

**Linköpings
Stadsfullmäktiges Handlingar**

**Stomplanekommitténs
utlåtande**

Till Stadsfullmäktige.

Sedan stadsfullmäktige — efter framställning av drätselkammaren — vid sammanträde den 28 oktober 1942 ställt medel till förfogande, utsåg kammaren den 4 januari 1943 en kommitté bestående av representanter för drätselkammaren, byggnadsnämnden och elverket, med uppdrag att uppgöra förslag till stomplan och till utomplansbestämmelser för staden. Med skrivelse av den 16 februari innevarande år har kommittén, som redan i augusti månad föregående år avgav förslag till utomplansbestämmelser, avlämnat ett betänkande med redovisning för sitt arbete.

Såsom kommittén själv framhåller kan och bör icke dess arbetsresultat be-tecknas som en stomplan i den mening stadsplanelagen äsyftar utan i stället såsom en generalplan, ett begrepp som lagstiftningen icke känner. En generalplans viktigaste uppgift är att lämna riktlinjer för och tjäna till ledning vid stadsplaners upprättande. Man kan också säga, att den innebär en prognos rörande utvecklingen på olika samhällets områden. Det ligger under sådana förhållanden i sakens natur, att även en mycket omsorgsfullt utarbetad generalplan så småningom måste bli föremål för revision i olika detaljer. Även med hänsyn tagen härtill är det dock givet, att själva tillvaron av en generalplan är av stor betydelse såsom direktiv för myndigheternas handlande.

Drätselkammaren, som med intresse tagit del av kommitténs synpunkter och överväganden, finner sig i stort sett utan erinran kunna godtaga generalplanens förslag rörande trafikleder och markdispositioner. Drätselkammaren vill, trots generalplanens karaktär av ett instrument underkastat utvecklingens gång, understryka önskvärdheten, ja nödvändigheten av att man icke vidtager åtgärder, som innebära avsteg från planen utan vägande skäl och utan att noga undersöka vilka konsekvenser, som i olika hänseenden härav följa.

Med överlämnande av kommitténs betänkande med bilagor får drätselkam-maren härmed föreslå stadsfullmäktige att, under uttalande av att den upp-rättade generalplanens anvisningar böra i möjligaste mån följas, besluta

att överlämna betänkandet till byggnadsnämnden och stadens övriga verk och inrättningar för beaktande vid stadens fortsatta planering och ut-byggnad.

att anvisa 2.500 kronor för täckande av kommitténs arbetskostnader under år 1945 samt

att bestrida denna utgift av stadsfullmäktiges anslag till oförutsedda utgif-ter i detta års stat.

Linköping den 8 maj 1945.

På drätselkammarens vägnar:

Elof Johanson.

Josef Hydén.

Stomplanekommitténs skrivelse.

Till Drätselkammaren.

Efter framställning från stadens fastighetsdirektör, vilken framställning tillstyrktes av drätselkammaren, beslöto stadsfullmäktige vid sammanträde den 27 oktober 1942, § 222, att bevilja ett anslag av 15.000 kronor för bekostande av arbetet med uppgörande av förslag till stomplan och nya utomplansbestämmelser för staden. Detta arbete skulle anförtros åt en kommitté, vars ledamöter skulle utses av drätselkammaren.

Med anledning härav tillsatte drätselkammaren en kommitté, bestående av herrar Elof Johanson och Axel Brunsjö från drätselkammaren, Bertel Hallberg och Albert Nilsson från byggnadsnämnden samt Gösta Lindman från elverksstyrelsen att ombesörja ärendets handläggning. Till kommitténs sammanträden ha samtliga chefstjänstemän hos drätselkammare och byggnadsnämnd kallats.

Kommittén, som fått benämningen stomplanekommittén, anställde för arbetet med stomplanen ingenjören hos Norrköpings generalplaneberedning, civilingenjören Göthe Tunå, som påbörjade sitt uppdrag i februari 1943. Arbetet pågick sedan till den 1 augusti 1944, då ingenjör Tunå avflyttade från staden för att tillträda en honom erbjuden befattning vid gatukontoret i Stockholm. Utredningen var då — med den målsättning, som kommittén vid denna tidpunkt funnit sig böra uppställa — i huvudsak avslutad. Arbetet har dock sedermera fullföljts av ingenjör Tunå och föreligger nu i det skick, som framgår av här bilagda betänkande.

Då kommittén började sitt arbete, var staden sedan omkring fem år stadd i en oerhört snabb utveckling. Stadsplanearbetet hade kommit starkt i efterhand och stor brist på lämpliga tomter för olika ändamål förelåg. För att stadsplanearbetet skulle kunna behörigen fortsätta, var det nödvändigt att lösa åtskilliga svåra problem beträffande sträckning av trafikleder och markdisposition. Vilket område man än upptog till stadspaneläggning, fann man, att frågor av nyss antydd art av vittgående betydelse först måste göras till föremål för särskild utredning, innan stadsplan kunde upprättas. Med hänsyn härtill befanns det nödvändigt att först inrikta arbetet på vissa spörsmål av särskilt aktuell art, och på grund av tomtbristen måste ingenjör Tunå till en början — om ock i mindre utsträckning — inkopplas på det löpande planläggnings- och exploateringsarbetet. Härtill bidrog också bristen på kvalificerad teknisk arbetskraft inom stadens förvaltning.

Det arbete, som kommittén nu redovisar, kan icke betecknas såsom en stomplan i den mening stadsplanelagen angiver, d. v. s. en plan, vartill utvecklingen ovillkorligen skall bindas. Måhända har kommitténs namn i detta avseende blivit en smula missvisande. Det hade icke heller varit drätselkammarens avsikt att en dylik plan skulle upprättas och fastställas i den lagligen föreskrivna ordningen, vilket framgår av kammarens behandling vid anslags-äskandet. Vad kommittén ansett sig böra framlägga är ett förslag till generalplan för staden, väsentligen utvisande markdisposition och huvudtrafikleder.

I detta sammanhang torde den frågan kunna uppställas, huruvida icke planarbetet kunde drivits längre än som nu skett. Det är uppenbart, att utredningen skulle kunnat givas större fullständighet vid behandlingen av ett eller annat problem. Var gränsen skall dragas, är dock en ren omdömesfråga. Åtminstone teoretiskt sett kan utredningen göras hur detaljerad som helst. Med hänsyn emellertid *dels* till att ingenjör Tunå på grund av sin nya anställning icke kunde efter den 1 augusti 1944 disponeras av kommittén annat än i viss mindre utsträckning och till följd härav uppenbarligen vissa svårigheter uppstodo att efter denna tidpunkt driva arbetet vidare, *dels också* till den omständigheten att behovet av kvalificerad arbetskraft till stadsplanearbetet under den tid, kommittén tjänstgjort, blivit tillgodosett inom byggnadsnämnden på ett bättre sätt än tidigare och byggnadsnämnden sålunda torde kunna fortsätta, där kommittén slutat, har kommittén funnit sig böra åtnöjas med det resultat, som nu föreligger. Man torde också i detta sammanhang böra ihågkomma, att förutsättningarna för allt planarbete genom utvecklingens gång fömligen snart förändras, varigenom en alltför detaljerad plan, ställd på lång sikt, kan visa sig vara onödigt arbete.

Åtskilliga av de förslag, som under hand framkommit och bearbetats i kommittén, ha sedermera upptagits i inom stadens myndigheter behandlade stadsplaneförslag. Detta gäller bl. a. för viadukten över S. J. i S:t Larsgatan—Fabriksgatan, viadukten vid Steninge, huvudtrafikleden över Södermalm från Ekholmsvägen till Vistvägen, förläggande av ett nytt småstugeområde till den s. k. Ånestadhagen, utformning i stora drag av området norr om Sveagatan, Hamngatans sträckning, Drottninggatans breddning, industriområdet vid sockerbruket etc.

Det betänkande, som avgivits av ingenjör Tunå och som här biläggas, har vunnit kommitténs gillande, och kommittén vill därför upptaga detsamma som sitt eget. Kommittén har härvidlag varit enig i alla frågor; beträffande Norrköpingsvägens nya sträckning har dock reservation inlämnats av tvenne ledamöter.

Det torde böra anmärkas, att avsikten icke är, att det förslag till generalplan ävensom de utredningsresultat i övrigt, som kommittén nu redovisar, skall antagas eller fastställas av stadsfullmäktige och lända till efterrättelse på samma sätt som en stadsplan, utan kommitténs arbete är avsett att tjäna till ledning för det fortsatta stadsplanearbetet och för stadens utbyggnad i allmänhet.

Förslag till nya utomplansbestämmelser har kommittén i augusti 1944 överlämnat till drätselkammaren. Bestämmelserna har tillstyrkts av hälsovårdsnämnden. Ärendet remitterades hösten 1944 till byggnadsnämnden, vars yttrande ännu icke avgivits.

Kommittén har av stadsfullmäktige erhållit anslag för år 1943 med 15.000 kronor och för år 1944 med 10.000 kronor. Kommitténs utgifter uppgingo år 1943 till 11.864:19 kronor och år 1944 till 10.475:41 kronor. Enär vad som blev över av 1943 års anslag icke reserverats, och då vissa utgifter blivit nödvändiga under år 1945 för kartryckning, renskrivning, arvode till ingenjör Tunå ävensom resor, erfordras för täckande av sistnämnda utgifter ett tilläggsanslag av 2.500 kronor. Kommitténs sammanlagda utgifter kommer, detta belopp inberäknat, att ungefärligen uppgå till 25.000 kronor.

Stomplanekommittén får med stöd av det anförda värdsamt hemställa, att drätselkammaren ville, med gillande av i kommitténs betänkande anförda synpunkter, föreslå stadsfullmäktige besluta,

att överlämna kommitténs betänkande till stadens verk och inrättningar för beaktande vid stadens fortsatta utbyggnad,

att bevilja kommittén ett anslag av 2.500 kronor för täckande av med kommitténs verksamhet förenade utgifter under år 1945.

Kommittén får slutligen anhålla, att kammaren ville entlediga kommittén från det sålunda slutförda uppdraget.

Linköping den 16 februari 1945.

Elof Johanson.

Bertel Hallberg.

Axel Brunsjö.

G. Lindman.

Albert Nilsson.

/ Åke Eriksson.

R e s e r v a t i o n .

Till Stomplanekommittén.

Mot ovanstående beslut få undertecknade reservera sig och önska samtidigt anföra följande:

Av de olika alternativa förslagen finnes intet, som helt uppfyller alla önskemål på en god infartsväg från Norrköpingshället. Av de olika förslagen kvarstår dock efter viss utgallring 2 st. såsom mest lämpliga: det ena kallat alternativ 1 med undergång under de båda järnvägarna, det andra alternativ 2 med ombyggd viadukt och medelst en diagonalgata stående i direkt förbindelse

med den beslutade Drottninggatsbron, d. v. s. enligt nu gällande stadsplan.

Innan man ingår på ett bedömande av de olika förslagen, bör man klargöra vad som finnes och vilka önskemål, som skola tillmötesgå.

Beträffande området över Kungsladugårdsgårde finnes en år 1942 godkänd stadsplan enligt ritning av stadsarkitekt S. Westholm, upptagande en diagonalgata om c:a 50 à 60 m. bredd förbindande viadukten över S. J. med Drottninggatsbron. Vidare finnes stadsfullmäktiges principbeslut om byggande av ny bro över Stångån i Drottninggatans förlängning. Ett av de viktigaste skälen för denna bro tillkomst är att man inom den närmaste framtiden därigenom kan så mycket som möjligt avlasta trafiken på Storgatan och Stångebro.

Skall den nu befintliga stadsplanen ändras och ett helt nytt förslag framföras, bör detta naturligtvis hava särskilt stora fördelar framför den nuvarande fastställda stadsplanen. Enär staden även räknar med att få c:a 95 % statsbidrag måste fördelarna med det nya förslaget gälla ej endast för staden utan även för den stora trafikerande allmänheten.

Vilka skulle nu fördelarna vara med det nya förslaget, d. v. s. alternativ 1? Medelst detta skulle man i samband med den nya linjesträckningen få en praktiskt taget kostnadsfri väg för exploateringen av tomtbebyggelsen på Norra Kungsladugårdsgårde. Genom att antingen helt borttaga eller åtminstone betydligt minska bredden på diagonalgatan skulle även värdefulla byggnadstomter erhållas på den södra delen.

Beträffande möjligheten att få myndigheternas godkännande till en minskning av bredden på den av arkitekt Westholm uppgjorda ritningen av år 1942 från nu upptagna 50—60 m. ned till 25 à 30 m. hava vi ej oaktat flera förfrågningar fått något besked av stadens tjänstemän. Beträffande det av dem om denna breda gata använda uttrycket "byggnadsrådet Lindens brandgata" vilja vi framhålla att det efter gjord förfrågan bestämt meddelat oss att detta uttryck *icke* härrör från byggnadsrådet Linden.

Det viktigaste är att få ett positivt svar på frågan: Vilka av de båda alternativen kommer att bäst avlasta Norrköpingstrafiken från Storgatan.

När trafiken kommer från Norrköping, föredrager den största delen säkerligen att åka rakt fram, sålunda mot viadukten och den mindre att taga av åt höger oberoende av vilken vägvisareanordning, som än uppsättes. Den del av trafiken, som åkt över viadukten, fortsätter sedan rakt ned över Stångebro och in på Storgatan. Av den del, som enligt alternativ 1 åker ned under järnvägarna, kommer säkerligen en stor del att i korset med Storgatan svänga ned till Stångebro såsom varande den närmaste vägen till staden i stället för att göra avkroken nedåt Drottninggatan. Om man gör det räkneexemplet att hälften av Norrköpingstrafiken dock skulle följa sträckan enligt alternativ 1 (vilket är mycket optimistiskt) och av denna del hälften går till Drottninggatan, så motsvarar detta att 1/4 av trafiken går till Drottninggatan och 3/4 över Stångebro. Alternativ 1 är sålunda synnerligen olämpligt ur synpunkten att avlasta Storgatan.

Om vidare diagonalgatan tages bort i enlighet med stadsplanerarkitekt Nordbergs förslag av april 1944 (se bif. ritning) skulle vidare hela trafiken från

Gamla Tanneforsvägen trängas ned på Stångebro, fastän säkerligen en hel del av denna annars toge sin väg över Drottninggatan. Sålunda en utföringsform, som ej alls överensstämmer med stadsfullmäktiges riktlinjer.

Ur trafiksynpunkt har alternativ 1 dessutom vissa olägenheter, enär underfarten samtidigt sker i kurva, där fri sikt ej finnes. Beträffande olägenheten ur trafiksynpunkt av en underfart vilja vi hänvisa till ett redaktionellt uttalande i Svensk Motor Tidning av år 1944 sid. 123: "Ur trafiksynpunkt är en kort tunnels branta backar en styggelse. Till vissa kostnader adderas stora bränslekostnader för fordonens forcering av stigningen." Förutom stigningarna tillkomma i detta fallet även de skarpa kurvorna.

Ur trafiksynpunkt är vidare infarten för det planerade egna hemsområdet en stor nackdel, särskilt som det sker vid en punkt, där trafikhastigheten från Norrköpingshället ännu är ganska stor.

Vidare tillkommer en nödvändig in- och utfart från Centralbryggeriets gård, vilken korsningspunkt sker i stigningen mellan S. J:s korsning och Storgatan. Denna korsning är ej omnämnd i utredningen och kostnaden ej medtagen i kalkylerna. Alternativ 1 synes oss därför som ett bra skolexempel på, huru en infartsled till en stad *ej* skulle utföras och hopkopplas med andra tillfarter.

Ur militär synpunkt har alternativ 1 en stor olägenhet däri, att passagen under järnvägen går endast några meter från Stångåns strandbädd och vägbanans nivå ligger långa bitar under Stångåns vattenyta. Skulle staden bli utsatt för bombing är järnvägsbron ett eftersträfvansvärt mål och en bombträff skulle då lätt kunna rasera vallen mellan ån och vägen och följaktligen sätta denna under vatten cirka ett hundratal meter med därav följande olägenheter.

Enär några ledamöter fäst stor vikt vid att vägsträckningen enligt alternativ 1 skulle vara synnerligen lämplig för bebyggandet av de norra Ladugårdsgårdestomterna vilja vi först hänvisa till vad ovan sägs om olägenheten att hava en korsning med en stor tillfartsväg. Följden kommer säkerligen att bli många olyckstillfällen. Vidare måste de tomtägare, som bygga nedåt Stångån, först resa fram till korsningspunkten, d. v. s. resa bakåt. Deras reslängd till Storgatan kommer sålunda att bli betydligt förlängd även om en normal tillfartsväg bygges under järnvägarna och direkt fram till området. Frågan uppstod också, när en försäljning av dessa tomter kan anses erforderlig. För närvarande finns inom staden bättre belägna tomtområden — platser för mer än 24.000 st. eldstäder. Följande områden kunna bebyggas med:

Södra Kungsladugårdsgärde	c:a	3.000	eldstäder
Mellan Bergsvägen och Götgatan		3.000	"
Mellan Bergsvägen och Grenadjärgatan		1.500	"
Norr om Hjälsäter		700	"
Söder om Barhäll		1.500	"
Norr om Malmslättsvägen		1.500	"
Öster och väster om Valla Egna Hem		1.700	"

Öster och väster om Vistvägen	3.000	eldstäder
Söder om Södermalm	2.800	„
Mellan S. J. och Platensgatan	500	„
Successiv sanering inom stadens kärna	5.000	„
	<hr/>	
	Summa cirka 24.200 eldstäder	

Skulle bebyggelsen i staden minska efter ett fredsslut, torde därför någon exploatering av dessa tomtområden ej behöva ske ännu på många år. Men trafikfrågan blir i stället mycket aktuell, så fort normala tider åter inträda.

Att Storgatan så småningom skall breddas är nödvändigt, men dels kommer detta att dröja flera år, dels sker breddningen endast från Stångebro fram till S:t Larsgatan.

Beträffande frågan huru de olika alternativen ställa sig ur ekonomisk synpunkt finnes härom uppgifter i vissa hänseenden och i stora drag. Vi vilja ej underlåta framhålla att beträffande alternativ 1 saknas flera kostnadstillägg, som uppkomma på grund av anskaffning av pumpar och deras skötsel, ökad snö- och gaturenhållning, ökad kostnad för uppgörelse med Centralbryggeriet, för betydligt större markområde, som går till spillo på norra sidan av M. Ö. J. m. m. Till alternativ 2 hava å andra sidan lagts kostnader, som ej höra samman med en trafikaneläggning. Göres en rättvis korrigerings beträffande de olika posterna, torde kostnaderna för alternativ 1 och 2 bli praktiskt taget lika stora.

Alternativ 2 har vidare den fördelen att arbetena kunna utföras i etapper och utan att behöva verka störande på trafiken.

Vid stomplanekommitténs sammanträde den 2 mars 1944 blev detta ärende bordlagt för att tjänstemännen skulle få tillfälle att konferera med Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens gatuinspektör Dag Blomberg, som skulle anlända till Linköping den 4 mars. Vid sammanträde den 5 april i stadsfullmäktiges sal omnämndes dock icke, fastän fråga härom framställdes, att inspektör Blomberg (visserligen preliminärt) uttalat sig för alternativ 2. Detta har förväntat oss en hel del.

Vi vilja vidare notera att stadens tjänstemän vid dagens sammanträde i huvudsak icke hade något att erinra mot riktigheten av ovan anförda fakta.

I anslutning till vad vi sålunda anført få vi framhålla att vi anse det s. k. alternativ 2 vara det förslag, som bäst uppfyller de krav man kan ställa på en god infartsväg för Norrköpingstrafiken, och vi göra detta så mycket mer som detta alternativ ej är något nytt förslag, utan endast omfattar en utbyggnad av nu befintliga förhållanden och i övrigt helt följer stadsfullmäktiges uttalade intentioner, d. v. s. förslaget omfattar en ombyggnad av nu befintlig viadukt och en diagonalgata fram till Drottninggatsbron och reservera vi oss mot beslutet att utföra vägen enligt det s. k. alternativ 1.

Linköping den 22 juni 1944.

G. Lindman.

Axel Brunsjö.

Till Stomplanekommittén i Linköping.

Undertecknad, som av stomplanekommittén erhållit i uppdrag att framlägga förslag till revidering och komplettering av Linköpings generalplan, får härmed avgiva följande

BETÄNKANDE.**INLEDNING.**

I 1931 års stadsplanelag infördes ett nytt institut: "*stomplanen*", om vilken lagen säger:

"Finnes område, som ej ingår i stadsplan, böra planläggas i avseende å grunddragen för dess framtida ordnande och bebyggande, såsom beträffande huvudgator och andra allmänna platser, skall härför erforderlig plan upprättas för området (stomplan)."

Stomplanekommittén har under utredningens gång funnit sin uppgift vara, icke att upprätta en stomplan i lagens ovan angivna bemärkelse, utan att söka åstadkomma en stomme till en stomplan, eller, som det numera vanligen benämnes: en *generalplan*.

År 1923 upprättades av dåvarande stadsarkitekten, numera byggnadsrådet Gustaf Linden en "generalstadsplan för Linköping". Denna plan, som varit av utomordentligt stor betydelse för stadens utformning, har sedan dess legat till grund för allt stadsplanearbete. I mångt och mycket har man dock måst frångå de ursprungliga intentionerna, därför att denna plan under de förlutna 20 åren i många avseenden hunnit bli ganska omodern. Man behöver kanske endast peka på, att sedan 1920-talet trafikutvecklingen har varit enorm. Sålunda fanns det år 1923 c:a 65.000 motorfordon i landet, medan vi år 1939 hade c:a 300.000. Cykeltrafiken har haft en liknande utveckling. Även bostadshustyperna ha i många avseenden förändrats. Lamellhus, punkthus och småstugor äro relativt nya byggnadsformer. Smalhusstypen är också något nytt. Skyddszoner, speciellt mellan industri- och bostadsbebyggelse har tillkommit, varigenom man tror sig kunna minska verkningarna vid luftbombardemang och eldsvådor. Staden, som ju är ett livligt handels- och administrativt centrum, har genom tillkomsten av stora arbetarslukande industrier i hög grad ändrat karaktär. Nya problem beträffande trafiken, bostads- och industribebyggelsen dyka ständigt upp. Allt detta och mycket annat har gjort, att det ansetts lämpligt med en översyn och komplettering av tidigare planer.

B e f o l k n i n g s u n d e r s ö k n i n g.

Det första stora problemet, som man kommer in på, gäller frågan om stadens framtida befolkningsutveckling. Huru stor folkmängd bör man förutsetta, att Linköping inom överskådlig framtid kan komma upp till?

Linköpings stad har genom fastighetskontoret uppdragit åt aktuarien A. Jörnstedt i Norrköping, en erkänd expert inom det befolkningsstatistiska området, att göra en *framskrivning* av stadens folkmängd. Vid utarbetandet av en sådan framskrivning måste man beakta såväl stadens hittillsvarande utveckling som den allmänna befolkningsutvecklingen i landet. Vidare måste man taga hänsyn till den omständigheten, att stadens utveckling beror på dess förmåga att hävda sig i konkurrensen mellan olika näringar och industrier om den mänskliga arbetskraften. Denna senare fråga har på fredskriskommitténs uppdrag utretts av docenten W. William-Olsson i Stockholm.

Resultatet av aktuarie Jörnstedts befolkningsundersökning bilägges (bil. A). Han har uppställt tre olika alternativ beträffande inflyttningen: det första optimistiskt, det andra grundat på ett sådant antagande rörande inflyttningen, som synes sannolikt mot bakgrunden av William-Olssons utredning; i det tredje alternativet åter har inflyttningen antagits bli = 0. Befolkningen år 1980 blir då ungefärligen resp. 70.000, 60.000 och 50.000 personer. För att vara garaderad mot sprängvisa, opåräknade förändringar i befolkningstillväxten, torde man vid denna generalplanutredning böra räkna med en maximal befolkning år 1980 av 75.000 personer.

F ö r a r b e t e n.

En hel del andra utredningar av mera förberedande natur ha utförts. Sälunda har inventerats och på kartor utprickats alla större arbetsplatser, varigenom man kan få en föreställning om dessas läge i förhållande till bostadsområdena. En rundfråga har riktats till en del större industrier med begäran om uppgift på bostädernas läge för de anställda, färdvägarna till och från arbetet samt olika önskemål beträffande bostads- och trafikförhållandena (bil. C). Med ledning av dessa uppgifter ävensom av en speciell trafikundersökning vid Stångebro (bil. D) har man kunnat bestämma de trafikleder, som f. n. mest utnyttjas, samt kunnat göra ett antagande beträffande belastningen på olika gator efter tillkomsten av nya broar och nya gator. För den inre stadskärnan har bebyggelsen inventerats och värdet av varje fastighet, uttryckt i kronor per kvm. tomt beräknats. Just dessa siffror utvisa den ekonomiska möjligheten av en sanering och ombyggnad av varje fastighet. Likaså har boendefätheten i den inre stadens olika kvarter undersökts. De olika kartorna och utredningarna finnas tillgängliga i byggnadsnämndens arkiv.

K a r t m a t e r i a l.

Det tillgängliga kartmaterialet har beträffande speciellt ytterområdena varit mindre tillfredsställande, varigenom arbetet i hög grad försvårats. En tillförlitlig och utförlig terrängkarta med nivåkurvor speciellt över de områden, som avses bli exploaterade för byggnadsändamål, skulle vara av synnerligen stort värde för det fortsatta stadsplanarbetet.

Genom tillmötesgående från rikets allmänna kartverk har kommittén erhållit flygfotokartor i skala 1:10.000 och 1:20.000, vilka varit av stort värde som översiktskartor.

Stadsingenjörskontorets nya kartverk i skala 1:400 och 1:1.000 ha varit till god hjälp vid arbetet med inre stadens problem. Kartverket bör kompletteras med fastställda gatuhöjder samt nivåkurvor på ännu icke exploaterade områden.

H u v u d f r å g o r.

De huvudfrågor, som ingå i en generalplaneutredning, äro följande:

1. *Kommunikationsfrågor*, som beröra:
 - a) *järnvägarna* (godsbangårdens placering och därmed sammanhängande problem, industrispår samt ev. omläggningar),
 - b) *gator och vägar* (läge i plan och profil, tvärsektioner); broförbindelser; parkering,
 - c) *kollektiva transportmedel* (buss eller spårväg), buss- och lastbilscentraler,
 - d) *hamn*,
 - e) *flygplats*.
2. *Vatten- och avloppsfrågor*.
3. *Markdispositionsfrågor* (bostadsområden, industriområden, områden för offentligt ändamål: allmänna byggnader, begravningsplatser, lek- och idrottsplatser, parker, skyddsområden etc.) .

Alla dessa frågor hänga i regel intimt samman. Man kan icke draga upp riktlinjerna i den ena frågan utan att samtidigt beakta de faktorer, som kunna inverka ur andra synpunkter. Av praktiska skäl måste dock de olika frågorna behandlas var för sig.

KOMMUNIKATIONSFRÅGOR.

JÄRNVÄGAR.

STATENS JÄRNVÄGAR.

Statens järnvägars sträckning genom Linköping är förhållandevis god med endast ett fåtal besvärande gatukorsningar i järnvägens plan. I den mån bebyggelsen breder ut sig på ömse sidor om järnvägen, kommer dock trafiksvårigheterna att öka, såvida icke stadsplanerna så utformas, att plankorsningarna vid behov kunna ersättas med viadukter eller gatutunnlar, där så av tekniska eller ekonomiska skäl är möjligt. Nedan lämnas en förteckning över de korsningar mellan gata och S. J:s spår, som böra förbättras.

Godsbangård.

Vad beträffar godsbangårdens läge har kommittén i utlåtande till drätselkammaren den 15 oktober 1943 (bil. E) förordat, att fraktgodsmagasinet och godsbangården flyttas till Steninge. En sådan förflyttning skulle möjliggöra en rationell och tidsenlig utformning av bangården och därjämte skapa värdefulla tomtområden för industrier m. m. Utmärkta tomter utmed Järnvägs-gatan skulle därjämte friläggas för annat ändamål. Goda förbindelser med hela stadsområdet kunde lätt ordnas.

Spårförbindelser med industriområdena.

Nyplanerade industriområden måste för att bli efterfrågade hava tillgång till direkta spårförbindelser.

Följande anordningar föreslås:

1. *Industriområdet på Västanstång.* Det nuvarande industriområdet här föreslås utvidgat dels norrut fram till den planerade förbifartsleden för rikshuvudvägen Stockholm—Malmö, som enligt förslag skall gå fram strax norr om renhållningsverket, och dels västerut till M. Ö. J:s bana mot Motala. Detta område kan erhålla spårförbindelse med godsbangården genom spår, som utgå från spår till sockerbruket (se översiktskarta samt ritning över förslag till industriområde å Västanstång). Ett av dessa industrispår kan utdragas norrut och runt renhållningsverket dragas ner mot hamnen. Ett sådant spår skulle i väsentlig grad avlasta tågtrafiken på Hamnplan norr om hamnkottoret, varigenom denna trafikled skulle kunna givas en för trafiken till hamnen och industriområdet lämpligare utformning.

Vid en blivande stadsplanering bör om möjligt ordnas så, att industrispåren komma att ligga inne i kvarteren i särskilt spårområde utan trafikgator längs spåren.

2. *Industriområde söder om den föreslagna godsbangården vid Steninge.* Ett område i omedelbar anslutning till godsbangården kan lätt erhålla stick-spår (se ritning över förslag till ordnande av området mellan S. J. och Göt-gatan—Sveagatan).

3. *Upplagsområde mellan S. J. och M. Ö. J. vid Tomteboda.* Detta område, som är relativt välbeläget men olämpligt för bostäder och tyngre byggnader föreslås till upplagsområde. Eventuellt erforderliga spår kunna erhållas, genom att man från växeln, där Hultsfredsbanan avgrenar sig, drar ett parallellspår österut mot Tomteboda och under M. Ö. J:s viadukt över S. J. Därvid måste denna viadukt, som är ganska skröplig, ombyggas och det södra landfästet flyttas söderut. Utrymme bör därvid samtidigt beredas för en gata, som sätter upplagsområdet i direkt förbindelse med Gamla Tanneforsvägen vid Lundstorp. Spår till området kan därjämte erhållas, om förbindelsespåret mellan M. Ö. J. och Tannefors station göres 3-skenigt, vilket delvis kommer att ske i samband med Nordiska Armaturfabrikens nybygge söder om Vårdsbergsgatan.

Gatukorsningar med S. J.

1. *Grenadjärgatans korsning med S. J.* Den befintliga, endast 4 m. breda vägporten bör i stadsplanen ersättas med en ny, minst 12 m. bred vägport i två spann, som bättre ansluter till vägen å ömse sidor.

2. *Bergsvägens viadukt* skall enligt fastställt förslag till omläggning av Bergsvägen ersättas med ny viadukt något västerut. Viadukten, som enligt vägförslaget skall erhålla en bredd av 14 m. bör, när Bergsvägen är läns huvudväg, givas en sådan utformning, att en framtida breddning kan utföras. Det södra landfästet bör placeras så, att en gång- och cykelväg kan dragas under Bergsvägen. Inom kommittén har även diskuterats möjligheten att draga M. Ö. J. parallellt med S. J. förbi och under Bergsvägen, varom mera sedan. Härvid bör viadukten utformas så, att utrymme för ett smalspår erhålles. Detta kan utföras, utan att kostnaden för viadukten nämnvärt ökas.

3. *Tornbyvägens korsning vid Steninge.* I de förslag till förbifartsled för rikshuvudvägen Stockholm—Malmö, som ingenjörsfirman Kjessler och Mannerstråle upprättat, ingår även ett förslag till vägport vid Steninge, genom vilken rikshuvudvägen i ett första utbyggnadsskede skulle dragas via Östgötagatan till Malmslättsvägen. Denna led skulle därjämte bliva av utomordentligt stor betydelse för industriområdet å Västanstång. Utförda undersökningar visa dock, att en *viadukt* över järnvägen i något annorlunda läge på ett bättre sätt ansluter till terrängen speciellt söder om järnvägen. En vägtunnel med starkt nedschaktad tillfart skulle helt sönderstycka området norr om Sveagatan samt förhindra godsbangårdens direkta anslutning till den för den perifera trafiken synnerligen viktiga Järnvägsgatan. Enligt uppgjort skissförslag skulle en viadukt få en längd av c:a 190 m. och en bredd av 12 m.

4. *Plankorsningen vid Norra stationen.* Frågan om anordnande av en planskild järnvägs korsning vid Norra stationen har länge varit aktuell. Såväl en viadukt över bangården som en tunnel under densamma ha diskuterats, och olika förslag ha under tidernas lopp uppgjorts och ventilerats, dock utan att stadens myndigheter tagit slutgiltig ställning till frågans lösning. Då med denna fråga sammanhängande en mängd andra problem av stadsplanenatur, vilka icke kunde lösas, utan att man tagit ställning till frågan "viadukt eller tunnel?", ansågs inom kommittén, att en förutsättningslös jämförelse ur kostnadssynpunkt borde utföras. En sådan utredning har också verkställt i samarbete med civilingenjör C. Ehrman i Stockholm och gav till resultat, att en *viadukt* skulle bliva väsentligt billigare. Viadukten, som föreslås få nedfartsramp i Oskarsgatan norrut, bör fortsätta söder om och parallellt med Fabriksgatan samt ansluta till en ny bro över Stångån. Härigenom skulle denna trafikled planskilt korsa hamnspåret. I anslutning till mina skisser har numera stadsplanen för området väster om Järnvägsgatan givits en sådan utformning, att en viadukt i framtiden kan byggas utan ändring i stadsplanen.

5. *Underfart under järnvägsbron utmed Stångåns östra strand.* De på land stående två yttersta spannen av järnvägsbron medge framdragandet av den planerade Norrköpingsvägen, varvid plankorsningen med Gumpekullavägen

bör avstängas. Med tanke på hur sårbar en järnvägsbro och därvid också en gatuport är vid bombanfall under krigstid, bör markutrymme reserveras så, att en provisorisk plankorsning lätt kan utföras i Gamla Norrköpingsvägens sträckning.

6. En framtida *förbindelseväg från Norrköpingsvägen* vid Kallerstads allé till Virvagatan—Råbergagatan bör på viadukt korsa över S. J. En plankorsning med M. Ö. J. synes dock ofrånkomlig.

7. *Sämskmakarevägens* plankorsning med Hultsfredsbanan bör kunna avstängas och ersättas med en plankorsning 150 m. längre norrut, genom vilken områdena såväl mellan Hultsfredsbanan och M. Ö. J. som mellan S. J. och M. Ö. J. kunna erhålla direkt anslutning till Gamla Tanneforsvägen. Härvid skulle också plankorsningen med Tomtebogatan kunna avstängas.

8. *Plankorsningen med Vårdsbergsgatan och Gelbgjutaregatan* synes på grund av terrängförhållandena och redan befintlig bebyggelse tyvärr svårfrånkomliga. Vid utformningen av ny bebyggelse vid dessa järnvägsövergångar bör kraven på fri sikt noga bemärkas.

9. *Korsningen med Åtvidabergsvägen*. Denna väg, som är en länshuvudväg, har på grund av de här belägna industrierna tidvis en mycket stark trafik, varvid plankorsningen med järnvägen och härvid icke minst växlingsrörelserna på Tannefors station äro till stor olägenhet. På grund av marknivåns ringa höjd över Stångåns högvattenyta synes en vägport under järnvägen olämplig. Därför föreslås, att utrymme reserveras för en *viadukt*, placerad något söder om den nuvarande plankorsningen. Så länge Järnvägsverkstädernas entré ligger omedelbart intill järnvägs korsningen, måste tyvärr plankorsningen bibehållas för deras trafik. Placeras verkstädernas grindar väster om järnvägen, och om stängningen och öppningen av dessa sker i direkt kontakt med skötseln av järnvägsbommarna, bör olägenheterna bli överkomliga. En tunnel under järnvägen för gång- och cykeltrafiken till verkstäderna kan ävenledes lätt utföras.

MELLERSTA ÖSTERGÖTLANDS JÄRNVÄG.

Denna järnväg kommer österifrån via en hög och lång bank och därefter en bro in till Linköpings Centralstation för att sedan med plankorsningar med Fabriksgatan, Tornbyvägen och Bergsvägen gå i nordvästlig riktning mot Motala och Skänninge. Öster om staden passerar järnvägen på viadukt över stambanan och Norrköpingsvägen. Av flera skäl har jag undersökt möjligheterna att lägga om denna del av järnvägen. Dels är den stora banken öster om Stångån av föga tilltalande utseende, och dels är den till stort hinder vid stadsplanering av Norra Kungsladugårdsgärde. Därjämte skulle, om banan lades närmare stambanan, Svenska Aeroplanbolagets flygfält i Tannefors i icke oväsentlig grad kunna utbyggas. Två alternativ till förflyttning av denna bandel ha undersökts. Det ena avsåg, att järnvägen efter passerandet över Stångån drogs omedelbart *norr om* och i samma plan som S. J. Vid trakten av Torvinge skulle M. Ö. J. på viadukt passera över S. J. samt därefter ansluta

till sin nuvarande sträckning. Härigenom skulle man dels få bort den stora banken och dels vinna större utrymme för flygfältet. Då järnvägen vid en sådan sträckning icke kan få någon direkt förbindelse med Tannefors station, vilket trafikförvaltningen för Östergötlands smalspåriga järnvägar förklarar sig icke kunna godtaga, undersöktes ännu en möjlighet. Sedan järnvägen i nuvarande läge västerifrån passerat Tomteboda, skulle den dragas parallellt och söder om S. J. till stadsgränsen mot Vårdsberg och därefter i nuvarande läge. Härvid skulle man icke få bort den stora banken, men däremot skulle man vinna större utrymme för flygplatsen, vilket också skulle bli enda vinsten med omläggningen. Den nya sträckningen skulle bli c:a 600 m. längre än den nuvarande, vilket innebär en icke oväsentligt större trafik-kostnad på järnvägen.

För sträckan nordväst om centralstationen har även diskuterats ett förslag till ny sträckning av M. Ö. J. Från slakthuset skulle banan gå parallellt med S. J. till Bergsvägen, passera under denna och därefter gå norrut och ansluta till nuvarande sträckning strax intill Ullevi gård. Härigenom skulle vinnas, att det stora området mellan S. J. och den planerade förbifartsleden, som nu skäres diagonalt av banan, bättre kunde utnyttjas. Därjämte kom den icke önskvärda plankorsningen med Bergsvägen bort. Förslagets genomförande förutsätter, att det ovannämnda markområdet blir begärligt för industri- eller annat ändamål, något som dock icke för närvarande kan förutses.

HUVUDTRAFIKLEDER I INRE STADEN.

Allmänna synpunkter.

I den inre tätbebyggda delen av Linköping, "stadskärnan", äro gatorna relativt smala och ha i allmänhet en bredd av 8 à 10 m. Stadsdelen, som under 1800-talet och tidigare utnyttjades såväl för handel, hantverk och liknande som för bostäder, torde under senare år mer och mer ha undergått den förändringen, att tidigare utrymmen för bostäder tagits i anspråk för industriella och merkantila ändamål. Detta har fört med sig, att varutrafiken till och från stadskärnan ökats. Den ökade hushöjden, från tidigare 1 à 2 våningar till numera 3 och 4 våningar och stundom mera, har därjämte ytterligare ökat trafiken. Den förr mycket obetydliga genomgångstrafiken fick under åren före pågående krig en betydande storlek.

Utslagsgivande för de nutida kraven på huvudtrafikgatornas bredd är *biltrafiken* med dess krav på utrymmen såväl för den rörliga trafiken som för parkering. Därjämte har *cykeltrafiken* under de senaste åren i mycket hög grad ökats, till en del beroende på att biltrafiken på grund av gummi- och bensinbrist måste inskränkas. Det är dock troligt, att cykeltrafiken även efter krisen kommer att till allra största delen kvarstå, och därvid kommer att skapas en trafiksituation, som torde bli mycket svår att bemästra. Man måste på den grund noga beakta cykelproblemet vid bestämmandet av gatu-bredderna. En sammanblandning av motor- och cykeltrafik har vid stor tra-