

1965 Umeå universitet invigs

Någon självklarhet på förhand var det knappast, att man 1965 skulle inviga ett universitet i Umeå. Istället var detta ett resultat av ett långt och hårt arbete med att för det första framhäva behovet av högre utbildning i Norrland; för det andra de särskilda fördelar som gjorde det lämpligt att placera sådana utbildningar just i Västerbottens residensstad.

Bland 1950-talsprojekten beskrivs dels arbetet med att förbättra Umeå lärda förmåga genom att förbättra biblioteksstandarden, dels arbetet med att få hit Tandläkar- och läkarhögskolan.

Ännu när man den 5 december 1960 invigde juls skyltningen genom att i skyltfönstret på **Åkerbloms bokhandel** ställa ut "en livslevande professor", så sägs det ha blivit en så uppskattad attraktion, att det orsakade trafikstockning.

På 1960-talet höjdes statens ambitioner att ge allt större studentgrupper högre utbildning. Det skedde bland annat med hänvisning till den grundliga universitetsutredning som tillsattes 1955, först ledd av **Ragnar Edenman**, senare av Uppsala universitets rektor **Torgny Segerstedt**. Under sju års tid redogjorde utredningen i en rad betänkanden för brister och lösningar. I **SOU 1959:45** ville man således ännu inte skapa något Norrlandsuniversitet. Men man slog fast, att om så skulle ske fanns knappast någon konkurrent till Umeå. Tills vidare fick staden 1961 nöja sig med ett besked om en socionomutbildning.

Redan 1962 visade det sig emellertid, att de tidigare utredarna hade snålat i sina prognoser över antalet framtida studenter. Nu verkade det behövas långt fler utbildningsplatser – inte hundratals fler, utan tusentals. Därför fick 1962 års Umeåkommitté i uppdrag att beräkna hur stort universitet som behövdes för Norrland. Utredarna tyckte att man skulle satsa på matematisk-naturvetenskapliga ämnen, samt samhällsvetenskap.

Rätten för den högre utbildningen i Umeå att kalla sig universitet kom redan den 1 juli 1963, men det tog ett tag innan man hade byggt ut den kompetens, som alltså tidigare bara bestod i medicin och odontologi. Först ut var, **matematik** och **statistik**, sedan följde **fysik, nationalekonomi, kemi** och **statskunskap**. De fyra ämnesgrupperna bildade 1965 fakulteter enligt traditionellt namnbruk: **medicinsk, odontologisk, matematisk-naturvetenskaplig** samt **filosofisk** för de samhällsvetenskapliga ämnena. Förste rektor blev cancerforskaren Lars Gunnar Larsson. Lärarutbildningen tillhörde inte universitetet, fastän där bedrevs språkundervisning som kunde utgöra en grund för en framtida **humanistisk fakultet**. Men först 1968 inrättades en sådan, bland annat med undervisning i historia och i museivetenskap.

Den 17 september 1965 invigde **kung Gustav VI Adolf** Umeå universitet. Då kunde man också beskåda modeller av det universitetsområde, som påbörjat. Byggnadsstyrelsen hade 1962 låtit arkitekten **Hans Brunnberg** planera. Umeå stad hade som avtalat skänkt marken, efter att ha dragit vatten och

avlopp. De flesta husen färdigställdes åren 1967 till 1972, och ritades av A4 Arkitektkontor och **Lennart Lundström**.

Universitets förste rektor var professor **Lars-Gunnar Larsson**, som hade tillträtt sin tjänst redan 1964 – då räknade Umeå universitet också 1000 studenter; året efter hade siffran stigit till 2000. Ämnenas utveckling leddes samtidigt av 43 professorer.

En senare studie av antalet högskoleutbildade anställda visade att deras andel ökade snabbare i Norrland än i övriga landet, åren 1970 till 1985, från 4,5% till 8%. Det är ett mått på nyttan av ett universitet – att utbildningsnivån höjs både hos den befintliga befolkningen och genom inflyttning.

1966 Trafikplan och generalplan

På liknande vis som vid arbetet med 1957 års regionplan, valde drätselkammaren i början av 1960-talet att anlita en konsultbyrå, när man bland annat ville inventera förutsättningarna och de framtida behoven i stadens gatu- och vägnät. Orrje & Co arbetade under slutet av 1960-talet fram en hel serie av undersökningar om befintlig trafik och prognoser om framtiden.

Bland de stora problematiska frågorna fanns frågan om de stora lederna för tillfarts och genomfartstrafik, broarna över älven, parkering i centrum och vid perifera handelscentra, samt kommunikationerna mellan stadens allt fler och allt större stadsdelar. Kyrkbron beslutades i juni 1966, men skulle invigas först 1975: se vidare 1971 års projekt. 1965 överläts busstrafiken till det kommunägda Umeå lokaltrafik AB (ULTRA). Ett särskiljande experiment med en plogad vinterväg över Kvarken till Vasa vårvintern 1966 framstår i sammanhanget bara som ett kuriöst inslag.

Utöver kapaciteten i transportsystemet var trafiksäkerhet numer en viktig ambition. Miljö- och kulturfrågor började höras av men var ännu underordnade. I denna prioriteringsordning skiljer sig Umeå knappast från resten av landet.

Redan på 1950-talet stod det klart att ökat välstånd medförde ökad biltrafik. Ett första trafikljus installerades i Umeå redan 1959. När Sverige började bli ett av de biltätaste länderna i Europa föll det sig så naturligt att rikta blickarna mot det på detta område världsledande USA. Det verkade helt enkelt som att utvecklingen i Sverige liknade den i USA. Hur många bilar hade man där, hur hanterades städernas trafikproblem och hur kunde man i Sverige återanvända dessa lösningar?

Dessa frågor och deras olika svar studerades särskilt vid de tekniska högskolorna i Stockholm, Göteborg och Lund. Teorierna påverkade i sin tur stadsplanepraktiken, särskilt i de stora städerna. Även Vägverket, som ju under kommunikationsdepartementet ansvarade för landets övergripande transportnät, byggde upp ett nytt slags expertkunskap om biltrafikfrågor. Bland annat började man prioritera trafiksäkerhet och lyckades redan 1963 införa obligatorisk kontrollbesiktning av bilar.

De stora konsultbyråerna skaffade sig också kunskap både om de gällande teorierna och om de olika lösningar de själva var med om att ta fram i olika städer. På 1970-talet skulle det nya Västerbottens Arkitektbyrå VAB bli en viktig medhjälpare. På 1960-talet anlätades istället konsultfirman Orrje & Co., som specialiserade sig på trafik- och stadsplanefrågor. Ett första uppdrag var att projektera en bro över älven i Östra Kyrkogatans förlängning. I april 1963 fick man också i uppdrag att göra en analys och prognos av trafiken i Umeå. Arbetet följdes också av Länsarkitekten Åke Lundberg. En av Orrjes främsta arkitekter verksam i Umeå var Adam de Bekassy.

Ett vanligt antagande var att det i Umeå liksom i resten av landet på 1980-talet skulle finnas 635 bilar per 1000 invånare. Vid slutet av 1960-talet fanns det visserligen bara 330 bilar per 1000 invånare i Umeå. Det ansågs med rätta

bättre att dimensionera vägarna för framtida behov. Om man 1963 räknade 18 000 bilar över älven ett normalt dygn så trodde man att 60 000 bilar skulle passera vid slutet av 1980-talet. Lyckligtvis, får man väl säga, var den framtida ökningen rätt kraftigt överskattad.

Huvudskälet var att staten alltsedan 1947 önskat att alla större kommuner inrättade så kallade generalplaner för vad som skulle byggas och för att ange vilka slags verksamheter som skulle pågå i olika stadsdelar. Eftersom Umeå hela tiden skaffat sig nya ambitioner hade tiden aldrig tyckts mogen för att slå fast exakt hur man tänkte gå vidare. En generalplan behövde emellertid inte lämnas till regeringen för att bli lag, utan den kunde användas som ett diskussionsunderlag genom att ställas ut i kommunen. Det var på detta vis Umeås omfattande generalplan från år 1967 användes.

1967 var också året då det nyinrättade Statens planverk från Byggnadsstyrelsen övertog det övergripande ansvaret för regionala och kommunala planeringsfrågor. Ansvarig minister efter Gösta Skoglund blev Olof Palme.