



Temporära installationer i stadsomvandling: En fallstudie av Färjeterminalen i Nyhamnen

Amanda Åberg & Elliot Herlin

Examensarbete/Självständigt arbete • 15 hp

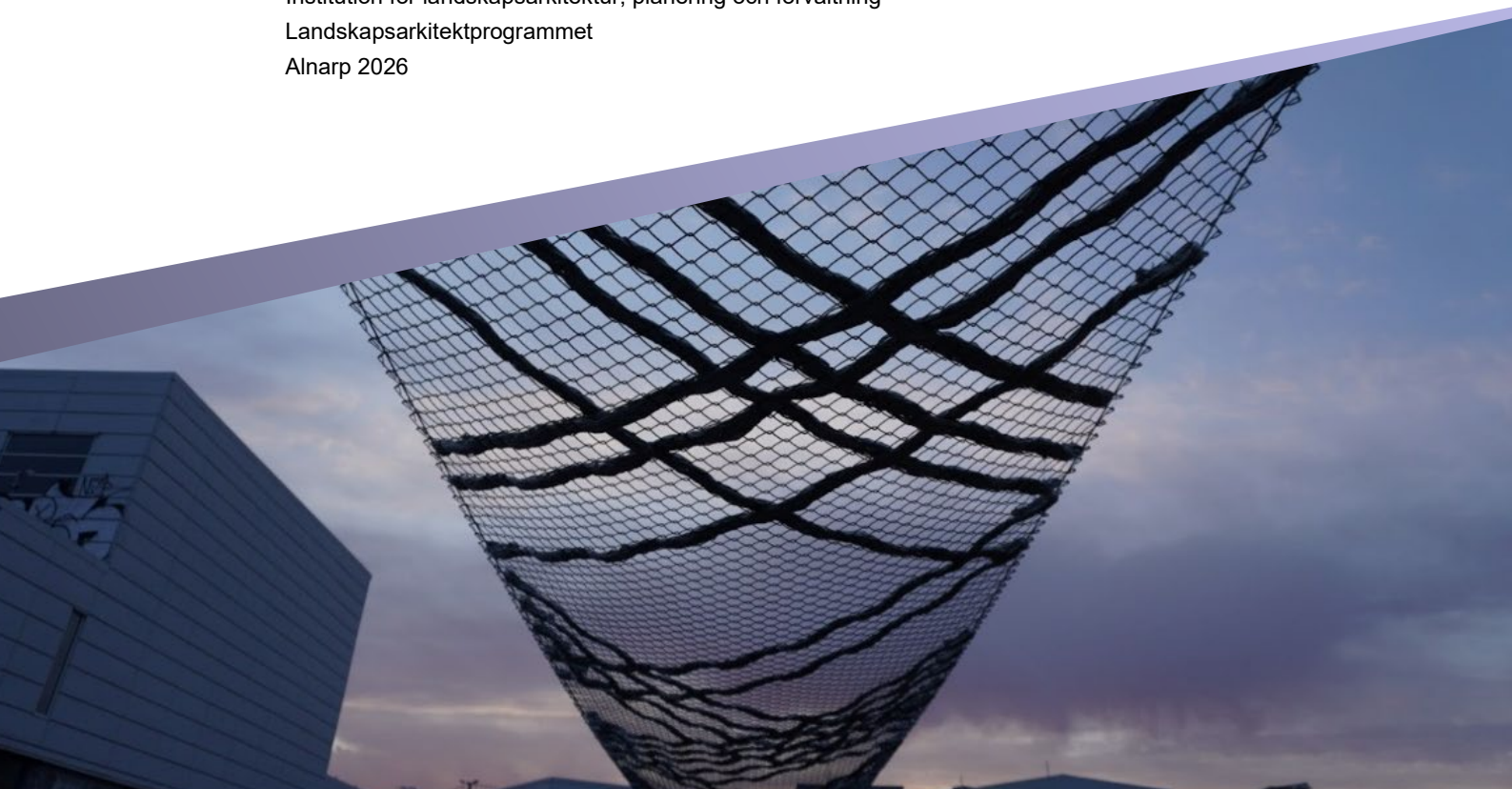
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institution för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsarkitektprogrammet

Alnarp 2026



Temporära installationer i stadsomvandling: En fallstudie av Färjeterminalen i Nyhamnen

Temporary Installations in Urban Transformation: A Case Study of the Ferry Terminal in Nyhamnen

Amanda Åberg & Elliot Herlin

Handledare:	Love Silow, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator:	Nina Vogel, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning:	15 hp
Nivå och fördjupning:	Grundnivå, G2E
Kurstitel:	Självständigt arbete i landskapsarkitektur
Kurskod:	EX0845
Program/utbildning:	Landskapsarkitektprogrammet
Kursansvarig inst.:	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2026
Omslagsbild:	Den urbana väven. Elliot Herlin, 2026.
Upphovsrätt:	Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.
Nyckelord:	temporära installationer, stadsomvandling, industriområde, temporär urbansim, offentliga rum, Nyhamnen

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institution för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammanfattning

Denna studie undersöker hur temporära installationer påverkar användning, tillgänglighet och upplevelse av offentliga rum i stadsomvandlingsområden. Studien tar sin utgångspunkt i Färjeterminalen i Nyhamnen i Malmö, ett område som befinner sig i en mellanfas mellan tidigare hamnverksamhet och framtida stadsutveckling. I planeringsdokument framhålls temporära insatser som en strategi för att aktivera platsen under denna period, men det är oklart i vilken utsträckning dessa insatser faktiskt bidrar till ökad användning och tillgänglighet. Studien genomförs som en kvalitativ fallstudie där platsstudier kombineras med litteratur- och dokumentanalys. Empirin bygger på observationer från fyra platsbesök där platsens rumsliga struktur, rörelsemönster och användning analyserades. Analysen relateras till teorier om temporär urbanism, produktion av rum och relationen mellan planerade strategier och vardagliga praktiker.

Resultatet visar att installationerna bidrar till att förändra platsens rumsliga struktur genom att introducera sittplatser, vegetation och nya vistelsemiljöer. Samtidigt är användningen fortfarande begränsad och situationsbunden. Färjeterminalen fungerar främst som en destination snarare än som en integrerad del av stadens vardagliga rörelsestråk, vilket gör att platsens användning ofta blir episodisk och beroende av externa faktorer såsom evenemang och väderförhållanden.

Nyckelord: temporära installationer, stadsomvandling, industriområde, temporär urbanism, offentliga rum, Nyhamnen

Abstract

This study examines how temporary installations influence the use, accessibility, and spatial experience of public spaces in urban transformation areas. The study focuses on the ferry terminal site in Nyhamnen, Malmö, an area currently in a transitional phase between its former function as an industrial harbour and its future development as a new urban district. Planning documents highlight temporary interventions as a strategy to activate the area during this intermediate period, yet it remains unclear to what extent these initiatives actually contribute to increased use and accessibility. The research is conducted as a qualitative case study combining site observations with literature and document analysis. The empirical material consists of observations from four site visits, during which the spatial structure of the site, movement patterns, and forms of use were examined. The analysis is informed by theories of temporary urbanism, the production of space, and the relationship between planned strategies and everyday spatial practices.

The results show that the installations contribute to changing the spatial structure of the site by introducing seating, vegetation, and new opportunities for temporary stay. However, the overall use of the area remains limited and situational. The ferry terminal primarily functions as a destination rather than an integrated part of the city's everyday movement patterns, meaning that activity often depends on external factors such as events and weather conditions. The study therefore suggests that temporary installations can create conditions for activation and use, but are not sufficient on their own to establish stable everyday urban life in areas undergoing transformation. Instead, temporary interventions should be understood as an early step in a longer process through which such areas gradually become integrated into the city's social and spatial structures.

Keywords: temporary urbanism, urban transformation, public space, place activation, Nyhamnen

Innehållsförteckning

Figurförteckning	5
1. Inledning	6
1.1 Syfte och Frågeställning	8
1.1.1 Avgränsning.....	9
1.2 Metod	10
1.2.1 Platsstudie	10
1.2.2 Litteraturstudie	10
1.2.3 Analys	11
1.2.4 AI-Verktyg	11
1.2.5 Metoddiskussion	11
2. Litteraturstudie	13
2.1.1 Temporära insatser i stadsomvandlingens mellanrum.....	13
2.1.2 Platsaktivering, vardagsliv och användning av stadsrum.....	14
2.2 En platsstudie av Färjeterminalen	17
2.2.1 Vilka arbetar med platsen	17
2.2.2 Platsens rumsliga struktur och sammanhang.....	18
2.2.3 Genomförda tillfälliga installationer.....	19
2.2.4 Planerade och påbörjade installationer	26
3. Analys	29
3.1 Användning och praktiker	29
3.2 Tillgänglighet och avgränsning	30
3.3 Temporaritetens roll i planeringsprocessen.....	31
3.4 Vad installationerna förändrar.....	32
4. Diskussion	39
4.1 Användning och tillgänglighet	39
4.2 Maktstrukturer och temporäritet i planeringsprocesser.....	41
4.3 Utvärdering av genomförande	43
4.4 Vidare forskning	44
Referenser	45

Figurförteckning

Figur 1. Utbyggnadsordning för Nyhamnen. Malmö stad (2019), Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen	9
Figur 2. Logotyp för Malmö Förskönings- och Planteringsförening	17
Figur 3. Logotyp för ArkDes	17
Figur 4. Logotyp för EU-projektet Arcadia.....	17
Figur 5. Logotyp för ShiftSweden.....	17
Figur 6. Översikt över Färjeterminalen och dess kopplingar till omgivande stadsdelar. Amanda Åberg, 2026	18
Figur 7. Placering av temporära installationer på Färjeterminalen. Amanda Åberg, 2026.	20
Figur 8. Sittplats under bilramp. Elliot Herlin, 2026.....	21
Figur 9. Pergola, Den urbana väven. Elliot Herlin, 2026.....	22
Figur 10. Textil installation, Den urbana väven. Elliot Herlin, 2026.	22
Figur 11. Läktare, Amfiteatern. Elliot Herlin, 2026.	23
Figur 12. Scen, Amfiteatern. Elliot Herlin, 2026.	24
Figur 13. Den urbana skogen. Elliot Herlin, 2026.	24
Figur 14. Den urbana skogen. Elliot Herlin, 2026.	25
Figur 15. Byggnation av skateboardramp. Elliot Herlin, 2026.....	26
Figur 16. Lastramp. Elliot Herlin, 2026.....	27
Figur 17. Lastramp. Elliot Herlin, 2026.....	28
Figur 18. Byggnadstängsel, nordvästlig riktning. Elliot Herlin, 2026.....	31
Figur 19. Byggnadstängsel, östlig riktning. Elliot Herlin, 2026.....	32
Figur 20. Den urbana skogen som omger lastrampen. Elliot Herlin, 2026.	37

1. Inledning

Historisk bakgrund och platsens karaktär

Under 1900-talet utvecklades Malmö som en tydligt industripräglad stad där hamnverksamheten och den tunga industrin utgjorde centrala delar av stadens ekonomi och identitet. I kommunala planeringsdokument beskrivs hur hamnen historiskt fungerade som stadens produktiva kärna och som en nod för handel och sjöfart (Malmö stad, 2025: 4). Under senare delen av seklet förändrades dessa förutsättningar successivt i takt med avindustrialisering och omstrukturering av produktionen. I stadens planeringsunderlag beskrivs denna utveckling som en långsiktig omvandlingsprocess där tidigare industriella miljöer gradvis integreras i en ny urban struktur (Malmö stad, 2019; Malmö stad, 2025). Nyhamnen framhålls som en del av denna bredare förändring och som ett av de största pågående transformationsprojekten i regionen (White Arkitekter & Rodeo, 2024). Den tidigare industrimarken ges i detta sammanhang en ny roll i stadens fortsatta utveckling, samtidigt som det industriella arvet lyfts fram som en identitetsbärande resurs.

Nyhamnen ligger strax norr om centrala Malmö, på gångavstånd från Malmö centralstation. Området har sedan slutet av 1800-talet använts som hamn- och industrimark och har haft en central roll för sjöfart, handel och produktion i staden. Under 1900-talet genomfördes omfattande utfyllnader, där stora mängder massor lades ut i havet för att skapa nya landytor. Detta har successivt förändrat områdets fysiska struktur och relation till vattnet (Malmö stad, 2023). Idag har stora delar av den tidigare hamnverksamheten upphört, men platsens industriella karaktär är fortfarande tydlig genom storskaliga byggnadsvolymer, kajstråk och tekniska konstruktioner. Enligt White Arkitekter och Rodeo (2024:28) tolkas hamnmiljöer ofta som platser med ett särskilt historiskt djup, där bevarade strukturer bidrar till att förstärka platsens identitet och berättelse.

Planerad omvandling och etappvis utveckling

Nyhamnen är ett av Malmös största pågående stadsutvecklingsområden. I dokumentet Att bygga Nyhamnen – Guide till genomförande av fördjupad översiktsplan beskriver Malmö stad (2025) hur området på sikt ska omvandlas till en tät och funktionsblandad stadsdel med bostäder, arbetsplatser, service och offentliga rum i ett vattennära läge. Området omfattar cirka 93 hektar och planeras rymma mellan 7 000 och 9 000 bostäder samt 15 000–21 000 arbetsplatser när det är fullt utbyggt (Malmö stad, 2019). Utvecklingen är planerad att ske etappvis fram till omkring år 2050. Planeringsdokumenten betonar vikten av att arbeta

successivt och att ta tillvara på befintliga strukturer och verksamheter under omvandlingsprocessen (Malmö stad, 2019; 2025). Temporär användning av mark och byggnader lyfts fram som en strategi för att skapa stadsliv och aktivitet i ett tidigt skede, utan att försvåra den långsiktiga utvecklingen. I denna studie används begreppet temporära installationer för att beskriva tidsbegränsade rumsliga insatser som möjliggör användning av platsen innan permanent bebyggelse tillkommer.

Mellanläge och rumsliga förutsättningar

Trots planens långsiktiga ambitioner befinner sig stora delar av området idag i ett mellanläge. Tidigare industriella avgränsningar har i vissa fall ersatts av byggstängsel och tillfälliga avspärningar i takt med att planering och förberedande arbeten pågår. Detta medför begränsad tillgänglighet och fragmenterade rumsliga strukturer. Färjeterminalen, som utgör ett av de områden där temporära installationer har genomförts, befinner sig i ett sådant övergångsskede. Platsen präglas av storskaliga öppna ytor, teknisk infrastruktur och tillfälliga inslag som syftar till att möjliggöra vistelse och aktivitet innan permanent bebyggelse färdigställs. Forskning om temporär urbanism har uppmärksammat hur tillfälliga användningar kan fungera som ett sätt att hantera de mellanperioder som uppstår i utdragna stadsomvandlingsprocesser. Bishop och Williams (2012) beskriver temporära insatser som tidsbegränsade aktiviteter som aktiverar platser i väntan på permanent utveckling, och som ett uttryck för planeringens osäkerhet och flexibilitet. Även Andres (2013) betonar att temporära användningar ofta uppstår i situationer där framtida markanvändning ännu inte är fastställd, och att dessa kan påverka både platsens sociala dynamik och dess fortsatta utvecklingsriktning. Mot denna bakgrund kan de temporära installationerna i Nyhamnen förstås som en del av en bredare planeringspraktik där mellanlägen inte enbart betraktas som passiva väntetider, utan som aktiva skeden i stadens förändringsprocess.

Problemformulering och studiens relevans

Trots att temporär användning lyfts fram som en strategi i planeringsdokumenten är det oklart hur dessa insatser faktiskt påverkar platsens användning och tillgänglighet under omvandlingsskedet. Om en plats, som de Certeau (1984) argumenterar, blir ett rum först genom människors praktiserande och användning, aktualiseras frågan om vilken roll tillfälliga insatser kan spela i att möjliggöra sådan användning innan den permanenta stadsdelen är fullt etablerad. Mot denna bakgrund undersöker denna studie Färjeterminalen i Nyhamnen som ett fall av temporär platsaktivering i ett pågående stadsomvandlingsområde.

Genom att analysera hur de tillfälliga installationerna samspelar med platsens rumsliga struktur och faktiska användning syftar studien till att bidra med kunskap om temporära insatser betydelse i tidiga skeden av vattennära stadsutveckling. På Färjeterminalen i Nyhamnen arbetar flera aktörer med att utveckla och aktivera platsen under den pågående omvandlingsprocessen. Malmö stad är huvudansvarig för området, medan projektet Power of Places i samarbete med ArkDes har bidragit till att starta och genomföra flera temporära installationer på platsen. Dessa ska hjälpa till att öppna området för allmänheten och testa olika sätt att använda platsen innan den permanenta stadsutvecklingen genomförs. I denna studie ligger fokus på de installationer som redan har påbörjats eller etablerats på platsen. De planerade eller framtida interventionerna behandlas därför inte närmare i analysen.

1.1 Syfte och Frågeställning

Mål

Målet med studien är att undersöka hur tillfälliga installationer kan bidra till att aktivera Nyhamnen under omvandlingen från industrihamn till levande stadsdel. Studien fokuserar särskilt på hur temporära inslag i färjeteminalens miljöer kan skapa enkla, trivsamma och åtkomliga platser för de boende under den etappvisa byggprocessen samt att utforska de positiva och negativa effekterna till följd av temporära installationer på färjeterminalen i Nyhamnen.

Frågeställning: Hur påverkar temporära installationer användningen, tillgängligheten och den rumsliga upplevelsen av färjeterminalen under stadsomvandlingens mellanperiod?

Syfte

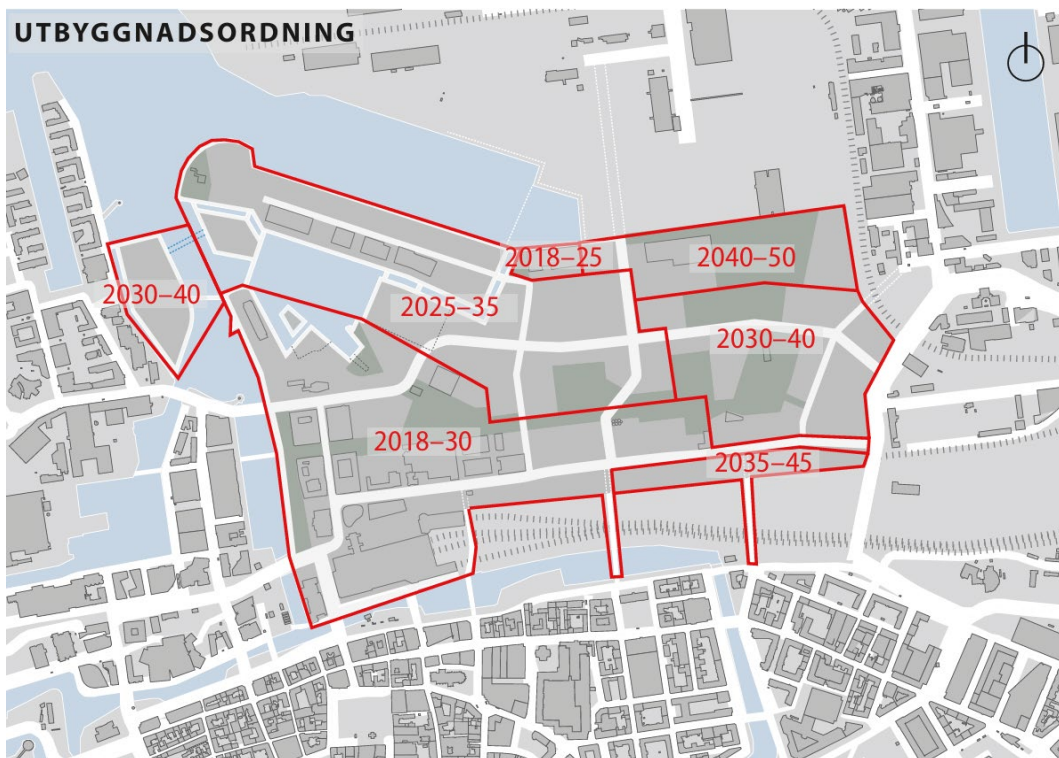
Bakgrunden till studien är att stadsomvandlingsområden ofta blir isolerade outnyttjade platser under en lång tid, trots sina stora kvaliteter. Genom att studera Färjeterminalen kan vi bidra till kunskap om hur tillfälliga rumsliga insatser kan användas för att tillgängliggöra vattenkontakt och social användning under en mellanperiod, istället för att enbart fokusera på den färdigutvecklade stadsdelen. Vi har valt Färjeterminalen som föremål för studien. Syftet med studien är att analysera hur tillfälliga rumsliga installationer påverkar användning, tillgänglighet och upplevelse av Färjeteminalens offentliga rum under stadsomvandlingens mellanperiod.

1.1.1 Avgränsning

Studien av Nyhamnen avgränsas geografiskt till området Färjeterminalen (se figur 1). Området har valts eftersom det ingår i de tidigaste etapperna av omvandlingen enligt den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen (Malmö stad, 2019). Nyhamnen planeras utvecklas stegvis under en längre tidsperiod och beskrivs som en successiv omvandlingsprocess där området gradvis sammankopplas med Malmö innerstad (Malmö stad, 2019).

I genomförandeguiden betonas att utbyggnaden kommer att pågå under lång tid framöver och att platsen under denna period befinner sig i en omvandlingsfas där befintliga verksamheter och temporära användningar samexisterar med kommande planering (Malmö stad, 2025).

Eftersom utvecklingen sker etappvis kommer området under en längre period att befinna sig i en mellanfas mellan befintlig hamnstruktur och framtida stadsbebyggelse (Malmö stad, 2019). Studien fokuserar därför på temporära installationer och användningar under denna mellanperiod. Tidsramen ska inte förstås som ett exakt bestämt antal år, utan som en analytisk avgränsning kopplad till den långsiktiga och etappvisa omvandling som beskrivs i kommunens planeringsunderlag (Malmö stad, 2025). Fokus ligger alltså inte på ett fast slutdatum, utan på den period då området befinner sig i förändring. Temporära insatser analyseras därför i relation till denna pågående omvandlingsprocess snarare än till en tydligt definierad slutpunkt.



Figur 1. Utbyggnadsordning för Nyhamnen. Malmö stad (2019), Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen

1.2 Metod

Studien genomförs som en kvalitativ fallstudie av Färjeterminalen i Nyhamnen. Syftet är att undersöka vilken betydelse temporära installationer har för aktiveringen av platsen under pågående omvandling. Undersökningen består av tre delar: platsstudie, litteratur- och dokumentstudie samt analys. Genom att kombinera empiriska observationer med teoretiska perspektiv skapas en fördjupad förståelse för hur platsen fungerar i sitt nuvarande tillstånd.

1.2.1 Platsstudie

Platsstudien genomfördes genom fyra fältbesök under januari–februari 2026. Besöken ägde rum vid olika tider på dygnet, förmiddag, eftermiddag samt under både vardag och helg för att fånga variationer i användning och rörelsemönster. Varje besök varade mellan en och två timmar.

Platsanalysen strukturerades som en kvalitativ rumslig observationsanalys med inslag av beteendekartläggning (behavior mapping), inspirerad av observationsmetoder utvecklade av Jan Gehl (Gehl & Svarre, 2013). Observationerna hämtade även inspiration från Gehls tolv kvalitetskriterier för offentliga rum (Gehl, 2010), vilka behandlar aspekter såsom skydd, komfort och möjligheter till vistelse och upplevelse. Kriterierna användes inte som ett strikt analysverktyg utan fungerade som ett stöd för att strukturera observationerna och rikta uppmärksamheten mot platsens rumsliga kvaliteter. Under platsbesöken låg fokus särskilt på hur platsens struktur och de temporära installationerna påverkade rörelsemönster, vistelsemöjligheter, tillgänglighet och relationen mellan olika rumsliga element. Genom observationer vid olika tidpunkter kunde variationer i platsens användning och rumsliga kvaliteter identifieras.

Under platsbesöken observerades i första hand platsens fysiska struktur, tillgänglighet men även hur människor rörde sig på platsen. Under observationstillfällena låg fokus på potentiella rörelsemönster, möjliga vistelsezoner och hur de tillfälliga installationerna var placerade i relation till platsens flöden och strukturer. Observationerna dokumenterades genom fältanteckningar, fotografier samt enklare kartskisser där platsens struktur, tillgänglighet och installationernas placering markerades. Efter varje platsbesök sammanställdes materialet och organiserades utifrån aspekter som rumslig struktur, tillgänglighet, potentiell användning och relation till omgivande stadsdelar. Denna bearbetning möjliggjorde en systematisk analys av platsens nuvarande tillstånd och dess aktiveringspotential.

1.2.2 Litteraturstudie

Litteraturstudien syftar till att skapa en teoretisk grund för att förstå temporär urbanism, platsaktivering och produktion av rum. Studien omfattar forskning om temporära insatser i stadsomvandling, vardagliga praktiker i stadsrum samt relationen mellan planerad struktur och faktisk användning.

Dokumentstudien omfattar kommunala planeringsdokument kopplade till Nyhamnen, däribland den fördjupade översiktsplanen och genomförandeguiden. Dessa analyseras för att förstå hur området är tänkt att utvecklas, hur omvandlingen organiseras etappvis samt hur temporära användningar positioneras inom planeringsprocessen. Tillsammans fungerar litteraturen och dokumenten som analytiskt stöd i tolkningen av det empiriska materialet från platsstudien.

1.2.3 Analys

Analysen bygger på en tolkande jämförelse mellan platsstudien och litteratur- och dokumentstudien. Det empiriska materialet analyserades genom att identifiera mönster i rörelse, vistelse och användning, vilka därefter relaterades till teoretiska begrepp som temporär urbanism, strategier och taktiker samt distinktionen mellan “place” och “space”.

Genom denna jämförande analys undersöks hur de tillfälliga installationerna påverkar platsens funktion, tillgänglighet och upplevda kvaliteter. Analysen syftar till att förstå hur Färjeterminalen fungerar i sitt nuvarande tillstånd och vilken roll temporära installationer kan spela i aktiveringen av ett stadsomvandlingsområde. På så sätt besvaras studiens frågeställning genom en integrering av empiriskt material och teoretiska perspektiv.

1.2.4 AI-Verktyg

I arbetet har vissa digitala AI-baserade verktyg använts som stöd i forskningsprocessen. Verktöget Asta användes för att identifiera och söka efter relevanta forskningsartiklar. ChatGPT användes i en handledande funktion, exempelvis för att diskutera struktur, formuleringar och språkliga justeringar i texten. Google NotebookLM användes som stöd för att underlätta sökning och navigering i längre texter och dokument. AI-verktygen har därmed fungerat som hjälpmedel i arbetsprocessen, men alla analyser, tolkningar och slutliga formuleringar i studien har genomförts och granskats av författarna. Denna redogörelse för hur AI-verktyg har använts i arbetet har formulerats med hjälp av ett AI-verktyg.

1.2.5 Metoddiskussion

Studien har genomförts som en kvalitativ fallstudie av Färjeterminalen i Nyhamnen där platsstudier, litteratur- och dokumentstudier samt en analys har kombinerats. Detta resulterar i en undersökning av hur temporära installationer påverkar platsens användning, tillgänglighet och rumsliga struktur under den pågående stadsomvandlingen. Samtidigt innebär metodvalet vissa begränsningar som är relevanta att diskutera.

Platsstudien utgör studiens huvudsakliga empiriska underlag. Observationerna genomfördes under fyra fältbesök i januari–februari 2026 och fokuserade på platsens rumsliga struktur, tillgänglighet samt möjliga rörelsemönster och

vistelsezoner. Platsstudien möjliggör en direkt förståelse av platsens fysiska förutsättningar och hur installationerna relaterar till den befintliga strukturen. Samtidigt är observationerna som material begränsat till de specifika tidpunkter då besöken genomfördes. Vid observationstillfällena var antalet besökare begränsat, vilket gjorde att studien i större utsträckning analyserar platsens potentiella användning snarare än etablerade vardagliga praktiker. En mer omfattande observationsperiod eller studier under andra årstider hade kunnat ge en mer nyanserad bild av hur användningen varierar över tid.

Studien bygger huvudsakligen på observationer av platsens fysiska miljö och inkluderar inte intervjuer med användare, planerare eller andra aktörer kopplade till projektet. Intervjuer hade kunnat bidra med ytterligare perspektiv på hur installationerna uppfattas och används, samt ge en fördjupad förståelse för de intentioner som ligger bakom de temporära insatserna. Samtidigt har studiens fokus legat på platsens rumsliga struktur och materiella uttryck, vilket motiverar användningen av observation som central metod.

Litteratur- och dokumentstudien har fungerat som ett analytiskt stöd i tolkningen av platsstudien. Genom att relatera observationerna till teorier och planeringsunderlag har studien kunnat sätta in platsens utveckling i ett bredare teoretiskt sammanhang. Analysen bygger dock på en tolkande jämförelse mellan empiriskt material och teoretiska begrepp, vilket innebär att forskarnas tolkningar påverkar hur materialet förstås och analyseras.

Eftersom studien är avgränsad till ett specifikt område kan resultaten inte generaliseras till alla stadsomvandlingsprojekt. Färjeterminalen i Nyhamnen har särskilda rumsliga och planeringsmässiga förutsättningar kopplade till hamnens historia och den pågående utvecklingen av området. Resultaten bör därför främst förstås i relation till denna kontext. Samtidigt kan studien bidra med insikter om hur temporära installationer fungerar i liknande situationer där tidigare industri eller hamnområden befinner sig i en mellanfas mellan tidigare användning och framtida stadsutveckling.

Sammanfattande har kombinationen av platsstudie, litteratur- och dokumentstudie möjliggjort en analys där både platsens fysiska förändringar och dess roll i den pågående planeringsprocessen kunnat belysas. Metodupplägget ger därmed en grund för att förstå hur temporära installationer kan påverka ett stadsomvandlingsområde under den period då den permanenta stadsstrukturen ännu inte är etablerad.

2. Litteraturstudie

2.1.1 Temporära insatser i stadsomvandlingens mellanrum

Flera studier inom stadsutveckling beskriver temporära insatser som ett sätt att hantera de mellanperioder som uppstår när långsiktiga planer ännu inte har realiserats eller när framtida användning inte är bestämd. I den teoretiskt inriktade studien *The Temporary City* analyserar Bishop och Williams (2012) temporära användningar som tidsbegränsade aktiviteter som aktiverar platser i nuet, snarare än att invänta färdig stadsutveckling (2012:3–4). De kopplar fenomenet till långsamma och osäkra planeringsprocesser, där ekonomi, tidsramar och politiska prioriteringar förändras över tid. Temporära användningar möjliggör därmed fortsatt bruk av mark och byggnader i annars inaktiva omvandlingsområden (2012:40). Perspektivet bidrar till att belysa Färjeterminalen som ett område i pågående omvandling, där framtida strukturer ännu inte har tagit fysisk form. Färjeterminalen befinner sig i ett mellanläge som liknar de situationer Bishop och Williams beskriver. Planerad bebyggelse finns formulerad men genomförandet återstår. Deras begrepp om temporära användningar fungerar här som ett analytiskt redskap för att undersöka hur platsen kan upprätthålla aktivitet och betydelse även under omvandling.

Bishop och Williams betonar att temporära insatser inte ersätter långsiktig planering utan verkar parallellt under utdragna planering- och genomförandeskedan (2012:43). Stadsutveckling beskrivs som en ickelinjär process präglad av förskjutningar och ofärdiga tillstånd. Temporära insatser blir ett sätt att hantera stadens rörlighet och osäkerhet snarare än att motverka den. Författarna skiljer mellan strikt masterplanering och öppnare ramverk där faktisk användning ges större betydelse än färdiga program (2012:3, 40). Fokus ligger därmed främst på flexibilitet och planeringsprocessens dynamik.

Weak planning och makt

I en mer styrningsinriktad analys utvecklar Andres (2013) begreppet genom att beskriva temporära insatser som tidsbegränsade användningar på platser där framtidsplanen ännu inte är fastställd. Hon definierar dem som en form av kortsiktig avkastning i sammanhang präglade av ekonomisk, urban eller politisk osäkerhet (2013:1). Fenomenet kopplas till *weak planning*, en period där styrningen är otydlig och planerad utveckling ännu inte genomförd (2013:6–7). I dessa mellanlägen kan mark och byggnader tas i bruk utan att en slutgiltig plan finns på plats.

Till skillnad från Bishop och Williams, som främst betonar flexibilitet, lyfter Andres tydligare fram maktaspekten. Tillfälliga användningar kan ge aktörer utan formellt inflytande möjlighet att påverka hur en plats används och uppfattas, och därigenom utmana maktfördelningen i omvandlingsprocessen (2013:3). Samtidigt är detta inflytande villkorat och tidsbegränsat, då den övergripande kontrollen vanligtvis kvarstår hos markägare och offentliga aktörer. Temporära insatser kan därför både öppna för alternativa praktiker och fungera som ett övergångsskede mot formaliserad utveckling. I denna studie används därför begreppet weak planning för att undersöka i vilken utsträckning de temporära installationerna kan förstås som alternativa rumsliga praktiker, och i vilken grad de är integrerade i den övergripande planeringslogiken.

Förändrade platsupplevelser och analytiskt ramverk

Gemensamt för Bishop och Williams samt Andres är att temporära insatser förstås som något som kan förändra hur olika platser upplevs och används. Ökad aktivitet och närvaro kan ge tidigare övergivna miljöer nya betydelser. Andres beskriver hur platser formas utifrån faktisk användning ”from a use value point of view” snarare än genom färdiga planer (2013:3). Samtidigt visar Bishop och Williams samt Andres att effekterna är beroende av lokala förutsättningar och den övergripande omvandlingsprocessen.

Denna forskning ger viktiga begrepp för att förstå temporära praktiker generellt, men säger mindre om hur sådana installationer fungerar i en konkret svensk omvandlingskontext. I denna studie används därför perspektiven som ett analytiskt ramverk för att undersöka temporära installationer i Nyhamnen. Fokus ligger på hur tidsbegränsade och flexibla inslag påverkar användning, tillgänglighet och rumsliga kvaliteter utan att ersätta långsiktig planering. Genom att relatera teorin till platsstudien av Färjeterminalen analyseras installationerna som en del av platsens nuvarande funktion och vardagliga bruk under pågående omvandling.

2.1.2 Platsaktivering, vardagsliv och användning av stadsrum

Forskning om platsaktivering visar en återkommande spänning mellan planerade intentioner och faktisk användning. I *The Practice of Everyday Life* beskriver de Certeau (1984) hur modern stadsplanering producerar en överblickbar och abstrakt stad, samtidigt som den distanserar sig från de praktiker som ger rummet innehåll. Det upplevda rummet riskerar därmed att bli en blind fläck i planeringens logik.

Praktiker, mening och rum

Genom vardagliga rörelser som att gå, stanna, ta genvägar eller dröja kvar producerar rummet i praktiken. Dessa mönster överensstämmer inte alltid med planerade flöden. De Certeau menar att stadens användare “write without being able to read it” (1984:93); platsens mening uppstår genom handling snarare än genom övergripande planering. Han skiljer mellan place (lieu) och space (espace). “Place” beskriver en ordnad och relativt stabil struktur där element har bestämda positioner. “Space” uppstår däremot genom rörelse, användning och handling. Som han formulerar det: “space is a practiced place” (de Certeau, 1984). “Place” kan därmed inte förstås som ett färdigt objekt, utan som något som kontinuerligt produceras genom vardagliga praktiker. Hur ett “space” upplevs och används är föränderligt och kan därför inte helt reduceras till ett planeringsutfall. Här kan analysen fördjupas genom Henri Lefebvres rumsteori. I *The Production of Space* argumenterar Lefebvre för att rum inte är en tom yta som bara finns där, utan något som skapas genom sociala relationer och handlingar (Lefebvre 1991). Han skiljer mellan tre sätt att förstå rum: det rum som används i vardagen, det rum som planeras och ritas av experter, och det rum som människor föreställer sig och ger symbolisk betydelse. Denna uppdelning visar hur det planerade rummet inte alltid stämmer överens med hur platsen faktiskt används och upplevs i vardagen.

Strategier och taktiker

Skillnaden mellan strategier och taktiker visar hur makt och vardaglig användning samspelar. Strategier formuleras av aktörer med makt att definiera rumsliga strukturer, exempelvis kommuner, planerare, fastighetsägare eller exploatörer. Genom detaljplaner, markanvisningar och gestaltungsprogram bestämmer de hur en plats ska användas och organiseras.

Taktiker är däremot vardagliga handlingar inom dessa strukturer, utförda av aktörer utan motsvarande kontroll, såsom boende, besökare eller tillfälliga användare (de Certeau, 1984). Det kan handla om att ta genvägar över en öppen yta, använda en trappa som sittplats eller arrangera spontana aktiviteter. Taktiker uppstår i rummets otydligheter och möjliggör omtolkningar av funktion och användning. Detta blir särskilt tydligt i omvandlingsområden där framtida funktion ännu inte är fastställd.

Småskalighet och sociala dimensioner

I den empiriskt baserade studien *Urban Catalyst* analyserar Oswald et al. (2004) hur platsaktivering ofta sker genom småskaliga ingrepp och återbruk snarare än stora investeringar. Denna ”Urbanism light” bygger på att arbeta med befintliga strukturer och möjliggöra gradvisa förändringar. Genom att inte bygga något permanent blir platsen mer flexibel och lättare för olika aktörer att använda på sina egna sätt. Perspektivet visar hur små och tillfälliga insatser kan påverka en

plats redan innan den permanenta bebyggelsen är på plats. Studien visar även att temporära miljöer ofta har låga trösklar för deltagande och kan fungera som sammanhang där sociala nätverk etableras och lokala aktörer ges utrymme (Oswalt et al., 2004). Platsaktivering handlar därför både om hur rummet används och om hur människor möts och skapar relationer där.

Sammanfattande perspektiv

Sammantaget visar forskningen att platser blir levande genom användning snarare än enbart genom planerad funktion. Mening uppstår i samspelet mellan vardagliga praktiker, temporära strukturer och rumslik osäkerhet. Analys av stadsrum bör därför utgå från hur rummet används och erfars i vardagen, inte enbart från dess planerade syfte (de Certeau, 1984; Andres, 2013; Oswalt et al., 2004). Samtidigt innebär denna förståelse en potentiell konflikt mellan planerad intention och faktisk praktik. Om rum produceras genom användning (de Certeau, 1984; Lefebvre, 1991) kan den funktion som tillskrivs en temporär installation skilja sig från hur den faktiskt tas i anspråk. Temporära insatser framställs ofta som flexibla och öppna (Bishop & Williams, 2012), men är samtidigt inskrivna i en långsiktig planeringslogik där framtida exploatering redan är definierad (Andres, 2013). På en skala mellan temporärt och permanent kan installationer därför inta olika positioner: vissa är reversibla och experimentella, andra ger genom sin materialitet och form ett mer varaktigt uttryck. Frågan blir därmed inte enbart hur temporära insatser aktiverar en plats, utan hur de förhåller sig till denna spänning mellan provisorium och etablering. Det är i detta spänningsfält som studiens analys tar sin utgångspunkt.

2.2 En platsstudie av Färjeterminalen

2.2.1 Vilka arbetar med platsen



Malmö Förskönings- och Planteringsförening är en ideell förening som arbetar för att stärka Malmös gröna miljöer. Inom projektet Urbana skogen i Nyhamnen har föreningen tagit initiativ till och finansierat en tillfällig plantering vid Färjeterminalen, bestående av träd och växtlighet i uppbyggda växtbäddar (Malmö Förskönings- och Planteringsförening, 2025).

Figur 2. Logotyp för Malmö Förskönings- och Planteringsförening



Figur 3. Logotyp för ArkDes

ArkDes är Sveriges nationella centrum för arkitektur och design och en statlig myndighet under Kulturdepartementet. I projektet Power of Places har ArkDes haft en roll som kunskaps- och samverkanspart. På Skeppsholmen i Stockholm visar ArkDes utställningen Torget – Power of Places, där Färjeterminalen i Nyhamnen presenteras som ett exempel på tillfällig platsaktivering (ArkDes, 2024).

Team Layered är en konstnärsgrupp som arbetat med den temporära aktiveringen av Färjeterminalen inom ramen för ArkDes projekt Power of Places. Gruppen har genomfört platsbaserade och rumsliga installationer som gestaltat Färjeterminalen som en tillfällig offentlig plats under omvandlingen (ArkDes, 2024).



Figur 4. Logotyp för EU-projektet Arcadia

EU-projektet Arcadia är ett EU-finansierat samarbetsprojekt inom hållbar stadsutveckling och klimatanpassning, som i Skåne drivs av Region Skåne tillsammans med europeiska partners (Region Skåne, 2025; SBH Hub, u.å.). Den Urbana skogen vid Färjeterminalen är en del av de insatser som genomförs inom projektet.



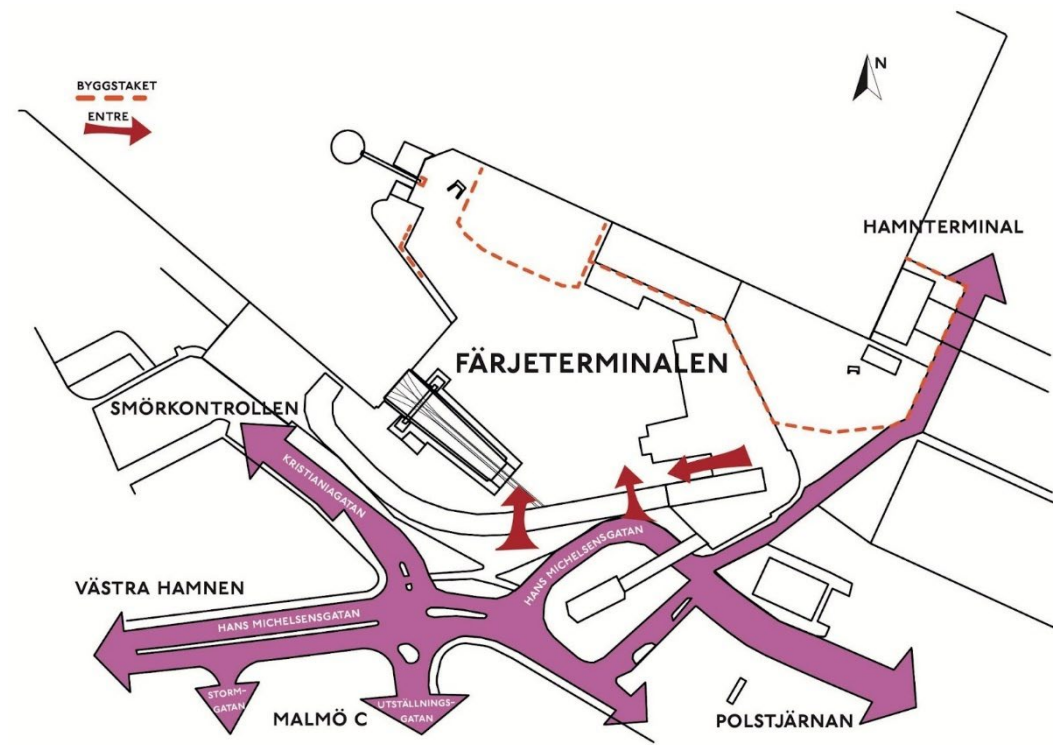
Figur 5. Logotyp för ShiftSweden

ShiftSweden är ett nationellt innovationsprogram för hållbar samhällsomställning. Färjeterminalen och den Urbana skogen har fungerat som en projektmiljö inom programmet och använts för seminarier, workshops och aktiviteter kopplade till omställningsarbete (ShiftSweden, 2025).

2.2.2 Platsens rumsliga struktur och sammanhang

Färjeterminalområdet utgörs av en stor sammanhängande hårdgjord yta som sträcker sig ut mot hamnbassängen. Platsens struktur präglas av sin tidigare funktion som logistisk infrastruktur, med breda asfaltsytor, rampkonstruktioner och kajkanter. De tre genomförda installationerna – Urban Tapestry, Car Ramp Theater och Urban Forest – är placerade som punktvisa ingrepp i denna öppna struktur (ArkDes, 2024). Den övergripande rumsligheten domineras dock fortfarande av det öppna, exponerade landskapet.

Rörelsen genom platsen sker huvudsakligen från stadssidan via gång- och cykelstråk som leder ner mot terminalområdet (se figur 6). Den böjda bilrampen utgör ett tydligt rumsligt element som markerar entrén till området genom sin höjd, lutning och krökta form. Markmaterialet skiljer sig från det omkringliggande, vilket markerar en övergång mellan stadens struktur och terminalens öppna yta. I studien skiljer vi på tre olika rampkonstruktioner: bilrampen (den böjda rampen längs södra kanten), lastrampen (rampen mot vattnet i väster) samt Amfiteatern (den omvandlade bilrampen som tidigare benämnts Car Ramp Theater i ArkDes, 2024) (se figur 7).



Figur 6. Översikt över Färjeterminalen och dess kopplingar till omgivande stadsdelar. Amanda Åberg, 2026

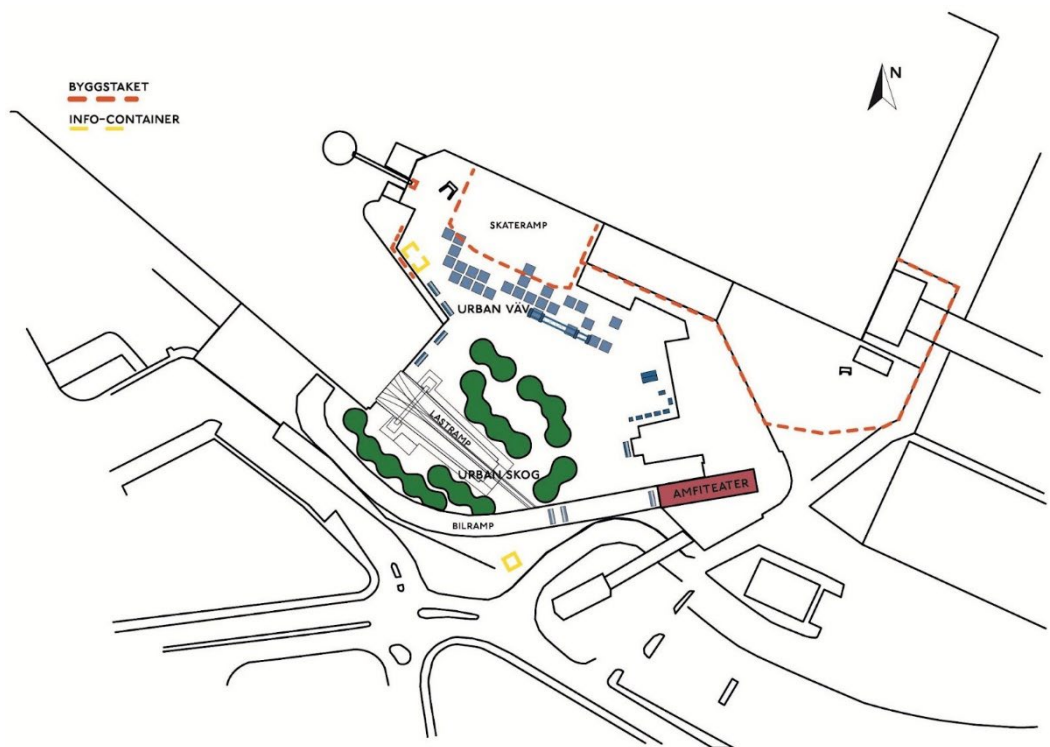
Kopplingen till staden är visuell och geografiskt nära, särskilt i riktning mot Malmö C. Kopplingen till omkringliggande stadsstruktur avgränsas av trafikleder och stora öppna ytor, vilket skapar fysisk och visuell distans. Kopplingen till vattnet är som staden stark, men med bristfällig tillgänglighet. Kajkanten löper

längs hela den norra sidan och erbjuder fri sikt över hamnbassängen. Gränsen mot vattnet består av höga kajkanter som saknar nedgångar till vattenytan.

Under platsbesöken var området i stort sett tomt på andra besökare. Den mest påtagliga rörelsen var därför vår egen. Placeringen av den urbana skogen möjliggjorde en rörelse mellan växtbäddarna. Trädstammar och stenavgränsningar gav en sekventiell rörelse snarare än den annars öppna, fria passagen över asfaltytan. Observerat rörelsemönster riktades i hög grad mot kajkanten, där vattenytan utgör ett tydligt visuellt element i rummet. Platsen består av storskaliga öppna asfaltsytor med begränsad möblering och få permanenta rumsliga avgränsningar. De tillfälliga installationerna utgör koncentrerade element i den annars öppna strukturen.

2.2.3 Genomförda tillfälliga installationer

Under den inledande fasen av Färjeterminalens omvandling har ett antal temporära installationer genomförts. De första insatserna har i huvudsak fokuserat på att tillföra sittplatser, skuggande element och grönska till den i övrigt hårdgjorda och exponerade hamnmiljön. Dessa installationer skapar enklare rumsliga avgränsningar inom den annars öppna asfaltytan. Installationerna kan relateras till den aktiveringsstrategi som beskrivs i *Power of Places* (ArkDes, 2024). Tillfälliga insatser används för att pröva att successivt utveckla platsens användning under omvandlingsprocessen. Insatserna är utförda med återbrukade material och modulära lösningar för att möjliggöra justering och förflyttning över tid.



Figur 7. Placering av temporära installationer på Färjeterminalen. Amanda Åberg, 2026.

Den urbana väven

Den urbana väven är en platsbildande installation som genomförts inom ramen för Power of Places. Enligt ArkDes (2024) utgår gestaltningen från återbruk av befintligt material på platsen, såsom stängsel, betonfundament, barriärelement och marina rep. Dessa omvandlas till fasta möbler och skuggskapande konstruktioner med syfte att skapa vistelsezoner inom den tidigare öppna asfaltytan. Installationerna organiseras för att skapa definierade rum och vistelsezoner med sittmöjligheter och solavskärmning. Konstruktionerna beskrivs som robusta och anpassade till platsens exponerade läge. Återbrukade material kompletteras vid behov med nya fästelement för att uppfylla krav på säkerhet och stabilitet. Enligt ArkDes (2024) är installationerna avsedda att vara permanenta men samtidigt möjliga att justera, reparera och vidareutveckla över tid.

Den urbana väven – platsobservationer

Vid upprepade platsbesök framträder Den urbana väven som en serie mindre konstruktioner utspridda över Färjeterminalens hårdgjorda yta. Elementen varierar i funktion och har i denna studie kategoriserats som sittmöbler, pergolakonstruktion, textila installationer och planteringskärl.



Figur 8. Sittplats under bilramp. Elliot Herlin, 2026.

Sittmöblerna är placerade på flera olika platser inom området och har varierande rumsliga förutsättningar. Under platsbesöken noterades att vissa placeringar är integrerade i anslutning till befintliga strukturer, medan andra är placerade fristående i den öppna asfaltytan utan direkt koppling till andra strukturer. De bänkar som är placerade med utsikt mot vattnet erbjuder fri sikt över hamnbassängen och används främst för kortare vistelser, såsom samtal eller pauser under exempelvis en lunch. Placeringen ger visuell kontakt med omgivningen, men saknar i flera fall skydd mot vind och genomströmning. Bänkar placerade med ryggen mot bropelarna tillhörande bilrampen (se figur 8) bildar ett mer avgränsat rumsligt sammanhang där visst skydd mot vind och rörelse uppstår. Det skapar en mer avgränsad zon där personer observerades stanna under kortare perioder. Andra bänkar, exempelvis de placerade i anslutning till pergolakonstruktionen, är belägna i mer exponerade lägen utan tydlig rumslig inramning. Sittkomforten är begränsad vid längre vistelse, då betongytan saknar mjukare material och ryggstöden består av stramt spända rep.



Figur 9. Pergola, Den urbana väven. Elliot Herlin, 2026.

Pergolakonstruktionen är placerad i ett öppet läge utan tydlig koppling till omkringliggande strukturer. Vid observationstillfällena gav den begränsad skugga beroende på solens position. De textila installationerna under bjälklaget rör sig med vinden och bidrar till en visuell förändring över tid, samtidigt som materialets slitage är synligt.

Planteringskärlen är placerade direkt på asfalten och består av rektangulära trälådor i varierande storlek. Lådorna innehåller mindre planteringar med lågväxande vegetation. Deras enklare och modulära utförande skiljer sig från terminalens permanenta betong- och stålkonstruktioner och ger intryck av att vara tillförda i ett senare skede.



Figur 10. Textil installation, Den urbana väven. Elliot Herlin, 2026.

Amfiteatern

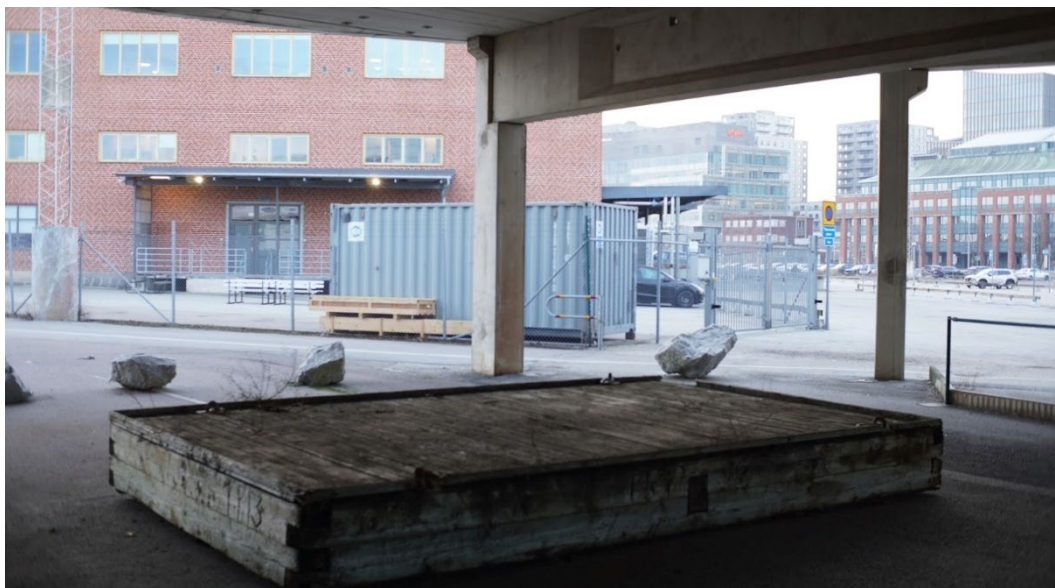
Amfiteatern (tidigare benämnd Car Ramp Theater i ArkDes, 2024) är en omvandling av den tidigare bilrampen, där rampens lutande konstruktion används som sittplatser och publikområde. Den plana ytan nedanför rampen är avsedd att fungera som scen- eller samlingsyta. Enligt ArkDes (2024) är installationen en del av projektets strategi att aktivera platsen genom anpassning av befintliga strukturer snarare än genom nybyggnation.



Figur 11. Läktare, Amfiteatern. Elliot Herlin, 2026.

Amfiteatern – platsobservationer

Vid platsbesöken framträdde amfiteaterns lutning som en tydlig rumslig struktur. Läktaren som skapats på platsen ger en upphöjd position i förhållande till den nedre ytan, vilket skapar förutsättningar för visuell kontakt mellan publik och scen. Den flytbrygga som placerats framför rampen fungerar som scenyta och är orienterad mot sittplatserna (se figur 12), vilket skapar en tydlig riktning mellan sittplatserna och den nedre ytan. Amfiteaterns lutning innebär att även personer placerade längre upp på de bakre sittraderna har fri sikt mot den nedre ytan. På sidan av amfiteatern, i anslutning till byggnadens fasad, förändras den rumsliga upplevelsen. Här noterades skräp, överblivna klädesplagg och filtar intill huskroppen. Området saknar tydlig gestaltning och avgränsning, vilket bidrar till en otydlig gräns mellan det offentliga rummet och den angränsande byggnaden. Till skillnad från amfiteaterns publikstruktur framstår denna del av platsen som mindre inbjudande och utan definierad funktion.



Figur 12. Scen, Amfiteatern. Elliot Herlin, 2026.

Urban skog

Den urbana skogen är en tillfällig installation placerad på Färjeterminalens tidigare hårdgjorda ytor. Enligt Malmö stad (u.å.a) består installationen av träd och planteringar placerade i upphöjda och flyttbara växtbäddar ovanpå asfalten. Träden är inte planterade direkt i marken utan i konstruerade kärl, vilket möjliggör omplacering eller borttagning i samband med framtida byggnation. Installationen är avsedd att fungera under den period då området ännu inte är permanent utbyggt och ska enligt Malmö stad (u.å.a) finnas kvar i minst fem år efter färdigställandet 2025.



Figur 13. Den urbana skogen. Elliot Herlin, 2026.

Växtbäddarna har placerats ovanpå asfalten för att undvika ingrepp i underliggande fyllnadsmassor, som enligt Malmö stad (u.å.a) kan innehålla föroreningar. Metoden beskrivs som ett sätt att möjliggöra etablering av vegetation utan att först genomföra omfattande marksanering. Installationen används även som testmiljö för framtida metoder för stadsplantering, där olika växtarter, jordblandningar och bevattningslösningar prövas i ett öppet och väderutsatt läge. Enligt Malmö stad (u.å.a) syftar detta till att undersöka hur vegetation kan etableras i stadsmiljö under förändrade klimatförhållanden. Satsningen har genomförts av Malmö stad som en del av arbetet med att öppna upp och använda delar av Nyhamnen under omvandlingsprocessen. Projektet Malmö urbana landskapslabb har finansierats av Malmö Förskönings- och planteringsförening samt av EU genom projektet Arcadia. (Malmö stad, u.å.; Planteringsföreningen, 2025).



Figur 14. Den urbana skogen. Elliot Herlin, 2026.

Den urbana skogen – platsobservationer

Den urbana skogen är anlagd ovanpå asfalten i upphöjda växtbäddar avgränsade av naturstensmurar. Murarnas utformning varierar och består av partier som fungerar som kantavgränsning, sittbar yta och staplade stenformationer i varierande höjd. Vegetationen domineras vid observationstillfällena av barrträd och vintergröna växter, och jordytan framstår som mineralbaserad med inslag av

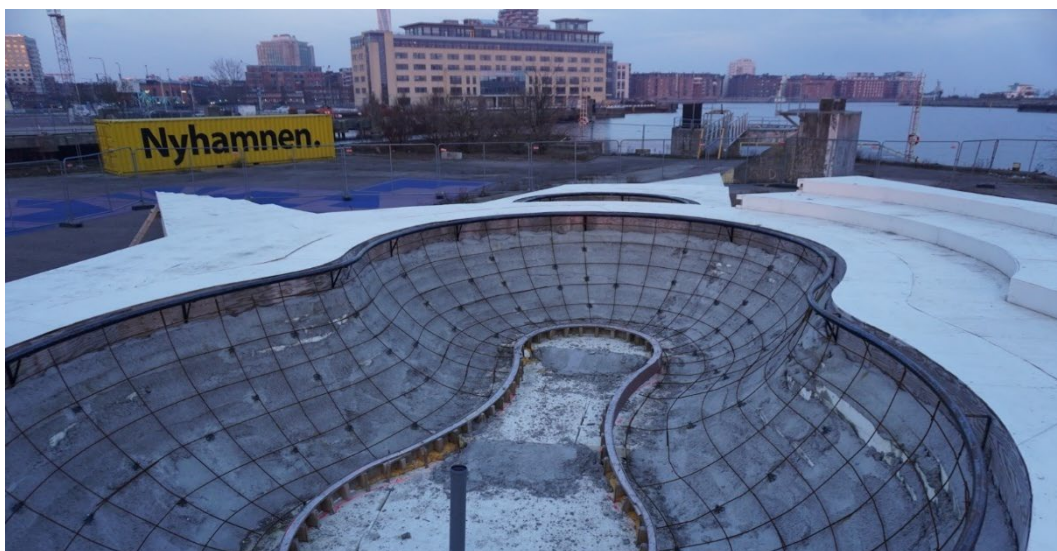
sten. Eftersom planteringarna befinner sig i ett etableringsskede är träden relativt låga och kronorna glesa.

Den rumsliga upplevelsen utgörs av vertikala stammar och avgränsande stenstrukturer, men trädkronorna bildar ännu inget sammanhängande övre skikt. Under platsbesöken observerades personer som rörde sig mellan planteringarna, satt på stenkanterna, rastade hundar och stannade till för att betrakta fåglar. Vistelsen varierade med väderförhållandena. Vid blåsiga tillfällen gav vegetationen ett visst vindskydd, men den glesa grönstrukturen innebar att skyddet var begränsat.

2.2.4 Planerade och påbörjade installationer

I Power of Places-rapporten presenteras ett brett utbud av förslag på hur Färjeterminalens område kan aktiveras genom olika typer av tillfälliga insatser. Dessa omfattar bland annat temporära installationer, performativa rum och mindre landskapsingrepp, samlade som en sammanställning av aktivitetsinsatser ”inventory of activation strategies” (ArkDes, 2024). Förslagen är tänkta att vara flexibla och kunna genomföras i olika skalor och under olika tidsperioder.

Parallellt beskriver Malmö stad hur området ska fortsätta utvecklas genom temporära åtgärder i väntan på framtida detaljplaner och permanent bebyggelse (Malmö stad, u.å.b). Under denna mellanperiod ska de öppna ytorna användas för aktiviteter och konstnärliga uttryck som successivt förändrar platsens karaktär.



Figur 15. Byggnation av skateboardramp. Elliot Herlin, 2026.

Vid ett av platsbesöken i januari 2026 framkom ytterligare ett exempel på hur denna strategi används i praktiken. På den asfalterade ytan framför den tidigare terminalbyggnaden hölls en ny skålformad skateboardramp i betong på att byggas. Skaterampen, formgiven av konstnären Koo Jeong som ett offentligt konstverk framträdde tydligt genom sin gjutna form, mot den annars plana ytan (se figur 15). Under uppförandet var området runt konstruktionen inhägnat med byggstängsel (se figur 7), vilket innebar att delar av den tidigare öppna ytan inte kunde användas. Stängslen skapade en tillfällig fysisk avgränsning som visuellt och rumsligt gav platsen ett mer slutet uttryck än vid tidigare observationer. Skateboardrampen skiljer sig från tidigare installationer som främst bestått av möblering och planteringsinslag av mer tillfällig karaktär. Genom sin tydliga funktion är skaterampen utformad för skateboardåkning. Dess robusta materialitet innebär dessutom ett mer varaktigt fysiskt ingrepp än de tidigare, lättare aktiveringsinsatserna.

Därmed markerar installationen ett nytt skede i Färjeterminalens pågående omvandling, där de temporära insatserna tar en mer gedigen och materiellt genomarbetad form. Gestaltningen ger därför ett mer permanent intryck, trots att den formellt fortfarande ingår i en temporär utvecklingsfas.



Figur 16. Lastramp. Elliot Herlin, 2026.



Figur 17. Lastramp. Elliot Herlin, 2026.

3. Analys

3.1 Användning och praktiker

Färjeterminalen är rumsligt avskild från stadens huvudsakliga rörelsestråk. För att nå området krävs ett aktivt val. Det finns ingen passage som leder människor genom platsen i vardagliga rörelsemönster. Bishop och Williams (2012) framhåller att temporära insatser ofta fungerar bäst i nodala punkter där befintliga rörelser redan är etablerade. Färjeterminalen fungerar istället som en destination. Detta innebär att användningen är beroende av avsiktlig förflyttning snarare än spontan närvaro.

Platsen är öppen och exponerad för väder och vind, med begränsat skydd mot blåst och nederbörd. Den rumsliga utformningen innebär att vistelseförutsättningarna påverkas direkt av klimatförhållandena. Även om platsstudien inte systematiskt har undersökt säsongsvariationer, är det rimligt att anta att användningen kan variera över året och vara mer omfattande under varmare och mindre vindutsatta perioder. Andres (2013) beskriver hur temporära aktiveringar riskerar att generera tillfällig användning om de inte är integrerade i ett befintligt stadsliv. I Färjeterminalens fall saknas närliggande funktioner som kan skapa kontinuerlig rörelse, såsom service eller kommersiella verksamheter. Installationerna möjliggör vistelse, men producerar inte i sig stabila vardagspraktiker.

Utifrån de Certeau (1984) kan platsen förstås som ett rum där möjligheten till praktik finns, men där approprieringen ännu är begränsad. De Certeau (1984) och Lefebvre (1991) betonar att rum och "space" inte enbart skapas genom fysisk struktur utan genom social betydelse och erkännande. För att fungera som offentlig plats behöver ett område uppfattas och betecknas som sådant. Lefebvre (1991) beskriver detta som rummets representation, det vill säga hur platsen förstås och ges mening i sociala sammanhang.

I relation till de Certeaus (1984) distinktion mellan strategier och taktiker kan de temporära installationerna vid Färjeterminalen även förstås som ett resultat av strategiska beslut från planeringsaktörer. Malmö stad, tillsammans med aktörer som ArkDes och de organisationer som deltagit i genomförandet av projekten, formulerar genom planeringsdokument, designprocesser och aktiveringsprojekt en övergripande vision för hur platsen ska användas och uppfattas. Dessa strategier etablerar de rumsliga ramar inom vilka platsen kan tas i bruk. De praktiker som observerats på platsen, såsom kortare vistelser vid sittplatserna, rörelser genom den urbana skogen eller användning av kajkanten som utsiktspunkt, kan i detta

sammanhang förstås som taktiska handlingar som uppstår inom dessa strategiskt organiserade strukturer. På så sätt framträder Färjeterminalen som ett rum där planerade strategier och vardagliga praktiker samspekar, men där användningen i nuläget fortfarande framstår som begränsad och situationsbunden.

3.2 Tillgänglighet och avgränsning

Installationerna har förbättrat den fysiska utformningen av platsen. Sittmöjligheter har tillförts och vegetationen i den urbana skogen bryter upp den hårdgjorda ytan. De rumsliga inslagen skapar en tydligare struktur än tidigare. Malmö stad (2025) erkänner dock att platsen fortfarande kräver "aktivering" och att invånarna behöver ta Nyhamnen "i besittning mentalt och fysiskt", ett erkännande av att platsen inte uppfattas som offentlig för många.

Fysisk utformning är dock inte liktydig med faktisk tillgänglighet. Platsen ligger utanför stadens huvudsakliga rörelsestråk och nås inte genom vardagliga förflyttningar. Enligt Oswald et al. (2004) har temporära insatser störst effekt när tröskeln för användning är låg. I detta fall krävs ett medvetet beslut att besöka platsen. Det finns även en kognitiv dimension, platsen är inte tydligt etablerad som en offentlig mötesplats i stadens mentala karta. Lefebvre (1991) beskriver hur rum formas genom både fysisk struktur och representation. Om platsen inte uppfattas som offentlig begränsas användningen, oavsett fysisk utformning.

Färjeterminalens användning är situationsbunden och därmed begränsad. Användningen förlitar sig på gynnsamt väder, vilket begränsar aktiviteten under höst, vinter och vår. Den är också beroende av planerade evenemang som kräver extern promotion för att människor ska vara medvetna om platsens existens. Vidare förutsätts närliggande attraktioner som ännu inte existerar. Dessa faktorer innebär att installationerna inte är självförsörjande utan genererar snarare episodisk användning snarare än spontan, vardaglig aktivitet (Andres, 2013; Bishop & Williams, 2012). För att skapa en hållbar offentlig plats krävs därför större systemiska förändringar än de fysiska interventioner som hittills genomförts. Installationerna har stärkt de rumsliga kvaliteterna, men de har inte fullt ut överbryggat de infrastrukturella och mentala barriärer som präglar området i dess nuvarande skede.



Figur 18. Byggnadstängsel, nordvästlig riktning. Elliot Herlin, 2026.

3.3 Temporaritetens roll i planeringsprocessen

Traditionell planering baserad på detaljerade masterplaner har visat begränsningar i situationer präglade av ekonomisk osäkerhet och långdragna omvandlingsprocesser. Oswald et al. (2004) argumenterar för en förskjutning från strategisk och fastlagd planering till mer situationsanpassade och taktiska arbetssätt. I detta sammanhang framträder temporär användning som ett verktyg för att hantera osäkerhet och fördröjning under utvecklingen.

Andres (2013) introducerar begreppet weak planning för att beskriva planeringssituationer där den framtida strukturen inte kan realiseras omedelbart. Temporära lösningar blir då ett integrerat delsystem inom planeringen snarare än avvikelser från denna. Oswald et al. (2004) definierar perioden mellan tidigare användning och framtida exploatering som ett "tidsgap" som kan aktiveras genom temporära program. Under denna period kan maktförhållanden förskjutas, då platsens bruksvärde tillfälligt ges större utrymme än dess ekonomiska värde. I Nyhamnen formuleras temporär användning uttryckligt som strategi. Malmö stad (2025) anger att tillfälliga verksamheter och installationer ska skapa värden i ett tidigt skede och möjliggöra invånares användning under omvandlingsperioden. ArkDes (2024) beskriver en etappvis utveckling där underhåll och återbruk av befintliga strukturer utgör första steget. Färjeterminalens installationer – såsom

Amfiteatern – fungerar därmed som aktiveringsverktyg som öppnar området för offentlig användning före permanent bebyggelse tillkommer.

Denna planeringslogik innebär en förskjutning från statisk genomförande till processinriktad utveckling där användning integreras i omvandlingen. Samtidigt kvarstår spänningen mellan det tillfälliga och det varaktiga. Lefebvre (1991) betonar att rum produceras genom social praktik över tid. Temporära strukturer får långsiktig betydelse endast om de integreras i vardagliga rytmer. De Certeau (1984) visar hur användares praktiker kan ta i anspråk de mellanrum som planeringen lämnar öppna. Färjeterminalens varaktiga effekt är därför beroende av huruvida dessa installationer utvecklas från episodisk användning till integrerad del av platsens vardagliga praktiker och social förankring.



Figur 19. Byggnadsstängsel, östlig riktning. Elliot Herlin, 2026.

3.4 Vad installationerna förändrar

Innan installationerna fanns på platsen var stor del av ytan asfalt och större industri-element såsom ramper, tekniska anläggningar och kajstråk. Det är fortfarande dessa karaktäristiska drag som präglar platsen. Installationerna introducerar och antyder en förändring och förbättring av platsen. Installationerna har bidragit till en mänsklig skala och en möjlig uppehållsplats för besökare.

Urbana väven

Formskaparna bakom platsen, konstnärsgruppen Team Layerd, har beskrivit den urbana väven som en inkluderande mötespunkt som speglar Malmös mångfald och historia. Gestaltningen tar avstamp i platsens betydelse som entré och avfärdspunkt för många människor, och skapar en symbolisk väv av berättelser, kulturer och rörelser. Samtidigt visar projektet hur det som ofta betraktas som avfall eller tillfälliga strukturer kan omvandlas till något värdefullt: en offentlig, skuggad och social miljö som bjuder in till gemenskap (ArkDes, 2024).

Platsstudien visar dock att detta budskap endast delvis framträder i den faktiska upplevelsen av miljön. Även om installationen enligt ArkDes (2024) är laddad med symbolisk betydelse, förmedlas detta främst genom projektbeskrivningen snarare än genom platsens rumsliga uttryck. Under platsbesöken framträder ingen tydlig information eller uttalad intention som kommunicerar den breda berättelsen om mångfald. Däremot etableras en historisk koppling på ett mer materiellt och sinnligt plan. Platsen upplevs fortfarande som industrihamn, vilket förstärks genom de återanvända materialen som omvandlats till sittmöbler och rumsliga element. De tjocka marina repen, använda som ryggstöd och i vävnadsinstallationer, tillsammans med den marinblå färgsättningen, aktiverar tydligt associationer till hav och hamn.

Denna materiella förankring ligger i linje med flera vägledande planeringsdokument som betonar vikten av att utvecklingen i Nyhamnen ska ta sin utgångspunkt i platsens befintliga strukturer och historiska karaktär (Malmö stad, 2025; White & Rodeo, 2024). Den industriella helhetsprägel framhålls som en kvalitet som bör förvaltas och vägleda området framtida gestaltning. I detta avseende kan installationen förstås som ett exempel på vad Bishop och Williams (2012) beskriver som temporär användning: en praktik som utgår från redan existerande strukturer och möjliggör nya tolkningar av platsen utan att dess materiella historia suddas ut.

Med stöd i Henri Lefebvre (1991) kan man tolka platsen och dess intentioner med hjälp av begreppen "representations of space" och "representational spaces". Lefebvre beskriver representations of space som de föreställningar om rummet som produceras genom planering, kunskap och institutionella sammanhang. ArkDes (2024) beskrivning av Urbana väven som en mångkulturell mötesplats kan förstås som en sådan representation. I platsstudien framträder dock inte denna ambition tydligt i den rumsliga erfarenheten. Den mångkulturella berättelsen är svår att uppfatta utan att ta del av projektbeskrivningen och riskerar därför att stanna på en konceptuell nivå. Däremot är den kulturhistoriska kopplingen till hamn och industri mer direkt närvarande i det som Lefebvre kallar

representational spaces, det vill säga det levda och symboliskt upplevda rummet. Genom de marina repen, den blå färgsättningen och återbruket av industriella material aktiveras platsens maritima historia på ett sätt som besökaren kan erfara kroppsligt.

Sittplatserna utgör en central del av den urbana väven. Genom att erbjuda möjlighet att sitta med utsikt över vattnet skapas förutsättningar för uppehåll. Utifrån de Certeaus perspektiv kan sådana inslag förstås som försök att omvandla ett "place" till ett "space". När människor stannar, sitter eller vistas på platsen uppstår ett rum genom praktik, där den fysiska strukturen aktiveras genom användning (de Certeau, 1984). Detta bidrar till att platsen kanske används som vistelsemiljö och inte enbart bara som genomgångsstråk. Oswalt et al. (2004) visar i sin studie av temporär urbanism hur mindre rumsliga ingrepp som möblering, växtlighet och enkla avgränsningar kan omvandla outnyttjade eller odefinierade ytor till platser för aktivitet och social närvaro. Till skillnad från storskaliga infrastrukturella investeringar, som inte nödvändigtvis genererar användning i sig, kan små och konkreta åtgärder skapa förutsättningar för vardaglig vistelse. I detta sammanhang kan sittplatserna förstås som ett sådant rumsligt grepp som möjliggör ökad användning av platsen.

Amfiteatern

ArkDes (2024) beskriver Amfiteatern som ett exempel på hur befintlig bilinfrastuktur kan omvandlas till en offentlig kulturmiljö genom återbruk och adaptiv användning. Genom att utnyttja rampens lutning och installera sittplatser av återanvända betongelement skapas en amfiteater med plats för cirka 100 personer. Projektet framställs som en demonstration av hur föråldrad infrastruktur kan ges nytt liv och snabbt aktiveras för gemensamt bruk. Amfiteatern är avsedd att fungera som en plats för kulturevenemang och programverksamhet i samverkan med lokala aktörer, och öppnades i juni 2024 som en del av stadens offentliga kulturutbud (ArkDes, 2024).

I platsstudien upplevs Amfiteatern som tilltänkt, en plats med tydlig funktion innanför tydliga ramar har gjort att installationen kan utstråla den intention skaparna haft. Bishop & Williams (2012) argumenterar att temporära insatser ofta fungerar bäst när de återanvänder befintlig struktur snarare än att tillföra helt nya element. Detta stämmer ifall man utgår från hur väl platsen fungerar efter sitt syfte men kan ha brister när det kommer till placering och relevans för platsen. Enligt Lefebvre (1991) kan Amfiteatern förstås som ett exempel på dominerat rum. Ett begrepp som beskriver hur teknisk och planerad logik införs i redan existerande strukturer, vilket resulterar i tydligt definierade och kontrollerade funktioner. Genom omvandlingen av bilrampen till teaterscen introduceras en ny

och starkt programmerad användning där platsen ges ett explicit syfte som scenrum.

Till skillnad från mer öppna temporära installationer med flexibel och mångtydig användning är teaterns form och möblering utformad för en specifik aktivitet. Detta väcker frågor om rummets potential för appropriering, hur besökare kan göra platsen till sin genom varierad och spontan användning eller om det är primärt en funktionell ordnad plats. Vidare kan diskuteras hur denna programmerade funktion svarar mot platsens vardagliga behov eller om den huvudsakligen introducerar en kulturell struktur som inte nödvändigtvis är förankrad i den omgivande miljön.

Amfiteatern består av återanvända betongbarriärer som målats i marinblå kulörer samt ryggstöd av återvunna marina rep. Materialen anknyter direkt till hamnens industriella och maritima historia. Betongens tyngd och de synliga konstruktionerna förstärker platsens logistiska ursprung snarare än döljer det. Färgsättningen och repens grova textur skapar tydliga associationer till sjöfart och hamnverksamhet. Den kroppsliga upplevelsen formas av rampens lutning och de ordnade sittstegen. Besökaren placeras i en riktad position mot en tänkt scenyta. Den hårda betongen, den exponerade infrastrukturen och det takförsedda rummet ger en rå och avskild karaktär. Materialiteten förstärker därmed platsens industriella identitet samtidigt som den etablerar en tydlig publikstruktur.

Urbana skogen

Den urbana skogen presenteras i planeringsunderlaget som en temporär metod för att möjliggöra vegetation på förorenad industrimark utan marksanering. Den beskrivs både som naturaktivering och som testmiljö för framtida stadsplantering (Malmö stad, u.å.a). Installationen är därmed inte enbart en grön yta, utan också ett experimentellt landskapsprojekt inom ramen för stadsomvandlingen. Platsstudien visar att vegetationens närvaro förändrar den tidigare öppna och hårdgjorda ytan genom att introducera vertikala element och rumsliga avgränsningar. De upphöjda växtbäddarna och naturstensmurarna skapar mindre rum inom den storskaliga asfaltsytan. Samtidigt är träden ännu i ett etableringsskede, vilket innebär att kronorna inte bildar ett sammanhängande tak. Skogen fungerar därför mer som punktvisa strukturer än som en tät rumslig helhet.

Materialiteten är tydligt konstruerad. Växtbäddarna ligger ovanpå asfalten och murarna markerar en tydlig gräns mellan natur och underlag. Detta gör att den temporära karaktären är tydlig. Vegetationen framstår som ett tillägg istället för

en integrerad del av marken. Samtidigt skapar stenväggarna sittmöjligheter och lågintensiva uppehållsplatser, vilket möjliggör informell användning.

Utifrån Bishop och Williams (2012) kan installationen förstås som en form av temporär urbanism där mellanperioden används aktivt snarare än ses som en väntetid. Den urbana skogen fungerar både som ekologisk omvandling och som rumslig aktivering. Till skillnad från amfiteatern, som kräver program, möjliggör skogen vardaglig och lättillgänglig användning genom rörelse, vila och tillfälliga uppehåll.

Sammantaget förändrar den urbana skogen platsens karaktär från öppen logistisk yta till ett mer differentierat landskap. Effekten är dock beroende av vegetationens tillväxt över tid, vilket innebär att dess rumsliga potential ännu är under utveckling.

Hur installationerna samspelar med varandra

Installationerna vid Färjeterminalen är inte utformade som isolerade objekt, utan som delar av ett sammanhängande system där olika rumsliga element samverkar. I utvecklingsplanen beskriver Team Layered hur den urbana skogen fungerar som en strategi för att förstärka upplevelsen av den bevarade tåg-lastrampen och därigenom lyfta fram platsens industriella historia (ArkDes, 2024). Genom att placera vegetation i anslutning till den befintliga infrastrukturen skapas ett rumsligt sammanhang där den historiska strukturen blir en aktiv del av platsens nuvarande användning. Samtidigt framhålls i planen att installationerna tillsammans ska bidra till att bygga upp ett socialt och kulturellt kapital för området. Den urbana väven fungerar exempelvis som ett torg eller en plattform för gemensamma aktiviteter, medan rampteatern skapar en scenliknande situation för program och evenemang. Tillsammans med den urbana skogen bildar dessa element en rumslig struktur som enligt projektbeskrivningen syftar till att stödja Nyhamnens långsiktiga transformation till en levande stadsdel (ArkDes, 2024).



Figur 20. Den urbana skogen som omger lastrampen. Elliot Herlin, 2026.

Ur ett analytiskt perspektiv kan installationerna därför förstås som en form av temporär stadsstruktur, där varje del bidrar med olika funktioner men samtidigt är beroende av de andra för att skapa en sammanhängande platsupplevelse. Den urbana väven erbjuder en relativt öppen yta för vistelse och informella möten, vilket gör den till en potentiell nod i området. Rampteatern introducerar däremot en mer tydligt programmerad användning där platsen aktiveras genom organiserade aktiviteter. Den urbana skogen fungerar i sin tur främst som ett rumsligt och atmosfäriskt element som förändrar skalan på den annars mycket öppna kajmiljön. Genom vegetation och mindre rumsliga avgränsningar skapas en mer varierad rumslighet som kan bidra till att göra platsen mer vistelsevänlig.

Samtidigt innebär denna uppdelning i funktioner att installationerna är beroende av varandra för att skapa ett fungerande helhetsrum. De enskilda elementen är relativt små i relation till den stora hamnstrukturen och riskerar därför att framstå som fragmenterade om de betraktas var för sig. Den urbana väven kan till exempel fungera som vistelseyta, men saknar i sig själv tydliga skäl för människor att stanna längre tid utan koppling till andra aktiviteter i området. På motsvarande sätt kräver amfiteatern någon form av program eller händelse för att bli aktiverad. Helheten bygger därför i stor utsträckning på att de olika installationerna tillsammans skapar variation mellan öppna vistelseytor, scenrum och mer atmosfäriska miljöer.

Platsstudien indikerar dock att sambandet mellan installationerna inte alltid är tydligt i den faktiska användningen av platsen. De ligger relativt utspridda inom ett storskaligt hamnlandskap, vilket gör att rörelser mellan dem kan upplevas otydliga eller glesa. Detta innebär att den tänkta sekvensen mellan installationerna, från vistelseyta till scenrum och vidare till ett mer landskapslikt rum, inte nödvändigtvis upplevs som en sammanhängande struktur av besökare. Installationerna kan därför snarare uppfattas som en serie separata punkter i landskapet än som ett integrerat system.

Sammanfattningsvis visar analysen att installationerna konceptuellt är tänkta att fungera som delar av en gemensam rumslig strategi, där olika typer av aktiviteter och atmosfärer kompletterar varandra. I praktiken är dock denna samverkan delvis beroende av ytterligare användning, rörelse och program på platsen för att skapa en tydlig helhet. Installationernas roll blir därför inte enbart att tillföra specifika funktioner, utan också att fungera som experimentella försök att introducera nya former av användning i ett område som fortfarande präglas av sin industriella skala och begränsade tillgänglighet.

4. Diskussion

4.1 Användning och tillgänglighet

Aktivering är inte detsamma som inkludering

Att aktivera en plats innebär inte automatiskt att den är inkluderande. I planeringsdokumenten betonas att Nyhamnen ska utvecklas med ambitioner om jämlikhet, god hälsa och möjlighet att ta del av stadens resurser (Malmö stad, 2025). Frågan är dock i vilken mån de temporära installationerna vid Färjeterminalen bidrar till dessa mål.

Färjeterminalen har historiskt sett varit ämnat för logistik och transport snarare än vardagsliv. De temporära installationerna förändrar delvis denna situation genom att introducera platser för vistelse och grönska, men enligt författarnas upplevelse så har det inte resulterat i en färdig stadsmiljö, utan snarare en industriell yta där element av vistelse och offentlig aktivitet har lagts till. Den här grundläggande rumsliga situationen påverkar vilka former av offentlighet som kan utvecklas. På en plats som Färjeterminalen där skalan är stor, klimatet exponerat och omgivande funktioner begränsade krävs starkare motiv för att människor ska stanna. Vistelse framstår därför mindre som en spontan aktivitet och mer som något som planeras i förväg. Installationerna skapar möjligheter att stanna, men de genererar inte i sig ett kontinuerligt vardagsflöde. Detta överensstämmer med forskning om temporär urbanism som visar att tillfälliga aktiveringar ofta leder till episodisk användning snarare än spontan vardaglig aktivitet, särskilt i områden som ännu inte är integrerade i stadens vardagsstruktur (Andres, 2013; Bishop & Williams, 2012). Frågan blir därför inte enbart om installationerna fungerar i sig, utan vilken relation de etablerar mellan planerad aktivering och faktisk användning.

En central aspekt i detta sammanhang är platsens position i stadens rörelsesystem. Platsstudien visar att Färjeterminalen inte ligger i ett naturligt vardagsstråk. Man passerar sällan området som en del av dagliga förflyttningar, utan behöver aktivt välja att ta sig dit. Denna destinationskaraktär påverkar i hög grad både installationernas och platsens användning. Sittplatserna i Urbana väven kan exempelvis erbjuda attraktiva lägen mot vattnet, men utan förbipasserande flöden fylls de inte automatiskt. På samma sätt kan Amfiteatern fungera som en tydlig mötesplats när evenemang äger rum, men i avsaknad av program återgår platsen snabbt till ett mer lågintensivt tillstånd.

Potential och faktisk praktik

Platsstudien visar därför en tydlig skillnad mellan potential och faktisk praktik. Installationerna tillför bänkar, kanter, rumsliga nischer och visuella markörer som gör det möjligt att stanna. Samtidigt framträder användningen som situationsbunden och beroende av flera externa faktorer, såsom väderförhållanden, årstid, evenemang och kännedom om platsen. Denna episodiska användning överensstämmer med Oswalt et al. (2004) forskning om temporär urbanism som visar att platsaktivering i omvandlingsområden ofta är beroende av externa drivkrafter snarare än av etablerade vardagsrutiner.

Klimatförhållandena förstärker ytterligare dessa villkor. Färjeterminalens öppna kajläge innebär att platsen är tydligt exponerad för vind. Även om vissa installationer erbjuder sittplatser och mindre skyddade rum är den övergripande upplevelsen att vistelse kräver en viss tolerans för klimatet. I en stadsmiljö där service, handel och andra vardagsfunktioner saknas i direkt anslutning blir väderförhållandena därför en mer avgörande faktor för om människor väljer att stanna. Offentligheten framträder därmed som säsongsb beroende: platsen är formellt tillgänglig året runt, men dess praktiska användbarhet varierar över tid. De tre installationstyperna visar samtidigt olika sätt att stödja användning. Urbana väven bidrar framför allt genom att introducera sittplatser och en tydlig signal om att platsen är avsedd för vistelse. I en miljö där stora hårdgjorda ytor dominerar skapar dessa element en mer mänsklig skala och konkreta punkter där människor kan stanna och orientera sig mot vattnet. Installationens främsta effekt ligger därmed i dess materiella och rumsliga bidrag till vistelsemöjligheter.

Amfiteatern fungerar annorlunda. Genom att omforma en befintlig ramp till en tydlig publikstruktur skapas ett rum där intentionen är direkt avläsbar: här kan människor samlas, sitta och ta del av aktiviteter. Denna tydlighet kan minska osäkerhet i användningen och göra platsen mer begriplig. Samtidigt innebär den starka funktionskodningen att rummet i hög grad är kopplat till specifika evenemang. När program saknas blir alternativa användningar mindre självklara, vilket gör att platsen periodvis framstår som outnyttjad.

Den Urbana skogen introducerar i sin tur en annan typ av rumslik förändring. Genom växtbäddar, murar och unga träd skapas mindre rumsliga enheter inom den annars homogena asfaltsytan. Dessa element erbjuder möjligheter att röra sig mellan olika positioner, att sitta på kanter och att vistas i mer avgränsade rum. I jämförelse med amfiteatern framstår denna installation som mer öppen för vardaglig användning eftersom den inte kräver ett specifikt program för att fungera.

Trots dessa rumsliga förbättringar kvarstår dock en övergripande känsla av periferi. Färjeterminalen upplevs fortfarande mer som en plats man besöker än som en plats man passerar. Denna perifera position är både fysisk och mental. Fysiskt handlar den om begränsade kopplingar till stadens befintliga stråk. Mentalt handlar den om att området ännu inte är etablerat som en del av Malmös vardagsgeografi. Platsstudien visar få tecken på att människor spontant använder området som en återkommande mötespunkt i sin dagliga rutin. Detta kan förstås i relation till Lefebvres (1991) perspektiv på hur rum produceras genom återkommande praktiker. En plats blir offentlig inte enbart genom att vara formellt tillgänglig, utan genom att människor återvänder till den och integrerar den i sina vardagliga rörelsemönster. På Färjeterminalen tycks denna process ännu vara i ett tidigt skede. Installationerna gör platsen mer tillgänglig och mindre avvisande, men de har ännu inte etablerat stabila rytmer av vardagsanvändning.

Sammantaget visar analysen att installationerna förändrar platsens rumsliga förutsättningar på ett tydligt sätt. De introducerar sittplatser, grönska och nya rumsliga strukturer som gör det möjligt att stanna och vistas på platsen. Samtidigt framstår användningen fortfarande som begränsad och beroende av externa faktorer såsom program, väder och aktivt besök. Offentligheten kan därför beskrivas som möjliggjord men ännu inte fullt etablerad. Installationerna skapar förutsättningar för användning, men de producerar ännu inte ett stabilt vardagsliv i Lefebvres mening.

4.2 Maktstrukturer och temporäritet i planeringsprocesser

Temporära installationer i stadsomvandlingsområden kan inte bara kokas ner till rumslig förändring utan behöver också analyseras utifrån ett maktperspektiv. Ofta i områden där permanenta stadsplaner ännu inte förverkligats får olika typer av tillfälliga lösningar verka som ett verktyg för att hantera osäkerhet, tidsförskjutningar och testande av nya saker. Dessa tillfälliga installationer beskrivs ofta som något som uppstår i ett "spatialt vakuum" (Oswalt et al., 2004), där en tidigare funktion har upphört men en framtida ännu inte har påbörjats. Detta väcker frågor om vem som faktiskt producerar det offentliga rummet i sådana mellanlägen och i vilken utsträckning temporär urbanism öppnar för alternativa praktiker eller snarare fungerar som ett strategiskt planeringsinstrument.

Som Oswalt et al. beskriver skulle ett sådant "spatialt vakuum" i teorin kunna innebära att maktförhållanden tillfälligt förskjuts och att bruksvärdet får större betydelse än det ekonomiska exploateringsvärdet. Temporära aktiviteter skulle då kunna skapa möjligheter för experiment, alternativa praktiker och mer informella

former av stadsbruk. Samtidigt visar forskning att temporära användningar ofta utvecklas i situationer där planeringsprocessen befinner sig i ett tillstånd av så kallad weak planning. I sådana sammanhang saknas ofta tydliga strategier, samordning och kontroll över hur ett område ska utvecklas, vilket kan öppna för mer flexibla och informella sätt att använda rummet (Andres, 2013).

Platsstudien av Färjeterminalen visar dock att temporära installationer inte enbart uppstår genom spontana initiativ eller informella praktiker. Installationerna introducerar visserligen nya sätt att använda platsen, men de är samtidigt resultatet av planeringsbeslut, designprocesser och strategier kopplade till den pågående omvandlingen av Nyhamnen. I Malmö stads planeringsdokument framhålls temporär användning som ett medvetet verktyg i utvecklingen av området, där aktiviteter och tillfälliga funktioner ska bidra till att människor börjar använda platsen innan den permanenta stadsdelen etableras (Malmö stad, 2019; Malmö stad, 2025).

I detta avseende kan installationerna vid Färjeterminalen förstås som ett uttryck för en planerad aktivering av platsen. Även om temporär urbanism ofta framställs som något spontant eller experimentellt visar detta exempel hur temporära projekt också kan vara starkt kopplade till institutionella strategier. Temporära interventioner fungerar då inte bara som möjligheter till alternativa användningar, utan också som ett sätt för planeringsaktörer att gradvis styra hur en plats ska börja användas och uppfattas. Detta visar dock inte att planeringen fullt ut kan kontrollera hur rummet faktiskt används. Michel de Certeau beskriver hur staden ofta organiseras genom strategier som produceras "uppifrån", genom planer, kartor och institutionella beslut, medan stadens faktiska liv formas genom människors vardagliga rörelser och praktiker i rummet (de Certeau, 1984). Det innebär att även om planeringen definierar vissa funktioner eller strukturer, är det i slutändan användarna som avgör hur dessa rum tas i bruk i praktiken.

I relation till Färjeterminalen blir denna spänning tydlig. Installationerna skapar möjligheter för vistelse och aktivitet, men platsstudien visar också att användningen fortfarande är relativt begränsad och situationsbunden. Den urbana skogen och sittplatserna erbjuder möjligheter att stanna och vistas på platsen, men eftersom området fortfarande ligger utanför stadens huvudsakliga rörelsestråk krävs ofta ett aktivt beslut att ta sig dit. Amfiteatern fungerar tydligt när evenemang äger rum, men utan ett program framstår den mer som en scenstruktur i väntan på aktivitet än som ett spontant vardagsrum i staden.

Detta väcker frågor om temporära installationers faktiska förmåga att skapa levande stadsrum. Även om de rumsliga interventionerna förändrar platsens

karaktär innebär det inte nödvändigtvis att de omedelbart leder till nya sociala praktiker eller etablerade vardagsmönster. Platsens läge, kopplingar till omgivande stadsdelar och relation till stadens rörelsestrukturer tycks fortfarande spela en avgörande roll för hur mycket platsen faktiskt används. Temporära installationer kan därför snarare förstås som ett första steg i en längre process där ett område gradvis integreras i stadens sociala och rumsliga strukturer. Ur detta perspektiv framstår Färjeterminalen som en plats som befinner sig i en övergång mellan ett tillstånd av weak planning och mer formaliserad stadsutveckling. Temporära installationer kan här fungera både som experimentella stadsrum och som verktyg för att successivt förändra platsens identitet och funktion i staden (Andres, 2013). Samtidigt visar analysen att även i sådana mellanlägen fortsätter makten över stadsrummets utveckling i stor utsträckning att ligga hos planeringsinstitutioner och andra starka aktörer.

Temporär urbanism framstår därmed som ett ambivalent fenomen. Å ena sidan kan den öppna för nya former av användning och bidra till att tidigare slutna eller industriella miljöer blir mer tillgängliga för stadens invånare. Å andra sidan kan den också fungera som ett strategiskt verktyg i stadsutvecklingen där temporära projekt används för att introducera och legitimera framtida förändringar. I fallet med Färjeterminalen tyder platsstudien på att dessa två dimensioner existerar parallellt. Installationerna skapar nya möjligheter att använda platsen, men de illustrerar också hur temporära stadsrum ofta är nära kopplade till mer långsiktiga planeringsstrategier och institutionella beslut.

4.3 Utvärdering av genomförande

Studien har utforskat vilken roll temporära projekt faktiskt kan spela i stadsomvandlingens tidiga skeden. Litteraturstudien har visat att temporära insatser ofta kan användas som verktyg för att skapa liv i väntan på permanent utveckling, men den visar också att sådana projekt sällan kan ersätta de strukturella förutsättningar som krävs för ett stabilt stadsliv. Tillgång till vardagsfunktioner, kontinuerliga flöden av människor och integration i stadens rörelsesystem är faktorer som ofta är avgörande för att offentliga platser ska användas regelbundet.

I relation till detta kan installationerna vid Färjeterminalen tolkas både som framgångsrika och begränsade. De har utan tvekan förändrat platsens tillgänglighet och gjort det möjligt att vistas i ett område som tidigare i hög grad varit stängt eller reserverat för industriella funktioner. Samtidigt visar platsstudien att installationerna i sig inte räcker för att skapa ett kontinuerligt stadsliv. Platsen framstår fortfarande som en destination snarare än som en integrerad del av stadens vardagliga rörelsemönster. Utifrån detta kan installationerna kanske

främst förstås som experimentella verktyg i planeringsprocessen snarare än som färdiga offentliga rum. De visar hur befintliga strukturer kan återanvändas och hur relativt små ingrepp kan förändra upplevelsen av en plats. Samtidigt synliggör de också de begränsningar som uppstår när temporära rumsliga insatser introduceras i ett område där de mer långsiktiga urbana strukturerna ännu inte är på plats.

I detta perspektiv blir installationerna mindre ett slutresultat och mer ett test av möjliga framtida scenarier. Frågan som kvarstår är därför inte enbart hur väl de fungerar i nuläget, utan också vilken roll sådana temporära experiment kan spela i den fortsatta utvecklingen av Nyhamnen.

4.4 Vidare forskning

Vidare forskning skulle kunna utveckla studien på flera sätt. En möjlig metodmässig utveckling är att studera platsen under en längre tidsperiod och över flera årstider för att få en mer nyanserad bild av hur installationerna används och hur platsens dynamik förändras över tid. Det skulle även vara relevant att jämföra Färjeterminalen med andra temporära stadsutvecklingsprojekt för att undersöka likheter och skillnader i hur temporära interventioner används som planeringsstrategi. Slutligen skulle framtida studier kunna fördjupa analysen av maktstrukturer i sådana processer, exempelvis genom att närmare undersöka hur top-down-beslut formas, vilka aktörer som har inflytande och hur detta påverkar produktionen av det offentliga rummet.

Referenser

- Andres, L. (2013). Differential spaces, power hierarchy and collaborative planning: A critique of the role of temporary uses in shaping and making places. *Urban Studies*. 50(4), 759–775. <https://doi.org/10.1177/0042098012455719>
- ArkDes (2024). *Power of Places: Rapport Nyhamnen 2*.
<https://arkdes.se/wp-content/uploads/2024/09/ArkDes-Power-of-Places-Rapport-Nyhamnen-2.pdf>
[Hämtad 16 februari 2026].
- ArkDes (u.å.). *Torget – Power of Places*.
<https://arkdes.se/utstallningar/torget-power-of-places/>
[Hämtad 16 februari 2026].
- Bishop, P. & Williams, L. (2012). *The temporary city: Creative strategies for the urban interim*. London: Routledge.
- De Certeau, M. (1984). *The practice of everyday life*. Berkeley: University of California Press.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press.
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. Washington: Island Press.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Oxford: Blackwell.
- Malmö stad (2019). *Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen*. Malmö: Malmö stad.
[https://malmo.se/download/18.cc49022193d3c46067a9f0/1738250724649/F%C3%96P2037-Nyhamnen_antagen-\(SBN-2014-379-258\)_opt-ua.pdf](https://malmo.se/download/18.cc49022193d3c46067a9f0/1738250724649/F%C3%96P2037-Nyhamnen_antagen-(SBN-2014-379-258)_opt-ua.pdf)
- Malmö stad (2023). Nyhamnens historia.
<https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Nyhamnen/Nyhamnens-historia.html>
[Hämtad 16 februari 2026].
- Malmö stad (2025). *Att bygga Nyhamnen – Guide till genomförande av fördjupad översiktsplan*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad (u.å.a). Urban skog.
<https://malmo.se/Stadsutveckling/Det-har-ar-pa-gang-i-Malmo/Urban-skog.html>
[Hämtad 16 februari 2026].
- Malmö stad (u.å.b). Färjeterminalen.
<https://malmo.se/Stadsutveckling/Det-har-ar-pa-gang-iMalmo/Farjeterminalen.html>
[Hämtad 16 februari 2026].

- Planteringsföreningen (2025). Urbana skogen.
<https://planteringsforeningen.se/projekt/urbana-skogen/>
[Hämtad 16 februari 2026].
- Region Skåne (2025). Arcadia.
<https://utveckling.skane.se/regional-utveckling/samarbeten-och-projekt/pagaende-projekt/arcadia/>
[Hämtad 16 februari 2026].
- SBH Hub (u.å.). Arcadia.
<https://www.sbhub.se/arcadia>
[Hämtad 16 februari 2026].
- ShiftSweden (2025). Geografiskt omställningslabb: Nyhamnen i Malmö.
<https://arena.shiftsweden.se/labbar-och-projekt/70>
[Hämtad 16 februari 2026].
- Urban Catalyst (2004). *Strategies for temporary uses – Potential for development of urban residual areas in European metropolises*. Berlin: Urban Catalyst Project.
- White Arkitekter & Rodeo (2024). *Kulturlivsanalys Nyhamnen*.
https://whitearkitekter.com/se/wp-content/uploads/sites/3/2024/10/240904-Kulturlivsanalys-Nyhamnen_White_Rodeo.pdf
[Hämtad 2 februari 2026].

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU kan publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver i sådana fall godkänna publiceringen. I samband med att du godkänner publicering kommer SLU även att behandla dina personuppgifter (namn) för att göra arbetet sökbart på internet. Du kan närsomhelst återkalla ditt godkännande genom att kontakta biblioteket.

Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

Du hittar länkar till SLU:s publiceringsavtal och SLU:s behandling av personuppgifter och dina rättigheter på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>

JA, jag, Elliot Herlin har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

JA, jag, Amanda Åberg har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse till att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.