



LUND UNIVERSITY

Rapport från projektet "Strategier för kulturarv i det sena 1900-talets hamnmiljöer"

Gustavsson, Karin

2020

Document Version:
Förlagets slutgiltiga version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):
Gustavsson, K. (2020). Rapport från projektet "Strategier för kulturarv i det sena 1900-talets hamnmiljöer". Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds universitet.

Total number of authors:
1

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Institutionen för kulturvetenskaper
Karin Gustavsson, fil dr

Rapport från projektet "Strategier för kulturarv i det sena 1900-talets hamnmiljöer", dnr 3.2.2 -3958-2017



Bild på föregående sida: Floden Trave i centrala Lübeck. Kranar, silobyggnader, magasin och en rad andra byggnader och anläggningar, karaktäristiska för platsen men också för den epok de representerar. Foto Karin Gustavsson, oktober 2019

Innehåll:

Uppdraget	5
Aktiviteter 2019	5
Bakgrund. Hamnar som platser för förändring och som kulturarv	6
Gemensam historia och gemensamma förutsättningar	8
Kulturarvet i opinionen	10
Forskning inom området	13
Fallstudie 1: Ystad	15
Fallstudie 2: Lübeck	19
Slutsatser ur fallstudierna	22
Avslutning, slutsatser och rekommendationer	23
Återkoppling till inledande frågor	24
Rekommendationer	26
Referenser	28

Uppdraget

I september 2016 arrangerades konferensen "The 6th Baltic Sea Region Cultural Heritage Forum. From Postwar to Postmodern – 20th Century Built Cultural Heritage" i Kiel, där efterkrigstidens arkitektur i länderna kring Östersjön diskuterades med bevarandefrågor i fokus. Det svenska Riksantikvarieämbetet (RAÄ) var huvudarrangör.

Vid fördelningen av Riksantikvarieämbetets FoU-medel 2017 gavs Lunds universitet, institutionen för kulturvetenskaper, genom Björn Magnusson Staafl, ett uppdrag där syftet var att skapa ett forskarnätverk. Syftet med detta var att

studera de kulturarvsstrategier som utvecklas med koppling till förnyelse av bebyggelse i äldre hamnområden i Östersjöområdet sedan 1990-talet. Nätverket skall bidra till att utveckla ett övergripande Östersjöperspektiv på dessa frågor. Vilka fält är exempelvis viktigast att prioritera inom kulturarvspraktiken för att bidra till ekonomisk och social hållbar stadsförnyelse.

Uppdraget övertogs av Karin Gustavsson i januari 2019, som under året dels medverkade i två nätverksmöten med Baltic Region Heritage Committé, dels genomförde två korta fallstudier i Ystad respektive Lübeck. Kontakter togs med Malmö universitet för att diskutera möjligheterna gemensamt arrangera och att förlägga en konferens där. En ansökan till RAÄ om ekonomiskt stöd för en konferens skickades i september 2019.

I denna rapport redogörs för aktiviteterna under 2019, en bakgrund till hamnar som kulturarv tecknas och de två fallstudierna presenteras. Rapporten avslutas med rekommendationer för det fortsatta arbetet för att skapa och upprätthålla ett nätverk för forskning om efterkrigstidens hamn- och vattennära industrimiljöer kring Östersjön.

Aktiviteter under 2019

mars 2019. Deltagande i Baltic Heritage Committé meeting i Oslo.

maj 2019 möte MaU med IMH, resonemang om konferens

juni 2019 besök i Ystad, möte med stadsantikvarie Karl Ekberg. Se fallstudie 1
augusti 2019, besök i Ystad, möte med stadsarkitekt Leila Ekman. Se fallstudie 2.

augusti/september förnyade möten med MaU, 2019 skrivande av ansökan, avstämningar med MaU

oktober 2019 besök i Lübeck, möte med dr Frank Schwartze på Fachschaft Bauwesen, Technische Hochschule Lübeck, se fallstudie 2.

22 oktober 2019. Presentation vid seminarium i Lund vid forskningsnoden kulturarv och kulturpolitik, institutionen för Kulturvetenskaper, vid samma tillfälle presenterar Elisabeth Högdahl, Lunds universitet Campus Helsingborg sin forskning om hur människors minnen av platser kan utgöra grund för samhällsplaneringen.

november 2019. Deltagande i Baltic Heritage Committé workshop i Köpenhamn.

Bakgrund.

Hamnar som platser för förändring och som kulturarv

En inledande fråga vid studium av hamn- och vattennära urbana industrimiljöer är förstås varför detta är av intresse för kulturmiljösektorn? Vilka kulturarvsegenskaper är knutna till dessa miljöer?

En blick på hamnen som företeelse levererar en hel del svar på ovanstående frågor. Hamnen är platsen för början och slut, för möten och avsked. I en hamn lämnar såväl människor som varor en plats för att förflyttas till en annan över vattnet. I en hamn tas människor som varit på resa kortare eller längre tid emot, liksom varor. Hamnen är ett lands utpost mot andra länder och här upprätthålls kontroll av människor, djur, varor och fartyg liksom fordon. I hamnen möts sjöfart, järnväg och biltrafik och det är också en plats där många har sin dagliga arbetsplats. Hamnar har en i många avseenden liminal karaktär (Carlberg & Møller Christensen 2005:42) och de är kort sagt platser som berör i princip alla invånare i en hamnstad, även de som aldrig färdas med båt eller besöker en hamn. Den byggda och anlagda miljön i hamnar representerar också minnen, både enskilda människors och städers och nationers kollektiva minnen, och representerar därmed kulturarvet samtidigt som de är platser som ska fortsätta utvecklas och förändras (jfr Fredriksson & Larsson 2013).



"Smörkontrollen" i Malmö hamn fotograferad 1974. Byggnaden uppfördes på 1930-talet och här passerade smör och ägg. I slutet av 1900-talet gjordes en genomgripande om- och påbyggnad och byggnaden fick ett yttre i den tidens anda. Bildkälla: Malmö museer

Av logistiska skäl och genom tillgång till mark som i äldre tid betraktades som mindre attraktiv har också en mängd industrier lokaliserats till vattennära lägen. Skeppsvarv har varit en naturlig fortsättning på den båtbyggartradition som funnits längs kusterna, men också andra tunga industrier som järnverk, gjuterier och kabelverkstäder har etablerats vid vatten i städerna, liksom värmeverk, reningsverk och andra utrymmeskrävande och logistikberoende anläggningar knutna till den moderna stadens infrastruktur. Skeppsbyggeri och varvsnäring materialiserade länge framtidstro och optimism liksom rederiernas kontor, de senare ofta belägna på paradlägen i stadskärnorna, och varven har inte sällan kommit att bli både nationella stoltheter och symboler för industrisamhällets uppgång och succesiva avveckling. Både förvaring och förädling av livsmedel har lokaliserats till vattennära lägen, allt ifrån silobyggnader för spannmål och foder och kvarnanläggningar till kyl- och fryshus och karantänsanläggningar för levande djur.

Hamnarna och de vattennära industrierna och anläggningarna kring Östersjön har många gemensamma karakteristiska drag, som vittnar om en snarlik och samtida industriell utveckling. I hamnarna har det också funnits järnvägsförbindelser, så att de har fungerat som logistiska knutpunkter för såväl människor som gods. Järnvägen har gett upphov till stationshus och andra byggnader som godsmagasin, lokstallar och verkstäder, liksom vattentorn, kolupplag och perronger. Spårdragningar ut till kajer, magasin och industrilokaler präglar hamnbebyggelsens stadsplanemönster tillsammans med kranbanor där kranarna har utgjort landmärken.

I hamnarna finns också andra karakteristiska byggnader som tullhus, magasin, silos och oljecisterner. Det är byggnader som bara finns i anslutning till hamnar och ger dessa sin särskilda karaktär. Silobyggnader återfinns förvisso också inne i landet men läget på kajer ger dem status av landmärken på många platser. Specifika industrier, som skeppsvarv, har satt sin prägel på vissa städer, i andra har funnits andra industrier som har bidragit både till städernas arbetsmarknad och till deras identiteter både på vad som kan kallas ett idémässigt plan och vad avser bebyggelsens karaktär.

Hamnar och andra urbana kustanknutna miljöer från den industriella eran har sedan mitten av 1900-talet varit under stark förändring. Industriella verksamheter läggs ner eller flyttas, många transporter har förflyttats till landsväg och övergången till containerhantering har gett en allt mer ökad storskalighet i godshanteringen. Den process som bland andra de danska etnologerna Nicolai Carlborg och Søren Møller Christensen kallar *deindustrialisering* inleddes enligt deras sätt att tolka hamnomvandlingsprocesserna på 1950-talet. Då inleddes den "containerisering" som kom att förändra både hamnarbetet och hamnarnas logistiska sammanhang och i många fall, lokalisering. Ingenjörsmässiga landvinningar och förbättrad teknik gjorde det möjligt att bygga fraktfartyg som var betydligt större än tidigare, vilket i sin tur krävde hamnar med stora kajer och djupa bassänger (Carlborg och Møller Christensen 2005:9, 14, 16ff). Exemplet illustrerar det ofta intrikata sambandet mellan teknikutveckling och förändring av fysiska miljöer, som har varit ständigt pågående under hela den industriella epoken. Deindustrialiseringen är inte enkeltydig i den meningen att industrier har upphört. Deindustrialiseringen innebär också en allt mer ökad storskalighet, där mindre anläggningar och produktionsenheter succesivt har ersatts med större byggnader och anläggningar, med större och större produktionskapacitet. Den just nu pågående

hamnutbyggnaden i Ystad är ett exempel på denna utveckling. Nya djupare färjelägen krävs för att större färjor ska kunna tas emot, större och längre kajer krävs för allt mer ökande volymer på både fartyg och laster, en utveckling som driver fram förändringar i hamnens fysiska miljö. Äldre industri- och logistikanläggningar från industrialismens begynnelse har sedan länge uppmärksammats av historiker och andra discipliner, kulturminnesvården och samhällsplaneringen (se t ex Nisser & Andersson 1974, Briggs 1979). Lämningarna från efterkrigstiden däremot befinner sig fortfarande till stor del utanför dessas sökarljus.

Samtidigt som storskaligheten både avseende byggnadsvolymer och produktionsvolymer har ökat har antalet människor som arbetar i hamnar och i industrier belägna vid vatten med produktion och hantering av gods succesivt minskat. Parallellt har bostäder byggts och antalet boende på samma platser ökat, en utveckling som inte är ny utan som har pågått under hela 1900-talet (se t ex de olika bidragen i Eriksson 2003). Etableringen av bostäder och post-industriella verksamheter i städernas tidigare hamnområden är ett sätt att förtäta stadsmiljöer, där både de ofta centrala lägena och närheten till vatten utgör attraktiva förutsättningar (se t ex Olshammar 2010).

Många städer är av medeltida ursprung och har hamnverksamhet som pågått i många hundra år. Idag präglas de av den storskaliga exploatering som gjordes under industrialismens inledning och expansion, liksom av en genomgripande de-industrialisering, där de stora markytorna som finns i hamnar och vattennära industriområden under de senaste decennierna har blivit arenor för fastighets- och bostadsutveckling såväl i Skandinavien som i andra länder kring Östersjön. Planerare, arkitekter, politiker och fastighetsföretag i olika länder och på olika platser har inspirerats av varandra och "Waterfront-bebyggelse" har blivit ett begrepp.

Gemensam historia och gemensamma förutsättningar

Den utveckling som mycket kort har skisserats ovan är i många avseenden gemensam för länderna kring Östersjön. Det som tidigare varit områden för arbete transformeras kontinuerligt till områden för icke-industriellt arbete, boende och fritid. Platsernas attraktivitet låg under etableringen av den industriella epoken i oexploaterad mark som var möjlig att bebygga med stora industrikomplex, och kombinationen av olika kommunikationsslag – sjöfart mötte järnväg. Attraktiviteten idag är dels ekonomisk, dels byggd på värden som kan vara svåra att mäta. Den kan till stor del sägas ligga i betraktarens öga – idag ses odiskutabla skönhetsvärden knutna till kusterna och havsutsikt är ett oslagbart mäklarargument, värden som inte alls var lika självklara för människor i det förflutna. Föreställningen om närheten till vatten som något positivt och sjöutsiktens attraktivitet är ett uppenbart kulturellt betingat fenomen, vars förändring också förtjänar forskningens uppmärksamhet.

Det finns stora likheter i bakgrunden till hur hamnmiljöer och vattenanknutna industrier kommit till och utvecklats i Östersjöländerna, vilket är en god utgångspunkt för gemensamt nätverksarbete kring kulturmiljöfrågor. Likheter i den historiska bebyggelseutvecklingen ger stor potential för ömsesidigt kunskapsutbyte och kunskapsproduktion.



Importerade apelsiner lossas i Helsingborgs hamn 1929. Det personalintensiva, fysiska arbetet pågår bara några stenkast från stadens rådhus och dess kommersiella centrum med både bankhus och rederiernas kontor vid Stortorget omedelbart intill de styrande i rådhuset. Längre var kontakten mellan hamn och stad så här påtaglig på många platser och det gods som lossades var synligt för alla. Införandet av containertrafik på 1950-talet förändrade både arbetsliv och stadsbilden i hamnstäderna, liksom städens identitet och självbild. Bildkälla: Kulturmagasinet /Helsingborgs museer.

En generell utveckling för Europas medeltida städer under 1800- och 1900-talen har varit transformeringen från förfallna lågstatusområden med låg bostadsstandard, belägna kring monument av historiskt och arkitektoniskt värde, till tilldragande platser med dyra bostäder och eftertraktade lokaler för olika kommersiella verksamheter. De historiska monumenten har därvid utgjort "dragplåster" för utvecklingen, något som bidragit till platsernas attraktivitet (Bandarin & van Oers 2012:176).

En liknande utveckling har under de senaste decennierna kunnat ses för städernas vattennära områden, som nu omvandlas till attraktiva bostadsområden. Det är dock inte parallella tendenser som kan översättas från olika miljöer med ursprung i olika århundraden. Den transformation som de medeltida stadskärnorna genomgått kan inte rakt av översättas till 1800- och 1900-talens miljöer även om likheter i processerna finns. Efterkrigstidens bebyggelse och anläggningar i form av bland annat industrins produktionslokaler, lagerbyggnader, kajer, kranar och uppfartsområden kan representera stora arkitekturhistoriska, tekniska och historiska värden och vara attraktiva för ny användning och exemplen är många på innovativa omvandlingar.

De nya stadsdelar som byggs i waterfront-lägen inrymmer utöver bostäder också kommersiella lokaler, skolor och andra institutioner och inte minst kulturbyggnader. Det finns många exempel på etablerande av både kulturinstitutioner och lokaler för icke-institutionell kultur i före detta hamn- och industriområden. Allt ifrån det spektakulära konserthuset Elbphilharmonie i Hamburg till betydligt mindre satsningar. I Helsingör hyser det tidigare varvsområdet ett sjöfartsmuseum och biblioteket / kulturhuset Kulturværftet. Nu 10 år efter invigningen är det Danmarks tredje största kulturinstitution sett till antalet årliga besökare. Den före detta kabelfabriken på Gräsviken i Helsingfors hyser tre olika museer. Området Gräsviken var ett av de första i Helsingfors vattennära industriområden som omvandlades till en stadsdel med 6000 invånare. Dessa exempel kan illustrera hur kulturarv i form av äldre industribyggnader som får nytt innehåll och lokaliseringen av kulturinstitutioner identifieras som en central beståndsdel för regional utveckling (Urban Guide Helsinki, Helsinki City Planning Department 2006:168, Nilsson 2013:51).

Kulturarvet i opinionen

Under lång tid har olika länders myndigheter och organisationer formulerat program för bevarande och konservering av det byggda och anlagda kulturarvet och det finns lång erfarenhet av tillämpning och påverkan på stadsbyggnadspraktiken.

Samtidigt har både forskning och profession under framförallt 2000-talet framhållit behovet av förändrade synsätt och förändrad praktik för kulturarvssektorn. I början av 2000-talet gjordes det i Sverige en stor statlig satsning på industrisamhällets kulturarv, i syfte att bredda perspektiven på vad som kan kategoriseras som en del av industrisamhället och generellt höja kunskapsnivån. I samband med detta formulerades på många håll förändrade förväntningarna på kulturarvssektorn, med Svante Beckmans ord "från experter till förhandlare" (Beckman 2005:141). Liknande sätt att se på antikvariats och andra experters roll har återkommande formulerats under de senaste två decennierna. Författarna till "The Historic Urban Landscape. Managing Heritage in an Urban Century" framhåller den förändring som kulturvården genomgått, som de menar är en övergång från bevarande till förändringshantering ("managing change"). (Bandarin & van Oers 2012:193, se också Barile & Saviano 2014). Dock kvarstår förväntningar från både allmänhet och samhällsplanerare på att kulturarvssektorns företrädare ska vara just experter och ha bevarande främst på agendan.

De områden som är aktuella för uppdraget från Riksantikvarieämbetet är i allmänhet "svåra" i den meningen att de saknar de egenskaper som gör de äldre stadskärnorna attraktiva, som småskalighet, hantverksmässigt byggande och lång historisk kontinuitet. Monument som stadsmurar, palats, borgar och kyrkor och historiska torg och platser har inte heller sin motsvarighet i byggnader och anläggningar från den industriella epoken. Den estetik som förknippas med ålderdomlig bebyggelse, liksom den inte sällan spännande personhistoria som är knuten till de äldre monumenten underlättar den professionella kulturvårdens kommunikation av de värden som är knutna till denna bebyggelse. Mer sentida hamn- och industriområden

är storskaliga och kan upplevas som "fula" vilket försvårar en bred förankring för de bevarandevärden som finns.

Industrihistorien inrymmer ett stort antal fascinerande person- och lokalhistoriska berättelser. Ett exempel är den om Johan Kock i Trelleborg som inspirerades av de industriella landvinningarna i Tyskland och England på 1880-talet och startade flera företag som förlades nära hamnen i Trelleborg. Kock hade sällskap av många i sin samtid, som förstod att slå mynt av tidens alla fenomen och som har blivit hjältar i sina respektive lokalsamhällen och bidragit till olika platsers narrativ.

I det sena 1900-talets miljöer är det oftast mer anonyma storföretag som står bakom anläggningar och byggnader. Efterkrigstidens byggda och anlagda vattennära miljöer är sällan pittoreska, på det sätt som tidigare seklers fiskelägen eller stadsmiljöer med gamla packhus karaktäristiska byggnader kan vara. Opinionen för vidmakthållande av äldre småskaliga miljöer är ofta stark, medan det kan vara betydligt svårare att skapa förståelse för storskaliga industrianläggningars historiska värde. Värden knutna till en äldre stad med historiska monument är generellt helt enkelt lättare att hävda än de värden som efterkrigstidens storskaliga och industriellt byggda miljöer representerar. I Sverige finns en ofta högljudd och onyanserad opinion inom det så kallade "Arkitekturupproret", med starka synpunkter på hur nutida byggande bör utformas, där modernismen estetik framhålls som något dåligt. Det bidrar förstås till att det kan framstå som ett svårt klimat att hävda kulturvärden i efterkrigstidens vattennära industrimiljöer i.

Städernas industrihamnar upptar stora arealer. För Malmös del handlar det om ca 1/3 av stadens yta, men det är områden som dels är delvis stängda för allmänheten och dels sällan besöks och upplevs varken av stadsinvånarna själva eller av besökare. Ett nytt internationellt regelverk till skydd för såväl sjöfart som hamnar ("International Ship and Port facility Security Code") som infördes efter attentaten i New York den 11/9 2001 har gjort att kajer och stora delar av hamnområdena är avstängda för allmänheten. De moderna hamnarnas byggda och anlagda miljöer blir därför svåråtkomliga för medborgarna, och att skapa engagemang hos invånarna i en stad för kulturmiljöer som inte går att komma nära har blivit ett dilemma. Det är en orsak till att de omfattande förändringar som hamnarna nu genomgår ofta görs utan särskilda diskussioner om konsekvenserna för kulturmiljön och arkitekturen. Det gäller i synnerhet de mer sentida miljöerna, från efterkrigstiden och framåt.

Här finns flera utmaningar att hantera. Hur ska den professionella kulturvården och samhällsplaneringen hantera anläggningar som är stora, i många ögon fula, och kostsamma att underhålla och bevara? Incitamenten för tillkomsten av byggnaderna har oftast främst varit praktiska, inte stadsplanemässiga eller estetiska. En extra utmaning finns i att inte bara tillverkningsindustrier utan också hamnar för det mesta är stängda för allmänheten. Hur väcka förståelse och opinion för bevarandearbete som rör miljöer som inte är tillgängliga för majoriteten av medborgare?

Det är inte bara byggnadernas utformning och storlek, utan också den stora mängden byggnader som tillkommit under efterkrigstiden som utgör en utmaning. Hur ska kulturvårdare och samhällsplanerare hinna med att

identifiera kulturhistoriska värden och upprätta planer med skydd, parallellt med att anspråken från exploatörer och politiker på att förändra miljöerna är mycket starka? (jfr Kiepke& Hasche 2017). Även om antikvarien av många idag förväntas vara en förhandlare, så är expertkunnandet trots allt fortsatt efterfrågat, för att kulturvärden ska identifieras, beskrivas och ta plats i samhällsplaneringen.

Forskning inom området

En sökning efter relevant forskning inom fältet vattennära urbana industriella miljöer och hamnar från efterkrigstiden visar att det vid många lärosäten och även vid vissa kulturarvsinstitutioner i länderna kring Östersjön förekommer relevant forskning om efterkrigstidens arkitektur och stadsbyggnad, liksom om bevarande och om konservering av moderna byggnadsmaterial och – konstruktioner. Kombinationer av dessa båda fält med forskning som syftar till hållbar stadsutveckling finns på flera platser, till exempel vid Luleå tekniska universitet.

De skribenter som medverkade i publikationen från 2016 års konferens i Kiel representerar dessa forskningsinriktningar, liksom också skribenterna i antologin "Industrial Heritage Around the Baltic Sea" (red Marie Nisser 2012). Många exempel finns också i konferensrapporten "Creating the city / att skapa staden" från Malmö Universitet 2019.

Om sökarljuset smalnas av och riktas mot projekt som direkt undersöker bevarandefrågor och kulturmiljövårdens intressen knutna till efterkrigstidens hamnar och vattennära urbana miljöer är det få projekt som har kunnat identifieras. De båda danska etnologerna Nicolai Carlberg och Søren Møller Christensen undersökte i början och mitten av 2000-talet Köpenhamn, där tidigare hamnområden i centrala staden omvandlades till bostadsområden med kontorsarbetsplatser, handel, kulturinstitutioner, nya torg och promenadstråk osv. De fokuserar medvetet inte på de ekonomiska aspekterna av omvandlingen av tidigare hamnområden utan anlägger ett kulturanalytiskt perspektiv på platsers betydelse för människor. Deras forskning ligger nu ett antal år tillbaka i tiden, men de perspektiv de arbetar med och de rön de förmedlar framstår fortfarande som relevanta i motsvarande stads- omvandlingsprocesser som pågår idag (Carlberg & Møller Christensen 2004, Carlberg & Møller Christensen 2005).

Etnologen Elisabeth Högdahl, verksam vid institutionen för service management vid Lunds universitet Campus Helsingborg har tillsammans med Jessica Engvall från Helsingborgs stad utarbetat en metod för hur platsers historia och människors berättelser kan utgöra en planeringsförutsättning i platsutveckling. Deras metod är av särskilt intresse för kulturmiljövården eftersom de har haft ambitionen att finna metoder för att fånga och beskriva även det immateriella kulturarvet och framhålla de delar av de förflutna som **inte** finns fixerad i materiella lämningar i form av byggnader och artefakter. Det innebär också en alternativ historieskrivning som inte tar fasta på gängse fenomen som mäktiga personers handlingar och förehavanden. Deras utgångspunkt har varit att människor som har levt och verkat på en plats har något att berätta om den och detta måste förmedlas vidare till framtiden. Det som har varit viktigt för de som t ex har tillbringat sitt arbetsliv på en kaj i en industrihamn har annat att berätta än det som står i hamnbolagets årsberättelser (Engvall & Högdahl 2019). Högdahls forskning omsätts nu i planerandet av nya kvarter i det som tidigare var hamnområden i Södra hamnen i Helsingborg.

Någon pågående specifik forskning kring den fråga som formulerades i det ursprungliga uppdraget – "studera de kulturarvsstrategier som utvecklas med koppling till förnyelse av bebyggelse i de äldre hamnområdena sedan 1900-

talet” – har inte kunnat identifieras. Detta förhållande visar behovet av att koppla samman såväl praktik som forskning inom stadsbyggande med kulturmiljövårdens behov av kunskapsproduktion inom området. Det förra avsnittet i rapporten avslutades med en rad frågor. Dessa frågor visar behovet också av forskning om värdering av kulturarvsegenskaper i den byggda och anlagda miljön, och behovet av metoder för implementering i kulturarvspraktiken och samhällsplaneringen av en antikvarisk praktik som bygger på ny forskning.

Fallstudie 1: Ystad

Ystad vid den svenska sydkusten är en stad med medeltida ursprung (omnämnd i skrift första gången 1244), där bebyggelseutvecklingen har följt ungefär samma mönster som andra sydsvenska kuststäder. Den omgivande landsbygdens leveranser av jordbruksprodukter blev en viktig komponent i stadens industrialisering och i hur kommunikationsväsendet utvecklades. Under de senaste 170 åren har stadens hamn byggts ut i olika omgångar och byggnader knutna till hamn- och industriverksamhet uppförts. Centrala Ystad är av riksintresse för kulturmiljövården (M 167), och järnvägens och hamnverksamhetens byggnader omnämns i riksintressebeskrivningen. Idag år 2020 pågår ett stort förändringsarbete, liknande det som gjorts i t ex Malmö och Helsingborg och många andra kuststäder, där avsikten är dels att möjliggöra en utvidgning och utökning av hamnens verksamhet, dels att uppföra vattennära bostäder.

Fiskerinäringen, som var väsentlig för stadens etablering och tillväxt under medeltiden och framåt, kom succesivt att trängas undan när hamnen byggdes ut, också det en utveckling som var parallell med andra städer, men i Ystad skedde detta tidigare än på andra platser. Här fick fiskarna flytta ut ur hamnen redan på 1850-talet. De flyttades till Revhaken, ett landområde öster om hamnen. 1915 fanns där ett 30- tal gatehus som låg i två rader med alléer samt ytterligare ett par hus närmast havet i sydost. Hamnens behov av expansion visade sig dock tidigt, och gjorde att husen succesivt löstes in av kommunen under hela 1900-talet. Rivning av bebyggelsen började planeras på 1970-talet. Motståndet mot detta var stort, men år 2002 återstod endast den sydöstra delen med färre än tio gatehus (Hansson & Sturesson 2005). Nu år 2020 är Revhusen helt borta.



Centrala Ystad, Ystads hamn och Revhusen på den häradsökonomiska kartan 1910-1915.

Sedan 1850-talet, då anläggandet av det som kom att utveckla sig till Ystads moderna hamn påbörjades, har miljön förändrats succesivt. Hamnområdet skiljs från centrala staden genom järnvägen, som etablerades 1865. Då byggdes den första järnvägslinjen från Ystad mot Eslöv i norr, och 1874 tillkom banan mot Malmö. Stationshuset är idag byggnadsminne. I den del av hamnen som är närmast centrala staden finns flera bevarade byggnader från 1800-talet som tullhus och magasin. Frågan om byggnadsminnesförklaring har väckts för dessa, vilket dock har avslagits (Hansson & Stureson 2005).

En allt mer storskalig bebyggelse har etablerats på kajerna, järnvägens byggnader och anläggningar har förändrats i takt med att den spårbundna trafikens teknik och förutsättningar förändrats. Stationshuset i tegel från 1865 utgör den visuella gränsen mellan stadens centrum och hamnen. Lantmännens siloanläggning på kajen är nu ett av Ystads främsta landmärken. Kulturvårdande insatser i form av bebyggelseinventeringar och bevarandeprogram samt skydd för bebyggelse och anläggningar i detaljplaner, är historiskt sett nya insatser. I riksintressebeskrivningen sägs "Byggnaderna inom hamnverksamheten är också karaktärsskapande för riksintresset och visar på stadens framväxt under 1800- och 1900-talet." (Beslut RAÄ 1997-08-18).

Ystads hamn beskrivs som Sveriges tredje största färjepassagerarhamn, den femte största avseende lastfordon och den elfte när det gäller den totala godsmängden. Dessa volymer anges i stadens översiktsplan (ÖP) från år 2016. I ÖP:n beskrivs stadskärnans förhållande till hamnen på följande sätt: "Trots att staden ligger precis vid havet är kusten närmast stadskärnan inte särskilt tillgänglig eftersom stadens hamn ligger där" ("Staden Ystad"). Här framställs alltså hamnen som något problematiskt som utgör en barriär mellan staden och havet, inte som en del av staden. Ett av syftena med hamnomvandlingen är att närma havet och staden till varandra, och på så sätt föra in vad som idag anses som en omistlig kvalitet i staden.

Avgörande beslut om en ny detaljplan för hamnområdet togs 2017. Efter en lång rad utredningar och ytterligare beslut om ekonomin i projektet påbörjades ombyggnaden av hamnen i början av 2019. En avgörande faktor för detta är möjligt är Lantmännens beslut från 2017 om att lämna sin stora anläggning i Ystads hamn (Pressmeddelande från Lantmännen 2017-06-09). Kommunens beslut innebär att Ystads hamn ska kunna expandera i ett nytt, yttre läge vilket möjliggör att större färjor kan angöra, och bostäder och nya verksamheter kunna etableras på de ytor som idag upptas av byggnader och anläggningar knutna till dagens hamnverksamhet.

Satsningen på bostadsbebyggelse i tidigare hamnområden görs i Ystad senare än i flera andra städer. Det har inneburit bland annat att en medvetenhet om havsnivåhöjningens effekter har tagits med i planeringen.

Kulturmiljön i planeringen

Ystad marknadsför sig som "korsvirkesstaden" och den välbevarade äldre stadskärnan utgör stadens främsta karaktärsdrag, något som framhålls i riksintressebeskrivningen. En tjänst som stadsantikvarie inrättades år 2017, men även innan dess hade kommunen länge haft en viss bemanning med kulturmiljökompetens, eller köpte kompetens från annat håll. Bevarandeprogram upprättas kontinuerlig För att öka kunskapen också om den moderna bebyggelsen fick företaget KMV-forum i uppdrag att 2017—2018

göra en inventering och värderingen av bebyggelse från ca 1940-1975. Syftet med inventeringsuppdraget var att ta fram ett kunskapsunderlag att använda vid upprättande av detaljplaner och som vägledning i bygglovshanteringen (KMV-forum). Ystads kommun var alltså medveten om en kunskapsbrist i den egna organisationen och såg till att åtgärda det med extern kompetens.

Att ha en kommunal antikvarie anställd är ingen självklarhet varken i mindre eller större kommuner. Till exempel saknas en sådan tjänst i de flesta av Ystads grannkommuner, trots att kulturmiljöerna är viktiga eller till och med avgörande för kommunernas besöksnäring och därmed genererar stora inkomster för företagare och kommuner.

I planprogrammet för den planerade Hamnstaden som togs fram 2016 beskrivs och klassificeras ett antal objekt i hamnområdet, och då inte bara byggnader utan också träd i anslutning till stationen. Klassificeringen bygger på underlag framtagen av Tyréns. Dessa utgjorde rester av en trädgård som funnits på platsen. Träden fälldes dock 2020 med hänvisning till risken med stormfällning över järnvägen. I konsekvensanalysdelen av planprogrammet beskrivs konsekvenserna för riksintresset för kulturmiljövården:

stora negativa konsekvenser då flera byggnader som står som uttryck för riksintresset rivs. Dock bedöms hamnområdet efter utbyggnad enligt utbyggnadsalternativet fortsatt kunna återspegla det riksintressanta kulturhistoriska sammanhang som ligger till grund för utpekandet.

Även i storskaliga, sentida byggnader och anläggningar som i mångas ögon inte är pittoreska eller representerar äldre hantverkstraditioner ryms en stads historia. Vidare finns byggnader som inte är ortstypiska i den meningen att de är unika för en plats, utan representerar ett byggande som återfinna på många platser, men som ändå utgör viktiga representanter för en stads förflutna och utveckling. I Ystad är Lantmännens stora siloanläggning ute på kajen ett anslående landmärke, som syns vida omkring. Snarlika silos finns i många hamnar och också vid järnvägar inne i landet. Är då Ystads cementsilos unika byggnader som måste finnas kvar för att Ystad ska fortsätta kännas igen som Ystad? Eller ska de betraktas som historiska parenteser, liksom de nu rivna bostadshusen i Revhusen?



Ystads hamn. Centralt i bilden är siloanläggningarna. Till vänster syns den runda, vita sockersilon som avses bevaras när området ges ny bebyggelse. Till höger i bild, ett bildmontage av nya kajer och färjelägen. En ny pirarm / vågbrytare byggs söder om den nuvarande hamnen, utanför denna bild. Bildkälla: Trafikverket.

Andra planeringsförutsättningar

I Ystad är det kommunen själv som äger den mark i hamnen som nu ska omvandlas till bostadsbebyggelse. Det gör att man har full rådighet över projektet och kan fritt planera gatusträckningar, ledningsdragningar samt hänsyn till kulturmiljövärden. Ystads kommun gör en stor ekonomisk satsning på omvandlingen av mark i hamnen till bostadsområde, något som rätt självklart blivit föremål för politisk debatt. Den lokala tidningen Ystads allehanda har återkommande rapporterat om processen på nyhetsplats och kommenterat på ledarsidorna, och insändare har skrivits. I maj 2018 publicerades en insändare där skribenten varnade för att den nya bebyggelsen i Ystads hamn riskerade att bli ytterligare ett exempel på "den vita trista anonyma massa som har blivit ett signum för hamnstäder" (YA 2018-05-04). Insändarskribenten är sannolikt inte ensam om denna uppfattning och önskemålet om ny bebyggelse som är ortsspecifik, något som inte liknar det som finns på andra håll. Att åstadkomma detta är förstås en utmaning när det nutida bostadsbyggandet är helt industrialiserat och äldre tiders regionala skillnader i arkitektoniska uttryck och val av byggnadsmaterial inte längre finns.

Kulturarvet i Ystad påverkas av kommunala beslut och det är också kommunen som har redskapen för att identifiera och hävda kulturvärden, i form av genomförda inventeringar och bevarandeprogram, regleringar i detaljplaner, inriktningar i översiktsplaner samt i tillämpandet av PBL i sin bygglovhantering.

Fallstudie 2, Lübeck

Staden Lübeck i norra Tyskland är liksom Ystad av medeltida ursprung, med en välbevarad stadskärna som sedan 1987 har status som världsarv. Liksom i Ystad är det stadskärnan, benämnd som Hansestaden Lübeck, som är stadens främsta karaktärsdrag, som används för att locka turister och som framhålls som det som särskiljer staden från andra. Lübeck ligger vid den punkt där floderna Trave och Schwartau flyter samman. Floden mynnar i Östersjön vid Travemünde några mil norrut. Vattenvägarna genom staden har använts för transporter sedan urminnes tid, och olika logistik- och industrianläggningar lokaliserades tidigt till lägen invid floden. Det finns många likheter med Ystad men också skillnader. Läget vid en flod en bit in i landet har skapat andra förutsättningar för kommunikationer jämfört med Ystads läge direkt vid kusten. Lübecks roll för sjöfarten kom att förändras under 1800-talet. Kielkanalen öppnades 1895 och stora delar av den tyska skeppsfarten förflyttades till Hamburg och Bremen. Här finns alltså inte en expanderande hamn omedelbart invid en medeltida stadskärna som kräver mer utrymme, däremot stora ytor med före detta industri- och logistikanläggningar med många anspråk på ny användning av mark och/eller byggnader.



*Lübeck: Järnvägens dragning i anslutning till floden Trave, med den medeltida stadskärnan på andra sidan floden. Industrisamhället etableras ett stenkast från de gotiska katedralerna. Lübeck fick sin första järnvägslinje 1851 efter lång tids förhandlingar och överläggningar.
Foto ur Kungl. Konsthögskolans samlingar.*

Idag präglas floden Traves stränder av byggnader och anläggningar knutna till logistik och tillverkning från den industriella eran. Men som en illustration av hur det främst är arvet från hansatiden som är stadens kännemärke och dragplåster för besöksnäringen finns ett rekonstruerat medeltida fartyg invid en av de centrala kajerna.



Industrialism möter den nutida medeltiden. Rekonstruerat kulturarv invid bevarad kran, kranbana och järnvägsspår på kajen vid floden Trave i centrala Lübeck. Objektet signalerar kulturarv, historia och lokal identitet på olika plan. Foto: Karin Gustavsson 2019.

På Traves västra sida finns ett stort område som tidigare inrymde ett storskaligt slakteri med tillhörande djurstallar, transportbanor, kontorslokaler osv. Verksamheten etablerades i slutet av 1800-talet och upphörde helt så sent som 2006. Det är en i många avseenden typisk anläggning och verksamhet, som det första ledet i den industriella livsmedelsproduktionens kedja. Slakteriet är en representant för alla de verksamheter som i städerna kring Östersjön sammanför landsbygdens produktion av agrara råvaror med städernas industrier, med ett strategiskt läge invid både vattenväg och järnväg.

Norr om slakteriet finns ett före detta skeppsvarv. Under flera decennier har stora lokaler stått tomma och oanvända och delvis förfallit. Ett återvinningsföretag, Gollan Recycling GmbH, som först använde lokaler för lagring av olika kategorier avfall började för några år sedan använda en av de stora hallarna för olika typer av fester, konferenser, möten och events, något som tog sin början när företagets ägare ville bjuda sina egna anställda på en stor fest och då använde en av de egna, tomma lokalerna. Eventverksamheten

har nu utvecklats till något som kallas "Kulturwerft Gollan", en kulturscen och arena som drivs av samma företag. Anläggningen marknadsförs nu bland annat genom sin "morbid charm of industrial architecture" (Lübeck kongress).



Evenemang i "Kulturwerft Gollan" med vita dukar inne i en hall i det f.d. varvet i Lübeck. Bildkälla: Luebeck-Tourismus.de

I Lübeck finns sedan 1975 utöver de etablerade samhällsinstitutionerna en väl organiserad opinion som verkar för kulturarvets plats i samhällsplanering och förändring. Detta år bildades Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL), som en reaktion på att det under det som var Europaårets temaår för byggnadsvård planerades för stora rivningar i Lübeck (Hemsidan för Bürger Nachrichten). Organisationen ger ut en tidskrift med titeln *Bürger Nachrichten* som två gånger per år rapporterar om och debatterar olika stadsbyggnadsprojekt, aktuella bevarandefrågor osv. Under 2000-talet har man återkommande rapporterat om hamn- och industriområdena längs floden och aktuella planer för platserna, och drivit opinion för bevarande. Ett resultat av organisationens arbete blev att planerad rivning av ett antal magasinsbyggnader mellan floden och järnvägen, och en exploatering med nya bostadshus, lades i malpåse. Nu finns olika verksamheter som loppmarknad, konstnärsateljéer och café i byggnaderna.

Slutsatser ur fallstudierna

Syftet med de två fallstudierna var att identifiera både generella och specifika förutsättningar i två städer vid Östersjön, och att undersöka några lokala förhållanden för att belysa likheter och skillnader. De båda städerna har mycket gemensamt, som det medeltida ursprunget och den medeltida stadskärnan som den starkaste identiteten, samt att det i båda fallen är fråga om relativt små städer på ganska stort avstånd från sina huvudstäder. Här finns också de gemensamma drag i bebyggelseutvecklingen som skisserades i rapportens inledning, en följd av globala trender under 1800- och 1900-talet.

Exemplet med Ystad visar den betydelse som rådighet över marken har för kommunens möjligheter att också äga planeringsprocessen. Samtidigt visar exemplet med företaget Gollans verksamhet i övergivna industribyggnader i Lübeck den betydelse som enskilda individers och företags initiativ, kreativitet och investeringsmöjligheter har vid platsutveckling. I Lübeck har en lokal organisation som verkar för en utveckling av stadsmiljön med hänsyn till kulturmiljön i nära 50 år haft konkret påverkan på bevarandet av centralt belägna magasin. I Ystad höjdes många röster för ett bevarande av bostäderna i Revhusen, men den opinionen förmådde inte ändra de planer som fanns för hamnutvidgningen där rivning av Revhusen krävdes. Röster höjs lokalt med synpunkter på utformningen av den nya bostadsbebyggelsen invid hamnen, snarare än för ett bevarande av de byggnader som nu kommer att rivas för att möjliggöra exploateringen för bostadsändamål.

Skillnaden i vad som kan benämnas kulturarvets administrativa status mellan Ystad och Lübeck är framförallt hansestaden Lübecks nu mer än 30-åriga ställning som världsarv, liksom olikheterna mellan hur lagstiftning, regelverk och praxis ser ut i de olika länderna.

I Tyskland kan regelverk och strategier för kulturarvsarbetet skilja sig åt mellan de olika delstaterna. Ansvar för kulturarvet delas mellan den federala nivån och delstaterna, och på båda nivåerna ska planer och strategier för kulturarvet utarbetas (Europarådet / Council of Europe, European heritage network HEREIN).

I Sverige är lagstiftning och regelverk detsamma landet runt oavsett region eller länstillhörighet, men erfarenheter visar att tillämpningen av de lagrum som finns i framförallt plan- och bygglagen till skydd för kulturarvet tillämpas väldigt olika i olika kommuner.

Avslutning. Aktiviteter 2019, slutsatser och rekommendationer

Det ursprungliga uppdraget som formulerades 2017-18 gällde etablerandet av ett nätverk av forskare som arbetar med kulturmiljöer i Östersjöns vattenanknutna industriella kulturarv som utgångspunkt. Som inledning gjorde jag en presentation av efterkrigstidens hamnar som kulturarv och önskemålen om ett forskarnätverk vid ett möte med Baltic Region Heritage Committé i Oslo i mars 2019. Ytterligare ett möte med denna kommitté hölls i Köpenhamn i november 2019. Även då gjorde jag en presentation.

Under våren 2019 tog jag kontakt med ett antal personer på de institutioner som nämns i 2017 års ansökan, eller som på annat sätt kunde förutsättas vara intressenter, angående etablerande av ett nätverk. Syftet var att arrangera en workshop i Lund på hösten samma år, där gemensamma frågor skulle kunna diskuteras och forskningsfrågor mejslas fram. Gensvaret var dock svagt, och efter diskussioner med kollegor vid institutionen för kulturvetenskaper om lämpligt sätt att komma vidare beslöt jag att inte genomföra en sådan aktivitet. Risker var uppenbara att resurser skulle komma att läggas på ett engångstillfälle med få deltagare, som säkerligen hade kunnat vara intressant och uppslagsrikt och kunnat resultera i fortsatta kontakter mellan enstaka individer, men som inte hade kunnat leda vidare till det önskade nätverksbygget. Projektiden på ett år är förstås det som är möjligt med den finansieringsmodell som finns för Riksantikvarieämbetets forskningsmedel, men i praktiken gör denna korta tidsrymd det svårt att bygga långsiktiga relationer med enbart denna finansiering.

De båda fallstudierna i Ystad och Lübeck genomföres under sammanlagt tre dagar. Syftet var att genom specifika exempel belysa en generell utveckling i två mindre städer vid Östersjön.

Vid ett inledande besök i Ystad i juni 2019 träffade jag stadsantikvarie Karl Ekberg, som tog med mig på en vandring genom de delar av hamnen som står inför en omvandling. Vid ett senare tillfälle träffade jag stadsarkitekt Leila Ekman, som beskrev planprocessen och planeringsförutsättningarna. I oktober 2019 företog jag en resa till Lübeck i norra Tyskland där jag under en eftermiddag träffade dr Frank Schwartze, forskare och lärare vid Fachschaft Bauwesen, Technische Hochschule Lübeck. Han informerade om aktuell situation i Lübeck och tog med mig till ett par centrala kajområden, där äldre industri- och järnvägsbebyggelse finns kvar. Erfarenheterna av dessa besök redovisas på sidorna 15-22.

Ett seminarium genomfördes inom ramen för forskningsnoden Kulturarv och kulturpolitik vid Institutionen för kulturvetenskaper i oktober 2019. Jag presenterade då en reviderad version av den presentation jag gjort i Oslo i mars, och Elisabeth Högdahl, fil dr i etnologi från Institutionen för service management vid Campus Helsingborg presenterade sin forskning om hur människors minnen av platser kan integreras i och utgöra grund för samhällsplanering. Hennes fallstudie rör området Södra Hamnen i Helsingborg, som nu bebyggs med bostäder och kontor. Seminariet ingick

också som en aktivitet samverkansinitiativet "Kulturarv, migration och mobilitet i ett öppet demokratiskt samhälle".¹

Malmö universitet (då Malmö högskola) arrangerade framgångsrikt konferensen "Creating the city" i februari 2017. På detta lärosäte med sina tvärvetenskapliga fakulteter finns forskningsmiljöer av relevans för forskning om kulturarv och kulturarvets villkor i Östersjöns hamnstäder. Det handlar bland annat Institutionen för urbana studier och Institutet för studier i Malmös historia (IMH), som ingår i fakulteten Kultur och samhälle. Universitetets läge i Malmö hamn, delvis på platsen för Kockums varv och invid den nya stadsdelen Västra Hamnen, ger förutsättningar för intressanta fallstudier på plats. Därför var det naturligt att ta kontakt med företrädare för Institutet för studier i Malmös historia för att diskutera en gemensam konferens. Initiativet stöds av fakultetens dekan, som har en bakgrund vid Södertörns högskola som forskningsledare för Centre of Baltic and East European studies där. Målet för konferensen är att samla erfarenheter och kunskap som kan utgöra en plattform för en fortsättning av både Kiel-konferensen 2016 och Creating the City 2017. Därmed finns goda förutsättningar att skapa det nätverk som initialt var avsikten. Flera kortare, initierande planeringsmöten hölls 2019 och en ansökan om medel till RAÄ skrevs.

Återkoppling till inledande frågor, rekommendationer.

I det ursprungliga uppdraget till Lunds universitet 2017 som också citerades inledningsvis sades:

Vilka fält är exempelvis viktigast att prioritera inom kulturarvspraktiken för att bidra till ekonomisk och social hållbar stadsförnyelse.

Nedan diskuteras dessa frågor. Rapporten avslutas med ett antal rekommendationer för fortsatt arbete.

Frågan om vilka fält som är viktigast att prioritera inom kulturarvspraktiken landar först i administrativa frågor, det vill säga i lagstiftning och i systemen för samhällsplanering, bygglovsprocesser och kulturarvsarbete. Dessa ser olika ut i olika länder, och skillnaderna skapar skillnader för "kulturarvspraktiken", alltså hur kulturmiljövårdare kan arbeta för att uppnå sektorns mål. För att kunna göra jämförande studier av "de kulturarvs-strategier som utvecklas med koppling till förnyelse av bebyggelse i äldre hamnområden i Östersjöområdet sedan 1990-talet" krävs kunskap om de administrativa systemen i de olika länderna. Kopplingen till den aktuella politiska situationen i olika länder är också väsentlig, för att inte säga avgörande. Erfarenheterna från flera östersjöländers utveckling "bakom järnridån" visar hur såväl arkitektur- som kulturvårdsfrågor var starkt påverkade av den politiska och ekonomiska situation som då rådde (se t ex Rozbicka 2017). I slutänden är det alltid politiska beslut som ligger bakom hur en kulturarvsprofession kan arbeta, det gäller i precis lika hög grad i

¹ Samverkansinitiativen är en särskild satsning inom Lunds universitet <https://lu.se/forskning/sarskilda-forskningssatsningar/vara-tematiska-samverkansinitiativ/kulturarv-migration-och-mobilitet-i-ett-oppet-demokratiskt-samhalle>

västländer. Situationen som Rozbicka beskriver i sin artikel som bygger på hennes presentation vid 2016 års konferens i Kiel, utgör dock en tacksam spegel som gör det tydligt hur aktuell politik styr kulturmiljöarbetet. Kulturarvs- och kulturmiljöfrågor är och har alltid varit i någon mening politiska, eftersom de institutioner och myndigheter som arbetar med frågorna styrs av politiska beslut och tilldelas sin finansiering av offentliga medel (se t ex Jönsson 2017).

Sedan frågan om vilka fält som är viktigast att prioritera ställdes 2017 har hållbarhetsfrågor och nödvändigheten av att bromsa klimatförändringarna hamnat i fokus för samhällsdebatten. Medvetenheten om klimatförändringarnas effekt på havsnivån påverkar samhällsplaneringen i kustnära lägen och nya krav ställs på byggnaders utformning. Frågorna kring klimat och hållbarhet framstår som helt avgörande också för kulturarvspraktiken och kraven på hållbarhet för klimatets skull borde egentligen vara kulturmiljövårdens bästa argument. En ökad medvetenhet om vikten av hushållning med resurser borde leda till färre rivningar av befintlig bebyggelse och ökat återbruk av byggmaterial och byggnader. Anammandet av en sådan praktik hos bygg- och fastighetsföretagen kräver dock något av en kulturförflyttning inom denna sektor, där nybyggnad så gott som alltid är det som blir utfört.

Målet för ett nätverk för forskare som sysslar med kulturarvs- och bevarandefrågor knutna till efterkrigstidens hamnar och vattenanknutna industrimiljöer bör vidgas till att även omfatta forskning om samhällsplanering, markägande och markpolitik, eftersom kulturvårdens förutsättningar och bevarandefrågor är så tätt knutna till exploateringsfrågor och samhällsplanering.

Vid sidan av frågor om hållbarhet och klimat har det som kan benämnas som social hållbarhet liksom medborgarnas inflytande i plan- och byggprocesser har blivit allt viktigare. För att social hållbarhet ska kunna uppnås måste de kulturella och sociala aspekterna på omvandling av hamnmiljöer ges stort utrymme i ett sådant nätverk (jfr Carlberg & Möller Christensen 2005). En stadsförnyelse som är socialt hållbar tar hänsyn till en bred kulturarvsdefinition, med allas rätt till sitt kulturarv och inkludering. I rapportens inledning skisserades hamnars betydelse och deras liminala karaktär. Genom flödet av varor och människor, och genom de kontrollorgan i form av tull och gränspolis som finns där, påverkas vad som går att köpa och sälja inom ett land vid vatten och därmed påverkas alla av de funktioner som finns i hamnar och vattennära urbana industrimiljöer. Dessa miljöer representerar ett hittills ofta förbisett kulturarv, förbisett bland annat på grund av svåråtkomlighet och paradoxalt nog av de ingående objektens mängd och storlek. Det som är litet är greppbart och överblickbart, det som är stort framstår lätt som abstrakt. Även om kulturmiljövården länge har arbetat med miljöer snarare än enstaka objekt hamnar frågorna allt som oftast just i objekt.

Ett medborgarperspektiv och invånares möjlighet till påverkan i plan- och byggprocesser blivit en allt viktigare fråga inom samhällsplaneringen i stort liksom i kulturmiljövården specifikt (se ovan citerade studier av Beckman, även t ex Sjölander-Lindqvist m fl 2010, Roued-Cunliffe, & Copeland 2017). Medborgarinflytandet i idé och praktik ser mycket varierande ut i olika länder, men är en bärande beståndsdel i en socialt hållbar stadsförnyelse.

I rapportens inledning gjordes en reflektion över hur vattennära läge har blivit en attraktionskraft i bostadsbyggande. Närheten till vatten värderas högt av bostadsköpare och har därmed fått ett pris. Detta är ett sentida fenomen som utvecklades under 1900-talet, och föreställningen om närheten till vatten som något positivt är ett uppenbart kulturellt betingat fenomen, vars uppkomst och laddning med också ekonomiskt värde förtjänar forskningens uppmärksamhet.

Rekommendationer

Det tar tid att etablera ett nätverk kring en specifik forskningsfråga och långsiktighet är nödvändig. Till forskningens villkor hör att den sällan är "snabbfotad" i den meningen att forskare och forskargrupper med kort varsel kan gå in i nya projekt och samarbeten. Startsträckan för tillkomst av ett väl fungerande samarbete är längre än ett år.

En forskningsmiljö är aldrig konstant, eftersom forskning inte är det. Marie Nisser, som var verksam som professor i industrihistoria vid KTH, etablerade i början av 00-talet forskning om industriminnen runt Östersjön, där doktorandkurser och workshops två gånger per år ingick. Vad som kan ses som en slutrapport, antologin "Industrial Heritage Around the Baltic Sea" publicerades 2012 (Nisser et al. 2012). I denna volym finns bidrag av sammanlagt 13 forskare, plus ett resonerande förord av Marie Nisser och Maths Isacson. Antologin och de forskningsprojekt som den bygger på kan ses som en förebild för hur ett nätverk med tema hamnmiljöer skulle kunna utformas. Tidsrymden från projektstart till publikation ger en indikation på vilken tidshorisont som forskning ibland har.

För att få igång ett nätverk där de forskare som ingår tillsammans kan formulera forskningsprojekt och forskningsansökningar och sedan arbeta tillsammans och leverera resultat, rekommenderas att någon institution med en miljö riktad mot kulturvård och/eller samhällsplanering ges ett uppdrag som sträcker sig över förslagsvis 2-3 år (något som kräver samfinansiering från någon mer part än RAÄ). I uppdraget bör ingå att årligen bjuda in till seminarier / workshops med en större konferens ungefär vart tredje år som mål. Den situation som har uppstått under 2020 med inställda konferenser och seminarier har paradoxalt nog skapat nya, digitala arenor för ökat deltagande och ökad tillgänglighet till denna typen av arrangemang, vilket kan underlätta ett nätverksbyggande.

Under 2010-talets senare del genomfördes flera arrangemang som både kan utgöra inspiration för det fortsatta arbetet och där de kontakter som då togs kan återaktiveras. Den konferens som nämndes inledningsvis, "From Postwar to Postmodern – 20th Century Built Cultural Heritage", samlade drygt 20 föredragshållare från olika länder runt Östersjön, från både myndigheter och universitet. I Malmö arrangerades "Creating the city. Identity, Memory and Participation" 2017, där mer än 90 presentationer gjordes av både akademiska forskare och praktiker.

Existerande nätverk

Det existerande nätverket Baltic Region Heritage Committé framstår som stabilt och väl etablerat, med närvaro av representanter från alla länder kring

Östersjön. Därför rekommenderas att Riksantikvarieämbetet fortsätter att följa och stötta denna organisation, och med hjälp av FoU-medel stötta forskningsprojekt som kan länkas till kommittén.

Även nationella organisationer som Svenska industriminnesföreningen liksom internationella sammanslutningar som TICCIIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), som under lång tid arbetat med kunskapsproduktion och opinionsarbete för den industriella epokens kulturarv bör följas och bjudas in i olika sammanhang.

Avslutande reflektion. Hamnar som kulturarv

Inledningsvis ställdes frågan varför hamn- och vattennära urbana industri-miljöer är av intresse för kulturmiljösektorn, och vilka kulturarvsegenskaper som är knutna till dessa miljöer. De miljöer som behandlas i denna rapport och som avses få belysning i en kommande konferens vid Malmö universitet under 2021 är angelägna både för dem som lever och verkar i dem nu, och de som kommer att göra det i framtiden. Angelägenheten kommer dock från de som har befunnit sig på platserna i det förflutna, skapat dem och satt sina spår där. Det som vi kan kalla kulturarvsegenskaper eller kulturvärden utgörs av både materiella och immateriella spår av människor från det förflutna. Kulturmiljösektorn är i ständig förändring och rörelse och objekten för sektorns uppmärksamhet är inte konstanta över tid, men det konstanta är att man undersöker och analyserar spåren av människor och deras verksamheter. De vattennära urbana och industriella miljöerna från efterkrigstiden har hittills varit lite uppmärksammade som kulturarv. Men som platser som speglar det industriella samhällets snabba förändringar och som arenor för människors arbete, strävanden, sorger och förhoppningar och möten med andra människor representerar de avsevärda kulturarvsegenskaper.

Referenser:

Muntliga källor:

Laila Ekman, stadsarkitekt Ystad
Karl Ekberg, stadsantikvarie Ystad
Frank Schwartz, forskare Lübeck

Tryckta och internetbaserade källor:

Bandarin, Francesco & Oers, Ron van (2012). *The historic urban landscape. Managing heritage in an urban century*. Chichester: Wiley-Blackwell.

Barile, Sergio & Saviano, Marialuisa (2015). From the Management of Cultural Heritage to the Governance of the Cultural Heritage System. I: Golinelli, Gaetano M. (red.). *Cultural heritage and value creation: towards new pathways*. New York: Springer

Beckman, Svante (2005). Industriarvet – en utmaning för kulturmiljövården. I: Alzén, Annika & Burell, Birgitta (red.). *Otydligt, otympligt, otaligt. Det industriella kulturarvets utmaningar*. Stockholm: Carlsson

Briggs, Asa (1979). *Iron bridge to Crystal Palace: impact and images of the industrial revolution*. London: Thames and Hudson in collab. with the Ironbridge Gorge museum trust

Bürger Nachrichten. Zeitschrift der Bürgerinitiativ Rettet Lübeck.
<https://www.unser-luebeck.de/service/buergernachrichten-online-biri> (hämtad 2020-09-05)

Carlberg, Nicolai & Møller Christensen, Søren (2004). Cultural Transformation of a Cityscape. *Ethnologia Scandinavica*. 2004 (34), s. [59]-74.

Carlberg, Nicolai & Møller Christensen (2005). *Byliv og havnefront*. Köpenhamn: Museum Tusculanums Forlag.

Creating the City - Identity, Memory and Participation (2019). *Creating the city: identity, memory and participation : conference proceedings*. [Malmö]: Institute for studies in Malmö's history, Malmö University

Ekenberg, Maritta & Tedin, Ola (2016). *Ystad hamns historia. Från åmynning till internationellt färjeläge*. Ystad: Sjöhistoriska föreningen i Ystad

Engvall, Jessica & Högdahl, Elisabeth (2019). Berättad historia som utgångspunkt för innovativ platsutveckling: Ett samverkansprojekt mellan Helsingborgs stad och Lunds universitet. Rapport från Institutionen för service management.
https://www.ism.lu.se/sites/ism.lu.se/files/historiskinsamling_rapport_digital.pdf

Eriksson, Eva (red.) (2003). *Stockholms stränder. Från industri till bostäder*. Stockholm: Samf. S:t Erik.

Europarådet, HEREIN, Germany <https://www.coe.int/en/web/herein-system/germany> (Hämtad 2020-09-28)

Fredriksson, Cecilia & Larson, Mia (red.) (2013). *Framtidskuster: hållbar utveckling i kustsamhällen*. Göteborg: Makadam i samarbete med Centrum för Danmarksstudier vid Lunds universitet.

Hansson, Paul & Stureson, Anna (2005). Skånekustens kulturmiljöer. Länsstyrelsen i Skåne län, Malmö. <http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:769358/FULLTEXT01.pdf>

Jönsson, Lars-Eric (red.) (2017). *Politiska projekt, osäkra kulturarv*. Lund: Lunds universitet

Kiepke, Torben & Hasche, Katja (2017). Between Rejection and Adaption. Listed Buildings of the period 1950-1990. In: Rossipal, Maria (ed). *From Postwar to Postmodern . The 6th Baltic Sea Region Cultural Heritage Forum*. Riksantikvarieämbetet 2017.

KMV-forum, Ystads moderna kulturarv
<http://kmvforum.se/kulturmiljoprogram-for-ystads-moderna-kulturarv>

Kulturwerft Gollan <https://kulturwerft-gollan.de>

Lantmännen: Pressmeddelande 2017-06-09 "Lantmännen förnyar spannmålsmottagningar i Skåne – avyttrar silo i Ystads hamn.
<https://www.lantmannen.se/press-och-nyheter/pressmeddelanden/2017/lantmannen-fornyar-spannmalsmottagningar-i-skane---avyttrar-silo-i-ystads-hamn/>

Lübeck kongress <https://www.luebeckongress.com/meeting-partners/event-locations/kulturwerft-gollan.html>

Mäntymäki, Heikki. & Liljelund, Teresia. (red.) (2006). *Urban guide Helsinki*. Helsinki: Helsinki City Planning Department

Nilsson, Fredrik (2013). Konkurrerande kulturarv. Konfliktfyllda omvandlingsprocesser I Helsingörs hamn. I: Fredriksson, Cecilia & Larson, Mia (red.) *Framtidskuster. Hållbar utveckling i kustsamhällen*. Göteborg: Makadam i samarbete med Centrum för Danmarksstudier vid Lunds universitet.

Nisser, Marie (red.) (2012). *Industrial heritage around the Baltic sea*. Uppsala: Acta Universitatis Upsaliensis

Nisser, Marie & Andersson, Henrik O. (red.) (1974). *Industriminnen: ett urval industriminnen och andra teknikhistoriska monument*. Stockholm: Sveriges arkitekturmuseum

Olshammar, Gabriella (2010). Mångfaldig stad i stadsförtätningens tid. *Bebyggelsehistorisk tidskrift*. 2010 (59), s. 66-81.

Planprogram för Ystads hamn, Hamnstaden. Ystads kommun 2016
https://www.ystad.se/globalassets/dokument/sam/planavdelningen/hamnstaden/planprogram_webb.pdf

Roued-Cunliffe, Henriette & Copeland, Andrea (red.) (2017). *Participatory heritage*. London: Facet

Rozbicka, Malgorzata (2017). Poland's Postwar Architectural Heritage: A Record of Political, Social, and Economic Change. In: Rossipal, Maria (ed). *From Postwar to Postmodern . The 6th Baltic Sea Region Cultural Heritage Forum*. Riksantikvarieämbetet 2017.

Sjölander-Lindqvist, Annelie, Bohlin, Anna & Adolfsson, Petra (2010). *Delaktighetens landskap. Tillgänglighet och inflytande inom kulturarvssektorn*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet

Staden Ystad 2030. Fördjupning av översiktsplanen för Ystads kommun. Antagen av Kommunfullmäktige i Ystads kommun 2016-06-15 §94. Ystads kommun.

Ystads allehanda YA 2018-05-04

Ystads kommun, information om bevarandeprogram
<https://www.ystad.se/bygg-miljo/bygg-och-boende/planer-och-program/program/bevarandeprogram-for-ystad/>