

Kulturhistorisk förundersökning

Navet

Kungsängen 24:2

Uppsala stad

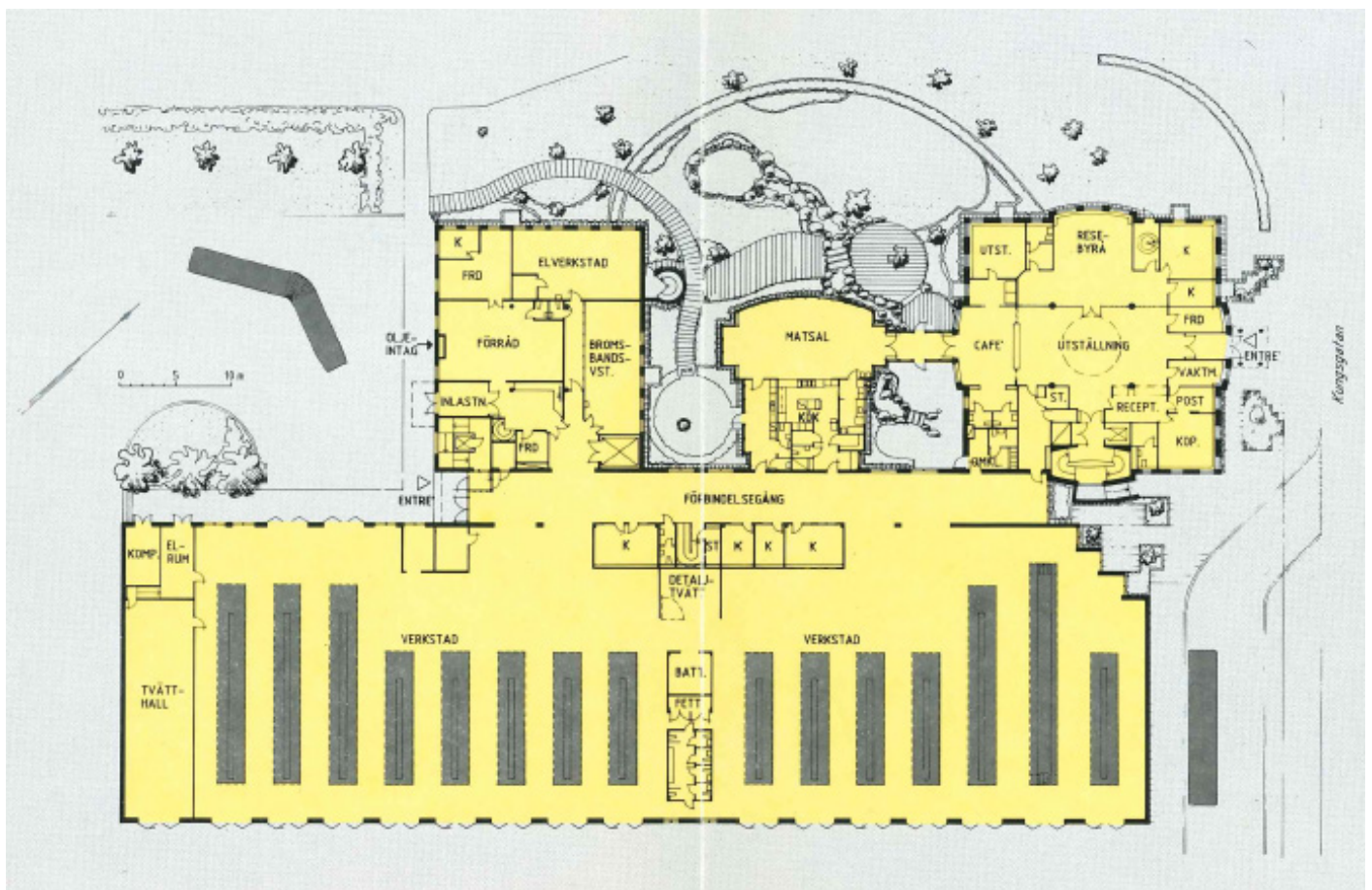
Uppsala kommun, plan- och byggnadsnämnden. Dnr PBN 2017-000789, 2020-06-03

white

Objekt	Beställare	Omslagsbild	Ansvarig	Handläggare	
Objekt: Adress: Kommun: Landskap: Län:	Navet Kungsgatan och Strandbogatan Uppsala Uppland Uppsala län	Stadsbyggnadsförvaltningen, Uppsala kommun, Avdelningen för mark och exploatering. Kontaktperson: Henrik Modigh	Åke Eson Lindman 1991	Jan Perotti <i>Ansvarig antikvarie och uppdragsledare</i> White Arkitekter AB Östgötagatan 100, Stockholm Tel. +46 8 402 25 79 jan.perotti@white.se	Karolina Mellberg <i>Arkitekt</i> Tel. +46 8 518 365 84 karolina.mellberg@white.se

Innehåll

Inledning	4
Bakgrund och omfattning	4
Kulturhistorisk förundersökning	4
Kulturhistoriskt värde	4
Kulturhistorisk karaktärisering	4
Författningsskydd	4
Historik	5
Karaktärisering	11
Kulturhistorisk värdering	15
Källor	16



Inledning

BAKGRUND OCH OMFATTNING

White arkitekter AB har på uppdrag av Uppsala kommun, avdelning mark och exploatering utfört en kulturhistorisk förundersökning för byggnaden Navet på fastigheten Kungsängen 24:2. Byggnaden uppfördes i början av 1990-talet som kontor och verkstad för. Byggnaden har idag inte skydds- eller varsamhetsbestämmelser i detaljplanen.

Kungsängen i Uppsala är ett tidigare centralt industriområde som nu är i en pågående omvandling för att utgöra en utvidgning av Uppsalas stadskärna. Tidigare har gränsen gått vid Strandbogatan där industriområdet på ett tydligt sätt har separerats från stadskärnan. I den pågående omvandlingen ska det nya Kungsängen, vad gäller stadsstruktur och innehåll, bli en förlängning av stadskärnan. En stor del av området är redan bebyggt. Den nya detaljplanen för fastigheten Kungsängen 24:2, där byggnaden Navet står, har inte vunnit lagat kraft.

Denna rapport utgår ifrån arkivmaterial, databaser, litteratur, platsbesök och en intervju med Björn Odéen som var ansvarig arkitekt, då verksam på Matell arkitekter. Föreliggande förundersökning innefattar kulturhistorisk värdering och kulturhistorisk karaktärisering. Analysen fokuserar på byggnaden Navets kvaliteter som ett historiskt byggnadsobjekt samt dess kulturhistoriska värde.

KULTURHISTORISK FÖRUNDESRÖKNING

En förundersökning är avsett att fungera som verktyg i en förstudie eller under projekteringsfasen, när en byggnad står inför en förändring. Det visar på grundläggande förhållningssätt för aktuellt kulturarv.

I förundersökningen beskrivs den historiska utvecklingen och hur objektet utvecklats till vad det är idag. Dokumentets syfte är att, utifrån det historiska materialet, beskriva byggnadens tillgångar i form av kulturhistoriska värden och karaktärsdrag.

KULTURHISTORISKT VÄRDE

Kulturhistoriskt värde avser företeelsers förmåga att förmedla kunskap och förståelse om historiska skeden, sammanhang och människors livsvillkor över tid. Det kan omfatta såväl upplevelser som historisk fakta eller berättelser förknippade med ett objekt eller område.

En byggnads kulturhistoriska värde hänvisar till flera delar i Plan- och bygglagen, PBL, bl.a. PBL 2 kap 6 § samt PBL 8 kap 9 och 13 §§. Det är dock inte fastställt vare sig i lagtext eller rättspraxis vad kulturhistoriskt värde är.

Värderingen i denna analys utgår från en nulägesbedömning av byggnadens kulturhistoriska kvalitéer och karaktärisering. I arbetet har olika bedömningsgrunder vägts samman och fungerat som grund för värderingen. Grundläggande är Riksantikvarieämbetet *Plattform* samt modellen *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse* av Axel Unnerbäck. Modellen bygger på att det kulturhistoriska värdet är uppbyggt av dokumentvärden, upplevelsevärden och förstärkande värden.

KULTURHISTORISK KARAKTÄRISERING

Byggnaders och bebyggelseområdets karaktärsdrag är en hänvisning till PBL 2 kap 6 §. Genom att ta hänsyn till karaktärsdragen värnas bebyggelseområdets historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden. Därmed undviks förvanskning i enlighet med PBL 8 kap 13 §. En kulturhistorisk karaktärisering syftar således till att ange vilka kulturhistoriska karaktärsdrag ett bebyggelseområde har, så att dessa kan värnas särskilt.

För beskrivning av byggnaden Navet och dess karaktärsdrag har Boverkets *Checklista karaktärsdrag* använts.

FÖRFATTNINGSSKYDD

Detaljplaner

Kungsängen 24:2 omfattas av detaljplan DP56B "kv Hovstallängen" från 1989.

Ny detaljplan för området är under utredning. I bedömningen och riktlinjer för fortsatt arbete står det som en punkt: "*Att undersöka möjligheten att bevara hela eller delar av den postmodernistiska bebyggelsen från 1990-talet och att utreda möjligheten att i så fall lyfta bebyggelsens kulturhistoriska värde genom en skydds- eller varsamhetsbestämmelse i detaljplan.*"

Byggnadsminne

Inom området finns inga byggnadsminnen som omfattas av lagen om byggnadsminnen (SFS 1960:690; 1976:440).

Fornlämningar

Inom området finns inga registrerade fornlämningar.

Riksintresse

Navet ligger i direkt anslutning till ett område som är av riksintresse för kulturmiljövården, Uppsala stad C40. Gränsen går utmed Stranbodgatan. Riksintresset är endast relevant i det fall en eventuell förändring medför indirekt och påtaglig skada.

Historik

KUNGSÄNGEN

Stadsdelen omfattar idag den södra delen av gamla stadskärnan, ängarna söder om den gamla stadsgränsen samt det område som fram till nyligen inrymde ett av Uppsalas största industriområden. Här har sen mitten på 40-talet Uppsala buss AB haft sina uppställningsplatser, verkstads och kontorslokaler. Då Kungsängen är under en stor förändring från industriområde till innerstad ska Uppsala buss flytta och området omvandlas från industri till stad.

ÅKERMARK - INDUSTRI - INNERSTAD

Ända fram till slutet av 1800-talet slutade stadsbebyggelsen vid Strandbodgatan och Kungsängstull. Det stora ängsområdet Kungsängen tog vid där stadsbebyggelsen tog slut. Strandbodgatan kantades av packbodar där stadens köpmän kunde förvara sina varor som skeppades hit via Fyrisån. Innan varorna kunde tas in i staden skulle dom passera tullhuset som då låg vid gatans slut nere vid ån. Årummet längs Fyrisån var i mitten på 1800-talet stadens huvudstråk.

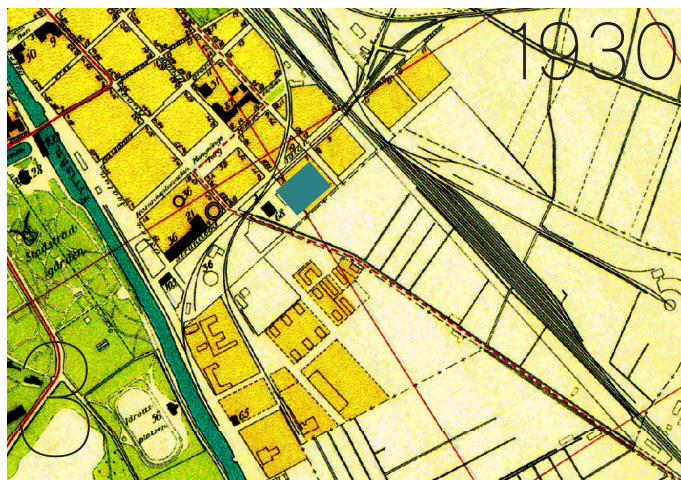
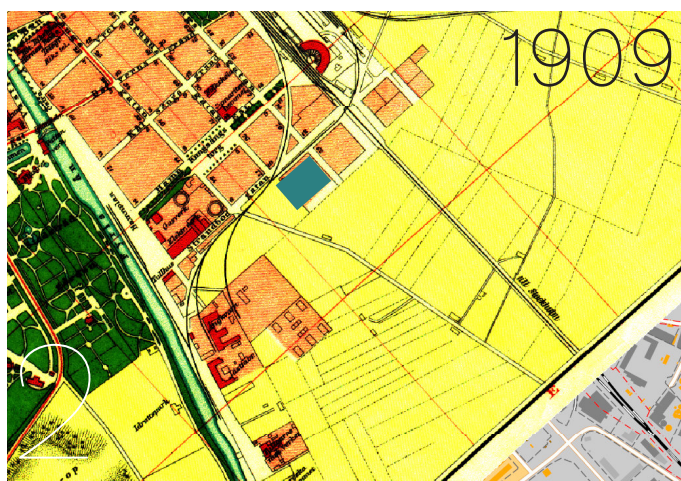
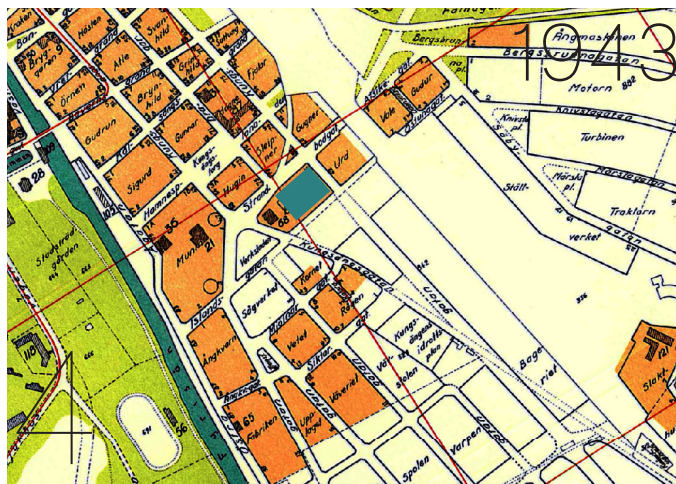
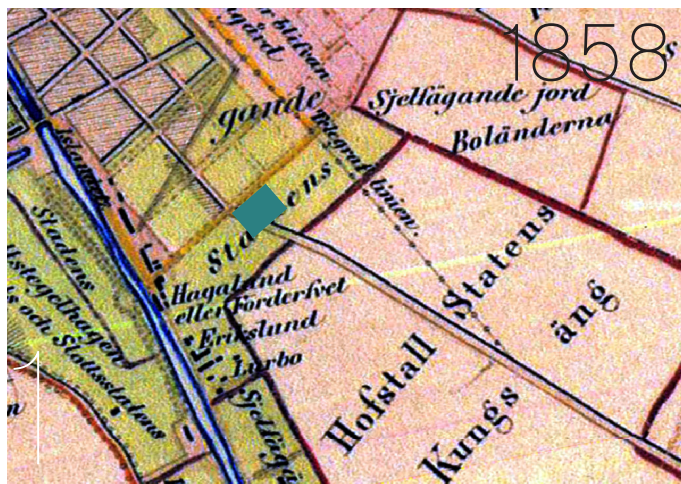
På 1880-talet började man planera för en stor utbyggnad av Uppsala stad. Den nya stadsplanen innebar en fyrdubbling av Uppsala stads yta och omfattade då även Kungsängen. Det område som planlades sträckte sig ner till Kungsängsesplanaden. Kungsängens läge med närheten till bra transporter via Fyrisån och järnvägen gjorde att stadsdelen började växa fram som ett större industriområde. Bebyggelsen som växte fram i Kungsängen bestod då främst av industri- och hantverksbyggnader. Några företag som etablerades i området var bl.a. Uppsala Angqvarns AB-nuvarande Cerealia - (1874), Tullgarns gjuteri och mekaniska verkstad (1899) och Lindvalls kafferosteri (1914).

I början av 1900-talet uppfördes ett område med arbetarbostäder i Kungsängen till Ångkvarnens anställda. Bostadsområdet har tills nyligen varit som en enklav av bostäder i industriområdet. När nu industriområdet omvandlas till bostadsområde, blir dom äldre bostadshusen del av den nya stadsplanen.

En annan byggnad som bevaras vid omvandlingen är köttbesiktningsbyrån. Den uppfördes år 1929 på kobacken som sen en tid tillbaka varit marknadsplatsen för kreaturshandel på Kungsängen. Den ritades av stadsarkitekten Gunnar Leche och togs i bruk vid årskiftet 1930. Den är placerad i nära anslutning till "Navet".



1. Strandbodgatan 1901. Foto: Alfred Dahlgren.
Källa: Digitalt museum
2. Kobacken Kungsängstull 1940.
Källa: Digitalt museum
3. Köttbesiktningsbyrån 1930.
Källa: Digitalt museum



=Navets placering idag

1. 1858: Gustav Ljunggren. Källa: Uppsalakartan
2. 1909: Gösta Laurell. Källa: Uppsalakartan
3. 1930: Erik Nohldén. Källa: Uppsalakartan
4. 1943: Erik Nohldén. Källa: Uppsalakartan
5. 1952: Flygfoto. Källa: LM
6. 1958: Mats Levan. Källa: Uppsalakartan
7. 1980: Flygfoto. Källa: LM

UPPSALA BUSS

Kungsängen 24:2 där byggnaden "Navet" står har sedan mitten på 40-talet tillhört Uppsala buss.

Uppsala buss grundades som bolag år 1905 under namnet Upsala Spårvägs AB, men då i privat regi. Ett år senare invigs spårvägslinjenätet.

I samband med den allt snabbare stadstillväxten på tidigt 30-tal började man se spårvägen som en belastning. Den snabba stadsutbyggnaden skapade behov av smidiga och flexibla trafiklösningar. Spårvagnarna tog mycket plats på dom trånga gatorna i centrum, varje förändring var väldigt kostsam och krävde tidsödande förarbete. Samtidigt hade spårvagnsparken börjat bli föråldrad och var i behov av nyinvesteringar. År 1930 beslutade bolagsstämman för Upsala Spårvägs AB att ändra i bolagsordningen så att bolaget även skulle kunna bedriva busstrafik.

Det fanns då redan bussar på Uppsalas gator, så kallade "landsbyggsbussar" som hade börjat köra på gatorna redan 1919. Man tog bussarna för att handla eller ta med varor till försäljning på marknader och torghandel. Bussarna åkte så långt in till centrum som det var möjligt och det blev snabbt ett bekymmer på innerstadens smala gator. Bussarna stod dessutom kvar i centrum in på eftermiddagen tills dess att man utträttat det man skulle. År 1928 fanns "busskvarter" (avgångs- och slutstationer) på tretton olika platser i innerstaden.

Problemen med landsbyggsbussarna och spårvägstrafiken gjorde att man började se över kollektivtrafiken. År 1937 presenterade kommunikationsnämnden en utredning med förslag till lösning av kollektivtrafiken inom innerstaden. Förslaget gick ut på att spårvägstrafiken skulle läggas ner och ersättas med busstrafik. Planen var också att ett nytt trafikbolag skulle bildas med Uppsala stad som huvudägare. Spårvägen drevs då fortfarande i privat regi och staden hade inget direkt ansvar över kollektivtrafiken. År 1939 får staden aktiemajoritet i bolaget och övertar mer och mer kollektivtrafiken.

Övergången från spårväg till busslinjetrafik dröjer på grund av det rådande världskriget och restriktioner vad gäller drivmedel. Men vid fredsåret 1945 fanns det inte längre någon begränsning för att bygga ut busstrafiken. Samma år utbryter det en brand i spårvagnshallarna i Eriksdal, "midsommarbranden". Nästan alla spårvagnar förstörs, endast spårvagnarna som är ute i trafik klarar sig. Detta påskyndar stadens övergång till busstrafik.

1944 tog man beslut om ett nytt bussgarage och verkstadslokaler i det nya industriområdet i Yttre Kungsängen, den plats den har idag. Stadsarkitekten Gunnar Leche var ansvarig arkitekt och 1947 stod verkstadsbyggnaden och busshallarna klara.

I december samma år påbörjades den reguljära busstrafiken i staden. År 1953 ersattes den sista spårvägslinjen med buss och år 1972 byter "Uppsala Stads Trafik AB" namn till "AB Uppsala buss".

Tidigt 1990-tal har Uppsala buss en fordonspark på 200 bussar, samt ett antal specialfordon och bilar. Bolaget har då även åtagit sig färdtjänst och skolskjuts. En modernisering och utökning av lokalerna krävs, flera kontorsplatser behövs samt en förbättrad arbetsplats för verkstadsarbetare och busschaufförer. Sedan slutet av 80-talet hade man börjat planera för nya kontors- och verkstadslokaler på Uppsala buss mark i Kungsängen.



1. Foto: Nya bussar vid garaget. Foto: Uppsala-bild.
Källa: Digitalt museum

2. Leches busstorn från 1947. Foto: White

Historik

NYA KONTORS OCH VERKSTADSLOKALER

I slutet av 80-talet får Byggprojektering Bo Hallman AB uppdraget att rita nya verkstads och kontorslokaler för Uppsala buss AB genom beställare Christer Edefalk. Bo Hallman hade då stor erfarenhet av liknande projekt åt bland annat SL och var kunnig inom de tekniska bitarna som denna typ av byggnad krävde. Hallman anlidade Björn Odéen på Matell Arkitekter som arkitekt. Hallman var sedan tidigare bekant med Odéen som då var VD för Matell arkitekters stockholmskontor. Övriga inblandade var projektledare Lennart Vågström och landskapsarkitekt Susan Pedget från Matell arkitekter.

Funktionerna i det nya byggnadskomplexet delades upp i olika byggnadsvolymer som sammanlänkades till en helhet - huvudkontoret, en personalbyggnad, en verkstadsbyggnad och en personalmatsal. Mellan huvudkontoret och personalbyggnaden ritades en glasgång där man kan röra sig längs med verkstaden och se vad som pågår där, utan att behöva gå igenom själva verkstadslokalerna. Ut mot Strandbodgatan anlades en parkmiljö som rekreation för de anställda. I direkt anslutning till den, och centralt mellan övriga funktioner, är personalmatsalen, en glaspaviljong omgiven av grönska. En tanke var enligt Björn Odéen att det skulle var en plats där "blåskjortorna och vitskjortorna skulle mötas".

När byggnaden ritades fanns det en plan på att ha flera verkstadslokaler utplacerade runt om i staden. Den nya verkstadslokalen skulle med andra ord kunna komma att rivas. Eftersom det endast var en fråga som diskuterades ritades verkstadslokalerna för att stå länge och hålla. Den höga ambitionsnivån beträffande hållbarhet och materialval kom därför att gälla hela byggnadskomplexet. Man arbetade därför med hållbara och påkostade material så som, tegel och stålpartier.

Det var viktigt att verkstadshallarna skulle hålla för det hårda slitaget när bussarna åkte in och ut och därav arbetade man med stålpartier och tegel. För den tekniska biten i verkstadshallarna stod som sagt Bo Hallman. Den nya ljusa verkstaden gav förbättrade arbetsförhållanden för reparatörerna där dom kunde arbeta på golvnivå med bussarna upplyfta istället för att själva kliva ner i smörjgropar.

Bo Hallman ritade även personalbyggnaden som är en enklare och inte lika påkostad byggnad som huvudkontoret. Personalbyggnaden innehöll förråd, omklädningslokal, utbildningslokaler, gymnastik, bordennis, relaxrum, solarium och bastu. Björn Odéen ritade huvudkontoret, matsalen och förbindelsegången. Han stod även för planen och byggnadsvolymernas förhållande till varandra och omgivning. Han tillsåg att byggnadskomplexet fick en sammanhållen gestaltning.

År 1991 invigs de nya lokalerna. Huvudkontorsbyggnaden ritades i klassicistisk stil med en ovanligt hög nivå avseende material och detaljering. På entréplanet möts man av ett öppet rum med ett glastak som var tänkt som utställningsrum. Övriga funktioner på entréplanet är cafeteria, reception och kontorslokaler. Högre upp i huset återfinns mindre kontorsrum längs fasaderna och ett öppet rum i mitten med en smal rund trappa där himmelsljuset flödar in från lanterninen i byggnadens kärna. Trappan ritades medvetet smal så att det inte går att mötas, detta för att minimera "spring" i trappan.

Huvudkommunikationer sker i trapphuset som ligger mot fasaden vid verkstadsbyggnaden. Arkitekterna arbetade med olika sorter och kulörer av kalksten på golven och socklar. Träpartier och dörrar specialritades för byggnaden. Generellt ritades mycket detaljer. Infärgad blå betong användes till invändiga kolonner samt kolonnerna i portiken vid huvudentrén. Den blå infärgade betongen användes även för väggarna i huvudtrapphuset. Eftersom den blå färgen är dyr avtog den gradvis ju längre upp mot himmelen man kom.

Det var även viktigt med konsten i byggnaden och att konstverken skulle integreras i byggnaden. För detta anlidades flera lokala konstnärer.

Enligt Björn, som White arkitekter träffade för en intervju den 26e maj 2020, var Navet ett lustfyllt projekt där det fanns möjlighet att utforska material och att det var ett bra samarbete mellan alla involverade. Anledningen till att byggnaden fick en klassicistisk uttryck var Björns förtjänst.



Foto: Åke Eson Lindman 1991
Byggnaden sedd från Strandbodgatan

ARKITEKTERNAS BESKRIVNING 1991

"Tanke:

Vi vill att Uppsalabuss nya anläggning skall vara en vacker arbetsplats som man är stolt över.

Vi vill att platsen skall berätta om stadens entré.

Vi vill knyta an till en tradition av omsorgsfullt byggande med hantverket som tecken.

Form:

Vi använder oss av kvadrater, rektanglar och cirklar.

Vi rör oss genom en följd av rum i byggnaderna och i trädgården.

Vi ordnar planer och fasader med klassicismen som förebild.

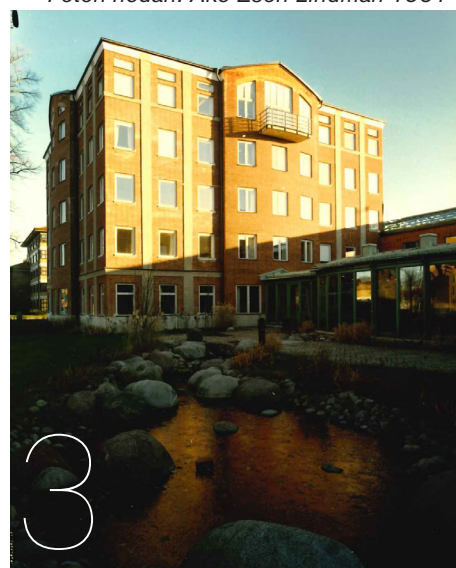
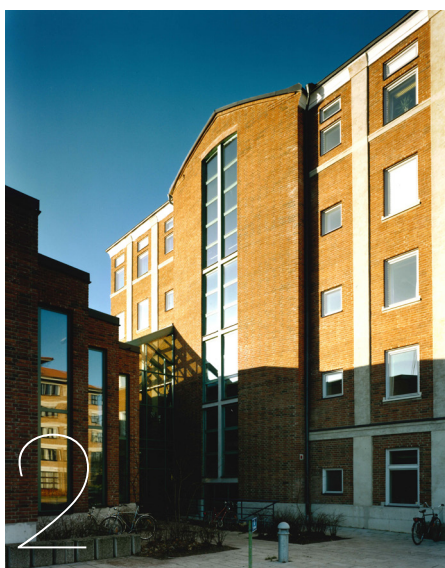
Form:

Vi använder "gatan" som en mötesplats för alla.

Vi skapar med dagsljuset behagfulla rum.

Med hjälp av konsten förstärker vi rummets funktioner."

Foton nedan: Åke Eson Lindman 1991



1. Huvudkontorets fasad ut mot Kungsgatan.

2. Mötet mellan huvudkontoret, förbindelsegången och verkstadsbyggnaden. Vy från Kungsgatan.

3. Huvudkontoret sett från Strandbodgatan med parken i förgrunden. Till höger syns matsalsbyggnaden.

4. Huvudkontorets huvudtrappa med väggar i blå infärgad betong.

5. Huvudkontorets översta plan med den centrala trappan, invändiga valv vilandes på pelare i blå infärgad betong.

6. Förbindelsegången med verkstadsbyggnaden till vänster.

BJÖRN ODÉEN

Björn Odéen gick sin arkitekturutbildning i Lund och USA, samt en termin i Paris och Venedig. Under sina studier utomlands mötte han flera av de postmodernistiska pionjerna och tänkarna, samt besökte och studerade flera viktiga postmodernistiska verk. Genom skolorna i Paris och Venedig fick han även besöka många andra viktiga historiska verk så som Palladios villor. Hans bakgrund och inspiratörer märks i byggnaden "Navet".

Ett första utbyte gjorde han som specialstuderande på MIT School of Architecture & Planning på Harvard efter sin kandidatexamen. Där mötte han bland annat Michael Graves under ett kritiktillfälle, en av medlemmarna i "New York five". Han återvände sen till Lund för att färdigställa studierna. Efter studierna i Lund sökte sig Björn återigen till USA för en masterutbildning på University of Pennsylvania, Philadelphia 1982-83. Björn tog en master på tre terminer på Kahn-institutionen. Studierna innehöll bland annat en kurs i klassicism. Tiden i USA väckte bland annat en fascination för Venturis byggnader. I Philadelphia hade Robert Venturi sitt kontor och flera av hans byggnader finns i närområdet (bland annat Vanna Venturi house som Robert Venturi ritade till sin mamma 1964).

Efter examen flyttar Björn till Stockholm. Hans första jobberbjudande var hos Matell arkitekter i Uppsala, men han tackar då nej. Han började istället sin karriär hos Åke Ahlström, där han fick möjlighet att rita mycket detaljer. Ett projekt han var involverad i var Rotundan i Handelshögskolan i Stockholm tillsammans med Åke Axelsson. Det projektet kan enligt Björn ha varit en omedveten inspiration till det centrala rummet i Navets huvudkontor.

Efter Åke Ahlström började han arbeta på VBB, eftersom han var intresserad av att arbeta i en större skala och rita planer. Erfarenheten av att arbeta med stadsrum och ner i detaljerna märks i "Navet". Det finns en medvetenhet mellan det stora byggnadskomplexets rumssamband invändigt och det yttre rumsskapandet i staden samt ner till detaljeringen. Komplex utan att vara tillkrånglat.

När Matell arkitekter startar ett stockholmskontor, blev Björn återigen erbjuden arbete där och tackade ja. Kontoret var ett eget aktiebolag med en egen VD. Efter ett år sa VD:n upp sig och Björn blev då VD för Matells stockholmskontor.

POSTMODERNISM I USA

År 1966 publicerades Robert Venturis och Denise Scott Browns bok "Complexity and Contradiction in Architecture", vilken radikalt ändrade attityder vad gäller modern arkitektur. Boken öppnade upp för att genom ett utforskande i Arkitekturhistoria, hitta principer som inspirerar och berikar den moderna arkitekturen. Boken var ett viktigt startskott till en period av omprövning inom arkitekturen och hur vi bygger våra samhällen. Men det postmodernistiska undersökandet hade på många sätt redan påbörjats i USA.

I USA fanns flertalet av pionjerna inom den postmodernistiska rörelsen. Modernismen hade på många sätt kommit till USA som ett kanon från Europa och mycket av de ursprungliga tankarna hade på vägen reducerats till formalistiska repetitioner och teknologiska utopier.

Många arkitekter kritiserade modernismen, vissa höll med Venturi men många avvisade också hans idéer. Det var en pluralistisk och omtvistad period vad gäller arkitekturteori. En stor bredd av idéer och teorier, snarare än en enad vision. Det gemensamma var däremot sökandet efter en utvidgad syn på arkitekturämnet. Tvärvetenskapliga influenser ökade och blev verktyg för att diskutera meningen inom arkitekturen.

Detta avspeglade sig på universiteten och i arkitekturen i USA. När Björn Odéen studerade där i slutet på 70-talet och början på 80-talet var den postmodernistiska rörelsen i full blom. Det fanns då många intressanta byggnadsverk att studera och teorier och tankegångar att inspireras av.



1. Vanna Venturi house från 1964, Arkitekt: Robert Venturi
Källa: <https://qz.com/quartz/1397385/robert-venturi-changed-the-course-of-architecture-history-with-the-design-of-his-moms-house/>
2. Björn Odéen framför Navet 1991.

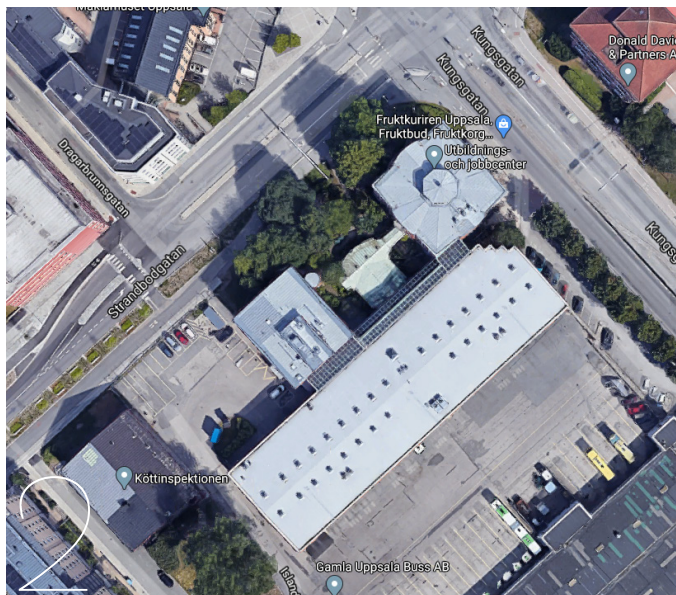
Karaktärisering

BEBYGGELSE

Navet består av en gruppering byggnadsvolymer sammanlänkande till en helhet. Huvudkontoret, verkstadsbyggnaden och en personal- och förrådsbyggnad i brunrött tegel. En förbindelsegång med glastak länkar samman den avlånga verkstadsbyggnaden med den kvadratiske kontorsvolymen och den något rektangulära personalbyggnaden. Mellan volymerna är matsalen placerad i en glaspaviljong som man inifrån når från huvudkontorsbyggnaden samt från byggnadens mitt i glasgången. Glaspaviljongen bildar genom dess form och placering små gårdar mellan husen. En atriumgård som nås inifrån byggnaden samt en gård som blir en del av den anlagda parken ut mot Strandbogatan.

De olika volymerna bildar en sammanhållen helhet med ett rumssamband både ute och inne. Byggnadens ursprungliga funktion är tydligt representerad i byggnadskropparna. Organisationen är både enkel och rationell samtidigt som volymerna förhåller sig på ett skulpturalt och organiskt sätt till varandra. Det uppbrutna gör att den inte upplevs storskalig.

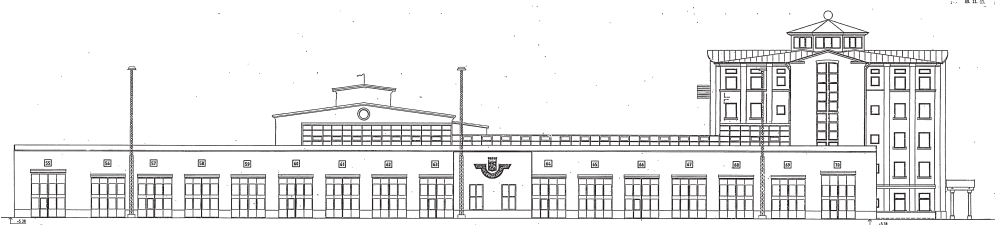
Kontorsbyggnaden, verkstadsbyggnaden och personalbyggnaden är alla i tegel med inslag av betong. Det är vitmålad träfönster i kontorsbyggnaden och personalbyggnaden. Övriga glasparterier, entrépartier och garageportar är stålpartier i en grön kulör. Takmaterialet är genomgående i plåt. Materialmässigt hänger de tydligt ihop i en helhet samtidigt som de olika volymerna också är sina egna karaktärer med unika detaljer och uttryck.



3



4



1. Foto av Navet med köttbesiktningensbyrån i förgrunden. Foto från ett kompendium utgivet av Uppsala buss vid invigningen.
2. Takvy över byggnaden. Källa google maps
3. Bygglövsritning: Fasad mot väster ut mot Strandbogatan. Källa Uppsala stadsbyggnadskontor.
4. Bygglövsritning: Fasad mot öster. Källa Uppsala stadsbyggnadskontor.

HUVUDKONTORET

Huvudkontoret har tydliga klassicistiska drag, en kvadratisk volym med symmetriska fasader. Vertikala band i betong som ger en reslighet tillsammans med de stående fönstren. Små förändringar på bottenvåningens fasad och den översta våningens fasad gör att de särskiljer sig från de tre mittersta våningarna. På bottenvåningen är de vertikala banden bredare än övriga våningar. Bottenvåningens avslut markeras med ett vågrätt band i betong med ett krön som täcks av en tunn plåt. Den översta våningen markeras med ett tunnare vågrätt band under fönstren. Den översta våningen har också ett tvådelat fönster med en tegelrad emellan som gör att byggnaden lyfter. Små variationer i proportioner från sockelvåning upp till den översta våningen, gör att byggnaden får en tyngre bas och upplevs lättare uppåt.

Centrerat på byggnadens alla fyra fasader är det ett svagt utskjutande och rundat burspråk. Burspråken landar på marken och har ett triangulärt avslut som möter takets veckade form. I fasaden mot verkstadsbyggnaden är trapphuset placerat i burspråket och ett långsmalt glasparti längs med hela burspråket förser trapphuset med dagsljus.

Taket har en veckad form och centrerat på taket sticker det upp en lanternin. Lanterninen är en hexagon som sticker upp som en hatt med en stor rund knapp på toppen. Hatten känner man igen från andra byggnader i närheten, Lindvalls kaffe, Leches Busstorn från 40-talet, samt en samtida byggnad ritad av Mattell arkitekter. Ingen medveten inspiration enligt arkitekten, men ändå ett tydligt samspel.

Huvudentrén har en portik fristående från byggnaden. Ett sadeltak i plåt, kraftiga takstolar i betsad trä och undertak med ljusa träribbor. Taket vilar på betongpelare i infärgad blå betong.

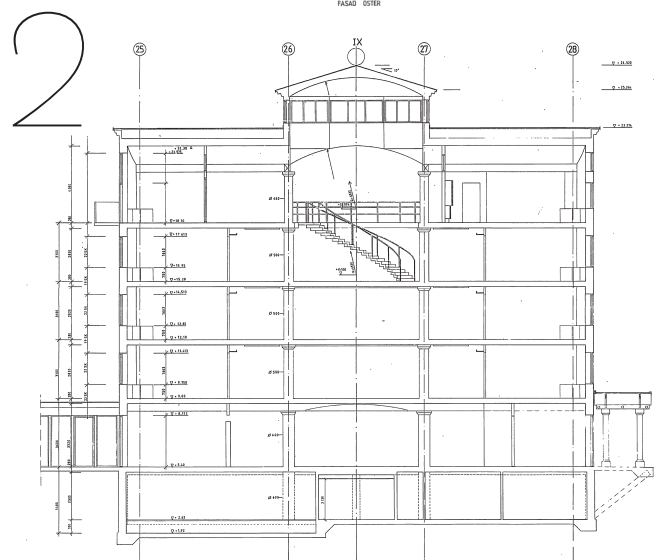
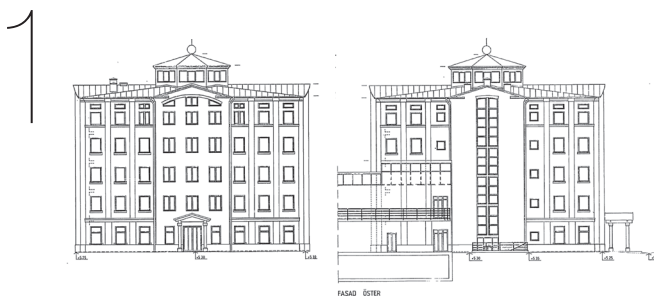
Fönstren är stående vitmålade träfönster. Kring fönstren finns en detaljering med en vit sten vid nederkanten av fönstren. Stenen är störst på sockelvåningen, något mindre på de tre mittersta våningarna och ingen sten på den översta våningen. De tre mittersta våningarna har även ett profilerat band i betong under fönstren.

Invändigt i byggnaden möts man på bottenvåningen av ett centralt öppet rum tänkt som ett utställningsrum. Mitt i rummet finns ett glastak med ett mönster av blå och vita trianglar. Det var inte något som specialritades för byggnaden utan en färdig produkt, men man ritade detaljerna för att fästa in det. Genom glastaket släpps dagsljus in från lanterninen men begränsat på grund av det färgade glaset.

Förutom glastaket är mycket specialritat för byggnaden. Dörrar och partier i trä specialritades för byggnaden. Golv och socklar är i kalksten, olika kalkstenssorter och kulörer som har lagts i olika mönster.

Invändiga kolonner och väggarna i huvudtrappan är i infärgad blå betong. Eftersom den blå färgen är så dyr fick kulören gradvis avta på trapphusets väggar uppåt i huset, en tanke var att det avtog ju längre upp mot himmelsljuset man kom.

Huvudkontoret har små kontorsrum ut mot fasaden och ett centralt öppet rum. I byggnadens kärna är det ett cirkulärk öppet rum som går genom hela byggnaden upp till lanterninen. Bottenvåningen har dock glastaket som skärmar av. En smal trappa följer öppningen genom kontorsvåningarna. Högst upp i huset skapar takets veckade form invändiga valv som bärs upp av pilastrar i den infärgade blåa betongen.



1. Till vänster: Fasad mot Kungsgatan, Norr
Till höger: Fasad mot Öster
- Källa: Uppsala Stadsbyggnadskontor
2. Sektion genom huvudkontoret.
- Källa Uppsala Stadsbyggnadskontor.
3. Foto Åke Eson Lindman 1991

VERKSTADSBYGGNADEN

Byggnaden är en låg och lång byggnadsvolym byggd för en tydlig funktion som verkstadsbyggnad för bussar. Den har en lång fasad ut mot bussarnas uppställningsplatser med stora garageportar i stål och glas. Gavlarna är täta i tegel med en utsmyckning av utskjutande tegelstenar. Taket är ett svagt lutande sadeltak som bidrar till gavlarnas uttryck. Byggnaden vävs in i helheten med förbindelsegången i glas samt en veckad fasad ut mot Kungsgatan. Verkstadsbyggnaden är mer inskjuten från Kungsgatan än vad huvudkontorsbyggnaden är. Där fasaden veckar sig in mot glasgången som möter huvudkontorsbyggnaden bildas ett intimare rum i stadsrummet.

Själva verkstadsrummet är ett stort öppet generellt rum med ljusinsläpp från de tätt sittande portarna i stål och glas. Mellan verkstadsrummet och förbindelsegången är det ett öppet samband samtidigt som verkstadens kontorslokaler delvis delar av. Centralt i verkstadsrummet är kontorsrummen placerade. De vänder sig både in mot verkstaden och ut mot förbindelsegången. Väggarna är i tegel med partier av stål. Stålpartiernas placering är placerade för att klara av en flexibilitet om man antingen vill dela upp kontorsrummet i mindre rum eller ha ett större kontorsrum.

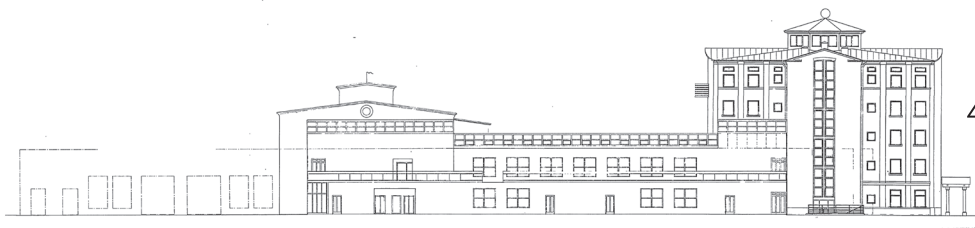
Invändigt är det tåliga material med betong, stål och tegel för att klara det hårda slitaget.

FÖRBINDELSEGÅNGEN

Förbindelsegången är en dubbelhög gång som länkar samman byggnadskomplexet. Gången har en central placering och kontakt med byggnadens olika funktioner, samt parken. Den följer verkstadsbyggnaden på ena sidan och har på andra sidan kontakt med övriga funktioner, atriumgården och parken. Väggen ut mot parken är i tegel med stora kvadratiska fönster med industrikaraktär. Taket är ett glastak som vinklas upp mot kontors och personalbyggnaden. En balkong löper genom rummet från plan två i kontorsbyggnaden. I det höga och långsmala rummet fyllt av himmelsljus, är flertalet av byggnadens konstverk placerade.

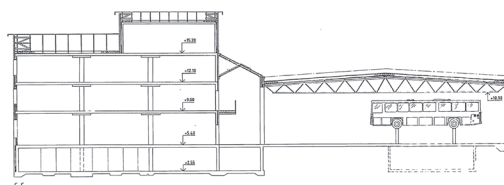


3



4

1. Verkstadsbyggnaden från Kungsgatan. Foto: White
2. Förbindelsegången, vy ut mot Kungsgatan. Foto från ett kompendium utgivet av Uppsala buss vid invigningen 1991.
3. Bygglovsritning: Fasad mot norr, Kungsgatan. Källa Uppsala stadsbyggnadskontor.
4. Bygglovsritning: Sektion genom personalbyggnaden, förbindelsegången och verkstadsbyggnaden. Källa Uppsala stadsbyggnadskontor.
5. Bygglovsritning: Sektion genom förbindelsegången. Källa Uppsala stadsbyggnadskontor.



5

PERSONALBYGGNADEN

Byggnaden är enklare utsmyckad och mer sparsmakad än huvudkontoret. Den står även tillbaka i och med att den är två våningar lägre. Det finns en hierarki mellan byggnaderna där man tydligt ser vad som är huvudkontoret.

Fasaderna ut mot Strandbodgatan är symmetrisk, övriga fasader är mer asymmetriska. Huvudentrén vänder sig ut mot köttbesiktningsbyrån och en sekundär entré har kontakt med parken.

Fasaderna har på samma sätt som huvudkontoret en markerad sockelvåning som avslutas med ett utskjutande band i betong och landar på marken i en platsgjuten betongsockel.

Byggnaden har också en hatt såsom huvudkontoret. Men det är inte en lanternin som sticker upp utan ett fläktrum. Den är inte kvadratisk och centrisk placerad men dess utformning ger ändå ett släktskap med huvudkontorsbyggnadens tak.

Fönstren är stående och smala som på huvudkontoret, men mer kvadratiska och enklare detaljering kring fönstren. I trapphuset vid huvudentrén löper ett glasparti längs med hela fasaden såsom i trapphuset i huvudkontorsbyggnaden.

Ut mot parken sticker det sekundära trapphuset ut med sin runda form. Trapphus-volymen ger tillsammans med glaspartiljongen en rumslig effekt där parkrummet smalnar av för att sen bli till en gårdsform mellan husen.

MATSALEN

Matsalen är centralt placerad med en ingång från mitten av förbindelsegången och en från huvudkontorsbyggnaden. Det är en paviljong utformad i glas och stålpartier och omgärdad av växtlighet.



1. Bygglovsritning: Personalbyggnadens fasad mot Strandbodgatan.

Källa Uppsala stadsbyggnadskontor.

2. Personalbyggnadens sekundära trapphus mot parken.

Foto: White

3. Gårdsrummet mellan personalbyggnaden, förbindelsegången och matsalen.

Foto: White

4. Matsalen. Foto: Åke Eson Lindman 1991

Kulturhistorisk värdering

STADENS UTVECKLING

Byggnaden uppfördes som kontor, personalutrymmen och verkstad för en betydelsefull funktion i staden. De allmänna kommunikationerna är en förutsättning och möjligheten till Uppsalas utvecklingen. Området där Navet är uppfört var fram till 1940-talet ängs- och odlingsmark som tillhörde kronan. Området omvandlades successivt till ett industriområde vilket uppförandet av Navet befäste. Några år senare påbörjades områdets omvandling till stad.

Navet berättar därmed om Uppsalas utveckling och transportsystemet betydelse för staden. Egenskaperna som bär denna berättelse hör samman med funktionen, den höga ambitionsnivån och gestaltningen.

STADEN BYGGER

Navet är ett tydligt exempel på den kvalitet i material, detaljering och gestaltning som vanligen kommer till användning när offentligheten byggs. De välbeprövade material känns igen från betydligt äldre och monumental byggnader vilket ger en indikation på hur man betraktade Navets betydelse och framtida livslängd. Det berättar även om arkitektens och konsultgruppens förmågor.

Den medvetet höga ambitionsnivån visar på en stolthet för verksamheten och dess betydelse för staden. Det gäller även i verkstadslokalen som, trots oviss framtid, uppfördes med gedigna material för att tåla slitaget. Navet visar med andra ord att god kvalitet skapar hållbara byggnader. Egenskaper som berättar om detta är alla detaljer i kalksten, plåt, tegel och linfärgad betong. Till detta adderas gestaltningen av tomtmarken.

TYOLOGI OCH FOTAVTRYCK

Byggnadskomplexet berättar om synen på arkitektur och planering under 1980- och 1990-talen, en period med en utvidgad syn på arkitekturbegreppet. Komplexet består som tidigare beskrivits av en gruppering av byggnader sammansatt till en helhet. Volymernas förhållande till varandra är känsligt utfört för att mjuka upp storskaligheten och för att skapa fina rumsligheter mellan volymerna och ut mot gaturummen Kungsgatan och Strandbodgatan. Helheten är intressant i sin sammansättning och det finns en medvetenhet i nyanserna mellan de olika volymernas form, sammansättning och detaljering.

PLATS I STADEN

Byggnadens historiska koppling som funktion i staden sträcker sig från mitten av 1940-talet då Uppsala buss flyttade till platsen. Tomten och byggnaderna har nyttjats kontinuerligt av Uppsala buss sedan dess. När de nu flyttar från platsen fyller byggnaden inte sin ursprungliga funktion, men det rumsliga värdet och relationen till gaturummen är fortsatt intressant.

Där byggnaden är placerad i korsningen Kungsgatan, Strandbodgatan är en brokig skara byggnader placerade från olika tidsepoker. Stadsbyggnadsidéer vad gäller byggnaders möte med gaturummet har sen tidigare fått stå tillbaka för bevarande av viktigt historiska byggnader. Navets gestaltade förgårdsmark med idag uppvuxna träd mjukar upp miljön där de två breda gatorna möts vid korsningen. Med hjälp av numera höga uppväxta träd ut mot Strandbodgatan ger byggnadens formation och rumsligheter en helhet som bidrar till platsens särpräglade miljö.

KONSTNÄRLIG GESTALTNING

Byggnaden har anslående konstnärlig gestaltning som framför allt är byggnadsintegrerad. Konstnärerna är lokala vilket förankrar den konstnärliga gestaltningen till platsen och verksamheten. Till detta adderas den arkitektoniska gestaltningen som i flera fall är konstnärlig, så som portiken, de klassicistiska fasaderna och de mönsterlagda golven.

SOCIALA ASPEKTER

Byggnaden är organiserad och gestaltad för att kunna hysa olika typer av verksamheter under samma tak, verksamheter som behöver separeras men samtidigt är beroende av varandra. I och utanför byggnaden skapades rum för möten och interaktion mellan de olika verksamheterna, så som matsalen och parken. I passagen mellan byggnaderna öppnas väggen mot verkstaden upp. På så vis ger rummet möjlighet till nyfikenhet, utforskning, samtal och möten.

VÄLBEVARAD POSTMODERNISM

Navet är en ovanligt välbevarad postmodern byggnad. Kvalitén i materialen har medfört att många delar fortfarande är i nyskick, något som är ovanligt för tiden. Dessutom har inga påtagliga ändringar utförts.

Källor

LITTERATUR:

Bergold, Carl Erik & Lambert, Lars, Uppsalas arkitekter och arkitekternas Uppsala: från domkyrkan till Ångströmlaboratoriet, Kornhuset, Uppsala, 2002

Theorizing a new agenda for architecture-An anthology of architectural theory 1965-1995.

Kate Nesbit. 1995. Princeton architectural press New York.

ARKIV

Bygglövshandlingar. 1987. Uppsala Stadsbyggnadskontor.

INTERNET

<https://www.hsb.se/upsala/brf/kungsangsporten/om-foreningen/kungsangens-historia/>

digitaltmuseum.se

ÖVRIGA KÄLLOR

Intervju med Björn Odéen, 26e maj 2020.

Kompendium utgivet av Uppsala buss vid invigningen. 1991.