

Nr 188.

Av herr **Lindström**, om inrättande av en professur i stadsbyggnad vid tekniska högskolan.

I mars 1929 gjorde byggnadsstyrelsen framställning om utredning angående ordnande av undervisningen i stadsplanekonst jämte därmed sammanhängande ämnen. Oaktat stadsplaneväsendet i vårt land genom gällande bestämmelser numera kan anses i princip hava nått en hög ståndpunkt, äro yttrade byggnadsstyrelsen, förhållandena på detta område dock långt ifrån tillfredsställande, vilket väsentligen beror på den knappa tillgången på verklig sakkunskap på området. Styrelsen förklarade sig under sin verksamhet såsom den centrala statliga myndigheten inom stadsplaneväsendet hava förvärvat erfarenhet om, att de få fackmän, som specialiserat sig på området, icke närmelsevis räcka till för de många och i alltjämt stegrat tempo ökade arbetsuppgifterna. Under de 15 år, som gått sedan dess, har detta förhållande ytterligare accentuerats, och byggnadsstyrelsen har också under denna tid upprepade gånger framhållit, att undervisningen i stadsbyggnad måste utvidgas.

Vid tillsättande av sakkunniga för utredning av frågan om förbättrad undervisning i stadsplanekonst anför även statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 20 juni 1930 följande till statsrådsprotokollet: "Av den lämnade redogörelsen torde framgå, att ett bättre ordnande av utbildningen för stadsplanetekniker allmänt anses vara en angelägenhet av stor vikt. Jag delar denna uppfattning. Vid varje stadsmässig planering och bebyggelse gäller det att tillvarata betydande värden bland annat i ekonomiskt, socialt och estetiskt hänseende, och det är då naturligen av ej ringa betydelse, att stadsplanerna i möjligaste mån bliva goda organisationsplaner för samhällenas byggnadsutveckling. Att den sakkunskap på området, som härför kräves, för närvarande ej är till finnandes i erforderlig omfattning, har i det föregående påvisats. Det måste anses önskvärt, att åtgärder snarast vidtagas för avhjälpan av detta missförhållande." Ehuru bristerna nu, 13 år senare, äro ännu mer påtagliga, ha erforderliga åtgärder uteblivit.

I 1936 års statsverksproposition upptages frågan om förbättrad undervisning i stadsplanekonst, varvid statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet anför, att han "av den föreliggande omfattande utredningen funnit framgå, att den utbildning på området, som nu meddelades vid våra högre tekniska undervisningsanstalter, icke tillnärmelsevis motsvarar behovet av sådan undervisning. Från alla håll, ej minst från den kommunala sakkunskapens sida, har vitsordats behovet, för att icke säga nödvändigheten av en

komplettering av den högre tekniska undervisningen med en avsevärt utvidgad fackutbildning i stadsplanekonst. På grund härav, och sedan genom beslut av 1935 års riksdag länsarkitektorganisationen blivit ordnad, torde det vara erforderligt att vidtaga åtgärder i den angivna riktningen." Av skäl, som senare skola beröras, var man emellertid då ej beredd att vidtaga annat än provisoriska åtgärder. Dessa blevo dessutom av synnerligen blygsam omfattning.

Krav på bättre utbildning för fackmän, som arbeta på stadsplaneuppgifter, har också därefter mångfaldiga gånger kommit till uttryck. Här skall endast hänvisas till ett yttrande av ett antal arkitekter,¹ som anmodats av 1940 års sakkunniga för den högre tekniska undervisningen, att delge dessa sina synpunkter på arkitektutbildningen vid kungl. tekniska högskolan. De uttala att "i intet avseende torde undervisningen inom avdelningen vara i större behov av en snar och omfattande utbyggnad än beträffande stadsplaneringen". Med hänsyn till att behovet varit så starkt manifesterat, och att vederbörande statsråd så oförbehållsamt erkänt detta, som framgår av citaten här ovan, torde man nog på många håll ha räknat med att frågan skulle ha fått sin lösning. Men så har inte skett.

Stadsplaneutredningen 1942 har i sitt första betänkande behandlat frågan om snabbare handläggning av stadsplaneärenden. Utredningen påvisar, att under två år, som blivit särskilt undersökta, inte ens hälften av de stadsplane-förslag, som behandlats av Kungl. Maj:t, fastställts i obeskuret skick, och att i 30 % av alla fall fastställelse vägrats eller endast meddelats med väsentligt undantag. Detta är en chockerande hög kassationsprocent. Redan denna företeelse i och för sig borde leda till en allvarlig prövning av orsakerna. Den mest betydelsefulla orsaken torde dock ligga i öppen dag; stadsplanerna upprättas ofta ej av tillräckligt sakkunniga fackmän. Stadsplaneutredningen framhöll också, att den långa tid, som brukar åtgå för ett stadsplaneärendes behandling fram till fastställelsen, icke endast berodde på gällande regler för byggnadsärendens behandling utan även på att såsom stadsplaneförfattare anlätades personer, vilka icke kunna anses vara därtill tillräckligt kvalificerade. Man kan tillägga, att säkerligen avsevärt mycket större tidsbesparingar kunna uppnås genom en höjning av kvaliteten på stadsplanearbetet än med de nu redan beslutade förenklingarna i det administrativa förfarandet. Stadsplaneutredningen framhöll emellertid, att "även med god vilja sakna kommunerna många gånger möjlighet att komma till rätta med ifrågasvarande problem redan av den anledningen, att kompetent, sakkunnig hjälp icke står till förfogande". Utredningen finner också åtgärder påkallade för att råda bot på ifrågasvarande missförhållanden.

Situationen karakteriseras av att statsmakterna funnit nödvändigt att ge-

¹ Herrar Hakon Ahlberg, Moje Bergström, Paul Hedqvist, Ragnar Hjorth, Sven Ivar Lind, Gustaf Linden, Sune Lindström och Eskil Sundahl.

nom stadsplanelagen och byggnadsstadgan ålägga kommunerna omfattande skyldigheter för att trygga en ändamålsenlig och planmässig ordning vid samhällenas utbyggande, medan statsmakterna å andra sidan sedan länge underlåtit att vidtaga en av de åtgärder, som äro nödvändiga för att kommunernas insatser på detta område skola kunna bli effektiva och framgångsrika. Och detta trots att kostnaderna härför skulle bliva försvinnande små för statsverket vid jämförelse med de utgifter kommunerna bära för sitt stadsplaneväsende.

Under kriget har den bostadsreserv, som förefanns på hyresmarknaden, smultit samman och bostadsbrist uppstått på många håll. Man kan därför räkna med en betydande bostadsproduktion efter kriget för att undanröja de brister, som härvidlag uppstått genom produktionens inriktning åt annat håll under kriget. Härtill kommer att intresset för en höjd bostadsstandard i framtiden sannolikt kommer att bli allt större. Detta kommer att bli en kraft som driver fram nyproduktion liksom ombyggnader och saneringar. Bostadsbyggandet kan också väntas bli en av de viktigaste faktorerna i såväl socialpolitiken som arbetsmarknadspolitiken.

Den byggnadsverksamhet, som sålunda väntas, kan emellertid endast i begränsad omfattning med fördel tillkomma inom och i enlighet med nu gällande stadsplaner. I stor utsträckning motsvara nämligen dessa planer icke nutida bebyggelsesätt och nutida kvalitetskrav. Att bygga i enlighet med dem kan därför ofta innebära både ökade kostnader och att man erhåller en kvalitativt sämre bebyggelse eller endast endera av dessa olägenheter. För att undvika riskerna härför är ett omfattande planeringsarbete nödvändigt. Härtill kommer det faktum, att de planer, som finnas, ofta icke blivit väl avvägda till sin omfattning med tanke på de sannolika framtida markbehoven. På sina ställen ha alltför små områden planlagts, på andra håll ha alltför stora områden öppnats för bebyggelse.

Men icke endast bebyggelsefrågorna göra stadsplanearbetet aktuellt nu och efter kriget. Även trafikfrågorna anmäla sig här. Det torde stå klart att trafiken efter kriget kommer att bereda stora svårigheter. Cykeltrafikens omfattning kan visserligen beräknas minska något, men sannolikt ingalunda ned till den beskedliga storleksordning den hade i början och mitten av 1930-talet. Lättviktsmotorcyklarna torde komma i gång. Biltrafiken ökar. Det väsentligaste i allt detta är att hela befolkningen ökar sin rörlighet. Man kan mycket tydligt iakttaga en tendens i denna riktning, och med höjd levnadsstandard lära vi få räkna med en accentuering av denna tendens. Många nu gällande stadsplaner ha utarbetats under 1920-talet, då man ännu icke hade förutsättningar att överblicka de konsekvenser, som trafikutvecklingen skulle komma att medföra. Under 1930-talet voro kraven på trafikledernas utformning i ständigt stigande, och det är påtagligt att gator och trafikplatser sådana de utformats i gällande stadsplaner ofta framstå som helt otillfredsställande

sedda i belysning av den utveckling 30-talet medförde och ännu mer med tanke på den kommande. Faran består främst i att riskerna för trafikolyckor öka, men därjämte också i att trafikapparaten blir ineffektiv och obekvä. Översyn och omarbetning av många stadsplaner äro därför påkallade.

Tidigare har dokumenterats, hur starkt behovet av sakkunnig arbetskraft till planlägningsarbetet har varit och att detta behov icke tillnärmelsevis kunnat täckas. I en nära framtid kommer sannolikt såväl bebyggelseutvecklingen som trafikutvecklingen att ställa ännu mycket större kvalitativa och kvantitativa krav på stadsplaneringen än hittills. Dessa krav torde aldrig kunna komma att helt tillmötesgå, så som situationen redan utvecklat sig. I många fall lära väl nya kapitalinvesteringar i bebyggelse, gator och vägar komma att ske enligt gamla planer i mindre lämpliga eller olämpliga former. I andra fall kommer det uppenbart olämpliga i de fastställda formerna att fördröja eller förhindra genomförandet av eljest önskvärda arbeten. Men mycket, ja kanske det väsentliga, skulle ännu kunna uppnås om man snart kunde genomföra en vidgad utbildning av stadsplanefackmän. En sådan utbildning måste då inriktas både på att frambringa nya årskullar av väl skolade yngre fackmän och på att genom speciella kurser ge de på stadsplaneområdet redan verksamma fackmännen tillfälle att förnya och berika sina kunskaper.

Det förslag till ordnande av utbildningen i stadsplanekonst, som framlades 1933 av inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga, ledde icke till frågans lösning. Mot förslaget gjordes den erinran, att undervisningen i stadsplanekonst blivit alltför omfattande för att på föreslaget sätt kunna inordnas i undervisningen vid tekniska högskolan. I fråga om lärarkrafter innebar förslaget att ämnet skulle företrädas närmast av en professor och en speciallärare. Högskolan ansåg sig med hänsyn till de erinringar, som gjorts, ej böra framlägga förslag till definitiv lösning av frågan utan föreslog 1935 en provisorisk utbyggnad av undervisningen, varigenom viss erfarenhet kunde vinnas. Enligt högskolans mening var det dock önskvärt, att en professur kunde komma till stånd inom en tämligen nära framtid. Detta högskolans förslag ledde dock i fråga om ämnet stadsbyggnad endast till en ganska blygsam justering uppåt av undervisningsskyldigheten för speciallärare i ämnet. Tidigare arvode om 3 600 kronor om året höjdes 1936 med 1 400 kronor. Samtidigt inrättades också en speciallärartjänst i tillämpad stadsbyggnadsrätt med ett arvode om 1 800 kronor om året. Det starkt omvittnade behovet av bättre utbildning i stadsbyggnad hade alltså denna gång icke kunnat framtvinga en lösning därför att de lämpliga formerna härför ej syntes klarlagda.

Senare upptages denna fråga ånyo till utredning, denna gång inom tekniska högskolan. Som resultat härav föreslås, att utbildningen i stadsbyggnad till en del inordnas i den ordinarie undervisningen vid högskolan och till en

del meddelas i tilläggskurser, som inhämtas efter avlagd examen, strax därefter eller längre fram. I fråga om lärarkrafter föreslås inrättande av professur, till vilken även skulle knytas biträdande (adjungerade) lärare i samhällslära samt i gatu-, vatten- och avloppsteknik. Under hänvisning bl. a. till denna utredning begär högskolan inrättande av professur i ämnet och upp-tar denna i riksdagspetita för 1943/44.

1940 års sakkunniga för den högre tekniska undervisningen ha sedermera i sitt förslag upptagit en likartad anordning för undervisningen i stadsbyggnad, ehuru adjungerade lärare i ämnet icke inrymts i organisationsplanen. Ett antal arkitekter, som av sakkunniga anmodats delgiva sina synpunkter på arkitektutbildningen vid tekniska högskolan, hava också föreslagit en principlösning, som helt svarar mot resultatet av den inom högskolan gjorda utredningen.

Ehuru vissa detaljfrågor givetvis kunna bli föremål för skilda meningar och fortsatt diskussion, torde man alltså nu kunna utgå ifrån, att huvuddragen i stadsbyggnadsundervisningens lämpliga ordnande utretts och vunnit erkännande. De saksäl, som tidigare kunnat motivera att man åtnöjts med provisoriska anordningar, ha sålunda bortfallit.

Genom den uppdelning av stadsbyggnadsundervisningen, som föreslagits, i en del som inrymmer i den obligatoriska undervisningen vid tekniska högskolan och en som frivilligt kan inhämtas senare, vinnes att undervisningen i ämnet under de obligatoriska studieåren kan ges en allmän och grundläggande karaktär medan den i tilläggskurserna kan specialiseras i olika grad och givas olika inriktning allt efter föreliggande behov. Man bör även räkna med två typer av tilläggskurser, dels sådana som syfta till en allsidig påbyggnad av den grundläggande kursen, dels sådana som syfta till att belysa vissa aktuella problem. De av 1940 års sakkunniga omnämnda "avancerade" föreläsningarna torde med fördel kunna ingå som kärnan i dylika kurser av olika slag.

Utan vidare utläggningar torde sålunda vara klart, att den ifrågasatta organisatoriska ramen först och främst skulle kunna bereda möjlighet för yrkesmän, som nu äro verksamma inom stadsplanefacket, att följa föreläsningsserier och kurser, som upptogo särskilt angelägna problem till behandling. Man är berättigad att räkna med att en ganska omedelbar effekt kunde ernås härav för det praktiska stadsplanearbetet. Därefter skulle de fackmän, väl närmast yngre, som önska specialisera sig på stadsbyggnadsområdet, kunna få en allsidigare och fördjupad utbildning, och stadsplaneväsendet i landet inom relativt kort tid kunna få tillgång till arbetskraft med avsevärt bättre skolning och förutsättningar för arbetsuppgifterna än hittills.

Vad ovan sagts torde tillräckligt belysa behovet av att en professur i stadsbyggnad snarast möjligt inrättas vid tekniska högskolan. Jag tillåter mig därför hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära inrättande av en professur i stadsbyggnad vid kungl. tekniska högskolan.

Stockholm den 22 januari 1944.

Rickard Lindström.