

# Staden, Där idéer blir verklighet

En undersökning om Linköpings framväxt mellan åren  
1930 och 1960

---

**Författare Simon Wiebe**  
**Författare Ludvig Wåhlin**

Handledare: Sam Willner

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b>	s. 3
1.1 Syfte och Frågeställningar	s. 3
1.2 Avgränsningar	s. 3
1.3 Forskningsläge	s. 4
1.4 Metod	s. 6
<b>2. Bakgrund</b>	s. 8
<b>3. Resultat och Analys</b>	s. 11
3.1 Resultat	s. 11
3.2 Analys	s. 16
<b>4. Sammanfattning</b>	s. 21
<b>5. Referensförteckning</b>	s.23

# 1. Inledning

Idag är Linköping Sveriges åttonde största tätort och en stad som genom goda kommunikationsmöjligheter och flertal stora statliga institutioner, främst Linköpings universitet, och en blomstrande företagsamhet med flertal internationella företag som exempelvis SAAB har staden satts på den internationella kartan. Dock har det inte alltid sett ut som sådant, utan under stora delar av 1900-talets första årtionden inträffade inga dramatiska förändringar i stadens stadsstruktur och Linköping förknippades med ordet småstad.

Däremot är det något som sker under mitten av 1900-talet, och staden går på några årtionden från en småstad till en modern liten storstad. Vad var det som hände och vilka effekter fick detta i Linköping? Det är denna fråga som vår uppsats vill finna svaret på, och vi vill försöka ta reda på om detta beror på enskilda strömningar i samhället eller om det finns flera faktorer som tillsammans bidrar till det moderna Linköping.

## 1.1 Syfte och frågeställningar

Denna uppsats har som syfte att se hur Linköping som tätbebyggelse har vuxit i både vad gäller staden men även befolkningen som bor i den. Vi kommer därför att titta på hur denna utveckling har gått till, hur den fortlöpte och vilka faktorer som var de mest drivande till utvecklingen av staden Linköping. Fokus ligger på 1930 till 1960-talet då vi ser en ökade befolkningstillväxt och hur staden påtvingas att förändras?

1. Hur har Linköping utvecklats under tidsperioden?
2. Vilka faktorer har drivit utvecklingen?
3. Varför har den fysiska utveckling av Linköping sett ut som den har gjort?

## 1.2 Avgränsning

Den begränsade tid och de begränsade resurser som denna uppsats haft till sin disposition har medfört att avgränsningar har gjorts både i tid och rum. Utgångspunkten i denna uppsats är åren 1930–1960 att gå längre bak i tiden anser vi inte vara relevant och nödvändigt för vår diskussion om utformandet av Linköping som tätort.

I uppsatsen har avgränsningar gjorts till det källmaterial som tillhandhålls från Linköping stadsarkiv där vi använt oss av Linköpings stadsfullmäktiga handlingar med ett fokus på 1945 års stomplan, därför är tiden avgränsad runt denna stomplan, som då i tid ligger mitt i den aktuella tidsperioden.

### 1.3 Forskningsläge

Björn Erserud har skrivit en C-uppsats ”*Staden som ville något mer*”, som diskuterar vilka stadsbyggnadsideal som har format Linköping genom historien med fokus på hur tankar från Europa har format våra städer och dessutom lyftes vilka ideal som formar staden än idag. I uppsatsens resultat framkommer det att tre olika synsätt eller idéströmningar har präglat stadsbyggnationen i Europa från 1800-talet och framåt. Dessa tre synsätt är tankarna om en kvarterstad, om en trädgårdsstad och funktionalismens syn på stadsplanering. Enligt Erserud återfinns alla dessa tankar i Linköping genom stadens framväxt under årens gång och de spelar fortfarande in i hur Linköpings utformning i framtiden planeras. I uppsatsen framkommer att bland de ideal som idag används dyker dessa tre specifika ofta upp, men med en extra koppling till de mer moderna tankarna om hållbar utveckling som grund. Det framkommer även att en kompakt stad är det som ofta förespråkas för ett stadsbygge som är hållbart och att detta har likheter med tankarna om en kvarterstad.

Det stadsbyggnadsideal som i Linköping tar en stor plats i de olika översiktsplaner och områdesprogram som existerar idag. Det är detta ideal, med tankar om en förtätning av staden, som återfinns i flera stadsdelar i Linköping, framförallt i Övre Vasastaden och Djurgården, men tar även plats i den översiktsplan som finns för staden. I Björn Erserud uppsatsresultat framkommer att det finns tre olika historiska synsätt som har präglat utformande av stadsbyggnadsidealet och dessa tre synsätt har haft en central roll i formandet av staden Linköping. Dessa ideal såsom kvarterstad, trädgårdsstaden och funktionalismen har vi upptäckt förekommer i en rad olika översiktsplaner som uppkommit under vår egen undersökning.

Nils Ahlberg har skrivit en avhandling ”*Stadsgrundningar och planförändringar svensk stadsplanering 1521–1721*” som har som syfte att ge en helhetsbild av svensk stadsplanering under åren 1521–1721 samt att ge en helhetsbild om utveckling i de enskilda städerna. Hans undersökning tydliggör vilka karaktärsdrag i städerna och vilka förutsättningar som innehar de historiska värdena i stadens utformande. Han fokuserar extra mycket på stadens inre organisation och hur den utvecklas under perioden i formtomtindelning som är en grundläggande beståndsdel i stadens fysiska gestalt och en av de mest långvariga strukturerna i stadsmiljön.

Ahlberg skriver i sin avhandling att en av hans huvudfrågor under arbetets gång varit att förklara hur stadsplaneringen utvecklades och ändrades under perioden och han skriver att det finns flertal faktorer som påverkade utformande städernas uppbyggnad. Just detta är otroligt relevant till vårt arbete att vi ska kunna se om det finns faktorer som har påverkats Linköpings fysiska utveckling och vilka idéer som har haft störst genomslag i staden.

”*Den svenska staden. Planering och gestaltning från medeltiden till industrialism*” är en antologi skriven av författarna Thomas Hall och Katarina Dunér som liknar Nils Ahlberg avhandling ”*Stadsgrundringar och planförändringar svensk stadsplanering 1521–1721*” men denna antologi har ett större djup i sin ingång och förklarar mer vikten av att det finns en detaljplanering. Hall och Dunér skriver i sin bok att våra svenska städer har formats och skapas efter bestämda mönster där olika faktorer har haft en betydande roll utifrån vilka behov som har behövts fyllas.

I boken analyserar de olika frågor och svarar på varför våra svenska städer har vuxit fram som de har gjort, och förklarar de bakomliggande faktorerna till olika fenomen i städerna. De drar även kopplingar till och jämför stadsplaneringen med hur det historiskt sett ut i Europa. Anledningen till att denna antologi är relevant för denna uppsats är på grund av dess större holistiska perspektiv på svensk stadsplanering, där författarna har tittat på ett stort tidsspänn men inte har haft ett hyperfokus på någon enskild stad.

Mats Brusman har skrivit en avhandling ”*Den verkliga staden, Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter*” som har fokus på hur stads- och trafikplanering har formats av idéer om urbanitet och tankar om platsers värde i Norrköpings innerstad. Hans avhandling lyfter hur den fysiska stadsmiljön påverkas av trender, strömningar och idéer. Både de allmänna föreställningar om begreppet staden som existerar, men även vilka uppfattningar om lokala miljöers personlighet. Det som gör denna uppsats relevant för oss är studiens historiska perspektiv som har en central roll där han lyfter att om man förstår den historiska aspekten i utformandet av Norrköping, kan man inför framtiden använda sig av detta i det fortsatta utvecklandet av Norrköping.

I uppsatsens resultat framkommer det att för Norrköpings innerstad har den historiska aspekten en betydande roll i platsens identitet, men är också en bidragande faktor till varför platser skapas och hur den sedan formas. Platsens historia lyfter han också som en viktig aspekt och han väljer att använda sig av begreppet mindscapes, vilket handlar om de föreställningar om platsens betydelse som människor har, och att dessa påverkas av allas egen bild av platsen.

Det som gör denna uppsats relevant för oss är att vi kan se hur platsers behov av identitet formas av den historiska aspekten och vilka behov som människan har haft och hur utformandet av platsen. Han hävdar att meningsskapandet kring staden även utgår utifrån tankar om urbanitet som bestämmer vilket värde en plats har.

Björn Segrell har skrivit ett kapitel i antologin *”Linköping historia 1900-talet”* där han väljer att lyfta fram stadens fysiska utveckling under 1900-talet och detta kapitel i antologin har ett större djup i sin ingång och förklara tydligt för oss vilka faktorer som har haft en viktig roll i Linköpings fysiska utveckling. I boken skriver Segrell utförligt om stadens expansion ifrån ett småstadsamhälle till att bli Sveriges åttionde största tätort. Anledningen till att denna antologi är betydelsefull för oss är att Segrell har studerat Linköpings fysiska utveckling ur en längre period nämligen ifrån 1900-talets början fram till 1999. Det Segrell skriver i sin slutsats är att Linköping under en hundraårsperiod utvecklas ifrån en småstadsort till att bli en centralort i en större region och stadens fysiska form har präglats av 1900-talets byggnadsideal. Han skriver att Linköping fortfarande kan uppfattas ha en småstadskaraktär som lever kvar i de äldre stadskvarteren och i stadens gator utmärks av smala gator med anor ifrån medeltida samhället

## **1.4 Metod och källbeskrivning**

Till denna uppsats har en kvalitativ textanalys använts, det finns flera skäl till att använda denna metod jämförelsevis med en kvantitativ innehållsanalys. Ett viktigt skäl är att helheten i texterna, det centrala i vissa texter som vi anser vara relevant till vårt syfte kommer väga tyngre än vissa andra texter.

Våra primärkällor kommer att vara Linköpings stadsfullmäktiges handlingar från tidsperioden som tillhandahållits av Linköpings stadsarkiv, med kopplingar dragna till data hämtad från SCB:s serie ”Sveriges officiella statistik” (SOS) och Statistisk årsbok för Linköping, där de statistikserier som ingått är SOS Befolkningsrörelsen, SOS Industri och data om antalet byggda lägenheter från Statistisk årsbok för Linköping.

Till litteraturgenomgången har litteratur sökts i Linköpings universitet bibliotekskatalog med hjälp av sökord som stadsplanering som vi anser vara relevant till vårt ämne. Hämtandet av statistiken och 1945 års stomplan som uppsatsen behandla har vi fått ifrån Linköping stadsarkiv som tillhandahållit uppgifter som har en viktig roll i vår uppsats.

Därpå har ett urval av gjorts av litteratur och författare som anses vara viktig för området som kommer underlätta och tolka vår statistik som presenteras. Ett annat men närliggande skäl är att vi undersöker innehållet i litteraturen som ligger dolt under ytan och som endast kan tolkas genom intensiv läsning av litteraturen kopplat till ett användande av analytiska verktyg och andra källor<sup>1</sup>.

Användandet av en kvantitativ<sup>2</sup> metod är för att vi ska kunna ge en djupare och mer analyserad bild i vår undersökning och kunna visa hur Linköping befolkningsmässigt utvecklas under åren som vi undersöker i vår b-uppsats. Att använda sig av en kvantitativ metod säger inte varför data kan se ut som det gör och vilka faktorer som kan ha påverkat utfallet<sup>3</sup> därför krävs det ett bra komplement för att kunna tolka vår data.

Till resultat och analysdelen i vår uppsats har en kvantitativ metod förekommit i tolkande av data som vi har hämtat ifrån Statistiska centralbyrån, vi har tittat på utvecklingen i insamlad data och kopplat denna till den historiska redovisningen i olika handlingar från stadsfullmäktige med komplement av Segrells text om Linköping under tidsperioden.

Detta arbete delades upp på ett sådan sätt att Ludvig samlade in och sammanställde data ifrån SCB och arbetade fram graferna som han sedan presenterade i vårt resultat. Simon lade fokus på insamling av källmaterial samt tolkning av textmaterialet. Sedan sammanställdes allt och en diskussion fördes mellan oss båda angående tidigare forskning, insamlade data och detta ledde fram till ett resultat.

---

<sup>1</sup> Esaiasson (2017), sid 211

<sup>2</sup> Esaiasson (2017), sid 198

<sup>3</sup> Esaiasson (2017), sid 204

## 2. Bakgrund

I Sverige tog industrialiseringen och den efterföljande urbaniseringen i de stora städerna fart på 1800-talets senare hälft, då den tidigare industriella utvecklingen främst skett på bruksorter runt om i landet. Några av de stora industriella städerna som växte fram i dessa tider var exempelvis Stockholm och Norrköping. I dessa städer växer industrierna fram fort på den senare delen av 1800-talet och deras befolkningmängd ökar kraftigt på väldigt kort tid. Norrköping kommer länge att vara den ledande industristaden i Östergötland, då dess industriers framväxt lockade folk till att flytta in i hopp om att finna arbete.

När städerna snabbt växte presenterades de styrande för stora problem, framför allt vad gällde bostadstillgänglighet, hygien och brandsäkerhet<sup>4</sup>. På grund av detta kom en övergripande stadsplanering att bli hög prioritet i många städer och tack vare byggnadsstadgan 1874<sup>5</sup> ett krav. Denna stadsplanering kommer först att följa de ideal som existerar under industrialiseringen av Sverige, för att som alla andra estetiska uttryck senare utvecklas och följa de trender som fanns i samhället, så som runt sekelskiftets tid, då de nationalromantiska tankarna tar över mycket av Sveriges estetiska uttryck och idéer.

Linköping ser under samma tidsperiod en ökning i både befolkning och bebyggelse men i en avsevärt lugnare takt gentemot de större industristäderna. Jämförelsevis hade Norrköping år 1911 en befolkning på nästan 47 000, ungefär det dubbla av Linköpings ca 23 000<sup>6</sup>. Linköpings framväxt kommer att öka i takt under 1900-talet och tar fart under den tidsperiod som uppsatsen behandlar, därav kommer Linköpings behov av en riklig stadsplan först då.

En stor bidragande faktor till Linköpings geografiska utsträckning inför den aktuella tidsperioden är de tre regementena som utgjorde Linköpings garnison och placeringen av deras militära områden. Dessa var sedan 1910-talet belägna sydväst om staden, och hindrade en expansion i den riktningen. Detta kom inte bara att påverka stadens geografi inför den aktuella tidsperioden utan även under resterande tiden av 1900-talet.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Hall (1997), sid. 108

<sup>5</sup> Byggnadsstadgan 1874

<sup>6</sup> SCB Befolkningsrörelsen 1911

<sup>7</sup> Segrell (1999) sid. 128–130





1930 års Stockholmsutställning anses vara en viktig händelse i svensk arkitekturhistoria och Sverige kommer vara det land som kommer att ha en ledande roll, framför allt som utvecklingen av stilen kunde fortsätta utan avbrott av andra världskriget<sup>10</sup>. Funktionalismens ideal kommer att en betydande roll i svenska profil i "folkhemmets" tecken som vi i Sverige associerar med sociala bostadspolitiken från 1930-talet och framåt. Gustaf Näsström skriver i boken *svensk funktionalism* ifrån 1930 att stilen öppnade upp för internationella samarbeten och själva byggandet ska präglas av problemsökande i både teknisk, ekonomisk och social natur, genom att dessa görs till föremål för specialundersökningar på en vetenskaplig grund.

Grannskapstänket etablerades under 1940-talet men det är inte förrän 1950-talets mitt grannskapsenheten som en bestämd planeringsnorm får genomslag. Den utmärkes av bostadshus som byggdes kring gemensamma anläggningar, först och främst skola och butiker. Den grundläggande idén i grannskapsenheten fokuserade på förstärkning av att boendenas sociala och kulturella samliv får en framstående roll men i den praktiska planeringen har frågan om tillräcklig grund för gemensam service varit en bidragande orsak.

Grannskapsenheterna utmärktes främst av relativt korta faser med ett flertal hushåll med fokus på familj som sedan avlöstes av ett mycket längre skede av övervägande äldre hushåll med stora inslag av ensamstående. Den viktigaste inslagen kvarstår i grannskapsplaneringens utformande bostadsområden är en god trafikmiljö där de lyckats åstadkomma biltrafikfria vägar inne i området och goda parkeringsförhållande. Vi ser under denna period hur kollektivtrafiken framför allt bussar utökas med fler busslinjer som binder samman hemmet och arbetet. Men det är inte bara det inre i husen som utvecklas utan det yttre får ett uppsving i form av anläggande av grönområden med goda växligheter<sup>11</sup>.

---

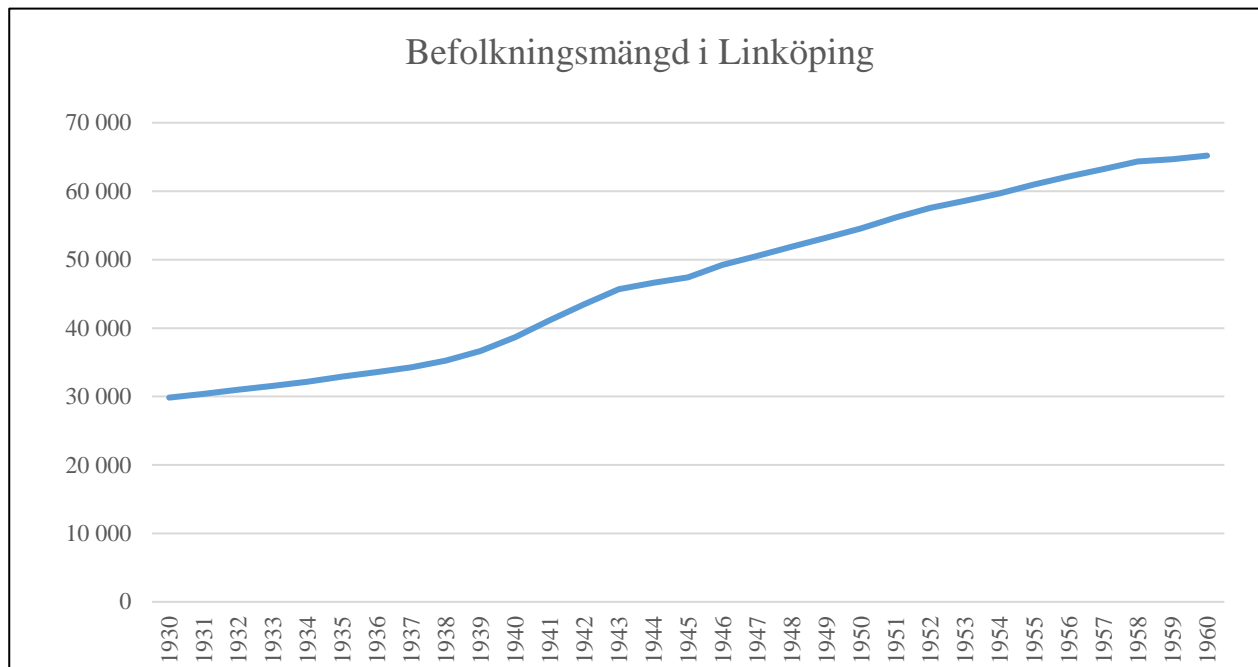
<sup>10</sup> Nationalencyklopedin

<sup>11</sup> SOU, 1981 sid 101–102

### 3. Resultat och analys

#### 3.1 Resultat

**Diagram 1.** Folkmängd i Linköping 1930–1960



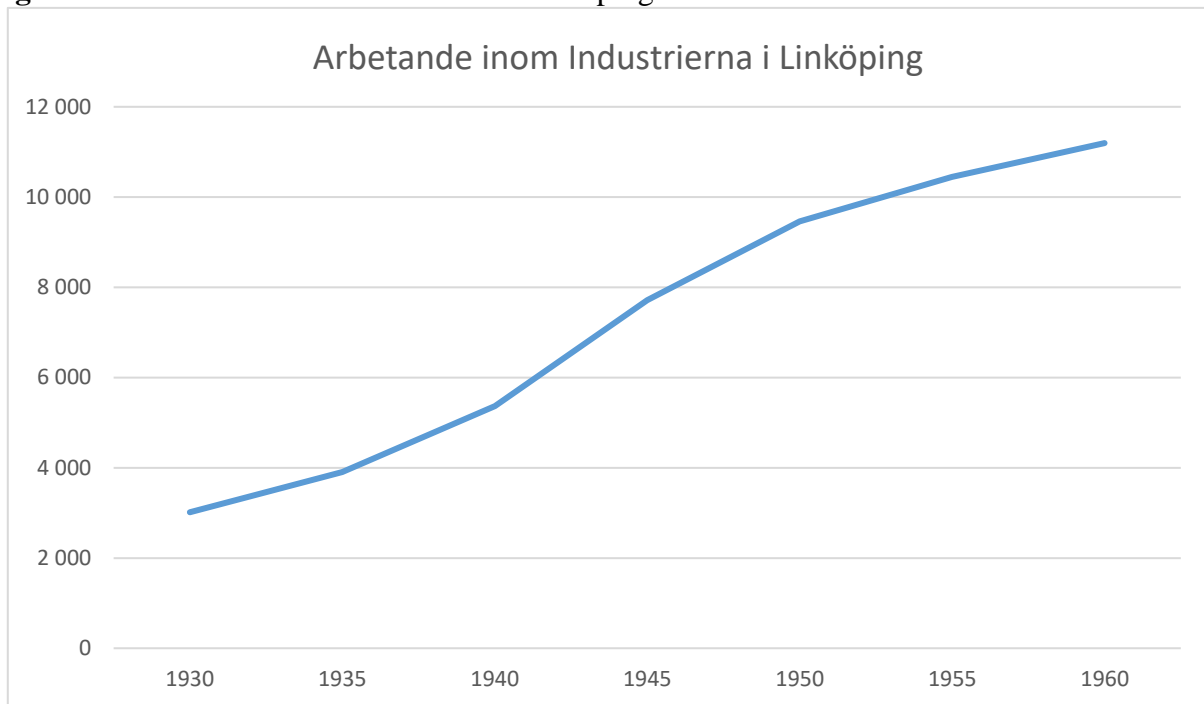
Källa: SCB:s SOS Befolkningsrörelsen 1930–1960

De 30 år som denna uppsats behandlar är en omvälvande tid för Linköping. Vi ser redan i det första diagrammet att Linköpings befolkningsmängd mer än fördubblas under den aktuella tidsperioden och att denna fördelning långt ifrån är jämn. Om vi tittar närmare ser vi att vissa perioder och år sticker ut, exempelvis mellan 1938–1940 och 1945 (diagram 1).

Mellan åren 1938 till 1940 ökar befolkningsmängden i Linköping med 3 420, en ökning med ungefär 9,7%, eller med ca 4% mellan 1938 och 1939 och ca 5,4% mellan 1939 och 1940. Detta jämfört med de mellan 1,7%–2,7% som befolkningen ökar från år till år under åren 1930–1938. Vi ser alltså att från 1938 till 1940 så ökar befolkningen ungefär dubbelt så mycket per år än under de föregående åren på 1930-talet.<sup>12</sup> Om vi samtidigt tittar till diagrammet om antalet arbetande inom industrier i Linköping ser vi även här en kraftig ökning under den senare delen av 1930-talet (diagram 2), som sedan fortsätter sin uppåtgående trend och faktiskt ökar under 1940-talet. Vi kan direkt se ett samband mellan diagrammen, där antalet industriarbetare ökar samtidigt som befolkningen ökar. Här måste en fråga ställas, om det är så att antalet arbetare ökar för att befolkningen ökar eller om det motsatta är sant, alltså att befolkningen ökar för att antalet arbetstillfällen ökar.

<sup>12</sup> Befolkningsrörelsen 1938–1940

**Diagram 2.** Arbetande inom industrierna i Linköping



*Källa: SCB:s SOS Industri, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950, 1955, 1960*

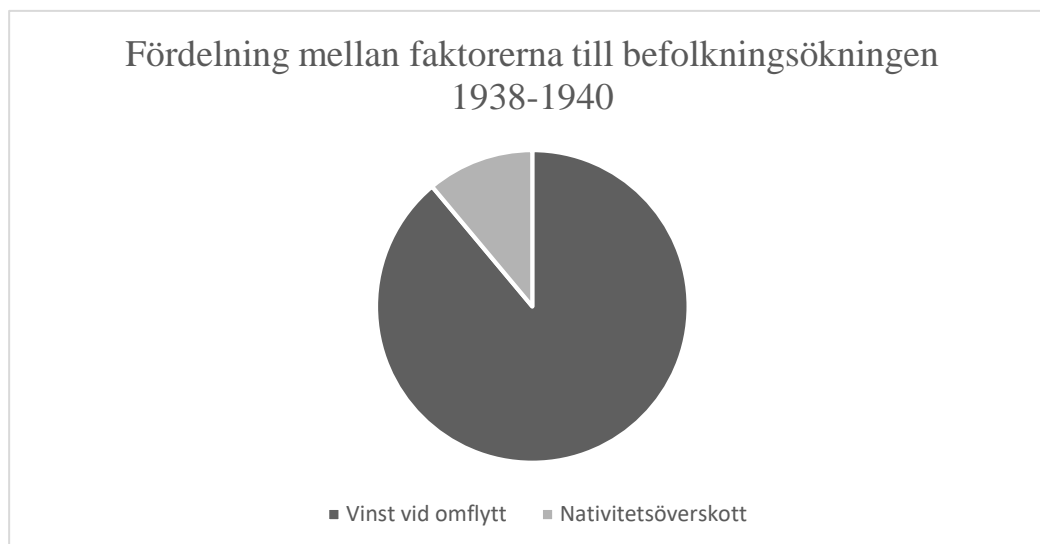
Om vi fortsätter att studera den data som existerar över befolkningsökningen i Linköping kan vi redan där se bevis för att den kraftiga befolkningsökningen är kopplad till att industrierna i staden utvecklas och expanderar, nämligen när vi ser till vad befolkningsökningen består av (diagram 3).

Under åren 1938–1940, som vi redan identifierat som år värda att notera, ser vi att befolkningen ökar med 3 420 men nativitetsöverskottet<sup>13</sup> under denna tid svarar endast för 379, eller ca 11%, av den totala befolkningsökningen. Resterande 89% av den nya befolkningen i Linköping under dessa år kommer alltså utifrån, där vi också ser att det är fler som flyttar in i staden än människor som flyttar ut.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Det antal födda barn som effektivt bidrar till befolkningsökning, efter att antalet döda räknats bort

<sup>14</sup> Befolkningsrörelsen 1938–1940

**Diagram 3.** Fördelning mellan faktorerna till befolkningsökningen i Linköping 1938–1940



Källa: SCB:s SOS Befolkningsrörelsen 1938–1940

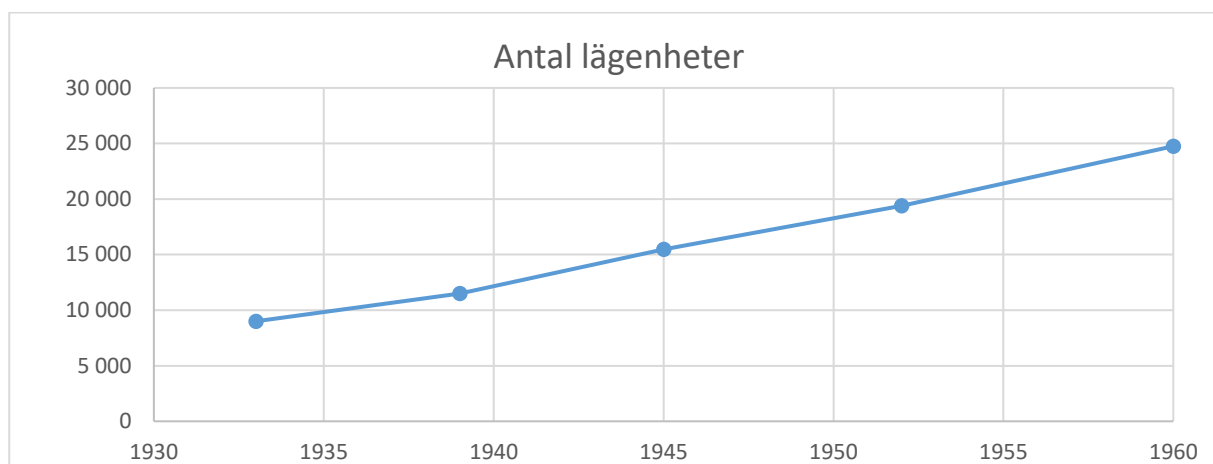
Om vi ställer dessa tre diagram emot varandra ser vi alltså att en bild börjar växa fram över vilken betydande roll som industrierna spelat i Linköpings befolkningsökning och på så sätt drivit utvecklingen av staden framåt genom fler arbetstillfällen och ett ökat behov av arbetare. Detta påpekar stadsfullmäktige själva i stomplanen från 1945, när de uttrycker att industrierna utvecklats så kraftigt att arbetare behövt införskaffa sig bostäder fortare än vad staden kunnat bygga dem.<sup>15</sup>

För att kunna få en bild av hur näringslivet och företagsverksamheten påverkade stadens fysiska utveckling på grund av det tidigare nämnda problemet med att människor flyttar in fortare än vad staden kan tillgodose bostäder, skickades det av stadsfullmäktige ut en fråga till stadens största industrier. Dessa inkluderade Linköpings sockerbruk, Järnvägsverkstäderna och Wahlbecks fabriker som frivilligt lämnade ut uppgifter angående sina anställda och var dessa bodde inom staden. Dessutom skickades det till industrier belägna på den östra sidan av Stångån ut en enkät som delades ut till de anställda gällande färdvägar, färdsätt och färdtid som används mellan jobbet och hemmet under hela året. Även här ingick flera stora industrier så som SAAB och Järnvägsverkstäderna. Detta gjordes för att kartlägga vilka färdvägar som var mest trafikerade och undersöka de anställdas behov av bygget av nya broar över Stångån. Bland dessa potentiella broar inkluderas Drottningbron, som än idag binder samman stadskärnan med Tannefors. Här ser vi alltså vilka företag som politikerna själva anser bära stor vikt och där många av arbetarna i Linköping är anställda, och de vänder sig till dessa stora aktörer för att planera framtida byggen i Linköping.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1945 Nr: 15 sid. 61–62

<sup>16</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1945 Nr: 15 sid. 60–62

**Diagram 4.** Antal lägenheter i Linköping 1933–1960



Källa: Statistisk årsbok för Linköping 1961

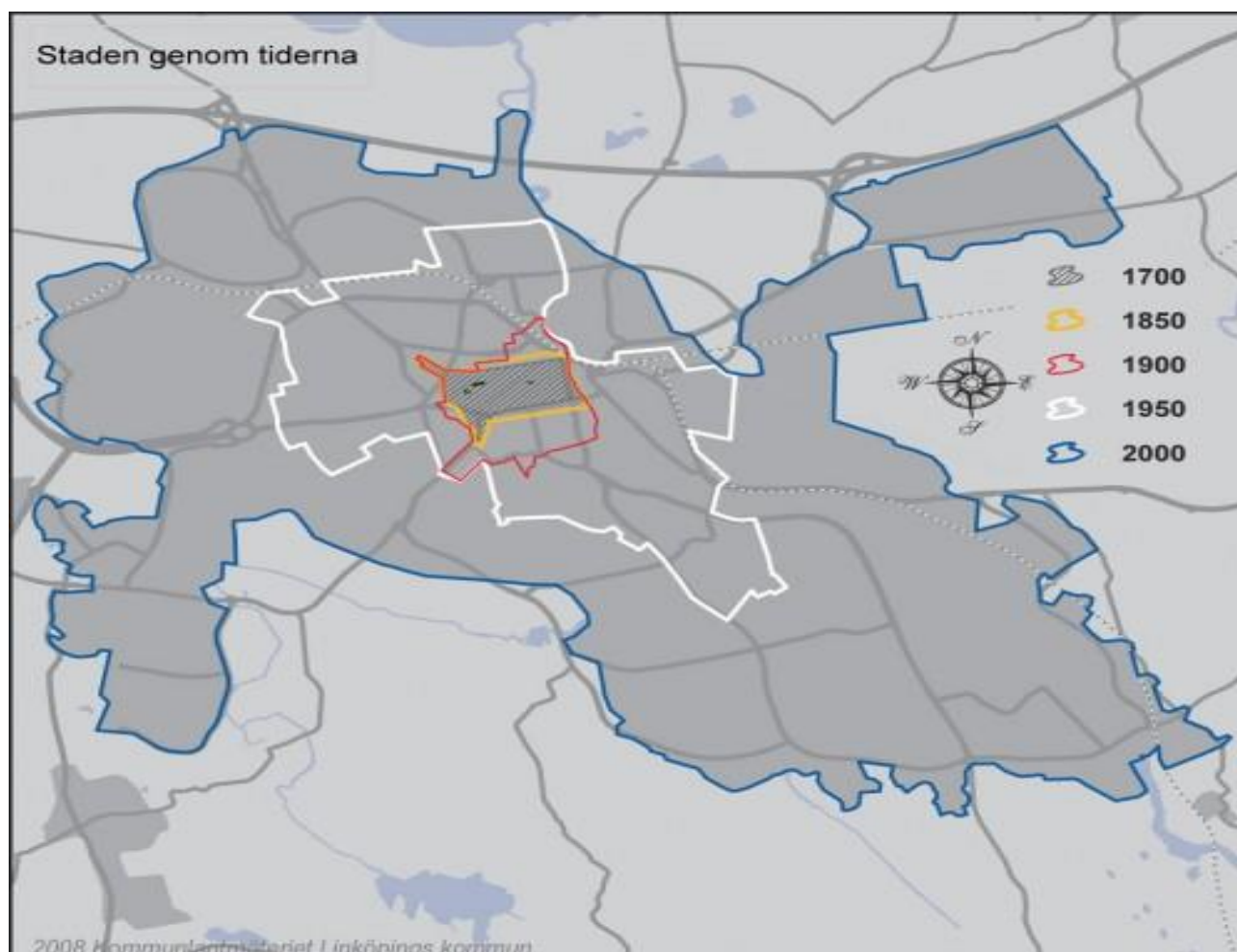
Grafen ovan visar ett ganska intressant fenomen, att antalet lägenheter i Linköping har under tidsperioden en förhållandevis jämn utveckling (diagram 4). Det kan observeras en liten sväng uppåt mellan 1939 och 1945, samtidigt som SAAB och andra stora industrier pekas ut som de aktörer som påverkar utvecklingen mest som beskrivet i stycket ovan. Däremot ska tilläggas att detta inte direkt innebär att antalet nybyggda utvecklas i denna jämna kurva. Segrell skriver exempelvis att under 30-40- och 50-talet är det många bostäder och hus som rivs i Linköping.<sup>17</sup> Detta kan alltså förklara varför den totala mängden lägenheter ökar i en relativt jämn takt men att den faktiska byggnationen ändå ökar. Ytterligare exempel på att det byggs mycket även om det inte får utslag i grafen är Johannelund, där området under åren 1952 till 1960 går från 140 lägenheter till 1920. Det är en ökning på 1 780 lägenheter på åtta år, i hela Linköping är ökningen under samma period 5 376 lägenheter, Johannelund står alltså för 33,1 procent av den ökningen.<sup>18</sup>

För att få en bild över varför Linköping har den geografiska utbredningen staden har idag, med en större utbredning på Stångåns västra sida och i huvudsak i en linje från nordväst till sydost, måste man titta närmare på vad som sker mellan 1900-talets början och dess mitt. På kartan nedan kan observeras att Linköping år 1900 fortfarande hade en huvudsakligen jämn utbredning och var en relativt liten stad. Men redan 50 år senare ser vi tydligt åt vilka håll expansionen i det mesta går. Linköping år 1950 har en slående likhet med Linköping år 2000 i sin geografiska form. Detta pekar alltså på att det som händer kring 1900-talets mitt kommer att få effekter långt in i framtiden och påverkar Linköping än idag vad gäller den geografiska utbredningen.

<sup>17</sup> Segrell (1999) sid. 172–175

<sup>18</sup> Statistisk årsbok för Linköping 1961 sid. 72

## Karta 2. Linköpings utbredning 1700–2000



Källa: Kommunlantmäteriet i Linköpings kommun 2008

Vad är det då som har drivit stadens geografiska utveckling i just dessa riktningar? Som beskrivits i bakgrunden menar ju Segrell<sup>19</sup> att på stadens västra sida har det stora militära område som utgjorde Linköpings garnison haft en förhinderande roll i stadens expansion rakt västerut.

Denna åsikt är dock mer cementerad i Linköpings stadsfullmäktiges egna handlingar, när det i frågan rörande expansion av stadsplanen gällande området Ekkällan beslutades att denna expansion skulle genomföras, men att beaktande skulle tas till det intilliggande militära området. För det ansågs vara farligt att bygga bostäder allt för nära det militära området på grund av vad man under det pågående kriget observerat, att bostäder i tätbebyggda områden nära militära mål ofta drabbas av bombardemang och efterföljande eldsvådor.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Segrell (1999) sid. 128–130

<sup>20</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1944 Nr: 9

Det militära området har också tidigare förklarats av stadsfullmäktige utgöra en gräns västerut, då det redan i en stadsplan från 1941 för områdena Ramshäll, Mungärdet och Berga hage nämns. I denna stadsplan togs enligt stadsplanarkitekten Berndt Nordberg ett adekvat skyddsområde ut, med tinnerbäcken som en naturlig gräns mellan regementena och allmän plats.<sup>21</sup>

I från stadsfullmäktiges protokoll från juni 1954 kan vi klart utläsa att en utbyggnad av Kallerstad på den östra sidan av Stångån ansågs vara svår att genomföra på grund ut av det i Tannefors närliggande SAAB och den bullernivå som uppstår kring företagets startbanor vid testflygningar av flygplan. Här ser vi alltså att in på 50-talet var det fortfarande inte en realitet för stadsfullmäktige att expandera staden rakt österut.<sup>22</sup>

Det vi här kan se är att, som redan beskrivet i bakgrunden och som beskrivs av stadsfullmäktiges egna handlingar, ligger det nu alltså hinder i den sydvästliga riktningen från staden i form av det militära området samt hinder i den östliga riktningen då stadsfullmäktige själva anser att expansion österut inte är genomförbart på grund av SAAB. Dessa två faktorer är enormt drivande till hur staden Linköping ser ut än idag, återigen om man tittar till kartan ser man en likhet mellan stadens geografiska utbredning mellan åren 1950 och 2000.

### **3.2 Analys**

På bara ett par år hade Linköpings befolkning ökat och den rådande akuta bostadsbrist som finns under 30-talet ansågs inte hållbar och framför allt fanns det ett behov av små familjelägenheter, särskilt sådana med ett rum och kök. För att kunna möta stadens behov av nya bostäder under 30-talet fortsatte arbetet med utbyggandet av Vasastaden, men vid slutet av 1930-talet började en ny form av bostadsbyggande i Linköping ta form, nämligen funktionalismen.<sup>23</sup> I Sverige sammanföll idén om funktionalismen med att folkhemstanken lanseras av dåvarande socialdemokratiska regeringen.

---

<sup>21</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1944 Nr: 9

<sup>22</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1954: Nr 20A

<sup>23</sup> Funktionalismen är en stil som växte fram under 1920- och 30-talet för byggnader och stadsbyggnadskonst i västvärlden. Funktion var grundtesen och innebar att arkitektens eller konstnären egentliga uppgift var att hitta funktionen i en byggnad.



Redan 1923 hade dåvarande stadsarkitekt Gustaf Linden lämnat in ett förslag för Linköpings generalplan till stadsfullmäktige<sup>24</sup> som tidigare nämnts i bakgrunden ansåg nämnden att detta var att betrakta mer som en skiss än en fullt utvecklad plan. De skriver tydligt i sitt utlåtande att planen skulle kunna anpassas efter de ideal som råder och kan komma att ändras.

Under 30-talet väljer Linköping att lämna trädgårdsstadsidealet som hade varit det ideal Gustaf Linden använt sig av i sin generalplan. I denna generalplan finns beskrivet inte bara var man ska bygga hus och vägar, utan även hur dessa ska byggas. Linden skriver att hus framförallt skall byggas i en eller två våningsplan, gärna i kedjehus eller med stora tomter och många allmänna parker för att skapa luft mellan bostadsområden.<sup>25</sup> Men vi ser alltså att det under 30-talet kommer att bli ett annat ideal som växer fram, nämligen funktionalismen. Detta vet vi för att några av de hus som i Linköping byggts i funktionalistisk stil nämns redan i handlingar från stadsfullmäktige år 1936, då det lämnades in en motion till stadsfullmäktige rörande de hyreshus som var alldeles för fula för att byggas bland villorna på Kristinebergsgatan.<sup>26</sup>

Mellan åren 1930 – 1940 växer Linköpings befolkning med 8 809 personer, en ökning på nästan 30%<sup>27</sup>, denna ökning är dock inte jämnt fördelad över åren, utan den största delen av denna ökning sker under den andra hälften av 30-talet.<sup>28</sup> Vad är det som samtidigt sker i Linköping som kan förklara denna befolkningsökning? En av de största är faktorerna till detta är att industrierna fortsätter att växa, med ett ledande företag, SAAB.

Det är också på slutet av 30-talet som Linköping verkligen påbörjar sin urbana utveckling ifrån ett småstadssamhälle till att bli en tätort, och samtidigt ser vi hur funktionalismen får ett kraftigt genomslag i stadens bostadsbyggande. En av de största bidragande faktorerna till att bostadsbygget i Linköping ökar under 40-talet är den befolkningsökning som kan observeras i staden, där politikerna själva motiverade behovet av en ny stomplan på grund av den ökande befolkningsmängden.<sup>29</sup> Att Linköping växer och utvecklas syns också på det faktum att en ny stomplan arbetas fram, där stadsfullmäktige påpekar att Gustaf Lindens generalplan från 1923 visserligen varit en betydelsefull och viktig grund, men sedan blivit allt för omodern.<sup>30</sup>

---

<sup>24</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1945 Nr: 15 sid.10

<sup>25</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1924 Nr: 10

<sup>26</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1936 Nr: 5

<sup>27</sup> Se graf över befolkningsökningen i Linköping

<sup>28</sup> Statistik hämtad från SCB:s SOS – befolkningsrörelsen åren 1930–1960

<sup>29</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1945 Nr: 15 sid. 44

<sup>30</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1945 Nr: 15 sid. 10

Om vi tittar till den faktiska utvecklingen ser vi att under denna tid är det ett flertal nya områden som växer fram i staden Linköping. Dessa områden inkluderade nya delar av Vasastaden, Mungärdet, Majelden, Kungsberget i Tannefors och en stor utbyggnad kring Vallaplan.<sup>31</sup> Det syns här tydligt åt vilket håll staden utvecklas, med endast ett område på den östra sidan av Stångån som växer fram, i kontrast till expansionen västerut med byggandet på Vallaplan. Att detta kommer påverka Linköping fram till idag ser vi tydligt om vi läser Björn Erseruds uppsats, där han beskriver en stad formad som en banan, från Lambohov via Ryd och Skäggetorp, genom stan och ner mot Tannefors, Johannelund och Ekholmen.<sup>32</sup> Erserud beskriver att denna form på staden är något som aktivt arbetas med i staden idag, där man vill ta staden från denna form till en rundare mer praktisk stad. Detta genom att bygga en tätare, mer attraktiv och ekonomiskt hållbar stad.<sup>33</sup> Det sätt som Linköpings expansion tar sig uttryck under den tidsperiod som vår uppsats behandlar har alltså än idag stora påverkningar på staden.

Under 1940-talet växer även ett nytt industriområde fram söder om dåvarande bangården och även här ser vi att Gustaf Linden har påverkat detta då han redan på 20-talet pekat ut området som industriområde.<sup>34</sup> I detta område byggdes även en ny väg som skar rätt igenom den, dagens Industrigatan. I detta område växte det fram både traditionella industrier tack vare den nära tillgången till järnvägen men även mer handelsinriktade företag.<sup>35</sup>

Det är i detta område som den berömda Ullstrumpan tillverkades i Ullholms textilfabrik, idag finns bara den ”berömda” skorstenen kvar i området som blivit bostäder. I stadsplanen går det att läsa om att staden måste moderniseras sin infrastruktur i form av nya vägar och en bidragande faktor till det är att vi ser en ökning av antal personbilar och detta bidrog till att en ny broförbindelse beslutas att byggas i anslutning till Nya Tanneforsvägen, mellan Stationsgatan och järnvägs korsningen.<sup>36</sup>

En bro med syfte att binda ihop Tannefors med järnvägen med ungefär samma planläge hade Gustaf Linden redan angivit i sin generalstadsplan från 1923 och denna bro måste enligt planen vara anpassad för den rådande trafiksituationen i staden.<sup>37</sup>

---

<sup>31</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1940 Nr: 19 sid. 45

<sup>32</sup> Erserud (2011) sid. 24

<sup>33</sup> Erserud (2011) sid. 24–26

<sup>34</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1924 Nr 10 sid. 22–23

<sup>35</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1945 Nr 21 sid. 69–70

<sup>36</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1945 Nr: 15 sid 23

<sup>37</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1924 Nr 10 sid. 19

Här syns det tydligt hur staden påverkas av den statliga generalplanen, den plan som reglerar att dessa nya huvudvägar skall ha genomfart i Linköping, på grund av att alla huvudvägar i Sverige måste anpassa sig för en trafik som är tre gånger större än 1936. Då fanns det omkring 210000 motorfordon i landet och enligt planen räknas det med att detta kommer tredubblas till runt 600000 fordon.<sup>38</sup> Detta ställer enligt politikerna krav på att staden måste modernisera sina vägar och det dåvarande skicket var inte acceptabelt enligt nya direktiven.

Politikerna skriver i planen att trafiksituationen kommer få en väsentlig ökning i framtiden och att på grund av detta kan den nya genomfartsleden inte dras igenom staden. Detta för att det skulle påverka stadens utveckling negativt igenom att tvinga stora fordon genom stadens trånga och hårt belastade gator. Detta blev en bidragande faktor till varför politikerna fattade beslutet att bygga genomfartsleden utanför staden<sup>39</sup>. Under 1950-talet kommer byggandet av nya bostäder till största del bestå av ett färdigställande och ett fortsatt utbyggande av bostadsområden i de dåvarande yttre delarna av staden, som också fortsätter stadens expansion i de nordvästliga och sydöstliga riktningarna. Dessa områden inkluderade framförallt Tornhagen, Fridhem, Åbylund åt nordväst och Majelden, Ånestad och Johannelund åt sydöst.<sup>40</sup>

I Sverige kommer grannskapsenheten att få ett genomslag under efterkrigstiden då dessa idéer kopplas samman med funktionalismen, vilket leder till att dessa byggnadsideal präglar den utbyggnad av Linköping som sker under 1950-talet. Att estetiken och byggnadsidealen från funktionalismen kommer att kopplas samman med det större perspektivet i grannskapsenheten ser vi tydligt redan i stomplanen från 1945, där stadsfullmäktige tydligt poängterar att när det i framtiden ska byggas nya områden bör både skolor och olika typer av kulturbyggnader som exempelvis bibliotek och biografier att planeras in.<sup>41</sup> I bostadsområdet Berga påbörjades byggnation under de sista åren på 50-talet, även detta område enligt grannskapsenhetens tankar när man ser till hur det är uppbyggt med ett centrum och skola i mitten.<sup>42</sup>

Enligt Segrell är anledningen till att även Berga byggs efter detta ideal som fått fäste under 50-talet tack vare att responsen på bygget av Johannelund blivit så bra.<sup>43</sup> Att byggandet av Johannelund måste anses vara en väldigt stor succé ser vi även om vi tittar utanför denna uppsatts tidsram.

---

<sup>38</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1945 Nr: 15 sid 28

<sup>39</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1945 Nr: 15 sid 28

<sup>40</sup> Statistisk årsbok för Linköping 1961 sid. 72

<sup>41</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1945 Nr: 15 sid. 42

<sup>42</sup> Statistisk årsbok för Linköping 1961 sid. 72

<sup>43</sup> Segrell (1999) sid. 168–172

För om vi tittar på de största framtida bostadsområden som kommer att byggas i Linköping hela vägen fram till 1970-talet, Ryd, Skäggetorp och Ekholmen kan vi observera att de alla är uppbyggda på liknande sätt, med centrum, service och skolor belägna centralt. I dessa områden ser vi även att den geografiska utvecklingen kommer fortsätta i sin nordvästliga-sydostliga riktning, med Skäggetorp och Ryd åt nordväst och Ekholmen åt sydost. All denna utveckling kan då tolkas ha sin grund i 50-talet och byggnationen av Johannelund.

## 4.Sammanfattning

Vi kan under den aktuella tidsperioden se att Linköping har utvecklats kraftigt. På de 30 åren som denna uppsats behandlar växer Linköpings befolkningsantal från 29 845 personer till 65 198. Detta är alltså en ökning med 35 353 eller ca. 118%. På 30 år ser vi alltså att invånarantalet mer än fördubblas, och att detta är en stor drivande faktor till att stadsfullmäktige halvvägs in i det aktuella tidsspannet antar en ny stomplan för att anpassa staden efter den växande befolkningen. Vad är det då som drivit denna befolkningsökning? Om vi tittar till grafen över befolkningmängden och letar efter samband ser vi två tydliga faktorer som sticker ut. Den första är den kraftiga svängen uppåt i invånarantal i direkt anslutning till SAAB:s uppstart i Linköping, då ökar befolkningen med över tre tusen på två år och fortsätter att öka kraftigt då denna sväng i grafen håller i sig till 1943.

Den andra tydliga faktorn när man ser till grafen är återigen en sväng uppåt, denna gång i anslutning till 1945, och den nationella trenden av ökat ekonomiskt välstånd i efterkrigstiden. Även här ser vi att befolkningen ökar fort, från 1945 till 1950 ökar befolkningen med 7133 personer. Självklart måste staden utvecklas för att ha plats för alla dessa nya invånare, och vi ser att efter dessa perioder med snabbt ökande befolkning påbörjas många stora byggnadsprojekt exempelvis under 40-talet när Mungårdet och Majelden byggs upp eller när Vasastaden utvecklas och växer, eller under 50-talet när flera områden expanderas och grunden för helt nya områden som Johannelund läggs.

Vi kan se att redan 1923 hade Gustaf Linden i sin plan räknat med att trafiken i staden skulle öka mycket och därför kommer framtida infrastruktur såsom broar, vägar behöva anpassas efter det rådande trafik klimatet. Vi ser klart tydligt att politikerna tar beslutet om trafiksituationen att de inte vill dra genomfartsleder inne i staden då det skulle kunna begränsa framtida bostadsbyggande och framför allt att kostnaderna blir högre i och med att vägarna blir mer belastade, där med högre omkostnader. Det som vi se senare efter 40-talet är att bostadsbyggandet kommer börjas ~~att byggas~~ runt omkring genomfartsleden och att Linköping på längre sikt kommer växa mer utåt ifrån stadskärnan.

Om vi tittar till den faktiska geografiska utbredningen ser vi att de faktorer som spelade in under denna tid, främst flygfältet och garnisonsområdet, än idag formar Linköping, då den större delen av staden fortfarande är belägen på Stångåns västra sida och breder ut sig från nordöst till sydost även med de expansioner som staden genomgått efter den aktuella tidsramen.

Om man ser på Linköpings geografiska avtryck år 1950 och jämför med år 2000, ser vi en liknande form i större skala på staden. Därav kan hävdas att dessa faktorer fram till modern tid påverkat stadens geografiska avtryck och expansion.

Vi kan också se att denna snabba befolkningsökning spelat stor roll för hur man valt att bygga upp staden. Dels i valet av de ideal man valde att tillämpa i stadens byggnation, idealet om trädgårdsstaden var det aktuella när generalplanen från 1923 arbetades fram, men också vart man valde att bygga, hur man gjorde dessa urval och för vem man byggde, framförallt alla de nyinflyttade industriarbetarna till stadens storindustrier. Dock det blev väldigt snart uppenbart att i realitet skulle detta sätt att bygga hus på att ta alldeles för mycket plats i relation till befolkningen de kunde husera.

Därför kom funktionalismen snabbt att ta över som det ideal man använde vid expansionen av staden. Trots detta kan observeras att Gustaf Linden med sin generalplan har haft betydelse för hur Linköping ser ut idag, när man igenom 30-och 40-talet fortfarande använde sig av delar av hans generalplan.

Funktionalismen kom också att gå hand i hand med tankarna om grannskapsenheten, det ideal som får genomslag under 1950-talet och som kommer att forma Linköping fram tills idag. Det är dessa tankar man använder sig av i stora delar av expansionen som sker efter 1960, med områden som Berga, Ekholmen, Ryd och Skäggetorp.

## 5. Referensförteckning

### Otryckta

Linköpings Generalstadsplan skissförslag upprättat 1923

Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1924: handlingar Nr: 10

Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1936: handlingar Nr: 5

Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1940: handlingar Nr: 19

Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1944: handlingar Nr: 9

Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: handlingar Nr: 15

Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1945: handlingar Nr: 21

Linköpings Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar 1954: handlingar Nr: 20A

### Tryckta

Ahlberg. Nisse, (2005). *Stadsgrundningar och planförändringar svensk stadsplanering 1521–1721*. Institutionen för landskapsplanering Ultuna Uppsala.

Brusman. Mats. (2008). *Den verkliga staden? Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identitet*. Linköpings universitet.

Drätselkammarens statistik- och utredningskontor. (1961). *Statistisk årsbok för Linköping 1961* Linköping: Östgötens boktryckeri

Erserud, Björn. (2011). *Staden som vill något mer – en studie om Linköpings stadsbyggnadsideal*. Linköpings universitet.

Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik, Towns, Ann E. & Wängnerud, Lena (2017). *Metodpratikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Femte upplagan Stockholm: Wolters Kluwer

Hall, T. (1997). Den moderna planeringens genombrott. I Thomas Hall & Katarina Dunér (red.) *Den svenska staden Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism*. Stockholm: Sveriges Radios förlag. ss. 106–108.

Näsström, Gustaf. (1930) *Svensk funktionalism*. Lundgrens Söners boktryckeri Klichéer: A.B Malmö grafiska anstalt.

SCB. Sveriges officiella statistik, Befolkningsstatistik. Befolkningsrörelsen 1911.

SCB. Sveriges officiella statistik, Befolkningsstatistik. Befolkningsrörelsen 1930–1960.

SCB. Sveriges officiella statistik, Näringsverksamhet. Industri. Berättelse för år 1930- 35- 40- 45- 50- 55- 60.

Segrell, B. (1999). Linköpings fysiska utveckling. I Hans Nilsson (red.) *Linköpings Historia 1900-talet*. Linköping: AB Danagårds Grafiska. ss. 120–217.

SOU 1981:100 sid. 100–101

## **Internet**

*Nationalencyklopedin*, funktionalism. (Hämtad den 2019-12-01)