

# Grunkor och spår

Nicholas Hartman

Examensarbete i Arkitektur, AAHM01

Lunds Tekniska Högskola | VT22

Handledare: Nina Aronsen

Examinator: Lars-Henrik Ståhl

## Förord

Inspirationen till detta mastersarbete är främst hämtat från teoretiskt material som är samlat under min tid på arkitektskolan. Som förstudie till arbetet gick jag igenom en mängd olika teoretiska texter och kursmaterial jag har stött på under studietiden eller som jag fått tipsat av lärare och kursare. Naturligen ledde detta till en mängd olika spår och ingångar men några texter kändes mer relevanta än andra. Arkitekter och teoretiker som jag inspirerades mest av var Bernard Tschumi, Luis Kahn, Peter Eisenman, Rem Koolhaas, Sol LeWitt och Theodor Adorno. Bland dessa fanns det en bok, *Lateness* av Peter Eisenman och Elisa Iturbe, som jag anser sammanfattar mycket av det jag har läst och som gav svar på många av mina funderingar jag haft under min studietid.

Eftersom *Lateness* var ett relativt nytt koncept kändes det väldigt aktuellt och spännande. Därför tänkte jag att detta arkitekturteoretiska koncept kunde appliceras på ett aktuellt och omdiskuterat område idag. För att underlätta arbetet valde jag att undersöka ett området i en stad som jag känner till väl – Nyhamnsområdet i Malmö.

Inledningsvis var det mycket svårt att greppa exakt vad *Lateness* är och hur det kan appliceras. Många olika tankar och idéer dök upp under processen och det var ganska sent som det blev klart för mig hur jag kan använda *Lateness* som en grund för analys och metod. Intentionen med arbetet blev således dels att reda ut vad *Lateness*-konceptet är för något, dels att applicera *Lateness* i ett gestaltungsförslag.

Vidare har jag valt att arbeta både teoretiskt och visuellt. Det teoretiska har både med *Lateness* att göra och att studera Nyhamnsområdet. Det visuella har som uppgift att klargöra för mig själv och för läsaren hur *Lateness* kan förkroppsligas eller öppna upp för nya tolkningar av ett område eller plats. Med andra ord är intentionen av det visuella arbetet inte att beskriva till punkt och pricka hur området bör planeras eller utformas.

Slutligen vill jag tacka alla som har följt min resa till examen. Först och främst vill jag tacka min handledare Nina för intressanta diskussioner och synpunkter som har hjälpt mig under hela processen. Ytterligare tack till mina föräldrar Christel och Jan men även Greta och Peter för deras ovillkorliga stöd när jag som mest behövde det.

## Innehåll

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Abstract                             | 2  |
| Syfte                                | 3  |
| Introduktion                         | 4  |
| En icke-linjär evolution             | 8  |
| Malmö hamn                           | 10 |
| Nyhamnsområdet                       | 12 |
| Kustlinje idag                       | 14 |
| Kustskydd                            | 16 |
| Blågrön-loop                         | 16 |
| Axlar och metod                      | 24 |
| Inventering                          | 28 |
| Fasadmaterial                        | 34 |
| Markbeläggning                       | 36 |
| Grunkor                              | 38 |
| Materialkoncept                      | 40 |
| En skallös konceptmodell             | 44 |
| Grunkor och spår                     | 46 |
| Situation 1 - Mälarbron              | 52 |
| Situation 2 - Bostadsgård            | 60 |
| Situation 3 - Hamnmagasin M1         | 68 |
| Situation 4 - Hans Michelsensgatan   | 76 |
| Situation 5 - Nyhamnsbassängen       | 84 |
| Reflektioner utifrån <i>Lateness</i> | 90 |
| Slutord                              | 92 |
| Litteratur                           | 94 |

## Abstract

Nyhamnen is an emerging area in Malmö located north of the central station and includes *Inre hamnen* ("Inner Harbor") and *Frihamnen* ("Free harbor"). Traces of the port's rich history are found in the architecture in the form of large reservoirs, silos, quays and other industrial buildings and objects. According to Malmö City's master plan for Nyhamnen 2019, the area is intended to be transformed into an accessible, attractive, blue, bright, clean, contrastive, creative-inducing, defined, green, noise-free, sustainable, light, recreational, protected, secure, soothing, stripped, transparent, varied, versatile, vibrant, well-integrated and wind-optimized area. A mixed city is in demand. The redesign of Nyhamnen thus includes new residential buildings, bridges, kindergartens, parks, parking garages, schools, recycle stations, coastal protection and islands. What is missing is space for the unpredictable or unplanned. Instead of merging the new buildings with the old architecture, a clear distinction is made between new and old, which creates a division of two.

While displaced and removed industrial architecture creates space for new parks, residential buildings, streets and squares, there is an opportunity to incorporate the industrial character of the area into the new – which is the focus of this master thesis. The ambition of the work is to intertwine Nyhamnens different parts and areas to create a unified whole. At the same time, I want to strengthen the identity and connect the mixed city better with the harbor and, more importantly, with the city. I, therefore, propose to use demolished industrial buildings, such as warehouses, to create and maintain certain axes that define the area today. The axes will thus go through residential buildings, streets, quays, parks and department stores and become an additional layer that connects the different parts of Nyhamnen and stretches to the city. With a uniformity in design language and materiality these axes contrast the mixed city's pursuit of diversity, but at the same time become an essential part of Nyhamnen.

Lastly, in my reflection I will use the concept of Lateness, as developed by Peter Eisenman and Elisa Iturbe. I will use Lateness because it is a general method of analysis which suits an area that contains many different kinds of architectural styles.

## Syfte

Det första syftet med arbetet är att analysera Nyhamnen, vad jag fortsättningsvis kommer benämna *Nyhamnsområdet*. Detta kommer göras genom en grundlig beskrivning av områdets historia, hur det ser ut idag och hur det kommer att bli i framtiden. Som underlag till områdets historia har jag utgått från gammalt kartmaterial och historieböcker om hamn och stad. Som grund för hur området är idag har jag utgått från egna beskrivningar och platsbesök men även från en mängd olika publikationer och artiklar om olika byggnader och strukturer som står i området. Som underlag för hur det kommer att bli har jag utgått från den översiktsplan som togs fram av Malmö stad 2019 för Nyhamnsområdet.

Det andra syftet med arbetet är att med hjälp av ett Lateness-koncept, utvecklat av Peter Eisenman och Elisa Iturbe i *Lateness 2020*, analysera den blandstad som tänks byggas i Nyhamnsområdet. Blandstaden är kanske ett av de mest missbrukade begreppen i arkitekturdiskursen idag och innefattar en rad olika ideal, konventioner och normer. Vad som gör det intressant att analysera Nyhamnsområdet utifrån Lateness är att en Lateness-analys kan bryta ner blandstadsbegreppet till dess fundamentala komponenter som utgör dess ramar för att sedan kritiskt granska dem i sin kontext, vilket i detta fall är Nyhamnsområdet. Hur en sådan Lateness-analys ser ut framgår inte i Eisenmans beskrivning av Lateness. En del av arbetet har därför gått till att utforma en egen metod baserad på Eisenmans tankar och idéer om Lateness. Denna metod är ett försök till att koppla samman praktik och teori. Vidare kan Nyhamnsområdet här ses som ett exempel på en samtida blandstad men en komparativ undersökning med andra blandstäder kommer inte att göras i detta arbete men kan vara ett intressant framtida forskningsprojekt.

## Introduktion

Nyhamnsområdet är ett område beläget norr om Malmö centralstation och innefattar Inre hamnen och Frihamnen vilka utgör centrala delar av Malmö hamn. Spår av hamnens rika historia hittas i arkitekturen i form av stora magasin, silos, kajer och övriga industribyggnader. Dessa är utformade i främst hårda material som betong, glas, stål, plåt och exponerat tegel. Materialiteten bibehåller hamnens industrikaraktär än idag och förankrar platsen med de tidigare verksamheterna. Idag är platsen mer eller mindre svårtillgänglig och öde. En del gamla fabriker håller på att förfalla medan vissa har övertagits av andra tillfälliga verksamheter. Ett försök till att återuppliva området är däremot redan i gång. Bygget av den första etappen av Malmö stads översiktsplan för Nyhamnsområdet sker idag. Enligt denna översiktsplan kommer Nyhamnsområdet att bli en förlängning av centrala Malmö. Flera broar kommer knyta an till olika punkter av den nya bebyggelsen för att öka tillgängligheten och kopplingarna till centrum. Detta har å andra sidan inte räckt till för att lösa integrationsproblematiken till den avlägsna platsen. En lösning till detta är att göra Nyhamnsområdet mer eller mindre självständigt. Det ska helt enkelt inte behöva vara nödvändigt för boende i området att behöva traska över spåren in till centrum för att handla mat, lämna barnen på dagis och ta sig till arbetet. Kortfattat är Malmö stads svar på svårigheterna blandstaden.

Blandstaden visar sig vara ett vanligt förekommande stadsbild i ny urban utveckling, inte bara i Sverige. I flera hamnstäder runt om i Europa går det nämligen att finna liknande exempel. Blandstad betyder egentligen endast en variation av funktioner vilket i sig inte är märkligt för en stad. Vad som skiljer blandstaden från en blandad stad är dock att blandstaden kan fungera som ett enskilt distrikt eller område (Boverket 2005, s. 5). Det vill säga att en blandstad ska kunna fungera någorlunda självständigt oavsett om den är ansluten eller fränkopplad staden. För att få blandstaden att fungera oberoende behöver den tillgodose allt som en stad behöver. Därmed har blandstaden en tendens att luta mot en särskild småskalighet i dess struktur. Med andra ord får inte större institutioner som universitet dominera arkitekturen. Det ska finnas en önskad balans mellan bostäder, kontor, rekreation och skolor vilket utgör en av blandstadens ideal. Detta

ska då naturligen sätta sin prägel i det arkitektoniska uttrycket. Begrepp som homogenitet bytes ut mot diversitet eller mångfald. Kontrast blir en av blandstadens nyckelord och är även ett förhållningssätt som krävs från blandstadens arkitekter. Strävan efter kontrast och diversitet ger arkitekterna en stor frihet att utforma vad de tycker är god arkitektur eller lämpligt för platsen. Däremot är denna frihet något som har en tydlig och begränsad ruta, eller begränsat område, som inte får överskridas. Vilken makt och möjlighet att påverka områdets helhet har arkitekterna egentligen?

I Nyhamnsområdet är det tänkt att blandstaden ska skapa ett arkitektoniskt myller. Vartenda hörn är tänkt att fyllas och säljas som en unik upplevelse. Till detta kommer området att exploateras till fullo enligt en noga planering. Plats för det oförutsägelsebara eller oplanerade finns inte. Något som förstärks av skarpa gränser mellan offentligt, semi-privat och privat. En tydlig distinktion mellan nytt och gammalt skapar en tvådelning. Undanträngd och borttagen industriarkitektur rivs och skapar plats för nya bostadshus, gator, parker och torg. Den kvarstående arkitekturen görs om till nya typer av verksamheter och på så vis kommer några kulturhistoriska värden i arkitekturen visserligen tas hand om. Detta används som argument för att nyproduktion inte behöver förhålla sig till hamnens historia och arkitektur i större utsträckning. Men det är inte något som framgår i översiktsplanen. Enligt översiktsplanen ska ny arkitektur nämligen förhålla sig till hamnens historia och industribyggnaderna. Är det upp till var och en blandstadsarkitekt att avgöra om de ska kontrastera eller skapa en enhetlighet med det existerande? I det stora hela spelar den enskilde arkitektens inflytande inte en större roll eftersom arkitektens begränsade rityta oundvikligen skapar ett gytter som definierar blandstaden. Gytret skapar en oenighet och är något jag vill motverka och lyfta upp med mitt arbete. Jag vill undersöka hur det är möjligt att arbeta med storskalighet snarare än småskalighet för att skapa samhörighet i hela Nyhamnsområdet. Ambitionen med arbetet är att fläta samman blandstadens olika delar och element för att skapa en helhet. Samtidigt vill jag stärka identiteten och knyta samman blandstaden platsen bättre med hamn och stad.

För att blandstaden inte ska dominera i Nyhamnsområdet behöver den gamla arkitekturen träda fram och restaureras. Det är något som planeras

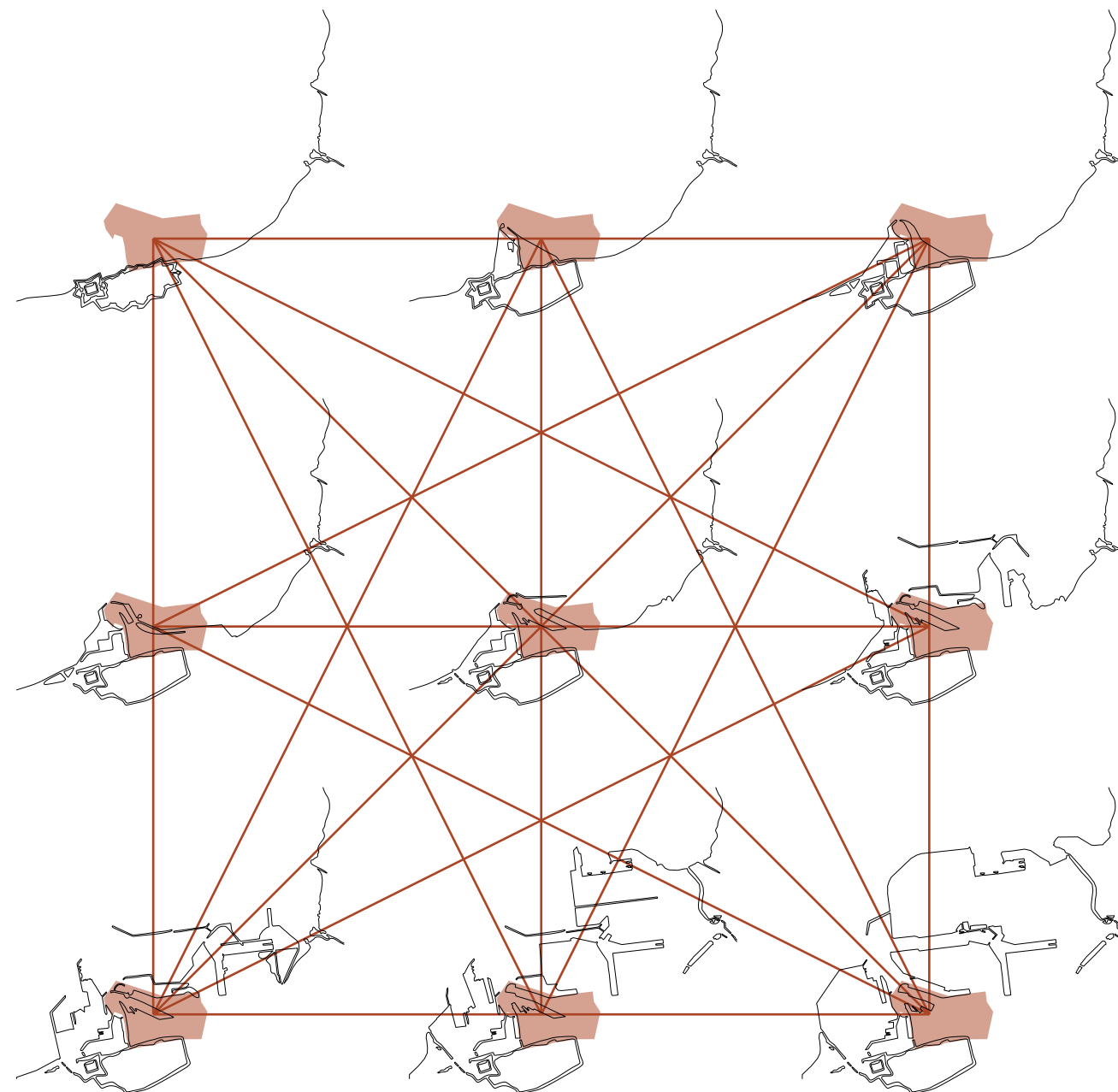
för industribyggnader idag. Emellertid, är detta inte tillräckligt för att ge blandstaden en enhetlig karaktär. Snarare blir enstaka byggnader, punkter och platser relevanta som en påminnelse om platsens historia. Det är en slags påtvingad och konstruerad nostalgi som blandstaden inte gynnas av. Den kvarlevande arkitekturen riskerar alltså att bli en slags relik eller minnesmärke för de forna industrierna i stället för att skapa nya rumsligheter och livsmiljöer. I mitt arbete är jag intresserad av att återuppliva den gamla strukturen och industriarkitekturen men samtidigt låta den bli till något nytt, oförutsägbart och något som sträcker sig över hela området. Jag föreslår därmed att använda återbrukat material från rivna byggnader och borttagen struktur i Nyhamnsområdet. Med dessa material är det möjligt att skapa nya strukturer som upprätthåller viktiga axlar vilka konfronterar den nya blandbebyggelsen. Enligt en inventering av borttagen struktur kommer jag undersöka hur exempelvis teglet från rivna varumagasin kan användas som ny markbeläggning och repetitiva strukturer som tydliggör de definierande axlarna. Det gamla teglet kommer naturligt att införliva sig i platsen och stärka dess karaktär. Axlarna är tänkta att brutalt gå rakt igenom bostadshus, gator, kajer, parker och varumagasin och verkar som ett lager, eller skikt, som sammanflätar Nyhamnsområdets olika delar. Med en enhetlighet i formspråk och materialitet kontrasterar dessa axlar blandstadens strävan efter mångfald men blir samtidigt en väsentlig del av Nyhamnsområdet.

I arbetet har jag tagit stor inspiration från arbeten av bland annat den brasilianska konstnären Renata Lucas *Igår, skiftande sand* ("Ontem, areias movediças") och Bernard Tschumis *Parc de la Villette*. Renata Lucas verk ställdes ut under Documenta 13 i Kassel, Tyskland. Verket utgörs av spetsarna till en enorm pyramid, och är gjutna i betong. Spetsarna dyker upp på fyra olika platser i Kassel. Pyramidens volym är osynlig eller mental och upplevs på så vis när man konfronteras, eller stöter på, av en av spetsarna. Parc de la Villette är ett vinnande tävlingsförslag av en park i Frankrike och består delvis av en serie paviljonger utspridda enligt ett rutnät. Paviljongerna är olika utformade men är enhetliga i både materialitet och färg. Tillsammans bildar dessa en enorm dekonstruerad byggnad som på liknande vis som Renata Lucas verk sammanbinder och knyter an till platsen.

## En icke-linjär evolution

Malmös historia och stadens ekonomiska, kulturella och samhälleliga funktioner berättas ofta parallellt med Malmö hamns utveckling, eller evolution. Utvecklingen av hamnen presenteras ofta på ett linjärt vis med tydliga start- och slutpunkter. En progressiv tidsuppfattning ifrågasätts inte. Men det är också möjligt att föreslå ett nytt sätt att se på historia. Enligt Peter Eisenman, i *Lateness*, kan ett icke-temporärt och tidsambivalent synsätt förnya vårt sätt att se på, i detta fall, Malmö hamns utveckling (Eisenman & Iturbe 2020, ss. 99-100). Här går det inte att skilja på dåtid, samtid och framtid. Med andra ord blir nuet ekvivalent med det som hänt och vad som kommer att bli.

Genom att studera gammalt kartmaterial och gräva in sig i litteratur Malmös kustlinjes utveckling går det tydligt att visa på en progressiv utveckling. I linje med Peter Eisenman och Elisa Iturbe påstår jag dock att detta ger en entydig bild som behöver kompletteras av andra synsätt. Om vi tittar på kustlinjens evolution icke-temporärt har de olika utvecklingsstegen utförts samtidigt, eller åtminstone beroende av varandra (bild 1). För att förstå samtiden behöver vi naturligen studera historien, men även framtiden. Annars riskerar vår bild av samtiden blir tom och meningslös. Med det sagt går detta arbete inte ut på att reda ut hur en icke-temporär bild av hamnen kan se ut detaljerat. Däremot har Lateness-konceptet öppnat upp mitt förhållnings- och tankesätt när det kommer till hur form relaterar till historia och plats. Detta är något som i hög grad präglar detta arbete.



## Malmö hamn

Medan Malmö växte på sandbankarna under 1200-talet bestod stranden av en grund lersand full av otympliga stenar. En del av dessa stenar som var lätta att flytta på samlades i rader, eller banker, vilka små broar av trä bygges kring. Dessa broar tjänade som landningsplatser för små båtar och som vågbrytare (Engström 1940, s. 184). Det måste ha varit otänkbart att denna motståndskraftiga strand en dag skulle förvandlas till en av Nordens modernaste hamnar 700 år senare – bara för att så småningom överges och slutligen restaureras och transformeras till ett modernt affärs- och bostadsdistrikt under 2000-talets första hälft.

Fastän kustlinjen alltid tjänade ett syfte var det först 1775 som saker och ting började dra i gång då Malmö hamn officiellt grundades, eller rättare omvandlades, av Frans Suell (Hellander, 1977, s. 418). Det var vid denna tidpunkt, enligt historieböckerna, som en fördjupning av den tidigare småbåtshamnen skedde. Hamnen pumpades och grävdes ut för hand till en och en halv meters djup. Detta djup är inget att skryta om idag men det påbörjade en snöbollseffekt vilket kom till att få en enorm inverkan på landskapet över lång tid då ytterligare fördjupning och grävning ägde rum. Den uppgrävda sanden och leran behövde naturligen hamna någonstans och desto djupare man grävde desto mer botten behövde man bli av med. Eftersom det inte var någon idé att transportera den väldiga mängden fylldes andra delar av kusten i stället vilket resulterade i att kustlinjen expanderade dramatiskt. Denna transformationsprocess fortsatte i princip långt in på 1900-talet med nytillskottet av Swede harbor under 70-talet men har sedan 90-talets stoppats av den svenska finanskrisen (Bjurling 1994, s. 199). Sedan Malmö stad gav ut sin översiktsplan för Nyhamnsområdet 2019 planeras expansionsprocessen att återupplivas då ett par nya öar samt ett par landutfyllningar planeras i området (bild 2). Däremot planeras inte hamnbassängerna att fördjupas utan snarare höjas. På så vis skiljer sig den planerade expansionen av hamnen sig åt historiskt.

Slutligen är Malmö hamns utveckling inte endast förknippad med kustlinjens transformation – den speglar också det sociala livet där. Historiskt sett har stadsnära hamnar varit livfulla mötesplatser med handel och marknader men förändrades i takt med att hamnområden förvandlades till

industriområden (Malmö Stadsbyggnadskontor 2006, s. 4). Tillgängligheten blev plötsligt begränsad då järnvägsspår drogs till och från hamnarna och livet där bestod huvudsakligen av de lokala arbetarnas interaktioner. Hamnarna tenderade att bli avlägsna och avspärrade för obehöriga. När väl industrierna flyttade ut eller gick i konkurs blev dessa hamnområden mer eller mindre övergivna och började förfalla. Denna tillbakagång kan också ses i Malmö hamn under 90-talet. Vissa anläggningar i Nyhamnsområdet har förfallit och är i användning av andra typer av tillfälliga verksamheter skilda från industriverksamhet. Detta har däremot inte stoppat Nyhamnsområdets nedgång. Inte förrän ett par decennier senare har ansträngningar gjorts för att integrera Nyhamnsområdet med staden. Liksom andra hamnar som genomgått liknande transformation ska området blir en attraktiv, social och levande del av staden med mycket att erbjuda.

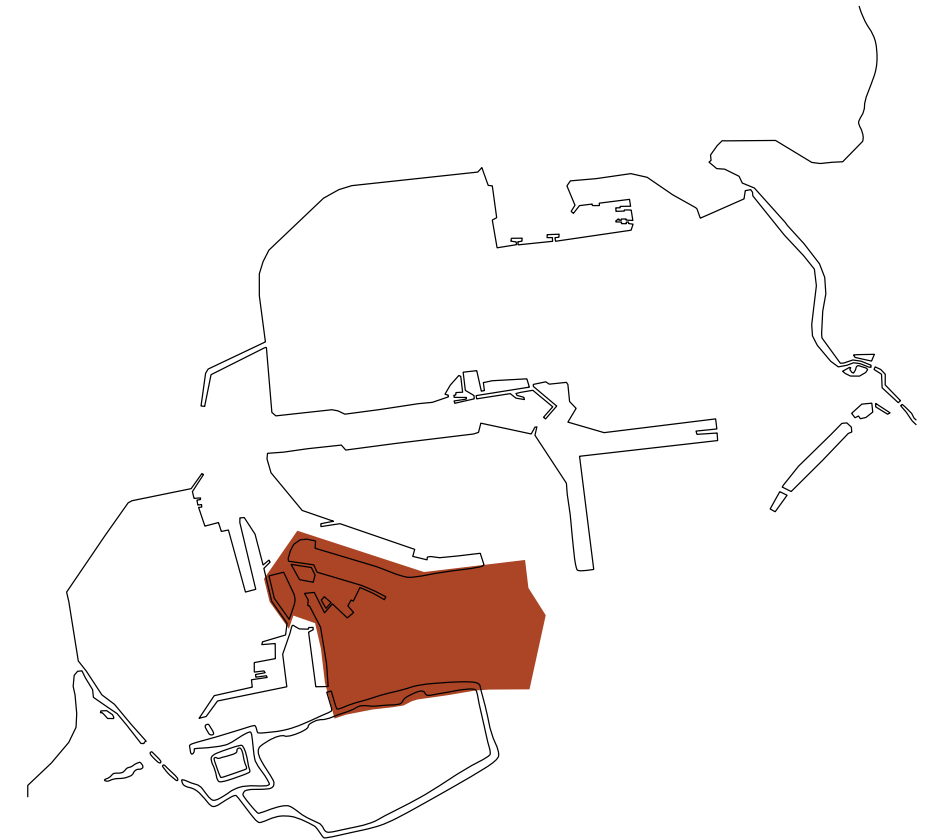


Bild 2 | Malmö hamn och Nyhamnsområdet 2050

## Nyhamnsområdet

I linje med den progressiva utvecklingsidén, planeras Nyhamnsområdet att utvecklas i fem etapper, eller steg, som kommer att pågå under flera decennier. Den första etappen är redan i gång och är ämnad till att omvandla Inre hamnen, som ansluter direkt norr om centralstationen, 2030 (Malmö stad, 2019, s. 52). De resterande etapperna omfattar resten av Inre hamnen och Frihamnen. Den sista etappen beräknas vara klar 2040–50. Som tidigare nämnt utgör två öar och två nya landuppfyllningar nya delar av Nyhamnsområdet. Till detta kommer utsatta delar av Nyhamnsområdet höjas till tre meters höjd över havet eller skyddas av en förhöjd kaj (ibid., s. 43). Hamnen ska, intressant nog, inte grävas djupare utan höjas i vissa delar till ett fyra meters djup. Detta för att förbättra eller upprätthålla en hälsosammare biologisk mångfald och därmed förbättra besökares upplevelse (ibid., s. 35).

Vidare kommer öarna att ligga i anslutning till Nyhamnspiren och längs kajkanten mot Dockan som tillhör Västra hamnen. Broar mellan dessa öar skapar på så vis en länk mellan Nyhamnspiren, Smörkajen och Västra hamnen som saknas idag. Broarna är avsedda för fotgängare och cykeltrafik och ska vara öppningsbara så att båtar kan passera. Öarna är tänkta att byggas för en blandning av bostäder och kontor. Till detta kommer de att vara bilfria för att göra det mer attraktivt för rekreation. På grund av detta kommer tunnelinfrastruktur att grävas och konstrueras för bilar under marken så att bilar kan parkera i underjordiska parkeringsgarage. Hamnbassängernas begränsade storlek betyder också att öarnas storlek blir begränsade. De kommer också att vara något förskjutna från de existerande kajerna idag för att bilda kanaler för småbåtar (Malmberg 2018).

Att integrera Nyhamnsområdet med staden kommer naturligtvis med stora utmaningar. Eftersom Nyhamnsområdet ligger på norra sidan av centralen måste ett flertal broar konstrueras över spåren men även över hamnbassängerna från och till västra hamnen (Spacescape 2018, s. 7). Detta underlättar visserligen men löser inte svårframkomligheten och det upplevda avståndet mellan hamn och stad. Vidare behöver kollektivtrafiken planeras för området för att öka tillgängligheten. Ett förslag till spårvagn genom området ska komplettera busslinjer i detta ändamål.

Markutfyllningarna som planeras i Nyhamnsbassängen och i anslutning till Smörkajen kommer liksom öarna att bli en tät blandstad. Till skillnad från öarna

kommer dessa utfyllnader vara tillgänglig för biltrafik på marknivå. De kommer också att införliva gamla strukturer från industriverksamheterna. Kajkanterna tillhörande Hullkajen kommer till exempel att bevaras i Nyhamnsbassängen (med kustskyddstillägg) och en kanal kommer att förbinda småbåtshamnen med Frihamnen (Malmberg 2018). Dessutom behöver administrativa byggnader, industribyggnader och kulturhistoriskt viktiga strukturer tillhörande tidigare verksamheter beaktas (Malmö stad 2002, s. 4). Bevarandet av gamla hamnstrukturer begränsar blandstadens fulla exploatering av hamnen något.

Viljan att bevara och restaurera industribyggnader och hamninfrastruktur är stor men kommer att bli kostsam. Eftersom Nyhamnsområdet saknar mycket kritisk infrastruktur som behövs för att upprätthålla lyckade bostadsområden måste även ny infrastruktur adderas över hela området. Omkonstruerandet av Nyhamnsområdet omfattar nya bostadshus, broar, dagis, parker, parkeringsgarage, skolor, sopstationer, kustskydd och vägar som behöver uppfylla hållbara mål och behoven av privat och offentlig plats. Dessutom måste infrastrukturen tillgodose blandstadens ideal som ofta motsäger sig själva. Den måste vara aktiv, attraktiv, avskalad, blå, bullerfri, definierad, grön, hållbar, kontrastiv, kreativ, levande, ljus, lätt, lugnande, mångfaldig, mångsidig, ren, rekreativ, skyddad, säker, tillgänglig, transparent, variationsrik och vindoptimerad (Malmö stad 2019, s. 23–51).

I *Lateness* kritiserar Peter Eisenman med Elisa Iturbe den samtida arkitekturen som endast strävar efter att utmärka sig genom att explosivt och direkt bjuda på en visuellt kontrastiv upplevelse. I stället för att ifrågasätta blandstadens motsägande ideal och ambitioner försöker individuella byggnader utmärka sig som ett flashigt uttalande som endast talar till samtiden men resonerar inte med historia eller framtida aspekter (Eisenman & Iturbe 2020, s. 19). Enligt Eisenman tillhör denna arkitektur en teknologisk tidsanda ("techno-zeitgeist"). Då varken konventioner eller ideal ifrågasätts och bjuds på motstånd riskerar arkitekturen att bli förväntad och tråkig. Även om den är tekniskt framåt och modern åldras den också snabbt. En teknologisk tidsanda värdesätter inte temporala aspekter. Det som blir viktigt är snarare effekten av det arkitektoniska objektet, genom att bortse från förhållandet till dess historiska sammanhang, och de numeriska data som det uppnår i termer av energiförbrukning och produktion.



## Kustlinje idag

Kustlinjen idag har mer eller mindre stått orörd sedan det senaste tillägget av *Swede harbor*. Äldre kajer bars ursprungligen upp med pålar men har efter hand ersatts av betong och sten (bild 3). Bassängernas djup varierar något men kajhöjden ligger stadigt på två och en halv meter över havsytan och kommer behöva höjas enligt för att möta krav på kustskydd. Kustlinjer som kommer att påverkas av Nyhamnsområdets utveckling är markerade i planritningen (bild 4) där markerade linjer omfattar kajer utsatta för förändring. Streckade linjer antyder framtida markutfyllnad (Malmö stad 2019, s. 43).

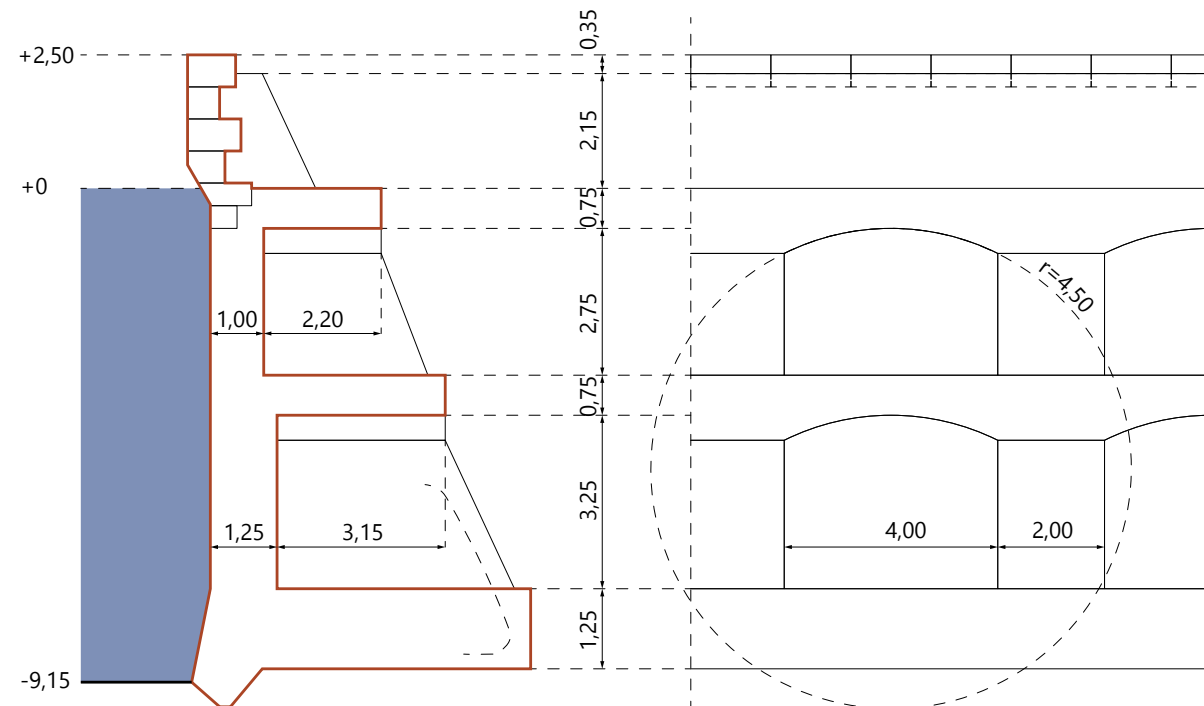
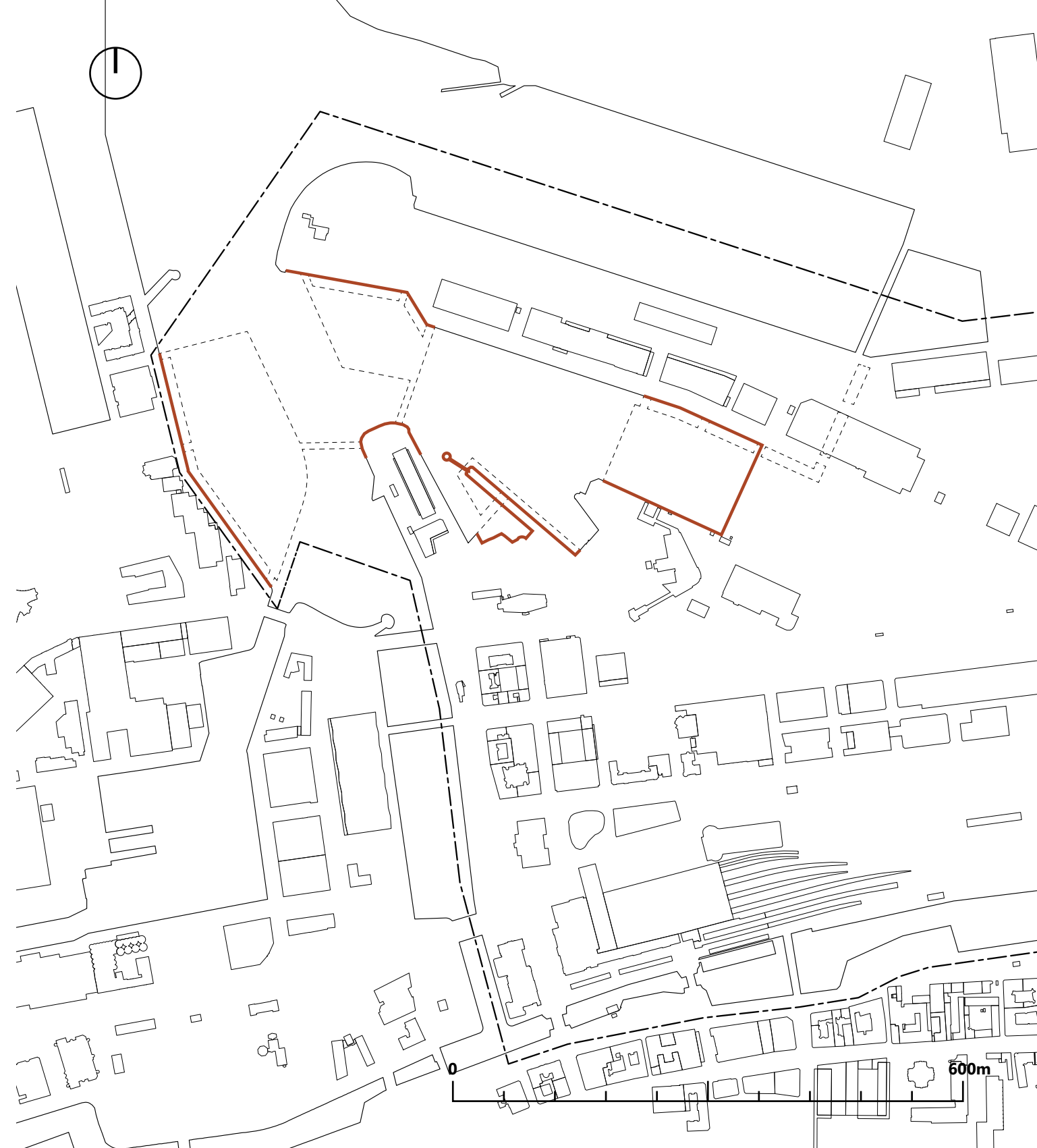


Bild 3 | Kaj, Nyhamnbassängen 1:50



## Kustskydd

Kajer med befintlig bebyggelse som kommer att bevaras kommer att förses med skyddsåtgärder mot tillfälliga höga havsvattennivåer. Barriärer kommer att integreras i kajkanten eller fungera som mångfunktionella gestaltningselement på kajen. Där ny bebyggelse planeras kommer nya markutfyllnader istället höja marknivån till tre meter över havsytan (Malmö stad 2019, s. 42). I senare skeden kommer dessa möjligtvis att behöva höjas ytterligare för att skydda stadens centrum.

En planritning (bild 5) av områden som kommer att utsättas för markuppfyllningar. Röd markering längs kajer visar kustskyddstillägg och röd fyllnad antyder ny markuppfyllnad till 3,0 meter över havet enligt olika kustskyddsprinciper (bild 6-9). Ljusrött markerade områden visar på existerande mark som kommer att utfyllas till tre meters höjd.

## Blågrön-loop

En mångfald av gröna och blå inslag ska framträda visuellt i Nyhamnsområdet (bild 10). Nya parker och gröna stråk ska skapa en så kallad blågrön loop som består av nuvarande Jörgen Kocksgatan, kajerna kring hamnbassängerna och en stor ny park i de östra delarna (Malmö stad 2019, ss. 34–35). Havet kopplas med det gröna och är tänkt att förse alla invånarna i området med ett grönt promenadstråk. Längs loopen ska utbud av kulturella och fritidsaktiviteter möjliggöras. De gröna ytorna kommer att vara trädplanterad och byggnadsfasader kommer rikta sig mot de blå och gröna ytorna. Nya gator kommer också att vara förhållandevis gröna (bild 11-13).

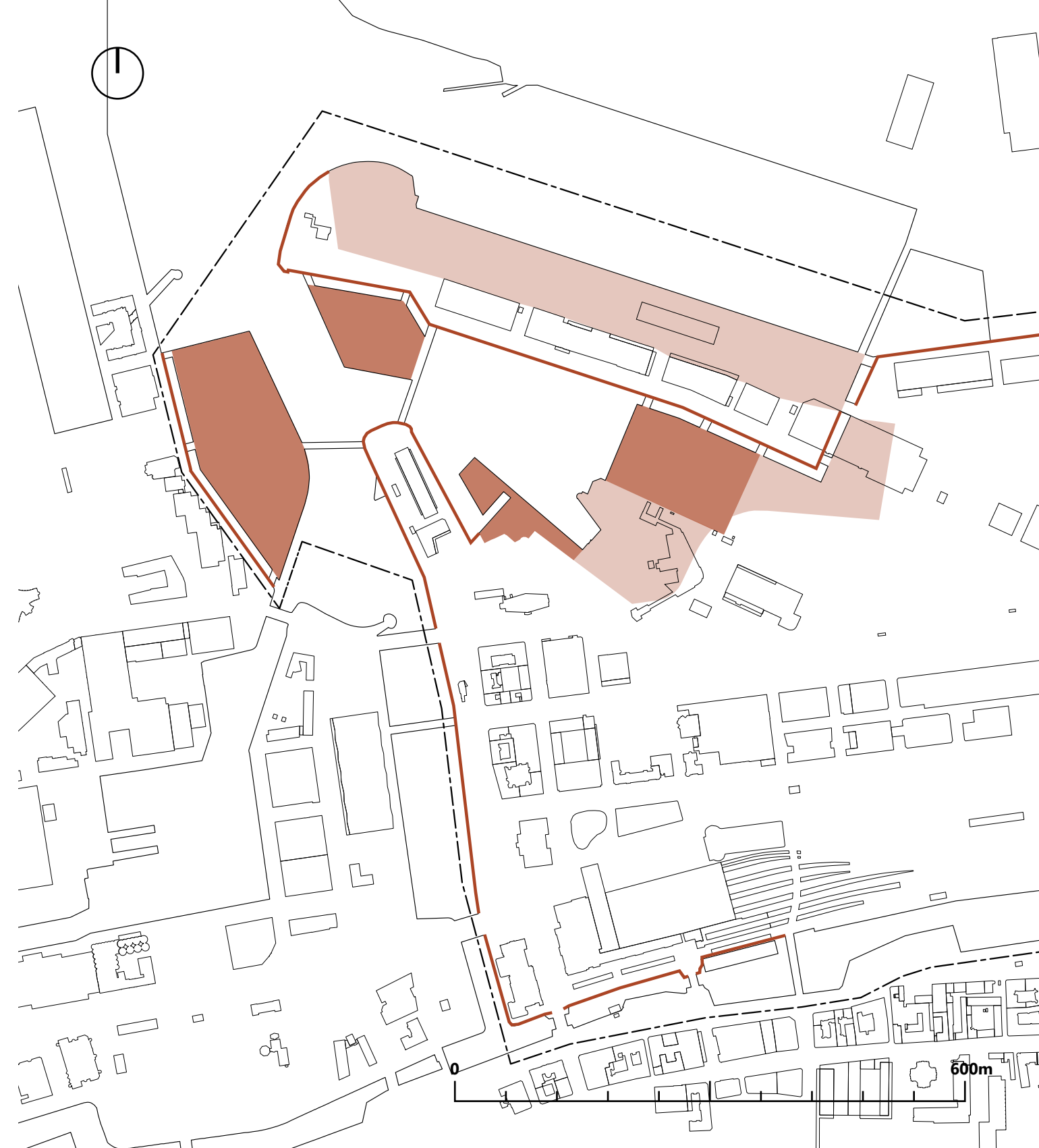


Bild 5 | Kustskyddsåtgärder 1:6000 ▶

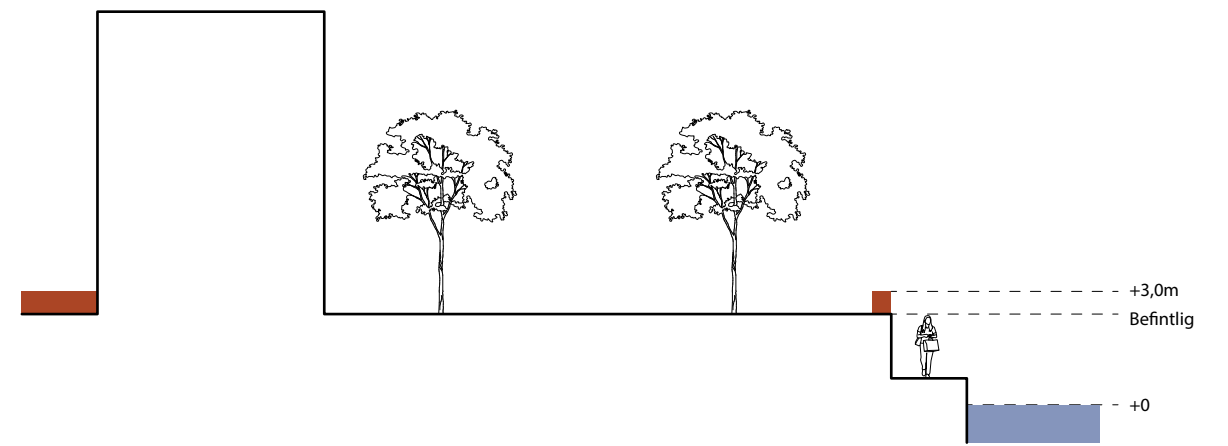
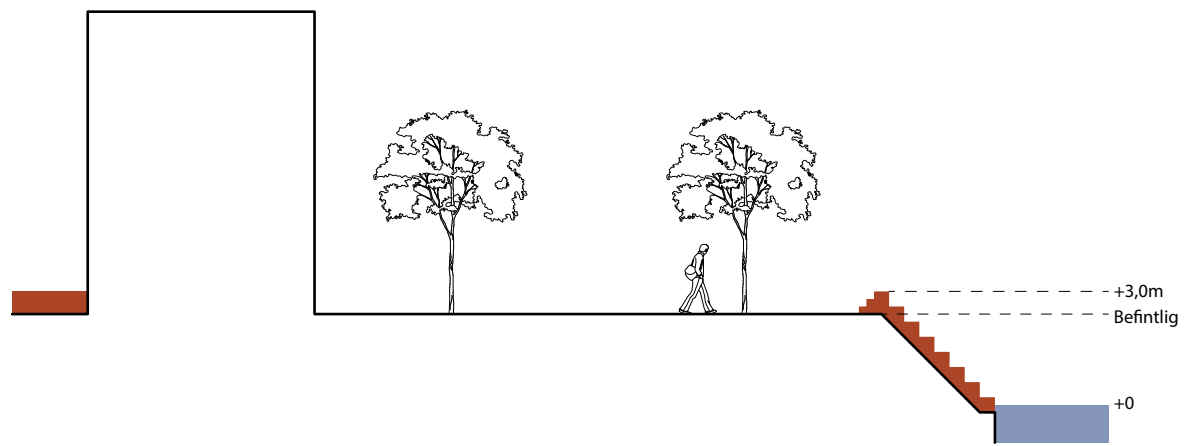
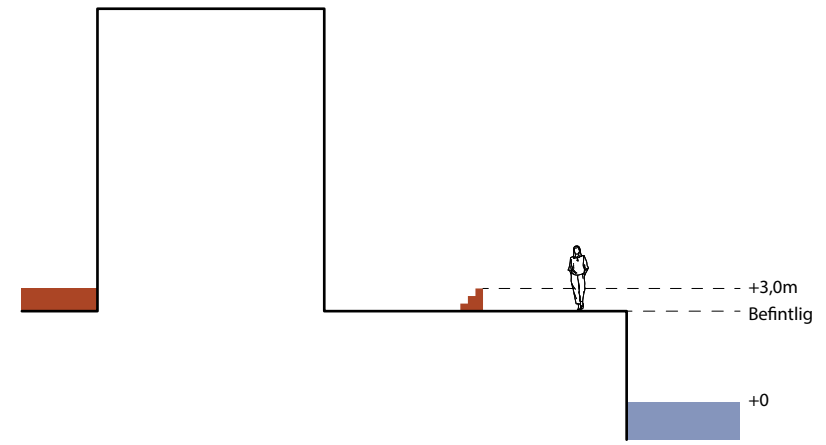
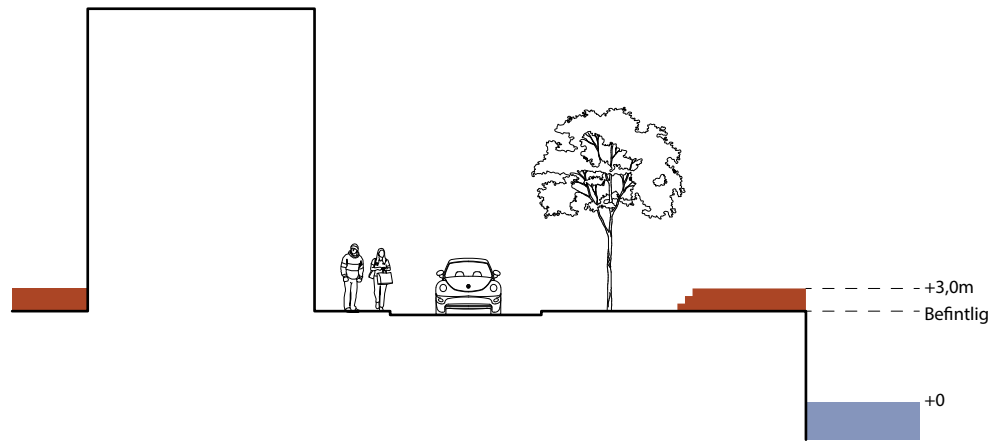
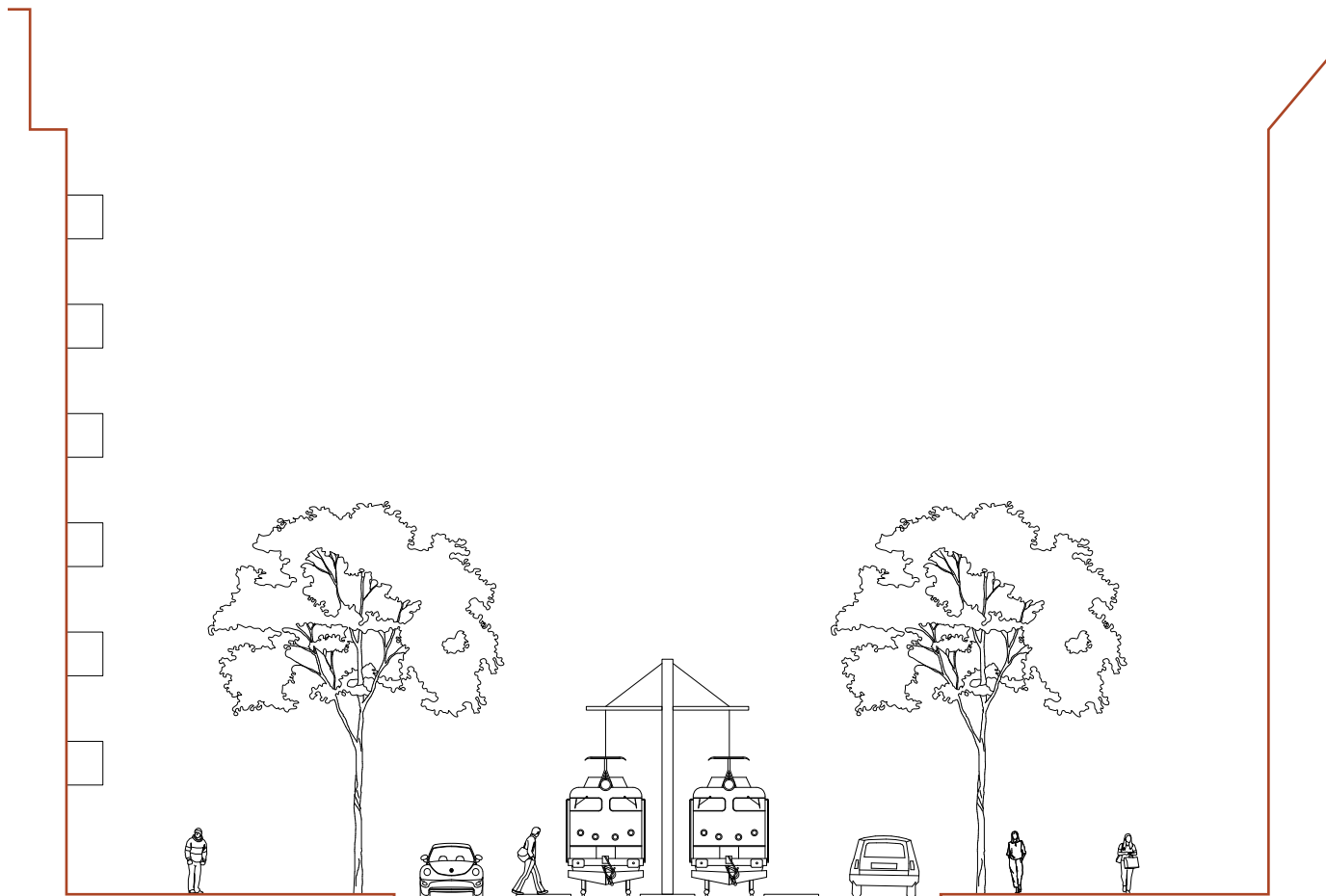


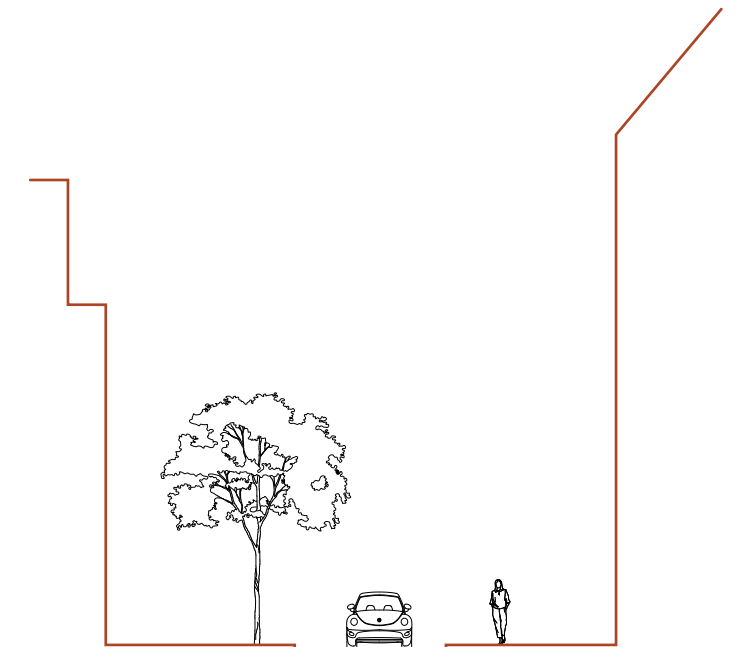
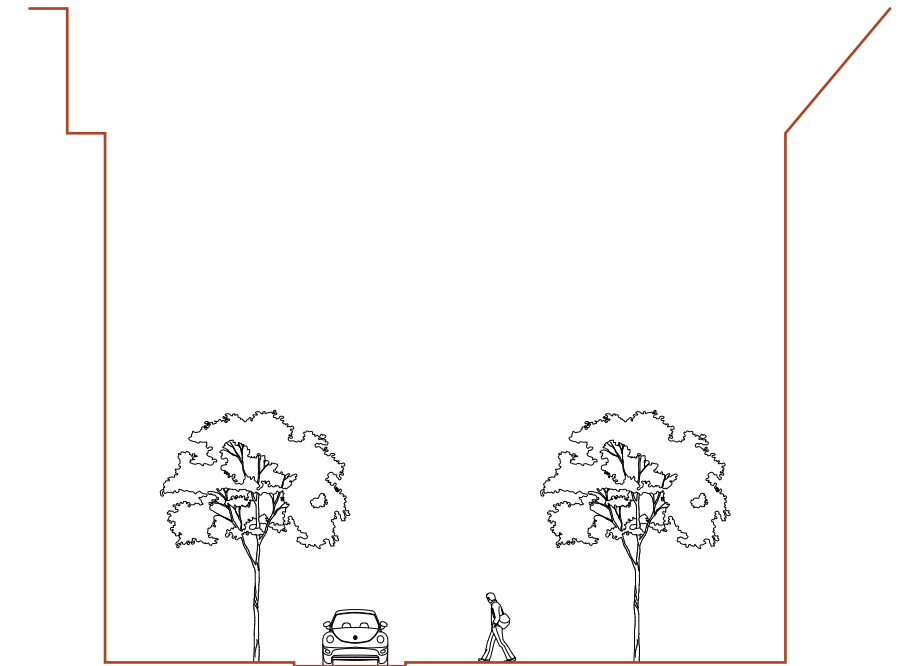
Bild 6-9 | Kustskyddsprinciper 1:50



**Bild 10** | Blågrön-loop 1:6000. Den blågröna loopen enligt Malmö stads översiktsplan planeras att sträcka sig igenom hela området och skapa gröna länkar från centrum till hamnbassängerna.



**Bild 11-13** | Principsektioner (1:50) för Hans Michelsensgatan (se vänster), en lokalgata (se höger ovan) med kantstensparkering och en smal lokalgata (se höger) utan kantsten. Husbredden varierar beroende på bredden av gatan. Gatusnittproportioner ska i regel följa 9:8 proportioner vilket gör att höjden av byggnaderna kan vara något högre än gatans bredd (Malmö stad 2019, s. 30). Detta gäller inte för de allra bredaste gatorna som Hans Michelsensgatan. Gemensamt för alla gator är att de är trädplanterade. Till detta ska utrymme för flanörer och cykeltrafik finnas på båda sidorna av gatorna.



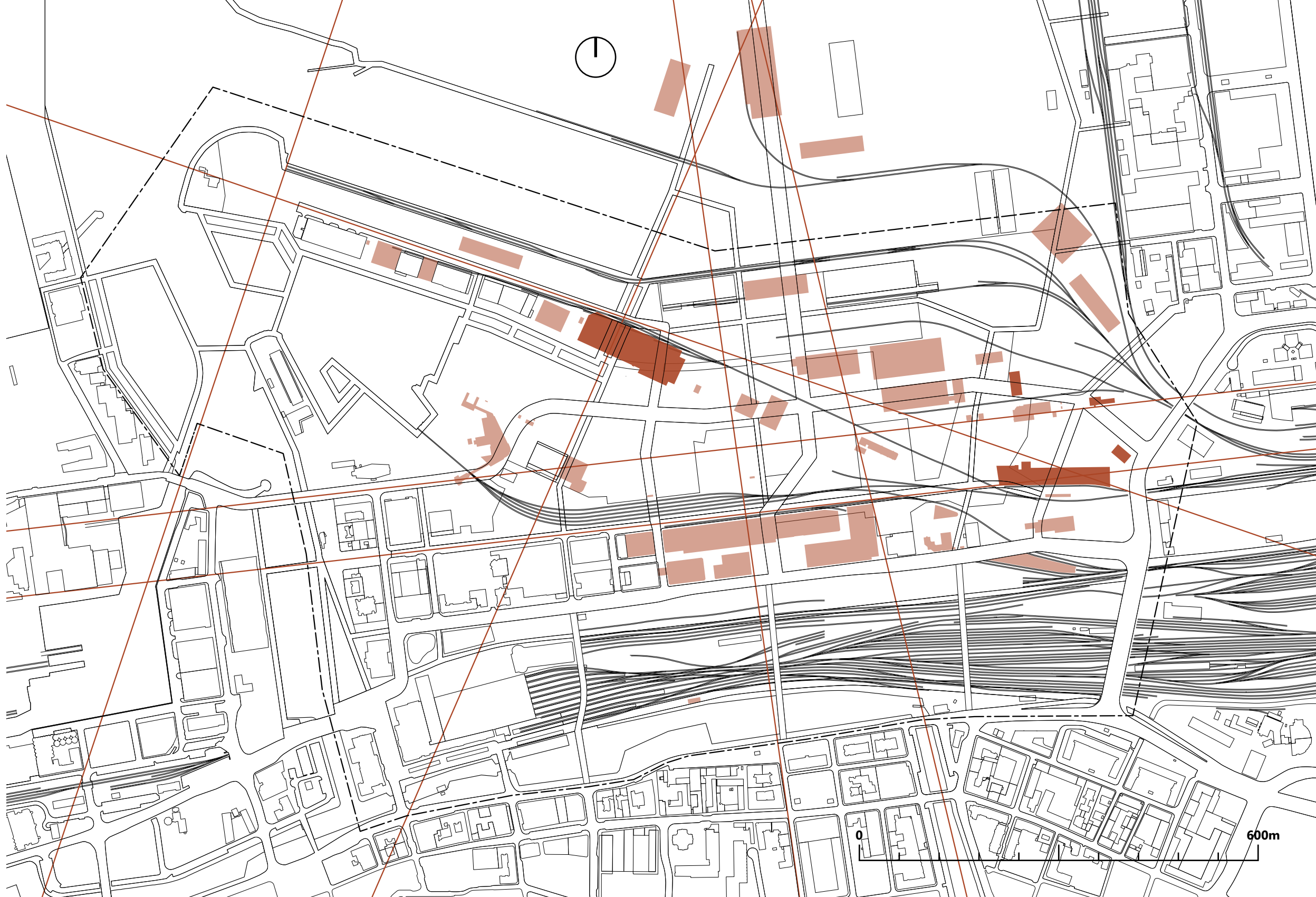
## Axlar och metod

Eftersom Peter Eisenman inte beskriver hur man kan gå till väga för att använda sig av Lateness som en analysmetod eller kreativt verktyg har det varit nödvändigt att utveckla en egen metod baserad på Lateness. Liksom Eisenmans beskrivning av Lateness behöver metoden både fungera analytiskt och syntetiskt (Eisenman & Iturbe 2020, s. 100). Jag har därför valt att dra ett flertal analyserande axlar genom Nyhamnsområdet (bild 14). Dessa axlar utgörs av linjer som dras genom området. Axlarna blir både en utgångspunkt för analys och bidrar samtidigt till ett gestaltningsförslag.

Hur dessa axlar har dragits genom området är inte nödvändigtvis självklart. Det har däremot varit viktigt att dra axlarna efter hur området ser ut idag. Detta eftersom de på så vis kommer att kontrastera mot blandstadens strukturer som kommer att byggas där. Några faktorer som har påverkat axlarna är siktlinjer i området idag, borttagen och existerande struktur, och gatunätet, eller stadsstrukturen, i centrum. Kanske är den mest självklara faktorn siktlinjer som naturligt uppkommer hos de breda och långdragna gatorna. En del av dessa kommer att bevaras men då nya gator och bostadskvarter byggs kommer några att antingen byggas över eller förkortas. Den andra faktorn rör industriella strukturer och byggnader som finns i området. Dessa är utplacerade efter en viss struktur och gatunät som också speglar områdets övergripande form. Axlarna är tänkta att emellanåt dras igenom gammal industriarkitektur. Detta eftersom min analys av området inte bara berör blandstaden som stadsbyggnadsideal utan även platsen. Slutligen är det tänkt att axlarna även ska koppla till staden genom att knyta an till gatunätet. Detta är ett försök till att stärka Nyhamnsområdets koppling till staden då jag anser att broarna som tänks konstrueras över spåren främst skapar en någon bättre fysisk tillgänglighet till platsen. Jag argumenterar för att även det mentala avståndet behöver minskas.

Eftersom axlarna är dragna och definierade efter strukturer i området som de ser ut idag kommer de att till synes vandra igenom nya bostadshus, kontorshus, parker och torg. Den nya blandstadsbebyggelsen kommer på så vis att tvingas att möta och förhålla sig till dessa. På så vis argumenterar jag för att detta kan skapa Lateness-egenskaper genom att den nya arkitekturen

förhåller sig till historien av området på ett nytt vis. Axlarna som grundar sig i platsens historia och utformning och kan praktiskt taget vara enkelt konstruerade och bestå av återvunnet material från rivna industribyggnader. De kan alltså starkt kopplas till platsens historia men samtidigt pekar de framåt. Historia sammanflätas med samtid och framtid. Till detta kan axlarna byggas upp samtidigt som de olika etapperna av Nyhamnsområdet byggs eller till och med före. Om de byggs före nybyggnationen måste kanske det nya anpassa sig efter axlarna vilket kan stärka axlarnas icke-temporalitet. Vidare tillåter axlarna att omformas under tidens gång vilket innebär en särskild flexibilitet. Till detta kan tydliga gränser mellan privat och offentligt brytas eller förskjutas vilket kan resultera i att området som helhet inte blir alldeles för rigid i sin planering.



**Bild 14 | Axlar och borttagen struktur.** Borttagen struktur i Nyhamnsområdet enligt Malmö stads översiktsplan 2019. Markerade byggnader är typexempel som kommer att rivas och som är tänkta att användas i detta arbete. Några av byggnaderna som är åtkomliga har vidare studerats enskilt.

Viktiga axlar som definierar området idag är grund för mitt arbete. Axlarna kommer att gå rakt igenom ny bebyggelse och stadsstruktur.

## Inventering

För att ge en bild av olika strukturer och materialiteter som existerar idag i Nyhamnsområdet har jag gjort en inventering av fem olika byggnader som kommer att rivras. Dessa är: en speditjonsverksamhet (kvarteret Havet); en kontorsbyggnad (Frihamnsplatsen); en däckverkstad; en transformatorcentral; och ett varumagasin (kvarteret Vattenliljan).

Kvarteret Havet (bild 15) är en anläggning för varutransport ligger i Nyhamnsområdets östra del i anslutning till Frihamnsviadukten. Byggnaden består av två delar: ett kontorshus i rött tegel och en lagerbyggnad vilka ritades 1952 av Stockholmsarkitekten Birger Lindberg. Ursprungligen bestod kontorshuset av två våningar men en tredje våning lades till 1967 och ännu en lagerbyggnad (Malmö stad 2002, s. 20). Byggnaden skiljer sig något från omkringliggande byggnader med dess form och fönstermurade burspråk och speglar en modernistisk och nyrealistisk arkitektur där betongstommen markeras i fasaden. Anläggningen har platt tak vilket är indraget och markerat med en sarg.

Kring Frihamnsplatsen står tre kontorsbyggnader som alla kommer att rivras (bild 16). Dessa är likartat utformade men fasadmaterialet består av olika nyanser av brunt tegel. Fönster är placerade med jämna mellanrum och ramarna smälter in färgmässigt med teglet vilket ger ett tydligt och enhetligt uttryck. Byggnaderna är funktionalistiskt och formmässigt enkla. Datum och arkitekt är okänt men byggnaderna är väl bevarade och i gott skick. Teglet borde återanvändas.

En oanmärkningsvärd och enkel däckverkstad i tegel, med få accenter, står i utkanten av östra delen av Nyhamnsområdet (bild 17). Byggnaden är delvis undangömd och placerad i korsningen mellan Grimsbygatan och Västkustvägen. Arkitekten är okänd och det finns inte något skrivet om byggnaden. Den förhållandevis enkla byggnaden visar däremot på tydlig funktionalitet för bilserviceändamål. Enligt Malmö stads utvecklingsplan för Nyhamnsområdet kommer verkstaden att rivras och det är ett bra exempel på gult tegel i gott skick som kan återbrukas.

En större transformatorcentral (bild 18), ritad av Fritz Jaenecke och Sten Samuelson 1956, är belägen i östra delen av Nyhamnsområdet (Malmö

stad 2002, s. 35). Stationen innefattar ett ställverk och en verkstad och är klädd i brunt tegel i ett mönster som påminner om Klas Anshelms verk *villa Rausing* från 1952. Förutom att teglet är delvis nedklottrat är det i slitet men acceptabelt skick och borde återanvändas då byggnaden planerar att rivras.

Mitt i Nyhamnsområdet står ett stort varumagasin (kvarteret Vattenliljan) med stora överhäng som sträcker sig flera meter utanför de röda exteriöra tegelväggarna (bild 19). De djupa överhängen fäster sig i tegelväggens överkant och hålls upp med enkla betongbalkar och är klädd i profilerad plåt. Byggnadens form och överhäng samstämmer med övrig byggnation på platsen och utgör ett bra exempel på industriell arkitektur. Hela byggnadskomplexet planeras att rivras för att ge plats för nybyggnation. Det röda teglet kan utgöra en stor del av uppförande av axlar.





**Bild 15** | Kvarteret Havet



**Bild 17** | Däckverkstad



**Bild 16** | Kontorsbyggnad



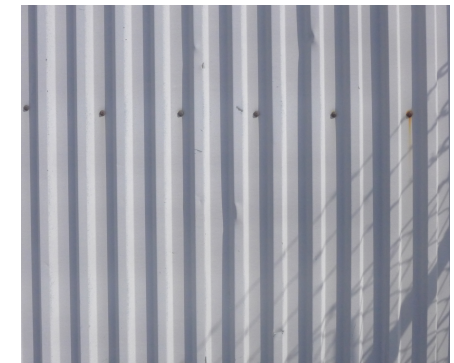
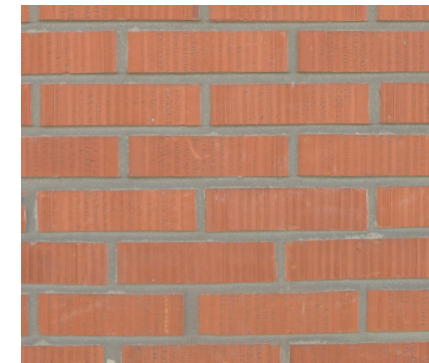
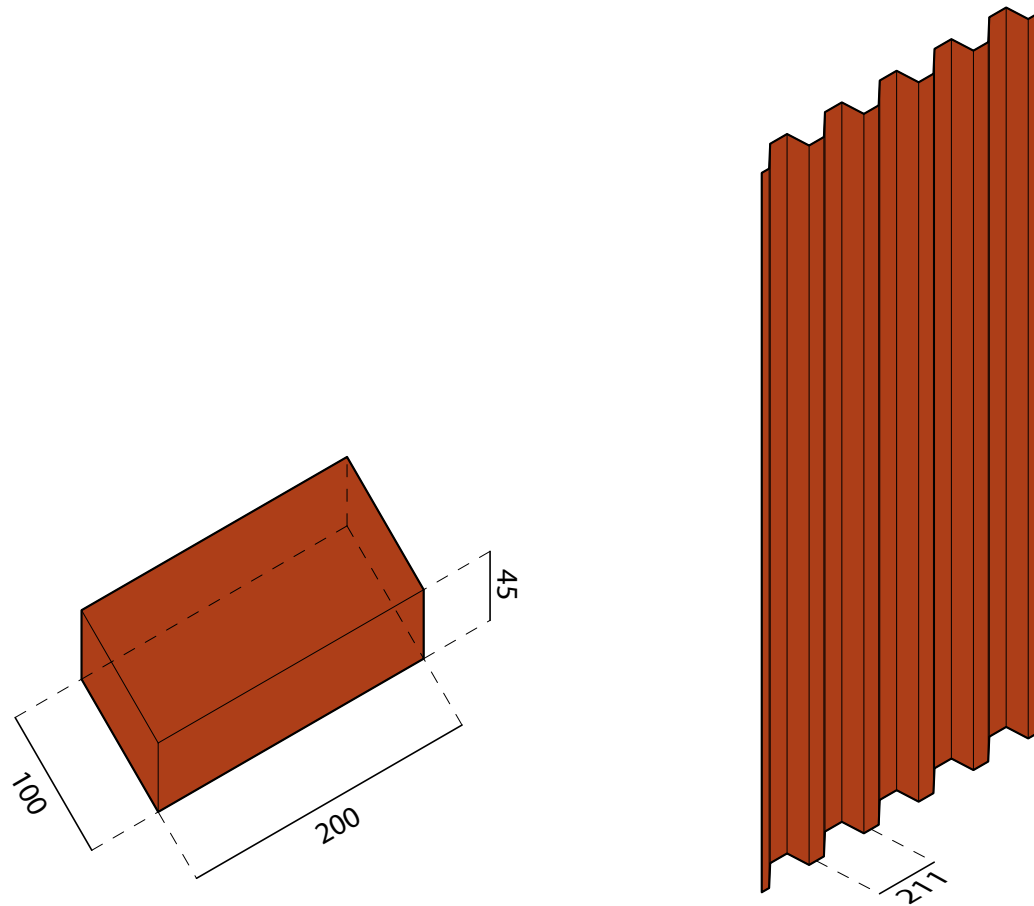
**Bild 18** | Transformatorcentral



**Bild 19** | Varumagasin, kvarteret Vattenliljan

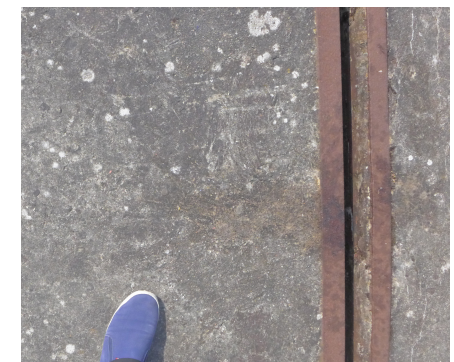
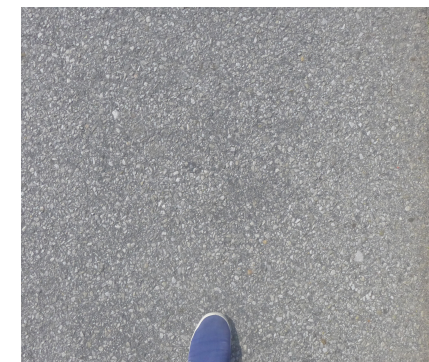
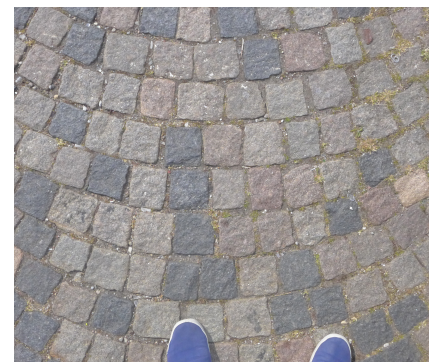
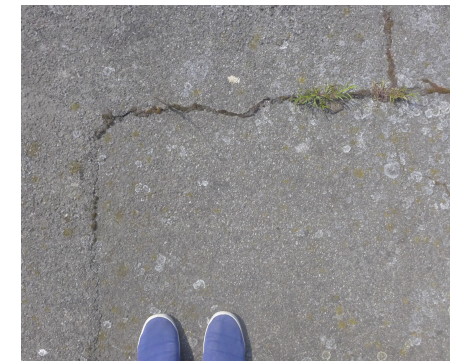
## Fasadmaterial

Liksom markbeläggningen utgörs de flesta fasader i området av hårda industriella material (bild 22-33). Färgmässigt finns det däremot en mer rik variation. De stora varumagasinen utgörs ofta i olika typer av rödbrunt tegel med några enstaka fall av gult tegel. Andra industribyggnader är konstruerade av rå eller färgad betong. Profilerad plåt skapar tillsammans med teglet olika mönster i fasaderna och ger ett avskalat men kallt och tungt uttryck.



## Markbeläggning

Nyhamnsområdet är idag täckt av hårda betongytor, stenbeläggning, gatsten och asfalt som skapar olika mönster och rumsligheter (bild 34-45). Sprickor i markbeläggningen lämnar rum för småskalig grönska att tränga igenom vilket tyder på att naturen är på väg att ta över. Några få ytor har lämnats för grus och mindre gräsytor. Kvarblivna räls dyker kontinuerligt upp i området och är integrerat i markbeläggningen. Ett genomgående grått golv kontrasterar vattnet och fasader vilket karaktäriserar vandringsupplevelsen.



## Grunkor

En grunka är ett föremål, objekt, ting eller pryl som inte nödvändigtvis kan beskrivas mer än så (bild 46-48). I detta arbete syftar jag till grunka som ett arkitektoniskt objekt som inte heller kan beskrivas på annat vis. I Nyhamnsområdet stöter man på en hel del sådana grunkor, eller arkitektoniska objekt, som ofta är direkt kopplade till de industriella verksamheterna där. Exempel på sådana grunkor kan vara allt från lastkranar i stål till mindre trafikavstängare gjutna i betong. Medan kranarna kommer försöka att bevaras kommer däremot många andra grunkor rivas eller fasas bort. Under en vandringstur i området stöter man hursomhelst på en hel del sådana grunkor som tillsammans bildar ett skikt av element och objekt som präglar upplevelsen av hela området (bild 49). Även om dessa grunkor inte har en specifik uppgift idag (kranarna är exempelvis ur funktion) bidrar de till att upprätthålla en viss industriell karaktär i området. Vidare är grunkorna i viss mån repetitiva och dyker upp på ett flertal platser i området. Detta gör att det blir enklare att känna igen sig i området och är därför något jag vill bevara, eller rättare sagt upprätthålla med nya typer av grunkor, något som utgör en huvuddel av detta mastersarbete.

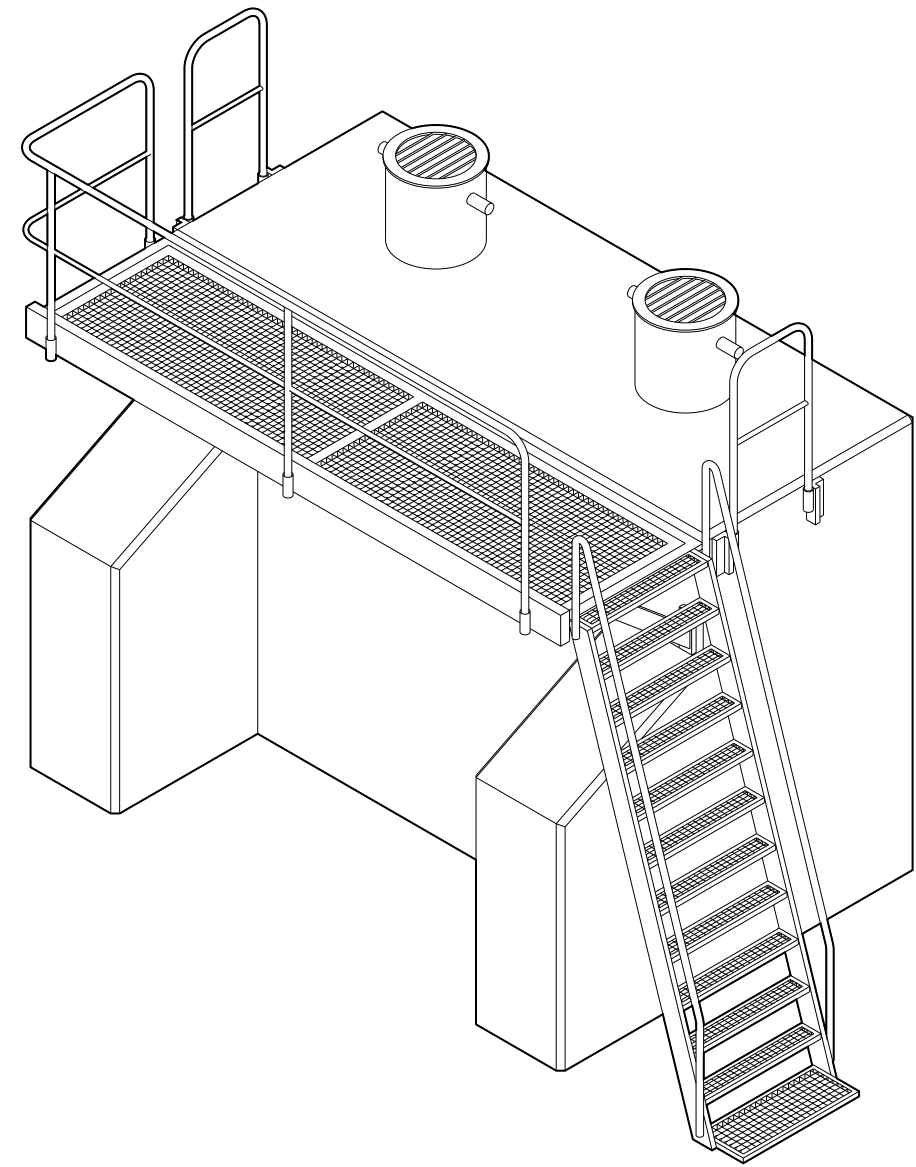


Bild 46-48 | Grunkor, Nyhamnsområdet

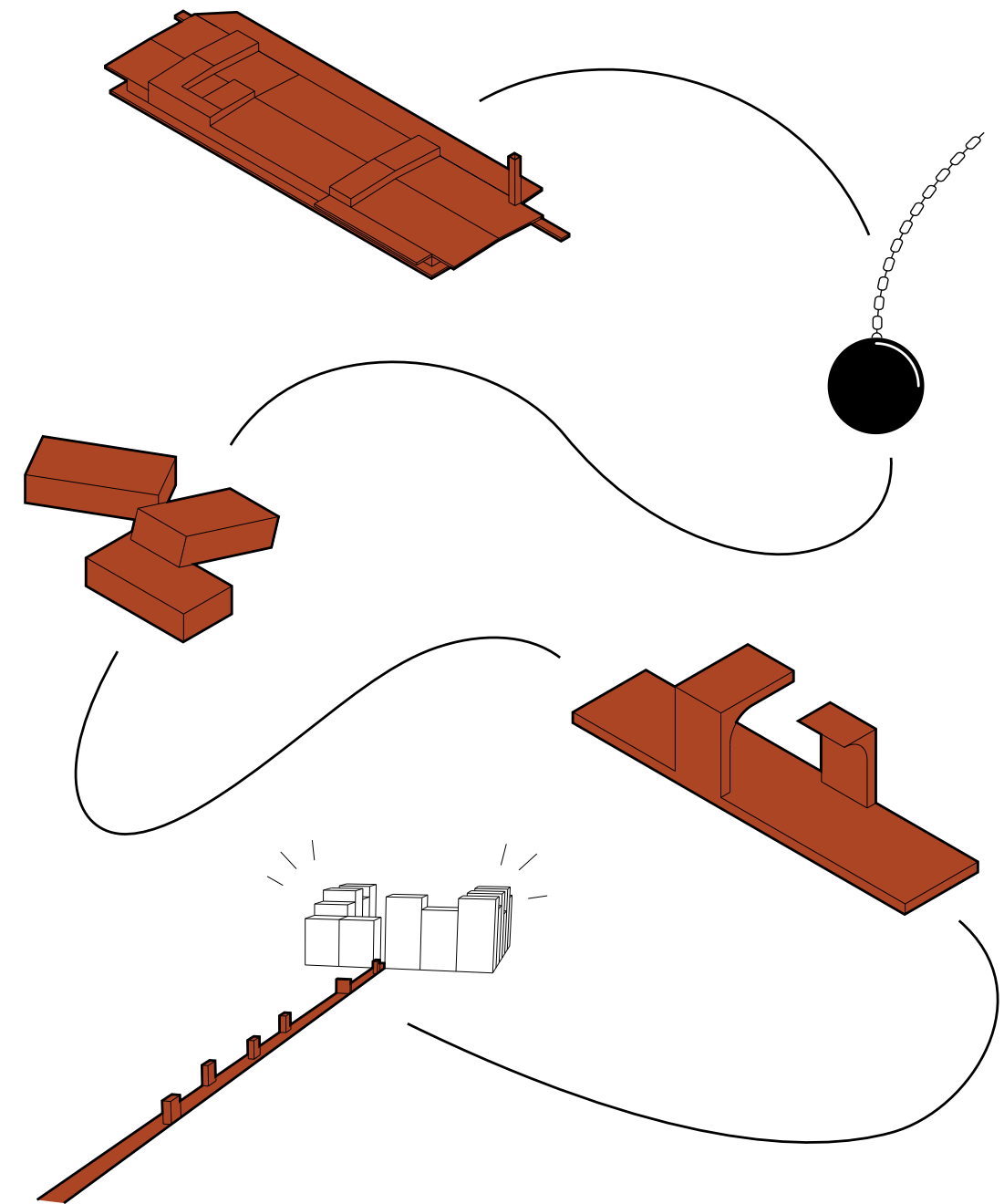
Bild 49 | Axonometri, grunka 1:50

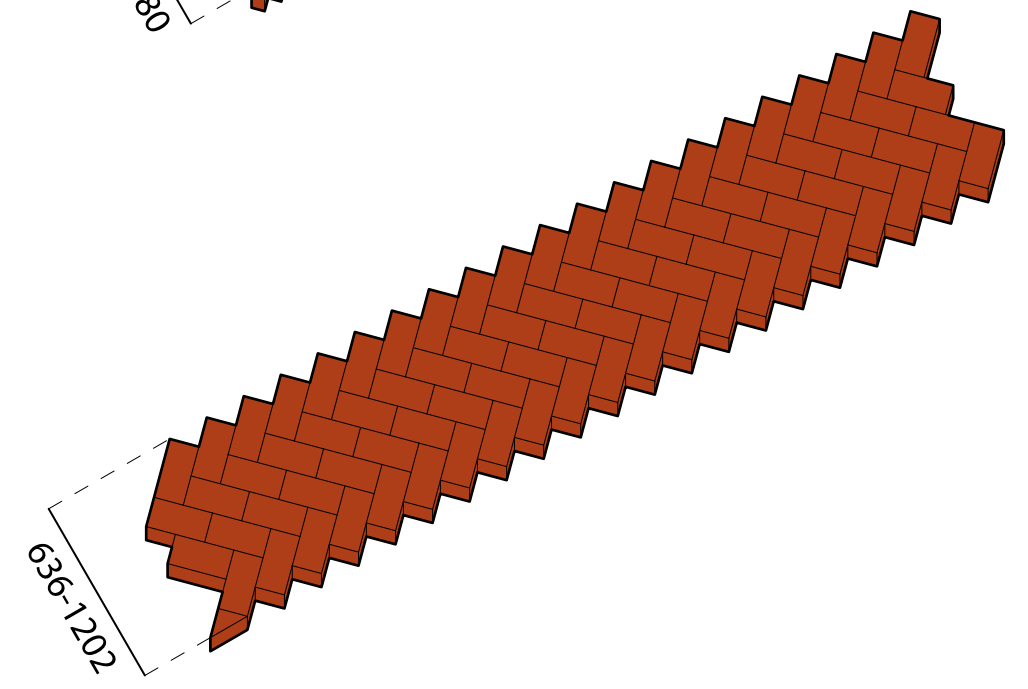
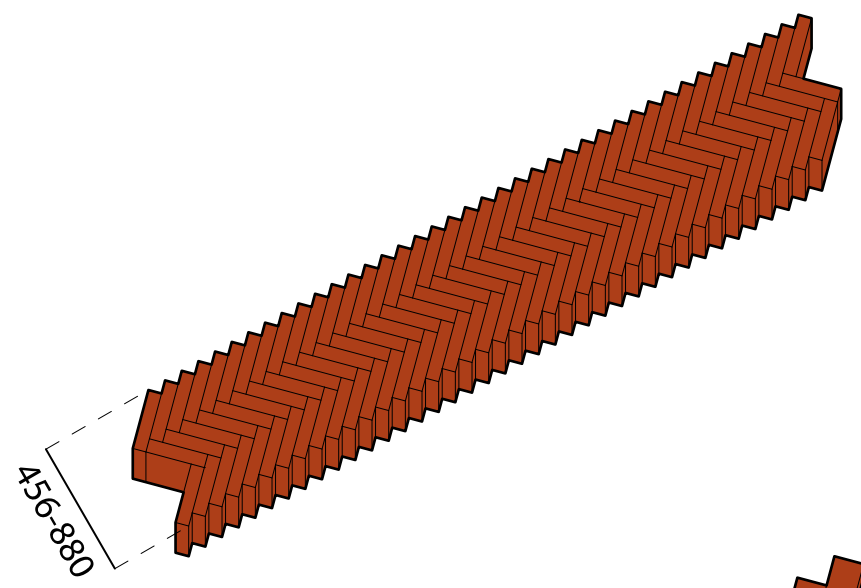
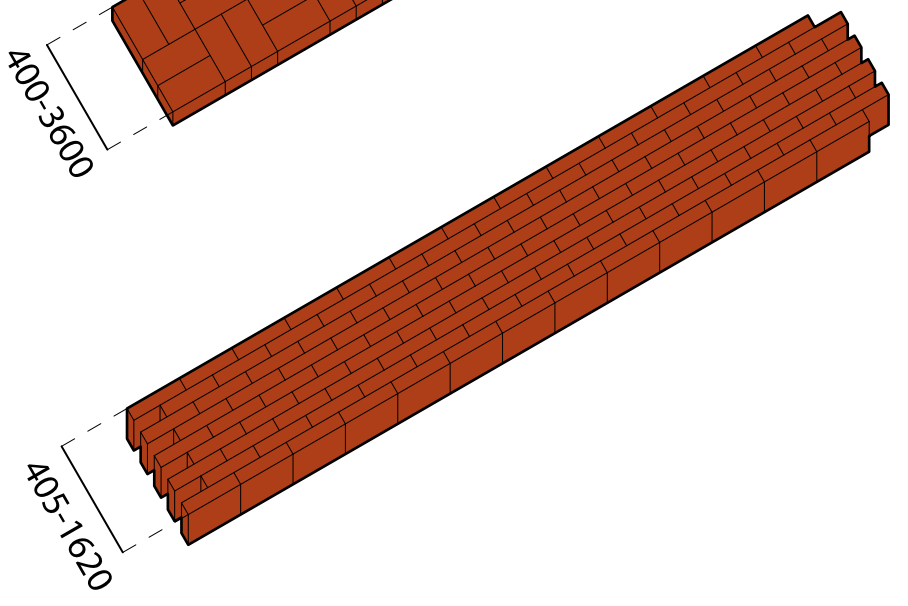
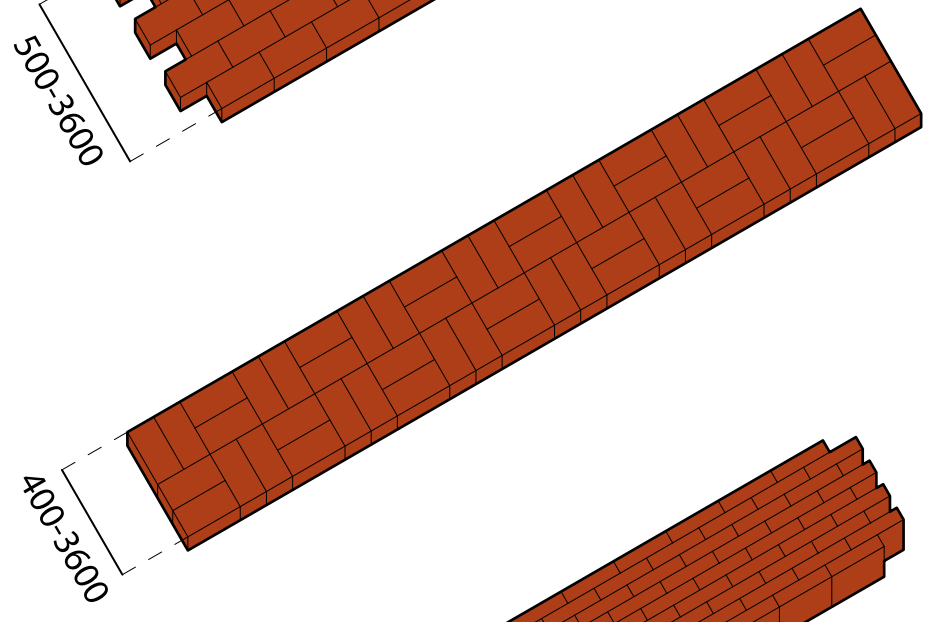
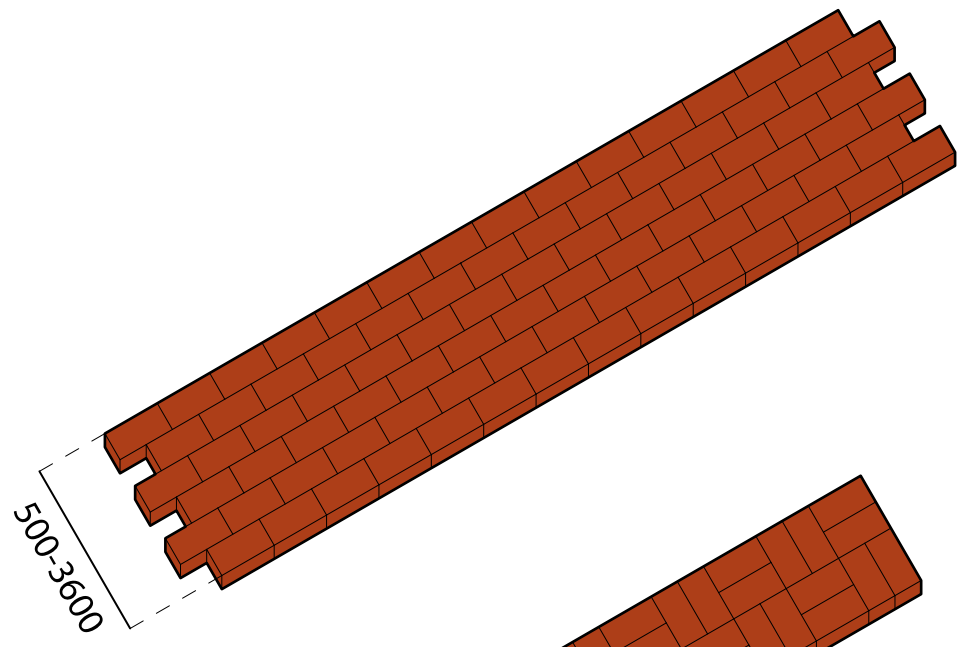
## Materialkoncept

Med axlar som metod, eller strategi, kommer Nyhamnsområdets olika delar att sammanflätas. Nybebyggelse förenas med det historiska och blir någonting nytt som blickar både bakåt och framåt. Vad som ännu inte har diskuterats är hur dessa axlar ser ut och vad de är uppbyggda av. Som tidigare nämnts kommer axlar i vissa fall bestå av fysisk materia men i andra fall endast som luft, eller undanträngd materia, som är tänkt att skapa en mental förståelse över att axlarna sträcker sig igenom byggnader och över hela området. De mentala delarnas materialkoncept är enkelt, de består inte av någonting utan består endast av luft och tomrum. De uppbyggda delarna av axlarna, däremot, kan bestå av flera olika element, komponenter och delar och kan på så vis skapa olika typer av rumsligheter vilket ger förutsättning för olika aktiviteter. Men vad består dessa av och hur ser de ut?

Inspiration för förkroppsligandet, eller utformning, av axlarna är hämtat från grunkan som arkitektoniskt objekt. Till detta har de industriella byggnader som finns i Nyhamnsområdet också inspirerat. Liksom grunkorna, som är utspridda över området, är det tänkt att axlarna också kan få te sig som formmässigt liknande objekt, utspridda över området. Dessa behöver inte programmeras, eller fyllas med funktion, liksom grunkorna idag inte nödvändigtvis har en funktion. Däremot kan de förkroppsligade axlarna syfta till olika typer av aktivitet genom deras form och uttryck. De är däremot inte tänkta till att helt och hållet styra vilka dessa aktiviteter är.

Vidare, eftersom mycket av industriarkitekturen i Nyhamnsområdet kommer att rivas (bild 14), är det tänkt att i så hög mån som möjligt använda sig av återbrukade material från dessa byggnader och strukturer (bild 50). Axlarna får på så vis en direkt materialkänsla som väldigt nära kan kopplas till platsen. De återbrukade materialen påverkar också axlarnas utformning och uttryck vilket även kan kopplas till Nyhamnsområdet. En viktig aspekt är att de förkroppsligade axlarna är tänkta att påminna, men inte efterlikna, former som kan hittas på platsen idag. Det handlar alltså inte om att kopiera utan snarare att inspireras av formspråk och materialitet som kan hittas på platsen idag och göra någonting nytt av det. Exempel på olika konfigurationer av marktegel antyder axlarnas utformning (bild 51-55).





## En skallös konceptmodell

Som en del av arbetet har jag med enkla medel (återbrukade tegelstenar och lite tejp) byggt upp en axel på arkitektskolans fullskalelabb (bild 56-58). Tanken med modellen är att den snabbt ska kommunicera huvudidén med mitt arbete och tydliggöra vad en axel kan vara. Tegelstenarna är placerade på rad och bildar på så vis bitar av en axel som är dragen tvärs över fullskalelabbet. Mellanrum mellan tegelstenar markeras med vit eltejp som symboliserar potentiella hinder eller nybebyggelse där axlarna ej fysiskt kan uppenbara sig. Däremot finns axeln kvar mentalt då den dyker upp igen i andra änden. Modellen är delvis i skala och delvis skallös. En tegelsten visar på skala 1:1 och visserligen är det så att axlarna i Nyhamnsområdet också endast kommer vara en tegelsten bred. Däremot, eftersom markunderlag i området är tänkt att bytas ut mot just tegel, kan modellen också anses att vara i olika skalor beroende på hur bred axeln blir i olika situationer. Bredden förhåller sig alltid till tegelstensens dimensioner vilket gör att konceptmodellen kan ses som skallös, eller rättare sagt i alla skalor samtidigt.

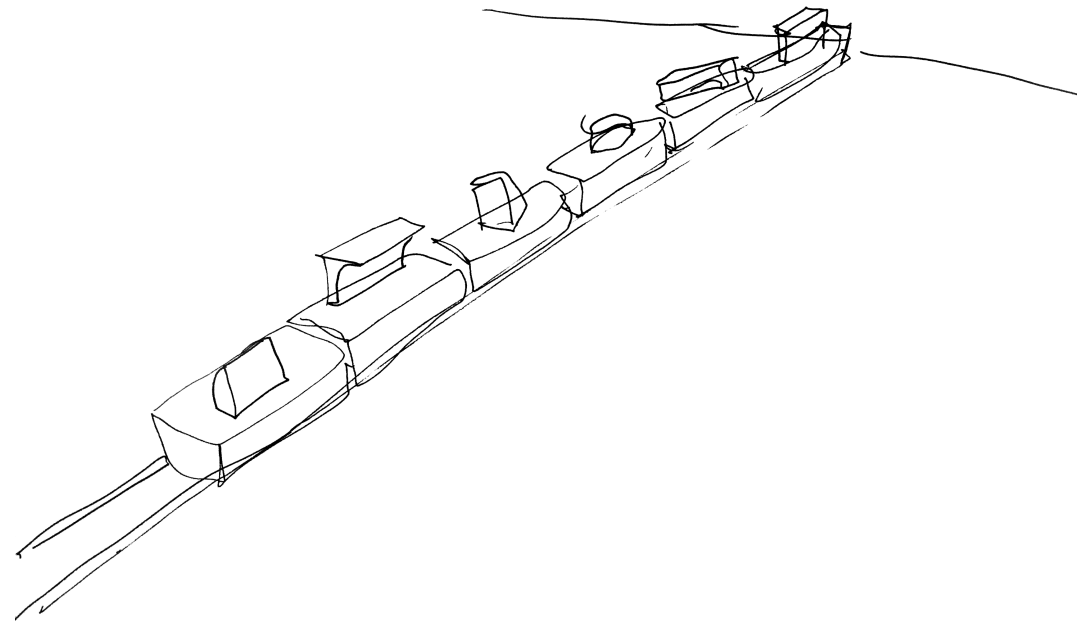
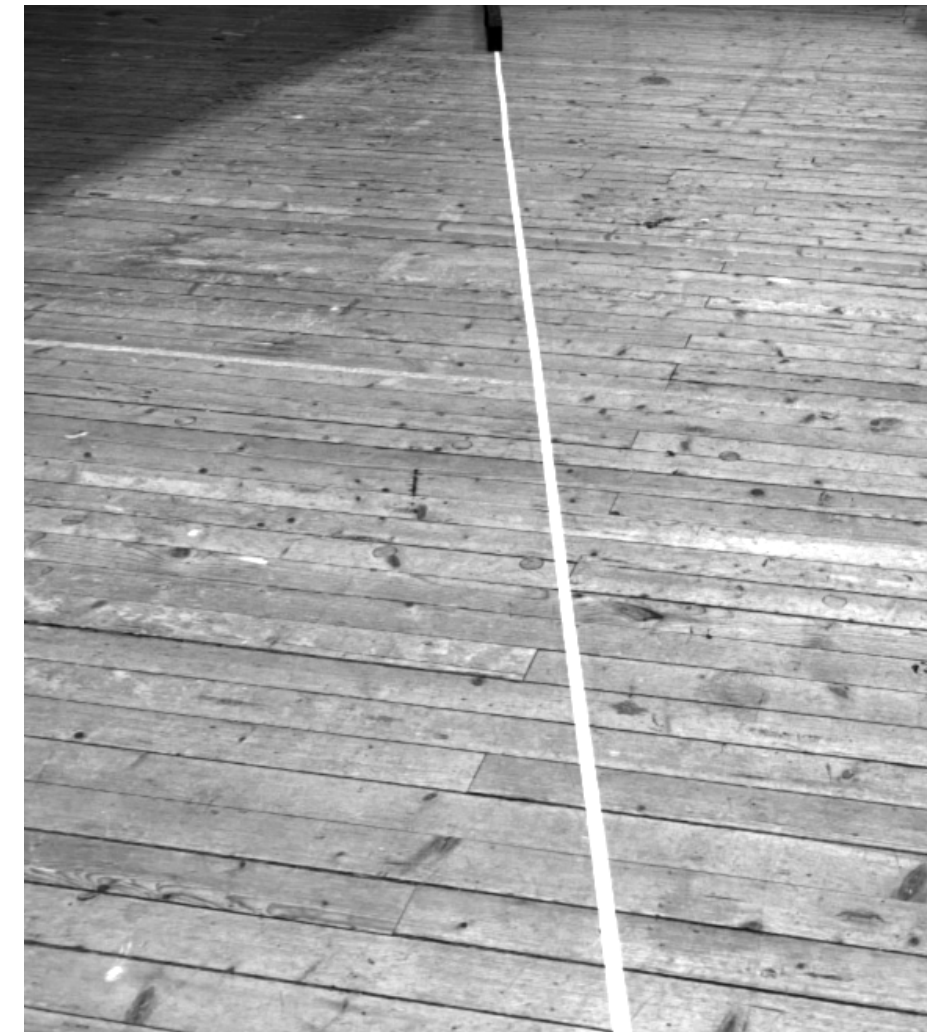


Bild 56 | Skiss, konceptmodell

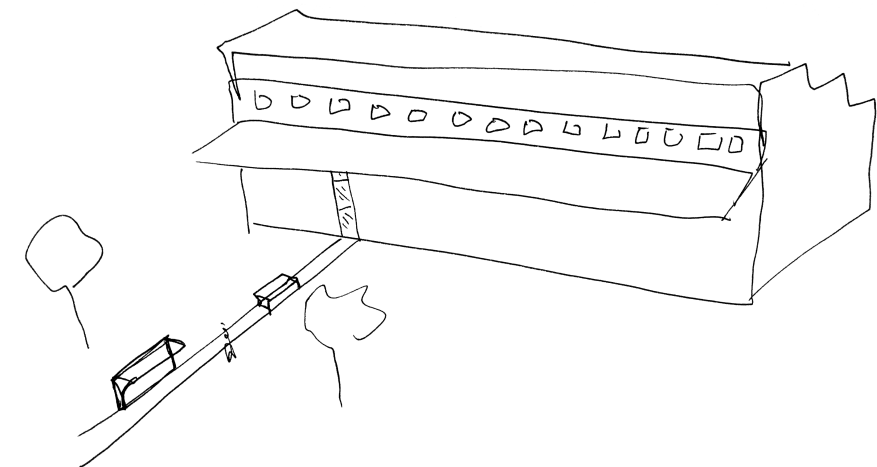
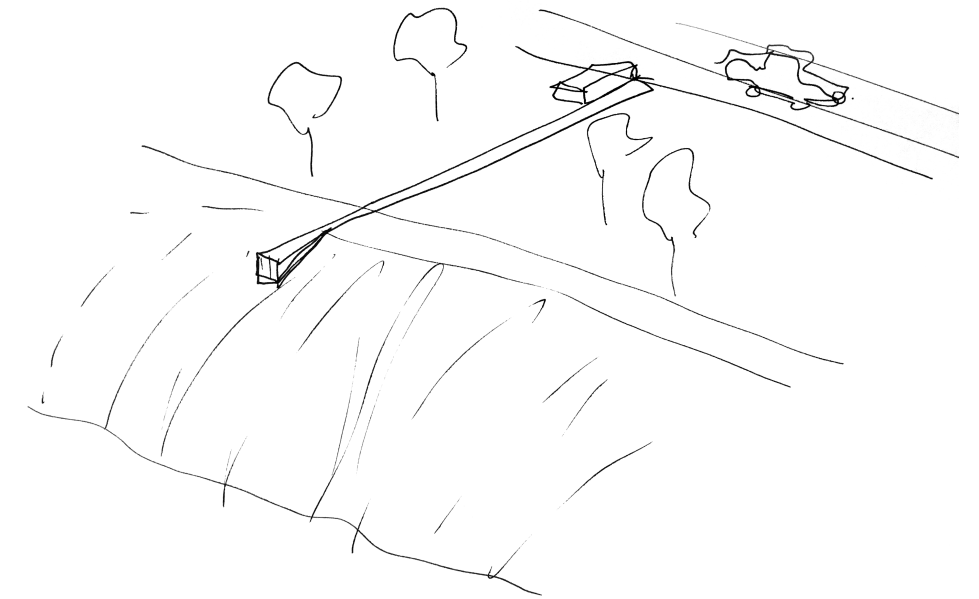
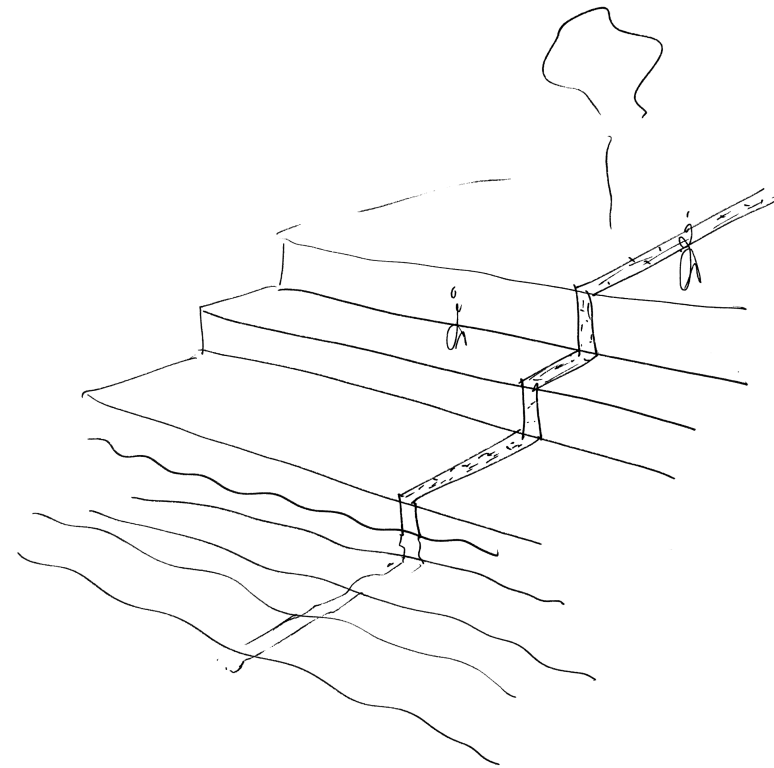
Bild 57, 58 | Konceptmodell





## Grunkor och spår

Långdragna axlar utgör arbetets metod för analys och utformning. Eftersom Nyhamnsområdet är stort innefattar det en mängd olika planeringsidéer och strategier. En analys av området blir därmed oundvikligen omfattande. Som strategi har jag därmed valt att arbeta, eller fokusera, på fem olika platser, eller situationer, för att avgränsa arbetet (bild 62). Situationerna är platser som på något vis interagerar med de ovannämnda axlarna. Situationerna är även utvalda efter olika planeringstyper som kräver olika planeringsriktlinjer. Situationerna är Mälarenbron, en typisk bostadsgård, Hammagasin 1 (M1), Hans Michelsengatan och Nyhamnsbassängen. Eftersom de olika situationerna har olika planeringsriktlinjer är ambitionen med axlarna att på något vis fläta samman dessa med varandra för att skapa en vandringsupplevelse som påminner om hur området har sett ut och hur det kommer att bli (bild 59-61).





500m

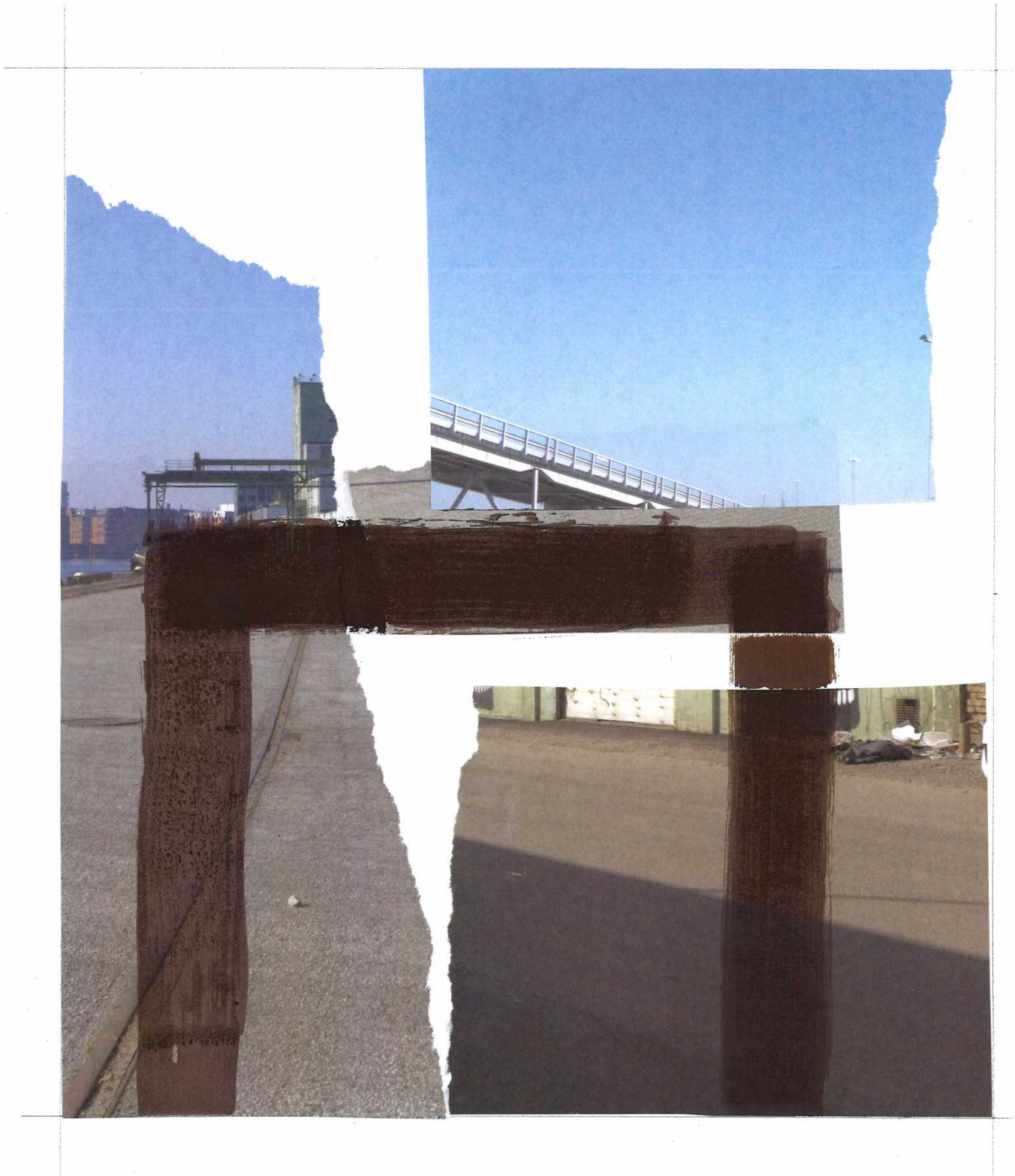


Bild 63 | Kollage 1

## Situation 1 - Mälärbron

Den första situationen utspelar sig i änden av en axel som går från Nyhamnsområdet rakt igenom centralstationen och landar i en nedsänkning bredvid *Mälärbron*. Mälärbron öppnades den 25:e april 1907 för trafik och elektrisk spårvagn. De nya kontaktledningarna blev ett påtagligt inslag i stadsmiljön. Kontaktledningarna och spåren är idag borttagna. Nedsänkningen bildar ett lite dolt rum men ger närhet till vattnet i kanalen. Platsen kring bron är stökig och trafikerad och är en intressant utgångspunkt för mitt projekt.

Genom att byta ut lite av gatustensbeläggningen med återvunnet tegel visar sig axeln. En liten upphöjning av en mur tydliggör hur axlarna anpassar sig när den konfronteras av existerande infrastruktur och möter nivåskillnader (bild 64-68).

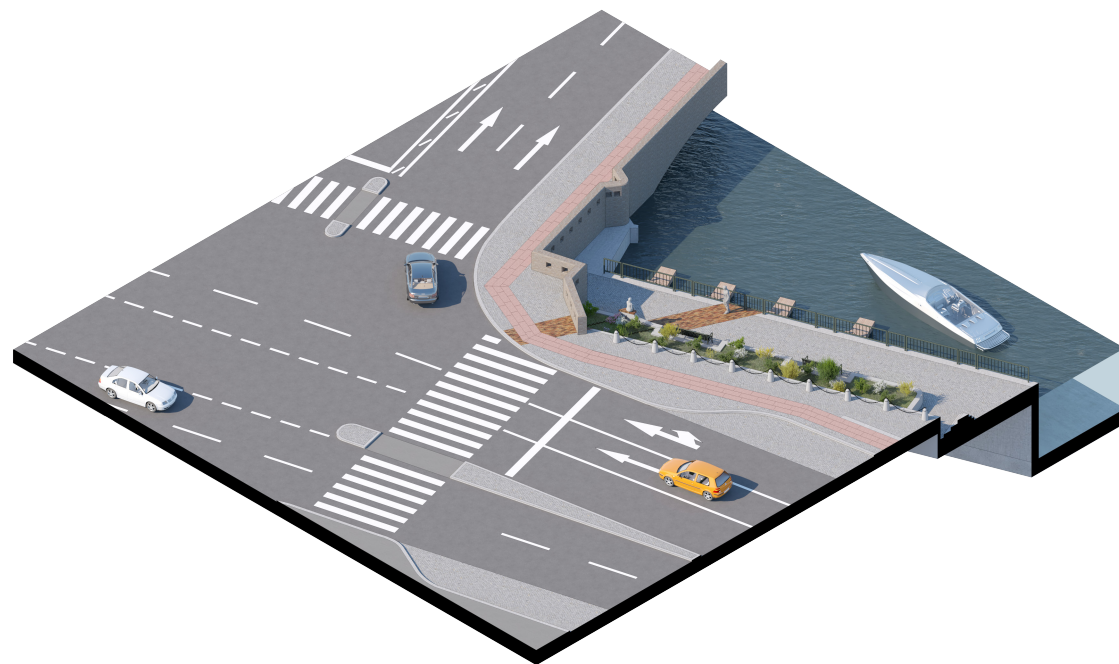


Bild 64 | Axonometri, situation 1



0 10m

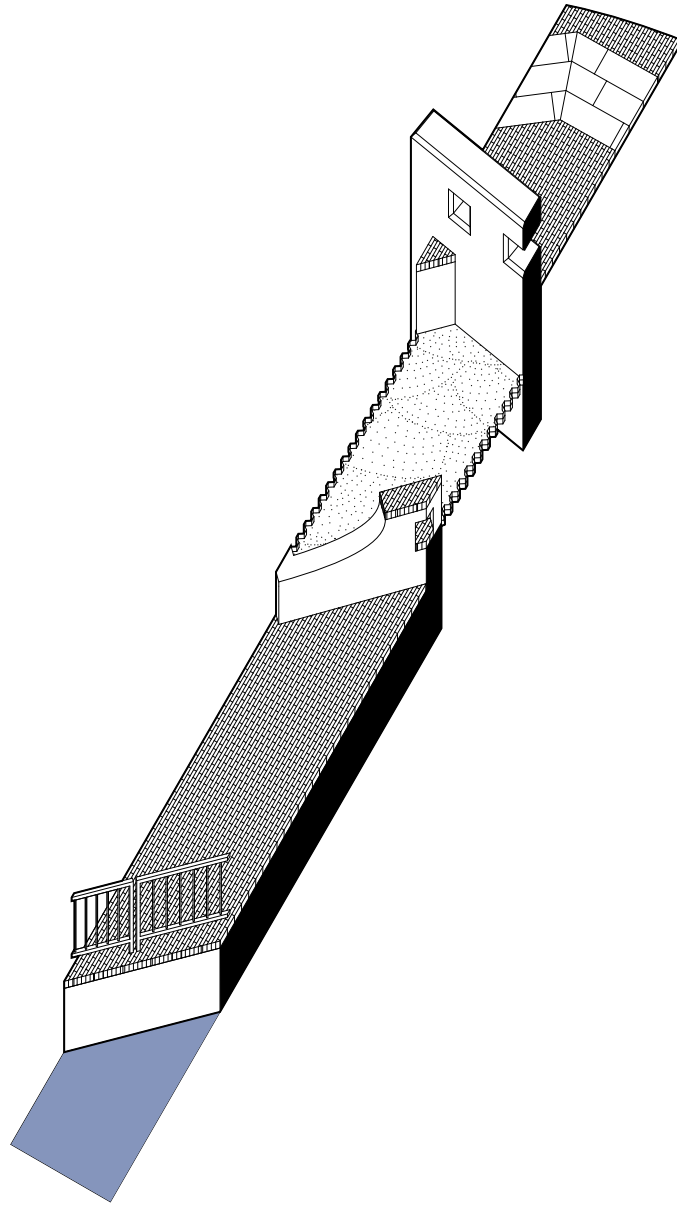


Bild 66 | Axonometri, detalj 1:100

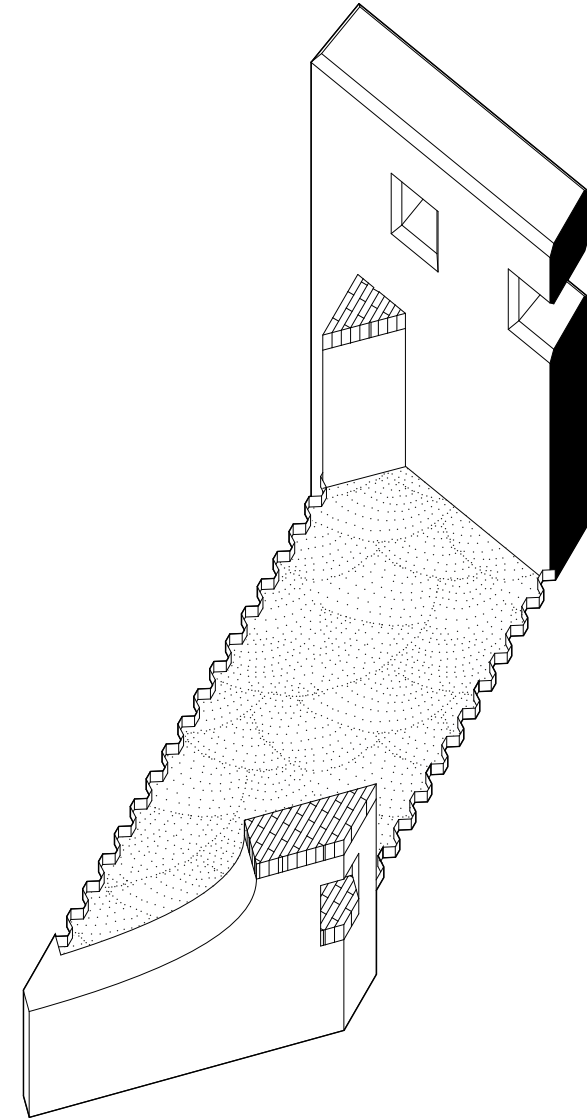


Bild 67 | Axonometri, detalj 1:50





Bild 69 | Kollage 2

## Situation 2 - Bostadsgård

En typisk bostadsgård i Nyhamnsområdet ska vara gemensam och ha allmänna genomfarter (Malmö stad 2019, s. 31). Till skillnad från innergårdar, vilka vanligen är inneslutna öppnytor i ett kvarter, är dessa gårdar en kombination av offentliga och privata rum. Bostadsgårdar ska skapa förutsättningar för samhörighet, aktiv lek och samtidigt ge skydd från trafik. Deras ljusförhållanden ska beaktas med hänsyn till krav på ett yteffektivt markutnyttjande och bidra med minskade luftföroreningar och bullernivåer. Gårdarna ska därmed inte underbyggas så att det kan planteras större buskar och träd. Till detta ska krökningar av gator eller stråk i gårdarna hjälpa till med att vindoptimera och dra ned bullernivåer. Vidare ska de utformas för att ge goda förutsättningar för ett socialt liv och tillit mellan invånarna. Goda proportioner i förhållande till husvolymerna efterfrågas.

När mitt projekt dras igenom en typisk bostadsgård motsägs idén om den krökta gatan. Axlarna bildar i detta fall rakt dragna linjer som kan användas som stråk och som delar upp gården. Axlarna smittar inte bara av sig på markunderlaget men även på delar av fasader som konfronteras av axlarna. När axlarna möter grönytor får de däremot möjlighet att skapa variationer för att ge plats till olika typer av aktiviteter (bild 70-76).

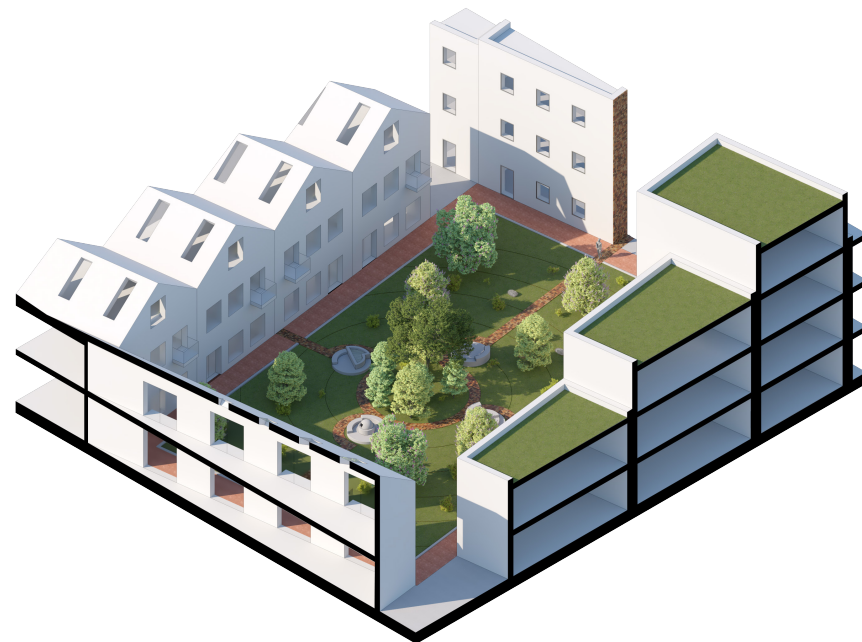


Bild 70 | Axonometri, situation 2

Bild 71 | Plan 1:200 ▶





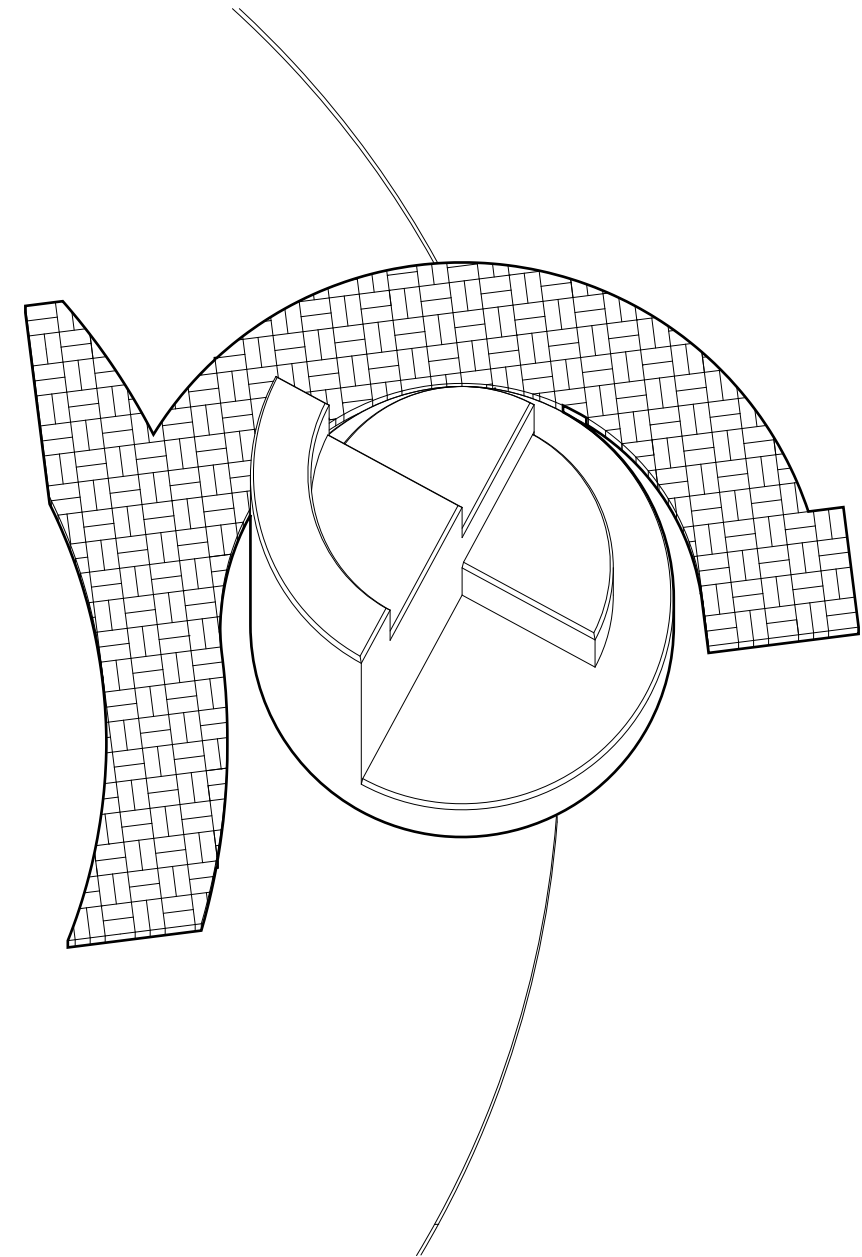
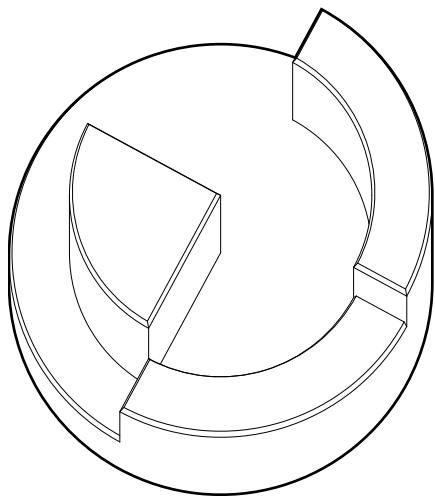
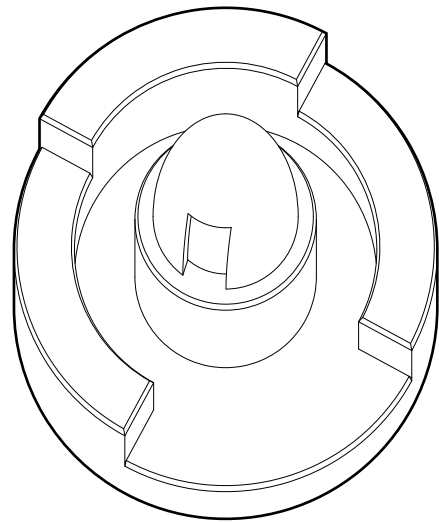
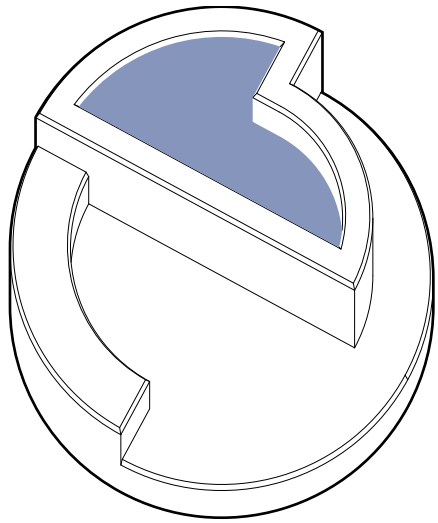


Bild 72-75 | Axonometri, detalj 1:50





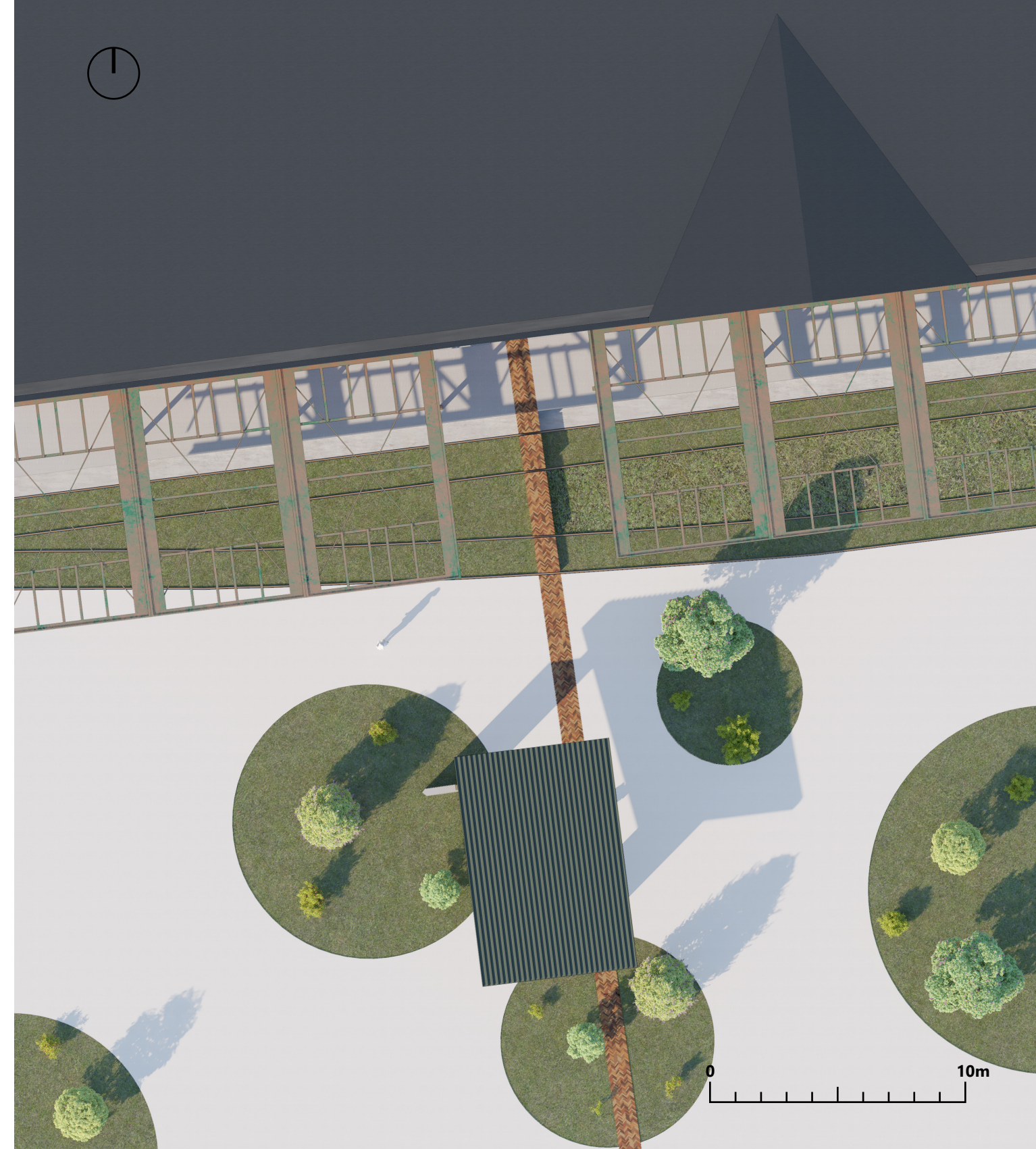
### Situation 3 - Hamnmagasinet M1

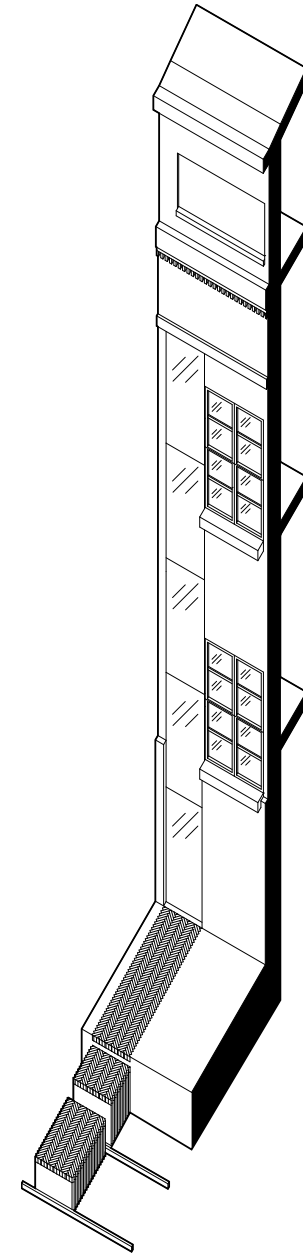
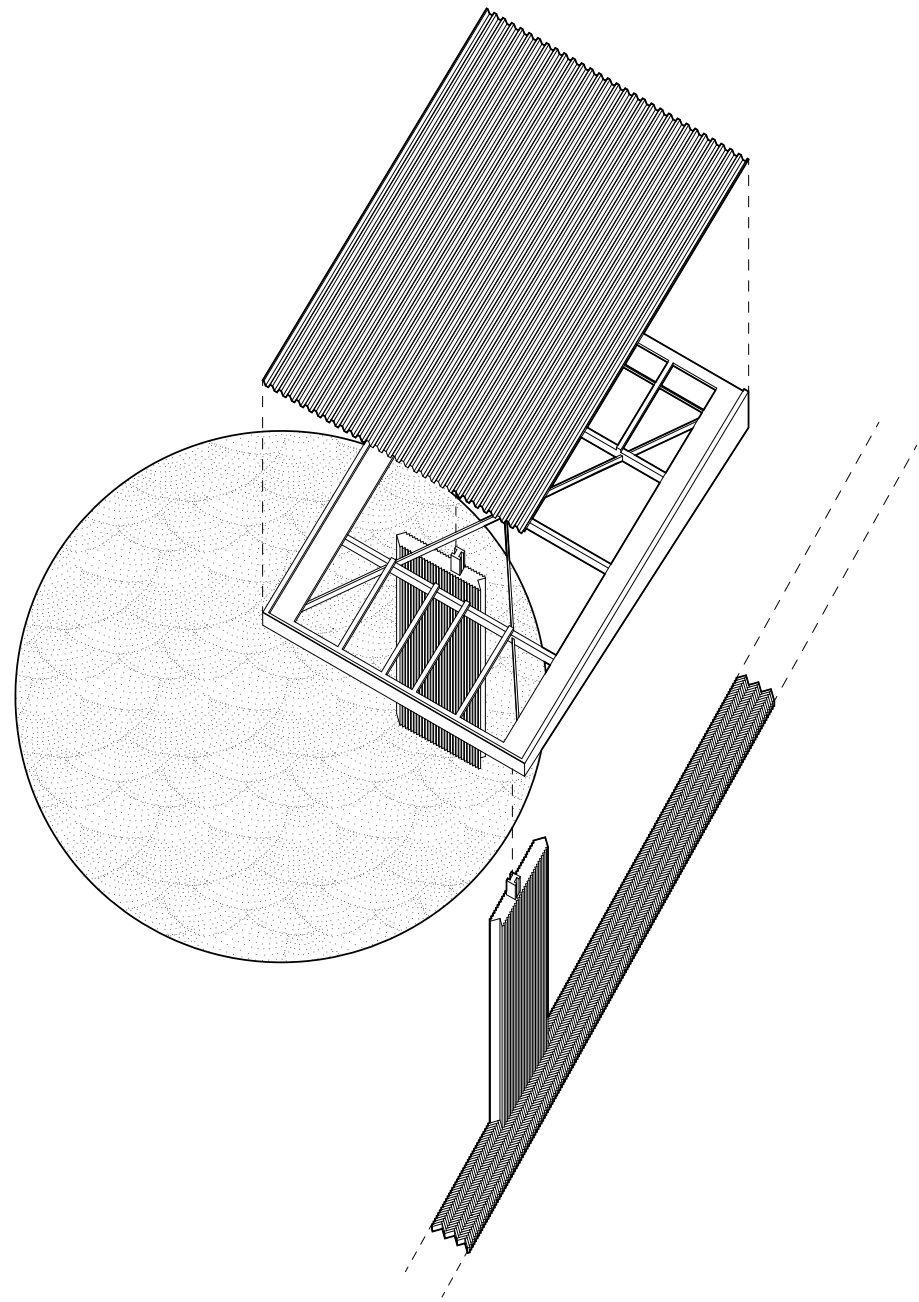
Längs Frihamnskajen ligger hamnmagasinet M1 som är ett varulager som uppfördes 1922 i samband med Frihamnens tillkomst. Byggnaden är ritad 1920 av arkitekten Frans Fredriksson (Malmö stad 2002, s. 8). Ett på den tiden modernt pelardäcksystem bär upp byggnaden. Magasinet är terrasserat mot kajen och på landsidan finns ett djupt överhäng på åtta meter. Under överhänget går spårräls som kopplas till stora varuhissar för uttag av gods. Hamnmagasinet ska enligt en kulturhistorisk undersökning bevaras både exteriört och interiört men eftersom den är i dåligt skick idag måste stora restaureringar göras.

En av axlarna går rakt igenom hamnmagasinet. Detta blir ett intressant men också utmanade möjlighet att koppla axlarna med de gamla industrimagasinen bokstavligt. Som en kommentar till detta möte kommer axeln att skära ut ett snitt av hamnmagasinet och dra med sig en sektion av de djupa överhängen för att bilda ett offentligt rum (bild 78-82).



Bild 78 | Axonometri, situation 3









### Situation 4 - Hans Michelsensgatan

*Hans Michelsensgatan* ska överta Jörgen Kocksgatans nuvarande funktion för att leda biltrafik i öst-västlig riktning (Malmö stad 2019, s. 39). Buslinjer och spårvagn kommer också att dras längs gatan. Hans Michelsensgatan kommer därmed att få en bredd kring 30 meter som möjliggör plantering av större trädalléer vid sidan av rälsen och körväg. Det kommer också att finnas tillräckligt med plats för förgårdsmark, kantstensparkering och gång- och cykelbana vid båda sidorna av körbanan. Redan i tidigt skede ska Hans Michelsensgatan konstrueras för att säkra ett bra flöde in i området. Den breda gatan bildar ett intressant möte med föreslagna axlar.

En axel som går tvärs över gatan ger möjlighet till att skapa en ny typ av rumslig övergång. Återvunnet tegel är här tänkt att ersätta markbeläggning av körfält, kantsten och trottoar. Samtidigt finns plats för mindre byggnader för småskaliga aktiviteter (bild 84-87).



Bild 84 | Axonometri, situation 4



0 10m



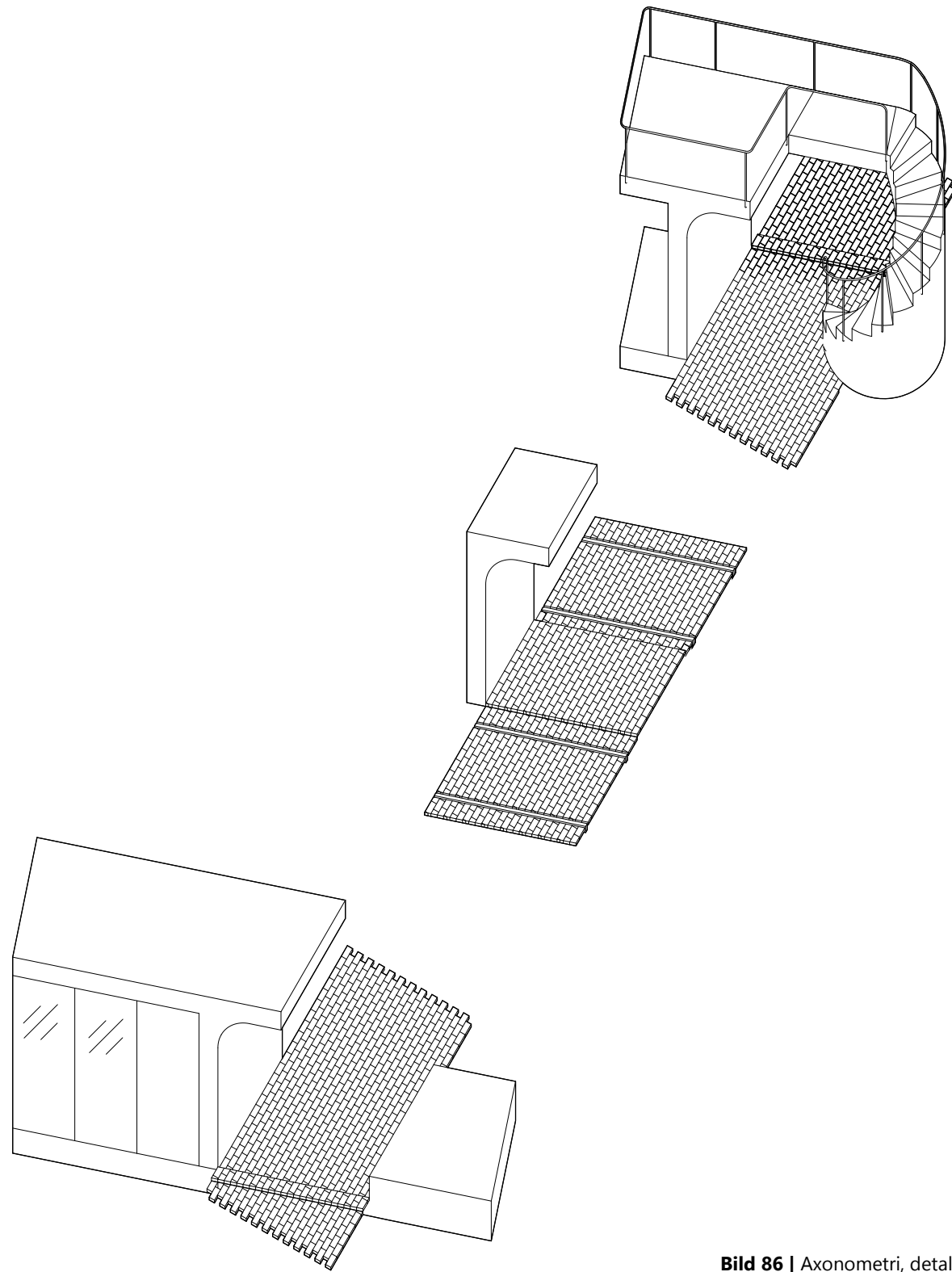


Bild 86 | Axonometri, detalj 1:100





Bild 88 | Kollage 5

## Situation 5 - Nyhamnsbassängen

Nya kajer skapas i och med de nya öarna som konstrueras i *Nyhamnsbassängen*. Dessa kajer kommer vara tillgängliga för cyklister och flanörer men kommer inte tillåta biltrafik. Vidare efterfrågar Malmö stad rekreation och närhet till vattnet längst dessa kajer. Detta kan skapas genom att tillåta särskilda nedsänkningar längst kajkanterna (Malmö stad 2019, s. 42). En axel som går igenom ön möter oundvikligen en sådan situation och det blir då möjligt att bidra till närhet till vattnet. Axeln kommer på så vis också att till synes fortsätta vidare ut i vattnet och fortsätta på andra sidan (bild 89-93).

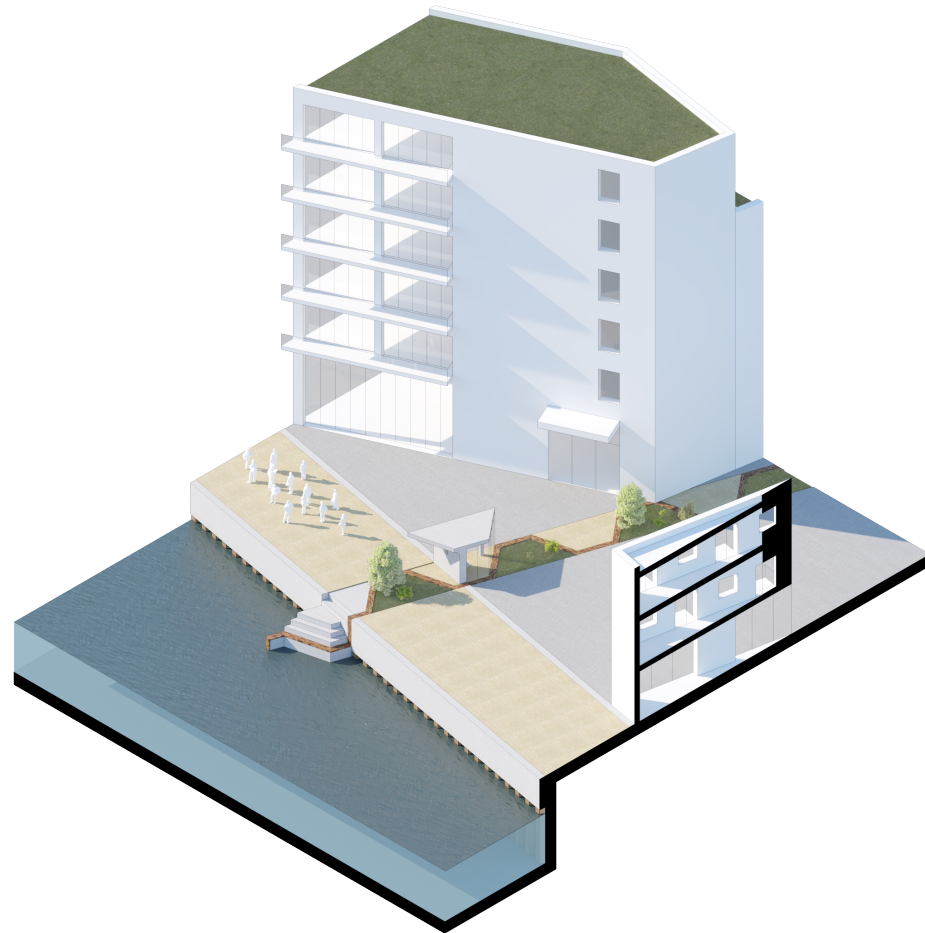
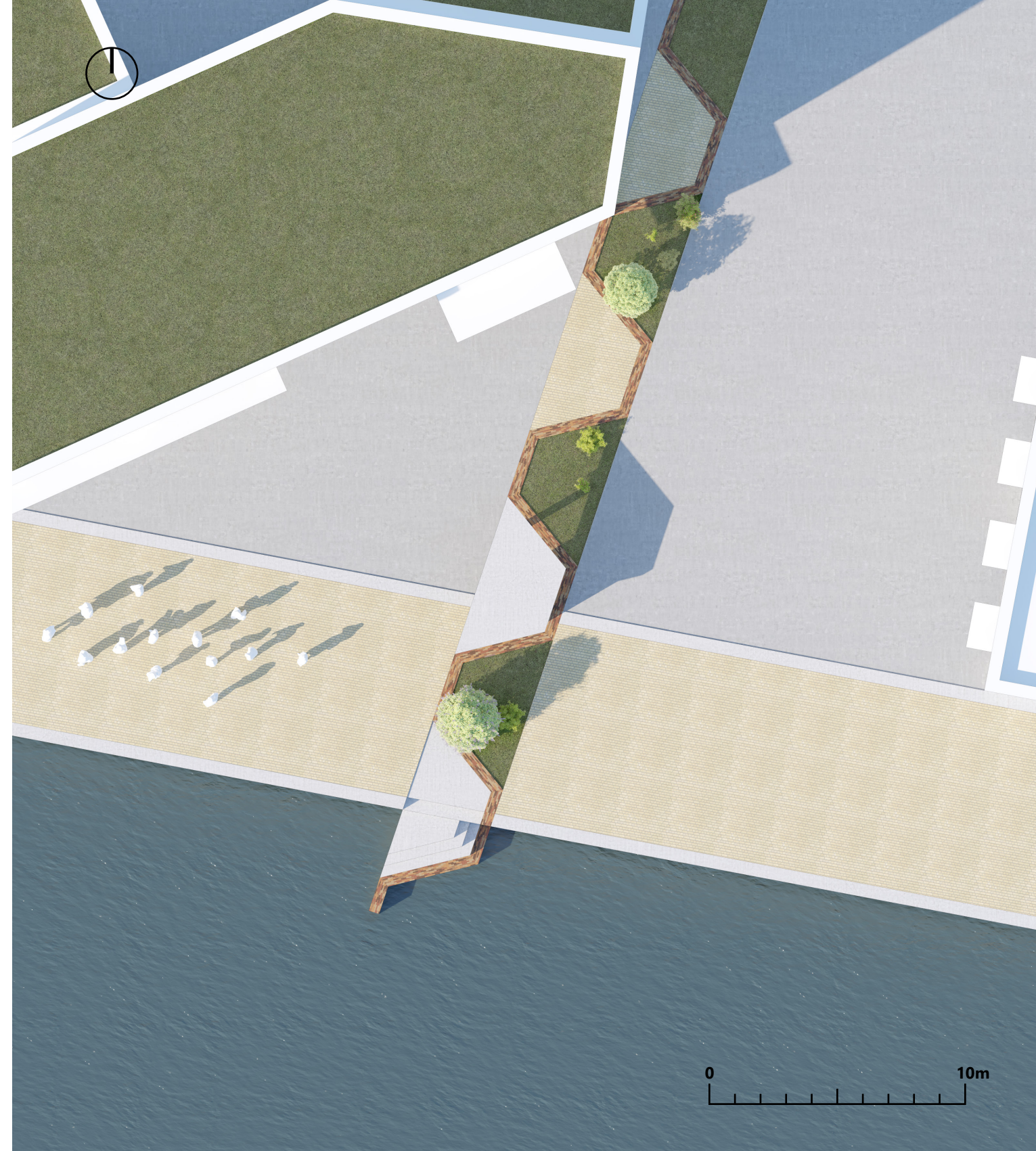
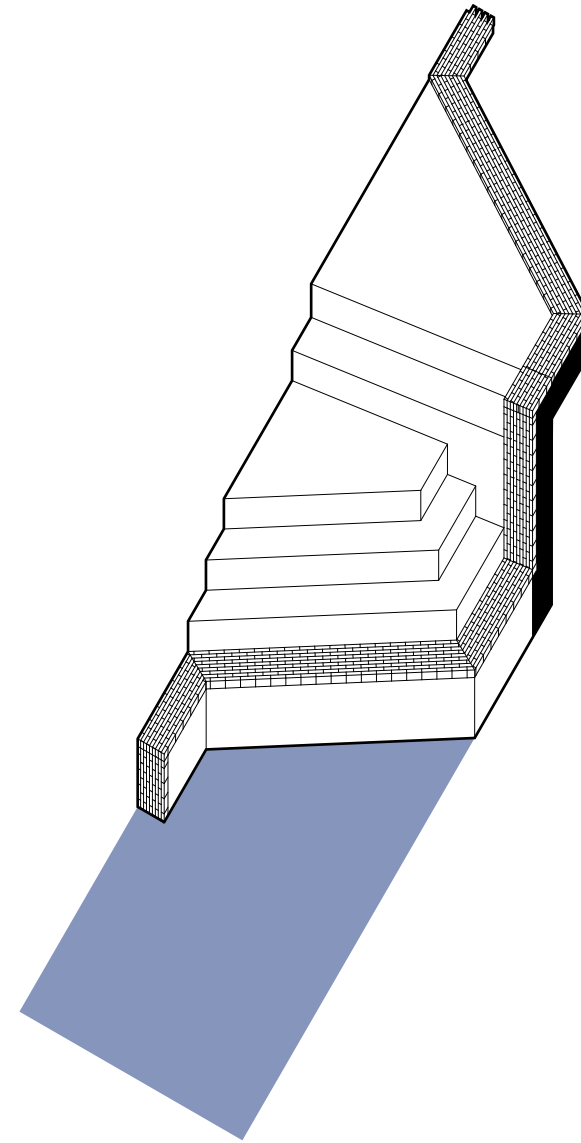
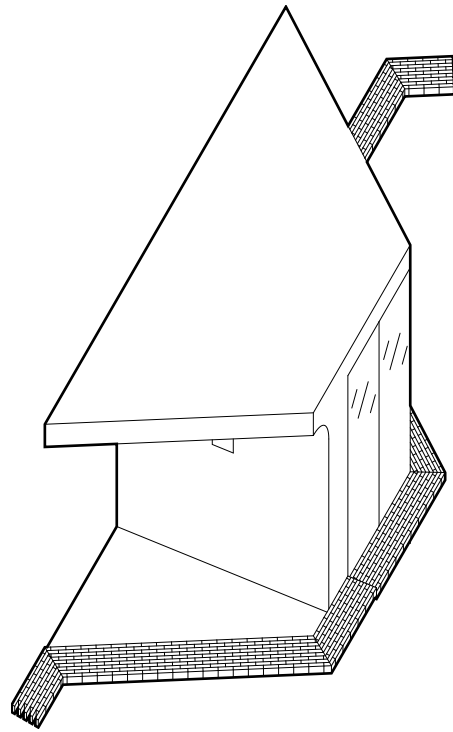


Bild 89 | Axonometri, situation 5

Bild 90 | Plan 1:200 ▶







## Reflektioner utifrån Lateness

Lateness är en generell analysmetod. Detta betyder att man inte analyserar de regler och kriterier som utgör en bestämd arkitektonisk stil, utan kan användas till alla stilar. Denna analysmetod är särskilt lämpad att använda på ett område som Nyhamnsområdet där olika stilar blandas med varandra. Därför kan man utifrån denna analysmetod studera och bedöma den nya utvecklingen av Nyhamnsområdet. Jag kommer i vad som följer att reflektera över i vilken mån de kriterier som Lateness omfattar är uppfyllda i området.

För att göra detta måste det först klargöras vad Lateness är. Eisenman ger inte en tydlig bild av exakt hur en sådan analys ska gå till. Men Eisenman beskriver några egenskaper vilka karaktäriserar Lateness. Dessa egenskaper är vad Eisenman beskriver som "resistance to expression" eller "refusal to discard historical conventions undecidability"; "capacity to embody contingency"; "ability to debilitate the holistic nature of a style"; och "temporal irresolution or ambiguity".

Med "resistance to expression" eller "refusal to discard historical conventions undecidability" menar Eisenman att vi inte behöver fullständigt ignorera historiska konventioner för att skapa samtidsarkitektur (Eisenman & Iturbe 2020, ss. 93–94). Detta eftersom historiska konventioner har en tendens att dyka upp oavsett kontexten. I arkitekturen i Nyhamnsområdet efterfrågas koppling mellan gammal industriarkitektur och nybebyggelse. Detta är vad Lateness ser som något positivt. Utan att fastna i kriterier som bara tillhör en stil kan man acceptera flera olika stilar om de tillsammans utgör en fungerande enhet. Nyhamnsområdet är ett tydligt exempel på ett område där både historia och nytt blandas för att skapa en sådan enhet.

"Capacity to embody contingency" tolkar jag som den oklarhet gällande vad som kommer att ske inom området i framtiden (Eisenman & Iturbe 2020, s. 96). Detta är ingenting som sker med nödvändighet, det är tillfälligheter. Den här egenskapen uttrycker sig i arkitekturen på så vis att den kan fungera oavsett vad som sker i området. Vi kan exempelvis inte veta vad som kommer att hända där och i kringliggande stadsdelar vilka också kommer att utvecklas framöver. Det är därför viktigt att Nyhamnsområdet är utformad så att olika möjliga utvecklingar kan komma att på olika sätt påverka området.

Därför kan en alltför rigid planering få negativa konsekvenser. En invändning man därför kan rikta mot Nyhamnsområdet är att dess utformning är alltför rigid. Det finns helt enkelt alldeles för små möjligheter att göra förändringar i området när det är färdigbyggt.

Med "capacity to debilitate the holistic nature of a style" vill Eisenman peka på det orimliga i att det finns en holistisk natur i en arkitektonisk struktur (Eisenman & Iturbe 2020, s. 98). Med holistisk natur menas att det finns entydiga regler för hur allting ska se ut, exempelvis som Le Corbusiers "Five Points of Architecture". I själva verket finns det inga entydiga regler för hur allting ska se ut. Det viktiga är att området fungerar så att de som lever där trivs, inte att allt är likadant. Detta gäller både utseende och interiört. Det handlar alltså inte bara om fasader och lägenhetsplanering utan om att skapa ett område som kan tillgodose många människors olika behov och önsknings. Exempelvis kan området vara sådant att olika socioekonomiska grupper kan finna en trivsam levnadsmiljö. I Nyhamnsområdet verkar detta kriterium vara uppfyllt. För det första finns där en blandning av arkitektoniska strukturer, även om det i alltför hög grad byggs likartat där bara fasadmaterialen skiljer husen åt. För det andra är det planerat att bli sådant att människor från olika socioekonomiska grupper ska ha råd och möjlighet att leva där.

Med "temporal irresolution" eller "temporal ambiguity" menar Eisenman att man trots den oförnekbara historiska kontexten skall se arkitekturen som frikopplad från både historia och framtid (Eisenman & Iturbe 2020, s. 100). Den skall bedömas efter sina egna meriter. Det räcker alltså inte bara med en nostalgisk eller romantiserande inställning av det dåtida. Exempelvis skulle det kunna vara olämpligt att i Nyhamnsområdet uppföra nya industribyggnader enbart därför att området har en sådan historia. Även detta kriterium verkar vara uppfyllt i Nyhamnsområdet eftersom det inte kommer att byggas nya industribyggnader där utan bostadshus, kontor och skolor i samtida stilar.

Trots att Lateness egenskaper kan tolkas på olika sätt så visar Peter Eisenman, med dessa, en tydlig vilja att ifrågasätta bestämda konventioner och ideal. På samma sätt som i blandstaden går det att finna en mängd ideal

vilka presenteras i Malmö stads översiktsplan. Dessa ideal är vad arkitekter förhåller sig till. Liksom vad Eisenman beskriver försöker jag i detta arbete alltså avvika från blandstadens ideal och konventioner snarare än att rakt av acceptera dem. Exempelvis bryter jag mot idealet att skapa tydliga gränser mellan offentligt och privat genom långdragna axlar som konfronterar den nya arkitekturen. Eftersom jag är begränsad till återvunnet material går jag dessutom ifrån blandstadens stilideal som strävar efter att kontrastera och utmärka sig. En invändning som skulle kunna göras mot Nyhamnsområdets planering är att de i alltför hög grad försöker blanda olika stilar. Området riskerar därmed att förlora den enhet som är så viktig för en trivsamt boendemiljö. En bättre lösning hade varit att fokusera på ett färre antal kriterier, eller punkter, och lösa dem på ett bra vis snarare än att försöka lösa allt halvdant.

## Slutord

Nyhamnen är ett spännande område i Malmö och det kommer bli intressant att följa utvecklingen där. Det har varit en stor utmaning att undersöka områdets till fullo eftersom många delar är i dagsläget avspärrade. Svårigheter förekommer även i det material som framgår i översiktsplanen och andra studier eftersom ritningar på hur området kommer att se ut skiljer sig i dessa. Detta var något som jag inte förutsåg när jag började mina undersökningar. Jag har i så stor grad som möjligt följt vad översiktsplanen säger men ibland varit tvungen att hämta information från tidigare ritningar och situationsplaner. Ytterligare svårigheter med arbetet beror på skalan av området. Nyhamnen omfattar ett område som kommer att rymma upp till 9000 bostäder och 21 000 nya och gamla arbetsplatser. Det har därför inte varit enkelt att välja ut ett fåtal platser att studera i mer detalj.

Utöver svårigheterna jag stött på under arbetets gång har det varit lärorikt att sätta sig in i planeringen och arbeta i gränslandet mellan arkitektur och planering. I min kritik mot hur blandstaden i Nyhamnen ser ut argumenterar jag för att arkitekter inte egentligen får mycket att säga till om i det stora hela. Jag anser att den samtida arkitekturen måste få andrum att låta sig sträcka långt över anvisade gränser och restriktioner för att skapa en bättre helhet. Ambitionen att "sticka ut" och kontrastera blir liksom målet att bygga den högsta skyskrapan i längden meningslös.

Om jag hade haft mer tid för arbetet hade jag fokuserat på en mer precis utformning och gestaltning av de olika situationerna i Nyhamnen. Förslagen som tas fram här ska inte ses som färdiggestaltade utan är tänkta att visa på möjligheter på ett konceptuellt plan att koppla nybyggnation med plats och stad med idéer inspirerade från Peter Eisenmans och Elisa Iturbes Lateness-koncept och tidigare nämnda verk av Renata Lucas och Bernard Tschumi.



## Litteratur

### Teori

Boverket (2005). *Blandstaden*. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2005/blandstaden/> (Hämtad 2022-06-20).

Eisenman, P. & Iturbe, E. (2020) *Lateness*. Princeton: Princeton University Press.

### Malmö hamn

Bjurling, O. (1994) "Handel och sjöfart under ett halvsekel", i *Malmö stads historia: sjunde delen (1939-1990)*, ss. 169-200. Arlöv: Berlings.

Engström, B. (1940) "Malmö hamn", i *Malmö genom 600 år*, ss. 183-201. Malmö: Tidskriftsbolaget Allhem.

Hellander, O. (1977) "Stadens historia", i *Malmö stads historia: andra delen (1500-1820)*, ss. 349-561. Malmö: Allhems.

### Nyhamnsområdet

Malmö stadsbyggnadskontor (2006) *Nyhamnen: förslag till fördjupad översiktsplan: öp 2025*.

Malmö stad (2019) *Översiktsplan för Nyhamnen*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Nyhamnen/Oversiktsplan-for-Nyhamnen.html> (Hämtad 2022-06-20).

Malmö stad (2002) *Inre hamnen och Frihamnen Malmö: Kulturhistorisk utredning*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Nyhamnen/Oversiktsplan-for-Nyhamnen/Relaterade-dokument-till-oversiktsplanen-for-Nyhamnen.html> (Hämtad 2022-06-20).

Spacescape (2018) *Nyhamnen plananalys: Stadsbyggnadsanalys av översiktsplan för Nyhamnen*. <https://www.spacescape.se/project/nyhamnen-plananalys/> (Hämtad 2022-06-20).

Malmberg, T. (2018) "Öar blir attraktiva lägen i Nyhamnen", i *Planering i Malmö 2018:1*. s. 10. <https://malmo.se/Om-Malmo-stad/Var-organisation/Forvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/Om-Stadsbyggnadskontoret/Stadsbyggnadskontorets-trycksaker/Planering-i-Malmo.html> (Hämtad 2022-06-20).

### Bildförteckning

Bild 15-19, 22-33, 34-45, 46-48, 57, 58: Nicholas Hartman (2022) *Fotografi*.

Bild 63, 69, 77, 83, 88: Nicholas Hartman (2022) *Kollage 1-5*.

Bild 1-14, 20, 21, 49-55, 62, 64-67, 70-75, 78-81, 84-86, 89-92: Nicholas Hartman (2022) *Ritningar och diagram*.

Bild 56, 59-61: Nicholas Hartman (2022) *Skisser*.

Bild 68, 76, 82, 87, 93: Nicholas Hartman (2022) *Visualiseringar*.

