

---

---

# KONSTEN I CITYTUNNELN THE ART IN CITYTUNNELN

---

---

## Trots att offentlig konst...

alltid fått väldigt mycket medial uppmärksamhet och setts av många människor. så har den länge uppfåtats som ganska anonym och rentav osynlig i stadsrummet. Fortfarande kopplas offentlig konst i hög grad samman med monument, statyer och minnesstenar.

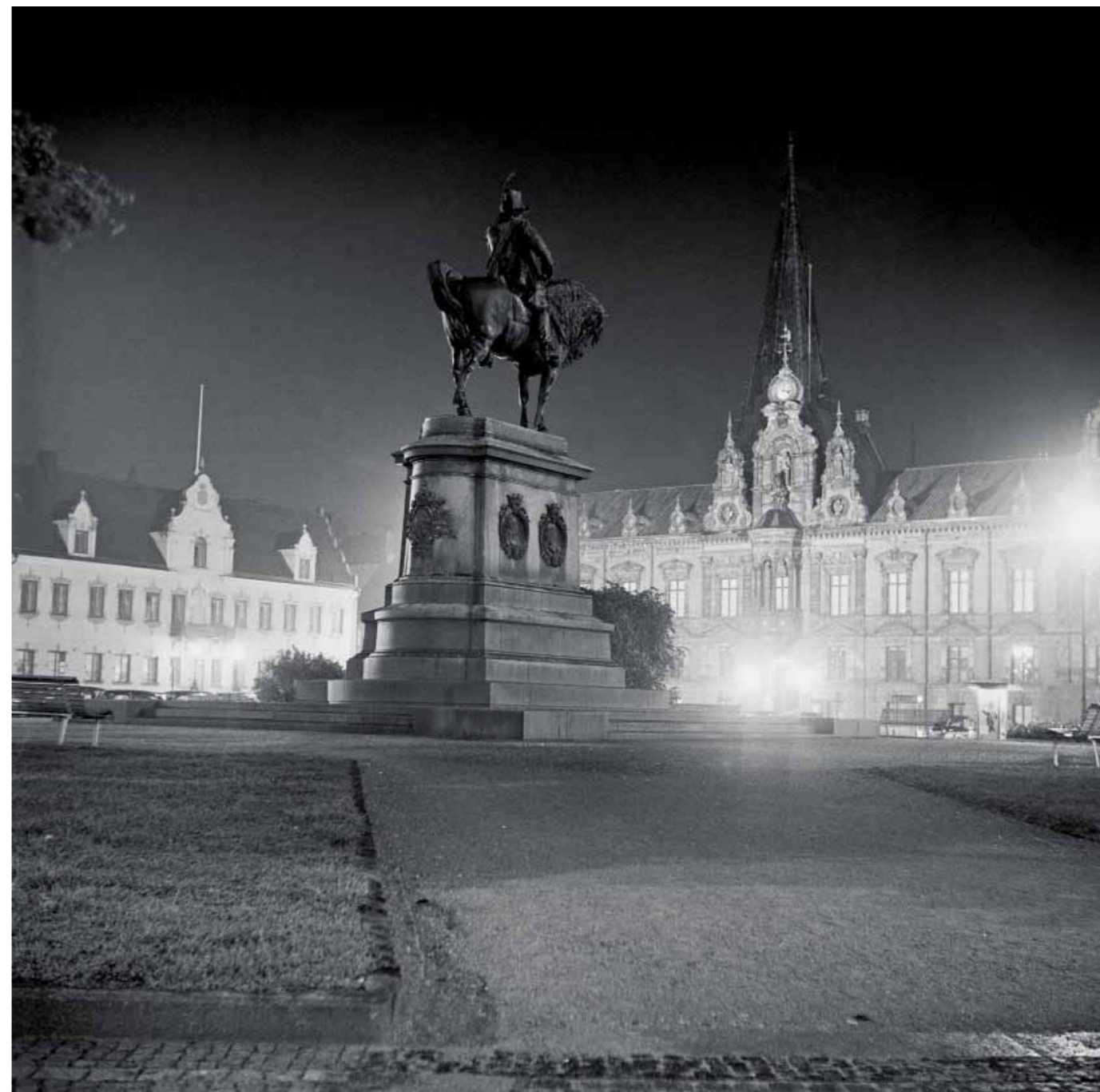
Från att ha varit ett verktyg i gamla tiders moraliska uppfostran av medborgaren – med ryttarstatyn som det tydligaste exemplet – och senare ett led i folkbildningen i den svenska folkhemstanken, har den

## Even though public works of art...

always have been given a great deal of media attention and have been seen by many people, they have also remained relatively anonymous and even invisible in urban spaces. Public works of art are often still equated with monuments, commemorative statues and memorials.

Art in public has traditionally held a role in the moral education of the population (the ubiquitous military man on horseback having held a prominent position in this), and later a function in the education of citizens during the modern

I. STORTORGET - KARL X GUSTAV. STATY AV JOHN BJÖRJESEN, 1919-1950. FOTO: GUNNAR LUNDBL.  
1. THE MAIN SQUARE - THE STATUE OF KING KARL X GUSTAV BY JOHN BJÖRJESEN, 1949-1950. PHOTO: GUNNAR LUNDBL.



offentliga konstens utseende och funktion nu skiftat. Efter 1960-talets diskussioner om konstverkets mening blev också den offentliga konstens syften ifrågasatta, inte minst av konstnärerna själva. Den utvecklades på ett internationellt plan mot att mer svara mot sin tid – den blev platspecifik och lyfte tidens aktuella frågeställningar, allt mer undersökande och risktagande.

Konstnärer gjorde radikala ingrepp i staden och i landskapet, temporära såväl som permanenta. En centralgestalt i sammanhanget är den amerikanske konstnären Robert Smithson, som visade på den offentliga, monumentala konstens möjligheter. Ett viktigt verk är "Spiral Jetty" från 1970: en 460 meter lång och nästan 5 meter bred skulptur i Great Salt Lake i Utah. Den skapades på plats och av platsens egna material: sand, vatten, salt och lera.

På senare år har den offentliga konsten mer och mer börjat använda sig av samtidens visuella tekniker. Digitala bildprojektioner och rörliga ljud- och ljusinstallationer är mer närvarande i det offentliga rummet. Också samtidens mer extrema visuella språk syns oftare i den offentliga konstens praktik.

period when Sweden was being formed as the Swedish welfare state. The function and appearance of art in public places has changed considerably in recent times.

After the discussions of the 1960s about the meaning of the work of art, the purpose of public works of art was also called into question, not least by artists. Public works of art developed on an international level to be more in step with the times. Artworks were more often site specific and examined contemporary issues. The works also took more risks and the artists working processes were more investigative.

The works had an entirely different relationship to place and made both temporary and permanent physical changes to both urban and rural spaces. A central figure in the development of public art is the American artist Robert Smithson who demonstrated the possibilities for public works of monumental art. One of his central works is "Spiral Jetty" from 1970: a 460 m long and almost 5 m wide sculpture on the banks of the Great Salt Lake in Utah, created from materials found on site: sand, water, salt and clay.

Contemporary public art makes use of contemporary technologies. Digital image projections, installations of moving images, sound and light are becom-

Konsumtionssamhällets och populärkulturens estetik har länge använts i konstens rum, konsthallar, på museer och i gallerier. Nu tar den sig också in på den offentliga konstens arenor i staden.

Det ställs höga krav på hållbarhet och säkerhet när det gäller offentlig konst, i synnerhet i stadens transitplatser och rum för rörelse, som till exempel i Citytunneln. Dessa krav har länge varit svåra att få ihop med de ofta temporära material och kostsamma, känsliga tekniker som används för produktion av bild i vår tid.

Den konstnärliga utsmyckningen av Citytunnelns stationer Malmö C Nedre, Triangeln och Hyllie har till-

ing more common in public spaces. Even the more extreme forms of contemporary expression are becoming established in public art contexts. The aesthetics of popular culture have long been used in the established institutions for contemporary art. Now they are becoming part of the language of public art and thus making their mark in public spaces.

The requirements for sustainability and safety in the creation of public artworks are very high, especially in the city's transitory areas like Citytunneln. Such requirements have long been difficult to meet especially when the artists' materials of choice are sometimes ephemeral, their production techniques expensive and the finished works sensitive and fragile.

The installations in Citytunneln's stations have been developed through a unique long-term partnership between the various parties involved in the infrastructural project, the artists and the city of Malmö. In the early planning stages of the project, a mutual goal was agreed upon by all those involved, that as much time, energy and money as necessary was to be invested in the development of the public works of art and that all efforts would be made to solve technical and material problems.

As early as the 25th of March 2003,



MALMÖ, 2010

kommit efter ett unikt och långtgående samarbete mellan infrastrukturprojektets parter: konstnärerna och staden. Det fanns tidigt i planeringsarbetet en gemensam målsättning att satsa mycket energi, tid och pengar på konsten och att överbrygga tekniska och materiella svårigheter.

Redan den 25 mars 2003 – långt före byggstart 2005 – tillsattes en projektledare för konsten. Därpå bildades en styrgrupp bestående av representanter från Banverket, Jernhusen och Malmö Stad. Tillkom gjorde också Malmö stads samarbetsgrupp för offentlig konst inklusive konstmuseichef, stadsträdgårdsmästare, stadsarkitekt samt representanter från Skånetrafiken samt Statens konstråd.

Efter omfattande research och ateljébesök presenterades flera konstnärskap för styrgruppen. Ett antal konstnärer valdes efter diskussioner ut att parallellskissa på förslag till utsmyckningar av respektive station. Efter ett par månaders skisstid inbjöds konstnärerna till möte med styrgruppen för att diskutera sina uppslag och efter fyra månader gjorde styrgruppen sin slutliga bedömning. De fyra projekt som valdes ut ansågs fungera bäst

long before the start of the construction process in 2005, a project manager was brought in and made responsible for the art installations. A steering committee was established, its membership made up of representatives from the railways, Malmö city and the Jernhusen real estate firm. The steering group was joined by the cooperative group for public art in Malmö, which included the director of Malmö art museum, the city's head gardener, the city architect, and representatives from local public transport companies and the National Arts Council.

After extensive research and many studio visits, a number of artists were presented to the steering committee. After a period of consultation, a group of artists were then selected to present sketches and proposals for artworks to be installed at the different stations. After a few months of preparation time, the artists were invited to a meeting with the steering committee in order to discuss their proposals and after an additional four months, the steering committee made their final decisions. The four projects that were selected were seen to be well suited to the extreme environments of Citytunneln in terms of content and subject matter, and in technical and material terms. In cooperation with the National Arts Council,





MALMÖ, 2010

både innehållsmässigt och tekniskt i den extrema utställningsmiljö som Citytunneln utgör.

Projektledaren upprättade därpå, tillsammans med Statens konstråd, ett program för konstprojektets utformning med budget och tidsplan.

I det här skedet fanns bara Malmö C och Triangelns stationer med i konstprogrammet. (På Centralen har man fokuserat på perrongplan, Malmö C Nedre.) Hyllie tillkom när man insåg att hela byggprojektets ekonomi hade mycket större marginaler än man först hade trott. Malmö Förskönings- och Planteringsförening kom dessutom med ett förslag att konsten på Hyllie skulle beröra platsen Hyllies historia och arkeologi. Om så gjordes ville föreningen gå in i projektet och delfinansiera utsmyckningen av Hyllie Station.

Installationerna i Citytunneln är exempel på offentlig konst som talar direkt till vår tid. Det finns ett tydligt element av experimenterande i valet av verk och en tro på framtidens fortsatta utveckling av de medier och tekniker som använts.

the project manager now established a program for the development of the art projects including budgets and time plans.

At this stage, only the Malmö central train station and the Triangeln station were included in the plans for the public art project. At the Central Station, the platform at the lower level of the station was the area in focus.

Extending the project to Hyllie was made possible when it was discovered that the budget of the construction project as a whole was greater than had been previously thought. The Society for Preservation of Cultural Heritage and Green Parks in Malmö suggested that the artworks created for Hyllie should touch on the history and archaeology of the place. If this suggestion was accepted, the association was willing to partially finance the production of the public art for the Hyllie station.

The installations in Citytunneln are examples of public art that speak directly to us about the times we live in. The choice of works has in part been quite experimental. It reflects a belief in the future development of the visual technologies and methods that have been employed.