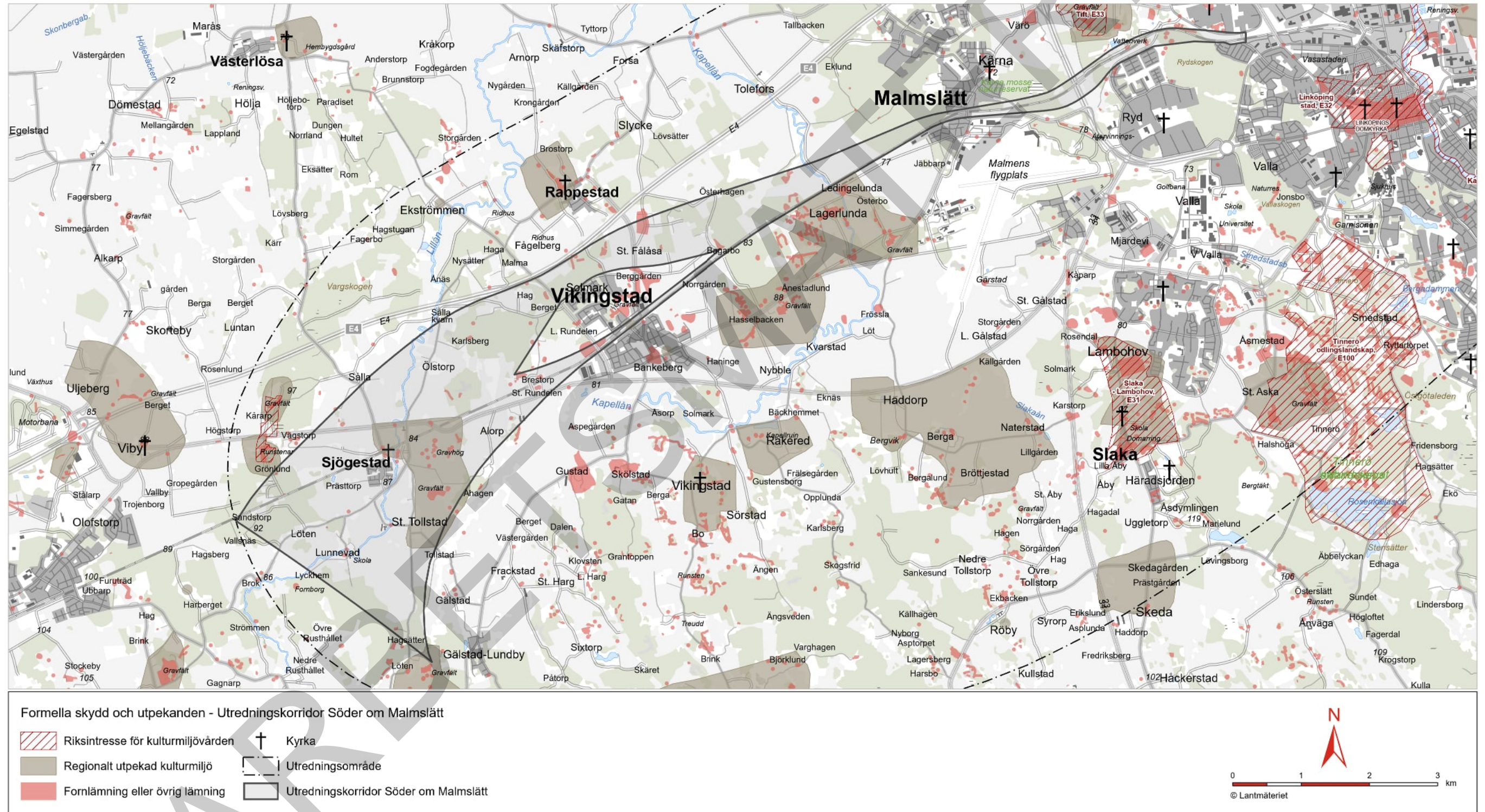
I Vikingstad riskerar påverkan att ske på bebyggelse kopplat till stationsområdet, inklusive stationen. En dragning norr om Vikingstad fragmenterar odlingslandskapet vilket är negativt ur kulturmiljösynpunkt. Vid en lokalisering i norra delen av korridoren innebär bland annat att intrång riskeras att ske i byarna Folåsa och Ölstorp, byar med åtminstone medeltida ursprung. Österut tangerar korridoren Sälla herrgård med risk för fragmentering av omgivande stordriftslandskap.

När korridoren viker av söderut fragmenteras odlingslandskapet med byar, gårdar och jordbruksmark samt historiska vägar, bland annat landsvägen med grund i Eriksgatan (väg 636).

Mellan Lillån och Kapellån finns värdefulla fornlämningsmiljöer såsom ett stort gravfält med 170 gravar, men också två av Östergötlands få storhögar. Här ligger också Stora Tollstad, en herrgårdsliknande anläggning med bakgrund som utskiftad by. Om järnvägen lokaliseras till denna miljö bedöms det medföra att flera miljöer går förlorade och att andra bli fragmenterade.

Söder om Sjögestad är korridoren bred, vilket skapar utrymme för alternativa lokaliseringar. Korridoren går över Lillån som varit en kraftkälla och lokaliseringsfaktor. Lunnevad markerar ett äldre vadställe, idag folkhögskola, som riskerar att påverkas.

Slutsatsen är att det är fördelaktigt för kulturmiljön med en västlig in- och utfart från Linköping längs med Södra stambanan och med passage genom Vikingstad.



Karta korridor Söder om Malmslätt.

Korridor Tunnel söder Garnisonen

Östra delen

Intrång sker i fornlämningsmiljöer i norra delen av riksintresset Törnevala [E91], kring Skäggestad. Negativ påverkan sker även på Skavestad by med fornlämningsmiljö.

Från riksintresset och fram till Sviestadån medför anläggningen markanspråk i ett område med hög koncentration av fornlämningar, bland annat stensträngssystem från järnålder av nationell betydelse. Anläggningen fragmenterar de nordsydliga stråken av lämningar som markerar en rik bygd utmed en den forntida strandlinjen (se *PM Kulturarvsanalys 2021-10-26*, karaktärsområde Skäggestad-Fröstad s.42-43 och täthetsanalys fornlämningar s.19). Delar av området ingår i ett regionalt utpekade fornlämningskomplex vid Fröstad/Älvestad.

Vid Sviestadån riskerar anslutningen till Södra stambanan göra intrång i Bjursholmen med tingsställe och vägkrog, samt stenvalvsbro utmed gamla landsvägen mot Norrköping (Riksväg 1), med grund i den medeltida Eriks-gatan.

Norr om Tallboda bedöms det storskaliga historiska odlingslandskapet med koppling till byar/gårdar som Vreta, Vänge och Staby säteri fragmenteras. Anläggningen bedöms bilda en visuell barriär med påverkan på kulturlandskapets upplevelsevärden. Det gäller även den möjliga lokali-

seringen av sidosystem till området, som bland annat riskerar påverka bymiljöer som Vreta och Vänge samt stenvalvsbron över ån. Markanspråken kommer även påverka säterimiljön Staby, som riskerar gå förlorad.

Alternativet med tunnel genom staden innebär att godstrafiken förläggs på spår inom extern korridor längs med E4. Godsspårens anläggning är mindre i skala och har större anpassningsmöjligheter med avseende på geometri. Mellan Lingham och Tallboda dras stambanan om och ansluter till Ostlänken norr om Tallboda. Till området förläggs även sidosystem. Den nya anslutningen riskerar fragmentera det historiska odlingslandskapet med byar som Vänge och Vreta, gårdar och vägar. Vid Stångån riskerar intrång ske i riksintresset Kinda kanal [E28] och den gamla segelbåtshamnen. Norr om Tornby bedöms det historiska odlingslandskapet fragmenteras och stadens siktlinjer mot sjön Roxen påverkas.

Stationsområdet/centrala Linköping

Norr om Kallerstad går anläggningen i tråg. I höjd med Kallerstad bedöms anläggningen medföra att säterimiljön, med byggnader, park, allé och stadsnära historiskt odlingslandskap, går förlorad. Intrång bedöms också ske i en stor mängd fornlämningar. Bergpåslaget ligger i huvudsak väster om Stångån. Det innebär att det finns risk för intrång för tråget ända fram till Kinda kanal, med en eventuell risk för påtaglig skada på riksintresset Kinda kanal [E28].

Genom centrala delar av staden går anläggningen i bergtunnel och påverkan på värden bedöms bli små och knutna till eventuella upp- och nedgångar, ventilation samt vibrationer under byggtiden. Ostlänkens stationsläge möjliggör koppling av upp- och nedgång till befintligt stationsläge. Detta, sammantaget med en minimerad påverkan på siktlinjer, bedöms vara fördelaktigt för kulturmiljö, med avseende på riksintresset Linköping [E32].

Alternativet med tunnel genom staden, och samlokalisering av ny stambana i tunneln, innebär att Södra stambanan genom staden kan rivs, som följd av att befintlig persontrafik går i tunnel och godstrafik förläggs till extern korridor. Ur kulturmiljösynpunkt är det en strukturell förändring som har både för- och nackdelar. Å ena sidan bedöms det bli svårare att förstå stadens expansion ur mötet mellan järnvägen, kanalen med hamnläge och industri. Å andra sidan försvinner en barriär, vilket ger ökad tillgänglighet till kulturmiljöer på olika platser i staden.

Sydvästra delen

Bergtunneln för Ostlänken kan mynna i två alternativa lägen. Ett ur kulturmiljösynpunkt sämre alternativ är Grenadjärsparken, som är ett uttryck för stadens militära historia. Det andra alternativet är att mynningen lokaliseras söder om Vallaskogen. Där anläggningen går i tråg finns risk för intrång i fornlämningsmiljöer kopplade till riksintresset Tinnerö odlingslandskap [E100].

Korridoren går söderut mellan riksintresset Tinnerö [E100] och bostadsområdet Lambohov, genom ett varierat historiskt odlingslandskap. Anläggningen bedöms fragmentera odlingslandskapet och riskerar att göra intrång i fornlämningsmiljöer knutna till ett mycket rikt stensträngslandskap från järnålder. Byn Åsmestad och gården Stora Aska riskerar påverkas genom intrång, med risk för inlösen och rivning. Ur kulturmiljösynpunkt bedöms negativ påverkan på riksintresset Tinnerö odlingslandskap [E100] kunna minimeras genom en västlig lokalisering inom korridoren.

Korridoren passerar gamla Kalmarvägen (väg 702). Den är en del av ett historiskt vägnät som riskerar behöva dras om. Anläggningen riskerar göra intrång i begravningsplatsen Lilla Aska griftegård, historisk bebyggelse knuten till häradsjorden och Skeda sockencentrum. De visuella kopplingarna mellan Skeda kyrka och Slaka kyrka (riksintresse Slaka-Lambohov [E31]) riskerar gå förlorade. Anläggningen bedöms bli ett visuellt påtagligt element i det historiska odlingslandskapet väster om Skeda.

Den nya dragningen av stambanan kan ansluta till befintlig stambana genom tre olika östvästliga passager. Två alternativ är samlokaliserade med Ostlänken och mynnar i ovan beskrivna lägen. Ett ur kulturmiljösynpunkt fördelaktigt alternativ följer en trafikled norr om bostadsområdet Lambohov. Ett annat alternativ följer Ostlänken genom Tinneröområdet och passerar därefter genom riksintresset Slaka-Lambohov [E31]. Korridoren går centralt i området mellan sockencentrum med kyrka och Lambohovs säteri. Intrånget bedöms medföra stor risk för påtaglig skada på riksintresset och alternativet utgör ur kulturmiljösynpunkt det sämsta.

Väster om nya Kalmarvägen (väg 34/23) möts de båda alternativen och korridoren korsar det öppna historiska odlingslandskapet kring Slaka- och Kapellån. Anläggningen bedöms bilda en visuell barriär som stör kulturlandskapets upplevelsevärden. På andra sidan slätten korsar korridoren väg 1037 med grund i Eriksgatan som riskerar behöva dras om. Anläggningen bedöms medföra intrång i en betydande fornlämningskoncentration.

Det tredje alternativet för anslutning till stambanan är det ur kulturmiljösynpunkt mest fördelaktiga. Anläggningen lämnar bergtunneln i tråg väster om Vallaskogen och följer därefter en trafikled. Den kan innebära intrång i intilliggande kulturmiljöer, som Valla koloniområde, universitetsområdet och stenåldersboplatser i skogen mellan Malmens flygplats och Kärna mosse. Korridoren är fördelaktig eftersom den ansluter till Södra stambanan norr om Malmens flygplats, utan intrång i slättlandskapet söder om Malmen. Den följer också storskaliga trafikleder.

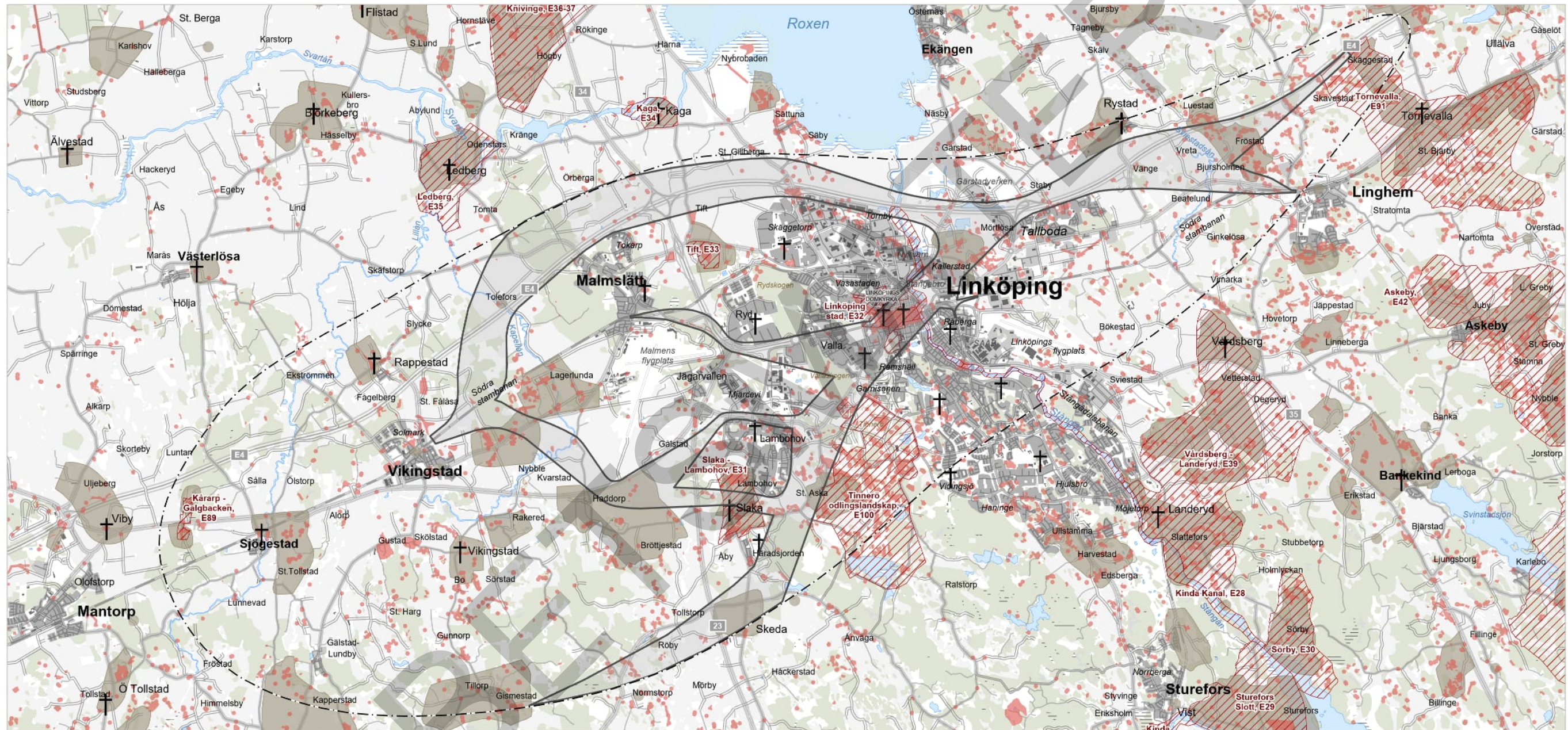
Som nämnts ovan förläggs godstrafiken på spår inom extern korridor längs med E4. Godsspårens anläggning är mindre i skala och har större anpassningsmöjligheter med avseende på geometri. Samlokalisering med E4 är fördelaktig, men innebär också en förstärkt barriär genom landskapet.

Korridoren för godstrafik passerar norr om riksintresset Tift gravfält [E33], genom ett flackt och öppet slättlandskap. Upplevelsevärdena kopplat till gravfältet bedöms påverkas negativt, framförallt vid en dragning söder om E4. Historiska strukturer och samband i jordbruks-

landskapet fragmenteras. Tift by och utskiftade gårdar riskerar behöva lösas in och rivs. Anläggningen riskerar störa de visuella sambanden från gravfältet till andra historiska monument såsom riksintresset Kaga kyrka [E34] och Sättunahögen. Detsamma gäller vyerna mot stadens siluett och landmärken från slättlandskapet, utpekade i riksintresset Linköping [E32].

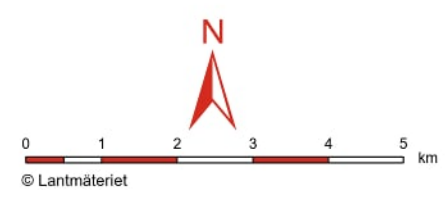
Vid säteriet Tolefors bedöms anläggningen, vid lokalisering i norra delen av korridoren, att fragmentera det storskaliga odlingslandskapet och begränsa siktlinjerna mot riksintresset Ledberg, med kyrkan som dominerande landmärke [E35]. Vid dragning i södra delen av korridoren finns risk för intrång i Tolefors gårdscentrum och miljöer knutna till Kapellån.

Sammantaget är slutsatsen att även om det finns stora fördelar ur kulturmiljösynpunkt med sträckning i bergtunnel under Linköping så är korridoren förknippad med stora nackdelar såsom negativa konsekvenser kopplat till uttryck för riksintresset Tinnerö odlingslandskap [E100] samt Slaka-Lambohov [E31]. Vidare är en stor nackdel att järnvägsanläggningen som helhet är utspridd i landskapet, med godsspår norr om staden och återanslutningar söder om staden till Södra stambanan, med barriär- och fragmenteringseffekter som följd.



Formella skydd och utpekanden - Utredningskorridor Tunnel Södra

	Riksintresse för kulturmiljövården		Kyrka
	Regionalt utpekad kulturmiljö		Utredningsområde
	Fornlämning eller övrig lämning		Utredningskorridor Tunnel Södra



Karta korridor Tunnel Södra. Det mellersta alternativet för anslutning till befintlig stambana passerar genom riksintresset Slaka-Lambohov [E31]

Miljöanpassningar

Mot bakgrund av de förväntade konsekvenserna är det viktigt att kulturmiljökompetens i kommande skeden arbetar vidare med att begränsa negativ påverkan på kulturmiljö. Generella förutsättningar och miljöanpassningar för kulturmiljö är bland annat:

- Följ om möjligt naturliga gränser i landskapet som speglar historiskt markanvändningsmönster, såsom mellan odlingsmark och skog
- Samlokalisering med befintliga barriärer i landskapet är generellt positivt för att undvika fragmentisering av landskapet
- Bevara fornlämningar
- Beakta riksintressanta uttryck
- Lagg järnväg på låg bank så att den inte blir för dominerande och siktlinjer och vyer mot landmärken kan upprätthållas
- Bygg vidare på historiska stadsstrukturer, förstärk offentliga rum och tydliggör stadens årsringar
- Tillvarata kulturhistoriska byggnader vid förändring av staden
- Värna samband mellan byar och deras utskiftade gårdar
- Korsa vattendrag på kortast möjliga sätt för att undvika onödig påverkan på vattenspeglar
- Bibehåll eller stärk tillgängligheten till värdefulla kulturmiljöer

Byggskedets störningar

Under byggskedet kommer kulturmiljön i anslutning till planerad anläggning att påverkas av buller och störningar, som bedöms medföra en tidsbegränsad försämring av kulturmiljöns upplevelsevärden.

I samband med transporter måste man beakta risken för permanent skada på de fornlämningar som ligger utmed det vägnät som kommer att nyttjas. Eftersom fornlämningar är skyddade enligt lag hanteras denna risk inom ramen för länsstyrelsens tillståndsprocess för fornlämningar. Tillståndsprocessen borgar för att fornlämningar inte ska påverkas negativt. Transporterna bedöms därför inte innebära negativa konsekvenser för fornlämningar.

Lastbilstransporter till och från anläggningen kommer under byggskedet att påverka den omgivande kulturmiljön i ett större omland. Störst direkt påverkan kommer transporterna ha på vägnätet, som till delar utgörs av äldre grusade vägar med kulturhistoriska värden. Ändringar av det äldre vägnätet riskerar att permanent skada dessa värden. Beroende på vilken väg som berörs, skulle skadorna kunna leda till måttliga till stora negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Skyddsåtgärder som kan bli aktuella under byggskedet:

- Fornlämningar med risk för skada ska skyddas genom skyddsstängsling under byggtiden.
- Kontrollprogram ska upprättas för att skydda bebyggelse med kulturhistoriska värden och uttorkning av kulturlager från skada av grundvattensänkning. Grundvattensänkning hanteras inom ramen för tillstånd för vattenverksamhet och antikvarisk kompetens medverkar i bedömningen.
- Kontrollprogram ska även upprättas för att skydda bebyggelse från skada av vibrationer, något som även omfattar bebyggelse med kulturhistoriska värden.
- Äldre grusade vägar med kulturhistoriska värden får inte skadas och inte ändra karaktär, genom uträtning, breddning eller förstärkning. Gäller både drift- och byggskede. Det är viktigt att historiska vägar som används under byggtiden återställs för att inte negativa konsekvenser ska uppstå. För att kunna använda en väg under byggskedet kan den behöva breddas och förstärkas under byggtiden. Antikvarisk kompetens skall godkänna arbetsberedning av skyddsåtgärder för återställning av historiska vägar. Återställningen omfattar borttagning av förstärkningsmaterial så att vägen återgår till samma utseende som före byggskedet. Arbetsvägar bör endast permanentas efter antikvariskt samråd.
- I kommande skede hanteras fastighetsnära bulleråtgärder, som omfattar fasadåtgärder såsom fönsterbyte och ändring av tilluftsventil samt bullerskydd vid uteplats. I järnvägsplan bedöms vilka

fastigheter som behöver åtgärd. Efter planskedet bestäms hur åtgärden ska genomföras. Då avgör antikvarisk kompetens vilken anpassning som är lämplig för den enskilda byggnaden och dess kulturhistoriska värden. Detta för att uppfylla varsamhetskrav och förvanskingsförbud enligt Plan- och bygglagen.

- Marktytor som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt ska återställas efter avslutat arbete. Särskilda krav ställs på återställning för att möjliggöra förståelse av ytornas historiska markanvändning. Det innebär bland annat att åkerlytor ska kunna särskiljas från åkerholmar, betesmark respektive skog. Antikvarisk kompetens ska medverka vid detaljprojektering av skyddsåtgärd samt vid återställning.

Fornlämningar och tillstånd enligt kulturmiljölagen

Fornlämningar är skyddade enligt bestämmelser i kulturmiljölagen. Det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning.

Den som avser att utföra ett arbetsföretag bör i god tid samråda med länsstyrelsen. En arkeologisk utredning kan behövas för att utreda om ett planerat arbetsföretag berör fornlämningar. Beslut om arkeologisk utredning fattas av länsstyrelsen.

Fornlämningar som riskerar beröras av järnvägen ska i kommande skeden förundersökas för att fastställa fornlämningarnas omfattning. Om fornlämningarna berörs av anläggningen och behöver tas bort, ska även fornlämningarnas typ och ålder fastställas. En sådan arkeologisk förundersökning kräver tillstånd enligt kulturmiljölagen.

Länsstyrelsen kan lämna tillstånd till att fornlämningar tas bort om samhällsintresset är större än fornlämningens värde. Länsstyrelsen kan ställa krav på dokumentation av fornlämningar genom arkeologisk undersökning.