

Gösta Wikforss
Föredrag om Uppsala generalplan, 1973

Morgondagens Uppsala

Uppsala är staden med tung tradition, tidigare tyngdpunkt för svensk och nordisk historia. Uppsala är staden med minnesfyllda miljöer kring universitet, slott och domkyrka, på krönet av åsen tecknande sin siluett synlig milsvitt kring bördig slätt. Uppsala är staden av evig ungdom, staden med ljuva och bittra egenheter, med mycket vackert och pittoreskt, med monumental värdighet vid sidan av skir romantik.

Men Uppsala är stadd i större förändring än någonsin tidigare. Brutala ingrepp i invand miljö ger koppärrig planlöshet i tid av kraftig expansion. Frågor om framtiden hopas. Varför ändras invand och trygg miljö? Kommer nya miljöer att skapas värdiga att vårda för framtiden? Förändringsströmmar rubbar förhållandet till stadens tillgångar. Svårigheter att besluta om stadens framtid tornar upp sig samtidigt som förändringsströmmen flyter vidare.

I Generalplan 69 beskrives Uppsala av idag, diskuteras idé-program och avsikter med planeringen, förklaras planeringens konsekvenser i funktionssamband, rörelseschema och form, anges tid för samhällssektorernas utbyggnad och beräknas ekonomi. Generalplanen har sökt invånarnas önsknings och behov. Utbytet av information har varit stort och kan speglas i mina 200 föredrag och ett hundratal hearings mellan planerare, politiker och allmänhet under 2 år.

Uppsala, som 1840 hade 6.000 invånare, 1930 drygt 30.000, har idag inom vidgade kommungränser 150.000 boende med de ca 25.000 icke mantalsskrivna inräknade. Uppsala kommer enligt prognoserna att år 1980 rymma nära 180.000 och efter ytterligare några decennier bli en kommun med nära 1/4 miljon invånare. Men statlig styrning kan ge andra siffror.

Innehållet i staden - människorna - ökar ständigt kraven på val av bostäder och arbete, på serviceutbud och tjänster från kommun, stat, landsting, kyrka, föreningsverksamhet och handel, önskar bättre undervisning och vård, miljövänligare rörelseschema för olika kommunikationer, förbättrat utbud av kulturaktiviteter - det saknas hus för musik, konst och teater - samlingslokaler, kyrkor och biografier, fredad natur, rent vatten och ren luft. Förvaltningarna för län, landsting och kommun kräver större och större byggnadsenheter liksom polisen, socialvården, idrotten, åldersvården och sjukvården. Samtidigt behöver stadens handelsyta väsentligt ökas för att tillgodose kravet på förmedling av varor och tjänster från hela världen. Detta kräver vidgade utrymmen i befintlig, trång och invand miljö.

Uppsala är en del i ett regionalt samband, vars kraftfält kommer från Stockholm och sträcker sig norrut. Kraftfältets sammanbindande trådar är järnvägen och motorvägen, nu färdigbyggd från Stockholm till Uppsala. Inom detta kraftfält grupperas bostadsområden och arbetsområden, så att morgondagens människa får större valfrihet att söka närmiljö för boende, arbete och fritid. Motorvägen ger möjlighet till snabba och effektiva landsvägs-kontakter. Järnvägen ger möjligheter att med pendeltåg föra människor till olika bostads- och arbetsområden i båda riktningarna. Flyghamnen Arlanda är i sig själv ett stort arbetsområde och ger förutsättningar för verksamheter med behov av internationella kontakter. Redan idag arbetar över 2.000 uppsalabor inom detta kraftfält.

Utanför detta kraftfält fredas naturområden från bebyggelse och trafik och göres tillgängliga för fritidsaktiviteter. Genom en noggrann naturinventering planlägges de värdefullaste markområdena för att bli ständiga grönområden och andra som tillfälliga grönområden under överskådlig tid med regionala aktiviteter för sport - sommar och vinter - tillgängliga från innerstaden och bostadsområden via gång- och cykelvägar. Landskapet, som domineras av slätten, kommer att till sina huvuddrag bibehållas, även om nybyggen har ätit sig djupt in i landskapet. Där har den storskaliga bebyggelsen svårt att underordna sig vår siluett, vilket givit oss anledning att diskutera dess betydelse. Stadsbebyggelsen har genom hänsynen till omgivande natur fått sin slutliga och begränsade form och hänvisas i fortsättningen till nya stadsdelar i det sydliga kraftfältet.

Stadens invånare, vars antal ökar varje år, söker val av bostad till läge, typ, storlek, kostnad och servicegrad. Storhusens andel har dominerat, men efterfrågan på småhus är stor. Avstånden till arbetsplatserna och stadskärnan ökar och nödvändiggör samhällsservice och utbud av varor och tjänster i närheten av de nya bostadsområdena. För att betala dessa kostnader krävs ett visst befolkningsunderlag och viss förtätning av bebyggelsen.

Människorna grupperas i hushåll, där enpersonshushållet utgör nära 50% och endast 30% av hushållen har tre personer eller flera, varför inte enbart sandlådan skall dominera planeringen i framtiden. Hittills har förtur givits till de unga barnfamiljerna. Mäniskor i samma ålder - barn och vuxna - har fått befolka nybyggda kommundelar så gott som samtidigt. Tre år efter det att ett bostadsområde är färdigbyggt finns det dubbelt så många barn i sandlådeåldern som åtta år senare. Barnen får lära sig att trängas i områdets sandlåda, daghem och lekskola för att på en gång överbefolka högstadieskolan, och så plötsligt 20-25 år efter områdets färdigställande sker hushållsprängningen: barnen flyttar därifrån. Stadsdelen blir lugn men sliten. Andra ålderskategorier dominerar. Detta bör inte upprepas.

För framtiden planeras boendet i en variation av lägenhetsstorlekar i både låga och höga hus. Det enformigt låga kan vara lika trist som det enformigt höga. Samhällsservice och kommersiell service ska etableras tidigt, vilket kräver viss koncentration. Människor som vill bygga egna hem får möjligheter att välja bostadsort. Den lilla kransorten, som garanteras att inte bli förväxt, är för många attraktiv trots det långa avståndet till arbetsplatsen och det begränsade serviceutbudet. Men den ger bilsamhället som följd.

Uppsalas näringsliv domineras av universitet och högskolor. Stor nybyggenskap för universitet, lantbrukshögskola och veterinärhögskola pågår och förbereds och tränger samman vår innerstad. Ändå är stadens största byggnader sjukhus, vars utbyggnadstakt är stor och kräver vidgade markområden och inringar sina grannar. Uppsala är en stor garnisonsstad med bl.a. signalister, militärskolor och flyg. En statlig utredning talar nu om S1:s förflyttning till Enköping trots kommunens protester. Antalet industrier minskar men har ändå ökade krav på markområden. Uppsala är en typisk konsumtionsstad och universitetsstad och kommer så att förbli. Den största gruppen människor arbetar inom servicesektorn, som kommer att omfatta 70% av antalet arbetsplatser. Industrin minskar och endast ca 10% kommer att vara industriarbetare i framtiden.

I en växande kommun ökar avstånden mellan människor, avstånden till arbetsplatser, undervisning, vård och tjänster. Allt fler människor måste resa allt längre. Även uppsalabor vill ha kort restid, snabb förflyttning på säkra vägar, i bekväma fordon, men samtidigt bilfri stadskärna, dämpad trafik i innerstaden och inga nya trafikleder. Trafiken berör alla och envar. Den ställer hårda krav. Den förändrar befintliga värden och miljöer. Den ger stadens kanske största problem, är ett miljöproblem som angår alla.

Antalet bilar beräknas enligt prognoserna öka från 34.000 till 62.000 mellan åren 1970 och 1980. Genom ensidig redovisning av trafikprognossiffror och antaganden framstår bilens krav med stor tyngd och dominerar den fysiska planeringen. Frågan om bilens plats i Uppsala jämföras med alla andra krav på kommunens planering och föreslås således lokalt analyseras och avvägas socialt och ekonomiskt och därmed lokalpolitiskt avgöras. I korthet innebär detta att riksnormalvärden ej accepteras - bilarna anvisas vägar utanför bebyggda områden, trafiken dämpas i stadskärnan genom begränsad trafikutbyggnad och den kollektiva trafiken ges förtur. Jag skall inte uppehålla mig vid dessa problem. Endast konstatera att de icke enbart är tekniskt betingade utan i högsta grad angår alla som ett gemensamt samhällsproblem.

Uppsalas tekniska service byggs ut: kanske Dalälvens vatten förs in i Upplandsåsen och våra reningsverk kompletteras för närsaltreduktion. Vi får allt bättre badvatten i Ekoln. Vår fjärrvärmeanläggning flerdubblas genom det snart färdigbyggda kraftvärmeverket

och vi skall då få renare luft. Vårt kollektiva trafiksystem utökas och vi kan lämna bilen och begränsa kostnaderna för vägarnas utbyggnad.

Mitt i detta ligger vår stadskärna, som även i framtiden inte bara skall vara stadens utan även länets centrala plats. En plats, där människor skall kunna trivas, träffas och mötas för arbete, vård, handel och rekreation och känna kontakten med det förflutna.

Låt oss göra en vandring i Uppsala innerstad. Vi börjar vid slottet, vars mäktiga byggnad är omgiven av vackra träd, som såväl vinter som sommar omramar kända uppsalavyer och speglar årstidernas växlingar. Stadens träd - en väsentlig del av dess miljö - vårdas och omhuldas. Härifrån blickar vi ut över uppsalaslätten med den utbredda bebyggelsen och vandrar sedan ner förbi Carolina Rediviva och Drottninggatan mot Odinslund - mottagningsplats för vårens ankomst den sista april. Morgondagens Uppsala ger oss här bilfriare miljöer än idag och de gamla byggnadernas mentala värdighet kompletteras med trädens skuggspel.

Sankt Eriks torg blir även i framtiden stadens handelstorg, där dagens trafik försvinner och vi återskapar tidigare trafikfria miljöer. Kulturens krav på bevarandet av befintliga miljöer går ej att förena med bilens krav på vidgade utrymmen. Den fria bilismen flyttas därför utanför stadskärnan, som i stället får en dämpad biltrafik, särskilda bussgator och stråk för cyklister och fotgängare. Åstränderna - stadens finrum - fredas från onödig trafik och friläggs för fotgängare och ger plats för olika kulturaktiviteter. Staden bevarar den Walmstedtska gården för egen representation, museiändamål och konsthantverk, utvidgar Upplandsmuseet och Dag Hammarskjöldbiblioteket, bevarar studentkrogen Gillet, anlägger gåvånliga ågator och bygger ett konstmuseum vid Slottsgränd vid en gånggata i stadens öst-västliga riktning.

Stadsparken blir entrén till de stora sammanhängande fritidsområdena i stadens södra och västra delar och hamnen förblir intakt - sommar och vinter - även om vissa vackra byggnaders vara eller icke vara i dess närhet måste beslutas. Ett är dock säkert: Flustret ligger kvar inbäddat i grönska och slottet dominerar Svandammen. Här börjar Trädgårdsgatan - gatan med det vackra namnet - i framtiden ungdomens och kulturens gata - med studentnationer, musikhus, konsthall, biograf, restauranger, kaféer. Vi kommer till en av Sveriges vackraste platser, Riddartorget, ett triangulärt torg, omgivet av enbart kända, vackra byggnader, i framtiden fredat från biltrafik och med en samlande iordningställd markyta, en given kulturplats.

En ny arkitektur med ny skala tränger in i den gamla staden. Några möjligheter att smita undan ansvaret för ny arkitektur i den gamla miljön finns inte. Arkitektur har den dubbla rollen att på en gång vara ett ingenjörsvverk och ett konstverk på en i förväg bestämd

plats. Även nya hus skall kunna åldras vackert och ödmjukt ansluta till tradition. Fasader studeras fram med känsla och anpassbarhet till form och system. Estetiska krav kan uppnås med hjälp av kompositioner av volymer, plan och linjer i proportion, balans, kontrast, spänning, samspel i färger, ljus och rymd. Det gäller att förena estetiska, praktiska och ekonomiska krav och med omgivningen nyskapa eller återskapa miljöer i den gamla stadskärnan.

Generalplan 69 föreslår ett sammanhängande kulturminnesområde i stadskärnan, där den totala kulturmiljön i första hand bör bevaras. Det gäller där att föranstalta om erforderligt skydd av värdefulla miljöer och byggnader i avvaktan på att lagstiftning om översiktlig planering hinner anpassas till de fordringar kulturarvet ställer, att finna användningar för kulturhistoriskt intressanta byggnader, vilka inte längre fyller sina ursprungliga ändamål, att inordna den äldre bebyggelsen i det fungerande samhället.

Det gäller att bevara den totala kulturmiljön, vilket bl. a. är samspillet mellan gator och byggnader, husgrupper och gårdsrum, gatuum och torgrum. Även modern bebyggelse kan infogas. Förutsättning är dock att nya byggnader anpassas i skala, färg och form till områdets helhet. Kvarterens gränser bibehålls, så att gator och öppna platser förblir oförändrade som rumsbildningar, även om vissa byggnader ersättes med nya. Moderna ytkrävande centrumfunktioner anvisas utrymmen i andra delar av stadskärnan.

Generalplanen och stadsplanerna beskriver framtiden, utgör handlingsprogram till en framtid, där människans livsvillkor är okända för planerare och politiker. Dagens diskuterade planer blir verklighet först år 1977 - 80 och är år 2000 endast 20 år gamla. Det nya skrämmer. Det är lätt att måla tidigare idyller mot den verklighetsförankrade nutiden. Det är lättare att beskriva det förgångna än att ge en bild av framtiden. Nostalgin blommar i vår stad. Det passiva ger politikern och planeraren med dagssländeprofil falsk popularitet. Ändå är det bilden av framtiden som måste manas fram. En framtid med förändrade livskvaliteter i arbete och fritid, nya kommunikationsmönster, ändrade hushållsgrupperingar och åldersstrukturer, nya former av kulturgemenskap i stad. Planera är att välja, välja är att avstå. Ett valår avstår man icke.

Till sist: Generalplan 69 är en idéplan, ett mönster till en väv. Varpen finns spänd. Trådarna är delvis mycket gamla, sköra och vackra, blandade med nya av olika valörer och styrka. Mönstret visar hur inslagen ger väven täthet och relief. Generalplanenämnden kommer att sköta skytteln. Jag har avslutat min del av arbetet med förhoppningen, att de olika spolarna får trådar spunna med intellektuell analys och ej med konventionellt kvottänkande och bekvämt habilt teknikertyckande och att inslagen inte grundas på politiska prestigeuppfattningar utan mer på mänskliga, intelligenta idébeslut om stadens framtid.