

Funktionalistisk stadsplanering

En analys av Linköpings stadsutveckling under åren 1930-1945

Alice Bostner
Wilhelm Ekholm

Handledare: Joakim Söderström

Innehållsförteckning

Försättsblad	1
Innehållsförteckning	2
Inledning	3
Syfte och frågeställningar	3
Avgränsningar	4
Källmaterialet	4
Stomplanen 1945 & Stadsfullmäktigeprotokoll	4
Linköping inför fredskrisen	5
Teori- och metoddiskussion	7
Definitioner	8
Forskningsläge	9
Bakgrund	12
Undersökning	14
Optimism	14
Behov av översiktlig plan	15
Praktisk utformning	16
Avslutning	20
Sammanfattning	25
Käll- och litteraturförteckning	27

Inledning

2022 blev en lägenhetsbyggnad i Vallastaden, ett nybyggt område i Linköping, utsedd till landets fulaste nybygge. Den blev kallad för en “Grå tråklåda”.¹ Byggnaden är ett typexempel på funktionella hus som bortprioriterar estetiken till förmån för funktionen. Diskussionen om hur vi planerar våra städer har pågått sedan städernas uppkomst, men i modern tid har samhällsvisionerna förändrats till att handla mer om funktion än att byggnaderna nödvändigtvis ska vara vackra rent visuellt. Under 1930-talet introducerades en ny form av byggnadsidéer som tillsammans kallas för funktionalism, vilka förespråkade att byggnaders form och utseende skulle stämma överens med dess funktion. Denna princip utformade till slut hela stadsplaner.² Stöttestenen i diskussionerna blev ofta just estetiken, medan de mest progressiva diskussionerna handlade om idéerna om funktion och progression. Även om funktionalismens byggnader ansågs “rena” i formen fick de stor kritik för att vara monotona och själlösa. Funktionalismen ansåg att städerna skulle delas upp i specifika zoner för att maximera bostadskvalitén, livsmiljön och trafikflödet. Därav blir bostadsplanering, trafikplanering och markdisposition extra intressant att undersöka. De nya idealen om stadsplanering pågick under en längre tid men går tydligt att urskilja i Linköping mellan 1930 och 1945. Linköping återspeglar dessa idéer i uppbyggandet av bostadsområden för arbetarfamiljer, breddandet av vägar och nya strategier för markanvändning. Genom att noggrant undersöka vilka idéer som påverkat utvecklingen av Linköping under perioden 1930-1945 kan vi få en djupare förståelse för de ideal som under den valda perioden präglade stadsplaneringen.

¹ Olle Älveroth, “Nybygget i Vallastaden utsett till landets fulaste - “Grå tråklåda””, *Sveriges radio*, (Hämtad 2024-11-26).

² Stadshem. *Funktionalismens flerbostadshus*. (Hämtad 2024-11-26).

Syfte och frågeställningar

Syftet med undersökningen är att skildra vilka ideal som fanns kring stadsplanering, och hur dessa präglade stadsutvecklingen i Linköping under åren 1930-1945.

1. Vilka ideal rådde gällande bostadsplanering, trafikplanering och markdisposition i Sverige under åren 1930-1945?
2. Hur gestaltades idealen kring stadsplanering i Stomplanen och stadsprotokoll från stadsfullmäktige under åren 1930–1945 i Linköping?

Avgränsningar

Under åren 1930-1945 växte Linköpings befolkning markant.³ Den här tidsperioden följdes även av flera samhällsreformer under mellankrigstiden och krigsåren som gjorde att Linköpingsorten behövde utvecklas. Överlag var det en tid av snabb urbanisering och sociala förändringar för befolkningen. Eftersom innerstaden växte och utvecklades så mycket under den valda tidsperioden är det motiverat att undersöka just innerstaden jämfört med andra områden i Linköping. Det är i detta område som de viktigaste besluten togs för stadsutvecklingen. Vissa beslut och planer från protokollen begränsas ännu mer till vissa kvarter såsom Vasastan och Gottfridsberg. Inom stadsutvecklingen har vi valt att avgränsa undersökningen med hjälp av tre distinkta områden: bostadsutveckling, trafikplanering och markdisposition. Vårt fokus kommer vara på de projekt som utvecklar redan existerande områden men vi undersöker även planer som vill utveckla nya bostadsområden.

Trafikplaneringen i Linköping under perioden utmärker sig genom målet att anpassa infrastrukturen till ökade trafikvolymer. Att undersöka breddandet av olika gatorna, bland annat Drottninggatan och Storgatan eller omläggningen av Norrköpingsvägen (Nuvarande Linghamsvägen) kan ge oss en bild av trafiksituationen i staden.⁴ Den mark som dispositionerades ut i innerstaden och i dess utkanter ger oss möjligheten att se prioriteringarna stadsplaneringen hade mellan olika typer av markanvändningar.

³ Hedenborg, Susanna, *Det svenska samhället 1720-2022: böndernas och arbetarnas tid*, Sjunde upplagan, Studentlitteratur, Lund, 2023. s. 310.

⁴ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1944: nr 21:9

Källmaterial

Stomplanen 1945 & Stadsfullmäktigeprotokoll

Majoriteten av det historiska material som används i undersökningen kommer från stadsprotokoll och Stomplanen i Linköping från den valda perioden. Protokollen är hämtade från Linköpings stadsarkiv som har sparat samtliga stadsfullmäktigeprotokoll sedan början av 1900-talet. Stomplanen gestaltar en helhetsbild av Linköpings utvecklingsstrategi. Planens huvudsakliga fokus ligger på just bostäder, trafikleder och markanvändning, vilket ytterligare motiverar vår avgränsning. Protokollen innehåller ett brett material som ger oss en god grund att stå på för att få svar på våra frågeställningar. Vi kan se diskussioner och beslut som återger de aktuella idéer och prioriteringar som präglade utvecklingen. Det går även att se hur de ville att viktiga gator utvidgades för att förbättra trafiklederna för den förutspådda trafikökningen. Då protokollen skrevs under perioden 1930-1945 bidrar protokollen med ett samtida perspektiv. Vi får därmed kännedom om planer och ideal som kopplas till funktionalismens påverkan på stadsplaneringen. Protokollen ger oss även konkreta exempel på planer för specifika områden, till exempel planer för kvarter som Drabanten och Dalkullan. Genom att analysera dem får vi en detaljerad bild av stadsutvecklingen i praktiken. Protokollen återspeglar en politisk bias då de endast återger stadens officiella linje men saknar oppositionens synpunkter eller invånarnas perspektiv. Det går även att se en otillräcklighet i protokollen eftersom vi endast ser planer som ansågs vara tillräckligt utvecklade för att tas upp i stadsfullmäktige. Det blir dock svårt att spåra idéer som inte formaliserades, vilket motiverar användandet av protokollen trots risken för att de inte speglar alla idéer som fanns. Protokollen kan även bli översiktliga och sakna detaljer om just bakomliggande motiv eller vilka grupper som drev dessa idéer.

Linköping inför fredskrisen

Boken "*Linköping inför fredskrisen*" av William Olsson och Kaj Engberg analyserar stadsutvecklingen i Linköping och hur den kan komma att förändras i och med krigsslutet 1945. Eftersom Olsson och Engberg skrev sin analys under mitten av andra världskriget får vi ett bra perspektiv i närtid på vår frågeställning. Dock innebär det att senare planer inte kunnat analyseras, vilket gör det svårt att avgöra om deras slutsatser återspeglar verkligheten. Vi får en god förståelse för de idéer som präglade stadsutvecklingen innan och under kriget. Bokens

källor baseras på statistiska data och kartläggning av staden. Detta ger oss ett empiriskt underlag när vi ska dra slutsatser om bostäder, trafik och markanvändning. Bland annat diskuteras skillnaderna mellan äldre bebyggelse och nya områden. Boken ger oss även en tematisk bredd då Olsson och Engberg tar upp sociala aspekter som det ökande behovet av bostäder till arbetarklassen, hur infrastrukturen måste anpassas till den ökande bilismen och krigets påverkan på resurser. Även om de betonar flera olika aspekter av stadsutvecklingen går det att se hur vissa teman betonas mer än andra. Exempelvis koncentrerar de sig mer på bostadsutveckling än trafikplanering, vilket dock motiveras med att bostadsplaneringen ansågs vara en mer akut fråga under kriget. Bedömningen kan vara färgad av Olsson och Engbergs egna uppfattningar om hur principer inom stadsplanering skulle implementeras. Det kan hända att de har tonat ner alternativa idéer från samtida aktörer. Ur ett kritiskt perspektiv diskuterar Olsson och Engberg styrkorna och svagheter med stadens planer. De påpekar bland annat problemen med trafikleder och hur stadens utveckling kan leda till överbelastning i infrastrukturen.

Fredric Bedoire beskriver i sin bok *“Den svenska arkitekturens historia: 1800-2000”* hur den svenska arkitekturen utvecklats över tid. Bland annat tar han upp hur funktionalismen påverkat svensk bostadsplanering och trafiklösningar. Boken har dock ett internationellt fokus som gör att vi får mer information om Sverige än om Linköping, vilket kan bli begränsande när vi letar efter specifika detaljer i Linköpings stadsplanering. Den nationella kontexten gör dock att vi kan relatera till de arkitektoniska trender som implementerades i Sverige och få en förståelse för hur de lade grund för Linköpings utveckling. Boken anses även vara en sekundär källa då Bedoire baserar boken på tidigare forskning, vilket innebär att författarens tolkningar och urval kan påverka presentationen.

Olle Svedberg diskuterar i sin bok *“Planerarnas århundrade”* de dominerande arkitektoniska idéerna som präglade 1900-talet. Jämfört med Bedoire har Svedberg en ännu bredare kontext då han tar upp exempel från andra länder i Europa. Detta riskerar att skapa en för översiktlig syn på de detaljer vi letar efter, men det ger ändå en bild av funktionalismens påverkan. Även Svedbergs bok anses vara en sekundär källa då han baserar den på tidigare forskning.

Mats Brusman skriver i sin doktorsavhandling *“Den verkliga staden?”* om hur han undersöker hur stadsplaneringen i Norrköping påverkas av idéer om urbanitet. Avhandlingen ger oss en insikt i de olika idéer som präglade stadsplaneringen under denna tid. Det går även

att se olika historiska perspektiv inom just stadsplanering och hur funktionalismen påverkat utvecklingen. Eftersom avhandlingen handlar om Norrköping går den endast att användas för att illustrera idealiska tankar för stadsplaneringen, och alltså inte för detaljer om utvecklingen i Linköping, även om dessa i många fall har likheter.

Teori- och metoddiskussion

En kvalitativ textanalys är en vetenskaplig metod för att tolka och analysera innehållet i texter med fokus på att förstå dess mening, teman och sammanhang snarare än att kvantifiera informationen.⁵ Vi använder oss av en kvalitativ textanalys då 1930- och 40-talen präglades av flera sociala, politiska och ekonomiska förändringar i Linköpings stadsplanering. Genom att använda oss av en kvalitativ textanalys kan vi gräva mer på djupet för att analysera källorna som kan belysa de idéer, mål och konflikter som formade stadsplaneringens utveckling. Begrepp från tidigare forskning kan hjälpa oss att lättare analysera protokollen. Ett exempel är ordval som "modernisering" eller "klassicism", kan ge insikt på de värden och ideal som drev stadsplaneringen. Genom en kvalitativ textanalys kan vi se hur stadsplanering och stadsmiljö påverkats av olika aktörers perspektiv och mål. Vem var det som hade makten att ta beslut och uttrycka dessa i protokollen? Genom att analysera texterna noggrant kan vi se hur politikerna, stadsplanerare och invånare styrde över stadsutvecklingen. Till skillnad från kvantitativa metoder som istället ger en övergripande bild men saknar detaljer, hjälper den kvalitativa analysen oss att svara på de frågeställningar vi har. Detta blir viktigt särskilt för ett ämne som stadsplanering där detaljbeskrivningar och resonemang blir nödvändiga för att förstå de komplexa beslut som fattades. I vår analys och diskussion väljer vi att tematisera resultaten efter de tre kategorierna: bostadsplanering, trafikplanering och markdisposition. Detta kan påverka vilka resultat som vi får fram i vår undersökning, men det förenklar också undersökningsprocessen eftersom vi vet vilka ämnen vi ska leta efter, vilket minskar risken för att undersöka företeelser som sedan inte har kopplingar till våra frågeställningar.

⁵Psykologiguiden, kvalitativ textanalys.

Definitioner

Funktionalism: Ett radikalt arkitekturidéal som utvecklades i Europa runt 1925. Funktionalismens idéer handlar om att tillämpa funktionella byggnadsformer genom att slopa ornamenterade ytor och fokusera på bättre bostadsstandard och effektiva lösningar för allmänheten.⁶

Modernism: Ett arkitekturidéal som grundar sig på västerländsk kultur och som fokuserar på rationell och kritisk karaktär till omvärlden. Målet är att bryta mot traditionsenliga byggnadstekniker och sträva efter att hela tiden använda sig av det senaste idéerna och teknikerna.⁷

Doktrin: En term som används inom juridiken som benämner rättsvetenskapliga uppfattningar inom främst politiska eller militära frågor.⁸

Folkhemmet: Ett centralt begrepp i svensk 1900-talshistoria. Begreppet har flera olika användningar och dess betydelse har förändrats över tid. Ordet beskriver det välfärdssamhälle som socialdemokraterna ansåg vara mest optimalt för Sverige.⁹

⁶ Rudberg, E. (red.), *Funktionalismen - värd att vårda!* [Elektronisk resurs], Riksantikvarieämbetet, Stockholm, 1992

⁷ Eriksson, L. (1997). *MODERNISMEN - några huvudlinjer*. Stockholm: Liber AB

⁸ *Nationalencyklopedin*, doktrin.

⁹ Stockholms universitet. (2022). *Folkhemmet: Historien om ett svenskt nyckelord 1900–2020* Stockholm

Forskningsläge

Ole Svedberg är forskare inom arkitekturhistoria och gav år 1988 ut boken “Planerarnas århundrade”.¹⁰ I sin bok berättar han bland annat om modernismens, och mer specifikt funktionalismens framfart i Europa och Sverige. Svedberg menar att funktionalismen slog igenom i Sverige i och med Stockholmsutställningen 1930. Här introducerade arkitekten Uno Åhrén bland annat lamellplanen, som kännetecknas av långa, tjocka hus med breda gator som skiljer dem åt. Arkitekter som Uno Åhrén fick starkt stöd av den socialdemokratiska regeringen när den tillsattes 1932. Modernismen fick det starkaste officiella stödet av staten jämfört med de andra länderna i Europa under 1930-talet. I och med krigsutbrottet 1939 minskade den civila bostadsproduktionen i Sverige, även om minskningen var mindre markant i Sverige än i andra krigsdrabbade länderna. Detta var ett bakslag i bostadsproduktionen eftersom man redan innan krigsutbrottet inte hade hunnit ikapp behovet av nya bostäder. När produktionen dock ökade igen efter krigets slut 1945 bestod de bostadssociala idéerna från Stockholmsutställningen i lika hög aktualitet. En möjlig anledning till detta är att idédebatten om bostadsbyggandet lättare kunde ske i Sverige än i de krigsdrabbade länderna under andra världskriget. Kanske var det också därför bostadsforskningen i Sverige fick en så bra start.¹¹

Den svenska konsthistorikern Fredric Bedoire som skrivit “Den svenska arkitekturens historia” hävdar att den snabba övergången från 1920-talsklassicismen till funktionalismen i Sverige på 1930-talet dels berodde på att arkitekterna var beredda på att rikta om utifrån den arkitektkunskap de redan behärskade. Många av arkitekterna var politiskt radikala, och hade åsikten att den nya funktionalistiska tanken stämde väl överens med ett mer demokratiskt och jämlikt samhälle.¹² Övergången till funktionalismen förenklades även av att det rädde en till synes orubblig framtidstro efter andra världskriget, framförallt inom byggnadsvärlden. Tillsammans med den långvarande högkonjunkturen som präglade svensk ekonomi efter kriget blev optimismen det som möjliggjorde den snabba utvecklingen av bostadsstandarden som vi kan se i den svenska efterkrigshistorien.¹³ Med funktionalismens framfart i Europa tog också fenomenet “Socialt bostadsbyggande” fart. Bedoire menar att det sociala bostadsbyggandet blev ett av de viktigare områdena i Europa efter första världskriget, med

¹⁰ Svedberg, O. (1994). *Planerarnas århundrade*. Värnamo: Fälth. s. 94.

¹¹ Ibid. s. 96.

¹² Bedoire, F. (2015). *Den svenska arkitekturens historia*. Stockholm: Nordstedts. s. 243.

¹³ Ibid. s. 328.

hänvisning till den förstörelse som kommit av kriget. Med tillkomsten av den socialdemokratiska regeringen 1932 introducerades också begreppet “folkhemmet”, som Per-Albin Hansson använde för att visualisera den socialdemokratiska välfärdsstaten som socialdemokraterna förespråkade. Sverige fick inspiration av Tysklands handlingskraft som möjliggjordes genom standardiseringssystem kopplat till bostadspolitiken som verktyg för att åstadkomma största möjliga antal billiga bostäder. De tyska standardiserade bostäderna präglades av den ornamentlösa, kubiska estetiken, vilket även kom att bli normen i de svenska folkhemsbostäderna. Bostäderna byggdes ofta i form av lameller på rad, vilket bytte ut de stora gårdskvarteren som varit normen under bland annat 1920-talsklassicismen.¹⁴

Standardiseringssystemen för bostadsbyggandet var en del i övertygelsen om att bristen på bostäder endast kunde minska genom politisk inblandning. Denna övertygelse banade väg för den bostadssociala utredningen, initierad av bland andra Alva och Gunnar Myrdal år 1933. De påpekade i sin bok “Kris i befolkningsfrågan” från 1934 att Sverige hade den lägsta nativiteten och den sämsta bostadsstandarden av alla andra jämförbara länder i Europa. De hänvisade detta till den omfattande trångboddheten som rådde i Sverige, och underströk genom detta vikten av statliga insatser. Bostadssociala utredningens arbete ledde bland annat fram till att riksdagen år 1935 beslöt att betala ut ekonomiskt bostadsstöd till familjer med många barn, där bidraget stod i förhållande till barnens antal.¹⁵

Det sociala bostadsbyggandet fokuserade även på att förbättra den allmänna folkhälsan. Bostadsbyggnationer blev föremål för ett vetenskapligt tänk, där man ville undersöka hur bostäderna skulle utformas för att på bästa sätt främja en bättre folkhälsa. Ett exempel på hur människors livskvalitet skulle förbättras var genom att anpassa ljusinsläppet i bostäderna. Av folkhälsoskäl ville man släppa in så mycket solljus som möjligt, samtidigt som man ville hindra kylan utifrån att ta sig in i bostäderna. Det fanns teorier om att det ökade insläppet av solljus bland annat skulle kunna bota folksjukdomen tuberkulos. För att anpassa byggnationen efter solljuset fick husen stora fönster mot söder, medan fönstren som vätte mot norr var betydligt mindre. Detta är en tydlig skillnad från det klassicistiska 20-talet, där det formella symmetrikravet resulterade i att samtliga fönster hade samma storlek.¹⁶

¹⁴ Ibid. s. 248.

¹⁵ Ibid. s. 250.

¹⁶ Svedberg, O. (1994). *Planerarnas århundrade*. Värnamo: Fälth. s. 94.

Mats Brusman skriver i sin artikel "Den verkliga staden?" att det som i det svenska efterkrigssamhället kom att kallas "bilsamhället", hade starka kopplingar till de socialdemokratiska strömningarna och tankarna om frihet och rättvisa. Bilism och trafik fick en ökad prioritet i planeringen av det svenska samhället, tack vare den ekonomiska utvecklingen och statliga resurser. Bostadsplaneringen av Norrköpings stad innebar att olika bostadsområden separerades med hjälp av grönområden, vilket krävde en planering för ökade transportbehov för att göra innerstaden tillgänglig från de olika bostadsområdena. Man såg bland annat problematik med för få parkeringsplatser. Detta hade tidigare resulterat i trängsel längs gatorna eftersom bilarna stod parkerade längs vägarna. För att anpassa staden till den ökade biltrafiken föreslogs bland annat bredare gator och ringleder för att minska genomfartstrafiken i innerstaden. Av detta kan man avläsa en stark tilltro till att den ökade biltrafiken, med medföljande problematik med trängsel och trafikstockningar, kunde lösas med hjälp av en välarbetad och genomtänkt stadsplanering.¹⁷

¹⁷ Brusman, Mats, *Den verkliga staden? Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter*, Upplaga 1, Linköping University Electronic Press, Diss. Linköping : Linköpings universitet, 2008, Linköping, 2008. s. 69-70.

Bakgrund

Med grund i industrialiseringen av Sverige skedde en omfattande urbanisering till Sveriges olika städer. Befolkningen i de svenska städerna tredubblades under åren 1850 till 1920. Detta trots att de nybildade städerna var relativt få. Detta visar att Sverige genomgick en förändring från att vara ett landsbygdssamhälle till att bli ett industrisamhälle där befolkningen alltmer koncentrerades till städerna. De städer som blev centrum för industriell verksamhet med utvecklade kommunikationer såg den största tillväxten. Under den nästkommande perioden mellan 1920 och 1970 tredubblades andelen invånare som bodde i städerna återigen.¹⁸ Den svenska industrin fick ett ordentligt försprång efter andra världskrigets slut, eftersom Sverige som lyckats stå utanför kriget kunde utnyttja det faktum att den internationella efterfrågan på svensk industriexport, mestadels från verkstadsindustrin, var hög när samhällen som blivit offer för krigets förstörelser skulle byggas upp igen. Intäkterna från den svenska exporten försatte Sverige i en långvarig högkonjunktur.¹⁹

När socialdemokraterna övertog regeringsmakten 1932 infördes en rad reformer inom social välfärd och arbetsmarknadspolitik bland annat, vilket var en del i det socialdemokratiskt präglade samhälle som kom att kallas "folkhemmet".²⁰ Folkhemsvisionen handlade om att Sverige skulle bli ett samhälle utan motsättningar mellan klasserna, som skulle värna om demokratiska ideal, till skillnad från de antidemokratiska makterna som vid tiden tog över delar av Europa.²¹ Under 1920- och 1930-talen var befolkningsutvecklingen mycket låg trots att den länge höga emigrationen hade minskat. I "Kris i befolkningsfrågan" skriven av Alva och Gunnar Myrdal 1934 föreslås en rad åtgärder för att förbättra nativiteten i Sverige, bland annat moderskapspenning, barnbidrag och bostadsbidrag för familjer med fler barn. Bostadsbidraget motiverades med att den låga nativiteten kopplades till trångboddhet och låg bostadsstandard.²² Regeringen tillsatte den bostadssociala utredningen för att få bukt med den undermåliga bostadsstandarden i Sverige. Bostadssituationen kopplades till folkhemmets visioner om ett jämlikt och demokratiskt samhälle, och blev därför en politisk fråga.²³

¹⁸ Hedenborg, Susanna, *Det svenska samhället 1720-2022: böndernas och arbetarnas tid*, Sjunde upplagan, Studentlitteratur, Lund, 2023. s. 310.

¹⁹ Ibid. 324.

²⁰ Ibid. 329.

²¹ Ibid. 340.

²² Ibid. 343.

²³ Ibid. 345.

Utformningen av bostäderna blev även föremål för vetenskaplig undersökning, och den sociala ingenjörskonsten fick en tydlig prägel på folkhemsbygget. Folkhemmet skulle anpassas efter nya standarder och bana väg för en alltmer ökande biltrafik i landet när avståndet mellan industri och bostäder ökade till förmån för utbyggnaden av städerna.²⁴ Stadsplanens anpassning till bilismen och den ökade trafiken visade sig vara mycket lönsam när antalet personbilar mer än fördubblades på 50-talet.²⁵

²⁴ Ibid. 346.

²⁵ Ibid. 362.

Undersökning

Optimism

Sveriges neutralitetspolitik under andra världskriget hade varit lyckad för att hålla landet utanför kriget. Fredslinjen resulterade i att Sverige undkom den grad av skador på infrastruktur och bebyggelser som i de andra krigsdrabbade länderna resulterade i många år av ekonomisk påfrestning. Rimligen är Sveriges lyckade taktik en avgörande faktor bakom den omfattning som fredsoptimismen nådde runt om i landet. På uppdrag av Linköpings fredskriskommitté skrev docenten W. William Olsson och civilingenjören Kaj Engberg "Linköping inför fredskrisen" som publicerades 1944. I boken kan man tydligt avläsa den optimistiska inställningen till krigets inte alltför avlägsna slut.²⁶

*"De förenade nationerna komma att gå ur striden som segrare. Denna uppfattning börjar bli allennarådande, och man har knappast skäl att i föreliggande sammanhang räkna med någon annan utgång. Sverige lyckas hålla sig utanför kriget. Det europeiska krigets slut antages ligga icke alltför avlägset i tiden, närmare bestämt före sommaren 1945."*²⁷

Citatet visar hur man redan vid bokens publicering 1944 kunde anta att kriget skulle ta slut inom en snar framtid. Eftersom uppfattningen beskrivs som "allennarådande" ser vi också att fredsoptimismen inte bara fanns hos de som aktivt studerade krigets händelser. Vi kan även läsa att fredsoptimismen var gällande för övriga invånare i Linköping, och mest troligt också hos en större del av den svenska befolkningen. Olsson och Engberg har dessutom rätt så in på månaden om tiden för krigets slut, vilket tyder på en mycket väl genomförd analys av krigets förlopp och varaktighet, vilket var ett av syftena som fanns med boken på uppdrag av Linköpings fredskommitté.

Fredsoptimismen som beskrivs ovan stämmer överens med Fredric Bedoires uppfattning i sin bok "Den svenska arkitekturens historia". Han berättar att de statliga insatser i bostadssocialt syfte som genomfördes i början av 1940-talet var anpassade efter tron om att efterkrigets

²⁶ William-Olsson, William & Engberg, Kaj, *Linköping inför fredskrisen: Utredning verkställd på uppdrag av Linköpings fredskriskommitté*, Östgöta Correspondenten, Linköping, 1944. s. 8.

²⁷ Ibid.

Sverige skulle präglas av fred och stora chanser för samhällsutveckling. Han menar dock att optimismen syntes klart mer i byggnadsarkitekternas värld än i den allmänna, där det på vissa håll rådde en tydlig pessimism över hur efterkrigstiden skulle arta sig, bland annat gällande svensk industriproduktion och export.²⁸ Den högkonjunktur som kom att prägla den svenska ekonomin efter andra världskriget bidrog dock återigen starkt till den samhälleliga uppfattningen som Bedoire beskriver som en “orubblig framtidstro”. Fredsoptimismen och den allenarådande tanken om en värld i fred med stark utvecklingspotential efter andra världskriget menar Bedoire var avgörande för att den framväxande funktionalismen med sitt fokus på förnuft och funktion fick så starkt fäste. Man hade inom byggnadsvärlden alltså inte prioriterat snabbt uppbyggda och funktionella bostäder om man saknade tron på att världen skulle fortsätta vara präglad av fred. Bedoire beskriver hur den positiva inställningen var det som blev brytpunkten från den tidigare pessimistiska framtidstron som präglade åren efter första världskriget, vilken bidrog till det som idag är känt som den nordiska 1920-talsklassicismen.²⁹

Behov av översiktlig plan

Den optimistiska tanken kunde dock inte ensam bygga upp det Sverige vars bostäder så länge präglats av trångboddhet och låg bostadsstandard. Olsson och Engberg poängterar i “Linköping inför fredskrisen” behovet av en god planering av staden.³⁰ De menar att staden behöver utvecklas enligt en övergripande och välarbetad stadsplan för att inte riskera att minska i tillväxt och drabbas av en befolkningsminskning till följd av att invånarna i staden flyttar till andra städer där staden anses vara bättre uppbyggd. De menar att Linköping var i behov av en genomtänkt stadsplan, men staden var även i behov av utvecklad bebyggelse och sociala anordningar för att kunna hävda sig som stad gentemot andra omkringliggande städer som kunde locka invånarna. Ytterligare en poäng som Olsson och Engberg gör är att den välplanerade staden även attraherar större företag. Etableringen av större företag anses vara avgörande för stadens överlevnad och för att invånarna i Linköping ska ha en arbetsplats som knyter dem till staden.

²⁸ Bedoire, F. (2015). *Den svenska arkitekturens historia*. Stockholm: Nordstedts. s. 303.

²⁹ Ibid. s. 228.

³⁰ William-Olsson, William & Engberg, Kaj, *Linköping inför fredskrisen: Utredning verkställd på uppdrag av Linköpings fredskriskommitté*, Östgöta Correspondenten, Linköping, 1944. s. 89.

Vikten av en noggrann planering av staden var även ett faktum i Norrköping under perioden. Detta skriver Mats Brusman om i sin avhandling "Den verkliga staden?". Han menar att Norrköpings generalplaner från 1940-talet var ett resultat av den "starkt rationella planeringsdoktrin" som blivit verklighet i samband med funktionalismens- och den svenska välfärdens framfart. Han understryker även att samma fenomen fanns i de flesta svenska städerna under perioden, inte minst i de större städerna, vilket motiverar att detsamma rimligtvis även bör gälla för Linköping.³¹ I en tävling för att förbättra Norrköpings stad som Brusman berättar om i sin avhandling, kan man urskilja en tanke även hos invånarna i staden om att en övergripande planering av staden tycks behövas för att bland annat separera områden för boende, trafik och industrier.³² Denna uppfattning delades av politikerna i Norrköping som 1928 lade fram ett förslag till stadsbyggnadslag, där behovet av en översiktlig planering av staden, och planering av hur stadens mark skulle planläggas enligt olika funktioner, visades tydligt. Man förespråkade även obligatoriska generalplaner för att säkerställa utvecklingen av staden.³³

Det faktum att en övergripande stadsplan ansågs välbehövlig syns även tydligt i de protokoll som förts under sammanträdet med stadsfullmäktige den 9e juni 1936. Dokumentet understryker att en övergripande stadsplan ska skapas och följas för att kontrollera att utvecklingen av Linköping förs i rätt riktning enligt de behov som uppfattas finnas i staden. Planen ska enligt protokoll inkludera såväl förbättringar av trafikleder till förmån för en ökad biltrafik, som infrastruktur för att förbättra livskvaliteten för framtida generationer av Linköpingsbor. Dessutom poängteras att den övergripande planen ska utformas med avsikten att lägga en stabil grund för den långsiktiga stadsutveckling som då väntades ske i Linköping under en lång period framöver.³⁴

Praktisk utformning

Den allennärådande tanken om behovet av en tydlig stadsplan resulterade så småningom i Stomplanen år 1945. Planen var tänkt att fungera som ett förslag för hur Linköping skulle byggas upp och utvecklas, men var alltså inget bindande, utan mer en fingervisning om i

³¹ Brusman, Mats, *Den verkliga staden? Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter*, Upplaga 1, Linköping University Electronic Press, Diss. Linköping : Linköpings universitet, 2008, Linköping, 2008. s. 71.

³² Ibid. s. 65.

³³ Ibid. s.67.

³⁴ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1936: nr.13:9

vilken riktning utvecklingen skulle gå.³⁵ Ett av de många förslag som Stomplanen innehåller är det om saneringsåtgärder i kvarteren runt Vasavägen, Gabrodagatan, Apotekaregatan, Storgatan och Djurgårdsgatan. Man menar här att en sanering i denna skala skulle kunna skapa 5000 nya bostäder. Denna åtgärd skulle enligt beräkningar öka boendetätheten till 225 personer per hektar. I området hade det tidigare funnits 12 000 personer, vilket gav en boendetäthet som uppgick till 150 personer per hektar. Det varnas dock i planen för att en högre koncentration än 225 personer per hektar inte anses vara önskvärt, då detta skulle bidra till en trångboddhet som skulle resultera i sämre bostadsförhållanden än det som varit rådande innan saneringen av nämnda områden.³⁶

Det går att utläsa ett tydligt fokus i Stomplanen gällande åtgärder för att minska brandrisken i centrala Linköping. Åtgärder som föreslås för detta ändamål är bland annat att öka avståndet mellan bostäderna. Detta med förhoppningen om att det stora vägområdet mellan husen skulle fungera som en brandgata. Den breda gatan skulle enligt planen förhindra spridningen av elden mellan de olika kvarteren, vilket skulle bidra till att minska förödelsen av en eventuell brand. Det finns också förslag om att modernisera äldre byggnader i syfte att dels förbättra deras kvalitet ur brandsynpunkt, men även utveckla den tekniska standarden i byggnaderna. Man understryker att byggnation i mer brandbeständigt material särskilt ska byggas i områden där det tidigare har planerats för en förtätning av bostäderna.³⁷ I generalplanen som togs fram i Norrköping syns även här en tydlig ståndpunkt om att kvarterssanering i staden var nödvändig. Man arbetade utefter målet att Norrköpings stadsplan skulle ha bredare gator som skulle resultera i en luftigare och glesare stadsplan.³⁸

Ett annat genomgående tema i Stomplanens förslag för Linköpings fortsatta utbyggnad och utveckling är gällande åtgärder som skulle resultera i ett förbättrat trafikflöde. Stomplanen rekommenderar att en etablerar trafikleder i innerstaden för att förbättra genomströmningen och således minska risken för trängsel och trafikstockningar. Dessutom betonas behovet av att skapa fler anslutningar mellan de norra och södra delarna av Linköping. Detta för att

³⁵ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: nr 15:3

³⁶ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: nr 15:8-9, 36.

³⁷ Ibid. s. 43.

³⁸ Brusman, Mats, *Den verkliga staden? Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter*, Upplaga 1, Linköping University Electronic Press, Diss. Linköping : Linköpings universitet, 2008, Linköping, 2008. s. 67.

minska trycket på gatorna i de centrala områdena eftersom trafiken då skulle kunna fördelas ut på vägar dragna runt om centrala Linköping likt ringleder.³⁹

I protokoll från sammanträden med stadsfullmäktige från 1939 föreslås även förbättring av trafikflödet vid Kvarteret Druvan genom att bredda Storgatan, Snickaregatan och Hamngatan.⁴⁰ Även i kvarteret Blåklockan, Bonden och Bajonetten finns planer på att bredda gatorna. Ett förslag är att Storgatan ska breddas till 16 meter för att kunna hantera den ökade trafiken. Dessutom planeras flera nya trafikanslutningar i dessa områden för att förbättra trafikflödet.⁴¹ I protokoll från sammanträden med stadsfullmäktige från 1944 föreslås en justering av vägstrukturen och breddning av Ringgatan genom att exproprieras mark till förmån för ombyggnationen av vägen. Även detta är ett förslag med förhoppningen att det ska öka tillgängligheten och minska trafikstockningar i Linköping.⁴²

Stomplanen föreslår att Vasavägen ska planeras till en totalbredd på 28 meter, med en total körbanebredd på 10 meter. Mellan Vasatorget och St Larsgatan föreslås att den norra körbanan ska breddas och göras dubbelriktad, medan den södra delen ska vara avsedd för lokaltrafik och parkering.⁴³ För att hantera den ökade trafiken i de centrala delarna av Linköping finns dessutom förslag i Stomplanen på en strategisk utbyggnad av parkeringsplatser. Detta för att minska trängsel och försvårad framkomlighet när bilar parkerar längs gatorna. Stomplanen föreslår även en viss utbyggnad av parkeringsområden utanför stadskärnan.⁴⁴

Genom att läsa de förslag som presenteras i Stomplanen och i övriga protokoll från sammanträden gällande breddande av vägar och utveckling av genomfartsleder blir det tydligt att man med hjälp av förslagen vill anpassa samhället efter den ökade biltrafiken, för att det inte ska uppstå problematik kring trafikstockningar och trängsel på stadens gator. Brusman menar att en sådan anpassning är tydligt kopplad till de funktionalistiska doktrinerna och den rationella planeringen som gav utrymme för bilismen under det tidiga 1900-talet. Det efterkrigssamhälle som kallas "bilsamhället" kopplas i sin tur till

³⁹ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: nr 15:20-23.

⁴⁰ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1939: nr 14:11.

⁴¹ Ibid. s. 14-16.

⁴² Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1944: nr 21:23-24.

⁴³ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: nr 15:20.

⁴⁴ Ibid. s. 43.

välfärdssamhället och de socialdemokratiska idéerna som fått fäste under 1930-talet gällande visioner om frihet och rättvisa i det samhälle som kom att kallas "folkhemmet".⁴⁵

Ytterligare en tydlig ståndpunkt som vi kan se i Stomplanen är att man vill utveckla och interagera grönområden och parker i stadsmiljön. Detta för att möjliggöra utrymmen för invånarna i staden att umgås och spendera sin fritid även utanför sina hem. I ett protokoll från stadsfullmäktiges sammanträde från 1936 föreslås tre öppna platser i Valla egnahemsområde med motiveringen att det skulle förbättra den allmänna miljön och tillhandahålla grönytor enligt det som på 1930-talet benämndes som "moderna principer". Det understryks dock i protokollet att dessa öppna ytor ska skötas av Linköpings stad först när området fått en formell stadsplan.⁴⁶

Förslagen om utveckling av grönområden i Linköping har likheter med hur förslagen för Norrköpings stadsplanering såg ut. Man antog att innerstaden inte längre skulle behöva utvecklas till förmån för fler bostadsområden i centrum, vilket resulterade i att man istället planerade för bostadsbebyggelse runt om innerstaden. De olika bostadsområdena skulle utgöras av mindre områden som skildes åt av grönområden med samma funktion som grönområdena i Linköping skulle få. Brusman menar att planen om grönområden var ett resultat av den så kallade "grannskapstanken" som fötts i och med det tidiga 1900-talets idéer om demokrati och välfärd.⁴⁷

Likt förslagen om de separata bostadsområdena i Norrköping planerades även Linköping att ha separata områden för bostäder. Fokuset låg framförallt på att dessa områden skulle vara skilda från områden som reserverats för industriell utveckling och produktion. Exempel på industriområden i Linköping var Västanstånd och Steninge, där tillgången till järnvägsspåret möjliggjorde en fördelaktig godstransport. Bostadsområdena skulle enligt förslagen planeras särskilt norr och söder om stadskärnan för att anpassa stadens utveckling till hur befolkningsökningen spred sig över staden.⁴⁸

⁴⁵ Brusman, Mats, *Den verkliga staden? Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter*, Upplaga 1, Linköping University Electronic Press, Diss. Linköping : Linköpings universitet, 2008, Linköping, 2008. s.69.

⁴⁶ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1936: nr 11:72-74.

⁴⁷ Brusman, Mats, *Den verkliga staden? Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter*, Upplaga 1, Linköping University Electronic Press, Diss. Linköping : Linköpings universitet, 2008, Linköping, 2008. s. 68.

⁴⁸ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: nr 15:13-15.

Avslutning

För att besvara den första frågeställningen “Vilka ideal rådde gällande bostadsplanering, trafikplanering och markdisposition i Sverige under åren 1930-1945?” har vi valt att disponera analysen tematiskt enligt de tre begreppen som nämns i frågeställningen.

Bostadsplanering

Såväl bostadsplaneringen som trafikplanering och markdisposition i Sverige påverkades av den rådande ideologin inom stadsplanering som har kommit att kallas “funktionalism”.

Svedberg menar att funktionalismen fick sitt genombrott i Sverige tack vare

Stockholmsutställningen 1930, där Uno Åhrén introducerade lamellplanen, kännetecknad av långa, tjocka hus med breda gator som skiljer dem åt.⁴⁹ Det funktionella byggandet fick starkt stöd av den socialdemokratiska regeringen,⁵⁰ och backades upp av den orubbliga framtidstro som rådde inför krigsslutet och under efterkrigstiden.⁵¹ Den positiva inställningen till funktionalismen kopplas till att ideologin enligt många stämde väl överens med visionen om ett demokratiskt och jämlikt samhälle.⁵² Det sociala bostadsbyggandet kopplat till tanken om Sverige som ett folkhem visade behovet av ett standardiseringssystem inom bostadspolitiken. Detta för att möjliggöra största möjliga antal bostäder till lägsta pris. De standardiserade bostäderna med ornamentlösa och kubiska former byggdes i lameller på rad, vilket ersatte de tidigare storgårdskvarteren som varit normen under 1920-talsklassicismen.⁵³

Standardiseringssystemen skulle användas genom utformningen av olika stadsplaner, vilka ansågs mycket nödvändiga för att stadsutvecklingen skulle ske korrekt. En god planering av staden ansågs också välbehövlig för att det inte skulle ske en minskning i befolkningstillväxten till följd av att invånarna flyttade till andra bättre utvecklade städer. De välplanerade städerna skulle också attrahera företag, vilket anses avgörande för stadens överlevnad och fortsatta befolkningsökning.⁵⁴

⁴⁹ Svedberg, O. (1994). *Planerarnas århundrade*. Värnamo: Fälth. s. 94.

⁵⁰ Ibid. 96.

⁵¹ William-Olsson, William & Engberg, Kaj, *Linköping inför fredskrisen: Utredning verkställd på uppdrag av Linköpings fredskriskommitté*, Östgöta Correspondenten, Linköping, 1944. s. 8.

⁵² Bedoire, F. (2015). *Den svenska arkitekturens historia*. Stockholm: Nordstedts. s. 243.

⁵³ Ibid. s. 248.

⁵⁴ William-Olsson, William & Engberg, Kaj, *Linköping inför fredskrisen: Utredning verkställd på uppdrag av Linköpings fredskriskommitté*, Östgöta Correspondenten, Linköping, 1944. s. 89.

Bostadspolitiken motiverades ytterligare av den bostadssociala utredningen där bland annat Alva och Gunnar Myrdal i boken "Kris i befolkningsfrågan" påpekade att nativiteten i Sverige, som var lägst av alla andra jämförbara länder i Europa, hade starka kopplingar till den låga bostadsstandarden och trångboddheten som rådde i svenska hushåll.⁵⁵ Det sociala bostadsbyggandet fokuserade på att förbättra den allmänna folkhälsan, bland annat genom att förbättra ljusinsläppet, och således även temperaturerna i bostäderna, med hjälp av större fönster mot söder och mindre mot norr. Denna form av bostadsplanering skilde sig från den tidigare 1920-talsklassicismen där det formella symmetrikravet tvingade alla fönster till samma storlek.⁵⁶

Trafikplanering

Funktionalismen som helhet kopplades till de socialdemokratiska strömningarna och tankarna om frihet och rättvisa, och det gjorde även det efterkrigssamhälle som kom att kallas "bilsamhället". Bilism och trafik fick en ökad ställning i stadsplaneringen. Trafikstockningar och problematik med parkerade bilar längs gatorna skulle lösas med bredare gator och fler områden reserverade till parkering. För att minska trängseln i innerstaden föreslogs även ringleder för att minska genomfartstrafiken. Brusman lyfter hur bilsamhället var starkt knutet till rättvisa och frihet. Exemplet från Norrköping visar på att ringlederna blev väsentliga när stadsplanerna ville skapa större grönområden mellan kvarteren. Av detta kan man avläsa en stark tilltro till att en välarbetad och genomtänkt stadsplanering skulle få bukt på problematiken med hög trafiktäthet och trängsel.⁵⁷ I den generalplan som togs fram i Norrköping syns också en tydlig ståndpunkt om vikten av kvarterssanering i staden till förmån för bredare gator, där den glesare stadsplanen är ytterligare ett exempel på tilltron till stadsplaneringen gällande trafikproblematiken.⁵⁸ Vi ser här att det rådande idealet kring trafikplanering under funktionalismen handlar om att ge utrymme för den ökade bilismen. Dessutom kan vi se hur tillgängligheten för den bilkörande befolkningen ämnas förbättras genom planer på bredare vägar och bättre koppling mellan olika områden i staden.

⁵⁵ Bedoire, F. (2015). *Den svenska arkitekturens historia*. Stockholm: Nordstedts. s. 250.

⁵⁶ Svedberg, O. (1994). *Planernas århundrade*. Värnamo: Fälth. s. 67.

⁵⁷ Brusman, Mats, *Den verkliga staden? Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter*, Upplaga 1, Linköping University Electronic Press, Diss. Linköping : Linköpings universitet, 2008, Linköping, 2008. s. 69-70.

⁵⁸ Ibid. s. 67.

Markdisposition

Med idéer om demokrati och välfärd föddes också den så kallade “grannskapstanken”. Detta kom i uttryck i Norrköping bland annat genom planer för utveckling av grönområden mellan bostadsområdena som planerades runt stadskärnan. Syftet med dessa grönområden var att möjliggöra utrymmen för invånarna i Norrköping att träffas och umgås utanför sina hem. Genom att interagera grönområden och parker i stadsmiljön skulle den allmänna miljön förbättras för invånarna och skapa finare ytor i staden. Grönområdena hade också en funktion i att separera de olika bostadsområdena, dels från varandra men också från områden som reserverats för industriell utveckling.⁵⁹

För att besvara den andra frågeställningen “Hur gestaltades idealen kring stadsplanering i Stomplanen och stadsprotokoll från stadsfullmäktige under åren 1930–1945 i Linköping?” har vi valt att återigen disponera analysen tematiskt enligt begreppen: bostadsplanering, trafikplanering och markdisposition.

Bostadsplanering

Likt den allmänna uppfattningen om att en övergripande stadsplan var välbehövlig för att reglera stadsutvecklingen understryker även protokoll från sammanträde med stadsfullmäktige från 1936 att en övergripande stadsplan ska utformas och följas, då man även där ser ett stort behov av att reglera bostadsutvecklingen mer övergripande. Stadsplanen ska inkludera såväl förbättringar av trafikleder som infrastrukturen, med målet att det ska öka livskvaliteten för framtida generationer och lägga en stabil grund för en långsiktig stadsutveckling i Linköping.⁶⁰ Stomplanen från 1945 lägger mycket fokus på saneringsåtgärder för att kunna ge plats för nya bostäder och därmed också öka boendetätheten.⁶¹ Det finns även en tydlig vilja att minska brandrisken i centrala Linköping genom att öka avståndet mellan bostäderna och skapa en så kallad brandgata av det stora vägområdet. Saneringsåtgärder ska även modernisera äldre byggnader för att förbättra kvaliteten ur brandsynpunkt, med mer brandbeständigt material framförallt till de bostäder som planeras att förtätas.⁶² Vi ser ett tydligt framtidsfokus när det kommer till planerna, med

⁵⁹ Ibid. s. 68.

⁶⁰ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1936: nr 13:5.

⁶¹ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: nr 15:8-9 & 36.

⁶² Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: nr 15:43.

grund i den optimism som kom att prägla det svenska bostadsbyggandet, bland annat när det kommer till att utveckla den tekniska standarden i bostäderna och att anpassa bostads- och vägplanering utifrån brandsäkerhet.

Trafikplanering

Stomplanen föreslår dessutom diverse åtgärder för att förbättra trafikflödet i Linköping, vilket har en tydlig koppling till den ökade biltrafiken som blev ett faktum under 1900-talets början. Ett förslag är att etablera trafikleder för att förbättra trafikflödet genom staden. Dessutom betonas behovet av fler anslutningar mellan norr och söder för att minska genomfartstrafiken i innerstaden.⁶³ Funktionalismens mål handlar om att förbättra boendemiljön för invånarna. Genom att minska genomfartstrafiken skulle även buller, avgaser och osäkerheten för gångtrafikanterna minska. I flera kvarter i Linköping föreslogs breddning gatorna för att kunna hantera den ökade trafiken.⁶⁴ Stomplanen föreslår bland annat en breddning av Vasavägen till totalt 28 meter, med en total körbanebredd på 10 meter. Mellan Vasatorget och St Larsgatan skulle den norra körbanan breddas och göras dubbelriktad, medan den södra skulle vara avsedd för lokaltrafik och parkering.⁶⁵ Förslag om utbyggnad av parkeringsplatser i staden finns också. Detta för att minska trängseln längs gatorna och på så sätt förbättra framkomligheten för såväl annan biltrafik som fotgängare.⁶⁶ Anpassningar till trafiken i denna skala tyder på en vilja att utveckla staden utefter tron om att biltrafiken skulle komma att bli allt vanligare. Man ville med utvecklingen bana väg för en mer långsiktig planering av staden utefter de behov som ansågs finnas även längre fram i tiden.

Markdisposition

Stomplanen visar också ett tydligt intresse för att utveckla och interagera grönområden och parker i stadsmiljön, vilket stämmer överens med den socialdemokratiska grannskapstanken kopplat till visionen om en gemensam välfärdsstat.⁶⁷ I Valla egnahemsområde planeras tre öppna platser för att förbättra den allmänna miljön och tillhandahålla grönytor enligt moderna principer.⁶⁸ Markdispositionen i Linköping ska enligt Stomplanen planeras så att bostadsområden separeras från områden reserverade för industri, för att öka trivselen i bostadsområdena och inte riskera störningsmoment från industrierna för invånarna. Exempel

⁶³ Ibid. s. 20-23.

⁶⁴ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1939: nr 14:14-16.

⁶⁵ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: nr 15:20.

⁶⁶ Ibid. s. 43.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1936: nr 11:72-74.

på industriområden i Linköping var Västanstånd och Steninge, där tillgången till järnvägsspåret skulle möjliggöra en fördelaktig godstransport från industrierna. Bostadsområdena skulle enligt förslagen planeras med särskilt fokus norr och söder om stadskärnan. Detta för att bostadsutvecklingen skulle anpassas efter hur befolkningsökningen spred sig i staden.⁶⁹

⁶⁹ Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: nr 15:13-15.

Sammanfattning

Industrialiseringen av Sverige med dess omfattande urbanisering som resultat ledde till att befolkningen i de svenska städerna tredubblades under åren 1850 till 1920, och återigen tredubblades mellan 1920 och 1970.⁷⁰ En befolkningsökning av den graden ledde i Sverige till en utpräglad trångboddhet och låg bostadsstandard⁷¹, vilket så småningom resulterade i att stadsplaneringen blev en direkt politisk fråga.⁷² Intresset för hur bostadssituationen enligt dåtidens ideal om stadsplanering skulle förbättras blev starkt hos oss, och vi ville undersöka dels vilka ideal som fanns kring stadsplaneringen, men även hur dessa såg ut på närmare håll och hur de gestaltades i den politiska diskussionen i Linköping. Därför formulerade vi de två frågeställningarna: “Vilka ideal rådde gällande bostadsplanering, trafikplanering och markdisposition under åren 1930-1945?” och “Hur gestaltades idealen kring stadsplanering i Stomplanen och stadsprotokoll från stadsfullmäktige under åren 1930–1945 i Linköping?”. Genom en kvalitativ textanalys kunde vi tolka och analysera innehållet i texter om stadsplanering och vilka ideal som präglade diskussionen under den valda perioden⁷³. Vi studerade Stomplanen och protokoll från Linköpings stadsfullmäktige, och kopplade mönster som vi sett i dessa historiska källor till annan tidigare forskning inom ämnet. De tydligaste kopplingarna vi kunde avläsa i Stomplanen och protokollen kunde kategoriseras in i tre underkategorier: bostadsplanering, trafikplanering och markdisposition. Därför utformades resultatet efter dessa tre kategorier. Inom bostadsplaneringen såg vi att behovet av standardiseringssystem och övergripande stadsplaner även syntes i Linköping. Gällande trafikplaneringen såg vi resultatet av en ökad biltrafik också i Linköping genom planer på kvarterssanering till förmån för breddade vägar och ringleder för att minska genomfartstrafiken i innerstaden, samt ett ökat behov av parkeringsplatser för att minska trängseln på gatorna. Gällande markdisposition såg vi en tydlig vilja att utveckla grönområden och parker enligt den funktionalistiska grannskapstanken. Dessutom skulle det allmänna välmåendet hos invånarna förbättras genom att separera bostadsområden från industriområden för att minska risken för störande element från industrierna, vilket även här kopplas till det sociala bostadsbyggandet som blivit ledande i Sverige. Sammanfattningsvis ser vi alltså mycket starka kopplingar mellan de ideologier kring stadsplanering som fanns i

⁷⁰ Hedenborg, Susanna, *Det svenska samhället 1720-2022: böndernas och arbetarnas tid*, Sjunde upplagan, Studentlitteratur, Lund, 2023. s. 310.

⁷¹ Ibid. 343.

⁷² Ibid. 345.

⁷³ Psykologiguiden, kvalitativ textanalys.

Sverige överlag och de som kom i uttryck i Stomplanen och protokoll i Linköping. Ett förslag på vidare undersökning inom ämnet skulle kunna vara att undersöka de reaktioner som uppkom kring den funktionalistiska stadsutvecklingen som skedde i Linköping, samt hur dessa kom att påverka den fortsatta utformningen av staden.

Käll- och litteraturförteckning

Källor

Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1936: nr.13

Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1939: nr 14

Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1944: nr 21

Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: nr 15

Nationalencyklopedin, doktrin.

<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/doktrin> (Hämtad 2024-11-25)

Olle Älveroth, "Nybygget i Vallastaden utsett till landets fulaste - "Grå träklåda"", *Sveriges radio*. <https://sverigesradio.se/artikel/nybygget-i-vallastaden-utsett-till-landets-fulaste-gra-traklada> (Hämtad 2024-11-25)

Psykologiguiden, kvalitativ textanalys.

<https://www.psykologiguiden.se/psykologilexikon/?Lookup=kvalitativ+textanalys> (Hämtad 2024-11-25)

Stadshem. *Funktionalismens flerbostadshus*. <https://stadshem.se/byggnadsvard/k-markt/> (Hämtad 2024-11-26)

Stockholms universitet. (2022). *Folkhemmet: Historien om ett svenskt nyckelord 1900–2020* Stockholm <https://www.su.se/forskning/forskningsprojekt/folkhemmet-historien-om-ett-svenskt-nyckelord-1900-2020?open-collapse-boxes=research-project-description> (Hämtad 2024-11-26)

Litteratur

Bedoire, F. (2015). *Den svenska arkitekturens historia*". Stockholm: Nordstedts.

Brusman, Mats, *Den verkliga staden? Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter*, Upplaga 1, Linköping University Electronic Press, Diss. Linköping : Linköpings universitet, 2008, Linköping, 2008. s. 69-70.

Eriksson, L. (1997). *MODERNISMEN - några huvudlinjer*. Stockholm: Liber AB

Hedenborg, Susanna, *Det svenska samhället 1720-2022: böndernas och arbetarnas tid*, Sjunde upplagan, Studentlitteratur, Lund, 2023.

Rudberg, Eva (red.), *Funktionalismen - värd att vårda!*, Riksantikvarieämbetet, Stockholm, 1992 <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1290368/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 11/26-24)

Svedberg, O. (1994). *Planerarnas århundrade*. Värnamo: Fälth.

William-Olsson, William & Engberg, Kaj, *Linköping inför fredskrisen: Utredning verkställd på uppdrag av Linköpings fredskriskommitté*, Östgöta Correspondenten, Linköping, 1944.