
SOCIAL KORRIDOR, STRÅK, SOCIALA KORRIDORER, PLANERING, SAMVERKAN, SOCIAL HÅLLBARHET, EKONOMISK TILLVÄXT, VARDAGSLIV, INFRASTRUKTUR, GEMENSKAP, GRÖN KORRIDOR, STADSRUMMET, TILLHÖRIGHET, LIVSKVALITET, STADSPLANERING, LANDSKAPSARKITEKTUR, SAMHÄLLSPLANERING, LANDSKAPSARKITEKTUR, KONCEPTUELLT RAMVERK, LANDSKAPSARKITEKTUR, KONCEPT, STADSRUMMET, GRÖNA STRUKTURER, STADSMÖNSTER, NODER, STADSRUMMET, RÖRELSEVÄGAR, GRÖN KORRIDOR, UTBYTE, RÖRELSEVÄGAR, PASSAGE, URBANA STRUKTURER, KOLLEKTIVA UPPLEVELSER, PLATSENS BETYDELSE, URBAN ECOLOGICAL CORRIDOR, KOLLEKTIVA UPPLEVELSER, PLATS, RELATIONELL RUMSLIGHET, TRYGGHET, ALLMÄNHETEN, EKOLOGISK KORRIDOR, VARDAGSLIV, MÖTESPLATSER, MÖTEN, PLANERING, KOLLEKTIVA UPPLEVELSER, MÖTESPLATSER, SOCIAL MÖTESPLATS, GRÖNSKAP, MÖTESPLATSER, SOCIAL INTERAKTION, KONCEPTUELLT RAMVERK, PASSAGE, RÖRELSEMÖNSTER, TRYGGHET, PLATS

SOCIALA KORRIDORER

Ett nytt koncept inom hållbar stadsutveckling

Lamrot Gebremariam Chamiso
Project in Landscape Architecture, 30 hp
Landscape Architecture
Master´s Programme EX0852 VT2025

Patrik Westerberg
Självständigt arbete i Landskapsarkitektur, 30 hp
Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning
Master EX0859 VT2025

Handledare: Patrik Olsson,
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, Institution för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Marie Larsson
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, Institution för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Christine Haaland
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, Institution för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp
Nivå och fördjupning: A2E
Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture, Självständigt arbete i Landskapsarkitektur
Kurskod: EX0852, EX0859
Program: Master´s Programme, Master
Kursansvarig instutition: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp
Utgivningsår: 2026
Omslagsbild: Lamrot Gebremariam Chamiso, Patrik Westerberg
Figurer & bilder: Figurer, bilder, modeller och illustrationer i arbetet är författarnas egna om inget annat anges.

Nyckelord: Sociala Korridorer, Stadsplanering, Landskapsarkitektur, Samhällsplanering, Social Hållbarhet, Konceptuellt Ramverk

Keywords: Social Corridors, Urban Planning, Landscape Architecture, Spatial Planning, Social Sustainability, Conceptual Framework

PUBLICERING OCH ARKIVERING

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i JA, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i NEJ, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt. Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/

☒ JA, vi ger härmed vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

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

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap.
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

ABSTRACT

The thesis has explored and developed a new planning concept: social corridors. The starting point has been a simple but often overlooked question in urban planning: what happens between the city's nodes, and how can these spaces be made into supporting parts of the city's social fabric. Although corridors have long been used in ecology, economics and transport, a corresponding structure for social connections is missing. Here, a knowledge gap is identified which the thesis addresses.

The aim has been to formulate a conceptual framework for social corridors as a tool for strengthening social sustainability. With support in theory and site observations, in Stockholm and Copenhagen, we have investigated how the city's meeting places can be tied together into coherent corridors. Through a qualitative method, we have sought places that raise questions rather than provide answers, which has made it possible to think in new ways about the spaces in the city.

The result is a framework with seven central components: connectivity, places for staying, safety and accessibility, social infrastructure, flexibility, balance between social, ecological and economic values, and also continuity and identity. These provide a basis for understanding and working with social corridors in practice. To support the thesis and practical uses, a color wheel is also introduced as an analytical tool, a matrix for assessing the character of the corridor, and appendices with reflective questions.

The conclusion is that social corridors can become a complementary planning tool with the potential to strengthen everyday encounters, safety and movement in the city. They offer a structure that can be developed gradually and in collaboration between actors, without requiring major upheavals. The thesis does not claim to present a finished model, but lays the foundation for further development and discussion. The central contribution is to make visible the spaces in between, the corridors where the city actually lives.

Keywords: *Social Corridors, Urban Planning, Landscape Architecture, Spatial Planning, Social Sustainability, Conceptual Framework*

SAMMANFATTNING

Studien har utforskat och utvecklat ett nytt planeringskoncept: sociala korridorer. Utgångspunkten har varit en enkel men ofta förbisedd fråga i urban planering: vad händer mellan stadens noder, och hur kan dessa mellanrum göras till bärande delar av stadens sociala väv. Trots att korridorer länge använts inom ekologi, ekonomi och transport så saknas en motsvarande struktur för sociala samband. Här identifieras en kunskapslucka som uppsatsen tar sig an.

Syftet har varit att formulera ett konceptuellt ramverk för sociala korridorer som ett verktyg för att stärka social hållbarhet. Med stöd i teori och platsobservationer, i Stockholm och Köpenhamn, har vi undersökt hur stadens mötesplatser kan bindas samman till sammanhängande stråk. Genom en kvalitativ metod har vi sökt platser som snarare väcker frågor än ger färdiga svar, vilket gjort det möjligt att tänka nytt kring mellanrummen i staden.

Resultatet är ett ramverk med sju centrala komponenter: konnektivitet, vistelse, trygghet och tillgänglighet, social infrastruktur, flexibilitet, balans mellan sociala, ekologiska och ekonomiska värden, samt kontinuitet och identitet. Dessa ger en grund för att förstå och arbeta med sociala korridorer i praktiken. För att stödja planeringsarbetet introduceras också ett färghjul som analytiskt verktyg, en matris för att bedöma stråks karaktär, och bilagor med reflekterande frågor.

Slutsatsen är att sociala korridorer kan bli ett kompletterande planeringsverktyg med potential att stärka vardagliga möten, trygghet och rörelse i staden. De erbjuder en struktur som kan utvecklas stegvis och i samverkan mellan aktörer, utan att kräva stora omvälvningar. Studien gör inte anspråk på att presentera en färdig modell, men lägger grunden för vidare utveckling och diskussion. Det centrala bidraget är att synliggöra mellanrummen, de korridorer där staden faktiskt lever.

Nyckelord: *Sociala Korridorer, Stadsplanering, Landskapsarkitektur, Samhällsplanering, Social Hållbarhet, Konceptuellt Ramverk*

FÖRORD

Vår masteruppsats är resultatet av fem år av studier, diskussioner och utforskande. Inget av det hade varit möjligt utan alla de människor som följt oss på vägen. Vi vill först och främst lyfta varandras prestationer. Att skriva en masteruppsats är ett krävande arbete, men också ett kreativt och roligt sådant när man gör det tillsammans. Vår gemensamma process har präglats av ömsesidigt stöd, respekt och nyfikenhet, och vi är stolta över vad vi åstadkommit tillsammans.

Vi vill också rikta ett varmt tack till våra familjer, som med tålamod och omtanke gett oss utrymme att ägna oss åt studierna. Ett särskilt stort tack går till våra barn, Tycho och Alyssa, som med sin närvaro och livsglädje påmint oss om varför frågor om social hållbarhet spelar roll.
Ni har varit vår största inspirationskälla!

Vi är tacksamma för vår handledare, vars skarpa frågor har väglett oss genom processen. Tack också till alla som på olika sätt varit delaktiga i våra studier och som bidragit med kunskap, perspektiv och erfarenheter. De insikter vi fått har lagt grunden för det arbete vi presenterar här.

Slutligen vill vi uttrycka vår uppskattning för alla de möten, samtal och miljöer vi fått ta del av under utbildningen. De har format vår förståelse av staden och samhället vilket har stärkt vår övertygelse om att sociala frågor måste ha en självklar plats i planeringen.

Tack!

Lamrot Gebremariam Chamiso & Patrik Westerberg
SLU, Alnarp
26 februari 2026

SLAM POETRY PROLOGUE

We walk quiet trails
for the whisper of leaves,
for bees, trees, and gentle breeze,
woven pathways,
nature's gentle sighs.
Greenways carving shadows
under restless skies.

We pour foundations
for money's tireless march,
channels of concrete
for steel dreams to embark,
transport corridors
tying city to city,
where trucks hum hymns
to efficiency's gritty symphony.

We sculpt cultural stages,
history hung on walls,
painted traces,
where nostalgia calls,
human heritage
framed and famed,
displayed and named,
but never claimed
by those who tread them
every day.

And yet,

When have we carved
a place or space
simply for human hearts?
A passage not driven
by markets, cars or charts,
not built
to rush products
or packages through,
but built for bodies,
for spirits
like me and you.

Imagine a corridor
lined with laughter,
designed for drifting dreams,
a space of presence,
not passing,
slow footsteps,
soft conversations,
where humanity moves
without expectations,
no deadlines, just directions.

We have built bridges
for economy,
tunnels for trade,
green routes for animals,
blue pathways for whales,
but still we hesitate.
Why?
To create spaces
just to be,
corridors
that cradle
our shared
society.

So, I ask:
Can we build one passage,
one pathway,
just to breathe?
A corridor
for nothing else,
but simply
to be human,
and simply
to be.
We.

Patrik Westerberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING 2

1.1 BAKGRUND: HÅLLBARHETSDIMENSIONERNAS UTVECKLING 2

1.1.1 EKONOMISK HÅLLBARHET 2

1.1.2 EKOLOGISK HÅLLBARHET 2

1.1.3 SOCIAL HÅLLBARHET 3

1.1.4 DEN SOCIALA HÅLLBARHETENS MARGINALISERING 3

1.1.5 PLANERINGENS ROLL I HÅLLBAR STADSUTVECKLING 3

1.2 PROBLEMFORMULERING 4

1.3 SYFTE 5

1.4 FRÅGESTÄLLNINGAR 5

1.5 AVGRÄNSNINGAR 5

2. TEORETISKT RAMVERK 7

2.1 KORRIDORER SOM PLANERINGSVERKTYG 7

2.1.1 SOCIALA KORRIDORER 9

2.1.2 GRÖNA KORRIDORER 9

2.1.3 EKONOMISKA KORRIDORER 10

2.1.3.1 LOKALA EKONOMISKA KORRIDORER 12

2.1.3.2 REGIONALA, NATIONELLA OCH INTERNATIONELLA EKONOMISKA KORRIDORER 13

2.1.4 TRANSPORTKORRIDORER 13

2.1.5 KULTURKORRIDORER 14

2.1.6 KRITIK MOT KORRIDORER SOM PLANERINGSVERKTYG 14

2.2 OFFENTLIGA RUM, OMSORG OCH SOCIAL INFRASTRUKTUR 14

2.3 ATT RÖRA SIG GENOM ETT RUM 17

2.4 KONCEPTUTVECKLING I STADSPLANERING 18

2.5 NÄRLIGGANDE PLANERINGSIDÉER 20

2.6 TEORETISK SYNTES: MOT EN FÖRSTÅELSE AV SOCIALA KORRIDORER 21

3. METOD 23

3.1 FORSKNINGSSTRATEGI OCH ANSATS 23

3.2 METODVAL OCH FORSKNINGSDESIGN 23

3.3 FÄRGHJULET: ETT VERKTYG FÖR ATT ANALYSERA PLATSERS FUNKTIONER 23

3.4 FALLSTUDIEURVAL OCH KONTEXT 25

3.5 GENOMFÖRANDE AV PLATSOBSERVATION 26

3.6 INSPIRATIONSBESÖK: DEN GRØNNE STI I KÖPENHAMN 27

3.7 OBSERVATIONSMETOD OCH DATAINSAMLING 27

3.8 RUMSLIG OCH TEMATISK ANALYS 27

3.9 REFERENSKONCEPT SOM INSPIRERAT OSS 28

3.10 UTFORMNINGEN AV KONCEPTET 28

3.11 FORSKNINGSETISKA ÖVERVÄGANDEN 30

3.12 METODREFLEKTION 30

4. UTFORSKNINGAR AV STADENS SOCIALA VÄV 32
4.1 VÅR RÖRELSE GENOM STADEN 32
4.2 ARBETSSÄTT OCH VERKTYG 34
4.3 HUMLEGÅRDEN OCH KUNGSTRÄDGÅRDEN SOM NODER 34
4.4 OBSERVATIONER PÅ NORRLANDSGATAN 34
4.5 BIBLIOTEKSGATAN SOM KONTRAST 39
4.6 REFLEKTIONER FRÅN KÖPENHAMN 41
4.7 VAD LÄRDE VI OSS? TVÄRGÅENDE REFLEKTIONER 44
4.8 REFLEKTIONER OM GATAN SOM SOCIAL STRUKTUR 45
4.9 MODELL FÖR KORRIDORERS KARAKTÄR 45

5. KONCEPTET: SOCIALA KORRIDORER 47
5.1 BEHÖVS ETT NYTT KONCEPT? 47
5.2 ARBETETS SAMLADE SYNTES 47
5.2.1 TEORETISKT RAMVERK 47
5.2.2 NÄRLIGGANDE PLANERINGSIDÉER 48
5.2.3 REFERENSKONCEPT 49
5.2.4 OBSERVATIONER I STOCKHOLM OCH KÖPENHAMN 49
5.3 REFLEKTERANDE GRUND: FRÅGOR OCH STÄLLNINGSTAGANDEN 50
5.4 TRE GRUNDKOMPONENTER 52
5.5 SJU KÄRNKOMPONENTER 52
5.6 DEFINITION 53
5.7 PRAKTISK APPLICERING: FRÅN KONCEPT TILL PRAKTIK 53
5.8 EN KONCEPTUELL VISUALISERING 55

6. DISKUSSION OCH REFLEKTION: LIVET OCH DÖDEN AV ETT KONCEPT 57
6.1 NÄR KONCEPTET STÄLLS PÅ PROV 57
6.2 NYFIKENHET SOM METOD 57
6.3 NÄR KONCEPTET SER SIG SJÄLV I SPEGELN 58
6.4 ETT DISSEKERAT KONCEPT 58
6.5 EN MINNESVAKA FÖR KONCEPTET 58
6.6 TESTAMENTET 59

7. SLUTSATSER 61

8. ARBETSFÖRDELNING 65

9. BIBLIOGRAFI 66
FIGURFÖRTECKNING 75

BILAGA A: SOCIALA KORRIDORER-REFERENSER I LITTERATURUNDERSÖKNINGEN 76

BILAGA B: FÄLTPROTOKOLL FÖR PLATSOBSERVATION AV SOCIAL KORRIDOR 89

BILAGA C: REFLEKTERANDE FRÅGOR OCH STÄLLNINGSTAGANDEN UNDER VÅR KONCEPTUTVECKLING 92

C.1 PLANERINGSIDEOLOGI OCH UTGÅNGSPUNKTER 92
C.2 RUMSLIG STRUKTUR, SKALA OCH KONTEXT 92
C.3 MATERIAL, DESIGN, UPPLEVELSE OCH FYSISK MILJÖ 94
C.4 ANVÄNDARE, VARDAGSLIV, RÖRELSEMÖNSTER OCH MÄNSKLIG NÄRVARO 94
C.5 SOCIAL INTERAKTION OCH PLATSENS MJUKA KVALITETER 96
C.6 TID, VARAKTIGHET OCH FÖRÄNDRING 97
C.7 SAMSPELET MELLAN SOCIALA, EKOLOGISKA OCH EKONOMISKA ASPEKTER 98
C.7.1 FÄRGHJULET: ETT VERKTYG FÖR ATT FÖRSTÅ KORRIDORERS KARAKTÄR 98
C.7.2 SOCIO-EKOLOGISKA / EKO-SOCIALA KORRIDORER 99
C.7.3 SOCIO-EKONOMISKA KORRIDORER 99
C.7.4 ATT NAVIGERA BALANSEN 101
C.8 PROCESSER, AKTÖRER OCH FÖRVALTNING 102
C.9 KONCEPTETS GRÄNSER OCH UTVECKLINGSPOTENTIAL 104
C.10 AVSLUTANDE REFLEKTION 106

BILAGA D: INSPIRATIONSBANK MED EXEMPEL PÅ INSLAG I EN SOCIAL KORRIDOR 107

D.1 SITTPLATSER OCH UMGÄNGE 107
D.2 REKREATIONS- OCH AKTIVITETSYTOR 108

Kapitel ett

INLEDNING

1.

1. INLEDNING

Städer växer i takt med urbaniseringen och kraven på hållbarhet stärks ständigt (UN-Habitat, 2024). Vi bygger gröna korridorer för rekreation och biologisk mångfald, kommersiella korridorer för handel och investeringar, och transportkorridorer för att effektivisera varuflöden och transporter. Ekologiska, ekonomiska och tekniska system länkas samman i genomtänkta nätverk. Men var finns platsen som binder samman människor, inte bara deras funktioner, utan deras liv? Trots att social hållbarhet lyfts fram i styrdokument (From, 2011) och visioner så har de sociala dimensionerna i stadsutvecklingen ofta hamnat i skuggan av de ekologiska och ekonomiska dimensionerna (Boverket, 2017; UN-Habitat, 2016). Social hållbarhet kan i denna kontext förstås som stadens förmåga att skapa jämlika livsvillkor genom trygghet, tillgänglighet, delaktighet och social sammanhållning i vardagen. Det handlar inte bara om enskilda platser, utan om hur stadens rumsliga struktur faktiskt möjliggör möten, tillit och gemensamma resurser över tid.

Att skapa trygga, inkluderande och levande stadsmiljöer är idag en central uppgift för samhällsplanerare och politiker över hela världen (UN-Habitat, 2024). Sociala värden realiseras ofta i offentliga rum, men dessa är sällan sammanlänkade på ett sätt som ger social infrastruktur en rumslig struktur (Gehl 2011), en korridor för mänsklig samvaro. Klinenberg (2018) betonar att social infrastruktur både handlar om platser där människor möts och att det utgör själva väven som gör samhällen resilienta.

I denna studie undersöker vi sociala korridorer. Ett nyskapat koncept av oss författare med syftet att stärka social hållbarhet i offentliga urbana miljöer. Med sociala korridorer avser vi sammanhängande stråk som kopplar ihop befintliga sociala platser, exempelvis torg, parker, handelsmiljöer och viktiga noder, genom en fysisk och upplevelsemässig kontinuitet som gör det enklare och mer attraktivt att röra sig, vistas och mötas längs korridoren. Fokus ligger inte på enskilda platser i sig, utan på sambanden mellan dem, hur stråket kan fungera som social infrastruktur i vardagen och hur det kan bidra till trygghet, tillgänglighet och en tydligare rumslig struktur för stadens sociala liv. Vi undersöker vilka möjligheter och utmaningar som finns med att integrera social infrastruktur i linjära sammanhängande strukturer, hur det kan bidra till ökad social hållbarhet och hur det kan förbättra offentliga rum utomhus.

Uppsatsen är disponerad på följande sätt. Detta kapitel introducerar bakgrund, problemformulering, syfte, frågeställningar och de avgränsningar som gjorts. Därefter följer ett teoretiskt ramverk och ett metodkapitel. Kapitel 4 innehåller våra platsobservationer och analyser av de sociala aspekterna i staden, vilket utgör underlag för Kapitel 5 där konceptet sociala korridorer utvecklas. I kapitel 6 diskuterar och reflekterar vi över resultatet samt ger rekommendationer för fortsatt arbete. Det avslutande kapitlet presenterar våra slutsatser. Till uppsatsen finns även ett antal bilagor som innehåller fördjupningar, metodologiska reflektioner och tabeller med det empiriska material som legat till grund för konceptutvecklingen och resultatet.

1.1 BAKGRUND: HÅLLBARHETSDIMENSIONERNAS UTVECKLING

Även om hållbarhet idag är ett väletablerat mål i stadsutveckling (UN-Habitat, 2024) så formas våra städer fortfarande av tidigare prioriteringar (Hall, 2014; Harvey, 2008). I detta avsnitt belyser vi hållbarhetens historiska och kronologiska utveckling, och visar hur städer under lång tid formades av ekonomiska och tekniska överväganden, medan sociala och ekologiska värden ofta fick stå tillbaka (Hopwood et al., 2005).

Genom en historisk genomgång av de tre hållbarhetsdimensionerna blir det möjligt att förstå varför städer ser ut som de gör idag och vilka förändringar som kan behöva ske i framtiden.

1.1.1 EKONOMISK HÅLLBARHET

Städer har sedan urminnes tider fungerat som ekonomiska motorer, med marknadsplatser, handelsvägar och industriella kluster som centrala funktioner (Hall, 2014). Under den industriella revolutionen under 1700–1800-talet blev städer nav för tillväxt och arbetskraftsinvandring, men detta skedde ofta på bekostnad av sociala och ekologiska värden (Hall, 2014). Det var först under 1990-talet som ekonomisk hållbarhet på ett tydligare sätt började integreras i hållbarhetsdiskursen (Hopwood et al., 2005), särskilt i kölvattnet av Brundtlandrapporten (Brundtland, 1987) och Agenda 21 (United Nations, 1992), där man betonade vikten av att förena ekonomisk tillväxt med social och ekologisk balans.

Ekonomisk hållbarhet i dagens städer manifesterar sig genom effektiv resursanvändning, exempelvis optimerad mark- och materialförbrukning, samt resiliens, i form av robust och katastrofförberedd infrastruktur (UN-Habitat, 2024). En viktig del är att skapa långsiktiga och inkluderande ekonomiska möjligheter, vilket bland annat innebär att främja det lokala näringslivet, stärka den cirkulära ekonomin och möjliggöra nya affärsmodeller såsom delningsekonomi (European Commission, 2020; Raworth, 2017). Strategier för ekonomisk hållbarhet inbegriper även investeringar i gröna jobb, innovationskluster och mångfunktionella stadsdelar där ekonomisk aktivitet kan samexistera med sociala och ekologiska värden (UN-Habitat, 2024).

1.1.2 EKOLOGISK HÅLLBARHET

I slutet av 1800-talet föreslog stadsplaneraren Ebenezer Howard (1902) sin "Garden City"-vision, där natur och stad skulle förenas i en harmonisk helhet. Samtidigt växte vetenskaplig medvetenhet kring miljöpåverkan, särskilt under 1900-talets mitt (McNeill, 2000). En av de första större internationella debatterna om ekologiska risker uppstod 1955 när Albert Einstein och Bertrand Russell varnade för kärnvapen i det så kallade Russell-Einstein-manifestet (Ionno Butcher, 2005). Kort därefter blev Rachel Carsons bok Silent Spring från 1962 en milstolpe för miljörörelsen, då hon avslöjade de ekologiska riskerna med bekämpningsmedel och kemikalier (McNeill, 2000).

Trots att en fjärdedel av alla dödsfall i Storbritannien under andra hälften av 1800-talet berodde på luftföroreningar så var det först 1956 som landet införde miljölagstiftning i form av Clean Air Act, vilket markerade början på formell ekologisk styrning i urbana sammanhang (McNeill, 2000). Under 1970-talet intensifierades miljömedvetenheten globalt, inte minst genom FN:s miljökonferens i Stockholm 1972 (McNeill, 2000).

I dagens stadsplanering manifesterar sig ekologisk

hållbarhet främst genom implementeringen av grön infrastruktur, naturbaserade lösningar och klimatanpassningsstrategier (UN-Habitat, 2024). Detta inkluderar åtgärder som regnbäddar, gröna tak, urbana parker, trädplanteringar och ekosystemtjänster vilket gett lovande resultat i Zarei och Shahabs (2025) undersökning av 90 peer-review artiklar publicerade 2014–2024. Ekologiska och naturbaserade insatser bidrar till ökad biologisk mångfald, förbättrat mikroklimat och renare luft i städer (Benedict & McMahon, 2006; European Environment Agency, 2021).

1.1.3 SOCIAL HÅLLBARHET

Social hållbarhet har rötter i det som under 1800-talet kallades den sociala frågan, där fokus låg på att förbättra levnadsvillkoren för arbetarklassen genom reformer kring sjukvård, utbildning, bostadsförsörjning och arbetsmiljö (Breman et al., 2019). Industrialiseringen medförde stora sociala ojämlikheter, vilket ledde till framväxten av fackföreningar, filantropiska organisationer och socialliberala reformrörelser (Hall, 2014). Under 1900-talet utvecklades dessa insatser i takt med att nationalstater demokratiserades, allmän rösträtt infördes, arbetsrättigheter förstärktes och välfärdsstater etablerades, särskilt i Europa under efterkrigstiden (Hall, 2014). Trots dessa framsteg bromsades den sociala utvecklingen i många delar av världen under 1900-talets mitt, särskilt i globala syd, där ekonomisk exploatering, auktoritära regimer och ojämlika handelsvillkor försvårade långsiktig social stabilitet (Hickel, 2017; Sen, 1999).

Den sociala hållbarheten återvände till den internationella agendan på 1970-talet (Breman et al., 2019) när FN:s rapport 1970 Report on the World Social Situation (United Nations, 1971) kom. Sen, även om det var en miljökonferens, var Stockholmskonferensen om miljö 1972 (United Nations, 1973) första gången sociala frågor explicit länkades till miljömässig hållbarhet på global nivå. Konferensen lyfte särskilt fram orättvisa livsvillkor i globala syd, vilket banade väg för ett helhetsperspektiv på utveckling där ekologiska och sociala orättvisor sågs som ömsesidigt förstärkande problem. Denna utveckling följdes upp av FN:s Habitat I-konferens i Vancouver 1976 (United Nations, 1976), där "*Adequate shelter and services are a basic human right*" (s. 7) erkändes av medlemsstaterna. Detta var en milstolpe, för sedan började staden betraktas som en arena där social hållbarhet behövde främjas genom planering, deltagande och jämlikhet (Dempsey et al., 2011). Det markerade ett skifte där fattigdom, arbetslöshet, social trygghet och jämlikhet började lyftas som globala utvecklingsmål, inte bara som nationella angelägenheter (Dempsey et al., 2011). Samma tanke ligger bakom den Europeiska landskapskonventionen (Boverket, 2025; Council of Europe, 2000), som betonar relationen mellan landskap, delaktighet och livskvalitet som en del av hållbar utveckling.

I dagens städer manifesteras social hållbarhet genom medborgardelaktighet i planeringsprocesser, jämlik tillgång till offentliga rum, trygghetsskapande stadsutformning och stärkande av lokal identitet (Dempsey et al., 2011; UN-Habitat, 2024; Weingaertner & Moberg, 2011). Detta knyter an till internationella diskussioner om medborgardeltagande i planeringssammanhang (participatory planning) (Galang et al., 2025), där det svenska samrådsförfarandet (PBL, 2010) är ett exempel på medborgardialog i planeringsprocessen. Den omfattar både fysiska strukturer som belysning, tillgänglighet och utformning av mötesplatser så väl som sociala processer såsom inkludering, rättvisa och upplevelsen av att höra till (Feng & Hou, 2023; Gehl, 2011). Forskning av Kabisch och van den Bosch (2017) betonar vikten av urbana grönområden och småskaliga platser för informella möten som de anser är centrala för social sammanhållning och mental hälsa i städer.

1.1.4 DEN SOCIALA HÅLLBARHETENS MARGINALISERING

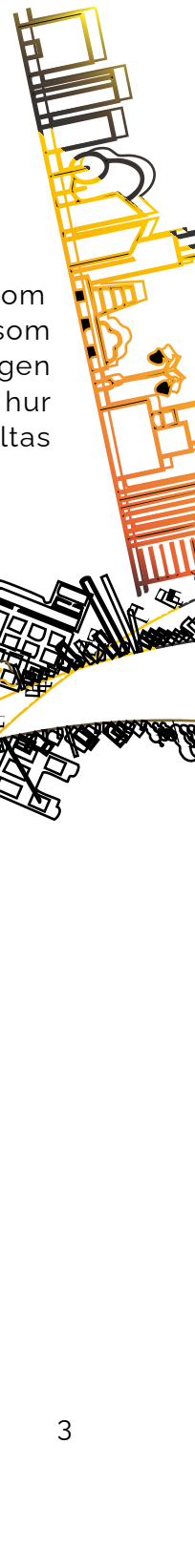
Trots att hållbar utveckling ofta beskrivs som en balans mellan ekologiska, ekonomiska och sociala dimensioner, finns det en tydlig obalans i hur dessa aspekter faktiskt omsätts i stadens fysiska utformning (Campbell, 1996; UN-Habitat, 2016; 2024). Forskning visar att det främst är de ekonomiska och ekologiska perspektiven som fått genomslag i stadsutvecklingen, medan den sociala hållbarheten länge har förblivit vag, svårmätbar och därmed svagt representerad i praktiken (Clark, 2020; Finansdepartementet, 2021; Tunström, 2015; Weingaertner & Moberg, 2011).

Missimer et al. (2017a; 2017b) argumenterar för att den sociala dimensionen inte är tillräckligt vetenskapligt definierad, vilket försvårar dess operativa användning i planeringsprocesser. Denna otydlighet återspeglas också i de dominerande miljöcertifieringssystemen. I exempelvis BREEAM, CASBEE och LEED utgör ekologiska faktorer 92 % av bedömningskriterierna, medan de sociala endast tilldelas 5 % och de ekonomiska 3 % (Berardi, 2013). På liknande sätt visar Ahvenniemi et al. (2017) att bedömningsramverk för hållbara och smarta städer tenderar att fokusera på mätbara miljö- och teknikindikatorer, medan sociala värden som delaktighet, jämlikhet och trygghet ofta förblir underordnade. Denna obalans innebär att städernas rumsliga strukturer i hög grad reproducerar tidigare logiker, där sociala behov och relationella värden får ett begränsat genomslag (UN-Habitat, 2016; 2024).

1.1.5 PLANERINGENS ROLL I HÅLLBAR STADSUTVECKLING

Stadens utveckling styrs inte enbart av breda idéer om hållbarhet utan också av de formella planeringsverktyg som vägleder kommunernas arbete. I Sverige är plan- och bygglagen [PBL] (PBL, 2010) det centrala ramverket som fastställer hur mark- och vattenområden ska användas, bebyggas och förvaltas (PBL, 2010).

Planeringen sker i huvudsak på två nivåer, översiktsplanen och detaljplanen. I översiktsplanen anges kommunens långsiktiga inriktning för markanvändningen, den fysiska miljön och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras (PBL, 2010). I detaljplanen regleras den mer konkreta utformningen av byggnader, gator och allmänna platser samt lägger förutsättningarna för bygglov (PBL, 2010). I PBL (2010) definieras en allmän plats som en gata, väg, park, torg, eller annat område som är avsett för gemensamma behov.





Vy över Karlaplans fontän och park en tidig eftermiddag i augusti.

Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men fungerar som ett strategiskt dokument där kommunen kan lyfta fram visioner om hållbarhet, sociala värden och långsiktig stadsutveckling (PBL, 2010).

Detaljplanen är däremot juridiskt bindande och är det verktyg som i praktiken formar stadens rumsliga strukturer (PBL, 2010). Det innebär även att om sociala mål ofta betonas i översiktsplanerna, riskerar de att försvagas i detaljplaneprocessen där juridiska, tekniska och ekonomiska krav väger tyngre (Tunström, 2015). Som en del av planeringsprocessen kräver PBL (2010) också samråd, där medborgare, myndigheter och andra berörda aktörer ges möjlighet att delta och påverka i till exempel detalj- och översiktsplaneprocessen. Samrådet är ett viktigt inslag för att tillvarata olika perspektiv men det är ofta begränsat till specifika planförslag (PBL, 2010) snarare än att skapa övergripande strukturer för social hållbarhet.

För att stärka människors sociala villkor och hållbara perspektiv används kompletterande verktyg som miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) (Boverket, 2024) och sociala konsekvensanalyser (SKA) (Göteborgs stad, 2011). Med dessa verktyg kan man systematiskt bedöma hur olika projekt påverkar sociala värden, till exempel trygghet, jämlikhet och delaktighet, samt miljövärden som människors hälsa, biologisk mångfald, klimat, landskap och kulturmiljö (Naturvårdsverket, 2009). Sådana analyser kan synliggöra sociala frågor och miljöfrågor men de är oftast knutna till enskilda projekt snarare än till övergripande stadsstrukturer.

Planering kan förstås som en process i tre delar där planering följs av genomförande och förvaltning, och där ansvaret för de olika hållbarhetsaspekterna ofta skjuts mellan olika aktörer (Khakee, 2000). Kommunen kan ange målsättningar, men det är byggaktörer, fastighetsägare och civilsamhället som i praktiken avgör hur de sociala värdena realiseras och förvaltas över tid (Berger & Forsberg, 2013). Detta gör att sociala aspekter riskerar att falla mellan stolarna, vilket understryker behovet av nya koncept som kan ge social infrastruktur en tydligare plats i planeringspraktiken.

Internationellt skiljer sig planeringssystemen åt men flera gemensamma drag kan urskiljas. I många europeiska länder är planeringssystemen uppbyggda på ett sätt som påminner om den svenska modellen. Där fungerar översiktsplanen som ett strategiskt dokument som pekar ut kommunens långsiktiga inriktning, medan detaljplanen är juridiskt bindande och reglerar den faktiska bebyggelsens utformning (Alterman, 2010; ESPON, 2018; OECD, 2017).

I Storbritannien och USA har planeringen ofta en starkare betoning på zonering och marknadsstyrda processer där sociala mål integreras genom särskilda program och riktlinjer snarare än juridiskt bindande planer (Alterman, 2010).

Forskning visar att sociala dimensioner generellt har svagare genomslag än ekologiska och ekonomiska i de flesta planeringssystem, vilket pekar på en bredare utmaning för hållbar stadsutveckling (Dempsey et al. 2011; UN-Habitat, 2024). Detta visar ett internationellt behov av nya verktyg och koncept som kan bidra till att balansera de tre hållbarhetsdimensionerna i praktiken.

1.2 PROBLEMFORMULERING

Trots att ekologisk och ekonomisk hållbarhet fått tydliga uttryck i städernas fysiska struktur, genom gröna korridorer, central business district [CBD] och infrastrukturella investeringar, har social hållbarhet haft svårare att ta form i den byggda miljön. Som visats i bakgrunden finns en historisk obalans, där sociala perspektiv ofta hamnat i skymundan i planeringens och politikens praktik. Samtidigt växer insikten om att sociala relationer, trygghet och tillhörighet är avgörande för en stads långsiktiga hållbarhet (Gehl, 2011; Klinenberg, 2018).

Det är i detta sammanhang som vi formulerar idén om sociala korridorer, inte som ett begrepp utan som ett nytt koncept. Ett begrepp är något som redan är definierat och säkerställer en gemensam förståelse inom ett ämnesområde, medan ett koncept är en modell eller idé som fortfarande kan utvecklas. Vi menar därför att sociala korridorer i detta skede ska förstås som ett koncept som i framtiden kan vidareutvecklas och kanske bli ett vedertaget begrepp. Idén är att sociala värden inte bara bör finnas som principer i styrdokument, utan också ta plats i stadens rumsliga struktur i form av nätverk av platser där människor kan mötas, skapa relationer och känna samhörighet.

Men till skillnad från etablerade begrepp som gröna korridorer eller ekonomiska korridorer, saknar sociala korridorer både definition, forskningsförankring och praktiska verktyg.

Stadsplanerare kan peka ut var grönstruktur ska bindas samman och var handel ska koncentreras (Gehl, 2011). Men för sociala platser saknas ett liknande arbetssätt som tydligt sammankopplar dem i och över stadsdelar och gör dem till ett sammanhängande stråk som går att följa och vårda (Dempsey et al., 2011; Weingaertner & Moberg, 2011).

I en genomgång av litteratur och forskningsdatabaser (Bilaga A) framkom att orden "social(a) korridor(er)" och "social corridor(s)" förekommer sporadiskt, men sällan problematiseras eller ges ett tydligt innehåll. När det används betyder det dessutom olika saker i olika sammanhang. Det finns därför ingen etablerad förståelse för vad en social korridor är, vad den bör innehålla eller hur den kan bidra till stadsutveckling. Detta utgör en tydlig kunskapslucka, särskilt i en tid då städers sociala infrastruktur är under allt större press.

Mot denna bakgrund uppstår ett forskningsbehov: att undersöka om och hur ett koncept för sociala korridorer kan bidra till en mer sammanhållen och inkluderande stad. Genom att formulera, problematisera och pröva konceptet skapas en möjlighet att utveckla planeringsstrategier som gör det sociala lika synligt i stadens rumsliga struktur som det ekologiska och ekonomiska. För att nå verklig hållbarhet räcker det inte med enbart gröna och ekonomiska lösningar, det sociala måste också få ta plats, bokstavligen.

1.3 SYFTE

Under våra studier inom samhällsplanering och landskapsarkitektur har vi identifierat en brist på rumsliga och konkreta uttryck för den sociala dimensionen i den urbana miljön. Trots att social hållbarhet är en erkänd del av hållbar utveckling så saknas ett etablerat planeringsverktyg som kopplar samman stadens sociala platser på ett strukturerat sätt, något som motsvarar de gröna och ekonomiska korridorer som redan existerar.

Syftet med denna studie är därför att utforska och utveckla konceptet sociala korridorer som ett verktyg för att stärka social hållbarhet i städer. Detta görs genom att formulera ett konceptuellt ramverk grundat i teori och platsobservationer med fokus på hur rumsliga, funktionella och relationella komponenter kan koppla samman stadens sociala platser till en mer sammanhållen struktur.

Ambitionen med det konceptuella ramverket är att vi bidrar med ett nytt perspektiv på social infrastruktur som en möjliggörare för sammanlänkade mötesplatser, delaktighet och gemenskap i stadsrummet. På sikt hoppas vi att ramverket ska inspirera såväl studenter som praktiserande planerare, och på sikt fungera som ett praktiskt verktyg i arbetet med att skapa mer inkluderande, trygga, levande och hållbara städer.

1.4 FRÅGESTÄLLNINGAR

För att besvara studiens syfte har vi formulerat tre forskningsfrågor som speglar det analytiska och explorativa upplägget. Vi undersöker först hur olika korridorkoncept inom urban planering har definierats och tillämpats. Därefter utvecklar och undersöker vi idén om sociala korridorer som ett konceptuellt ramverk för att stärka social hållbarhet genom att ge social infrastruktur en mer sammanhållen rumslig struktur. Med denna process vill vi belysa både potentialen och de praktiska förutsättningarna för detta koncept.

I uppsatsen ämnar vi att söka svar på följande frågor:

1. Vilka typer av korridorkoncept förekommer inom urban planering, och hur har dessa definierats och tillämpats tidigare?

2. Hur kan sociala korridorer konceptualiseras som ett planeringsverktyg, och vilka komponenter i konceptet är centrala för att stärka social hållbarhet?

3. Vilka hinder och möjligheter finns i arbetet med att utveckla och implementera sociala korridorer?

1.5 AVGRÄNSNINGAR

Denna studie syftar till att konceptualisera *sociala korridorer* ur ett stadsplaneringsperspektiv. Vi utvecklar ett konceptuellt ramverk, inte en fullständig teoretisk modell, standard eller färdig metod för praktisk implementering. Fokus ligger på samtida urbana miljöer och det offentliga stadsrummet men vi beaktar historiska och kulturella kontexter för förståelse, men dessa utgör inte studiens analytiska fokus.

Studien bygger på befintlig forskning samt inspiration från lokala, regionala, nationella och internationella korridorkoncept. Dessa refereras översiktligt för att positionera vårt arbete men används inte som egna analysobjekt. För att pröva och belysa ramverket använder vi platsobservationer som illustrativa exempel. De är avsedda att konkretisera olika idéer, inte att vara representativa, jämförbara fallstudier eller att ligga till grund för generaliseringar.

Den metodiska ansatsen är kvalitativ och idébaserad. Vi genomför inte kvantitativa analyser, statistiska tester, nätverks- eller GIS-modellering, enkätstudier eller intervjuer. Medborgarinflytande och deltagandeprocesser omnämns där de är relevanta för bakgrund och begreppsbildning men studerats inte genom en systematisk metodik för dialog eller deltagande.

Studien omfattar inte en granskning av juridiska, administrativa, geografiska eller politiska förutsättningar för genomförande av sociala korridorer som tillståndsprocesser, samråd, formella planprövningar eller styrnings- och maktfrågor. Vi behandlar inte heller ekonomiska kalkyler, finansieringsmodeller eller tekniska lösningar för genomförande, drift eller förvaltning. Vi tar inte heller fram några gestaltningsförslag, ritningar eller detaljerade designriktlinjer. Likaså ingår inga framtidsscenarier eller prognoser (t.ex. demografi eller klimatpåverkan) utöver den begreppsliga diskussionen.

Resultatet ska av dessa anledningar läsas som ett orienterande ramverk som tydliggör hur sociala korridorer kan förstås och struktureras i ett stadsplaneringssammanhang. Ramverket gör inte anspråk på att leverera ett färdigt verktyg med indikatorer, mätetal eller juridisk tillämpning. Dessa avgränsningar är valda för att möjliggöra en fördjupad och sammanhållen begreppslig utveckling utan att uppsatsen tappar fokus. Sammantaget innebär avgränsningarna att studien prioriterar de rumsliga och sociala dimensionerna för att förstå hur sociala korridorer kan förstås och upplevas.

Kapitel två

TEORETISKT RAMVERK

2.



2. TEORETISKT RAMVERK

I detta kapitel presenteras den teoretiska och begreppsliga bas som ligger till grund för studiens analys. För att utveckla ett konceptuellt ramverk för sociala korridorer behöver vi förstå vilka idéer och strukturer som redan formar dagens städer, både i fysisk och social mening. Det teoretiska ramverket i denna studie bygger därför på en bred litteraturgenomgång av forskning inom stadsplanering, urban teori, landskapsarkitektur och samhällsvetenskap, med särskilt fokus på tre centrala områden: korridorer som planeringsverktyg, social infrastruktur och relationell rumslighet.

Det första steget i ramverket är att undersöka hur begreppet "korridor" används inom samhällsplanering. De olika korridorerna vi lyfter fram har redan etablerade definitioner, verktyg och forskningsfält, vilket kan ge vägledning för att formulera ett motsvarande socialt koncept. Nästa steg är att fördjupa förståelsen för vad som utgör en socialt hållbar plats med hjälp av teorier om social infrastruktur, platsens betydelse och relationella rumsligheter. Slutligen kopplas dessa perspektiv samman genom idéer om sammanhang, rörelse och stråk i staden.

De begrepp som används i detta kapitel har valts ut utifrån sin relevans för att analysera hur det sociala manifesteras i det urbana rummet, och hur sociala funktioner kan kopplas samman genom planering. Genom att strukturera begreppen tematiskt och kontextualisera dem i stadsplaneringens praktik, skapas en teoretisk grund för det konceptuella ramverk som utvecklas i uppsatsens senare delar.

Avslutningsvis går vi igenom basen för vår konceptutveckling och hur det teoretiska ramverket påverkar konceptet sociala korridorer.

2.1 KORRIDORER SOM PLANERINGSVERKTYG

Korridoren är ett av stadsplaneringens mest grundläggande, men samtidigt mest mångtydiga begrepp (Priemus & Zonneveld, 2003). Den återfinns både i byggnadens inre rum och i landskapets vidsträckta ytor, där den fungerar som en länk som förenar olika platser, funktioner och rörelsemönster (Forman, 2014; Lynch, 1964). I planeringssammanhang har korridorer länge använts som verktyg för att organisera staden utifrån olika flöden av människor, fordon, kapital, natur och kultur (Priemus & Zonneveld, 2003).

Korridorens någorlunda linjära form ger dem en särställning i den urbana strukturen eftersom de inte bara skapar fysiska förbindelser, utan också bär med sig berättelser om rörelse, tillgänglighet, identitet och makt (Priemus & Zonneveld, 2003). Som planeringsverktyg fungerar de därför både som tekniska infrastrukturer och som rumsliga narrativ där stadens prioriteringar och värderingar konkretiseras i den byggda miljön.

KORRIDOR

Begreppet *korridor* (*corridor*) är djupt rotat i både vardagsspråk och professionell planeringsterminologi. I det allmänna medvetandet väcker ordet korridor ofta associationer till långa, linjära utrymmen som förbinder olika delar av en byggnad som sjukhuskorridorer, skolkorridorer, hotellkorridorer, höghuskorridorer eller korridorer i en bostad. Denna intuitiva förståelse pekar på kärnan i begreppet: en korridor är något som binder samman och som möjliggör passage mellan rum i olika skalor (Madanipour, 2003).

Inom stadsplanering används korridor (*spatial corridor* (Lytvynenko, 2018), *urban corridor* (Krebs & de Oliveira, 2025)) på ett liknande sätt som i vardagligt tal, men i ett större rumsligt, och ofta utomhus, perspektiv. Korridor kan i vissa sammanhang förväxlas som en synonym till stråk (*linear pathways* (Visintin et al., 2024), *urban axis* (Upasani, u.å)), det vill säga linjära strukturer i stadens form som kopplar samman olika funktioner, områden eller rörelser (Gehl, 2011). Skillnaden är att korridorer i första hand beskriver planerade infrastrukturella eller funktionella flöden, exempelvis gröna korridorer, ekonomiska korridorer eller transportkorridorer (Benedict & McMahon, 2006; Priemus & Zonneveld, 2003).

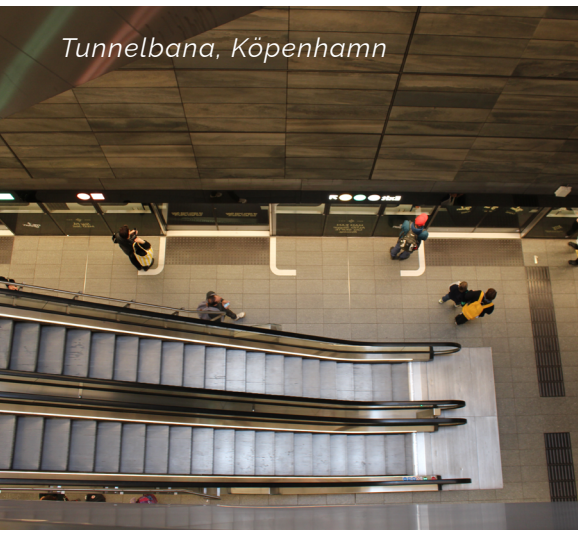
Stråk syftar däremot oftare på upplevda och socialt präglade samband i stadsväven, där rörelse, identitet och interaktion får fysiskt uttryck genom gångstråk, handelsgator och torg (Jacobs, 1961). De fungerar som både fysiska och funktionella länkar i lokala eller internationella strukturer, vilket ger begreppen en bred men konsekvent användning inom rumslig teori (Priemus & Zonneveld, 2003).

I planeringspraxis beskrivs ofta stråk som den fysiska gestaltningen av dessa samband, till exempel som trottoarer, gångvägar, alléer eller siktlinjer (Gehl, 2011), medan korridor tenderar att användas mer analytiskt för att beskriva de flöden, system eller strategier som rör sig längs dem (Forman, 2014; Tassadiq et al., 2025). Därför kan ett stråk ses som korridorens materiella kropp, och en korridor som stråkets funktionella eller berättande struktur. I uppsatsen används båda begreppen beroende på sammanhang, med strävan att tydliggöra hur form och funktion samverkar i olika typer av urbana kopplingar.

Korridorkonceptet som planeringsverktyg utvecklades gradvis under 1900-talet, ofta som svar på större samhällsomvandlingar (Priemus & Zonneveld, 2003). Efter första världskriget handlade infrastrukturplanering främst om att stärka regionala och nationella nätverk (Hall, 2014). I Hoyts (1939) sektorbaserade stadsmodell lades grunden för hur transportstråk kunde forma stadens rumsliga logik. Under efterkrigstiden växte intresset för sammanhängande transportlänkar mellan städer, särskilt i samband med industrialiseringens regionala spridning (Hall, 2014). 1947 lades Copenhagen Finger Plan fram som korridorer för Köpenhamns expansion (Priemus & Zonneveld, 2003). Under 1980 och 1990-talet introducerades korridortänkandet i europeisk planeringspolitik som ett sätt att motverka ojämlik utveckling mellan regioner i takt med att EU:s inre marknad växte fram, exempelvis med EU:s 1992 Project där fri rörelse skulle förverkligas i unionen (Priemus & Zonneveld, 2003; Tassadiq et al., 2025).

En viktig distinktion inom landskaps- och stadsplanering är skillnaden mellan korridorer och så kallade "*stepping stones*". En korridor utgör ett kontinuerligt, obrutet stråk som möjliggör rörelse och koppling mellan olika områden, medan en stepping stone består av en serie isolerade och utspridda punkter som endast tillåter fragmenterad eller tillfällig passage (Forman, 2014). Forman (2014) förklarar att även om båda kan fungera som rörelsevägar för människor, djur eller andra flöden, så är korridoren mer effektiv som konduktör för kontinuerlig förflyttning. Stepping stones fungerar snarare som en rad landningspunkter, vilket gör dem mindre tillförlitliga som sammanlänkande struktur i urbana miljöer (Forman, 2014).





Korridor

Ett långsträckt rumsligt element som knyter samman två eller fler platser i rummet, landskapet eller staden, ofta med fokus på flöde, rörelse, identitet och funktionell koppling.









I stadsplaneringssammanhang innebär detta att en korridor skapar ett starkare band mellan stadsdelar eller funktioner, medan enskilda platser utan tydlig sammankoppling snarare uppfattas som isolerade "öar" i stadslandskapet.

Korridorer i stadsplaneringen är inte bara linjära förbindelser utan deras funktionalitet avgörs av hur de är formgivna, sammanlänkade och integrerade i stadsrummet. Forskning visar att rörelse inom en korridor påverkas av flera fysiska parametrar, bland annat hur abrupt korridorens gränser är, hur stor kontrasten mellan angränsande markanvändningar är, samt korridorens bredd och kontinuitet (Andreassen et al., 1996; Henein & Merriam, 1990; La Polla & Barrett, 1993). En bred, öppen och sammanhängande korridor med mjuka övergångar mellan olika områden ökar sannolikheten för att människor rör sig genom den (Gehl, 2011; Lynch, 1964). Detta är särskilt relevant för sociala korridorer, där syftet är att främja trygg och inkluderande mobilitet genom olika stadsmiljöer.

För att förstå hur korridorer fungerar som del av större urbana strukturer är det också relevant att se dem som delar av olika nätverk. Forman (2014) lyfter tre centrala mått för att analysera sådana nätverk:

Intersection linkage – antalet kopplingar per nod, där ett rutnät exempelvis har ett genomsnitt på fyra;

Connectivity – andelen existerande kopplingar i förhållande till alla möjliga;

Circuitry – graden av alternativa vägar i systemet.

Sammantaget ger detta avsnitt en analytisk förståelse av hur välkopplat och resilient ett system av korridorer kan vara, något som är viktigt för social hållbarhet i urbana miljöer. Ett korridorsystem som har hög kopplingsgrad och god tillgång till alternativa vägar kan exempelvis bidra till tryggare och mer inkluderande rörelsemönster i staden (Gehl, 2011). För sociala korridorer innebär detta att fysiska och funktionella designval, som bredd, kontinuitet, övergångar och koppling till andra stråk, är väsentliga för hur väl korridoren fungerar som en socialt sammankopplande struktur.

2.1.1 SOCIALA KORRIDORER

Detta avsnitt kan upplevas metodiskt eftersom det beskriver hur vi sökte efter sociala korridorer i forskningslitteraturen. Vi har valt att redovisa processen här eftersom den också är en del av det teoretiska underlaget. Sökningarna visar inte bara vad vi fann, utan också vad vi inte fann. Resultatet av kartläggningen, liksom en mer detaljerad redovisning av sökstrategier, finns i Bilaga A.

I början av arbetet behövde vi ta reda på om "sociala korridorer" redan fanns som begrepp, eller om liknande idéer fanns under andra namn. Vi valde därför att göra en bred och spårbar kartläggning: först i forskningsdatabaser, sedan i svenska publikationsportaler och till sist i en sökmotor. I Bilaga A redovisar vi exakt hur vi sökte (tidsfönster, fraser på flera språk, stoppregler) och vad vi fann, källa för källa. Målet var inte bara att hitta "träffar", utan att förstå i vilka sammanhang orden social korridor/social corridor faktiskt användes, och när de inte gjorde det.

Resultatet var tydligt och lite överraskande i sin enhetlighet, oavsett sökkanal dök "social corridor" nästan alltid upp i byggnads- och interiörsammanhang (t.ex. bostadskorridorer som görs mer sociala genom sociala inslag), medan urbana användningar på utomhusmiljön och främst på gatunivå var mycket få. Vi hittade även en del metaforiska eller helt irrelevanta exempel som vi redovisar som felträffar.

Parallellt genomfördes även en explorativ scoping-sökning (Denscombe, 2018; Yin, 2018) efter närliggande idéer för att se att sociala korridorer inte gick under ett annat namn. Vi testade olika begrepp, ensamt och i olika kombinationer, som social infrastructure, connectivity, networks, nodes, urban, public realm, everyday life, walkability, place attachment, neighbourhood, urban linkages och linear public space. Vi skannade av rubriker och abstracts, följde lovande spår, bytte ut termer och fortsatte. Det var en medvetet iterativ process snarare än en formell, uttömmande granskning. Den gav oss en bred bild av ämnet med mycket forskning om social infrastruktur och noder, en växande litteratur om samband och konnektivitet i det offentliga rummet, och flera exempel på linjära rum. Många av träffarna från sökningen kom dock till stor nytta på andra sätt och ligger till grund för stöd och resonemang i uppsatsen. Men vi fann ingen forskning som samlar sociala platser i en sammanhängande, urban struktur så som vi menar med sociala korridorer. Erfarenheterna från denna orientering har informerat vårt ramverk, även om vi inte redovisar varje söksträng i detalj eftersom arbetet bedrevs som en rörlig process.

Sammantaget pekar underlaget på att "sociala korridorer" ännu inte är ett etablerat begrepp inom stadsplanering, eller något annat ämne heller för den delen. Resultatet motiverar oss att fortsätta vårt arbete. Se detaljer, källor, exempel och bedömningar i Bilaga A.

Social korridor

Ett ännu icke-etablerat begrepp inom stadsplanering som vi i denna studie undersöker och konceptualiserar. Termen har använts sporadiskt i olika sammanhang men saknar en enhetlig definition.

2.1.2 GRÖNA KORRIDORER

Gröna korridorer (ej att förväxla med *green corridor* som är en hållbar transportlösning (Trafikverket, 2014)), även kallade *greenways* (Ahern, 2002; Vatanparast et al., 2024), *urban ecological corridors* (Peng et al., 2017), *parkways* (Searns, 1995) eller *green belts* (Kirby et al., 2024), har sitt ursprung i sent 1800-tal och tidigt 1900-tal, då stadsplanerare som Frederick Law Olmsted i USA och Ebenezer Howard i England började formulera idéer om hur natur och stad kunde kopplas samman på ett mer integrerat sätt (Aman et al., 2022). Olmsteds *parkways* och Howards *Garden City* kom att lägga grunden för ett synsätt där gröna, linjära strukturer kunde förbinda stadsrum med naturmiljöer (Aman et al., 2022).

En grön korridor kännetecknas ofta av sin linjära form med vegetation längs ena eller båda sidorna, exempelvis träd, buskar eller undervegetation i flera skikt, vilket fyller både

en estetisk och praktisk funktion (Pena, 2010). Den linjära utformningen möjliggör rörelse för fotgängare, cyklister eller fordon utan att störa djurens naturliga förflyttningar mellan habitat, vilket minskar habitatfragmentering (Ahern, 1995; Haaland et al., 2010; Hilty et al., 2019; Little, 1995).

Viles och Rosier (2001) undersöker hur befintliga vägar kan omvandlas till ekologiska greenways som samtidigt minskar habitatfragmentering. Viles och Rosier (2001) visar att vägar, som traditionellt ses som transportkorridorer, även kan integreras i ett ekologiskt nätverk om flera aktörer samarbetar. En förutsättning är att vägutformningen anpassas till landskapets karaktär och arters rörelsemönster. Utifrån detta identifierar Viles och Rosier (2001, s. 18) sex övergripande typer av greenways som ofta överlappar varandra:

Rekreationsbaserade – Gång- och cykelstråk som ofta följer naturliga eller kulturella korridorer (t.ex. flodbankar, gamla järnvägar). Dessa är tillgängliga för allmänheten och används för rekreation, sport och vardagsmobilitet i både urbana och rurala miljöer.

Sceniska, historiska och kulturella – Höga estetiska och kulturhistoriska värden som kopplar samman platser med gemensamt tema, t.ex. gamla vägar, monument eller historiska stadsdelar. Fungerar som promenad- eller cykelvägar och stärker platsens identitet.

Ekologiska – Naturliga stråk (t.ex vattendrag, åsrygg) som kopplar samman habitat och möjliggör biologisk konnektivitet. Primärt inriktade på naturvård, med begränsad mänsklig tillgång för att skydda flora och fauna. Används ibland för naturpedagogik och vandring.

Strandnära – Löper längs vattenmiljöer (t.ex. floder, bäckar, våtmarker) med fokus på ekologisk återhämtning, bevarande, översvämningsskydd och rekreation. Finns både ruralt och urbant och har ekologiska och estetiska värden.

Urban buffert – Gröna gränszoner (t.ex gröna bälten, parkways, vattendrag) mellan stad och landsbygd som begränsar utbredning av bebyggelse och erbjuder rekreation samt ekologiska funktioner. Används för att styra stadsutveckling och skapa en grön övergång.

Greenway-nätverk – Sammanhängande system av gröna stråk som länkar olika miljöer (t.ex dalgångar, parker, stigar) till en funktionell och ekologisk helhet. Stärker mobilitet, naturvård och stadsstruktur på både lokal och regional nivå och kan innehålla delar av de andra fem typerna.

Dessa variationer visar att gröna korridorer kan spela flera roller samtidigt; som ekologisk infrastruktur, rekreativa sociala promenadstråk och strukturerande element i stadsplaneringen.

Gröna korridorer möjliggör sammankoppling mellan urbana grönområden och skapar därmed ett sammanhängande ekologiskt nätverk i stadslandskapet (Ahern, 2007). Genom att länka olika habitat skapas rumsliga samband som stärker den biologiska mångfalden och motverkar fragmentering (Ahern, 1995; Haaland et al., 2010; Hilty et al., 2019; Little, 1995). En välutformad grön korridor är multifunktionell och kan integrera ekologiska, kulturella och ekonomiska värden samt erbjuda plats för rekreation och sociala möten i en grön och rofylld miljö (Ahern, 2007).

Ytterligare fördelar innefattar bullerdämpning, luftrening och skuggning, vilket bidrar till förbättrat mikroklimat och ökat välbefinnande i urbana miljöer (Belmeziti et al., 2018; Xue et al., 2017). Grön infrastruktur spelar även en viktig roll för att mildra effekterna av urbana värmeöar, genom evapotranspiration och temperaturreglering (Kandya & Mohan, 2018). I bästa fall kan gröna korridorer bidra till hållbar utveckling ur ekologisk, social och ekonomisk synvinkel och fungera som ett integrerat, långsiktigt hållbart element i stadens rumsliga struktur (Li et al., 2025).

EKOLOGISKA KORRIDORER FÖR DJUR OCH VÄXTER

Korridorer som främjar biologisk mångfald är centrala inom landskaps- och naturvårdsplanering och benämns med flera olika, delvis överlappande begrepp: *wildlife corridors* (Fleury & Brown, 1997; Wang et al., 2023), *conservation corridors* (Green & Sandbrook, 2021), *habitat corridors* (Beier & Noss, 1998), *ecological corridors* (Wu & Convertino, 2025) och *climate corridors* (Delach et al., 2024), fortsättningsvis benämnda tillsammans som Ekologisk korridor. Trots variationen i namn beskriver dessa i grunden samma typ av infrastruktur: ekologiska förbindelser som möjliggör trygg passage för arter mellan livsmiljöer, och som därigenom minskar effekterna av habitatfragmentering (Barrett & Bohlen, 1991).

Ekologiska korridorer kan utgöras av naturliga landremsor såsom skogsbryn, floddalar, eller andra grönområden, men även av anlagda strukturer såsom ecoducts (viltbroar/vilttunnlar) över eller under vägar (Jurečka et al., 2024; Young et al., 2023). Dessa kopplar samman annars isolerade habitat, och spelar en nyckelroll för artmigration, genetisk variation och populationers långsiktiga överlevnad (Barrett & Bohlen, 1991; Wu & Convertino, 2025). Vegetationen i korridoren ger både fysisk vägledning och skydd, vilket är särskilt viktigt för mindre eller hotade arter.

Forman och Godron (1986) lyfter fyra huvudsakliga funktioner hos ekologiska korridorer: de fungerar som kanaler för förflyttning av arter, ger skyddade miljöer för specifika arter, fungerar som ekologiska barriärer eller avgränsningar mellan olika områden, och bär på betydande ekologiska och biologiska värden i sig själva. Samtidigt betonas att utformningens kvalitet, exempelvis bredd, vegetationstäckning och konnektivitet, har stor inverkan på korridorens effektivitet (Hilty et al., 2019).

Klimatkorridorer gör det möjligt för djur att förflytta sig mellan sammanhängande livsmiljöer i takt med klimatförändringar (Delach et al., 2024). De är särskilt viktiga för arter som är känsliga för temperaturförändringar, vilket är ett av de största hoten mot den biologiska mångfalden i dag (Delach et al., 2024).

Tillsammans bildar dessa typer av korridrer ett rumsligt nätverk för ekologisk resiliens och adaptiv landskapsplanering.

2.1.3 EKONOMISKA KORRIDORER

Ekonomiska korridorer, även kallade *commercial corridor* (Hammerschmidt, 2016), är rumsliga strategier som syftar till att främja ekonomisk aktivitet längs linjära stråk i olika skalor genom olika former av investeringar, planering och infrastruktur (Tassadiq et al., 2025; Xu et al., 2021). Konceptet har fått global spridning under de senaste decennierna, särskilt i regionala, nationella och internationella utvecklingsprogram, där ekonomiska korridorer ofta ses som motorer för tillväxt, sysselsättning och territoriell integration (Tassadiq et al., 2025; Xu et al., 2021). Oavsett dess skala bygger ekonomiska korridorer på idén att ett fokuserat rumsligt område kan generera

Grön korridor

Ekologiskt fokuserade rurala eller urbana landskapselement som kopplar samman grönområden och möjliggör biologisk mångfald, rekreation och hållbar mobilitet.

Den Grønne Sti, Köpenhamn

multiplikatoreffekter genom investeringar i infrastruktur, bostäder, kommersiella funktioner och social service (Tassadiq et al., 2025).

I detta avsnitt delas begreppet upp i fyra skalor: lokal, regional, nationell och internationell. Syftet är att synliggöra dess bredd och komplexitet, men samtidigt ge särskild tyngd åt den lokala skalan där kopplingarna till sociala korridorer är som mest relevanta.

2.1.3.1 LOKALA EKONOMISKA KORRIDORER

Städers huvudgator och centrala stråk har historiskt fungerat som både ekonomiska och sociala ryggrader (Griffiths, 2015). När resor skedde till fots så var det praktiskt att samla handel, service, vardagsliv, kultur, offentliga funktioner och spontana möten i en och samma strukturella enhet (Gehl, 2011). De lokala ekonomiska korridorerna, i form av butiksgator, torg och levande stadsmiljöer, utvecklades ofta organiskt längs historiska handelsleder eller platser med hög genomströmning (Gehl, 2011). De har olika namn beroende på geografi, exempelvis high street i Storbritannien, downtown i Nordamerika, centrum i Sverige, Geschäftsviertel i Tyskland och centre-ville i Frankrike.

Under 1900-talet omformades denna rumsliga ordning i grunden. Bilens framväxt, i kombination med förändrade logistiksystem, lågpriskedjors expansion och en allt mer funktionsseparerad stadsplanering, så skiftade konsumtionsmönstren bort från stadens gångbara kärna, dess CBD, till nya bilberoende handelsområden i stadens ytterkanter (Hall, 2014). Den tidigare täta kopplingen mellan stadens ekonomiska och sociala liv började lösas upp och nya typer av handelszoner uppstod med fokus på tillgänglighet för bilburna konsumenter snarare än lokal förankring (Hall, 2014).

> **Ekonomisk korridor**
>
> En rumslig koppling av platser med koncentrerad handel, service och investeringar, där flöden av människor, varor och tjänster driver ekonomisk aktivitet. I urban kontext kan det ta form som huvudgator eller handelsområden.

Denna förskjutning har haft stora konsekvenser. Många kommersiella verksamheter, i allt från mindre till stora europeiska och nordamerikanska städer, har tappat både verksamheter och besökare av olika anledningar, som förändrade köpvanor och effekterna av Covid 19-pandemin, och man pratar om att "stadskärnorna dör" (Florida et al., 2021; Leong, 2023; Svensk Handel, 2023; 2024). Ekonomisk aktivitet har förflyttats från sammanhållna, blandade stadsmiljöer till monofunktionella handelskluster, vilket påverkat både stadsstruktur och lokal identitet (Carmona, 2019; URBACT, 2019).

I dag uttrycker sig konsumtionen i olika former, från centrala gågator och köpcentrum till bilberoende externa handelsområden, vilket speglar förändrade ideal i både stadsplanering och vardagsliv.

HUVUDGATOR

Huvudgator med blandtrafik och gågator utgör stadens traditionella kommersiella korridorer. Dessa stråk kännetecknas av en linjär struktur med verksamheter i bottenplan som butiker, restauranger, service och offentliga funktioner längs en gata som är utformad för gångtrafik eller lågintensiv biltrafik. De är ofta integrerade i stadens centrala delar och transportinfrastruktur samt kombinerar fysisk tillgänglighet med en hög grad av visuell exponering, vilket gynnar småskalig handel och spontana besök (Gehl, 2011).

Till skillnad från köpcentrum eller externhandelsområden är dessa korridorer tätt sammanvävda med stadens övriga funktioner och



Gallererian, Stockholm

bebyggelsestruktur (Carmona, 2019). De möjliggör närhet mellan boende, arbete och konsumtion, vilket skapar en direkt koppling mellan handel och vardagsliv (Carmona, 2019). På så vis fungerar de inte bara som handelsplatser, utan även som stadsrum där rörelse, tillgänglighet och social interaktion sker i samma fysiska flöde (Dee, 2005).

I USA använder American Planning Association (Núñez, 2021) begreppet commercial corridors för att beskriva breda huvudleder med linjär exploatering av lågintensiv handel, som strip malls, snabbmatsrestauranger, bensinstationer och stormarknader som är anpassade för biltrafik snarare än fotgängare. Enligt Núñez (2021) utvecklades dessa korridorer främst efter andra världskriget och kännetecknas av hög tillgänglighet med bil, stora parkeringsytor och ett fragmenterat stadslandskap med låg täthet. De kontrasterar därmed tydligt mot europeiska stadskärnors gångorienterade, integrerade butiksgator, och speglar olika planeringsideal kring ekonomi, rörlighet och stadsliv.

EXTERNA HANDELSOMRÅDEN

Externhandelsområden är ofta bilberoende handelsområden belägna i stadens periferi som erbjuder ett större utbud till lägre priser, jämfört med stadsnära verksamheter (Söderlind & Nedstam, 2015). De bygger sin strategi på regional tillgänglighet snarare än lokal förankring. Trots att de upplevs som lokala destinationer fungerar de snarare som noder i regionala handelsstråk, ofta lokaliserade längs motorleder och kringfartsvägar (Söderlind & Nedstam, 2015). Dessa miljöer är vanligtvis monofunktionella, saknar stadsliv och är dåligt integrerade med det omgivande samhället, ett tydligt avsteg från den traditionella ekonomiska korridorens urbana sammanhang (Söderlind & Nedstam, 2015).

LOKALA EKONOMIER UR ETT REGIONALT PERSPEKTIV

Lokala ekonomiska korridorer, som stadskärnors butiksgator, är sällan självförsörjande, utan deras funktion påverkas i hög grad av regionala flöden av människor, kapital och infrastrukturplanering (Wrigley & Lambiri, 2014; 2015). Enskilda invånare kan till exempel välja att handla i grannkommunens externa handelsområde, där tillgång till bilparkering, större utbud och lägre priser attraherar (Wrigley & Lambiri, 2014; 2015). Detta påverkar stadskärnans ekonomiska bärkraft negativt, särskilt i mindre orter med begränsad lokal köpkraft (Wrigley & Lambiri, 2014; 2015).

Samtidigt skapas dessa handelsmönster ofta genom politiska och ekonomiska beslut på regional nivå genom exempelvis lagförändringar, etableringsstrategier eller tilldelning av resurser, vilket innebär att den lokala ekonomin formas av större system (Hallsworth & Coca-Stefaniak, 2018). Hallsworth och Coca-Stefaniak (2018) avslutar med att konstatera att frånvaron av verklig regional maktöverföring i Storbritannien försvårar effektiv centrumutveckling, och att många dominerande detaljhandelsaktörer har missbedömt de förändrade institutionella villkoren vilket bidragit till deras ekonomiska svårigheter.

Precis som gröna korridorer måste lokala ekonomiska korridorer förstås som delar i ett större rumsligt nätverk. De påverkas av, och bidrar till, en bred struktur av regional tillgänglighet och ekonomisk geografi.

2.1.3.2 REGIONALA, NATIONELLA OCH INTERNATIONELLA EKONOMISKA KORRIDORER

Ekonomiska korridorer finns även i större skalor som regionala, nationella och internationella vilka utgörs av strategiska sammanhang som kopplar samman arbetsmarknader, verksamhetskluster och transportinfrastruktur inom en region, nation eller internationellt (Brand & Drewes, 2021; Mottola, 2024). Korridorerna syftar till att förstärka regioner och länders konkurrenskraft genom att underlätta flöden av människor, varor, tjänster och information (Brand & Drewes, 2021; Hall, 2010).

Öresundsregionen, eller Greater Copenhagen Committee, utgör ett tydligt exempel på en regional ekonomisk korridor, där integrationen mellan Köpenhamn, Själland, Skåne och Halland har skapat ett gränsöverskridande arbetsmarknadsområde med täta flöden av människor, kapital och kunskap i syfte att stärka regionens ekonomiska konkurrenskraft (Greater Copenhagen, 2023).

Ett exempel på en nationell ekonomisk korridorer är Ostkustbanan som kopplar samman Stockholm, Gävle och Sundsvall genom statliga investeringar i höghastighetsjärnväg och regional planering används för att skapa en sammanhållen arbetsmarknadsregion med syftet att stärka norra Sveriges ekonomiska roll (Trafikverket, 2024).

Internationella ekonomiska korridorer kännetecknas av stora infrastrukturprojekt som syftar till att underlätta gränsöverskridande handel och stärka konkurrenskraften över nationsgränserna. EU har tagit fram policyn TEN-T (Trans-European Transport Network) (Bottcher, 2006) med målet att etablera nio "core network corridors" som utgör stommen i EU:s strategi för sammanlänkade tågtransporter (European Commission, u.å.-a). Ett exempel är Scandinavian-Mediterranean-korridoren, som förbinder Skandinavien med Medelhavet via viktiga städer och knutpunkter i Tyskland, Österrike och Italien. Den innefattar projekt som Fehmarn Bält-förbindelsen och Brennertunneln, och syftar till att skapa smidiga, hållbara transportflöden i och mellan norra och södra Europa (European Commission, u.å.-b).

2.1.4 TRANSPORTKORRIDORER

Transportkorridorer är infrastruktur som inte enbart syftar till att möjliggöra effektiva förflyttningar för människor och varor, utan knyter även samman städer, regioner och länder i större infrastrukturella nätverk (Lakhminarayanan et al., 2024). Korridorerna kan bestå av ett eller flera olika transportsätt som järnvägar, motorvägar, busslinjer, cykelvägar, gångbanor, färjor och olika typer av vägförbindelser och är utformade på ett sätt som underlättar smidiga byten och för att minimera flaskhalsar (Lakhminarayanan et al., 2024).

Quium (2019) skriver att transportkorridorer kan bidra till regional och ekonomisk utveckling eftersom det förbättrar tillgängligheten och främjar hållbara lösningar, exempelvis genom att samla gods- och passagerartrafik längs optimerade rutter. Vidare menar Quium (2019) att transportkorridorer kan skapa ekonomisk tillväxt och social sammanhållning när de planeras och förvaltas på ett långsiktigt och integrerat sätt. Quium (2019) lyfter även att de sociala och ekologiska perspektiven kan tappa sin prioritering vilket kan få negativa konsekvenser när man väger mellan ekonomiska, ekologiska och sociala intressen.

TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT

Transit-Oriented Development [TOD] är en stadsplaneringsstrategi som syftar till att bygga täta, blandade och promenadvänliga stadsmiljöer i direkt anslutning till kollektivtrafiknoder (Cervero, 1998). Målet är att minska bilberoende, öka kollektivtrafikresande och skapa integrerade urbana miljöer där bostäder, arbetsplatser och service samlokaliseras (Cervero, 1998). Kamruzzaman et al. (2014) visar i sin studie att kollektivtrafikresandet ökar och bilanvändandet minskar i områden där stadsutvecklingen är väl anpassad till kollektivtrafiksystemet, särskilt inom gångavstånd från stationer. Samtidigt poängterar Kamruzzaman et al. (2014) att sociala och ekonomiska faktorer spelar en avgörande roll för hur väl principerna för TOD realiseras i praktiken, exempelvis genom olika nivåer av samordning mellan transport- och markanvändningsplanering. Detta innebär att även om TOD har potential att skapa mer hållbara och tillgängliga urbana miljöer, så krävs det en medveten förvaltning av både fysiska strukturer och styrformer för att dess fulla potential ska uppnås.

Som ett komplement till det station- och nodbaserade perspektivet lyfter Liu et al. (2020) fram Corridor-TOD [C-TOD] som ett ramverk som skalar upp från enskilda stationer till hela korridorer för att fånga nätverkseffekter mellan flera noder längs en linje. I deras koncept definieras korridoren beteendemässigt, där planeringen uttryckligen beaktar hur åtgärder vid en station påverkar övriga stationers funktion och tillgänglighet i kedjan. Liu et al. (2020) kopplar C-TOD till 5D-variablerna (Density, Diversity, Design, Distance to Transit, Destination accessibility) med tre hållbarhetsdimensioner (ekonomiska värden, social tillgänglighet till service och bostäder, samt miljö och utsläpp).

På samma sätt som C-TOD optimerar fysiska och funktionella samband mellan stationer kan en social korridor synliggöra och förstärka sambanden mellan social infrastruktur, mötesplatser och vardagsfunktioner

2.1.5 KULTURKORRIDORER

Kulturkorridorer lyfter fram kulturarv, konst och platsidentitet genom rumslig organisering (Shishmanova, 2015). De binder samman museer, historiska platser, konstverk och offentliga miljöer med varierande narrativa, kulturella eller symboliska teman för att skapa kulturellt sammanhängande upplevelser för både invånare och besökare. Ett exempel är The Cultural Routes of the Council of Europe (Council of Europe, u.å), ett nätverk av europeiska kulturleder som kombinerar geografisk sammanlänkning med tematiska berättelser. En av dessa är Santiago de Compostela Pilgrim Routes som illustrerar hur sådana rutter kan fungera som både kulturella, sociala och ekonomiska korridorer genom att förena lokal involvering, kulturarv och turism längs en sammanhängande linje (Robinson, u.å.; Shishmanova, 2015).

I Barcelona ligger La Rambla (Barcelona, u.å; Barcelona Tourist Guide, u.å), en 1,2 kilometer lång, trädkantad promenadgata som fungerar som en kulturell korridor genom stadens historiska centrum. Gatan rymmer allt från marknader och torg till teaterhus och museum, och erbjuder ett dynamiskt rum för vardagsliv, konst, protester och festivaler (Barcelona Tourist Guide, u.å). Dess begränsade biltrafik och koppling till kollektivtrafik gör den tillgänglig och inbjudande för både lokalbor och turister, vilket gör den till ett levande exempel på en urban kulturkorridor.

Dessa korridorer kan inspirera förståelsen av sociala korridorer genom att visa hur identitet, kultur och berättelser kan organiseras rumsligt.

2.1.6 KRITIK MOT KORRIDORER SOM PLANERINGSVERKTYG

Trots deras utbredda användning har korridorer fått kritik. Tassadiq et al. (2025) menar att ekonomiska korridorer som planeringsform tenderar att neutralisera linjära logiker för utveckling, där tillväxt, rörlighet och konkurrenskraft prioriteras på bekostnad av lokala behov och demokratiska processer. Tassadiq et al. (2025) anser att korridorer inte är neutrala utan socio-tekniska konstruktioner som skapar ojämlika maktbalanser och utestängning.

Detta perspektiv får stöd av Forman (2014) som påpekar att korridorer i ekologisk och urban kontext ofta blir instrumentella snarare än integrerande vilket gör att de tenderar att prioritera effektiv rörelse snarare än att stärka den sociala sammanhållningen. I liknande anda argumenterar Gehl (2011) för att stadsutveckling inte får reduceras till frågor om flöden och infrastruktur. Gehl (2011) varnar för miljöer där människans skala, vardagsliv och sociala interaktioner marginaliseras till förmån för storskalig rörlighet och effektivitet.

Shishmanova (2015) och Quium (2019) menar att korridorer ofta innebär ett selektivt fokus där vissa flöden (t.ex. kapital, varor, pendlare) prioriteras medan andra, som långsamma vardagsrörelser, lokal omsorg eller informella mötesplatser, osynliggörs. Detta riskerar att skapa urbant utrymme som är funktionellt och effektivt, men socialt exkluderande.

Slutligen varnar Tassadiq et al. (2025) för att korridorer tenderar att bli självgenererande logiker då de fortsätter att byggas ut, förlängas och förstärkas trots att de ursprungliga målen kan ha förlorat sin relevans eller blivit kontraproduktiva. I Tassadiq et al. (2025) kritik ligger ett viktigt budskap, framtida stadsplanerare bör inte bara fråga var korridorer går, utan för vem och på vilka villkor de existerar.

2.2 OFFENTLIGA RUM, OMSORG OCH SOCIAL INFRASTRUKTUR

Staden består inte bara av byggnader, gator och funktioner. Det finns även mjuka värden som relationer, rytmer och möjligheter till samspel. Dessa sociala kvaliteter är inte något som uppstår vid sidan av planeringen. Det är något som uppstår baserat på hur stadens rum utformas, kopplas samman och bjuder in till användning. För att förstå hur sociala korridorer kan fungera i praktiken så krävs en djupare förståelse för hur de rumsliga villkoren som möjliggör det sociala i vardagen ser ut.

Här fördjupar vi oss i tre samverkande perspektiv i vardagens arkitektur: offentliga rum som sociala arenor, omsorg och tillgänglighet som grund för inkludering, samt social infrastruktur som system för samhörighet. Dessa delar bildar tillsammans en begreppslig grund som ligger till grund för både avsnitt 2.3, där vi följer hur människor rör sig genom dessa rum, och avsnitt 2.4, där vi fördjupar oss i hur känslor av tillhörighet formas i det sociala stadslandskapet. Vissa formuleringar i dessa avsnitt kan uppfattas som normativa eller värderingsdrivna. De är dock förankrade i den forskningslitteratur vi tagit del av och speglar vårt analytiska försök att synliggöra vad det innebär att planera för social närvaro i städer.

OFFENTLIGA RUM OCH MÖTESPLATSER

Offentliga rum utgör stadens gemensamma ytor. Platser där människor vistas, rör sig, möts och synliggörs. Men offentlighet är ingen självklar eller neutral kategori. Enligt Madanipour (2003) och Low et al. (2005) är offentliga rum alltid formade av maktrelationer, tillgång och social kodning. Ett torg, en park eller en gångväg kan vara fysiskt öppen men samtidigt socialt exkluderande, beroende på hur platsen gestaltas, vilka funktioner som finns tillgängliga och vilka människor som förväntas vistas där (Imrie, 2012; Massey, 1994). Det kan även finnas begränsningar i rummets användning och vilka uttryck som tillåts. Offentlighet är något som måste skapas och upprätthållas i mer än bara design, det måste även ske genom politik, närvaro och medvetenhet att dessa platser är en del av vardagens arkitektur.

I många städer pågår en gradvis förskjutning där offentliga ytor får allt svagare institutionellt skydd och i stället formas av privata intressen, kommersiella logiker eller tillfälliga evenemang (Németh & Schmidt, 2011). Denna utveckling riskerar att urholka det offentliga rummets roll som gemensam arena och ersätta den med en selektiv öppenhet där tillgången styrs av konsumtionskraft snarare än av medborgarna själva (Carmona, 2021; Németh & Schmidt, 2011).

Både planerade och spontana mötesplatser är viktiga för det urbana livet (Gehl, 2011). Det kan röra sig om utformade knutpunkter, men lika gärna om trappsteg, kanter, gångbanor eller övergångszoner (Gehl, 2011). Platser som möjliggör ögonkontakt, vila och samtal. Lynch (1964) framhåller betydelsen av läsbarhet i sin omgivning. Att stadsrummet är förståeligt och relaterbart för den som rör sig i det (Whyte, 1980). När människor kan orientera sig, känna igen sig och förstå ett rum så ökar chansen att de tar det i anspråk som en social plats (Gehl, 2011; Lynch, 1964; Whyte, 1980). Offentliga rum blir därmed inte bara en plats för social aktivitet, utan det är en aktiv möjliggörare av relationer och tillhörighet. Det är ofta i dessa rum, övergångar, mötesplatser och temporära samspel som känslan av att vara en del av staden byggs upp eller går förlorad (Chase et al., 1999).

OMSORG, TILLGÄNGLIGHET OCH VARDAGLIG INKLUDERING

För att offentliga rum ska fungera som vardagens samarbetsytor krävs mer än fysisk tillgång, det behövs omsorg. Med omsorg avses inte enbart praktisk underhållning, städning eller ordning. Det behöver finnas de som tar ansvar för att skapa miljöer där människor kan känna sig välkomna, trygga och betydelsefulla (Carmona, 2021). Det ansvaret kan bäras av allt från kommunala tjänstepersoner, fastighetsägare och stadsutvecklare till lokala föreningar, frivilligorganisationer och medborgare själva (UN-Habitat, 2024). Syftet med omsorg är att möjliggöra närvaro, vila och uttryck. Att ge plats åt både kroppen och relationer ger positiva hälsoeffekter (Boverket, 2022). Omsorgsfulla rum fyller viktiga egenskaper i vardagens arkitektur, där det sociala livet inte bara tillåts existera, utan aktivt bjuds in att ta plats (Carmona, 2021).

Egenskaper som tillgänglighet, trygghet och delaktighet är avgörande för att människor faktiskt ska vilja och kunna vistas i ett rum (Gehl, 2011). Imrie (2012) visar att tillgänglighet inte enbart handlar om tekniska lösningar, utan om sociala och emotionella kvalitéer: vem känner sig hemma på platsen, vem vågar stanna, och vem riskerar att hamna utanför? Inkludering i vardagliga miljöer innebär att stadsrum blir gestaltade så att olika människor, uttryck och rytmer ges utrymme utan att tystas eller tvingas in i konventionella mönster. Imrie (2012) menar att det är först när inkludering blir vardaglig som det offentliga rummet faktiskt kan fungera som en social plats för alla, fri från trösklar, sociala koder och utestängande normer.

Tillgången till sådana miljöer är dock inte jämnt fördelad (Madanipour, 2003). Trösklar, barriärer och subtila former av exkludering kan uppstå i det till synes vardagliga (Madanipour, 2003). Det kan handla om något så enkelt som avsaknaden av en bänk, en brist på skuggning eller att belysningen slocknar för tidigt (Gehl, 2011). En plats där man inte kan sitta, vänta, uttrycka sig eller stanna en stund blir lätt en plats man bara passerar (Gehl, 2011). I sådana miljöer skapas hierarkier i det offentliga rummet, inte genom formella gränser, utan genom kroppsliga signaler och sociala koder som avgör vem som känner sig välkommen och vem som osynliggörs (Madanipour, 2003).

Gehl (2011) lyfter att det ofta är i de små detaljerna som staden blir social, en bänk i rätt höjd, ett träd som skuggar under varma dagar eller ett hörn där man kan stå utan att vara i vägen. Det är i dessa ögonblick av omsorg som platsen börjar tala till människor, och när sådana kvaliteter saknas förlorar rummet sin funktion i den sociala väven (Gehl, 2011). Det som kunde vara en mötesplats reduceras till en genomfart, tom på funktion, relation och riktning.

Men samma plats kan också vinna tillbaka sin sociala potential genom medveten gestaltning och aktiv närvaro (Franck & Stevens, 2007; Gehl, 2011). I Franck och Stevens (2007) bok ges många exempel på hur människor spontant approprierar platser för att erbjuda bland annat flexibilitet, skydd och öppenhet. Low (2017) lyfter i liknande anda vikten av emotionell, social och grupp-tillhörighet: när människor känner att de får vara sig själva i ett rum, själv eller tillsammans med andra, ökar både tillhörigheten och benägenheten att interagera med andra. Det handlar inte om stora arkitektoniska gester utan om vardagliga miljöer där tillgänglighet, vila och samspel vävs samman till en social närvaro (Franck & Stevens, 2007). I en sådan stad blir omsorg en del av planerarens uppgift och användarens beteende (Franck & Stevens, 2007).

SOCIAL INFRASTRUKTUR

Med social infrastruktur avses de rum och funktioner som möjliggör vardagens sociala liv i staden, miljöer där människor kan mötas, vistas, känna igen sig och bygga relationer över tid (Klinenberg, 2018). Definitionen för social infrastruktur är enligt Klinenberg (2018) fysiska sammanhang som stödjer samhörighet, tillit och kollektiv handlingsförmåga, som bibliotek, skolor, kulturhus, vårdcentraler och föreningslokaler. Latham och Layton (2019) lyfter att det viktiga med social infrastruktur inte främst handlar om vad den är, utan vad den gör. Det handlar om hur den skapar möjligheter för människor att mötas, vara närvarande och känna sig delaktiga i det offentliga rummet (Latham och Layton, 2019). Den sociala infrastrukturen är en del av vardagens arkitektur, de platser i staden där vardagliga rörelser, pauser och sociala kontakter faktiskt sker.

Det finns flera närliggande begrepp för att beskriva mindre socialt möjliggörande element och flexibla miljöer. Hall (1990) beskriver *sociopetala* utformningar som främjar kontakt och samtal. Whyte (1980) visar på hur enkla fysiska element som sittplatser, planteringar eller skydd mot väder snabbt kan bli sociala nav i stadens vardagsrum. Franck och Stevens (2007) använder begreppet *loose space* för att beskriva platser som kan approprieras och bära socialt liv utan att vara strikt planerade för det. Även Gehl (2011) och Low (2017) studerar hur vardaglig

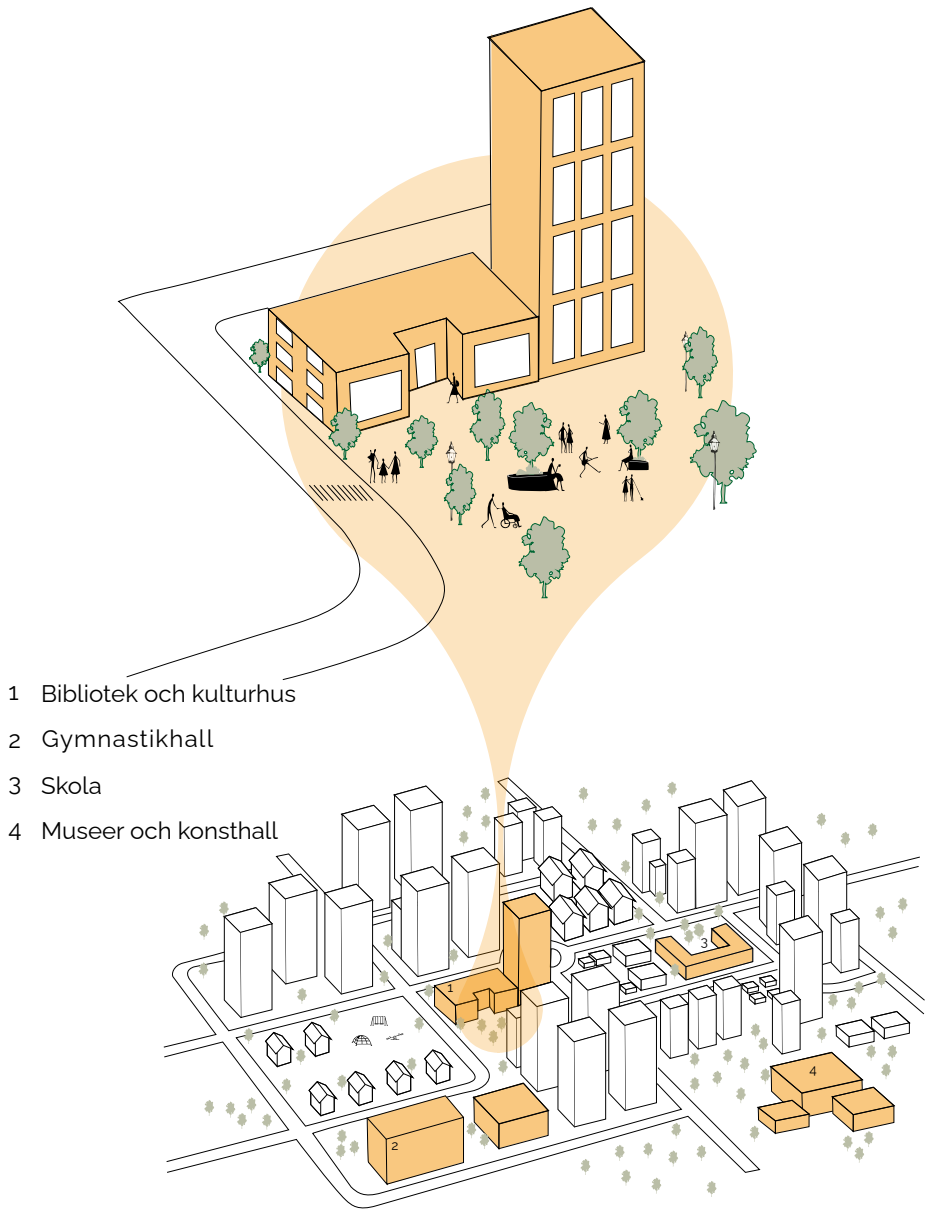
sociabilitet uppstår i miljöer som tillåter variation, rörelse och tillfällig närvaro.

För att uppsatsen ska vara tydlig och lätt att följa grupperas de olika nivåerna av socialt möjliggörande rumslighet under ett gemensamt begrepp, *social infrastruktur*. Mossin et al. (2025) gör något liknande när de delar upp social infrastruktur i tre nivåer där den första är den vedertagna, med bibliotek och parker, den andra är där vardagslivet sker, som trappor och korridorer, och den tredje är den informativa där fysisk kontakt inte behövs, som social medier, för att ha social kontakt. I uppsatsen grupperas både de större institutionella noderna som bibliotek och kulturhus, och de mindre, mer kroppsnära elementen som bänkar, kanter, lekplatser, fontäner och skyddande hörn. Även om dessa skiljer sig åt i skala och funktion har de en gemensam nämnare i att de möjliggör närvaro, samspel och relationer i stadens vardag. Den informativa nivån är inte inkluderad då det hamnar utanför studiens syfte. Valet att gruppera dem är inte en förenkling utan ett analytiskt grepp. Genom att synliggöra samspelet mellan noder, kopplingar och tillfälliga uppehållsplatser blir det möjligt att förstå hur social närvaro faktiskt organiseras i det urbana rummet.

Den traditionella användningen av begreppet social infrastruktur utgörs av de platser som gör vardaglig samvaro möjlig (Klinenberg, 2018). Enligt Klinenberg (2018) handlar det inte främst om tjänsteutbudet i sig utan om hur dessa miljöer (bibliotek, skolor, kulturhus) möjliggör upprepade möten, lågintensiva kontakter samt en tyst social förståelse och samband mellan människor. Som tidigare nämnts så menar Latham och Layton (2019) att det inte är platsens formella syfte som avgör dess betydelse, utan dess påverkan. När ett rum skapar tillit, förtroende och tillhörighet över tid så får det en roll som sträcker sig bortom funktionen (Gehl, 2011).

Den sociala infrastrukturen är ett nätverk av rum som rör sig i tre skalor. Den första skalan är de fysiska institutionerna som skolor och kulturhus där vardagliga rörelser, samspel och rekreation tar plats (Klinenberg, 2018). Den andra skalan är de offentliga rummen som parker, torg och övergångszoner som kopplar samman staden fysiskt och socialt. Och den tredje skalan är de funktioner man kan integrera med som sittplatser, murar, konst, grönska och atmosfär som förser en social aspekt till rummet (Gehl, 2011). Rummens betydelse avgörs både av hur de är utformade och hur de tolkas och tas i bruk av olika människor (Gehl, 2011). En plats som är läsbar, begriplig och tillgänglig är lättare för människor att ta i anspråk som en social yta (Low, 2017; Lynch, 1964). Skala, sikt, funktioner och kanter påverkar om en plats upplevs som inbjudande eller som något man går förbi (Lynch, 1964).

På en mer vardagsnära skala handlar det om stadens detaljer. Gehl (2011) visar hur staden blir social i de små, ofta förbisedda elementen. Det kan vara en låg mur som går att luta sig mot, en trappa som bjuder in till vila, en nisch i en fasad där man kan stå skyddad en stund eller en udda lutning i gaturummet där barn spontant börjar leka (Dee, 2005). Men det handlar också om planerade och socialt orienterade funktioner som en bänk i skuggan av ett träd, en fontän som drar till sig människor på varma dagar, ett utegym där främmande människor samsas i rörelse eller en pergola som skapar tak över möten (Dee, 2005). Franck och Stevens (2007) och Whyte (1980) visar hur sådana flexibla miljöer där människor tillåts agera utanför de formella ramarna kan stärka sociabiliteten. I dessa mikromiljöer uppstår möjligheter till att vänta, betrakta, samtala eller bara dela plats med andra. Så kan det urbana livet få sin rytm. För att ge en rikare bild av denna breda typ av vardagsnära social infrastruktur så redovisar vi i Bilaga D ett stort urval av konkreta exempel från



Skala 1. Illustration över hur social infrastruktur i form av olika institutioner kan fördelas i en stad.

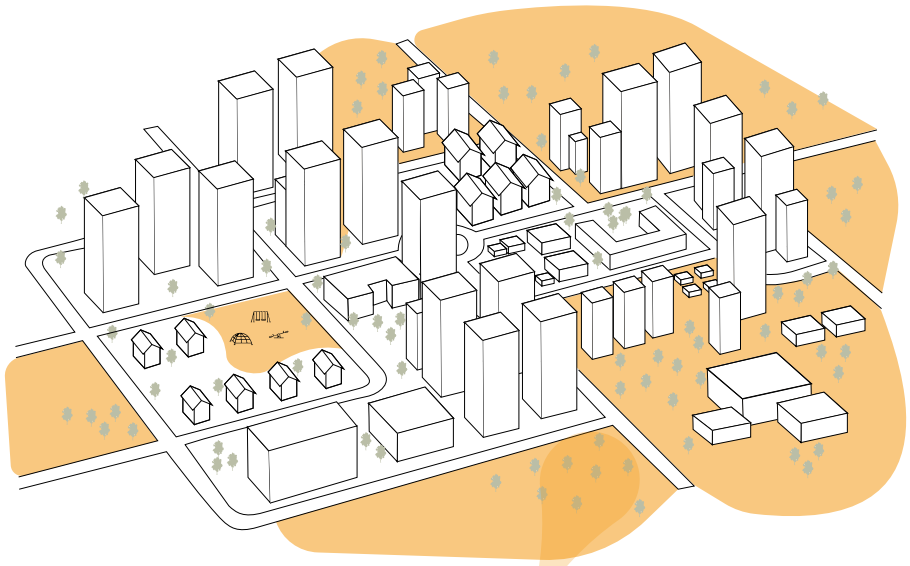
olika skalor och sammanhang som både fördjupar begreppet och kan fungera som inspiration för framtida planeringspraktik.

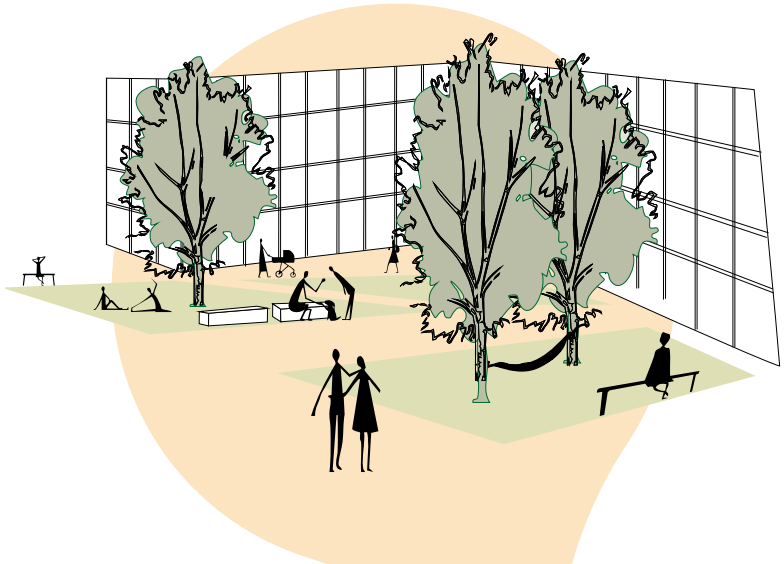
Trots denna mångfald av möjliggörande miljöer och skalor finns flera brister i hur social infrastruktur förstås och hanteras i dagens stadsplanering.

Ett första glapp gäller den ojämlika fördelningen. Klinenberg (2018) visar hur tillgången till sociala noder ofta varierar kraftigt mellan olika stadsdelar, där områden med stark socioekonomisk ställning har bättre tillgång till både institutioner och vardagliga mötesplatser än marginaliserade områden. Detta skapar skillnader i service och människors möjlighet att känna delaktighet, trygghet och samhörighet i staden (Klinenberg, 2018).

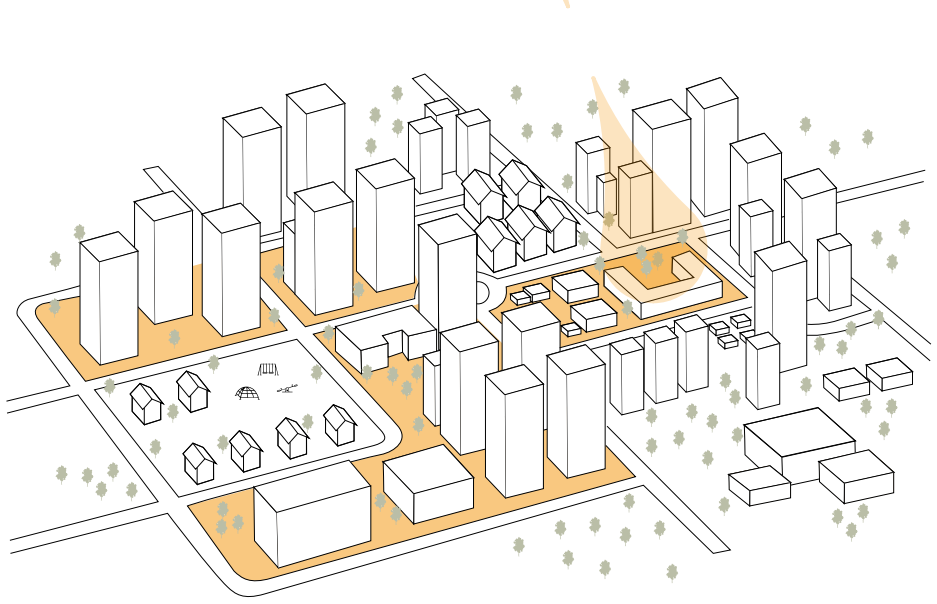
Ett andra glapp rör den temporära karaktär som ofta präglar investeringar i sociala miljöer. Moulaert et al. (2015) visar hur planeringens projektlogik, finansieringsformer och politiska cykler leder till att socialt orienterade rumsligheter ofta blir kortlivade, fragmenterade eller beroende av ideella krafter. Moulaert et al. (2015) beskriver detta som en brist på omsorg och uthållighet i planeringssystemet, en slags strukturell oförmåga att upprätthålla kontinuitet i det gemensamma.

Ett tredje glapp rör hur funktioner i det offentliga rummet ofta missförstås. Istället för att ses som relationella resurser så behandlas sociala platser ofta som tekniska serviceytor utan koppling till social dynamik (Latham & Layton, 2019). Klinenberg (2018) menar att det är i dessa miljöer som stadens motståndskraft byggs upp, inte genom den formella verksamheten i sig utan genom den vardagliga närvaro och tillit som uppstår över tid. När detta perspektiv saknas riskerar det sociala att marginaliseras och stadens rum att reduceras till passager snarare än platser för gemenskap (Klinenberg, 2018).









Skala 2. De offentliga rummen kopplar samman staden fysiskt och socialt genom parker, torg och andra övergångszoner.

Skala 3. I den vardagsnära skala kan man integrera med stadens funktioner som sittplatser, murar, konst, grönska, etc.

I praktiken innebär detta att just de platser som främjar vila, vardagliga möten och social närvaro ofta är de som försummas först (Klinenberg, 2018). Omsorgen blir ojämnt fördelad, de sociala funktionerna blir tillfälliga eller försvinner helt, och tillgången till vardaglig samhörighet blir allt mer ojämlik (Klinenberg, 2018). Där social infrastruktur saknas eller försvagas uppstår glapp i den urbana väven mellan platser, grupper och livsmönster (Klinenberg, 2018). Rum som kunde vara nav för samspel reduceras till genomfarter, där människor passerar snarare än möts (Gehl 2011; Whyte 1980).

2.3 ATT RÖRA SIG GENOM ETT RUM

Innan man kliver in i ett rum vet man redan något om det. Man bär med sig minnen, associationer och kroppsliga erfarenheter från liknande platser (Lynch, 1964). Vissa gator upplevs som trygga, några som spännande, andra som undvikande. Det kan handla om siktlinjer, ljusförhållanden, arkitektur, trottoarens bredd eller hur andra människor rör sig där (Lynch, 1964). Detta ger en känsla av igenkänning utan att man nödvändigtvis varit där förut. Lynch (1964) beskriver detta som stadens läsbarhet, att ett rum blir begripligt redan innan man använder det. Gehl (2011) betonar att det är denna förförståelse som avgör om man ens väljer att gå in i rummet. Rummets inbjudande karaktär är inte bara ett resultat av formgivning utan av det mönster av social tillit och närvaro som platsen sänder ut.

När man rör sig längs en gata träder man in i en rytm (Low, 2017). Kroppen anpassar sig till tempot, flödet, ljuden och de visuella ledtrådarna (Bento Coelho, 2016). Blicken söker efter andra människor, efter ögonkontakt, efter förståelse, efter någon som lutar sig mot en vägg eller efter någon som slänger skräp på marken. I bakgrunden hörs samtal, steg, kanske ett barn som skrattar bakom ett hörn. Low (2017) kallar detta för *embodied space*, där platsens rytm och sociala uppfattning upplevs genom kroppen. I vissa miljöer sker detta nästan utan att man märker det genom att man snabbar på, stannar upp eller på annat sätt låter sig påverkas av en annan närvaro. I andra rum med andra uppfattningar beter man sig annorlunda. Här spelar rummets sammansättning roll: var finns möjligheter till paus, vilka rörelser premieras, vilka människor får ta plats?

Hall (1990) visar hur sociopetala strukturer som sittplatser riktade mot varandra skapar förutsättningar för samspel medan sociofugala strukturer som utemöbler som är dåligt utformade för samtal leder till att människor separeras och skapar osociala miljöer.

Längs vägen märker man hur vissa former återkommer: en bänk, en fontän, en liten plantering, en färgnyans eller en allé av träd. Det är dessa mikroelement, ofta förbisedda i storskalig planering, som skapar den taktila rytmen i stadsrummet (Gehl, 2011; Whyte, 1980). Gehl (2011) menar att repetitiva element som en viss typ av bänk, avståndet mellan träd, markmaterial som indikerar användning och sammanhängande dekorationer

gör att människor känner igen sig och kan förändra sitt tempot. Upprepning skapar trygghet, orienterbarhet och igenkänning vilket enligt Lynch (1964) gör det lättare för människor att relatera till och röra sig i miljön. Whyte (1980) visar dessutom hur dessa återkommande funktioner, när de är strategiskt placerade och tillgängliga, kan skapa flöden av både vila och aktivitet. Medan upprepningar skapar sammanhang så håller variationer uppmärksamhet vid liv.

Några som skriver om variation och uppfattning är Franck och Stevens (2007) och deras loose space där rummets regler inte är helt fasta och människor kan improvisera, appropriera och ta plats på egna villkor. Det kan handla om ett spontant träningspass vid ett utegym, ett par som sitter på en mur och äter lunch eller ett barn som ritar en färgglad målning på gatan. I sådana miljöer uppstår mer än bara aktiviteter, det kan skapa en känsla av att det är tillåtet att vara där på sitt eget sätt, i sin egen rytm (Franck och Stevens, 2007). Det är denna känsla av tillåtelse och social närvaro som i praktiken gör platsen trivsam, inte bara dess fysiska egenskaper.

När man lämnar rummet bär man med sig ett intryck av platsen (Massey, 1994). Ibland knappt märkbart, ibland starkt. Man kanske inte minns exakt vad man såg, men man minns hur man kände sig. Kände man sig hemma? Såg man andra som liknade en själv, eller som inte gjorde det, men ändå verkade höra dit? Latham och Layton (2019) menar att den avgörande funktionen hos social infrastruktur är dess förmåga att genom närvaro skapa förutsättningar för tillit, samhörighet och förståelse. Inte genom ett enskilt objekt eller funktion utan genom ett nätverk av platser där man får vara, igen och igen, tills man känner att man hör hemma (Latham och Layton, 2019). Det är i detta vardagliga, lågintensiva, upprepade samspel som stadens gemenskap byggs. Att förstå detta samband mellan rörelse, plats och relation är grundläggande för att förstå vad en social korridor faktiskt kan bli.

VAD INNEBÄR DET EGENTLIGEN ATT TILLHÖRA EN PLATS?

Att känna att man tillhör en plats är inte bara att befinna sig där rent fysiskt (Gehl, 2011). Det är att känna igen sig, att förstå rummets koder, att vara en del av dess rytm (Low, 2017). Det handlar om att få lov att ta plats med sin kropp, sin vardag, sina uttryck. Även i stadsrummets vardagliga ögonblick, som när man hälsar på grannen, sätter sig på samma bänk som dagen innan eller känner doften från ett lokalt kafé så vävs relationen mellan människa och plats starkare Massey (1994). Det är en relation som byggs upp över tid under vardagens upprepningar, snarare än under enskilda möten eller besök.

Det är ett relationellt sätt att förstå platsen på. Massey (1994) beskriver platser som något som uppstår i samspelet mellan människor, historier, materiella strukturer och rörelser. Massey (1994) menar att en plats aldrig är statisk, utan alltid är under förhandling och förändring. Ett torg är inte bara en yta mellan byggnader. Det är en plats där spår av rörelse, minne och gemenskap möts och lämnar avtryck. Lefebvre (1974/1991) visar hur rummet inte bara är något man befinner sig i, utan något man producerar genom våra dagliga handlingar som att gå, prata, arbeta och sitta. Att tillhöra en plats handlar om att vara delaktig i den produktionen och att få bidra till rummets betydelse och att känna igen sig i det som skapas där (Lefebvre, 1974/1991; Massey, 1994).

Men relationen till en plats är inte bara individuell. Den är också social. Den formas av hur man möter andra människor och vilken typ av band som uppstår. Sørensen (2016) visar att täta, ömsesidiga sociala band, *bonding social capital*, är starkare i landsbygdsområden, medan *bridging social capital*, som bygger broar mellan olika grupper, i något högre grad återfinns i urbana miljöer. I välfungerande stadsmiljöer kan båda typerna samexistera, med grannar som känner varandra samtidigt som främlingar känner sig trygga nog att stanna kvar en stund (Sørensen, 2016). Klinenberg (2018) beskriver detta som social infrastruktur, miljöer som stödjer vardaglig samhörighet och tillit, inte genom specifika program eller funktioner, men genom att möjliggöra återkommande närvaro. Jacobs (1961) påpekar något liknande när hon visar hur trygghet i staden inte skapas av övervakning, utan genom att människor ser varandra, känner igen varandra, och därmed tar ansvar för varandra.

Tillhörighet är mer än bara närvaro, det är också en fråga om människans rätt till platsen. Lefebvres (1936–1992/1996) koncept Right to the City menar att tillgång till stadens rumsliga och symboliska resurser inte är jämnt fördelad. Alla får inte samma möjlighet att höra till. Att förstå tillhörighet som en rättighet snarare än ett resultat belyser hur stadsrummets utformning och tillgänglighet både speglar och reproducerar sociala ojämlikheter (Lefebvre, 1936–1992/1996). Madanipour (2003) visar hur offentliga rum kodas genom subtila normer och regler, som vem som får synas, vad som är ett "rätt" beteende, och vilka människor som förväntas vara där. En plats kan kännas främmande eller otillgänglig även om den är fysiskt öppen. Känslan av tillhörighet uppstår först när en människa känner att hen har både rätt att vara där och att hen faktiskt blir sedd (Lefebvre, 1936–1992/1996).

2.4 KONCEPTUTVECKLING I STADSPLANERING

Koncept används för att samla och rikta idéer så att mål och genomförande kan kopplas samman (Branch & Rocchi, 2015). Ett välformulerat koncept skapar en gemensam förståelse för vad som ska uppnås och hur insatser kan hänga ihop. Koncept ordnar processen i komplexa sammanhang utan att låsa sig fast i specifika lösningar, vilket gör dem användbara som kompasser snarare än kartor, enligt Branch och Rocchi (2015) samt Murphy (2004).

KONCEPTETS ROLL I PLANERING

I planering är ett koncept en samlande idévärld som ger riktning utan att vara en färdig lösning. Koncept översätter övergripande ambitioner till ramar som går att arbeta med i praktiken (Branch & Rocchi, 2015). De strukturerar komplexitet och kopplar tanke till handling vilket gör dem användbara när många frågor konkurrerar om uppmärksamhet (Branch & Rocchi, 2015). I stället för färdiga svar erbjuder koncept ett sätt att fokusera arbetet, välja riktning och skapa prioriteringar som håller över tid (Murphy 2004).

I processer där många aktörer deltar behövs gemensamma referensramar för att underlätta samtal och beslut (Healey 1997). Koncept möjliggör sådan samsyn genom att skapa ett gemensamt språk som både professioner och medborgare kan använda och förhandla kring. Detta ligger nära Healeys (1997) förståelse av planering som en kollaborativ och diskursiv praktik där gemensamma förståelser byggs upp och får konsekvenser i policy och projekt. Koncept fungerar mer som kompasser i komplexa sammanhang, än som kartor som leder vägen.

Ett koncept skiljer sig från en strategi, som är mer mål- och handlingsorienterad, eller ett begrepp, som är mer analytiskt

och teoretiskt. Ett koncept rör sig fritt mellan dessa nivåer där det ofta har ett analytiskt ursprung men får sin kraft först när det används i praktiken, tolkas i skissarbete eller omformas i dialog (Murphy, 2004). I praktiken utvecklas innebörden genom dialog och testande vilket ligger i linje med Schön (1983) syn på reflektion i handling där professionella omformar idéer medan de agerar.

Att arbeta med koncept innebär inte bara att skapa något som är tydligt för andra utan också att förstå att koncept är öppna, föränderliga och i ständig dialog med sin kontext (Murphy, 2004). Koncept är varken slutgiltiga eller neutrala, men kan vara kraftfulla verktyg för att tänka nytt, samarbeta bredare och förändra staden på ett mer sammansatt och meningsfullt sätt.

ATT UTVECKLA ETT KONCEPT

Att utveckla ett koncept inom stadsplanering innebär inte att följa en rak eller förutbestämd process. Snarare är det en iterativ och reflekterande praktik där analys, idéformulering och testande ofta sker parallellt och i omgångar (Branch & Rocchi, 2015). Branch och Rocchi (2015) beskriver hur koncept fungerar som både analytiska verktyg och praktiska riktlinjer i komplexa sammanhang, där många perspektiv ska sammanföras utan att reduceras till enkla lösningar. I denna process är det just konceptets öppenhet och organiserande kraft som gör det användbart.

Konceptutveckling handlar inte enbart om att formulera en idé, utan om att strukturera komplex information till en meningsfull helhet (Murphy, 2004). Det kräver att man identifierar ett behov eller en brist, utforskar relaterade begrepp och teorier, samlar in empiri från verkliga miljöer, och genom reflektion, dialog och ofta visuellt arbete så formuleras ett sammanhängande tankesystem som kan vägleda i konceptutvecklingen (Murphy, 2004).

Enligt Dovey (2010) formas koncept ofta genom mötet mellan platsens egenskaper, rådande maktförhållanden och de idéer eller visioner som styr utvecklingen. I likhet med Denscombe (2018) framhåller Dovey (2010) att begreppsutveckling inom kvalitativ forskning kräver att forskaren är lyhörd för det oväntade och är villig att ompröva sina antaganden. Koncept är därför inte färdiga produkter utan snarare hypoteser i rörelse som utvecklas och testas mot både teori och praktik (Bryman, 2018; David & Sutton, 2011).

En möjlig väg till konceptutveckling kan enligt Branch & Rocchi (2015), Bryman (2018), David och Sutton (2011), Denscombe (2018), Dovey (2010) och Murphy (2004) innefatta följande moment:

Identifiera ett problem eller behov – Vad saknas i nuvarande diskussioner eller planeringspraktik? Vilken lucka som finns i teori eller praktik? Varför spelar det roll här och nu? Formulera en kort problemformulering som kan testas mot ämnet (Bryman, 2018; David & Sutton, 2011).

Utforska existerande begrepp och teorier – Vad finns redan? Hur kan det användas, kombineras eller kritiseras? Kartlägg närliggande koncept, deras antaganden och tillämpningar och markera vad som kan återanvändas eller behöver kritiseras. Syftet är att undvika att starta från noll och att bygga en sammanhängande idébas (Branch & Rocchi, 2015; Murphy, 2004).

Hämta in empiri – Genomför observationer och platsbesök, samla jämförbara projekt, eller undersök litteratur, och synliggör dess möjligheter och begränsningar. Triangulera flera källor för att stärka trovärdigheten (Bryman 2018; Denscombe, 2018).

Formulera en bärande idé – Koka ned materialet till en idé som kan organisera beslut och avvägningar över tid. Idén ska vara tillräckligt öppen för tolkning men ha en inre logik som håller samman analys och utformning (Branch & Rocchi, 2015; Murphy, 2004).

Testa idén – Pröva idéen i skisser, scenarier och samtal, och låt återkopplingen forma nästa steg. Reflektion sker parallellt med genomförandet vilket gör att idéer kan testas och justeras under arbetets gång enligt Schön (1983) samtidigt som platsens egenskaper och maktrelationer formar möjlig utformning (Dovey, 2010).

Revidera och konkretisera – Justera konceptets definitioner, avgränsningar och tillämpningsprinciper utifrån arbetets lärdomar och gör vägvalen tydliga. Förankra koncpetet med berörda aktörer så att konceptet blir handlingskraftigt i policy och projekt i linje med Healey (1997) och Bryman (2018).

Denna process är cyklisk snarare än linjär, där man återvänder till tidigare steg i takt med att nya insikter växer fram (Bryman, 2018; David & Sutton, 2011). David och Sutton (2011) och Bryman (2018) påpekar att kvalitativ begreppsutveckling ofta sker i dialog mellan empiri och teori, där forskaren växlar mellan induktivt och deduktivt tänkande.

I vår studie har vi utgått från denna metodologiska öppenhet. Vi identifierade ett problem, arbetade med begreppsanalys, gjorde platsobservationer, tematiserade konceptet och hade återkommande reflektioner för att forma ett koncept som både bygger på existerande kunskap och bär på något nytt. Vårt mål har varit att utveckla ett koncept för sociala korridorer som är tillräckligt konkret för att vägleda stadsutveckling, men tillräckligt öppet för att anpassas till olika sammanhang och behov.

2.5 NÄRLIGGANDE PLANERINGSIDÉER

Sociala korridorer rör sig i gränslandet mellan social infrastruktur, rumslig gestaltning och vardagens offentliga rum. För att förankra vårt koncept i etablerade idéer inom stadsbyggnad, planering och urban teori så har vi undersökt många planeringsidéer och koncept men gjort ett selektivt val att presentera fyra närliggande planeringsidéer som på olika sätt inspirerat och informerat vår förståelse.

De exempel som följer är valda för att de belyser centrala dimensioner i vårt koncept: sambandet mellan fysisk och social infrastruktur, vardagens betydelse i stadsplaneringen, integrerade ekologiska och sociala perspektiv, samt rätten till deltagande och tillhörighet i staden.

Tillsammans utgör de en mångfacetterad referensram där våra egna idéer kan placeras och prövas, inte som avgränsade förebilder, utan som verktyg för att förstå stadens sociala rumslighet och dess potential att stärka gemenskap, tillgänglighet och livskvalitet.

ECOSYSTEMIC URBANISM OCH SUPERBLOCKS

Ecosystemic Urbanism är ett stadsplaneringskoncept utvecklat av Rueda (2018) i mitten av 1990-talet i Barcelona och har sedan dess använts som en vägledande modell för hållbar stadsutveckling i staden. Den teoretiska grunden bygger på att staden ses som ett komplext och sammanhängande ekosystem, där sociala, ekologiska, tekniska och ekonomiska flöden samverkar, med särskild vikt vid återkoppling, mångfunktionalitet och resiliens (Rueda, 2018).

Konceptet är nära kopplat med Superblocks, ett konkret planeringsverktyg som Rueda (2018) lanserade som ett av de viktigaste instrumenten för att operationalisera Ecosystemic Urbanism. En Superblock är en urban cell, oftast 3×3 kvarter, där genomfartstrafik begränsas och inre gator omvandlas till fotgängarvänliga ytor, samtidigt som större genomfartsleder omdirigeras till Superblockens yttre perimeter.

Forskning av Mueller et al. (2020) visar att implementeringen av Superblocks kan ha betydande effekter för folkhälsan och miljön. Mueller et al. (2020) resultat indikerar att 667 förtida dödsfall per år skulle kunna undvikas om hela Superblock-programmet med 503 enheter genomfördes i Barcelona, tack vare minskade nivåer av luftföroreningar, buller och värme, samt ökad fysisk aktivitet och tillgång till grönområden. Samtidigt möjliggör modellen en mer rättvis fördelning av offentligt rum, från fordon till människor, och skapar nya arenor för social interaktion, lek och medborgardeltagande (Amati et al., 2023).

EVERYDAY URBANISM

Konceptet *Everyday Urbanism* formulerades av Chase et al. (1999) under 1990-talet som en kritisk reaktion mot det formella och ofta toppstyrda stadsplaneringsparadigmet. Chase et al. (1999) perspektiv utmanar idén om att staden främst formas genom storskaliga visioner och långsiktiga planer och vänder i stället blicken mot människors vardagliga praktiker, som hur stadens invånare faktiskt använder, förändrar och tolkar sina omgivningar i det dagliga livet.

Chase et al. (1999) lyfter fram det informella, det tillfälliga och det oväntade som avgörande delar av stadslivet. Exempel kan vara marknadsstånd som bara existerar några timmar per dag, spontana samlingar i ett gathörn eller individuella anpassningar av fasader och trottoarer. Dessa uttryck för vardagligt liv ses inte som avvikelser utan som centrala delar av stadens sociala och kulturella sammansättning. Att stadens sociala och kulturella liv inte alltid kan planeras fram, det skapas i det levda, i det till synes banala: i trottoarsamtal, i gatuhandel, i tillfälliga möten och vardagliga rörelsemönster. Istället för att kontrollera och reglera dessa uttryck förespråkar konceptet att man som planerare och designer ska lyssna in, dokumentera och understödja de kvaliteter som redan finns i platsens vardagsliv (Chase et al., 1999).

SOCIAL URBANISM

Social Urbanism utvecklades i Medellín, Colombia, under tidigt 2000-tal som ett svar på stadens extrema ojämlikhet och sociala fragmentering (Rivera Vinueza, 2023). Medellín var vid denna tid en av världens mest våldsamma städer, präglad av segregationsmönster och brist på tillit mellan olika stadsdelar. För att vända denna utveckling kombinerade staden fysiska insatser som linbanor, bibliotek och parker med sociala program för utbildning, delaktighet och trygghet med syftet att återintegrera marginaliserade områden i det urbana sammanhanget (Rivera Vinueza, 2023).

Målet var att förbättra livskvaliteten och den sociala sammanhållningen genom att öka tillgången till utbildning, kultur och mobilitet. Medellíns Metrocable-linje, som kopplade fattiga områden i bergssluttningarna till stadens kollektivtrafiksystem, är ett exempel på denna strategi (Colville-Andersen et al., 2017).

Vilar och Cartes (2016) studerade ett fall i Moravia, Medellín. Där genomfördes ett program som öppnade tidigare barriärer, lade till nya gång- och cykellänkar, anlade ett linjärt parkstråk och kopplade flera små offentliga nav till blandade verksamheter. Resultatet blev en förbättrad fysisk miljö och starkare känsla av stolthet och tillhörighet, med mer liv längs de fotgängarorienterade stråken, även kvällstid.

THE RIGHT TO THE CITY

När Lefebvre introducerade konceptet "*The Right to the City*" (Le Droit à La Ville från 1968) var det en kritik mot hur stadens rum alltmer präglades av kapitalets logik, planerat för konsumtion, effektivitet och social kontroll snarare än för mänskliga behov och livskvalitet (Shields, 2001). I sin grundform handlar detta rättighetskoncept inte om juridiska rättigheter i snäv mening, utan om rätten att delta i stadens produktion, att forma dess rum, funktioner och betydelser utifrån vardagens erfarenheter och kollektiva behov (Lefebvre, 1936–1992/1996).

Lefebvre (1936–1992/1996) betonade att staden inte bara är en fysisk plats utan ett socialt verk, ett œuvre, som ständigt formas av människors relationer, praktiker och uttryck. En central aspekt i detta är rätten till olikhet, det vill säga att stadens mångfald ska tillåtas blomstra snarare än jämnas ut i funktionella zoner. Stadens offentliga rum ska vara platser för möten, lek, uttryck, protest och tillhörighet, inte enbart för rörelse, konsumtion eller reglerad användning.

Även om Lefebvres (1936–1992/1996) idéer har tolkats och använts på många olika sätt inom stadsplanering och stadsforskning ligger deras styrka i att de erbjuder ett normativt ramverk för att förstå staden som en arena för demokratiskt deltagande, vardagsliv och social rättvisa. I kontrast till många samtida planeringsmodeller pekar Lefebvre (1936–1992/1996) ut de immateriella och relationella kvaliteterna i stadsmiljön, sådant som inte alltid syns i ritningar eller policyprogram men som är avgörande för människors upplevelse av tillhörighet och makt.

2.6 TEORETISK SYNTES: MOT EN FÖRSTÅELSE AV SOCIALA KORRIDORER

I de föregående avsnitten har vi belyst korridorer som planeringsverktyg, social infrastruktur, rörelsens betydelse, platsens roll för tillhörighet och närliggande koncept. Vi har också lyft konceptutvecklingens roll för att samla och strukturera komplexa idéer. Tillsammans ger dessa delar en mångfacetterad bild av hur sociala samband kan förstås i staden. I detta avslutande avsnitt sammanför vi dessa perspektiv och identifierar de teoretiska byggstenar som ligger till grund för vår förståelse av sociala korridorer.

NYCKELKOMPONENTER I FÖRSTÅELSEN

För att förstå vad ett framtida koncept som "social korridor" skulle kunna innebära så behöver vi identifiera de teoretiska komponenter som återkommit genom kapitlet. Dessa är inte en färdig definition utan fungerar mer som byggstenar som samlar en förståelse av hur sociala funktioner kan organiseras i det urbana rummet. Nedan grupperar vi dessa i fyra tematiska kategorier.

Rumsliga förutsättningar

Begrepp som korridor, stråk, infrastruktur, mötesplatser, grönstruktur och mobilitet pekar mot vikten av sammanhängande samband i stadsrummet. Det sociala uppstår inte enbart i enskilda noder, utan i hur platser binds ihop så att människor kan röra sig, orientera sig och stanna längs vägen (Gehl, 2011). Klassisk stadsteori visar att läsbara vägar utgör en grund för hur staden förstås och brukas (Lynch, 1964). Samtidigt framhåller korridorlitteraturen att det är kontinuiteten som bär flöden och vardaglig närvaro över längre sekvenser (Forman, 2014; Priemus & Zonneveld, 2003). I praktiken innebär detta stråk där rörelse och vistelse samspelar, med tydliga korsningar och små noder som bär social närvaro mellan större målpunkter (Gehl, 2011).

Grön infrastruktur visar dessutom hur linjära nät kan koppla samman miljöer och förstärka både ekologiska och sociala kvaliteter när de utformas som länkar snarare än isolerade parker (Ahern, 1995; 2007). Tillsammans förskjuts fokus från enskilda platser till flöden av sammanlänkade rum, där orienterbarhet, tillgänglighet och kopplingar ger socialt liv en robust rumslig form.

Sociala kvaliteter

Teorier om social interaktion, tillgänglighet, vardagsliv, social infrastruktur och tillhörighet visar att det sociala växer fram genom upprepade möten i miljöer där människor kan stanna, bli sedda och känna igen sig (Gehl, 2011). Läsbar struktur och mänsklig skala gör att platser tas i anspråk, vilket bygger igenkänning över tid (Lynch, 1964). Samtidigt sker mycket av stadslivet i det småskaliga och informella (kanter, trappor, flyttbara stolar, tillfälliga aktiviteter) som öppnar för spontana mikrointeraktioner (Franck & Stevens, 2007; Whyte, 1980). När sådana miljöer hålls tillgängliga och omsorgsfullt förvaltade stärks social infrastruktur och vardaglig samhörighet, medan bristande omsorg riskerar att urholka användningen (Carmona, 2019; 2021; Klinenberg, 2018).

Hur vi beter oss tillsammans i offentliga rum växer fram ur samspelet mellan rummet och de observerade sociala koderna (Goffman, 1966; Low, 2017). Tillsammans pekar detta mot att sociala kvaliteter inte är en punktinsats i enskilda noder, utan något som byggs upp längs användbara, inkluderande sekvenser av rum där rörelse och vistelse samspelar (Latham & Layton, 2019).

Relationell utgångspunkt

Relationell rumslighet, Right to the City och kritiken mot exkluderande planering ger en ram där staden förstås som något som ständigt formas i bruk, intressekonflikter och förhandlingar. De påminner om att planering aldrig är neutral, den avgör vilka praktiker och människor som ges plats, var närvaro möjliggörs och hur offentlighet förvaltas över tid (Carmona 2019; 2021; Lefebvre 1936–1992/1996; Massey 1994; Németh & Schmidt 2011). Därför måste frågor om rättvisa, tillgång och erkännande prövas både i de stora strategierna och i de små vardagsbesluten om reglering, möblering och skötsel av platser.

Konceptualisering

Avsnittet om konceptutveckling och de olika närliggande planeringsidéerna visar att planeringsbegrepp inte bara beskriver staden, de styr arbete och prioriteringar. Ett välformat koncept fungerar som ett tankeverktyg som samlar komplexa insikter, skapar ett gemensamt språk mellan aktörer och översätter ambitioner till riktning och handling (Branch & Rocchi, 2015; Healey, 1997; Murphy, 2004).

Erfarenheter från Barcelona visar hur ett koncept som Superblocks kan operationaliseras till konkreta rumsliga ingrepp som omfördelar gaturum och förändrar vardagsmönster, medan Social Urbanism i Medellín visar hur fysisk länkning kan kopplas till sociala program på plats (Mueller et al., 2020; Rivera Vinueza, 2023; Rueda, 2018; Vilar och Cartes, 2016). Samtidigt påminner kapitlet om att korridortänkandet i sig bär en planeringslogik där sammanhängande länkar blir bärande för hur värden och relationer kan organiseras i staden (Priemus & Zonneveld, 2003).

VÅR KONCEPTUELLA FÖRSTÅELSE

Den teoretiska genomgången visar att det saknas ett etablerat sätt att förstå och planera för sociala samband som en sammanhängande struktur i staden. Begrepp som social infrastruktur, offentliga rum och relationell rumslighet är väl dokumenterade i litteraturen men de behandlas i regel som separata fenomen snarare än som delar av ett större nätverk. Samtidigt framhåller både forskning och praktiska erfarenheter att social hållbarhet är mer än att bara skapa inkluderande och tillgängliga platser. Det handlar om att stärka kopplingarna mellan dem.

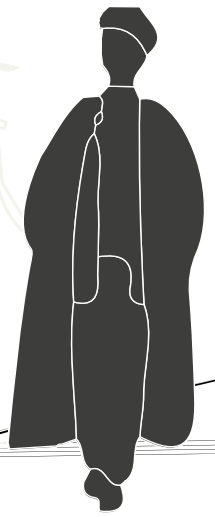
Det är mot denna bakgrund som idén om sociala korridorer tar form. Vi utgår inte från ett etablerat begrepp utan ställer frågan: går det att utveckla ett planeringsverktyg som tar sin utgångspunkt i den sociala väv som redan existerar och ger den en rumslig struktur, jämförbar med den som grön infrastruktur eller kommersiella stråk redan representerar? Vår hypotes är att ett sådant ramverk kan synliggöra mönster som annars riskerar att förbli osynliga, och därigenom öppna för nya sätt att planera för social sammanhållning, trygghet och tillgänglighet i ett bredare sammanhang.

I de följande kapitlen prövar vi hur detta kan ta sig uttryck i praktiken. Med inspiration från etablerade korridorkoncept, vardagslivets arkitektur och våra egna fältstudier formulerar vi ett förslag till ett konceptuellt ramverk för sociala korridorer. Ambitionen är att detta ramverk ska bidra till att synliggöra stadens sociala samband och öppna nya möjligheter för planering och utveckling.

Kapitel tre

METOD

3.



3. METOD

Våra forskningsfrågor kretsar dels kring hur konceptet sociala korridorer kan definieras och förstås, dels kring vilka fysiska och sociala förutsättningar som krävs för att sådana korridorer ska kunna bidra till starkare urbana samband och stärka social hållbarhet. För att kunna närma oss dessa frågor har vi valt en kvalitativ och begreppsutvecklande metod där teori, platsobservationer och platsanalys samverkar. Metoden är inte bara till för att bekräfta en idé, utan för att pröva hur teori och praktik kan mötas i en konceptuell modell som både kan analyseras och utvecklas vidare. Vi har därför rört oss mellan skrivbordet och gatan, mellan analys och intuition, och låtit varje steg i processen påverka nästa. På så vis har vi försökt skapa en metod som inte bara undersöker det som redan finns, utan också öppnar upp för att se något nytt.

Kapitlet beskriver hur vi lagt upp vårt arbete och varför: hur vi valt metoder, platser och tillvägagångssätt, och hur vi försökt förhålla oss både systematiskt och reflekterande till vårt material. Beskrivningen av vår metod följer inte ett strikt kronologiskt händelseförlopp, utan speglar snarare den iterativa karaktären i vår process, där flera delar har bearbetats parallellt och återkommande under uppsatsens gång.

3.1 FORSKNINGSSTRATEGI OCH ANSATS

Den här studien utgår från en kvalitativ och begreppsutvecklande forskningsstrategi med en explorativ ansats (Branch & Rocchi, 2015; Denscombe, 2018; Yin, 2018). Enligt Denscombe (2018) är användandet av en explorativ ansats särskilt relevant när forskningsområdet är nytt eller delvis outforskat, eftersom den öppnar för att pröva olika perspektiv och upptäcka mönster som inte är tydligt definierade på förhand. Vi utgår inte från en färdig teori utan utvecklar och definierar ett nytt koncept, sociala korridorer, som hittills saknar en tydlig definition inom stadsplanering.

Arbetet bygger på en iterativ process där teori och praktik påverkat varandra (Denscombe, 2018). Vi inledde med att genomföra en litteraturstudie för att förstå existerande forskning kring korridorer och social infrastruktur. Därefter lät vi våra intryck från platsobservationer och analys av stadsmiljöer successivt justera och utveckla våra konceptidéer. På detta sätt har konceptet sociala korridorer växt fram stegvis, där förståelsen för platsens kvaliteter och teorins resonemang utvecklades parallellt och i samspel.

Vi är medvetna om att vår bakgrund inom hållbar stadsutveckling och landskapsarkitektur påverkar vår förståelse och tolkning av de platser och begrepp vi analyserar. Därför har vi haft ett reflekterande förhållningssätt (Alvesson & Sköldberg, 2018) där vi kontinuerligt granskat våra egna antaganden och försökt se resultaten ur flera perspektiv. Vårt mål har inte varit att uppnå fullständig objektivitet, något som sällan är möjligt i kvalitativ forskning, utan att bidra med nya insikter och möjliga verktyg för att stärka stadens sociala strukturer.

3.2 METODVAL OCH FORSKNINGSDESIGN

Studien har en kvalitativ metod som grund men kompletteras med vissa enkla kvantitativa inslag i platsobservationerna. Genom att räkna fysiska element som sittplatser, belysning och uteserveringar längs de studerade gatorna kunde vi förstärka våra kvalitativa intryck med konkreta observationer. Syftet var inte att skapa statistiska analyser, utan att förstärka den kvalitativa beskrivningen med mätbara observationer. Det gör analysen mer konkret, jämförbar och illustrativ (Denscombe, 2018).

Forskningsdesignen kan beskrivas som en växling mellan teori och fältarbete. En inledande litteraturstudie byggde upp vårt teoretiska ramverk och lade grunden för de första idéerna om sociala korridorer. Dessa idéer prövades i verkligheten genom platsobservationer och rumslig analys i två städer, Stockholm och Köpenhamn, där vi undersökte social infrastruktur och urbana samband.



Bild 1. Ett färghjul är en cirkulär modell som visar relationer mellan färger för att förstå kontraster, harmonier och färgkombinationer.

Observationerna gav nya insikter som fördes tillbaka in i konceptutvecklingen och justerade dess inriktning. Slutligen genomfördes en tematisk analys av våra fältanteckningar för att identifiera återkommande mönster (Braun & Clarke, 2021). På detta sätt växte konceptet successivt fram genom ett samspel mellan teori och praktik, med målet att skapa ett tydligt och användbart ramverk för att förstå och stärka sociala samband i stadens rumsliga struktur.

3.3 FÄRGHJULET: ETT VERKTYG FÖR ATT ANALYSERA PLATSERS FUNKTIONER

Under arbetet med att utveckla konceptet identifierade vi behovet av ett verktyg som kunde synliggöra helheten av stadens dimensioner, ett sätt att förstå hur sociala, ekologiska och ekonomiska funktioner samspelar snarare än framträder var för sig. Inspirerade av Lefebvre (1974/1991) och Massey (1994) ville vi närma oss platser relationellt, med fokus på hur olika kvaliteter och erfarenheter samverkar, snarare än att se dem var för sig.

Ur denna ambition föddes färghjulet. Det är ett konceptuellt och visuellt verktyg som översätter sociala, ekologiska och ekonomiska kvaliteter till färger och därigenom gör platsens karaktär mer greppbar. Tidigare försök att visualisera urbana komplexiteter genom kartläggning och grafiska uttryck (Corner 1999; Lynch 1964; Tufte 1990, 2020) har visat hur visuella representationer kan stödja analys och reflektion, något vi här tagit vidare i en egen form. Verktyget är närmare beskrivet i Bilaga C (C.7), där både ursprung, färgval och metodologisk användning redovisas. Bild 1 visar hur ett färghjulsdiagram kan se ut.

Vårt färghjul bygger på idén att stadens funktionella kvaliteter och aspekter kan förstås som färger, där varje dimension tilldelas en nyans med en tydlig symbolik:

Orange för det sociala, förknippat med värme och närvaro, som representerar tillhörighet, vardagsliv, social infrastruktur, mötesplatser, offentliga miljöer, torg och sittplatser.

Grönt för det ekologiska och resilienta system, som grönska, ekosystemtjänster, parker, planteringar, vatteninslag, gröna väggar, odlingar och regnbäddar.

Lila representerar det ekonomiska, som handel, service, arbetsflöden, kontor, restauranger, uteserveringar och kommersiella entréer.

Att skapa balans mellan sociala, ekologiska och ekonomiska funktioner i stadsmiljön är en central men ofta svårfångad ambition (Campbell, 1996; Dempsey et al., 2011; UN-Habitat, 2016, 2024). Många platser är utformade med ett tydligt syfte eller domineras av en viss typ av användning vilket riskerar att göra dem ensidiga och exkluderande (Carmona, 2019; Gehl, 2011; Jacobs, 1961). En kommersiell gata kan vara levande men sakna icke-kommersiella vistelseytor. Ett grönområde kan vara ekologiskt värdefullt men sakna sociala funktioner. På samma sätt kan gångvägar och torg rent fysiskt förbinda delar av staden men ändå utformas på ett sätt som begränsar deras potential att bära flera kvaliteter samtidigt.

I praktiken rymmer dock de flesta platser flera dimensioner, ibland i konflikt och ibland i samspel (UN-Habitat, 2016). Genom färgmetaforer kan sociala, ekologiska och ekonomiska kvaliteter visualiseras och blandas för att reflektera den specifika sammansättningen (Corner, 1999; 2020; Gehl & Svarre, 2013). En plats där social närvaro dominerar får en orange ton, medan ekologiska inslag framträder i grönt och kommersiell aktivitet i lila. Färgerna kan därefter blandas för att representera de nyanser som uppstår när flera kvaliteter samverkar eller konkurrerar med varandra på samma plats.

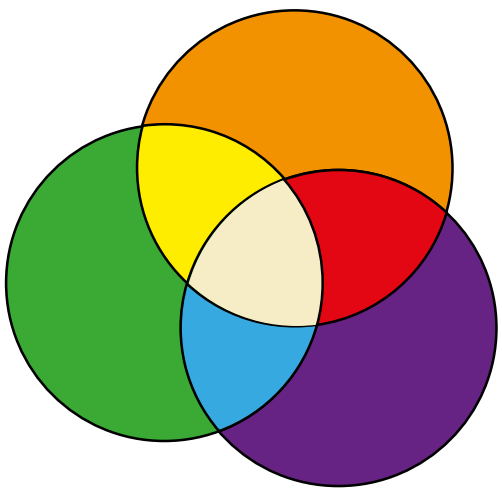


Bild 2. Overlappande funktioner.

Exempelvis (se Bild 2 och 4) kan en plats med starka sociala funktioner och riklig grönska, men utan kommersiella inslag, beskrivas som gul, en blandning av orange och grönt. En plats som kombinerar stark kommersiell aktivitet med en social närvaro, men saknar ekologiska kvaliteter, får en röd nyans. Om en plats nästan uteslutande präglas av en enda dimension får den en ren och tydlig färgton. Om flera kvaliteter finns samtidigt blandas färgerna i förhållande till hur starkt de märks (se Bild 3 och 5). Ett svagt inslag ger bara en lätt ton, medan en tydlig kvalitet färgar helheten mer kraftigt. När sociala, ekologiska och ekonomiska funktioner är relativt jämnt fördelade uppstår en ljus, beige nyans. Det visar en plats där inget dominerar helt, där flera uttryck väger lika. I praktiken lutar dock de flesta platser åt någon riktning, och det är detta färghjulet gör synligt.

Poängen med färghjulet är inte att exakt mäta en plats, utan att skapa ett språk för att tolka och diskutera komplexa relationer. Verktyget har fungerat som en kvalitativ sammanfattning av platsens utstrålning och ett stöd i våra reflektioner under fältarbetet och i konceptualiseringens olika steg. Vid observationerna noterade vi först platsens funktioner och användningssätt, och därefter diskuterade vi vilken färg som bäst fångade delar och helheten i dess sammansättning.

Färghjulet användes i vår undersökning på flera sätt, som kartläggningsverktyg, reflektions- och analysstöd och kommunikativt verktyg. Det knyter an till tidigare arbeten med urban visualisering (Corner, 1999; Lynch, 1964; Tufte, 1990; 2020) och observationer av vardagsliv (Gehl & Svarre, 2013; Whyte, 1980). Nedan beskriver vi hur vi tillämpade verktyget och vilken funktion det fick i vårt arbete.

Som kartläggningsverktyg hjälpte färghjulet oss att identifiera noder och glapp i stadsväven. Genom att färgmarkera torg, parker, handelsplatser, kollektivtrafik och gator samt deras funktioner kunde vi analysera samspelet mellan olika dimensioner och urskilja kopplingar och brister i stadens funktionella väv (Corner, 1999; Lynch, 1964). Denna kartläggning låg till grund för vårt urval av fallstudieområde (se avsnitt 3.4).

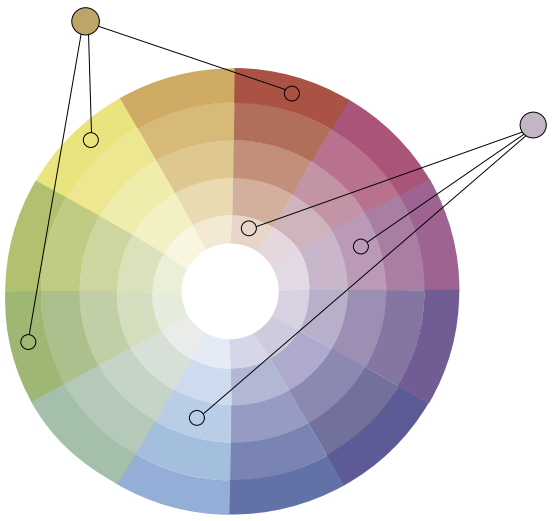


Bild 3. Blandning av färger.

Som reflektions- och analysstöd fungerade färghjulet



Bild 4. Illustaration på färgerna från färghjulet applicerade från bild 2.



Bild 5. Illustaration på färgerna från färghjulet applicerade från bild 3.

under platsobservationerna som en referensram för att uppmärksamma hur olika kvaliteter manifesterade sig. Genom att diskutera vilken färg som bäst beskrev en plats eller funktion kunde vi strukturera fältprotokoll och tolka platsens sammansättning, i linje med Gehl och Svarre (2013). I denna del av arbetet fann vi stöd i Denscombe (2018) som betonar vikten av att utveckla egna analytiska verktyg och i Flyvbjerg (2006) som visar hur begrepp formas i nära dialog med empiri. Detta gav oss ett sätt att omvandla iakttagelser till en analytisk förståelse, vilket vi sedan använde i Kapitel 4 för att tolka exempelvis Norrlandsgatan.

Som kommunikativt verktyg gav färghjulet oss ett språk för att prata om komplexa samband. Att beskriva en plats som "gulgrön" eller "rödorange" gjorde det enklare att uttrycka hur olika dimensioner samverkade eller stod i obalans, det är i linje med Lynchs (1964) och Tuftes (2020) resonemang om visuella representationers roll för förståelsen av stadens struktur. Färghjulet blev därmed inte bara en intern metod utan också ett sätt att förmedla våra analyser till andra, se bilder i Kapitel 4.

Färghjulet stärkte både våra observationer och vår konceptutveckling. Det fungerade som ett analytiskt verktyg i Flyvbjergs (2006) mening och bidrog till att skapa en samlad bild av platsers uttryck och potential.

3.4 FALLSTUDIEURVAL OCH KONTEXT

Vi valde Stockholm som fallstudieort för att undersöka hur konceptet sociala korridorer kan tillämpas i en urban kontext. Enligt Yin (2018) kan en enskild fallstudie vara särskilt värdefull för att utforska nya eller komplexa fenomen, och Flyvbjerg (2006) betonar att informationsrika fall ofta ger de mest fruktbara insikterna i begreppsutvecklande forskning. Stockholm valdes dels för sin roll som huvudstad med komplex stadsstruktur, dels för att vi genom tidigare erfarenheter hade en förförståelse för platsen. Genom att fokusera på en stadsdel kunde vi fördjupa analysen och samtidigt utveckla vårt koncept.

Syftet med fallstudien var inte att testa eller gestalta konceptet i detalj, utan att analysera dess tillämpbarhet och illustrera potentialen i en konkret miljö. Detta ligger i linje med Denscombe (2018) som framhåller att fallstudier kan utveckla förståelse snarare än bevisa generella samband. Vårt mål var att undersöka vilka rumsliga och sociala kvaliteter som krävs för att en gata ska kunna fungera som en social korridor, och samtidigt identifiera hinder och möjligheter i den befintliga stadsväven.

Urvalet skedde stegvis. Vi avgränsade först området till Norrmalm, Vasastaden och Östermalm eftersom dessa stadsdelar präglas av en hög koncentration av handel, grönska, mötesplatser och kollektivtrafik. Därefter identifierade vi noder, som parker, torg, bostadsområden, kollektivtrafikknutpunkter och handelsplatser, med stöd av kommunala dokument (Stockholms stad, u.å.; 2015; 2018a; 2018b; 2018c; 2023; 2024a; 2024b; 2026d) och digitala kartverktyg (Google Maps, u.å.; Lantmäteriet, u.å.; Stockholms stad, u.å.; 2026a). Informationen kombinerades i enlighet med principer för triangulering i kvalitativ forskning (Bryman, 2018; Creswell & Poth, 2018). För att strukturera underlaget visuellt användes färghjulet, inspirerat av Lynchs (1964) visuella metoder inom stadsanalys och Gehls (2011) observationer av urbana kvaliteter. Noder markerades som cirklar i grönt, lila eller orange beroende på dominerande funktion, och i storlek efter hur centrala de var i stadsväven, från mindre, perifera platser till större, välbesökta noder. Identifierade korridorer markerades med linjära symboler i respektive färger.

När dessa element sammanfördes i en karta (Figur 1) blev det möjligt att analysera både täthet, överlappningar och, viktigast för oss, glappen mellan de olika dimensionerna. Vi identifierade sträckor där en social koppling saknades men hade en potential att binda samman noderna. Vi lade särskild vikt vid sträckor där ekologiska och ekonomiska funktioner var starka men där den sociala dimensionen var svag eller frånvarande. För att komplettera kartläggningen använde vi även Google Street View (Google Maps, u.å.) för att preliminärt bedöma platsernas gestaltning och kvaliteter innan det fysiska platsbesöket.



Figur 1. Karta över undersökt område i Stockholm med genomförd stadsanalys baserad på färghjulet. (SWEREF 99 TM © Lantmäteriet).

Utifrån kartläggningen identifierade vi flera gator som motsvarade våra kriterier, men vi behövde gallra bort dem med lägst potential. Tre stråk analyserades närmare med stöd i kommunala dokument (Stockholms stad, u.å; 2015; 2018a; 2018b; 2018c; 2023; 2024a; 2024b; 2026d) och digitala kartverktyg (Google Maps, u.å.).

Upplandsgatan (Odenplan–Centralstationen) domineras av bostäder och saknar tydliga noder i sin närhet, vilket gjorde det till ett intressant exempel på hur en social korridor kan skapas på en relativt funktionssvag sträcka. Mindre verksamheter och restauranger ger ett visst vardagsliv, men gatans karaktär som huvudled med genomgående biltrafik skapar en barriäreffekt. En ombyggnad här till gågata skulle sannolikt påverka trafikflöden negativt, vilket bidrog till att vi inte prioriterade Upplandsgatan.

Styrmansgatan (Karlaplan–Strandvägskajen) är en stillsammare gata där biltrafiken inte är dominerande, men närvarande. Närheten till kollektivtrafik, bottenplansverksamheter på tvärgator och anslutning till gröna korridorer gjorde gatan till ett intressant alternativ. Samtidigt bedömde vi att stråkets lägre komplexitet och låga fottrafik gav mindre potential för att illustrera konceptet i jämförelse med nästa alternativ.

Norrlandsgatan (Kungsträdgården–Humlegården) präglas av kommersiell intensitet, högt tempo och varierande flöden. Här saknas ytor för icke-kommersiell vistelse, vilket skapar en lucka i stadsväven. Vi såg samtidigt en möjlighet att tillföra social hållbarhet genom att erbjuda en pausplats i en annars funktionsmässigt övermättad del av staden. På dagtid domineras gatan av kontorsarbetare, konsumenter och besökare, medan kvällstid präglas gatan av nöjeslivets flöden. Detta gör att platsen har potential att fungera som mötespunkt för en mångfald av användare med olika syften, behov och rörelsemönster under dygnets alla timmar.

Ett ytterligare motiv till valet av Norrlandsgatan var Stockholms stads (2026c) beslut att gatan skulle omfattas av miljözon klass 3 från december 2024, vilket enligt Bruyneel et al. (2025) kan förbättra luftkvaliteten, minska buller och skapa hållbarare mobilitet. När beslutet upphävdes av Länsstyrelsen i Stockholm (2025) blev det tydligt hur snabbt politiska och juridiska processer kan förändra förutsättningarna för hållbarhetsåtgärder. Det visar också att just Norrlandsgatan är en plats där frågor om framtida användning och prioriteringar är särskilt aktuella. Det lade platsen i en komplex och informationsrik kontext i linje med kvalitativ forskningsstrategi (Flyvbjerg, 2006; Yin, 2018).

Sammantaget gjorde dessa faktorer att vi prioriterade Norrlandsgatan före de andra alternativen. Medan Upplandsgatan och Styrmansgatan båda hade potential för förbättring, bedömde vi att Norrlandsgatan erbjöd en mer komplex och utmanande kontext där social infrastruktur skulle kunna få särskilt stor betydelse, både som ett nytt inslag i ett intensivt område och som en illustration av hur sociala korridorer kan kopplas till större hållbarhetsomställningar i stadens centrala delar.

3.5 GENOMFÖRANDE AV PLATSOBSERVATION

För att analysera Norrlandsgatan genomförde vi två icke-deltagande platsobservationer. Syftet var att pröva våra antaganden från kartläggningen, undersöka stråkets befintliga egenskaper med hjälp av färghjulet och identifiera dess potential att utvecklas till en social korridor. Observationerna utformades efter riktlinjer hos Bryman (2018) och Creswell och Poth (2018), som framhåller att systematiska observationer behöver klara syften, öppna rutiner och en noggrann analys i efterhand.

Observationerna hade en semistrukturerad karaktär (Bryman, 2018; Creswell & Poth, 2018), där vi följde förutbestämda teman men också var öppna för oväntade iakttagelser. Indikatorerna hämtades från vårt teoretiska ramverk och färghjulet, och kompletterades med trygghet, tillgänglighet, rytm och flöden, eftersom dessa är centrala för social hållbarhet och urbana samband (Carmona, 2021; Jacobs, 1961). Detta arbetssätt följer Denscombe (2018), som betonar vikten av att använda kategorier och checklistor för att fånga både fysiska och upplevda aspekter i studier av stadsrum.

Datainsamlingen skedde genom löpande fältnoteringar, ett strukturerat fältprotokoll (Bilaga B) och fotografier. Vi rörde oss längs hela sträckan och gjorde korta avstickare på tvärgator när miljöinslag bedömdes relevanta för stråkets användning. Observationerna genomfördes två gånger under dagtid, 2–3 timmar per tillfälle, 13 augusti och 5 september 2025. Metodiken inspirerades av Gehl och Svarre (2013) och Whyte (1980), som båda visar hur systematiska observationer i ögonhöjd kan synliggöra hur människor faktiskt rör sig, slår sig ned och interagerar i det offentliga rummet över tid.

Indikatorer som särskilt uppmärksammades under observationen var:

Sociala aspekter bestod av förekomsten av vistelseytor, tillgång till sittplatser, närvaro av olika användargrupper, interaktioner i rörelse och vid stillastående eller sittande, samtalsmöjligheter och spontana möten.

Ekonomiska aspekter omfattade typ och täthet av kommersiella verksamheter, konsumtionsstyrd vistelse, skyltfönster, tillgång till service och prisklassernas inverkan på upplevd tillgänglighet.

Ekologiska aspekter rörde andel grönska, skuggning, mikroklimat, naturinslag, upplevd luftkvalitet och buller samt sensoriska kvaliteter.

Trygghet och tillgänglighet omfattade siktlinjer, belysning, barriäreffekter, rörelsemönster och orienterbarhet samt platsens rytm under observationstillfället.

Potential avsåg ytor där social funktion saknades men kunde tillföras samt lågintensiva och oprogrammerade platser som kan utvecklas till sammanlänkande delar av en korridor.

Platsobservationerna fungerade väl som kvalitativ datainsamling för att förankra vår konceptidé i en konkret miljö. Genom att kombinera protokollförda iakttagelser med fotografier kunde vi relatera upplevelser i fält till vår tidigare kartläggning och litteratur. Efteråt strukturerades materialet tematiskt och jämfördes med den ursprungliga kartan för att identifiera överensstämmelser, avvikelser och nya insikter. Arbetet resulterade dessutom i en ny kartläggning på lokal nivå, där observationerna markerades direkt på fotografier med färghjulet som bas. När vi bearbetade observationerna visuellt blev det lättare att se hur olika delar av stråket samspelar och tillsammans formar helheten.

Vi är medvetna om våra begränsningar i tidsfönster och årstid, vilket innebar att exempelvis kvällsanvändning och vinterförhållanden inte omfattades, men försökte delvis kompensera detta genom att besöka platsen vid två separata tillfällen.

3.6 INSPIRATIONSBESÖK: DEN GRØNNE STI I KÖPENHAMN

Som komplement till vår fallstudie genomförde vi ett inspirationsbesök i Köpenhamn där vi promenerade längs delar av Den Grønne Sti (NaTur i Byen, u.å; VisitCopenhagen, u.å) vilket är ett grönt cykel- och promenadstråk som löper genom flera stadsdelar. Syftet var inte att genomföra en formell fallstudie utan vi ville få konkreta intryck av hur urbana stråk kan utformas för att kombinera rörelse, vistelse och sociala värden. Våra observationer togs senare med i den tematiska analysen.

Den Grønne Sti valdes som inspirationsplats eftersom det är ett av få nordiska exempel på ett större urbant stråk som integrerar ekologiska, rekreativa och sociala funktioner i en sammanhängande struktur (Mossin et al., 2025). Frederiksberg Kommune (u.å.) beskriver stigen som cyklisternas och fotgängarnas gröna trafikådra, ett bilfritt alternativ som förbinder stadsdelar och noder.

Metodmässigt använde vi samma fältprotokoll (Bilaga B) som i Stockholm, men mer som stöd för att fånga nyanser än för en systematisk platsanalys. Fokus låg på sådant som sällan fångas i checklistor som atmosfär, rytm, kroppsliga upplevelser och hur olika användargrupper aktiverar platsen. Observationerna dokumenterades genom anteckningar och fotografier, i linje med etablerad fältobservation av urbana rum (Gehl & Svarre, 2013; Whyte, 1980).

Besöket fungerade som en referenspunkt i vårt konceptarbete. I Flyvbjergs (2006) mening betraktade vi det som ett informationsrikt exempel, snarare än en jämförbar fallstudie. Jämförelsen med Norrlandsgatan gav oss inspiration till vad en social korridor kan vara, och inte vara. Samtidigt såg vi Den Grønne Sti främst som ett grönt mobilitetsstråk, vilket gjorde det relevant att reflektera över vilka kompletterande funktioner som kan stärka stråkets sociala roll. Frågan om multifunktionalitet i offentliga rum (Carmona, 2021; Gehl, 2011) blev därför något vi bar med oss in i konceptutvecklingen.

3.7 OBSERVATIONSMETOD OCH DATAINSAMLING

Fältobservationerna i Stockholm var en central del av vårt arbete med att förstå vad sociala korridorer kan vara i praktiken. Genom att själva vistas i den urbana miljön, promenera längs gatorna och observera livet som utspelade sig där ville vi fånga kvaliteter som inte framgår av dokument eller kartor (Bryman, 2018; Creswell & Poth, 2018). Observationerna blev inte bara ett sätt att samla in data, det blev ett sätt att låta platsen påverka hur vi tänkte kring konceptet.

Vi rörde oss genom områdena på ett semistrukturerat sätt (Creswell & Poth, 2018), med en förutbestämd sträcka som vi bedömde som en möjlig social korridor men med beredskap för att justera våra intryck på plats. Vissa observationer bekräftade våra antaganden, medan andra ledde till omprövningar. Under promenaderna förde vi anteckningar, tog fotografier och diskuterade kontinuerligt våra intryck (Gehl, 2011; Whyte, 1980). Vi försökte uppmärksamma både det uppenbara och det subtila. Antalet sittplatser, gatans skala, människors rörelser och pauser, men också det som saknades, tydliga mötesplatser, orienterbarhet och element som kunde fånga blicken. Belysning, vegetation, siktlinjer och närhet till vardagliga funktioner som caféer, kollektivtrafik och arbetsplatser blev naturliga delar av vår observation.

Observationerna präglades av en balans mellan struktur och öppenhet. Vi följde en lös mall men lät oss också styras av oväntade situationer: en sidogata som kändes avskild, ett övergångsställe som blev en spontan mötesplats, eller en yta som verkade bortglömd men ändå användes. På så sätt blev platsen både studieobjekt och medskapare i vår konceptutveckling (Schön, 1983).

Observationerna pågick under dagtid och lade grunden för vår fortsatta analys. Våra samtal och intryck från platsen omvandlades till analytiska spår som vi kunde återvända till när vi utvecklade konceptet. Det vi såg, hörde och kände i stadens vardagliga rytm bidrog till vår förståelse av konceptet. Inte som en färdig modell, utan som en möjlighet formad i mötet mellan plats och idé.

3.8 RUMSLIG OCH TEMATISK ANALYS

För att fördjupa förståelsen för platsens sociala och fysiska förutsättningar analyserade vi vårt empiriska material utifrån två kompletterande perspektiv: en rumslig och en tematisk analys. Syftet var att identifiera faktorer som påverkar möjligheten att utveckla sociala korridorer, både utifrån fysiska egenskaper och återkommande mönster i våra observationer.

Den rumsliga analysen fokuserade på de synliga och materiella egenskaperna i miljön (Gehl & Svarre, 2013). Vi granskade utformning och materialitet (sittplatser, skala, fasader, grönska), visuella kvaliteter (ljus, siktlinjer, variation) samt upplevda aspekter som trygghet och orienterbarhet. Vi undersökte också hur gatan kopplade samman olika funktioner, som bostäder, parker, service och kollektivtrafik, samt om det fanns barriärer eller flöden som påverkade den sociala kopplingen. Denna typ av platsanalys är vanlig i småskaliga kvalitativa studier där förståelsen av sociala samband prioriteras framför exakta mått (Carmona, 2021; David & Sutton, 2011; Denscombe, 2018).

Den tematiska analysen byggde på våra fältanteckningar, fotografier och gemensamma reflektioner (Bryman, 2018). Till skillnad från den rumsliga analysen riktades här fokus mot underliggande mönster, idéer och sociala kvaliteter som inte alltid syns direkt i rummet. Vi identifierade teman som växte fram ur materialet, som "mellanrum utan mening", "rörelse utan riktning" och "spår av social närvaro". Dessa teman fungerade som analytiska ingångar för att tolka platsens karaktär och potential ur ett socialt perspektiv (Braun & Clarke, 2021).

Enligt Bryman (2018) och Braun och Clarke (2021) handlar tematisk analys om att systematiskt identifiera och organisera återkommande mönster i kvalitativ data för att lyfta fram det som är mest centralt i materialet. I vår studie har den tematiska analysen haft en nära koppling till konceptutvecklingen. Analysen av platserna besvarade inte bara våra frågor, den bidrog också till att forma hur vi definierar konceptet sociala korridorer.

Genom att kombinera det rumsliga och tematiska perspektiven kunde vi fånga både det som finns, som bänkar, byggnader och flöden, och det som saknas, som inbjudande mötesplatser, pauser och känslan av att vilja stanna kvar. På så sätt kunde vi utveckla en rikare förståelse för hur den sociala infrastrukturen i urbana miljöer kan förstärkas genom riktade insatser. Vår analys har följt rekommendationerna från Denscombe (2018) och David och Sutton (2011) som menar att man ska arbeta både systematiskt och öppet för oväntade insikter, och där vi kontinuerligt reflekterade över våra tolkningar och omprövade våra antaganden.

3.9 REFERENSKONCEPT SOM INSPIRERAT OSS

I utvecklingen av sociala korridorer har vi inspirerats av flera etablerade planeringskoncept som kombinerar sociala och rumsliga aspekter. De har fungerat både som utgångspunkter och kontraster och hjälpt oss att tydliggöra den särskilda roll vårt koncept kan spela.

Urvalet av referenskoncept gjordes utifrån en strävan att fånga olika skalor och angreppssätt där sociala dimensioner möter fysisk planering. Vi inkluderade både strategiska ramverk som 15-minutersstaden, situationsbundna tillvägagångssätt som Tactical Urbanism, riktade insatser som Urban Acupuncture och ett exempel från nutida stadsplanering. På så sätt fick vi en bredd av exempel som kunde belysa både möjligheter och begränsningar i vårt eget konceptarbete.

15-MINUTERSSTADEN (Moreno et al., 2021) är ett koncept som syftar till att alla grundläggande funktioner ska finnas inom 15 minuters gång- eller cykelavstånd från hemmet. Detta främjar hållbar mobilitet, lokal gemenskap och livskvalitet. Vi har inspirerats av strävan efter närhet, men där 15-minutersstaden koncentrerar funktioner till bostadsnära miljöer betonar sociala korridorer sambanden mellan noder på stadsnivå. Fokus ligger alltså mer på rörelsen mellan funktioner än på koncentrationen av dem.

TACTICAL URBANISM (Douglas, 2014; Lydon & Garcia, 2015) syftar till att testa stadsomvandlingar i mindre skala genom temporära åtgärder som popup-parker, målade övergångsställen eller provisoriska vistelseytor. Målet är att engagera medborgare och snabbt skapa synlig förändring. Det vi tagit med oss från Tactical Urbanism är vikten av upplevelse, känsla och möjlighet till tillfälliga aktiviteter längs korridoren. Däremot är vårt koncept mer inriktat på långsiktig rumslig förändring än tillfälliga åtgärder.

URBAN ACUPUNCTURE (Lerner, 2016) handlar om att små, precisa ingrepp i stadsmiljön kan ha en katalytisk effekt på ett större sammanhang. Istället för att förändra hela staden förespråkas punktvisa insatser som aktiverar social energi. Vi har inspirerats av idén att vissa platser eller länkar i staden är särskilt viktiga att arbeta med. Dock arbetar sociala korridorer med linjer och samband, och handlar om att stärka hela stråk snarare än enskilda punkter.

STADSMILJÖZON NYTORGET (Stockholms stad, 2026b) är ett lokalt planeringsinitiativ där gatorna kring Nytorget på Södermalm omvandlas till en stadsmiljözon. Syftet är att skapa en tryggare, mer attraktiv och hållbar stadsmiljö genom att ge företräde åt gående, cyklister och vistelseytor framför biltrafik. Zonen innebär bland annat minskad genomfartstrafik, uteserveringar, grönska och möblering som stärker områdets sociala kvaliteter. Vi ser stadsmiljözonen som en konkret illustration på hur städer redan arbetar med att skapa sammanhängande stråk som främjar rörelse, möten och social närvaro. Till skillnad från sociala korridorer är detta en lokal åtgärd i ett specifikt kvarter för att stärka det lokala snarare än ett övergripande ramverk för att knyta ihop stadens sociala väv.

3.10 UTFORMNINGEN AV KONCEPTET

Formuleringen av vårt eget konceptuella ramverk utgjorde kulmen på den metodiska processen efter litteraturstudier, kartläggningar och platsobservationer. Syftet var att ge form åt de idéer som vuxit fram under arbetet och pröva hur sociala korridorer kan förstås, definieras och användas som planeringskoncept.

Utformningen byggde på en iterativ metod mellan teori och empiri, där insikter från fältstudierna kontinuerligt omformade vårt språk och våra tankemodeller. På så sätt blev konceptet inte en abstrakt konstruktion vid skrivbordet utan en produkt av ett iterativt arbete i dialog mellan analys, reflektion och vardagliga erfarenheter av staden (Denscombe, 2018).

I detta avsnitt beskriver vi hur konceptet utvecklades från en första idé till ett ramverk, vilka metoder vi använde i processen, hur vi inspirerades av referenskoncept och platsbesök, och hur vi slutligen formulerade en definition som är rörlig snarare än statisk.

FRÅN IDÉ TILL RAMVERK

Idén om sociala korridorer växte fram i glappet mellan teori, praktik och egna erfarenheter av staden. Under våra utbildningar återkom ofta diskussioner om kopplingar i staden men vi saknade ett begrepp som beskrev sociala samband i det fysiska stadsrummet. I samtal med lärare, kurskamrater och genom våra egna erfarenheter började vi därför formulera tanken på en annan typ av korridor, en som förbinder människor och mötesplatser lika tydligt som den knyter samman funktioner, där stadens mellanrum inte bara är transportsträckor utan rum för socialt liv.

Det stod tidigt klart att begreppet sociala korridorer saknade en etablerad definition i stadsplaneringen. Detta öppnade för ett konceptutvecklande arbete där vårt mål var att konkretisera vad en social korridor är, gör och upplevs som (Bryman, 2018).

METOD FÖR KONCEPTUTVECKLING

Konceptutvecklingen byggde på en kombination av litteraturstudier, begreppsanalys, platsobservationer och reflekterande skrivande. Litteraturen gav oss insikter i relaterade begrepp som gröna korridorer, social infrastruktur och informella mötesplatser. Genom begreppsanalysen identifierade vi teman och delkomponenter som kunde bli byggstenar i vårt eget koncept, som rörelse, trygghet, tillgänglighet och social närvaro.

Vi arbetade parallellt med att strukturera vårt koncept i relation till platsobservationerna. Här använde vi en förenklad form av Mapping Social Infrastructure (London Metropolitan University, u.å.), där vi kartlade sociala, ekologiska och ekonomiska kvaliteter i stadsmiljön och analyserade hur olika funktioner och element bidrog till interaktion, närvaro och tillhörighet (David & Sutton, 2011). Detta fungerade som ett semistrukturerat verktyg för att formulera de kriterier vi menar att en social korridor bör uppfylla.

Vid sidan av detta arbetade vi iterativt med att skriva, omformulera och visualisera våra idéer, både i text och bild, för att pröva hur konceptet kunde förstås i olika skalor och sammanhang (Denscombe, 2018). Diskussionerna oss emellan var centrala, och genom ett reflexivt arbetssätt (Alvesson & Sköldberg, 2018) ifrågasatte vi kontinuerligt våra antaganden för att undvika att konceptet blev alltför smalt eller alltför generaliserande.

URVAL OCH TOLKNING

I vårt arbete valde vi att inspireras av andra korridorer och planeringskoncept, exempelvis gröna korridorer, kommersiella gator, Everyday Urbanism och 15-minutersstaden, men utan att låta dem styra vår egen utveckling. Målet var inte att översätta befintliga modeller, utan att pröva vilka strukturella och rumsliga egenskaper som bidrar till upplevelsen av samhörighet och närvaro i stadsmiljöer.

Inspirationsbesöket längs Den Grønne Sti i Köpenhamn fungerade här som en viktig referenspunkt. Genom att själva uppleva ett längre, sammanhängande stråk där rörelse och vistelse vävs samman fick vi en konkret känsla för hur fysiska kvaliteter kan stödja social närvaro, även om stråket i första hand är ett grönt mobilitetsprojekt.

Vi analyserade även konceptuella ramverk inom närliggande fält. Jacobs (1961) betonade vikten av blandade funktioner och kontinuerlig närvaro i det offentliga rummet, vilket inspirerade oss att se sociala korridorer som miljöer som måste bära vardagligt liv för att fungera. de Certeau (1984) visade hur människor själva skapar mening i staden genom sina vardagsrörelser, vilket påminde oss om att korridorer inte kan förstås enbart genom fysisk gestaltning utan också genom appropriering. Dempsey et al. (2011) identifierade social hållbarhet som frågor om tillhörighet, trygghet och delaktighet, dimensioner som vi menar bör förstärkas av sociala korridorer. Vi inspirerades också av Gehl (2011), som betonar vikten av tillgängliga vistelseytor och icke-kommersiella mötesplatser, och av Massey (1994), som förstår plats som en relationell process där flöden och möten skapar mening.

Tillsammans hjälpte dessa ramverk oss att pröva och precisera vår egen idé. Vissa inslag har vi tagit med direkt, andra har vi omformulerat eller valt bort. Det viktiga har varit att utforma ett koncept som är självständigt och tillämpbart i både teori och praktik.

EN RÖRLIG DEFINITION

Vi betraktar fortfarande vårt koncept som ett öppet ramverk, snarare än en färdig modell. Det är inte ett verktyg som ger definitiva svar, utan en utgångspunkt för att uppmärksamma och analysera sociala samband i stadens rumsliga väv. Syftet är att synliggöra de mellanrum som ofta förbises i planeringen och visa på deras potential, snarare än att formulera ett generellt recept som kan appliceras överallt.

Att definitionen är fast men tolkningsbar speglar både vårt arbetssätt och vårt forskningsfält. Genom en iterativ process mellan teori och empiri har konceptet successivt formats, och vi ser värde i att det fortsätter vara öppet för tolkning och utveckling i olika kontexter. På så sätt blir sociala korridorer inte en statisk modell, utan ett reflexivt verktyg som kan anpassas efter lokala förutsättningar och behov (Denscombe, 2018; Flyvbjerg, 2006).

En rörlig definition innebär också att vi som utvecklare lämnar utrymme för andra att bygga vidare på idén. Konceptutveckling är en pågående process där teorier och verktyg förfinas genom användning och prövning. Vi hoppas därför att vårt ramverk kan fungera som en inbjudan till planerare, forskare och praktiker att fortsätta utforska, anpassa och fördjupa konceptet i nya sammanhang.

Informationstavla längs Den Grønne Sti, Köpenhamn.

3.11 FORSKNINGSETISKA ÖVERVÄGANDEN

Eftersom vår studie inte involverade intervjuer, enkäter eller annan direktkontakt med deltagare var de etiska frågeställningarna begränsade. Samtidigt finns alltid etiska dimensioner i observationer av offentliga rum. Vi har därför förhållit oss till grundläggande principer om anonymitet, integritet, transparens och respekt för det offentliga rummet (Denscombe, 2018; Vetenskapsrådet, 2024).

Vid våra platsobservationer fokuserade vi på miljöns fysiska och sociala funktioner snarare än på enskilda individer. Människor kan förekomma i våra anteckningar och fotografier, men alltid som en del av helheten och aldrig som identifierbara subjekt. Inga personer har namngivits, kartlagts eller följts, och vi har anonymiserat bilder där individer kan urskiljas, i enlighet med god forskningssed (Bryman, 2018; Vetenskapsrådet, 2024).

Vi har också undvikit att göra värderande antaganden om människors beteende eller tillhörighet. I stället har vi fokuserat på att tolka rumsliga förutsättningar och sociala mönster på en övergripande nivå. Vi har även varit öppna med våra egna förförståelser och tolkningsramar, och strävat efter att beskriva vår metod och våra val så transparent som möjligt. Även om Denscombe (2018) och Bryman (2018) främst är tillämpliga på studier som involverar människor så har vi använt dem som en etisk kompass för att reflektera kring vårt arbetssätt och våra metodval. Som övergripande riktlinje har vi däremot förlitat oss på Vetenskapsrådet (2024). Vår reflexiva hållning med att synliggöra förförståelser och metodval har varit en central del i att säkra en respektfull och tillförlitlig forskningsprocess (Alvesson & Sköldberg, 2018). Vår förhoppning är att detta bidrar till en forskningsprocess som är både respektfull och tillförlitlig.

3.12 METODREFLEKTION

Att utveckla ett nytt koncept för sociala korridorer har inneburit att arbeta med en kvalitativ och explorativ ansats som gav stor frihet men också metodologiska utmaningar. Vårt fokus har varit att förstå hur sociala samband i staden kan förstärkas rumsligt, och vi har därför sökt platser som väckte frågor snarare än gav färdiga svar. Genom att använda ett explorativt urval snarare än ett representativt så kunde vi fördjupa oss i situationer och miljöer där potentialen för sociala korridorer framträdde tydligt. Det har gjort det möjligt för oss att följa vår nyfikenhet och justera tolkningar i takt med nya insikter, även om detta medför begränsningar i form av bristande generaliserbarhet. Som Flyvbjerg (2006) påpekar handlar fallstudier om att vara informationsrika snarare än representativa, vilket beskriver vår ansats väl.

Ett konkret exempel på vår iterativa process var utvecklingen av färghjulet. Inledningsvis såg vi sociala korridorer som sammanlänkande strukturer med social infrastruktur som primärt bärande element, men vi hade svårt att formulera och illustrera våra observationer. Färghjulet blev då ett verktyg för att analysera olika dimensioner parallellt, och även det utvecklades i flera steg under arbetets gång. På samma sätt valde vi att samla tre nivåer av sociala funktioner under ett gemensamt begrepp, social infrastruktur, för att underlätta kommunikationen och skapa en mer hanterlig modell. Detta grepp gjorde det lättare för oss, och förhoppningsvis för läsaren, att föreställa sig vad som kan passa på en viss plats.

Vi har också reflekterat över vår egen roll som observatörer. Genom att själva röra oss i stadsrummet och tolka sociala flöden fick vi en rik förståelse för platsens atmosfär och struktur, men vi är medvetna om att våra erfarenheter inom hållbar stadsutveckling och landskapsarkitektur påverkat vad vi sett och valt att betona. För att motverka detta har vi fört löpande samtal, granskat våra förförståelser och varit öppna för att ompröva våra hypoteser (Alvesson & Sköldberg, 2018; Bryman, 2018; Denscombe, 2018).

En ytterligare begränsning är att vi valde att genomföra en enda fallstudie snarare än flera. Detta var en medveten prioritering för att möjliggöra fördjupning utan att riskera att våra resurser i form av tid och textmängd blev äventyrade. Resultaten är därmed mer situationsspecifika, men vi ser detta som en rimlig avvägning i en explorativ studie (David & Sutton, 2011).

Slutligen vill vi betona att vårt syfte inte varit att leverera en slutgiltig modell, utan att öppna upp för nya perspektiv på hur sociala samband kan förstås och främjas i staden. Den metodologiska flexibilitet vi haft, och de reflektioner vi gjort längs vägen, har varit en central del i detta sökande. Vi ser därför metodens begränsningar inte som en svaghet, utan som en del av dess styrka, de gjorde det möjligt att tänka nytt och forma ett koncept i nära dialog med både teori och plats (Flyvbjerg, 2006).



Kapitel fyra

UTFORSKNINGAR AV STADENS SOCIALA VÄV

4.

4. UTFORSKNINGAR AV STADENS SOCIALA VÄV

För att förstå vad en social korridor kan vara i praktiken krävdes det mer än teoretiska resonemang. Vi behövde möta stadens sociala väv på plats, följa dess rytmer och uppleva hur rörelse, vistelse och mellanrum faktiskt gestaltas i vardagen. Våra observationer i Stockholm och Köpenhamn blev därför en del av själva konceptutvecklingen. Genom att vistas i städernas rum kunde vi urskilja skillnader mellan flöden och platser, samt på tomrum som kunde aktiveras och kvaliteter som redan bar på potential.

I detta kapitel redogör vi för våra platsobservationer och fördjupar oss i de reflektioner som växte fram längs vägen. Reflektionerna utgår från platsens uttryck, och hur de kunde jämföras med tanken om sociala korridorer, snarare än att peka på lösningar eller förändringar. Tillsammans gav observationerna inte bara en förståelse för de studerade platserna, utan också ett rikare underlag för att utveckla idén om sociala korridorer som en ny typ av sammanlänkande stadsstruktur.

STOCKHOLM

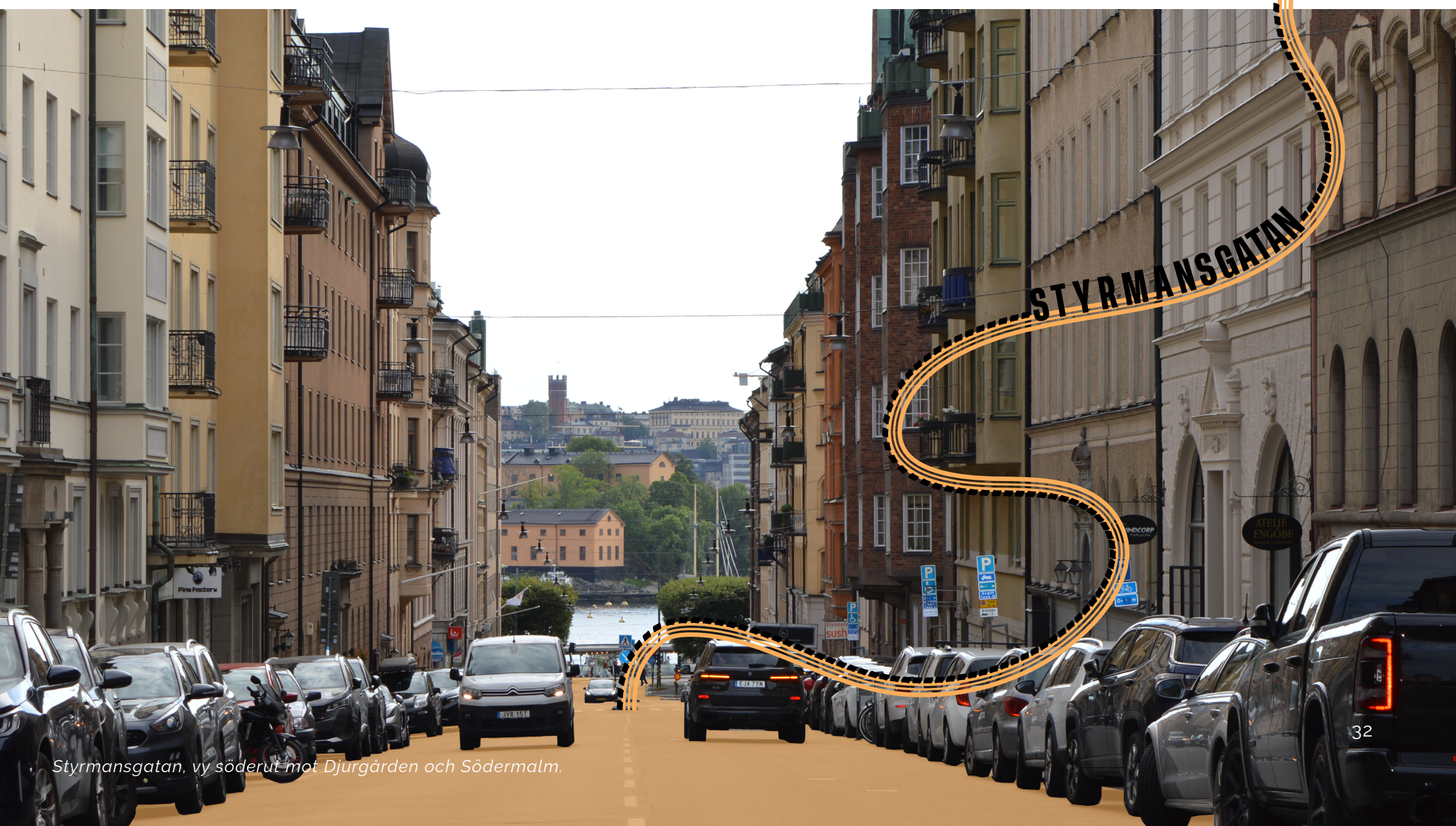
4.1 VÅR RÖRELSE GENOM STADEN

Att skapa ett nytt koncept kräver att konceptet möter verkligheten. Att det prövas mot faktiska platser, rörelsemönster och atmosfärer. Våra fältstudier utgjorde ett viktigt led i det iterativa arbetet där konceptet sociala korridorer successivt vuxit fram.

En varm och solig onsdag den 13 augusti 2025 genomförde vi vårt första fältbesök i Stockholm. Vi började vid Upplandsgatan där vi gick söderut från Odenplan. Gatan präglades starkt av verksamheter vilket gjorde att det kändes svårt att föreställa gatan som en primärt social korridor. Den rymde rörelse men få situationer för vistelse även om parken Tegnérlunden gav en öppen och grön känsla.

Vi tog sedan tunnelbanan till Karlaplan där vi gick söderut på Styrmansgatan vid östra Östermalm. Gatan gav en annan känsla än tidigare, det var mer av en bostadsgata med lugnare tempo, dock utan en tydlig koppling mellan två sociala platser. Potentialen för sammanlänkning framstod som begränsad även om Karlaplan med Fältöversten och tunnelbanan fanns på ena sidan och Strandvägen med dess utsikt och hamnverksamheter fanns på andra sidan. Det hade, ur ett större perspektiv, snarare kunna ses som en social genväg om man rör sig längre sträckor, t.ex. om man gick från Karlaplan till Dramaten eller Djurgården, och valde att gå längs Styrmansgatan på vägen dit, men det fanns inte en tillräckligt stark nod i Strandgatan i sig. Vi ansåg inte heller att det fanns en stor nytta av en social korridor här då det inte rörde sig särskilt många människor längs denna sträcka under vårt besök.

Därför bestämde vi oss för att fokusera på Norrlandsgatan, precis öster om NK- och PK-husen och norr om Kungsträdgården. Observationerna



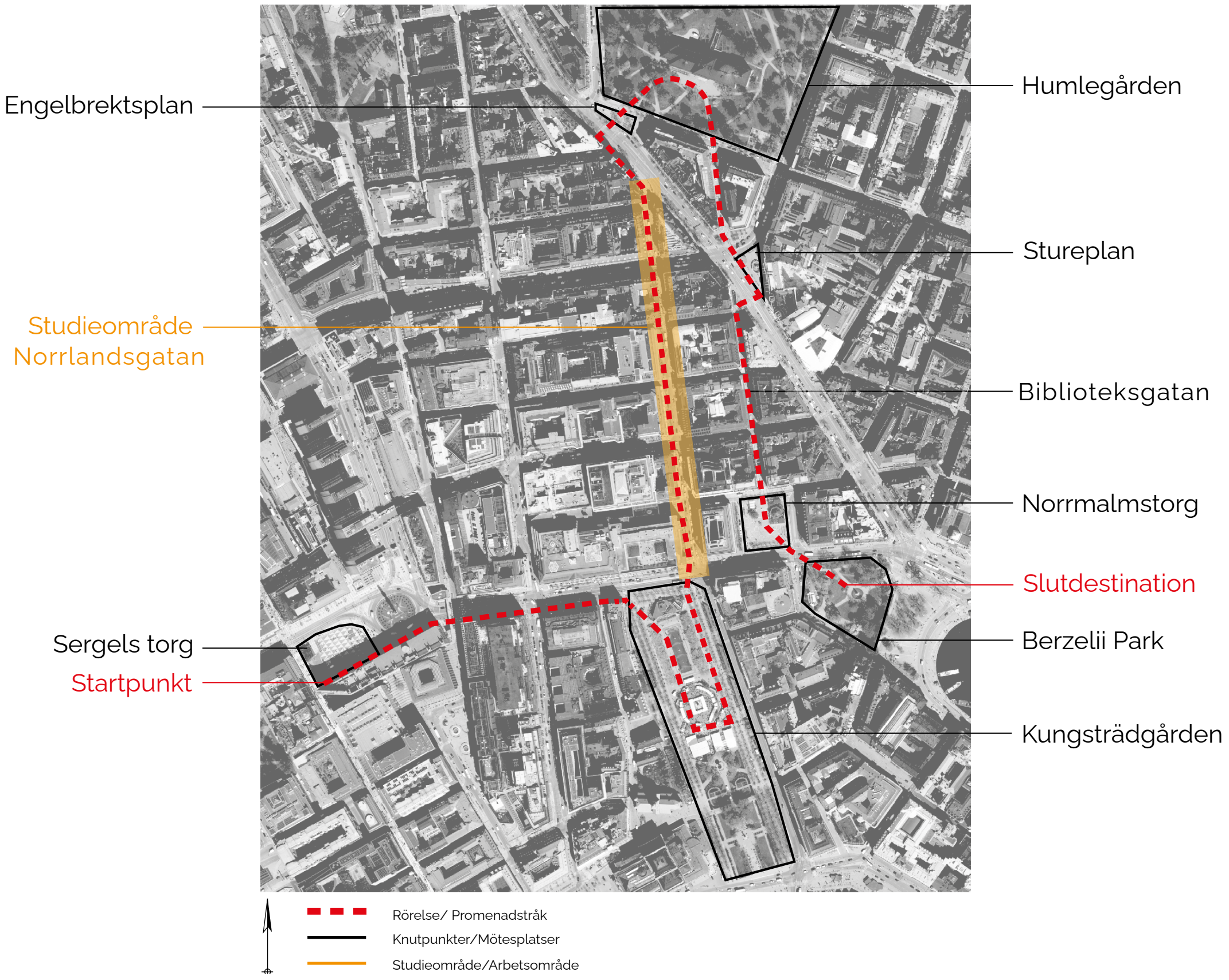
Styrmansgatan, vy söderut mot Djurgården och Södermalm.

genomfördes till fots mellan klockan 13 och 15 med start vid Sergels torg (Figur 2) dit vi tog oss med spårvagn. Under observationen dokumenterade vi med fotografier och anteckningar, och använde vårt fältprotokoll (Bilaga B) som underlag för våra konversationer. På väg till Norrlandsgatan noterade vi hur vissa platser, som Sergels torg och Kungsträdgården, fungerade som tydliga sociala noder präglade av aktivitet, interaktion och mångfald, och Drottninggatan som en ekonomisk korridor med handelsfokus. Vi var där under Stockholms Kulturfestival vilket gjorde att vi fick se glimtar av konserter, teatrar, familjer i lek, aktivitetsytor, ungdomar i samtal och pop-up funktioner. Platserna erbjöd aktiviteter, sittplatser, skuggiga ytor och kulturella uttryck, något som i annat fall saknas på dessa platser och som saknades på andra gator vi passerade.

När vi kom fram till Norrlandsgatan förändrades karaktären, vilket även hade känts av om Kulturfestivalen inte hade pågått. Norrlandsgatan visade sig vara ett intressant exempel på en potentiell social korridor i ett område där det sociala livet främst sker i rörelse. Det fanns några bänkar och ett par träd men få inbjudande vistelseytor. Båda sidorna av gatan dominerades av kontorsbyggnader med några utspridda sällanköpsbutiker och restauranger med mindre uteserveringar. Två stora varuhus, PK och MOOD, gav gatan en ekonomisk prägel. De sociala funktionerna verkade vara förlagda till kommersiella ytor snarare än det offentliga rummet. Trots det upptäckte vi platser med potential. Till exempel en äldre trädkrona och två bänkar framför en sluttande mur skapade en välkomnande och lugnare atmosfär vid ett väldigt litet "torg" vid Lästmakargatan som, med små förändringar, kunde bli mer socialt inkluderande.

Vår analys växte fram både på plats och i efterhand. Vi diskuterade hur skuggor och solens rörelse påverkade gångtrafikanternas val av sida, hur frånvaron av papperskorgar och grönska signalerade låg omsorg och hur ljudbilden förändrades längs med gatans sträckning. Vi reflekterade även över hur stadens utveckling, som den nya miljözonen, skulle kunna förstärka förutsättningarna för en social omvandling av gatan och området.

Vi fortsatte genom Humlegården och fick en känsla av parkens dubbla karaktär som både grön lunga och social plats.



Figur 2. Översiktskarta över observationsrundan i Stockholm, där gångvägen markeras i rött och Norrlandsgatan i orange. (SWEREF 99 TM © Lantmäteriet).

Här blev det tydligt hur en social korridor skulle kunna växa fram i stråket mellan Humlegården och Kungsträdgården, med Norrlandsgatan som länk.

I kontrast till Norrlandsgatan besökte vi även dess sidogata, Biblioteksgatan, vilket är en lyxpräglad gågata där det sociala livet visade sig vara både mer närvarande och mer exkluderande. Här både satt och stod grupper och samtalade, men platsens identitet var starkt knuten till konsumtion och status. Det gav oss en värdefull kontrast, där Norrlandsgatan framstod som en plats med större potential att bli något nytt, snarare än en förstärkning av något som redan är.

Vi återvände fredagen den 5 september för ett andra besök mellan 15.00 och 18.30. Denna gång fokuserade vi enbart på Norrlandsgatan och Biblioteksgatan för att pröva om våra iakttagelser stod sig vid en annan tidpunkt. Observationen bekräftade flera av våra tidigare reflektioner men gav också nya intryck av platsens rytm och atmosfär.

Observationerna i Stockholm blev ett viktigt steg i konceptualiseringen. De gav insikter om platsen i sig och om staden som social struktur. Vi kunde urskilja vilka kvaliteter som främjar eller hindrar närvaro och möten, vilka mellanrum som kan stärkas och vilka lägen som efterfrågar ett nytt slags sammanhang.

4.2 ARBETSSÄTT OCH VERKTYG

Detta avsnitt beskriver hur vi tillämpade metoden i fält under de observationer som redovisas här. En fullständig metodbeskrivning finns i Kapitel 3 och fältprotokollet finns i Bilaga B.

Vi genomförde två promenadbaserade observationer i centrala Stockholm med samma protokoll men vid olika tidslägen. Det första besöket skedde på en onsdag, mitt på dagen under en sommarmånad när en festival pågick, medan det andra genomfördes en sen fredagseftermiddag i början av hösten. Syftet med detta var att pröva hur rytm, flöden och vistelse förändras mellan olika tillfällen och att stärka jämförbarheten i våra iakttagelser.

På plats arbetade vi i fasta roller. En person förde löpande noteringar enligt protokollets fem teman och en person fokuserade på att fotografera. Tillsammans vred, vände och analyserade vi platsens olika aspekter som möblemang, mellanrum och övergångar. Vi stannade regelbundet upp och summerade intrycken till ett par påståenden som kunde prövas senare. Detta gav en jämn växling mellan att gå, observera och kalibrera.

Fotografier togs ur två perspektiv. Dels vyer som visar sekvenser, strukturer och händelser. Dels detaljbilder av sittmöbler, entréer, planteringar och skyltningar. I efteranalysen färgsatte vi ett urval av de tagna fotografierna enligt färghjulets principer. Färgerna markerar närvaro, frånvaro och balans mellan sociala, ekologiska och ekonomiska uttryck. Vi använde dämpade färgtoner när en aspekt uppfattades som svag och en starkare ton när en aspekt dominerade. Poängen var inte att mäta exakt utan att skapa ett gemensamt språk för tolkning och jämförelse.

Två begränsningar var att vi inte kunde bedöma platsens belysning under kvällen vid något av besöken och hur kulturfestivalen påverkade platsens uppfattning, men det kunde vi jämföra med andra besöket. Våra tolkningar av social närvaro fokuserar på sådant som inte påverkas av externa faktorer som festivalen.

4.3 HUMLEGÅRDEN OCH KUNGSTRÄDGÅRDEN SOM NODER

Humlegården i norr och Kungsträdgården i söder utgjorde naturliga start- och slutpunkter för våra observationer. Båda parkerna är starka sociala noder som drar till sig många olika användare, men de gör det på olika sätt. Kungsträdgården hade en social puls och bred variation av användning, med tillfälliga evenemang och en excentrisk atmosfär som lockade till aktivitet. Humlegården hade en grön och lugn rytm, där lek, rekreation och längre vistelser dominerade.

Vid återbesöket förstärktes denna kontrast. Även utan festival fylldes Kungsträdgården av stora rörelseflöden och tillfälliga möten, medan Humlegården visade sin stabilitet som vardagsresurs för både korta och längre pauser. Tillsammans kompletterade de varandra och illustrerade hur olika sociala kvaliteter kan mötas i samma stadsrum.

I detta sammanhang blir Norrlandsgatan särskilt intressant. Gatan binder samman dessa två parker men saknar i dag de funktioner som gör länken upplevelsebar. Här finns därför potential att utveckla ett stråk som inte bara leder mellan två starka mål, utan också själv bär sociala kvaliteter. En social korridor längs Norrlandsgatan skulle kunna göra skillnaderna mellan Kungsträdgårdens puls, och Humlegårdens lugn, till en styrka i en större sammanhängande helhet.

4.4 OBSERVATIONER PÅ NORRLANDSGATAN

Norrlandsgatan valdes för att den inte verkade ha några starka sociala kvaliteter i våra inledande undersökningar, men som intressant nog låg strategiskt i stadens centrala väv. Gatan är cirka 430 meter lång och sträcker sig i nord-sydlig riktning mellan Hamngatan och Birger Jarlsgatan. Gatan varierade i bredd, från 24 meter vid de södra delarna till enbart 8 meter där den var som smalast. Under vårt besök hade vi ett iterativ förhållande till våra observationer och reflektioner för att förstå vad platsen berättade och vad den kan bli.

Södra delen – Hamngatan till Smålandsgatan

Vi anlände till Norrlandsgatan från Kungsträdgården i söder, via Hamngatan. Det skapade en tydlig kontrast enligt vårt intryck. Kungsträdgården myllrade av liv, tillfälliga installationer, en kulturfestival och hade en mångfald av aktiviteter med allt från barn som spelade boll till vuxna som samtalade vid cafébord. Vi är medvetna om att kulturfestivalen kan ha förstärkt vår upplevelse, men även i frånvaro av särskilda evenemang har platsen en excentrisk och uttrycksfull karaktär med träd, vattenspel och historisk inramning som bjuder in till både spontanitet och vila. Norrlandsgatan, på andra sidan vägen, framstod istället som en plats där rörelse dominerade. Människor rörde sig längs med gatan, men få stannade.

Det fanns ett påtagligt frånvarande inslag av urban omsorg. Få bänkar, knappt någon papperskorg och en sparsam grönska. Stora byggsäckar med blandat skräp stod där vid båda besöken och ett övertäckt hål i marken hade inte heller åtgärdats. Gatan saknade en tydlig rytm i sin gestaltning. Frånvaron av pauser, kontraster och öppningar gör att den upplevdes som en transportsträcka snarare än en sekvens av platser. Även ingången till PK-huset var sparsamt använd vilket visar att folk väljer alternativa ingångar före denna entré. När vi tittade in i entréns långa korridor såg det folktomt ut.

Den enda sociala plats som fanns här låg på den västra



Ingång till Norrlandsgatan från Hamngatan i söder.

sidan av Smålandsgatan. Ett litet torg med tre träd med tillhörande bänkar samt tre uteserveringar som skapade ett av få sociala nav längs gatan där det ständigt var människor som uppehöll sig. Människor satt på bänkarna, ställde sig i mellanrummen för att momentärt stanna och konsumerade hos restaurangen eller butiken och använde deras uteserveringar. Platsen kändes relativt levande även om det kändes mer som en väntplats än en aktiv socialisering. Människor möttes på platsen för att sedan gå tillsammans därifrån.

Varutransportinfarter, verksamhetsentréer och stora reklamskyltar gav platsen en känsla av att den var till för någon annan, som om platsens syfte var kommersiell men att de försökt värma upp den med några träd och bänkar.

Utöver Smålandsgatan var det fattigt på social infrastruktur längs sträckan.

Vid återbesöket några veckor senare var skillnaden märkbar. Fler människor rörde sig i riktning mot kollektivtrafiken och rörelsen kändes mer målmedveten, antagligen då folk var på väg hem från jobbet. Det saknades fortfarande vistelseytor men enstaka korta stopp vid entréer och skyltfönster förekom. Platsen behöll sin karaktär som transportsträcka men användarna agerade mer i en pendlarrytm än vid första besöket.

Mellersta delen – Smålandsgatan till Lästmakargatan

Trots sin centrala placering och sin fysiska potential präglades Norrlandsgatan (Figur 3) av en låg grad av social närvaro i det offentliga rummet. Gatan korsar några av Stockholms mest välbesökta områden men upplevdes ändå som en gata man passerar snarare än en plats man uppehåller sig på. Det som fanns i form av sociala funktioner var i huvudsak knutet till kommersiella miljöer som restauranger, butiker och de två varuhusen MOOD och PK-huset. Dessa verksamheter skapar visserligen rörelse och aktivitet men de placerar det sociala livet i interiöra miljöer där det krävs konsumtion för att delta. Och detta i ett område där prisklasserna är högre än i angränsande områden. Vår känsla var att det sociala som faktiskt ägde rum på platsen till största delen skedde innanför glasväggar eller på avgränsade serveringsytor. Det gjorde att gaturummet i sig upplevdes som innehållsfattigt. Även om människor syns till så blir de en del av rörelseflödet snarare än en del av platsen.

Vi lade märke till hur gångtrafikanter föredrog den västra trottoaren trots att den var smalare och låg i skugga. Det kan till stor del förklaras av att merparten av de kommersiella verksamheterna låg på denna sida. Den östra trottoaren var dock både bredare och hade sol, den kändes mer öppen men också ganska anonym, främst bestående av kontorsfasader med få visuella kvaliteter eller funktionella avbrott. Gångflödet på båda sidor var jämnt men inte intensivt. Gatan användes för rörelse, inte för möten.

Vi noterade tre platser med grönska och sittplatser: ett torgliknande utrymme vid Smålandsgatan med tre träd, en rad med åtta träd utanför MOOD-huset med tre bänkar, samt en äldre och högre trädkrona vid Lästmakargatan med två bänkar och en liten öppen plats, dessa skapade det närmaste vi kom spontana sociala punkter.

Utöver grönskan och sittplatserna var det fattigt på social infrastruktur längs sträckan.

Vid återbesöket var vädret inte lika fint som vid första besöket men uteserveringarna var mer använda, vilket vi tolkar som en effekt av att det var fredag och efter arbetstid. Samtidigt stod MOOD-gallerians uteplats tom, till skillnad från under lunchen vid vårt första besök då den var välfylld. De som uppehöll sig längs gatan verkade mer avslappnade och engagerade i samtal. Flera grupper gav intryck av att vara på väg mot restaurangbesök och några vi överhörde diskuterade var de skulle slå sig ner, både på Norrlandsgatan och på närliggande gator.

Under det äldre trädet vid Lästmakargatan satt fler personer än tidigare och platsen framstod som den mest populära utomhusytan, även bland restaurangerna där deras uteplatser var mer välbesökta än de andra på gatan. Ändå var det tydligt att trottoarerna främst användes för rörelse och att de som stannade gjorde det i kanterna av gatan så att flödet kunde fortsätta obehindrat.

Ett nytt inslag var att många av butikerna hade ställt ut en mindre bänk längs sina fasader vilket bjöd in till användning, men den kommersiella kopplingen kan skrämma bort användare i rädsla av konsumtionsförväntningar.

Norra delen – Lästmakargatan till Humlegården

Den korta sträckan mellan Lästmakargatan och Kungsgatan fylldes av restauranger med eller utan uteservering samt butiker. Dess bredd på 8 meter gör gatan intim men det ständiga flödet av bilar gör att gatan känns trång och otrygg. Det är en fin gata med arkitektoniska inspel men saknar sociala funktioner.

Den andra korta sträckan mellan Kungsgatan och Birger Jarlsgatan är så begränsad att den i dag främst adderar biltrafik i en redan trafiktung miljö. Ett par restauranger ligger här men hamnar lätt i skuggan mellan höga fasader och får svårt att skapa ett eget socialt rum. Trots det är gatubredden så pass generös att ytan skulle kunna rymma mer än en genomfart. Om biltrafiken togs bort skulle platsen kunna bli som ett litet torg med uteserveringar, sociala funktioner och tydliga mötespunkter. Det handlar inte om att införa stora förändringar utan mer om att ge rummet en rytm av korta pauser, sittbarhet och synliga skäl att stanna.

Siktlinjen mot Humlegården anas redan från Lästmakargatan men bryts av utav huskroppar och barriärerna som bilvägarna utgör. Övergångsstället över Birger Jarlsgatan ligger en bit åt sidan vilket gör att Norrlandsgatan inte upplevs fortsätta naturligt mot parken. En annan placering av övergångsstället skulle kunna knyta samman parken med gatan och göra länken Kungsträdgården – Humlegården mer läsbar.

Denna sträcka var helt fattig på social infrastruktur. Det närmaste var kommersiella verksamheter och uteserveringar samt arkitekturelement.

Vid återbesöket var flödet vid Kungsgatan betydligt lugnare än tidigare. Gatan fylldes inte av konsumenter i shoppingläge utan snarare av människor på väg någonstans, ofta i ett tempo som kändes mer vardagligt än stressat och denna känsla spred sig in på tvärgatan Norrlandsgatan. Den sista biten av Norrlandsgatan växlade mellan att vara nästan full med bilar och att stå helt tom, vilket förstärkte intrycket av att biltrafiken inte är avgörande här och att körbanan därför skulle kunna tas i anspråk för andra funktioner. Fotgängarna använde sträckan främst som en genväg men rörde sig i ett tempo som kändes lugnt och öppet för avbrott. Det antyder att fler skulle kunna stanna här om miljön erbjöd tydligare skäl att göra det.

Längst upp på gatan var Italiano Bars blomstrande uteservering välfylld och skapade en social stämning som spred sig långt bortom hörnet där den ligger. Baren visade att





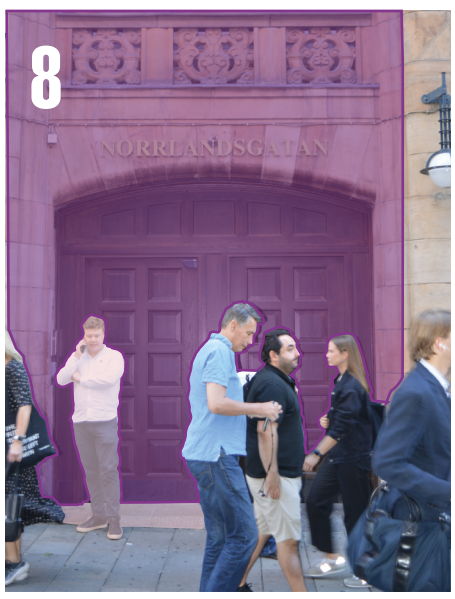


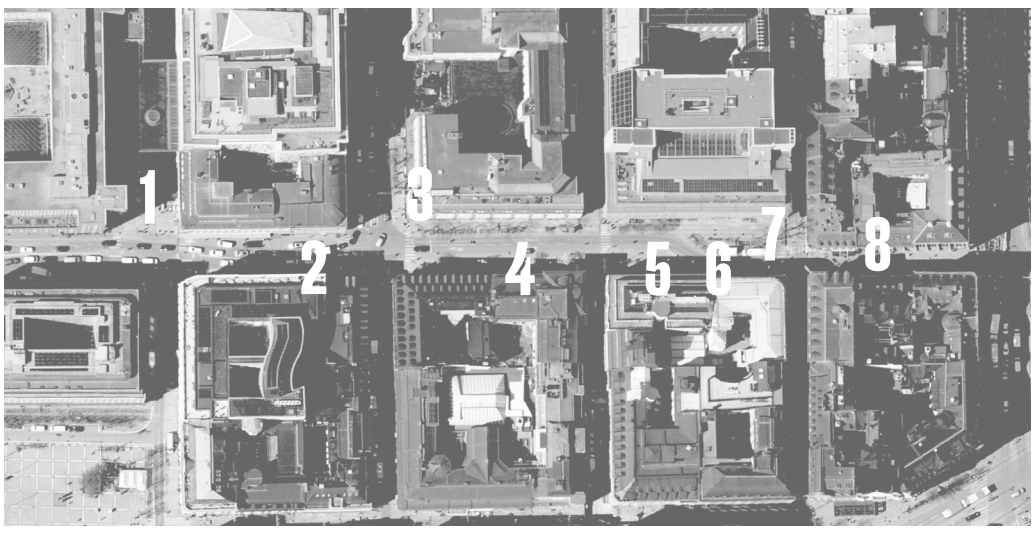












Figur 3. Orienteringskarta över Norrlandsgatan. (SWEREF 99 TM © Lantmäteriet)

Bild 1-8, Färghjulet som verktyg på utvalda platser längs Norrlandsgatan, kollage.

även en kommersiell verksamhet kan bära sociala kvaliteter genom sittplatser, avskärmning, grönska, parasoller och en varm atmosfär som lockade människor att stanna, samtala och konsumera. Denna kombination av privat drivkraft och offentlig upplevelse visar på vad som kan förstärkas på resten av Norrlandsgatan, som inbjudande sittplatser, gröna inslag, små mötespunkter och en öppen, välkomnande karaktär. Om sådana strukturer adderades längs hela gatan kan länken mellan Kungsträdgården och Humlegården bli både mer sammanhängande och socialt bärande.

Ljudlandskap

Ljudbilden varierade längs gatan. Längst i söder, vid Hamngatan, dominerade trafikbuller från korsande trafik och närheten till spårvagnar och bussar. Men längre norrut, efter MOOD-huset och innan Kungsgatan, minskade ljudnivån markant. Här förändrades också gatans karaktär. Bilvägen smalnade av till en enfilig enkelriktad väg vilket öppnade för bredare gångytor, några träd och ett försök till en mer vistelsevänlig miljö med en lugnare ljudnivå.

Vid återbesöket var ljudbilden annorlunda. Trafiken var tätare och gav en mer konstant bakgrundsnivå än vid första tillfället. Men samtidigt fanns ett starkare sorl från samtal och röster längs gatan. Uteserveringarna var mer välbesökta och bidrog till en social ljudkuliss som bröt upp trafikbruset. Sammantaget skapade detta en blandning där röster och möten hördes tydligare än tidigare vilket förstärkte intrycket av att gatan kunde rymma mer än enbart transport.

Trygghet och orienterbarhet

Vi upplevde gatan som trygg under vårt besök. Goda siktlinjer längs hela sträckningen och en bred öppenhet som minskade känslan av isolerade partier. Samtidigt fanns flera faktorer som kan påverka tryggheten negativt, särskilt under kvällstid. Många av hushörnen upplevde vi som hårda och slutna vilket begränsade överblicken och kan skapa en känsla av otrygghet. Flera fasader hade indrag där personer kunde stå utan att synas tydligt från gatan. Trädens placering, som annars bidrar med en positiv grön känsla, skymde stundtals siktlinjerna för fotgängare i rörelse. Den varierande blandningen av fotgängare, cyklister och bilar på vissa partier av gatan gjorde det svårt för oss att läsa av trafikrytmen, vilket minskade läsbarheten och kan öka risken för olyckor. Sen var det smala partiet på 8 meters gatubredd även ett väldigt mörkt parti vilket även på dagtid skapade en känsla av otrygghet. Vi kunde inte bedöma gatans belysning under kvällstid, vilket är en brist i vår analys, men det bör ses som en viktig aspekt vid vidare utveckling av platsens trygghetspotential.

Vid återbesöket märkte vi en stor skillnad i människors uppsyn. Under det första besöket gick de flesta längs sin egen väg med blicken riktad framåt och utan att notera andra omkring sig. Vid det andra tillfället var stämningen mer öppen och rytmen mer avslappnad. Människor skrattade, samtalade och rörde sig i grupper. Denna sociala närvaro skapade en känsla av trygghet och tillhörighet som saknades vid första observationen. Det visar hur atmosfären på en plats inte enbart formas av dess fysiska kvaliteter utan också av den sociala energi som människor bidrar med och hur det kan skilja sig vid olika tidpunkter.

Kvaliteter och potential

Trots avsaknaden av social infrastruktur upplevde vi att Norrlandsgatan bar på flera grundkvaliteter som kunde utgöra basen för en framtida social korridor (Figur 4). Gatan har ett generöst mått i både bredd och längd, en rak och tydlig sträckning som binder samman flera betydande noder och ett centralt läge i stadens urbana väv. Det som saknades var inte de fysiska förutsättningarna utan snarare den sociala användningen. De rytmer, sekvenser och platsspecifika funktioner som bjuder in till närvaro, paus och mänsklig interaktion.

Platsen kändes möjlig att omvandla just för att den idag framstår som outnyttjad. Vi såg hur varje tomrum, anonym fasad och oanvänd yta rymde möjligheten att förvandlas till något mer. Vi såg framför oss hur Norrlandsgatan kunde bli en plats som förstärker det icke-kommersiella och skapar nya funktioner för öppenhet, vila och tillhörighet. Det fanns mycket som borde bevaras, men också mycket som kan läggas till. Mellanrum, mötesplatser och möjligheter att vara närvarande utan krav på konsumtion. Områdets transformation behöver inte vara dramatisk i sin form, men tydlig i sin intention: att skapa en plats där det sociala livet får ta plats i det offentliga rummet igen.

Vid återbesöket gav den raka sträckningen och generösa gatuprofil återigen en känsla av att gatan bär på outnyttjad potential. Men denna gång förstärktes intrycket av hur små sociala inslag kan göra skillnad. De platser som redan användes, till exempel under det äldre trädet eller vid de aktiva restaurangerna, visade att människor gärna tar plats när förutsättningarna finns. Skillnaden var att användningen kändes naturligare och mindre tillfällig än vid det första besöket. Det gav oss en tydligare bild av hur enkla tillägg i form av sittplatser, grönska och sociala funktioner kan förvandla en genomfartsled till ett socialt stråk.

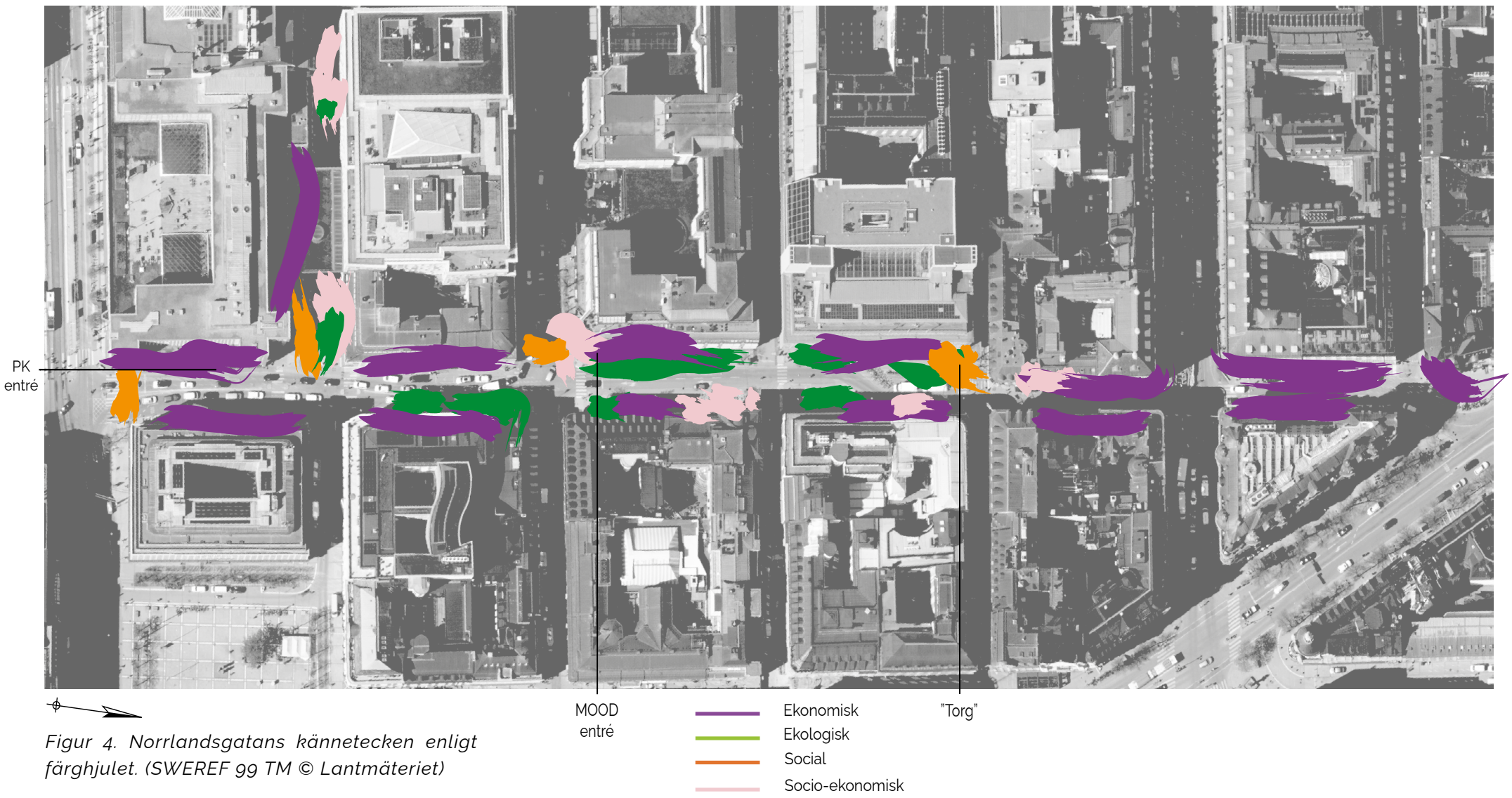
Platsens motsägelser

Våra observationer visade också på platsens inneboende motsägelser. Den är både välanvänd och underutnyttjad. Den är central men osynlig. Den har rörelsen men saknar möten. Allt detta gör gatan både intressant och svårhanterad. Att skapa en social korridor här skulle inte handla om att förstärka det som redan finns, utan om att tillföra något som saknas. Det gör uppgiften mer komplex, men också mer meningsfull.

Vid återbesöket framstod gatan som välfylld men ändå tom. Flödet av människor var större men de flesta var på väg någonstans snarare än närvarande på platsen. Det gav en känsla av att Norrlandsgatan fungerar som passage för både besökare och arbetare, men utan de kvaliteter som gör att människor väljer att stanna kvar.

Samlad reflektion av Norrlandsgatan

Sammantaget visade våra två besök att Norrlandsgatan rymmer en påtaglig paradox. Den ligger mitt i Stockholms centrala delar och binds samman av starka noder, men den används främst som passage snarare än som plats. De sociala uttrycken är svaga i det offentliga rummet, samtidigt som små punkter som en trädkrona, en uteservering och ett torgliknande hörn visade att enkla inslag kan skapa liv och samvaro. Genom våra observationer kunde vi se både begränsningarna och möjligheterna. En gata som i dag är underutnyttjad men som med riktade tillägg av mikropauser, grönska och sociala funktioner kan förvandlas till ett stråk där rörelse och möten samspelar. På så sätt blev Norrlandsgatan en tydlig illustration av hur teori, metod och verklighet möts i arbetet med att utveckla konceptet sociala korridorer.



Figur 4. Norrlandsgatans kännetecken enligt färghjulet. (SWEREF 99 TM © Lantmäteriet)

4.5 BIBLIOTEKSGATAN SOM KONTRAST

Efter vårt besök i Humleträdgården rörde vi oss söderut igen och ner till Biblioteksgatan för att se kontrasterna dem emellan. Biblioteksgatan ligger som en länk mellan noderna Stureplan och Norrmalmstorg.

Biblioteksgatan är en gågata som ligger en gata öster om Norrlandsgatan och kan efter sina egna meriter upplevas som en destination. Gaturummet är en ekonomisk korridor med hög entrétäthet, stora skyltfönster och har materialistiskt högt värderade produkter till salu. Utformningen och materialvalen är omsorgsfullt valda och många detaljer känns kurerade för att fånga blickar och skapa korta pauser. Redan i första steget framträder gatan som mer socialt laddad än Norrlandsgatan.

Här går man inte, man strosar. Man har tid att stanna upp för att tala, jämföra varor eller vänta in någon. Samtal pågår både stående vid skyltfönster och sittande vid serveringar vilket gör att social närvaro finns överallt i rummet. Samtidigt är närvaron starkt knuten till konsumtion. De flesta sittmöjligheter ligger inom privata ytor och endast sex bänkar och två betongklossar finns tillgängliga i det offentliga utrymmet. Det offentliga rummet är öppen till formen men exkluderande i praktiken. Verksamheternas prisbild möjliggör inte konsumtion av alla samhällsklasser och det finns få anledningar att spendera tid längs gatan utan konsumtionsmomentet. De exklusiva butiksprofilerna och prisläget sätter en social kod som inte bjuder in alla lika mycket.

Ljudbilden domineras av sorl och lågintensiv serviceaktivitet och tempot är långsammare. I flödet sker ofta korta uppehåll vilket gör att gatan upplevs mer som plats än som passage. Siktlinjerna är goda och den kontinuerliga närvaron av människor bidrar till trygghet dagtid.

Grönskan är punktvis i tio planteringar men finns även som ett inbjudande moment till de kommersiella miljöerna. Det är tydligt på grönskans kvalitet och utformning att det offentliga och privata förser grönska på olika sätt och för olika målgrupper. Komfort skapas i det exkluderande, bakom grönska, möbleringar, dörrvakter, sociala koder och andra avskärmningar.

Använder vi färghjulet så domineras gatan av ekonomiska uttryck. Gaturummet bär i mångt och mycket färgen lila men spiller över i sociala (orange) uttryck genom serveringar, sittplatser och kultur- och arkitekturvärden. Gröna inslag fungerar mer som accessoarer.

Vid återbesöket var intrycket delvis annorlunda. Till skillnad från det första besöket då gatan myllrade av unga människor klädda i designerkläder så var det nu betydligt lugnare med färre människor som var mer utspridda. Atmosfären kändes mer avslappnad och det gav intrycket av att vem som helst kunde röra sig på gatan oavsett samhällsklass. Samtidigt var serveringarna fulla och just där upplevdes det som att de mer förmögna hade slagit sig ner. Butikerna var öppna men få verkade faktiskt handla. Några använde de sittplatser som fanns men mest för att vila en kort stund eller för att kolla på mobilen. Det skedde inga spontana möten eller samtal. Känslan av att inte riktigt tillhöra den grupp som tycks "äga" platsen fanns ständigt närvarande.

Kontrasten mellan Biblioteksgatan och Norrlandsgatan blev tydlig under båda besöken. Biblioteksgatan rymde fler människor och hade en starkare social närvaro, men den var nästan alltid villkorad av konsumtion. Serveringar, butiker och exklusiva sociala koder satte ramar för vem som verkligen kunde känna sig hemma där. Norrlandsgatan däremot framstod som mer tom och mindre aktiverad, men just denna frånvaro gav också en känsla av öppenhet och potential. Där Biblioteksgatan demonstrerar vad en tät rytm av entréer, variation i fasader och ett starkt kommersiellt utbud kan åstadkomma, så visar Norrlandsgatan möjligheten att bygga ett socialt stråk som inte behöver vara exkluderande, där små mötesplatser, gröna inslag och mikropauser kan skapa ett offentligt rum som är tillgänglig för fler.

I detta ligger kontrastens värde. Biblioteksgatan visar styrkan i aktivitet och synlighet, men också vart gränsen ligger för en modell som vilar på konsumtion. Norrlandsgatan saknar mycket av detta idag, men det gör också att gatan inte redan är upptagen av en etablerad identitet. Potentialen finns att ge plats åt något nytt, att balansera rörelse med möten och skapa ett sammanhängande stråk mellan stadens parker och noder.

















Kollage från Bibloteksgatan.

KØBENHAVN

4.6 REFLEKTIONER FRÅN KÖPENHAMN

Efter vår första observation i Stockholm ville vi rikta blicken mot en annan stadsmiljö där sociala kvaliteter redan är mer integrerade i planeringen. Köpenhamn framstod som ett relevant jämförelseobjekt tack vare sin experimentella och ofta inkluderande stadsutveckling, där stråk och platser används för att skapa tillgänglighet, identitet och sociala möten (Gehl, 2011). Syftet med besöket var inte att upprepa samma analys som i Stockholm, utan att inspireras av goda exempel och reflektera över hur sociala dimensioner kan gestaltas i urbana miljöer där de redan tycks fungera.

Vi valde att studera två olika typer av miljöer: mobilitetsstråket Den Grønne Sti och torget Den Røde Plads (Green, 2013). Därmed skiftade fokus från att i Stockholm identifiera glapp och frånvaro till att i Köpenhamn pröva vad som möjliggör social närvaro i praktiken. Iakttagelserna vägleddes av en reflekterande ansats med uppmärksamhet på atmosfär, rytm och vardagliga användningar (Metod 3.6; Bilaga B). Efter besöket använde vi intrycken för att pröva vårt koncept: vad överraskade, vad fungerade och för vem saknades något? I det följande presenterar vi våra iakttagelser från de två platserna och de lärdomar som bidrog till att forma konceptet om sociala korridorer.

PÅ PLATS: VAD VI SÅG, TÄNKTE OCH KÄNDE

Vi anlände till Köpenhamn fredagen den 22 augusti, en klar och ljummen sensommardag. Vårt besök började klockan tio på förmiddagen i Frederiksberg och fortsatte genom staden till Den Røde Plads där vi avslutade vår observation vid 12-tiden. Vädret var stabilt, med lätt molnighet och en behaglig temperatur som gjorde att hyfsat många människor vistades utomhus. Atmosfären var vardaglig och lugn, med ett jämnt flöde av cyklister, fotgängare och små grupper som rörde sig genom staden.

DEN GRØNNE STI

Vi började vår promenad vid den ekonomiskt starka noden Frederiksberg Centret där Den Grønne Sti slingrar sig nordost. Redan vid första intrycket märkte vi hur stigen hade förmågan att vara både rörelserum och vistelseyta på samma gång. Flödet av cyklar var överraskande täta och regelbundna med människor på väg till arbete, skola eller vardagliga ärenden. Parallellt med cykelvägen, men på en separat gångväg, rörde sig gående i ett lugnare tempo. Trafikseparingen skapade en tryggare känsla och man slapp hålla koll på snabba cyklister hela tiden. På flera platser stannade människor till för att prata, vila eller slå sig ner på en bänk. Det gav sken av att vara en vana, inte ett undantag. Det kom återkommande platser där olika vardagsliv möttes och tilläts hända utan att störa varandra.

Det sociala uttrycket var inte påträngande utan snarare lågmält och självklar. Den Grønne Sti kändes inte iscensatt, den bar på en vardaglighet som gav den en inkluderande atmosfär. Det var också tydligt att social närvaro framförallt uppstod där stigen korsade andra funktioner, som lekplatser där barn lekte medan föräldrar samtalade, vid små caféer där människor fikade, och vid parker där människor tog med sina egna keramikkoppar för att sitta och umgås. Stadens ganska rutnätsmönstrade struktur, tillsammans med den långa slingrande korridoren, verkade locka människor att ta sig från olika håll för att samlas i detta offentliga rum.

Stigen var konsekvent grön med ekologiska kvaliteter även vid parkeringsplatser, övergångsställen och broar. Trädens kontinuerliga skuggning, de utbredda gröna gräsytorna och känslan av att hela tiden röra sig i ett grönt landskap gjorde att vi inte helt upplevde oss som en del av stadens brus. Vi såg människor som rastade sina hundar, vänner som spelade fotboll och familjer som kastade en boll mellan sig på gräsmattorna. Den gröna inramningen skapade en känsla av trygghet och avslappning vilket påverkade platsens och dess användares rytm. Det var som att den gröna närvaron bar upp platsen mer än de funktioner som fanns.

Ekonomiska uttryck fanns också, men på ett sätt som kändes underordnat. Små caféer, kiosker och butiker låg längs sidorna av vägen och erbjöd korta avbrott men de definierade inte stigens karaktär. Här var det inte konsumtionen som bar platsens identitet, folk bar inte på shoppingpåsar, de satt inte på uteserveringar och det fanns inga pop-up-marknader. De återkommande sittplatserna och gräsmattorna såg vi flera använda för picknick-liknande umgänge där konsumtionen skett på en annan plats, men att de avnjöts på stigen.

Vi fann gestaltningen enkel, men genomtänkt. En tydlig markering av sträckningen, med gång- och cykelbanor separerade från varandra, gav ordning och läsbarhet. De hade till och med delat upp sträckan likt en tunnelbana med olika stationer och skyltar om vart längs stigen man befann sig. Samtidigt var miljön flexibel, den var inte hårt programmerad utan gav utrymme för olika sätt att använda platsen. Vi reflekterade över hur lite som egentligen krävs för att skapa ett fungerande socialt stråk. Det var inte storslagna gester som behövdes, utan rytmen, grönskan och de små möjligheterna till uppehåll som gjorde att människor kände sig hemma.

På ett sätt blev Den Grønne Sti en motvikt till Norrlandsgatan. Där Norrlandsgatan visade frånvaron av sociala funktioner visade Den Grønne Sti hur en kontinuerlig, grön och vardaglig struktur kan bära socialt liv.

DEN RØDE PLADS

Vi avslutade vid Den Røde Plads som är en del av Superkilen i Nørrebro. Vi valde att fördjupa oss i denna del av Superkilen eftersom den samlar en stor social intensitet, har tydlig scenografi och är den nod som är direkt kopplad till Den Grønne Sti.

Torget mötte oss med en kraftfull visuell identitet med





Kollage med bilder längs med Den Grønne Sti, Köpenhamn.

dess klara röda färg som fanns på allt från golvet, väggarna, möblerna och till och med träden. Färgen, konstobjekten och möbleringarna skapade en scen där barn lekte, familjer åkte kickbike tillsammans och vuxna satt i grupper eller promenerade. Atmosfären var livlig och öppen även om det var ganska folktomt runt lunchtid när vi var där. Vi fick känslan av att rummet var till för många samtidigt då den skapade associationer till många olika kulturer och tillhörigheter samtidigt med sitt varierande utbud.

När vi tänkte kring färghjulet så fann vi att de sociala aspekterna var starkast. Lekytor, sittplatser och det öppna torget sänkte trösklarna för närvaro och engagemang. Gröna inslag fanns längs kanterna och med ett par träd längs cykelbanan som en allé. De ekonomiska uttrycken på själva torget var ganska obefintliga vilket gjorde platsen relativt fri från konsumtionskrav. På Nørrebrogade, vägen som skiljer Den Grønne Sti och Den Røde Plads från varandra, fanns det dock gott om konsumtionsmöjligheter.

Det enda negativa med platsen var att de lagt en stor parkering på torget vilket tog upp nästan halva ytan. Men det möjliggjorde och underlättade användningen av Nørrebrohallen (idrottshall), Nørrebro bibliotek, Nørrebro Klatreklub (klätterklubb) och annan social infrastruktur som fanns på platsen.

Under vårt besök väckte Den Røde Plads frågor om tillhörighet. Den starka scenografin kan skapa stolthet men också upplevas som styrande. Vår tanke är att en stark form behöver en motvikt av öppna funktioner som gör rummet mer approprierbart. För sociala korridorer blir balansen mellan identitet och vardaglig användbarhet något man bör överväga noga.

EFTER BESÖKET: LÄRDOMAR OCH KONCEPTUELL PÅVERKAN

Den Grønne Sti visade hur ett stråk kan bära sociala kvaliteter genom sin enkelhet. Här var det inte stora attraktiva inslag som gav platsens liv, utan det var kontinuiteten i grönskan, rytmen i rörelsen och närvaron av små vistelsepunkter som attraherade människor. Vi fann att en social korridor inte måste byggas om med omfattande omgestaltning. Även om den var planerad och etablerad 2008 så har den även anammats av befolkningen och vuxit fram organiskt genom strategiska inslag som öppnar för både rörelse och möten. Att de anlade stigen på ett gammalt tågspår var en stor del i att det ens var möjligt, vilket visar vikten av att låta historiska inslag finnas kvar och återanvändas.

Den Røde Plads visade hur en stark gestaltning kan skapa identitet och en känsla av representation. Här såg vi att en social korridor behöver vara mer än bara funktionell, den behöver även bära kulturella uttryck som gör den minnesvärd. Samtidigt påminde platsen oss om att en sådan identitet måste rymma flera tolkningar. Om formen blir för dominerande riskerar den att begränsa användarnas egna sätt att ta plats. För sociala korridorer handlar det därför om att hitta en balans, att ge stråket karaktär och igenkänning, men utan att stänga dörren för vardagens mångfald av berättelser och användning.

Jämfört med Norrlandsgatan blev vi många lärdomar rikare. Där Norrlandsgatan präglas av frånvaro av sociala funktioner så visade Den Grønne Sti kraften i en kontinuerlig struktur av mikropauser och grönska. Där Norrlandsgatan framstår som en blek transportsträcka så visar Den Grønne Sti att en transportsträcka faktiskt kan skapa offentliga rum, långsammare rytm och sociala mötesplatser. Tillsammans kan dessa exempel inspirera Norrlandsgatan att ta efter Den Grønne



Sittplats i en park längs Den Grønne Sti, Köpenhamn.

Stis rytm och enkelhet, och av Den Røde Plads förmåga att bära identitet.

För vårt koncept innebar Köpenhamnsbesöket två huvudinsikter. Det första var att sociala korridorer behöver byggas upp av små, återkommande kvaliteter som gör rörelsen social i vardagen. Det andra var att väva in en berättelse om platsen, en identitet som gör platsen igenkännbar och attraktiv. Balansen mellan dessa dimensioner är svåravvägd men viktig att försöka uppnå.

En korridor som bara är funktionell riskerar att bli osynlig, medan en korridor som bara är ikonisk riskerar att bli intetsägande. Det är i samspelet mellan dessa poler som potentialen för sociala korridorer ligger.

4.7 VAD LÄRDE VI OSS? TVÄRGÅENDE REFLEKTIONER

Våra observationer i Stockholm och Köpenhamn gav oss två olika ingångar till frågan om sociala korridorer. Norrlandsgatan visade vad som händer när sociala kvaliteter saknas i det offentliga rummet. Där dominerade rörelsen och de sociala uttrycken var i huvudsak förlagda till interiöra miljöer. Besöket i Köpenhamn visade motsatsen, hur sociala dimensioner kan vara bärande i gestaltningen av stråk och platser. Tillsammans skapade de två observationerna en lärorik kontrast som både tydliggjorde bristerna i Stockholm och inspirerade oss att se vad som är möjligt att åstadkomma i korridorer.

Likheterna mellan platserna låg i att de alla aktiverades av människor i vardagen. Skillnaderna handlade främst om graden av inbjudan och tillhörighet. Norrlandsgatan gav en känsla av att det offentliga rummet var fattigt och reserverat för passage, Den Grønne Sti erbjöd en lågmäld men tydlig social och grön struktur och Den Røde Plads (Figur 5) ett starkt uttryck av identitet och representation. Något man inte kan förbereda sig på när man sitter med böcker och teorier är hur lite som faktiskt behövs för att skapa en social närvaro. En bänk under ett träd, ett avbrott i rytmen, en känsla av igenkänning eller något som sticker ut att man tvingas att stanna och observera. Något vi tog med oss från Norrlandsgatan var hur avgörande tidpunkten är för hur en plats används. Våra två besök på Norrlandsgatan visade tydligt att rytmer och flöden skiftar över dygnet, veckan och året och att sociala korridorer måste vara flexibla nog att rymma olika lägen under olika tider.

För oss blev slutsatsen att en social korridor aldrig kan vila på en enda dimension. Den måste byggas på flera aspekter samtidigt, där en tydlig och läsbar sträckning ger kontinuitet och gör sambandet begripligt. Lika viktigt är inslagen som bryter rörelsen och öppnar för närvaro, de små mikropauserna där människor kan sitta, mötas eller bara stanna upp en stund. En korridor behöver också rymma en balans mellan kommersiella och icke-kommersiella funktioner så att vardagligt stadsliv kan pågå utan att vara villkorat av konsumtion. Slutligen krävs en grad av identitet, något igenkännbart som gör stråket minnesvärt och värt att återvända till.







Figur 5. Den Røde Plads, Köpenhamn. (Dataforsyningen, 2023) (CC BY 4.0).

Den Røde Plads, Köpenhamn.

Observationerna i Stockholm och Köpenhamn gav oss både inblick i problem och möjligheter och blev inspirerade av hur man ska införliva sociala, ekologiska och ekonomiska aspekter i städer. De visade oss att sociala korridorer inte uppstår av sig själva, utan formas genom medvetna val i gestaltning, rytm och funktion. Det är i mellanrummen, i sekvenserna och i balansen mellan olika uttryck som potentialen ligger för att skapa stråk där rörelse och möte inte konkurrerar, utan samspelar.

4.8 REFLEKTIONER OM GATAN SOM SOCIAL STRUKTUR

En gata är mer än ett fysiskt band av asfalt och sten. Den är en grundläggande del av stadens väv, ett rum där rörelse, handel, möten och symbolik flätas samman. Historiskt har gatan alltid varit både transportled och social arena, en plats för marknader, processioner, samtal och protester. Även idag rymmer gatan denna multifunktionella funktion.

Våra observationer har visat att gator som lyckas bli sociala har några gemensamma drag. De erbjuder vistelseytor som är synliga och tillgängliga utan krav på konsumtion. De har öppen rumslighet, variation i fasader och infrastruktur, och en rytm som gör att rörelsen bryts upp i sekvenser. Plasten ska ge möjlighet till både korta stopp och längre vistelser. Lika viktigt är den sociala atmosfären. Om människor möter varandras blickar och tillåts ta plats i det offentliga rummet stärks känslan av trygghet och tillhörighet.

Biblioteksgatan visade hur en gata kan vara socialt aktiv men samtidigt exkluderande på grund av konsumtions- och sociala koder, medan Norrlandsgatan visade hur en gata kan ligga centralt men ändå upplevas som anonym och tom. Det är alltså inte gatans fysiska form i sig, utan hur den används, gestaltas och integreras i stadens nätverk, som avgör dess sociala potential.

För att en gata ska kunna bli en social korridor måste den tillåtas vara mer än infrastruktur. Den behöver erbjuda pauser och mellanrum som gör rörelsen mänsklig. Den behöver signalera öppenhet och tillhörighet så att olika grupper kan känna sig välkomna. Och den behöver länkas samman med andra sociala noder så att rörelsen inte bara leder förbi, utan binder ihop. En social korridor uppstår, och formas, i mötet mellan fysisk utformning, social atmosfär och stadens större sammanhang.

4.9 MODELL FÖR KORRIDORERS KARAKTÄR

I arbetet med att kartlägga, observera och konceptualisera staden och sociala korridorer såg vi behovet av ett verktyg för att analysera korridorers variation i praktiken. Alla korridorer är inte likadana, vissa är tillfälliga och händelsestyrda, andra är djupt förankrade i stadens struktur. Vissa vibrerar av social närvaro, andra förblir underutnyttjade.

För att fånga denna bredd tog vi fram en modell byggd på två dimensioner: permanens och social aktivering. Den vertikala axeln beskriver graden av permanens, från tillfälliga inslag till permanenta strukturer. Den horisontella axeln beskriver graden av social aktivering, från låg social närvaro och användning, till starkt och mångfacetterat socialt liv.

Korsningen av dessa två axlar skapar fyra grundtyper:

Låg permanens / låg aktivering – tillfälliga satsningar som aldrig lyckas attrahera människor.

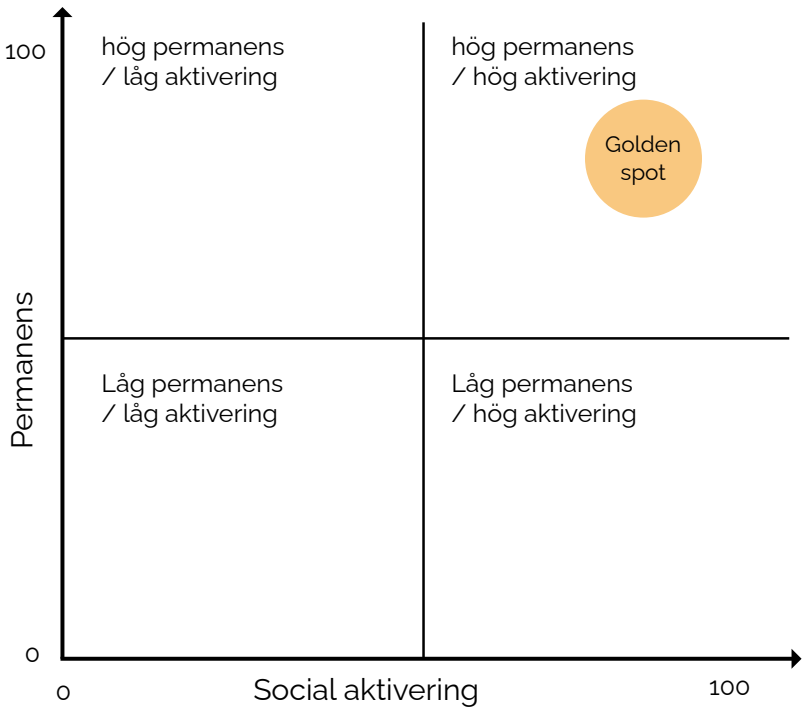
Hög permanens / låg aktivering – fysiskt beständiga miljöer som inte blir socialt levande.

Låg permanens / hög aktivering – temporära inslag som skapar intensiva sociala möten, exempelvis festivaler eller sommargator.

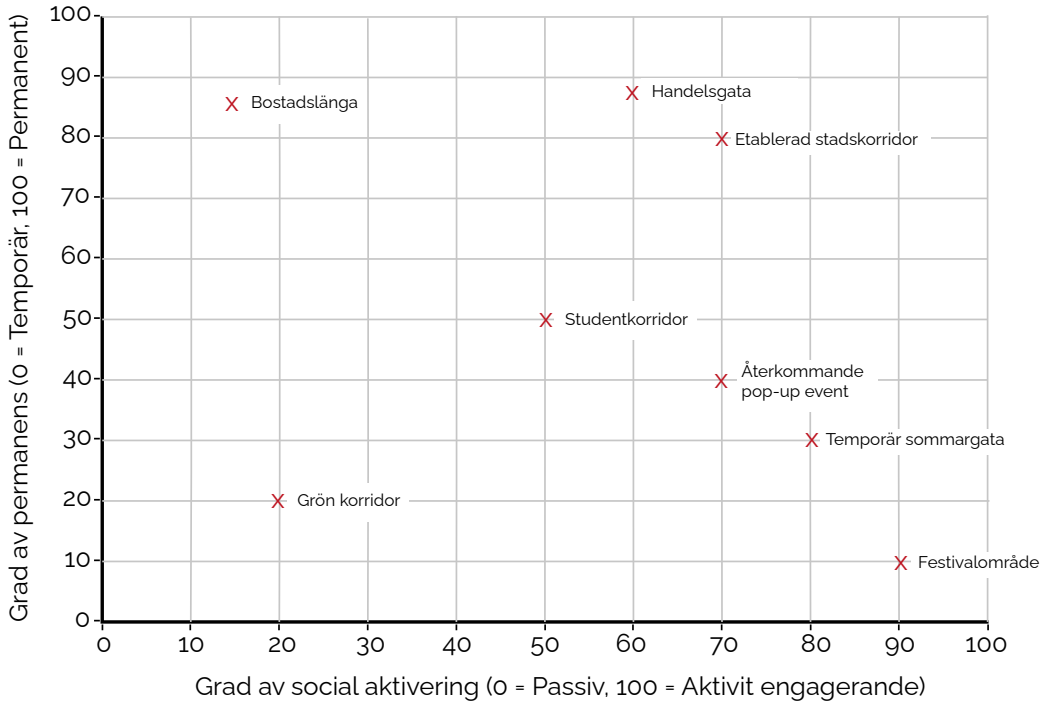
Hög permanens / hög aktivering – de mest livskraftiga korridorerna där form och funktion möts i långsiktig användning.

MODELL 1 Matrisen visar hur korridorer, eller gator i allmänhet, kan förstås i relation till två dimensioner: permanens och social aktivering. Kombinationen skapar fyra grundtyper, från kortlivade inslag som aldrig riktigt slår rot till långvariga miljöer som förblir socialt aktiva. Särskilt intressant är området där båda dimensionerna når en hög, men inte maximal nivå, en "golden spot". Här förenas kontinuitet och identitet med flexibilitet och variation, vilket ger förutsättningar för levande korridorer som kan anpassa sig över tid. Modellen ska inte läsas som en normativ lösning utan som ett analytiskt stöd för att reflektera över olika uttryck och utvecklingsbanor för korridorer.

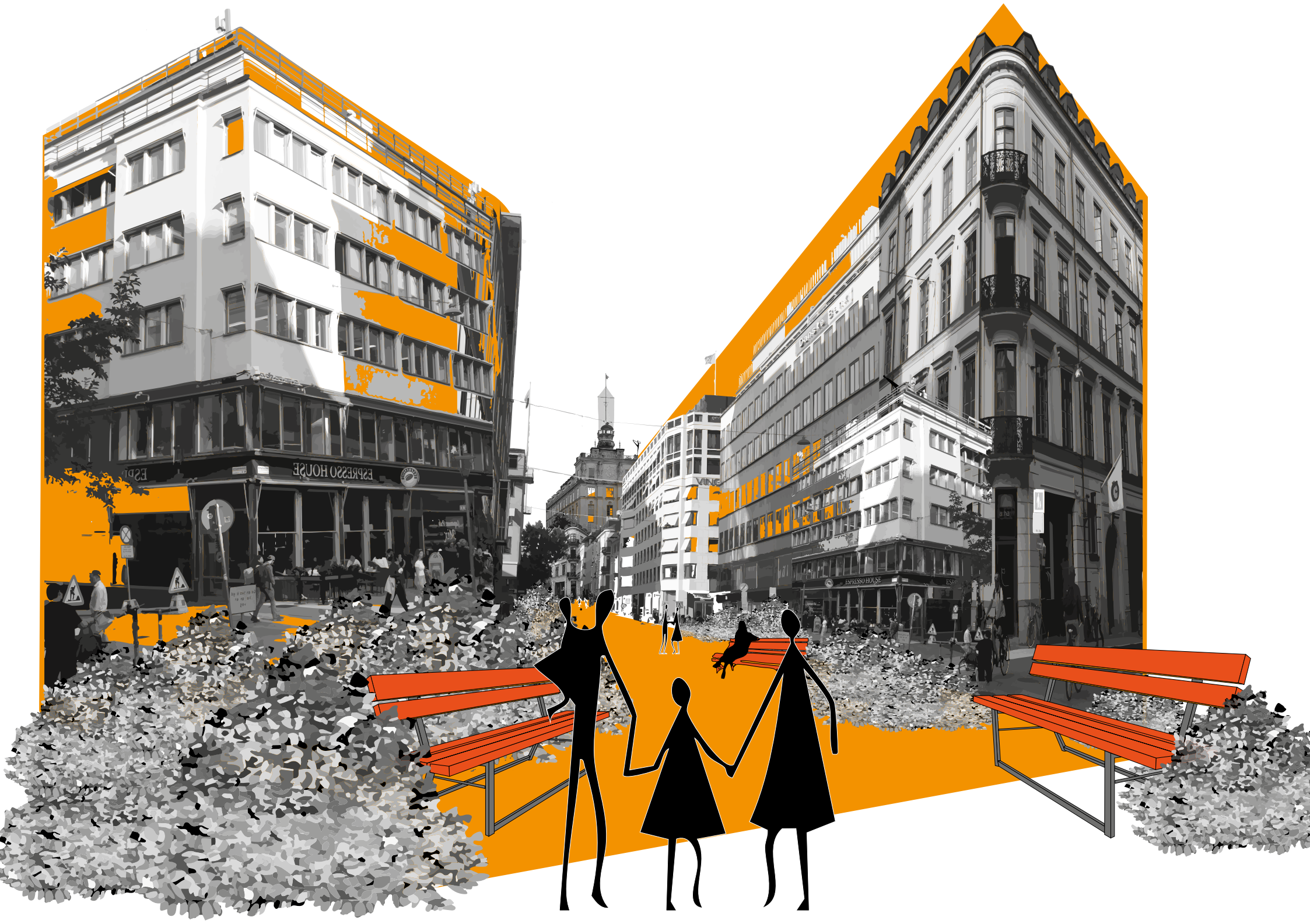
MODELL 2 Visualiseringen illustrerar hur olika typer av satsningar kan placeras i matrisen. En festival representerar hög social aktivering under kort tid. En etablerad stadskorridor är mer permanent men kräver kontinuerlig förvaltning för att förbli levande. Mellan dessa ytterligheter ryms flexibla former som sommargator eller stadsdelsstråk, där både permanens och social dynamik balanseras. Modellen tydliggör på så sätt att korridorer inte är enhetliga utan kan anta skiftande karaktärer beroende på sammanhang, förvaltning och social energi.



Modell 1. Korridorens karaktär mellan permanens och social aktivering.



Modell 2. Exempel på korridorers variation.



Kapitel fem

KONCEPTET: SOCIALA KORRIDORER

5.

5. KONCEPTET: SOCIALA KORRIDORER

Utifrån de teoretiska perspektiven, inspirerande referenserna och våra observationer formulerar vi nu vårt eget koncept: sociala korridorer. Detta kapitel presenterar konceptet i sin helhet med dess syfte, definition, struktur och implikationer för planering.

5.1 BEHÖVS ETT NYTT KONCEPT?

Under vårt arbete har vi sett att det redan finns en rik kunskap om stadens sociala dimensioner. Trots detta saknas en modell som på ett sammanhållet sätt synliggör stadens sociala samband i den rumsliga väven.

De teoretiska perspektiven presenterade i Kapitel 2 fångar i hög grad platsernas värde, men de säger mindre om de länkar som binder samman platserna. Planeringsidéer som Social Urbanism och Everyday Urbanism har bidragit med viktiga riktningar, men de är ofta punktvisa eller situationsbundna snarare än sammanhållande. Därmed lämnas frågan om stadens bredare sociala struktur öppen.

Våra observationer i Stockholm och Köpenhamn i Kapitel 4 bekräftade denna brist. På Norrlandsgatan såg vi hur en central gata reducerades till en transportsträcka utan koppling till de starka sociala noder som låg i dess närhet. På Den Grønne Sti såg vi däremot hur en kontinuerlig länk kunde skapa rytm, identitet och möten längs hela stråket. Kontrasten mellan dessa erfarenheter illustrerar varför ett nytt koncept behövs.

Som vi utvecklat i Kapitel 1 och våra reflekterande frågor och ställningstaganden (Bilaga C) hamnar sociala värden ofta i skymundan när ekonomiska och ekologiska dimensioner prioriteras. Offentliga rum planeras i första hand för genomströmning och effektivitet, medan vardagens vistelse, tillgänglighet och sociala interaktion riskerar att förbises.

Mot denna bakgrund menar vi att svaret på frågan är ja, ett nytt koncept behövs. Sociala korridorer är vårt sätt att ge språk och form åt de samband som uppstår i rörelsen mellan platser, och att bidra med ett planeringsverktyg som kan stärka tillgänglighet, tillhörighet och gemenskap i staden.

Härifrån tar vi steget vidare. Nu handlar det om att utforska vad en social korridor kan innebära i teori, praktik och gestaltning.

5.2 ARBETETS SAMLADE SYNTES

För att utforma vårt nya koncept har vi fört samman insikter från uppsatsens tidigare delar: teoretiska perspektiv, närliggande planeringsidéer, referenskoncept och våra platsobservationer.

Tabellerna som följer visar hur dessa olika delar samverkar och vilka principer de tillsammans pekar mot. De lyfter fram vad som saknas, vad som kan förstärkas och vilka kärnkomponenter som behöver finnas på plats för att sociala korridorer ska bli ett användbart verktyg i planeringen av staden.

5.2.1 TEORETISKT RAMVERK

Vårt teoretiska ramverk gav oss insikter om hur stadens sociala väv kan förstås och utvecklas. Genom att studera teorier om korridorer, social infrastruktur, relationell rumslighet och platsens betydelse fick vi en bild av de möjligheter och brister som präglar stadens offentliga rum. Dessa teorier utgjorde grunden för vårt konceptarbete och gav oss indikatorer för vad som krävs för att koppla samman platser till helheter snarare än att se dem som isolerade öar. Detta har vi formulerat i tabellen nedan.

Vad teorin lärde oss	Implikationer för sociala korridorer
Korridorer som planeringsverktyg har historiskt framför allt använts för att strukturera ekologiska samband eller ekonomiska flöden. Dock finns ingen etablerad modell som synliggör stadens sociala samband i liknande rumsliga form.	Sociala korridorer fyller denna lucka genom att synliggöra de samband som annars riskerar att förbli osynliga i planeringspraktiken. Konceptet erbjuder ett sätt att förstå staden som en väv där relationer, tillhörighet och vardagsliv knyts samman längs stråk, inte bara i enskilda noder. Som planeringsverktyg kan det bidra till att analysera var social närvaro stärks eller försvagas, och ge riktlinjer för hur dessa flöden kan gestaltas och förvaltas i en mer sammanhållen struktur. På så sätt fungerar sociala korridorer inte enbart som en parallell till gröna eller ekonomiska korridorer, utan som ett komplement som placerar det sociala i centrum av den urbana väven.
Social infrastruktur visar att sociala funktioner inte enbart är enskilda byggnader eller platser, utan även nätverk av relationer och mötesytor. Om dessa nätverk ska fungera krävs rumsliga länkar som gör dem tillgängliga och levande i vardagen.	Sociala korridorer kan förstås som bärande strukturer för social infrastruktur. De gör det möjligt för nätverk av platser och relationer att fungera i vardagen genom att skapa kontinuitet mellan noder som bibliotek, parker och torg. På så vis motverkas fragmentering och det sociala livet ges en rumslig form som både stärker tillgänglighet och vardaglig samhörighet.
Platsens betydelse inom urban teori betonar att platser inte är neutrala ytor utan laddade med sociala och kulturella betydelser. Korridorer kan därför inte bara ses som tomma länkar utan måste bära på värden som gör dem meningsfulla.	Sociala korridorer måste ge utrymme för identitet och kultur, inte enbart funktion. De behöver bära berättelser och uttryck som gör att människor kan känna igen sig och känna sig delaktiga. Genom att synliggöra de aktiviteter, traditioner och sociala praktiker som redan finns i stadens väv kan korridorer förstärka känslan av platsens betydelse. På så sätt blir de inte bara passager, utan arenor där kultur och tillhörighet får ta fysisk form i vardagen.

Relationell rumslighet lyfter fram att mening och tillhörighet i staden inte bara skapas på själva platsen, utan i rörelsen och i sambandet mellan platser. Det är i förflyttningen som människor upplever kontinuitet, riktning och social närvaro.	Sociala korridorer behöver förstås både som fysisk struktur och som upplevelse av social närvaro. De är mer än en linje som binder samman platser på en karta, de ger rörelsen ett innehåll genom att väva samman möten, minnen och orientering i vardagen. När människor rör sig längs en social korridor skapas inte bara förflyttning utan också möjligheten att känna igen, stanna upp och knyta an. På så sätt kan sociala korridorer bidra till en relationell rumslighet där sambanden mellan platser blir lika viktiga som själva noderna, och där tillhörighet byggs steg för steg i rörelsen genom staden.
Offentliga rum kräver omsorg och tillgänglighet för att vara inkluderande. Forskning visar att offentlighet aldrig är självklar och formas i samspelet mellan gestaltning, tillgång och reglering. När rum privatiseras eller görs beroende av konsumtion urholkas öppenheten, och när omsorg saknas uppstår glapp i stadens sociala väv.	Sociala korridorer bör motverka dessa glapp genom att erbjuda en mångfald av sociala kvaliteter som gör att människor kan känna sig välkomna och delaktiga oavsett bakgrund eller resurser. Det handlar inte bara om att tillhandahålla sittplatser, skugga och grönska, utan om att skapa en rytm av platser som inbjuder till både korta pauser och längre vistelser. Tillgänglighet behöver fysisk framkomlighet, social öppenhet och kulturell igenkänning. Där offentliga rum riskerar att villkoras av konsumtion eller privatisering kan sociala korridorer erbjuda fria ytor för vardagens möten, samtal och lek. Genom att förena omsorg i gestaltning med en inkluderande logik i förvaltning kan sociala korridorer bidra till att återupprätta offentlighetens roll som en gemensam resurs i staden.
Mobilitet och tillgänglighet inom stadsplanering visar att det inte räcker med att platser är öppna. De måste också vara tillgängliga genom gångbarhet, orienterbarhet och trygghet.	Sociala korridorer måste utformas så att de är inkluderande för olika grupper och enkla att använda i vardagen. Det handlar inte bara om fysisk framkomlighet, utan också om att skapa orienterbarhet genom tydliga stråk och igenkänning, samt trygghet genom ljus, överblickbarhet och social närvaro. När dessa dimensioner samverkar kan korridoren bli en plats där fler känner sig välkomna att röra sig, stanna och delta i stadens liv.
Social närvaro formas av rörelse, rytm och mikroelement. Teorier om läsbarhet, kroppslig upplevelse och vardagsinteraktion visar att även små detaljer i stadsmiljön kan avgöra om människor bara passerar eller faktiskt väljer att stanna. Variationer, kontraster och mikroelement som bänkar eller träd skapar sekvenser som gör rummet levande.	Sociala korridorer bör utformas med en rytm av mikropauser som gör att rörelse kan växla tempo och övergå i vistelse. Det kan handla om små men betydelsefulla inslag som bänkar, träd, kanter eller öppna ytor som återkommer längs stråket. När dessa element varierar i form och placering skapas sekvenser som gör korridoren läsbar och levande, och som uppmuntrar till både korta stopp och längre möten. På så sätt blir stråket mer än en transportväg, det blir ett socialt landskap där människor känner sig inbjudna att delta.

5.2.2 NÄRLIGGANDE PLANERINGSIDÉER

För att förstå sociala korridorer i relation till existerande idéer inom stadsplanering har vi studerat ett urval planeringsidéer som på olika sätt inspirerat vår konceptutveckling. Dessa idéer rör sig mellan social rättvisa, vardagslivets dynamik, ekologiska system och rätten till delaktighet. Genom att analysera deras styrkor och begränsningar kan vi se hur sociala korridorer både bygger vidare på etablerad kunskap och samtidigt fyller ett tomrum, se tabellen nedan.

Konceptets idé	Relevans för sociala korridorer
Social Urbanism växte fram i Medellín som ett sätt att möta ojämlikhet och våld genom att kombinera fysiska investeringar som linbanor, bibliotek och parker med sociala program för utbildning och trygghet. Stadens rum användes för att skapa nya relationer mellan människor och platser.	För sociala korridorer inspirerar detta till en syn där rumsliga stråk kan bli verktyg för social rättvisa. Men till skillnad från transformerande projekt i särskilt utsatta områden vill sociala korridorer stärka de befintliga nätverken av platser i hela staden och väva dem samman i vardagliga samband.
Everyday Urbanism utmanar den toppstyrda planeringen genom att fokusera på människors vardagspraktiker och småskaliga anpassningar. Det spontana, informella och oplanerade ses som centrala uttryck för stadens sociala liv.	För sociala korridorer blir detta en påminnelse om att stråkens liv inte bara formas av planer och ritningar, utan också av vardagens rörelser och möten. Samtidigt går sociala korridorer ett steg längre genom att vilja synliggöra och strukturera dessa samband så att de kan förstärkas på ett mer varaktigt sätt.
Ecosystemic Urbanism ser staden som ett ekosystem av sociala, ekologiska och ekonomiska flöden. Genom att omfördela gaturummet från bilar till människor skapas nya ytor för lek, grönska och vardagsliv, vilket förändrar invånarnas vardagsmönster.	För sociala korridorer visar detta kraften i en rumslig organisering som kan förändra hur människor rör sig och samspelar. Det stärker tanken att korridorer inte bara är länkar mellan platser, utan också verktyg för att skapa nya rytmer och sociala relationer i staden.
The Right to the City lyfter fram staden som ett socialt verk som formas av relationer, deltagande och rätten till olikhet. Offentliga rum ska vara arenor för möten, tillhörighet och demokratiskt inflytande, inte bara för konsumtion och kontroll.	För sociala korridorer blir detta en normativ grund. Korridorerna ska både vara funktionella stråk och möjliggöra rätten till deltagande och tillgång. De måste skapa rum där olika grupper kan mötas på jämlika villkor och känna sig delaktiga i stadens utveckling och samspel.

5.2.3 REFERENSKONCEPT

Utöver de teoretiska och planeringsmässiga idéerna har vi också hämtat inspiration från konkreta referenskoncept som redan används i stadsplaneringen. Dessa koncept visar på olika sätt hur sociala kvaliteter kan förstärkas i det urbana rummet. För sociala korridorer har de fungerat som en verktygslåda av perspektiv och metoder, där vi kunnat pröva vilka ingredienser som behövs för att väva samman rörelse, möten och tillhörighet i staden, se i tabellen nedan.

Vår inspiration	Hur det kan användas
15-minutersstaden bygger på idén att varje invånare ska ha tillgång till arbete, service, grönområden och kultur inom gång- eller cykelavstånd. Det är ett koncept som betonar närhet, lokal gemenskap och hållbar mobilitet.	För sociala korridorer inspirerar detta tillgångsperspektivet, men med ett skifte i fokus. Snarare än att koncentrera funktioner nära bostaden vill sociala korridorer förstärka rörelsen och uppmana till hållbar mobilitet och ökad gemenskap.
Tactical Urbanism handlar om småskaliga och temporära ingrepp som målade övergångsställen, popup-parker eller provisoriska möbleringar. Syftet är att snabbt testa idéer, aktivera platser och engagera medborgare.	För sociala korridorer ger detta tankar om värdet av tillfälliga åtgärder som kan skapa liv och pröva nya mönster. Sociala korridorer är främst inriktade på långsiktiga installationer än kortlivade experiment men en blandning behövs för att hitta rätt “ingredienser” för att göra en plats värd att besöka.
Urban Acupuncture menar att små, precisa ingrepp kan ha en oproportionerligt stor effekt på stadens sociala liv. Genom att rikta insatser till strategiska platser där människor redan rör sig kan en enkel åtgärd som en sittplats eller belysning aktivera hela områdets dynamik och skapa nya sociala mönster.	För sociala korridorer är detta en påminnelse om att vissa platser i stråket är extra viktiga och man får inte glömma bort att hela tiden vara medveten om platsens brister. Social infrastruktur kan vara stor som liten så även små ingrepp formar en hel väv av social närvaro och innan man gör en satsning är det svårt att veta hur den tas emot, så det är viktigt att testa sig fram.
Stadsmiljözonen vid Nytorget visar hur lokala initiativ kan prioritera vistelse och sociala funktioner framför biltrafik. Genom att omvandla gaturum hoppas kommunen att området blir tryggare, mer attraktivt och mer socialt aktivt.	För sociala korridorer är detta ett exempel på hur policy och lokal styrning kan skapa nya sociala stråk. Skillnaden är att sociala korridorer formuleras som ett övergripande ramverk som knyter ihop stadens sociala väv, snarare än en åtgärd på kvartersnivå.

5.2.4 OBSERVATIONER I STOCKHOLM OCH KÖPENHAMN

Genom våra platsobservationer fick vi se både glapp och möjligheter i den urbana strukturen. Stockholm visade oss hur gator kan reduceras till transportsträckor eller bli exklusiva genom konsumtion, medan Köpenhamn gav exempel på hur stråk kan bära vardagens liv och hur stark gestaltning kan skapa identitet. Tillsammans tydliggjorde observationerna vad som krävs för att rörelse ska bli vistelse, hur balans mellan öppenhet och identitet kan skapas, och varför kopplingar mellan noder är avgörande för att bygga sociala korridorer. Se tabellen nedan.

Vad vi såg i Stockholm	Vad vi såg i Köpenhamn	Hur det påverkar konceptet
Norrlandsgatan dominerades av rörelse men erbjöd få anledningar att stanna. Avsaknad av mikropauser, sittplatser och grönska gjorde att gatan upplevdes som en transportsträcka snarare än en social plats.	**Den Grønne Sti** visade motsatsen. Ett vardagligt stråk med kontinuerlig grönska, tydliga gång- och cykelflöden och små vistelsepunkter där människor kunde pausa, mötas eller leka.	Sociala korridorer behöver byggas som sekvenser av vistelsepunkter som gör att rörelse kan övergå i närvaro. En korridor blir social först när människor har både skäl och möjlighet att stanna.
Biblioteksgatan var socialt livlig men starkt kopplad till konsumtion. De flesta möten skedde på uteserveringar och i butiker vilket gjorde närvaron exklusiv för dem med köpkraft.	**Den Røde Plads** hade en stark identitet genom färg, konst och möblering. Platsen lockade olika grupper men väckte också frågor om tillhörighet. Platsen kan både ge en känsla av stolthet, men för andra obehag.	Sociala korridorer måste balansera mellan öppen tillgänglighet och identitet. Närvaron får inte villkoras av konsumtion eller en homogen kultur. Den måste rymma olika sätt att använda och känna tillhörighet i rummet.
Kungsträdgården och Humlegården var två noder med stark social närvaro, men de upplevdes som isolerade från varandra. Trots sin närhet saknades ett tydligt sammanhängande stråk som band ihop dem.	**Den Grønne Sti** visade hur en kontinuerlig länk mellan stadsdelar kan skapa en känsla av sammanhang. Här blev både rörelse och vistelse möjliga längs hela sträckan, inte bara vid enskilda platser.	Sociala korridorer kan fungera som länkar som binder samman redan existerande noder och gör dem till delar av en helhet. Det är i kopplingarna mellan noder som stadens sociala väv blir läsbar och tillgänglig i vardagen.

Sammanlagt visar tabellerna hur vårt koncept vuxit fram i mötet mellan teori, planeringsidéer, referenskoncept och platsobservationer. Varje del har bidragit med olika byggstenar: teorin pekade ut behovet av samband, planeringsidéerna gav praktiska riktningar, referenskoncepten erbjöd metoder och perspektiv, och observationerna synliggjorde både glapp och möjligheter i den urbana strukturen. När vi för samman dessa insikter blir de mer än en abstrakt idé, de framträder som grunderna som formar konceptet. Sociala korridorer handlar inte om en enskild plats eller åtgärd, utan om sambandet mellan platserna och att göra stadens sociala väv synlig och användbar i vardagen

Syntesen pekar ut en möjlig riktning, men lämnar fortfarande öppna frågor. För att gå från en samlad förståelse till ett mer konkret ramverk behövde vi därför utmana våra egna antaganden och synliggöra de prioriteringar som låg under ytan.

5.3 REFLEKTERANDE GRUND: FRÅGOR OCH STÄLLNINGSTAGANDEN

I arbetet med sociala korridorer har vi, parallellt med litteratur, fallstudie och observationer, fört en systematisk dialog med oss själva genom en uppsättning av reflekterande frågor (Bilaga C). Frågorna har prövat våra antaganden, synliggjort konflikter och tvingats oss ta ställning till vad som bör vara vägledande i konceptet. Syftet här är inte att leverera färdiga svar, utan att synliggöra den process där våra prioriteringar vuxit fram och varför vi landat i vissa val.

I Bilaga C finns våra fulla reflektioner, med källhänvisningar, uppdelade i nio teman, från planeringsideologi och rumslig struktur till materialval, förvaltning och konceptets gränser. Nedan presenterar vi de nio punkterna i kondenserad form, men vi rekommenderar att läsa hela bilagan för att förstå våra fulla resonemang och tankar. Varje tema rymmer både frågor och ställningstaganden som pekar ut vilka aspekter en social korridor måste hantera, vilka avvägningar som behöver göras och varför vissa riktningar är mer centrala än andra. På så sätt fungerar de nio punkterna som en bro mellan den syntes vi gjort i föregående avsnitt och den definition och de kärnkomponenter som följer i nästa.

PLANERINGSIDEOLOGI OCH UTGÅNGSPUNKTER

Vårt koncept växte fram ur en kritik mot hur sociala kvaliteter i planering ofta isoleras till enskilda noder (torg, parker, bibliotek) medan sambanden dem emellan förblir osynliga. Mycket av vardagens sociala liv sker dock i rörelsen mellan platser, något som sällan fångas i planeringsidéer. Vi ställde oss därför frågan om sociala korridorer främst ska förstås som ett värdebaserat förslag, eller som ett analytiskt verktyg, eller som en kombination av båda.

I samtida planeringsdokument används ofta ord som inkludering, tillhörighet och närvaro, men de översätts sällan till konkreta stråk eller vardagsflöden. Vår utgångspunkt är därför att det sociala inte kan betraktas som en restprodukt, utan måste ses som en bärande struktur i staden. På samma sätt som ekologiska eller ekonomiska korridorer binder samman system, behöver också de sociala relationerna ett eget verktyg. Det är denna ståndpunkt som ligger till grund för vårt koncept.

RUMSLIG STRUKTUR, SKALA OCH KONTEXT

Frågorna i detta tema kretsar kring den länkande logiken, hur olika delar av staden kan vävas samman till en social helhet. Vi har reflekterat över var det uppstår tomrum, svaga länkar eller outnyttjade ytor, och hur de kan omvandlas till betydelsefulla delar av ett stråk. Ofta handlar det om gränszoner mellan funktioner, som mellan butiken och trottoaren, mellan parkeringen och gångvägen, eller mellan fasaden och det offentliga rummet, där det sociala livet kan förstärkas genom små justeringar.

Vi har också prövat var det redan finns naturliga flöden som kan förstärkas med sociala inslag och hur noder som upplevs separerade, istället kan länkas samman genom en mer sammanhängande struktur. Bristen blir tydlig där gator enbart fungerar som en transportsträcka utan möjlighet till vistelse. Men ofta finns redan små resurser på plats som kan utveckla platsen, som en ensam bänk som kan bli en mötespunkt, en smal grön remsa som kan förstärkas till en fickpark, eller en nisch i fasaden som kan förvandlas till en plats att stanna på. En korridor ska inte vara en abstrakt linje på en karta, det ska vara något som formas av många element i olika skalor som tillsammans skapar en känsla av sammanhang.

MATERIAL, DESIGN, UPPLEVELSE OCH FYSISK MILJÖ

Det fysiska handlar inte enbart om estetik och design, det handlar om hur miljön kan förstås, kännas och användas i vardagen. Frågorna rör både hur läsbarhet (markbeläggning, belysning, orienterbarhet) gör det lätt att följa stråket, och hur sinnen (ljud, dofter, ljus, material) gör platsen inbjudande. Lika viktigt är tröskeln till vistelse, det vill säga om det finns sittplatser, kanter, lekplatser eller grönska som gör att människor stannar upp snarare än bara passerar.

En annan reflektion är risken att sociala värden reduceras till estetiska gester om intentionerna är fel. För att undvika detta krävs ett arbetssätt som bygger på medskapande, kontinuerlig användning och platsens befintliga rytmer. Själva designen av korridoren bör inte vara slutpunkten utan början på ett samspel med användarna. Genom att involvera lokalsamhället i val av funktioner, lyssna på vardagliga behov och tillåta temporära experiment som kan växa till permanenta lösningar, skapas platser som faktiskt används.

Det är alltså inte den mest avancerade formen som gör en korridor social, utan hur väl den resonerar med människors liv och känslor. En social korridor kan därför inte drivas som ett rent “top-down-projekt”, utan måste växa fram i mötet mellan professionell planering, lokal kunskap och vardaglig användning.

ANVÄNDARE, VARDAGSLIV, RÖRELSEMÖNSTER OCH MÄNSKLIG NÄRVARO

En social korridor måste kunna rymma många typer av människor, rytmer och behov. Den ska fungera för gående, cyklande, barn, äldre, funktionsvarierade, men också för dem som vill stanna utan att behöva konsumera. Frågorna prövar om stråket kan vara både en passage och vistelseyta samtidigt, och om mikropauser kan sakta ner flödet på ett naturligt sätt för att få platser där man kan knyta skosnören, möta en vän eller bara betrakta andra.

Vi reflekterade också över risken att korridoren bara är attraktiv när den är “fylld” av evenemang eller händelser. För att fungera i vardagen måste den vara attraktiv även i stillhet som på en tisdagseftermiddag, en kall vinterdag eller en sen kväll.

Frågorna i Bilaga C menar att social närvaro inte kan byggas genom spektakulära inslag. Det behövs mindre, vardagliga rytmer som gör platsen användbar hela tiden. Det innebär att en social korridor inte bara ska vara en scen för aktiviteter, utan en väv av vardagsliv där rörelse och uppehåll stöder varandra.

SOCIAL INTERAKTION OCH PLATSENS MJUKA KVALITETER

Det sociala uppstår inte automatiskt bara för att människor befinner sig på samma plats. En social korridor måste därför utformas så att den bjuder in till kontakt och interaktion. Det kan göras genom siktlinjer som gör att blickar kan mötas, genom närvaro som skapar trygghet och genom inslag som gör det lätt att inleda ett informellt samtal. Frågorna prövar också om de sociala koderna som platsen signalerar är inkluderande, eller om de riskerar att skapa trösklar som stänger ute vissa grupper.

Vi har reflekterat över hur korridorer kan bära lokal identitet och vardagsberättelser. Det kan vara genom konstverk, historiska markörer eller minnesspår i marken, men lika mycket genom vardagliga uttryck som lappar i ett träd, ljud från musik, lekande barn eller en stol som någon lämnat kvar. Det är sådana mjuka kvaliteter som gör platsen meningsfull för dem som faktiskt använder den, snarare än bara för dem som planerat den. Det sociala kan alltså inte reduceras till fysisk design, det bygger på en kombination av rumsliga möjligheter och mänsklig användning. En social korridor blir levande först när dessa möts.

TID, VARAKTIGHET OCH FÖRÄNDRING

Temats frågor handlar om hur stråket beter sig över dygnets timmar, veckans olika dagar och de skiftande årstiderna. Hur känns platsen en tidig morgon, en sen kväll eller en regnig vinterdag? Vilka kvaliteter bär platsen även när marknader, konserter eller popup-inslag är frånvarande?

Vi har reflekterat över behovet av resiliens, det vill säga att stråket ska kunna leva vidare även när innehållet skiftar. Här blir den temporära logiken viktig. Genom att testa, lära och förädla i mindre skala kan man bygga erfarenheter som leder till mer varaktiga lösningar. Samtidigt krävs en grundstruktur som är robust nog att bära platsens sociala liv över tid. Sittplatser, belysning, grönska och öppen tillgänglighet får inte vara beroende av tillfälliga projekt för att fungera.

En social korridor blir hållbar först när den rymmer både förändring och kontinuitet. Den behöver kunna anpassas till nya behov och aktiviteter, men samtidigt alltid erbjuder vardagskvaliteter som gör att människor vill vistas där, oavsett tid på året.

DET SOCIALA, EKOLOGISKA OCH EKONOMISKA SAMSPELET

En social korridor är inte enbart en social struktur, den formas alltid i mötet med ekologiska och ekonomiska dimensioner. Här blir vårt färghjul ett formspråk och verktyg för att analysera och visualisera balansen mellan dessa tre. Frågorna prövar särskilt de socio-ekologiska och socio-ekonomiska förskjutningarna och hur de kan stärka varandra, men också vad som händer när en dimension riskerar att dominera.

Ett exempel är när grönska tillför skugga, svalka och trivsel, men samtidigt kan skymma siktlinjer och minska känslan av trygghet. Ett annat är när handel bidrar med liv och rörelse, men gradvis tränger undan öppna vistelseytor och skapar en känsla av att man måste konsumera för att få vara med. Frågorna handlar om att se konsekvenserna av olika lutningar och säkerställa att det sociala inte blir underordnat.

Målet är inte att skapa en enformig balans, utan att göra medvetna avvägningar. En social korridor ska kunna rymma både det gröna och det kommersiella, men på villkor som förstärker, snarare än försvagar, dess sociala nerv. På så sätt blir samspelet en resurs, inte ett hot.

PROCESSER, AKTÖRER OCH FÖRVALTNING

En social korridor formas i stor del av dess fysiska gestaltning men även de processer och aktörer som tar hand om den över tid. Våra frågor handlar om roller, regler och delaktighet. Om vem som ansvarar för drift och underhåll, vem som aktiverar platsen med innehåll och hur långsiktiga strukturer skapas som hindrar att korridoren förlorar sin identitet.

Vi har reflekterat över att kommunen ofta står för grunddriften och tryggheten, men att en levande korridor kräver bidrag från fler nivåer. Civilsamhället kan skapa program och gemenskap, det lokala näringslivet kan bidra i övergångszonerna och kultur- och utbildningsaktörer kan tillföra innehåll och mening. Att det är balanserat mellan dessa aktörer är viktigt så att inte en part blir för dominerande vilket riskerar att korridoren förlorar sin mångfald.

En central fråga är också hur privatisering undviks i praktiken. Platser som byggs med tanken att vara öppna kan gradvis begränsas genom regler, upplåtelser eller kommersiella intressen. För att korridoren ska behålla sin karaktär måste delaktigheten därför vara bred och förvaltningen bygga på principer som säkerställer öppenhet, tillgänglighet och inkludering över tid.

KONCEPTETS GRÄNSER OCH UTVECKLINGSPOTENTIAL

För att sociala korridorer ska förbli ett användbart verktyg i stadsplaneringen krävs vissa avgränsningar. En social korridor är inte en shoppinggata, inte ett rekreativt grönstråk och inte en transportsträcka. En social korridor är ett sammanhängande socialt stråk där rörelse och vistelse samspelar och där öppenhet, inkludering och balans mellan de sociala, ekologiska och ekonomiska dimensionerna är centrala.

De vägledande principerna visar att en social korridor måste vila på en icke-kommersiell kärna, erbjuda vardagsnära mötesplatser, anpassas till sin kontext och förvaltas långsiktigt med medskapande som grund. Samtidigt behöver konceptet skyddas från att urvattnas, exempelvis genom att nya inslag alltid prövas mot frågor om social närvaro och tillhörighet.

Tittar vi framåt ser vi potential att utveckla sociala korridorer tillsammans med andra planeringsmodeller, som Superblocks, gröna korridorer eller 15-minutersstaden, men alltid med den sociala kärnan i centrum. Sen har vi kunskapsluckor, särskilt kring mätbarhet, långtidseffekter och överförbarhet mellan olika typer av miljöer. Att arbeta vidare med dessa luckor skulle hjälpa konceptet att mogna och bidra till framtidens socialt hållbara städer.

Sammanfattning

Bilaga C fungerar som vår konceptuella kompass. Den pekar ut var länkar saknas, vilka kvaliteter som måste säkras, hur balans ska hanteras och varför vissa avvägningar görs. Den visar också att vårt koncept är både normativt (social närvaro som bärande princip) och analytiskt (ett sätt att läsa och stärka sambanden i stadens vardagsrörelser). Det är utifrån

denna reflekterande grund vi tar nästa steg och formulerar en definition för sociala korridorer. Vad är en social korridor? Hur kan den prövas i planering och gestaltning? Vilka kännetecken särskiljer konceptet från andra idéer?

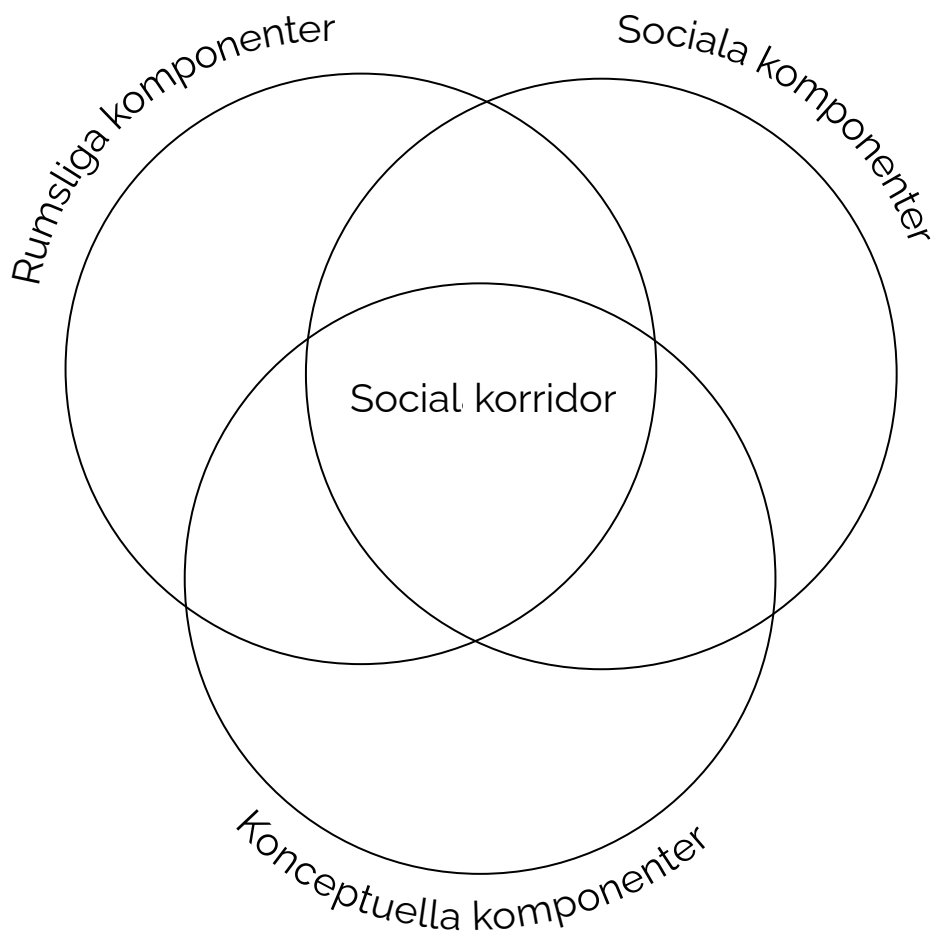
5.4 TRE GRUNDKOMPONENTER

För att skapa en övergripande förståelse utvecklade vi MODELL 3, som visar att en social korridor inte kan reduceras till en enskild dimension. Den blir till först när tre komponenter möts och balanseras: de rumsliga, de sociala och de konceptuella. De rumsliga komponenterna utgörs utav stadens strukturer som gatan, möbleringen, grönskan och orienterbarheten. De sociala komponenterna fyller rummet med liv genom närvaro, interaktion och delaktighet. De konceptuella komponenterna sätter ramen för de normer, riktlinjer och förvaltningslogik som gör att korridoren inte bara blir en tillfällig företeelse utan en del av stadens långsiktiga utveckling.

Genom att hålla samman dessa tre komponenter blir det tydligt att sociala korridorer inte kan reduceras till en enskild dimension. En korridor som bara bygger på fysisk form riskerar att förbli tom, en som enbart vilar på social närvaro kan bli kortlivad, och en som endast existerar som idé riskerar att stanna på visionsnivå. Det är först när de tre komponenterna möts som en korridor kan bli levande, hållbar och förankrad i stadens väv.

5.5 SJU KÄRNKOMPONENTER

En social korridor kan förstås som ett sammanhängande stråk i (primärt) urbana miljöer som binder samman platser där människor faktiskt möts och vistas. Som vi visade i Modell 3 uppstår sociala korridorer först när de rumsliga, sociala och konceptuella komponenterna balanseras och hålls samman.



Modell 3. Sociala korridorer som balans mellan de tre komponenterna.

Det är alltså inte enbart en fråga om transport eller fysisk infrastruktur, utan om att skapa en väv av rörelse, vistelse och riktning som tillsammans formar en social helhet. Korridoren ska upplevas som en kedja av platser där länken bär på betydelse och inte bara vara enskilda platser.

I utvecklingen av definitionen har vi identifierat sju kärnkomponenter som återkommer i både teori och observationer.

Den första är ***konnektivitet***. En social korridor ska vara tillgänglig, läsbar och skapa samband mellan olika noder. Korridoren ska kunna följas utan avbrott och bidra till att rörelsen upplevs som begriplig och inbjudande.

Den andra är ***vistelse och mikropauser***. En social korridor kan inte reduceras till en passage utan måste innehålla inbjudande detaljer och funktioner som gör att människor vill stanna. Det kan handla om sittplatser, gröna fickor, lekfulla element eller små öppningar i rummet där samtal och möten kan uppstå. Genom sådana inslag omvandlas rörelsen till vardagsliv.

Den tredje är ***trygghet, tillgänglighet och tillhörighet***. En social korridor måste vara utformad så att människor känner sig trygga och välkomna under olika tider på dygnet och oavsett förmåga. Det förutsätter en god belysning, tydlig orienterbarhet och en utformning som fungerar för alla kroppstyper. Lika viktigt är den sociala dimensionen, där närvaro av människor och inkluderande sociala koder bidrar till att korridoren blir en plats där olika grupper känner sig hemma och att de tillhör.

Den fjärde är ***social infrastruktur***. Begreppet används ofta för att beskriva större samhällsfunktioner som skolor, bibliotek och kulturhus, men i en social korridor handlar det i första hand om de människonära element som bär det vardagliga samspelet. Det kan vara bänkar, murar, fontäner, lekplatser, konst och andra inslag som människor kan använda, vila vid eller samlas kring. Dessa småskaliga komponenter gör rörelsen längs korridoren mer social och inbjudande samtidigt som de vävs samman med torg och parker och med de större infrastrukturerna som museum och bibliotek. Korridoren blir en förlängning av stadens sociala infrastruktur där vardagens möten förstärks och kopplas till stadens övriga funktioner.

Den femte är ***flexibilitet och anpassningsbarhet***. En social korridor ska kunna förändras och leva över tid genom olika typer av aktiviteter och användningar. Den kan vara en lugn vardagsmiljö under större delen av veckan men också ge utrymme för evenemang, marknader eller kulturella inslag när behov uppstår. Flexibiliteten gör korridoren mer resilient och gör att den kan svara mot stadens förändrade behov utan att förlora sin grundläggande sociala funktion.

Den sjätte är ***balans mellan sociala, ekologiska och ekonomiska dimensioner***. En social korridor behöver grönska för att skapa trivsel och komfort, och den kan till en viss mån rymma ekonomiska funktioner som kaféer eller lokala butiker. Men balansen måste säkerställas så att det sociala alltid förblir den bärande dimensionen. Varken grön struktur eller kommersiell aktivitet får tränga undan öppenhet, tillgänglighet och tillhörighet från korridorens användare.

Den sjunde är ***kontinuitet och identitet***. En social korridor ska kännas som en helhet även när den passerar genom olika rum. Det kan uppnås genom återkommande gestaltningsinslag, symboler eller konst som berättar om platsens historia, eller genom aktiviteter som ger stråket en gemensam berättelse.

Identiteten byggs också genom människors användning och vardagliga praktiker, vilket gör att korridoren blir mer än sin fysiska form. Kontinuiteten ska, likt en länk, knyta an till den sociala infrastrukturens återkommande funktioner eller formspråk och skapa en känsla av en sammanhållen helhet, där varje del förankras i en gemensam social och infrastrukturell kedja.

Tillsammans formar dessa dimensioner en definition som kan prövas i praktiken. En social korridor är alltså inte ett enskilt projekt utan en strategi för hur stadens sociala väv kan göras mer sammanhängande, mer inkluderande och mer meningsfull i vardagens rörelsemönster.

5.6 DEFINITION

Att nå fram till en definition av konceptet sociala korridorer har inte varit en rak linje utan en process där teori, observationer och reflektioner ständigt vävts samman. Vi har rört oss mellan litteraturens begreppsvärld och stadens faktiska gator. Vi har ställt frågor, och fått svar som växt fram ur mötet med platser och människor.

Våra platsbesök i Stockholm och Köpenhamn har förstärkt vår syn på både närvaron och frånvaron av sociala samband. Våra reflekterande frågor har tvingat oss att välja riktning, lyfta fram det vi ser som bärande och släppa sådant som riskerar att försvaga helheten. Det är i samspelet mellan dessa delar: teori, metod, observation och reflektion, som vårt koncept vuxit fram.

Kärnkomponenterna är den samlade syntesen av hela vår process. De utgör vår grund, vår kompass och vår samlade förståelse av vad en social korridor kan vara. Utifrån dessa kärnkomponenter formulerar vi följande definition för sociala korridorer:

En social korridor är ett sammanhängande stråk som ger rumslig struktur åt stadens sociala väv. Den binder samman mötesplatser och noder där människor möts och vistas, och förvandlar dem från enskilda öar till delar av en gemensam struktur där rörelse och vistelse samspelar. Genom att vara tillgängliga och begripliga skapar sociala korridorer kontinuitet i vardagens rörelser, samtidigt som återkommande platser för vila och möten ger rytm och närvaro.

Social infrastruktur som torg, parker och bibliotek vävs in i stråket och förstärks av gestaltning som gör rummet öppet för många olika grupper. På så vis blir korridoren en bärande del av den urbana väven: den förenar sociala, ekologiska och ekonomiska dimensioner, bygger identitet genom igenkänning, och rymmer flexibilitet för att förändras över tid. En social korridor är därför mer än en passage – den är en struktur som gör staden mer inkluderande, levande och meningsfull.

5.7 PRAKTISK APPLICERING: FRÅN KONCEPT TILL PRAKTIK

När ni kommit såhär långt hoppas vi att det är tydligt hur sociala korridorer kan förstås och användas i urbana miljöer. Om något fortfarande känns oklart rekommenderar vi en återblick till vår metod (Kapitel 3) och observationer (Kapitel 4) samt de reflekterande frågorna i Bilaga C. Där visar vi hur vi kartlade, gjorde urval, analyserade platser och reflekterade över hur konceptet skulle fungera.

Nästa steg är det som vi inte genomförde inom ramen för denna studie. Implementering. Vi hade varken tid eller resurser för att pröva en fullskalig etablering men vi vill här beskriva hur en sådan process skulle kunna se ut och vilka överväganden som bör styra i de olika skedena, från utformning och aktivering till förvaltning och uppföljning.

Med det sagt tar vi steget från koncept till praktik. Nedan följer ett koncentrerat arbetssätt som kan användas som utgångspunkt vid en första pilot av konceptet.

FÖRBEREDANDE FAS

När man ska börja arbeta praktiskt med sociala korridorer bör man börja i en förberedande fas. Då samlar man ihop den kunskap och de aktörer som krävs för att skapa en gemensam förståelse för varför en viss sträcka ska väljas och vilka sociala kvaliteter man vill förstärka. I denna fas blir de metoder vi tidigare beskrivit, som kartläggning, observation och tematisering, ett underlag för diskussion snarare än ett färdigt svar. Målet är att etablera en gemensam utgångspunkt där planerare, fastighetsägare, lokala föreningar, verksamheter och invånare delar en bild av både nuläge och potential (Gehl, 2011).

En inledande del är att identifiera vilka mötesplatser som redan har ett socialt liv längs sträckan. Det kan vara parker, caféer, kulturhus, köpcentrum eller bara välbesökta hörn i gaturummet (Gehl, 2011; Jacobs, 1961). Att beskriva dessa platser tillsammans med deras nuvarande användning gör det lättare att föreställa sig hur korridoren kan stärkas och knytas samman. I denna fas bör man även inkludera en inventering av barriärer, riskfaktorer och ojämlika förhållanden som kan försvåra en social sammanlänkning.

Genom att tänka brett sätter den förberedande fasen tonen för det fortsatta arbetet och avgör om sociala korridorer uppfattas som "top-down" eller som ett gemensamt projekt där flera aktörer har ägarskap (Tunström, 2015).

UTFORMNING OCH AKTIVERING

När en gemensam förståelse har etablerats blir nästa steg att arbeta med utformning och aktivering. Här går man från att identifiera sträckans potential till att börja formulera konkreta inslag och sociala funktioner som kan förankra korridoren i vardagslivet (Carmona, 2021). Ett första steg kan vara att pröva enklare åtgärder i liten skala, till exempel att ställa ut bänkar, tillfälliga planteringar eller andra flyttbara installationer för att se hur människor reagerar och använder platsen (Gehl & Svarre 2013; Whyte, 1980). Genom sådana tester kan man snabbt få en känsla för vilka idéer som engagerar och hur invånarna upplever förändringen.

Att arbeta på detta sätt skapar också delaktighet. När människor får chansen att prova och uppleva nya funktioner i sin vardag kan de bidra med synpunkter och på så vis känna att de är med och formar korridoren (Douglas, 2014; Franck & Stevens, 2007). Om bemötandet är positivt kan de tillfälliga inslagen permanentas eller förstärkas. Om de däremot inte

fungerar som det var tänkt så finns det utrymme att prova andra lösningar utan att stora resurser redan investerats (Lydon & Garcia, 2015).

Samtidigt kan det i vissa fall vara värdefullt att gå direkt på permanenta lösningar. Om det finns en bred förankring kring en viss funktion, till exempel en efterfrågad lekplats, en cykelbana eller en identitet, så kan det finnas fördelar med att etablera detta från början för att signalera långsiktighet och stabilitet (Carmona, 2021; Klinenberg, 2018).

I detta skede blir vår sammanställning i Bilaga D ett stöd för planerare. I Bilaga D finns en lista av möjliga inslag av social infrastruktur med allt från sittplatser, rekreation, tillfälliga installationer, pergolor och lekmiljöer till konst, evenemang och kulturella nav. Poängen är inte att använda allt utan att välja de element som bäst svarar mot de sociala behov som kartlagts. Och det finns miljontals andra idéer som inte finns på listan så det är inte en begränsning, bara inspiration.

Aktivering bör ses som lika viktig som den fysiska utformningen. Tillfälliga installationer, kulturevenemang eller medskapande processer kan ge korridoren energi redan innan den är fullt etablerad (Douglas, 2014; Lydon & Garcia, 2015). Det gör att invånare och användare tidigt känner sig delaktiga, samtidigt som platsen prövas och utvecklas i takt med att fler tar den i bruk. Aktiveringen blir en balans mellan att experimentera och att implementera, där både temporära och permanenta inslag kan bidra till att göra korridoren levande och förankrad i staden. Genom sådana små men synliga handlingar blir sociala korridorer inte en abstrakt idé utan en levd erfarenhet i staden.

FÖRVALTNING OCH UPPFÖLJNING

När en social korridor väl tagit form handlar det fortsatta arbetet om att bevara dess relevans över tid. Förvaltningen behöver därför ses som mer än bara tekniskt underhåll. Det är en fråga om att vårda både de fysiska inslagen och det sociala liv som vuxit fram (Carmona, 2021). En korridor kan snabbt tappa sin attraktionskraft och identitet om skötsel, trygghet och engagemang inte prioriteras, men med rätt förvaltning kan den istället stärkas och fördjupas år för år (Klinenberg, 2018).

Genom att arbeta förebyggande och inkluderande kan man skapa strukturer där flera aktörer delar ansvar (Moulaert et al., 2015). Kommunen kan stå för grundläggande underhåll, medan externa parter som föreningar, kulturaktörer eller näringsidkare kan bidra med aktiviteter, omsorg och ny energi. På detta vis blir förvaltningen en kollektiv praktik snarare än en ensidig kommunal uppgift (Tunström, 2015).

Att sedan genomföra rutinmässiga uppföljningar är lika viktig som själva genomförandet. Här kan samma typ av kartläggningar och observationer som användes i den inledande fasen återkomma som ett utvärderande verktyg (Gehl & Svarre, 2013). Man kan ställa samma eller nya frågor baserat på behov. Vilka platser används mest? Var uppstår möten? Vilka delar upplevs som trygga eller otillgängliga? Genom att regelbundet återvända till dessa reflektioner kan man justera insatser, lägga till nya funktioner eller avveckla sådant som inte fungerar (Whyte, 1980).

Med dessa insatser borde sociala korridorer inte bli ett projekt med en tydlig början och ett slut, det borde bli en pågående process som kräver omsorg, dialog och anpassning. Det är i denna långsiktighet som konceptet verkligen visar sin potential att bidra till en mer hållbar och socialt sammanhängande stad.

AVRUNDNING

Genom att beskriva de tre faserna: förberedelse, utformning och aktivering, samt förvaltning och uppföljning, blir det tydligt att sociala korridorer inte är en färdig modell som kan appliceras överallt på samma sätt. De behöver växa fram i nära relation till platsens förutsättningar och de människor som använder den. Processen blir därför lika mycket en fråga om dialog och delaktighet som om fysisk utformning.

Vi vill med detta avsnitt visa att sociala korridorer kan fungera som ett praktiskt verktyg i planeringssammanhang. När arbetet sker stegvis, med både experimenterande inslag och långsiktigt ansvarstagande, skapas förutsättningar för stråk som inte bara binder samman platser i staden utan också stärker den sociala väven. På så vis blir avsnittet en brygga mellan vårt konceptuella ramverk och de möjligheter som finns att pröva det i verkligheten.

5.8 EN KONCEPTUELL VISUALISERING

Stegen går av vana. Snabba, målmedvetna, utan eftertanke.

Ögonen i backen, tanken redan vid nästa hållplats. Men underlaget förändras, blir mjukare, nästan lekfullt. En svag mosaiklinje i marken drar blicken framåt, som om någon ritat en hemlig väg som bara den uppmärksamme kan följa, något som lockar snarare än leder.

En öppning i gaturummet. Doften av mynta i vinden. Små planteringar vid trädens fötter, lavendel som stryker mot benen när man går förbi. Vid ett lågt bord har någon lämnat en burk kritor, papper, torkade löv, stenar. Ett barn klistrar fast en kotte, en vuxen skrattar. Inga skyltar. Bara en plats.

Och visst vill man gå vidare. Men kanske inte än. För första gången på länge, är det kroppen som bestämmer, tempot, rytmen. Stegen blir långsammare, inte av tvång utan av nyfikenhet. En nisch i fasaden avslöjar en träpall. Precis i rätt höjd för han med trötta ben. Kanske väntar han, kanske bara sitter.

Ljudet av trafik känns långt borta nu. Istället fågelsång, röster, svagt porlande, strummande. Någon har hängt lappar i ett träd, små meddelanden, skrivna för hand. “Här lekte jag som barn”, ”Tack mamma, för allt”. Det är oklart om det är en installation eller bara ett infall. Det spelar ingen roll.

Längre fram hänger något annat i luften. Musik, en gitarr, en röst. En scen i ett hörn, omsluten av en mur. Inte upphöjd, men uppmärksammad. Stolar dragna från olika håll. Några står upp, en som dansar med bärsele. Ett barns tjoande drar uppmärksamheten till sig, när vatten plötsligt sprutar ur ett gömt munstycke i marken. Skvättet hörs och samlar till sig fler barn. En pappa på huk, en mormor på picknick-duk. En konversation, över generation.

Kanelen doftar från ett kafé bakom ett hörn. Kanelbullarnas ägare är utspridda, under träd, i träd, inuti trädkojan. Hur vågade mamman klättra så högt med en bulle i handen? Hur långt hon kan se? Undrar om hon känner sig ung igen? Undrar om en vågar själv? Om någon klättrat upp i trädet med en bok, och bara stannat där? Bara legat kvar, tills mörkret föll, tills gatlyktorna tänds, som tysta stjärnor mellan grenarna?

Under en skuggig pergola pågår en slöjdlektion, kanske bara för idag. Tygbitar i starka färger, nålar och trådar, knappar och spolar. Ett barn syr ett hjärta. En äldre person visar hur man knyter en tråd. Ingen verkar höra kyrkklockorna ringa längre bort. Tid finns inte här, bara händer som gör, saxar i kör.

En grupp i alla åldrar har samlats kring ett bord med schackbräde. Drag har redan gjorts, men ingen verkar ha bråttom. En framåtlutning, en springare tagen, en uttalad strategi. En nickning, ett skratt, en rullstolsjustering. En osynlig magnet, attraherar en publik. Lågmäld konversation, ingen presentation, främlingars interaktion. Ingen mötesplats, men det är där möten sker.

Varje plats kommer innan man märker att man lämnat den förra. Ett uppdukat långbord. En japansk trädgård. Förberedelserna inför en utebio. En liten marknad med små bord, inget stort. Men färgerna drar ögat till sig. Grönsaker, bröd, små handgjorda saker som inte finns någon annanstans. Bakom bordet står hon som verkar känna alla vid namn. Man vill stanna. Bara titta lite. Bara känna efter.

På en stol hänger en stickad halsduk över ryggstödet. Det är svårt att veta om någon kommer tillbaka. Kanske är det så med vissa platser, att man alltid är på väg tillbaka, utan att veta om det.

Och hela tiden, något nytt i ögonvrån. Ett färgglatt paraply, fastspänt på ett staket. En handritad affisch, ”Berätta om din barndoms doft, ikväll kl 18”. En fågelbur, fylld med snäckor. En sittvänlig trappa, ett barn som läser högt ur en bilderbok för sin nalle.

Gränsen för planerat och spontant blir diffus. Det känns som om platsen vuxit fram, långsamt, med omtanke. Som om staden själv börjat viska: Här får du gå långsamt. Här får du stanna. Här får du vara med andra. Bara, vara.

Man börjar undra om det inte är så här en stad ska kännas. Inte formgiven för ordning, utan för närvaro. Inte färdig, utan möjlig. Levande.

Och kanske är det just det som får stegen att sakta ner. Korridoren håller en kvar, inte med stora gester, utan med små förslag:

Vill du stanna en stund?
Vill du höra något vackert?
Vill du lägga till något eget?
Och svaret, nästan alltid: ja.



Kapitel sex

DISKUSSION OCH REFLEKTION

6.

6. DISKUSSION OCH REFLEKTION: LIVET OCH DÖDEN AV ETT KONCEPT

Det här kapitlet är platsen där vårt koncept tar sina första riktiga andetag. Fram till nu har vi formulerat, byggt upp och testat det i delar, men här får det möta kritik, frågor och motsägelser. Man kan säga att detta är början på dess liv – skört, trevande och fullt av både löften och risker.

Vi prövar därför vad vårt arbete faktiskt gör och vad det inte gör. Vi väger resultaten mot våra antaganden, ställer metodens möjligheter mot dess blinda fläckar och ser på själva konceptet med både omsorg och skepsis. Vi vill inte bara summera, utan verkligen känna efter: håller det här ihop, eller faller det isär när vi trycker på fogarna?

Dubbelheten som följt oss genom hela studien blir också här en ledstjärna. Våra observationer och vår syntes antyder att länkarna mellan stadens noder kan bli socialt bärande, men de visar också hur känsliga dessa samband är för tid, skala, ansvar och tolkning.

Nu återstår att se om vårt koncept kan leva vidare, eller om det stannar som en idé på papper.

6.1 NÄR KONCEPTET STÄLLS PÅ PROV

När vi tittar tillbaka på våra observationer och det koncept vi format är det lätt att fråga sig: varför är det så svårt för staden att hålla ihop sig själv? Gatorna finns där, människorna finns där, mötesplatserna finns där, ändå känns de ofta som öar snarare än delar av en helhet. Vi såg det på Norrlandsgatan, där människor rörde sig effektivt mellan noderna men där själva gatan inte riktigt bjöd in till närvaro. Är det här egentligen en planeringsmiss, eller är det bara så här städer fungerar när konsumtionen är gatans hjärta?

Vi och våra källor har hävdat att social närvaro kräver rytm i stråket. Men vad innebär rytm, i praktiken? Är det verkligen bänkar, planteringar och små vardagliga händelser som skapar stadens puls, eller är det snarare en illusion vi försöker designa fram för att kompensera för att människor inte längre dröjer sig kvar? I Köpenhamn såg vi hur rytmen fanns nästan oberoende av design, människor stannade, pratade, satte sig på gräsmattor. Kanske är vår idé om "rytm" mer en ursäkt för att vi egentligen inte kan skapa social närvaro, vi kan bara ge förutsättningarna och sedan hoppas att människor fyller luckorna.

En annan fråga som skaver är detta med nodernas betydelse. Vi skriver att en social korridor behöver koppla ihop verkliga målpunkter. Ja, det är sant. Men samtidigt, vad händer om korridoren i sig blir målpunkten? Tänk om folk börjar gå dit bara för att stråket i sig är roligt, tryggt och vackert, oavsett vart det leder? Är inte det ett ännu starkare tecken på en lyckad social infrastruktur? Då skulle vår idé om att koppla ihop noder nästan bli sekundär, för korridoren skulle då skapa sin egen logik, sitt eget värde. Det känns nästan lite farligt att tänka så, för då underminerar vi hela vårt upplägg. Men kanske är det just i de här sprickorna som konceptet blir spännande, när det kan motsäga sig självt.

Och så detta eviga problem med tid och väder. Våra studier gjordes i augusti och september, mitt på dagen, i bra väder. Fint så. Men vad händer i november när regnet piskar snett och mörkret faller redan klockan fyra? Är våra sociala korridorer då bara sorgliga påminnelser om sommaren? Eller kan de fungera även i kyla och mörker, kanske på ett annat sätt? En slags värmestuga under bar himmel, där människor huttrar tillsammans och delar ett skratt över att de ändå vågade sig ut? Den frågan vågar vi inte riktigt besvara, men vi kan konstatera att mycket av den forskning vi lutar oss mot (Gehl, 2011; Jacobs, 1961; Lynch;1964) ofta talar om den varma säsongen som en självklar norm. Är det i själva verket en blind fläck i hela disciplinen stadsplanering att vi inte orkar föreställa oss vardagens slitna novemberdagar och februarinätter?

Vi kan inte låta bli att reflektera över den större paradoxen: vi pratar om social hållbarhet, gemenskap och samhörighet, men bygger fortfarande städer som prioriterar varor, flöden och effektivitet. Vi har redan gröna korridorer, ekonomiska korridorer, transportkorridorer – och nu föreslår vi sociala korridorer. Men borde vi inte snarare fråga oss varför "det sociala" alltid kommer sist, som en komplettering till allt som redan planerats? Om vår disciplin på allvar satte människors relationer i centrum, skulle vi ens behöva ett koncept som sociala korridorer?

Det är i denna spännande armbrytning vårt koncept lever. Vi kan formulera teser, rita kartor och bygga modeller (eller koncept), men i slutändan återstår frågan: vill vi ha en stad där människor faktiskt möts, eller nöjer vi oss med en stad där människor bara passerar varandra?

6.2 NYFIKENHET SOM METOD

Vi valde en metod som ibland kändes mer som en promenad än som en vetenskaplig strategi. Vi gick, vi tittade, vi tänkte, vi antecknade. Var det akademiskt precist? Kanske inte alltid. Men samtidigt, hur kan man annars förstå något så flyktigt som social närvaro i staden? Staden låter sig sällan pressas in i ett kalkylark, hur mycket planeringsvärlden än önskar det.

Men styrkan med vårt arbetssätt var just friheten. Vi kunde följa vår nyfikenhet, stanna där något hände, fördjupa oss där något verkade intressant. Vi såg staden med öppna ögon snarare än med färdiga mallar. Det gjorde att vi upptäckte saker vi inte visste att vi letade efter. Men vi inser också att detta är en metod som lätt kan kritiseras: varför just dessa dagar, dessa platser, dessa tider? Hade vi kommit fram till samma insikter en snöig tisdag i december? Antagligen inte. Och kanske är det just poängen, att stadslivet alltid är situationsbundet och aldrig entydigt.

Vi måste dock erkänna att vi bar på förväntningar. När man går ut för att hitta sociala aspekter i korridorer är det svårt att inte se dem överallt, som ett barn som ser figurer i molnen. Våra observationer riskerar alltså att vara färgade av en önskan om att vårt koncept ska visa sig nödvändigt. Är det en svaghet? Ja, på ett sätt. Men det är också en påminnelse om att all forskning i grunden är en mänsklig aktivitet, full av förhoppningar och brister.

Ibland undrade vi om vi egentligen har gjort "riktig" forskning eller snarare en sorts stadsfilosofisk utflykt med anteckningsblock. Men kanske är det där metodens värde ligger. Då vi inte låtsas vara mer exakta än vi är, har vi kunnat pröva tankar och se mönster som annars hade gått förlorade. En kvalitativ och explorativ ansats. Men kanske handlar det om att våga vara nyfiken och lite ofärdig, och att se det som en styrka snarare än en brist.

6.3 NÄR KONCEPTET SER SIG SJÄLV I SPEGELN

Att arbeta fram ett nytt koncept är lite som att befinna sig mitt i livet och plötsligt inse att man inte riktigt vet vart man är på väg. Reglerna man trodde gällde har förändrats, pjäserna rör sig på oväntade sätt, och man ställer sig frågan: gör jag rätt?

Sociala korridorer blev vårt sätt att försöka sätta ord på något vi tyckte saknades i staden, men nästan omedelbart insåg vi också dess brister. Är det rimligt att tro att man kan skapa en social korridor med samma självklarhet som en grön, ekonomisk eller transportkorridor, eller har vi gett oss själva en uppgift som riskerar att spricka i kanterna?

Vi märkte tidigt att konceptet vill för mycket. Det vill vara ben, lungor och hjärta på en gång, men blir lätt andfådd av sin egen ambition. Det vill vara både fysisk gestaltning, social praktik och organisatorisk modell på samma gång. Det är nästan lite girigt, som om vi försökte lösa stadens alla problem med ett enda koncept. Samtidigt kanske det är just denna överambition som gör det användbart? Sociala korridorer påminner oss om att staden inte är uppdelad i separata zoner utan i levda samband mellan människor, byggnader och rörelser. Kanske behövs en viss grandiositet för att synliggöra just det.

Det finns också en risk att vårt koncept blir ännu ett i raden av modeord inom stadsplanering. Ett av de där begreppen som alla älskar att slänga sig med men som ingen riktigt vågar definiera för att inte tappa ansiktet. Vi har själva försökt hålla oss undan den fällan genom att vara konkreta och visa hur sociala korridorer kan prövas på plats. Men vi vet också att planerare älskar att adoptera nya termer och sedan tömma dem på innehåll. Frågan är om vi just lagt grunden för ett buzzword, eller för något som faktiskt kan hålla.

En annan reflektion är att vårt koncept i grunden bygger på en ganska romantisk idé om möten mellan människor. Vi tror på vardagliga samtal, pauser och små interaktioner som bär stadens sociala väv. Men vill människor verkligen ha det? Många verkar ju föredra att gå med hörlurar, blicken i mobilen och högsta möjliga takt. Är vår vision om sociala korridorer en hyllning till ett socialt ideal som egentligen inte efterfrågas? Eller är det tvärtom så att behovet är större än någonsin, just för att vardagens möten håller på att försvinna?

Kanske är konceptets största värde inte att det pekar på en lösning, utan att det blottar en blind fläck i hur vi bygger städer. Vi har gröna korridorer för ekologi, ekonomiska korridorer för handel, transportkorridorer för rörelse, men vi har inget språk för sambanden mellan människor. Det är där sociala korridorer kliver in: inte som en färdig modell, utan som ett sätt att fråga vad som egentligen binder oss samman.

6.4 ETT DISSEKERAT KONCEPT

När vi tittar på vår reflekterande grund (avsnitt 5.3) känns det lite som att vi byggt ett hus på lös sand. Vi talar om rörelse, vistelse och samband som om de vore självklara kategorier, men är de det? Är det ens möjligt att skilja på rörelse och vistelse i stadens verkliga liv? Den som går kan när som helst stanna, och den som sitter kan lika gärna resa sig upp och bli en del av flödet. Kanske är vår "grund" inte mer än ett försök att sortera det osorterade, en taxonomi som bara tillfälligt håller ihop stadens vimmel. Men vi glorifierar det ändå, för i det oordnade kan man inte forska.

Våra kärnkomponenter (avsnitt 5.4), rumsliga, funktionella och relationella. Tre ord som ser stiliga ut på papper, nästan matematiska i sin precision. Men handen på hjärtat, är de egentligen så olika? Rumslighet utan funktion är bara en kuliss. Funktion utan relation är en maskin. Relation utan rum är en fantasi. Vi staplade dem på varandra för att få ordning, men i verkligheten flätas de samman i varje ögonblick på gatan. Vi kan låtsas som att de går att analysera separat, men vi vet att det är en triangel som förlorar sin form om man försöker dela upp den.

Och så vår definition (avsnitt 5.5). Den ser så självsäker ut, nästan som om vi faktiskt visste vad vi pratar om. Men vad är en definition annat än ett maktutövande? Vi ringar in något, drar en gräns och säger: detta är en social korridor, detta är det inte. Men vilka är vi att sätta den gränsen? Vi vet ju att staden alltid kommer att smita undan våra försök till fångst. Samtidigt är det nödvändigt. Utan definitionen blir konceptet bara luft. Kanske är vår definition mest av allt ett alibi, ett sätt att göra våra funderingar legitima i en akademisk värld.

Vi dissekerar alltså vårt eget koncept och ser både dess skavanker och dess styrka. Vi ser att vår grund är bräcklig, våra kärnkomponenter är hopflätade, och vår definition är mer performativ än exakt. Men vi inser också att sociala korridorer kanske inte är en färdig lösning, utan snarare ett ärligt försök att sätta ord på något vi alla anar men ingen hittills riktigt vågat formulera: vad som händer i mellanrummen, och varför det spelar roll.

6.5 EN MINNESVAKA FÖR KONCEPTET

Efter att ha dissekerat konceptet är det lätt att tro att sociala korridorer ligger livlöst kvar på operationsbordet. Men kanske är det nu vi behöver hålla en minnesvaka, inte för att begrava idén, utan för att påminna oss om varför den föddes och varför den förtjänar att leva vidare.

Vi skapade sociala korridorer för att sätta ljuset på något som är både banalt och bortglömt: sambanden mellan stadens mötesplatser. Det är egentligen en enkel idé, nästan pinsamt enkel, men i den enkelheten ligger också dess styrka. För vem kan säga att det inte spelar roll vad som händer mellan parker, torg och stationer? Vem kan förneka att de vardagliga mellanrummen formar våra liv lika mycket som själva målpunkterna?

Det finns något vackert i att vårt koncept står på flera ben samtidigt. Det är rumsligt utan att vara bara form, socialt utan att bli en klyscha, organisatoriskt utan att stelna i byråkrati. Det försöker hålla ihop det som annars riskerar att falla isär. Visst är det trevande och ibland lite motsägelsefullt, men kanske är det just därför det sticker ut i ett fält av alltför färdigpaketerade begrepp.

Men en idé lever inte av sig själv. En definition på papper, hur välskriven den än är, kan inte skapa en social korridor. För att vårt koncept ska överleva måste andra använda det, tänja på det, ifrågasätta det och låta det mutera i nya sammanhang. Vi kan tända ljusen och sjunga lovsånger, men ett verkligt liv får det först när planerare, forskare och invånare börjar pröva vad en social korridor kan vara i praktiken.

Minnesvakan blir därför också en avskedsceremoni, inte för att ta farväl, utan för att släppa taget. Konceptet är inte längre bara vårt. Det är en tanke som vi hoppas får fortsätta sin resa genom andras händer, projekt och platser. Om det lyckas, kanske sociala korridorer inte bara förblir en idé från en masteruppsats, utan blir en påminnelse om att staden alltid är mer än summan av sina byggnader.

6.6 TESTAMENTET

Ett arv är bara meningsfullt om någon vill ta emot det. Om sociala korridorer förblir oanvända i denna uppsats dör idén, oavsett hur vacker den ser ut på papper. Därför läser vi nu upp vårt testamente och skänker konceptets delar till dem som kan ge det ett nytt liv.

Till **politikerna** lämnar vi en önskan om modiga policyförändringar. Ni får vår reflekterande grund som påminnelse om att staden inte bara består av byggnader och flöden, utan av de sociala samband som binder dem samman. Ni får ta vidare frågan om hur det sociala kan erkännas som en lika självklar del av infrastrukturen som det gröna eller det ekonomiska. Det är inte en färdig lagparagraf vi erbjuder, utan ett nytt språk, en möjlighet att omformulera prioriteringar så att mellanrummen blir lika viktiga som noderna.

Till **kommunernas tjänstepersoner och förvaltare** överlämnar vi uppgiften att ge sociala korridorer ett vardagsliv. Ni får tanken om omsorg, att inte bara ta hand om platsen materiellt, utan att också öppna upp för invånarnas engagemang och låta dem ta plats. Ni får påminnelsen om att förvaltning inte bara är att sopa gatan och laga gatstenen, utan att hålla stråket levande genom att samordna mellan olika aktörer, skapa trygghet, möjliggöra evenemang och låta platsen vara en scen för vardagens möten. När förvaltning förstås på det sättet blir en korridor inte bara något man passerar, utan något man faktiskt vill ta sig till.

Till **planerarna och arkitekterna** testamenterar vi våra kärnkomponenter: det rumsliga, det funktionella och det relationella. De är inga perfekta verktyg, men de kan fungera som linser för att se staden lite klarare, inte som en samling enskilda platser, utan som ett nätverk av samband. De hjälper er att se hur en rumslig form behöver bäras upp av funktioner som lockar människor, och hur dessa i sin tur bara blir meningsfulla om de skapar relationer. Att använda kärnkomponentera är därför att planera med mellanrummen i åtanke, att tänka lika mycket på det som binder samman som på det som står stilla.

Till **forskarsamhället** skänker vi vår bräckliga och ofullständiga definition. Ni får gärna ifrågasätta den, tänja på den, förkasta den eller bygga vidare. Det är inte en slutpunkt, utan ett startskott. Vi vet att definitioner alltid är preliminära, men vi lämnar över vår i förhoppningen att den kan fungera som en katalysator för fler frågor.

Vi ger er också tre uppdrag som vi själva inte hunnit fullfölja.

För det första: gör våra verktyg prövbara och användbara. Färghjulet och kartläggningen av korridorernas olika aspekter skulle kunna utvecklas till något mer handfast, nästan som en enkel kodbok, så att olika personer kan undersöka samma plats och landa i jämförbara resultat.

För det andra: undersök tidens betydelse. Våra observationer är ögonblicksbilder, och vi anar att sociala korridorer lever i skiftande rytmer över säsonger och år. För att se hur samma stråk utvecklas över längre perioder och hur små sociala tillägg faktiskt påverkar vistelsetid, upplevelser och användning, så behövs ytterligare undersökningar. Här ligger en möjlighet för forskningen att kombinera enkla promenadstudier med korta intervjuer och flödesmätningar som kan repeteras och jämföras.

För det tredje: ta er an frågan om styrning och samordning. Våra resultat pekar på att många stråk faller mellan olika aktörers ansvarsområden. När ingen har helhetsansvar blir det svårt att skapa kontinuitet. Här behövs enkla protokoll för ansvarsfördelning och samordning mellan kommuner, fastighetsägare, föreningar, näringsidkare och medborgare samt uppföljning när något inte fungerar. Vi kan bara peka ut behovet; ni kan utveckla kunskapen.

Vårt arbete har lagt en första grund, men den är inte färdig. Arvet ni får är snarare en halvfärdig byggsats än en färdig modell, och kanske är det så kunskap alltid måste lämnas vidare. Nästa kapitel är ert att skriva.

Och till **invånarna**, ni som faktiskt lever i staden varje dag, ger vi själva visionen. Idén om att det som händer mellan platserna är lika viktigt som platserna själva. Ni får påminnelsen om att mellanrummen inte bara är tomrum att passera, utan scener för vardagens små draman, blickar som möts, barn som leker, grannar som stannar till. Kanske är det ni, mer än någon annan, som kan ge sociala korridorer liv genom att ta gatorna i anspråk, stanna upp, mötas och fylla stråken med mening.

För inget planeringsdokument, ingen definition och inget koncept kan i slutändan ersätta den levda erfarenheten. Om politikerna kan skapa språk, om tjänstepersonerna kan vårda platserna och om forskarna kan pröva metoderna, så är det ändå ni invånare som avgör om sociala korridorer blir verklighet. Det är i era steg, era samtal och era val av var ni väljer att stanna som konceptet blir mer än ord på papper.

Detta är vårt arv.

Vi hoppas att konceptet slipper samla damm på en hylla. Vi hoppas på en pånyttfödelse, att sociala korridorer ska resa sig ur texten och vandra vidare i nya händer, i planeringsdokument, i forskningsprojekt och i vardagslivets rytmer. Men framför allt hoppas vi att de ska byggas, användas och vandras igenom, steg för steg, av människor i sina egna städer.

Om det sker, då lever konceptet vidare, inte som vårt, utan som allas.

Och kanske, en dag, får vi själva gå längs en social korridor och se den idé vi formulerade, ta form i stadens rumslighet.



Kapitel sju

SLUTSATSER

7.

7. SLUTSATSER

Syftet med denna studie har varit att utveckla ett konceptuellt ramverk för sociala korridorer och att undersöka dess potential som planeringsverktyg i en urban kontext. Arbetet har haft tre forskningsfrågor som vägledning. I detta kapitel återkopplar vi till dem, summerar våra huvudsakliga slutsatser och lyfter fram de bidrag och utmaningar som arbetet visat.

7.1 VILKA TYPER AV KORRIDORKONCEPT FÖREKOMMER INOM URBAN PLANERING, OCH HUR HAR DESSA DEFINIERATS OCH TILLÄMPATS TIDIGARE?

Genom vår litteraturgenomgång framträder ett mönster i hur korridorkoncept utvecklats och använts inom urban planering. De etablerade korridorerna kan i huvudsak förstås som fyra variationer: gröna korridorer, transportkorridorer, samt stråk med stark ekonomisk eller kulturell prägel.

Gröna korridorer har i första hand syftat till ekologiska samband som att binda samman habitat, bevara biologisk mångfald och samtidigt skapa rekreativa värden för människor. Transportkorridorer har utvecklats för att styra och effektivisera flöden för biltrafik, transporter, gång, cykel och kollektivtrafik. De ekonomiska korridorerna har främst formats genom handelns logik, med exempel som shoppinggator eller centrumgator, där den ekonomiska aktiviteten definierar både platsens identitet och dess användning. Kulturkorridorer sammankopplar kulturinstitutioner eller historiska miljöer till en gemensam berättelse, där stråket blir ett slags scenografi för platsens identitet.

Gemensamt för dessa korridorer är att de nästan alltid förstås som linjära strukturer som binder samman noder, styr flöden och uppfyller specifika mål. Dessa mål är tydliga och ofta mätbara: ekologisk resiliens, transporteffektivitet, ekonomisk aktivitet, kulturell förstärkning. Gestaltningen av korridorerna följer en funktionalistisk logik: tydlighet, effektivitet, igenkännbar estetik. Korridoren blir i praktiken ett planeringsverktyg som knyter samman stadens system, men sällan dess människor. Ett redskap för att locka människor på ett artificiellt sätt, snarare än att växa fram ur den organiska sociala väv som människor redan skapar.

Vad vi däremot inte fann i litteraturen var ett samlat ramverk, koncept eller begrepp som explicit fokuserar på det sociala bandet mellan stadens platser. Varken gröna, ekonomiska, transport eller kulturkorridorer adresserar de vardagliga samband som gör att människor inte bara passerar mellan noder, utan faktiskt uppehåller sig, möts och skapar relationer längs vägen. Våra egna observationer bekräftar denna brist, även där stråk var välbesökta framträdde de antingen som transportleder, där flöden dominerade, eller som konsumtionsrum, där tillträde villkorades av köpkraft. Den öppna och inkluderande sociala närvaron blev i båda fallen fragmenterad, punktvis och skör.

Slutsatsen blir därför dubbel. Dels finns det en tydlig forskningslucka: trots att korridorer är en etablerad planeringsidé saknas ett motsvarande ramverk för sociala samband. Dels finns det ett praktiskt behov: städers sociala väv riskerar att förbli osynlig och underordnad så länge sambanden mellan mötesplatser inte erkänns som en egen dimension i planeringen. Att utveckla ett ramverk för sociala korridorer handlar därför inte om att ersätta de etablerade korridorerna, utan om att komplettera dem och sätta den sociala dimensionen i fokus på samma villkor som de ekologiska och ekonomiska.

7.2 HUR KAN SOCIALA KORRIDORER KONCEPTUALISERAS SOM ETT PLANERINGSVERKTYG, OCH VILKA KOMPONENTER I KONCEPTET ÄR CENTRALA FÖR ATT STÄRKA SOCIAL HÅLLBARHET?

Arbetet har resulterat i ett konceptuellt ramverk som definierar sociala korridorer som:

"En social korridor är ett sammanhängande stråk som ger rumslig struktur åt stadens sociala väv. Den binder samman mötesplatser och noder där människor möts och vistas, och förvandlar dem från enskilda öar till delar av en gemensam struktur där rörelse och vistelse samspelar. Genom att vara tillgängliga och begripliga skapar sociala korridorer kontinuitet i vardagens rörelser, samtidigt som återkommande platser för vila och möten ger rytm och närvaro.

Social infrastruktur som torg, parker och bibliotek vävs in i stråket och förstärks av gestaltning som gör rummet öppet för många olika grupper. På så vis blir korridoren en bärande del av den urbana väven: den förenar sociala, ekologiska och ekonomiska dimensioner, bygger identitet genom igenkänning, och rymmer flexibilitet för att förändras över tid. En social korridor är mer än en passage, den är en struktur som gör staden mer inkluderande, levande och meningsfull."

Utgångspunkten är att det inte räcker att planera urbana miljöer enbart efter populära noder, utan länkarna mellan dem behöver ges en utformning som bär sociala kvaliteter. Vår slutsats är att det är i dessa mellanrum, i rörelsen mellan noderna, som en stor del av stadens sociala hållbarhet avgörs.

För att ge substans åt detta utvecklade vi ett ramverk med sju centrala komponenter, som tillsammans utgör grunden för sociala korridorer:

Konnektivitet: Korridorer måste vara begripliga och orienterbara. När människor förstår var de befinner sig och vart de är på väg skapas en trygg bas för rörelse. Men konnektivitet handlar inte bara om att komma från A till B. I en social korridor är den centrala uppgiften att sammankoppla stadens noder så att de inte upplevs som isolerade öar, utan som delar av en gemensam väv. Konnektivitet blir därför inte enbart en fråga om infrastruktur, utan om att väva in stråket i stadens berättelse och göra sambanden läsbara, meningsfulla och tillgängliga för alla.

Vistelse och mikropauser: För att rörelse ska bli närvaro krävs platser värda att stanna upp för. Små inslag som en bänk, en låg mur eller en skuggig plats kan omvandla ett stråk från en transportled till ett vardagsrum. Det är i dessa mikropauser stadens rytm förändras från flöde till samspel.

Trygghet, tillgänglighet och tillhörighet: Ett stråk kan inte bli socialt om det inte upplevs som välkomnande och öppet. Trygghet handlar inte bara om ljus och överblickbarhet, utan om att människor känner sig sedda och inkluderade. Tillgänglighet innebär att platsen ska vara öppen för alla människor och behov, medan tillhörighet handlar om att platsen känns som "sin egen", inte som "någon annans". Dessa komponenter flätas ofta samman, en plats som är tillgänglig men inte trygg används sällan, och en plats som är trygg men inte är inbjudande blir tom. I sociala korridorer blir trygghet, tillgänglighet och tillhörighet därför inte bara tekniska frågor, utan en känslomässig och social kvalitet som avgör om människor väljer att stanna kvar.

Social infrastruktur: Sociala korridorer behöver innehåll. Det kan vara möblemang, aktiviteter eller platser som ger skäl att stanna. Social infrastruktur gör att människor inte bara rör sig genom stråket, utan också använder det och gör det till sitt. I vårt ramverk inkorporeras tre nivåer, från de stora målpunkterna som bibliotek eller museum, via mellannivån av kaféer, lekplatser och mötesplatser, ner till de små vardagliga inslagen som en bänk i solen eller ett barns kritmålning på trottoaren. Den sociala infrastrukturen lever i detta samspel, när de olika nivåerna möts skapas stråk som både är funktionella och djupt mänskliga.

Flexibilitet och anpassningsbarhet: Städer förändras, och sociala korridorer måste kunna förändras med dem. Tillfälliga inslag, pop-up-aktiviteter och anpassningar över tid gör att stråket kan leva vidare när förutsättningarna skiftar. Utan flexibilitet stelnar korridoren till en kuliss. När människor däremot får möjlighet att pröva nya uttryck, hjälpa till att omforma ytor och låta stråket växa tillsammans med sina användare, blir korridoren ett levande laboratorium för stadens sociala liv.

Balans mellan sociala, ekologiska och ekonomiska dimensioner: Sociala korridorer kan inte, och ska inte, stå ensamma. Deras styrka ligger i att väva samman det sociala med de ekologiska och ekonomiska dimensionerna i en meningsfull balans. När människor kan mötas i sociala miljöer med gröna inslag och med lokalt näringsliv som granne, uppstår en robust och hållbar helhet. Just i denna väv blir korridoren mer än en plats för möten, den blir en katalysator där naturens lugn, vardagens utbyten och stadens ekonomiska rytm kan förstärka varandra istället för att konkurrera.

Kontinuitet och identitet: Både korridoren och stråket måste bära en känsla av igenkänning och samhörighet. En egen identitet gör att platsen blir minnesvärd, och kontinuitet gör att den upplevs som en del av något större. Utan dessa riskerar stråket att bli en tillfällig installation eller experiment, snarare än en del av stadens väv. När människor känner igen återkommande inslag, symboler eller atmosfärer längs korridoren skapas en berättelse som både kan bäras av invånarna och utvecklas över tid.

Dessa komponenter utgör ramverkets grund, men de är inte verksamma i och av sig själva. För att dessa komponenter ska bli verksamma behövs också en process som leder från idé till vardag. Vi föreslår i avsnitt 5.6 en arbetsmodell med tre steg. 1) förberedelse, där dagsläget kartläggs och aktörer samlas. 2) utformning och aktivering, där stråket prövas och utvecklas. 3) förvaltning och uppföljning, där erfarenheter tas till vara och justeringar görs. I Bilaga C presenteras reflekterande frågor och svar som kan fungera som stöd i processen, och i Bilaga D finns en verktygslåda med konkreta inslag som kan användas längs en social korridor. Modellerna i avsnitt 4.9, där platsens permanens relateras till social aktivering, ger dessutom ett enkelt sätt att analysera dagsläge och riktning.

För att underlätta både analys och kommunikation utvecklade vi färghjulet, ett verktyg som gör det möjligt att se samspelet mellan de sociala, ekologiska och ekonomiska dimensionerna på ett överskådligt sätt. Genom att markera var inslag och kvaliteter finns längs en korridor kan obalanser synliggöras och kompletterande åtgärder identifieras. Färghjulet fungerar därför både som ett analytiskt verktyg och som ett samtalsunderlag mellan planerare eller aktörer, eftersom det gör komplexa samband mer begripliga och konkreta.

Slutsatsen är att sociala korridorer kan förstås både som en analytisk lins och som ett arbetssätt att utgå ifrån. Som lins hjälper ramverket oss att se något vi annars lätt missar, som hur staden faktiskt binds ihop av människor, möten och rörelser, inte bara av asfalt och byggnader. Det är som att sätta på sig sociala korridorer-glasögon: plötsligt syns de små ögonblicken, de vardagliga sambanden, de där mellanrummen som ofta tas för givna men som formar livet i staden

Som arbetssätt handlar det inte om att följa en manual, utan om att ha en struktur som gör det möjligt att pröva, justera och bygga vidare. Komponenterna och stegen vi föreslår är inga facit, men de kan fungera som stöd för den som vill skapa stråk som människor faktiskt använder, trivs i och gör till sina egna. På så sätt kan social hållbarhet kliva ner från policydokumentens hyllor och bli något man känner i kroppen när man sitter, möts, promenerar och stannar upp i stadens vardag.

7.3 VILKA HINDER OCH MÖJLIGHETER FINNS I ARBETET MED ATT UTVECKLA OCH IMPLEMENTERA SOCIALA KORRIDORER?

Att gå från idé till genomförande innebär alltid utmaningar, och sociala korridorer är inget undantag. Våra resultat visar att det största hindret är det fragmenterade ansvar som präglar dagens stadsplanering. Just mellanrummen, de gator och stråk som binder samman noderna, faller ofta mellan stolarna. De ägs och förvaltas sällan som helheter, utan delas upp mellan trafikförvaltningar, tekniska nämnder, fastighetsägare, bostadsbolag och andra kommunala och privata aktörer. När ingen aktör bär ett tydligt helhetsansvar reduceras korridoren till en serie enskilda inslag med ett övergångsställe här, en cykelbana där, men utan den sociala kontinuitet som kan göra stråket levande.

Ett annat hinder är resurser och prioriteringar. Sociala kvaliteter ses ofta som "mjukare" frågor som får stå tillbaka när budgeten ska fördelas mellan hårda investeringar i trafiklösningar eller byggprojekt. I våra observationer, exempelvis på Norrlandsgatan, framstod detta tydligt: även där stråket används flitigt var de sociala kvaliteterna nedtonade jämfört med det kommersiella flödet. Osäkerheten inför förändringar i etablerade gatumiljöer blir därför ett tredje hinder. Rädslan att störa det som "fungerar", särskilt i områden med stark ekonomisk prägel, gör att sociala insatser riskerar att utebli eller stanna vid tillfälliga projekt.

Till dessa kommer en mer subtil men lika viktig utmaning: tidsdimensionen. Social närvaro uppstår inte över en natt, men planeringsprocesser tenderar att söka snabba resultat. En social korridor måste förvaltas och utvecklas över

tid, annars reduceras den till en sommarinstallation eller ett kortlivat projekt. Att planera för långsiktighet i ett politiskt och ekonomiskt system som premierar kortsiktiga vinster är därför ett av de mest grundläggande hindren.

Samtidigt öppnar sociala korridorer för flera möjligheter. Genom att knyta an till pågående satsningar på gång, cykel och grönstruktur kan arbetet dra nytta av etablerade processer och vinna legitimitet. Här finns potentialen i att inte behöva uppfinna allt från början, utan att bygga vidare på det som redan är prioriterat i många städer. Men det riskerar att reducera sociala korridorer till en bihangsfunktion i större program och förlorar sitt unika fokus på det sociala.

En annan möjlighet är kopplingen till program för platsutveckling, trygghet eller klimatanpassning. När sociala korridorer vävs in i dessa agendor kan synergier uppstå, med gröna inslag som både skapar ekologiska värden och sociala vistelseytor, klimatanpassning som kombineras med sociala mötesplatser, trygghetsåtgärder som utformas för att främja tillhörighet snarare än kontroll. Men även här krävs vaksamhet. Risken är att det sociala reduceras till en bieffekt, en ”bonus”, snarare än att utgöra själva kärnan.

Slutligen rymmer delat ansvar för skötsel och innehåll både stora möjligheter och stora fallgropar. Att låta kommunen samarbeta med civilsamhälle, fastighetsägare, näringsliv och invånare kan skapa förankring, engagemang och långsiktighet. Men utan tydliga strukturer riskerar delat ansvar att bli otydligt ansvar. Om alla förväntas bidra kan det sluta med att ingen gör det fullt ut. Sociala korridorer kräver därför enkla men tydliga överenskommelser som gör att omsorgen om platsen blir både gemensam och uthållig.

Vår slutsats är att sociala korridorer kan införas på ett sätt som kombinerar låg risk med hög potential, men bara om de får ta plats som en egen fråga snarare än en underkategori till annat. Genom att bygga vidare på det som redan finns, arbeta i små steg och dela ansvar mellan flera aktörer skapas förutsättningar för långsiktig identitet och närvaro. Men vi ser också risken att konceptet försvinner i mängden av initiativ om det inte erkänns som en egen del av stadens planeringspraktik. Det handlar alltså mindre om att uppfinna ett nytt system och mer om att vässa blicken för att sambanden mellan människor har försummats i de mellanrum som håller staden vid liv.

7.4 SAMMANFATTANDE SLUTSATSER

Denna studie har utgått från en enkel fråga: vad händer egentligen mellan stadens noder, och varför pratar vi så sällan om det? Genom litteraturstudier, platsobservationer och konceptutveckling har vi försökt ge ett svar, eller snarare ett nytt språk, för dessa mellanrum. Vi har sett att medan gröna, ekonomiska och transportmässiga korridorer sedan länge fått sin plats i planeringspraktiken, så saknas ett motsvarande ramverk för det sociala. Våra observationer bekräftar denna blindfläck, gator och stråk används flitigt, men de sociala kvaliteterna uppstår mer som undantag än som självklarheter.

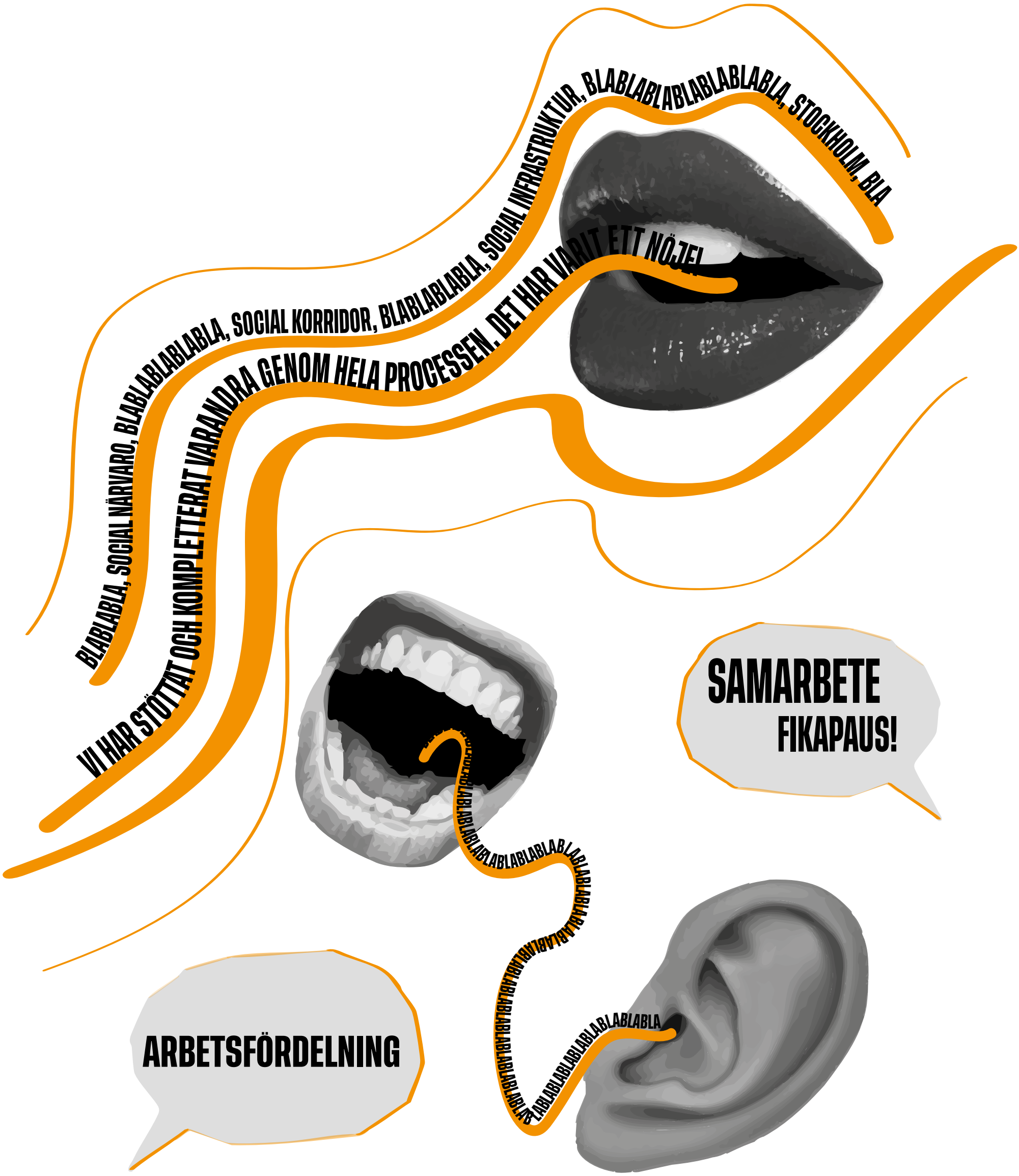
Vårt konceptuella ramverk för sociala korridorer är ett försök att täppa till detta hål. Genom komponenter som konnektivitet, vistelse, trygghet, social infrastruktur och balans mellan dimensioner pekar vi på vad som behöver finnas för att mellanrummen ska bli bärande delar av stadens väv. Vi har också visat att processen kräver förberedelse, aktivering och långsiktig förvaltning. Här kan färghjulet fungera som en praktisk kompass, och våra reflekterande frågor som stöd på vägen.

Men kanske är den viktigaste slutsatsen inte att vi har levererat ett färdigt koncept, utan att vi har påmint om en sak som alla egentligen vet men som ofta glöms bort: staden lever mellan sina noder. Det är i rörelsen, i pauserna, i det som inte är planerat, som den sociala väven blir synlig. Vi kan skapa förutsättningar, ja, men vi kan aldrig fullt ut styra över vad som sker. Det är både frustrerande och hoppfullt.

Så om gröna korridorer har varit naturens svar på stadens fragmentering, och ekonomiska korridorer marknadens svar, så kan sociala korridorer kanske bli människornas svar. Inte för att ersätta de andra, utan för att hålla ihop helheten. Om vårt arbete har gjort något, så är det att ge en idé sin form, ett språk och några första verktyg. Resten är upp till andra, som politiker, planerare, förvaltare, forskare och framför allt invånare, att gå vidare med.

Och vem vet, kanske står vi själva en dag på en gata som bär just dessa drag, och tänker:

”Hmm... undrar vad som gömmer sig här...”



Kapitel åtta

ARBETSFÖRDELNING

8.

8. ARBETSFÖRDELNING

Arbetet med denna uppsats har sedan starten genomförts gemensamt av båda författarna. Vi har strävat efter en jämn fördelning av arbetsinsatserna men eftersom arbetet spänner över olika moment, från litteraturstudier och textförfattande till platsbesök och design, har vi också haft olika tyngdpunkter i arbetet.

I den inledande fasen la vi mycket tid på att tillsammans diskutera uppsatsens upplägg och struktur. Det var viktigt redan från början för oss att identifiera en tydlig röd tråd som skulle kunna bära texten från problemformulering till slutsats. Vi visste från tidigare uppsatsskrivande att planering och förberedelser är A och O för att bli klar i tid och leverera bra material. Vid våra diskussioner gick vi i detalj igenom forskningsfrågorna, olika möjliga kapitelindelningar och den övergripande metodiska ansatsen. Vi försökte föreställa oss slutmålet och arbetade stegvis bakåt från det för att inte missa någonting.

Under skrivprocessen har Patrik haft ett extra fokus på att fördjupa sig i litteratur och referensmaterial. Patrik har lagt mycket tid på att läsa källor, samla relevanta begrepp och säkerställa att referenserna integrerats korrekt i texten. Det arbetet har byggt upp en stabil teoretisk grund för uppsatsen. Lamrot har haft ett extra fokus på metodkapitlet och analyserat hur teorin bäst kan kopplas till våra egna observationer och resonemang. Lamrot har ofta tagit initiativ till att omformulera och tydliggöra samband i texten för att den röda tråden ska kännas genom hela uppsatsen.

När det gäller designfrågor har Lamrot haft ledartröjan på. Eftersom Lamrot läst design som en del av hennes utbildning har hon tagit ansvar för hur visuella element och grafiska delar av uppsatsen skulle utformas. Detta inkluderar till exempel strukturering av figurer, tabeller, färghjulet och uppsatsens grafiska profil. Det har dock varit viktigt för båda att dessa inslag alltid föregåtts av gemensamma diskussioner om syfte, funktion och uttryck. Båda författarna har alltså haft inflytande över designens riktning även om det praktiska genomförandet till stor del sköttes av Lamrot.

Platsbesöken i Stockholm och Köpenhamn har vi genomfört tillsammans. Vid våra observationer har vi delat på uppgiften att föra anteckningar och ta fotografier men vi har båda reflekterat och diskuterat de intryck vi fått under besöken. Uppsatsens arbete hjälptes av att båda var närvarande då vi lättare kunde jämföra perspektiv och säkerställa att vi inte missade några viktiga detaljer. Efter varje platsbesök gick vi igenom allt material gemensamt och diskuterade hur det bäst kunde användas i uppsatsen.

Under hela arbetets gång har vi för det mesta arbetat sida vid sida, både under dagtid och kvällstid. Denna närhet till varandra har möjliggjort att vi kontinuerligt kunde läsa varandras texter, ge återkoppling i realtid och snabbt justera innehåll och form. Vi har haft ett nära samarbete med en ständig och utvecklande dialog. Det har gjort att vi tycker vi formulerat en bra röd tråd genom hela arbetet.

När någon av oss tillfälligt tappade energi eller körde fast tog den andra ofta på sig ledartröjan för att arbetet skulle komma på banan igen. På så sätt har vi båda växlat mellan att driva och leda arbetet vid olika tillfällen.

Något av ett kännetecken för vårt arbete är att vi arbetat iterativt. Vi skrev, diskuterade, omformulerade och gick tillbaka flera gånger för att utveckla både text och design tillsammans. Det var ett roligt men också utmanande sätt att arbeta på. Det krävde att vi hela tiden hade mycket information i huvudet samtidigt och att det fanns lite utrymme för felsteg. Men samtidigt gav den metoden oss en större förståelse för materialet och hur man tar fram ett koncept. Det ständiga fram och tillbaka gjorde att vi kunde hitta nya samband och testa på nya idéer vilket vi utan den iterativa metoden inte hade gjort.

Under de sista veckorna blev arbetet särskilt intensivt. Vi la mycket tid tillsammans på att läsa igenom hela uppsatsen, göra korrigeringar och se till att språk, struktur och referenser fungerade som en helhet. Vi gick igenom kapitel för kapitel, justerade formuleringar, flyttade stycken och såg till att de grafiska delarna harmoniserade med texten. Denna fas krävde mycket tålamod och noggrannhet men var också väldigt roligt för det blev så verkligt att se uppsatsen bli klar.

Summa summarum, Patrik har lagt mycket tid på litteraturstudier, referenshantering och textförfattande. Lamrot har lett metoden, analysen och det grafiska uttrycket. I övrigt har uppsatsen genomförts gemensamt och i nära samarbete. Arbetet har haft en jämn arbetsfördelning, ett gott samarbetsklimat och ett gemensamt mål att uppsatsen skulle bli balanserad och genomtänkt. Vi har inte haft några konflikter eller svårigheter i samarbetet, utan snarare stöttat och kompletterat varandra genom hela processen.

Det har varit ett nöje!

9. BIBLIOGRAFI

Aarhus Kommune. (2020). *Sydhavnskvarteret Aarhus C : Bydelsplan Nord For Jægergårdsgade.* https://sydhavnskvarteret.dk/media/xjrbqsje/20200114_bydelsplan_sydhavnskvarteret_nord-for-jaegergaardsgade_interaktiv.pdf [2026-02-26].

Ahern, J. (1995). Greenways as a planning strategy. *Landscape and Urban Planning, 33*(1-3), 131–155. doi:10.1016/0169-2046(95)02039-V

Ahern. J. (2002). *Greenways as strategic landscape planning: theory and application*. Wageningen University.

Ahern. J. (2007). Green infrastructure for cities: the spatial dimension. I V. Novotny & P. Brown (red). *Cities of the future : towards integrated sustainable water and landscape management* (267–283). IWA Publishing.

Ahvenniemi, H., Huovila, A., Pinto-Seppä, I. & Airaksinen, M. (2017). What are the differences between sustainable and smart cities? *Cities*, *60*(60), 234–245. doi:10.1016/j.cities.2016.09.009

Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977). *A pattern language: towns, buildings, construction*. Oxford University Press.

AlfKa. (2024). *Twiggs : Transforming Tampa's Tomorrow with Downtown's First Social Corridor*. City of Tampa. https://www.tampa.gov/document/twiggs-transforming-tampas-tomorrow-downtowns-first-social-corridor-160961 [2026-02-26].

Alpak, E., Özkan, D.G. & Çiğdem, A. (2016). *A Study on Cultural, Historical and Social Continuity for Urban Corridors:Trabzon Pattern*. https://www.researchgate.net/publication/304623568_A_Study_on_Cultural_Historical_and_Social_Continuity_for_Urban_CorridorsTrabzon_Pattern [2026-02-26].

Alterman, R. (2010). *Takings international : a comparative perspective on land use regulations and compensation rights*. American Bar Association Press.

Alvesson, M. & Sköldberg, K. (2018). *Reflexive methodology: new vistas for qualitative research* (3 uppl.). Sage.

Aman, A., Rafiq, M., Dastane, O. & Sabir, A.A. (2022). Green corridor: a critical perspective and development of research agenda. *Frontiers in Environmental Science, 10*. doi:10.3389/fenvs.2022.982473

Amati, M., Stevens, Q. & Rueda, S. (2023). Taking play seriously in urban design: the evolution of Barcelona's superblocks. *Space and Culture, 27*(2), 120633122311592. doi:10.1177/12063312231159229

Andreassen, H.P., Ims, R.A., & Steinset, O.K. (1996). Discontinuous habitat corridors: effects on male root vole movements. *The Journal of Applied Ecology, 33*(3), 555–560. doi:10.2307/2404984

Arnaiz-Schmitz, C., Schmitz, M.F., Herrero-Jáuregui, C., Gutiérrez-Angonese, J., Pineda, F.D. & Montes, C. (2018). Identifying socio-ecological networks in rural-urban gradients: Diagnosis of a changing cultural landscape. *Science of The Total Environment, 612*, 625–635. doi:10.1016/j.scitotenv.2017.08.215

Barcelona. (u.å.). *The works*. https://www.barcelona.cat/larambla/en/works [2026-02-26].

Barcelona Tourist Guide. (u.å.). *Las Ramblas in Barcelona. Essential Guide and Advice*. https://www.barcelona-tourist-guide.com/en/ramblas/barcelona-las-ramblas.html [2026-02-26].

Barrett, G.W. & Bohlen, P.J. (1991). *Landscape linkages and biodiversity*. Island Press.

Beier, P. & Noss, R.F. (1998). Do habitat corridors provide connectivity? *Conservation Biology, 12*(6), 1241–1252. doi:10.1111/j.1523-1739.1998.98036.x

Belmeziti, A., Cherqui, F. & Kaufmann, B. (2018). Improving the multi-functionality of urban green spaces: relations between components of green spaces and urban services. *Sustainable Cities and Society, 43*, 1–10. doi:10.1016/j.scs.2018.07.014

Benedict, M.A. & McMahon, E.T. (2006). Green infrastructure: linking landscapes and communities. Island Press.

Bento Coelho, J.L. (2016). Approaches to urban soundscape management, planning, and design. I J. Kang & B. Schulte-Fortkamp (red). *Soundscape and the Built Environment* (197–214). CRC Press.

Berardi, U. (2013). Sustainability assessment of urban communities through rating systems. *Environment, Development and Sustainability, 15*(6), 1573–1591. doi:10.1007/s10668-013-9462-0

Berger, S. & Forsberg, G. (red). (2013). *Planeringens utmaningar och tillämpningar* (2 uppl.). Liber.

Berghöfer, A., Maximilian de Bucourt & Willich, S.N. (2007). Etablierung eines Qualitätsmanagementsystems für Forschung und Lehre in einem epidemiologischen Universitätsinstitut. Zeitschrift für ärztliche Fortbildung und Qualität im Gesundheitswesen. *German Journal for Quality in Health Care, 101*(10), 675–679. doi:10.1016/j.zgesun.2007.11.001

Bottcher, B. (2006). The Trans-European Transport Network (Ten-T): History, Progress and Financing. *Communications - Scientific Letters of the University of Zilina, 8*(1), 51–54. https://komunikacie.uniza.sk/pdfs/csl/2006/01/12.pdf [2026-02-26].

Boverket. (2017). *Aktuella planeringsfrågor Sverige 2017 : Boverkets rapportering till nordiska planmyndighetsmötet* (2017:19). https://web.archive.org/web/20240915061636/https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2017/aktuella_planeringsfragor_sverige_2017.pdf [2026-02-26].

Boverket. (13 maj 2022). *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*. https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/ [2026-02-26].

Boverket. (24 juni 2024). *Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll vid strategisk miljöbedömning av detaljplaner*. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/detaljplan/miljobedomningar/miljokonsekvensbeskrivning/ [2026-02-26].

Boverket. (9 juli 2025). *Europeiska landskapskonventionen*. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/kulturvarden/andra-Styrmedel-for-kulturvarden/landskapskonventionen/ [2026-02-26].

Branch, J. & Rocchi, F. (2015). Concept development: A Primer. *Philosophy of Management, 14*(2), 111–133. doi:10.1007/s40926-015-0011-9

Brand, A. & Drewes, J.E. (2021). Regional corridor model: towards a regional corridor model. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science, 48*(9), 2691–2709. doi:10.1177/2399808320987844

Braun, V. & Clarke, V. (2021). *Thematic analysis: a practical guide*. Sage.

Breman, J., Harris, K., Kwan Lee, C. & van der Linden, M. (red). (2019). *The social question in the twenty-first century : a global view*. University of California Press.

Brucker, S., Simoes E. & Wallwiener, D. (red.). (2023). *Frauengesundheit – Frauenmedizin*, Urban & Fischer 175–218.

Brundtland, G.H. (1987). *Our common future: report of the world commission on environment and development*. Genève, (FN-Dokument A/42/427). http://www.un-documents.net/ocf-ov.htm [2026-02-26].

Bruyneel, L., Cox, B., Stauffer, A., Vandenthoren, L., Fierens, F., Nawrot, T.S. & Horemans, C. (2025). Positive impact of the introduction of low-emission zones in Antwerp and Brussels on air quality, socio-economic disparities and health: a quasi-experimental study. *Environment International, 199*, 109515. doi:10.1016/j.envint.2025.109515

Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder* (3 uppl.). Liber.

Bähr, J. & Golte, W. (1974). Eine bevölkerungs- und wirtschaftsgeographische gliederung Chiles. *Geoforum, 5*(1), 25–42. doi:10.1016/0016-7185(74)90183-3

Campbell, L. (31 maj 2016). *Creating the Pioneer St Corridor: How the Tree Made Me See my Neighbors Differently*. The Nature of Cities. https://www.thenatureofcities.com/TNOC/2016/05/31/creating-the-pioneer-street-stewardship-corridor/ [2026-02-26].

Campbell, S. (1996). Green cities, growing cities, just cities?: urban planning and the contradictions of sustainable development. *Journal of the American Planning Association, 62*(3), 296–312. doi:10.1080/01944369608975696

Carmona, M. (2019). Place value: place quality and its impact on health, social, economic and environmental outcomes. *Journal of Urban Design, 24*(1), 1–48. doi:10.1080/13574809.2018.1472523

Carmona, M. (2021). *Public places urban spaces : the dimensions of urban design*. (3 uppl.). Routledge.

Carr, J. & Dionisio, M.R. (2017). Flexible spaces as a 'third way' forward for planning urban shared spaces. *Cities, 70*, 73–82. doi:10.1016/j.cities.2017.06.009

Carr-Brown, C. (2021). *Opening the Corridor*. Lund universitet. [Masteruppsats]. https://lup.lub.lu.se/student-papers/search/publication/9063738 [2026-02-26].

Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Island Press.

Chase, G.E., Brown, M.T. & Jensen, M. (2022). Emerging adults' digital technology engagement and mental health during the COVID-19 pandemic. *Frontiers in Psychology, 13*. doi:10.3389/fpsyg.2022.1023514

Chase, J., Crawford, M. & Kaliski, J. (1999). *Everyday urbanism*. Monacelli.

City of Tampa. (2023). *Twiggs Street : Workshop Summary and Report.* Tampa MOVES. https://www.tampa.gov/document/tampa-moves-twiggs-street-workshop-summary-and-report-october-2023-160956 [2026-02-26].

Clark, J. (2020). *Uneven Innovation : The Work of Smart Cities*. Columbia University Press.

Clemente, M. (2015) Liveliness and livability of urban space. perception of well-being and public space design. I A. Gospodini (red). *Proceedings of the International Conference on Changing Cities II Spatial, Design, Landscape & Socio□economic Dimensions*. 180–187. Grafima Publ. https://www.academia.edu/15452556/Liveliness_and_livability_of_urban_space_Perception_of_well_being_and_public_space_design [2026-02-26].

Cluff, P.J. & Campbell, W.H. (1975). The Social Corridor: An Environmental and Behavioral Evaluation. *The Gerontologist, 15*(6), 516–523. doi:10.1093/geront/15.6.516

Colville-Andersen, M. (Författare/Programledare), Berthelet, M. (Författare/Regissör), Boucher, N. (Författare/Regissör), & Lam, M.D.T. (Författare/Regissör). (16 september 2017a). Medellín (Säsong 1, Episod 1) [Del i TV-serie] I C. Legault-Lanouette (Associate producer), M. Berthelet (Supervising producer), N. Boucher (Producer), J. Jankovic (Executive producer) & N. Negrea (Executive producer), *The Life-Sized City.* DBCom Media; TVOntario.

Colville-Andersen, M. (Författare/Programledare), Berthelet, M. (Författare/Regissör), Boucher, N. (Författare/Regissör), & Lam, M.D.T. (Författare/Regissör). (23 september 2017b). Toronto (Säsong 1, Episod 2) [Del i TV-serie] I C. Legault-Lanouette (Associate producer), M. Berthelet (Supervising producer), N. Boucher (Producer), J. Jankovic (Executive producer) & N. Negrea (Executive producer), *The Life-Sized City*. DBCom Media; TVOntario.

Corner, J. (1999). The agency of mapping: speculation, critique and invention. I D.E. Cosgrove (red). *Mappings*. Reaktion.

Council of Europe. (u.å.). *Explore all Cultural Routes by theme*. https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/by-theme [2026-02-26].

Council of Europe. (2000). *Council of Europe Landscape Convention* (No. 176). https://rm.coe.int/16807b6bc7 [2026-02-26].

Creswell, J. & Poth, C. (2018). *Qualitative inquiry and research design: choosing among five approaches* (4 uppl.). Sage.

David, M. & Sutton, C.D. (2011). *Social research : an introduction*. Sage.

de Certeau, M. (1984). *The practice of everyday life*. (S. Rendall, Övers.). University of California Press.

Dee, C. (2005). *Form and fabric in landscape architecture : a visual introduction*. Taylor & Francis.

Delach, A., Nunes, L.A., Borowicz, A. & Weber, T.C. (2024). Designated critical habitats for U.S. imperiled species are not protected from climate and land-use change. *Geography and sustainability. 5*(3) 482–490. doi:10.1016/j.geosus.2024.06.001

Dempsey, N., Bramley, G., Power, S. & Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: defining urban social sustainability. *Sustainable Development, 19*(5), 289–300. doi:10.1002/sd.417

Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken : För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (4 uppl.). Studentlitteratur.

Deveci, G. (2019). *Hope Co-Housing: approach and innovation*. [Design]. https://rgu-repository.worktribe.com/output/1254978 [2026-02-26].

Douglas, G.C.C. (2014). Do-it-yourself urban design: the social practice of informal 'improvement' through unauthorized alteration. *City & Community, 13*(1), 5–25. doi:10.1111/cico.12029

Dovey, K. (2010). *Becoming places : urbanism / architecture / identity / power*. Routledge.

Elżbieta, B.-W., Antoni, J., Izabela, S. & Justyna, L. (2022). Polish geography and Polish geographers under Nazi occupation. *Journal of Historical Geography, 75*, 1–13. doi:10.1016/j.jhg.2021.11.001

Eneroth, J.C. (2014). *Rönnen*. [Skolprojekt]. http://julia-christina-eneroth.se/sv/portfolio/all&relevance/ronnen/ [2026-02-26].

Engelmann, K. (2013). *Stockholm Octavo*. Damm förlag.

Engström, R. (2016). The Roads' Role in the Freight Transport System. *Transportation Research Procedia, 14*, 1443–1452. doi:10.1016/j.trpro.2016.05.217

ESPON. (2018). *COMPASS – comparative analysis of territorial governance and spatial planning systems in Europe*. https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/1.%20COMPASS_Final_Report.pdf [2026-02-26].

European Commission. (u.å.-a). *Corridors*. https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/corridors_en [2026-02-26].

European Commission. (u.å.-b). *Scandinavian-Mediterranean core network corridor*. https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/scandinavian-mediterranean-core-network-corridor_en [2026-02-26].

European Commission. (2020). *A new circular economy action plan for a cleaner and more competitive Europe.* Document 52020DC0098. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-SV/TXT/?from=EN&uri=CELEX%3A52020DC0098 [2026-02-26].

European Environment Agency. (2021). *Nature-based solutions in Europe : policy, knowledge and practice for climate change adaptation and disaster risk reduction*. (EEA Report 01/2021). https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/nature-based-solutions-in-europe/nature-based-solutions-in-europe/@@download/file [2026-02-26].

Feng, J., & Hou, H. (2023). Review of research on urban social space and sustainable development. *Sustainability, 15*(22). doi:10.3390/su152216130

Finansdepartementet. (2021). *Den hala tvålen : verktyg och metoder för social hållbarhet i fysisk planering och stadsutveckling*. (Fi2021/01533).

Fistola, R. (2011). The unsustainable city. Urban entropy and social capital: the needing of a new urban planning. *Procedia Engineering, 21*, 976–984. doi:10.1016/j.proeng.2011.11.2102

Fleury, A.M. & Brown, R.D. (1997). A framework for the design of wildlife conservation corridors with specific application to southwestern Ontario. *Landscape and Urban Planning, 37*(3-4), 163–186. doi:10.1016/s0169-2046(97)80002-3

Florida, R., Rodríguez-Pose, A. & Storper, M. (2021). Cities in a post-covid world. *Urban Studies, 60*(8), 1509-1531. doi:10.1177/00420980211018072

Flyvbjerg, B. (2006). Five misunderstandings about case-study research. *Qualitative Inquiry, 12*(2), 219–245. doi:10.1177/1077800405284363

Forman, R.T.T. (2014). *Urban Ecology: Science of Cities*. Cambridge University Press.

Forman, R.T.T. & Godron, M. (1986). *Landscape Ecology*. Wiley.

Franck, K.A. & Stevens, Q. (2007). *Loose Space : Possibility and Diversity in Urban Life*. Routledge.

Frederiksberg Kommune (u.å.). *Den Grønne Sti* [Broschyr]. https://www.frederiksberg.dk/media/dpbb0l3u/den-groenne-sti-folder-2022-a.pdf [2026-02-26].

From, L. (2011). *Hållbar stadsutveckling*. Forskningsrådet Formas. https://www.boverket.se/contentassets/5c983ab67c7e46f997853b80215ea016/hallbar_stadsutveckling.pdf [2026-02-26].

Galang, E.I.N.E., Bennett, E.M., Hickey, G.M., Baird, J., Harvey, B. & Sherren, K. (2025). Participatory scenario planning: a social learning approach to build systems thinking and trust for sustainable environmental governance. *Environmental Science & Policy, 164*, 103997. doi:10.1016/j.envsci.2025.103997

Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings : Using Public Space*. Island Press.

Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to study public life.* Island Press.

Goffman, E. (1966). *Behavior in public places: notes on the social organization of gatherings*. The Free Press.

Google Maps. (u.å.). *Google Maps*. https://www.google.com/maps/ [2026-02-26].

Gorzaldini, M.N. (2016). The effects of colors on the quality of urban appearance. *Mediterranean Journal of Social Sciences, 7*(5). doi:10.5901/mjss.2016.v7n5p225

Greater Copenhagen. (2023). *Handlingsplan 2024-2025 : Tillsammans skapar vi tillväxt och utveckling*.

Green, A. & Sandbrook, C. (2021). Beyond connectivity: an exploration of expert perspectives on conservation corridors. *Geoforum, 127*. 257–268. doi:10.1016/j.geoforum.2021.11.002

Green, J. (14 mars 2013). Superkilen: Global Mash-up of a Park. *The Dirt*. https://web.archive.org/web/20251221221029/https://dirt.asla.org/2013/03/14/superkilen-global-mash-up-of-a-park/ [2026-02-26].

Griffiths, S. (2015). The high street as a morphological event. I L. Vaughan (red). *Suburban Urbanities : Suburbs and the Life of the High Street*. UCL Press.

Grose, M.J. (2009). Changing relationships in public open space and private open space in suburbs in south-western Australia. *Landscape and Urban Planning, 92*(1), 53–63. doi:10.1016/j.landurbplan.2009.02.006

Guo, X., Yang, Y., Cheng, Z., Wu, Q., Li, C., Lo, T. & Chen, F. (2022). Spatial social interaction: An explanatory framework of urban space vitality and its preliminary verification. *Cities, 121*, 103487. doi:10.1016/j.cities.2021.103487

Göteborgs stad. (2011). *[SKA] Social Konsekvensanalys : människor i fokus 1.0*. Stadsbyggnadskontoret. https://web.archive.org/web/20220121081451/https://www.boverket.se/contentassets/c297121759be4777b8128c345679b60f/opa-ska-goteborgs-stad.pdf[2026-02-26].

Haaland, C., Larsson, A., Peterson, A., & Gyllin, M. (2010). Implementing multifunctional greenways in Sweden - challenges and opportunities. *Fábos Conference on Landscape and Green-way Planning.* 357–364. Corvinus University of Budapest. doi:10.13140/2.1.2155.8727

Hall, E.T. (1990). *The Hidden Dimension*. Anchor Books.

Hall, P. (2010). The polycentric metropolis : a western european perspective on mega-city regions. I J. Xu & A. Yeh (red). *Governance and Planning of Mega-City Regions: An International Comparative Perspective*. 29–50. Routledge.

Hall, P. (2014). *Cities of Tomorrow : An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880* (4 uppl.). Wiley.

Hallsworth, A.G. & Coca-Stefaniak, J.A. (2018). National high street retail and town centre policy at a cross roads in England and Wales. *Cities, 79*, 134–140. doi:10.1016/j.cities.2018.03.002

Hammerschmidt, S. (2016). Creating healthier commercial corridors across the country: findings from demonstration projects. *Journal of Transport & Health, 3*(2), S10. doi:10.1016/j.jth.2016.05.041

Han, Z., Cui, S., Yan, X., Liu, C., Li, X., Zhong, J. & Wang, X. (2022). Guiding sustainable urban development via a multi-level ecological framework integrating natural and social indicators. *Ecological Indicators, 141*, 109142. doi:10.1016/j.ecolind.2022.109142

Han, Y., Liu, Y., Wang, C., Wu, X. & Wang, K. (2023). Assessment of the cultural-natural importance of the scenic spots from a network perspective. *Landscape and Urban Planning, 239*, 104861. doi:10.1016/j.landurbplan.2023.104861

Happy Cities. (5 augusti 2022). *Learning from community housing movements: Transforming corridors into social spaces*. Hey Neighbour Collective. https://www.heyneighbourcollective.ca/2022/08/learning-from-community-housing-movements-transforming-corridors-into-social-spaces/ [2026-02-26].

Harvey, D. (2008). The Right to the City. *New Left Review, 53*(Sept/Oct). doi:10.64590/fmh

Healey, P. (1997). *Collaborative planning : shaping places in fragmented societies*. Red Globe Press.

Hebert, M., Shieh, L. & Avery, E. (25 april 2022). *Learning from community housing movements: Transforming corridors into social spaces*. Happy Cities. [Blogg]. https://happycities.com/blog/learning-from-community-housing-movements-corridors-social-spaces [2026-02-26].

Henein, K.M. & Merriam, G. (1990). The elements of connectivity where corridor quality is variable. *Landscape Ecology, (4)*2, 157 –170.

Herb, G.H. (1989). Persuasive cartography in Geopolitik and national socialism. *Political Geography Quarterly, 8*(3), 289–303. doi:10.1016/0260-9827(89)90043-8

Hickel, J. (2017). *The divide: a brief guide to global inequality and its solutions*. Penguin Random House.

Hilty, J.A., Keeley, A.T.H., Lidicker, W.Z. & Merenlender, A.M. (2019). *Corridor ecology : linking landscapes for biodiversity conservation and climate adaptation* (2 uppl.). Island Press.

Hoppler, S.S., Segerer, R. & Nikitin, J. (2022). The six components of social interactions: actor, partner, relation, activities, context, and evaluation. *Frontiers in Psychology, 12*. doi:10.3389/fpsyg.2021.743074

Hopwood, B., Mellor, M. & O'Brien, G. (2005). Sustainable development: mapping different approaches. *Sustainable Development, 13*(1), 38–52. doi:10.1002/sd.244

Howard, E. (1902). *Garden Cities of To-Morrow*. S. Sonnenschein & Co., Ltd.

Hoyt, H. (1939). *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. Federal housing administration.

Humanics. & UHN OpenLab. (2020). Vertical Aging: The Future of Aging in Place in Urban Canada, *Social Spaces, 3*. UHN OpenLab. https://verticalaging.uhnopenlab.ca/wp-content/uploads/2021/10/SocialSpaces_21-10-8.pdf [2026-02-26].

IFLA Europe. (2022). *2022 Cat A - Reviving the community through Reconnecting with the river*. https://iflaeurope.eu/index.php/youth/entry/reviving-the-community-through-reconnecting-with-the-river-630cf2e80bdff9.53185968 [2026-02-26].

Imrie, R. (2012). Universalism, universal design and equitable access to the built environment. *Disability and Rehabilitation, 34*(10), 873–882. doi:10.3109/09638288.2011.624250

Inhaber, H. & Przednowek, K. (1974). *Distribution of Canadian science. Geoforum, 5*(3), 45–54. doi:10.1016/0016-7185(74)90086-4

Ionno Butcher, S. (2005). *The origins of the Russell-Einstein manifesto* (History Series #1). Pugwash. https://pugwash.org/2005/05/01/report-the-origins-of-the-russell-einstein-manifesto/ [2026-02-26].

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books.

Jaglarz, A. (2023). Perception of color in architecture and urban space. *Buildings, 13*(8), 2000. doi:10.3390/buildings13082000

Jang, M. & Kang, C.-D. (2015). Urban greenway and compact land use development: A multilevel assessment in Seoul, South Korea. *Landscape and Urban Planning, 143*, 160–172. doi:10.1016/j.landurbplan.2015.07.010

Jonsson, C. (23 mars 2016). *Idrottsvärlden är sena på bollen*. Sveriges Radio. https://www.sverigesradio.se/avsnitt/706542?programid=503 [2026-02-26].

Jurečka, M., Andrášik, R., Čermák, P., Danzinger, F., Plutzar, C., Grillmayer, R., Mikita, T. & Bartonička, T. (2024). Influence of land use intensity on ecological corridors and wildlife crossings' effectiveness: comparison of 2 pilot areas in Austria. *Nature Conservation, 57*, 143–171. doi:10.3897/natureconservation.57.117154

Kabisch, N. & van den Bosch, M.A. (2017). Urban green spaces and the potential for health improvement and environmental justice in a changing climate. I N. Kabisch, H. Korn, J. Stadler & A. Bonn (red). *Nature-Based Solutions to Climate Change Adaptation in Urban Areas. Theory and Practice of Urban Sustainability Transitions*. Springer, 207–220. doi:10.1007/978-3-319-56091-5_12

Kamruzzaman, Md., Baker, D., Washington, S. & Turrell, G. (2014). Advance transit oriented development typology: case study in Brisbane, Australia. *Journal of Transport Geography, 34*, 54–70. doi:10.1016/j.jtrangeo.2013.11.002

Kandya, A. & Mohan, M. (2018). Mitigating the urban heat island effect through building envelope modifications. *Energy and Buildings, 164*, 266–277. doi:10.1016/j.enbuild.2018.01.014

Kassal, S. (2022). *The Social Corridor*. [Skolprojekt]. Czech Technical University. https://www.fa.cvut.cz/en/gallery/studio-projects/47228-the-social-corridor [2026-02-26].

Khakee, A. (2000). Reading plans as an exercise in evaluation. *Evaluation, 6*(2), 119–136. doi:10.1177/13563890022209172

Kim, E. (21 november 2019). How Bryant Park's Iconic Chairs Revolutionized Public Spaces. *The Place Master*. https://www.theplacemaster.com/how-bryant-parks-iconic-chairs-revolutionized-public-spaces/ [2026-02-26].

Kirby, M.G., Zawadzka, J. & Scott, A.J. (2024). Ecosystem service multifunctionality and trade-offs in english green belt peri-urban planning. *Ecosystem services, 67*, 101620. doi:10.1016/j.ecoser.2024.101620

Kjeldsen, J. (31 maj 2025). *Vi er ikke Ny Yårk - men Aarhus kan noget andet her på Kulbroen*. https://stiften.dk/debat/vi-er-ikke-ny-yaark-men-aarhus-kan-noget-andet-her-paa-kulbroen [2026-02-26].

Klinenberg, E. (2018). *Palaces for the people : how social infrastructure can help fight inequality, polarization, and the decline of civic life*. Crown.

Krebs, R. & de Oliveira, A. (2025). Urban corridors as a tool for sustainable development: case studies from Brazil and Greece. *REAL CORP 2025, 30th Intl. Conference on Urban Development, Regional Planning and Information Society.* 1183–1189. doi:10.48494/REALCORP2025.6113

Kwiatkowski, M.A. & Karbowiński, L. (2023). Why the riverside is an attractive urban corridor for bicycle transport and recreation. *Cities, 143*, 104611–104611. doi:10.1016/j.cities.2023.104611

La Polla, V.N. & Barrett, G.W. (1993). Effects of corridor width and presence on the population dynamics of the meadow vole (microtus pennsylvanicus). *Landscape Ecology, 8*(1), 25–37. doi:10.1007/bf00129865

Lakhminarayanan, S., Nair, S.R. & Chandrasekar, P. (2024). Economic growth and spatial analysis in transport corridors: a preliminary review. *Journal of Applied Engineering Sciences, 14*(1), 117–124. doi:10.2478/jaes-2024-0014

Lantmäteriet. (u.å.). *Min karta*. https://minkarta.lantmateriet.se/ [2026-02-26].

Larch Lab. (2021). *Unlocking livable, resilient, decarbonized housing with Point Access Blocks*. City of Vancouver. https://www.larchlab.com/wp-content/uploads/2022/01/Eliason_CoV-Point-Access-Blocks-report_v1.2.pdf [2026-02-26].

Latham, A. & Layton, J. (2019). Social infrastructure and the public life of cities: Studying urban sociality and public spaces. *Geography Compass, 13*(7). e12444. doi:10.1111/gec3.12444

Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. (D. Nicholson-Smith, Övers.). Blackwell. (Originalutgåvan publicerad 1974).

Lefebvre, H. (1996) *Writings on cities*. (E. Kofman & E. Lebas, Red. & Övers.). Blackwell. (Originalutgåvor publicerade 1936–1992).

Leong, M., Huang, D., Moore, H., Chapple, K., Schmahmann, L., Wang, J. & Allavarpu, N. (2023). Can we save the downtown? examining pandemic recovery trajectories across 62 North American cities. *Cities, 143*, 104588. doi:10.1016/j.cities.2023.104588

Lerner, J. (2016). *Urban acupuncture*. Island Press.

Levy, S.M. (1981). The Psychosocial Assessment of the Chronically III Geriatric Patient. I Prokop, C.K. & Bradley, L.A. (red.) *Medical Psychology*, Academic Press. 119–137.

Levy, S.M. (1981). Treatment of the Chronically III Geriatric Patient. I Prokop, C.K. & Bradley, L.A. (red.) *Medical Psychology*, Academic Press. 307–320.

Li, Y., Wang, Q., Song, Y., Xu, X. & Wand, Y. (2025). Assessing nature-based solutions: a developed scge model for long-term environmental and social impacts of urban green spaces on sustainable development. *Environmental Impact Assessment Review, 112*. 107776. doi:10.1016/j.eiar.2024.107776

Lindquist, D. (22 februari 2019). Color psychology for social impact. *Medium*. https://medium.com/@dianelindquist/https-medium-com-happy-hour-colorpsychology-21b415f41980 [2026-02-26].

Little. C.E. (1995). *Greenways for America*. Johns Hopkins University Press.

Liu, L., Zhang, M. & Xu, T. (2020). A conceptual framework and implementation tool for land use planning for corridor transit oriented development. *Cities, 107*, 102939. doi:10.1016/j.cities.2020.102939

London Metropolitan University. (u.å.). *Mapping Social Infrastructure*. The Centre for Urban and Built Ecologies. https://www.londonmet.ac.uk/research/centres-groups-and-units/the-centre-for-urban-and-built-ecologies/research-projects-and-funding/mapping-social-infrastructure/ [2026-02-26].

Low, S. (2017). *Spatializing culture : the ethnography of space and place*. Routledge.

Low, S., Taplin, D. & Scheld, S. (2005). *Rethinking urban parks*. University of Texas Press.

Lundström, K. (u.å.). *Angola och doften av nybryggt kaffe*. [Blogg]. https://klaslundstrom.com/HOME/essa/angola-40 [2026-02-26].

LYCS Architecture. (u.å.). *Social Corridor : Beihai JINCHANGQIYA Royal Bay Residence*. https://en.lycs-arc.com/projects/beihai-jinchangqiya-royal-bay-residence [2026-02-26].

Lydon, M. & Garcia, A. (2015). *Tactical urbanism : short-term action for long-term change*. Island Press.

Lynch, K. (1964). *The image of the city*. MIT Press.

Lytvynenko, T., Tkachenko, I. & Ilchenko, V. (2018). Principles of street and urban road space formation in modern cities. *International Journal of Engineering & Technology, 7*(3), 642–648. doi:10.14419/ijet.v7i3.2.14606

Länsstyrelsen Stockholm. (9 juni 2025). *Länsstyrelsen upphäver Stockholms stads beslut om miljözon klass 3*. https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/om-oss/om-lansstyrelsen-stockholm/nyheter/nyheter---stockholm/2025-05-26-lansstyrelsen-upphaver-stockholms-stads-beslut-om-miljozon-klass-3.html [2026-02-26].

Madanipour, A. (2003). *Public and private spaces of the city*. Routledge.

Marsiling. (u.å.). *Social Corridor @ Woodlands: A New Hub for Play & Fitness*. https://marsiling.pa.gov.sg/social-corridor-woodlands-a-new-hub-for-play-fitness/ [2026-02-26].

Massey, D.B. (1994). *Space, place, and gender* (3 uppl.). Polity.

Matthews, R. (20 april 2022). The 10 colors of the economy and sustainable development goals. *Change Oracle*. https://changeoracle.com/2022/04/20/defining-sustainable-economic-systems-development-vs-growth/ [2026-02-26].

McLeod, S. & Curtis, C. (2019). Contested urban streets: Place, traffic and governance conflicts of potential activity corridors. *Cities, 88*, 222–234. doi:10.1016/j.cities.2018.11.002

McNeill, J.R. (2000). *Something new under the sun: an environmental history of the twentieth-century world*. Norton.

Missimer, M., Robèrt, K.-H., & Broman, G. (2017a). A strategic approach to social sustainability – part 1: exploring the social system. *Journal of Cleaner Production*, *140*(1), 32–41. doi:10.1016/j.jclepro.2016.03.170

Missimer, M., Robèrt, K.-H., & Broman, G. (2017b). A strategic approach to social sustainability – part 2: a principle-based definition. *Journal of Cleaner Production*, *140*(1), 42–52. doi:10.1016/j.jclepro.2016.04.059

Morales-Flores, P. & Marmolejo-Duarte, C. (2025). Understanding the relationship between public space social capital expressions and pedestrian-oriented design. A case study within the superblock action plan in Barcelona. *Cities, 162*, 105968. doi:10.1016/j.cities.2025.105968

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. & Pratlong, F. (2021). Introducing the '15-minute city': Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities, 4*(1), 93–111. doi:10.3390/smartcities4010006

Mossin, N., Hau, I., Linde Nielsen, A., Hinsby Leal, P., Da Costa Vasconcelos, T., Chavalier Bøjstrup, T., Regitze Berner, M. & Ringgaard Poulsen, C. (2025). *Architecture for public health : insights, design provisions and examples from the built environment in denmark in the light of the covid-19 pandemic*. Realdania.

Mottola, M. (april 2024). Economic corridors. I *Oxford Public International Law*. https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law-epil/9780199231690/law-9780199231690-e2279 [2026-02-26].

Moulaert, F., MacCallum, D., Mehmood, A. & Hamdouch, A. (red). (2015). *The international handbook on social innovation collective action, social learning and transdisciplinary research.* Edward Elgar.

Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Khreis, H., Cirach, M., Andrés, D., Ballester, J., Bartoll, X., Daher, C., Deluca, A., Echave, C., Milà, C., Márquez, S., Palou, J., Pérez, K., Tonne, C., Stevenson, M., Rueda, S. & Nieuwenhuijsen, M. (2020). Changing the urban design of cities for health: the superblock model. *Environment International, 134*, 105132. doi:10.1016/j.envint.2019.105132

Murphy, G. (2004). *The big book of concepts*. MIT Press.

NaTur i Byen. (u.å.). *Den grønne sti*. https://naturibyen.com/steder/den-gronne-stinorrebroruten/ [2026-02-26].

Naturvårdsverket. (2009). *Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program* (2009:1). https://www.naturvardsverket.se/4ac443/globalassets/media/publikationer-pdf/0100/978-91-620-0159-9.pdf [2026-02-26].

Naturvårdsverket, Folkhälsomyndigheten, Skogsstyrelsen & Länsstyrelserna. (2024). *Tillgång till vardagsnära natur är bra för folkhälsan*. https://www.naturvardsverket.se/4a5092/globalassets/amnen/friluftsliv/dokument/tillgang-till-vardagsnara-natur_digital.pdf [2026-02-26].

Németh, J. & Schmidt, S. (2011). The privatization of public space: modeling and measuring publicness. *Environment and Planning B: Planning and Design, 38*(1), 5–23. doi:10.1068/b36057

Núñez, L. (2021). *Commercial corridor redevelopment strategies* (PAS Report 598). American Planning Association. https://planning-org-uploaded-media.s3.amazonaws.com/publication/download_pdf/PAS-Report-598-r1.pdf [2026-02-26].

OECD. (2017). *The governance of land use in OECD countries: policy analysis and recommendations.* OECD Regional Development Studies. OECD Publishing. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2017/05/the-governance-of-land-use-in-oecd-countries_g1g74afc/9789264268609-en.pdf [2026-02-26].

Ojha S. & Raje R. (2022). Understanding the Role of the User-Spatial Relationship in an Assistive Living Center: A Case of Durgapur, India. I *9th ZEMCH Conference, Zero Energy Mass Custom Home Network, Bangalore, India 3–5 November 2022*. https://www.scopus.com/pages/publications/85184316716 [2026-02-26].

Okonski, L. (2023). Book review. *Journal of Pragmatics, 211*, 27–30. doi:10.1016/j.pragma.2023.03.012

Paul, A. & Altner, N. (2011). Grundlagen der Mind-Body-Medizin. I Gustav J.D., Paul, A. (red.). *Mind–Body–Medizin*. Urban & Fischer, 7–92.

Pena, S.B., Abreu, M.M., Teles, R. & Espírito-Santo, M.D. (2010). A methodology for creating greenways through multidisciplinary sustainable landscape planning. *Journal of Environmental Management, 91*(4), 970–983. doi:10.1016/j.jenvman.2009.12.004

Peng, J., Zhao, H. & Liu, Y. (2017). Urban ecological corridors construction: a review. *Acta Ecologica Sinica, 37*(1), 23–30. doi:10.1016/j.chnaes.2016.12.002

Pérez, N.G. (2022). Un corredor industrial en la corte española del siglo XVIII: Los esquileos de lana en el piedemonte segoviano. *Librosdelacorte.Es, 25*, 35–64. doi:10.15366/ldc2022.14.25.002

Plan- och bygglag (PBL) (SFS 2010:900). Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/ [2026-02-26].

Priemus, H. & Zonneveld, W. (2003). What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors. *Journal of Transport Geography, 11*(3), 167–177. doi:10.1016/s0966-6923(03)00028-0

Qian, J. (u.å.). *Exploring Liminal Spaces: Corridor in the Hall of Residence*. [Masteruppsats]. Victoria University of Wellington. https://openaccess.wgtn.ac.nz/ndownloader/files/37006984 [2026-02-26].

Quium, A.S.M.A. (2019). Transport corridors for wider socio–economic development. *Sustainability, 11*(19), 5248. doi:10.3390/su11195248

Raworth, K. (2017). *Doughnut economics: seven ways to think like a 21st-century economist*. Chelsea Green Publishing.

Rivera Vinueza, A. (2023). Social urbanism: transforming the built and social environment. I R.C. Brears (red). *The Palgrave Encyclopedia of Urban and Regional Futures*. Palgrave Macmillan. doi:10.1007/978-3-030-87745-3_58

Robinson, M. (u.å). *Cultural routes of the council of europe evaluation cycle 2023-2024 : independent expert report*. Council of Europe. https://rm.coe.int/ev-2023-2024-santiago-de-compostela-pilgrim-routes/1680b0d2bb [2026-02-26].

Rueda, S. (2018). Superblocks for the design of new cities and renovation of existing ones: barcelona's case. I M. Nieuwenhuijsen & H. Khreis (red). *Integrating Human Health into Urban and Transport Planning: A Framework*. Springer.

Rübel, A. & Zingg, R. (2014). Kaeng Krachan Elefantenpark für Asiatische Elefanten (Elephas maximus Linnaeus, 1758) im Zoo Zürich. *Der Zoologische Garten, 84*(1-2), 1–12. doi:10.1016/j.zoolgart.2014.11.003

Sasaki, M. (2010). Urban Regeneration through Cultural Creativity and Social inclusion: Rethinking Creative City Theory through a Japanese Case Study. *Cities, 27*(1), S3–S9. doi:10.1016/j.cities.2010.03.002

Satti, M.M. & Satti, M.M. (2013). Establishing Private Social Media Networking platform for socio-political organizations (Facilitating communities portals at Internet II). I *2013 High Capacity Optical Networks and Emerging/Enabling Technologies, HONET-CNS*. 126–130. doi:10.1109/honet.2013.6729770

Schult, T. (2006). Raoul Wallenberg - One man can make a difference: Utställning på Judiska museet i Stockholm 2004. *Scandia. 72*(1). https://su.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A276115&dswid=9957 [2026-02-26].

Schwappach, D.L.B. (2016). Wenn Schweigen gefährlich ist: „Speaking-up" bei Sicherheitsbedenken. *Zeitschrift für Evidenz, Fortbildung und Qualität im Gesundheitswesen, 114*, 5–12. doi:10.1016/j.zefq.2016.05.011

Schädler, S. (2022). *Gleichgewicht und Schwindel* (2 uppl). Urban & Fischer.

Schön, D.A. (1983). *The reflective practitioner: how professionals think in action*. Routledge.

Searns, R.M. (1995). The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form. *Landscape and Urban Planning, 33*(1-3), 65–80. doi:10.1016/0169-2046(94)02014-7

Sen, A. (1999). *Development as freedom*. Oxford University Press.

Senab. (u.å.). *Stockholms universitet*. https://www.senab.com/en/project/albano?srsltid=AfmBOopMz7vXR3zNqte7BNgO4B7R0hVzx5HsvS41EvFBqf9WRJ CGTdKZ [2026-02-26].

Shields, R. (2001). Henri Lefebvre. I A. Elliott & B.S. Turner (red). *Profiles in Contemporary Social Theory*. Sage.

Shishmanova, M.V. (2015). Cultural tourism in cultural corridors, itineraries, areas and cores networked. *Procedia - Social and Behavioral Sciences, 188*, 246–254. doi:10.1016/j.sbspro.2015.03.382

Sisodia, S., McGill, S., Evans, M.S., Brough, G., Okereke, U. & Dunn, T.J. (2023). Comparing impacts of the COVID-19 pandemic on training of public health Specialty Registrars starting before or after its onset. *Public Health in Practice, 5*, 100351. doi:10.1016/j.puhip.2022.100351

Stępniewska, M. (2021). The capacity of urban parks for providing regulating and cultural ecosystem services versus their social perception. *Land Use Policy, 111*, 105778. doi:10.1016/j.landusepol.2021.105778

Stevens, Q., Leorke, D., Dovey, K., Fauster Awepuga & Morley, M. (2024). From 'pop-up' to permanent: Temporary urbanism as an emerging mode of strategic open-space planning. *Cities, 154*, 105376–105376. doi:10.1016/j.cities.2024.105376

Stockholms stad. (u.å.). *Bakgrundskarta*. https://kartor.stockholm.se/ [2026-02-26].

Stockholms stad. (2015). *Samlingslokaler och andra mötesplatser i Stockholm*. https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/utredningar-statistik-och-fakta/utredningar-och-rapporter/kultur-och-stadsutveckling/samlingslokaler-och-andra-motesplatser-i-stockholm-t.pdf [2026-02-26].

Stockholms stad. (2018a). *Översiktsplan för Stockholms stad*. https://vaxer.stockholm/siteassets/stockholm-vaxer/tema/oversiktsplan-for-stockholm/oversiktsplan-for-stockholms-stad-TA.pdf [2026-02-26].

Stockholms stad. (2018b). *Riksintressen enligt miljöbalken*. https://vaxer.stockholm/siteassets/stockholm-vaxer/tema/oversiktsplan-for-stockholm/riksintresse-ta.pdf [2026-02-26].

Stockholms stad. (2018c). *Program för city*. https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/styrdokument/program-for-city-ks-2018_402-popular.pdf [2026-02-26].

Stockholms stad. (2023). *Översiktsplanen blir verklighet : uppföljning av genomförandet 2019–2022*. https://vaxer.stockholm/siteassets/stockholm-vaxer/tema/oversiktsplan-for-stockholm/planeringsstrategi/bilaga-oversiktsplanen-blir-verklighet---uppfoljning-av-genomforandet-20192022.pdf [2026-02-26].

Stockholms stad. (12 juni 2024a). *Parker*. https://parker.stockholm/parker/ [2026-02-26].

Stockholms stad. (2024b). *Planeringsstrategi : Stockholms stad 2024*. https://vaxer.stockholm/siteassets/stockholm-vaxer/tema/oversiktsplan-for-stockholm/planeringsstrategi/planeringsstrategi-stockholms-stad.pdf [2026-02-26].

Stockholms stad. (29 januari 2026a). *Bygg- och plantjänsten : gällande planer*. https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/lokal-och-fastigheter/detaljplaner/ [2026-02-26].

Stockholms stad. (8 januari 2026b). *Kvarteren runt Nytorget blir stadens andra stadsmiljözon*. https://vaxer.stockholm/projekt/sodermalm/kvarteren-runt-nytorget-blir-stadens-andra-stadsmiljozon/ [2026-02-26].

Stockholms stad. (5 februari 2026c). *Miljözon klass 3*. https://trafik.stockholm/trafiksakerhet-trafikregler/miljozoner/miljozon-klass-3/ [2026-02-26].

Stockholms stad. (17 februari 2026d). *Möt sommaren i stadens vardagsrum*. https://upplev.stockholm/sommarplatser [2026-02-26].

Straßburg, H.-M. (2014). Normale Entwicklung und ihre Variabilität. *Sozialpädiatrie in der Praxis*, 203–217. doi:10.1016/b978-3-437-31630-2.00012-7

Svensk Handel. (2023). *Läget i handeln 2023 : 2023 års rapport om branschens ekonomiska utveckling*. https://www.svenskhandel.se/4a581a/globalassets/svensk-handel/rapporter/laget-i-handeln/laget-i-handeln-2023.pdf [2026-02-26].

Svensk Handel. (2024). *Läget i handeln 2024 : 2024 års rapport om branschens ekonomiska utveckling*. https://www.svenskhandel.se/49eba7/contentassets/34c4cb8b5fba4ec6b9b851b425658df8/laget-i-handeln-2024-1.pdf [2026-02-26].

Söderlind, J. & Nedstam, A. (2015). *Levande stadskärnor : kartläggning av hot och möjligheter*. https://www.fastighetstidningen.se/wp-content/uploads/2015/02/Rapport_Levandestadkarnor_webb.pdf [2026-02-26].

Söderqvist, L. (2022). *Elementary school in Riksby : F-9 elementary school for 900 students*. [Examensarbete]. Kungliga Tekniska högskolan. https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1690250/FULLTEXT01.pdf [2026-02-26].

Sørensen, J.F.L. (2016). Rural–urban differences in bonding and bridging social capital. *Regional Studies, 50*(3), 391–410. doi:10.1080/00343404.2014.918945

Tang, J., Chen, F. & Schwartz, S.S. (2012). Assessing spatiotemporal variations of greenness in the Baltimore–Washington corridor area. *Landscape and Urban Planning, 105*(3), 296–306. doi:10.1016/j.landurbplan.2012.01.004

Tassadiq, F., Silver, J., Kallianos, Y. & Guma, P.K. (2025). The unending corridor: critical approaches to the politics, logics and socio-technics of urban corridorisation. *Urban Studies*, *62*(10). doi:10.1177/00420980241301641

Trafikverket. (27 augusti 2014). *Green corridors – an initiative from the european commission*. https://bransch.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-railway/Green-Corridors--an-initiative-from-the-European-Commission [2026-02-26].

Trafikverket. (24 september 2025). *Ostkustbanan dubbelspårsutbyggnad*. https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-som-stracker-sig-over-flera-lan/ostkustbanan-dubbelsparsutbyggnad/#deletapper [2026-02-26].

Transform. (u.å.a). *Kulkransporet*. https://www.transform.dk/da/project/kulkransporet [2026-02-26].

Transform. (u.å.b). *Kulkransporet : Byens koblinger*. https://aarhus.dk/media/caqdzup1/kulkransporet-vinderforslag.pdf [2026-02-26].

Transform. (2025). *Kulbroen : Byens koblinger : Visualisering af projekt - februar 2025*. https://sydhavnskvarteret.dk/media/cvwotbxk/20250318-kulbroen_transform.pdf [2026-02-26].

Tufte, E.R. (1990). *Envisioning information*. Graphics Press.

Tufte, E.R. (2020). *Seeing with fresh eyes: meaning, space, data, truth.* Graphics Press.

Tunström, M. (2015). Gemenskap i den hållbara staden : social hållbarhet och medborgarinflytande. I T. Lindholm, S. Oliveira e Costa & S. Wiberg (red). *Medborgardialog – demokrati eller dekoration? : Tolv röster om dialogens problem och potential i samhällsplaneringen*. Arkus.

UN-Habitat. (2016). *Global public space toolkit : from global principles to local policies and practice* (HS/034/15E). United Nations Human Settlements Programme. https://unhabitat.org/sites/default/files/2019/05/global_public_space_toolkit.pdf [2026-02-26].

UN-Habitat. (2024). *World cities report 2024 : cities and climate action* (HS/088/16E). United Nations Human Settlements Programme. https://unhabitat.org/sites/default/files/2024/11/wcr2024_-_full_report.pdf [2026-02-26].

United Nations. (1971). *1970 Report on the world social situation* (E/CN.5/456/Rev.l ST/SOA/110). Department of Economic and Social Affairs.

United Nations. (1973). *Report of the United Nations Conference on the Human Environment* (A/CONF.48/14/Rev.1). Stockholm, 5-16 Juni 1972.

United Nations. (1976). *Report of Habitat: United Nations conference on Human Settlements* (A/CONF.10/l5). Vancouver, 31 maj - 11 juni 1976.

United Nations. (1992). *Agenda 21 : programme of action for sustainable development. Rio declaration on environment and development u.A. The final text of agreements negotiated by governments at the united nations conference on environment and development* (UNCED), 3-14 Juni 1992, Rio de Janeiro, Brazil.

Upasani, S. (u.å.). *Embracing the public realm - through an urban axis.* [Paper]. Academia. https://www.academia.edu/39635635/Embracing_the_Public_Realm_Through_an_Urban_Axis [2026-02-26].

URBACT. (2018). *Cities in action : stories of change* (URBACT III). URBACT. https://urbact.eu/sites/default/files/2022-10/urbact-stories_of_change-web.pdf [2026-02-26].

Vatanparast, E., Shataee Joibari, S., Salmanmahiny, A. & Hansen, R. (2024). Urban greenway planning: identifying optimal locations for active travel corridors through individual mobility assessment. *Urban Forestry & Urban Greening, 101*, 128464. doi:10.1016/j.ufug.2024.128464

Vetenskapsrådet. (2024). *God forskningssed 2024* (Dnr 5.2-2024-06421). https://www.vr.se/download/18.4c9f221a191e4edf9053a474/1727853946433/God%20forskningssed%20VR%202024.pdf [2026-02-26].

Vilar, K. & Cartes, I. (2016). Urban Design and Social Capital in Slums. Case Study: Moravia's Neighborhood, Medellin, 2004-2014. *Procedia - Social and Behavioral Sciences, 216*, 56–67. doi:10.1016/j.sbspro.2015.12.008

Viles, R.L. & Rosier, D.J. (2001). How to use roads in the creation of greenways: case studies in three New Zealand landscapes. *Landscape and Urban Planning, 55*(1), 15–27. doi:10.1016/s0169-2046(00)00144-4

Visintin, C., Garrard, G.E., Weisser, W.W., Baracco, M., Hobbs, R.J. & Bekessy, S.A. (2024). Designing cities for everyday nature. *Conservation Biology, 39*(1). doi:10.1111/cobi.14328

VisitCopenhagen. (u.å.). *The Green Path*. https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/planning/green-path-gdk1134940 [2026-02-26].

Walker, O. (2018). *Third Landscapes: Reclaiming a Social Corridor.* University of British Columbia.

Wang, H., Shen, Q., Tang, B., Lu, C., Peng, Y. & Tang, L. (2014). A framework of decision-making factors and supporting information for facilitating sustainable site planning in urban renewal projects. *Cities, 40*, 44–55. doi:10.1016/j.cities.2014.04.005

Wang, Y., Qin, P., Li, S. & Önal, H. (2023). Optimal configuration of a wildlife corridor system. *Global Ecology and Conservation, 46*, e02560. doi:10.1016/j.gecco.2023.e02560

Wastiels, L., Schifferstein, H. N. J., Wouters, I., & Heylighen, A. (2013). Touching materials visually: about the dominance of vision in building materialassessment. *InternationalJournalofDesign,7*(2),31-41.https://www.ijdesign.org/index.php/IJDesign/article/view/1140/574[2026-02-26].

Weingaertner, C., & Moberg, Å. (2011). Exploring social sustainability: learning from perspectives on urban development and companies and products. *Sustainable Development, 22*(2), 122–133. doi:10.1002/sd.536

Welti, F. (2007). Sozialrecht und evidenzbasierte Gesundheitsversorgung in Deutschland. Zeitschrift für ärztliche Fortbildung und Qualität im Gesundheitswesen. *German Journal for Quality in Health Care, 101*(7), 447–454. doi:10.1016/j.zgesun.2007.08.003

Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces.* Project of Public Spaces.

Wigsten, A. (2020). *Polisiärt beslutsfattande i kritiska situationer.* Södertörns högskola.

Wilson, G.A. (2013). Community resilience, policy corridors and the policy challenge. *Land Use Policy, 31*, 298–310. doi:10.1016/j.landusepol.2012.07.011

Wrigley, N. & Lambiri, D. (2014). High street performance and evolution: a brief guide to the evidence. *University of Southampton*. doi:10.13140/2.1.3587.9041

Wrigley, N. & Lambiri, D. (2015). *British high streets: from crisis to recovery? : a comprehensive review of the evidence*. University of Southampton.

Wu, L. & Convertino, M. (2025). Ecological corridor design for ecoclimatic regulation: species as eco-engineers. *Ecological Indicators, 171*, 113149–113149. doi:10.1016/j.ecolind.2025.113149

Xu, C., Yu, D., Yang, H. & Yu, S. (2021). 20 years of economic corridors development: a bibliometric analysis. *Journal of Applied Economics, 24*(1), 173–192. doi:10.1080/15140326.2021.1880246

Xue, F., Gou, Z. & Lau, S.S.Y. (2017). Green open space in high-dense Asian cities: site configurations, microclimates and users' perceptions. *Sustainable Cities and Society, 34*, 114–125. doi:10.1016/j.scs.2017.06.014

Yin, R.K. (2018). *Case study research and applications: design and methods* (6 uppl.). Sage.

Young, G., King, R. & Allen, B.L. (2023). Where do wildlife cross the road? experimental evaluation reveals fauna preferences for multiple types of crossing structures. *Global Ecology and Conservation, 46*, e02570. doi:10.1016/j.gecco.2023.e02570

Zarei, M., & Shahab, S. (2025). Nature-based solutions in urban green infrastructure: a systematic review of success factors and implementation challenges. *Land, 14*(4), 818. doi:10.3390/land14040818

Zettl, U.K. & Sieb, J.P. (red.). (2022). *Diagnostik und Therapie Neurologischer Erkrankungen* (4 uppl.). Urban & Fischer. 45–95.

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1: Lantmäteriet (2025) *Stockholm*. SWEREF 99 TM, N 6581220, E 674699, WGS84, 59°20'0.7"N 18°4'16.4"E. Flygfoto [Kartografiskt material] https://minkarta.lantmateriet.se [2026-02-26].

Figur 2: Lantmäteriet (2025) *Stockholm*. SWEREF 99 TM, N 6581220, E 674699, WGS84, 59°20'0.7"N 18°4'16.4"E. Flygfoto [Kartografiskt material] https://minkarta.lantmateriet.se [2026-02-26].

Figur 3: Lantmäteriet (2025) *Stockholm*. SWEREF 99 TM, N 6581220, E 674699, WGS84, 59°20'0.7"N 18°4'16.4"E. Flygfoto [Kartografiskt material] https://minkarta.lantmateriet.se [2026-02-26].

Figur 4: Lantmäteriet (2025) *Stockholm*. SWEREF 99 TM, N 6581220, E 674699, WGS84, 59°20'0.7"N 18°4'16.4"E. Flygfoto [Kartografiskt material] https://minkarta.lantmateriet.se [2026-02-26].

Figur 5: Dataforsyningen. (2023). *2023_84_40_2_0205_00115639*. Flygfoto. [Kartografiskt material]. https://skraafoto.dataforsyningen.dk/?center=722602.04%2C6178188.89&item=2023_84_40_2_0205_00115639&year=2023&orientation=north (CC BY 4.0) [2026-02-26].

10. BILAGOR

BILAGA A: SOCIALA KORRIDORER-REFERENSER I LITTERATURUNDERSÖKNINGEN

Denna bilaga redovisar vår riktade litteratursökning efter användningar av begreppet social(a) korridor(er) i akademiska och närliggande källor. Syftet är dubbelt, att visa transparens i hur vi sökt, sållat och bedömt materialet, och att dokumentera träffar där orden "social korridor" förekommer men inte motsvarar vårt planeringsbegrepp om sammanhängande sociala stråk i stadsmiljö. Bilagan kompletterar metodavsnittet i huvudtexten och fungerar som spårbarhet för exkluderade källor.

Vår sökstrategi i korthet. Vi genomförde våra sökningar under januari och februari 2025 och dubbelkollade och kompletterade tabellerna den 21–23 september, för fulla referenser se Bibliografi. Vi genomförde sökningar med exakta fraser och närliggande fraser i utvalda databaser (ScienceDirect, Scopus; SwePub; DiVA) med svenska och engelska termer. I vissa fall på andra språk (t.ex. spanska *corredor social* och tyska *sozialer Korridor*). Vid behov översattes korta textutdrag för att verifiera begreppsanvändningen. Referenserna är placerade i den ordning de förekom i sökresultatet. Vår stoppregel var att avsluta sökningen när tre på varandra följande träffar inte tillförde nya användningar eller definitioner.

Så läser du tabellen. Varje rad innehåller:

Referens med fullständig källhänvisning.
Sammanhang med kort beskrivning av hur "social korridor" används i källan.
Relevans för denna studie motiverar vi till varför källan inkluderats eller exkluderats.

Vi använder en skala med sex nivåer för att förklara källans relevans, låg, låg–medel, medel, medel–hög, hög och ingen relevans. Ingen relevans markerar att ordet "korridor" används metaforiskt, interiört, digitalt eller i annan domän utan koppling till urbana sociala stråk.

Några konferensbidrag och bokkapitel var inte fritt tillgängliga så dessa har bedömts utifrån dess abstrakt. I källor som inte är på svenska eller engelska kan översättningen påverka nyanser, men vi har primärt kontrollerat om begreppet används i en planeringsmässig betydelse.

När källor i databaserna inte tillförde nya definitioner i urban planering tillämpades vår stoppregel, och sökningen avslutades. Bilagan visar därmed både bredden av ordens förekomst och varför majoriteten av träffarna inte är giltiga exempel på sociala korridorer i vår mening. Det sammanställda underlaget är tillräckligt för studiens syfte och för vårt fortsatta konceptarbete.

SCIENCEDIRECT

Sökfras: "social korridor" + "sociala korridorer" – **0 träffar**
Sökfras: "social corridor" + "social corridors" – **10 träffar**

Referens	Sammanhang	Relevans för denna studie
Sisodia, S., McGill, S., Evans, M.S., Brough, G., Okereke, U. & Dunn, T.J. (2023). Comparing impacts of the COVID-19 pandemic on training of public health Specialty Registrars starting before or after its onset. *Public Health in Practice, 5*, 100351. doi:10.1016/j.puhip.2022.100351	En studie av brittisk sjukvårdsutbildning i relation till Covid-19 pandemin. Texten nämner ett citat från en arbetare som förlorade "social corridor conversation"-möjligheter (spontana samtal i korridorer) när hen arbetade hemifrån, alltså betydelsen av informella möten i arbetsplatsens inomhusmiljö, inte som ett stadsplaneringsbegrepp.	Låg relevans. Artikeln använder "corridor" i mer av en metaforisk mening (informella samtal i arbetsplatskorridorer) och berör inte urbana stråk, social infrastruktur i stadsmiljö eller planeringsverktyg. Kan ses som ett exempel på en felträff i sökningen som visar att termen "corridor" även förekommer utanför stadsplaneringskontexten.
Fleury, A.M. & Brown, R.D. (1997). A framework for the design of wildlife conservation corridors With specific application to southwestern Ontario. *Landscape and Urban Planning, 37*(3-4), 163–186. doi:10.1016/s0169-2046(97)80002-3	Artikeln utvecklar ett ramverk för att designa viltkorridorer i södra Ontario. Syftet är att operationalisera teoretiska insikter från landskapsekologin i ett praktiskt verktyg för landskapsarkitekter. Under metodavsnittet definieras två huvudtyper av korridorer: social corridors, med fokus på mänsklig rekreation, och ecological corridors, med fokus på djurens rörelser och habitatkvalitet. Studien fortsätter med att analysera ekologiska attribut och testar modellen i en fallstudie.	Medel relevans. Artikeln använder social corridor som kontrastbegrepp för att tydliggöra att fokus ligger på ekologiska korridorer. Begreppet utvecklas inte vidare och relaterar enbart till rekreationsfunktioner, vilket gör det svårt att avgöra exakt vad som avses. Samtidigt är artikeln värdefull för att visa hur korridortänkandet kan kategoriseras efter syfte (socialt vs. ekologiskt) och därmed inspirera till en begreppslig differentiering som vårt arbete med sociala korridorer kan bygga vidare på.

Han, Z., Cui, S., Yan, X., Liu, C., Li, X., Zhong, J. & Wang, X. (2022). Guiding sustainable urban development via a multi-level ecological framework integrating natural and social indicators. *Ecological Indicators, 141*, 109142. doi:10.1016/j.ecolind.2022.109142	Studien utvecklar ett ekologiskt säkerhetsmönster genom att kombinera ekosystemtjänster, mänsklig påverkan och förbättrad konnektivitet. Metoden bygger på OWA- och MCR-modeller för att identifiera ekologiska kärnområden, buffertzoner och fler-nivå-korridorer. Här introduceras begreppet social corridor i relation till mänsklig påverkan, vägnät och andra infrastrukturer som skär genom ekologiska stråk och måste hanteras i planeringen.	Hög relevans. Artikeln visar hur ekologiska och sociala system kan analyseras i ett gemensamt ramverk där korridorer klassificeras utifrån både biologiska funktioner och mänsklig påverkan. Även om social corridors här inte avser urbana mötesstråk, är deras arbete en metodologisk förebild, det konkretiserar hur sociala dimensioner kan integreras i linjära samband, hur konfliktytor kan identifieras och hur planeringsverktyg kan användas för zonering och prioritering. Artikeln stärker förståelsen av hur sociala korridorer kan utvecklas som ett självständigt koncept inom stadsplanering.
Han, Y., Liu, Y., Wang, C., Wu, X. & Wang, K. (2023). Assessment of the cultural-natural importance of the scenic spots from a network perspective. *Landscape and Urban Planning, 239*, 104861. doi:10.1016/j.landurbplan.2023.104861	Studien undersöker noder och "cultural-natural connectivity" mellan städer och naturscenerier i Shandong-provinsen, Kina. Här används begreppet social corridor enbart i metodavsnittet, där det definieras som ett resultat av MCR-modellen för att beskriva vägnät och sociala förbindelser mellan städer.	Medel relevans. Trots att social corridor här syftar på transportnät, finns flera paralleller som synen på staden som nätverk av noder och kopplingar, betoningen på relationell konnektivitet, och strävan att integrera sociala och kulturella dimensioner i planeringsanalysen. Artikeln stärker förståelsen för hur korridorbegreppet används i bredare internationella sammanhang.
Grose, M.J. (2009). Changing relationships in public open space and private open space in suburbs in south-western Australia. *Landscape and Urban Planning, 92*(1), 53–63. doi:10.1016/j.landurbplan.2009.02.006	Studien analyserar utvecklingen av planeringsprinciper för public open space (POS) i Australien från 1955 till 2005. Den visar hur privat trädgårdsmark minskat samtidigt som kraven på POS ökat, från idrott och rekreation till ekologiska funktioner, vattenhantering och sociala behov. Artikeln beskriver hur POS i nyare planeringspraktik allt oftare ses som en del av aktiva ekologiska korridorer mellan naturmark, men även som social corridors mellan bostäder, butiker och andra offentliga funktioner i förorten.	Medel–hög relevans. Här används social corridors i en urban planeringskontext, fast med fokus på öppna ytor snarare än sammanhängande stråk i stadsmiljö. Forskningen visar hur grönstruktur kan ges dubbla roller, ekologiska och sociala, och påpekar vikten av att tänka på kopplingar mellan vardagsfunktioner som handel, bostad och rekreation. Även om artikeln använder begreppet social corridors är det inte helt tydligt hur det definieras eller avgränsas, vilket gör den till ett exempel på hur termen förekommer i planeringsdiskussion men utan ett klart teoretiskt ramverk.
Architecture. (1977). *Public Relations Review, 3*(2), 7. doi:10.1016/s0363-8111(77)80039-8	Innehållet är inte tillgängligt och det finns inga tecken på att den behandlar korridorer i stadsplanering eller landskapsforskning.	Ingen relevans. Att betrakta som en felträff i sökningen eftersom texten inte har någon koppling till begreppet korridor i planeringskontext.
Associations. (1977). *Public Relations Review, 3*(2), 7–8. doi:10.1016/s0363-8111(77)80040-4	Innehållet är inte tillgängligt och det finns inga tecken på att den behandlar korridorer i stadsplanering eller landskapsforskning.	Ingen relevans. Att betrakta som en felträff i sökningen eftersom texten inte har någon koppling till begreppet korridor i planeringskontext.
Agriculture. (1977). *Public Relations Review, 3*(2), 6–7. doi:10.1016/s0363-8111(77)80038-6	Innehållet är inte tillgängligt och det finns inga tecken på att den behandlar korridorer i stadsplanering eller landskapsforskning.	Ingen relevans. Att betrakta som en felträff i sökningen eftersom texten inte har någon koppling till begreppet korridor i planeringskontext.
Levy, S.M. (1981). Treatment of the Chronically Ill Geriatric Patient. I Prokop, C.K. & Bradley, L.A. (red.) *Medical Psychology*, Academic Press. 307–320.	Innehållet är inte tillgängligt och det finns inga tecken på att den behandlar korridorer i stadsplanering eller landskapsforskning.	Ingen relevans. Att betrakta som en felträff i sökningen eftersom texten inte har någon koppling till begreppet korridor i planeringskontext.
Levy, S.M. (1981). The Psychosocial Assessment of the Chronically Ill Geriatric Patient. I Prokop, C.K. & Bradley, L.A. (red.) *Medical Psychology*, Academic Press. 119–137.	Innehållet är inte tillgängligt och det finns inga tecken på att den behandlar korridorer i stadsplanering eller landskapsforskning.	Ingen relevans. Att betrakta som en felträff i sökningen eftersom texten inte har någon koppling till begreppet korridor i planeringskontext.

Sökfras: sociala korridorer – **0 träffar**
Sökfras: social korridor – **15 träffar**

Referens	Sammanhang	Relevans för denna studie
Engström, R. (2016). The Roads' Role in the Freight Transport System. *Transportation Research Procedia, 14*, 1443–1452. doi:10.1016/j.trpro.2016.05.217	En artikel som analyserar vägarnas betydelse i godstransportsystemet. Här förekommer orden social och corridor separat i texten men aldrig i kombination. Ingen diskussion förs om sociala korridorer i planeringsmässig mening.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom begreppet social corridor inte används, och artikeln behandlar transportlogistik snarare än social infrastruktur eller stadsplanering.
Okonski, L. (2023). Book review. *Journal of Pragmatics, 211*, 27–30. doi:10.1016/j.pragma.2023.03.012	En bokrecension. Texten använder varken orden "social" eller "corridor".	Ingen relevans. Att betrakta som en felträff i sökningen då innehållet saknar koppling till både korridorbegreppet och stadsplanering.
Elżbieta, B.-W., Antoni, J., Izabela, S. & Justyna, L. (2022). Polish geography and Polish geographers under Nazi occupation. *Journal of Historical Geography, 75*, 1–13. doi:10.1016/j.jhg.2021.11.001	En historisk artikel om polsk geografi och geografer under den nazistiska ockupationen. I texten förekommer orden social och corridor separat, men aldrig tillsammans som begreppet social corridor.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom termen social corridor inte används och innehållet rör historisk geografi snarare än stadsplanering eller social infrastruktur.
Rübel, A. & Zingg, R. (2014). Kaeng Krachan Elefantenpark für Asiatische Elefanten (Elephas maximus Linnaeus, 1758) im Zoo Zürich. *Der Zoologische Garten, 84*(1-2), 1–12. doi:10.1016/j.zoolgart.2014.11.003	En artikel om utformningen av en elefantpark vid Zoo Zürich. I abstractet förekommer ordet social en gång, men termen korridor används inte alls.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom varken social corridor används som begrepp, och innehållet berör zoologiska anläggningar snarare än stadsplanering eller social infrastruktur.
Berghöfer, A., Maximilian de Bucourt & Willich, S.N. (2007). Etablierung eines Qualitätsmanagementsystems für Forschung und Lehre in einem epidemiologischen Universitätsinstitut. Zeitschrift für ärztliche Fortbildung und Qualität im Gesundheitswesen. *German Journal for Quality in Health Care, 101*(10), 675–679. doi:10.1016/j.zgesun.2007.11.001	En artikel om kvalitetsstyrning inom forskning och undervisning vid ett epidemiologiskt universitetsinstitut. I texten nämns ordet social en gång och korridor två gånger, men aldrig tillsammans som begreppet social korridor.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom orden bara råkar förekomma separat och inte relaterar till sociala korridorer i planeringsmässig mening.
Welti, F. (2007). Sozialrecht und evidenzbasierte Gesundheitsversorgung in Deutschland. Zeitschrift für ärztliche Fortbildung und Qualität im Gesundheitswesen. *German Journal for Quality in Health Care, 101*(7), 447–454. doi:10.1016/j.zgesun.2007.08.003	En artikel som behandlar socialrätt och evidensbaserad sjukvård i Tyskland. Ordet social nämns ett fåtal gånger och korridor en gång, men aldrig tillsammans som begreppet social corridor.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom orden bara råkar förekomma separat och texten inte berör korridorer i stadsplanerings- eller infrastrukturkontext.
Schwappach, D.L.B. (2016). Wenn Schweigen gefährlich ist: „Speaking-up" bei Sicherheitsbedenken. *Zeitschrift für Evidenz, Fortbildung und Qualität im Gesundheitswesen, 114*, 5–12. doi:10.1016/j.zefq.2016.05.011	En artikel om patientsäkerhet i vårdmiljöer. Ordet korridor förekommer en gång medan social inte nämns alls.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom korridor inte används i en planeringsmässig betydelse och artikeln inte relaterar till sociala eller urbana sammanhang.
Straßburg, H.-M. (2014). Normale Entwicklung und ihre Variabilität. *Sozialpädiatrie in der Praxis*, 203–217. doi:10.1016/b978-3-437-31630-2.00012-7	Ett kapitel om barns utveckling under de första levnadsåren. Texten tar upp bio-psyko-sociala modeller men nämner aldrig korridorer, varken i fysisk eller metaforisk mening.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom innehållet rör medicin och barnhälsa snarare än korridorer i stadsplanering eller social infrastruktur.
Herb, G.H. (1989). Persuasive cartography in Geopolitik and national socialism. *Political Geography Quarterly, 8*(3), 289–303. doi:10.1016/0260-9827(89)90043-8	En artikel som analyserar hur kartografi användes som propagandainstrument i Nazityskland. Vi har endast tillgång till abstraktet, som inte nämner varken social corridor eller korridorer i planeringsmässig mening.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom artikeln behandlar historisk geopolitik och propaganda, utan koppling till korridorbegreppet inom stadsplanering eller social infrastruktur.

Inhaber, H. & Przednowek, K. (1974). *Distribution of Canadian science. Geoforum, 5*(3), 45–54. doi:10.1016/0016-7185(74)90086-4	En artikel som analyserar den geografiska fördelningen av forskare i Kanada med hjälp av en potentialmodell. Abstraktet nämner den industriella korridoren Windsor–Quebec City, men begreppet används i ekonomisk och regionalpolitisk bemärkelse snarare än i relation till sociala eller urbana mötesstråk. Vi har inte haft tillgång till fulltexten.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom corridor här syftar på en ekonomisk/industriell region, och artikeln behandlar vetenskapspolitik snarare än sociala eller urbana korridorer.
Bähr, J. & Golte, W. (1974). Eine bevölkerungs- und wirtschaftsgeographische gliederung Chiles. *Geoforum, 5*(1), 25–42. doi:10.1016/0016-7185(74)90183-3	En artikel som analyserar Chiles befolkning och ekonomisk-geografiska struktur. Studien diskuterar regionala indelningar och urbanisering kring Santiago/Valparaíso och Concepción. Orden social eller corridor används inte i texten, och fokus ligger på ekonomisk och demografisk zonering.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen då artikeln behandlar regional och ekonomisk geografi utan koppling till korridorer i stadsplanerings- eller social kontext.
Paul, A. & Altner, N. (2011). Grundlagen der Mind-Body-Medizin. I Gustav J.D., Paul, A. (red.). *Mind–Body–Medizin*. Urban & Fischer, 7–92.	Ett bokkapitel om mind-body-medicin, publicerat i en medicinsk antologi. Vi har inte tillgång till fulltexten, men baserat på titel och sammanhang rör innehållet medicin och hälsa snarare än planering.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom texten är medicinskt inriktad och inte behandlar korridorbegreppet i någon planeringsmässig eller urban kontext.
Zettl, U.K. & Sieb, J.P. (red.). (2022). *Diagnostik und Therapie Neurologischer Erkrankungen* (4 uppl.). Urban & Fischer. 45–95.	Ett bokkapitel om immunmedierade sjukdomar i nervsystemet, publicerat i en medicinsk fackbok. Fulltexten är inte tillgänglig, men titel och kontext visar att innehållet är strikt medicinskt.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom kapitlet behandlar neurologiska sjukdomar och medicinsk diagnostik snarare än sociala eller urbana korridorer.
Brucker, S., Simoes E. & Wallwiener, D. (red.). (2023). *Frauengesundheit – Frauenmedizin*, Urban & Fischer 175–218.	Ett bokkapitel om prevention och hälsofrämjande arbete, publicerat i en medicinsk fackbok. Fulltexten är inte tillgänglig, men titel och sammanhang visar att fokus ligger på medicin och folkhälsa, inte på korridorer eller planeringsfrågor.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom innehållet är medicinskt och saknar koppling till sociala korridorer eller stadsplanering.
Schädler, S. (2022). *Gleichgewicht und Schwindel* (2 uppl). Urban & Fischer.	En bok om medicinsk terapibehandling. Fulltexten är inte tillgänglig, men titel och kontext visar att innehållet är strikt medicinskt och inte relaterat till korridorer i fysisk eller planeringsmässig bemärkelse.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen eftersom kapitlet behandlar medicinsk terapi snarare än urbana eller sociala korridorer.

Sökfras: social “corridor” urban planning + social “corridors” urban planning – **22 989 träffar**

Vi avgränsade sökresultatet genom att endast inkludera reviewartiklar eller forskningsartiklar publicerade i Cities, Landscape and Urban Planning, Land Use Policy, Journal of Environmental Management, Procedia - Social and Behavioral Sciences, Sustainable Cities and Society, Science of the Total Environment, Building and Environment inom ämnesområdena Social Science, Environmental Science och Art and Humanities som publicerats 2010–2025, vilket resulterade i 2 787 resultat. Eftersom det inte var möjligt att analysera samtliga artiklar gjordes ett urval av 16 publikationer för närläsning. Urvalet gjordes för att få en spridning över tidsperioden, olika ämnesområden och tidskrifter samt olika sätt som begreppet social corridor används på. Syftet var inte att genomföra en systematisk litteraturöversikt, utan att få en översiktlig förståelse för begreppets förekomst och variation. Vi sorterade resultaten efter de mest relevanta och granskade artiklarnas rubriker för att identifiera de som verkade kunna innehålla begreppet social corridor. Detta var resultatet:

Referens	Sammanhang	Relevans för denna studie
Sasaki, M. (2010). Urban Regeneration through Cultural Creativity and Social inclusion: Rethinking Creative City Theory through a Japanese Case Study. *Cities, 27*(1), S3–S9. doi:10.1016/j.cities.2010.03.002	Artikeln granskar creative city-teorin via tre japanska fall. Den visar hur kulturdrivna kärnor och återbrukade byggnader länkas till creative corridors som främjar social inkludering och ekonomisk vitalisering. Begreppet social corridor används inte.	Medel relevans. Corridor används enbart som creative corridor och otydligt definierat, men artikeln visar hur sociala och kulturella noder kan knytas samman i urbana nätverk, en tanke som ligger nära vårt koncept.

Fistola, R. (2011). The unsustainable city. Urban entropy and social capital: the needing of a new urban planning. *Procedia Engineering, 21*, 976–984. doi:10.1016/j.proeng.2011.11.2102	Konceptuell artikel som föreslår "Ecotownplanning", en systemisk planeringsansats för att minska urban entropi genom att stärka socialt kapital och koppla åtgärder i stadens fysiska, funktionella och socio-antropiska delsystem. Föreslagna åtgärder omfattar bland annat skyddade gångstråk som gröna korridorer, ett sammanlänkat nät av urbana grönområden i ytor och korridorer samt ett cykelnät. Begreppet social corridor används inte.	Medel relevans. Texten arbetar med korridorer främst som gröna och mobilitetsinriktade stråk och ger inga reflektioner för sociala korridorer som urbana mötesstråk. Däremot är den användbar för sin systemiska koppling mellan socialt kapital och linjära nätverk, vilket kan inspirera hur social infrastruktur binds samman i en stadsövergripande struktur.
Tang, J., Chen, F. & Schwartz, S.S. (2012). Assessing spatiotemporal variations of greenness in the Baltimore–Washington corridor area. *Landscape and Urban Planning, 105*(3), 296–306. doi:10.1016/j.landurbplan.2012.01.004	Studien kartlägger förändringar i urban grönska i Baltimore-Washington-korridoren 1986–2004 med satellitdata och visar ökande hårdgjorda ytor längs stora transportstråk samt minskad gräsmark i handels- och industriområden. Här används "korridor" som ett regionalt utvecklingsbegrepp kopplat till transport och urbanisering, inte som socialt mötesstråk. Artikeln saknar sociala mått, men ger en bakgrund till hur linjära urbana band växer och var gröna luckor kan uppstå längs potentiella sociala korridorer.	Låg–medel relevans. Ingen användning av social corridor, begreppet korridor avser här en regional transportkorridor. Värdet ligger i att visa hur linjära stråk kan analyseras med täckningsdata för grönska och hårdgjorda ytor, vilket kan stödja hur man identifierar gröna luckor, barriärer och prioriterade delsträckor längs potentiella sociala korridorer.
Wilson, G.A. (2013). Community resilience, policy corridors and the policy challenge. *Land Use Policy, 31*, 298–310. doi:10.1016/j.landusepol.2012.07.011	Konceptuell artikel som kopplar community resilience till statligt styrda "policy corridors". Diskuterar hur policy kan vara både godartad eller malign för lokal resiliens, policy-learning och behovet av kombinationen statlig styrning och lokala initiativ. Begreppet social corridor används inte; "corridor" avser policy, inte fysisk stadsmiljö.	Medel relevans. Texten ger ett användbart ramverk för att förstå hur övergripande policyer kan möjliggöra eller hämma nät av social infrastruktur. Det vill säga de institutionella villkor som behövs för att sociala korridorer ska uppstå och hållas samman, men saknar en rumslig/urban operationalisering av korridorer som fysiska stråk.
Vilar, K. & Cartes, I. (2016). Urban Design and Social Capital in Slums. Case Study: Moravia's Neighborhood, Medellin, 2004-2014. *Procedia - Social and Behavioral Sciences, 216*, 56–67. doi:10.1016/j.sbspro.2015.12.008	Fallstudie av Moravia i Medellín som utvärderar slum-förbättringar under "Social Urbanism" med dokumentanalys och enkäter. Strategierna betonar konnektivitet, offentliga centraliteter och ett linjärt parkstråk med blandade verksamheter längs gångkorridorer, stimulerar möten och lokal ekonomi. Utfallet visar ökad tillhörighet och fler organisationer, men kvarstående brister i tillit och kapacitetsbyggande, bland annat kopplade till omfattande omflyttningar.	Medel–hög relevans. "Corridor" avser här gångkorridorer och linjärt parkstråk, inte social corridor, men artikeln visar hur fysiska stråk och noder med kopplingar kan öka socialt kapital. Lärdomar om kopplingar, program och deltagande är direkt överförbara till utformning och aktivering av sociala korridorer.
Wang, H., Shen, Q., Tang, B., Lu, C., Peng, Y. & Tang, L. (2014). A framework of decision-making factors and supporting information for facilitating sustainable site planning in urban renewal projects. *Cities, 40*, 44–55. doi:10.1016/j.cities.2014.04.005	Artikeln utvecklar ett ramverk av beslutsfaktorer och datakällor för hållbar site planning i urbana förnyelseprojekt. Den spänner över miljö, ekonomi och sociala aspekter, kopplar till LEED, och prövas i tre Hongkong-fall där man visar glapp mellan teori och praktik. Begreppet social corridor används inte; "corridor" förekommer endast som visuell sensorisk indikator i en tabell.	Medel relevans. Trots avsaknad av sociala korridorer ger artikeln en operativ bank för social hållbarhet på platsnivå. Till exempel tillgång till service, öppna rum, befolkning, arbete, trafiknät, som kan användas för att bedöma och prioritera delsträckor i en social korridor. Begränsningen är att fokus ligger på enskilda tomter snarare än sammanhängande urbana stråk.
Carr, J. & Dionisio, M.R. (2017). Flexible spaces as a 'third way' forward for planning urban shared spaces. *Cities, 70*, 73–82. doi:10.1016/j.cities.2017.06.009	Artikeln använder Flexible Spaces som en tredje väg för att dela på offentliga ytor bortom expertstyrd och procedur-deltagande planering. Definierar tidsbegränsade, delade och flexibla användningar med minimal reglering och låg tröskel ("plan by doing"), illustrerat via fall i Christchurch, Japan, Newcastle och Detroit. Corridor nämns endast deskriptivt längs en flod, inte som planeringsbegrepp.	Medel–hög relevans. Artikeln ger ett operativt aktiverings- och förvaltningsramverk för att knyta samman social infrastruktur mellan noder, precis den typ av lågtröskel, roterande användning och platsaktivering som kan vara en del av sociala korridorer. Saknar dock en rumslig metod för linjära stråk och använder inte begreppet social corridor.

Jang, M. & Kang, C.-D. (2015). Urban greenway and compact land use development: A multilevel assessment in Seoul, South Korea. *Landscape and Urban Planning, 143*, 160–172. doi:10.1016/j.landurbplan.2015.07.010	Fallstudie i Seoul där en motorväg ersattes av en urban greenway. Studien kopplar markanvändningsförändringar till avstånd från stråkets entréer och kollektivtrafiknoder, vilket visar hur dessa portar fungerar som socialt och ekonomiskt aktiverande noder längs korridoren. Begreppet corridor avser här greenway-korridoren och social corridor nämns inte.	Medel relevans. Artikeln visar hur linjära stråk och entrépunkter strukturerar omvandling och aktivitet. Visar metodik genom avståndsband kring entréer som kan överföras när vi modellerar var sociala korridorer kan skapa täthet, var hinder och luckor uppstår och hur stråken interagerar med kollektivtrafik.
Arnaiz-Schmitz, C., Schmitz, M.F., Herrero-Jáuregui, C., Gutiérrez-Angonese, J., Pineda, F.D. & Montes, C. (2018). Identifying socio-ecological networks in rural-urban gradients: Diagnosis of a changing cultural landscape. *Science of The Total Environment, 612*, 625–635. doi:10.1016/j.scitotenv.2017.08.215	Metodstudie som kartlägger och klassificerar socio-ekologiska nätverk längs en landsbygds–stad-gradient i Madridregionen. Studien visar att linjära mobilitetskorridorer fungerar som ryggrad i socio-ekologiska nätverk. Att kombinera landskapsmått med välfärdsindikatorer ger ett praktiskt sätt att identifiera sociala luckor, barriärer och övergångsar där nya stråk och noder kan stärka tillgänglighet, jämlikhet och vardagsliv.	Medel relevans. Social corridor nämns inte, och "korridor" avser mobilitet. Men ramverket för socio-ekologisk koppling, samt indikatorerna och kartläggningen av linjära nätverk, ger överförbara verktyg för att lokalisera och prioritera stråk och noder i sociala korridorer.
McLeod, S. & Curtis, C. (2019). Contested urban streets: Place, traffic and governance conflicts of potential activity corridors. *Cities, 88*, 222–234. doi:10.1016/j.cities.2018.11.002	Fallstudie av en planerad Activity Corridor (AC) i Perth. AC koncentrerar tätare och mer varierade markanvändningar längs omgestaltade huvudgator, ofta i kombination med ny eller förbättrad ytlig kollektivtrafik (t.ex. spårväg). Stödet för förtätning ökar när kollektivtrafiken stärks, men acceptansen är villkorad av "mänsklig skala" och god lokal service. Genomförandet hämmas av styrningskonflikter mellan trafik- och platsfunktioner samt vägmyndigheters möjlighet att i praktiken stoppa förändringar. Begreppet social corridor används inte.	Medel–hög relevans. Studien visar att stöd för stråkförändring och förtätning är villkorat av stark kollektivtrafik, mänsklig skala, god lokal service och tydliga lösningar för parkering. Den belyser också governance-frågor där trafikmyndigheters mandat kan motverka platsutveckling, vilket kräver tvärsektoriell samordning. Översatt till sociala korridorer bör stråket förankras i transitnoder, programmera bottenvåningar och vistelsepunkter, håll skalan nära människan och organisera genomförandet med myndighetsgodkännande. Begreppet social corridor används inte, men lärdomarna är direkt applicerbara som policy- och implementeringsram.
Stępniewska, M. (2021). The capacity of urban parks for providing regulating and cultural ecosystem services versus their social perception. *Land Use Policy, 111*, 105778. doi:10.1016/j.landusepol.2021.105778	Fallstudie av Citadel Park i Poznań som jämför parkens faktiska kapacitet att leverera ekosystemtjänster med besökarnas uppfattningar i en enkät. Studien visar ett glapp, kulturella värden uppfattas tydligare än reglerande, och hot som skräp och nedtrampning syns tydligare än till exempel störningar av den ekologiska korridoren som parken ingår i. Utbildning och information breddar vad människor uppfattar och påverkar stödet för utvecklingsprojekt, till exempel nya gång- och cykelkopplingar.	Medel relevans. Social corridor används inte, men studien visar hur nod–länk-tänkandet (park som nyckel i en ekologisk korridor) krockar eller harmoniserar med social uppfattning vilket är centralt för sociala korridorer. Lärdomar: kartlägg upplevda värden och hot längs stråk, arbeta med utbildning/kommunikation för att höja förståelsen för "osynliga" nyttor (konnektivitet, svalka), och koppla projekt till vardagsfunktioner (tillgänglighet, rekreation) för acceptans och långsiktig förvaltning av sociala stråk.
Liu, L., Zhang, M. & Xu, T. (2020). A conceptual framework and implementation tool for land use planning for corridor transit oriented development. *Cities, 107*, 102939. doi:10.1016/j.cities.2020.102939	Artikeln konceptualiserar corridor transit-oriented development (C-TOD) som skalar upp TOD till korridornivå för att fånga nätverkseffekter mellan flera noder. Korridoren avgränsas beteendemässigt och utvärderas med 5D-variablerna (Density, Diversity, Design, Distance to Transit, Destination Accessibility) samt tre hållbarhetsindikatorer, värdepremier nära transit, tillgänglighet till service och bostäder, och byggnads-/resutsläpp. "Corridor" avser här transitkorridor, inte social corridor.	Medel–hög relevans. Trots att social corridor inte används ger C-TOD ett direkt överförbart korridorperspektiv. Att tänka i kedjor av noder med samverkande effekter, sätta tidsbaserade räckvidder för stråk, och väga social tillgänglighet (till service/bostad) tillsammans med ekonomi och miljö. 5D-ramverket kan anpassas till sociala korridorer genom att lägga till mått för tredje platser, social service och mötespunkter, och använda värdefångst för att finansiera platsaktivering längs stråket. Begränsningen är att fokus ligger på transit–markanvändning och behandlar inte utformning av sociala rum i detalj.

Guo, X., Yang, Y., Cheng, Z., Wu, Q., Li, C., Lo, T. & Chen, F. (2022). Spatial social interaction: An explanatory framework of urban space vitality and its preliminary verification. *Cities, 121*, 103487. doi:10.1016/j.cities.2021.103487	Artikeln visar en metod för att uppskatta var människor samlas och rör sig genom att dela upp ett stråk/område i små segment och ge varje segment poäng för yta, öppenhet, tillgänglighet, attraktioner och negativa faktorer. Modellen testas i Shenzhen och stämmer väl med observerade människoflöden. "Corridor" nämns bara deskriptivt, social corridor används inte.	Medel–hög relevans. Även om social corridor inte definieras ger artikeln ett operationaliserbart sätt att mäta social interaktion längs linjära stråk: dela upp stråket i delsegment, tilldela interaktionskoefficienter (funktioner), väga öppenhet, tillgänglighet, attraktioner och negativa faktorer, och förutsäga var noder och svaga länkar uppstår. Ramverket kan direkt anpassas för för- och eftermätning av sociala korridorer.
Kwiatkowski, M.A. & Karbowiński, L. (2023). Why the riverside is an attractive urban corridor for bicycle transport and recreation. *Cities, 143*, 104611–104611. doi:10.1016/j.cities.2023.104611	En empirisk studie av en flodnära cykelkorridor i Polen som kartlägger vilka egenskaper i grön-blåa korridorer som betyder mest för användare. Viktigast för att välja stråket är avskildhet från biltrafik, följt av grönska/ närhet till vatten, god standard, säkerhet och få nivåskillnader. Vanliga hinder är trängsel (många fotgängare/cyklister), djur på banan och otrygghet efter mörker. Efterfrågade förbättringar är förlängning av saknade länkar, tydligare separering mellan gång och cykel, större bredd och kollisionsfria korsningar/ tunnlar. Studien placerar detta i en bredare trend att använda grön-blå korridorer som "cykelmotorvägar" när gaturummet är trångt.	Medel–hög relevans. Social corridor används inte, men resultaten visar hur linjära stråk blir attraktiva sociala länkar när de erbjuder trafikseparation, naturpräglad miljö, kontinuitet och kapacitet (bredd och separering). Dessa resultat är användbara för utformning av sociala korridorer. Studien ger även policy- och driftsinsikter som att planera för växande efterfrågan och konflikthantering, belysning för trygghet samt knyta stråk till viktiga mål och noder.
Stevens, Q., Leorke, D., Dovey, K., Fauster Awepuga & Morley, M. (2024). From 'pop-up' to permanent: Temporary urbanism as an emerging mode of strategic open-space planning. *Cities, 154*, 105376–105376. doi:10.1016/j.cities.2024.105376	Komparativ fallstudie av fyra australiska pop-up-parker där tillfälligt omgjorda gatusegment blev permanenta offentliga rum. Artikeln bygger på policy och dokument, intervjuer och kartläggning, och visar hur pop-ups fungerar som "proof of concept" som engagerar boende, hanterar motstånd (t.ex. parkering/trafik) och skalar upp till strategisk planering för öppna ytor.	Medel–hög relevans. Social corridor nämns inte, men studien ger en tydlig modell för genomförande för att skapa och testa stråksegment: välj lugna sidogator intill huvudgator och noder, kör temporära piloter för att bygga stöd, iterera och gör permanent där effekterna är positiva. Lärdomarna är direkt applicerbara för att aktivera, validera och etappvis sammanlänka sociala korridorer och social infrastruktur.
Morales-Flores, P. & Marmolejo-Duarte, C. (2025). Understanding the relationship between public space social capital expressions and pedestrian-oriented design. A case study within the superblock action plan in Barcelona. *Cities, 162*, 105968. doi:10.1016/j.cities.2025.105968	Fallstudie av superblock i Barcelona som kopplar mikro-skalig stadsdesign till uttryck för socialt kapital. Med videokartläggning av 12 252 personer över 79 gatusegment jämförs permanenta (structuring) och temporära (tactical) ingrepp vilket visar att sociala beteenden korrelerar tydligare med permanenta ingrepp. Viktiga designfaktorer är bland annat skydd mot biltrafik, innergårdar, möblering, grönska, marknadsytor, torgytor och prosocial infrastruktur. "Corridor" används här som närhet till en gångkorridor, inte som socialt begrepp.	Medel–hög relevans. Även om social corridor inte används ger artikeln konkreta indikatorer som trafikseparation, grönska, sittplatser, gruppbord och torg- eller marknadsnoder som ökar social interaktion i gångstråk. Metoden att dela upp ett stråk i segment och mäta beteenden kan användas direkt för att utforma, följa upp och justera sociala korridorer.

SCOPUS

Sökfras: social corridor – **3 857 träffar**
Sökfras: "social corridor" – **5 träffar**

Referens	Sammanhang	Relevans för denna studie
Chase, G.E., Brown, M.T. & Jensen, M. (2022). Emerging adults' digital technology engagement and mental health during the COVID-19 pandemic. *Frontiers in Psychology, 13*. doi:10.3389/fpsyg.2022.1023514	Psykologisk studie av universitetsstudenter under covid-19 som kopplar digitalt teknikbruk till psykisk hälsa. Uttrycket "social corridor of emerging adulthood" används metaforiskt för en livsfas, inte för urbana stråk.	Ingen relevans. Detta är en felträff i sökningen: corridor används endast som metafor och texten rör psykologi snarare än stadsplanering, offentliga rum eller sociala korridorer.

Pérez, N.G. (2022). Un corredor industrial en la corte española del siglo XVIII: Los esquileos de lana en el piedemonte segoviano. *Librosdelacorte.Es, 25*, 35–64. doi:10.15366/ldc2022.14.25.002	Spanskspråkig historisk artikel. Vi behövde översätta delar av texten och sökte på det spanska ordet corredor. Artikeln beskriver ett "corredor industrial y social", alltså ett industriellt-socialt fenomen snarare än ett stadsplaneringsbegrepp.	Låg relevans. Corredor används i detta fall med ekonomisk och historisk betydelse och inte som social corridor i urban planering eller offentliga rum. Källan är ändå nyttig som exempel på hur ordet "korridor" förekommer i andra domäner, vilket motiverar språk- och termkontroll i sökstrategin.
Ojha S. & Raje R. (2022). Understanding the Role of the User-Spatial Relationship in an Assistive Living Center: A Case of Durgapur, India. I *9th ZEMCH Conference, Zero Energy Mass Custom Home Network, Bangalore, India 3–5 November 2022*. https://www.scopus.com/pages/publications/85184316716	Fulltext saknas så sammanfattningen har fått ligga till grund. Konferenspapper om utformning av ett assisted living-boende i Durgapur, Indien. Författarna föreslår en modell för relationen mellan användare, rum och läkning med passiva miljöer som trädgårdar och aktiva miljöer där sociala korridorer och gemensamma ytor uppmuntrar deltagande och interaktion. Syftet är ett ramverk för masterplan och riktlinjer för äldreboenden.	Låg–medel relevans. Begreppet sociala korridorer används, men på byggnadsnivå i interiöra miljöer snarare än i stadsrummet. Texten ger ändå stöd för idén att linjära sociala länkar med strategiska mötespunkter kan stärka välbefinnande och interaktion. Detta kan inspirera mikrodesign i urbana sociala korridorer till exempel sekvenser av sittplatser, överblick, varierad sensorik och växling mellan passiv och aktiv vistelse.
Satti, M.M. & Satti, M.M. (2013). Establishing Private Social Media Networking platform for socio-political organizations (Facilitating communities portals at Internet II). I *2013 High Capacity Optical Networks and Emerging/Enabling Technologies, HONET-CNS*. 126–130. doi:10.1109/honet.2013.6729770	Fulltext saknas så sammanfattningen har fått ligga till grund. Konferensbidraget föreslår en privat sociala medier-plattform för socio-politiska organisationer och medlemsstater. Plattformen beskrivs som ett säkert, Facebook-likt system med grupper, chattrum och delportaler som ska fördjupa relationer mellan medlemmar och länder. I abstraktet används uttrycket "social corridor" för att beteckna ett digitalt nät av relationer.	Låg relevans. Social corridor används här som en digital metafor, inte som fysiska urbana stråk eller social infrastruktur i stadsmiljö. Texten kan möjligen illustrera hur "korridor" används i andra domäner, men den bidrar inte till vår planeringsmässiga definition eller metod för sociala korridorer.
Cluff, P.J. & Campbell, W.H. (1975). The Social Corridor: An Environmental and Behavioral Evaluation. *The Gerontologist, 15*(6), 516–523. doi:10.1093/geront/15.6.516	Fulltext saknas så sammanfattningen och nyckleord har fått ligga till grund. Äldre studie i en institutionsmiljö (sannolikt äldreboende) som utvärderar hur arkitektur påverkar beteenden. "Social corridor" syftar här på inomhuskorridorer där utformning och möblering kan främja eller hämma social interaktion. Fynden betonar att korridorens konfiguration är avgörande, att nöjdhet hänger ihop med avstånd till vanliga funktioner och att sällskapsrummens användning styrs av flera faktorer.	Låg–medel relevans. Social corridor används på byggnadsnivå och inte i urbana offentliga rum. Samtidigt ger den tidiga miljöbeteende-evidensen stöd för att geometri, programnärhet och sittpunkter påverkar social närvaro, vilket är överförbart som mikrodesignprinciper i utformningen av urbana sociala korridorer.

GOOGLES SÖKMOTOR

Sökfras: social korridor – **96 400 000 träffar**
Sökfras: "social korridor" – **22 träffar**

Referens	Sammanhang	Relevans för denna studie
https://www.facebook.com/groups/458545794323070/posts/2720376554806638/	Inlägg angående sökande efter lägenhet i korridor	Ingen relevans. Ett exempel på hur social korridor används för att beskriva sociala korridorer inomhus.
https://www.facebook.com/groups/432235056966686/posts/2659381954251974/		
Mea. (2006) *Korridorslivet*. https://hypodea.com/text/view/20949	Kommentar på blogginlägg om att en boendekorridor var social.	Ingen relevans. Ett exempel på hur social korridor används för att beskriva sociala korridorer inomhus.
https://www.reddit.com/r/uppsala/comments/1m1q2df/studentboende_inf%C3%B6r_uppsala/	Inlägg om studentlägenheter. Den andra på engelska som är översatt till svenska.	Ingen relevans. Ett exempel på hur social korridor används för att beskriva sociala korridorer inomhus.
https://www.reddit.com/r/depaul/comments/bcuhpa/what_is_the_best_dorm_to_live_at/?tl=sv		

Eneroth, J.C. (2014). *Rönnen*. [Skolprojekt]. http://julia-christina-eneroth.se/sv/portfolio/all&relevance/ronnen/	Portfolio från arkitektstudent på förslag till studentlägenheter. Visar en bild på en korridor med människor med Figur-kommentar: "Social korridor med ljusshakt".	Ingen relevans. Ett exempel på hur social korridor används för att beskriva sociala korridorer inomhus.
https://www.flashback.org/t209195p20	Inlägg om studentlägenheter.	Ingen relevans. Ett exempel på hur social korridor används för att beskriva sociala korridorer inomhus.
https://www.flashback.org/p89060852		
Lundström, K. (u.å.). *Angola och doften av nybryggt kaffe*. [Blogg]. https://klaslundstrom.com/HOME/essa/angola-40	Angolas självständighetsprocess beskrivs där den störtade samhällseliten och det nya proletariatet sammanstrålar i ett slags "social korridor".	Ingen relevans. Ett exempel på hur begreppet social korridor förekommer i helt andra domäner än stadsplanering, här i en symbolisk betydelse.
https://pixelfed.social/korridor	Profilnamn på ett socialt nätverk.	Ingen relevans.
Christer L. (2018) *Kommentar*. https://detgodasamhallet.com/2018/07/31/psykisk-ohalsa/	Kommentar på blogginlägg om psykisk ohälsa.	Ingen relevans.
Transform. (u.å.a). *Kulkransporet*. https://www.transform.dk/da/project/kulkransporet	Kulkransporet i Aarhus planeras som en social korridor och publik ryggrad som binder ihop stad och hamn. Projektet består av gångstråksbroar med mötespunkter där terräng och bro möts, med viloytor, utsikt och aktivitetsmöjligheter. Där finns ambitioner att platsen ska vara relevant från dag ett, både för stadsbor, entreprenörer och socialt utsatta, med koppling till områdets identitet genom materialval, vegetation och platsens historia. Den sista länken är en debattartikel.	Måttlig relevans. Exempel där "social korridor" används i stadsbyggnadskontext och där konceptet prövas som ett stråk/ryggrad och platser som länkar. Ej empiriskt dokumenterat men illustrativt för hur begreppet kan komma till uttryck i planeringsidéer.
Transform. (u.å.b). *Kulkransporet : Byens koblinger*. https://aarhus.dk/media/caqdzup1/kulkransporet-vinderforslag.pdf		
Transform. (2025). *Kulbroen : Byens koblinger : Visualisering af projekt - februar 2025*. https://sydhavnskvarteret.dk/media/cvwotbxk/20250318-kulbroen_transform.pdf		
Aarhus Kommune. (2020). *Sydhavnskvarteret Aarhus C : Bydelsplan Nord For Jægergårdsgade*. https://sydhavnskvarteret.dk/media/xjrbqsje/20200114_bydelsplan_sydhavnskvarteret_nord-for-jaegergaardsgade_interaktiv.pdf		
Kjeldsen, J. (31 maj 2025). *Vi er ikke Ny Yårk - men Aarhus kan noget andet her på Kulbroen*. https://stiften.dk/debat/vi-er-ikke-ny-yaark-men-aarhus-kan-noget-andet-her-paa-kulbroen		
Engelmann, K. (2020). *Stockholm Octavo*. https://www.everand.com/book/477000749/Stockholm-Octavo	Bok om Stockholm där orden social korridor används för att beskriva en metoforisk korridor i en spelsalong.	Ingen relevans.
https://www.instagram.com/p/DGghNT1twpI/	Ingen användning av social korridor.	Ingen relevans.
https://sq.airbnb.com/rooms/913062972750860649	Airbnb-annons. Använder inte sociala korridorer.	Ingen relevans.
https://sq.airbnb.com/santo-antonio-de-jesus-brazil/stays		
https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/etablissement/80305340400015	Företagssida på söktjänst. Social korridor finns inte på sidan.	Ingen relevans.
Geneo's DE Blog. (2025). https://geneo.app/de/blog/influencer-ki-sichtbarkeit-best-practices-zitierungen-2025/	AI-sida med AI-innehåll utan relevant innehåll.	Ingen relevans.

Ytterligare en sökning på Googles sökmotor. Vi valde att undersöka de första 30 resultaten.

Sökfras: social corridor – **92 400 000 träffar.**
Sökfras: "social corridor" – **6 840 träffar.**

Referens	Sammanhang	Relevans för denna studie
Carr-Brown, C. (2021). *Opening the Corridor*. Lund universitet. [Masteruppsats]. https://lup.lub.lu.se/student-papers/search/publication/9063738	Masteruppsatsen tar fram en socialiseringsguide för Lunds studentbostäder. Bygger på en kulturell-analytisk studie av "korridoren" som boendeform med enkäter, intervjuer och observationer, och mynnar ut i en guide för att stärka vardaglig samvaro i kök, entréer, balkonger m.m.	Medel relevans. Visar hur "korridoren" kan aktiveras som socialt rum på mikroskala genom riktlinjer och praktiker, bekräftar att termen ofta används inomhus/byggnadsnivå men ger användbara insikter om uppehållsytor, förvaltning och medskapande som även behövs längs urbana stråk.

Humanics. & UHN OpenLab. (2020). Vertical Aging: The Future of Aging in Place in Urban Canada, *Social Spaces, 3*. UHN OpenLab. https://verticalaging.uhnopenlab.ca/wp-content/uploads/2021/10/SocialSpaces_21-10-8.pdf	Rapporten undersöker hur höghus med många äldre kan omformas för att minska social isolering och stärka vardagliga möten. Genom byggnadsinventering, platsstudier och litteraturöversikt presenteras designförslag för gemensamma ytor, korridorer, entréer, utomhusmiljöer och andra sociala rum. Ett av dem är att skapa sociala platser i korridorerna.	Medel relevans. Ger konkreta exempel på hur fysiska miljöer kan utformas som sociala korridorer, särskilt genom små vardagliga mötesytor i korridorer, entréer och trapphus. Rapporten visar hur arkitektoniska ingrepp kan omvandla annars anonyma passager till aktiva sociala rum, vilket är centralt för vårt koncept om sociala korridorer.
Happy Cities. (2022). *Learning from community housing movements: Transforming corridors into social spaces*. Hey Neighbour Collective. https://www.heyneighbourcollective.ca/2022/08/learning-from-community-housing-movements-transforming-corridors-into-social-spaces/	Artikeln beskriver hur korridorer i flerbostadshus kan omformas till sociala korridorer genom enkla designstrategier. Exempel från cohousingprojekt i Nordamerika visar hur korridorer kan breddas, förses med nischer och sittplatser, utformas som halvprivata övergångszoner och tillåta personalisering. Genom dessa grepp blir annars anonyma gångstråk platser för vardagliga möten, spontana samtal och socialt liv.	Hög relevans. Ett av få tydliga exempel där begreppet social corridor används direkt i relation till fysisk planering och bostadsarkitektur. Artikeln visar hur korridorer kan bli aktiva sociala stråk snarare än enbart passager, vilket ligger nära vår förståelse av sociala korridorer som verktyg för att knyta samman platser och skapa social närvaro.
https://www.cornerarch.com/news/2022/4/20/learning-from-community-housing-movements-transforming-corridors-into-social-spaces		
https://mobile.x.com/HappyCitiesTeam/status/1658504580794306561		
Hebert, M., Shieh, L. & Avery, E. (25 april 2022). *Learning from community housing movements: Transforming corridors into social spaces*. Happy Cities. [Blogg]. https://happycities.com/blog/learning-from-community-housing-movements-corridors-social-spaces		
Larch Lab. (2021). *Unlocking livable, resilient, decarbonized housing with Point Access Blocks*. City of Vancouver. https://www.larchlab.com/wp-content/uploads/2022/01/Eliason_CoV-Point-Access-Blocks-report_v1.2.pdf		
Cluff, P.J. & Campbell, W.H. (1975). The Social Corridor: An Environmental and Behavioral Evaluation. *The Gerontologist, 15*(6), 516–523. doi:10.1093/geront/15.6.516	Se tabell under Scopus.	Se tabell under Scopus.
https://psycnet.apa.org/record/1976-28508-001		
https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/1193384/		
https://www.deepdyve.com/lp/oxford-university-press/the-social-corridor-an-environmental-and-behavioral-evaluation-4LQj6VEHEi		
LYCS Architecture. (u.å.). *Social Corridor : Beihai JINCHANGQIYA Royal Bay Residence*. https://en.lycs-arc.com/projects/beihai-jinchangqiya-royal-bay-residence	Projektet omvandlar det lågt utnyttjade bottenplanet i ett bostadskomplex till en "social corridor". Genom att kombinera öppen, semi-öppen och sluten zonering med gårdsmiljöer, promenadstråk och landskapsinslag skapas fler funktionella ytor för vardagsliv och möten. Målet är att stärka gemenskapen genom att väva samman interiöra promenader och rekreativa gårdsytor till en inbjudande och mångsidig social miljö.	Medel relevans. Exemplet visar att begreppet social corridor används inom bostadsarkitektur för att beskriva gemensamma utrymmen på byggnadsnivå. Det är inte en stadsövergripande strategi, men illustrerar hur korridorer kan utformas för att stödja vardaglig interaktion och social närvaro.

https://www.facebook.com/groups/lundaccommodation/posts/3034394739964438/	Facebook-inlägg om studentlägenheter.	Ingen relevans.
Kassal, S. (2022). *The Social Corridor*. [Skolprojekt]. Czech Technical University. https://www.fa.cvut.cz/en/gallery/studio-projects/47228-the-social-corridor	Studentprojekt som designar ett lägenhetskomplex. Projektet bevarar historiska element och anpassar sig till befintlig arkitektur, och fokuserar på hur "social korridor" kan gestaltas inom bostadsblock, med gemensamma utrymmen, korridorer och entréer som bjuder till uppehåll samt visuella relationer till byggnadsomgivningen.	Låg–medel relevans. Ger ett designförslag som visar hur begreppet "social korridor" kan användas och parar estetisk och historisk känsla med idéer om mötesplatser i bostadskomplex. Exempel på hur korridorer kan vara mer än genomfartsutrymmen, även om projektet inte visar empiriskt genomförande eller sociala data.
Senab. (u.å.). *Stockholms universitet*. https://www.senab.com/en/project/albano?srsltid=AfmBOopMz7vXR3zNqte7BNgO4B7RohVzx5HsvS41EvFBqf9WRJCGTdKZ	Universitetetsområde som består av tre byggnader. Projektets inredningsarkitektur fokuserade på att binda ihop byggnaderna internt via en social korridor. Zonindelning (sociala zoner, studie/arbetszoner, återhämtningszoner etc.) upprepas i flera byggnader för att skapa variation och orienteringsbarhet, val av färger och möbler är koordinerade för att göra att man "känner igen sig" oavsett byggnad.	Låg–medel relevans. Källan visar hur en social korridor kan vara ett formspråk, inte ett stråk mellan områden, men ett sammanbindande rumsligt element mellan byggnader. Användbart exempel för hur design/zoner/färg/möbler kan jobba för att göra korridorer inkluderande, igenkännbara och rumsliga länkar.
https://nola.se/en/projects/albano-stockholms-universitet/		
https://se.pinterest.com/pin/gallery-of-social-spaciousness-mvrdv-reimagines-the-future-of-coliving-13-in-2025--352548095778178 95/	Pintrest-inlägg. Bild på olika utformningar av korridorer i bostadskorridorer.	Låg relevans. Ger exempel på fyra olika teman på korridorer men är inte utförliga utan mer design.
https://se.pinterest.com/pin/588423507605613386/		
Alpak, E., Özkan, D.G. & Çiğdem, A. (2016). *A Study on Cultural, Historical and Social Continuity for Urban Corridors:Trabzon Pattern*. https://www.researchgate.net/publication/304623568_A_Study_on_Cultural_Historical_and_Social_Continuity_for_Urban_CorridorsTrabzon_Pattern	Konferensbidrag som undersöker stråk mellan ett stadstorg och omgivande områden. Två potentiella rutter föreslås som "urban corridor" med fokus på öppna och gröna områden samt historisk och kulturell kontinuitet. Deltagare fick fotografera platser längs rutterna för att peka ut vad som attraherade dem socialt, kulturellt och historiskt.	Medel relevans. Studien visar hur urbana korridorer kan tänkas inte bara som fysisk förbindelse utan som kulturellt och historiskt bärande stråk upplevda av invånare. Bra stöd för hur upplevelse, igenkänning och historisk identitet kan ingå i sociala korridorsbegreppet, särskilt i sammanhang där identitet och kultur är centralt.
https://www.reddit.com/r/uppsala/comments/1m1q2df/studentboende_inf%C3%B6r_uppsala/?tl=en	Reddit-inlägg om studentlägenheter.	Ingen relevans.
Qian, J. (u.å.). *Exploring Liminal Spaces: Corridor in the Hall of Residence*. [Masteruppsats]. Victoria University of Wellington. https://openaccess.wgtn.ac.nz/ndownloader/files/37006984	Arkitekturuppsats som undersöker hur korridorer i studentboenden kan minska upplevd ensamhet genom utformning. Resultatet landar i principer som bredare och mer asymmetriska stråk, ljusinsläpp, tydliga övergångszoner och små vistelsefickor för att möjliggöra korta stopp och sociala möten utan att tumma på privatliv.	Låg–medel relevans. Visar att linjära förbindelser kan göras socialt bärande när de utformas för både rörelse och uppehåll. Tar upp hur deltagande processer kan identifiera var längs ett stråk vistelsepunkter och övergångar bör förstärkas, samt betonar balansen mellan synlighet/kontroll och tillgänglighet/trygghet i halv-offentliga passager.
IFLA Europe. (2022). *2022 Cat A - Reviving the community through Reconnecting with the river*. https://iflaeurope.eu/index.php/youth/entry/reviving-the-community-through-reconnecting-with-the-river-630cf2e80bdff9.53185968	Projekt om att knyta staden med en vattenyta och flod genom att förbättra tillgångar, gångstråk och gemensamma sociala rum längs vattnet. Syftar till att stärka identitet, mötesplatser och community-känsla genom rumsliga korridorer vid vattnet.	Medel relevans. Ger exempel på hur "korridor" används i urbana sammanhang för att skapa social samverkan och öppna offentliga rum, speciellt i gränszoner natur-stad, kan bidra med idéer om hur vattenlandskap och stränder kan ingå i sociala korridorer.
Söderqvist, L. (2022). *Elementary school in Riksby : F-9 elementary school for 900 students*. [Examensarbete]. Kungliga Tekniska högskolan. https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1690250/FULLTEXT01.pdf	Examensarbetet föreslår en ny skola som gestaltas som en liten by med hus, gator och torg. Tre separata byggnader binds samman av en kontinuerlig korridor med dagsljus, tänkt som en social inomhusgata (korridor). Här placeras även små torg för samling, medan skolgården öppnas upp för lek och vistelse.	Låg–medel relevans. Projektet visar hur en korridor kan lyftas från att vara en neutral passage till att fungera som en social ryggrad i byggnaden. Även om det rör sig om en skolmiljö snarare än urban planering, ger det ett exempel på hur korridorer kan utformas för att stödja samvaro, orienterbarhet och vardagliga möten.

https://www.archdaily.com/981938/grid-spark/6280febb3e4b31496f000036-grid-spark-social-corridor-concept	Innehållet ligger bakom inloggningskrav för att få åtkomst.	Oklar relevans.
Marsiling. (u.å.). *Social Corridor @ Woodlands: A New Hub for Play & Fitness*. https://marsiling.pa.gov.sg/social-corridor-woodlands-a-new-hub-for-play-fitness/ https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1126389062864854&id=100064813113532&set=a.208876571282779 https://assets.hdb.gov.sg/about-us/hdb_roh4/img/ROH_WL_P6_SC_Panel_22_FA_OL-01.pdf	Projekt i Singapore, där en ny Social Corridor planeras under ett MRT-spår. Projektet innehåller lek- och träningsmöjligheter, förbättrad gångbana, och ambitionen att göra vardagliga rörelser till tillfällen för gemenskap och aktivitet för boende i området.	Medel–hög relevans. Exempel på hur lokala stadsförbättringar kan skapa sociala länkar nära bostadsområden med nya funktioner och möjligheter för social interaktion. Även om det inte är ett forskningsprojekt, visar det hur social korridor används som aktiv strategi i offentlig planering och mobilitet och hur rörelse och gemenskap knyts till fysisk infrastruktur.
Campbell, L. (2016). *Creating the Pioneer St Corridor: How the Tree Made Me See my Neighbors Differently*. The Nature of Cities. https://www.thenatureofcities.com/TNOC/2016/05/31/creating-the-pioneer-street-stewardship-corridor/	Personlig essä där författaren genom vård och skötsel av ett gatuträd på i Brooklyn börjar se relationer med grannar annorlunda. Artikeln skildrar hur gemensamt ansvar (stewardship) i det offentliga rummet kan skapa känslor av samhörighet, identitet och investerat tillhörande. Beskrivningen visar spontana interaktioner, visuella och sociala kopplingar mellan privata/fria rum och gata samt hur små handlingar som att vårda träd och hålla rent skapar ett socialt "utrymme" mellan människor.	Medel relevans. Även om artikeln inte talar om planerade korridorer utan om grannskap och offentliga rum, så visar den hur vardagliga, mindre rumsförändringar och ansvarstagande kan skapa sociala kopplingar och "korridorer" av social närvaro. Användbar för att illustrera hur småskaliga praktiker kan aktivera rum som annars kan uppfattas som neutrala eller tomma.
www.instagram.com/p/DMHv_GctY5H/	Instagram-inlägg om studentlägenheter.	Ingen relevans.
AlfKa. (2024). *Twiggs : Transforming Tampa's Tomorrow with Downtown's First Social Corridor*. City of Tampa. https://www.tampa.gov/document/twiggs-transforming-tampas-tomorrow-downtowns-first-social-corridor-160961 City of Tampa. (2023). *Twiggs Street : Workshop Summary and Report.* Tampa MOVES. https://www.tampa.gov/document/tampa-moves-twiggs-street-workshop-summary-and-report-october-2023-160956	Rapporten presenterar planerna för att göra Twiggs Street till Tampas första social corridor. Förslaget omfattar trafiknedskalning, bredare trottoarer, cykel- och mikromobilitetslösningar, fickparker, uteserveringar och kulturella inslag som konst, historiska projektioner och ljusinstallationer. Offentlig dialog visade att de viktigaste frågorna för invånarna var sociala funktioner, säkerhet och tillgänglighet.	Hög relevans. Twiggs Street är ett av de få konkreta stadsutvecklingsprojekt som explicit använder begreppet social corridor. Projektet illustrerar hur sociala, ekonomiska och mobilitetsrelaterade mål kan kombineras i ett sammanhängande stråk i stadskärnan, och fungerar som en direkt parallell till vårt konceptuella ramverk.
Walker, O. (2018). *Third Landscapes: Reclaiming a Social Corridor.* University of British Columbia. https://books.google.se/books/about/Third_Landscapes_Reclaiming_a_Social_Cor.html?id=LQ4K0AEACAAJ&redir_esc=y	En bok vi inte haft tillgång till men i bokens beskrivning kan vi dra slutsatsen att den handlar om hur "third spaces" fungerar som mötesplatser där identitet och samhälle kontinuerligt omförhandlas genom vardagliga interaktioner. Projektet analyserar Broadway Corridor i Vancouver, idag främst en transportkorridor, och föreslår småskaliga urbana landskap som aktiverar det offentliga rummet. Genom dessa inslag kan Broadway Corridor omtolkas till ett nätverk av alternativa mötesplatser där olika grupper och uttryck kan samexistera.	Medel–hög relevans. Exemplet visar hur en befintlig transportkorridor kan förstås och omformas genom sociala och kulturella perspektiv. Begreppet third space visar på potentialen i att se korridorer inte bara som rörelseaxlar utan som hybrida rum för social närvaro, vilket ligger nära ambitionerna bakom sociala korridorer. Det hade funnit ett stort värde i att läsa denna bok, tyvärr fanns boken ej tillgänglig någonstans för konsumtion.
Deveci, G. (2019). *Hope Co-Housing: approach and innovation*. [Design]. https://rgu-repository.worktribe.com/output/1254978	Ett designprojekt som tar fram en ny boendeform för äldre i Storbrittanien där arkitektur, välmående och social samvaro kombineras. Projektet lyfter fram design, gemensamma utrymmen och delade faciliteter som sätt att motverka isolering och ensamhet, med involvering av boende, vårdpersonal och designdiscipliner.	Medel relevans. Ger inspiration för hur "korridorer" kan vara bostadsmiljöns gemensamma ytor och att delade utrymmen möbleras/utformas för social närvaro. Texten visar principer kring tillgänglighet, gemenskap och hur boendemiljöer kan fungera socialt.

SWEPUB

Sökfras: "social korridor" – **0 träffar,** "social corridor" – **0 träffar**

Referens	Sammanhang	Relevans för denna studie
Jonsson, C. (23 mars 2016). *Idrottsvärlden är sena på bollen*. Sveriges Radio. https://www.sverigesradio.se/avsnitt/706542?programid=503	Radioessä i Sveriges Radio om genus och idrott, där författaren diskuterar könsuppdelning i barnidrott och refererar till forskning. Ordet korridor förekommer endast bokstavligt som "skolans korridor", inte som planeringsbegrepp.	Ingen relevans. Texten är i essäform och behandlar genus i idrott snarare än stadsplanering eller sociala korridorer. Förekomsten av korridor är en språklig tillfällighet och kan betraktas som en felträff i sökningen.
Wigsten, A. (2020). *Polisiärt beslutsfattande i kritiska situationer.* Södertörns högskola.	Svenskt läromedel om polisiärt beslutsfattande i kritiska situationer. Korridor används för att beskriva en händelse i en korridor. Inte en stadsplaneringsstudie.	Ingen relevans. Texten behandlar polisers beslut under stress, inte urbana stråk eller planeringskorridorer. Förekomsten av korridor är en språklig tillfällighet och kan betraktas som en felträff i sökningen.
Schult, T. (2006). Raoul Wallenberg - One man can make a difference: Utställning på Judiska museet i Stockholm 2004. *Scandia. 72*(1). https://su.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A276115&dswid=9957	Recension av utställningen Raoul Wallenberg. Texten behandlar Wallenbergs liv. "Korridor" avser här en faktisk passage i utställningsrummet, inte ett planeringsbegrepp.	Ingen relevans. Texten rör historiekultur, inte urbana stråk eller social infrastruktur. Förekomsten av "korridor" är bokstavlig och bör ses som en felträff i sökningen.

DIVA

Sökfras: "social korridor" – **0 träffar,** "social corridor" – **0 träffar**
Sökfras: social korridor – **13 träffar**

En snabb genomgång av rubriker, abstrakt och nyckelordsökning i tillgängliga texter ("social korridor", "korridor", "social corridor") visade att ingen av sökresultaten är relevanta för vår studie. Materialet spänner över helt andra ämnen: språkbruk vid mobbning, redovisning av pensionsplaner, skolmiljö ur lärar- och rektorsperspektiv, EU-utvidgning, övning i praktisk kunskap, speldesign och symboler, en jubileumsskrift om juridik samt samråd och konflikthantering kring järnvägsplaner. De tre referenserna vi redovisade i SwePub finns med här också. Där ordet "korridor" förekommer är det antingen bokstavligt (inomhuskorridor/passage) eller domänspecifikt utan koppling till urbana sociala stråk. Mot denna bakgrund har vi exkluderat källorna som felträffar men redovisar urvalssteget för transparens.

AVSLUTNING

När vår undersökning inte gav några nya träffar som definierade eller fördjupade användningen av sociala korridorer i urban planering förändrades inte vår huvudslutsats. Efter vår satta stoppregel avslutade vi därför eftersökningen av forskning som använder begreppet sociala korridorer. Det samlade underlaget bedöms som tillräckligt för studiens syfte och för att motivera vårt fortsatta konceptuella arbete.

BILAGA B: FÄLTPROTOKOLL FÖR PLATSOBSERVATION AV SOCIAL KORRIDOR

Fältprotokollet togs fram som ett praktiskt verktyg för våra observationer av Norrlandsgatan i Stockholm. Det användes även vid besöken på Biblioteksgatan och i Köpenhamn men där fyllde inte protokollet samma funktion, utan agerade mer som ett stöd. Syftet med protokollet var att skapa en struktur som gjorde det möjligt att systematiskt dokumentera närvaro, frånvaro, funktion och användning av sociala, ekologiska och ekonomiska kvaliteter längs den studerade platsen.

Framtagandet av fältprotokollet bygger på etablerade metoder för platsobservation och stadslivsstudier. Vi har inspirerats av Gehl och Svarres (2013) arbete om systematiska observationer av vistelse och rörelse i offentliga rum, samt Whytes (1980) studier av beteenden i stadsmiljö. Även social infrastruktur (Klinenberg, 2018) har varit vägledande för att fånga platsernas roll som mötesytor.

För att skapa ett tydligt ramverk använde vi färghjulet som vårt analytiska verktyg, där de tre dimensionerna, socialt, ekologiskt och ekonomiskt, konkretiserades i observerbara indikatorer. Vi hämtade även inspiration från Carmonas (2021) diskussion om platsens multifunktionalitet och Madanipours (2003) betoning på rumsliga relationer och tillhörighet. Dessa teorier översattes till teman och indikatorer som gjorde det möjligt att analysera både faktiska kvaliteter och deras frånvaro.

Fältprotokollet gav en gemensam struktur för att samla in våra intryck, jämföra dem med teorin och senare analysera hur de undersökta platserna förhöll sig till idén om sociala korridorer. Nedan återges protokollet i sin helhet.

Fältprotokoll för platsobservation - Sociala korridorer

Plats: _____
Datum & tid: _____
Väderförhållanden: _____
Namn på deltagare: _____

B.1. Sociala kvaliteter

Finns det offentliga sittplatser?
- Hur många? Är de fristående eller i grupp?
- Är de riktade mot något (utsikt, aktivitet) eller inåtvända?
- Är de tillgängliga (höjd, ryggstöd, skugga)?
- Är de upptagna eller lediga? Vem använder dem?

Sker vistelse utan krav på konsumtion?
- Finns människor som bara sitter, väntar, pratar, pausar?
- Förekommer lek, vila, väntan, telefonsamtal, läsning?
- Är det tillåtet att stanna utan att köpa något? (skyltning, normer, sociala koder)

Vilka grupper använder platsen?
- Åldersfördelning: barn, unga, vuxna, äldre?
- Könsfördelning och blandning av grupper?
- Syfte: genomfart, möte, paus, arbete, rekreation?
- Finns marginaliserade grupper? (hemlösa, ungdomsgrupper, nyanlända)

Förekommer informella möten eller samtal?
- Spontana samtal mellan främlingar?
- Väntar folk på andra?
- Hälsar folk på förbipasserande?
- Förekommer kroppsspråk och ögonkontakt i det offentliga rummet?

Finns pausytrymmen, skuggiga platser eller platser att stanna på?
- Utrymmen för att bara stå, eller luta sig mot något?
- Ytor utan tydlig funktion som ändå används?
- Finns det ”naturliga” stoppunkter? (torg, bredare trottoarer, planteringar)

Finns ytor för informella aktiviteter?
- Används kantstenar, trappor eller murar för att sitta/leka?
- Förekommer bollspel, skateboard, lek, spontan musik?

Hur upplevs den sociala atmosfären?
- Är den tyst, rörig, trygg, otrygg, livlig, avslappnad?
- Känns platsen inkluderande eller exkluderande?
- Hur länge verkar människor stanna?

Finns det någon form av gemensam rytm?
- Rör sig människor i grupper eller ensamma?
- Förekommer synkroniserade rörelser? (köer, övergångar)
- Skapas “ögonblick av gemenskap” i flödet?

B.2. Ekonomiska kvaliteter

Vilken typ av kommersiella verksamheter finns?
- Butiker, caféer, restauranger, kiosker, service?
- Finns samhällsnära tjänster? (t.ex. bank, post, vårdcentral)
- Lokalägda butiker eller kedjor?
- Hög eller låg prisnivå?
- Finns verksamheter som är tillgängliga för olika målgrupper? (barnfamiljer, äldre, unga)

Upplevs platsen som öppen eller exkluderande i ekonomiskt avseende?
- Är det gratis att vistas?
- Ger skyltning, entréer och utformning signaler om ”för vem” platsen är till för?
- Förekommer osynliga trösklar eller sociala koder? (t.ex. dyra menyer, klädkoder, formella uttryck?)

Domineras vistelsen av konsumtion?
- Är det svårt att sitta, vistas eller stanna utan att köpa något?
- Är de enda tillgängliga sittplatserna kopplade till konsumtion (t.ex. cafébord)?
- Förekommer “konsumtionspauser”? (t.ex. folk som bara tittar i skyltfönster, men ändå uppehåller sig?)

Finns skyltfönster, uteserveringar eller affärsentréer?
- Hur påverkar det flödet? Blockerar de trottoarer eller aktiverar gaturummet?
- Är skyltning synlig, attraktiv, informativ?
- Finns det tillgång till, eller behov av, väderskydd utanför verksamheter?
- Är fönster utformade för öppenhet eller exklusivitet?

Finns informell eller tillfällig ekonomi?
- Gatuförsäljning, food trucks, loppis, marknadsstånd?
- Tiggeri, musikframträdanden eller annan ekonomisk aktivitet utanför den formella strukturen?

Hur stor andel av fasaderna är kommersiella?
- Hur mycket av gaturummet upptas av verksamheter?
- Varierar detta längs stråket?

Hur påverkar ekonomin den sociala tillgången till platsen?
- Är det möjligt att "bara vara" utan att känna sig i vägen?
- Gynnar platsens utformning olika konsumtionsmönster? (snabbt, långsamt, exklusivt, vardagligt)

Finns ekonomiska kopplingar till andra teman?
- Utnyttjar verksamheter gröna ytor?
- Har uteserveringar sociala effekter? (öppnar upp / stänger ute)
- Finns samverkan mellan butiker och platsens allmänna gestaltning?

B.3. Ekologiska kvaliteter

Finns det grönska längs gatan?
- Träd, buskar, gräsytor, planteringar, klätterväxter, blomsterurnor?
- Är grönskan kontinuerlig eller punktvis?
- Hur väl underhållen är växtligheten?
- Finns det möjlighet till fysisk kontakt med naturen? (t.ex. att röra vid växter eller sitta nära dem?)

Ger platsen skydd från buller eller sol?
- Finns skuggande träd?
- Förekommer ljuddämpande element som vegetation eller funktioner som skärmar av trafikljud?
- Upplevs ljudmiljön som behaglig, påfrestande, neutral?

Finns ekologiskt värdefulla element?
- Träd med stor krona, pollineringsväxter, insektshotell, gröna tak eller regnbäddar?
- Finns det någon typ av vattenspegel, dagvattenhantering eller småbiotoper?
- Är växtligheten monokulturell eller varierad?

Hur upplevs luftkvalitet och ljudnivå?
- Finns avgaser, dofter, rök eller damm som påverkar upplevelsen?
- Finns det skillnader i luftmiljön när man rör sig genom platsen?
- Hur påverkar trafiken, byggnader eller grönska ljudbilden?

Finns inslag som gynnar biologisk mångfald?
- Blommor som lockar bin/fjärilar?
- Bärbuskar eller träd med frukt?
- Särskilda miljöer för fåglar eller smådjur?

Finns kontakt mellan människor och natur?
- Använder människor de gröna ytorna? Sitter, leker, promenerar nära dem?
- Är grönskan inhägnad eller tillgänglig?
- Finns det inslag som förstärker en känsla av "närvaro av natur"?

Hur är balansen mellan hårdgjorda ytor och gröna ytor?
- Är markytan till stor del asfalterad, stenlagd eller uppbruten av planteringar?
- Finns gränser mellan grönt och grått? Och hur skarpa är de?

Finns ekologiska kopplingar längs eller bortom stråket?
- Hänger växtligheten ihop med andra gröna element i staden?
- Kan man följa grönskan visuellt eller fysiskt vidare till parker, alléer eller vattendrag?

B.4. Trygghet och tillgänglighet

Är platsen överblickbar och orienterbar?
- Kan man se var stråket börjar och slutar?
- Finns tydliga siktlinjer längs hela gatan?
- Finns visuella landmärken eller vägledande strukturer? (t.ex. byggnader, trädalléer, skyltning)
- Hur lätt är det att förstå platsens uppbyggnad vid första anblick?

Finns det barriärer längs eller intill stråket?
- Biltrafik, antal körfält, trafikflöde, övergångsställen?
- Stängsel, murar, byggarbetsplatser, nivåskillnader, vattenkanaler?
- Finns det mentala barriärer? (t.ex. otrygga områden, tystnad, tomma fasader, aggressiv skyltning?)
- Hindrar något den fysiska eller visuella tillgången till intilliggande platser?

Hur fungerar tillgängligheten för rörelsehindrade eller barnvagnar?
- Finns jämna trottoarer, ramper och taktila ledstråk?
- Är gatans övergångar tydliga och anpassade för olika mobilitetsbehov?
- Finns trappor, smala passager eller hinder som försvårar tillgängligheten?
- Hur ser det ut med sittmöjligheter med ryggstöd och plats bredvid?

Hur påverkar trafikmiljön upplevelsen av trygghet?
- Går bilar fort eller långsamt?
- Är cyklister integrerade i eller separerade från gångtrafikanter?
- Finns markerade cykelbanor?
- Finns det risk för konflikter i rörelsemönstret?

Finns social trygghet genom närvaro av människor?
- Upplevs platsen som aktiv eller ödslig?
- Finns "ögon på gatan"? Bostäder eller verksamheter med insyn?
- Finns tecken på att människor uppehåller sig kvällstid (ljus, skyltar, människor)

Hur påverkar platsens användning känslan av tillhörighet?
- Känns det som att man "får vara här"?
- Är platsen välkomnande för olika grupper, eller uppstår känslor av exkludering?

Hur är belysningen längs hela sträckan?
- Finns gatubelysning? Hur tätt sitter lamporna?
- Är ljuskällorna funktionella eller trasiga?
- Skapas mörka eller skuggiga partier längs stråket?
- Finns riktad belysning vid övergångsställen, sittplatser eller entréer?
- Upplevs belysningen som trygghetsskapande, obehaglig eller neutral?

B.5. Potential och förbättringsområden

Var finns tomrum, svaga länkar eller outnyttjade ytor?
Finns fysiska ytor som inte används? (t.ex. breda trottoarer, döda fasader, parkeringsytor, gräsytor utan funktion)
Finns delar av stråket som känns som transportsträckor snarare än stadsmiljö?
Finns platser där flödet upphör utan att bjuda in till vistelse?
Är någon del av stråket otydligt sammanlänkad med resten?

Finns gränszoner mellan funktioner som kan kopplas ihop?
Platser där kommersiella, bostads- eller gröna funktioner möts utan att integreras?
Övergångar mellan olika typer av användning som känns splittrade eller oprogrammerade?
Ytor som är "nära något", men inte utnyttjar sin potential som länk? (t.ex. mellan butik och trottoar, mellan parkering och gångväg, mellan byggnad och offentlig yta.)

Finns indikationer på behov av fler sociala funktioner?
Finns spår av informell användning? (t.ex. folk som sitter på fönsterbleck, murar, kantsten)
Finns det folk som verkar stanna till men saknar plats att vara på?
Förekommer tecken på socialt underskott? (t.ex. tomma ytor trots mycket människor, låg interaktion)
Saknas det trygga, inkluderande platser för vila, möten eller spontanaktivitet?

Hur skulle en social korridor kunna bidra till platsens helhet?
Finns det ett naturligt flöde som skulle kunna stärkas av tydligare sociala inslag?
Går det att knyta samman existerande noder som idag känns separerade?
Kan en plats få en ny funktion? (t.ex. som mötesplats, pausrum, social länk)
Finns det befintliga resurser som kan förstärkas? (t.ex. en ensam bänk, en svag grön struktur, en vilande yta)

Finns tecken på lokal identitet eller potential för platskänsla?
Spår av historia, lokala uttryck eller kultur som kan förstärkas?
Möjlighet att skapa något som känns unikt och meningsfullt för platsens användare?
Indikationer på social tillhörighet eller önskemål om platsens förändring? (t.ex. klotter, skyltar, lappar)

Finns möjligheter till temporära eller flexibla insatser?
Ytor där popup-aktiviteter, tillfällig konst eller urbana möbler skulle kunna testas?
Utrymme för events, marknader, mobila initiativ?

BILAGA C: REFLEKTERANDE FRÅGOR OCH STÄLLNINGSTAGANDEN UNDER VÅR KONCEPTUTVECKLING

Denna bilaga samlar centrala frågor vi ställt till oss själva under utvecklingen av konceptet sociala korridorer. Genom att tydliggöra våra överväganden, ställningstaganden och reflektioner vill vi ge insyn i det analyserande och kreativa arbete som lett fram till vårt koncept. Frågorna berör nio olika ämnen i allt från den rumsliga strukturen och designen till social interaktion och förvaltning. Här synliggör vi både våra svar och de spänningar, prioriteringar och vägval som uppstått längs vägen. Fokuset ligger hela tiden på korridorer och de sociala, ekologiska och ekonomiska funktionerna som finns i städer.

Syftet med bilagan är inte att erbjuda definitiva lösningar eller svar, utan att öppna upp för en metodologisk och konceptuell transparens. Genom att dela våra reflektioner hoppas vi även kunna bidra med frågeställningar som andra planerare, forskare och stadsutvecklare kan använda i sina egna processer. Det kan vara en grund för dialog och ny förståelse i det komplexa stadslandskap där sociala korridorer tar form.

C.1 PLANERINGSIDEOLOGI OCH UTGÅNGSPUNKTER

Dessa frågor har hjälpt oss att ringa in våra egna planeringsmässiga och metodologiska utgångspunkter. Genom att svara på dem formulerar vi också vår roll som idébärare i en samtida planeringsdiskussion.

Vilka frågor inom samtida planering försöker konceptet sociala korridorer att besvara?

Sociala korridorer har vuxit fram ur en frustration över hur dagens stadsplanering ofta tenderar att isolera sociala aspekter till att vara enskilda platser, snarare än att se hur de sammanbinder varandra. Trots att frågor om inkludering, tillhörighet och närvaro fått större utrymme i policytexter och visioner så saknas fortfarande konkreta verktyg för att planera det sociala rummet och sociala flöden (Gehl, 2011; Madanipour, 2003). Vårt koncept är därför ett försök att erbjuda ett nytt sätt att uppmärksamma och stärka de sociala samband som ofta förbises i stadens fysiska utformning.

Är sociala korridorer ett värdebaserat förslag eller är det ett verktyg för att analysera staden?

Vi ser det som både och. Konceptet är sprunget ur en vilja att förstå, men också förändra staden. Konceptet hjälper oss att se mönster i den byggda miljön, att urskilja hur sociala samband uppstår, stärks eller går förlorade. Sociala korridorer bär också på en önskan om något mer, en stad där relationer, tillhörighet och det vardagliga livet får större utrymme. Vi tror att det behövs verktyg som inte bara tolkar verkligheten utan också vågar peka på vad den kan bli.

Hur praktiskt tillämpbart ska konceptet vara för planerare och kommuner?

Vi vill att sociala korridorer ska fungera som ett stöd i planeringspraktiken. Inte som en fast manual utan som ett verktyg för samtal, analys och vision. Konceptet ska kunna användas för att få syn på sociala samband i staden, skapa gemensam förståelse och väcka nya idéer. Tanken är att konceptet ska vara tillräckligt konkret för att ha bäring i översiktsplaner, dialogprocesser och platsanalyser, men samtidigt flexibelt nog att anpassas till olika lokala förutsättningar och behov.

Vad ser vi som den största blinda fläcken i dagens rumsliga planering?

Vi anser att det är bristen på sammanhang mellan sociala funktioner. Bibliotek, lekplatser och mötesplatser planeras ofta som enskilda objekt snarare än som delar av en relationell väv. Det leder till fragmentering snarare än samverkan vilket försvårar möjligheten till spontana möten, vardagsrelationer och socialt kapital (Latham & Layton, 2019).

Hur balanserar vi mellan sociala värden och ekologiska och ekonomiska hållbarhetsmål?

Både vi och forskningen (Clark 2020; Finansdepartementet 2021; Tunström 2015; Weingaertner & Moberg 2011) menar att sociala värden alltför ofta får stå tillbaka för mätbara ekologiska och ekonomiska mål trots att de är ömsesidigt beroende. En stad som är ekologiskt och ekonomiskt hållbar men socialt exkluderande riskerar att inte vara hållbar alls. Sociala korridorer kan därför ses som en syntes där social närvaro och inkludering får ta plats i samma rumsliga logik som gröna och kommersiella stråk. Vi föreslår inte att det sociala ska ersätta de andra dimensionerna, men att det bör ges samma planeringsmässiga tyngd.

C.2 RUMSLIG STRUKTUR, SKALA OCH KONTEXT

Sociala korridorer handlar inte bara om var människor möts, utan även hur dessa möten binds samman i staden. Med dessa frågor reflekterar vi över hur konceptet fungerar i fysisk form, från det lilla vardagliga inslaget till hela stadssystemet. Vi ställer oss frågor om skala, riktning och relation till det redan byggda och undersöker var i staden dessa samband kan uppstå.

Vad avser en social korridor att göra med gatans fysiska utformning?

En social korridor syftar till att omforma eller komplettera befintliga urbana gator genom att aktivt addera social infrastruktur. Inte som punktinsatser utan som en tät följd av platser för närvaro, lek, vila, rekreation och möten. Där en traditionell gata kan domineras av kommersiella verksamheter och genomströmningar, vill en social korridor skapa en rytm av små, öppna, vardagsnära, icke-kommersiella stopp längs hela stråket.

Det kan handla om att mitt i gatan placera ut lekytor, små paviljonger, miniparker, sittplatser, minigolfbanor, interaktiv konst, odlingslådor eller skuggade viloplatser. Inslag som inte bara tillför fysisk variation utan också främjar social interaktion. Mellanrummen mellan dessa inslag hålls korta för att skapa en känsla av kontinuerlig social närvaro snarare än isolerade destinationer. På så sätt förändras gatan från att vara ett genomgångsrum till en väv av mikromöten, spontana aktiviteter och öppen socialitet. Det handlar

inte bara om att förbättra det fysiska rummet utan om att förändra dess användning, tempo och syfte, från rörelse till relation. Detta ligger nära de principer som förespråkas inom Everyday Urbanism, där fokus riktas mot det informella, det vardagliga och det människonära som drivkrafter för social hållbarhet (Chase et al., 1999).

Vad är den minsta möjliga beståndsdelen i en social korridor och vad är det största?

Vi tänker att en social korridor kan börja i det lilla som en bänk i skuggan, en plantering av blommor, en skylt som visar vägen till en mötesplats, ett välbesökt hörn eller valet av gatsten. Men det är först när dessa element får en rytm och ett sammanhang som korridoren uppstår. Det är alltså inte storleken som avgör, utan relationen mellan flera delar. Åt andra hållet kan en social korridor omfatta hela stadsdelar, där ett nätverk av torg, lekplatser, mötesplatser, cykelstråk och grönområden tillsammans skapar ett socialt flöde genom staden. Detta rytm och flöde är något som Gehl (2011) skriver om som en viktig del av livet som sker mellan husen.

Bör en social korridor alltid ha en tydlig början och slut?

Nej, inte nödvändigtvis. I vissa fall kan en tydlig sträckning ge orienterbarhet och känsla av sammanhang, särskilt för barn, äldre och personer med funktionsvariation. Men vi ser också styrkan i att ha öppna och mer organiskt formade flöden som förgrenar sig och växer fram över tid. Korridoren behöver inte vara en ”sträcka” i klassisk mening utan den kan vara en känsla av förbindelse snarare än en fixerad linje. Men det ska heller inte vara “stepping stones” där det är enskilda platser som har en tematisk koppling. Går man längs korridoren så både börjar och slutar man troligtvis vid en form av mötesplats vilket suddar ut gränserna för vart korridoren börjar och slutar. Går man längs korridoren får man en känsla av vad den är och inte är, och likt när man går ut från ett inomhusköpcentrum ut i stadsrummet så är känslan annorlunda när man stiger in i en annan miljö. Dessa kanter kan både vara tydliga eller otydliga, det viktiga är att korridorens entré, från alla sidor, bjuder in till användning.

Hur samspelar sociala korridorer med stadens fysiska struktur – från kvarter till stadsnivå?

Vi tänker oss sociala korridorer som något som både kan förstärka befintliga flöden och skapa nya, oväntade samband mellan platser i staden. I vissa fall löper korridoren längs redan välanvända gångstråk mellan till exempel torg, parker och kollektivtrafiknoder. I andra fall handlar det om att överbrygga barriärer som breda trafikleder, restytor och storskaliga bebyggelsestrukturer för att skapa en känsla av social samhörighet mellan platser som idag upplevs som avskilda. På så sätt kan konceptet fungera som en rumslig och social länk, både inom och mellan kvarter. Med sociala korridorer föreslår vi inte att man ska riva befintliga strukturer mer än att göra om bilvägar till gångvägar. Därmed går det lätt att implementera och skapa långa sammankopplande korridorer och nätverk av korridorer i och mellan stadsdelar som likt ett spindelnät kan sammankoppla hela stadens mötesplatser på ett hållbart sätt.

Kan sociala korridorer uppstå i urbana mellanrum eller icke-planerade stråk?

Ja, absolut. Många av de mest intressanta möjligheterna finns just där planeringen varit svag eller fragmenterad. Restytor, gångvägar bakom handelsgator, outnyttjade grönytor, tomma gator längs bostadshus, här finns ofta en låg tröskel för förändring och en potential att omtolka platsens funktion. Det är i dessa utrymmen, mellan de tydligt definierade funktionerna i staden, som man ofta kan urskilja en annan slags rörelselogik, den vardagliga, mänskliga dynamiken som inte alltid fångas upp av den formella planeringen. Det kan röra sig om vägar som människor tar för att handla, mötas, vila eller helt enkelt förflytta sig på ett sätt som känns naturligt snarare än förutbestämt. Här uppstår situationer där det sociala livet pulserar mellan etablerade noder som bostadsområden, parker, torg och transportknutpunkter men där sambanden mellan dem är svaga eller obefintliga. Trots detta ser man hur människor ändå söker och skapar flöden mellan det planerade och det oplanerade.

Det är just i dessa lite förbisedda, ibland underutnyttjade platserna som potentialen för sociala korridorer är som störst. De erbjuder en möjlighet att identifiera, synliggöra och förstärka redan existerande mönster av närvaro, rörelse och interaktion. Genom att bygga vidare på det som redan sker spontant, snarare än att enbart utgå från nya strukturella grepp, kan man skapa en stad som i högre grad lyssnar till sina invånare.

Hur fungerar sociala korridorer i olika typer av miljöer; täta vs. glesa gator, tätbefolkade vs. glesbefolkade, urbana vs. rurala?

Sociala korridorer fungerar olika beroende på den rumsliga och sociala kontext de vävs in i. I täta stadsmiljöer kan de ta form som sekvenser av sociala mötesplatser insprängda i ett urbant gaturum där en ny social rytm skapas av lekytor, sittplatser, konst och annan social infrastruktur som bryter upp kommersialismens dominans och skapar vardagsnära kontaktpunkter. Här handlar det om att omprogrammera befintliga gator till att bli levande nerver i stadens omlopp så människor aktivt väljer att gå längs dessa korridorer istället för att resa kollektivt eller med bil eller ta andra, mindre sociala, vägar.

I glesare eller mer perifera miljöer, oavsett om det är förorter, industriområden eller småstadens kantzoner, blir uppgiften lite annorlunda. Där kan den sociala korridoren koppla samman redan existerande men utspridda noder som ett livligt torg, en transporthubb, ett bostadsområde, ett agglomererade kontorskomplex eller en populär park med hjälp av strategiskt placerade inslag som synliggör det sociala värdet längs vägen. Istället för att skapa intensitet i varje del handlar det här om att binda samman platser och skapa upplevelsen av närvaro över distans som även säger något om platsen man reser längs.

I rurala miljöer, där bebyggelse och funktioner ofta ligger glest, kan en social korridor ta form genom att förstärka redan existerande stigar, gångvägar eller naturstråk. Där gröna korridorer redan finns kan de utvecklas till socioekologiska korridorer, där ekosystemtjänster och social närvaro samverkar i en gemensam struktur. Man kan exempelvis addera utsiktsplatser, utekök, lekpunkter, berättarskyltar eller andra former av social infrastruktur som skapar socioekologiska mötesplatser i naturen vilket kan främja naturkontakt (Naturvårdsverket et al., 2024).

Det centrala är inte befolkningstätheten eller urbaniseringsgraden. Det viktiga är om gatan erbjuder förutsättningar för social närvaro, kontakt och igenkänning. Konceptets styrka ligger i dess anpassningsförmåga. Det kan fungera i allt från innerstadens livliga gator till landsbygdens utspridda samlingspunkter och bidra till att skapa sociala samband där sådana annars lätt går förlorade.

C.3 MATERIAL, DESIGN, UPPLEVELSE OCH FYSISK MILJÖ

Den fysiska miljön är inte bara en bakgrund till det sociala livet, utan en aktiv medspelare. Material, former, färger och ljud skapar intryck och signaler som påverkar hur människor rör sig, möts och känner sig på en plats. Med dessa frågor prövar vi hur sociala korridorer kan formas fysiskt för att stärka social närvaro, öppenhet och platskänsla.

Vilken roll har den fysiska gestaltningen för att en plats ska upplevas som socialt tillgänglig?

Den fysiska miljön fungerar som en inbjudan eller ett hinder. Om en plats känns avvisande, svår att förstå eller inte erbjuder möjligheter att slå sig ner, stanna upp eller möta andra människor, så minskar chanserna till social närvaro (Carmona, 2021). Det handlar inte bara om funktion utan också om känsla. Trygghet, nyfikenhet och igenkänning uppstår ofta genom konkreta gestaltningsval som skala, material, avskärmning, siktlinjer och tillgång till bekväma uppehållsytor. Social tillgänglighet byggs inte av en god idé på ritbordet, utan i det lilla samspelet mellan kropp, plats och atmosfär.

Som Alexander et al. (1977) påpekar väljer människor sällan att slå sig ner i mitten av ett öppet torg eller på en exponerad plats. Istället söker de sig intuitivt till platser som erbjuder något slags skydd eller omslutning som ett träd att luta sig mot eller en lätt avskärmning. Det handlar om en grundläggande mänsklig känsla för trygghet och orientering i rummet. Därför måste fysisk gestaltning inte bara utformas utifrån formella principer, utan också med förståelse för de subtila sociala signaler som olika miljöer sänder ut. Vad som ser öppet ut på ritningen kan i praktiken upplevas som exkluderande om det inte tar hänsyn till mänsklig skala, rörelsemönster och behovet av emotionell förankring.

Finns det material, former eller färger som signalerar öppenhet och inkludering?

Människans uppfattning om sin miljö, material och former kan antingen ge en inbjudande eller distanserande känsla (Carmona, 2021). Naturmaterial som trä, grus och textil ger ofta en taktil och varm känsla, medan hårda ytor som blanka metaller och glas riskerar att skapa kyla och anonymitet (Wastiels et al., 2013). Rundade former, flexibla möbler och varierad sitthöjd kan bidra till att människor känner sig sedda och inkluderade (Clemente, 2015). Färgval påverkar människors sinnesstämningen för platser men kan även spegla lokala identiteter och årstidsväxlingar påverkar hur färger och platser uppfattas (Gorzaldini, 2016; Jaglarz, 2023). Vi tror att social öppenhet inte bara ligger i det som designas in i staden, utan i det som människor uppfattar att de får lov att göra.

Hur påverkar sensoriska faktorer den sociala upplevelsen?

Mänskliga sinnen (syn, hörsel, lukt, smak, känsel, balans, proprioception) sätter tonen för hur ett rum upplevs. Exempelvis: ljudmiljöer som dämpar trafik och tillåter samtal; ljusförhållanden som skapar trygghet; dofter från växter eller mat som väcker minnen; material och design som bjuder in till interaktion; lättmanövrerade markplan för fri rörelse. Dessa exempel skapar en känsla av närvaro och möjlighet för interaktion med människor och miljön. Det är ofta i de sinnliga detaljerna som vardagligt liv får utrymme. När sensoriken är obalanserad eller överväldigande, till exempel vid hög bullernivå eller illaluktande lukter, drar sig människor ofta undan. Att arbeta med sinnena är därför en central del i att forma sociala korridorer där människor både vill vara och stannar kvar.

Ska designen vara platsanpassad eller följa en gemensam formmässig identitet?

Vi ser värdet i båda men betonar vikten av att börja i platsens unika karaktär. Sociala korridorer ska kännas rotade i sin kontext. Material, färger och strukturer bör spegla den historia och de användningsmönster som redan finns på platsen. Samtidigt kan vissa återkommande principer, till exempel frekvensen av sociala händelser/aktiviteter/platser, skapa igenkänning och identitet även mellan olika korridorer på samma sätt som en rad med träd skapar associationer till alléer. Vi föreslår därför en typ av lokalt förankrad variation där vissa element är gemensamma men uttrycket formas tillsammans med platsen och de människor som använder den. Inom samhällsplanering är det vanligt att städer lånar idéer av varandra, så det element av en social korridor som fungerar bra i en stad kanske man sedan ser i en annan stad, men med en lokal anknytning.

Hur undviker vi att en social korridor blir ett designprojekt utan social förankring?

Det finns en risk att sociala värden reduceras till en estetisk yta om man har fel intentioner. För att undvika detta krävs ett arbetssätt som bygger på medskapande, kontinuerlig användning och platsens befintliga rytmer. Själva designen av korridoren bör inte vara slutpunkten utan början på ett samspel med användarna. Genom att involvera lokalsamhället i val av funktioner, lyssna på vardagliga behov och tillåta temporära experiment som kan bli permanenta skapas platser som faktiskt används. Det är inte den mest avancerade formen som gör platsen social, utan hur väl den resonerar med människor och deras liv. En social korridor ska inte vara ett top-down-projekt utan det ska blanda människor från olika nivåer för att skapa en korridor som baseras lika mycket på vetenskap som på känsla.

C.4 ANVÄNDARE, VARDAGSLIV, RÖRELSEMÖNSTER OCH MÄNSKLIG NÄRVARO

Sociala korridorer är till för människor. De formas av rörelser, möten och närvaro, men också av de små skillnaderna i hur olika människor och grupper upplever trygghet, tillgänglighet och delaktighet. Här ställer vi frågor till oss själva om vilka användare vi vill prioritera, hur sociala korridorer kan vara både en väg och en plats och hur socialt liv inte alltid följer ritade linjer utan ofta uppstår i det oväntade. Vi försöker förstå hur en social korridor kan bli ett vardagligt rum där människor känner sig välkomna oavsett ålder, bakgrund eller tempo.

Vilka typer av mänsklig närvaro vill vi skapa för i en social korridor?

När vi talar om sociala korridorer är det bra att förstå skillnaden mellan nödvändiga aktiviteter, valfria aktiviteter och sociala aktiviteter som Gehl (2011) beskriver. Nödvändiga aktiviteter kommer att ske oavsett platsens utformning eller funktion, som att

människor går till jobbet, handlar eller väntar på bussen. Men de valfria aktiviteterna, de som handlar om att stanna upp, vila, leka eller bara njuta av att vara ute, är helt beroende av platsens kvalitet. Här ligger en stor potential i sociala korridorer, att förvandla en plats där människor enbart passerar, till en plats där de väljer att stanna kvar.

Det är i mötet mellan dessa rörelser som sociala aktiviteter uppstår. När människor får möjligheten att röra sig långsamt, sätta sig en stund, iaktta andra och bli sedda, växer det sociala livet fram. Därför ser vi sociala korridorer som ett planeringsverktyg som inte bara handlar om rörelse mellan platser, utan om att skapa förutsättningar för liv mellan byggnader. Genom att addera täta inslag av social infrastruktur som sittplatser, lekytor, skuggade zoner och öppna mötespunkter så kan en korridor bli en vardagsarena för oväntade samtal, spontana möten och passiv social närvaro.

Sociala korridorer ska alltså inte ses som en ny typ av "funktion" i staden, utan som en förbättring av de förhållanden som gör att de valfria och sociala aktiviteterna kan blomstra i samspel med det nödvändiga vardagslivet. Det är här som staden får sin mänskliga rytm och där sociala samband byggs i det lilla till det stora

Vilka grupper ska inkluderas i sociala korridorer?

Vi vill att sociala korridorer ska fungera som stadens vardagsrum, öppna för alla men även utformade med hänsyn till de grupper som ofta hamnar i periferin. Men det är också viktigt att anpassa för de människor som lever sina vardagar längs korridoren. De som bor längs gatan eller i kvarteren intill, de som dagligen väljer att promenera längs korridoren på väg till arbete eller skola och de som föredrar denna väg framför andra, mer anonyma eller trafikdominerade gator.

Korridoren kan erbjuda en arena för sociala möten över gränser, där olika åldrar, bakgrunder och vardagsliv korsas i det offentliga. Att utforma med barnens nyfikenhet och de äldres behov av vila och överblick som utgångspunkt, innebär också att andra grupper som unga, vuxna, turister och funktionsnedsatta får en plats som känns tillåtande och öppen (Gehl, 2011).

Sociala korridorer ska också vara ett svar på bristen på tillgängliga mötesplatser i det offentliga. Många människor saknar privata och kommersiella rum att samlas i. Det kan vara ungdomar som inte kan umgås hemma hos någon, äldre med begränsad rörlighet, personer med begränsad ekonomi eller helt enkelt människor som vill mötas utan krav på konsumtion. Om en plats upplevs som trygg, begriplig, trivsam och inbjudande för de mest sårbara i samhället skapas förutsättningar för en bredare social blandning.

Tryggheten i sociala korridorer skapas inte av isolering eller kontroll utan genom närvaro. Redan på 1960-talet beskrev Jacobs (1961) vikten av "eyes on the street"; att människor känner sig tryggare i miljöer där det finns liv och rörelse, än i öde eller monotona gator. En ständig men varierad ström av människor, med olika ärenden och rörelsemönster, bidrar till en levande stadsmiljö där osynliga sociala relationer, blickar och mikromöten skapar en gemensam känsla av omsorg och tillit (Dovey, 2010; Jacobs, 1961).

Hur förenar vi passage och vistelse i en och samma korridor?

Med passage menar vi de rörelser som sker genom platsen. Det handlar om människor som går, cyklar eller passerar på väg mot andra mål. Vistelse handlar istället om att stanna upp, slå sig ner, leka, samtala eller bara vara en stund. I traditionell stadsplanering har dessa funktioner ofta hållits åtskilda. Vissa platser utformas för att man ska passera igenom medan andra utformas för att vara ytor där man uppehåller sig.

I sociala korridorer ser vi inte rörelse och vistelse som motsatser. Tvärtom är det i samspelet mellan de som rör sig och de som stannar till som platsens sociala liv uppstår. Genom att lägga till mindre och täta inslag av vistelseytor längs rörelsestråket, som bänkar, lekplatser, viloplatser och torgfickor, kan människor själva välja sitt tempo. Det ska inte kännas som att man måste stanna men inte heller som att man måste gå vidare. Korridoren ska erbjuda naturliga valmöjligheter där det är enkelt att växla mellan rörelse och vila.

En välgestaltad korridor suddar ut gränsen mellan att vara på väg och att slå sig ner. Det skapas ett flöde där passage och vistelse flyter samman, och där det sociala livet får plats att växa i människors vardagliga rörelsemönster.

Hur anpassar vi korridoren till olika behov av tempo, säkerhet och uttryck?

Vi tycker att det varierande tempot i en social korridor är en grundbult i konceptet. Det ska kännas självklart att kunna promenera långsamt, stanna upp en stund eller röra sig i ett högre tempo utan att känna sig i vägen eller störa andra människor. För att det ska vara möjligt behöver korridorens fysiska struktur stödja olika rörelsemönster och tempoväxlingar på ett sätt som är intuitivt och tryggt.

En central faktor för detta är korridorens bredd. I de smala korridorerna, där avstånden mellan människor är mindre, kommer tempot naturligt att vara lägre. Här skapas en intimare känsla där rörelsen sker på fotgängarnas villkor, likt de smala gränderna i Gamla stan i Stockholm. Dessa korridorer ska inte belastas med snabbare trafikflöden som cyklar eller elsparkcyklar, utan fungera som långsamma promenadstråk med täta möjligheter till vila och möten. Här kan korridorens uttryck och känsla vara mer intim och, likt Gamla stan i Stockholm, förmedla en social och kulturell infrastruktur vilket kan skapa en unik sammansättning i staden.

I korridorer som är medelstora, tänk bredden på två körfält och trottoar på vardera sida, ges utrymme för ett mer varierat rörelsemönster. Här kan gångtrafikanter och cyklister använda samma korridor, eftersom deras olika tempo hanteras genom hur platsen utformas, till exempel med tydlig trafikseparering. Sociala vistelseytor kan placeras strategiskt längs korridoren utan att störa flödet, men ändå vara en naturlig del av rörelsen. I korridorer av denna storlek blir det viktigt att utforma platsen så att fotgängare kan växla mellan att gå och stanna upp, medan cyklister ges möjlighet att följa en mer obruten rörelse där de kan välja enstaka platser att stanna till vid utan att tempoförändrigen påverkar andra människor.

De bredare korridorerna öppnar upp för en helt annan dynamik än de smalare. Här finns tillräckligt med utrymme för att människor ska kunna röra sig i olika tempon utan att det uppstår trängsel eller konflikter. Gående kan flanera i ett lugnt tempo, barn kan leka intill på trygga avskilda ytor, cyklister kan följa en tydlig cykelbana, och leveransfordon och servicebilar kan passera i gånghastighet utan att störa det sociala livet. Korridorens bredd ökar möjligheten att placera ut social infrastruktur på ett generöst sätt. Här kan lekplatser och gröna fickparker integreras sida vid sida med uteserveringar, små marknadsstånd, öppna torgytor och

konstinstallationer. Mellan dessa inslag finns det fortfarande utrymme för rörelse, vilket gör att korridoren inte tappar sitt flöde trots den sociala rikedom som tillförs.

Det handlar inte om att dela upp ytan i strikt separerade zoner, utan om att skapa en mjuk och tydlig struktur där det långsamma och snabba tempot kan existera sida vid sida. Alla bredder av korridorer har sina för- och nackdelar men ur ett tempo-perspektiv är de bredaste korridorerna mer flexibla och har större potential att vara levande rum, där människor kan välja sitt eget tempo utan att känna sig i vägen för andra. De breda korridorerna blir som ett sorts avlångt torg med en variation av aktiviteter, rörelser och händelser där varje individ får mer kvadratmeteryta än i de smala korridorerna.

När det kommer till tempo är det viktigt att tänka på säkerheten och det skapas genom att vara närvarande och ha bra överblick kring sig. En öppen och tydlig struktur där gångstråk, vistelseytor och flödeszoner samspelar utan att avskärma varandra gör det enklare för människor att läsa av platsen och förstå var de kan röra sig i sin egen takt. Variation som uttrycker sig genom materialval, belysning och platsens användning bidrar till att olika delar av korridoren signalerar olika funktioner. Vissa ytor kan bjuda in till aktivitet och lek medan andra uttrycker en lugnare atmosfär där vila och samtal står i fokus.

Ska sociala korridorer spegla befintliga rörelsemönster eller försöka skapa nya?

Människors vardagliga rutter formas av behov och praktiska val men många av de flöden vi ser idag är också ett resultat av av saknaden av alternativ. När gator saknar attraktiva mötesplatser eller när mellanrummen mellan viktiga platser är ogästvänliga så begränsas människors valmöjligheter. Därför handlar sociala korridorer om att både ta vara på de rörelser som redan finns och att skapa nya möjligheter för hur en plats kan användas, inte att tvinga fram nya rörelsemönster.

Till exempel kan en korridor följa en populär gångväg mellan ett bostadsområde och en park, och genom att förstärka korridoren genom att addera små vistelseytor, lekmiljöer och sittplatser, ge människor anledning att uppehålla sig längs vägen istället för att bara passera igenom. På samma sätt kan korridoren väcka liv i rörelsemönster som idag är fragmenterade eller osynliga. Till exempel genom att binda samman två platser på vardera sida av en oanvänd gata; en välanvänd busshållplats med ett närliggande torg via en trygg och inbjudande sekvens av sociala platser.

Vi vill inte styra människor i förutbestämda spår, utan skapa platser där nya rörelser kan uppstå organiskt. Genom att tillföra sociala funktioner i de mellanrum som idag upplevs som passiva, kan vi bjuda in till nya sätt att använda staden. Inte genom pekpinnar eller barriärer, utan genom möjligheter som känns självklara att välja. Det handlar om att skapa en balans mellan att följa stadens befintliga rytmer och att varsamt lägga till nya taktslag som får det urbana livet att pulsera lite rikare.

Hur viktig är spontan, icke-planerad användning för det sociala livet?

Vi ser spontan användning som en av de viktigaste indikatorerna på om en plats fungerar socialt (Chase et al., 1999; Gehl, 2011). Det är i de oväntade mötena, de tillfälliga samtalen och de improviserade aktiviteterna som stadens sociala nerv uppstår. Därför behöver sociala korridorer utformas med tillräcklig öppenhet för att människor ska kunna tolka platsen på sitt eget sätt. Små ytor utan strikt funktion, flexibla möbler, fri väggyta för informella meddelanden och temporära inslag som odlingslådor kan fungera som katalysatorer för denna typ av vardaglig spontanitet.

C.5 SOCIAL INTERAKTION OCH PLATSENS MJUKA KVALITETER

Det är lätt att tänka på staden i termer av byggnader, gator och funktioner, men det som ger liv till en plats är de små, vardagliga mötena mellan människor. Sociala korridorer handlar om att skapa förutsättningar för dessa mellanmänskliga kontakter.

Inte genom att styra hur människor ska interagera, utan genom att bygga miljöer som gör det lätt att se varandra, stanna upp och dela staden tillsammans. I dessa frågor reflekterar vi kring det mjuka, det vardagliga och det som inte alltid går att planera fram, men som kan stödjas genom klok gestaltning.

Vad menar vi med vardaglig närvaro och varför är det viktigt?

När vi pratar om vardaglig närvaro syftar vi på de små, återkommande aktiviteterna som sker utan att det är ett särskilt evenemang eller en planerad träff. Det handlar om att gå en promenad, slå sig ner en stund, vänta på någon, möta bekanta i förbifarten eller bara vara en del av stadens rytm (Gehl, 2011). Till skillnad från organiserade evenemang är vardaglig närvaro spontan och lågtrösklig. Det kräver inga resurser, ingen föranmälan och ingen särskild anledning.

Det är just denna närvaro som håller stadens sociala liv aktiv mellan de stora händelserna. Utan vardaglig närvaro riskerar platser att bli tomma och anonyma medan platser som ständigt används i små doser får en känsla av trygghet, igenkänning och gemenskap. Sociala korridorer bygger på idén att det sociala livet inte ska behöva planeras fram, utan att det uppstår som en naturlig del av vardagen, om bara miljön bjuder in till det.

Är social interaktion ett mål i sig eller en följd av platsens egenskaper?

Vi ser social interaktion som både ett mål och en följd. Det är ett mål eftersom sociala möten, gemenskap och ömsesidig förståelse är grundläggande delar av en socialt hållbar stad. Men det är också en följd eftersom människor inte tvingas till kontakt bara för att en plats är designad med sociala ambitioner. Den verkliga interaktionen uppstår först när miljön ger rätt förutsättningar. När människor känner sig trygga, sedda och bekväma nog att mötas.

Platsens egenskaper, som skala, fysiska strukturer, rytm och tillgång till naturliga pauser, skapar de osynliga ramarna där sociala kontakter kan växa fram. Man kan inte bestämma vem som hälsar på vem, men man kan skapa miljöer där det är lätt att möta någons blick och inleda ett spontant samtal.

Hur kan vi stödja ögonkontakt, småprat och oväntade möten?

Ögonkontakt och småprat är ofta resultat av små pauser i rörelsen (Gehl, 2011). När människor får anledning att sakta ner, stanna upp och röra sig i en rytm som är mer anpassad till fotgängare än till fordon, ökar chanserna att se och bli sedd. Vi kan stödja detta genom att placera ut vistelseytor där rörelse och vila möts, som bänkar, konst, interaktiva element och smala torgfickor, som naturliga mötespunkter eller lekelement som lockar barn och därmed föräldrar till kortare stopp.

Gestaltningen bör skapa siktlinjer där människor ser varandra, snarare än att skärmas av. Det kan vara låga planteringar istället för höga häckar, halvöppna paviljonger istället för slutna strukturer. Att variera zoner med högre och lägre tempo hjälper också till. Det viktiga är inte att skapa platser där människor tvingas mötas, utan där mötet känns naturligt och okonstlat.

Kan man designa för mellanmänsklig kontakt eller bör man bara möjliggöra den?

Sociala möten uppstår när människor känner att de får lov att stanna till, mötas och interagera. Gestaltningen ska därför inte vara påträngande eller överpedagogisk, utan snarare subtilt stödjande. Det handlar om att skapa inbjudande miljöer där människor själva får fylla platsen med liv. En plats där sittplatser möjliggör folkspaning (people watching), skydd mot vädret skapar en gemensam hållplats under spöregn, intressanta vyer saktar ner fotstegen, frågeställningar om en konstinstallation skapar gemensam nyfikenhet och möjlighet till olika aktiviteter bjuder in grupper att interagera tillsammans. Dessa exempel bär på en latent social potential. Vår roll som planerare och formgivare är att bygga miljöer där det sociala samspelet känns naturligt, tillåtet och tryggt, men utan att styra det.

C.6 TID, VARAKTIGHET OCH FÖRÄNDRING

Sociala korridorer är inte statiska projekt utan levande strukturer som förändras med tiden. För att en plats ska förbli socialt relevant behöver den kunna anpassas till årstider, väder, dygnets rytm och förändrade behov hos användarna. Vi ser därför tid som en central dimension i utformningen, där både permanenta element och temporära inslag samverkar för att skapa variation och liv. Det handlar om att bygga miljöer som känns aktuella och välkomnande även efter många år, där social närvaro upprätthålls genom omsorg, flexibilitet och lokalt engagemang. Under dessa frågor diskuterar vi hur sociala korridorer kan förbli levande över tid, både fysiskt och socialt.

Är sociala korridorer permanenta strukturer eller föränderliga system?

Vi ser sociala korridorer som en permanent rumslig struktur men med en förändringsbenägen och levande användning. Det handlar om att skapa en varaktig fysisk grund med sammanhängande gångstråk, vistelseytor och social infrastruktur men samtidigt tillåta att platsens uttryck, funktion och innehåll skiftar över tid. Korridoren ska inte vara en statisk designlösning, utan ett system som anpassar sig efter stadens förändringar, invånarnas behov och de händelser som formar platsens sociala liv. Permanens ligger i strukturen, medan flexibilitet ligger i användningen.

Vilken roll kan temporära funktioner spela?

Temporära funktioner som popup-aktiviteter, tillfälliga installationer, events och konstprojekt kan ge platsen ett kontinuerligt skiftande innehåll som håller den levande och intressant (Chase et al., 1999). De kan också fungera som testytor för att pröva nya idéer innan de blir permanenta. Men tillfälliga funktioner ska inte ersätta den grundläggande sociala infrastrukturen. Istället ser vi dem som kompletterande inslag som kan förstärka platsens sociala liv, locka nya användare och skapa dynamik.

En pop-up-scen för lokala musikframträdanden, en odlingsyta som aktiveras under vår och sommar, eller ett konstverk som förändras med årstidernas växlingar är exempel på hur tillfälliga inslag kan ge liv åt korridoren och skapa ett ständigt skiftande innehåll. Det kan också handla om mobila möbler som flyttas vid behov, lekmoduler som byts ut, eller mark- och väggmålningar som förändras över tid. Poängen med dessa inslag är att de tillför energi och variation, men utan att platsens grundläggande sociala tillgänglighet vilar på dem. Korridoren ska kännas levande och välkomnande även när det inte pågår ett evenemang. Temporära funktioner ska ses som ett komplement som aktiverar och utvecklar platsens sociala potential, inte som en ersättning för de permanenta strukturer som bär upp vardagens rytm och närvaro.

Hur planerar vi för årstidsväxlingar, väder och dygnsvariationer?

Sociala korridorer ska vara tillgängliga året runt och anpassas till platsens klimat. Detta handlar om att planera för variationer i väder, ljus och användarmönster. Skuggade platser behövs på sommaren för att erbjuda svalka och skydd, medan vind- och regnskyddade ytor, som pergolor och paviljonger, kan förlänga säsongen under höst och vinter. På vintern kan en grön del av korridoren till exempel transformeras till en isbana eller en vinterlekplats, där det under sommaren finns sittplatser och blommande växtlighet. Belysning är avgörande för att platsen ska kännas trygg och inbjudande även efter mörkrets inbrott och kan anpassas för att skapa olika stämningar under dygnets och årets gång.

Vegetationens årstidsväxlingar kan användas för att ge korridoren ett föränderligt uttryck som följer naturens rytm. Under våren kan blommande träd och perenner skapa en känsla av återfödelse, medan sommarens grönska bjuder in till lek, vila och samvaro i skuggan. På hösten kan platsens färgpalett skifta till varma toner och prasslande löv under fötterna för att förhöja den sensoriska upplevelsen. Vintertid kan ljussättning, vintergröna växter och tillfälliga aktiviteter ersätta den sommaröppna grönskan och skapa skäl att fortsätta använda platsen även när vädret är kallt och mindre inbjudande. På vintern är det även viktigt att korridoren prioriteras när det kommer till snöröjningen. Korridoren ska vara ett tryggt och framkomligt alternativ för fotgängare och cyklister även under snöiga dagar när kollektivtrafiken inte alltid är ett pålitligt alternativ för att ta sig till arbete, skola och andra vardagsbestyr. Det handlar om att skapa en korridor som lever med årstiderna, där förändring är en del av platsens identitet utan att det kräver storskaliga ombyggnationer.

Vad krävs för att en korridor ska vara socialt levande över tid?

Det är människors närvaro och vardagliga användning som ger platsen liv. Därför behöver korridoren vara utformad på ett sätt som bjuder in till skötsel, omsorg och små förändringar över tid. En välvårdad plats signalerar att någon bryr sig, och den känslan smittar av sig vilket skapar en kultur där fler känner sig delaktiga och vill bidra (Chase et al., 1999). Användarna ska känna sig som delägare av platsen, att det är en del av deras externa vardagsrum.

Det krävs också att platsen ges möjlighet att förändras i takt med sina brukare. Om människor enkelt kan påverka och aktivera platsen genom exempelvis små vardagsnära insatser som att måla en bänk, sätta upp en tillfällig utställning, bidra till en gemensam bokbytarhylla. organisera en loppis eller hålla i ett spontant evenemang. Då kan det skapa en känsla av ägarskap och tillhörighet (Colville-Andersen, 2017b). Korridoren behöver ha strukturer som tillåter medborgarinitiativ och dialog så att utvecklingen inte stannar av när det första byggdammet har lagt sig.

En social korridor blir aldrig riktigt "färdig". Dess livskraft bygger på balansen mellan permanenta kvaliteter och en öppenhet för förändring. Det är i den rörelsen, mellan form och innehåll, som platsen kan fortsätta kännas relevant och levande över tid.

C.7 SAMSPELET MELLAN SOCIALA, EKOLOGISKA OCH EKONOMISKA ASPEKTER

En social korridor existerar inte i ett tomrum. Den rör sig genom ett stadsliv där ekologiska och ekonomiska krafter alltid är närvarande. Det sociala livet mellan husen formas av naturens närvaro, där träd ger skugga, planteringar dämpar buller och vatten skapar svalka, och av stadens ekonomiska flöden, där människor är på väg till arbetet, köper en kaffe på vägen eller slår sig ner med sin lunch på en bänk. Dessa flöden är inte undantag utan en del av platsens grundvillkor. Det går inte att skapa en social korridor som är helt frikopplad från stadens ekologiska och ekonomiska logik. Därför menar vi att sociala korridorer måste omfamna dessa dimensioner, men göra det på sina egna villkor.

Vårt koncept fokuserar på det sociala, men det lånar medvetet idéer, element och funktioner från de ekologiska och ekonomiska korridorerna. Grönska, vatten, näringsliv och service integreras med syftet att stärka vardaglig närvaro, tillhörighet och interaktion. Det får dock inte tippa över. Vi föreslår inte en grön korridor med sociala inslag, eller en shoppinggata med bänkar och planteringar. Balansen är skör, svår att mäta och unik för varje plats. Därför har vi behövt fundera kring hur vi kan förstå och samtala om denna sammansättning på ett sätt som fångar relationerna mellan de tre dimensionerna utan att förenkla dem till separata kategorier. För att stödja denna reflektion har vi utvecklat en modell i form av ett färghjul, där sociala, ekologiska och ekonomiska inslag visualiseras med färger som blandas beroende på platsens karaktär.

C.7.1 FÄRGHJULET: ETT VERKTYG FÖR ATT FÖRSTÅ KORRIDORERS KARAKTÄR

För att kunna synliggöra och samtala om den balans som uppstår när sociala, ekologiska och ekonomiska kvaliteter vävs samman i en korridor så har vi utvecklat en visuell modell i form av ett färghjul. Modellen växte fram ur våra egna behov under arbetet med konceptutvecklingen. Vi behövde ett sätt att intuitivt förstå hur olika inslag samverkar i platsens utformning, utan att fastna i binära kategoriseringar där en plats antingen är social, ekologisk eller ekonomisk. Istället ville vi hitta ett språk för att prata om relationerna mellan dessa dimensioner och hur de påverkar korridorernas karaktärer.

Initialt tänkte vi att färghjulet kunde representera de tre typerna av korridorer med de tre primärfärgerna, gult för det sociala, blått för det ekologiska och rött för det ekonomiska. När vi testade detta så insåg vi dock att det gula var svårläst i bild- och kartstrukturer. Vi testade då ett triadiskt färgschema med färgerna orange (#FF6B01) för socialt, grönt (#2BFF01) för ekologiskt och lila (#D901FF) för ekonomiskt. Detta gav tydligare visuella antydningar då grönt ofta är associerat med grönska och orange ofta är associerat med social påverkan (Lindquist, 2019). Det finns minst 10 olika ekonomiska färger så vi landade i att den lila färgen, som kopplar ihop ekonomi med rättvisa (equity), sociala tjänster och kultur (Matthews, 2022), fungerade både tematiskt och estetiskt.

Genom att analysera vilka inslag som dominerar i en platsutformning kan vi föreställa oss hur färgerna blandas och vilken nyans platsen får. En korridor som präglas av sociala mötesplatser (orange) och grönska (grön), men där ekonomiska funktioner (lila) är frånvarande, drar åt den gula färgen. En plats där det sociala livet sker i symbios med stadens kommersiella flöden, men där det ekologiska inslaget är svagt, får en röd nyans. Om alla tre dimensioner är närvarande i ungefär lika stor utsträckning skapas en ljus nyans, nära vitt, men där den dominerande korridorens nyans återspeglas lite starkare.

Färghjulet är inte tänkt som ett normativt verktyg. Det finns ingen "rätt" färg att eftersträva. Istället fungerar det som ett visuellt tankeverktyg för att analysera och samtala om platsens identitet. För oss har modellen varit ett stöd för att diskutera vilka kvaliteter som är närvarande eller frånvarande på de platser vi studerat och hur balansen mellan dem påverkar den sociala närvaron i korridoren. Det har också hjälpt oss att ställa frågor som: Är platsen alltför ensidigt präglad av ekonomisk/ekologisk/social logik? Vilka inslag i staden gör att korridoren skiftar mot andra färger? Hur påverkas det vardagliga sociala livet när de olika dimensionerna blandas på olika sätt?

Vi tror att färghjulet även kan användas av andra planerare, stadsutvecklare och arkitekter som ett verktyg för att initiera dialog om platsens karaktär i tidiga skeden av ett gestaltningsarbete. Det erbjuder ett enkelt sätt att visualisera komplexa samband, skapa gemensam förståelse och identifiera vilka dimensioner som behöver stärkas för att platsen ska upplevas som levande och tillgänglig. Färghjulet är inte ett färdigt analysverktyg, utan ett stöd för reflektion och samtal, ett sätt att ställa relevanta frågor snarare än att leverera färdiga svar. De färgval vi gjort har fungerat som ett stöd för att tydliggöra våra egna tankegångar kring balansen mellan sociala, ekologiska och ekonomiska inslag. Men färghjulet är inte bundet till dessa färger utan det kan lika gärna anpassas med andra färgsättningar för att synliggöra andra samband, perspektiv och värden i stadsrummets utformning.

C.7.2 SOCIO-EKOLOGISKA / EKO-SOCIALA KORRIDORER

Sociala korridorer och ekologiska flöden befinner sig ofta i samma rumsliga landskap, men deras logiker skiljer sig. Där gröna korridorer fokuserar på biologisk konnektivitet och ekosystemtjänster, handlar sociala korridorer om mänskliga relationer, närvaro och de sociala funktionerna. Det innebär dock inte att de är oförenliga. Tvärtom kan de förstärka varandra om samspelet förstås och hanteras medvetet.

Med färghjulet som verktyg kan vi se att en plats aldrig är strikt "grön" eller "social". När sociala inslag adderas till en ekologisk korridor sker en förskjutning i karaktären, där platsens nyans gradvis drar sig mot det sociala spektrumet. Det innebär att även små sociala element, som sittplatser och lekytor, kan ha stor betydelse för hur människor upplever och använder en plats. Färghjulet synliggör dessa skiftningar, inte som kategoriska förändringar, utan som glidande övergångar där graden av social närvaro förstärks med varje inslag.

Vi ser därför dessa korridorer som en typ av gränsland där ekologiska och sociala funktioner förhandlar om platsens karaktär. Beroende på vilken dimension som dominerar kan korridoren lika gärna beskrivas som eko-social som socio-ekologisk. Det viktiga är att förstå att balansen aldrig är statisk och att varje plats behöver läsas utifrån sina egna förutsättningar.

Hur kan ekologiska inslag bli sociala katalysatorer i en korridor?

Naturinslag som träd, buskar, planteringar och vattenytor kan skapa mikroklimat som gör platsen mer inbjudande för vistelse. Men det är först när dessa inslag kopplas till social infrastruktur som till exempel sittplatser, lekytor och små mötespunkter som de blir socialt aktiva. Färghjulet hjälper oss att se att dessa element inte är neutrala, utan är faktorer som rör platsens karaktär mot ett ekologiskt eller socialt håll. Ett träd som står ensamt i en gräsyta ger en ekologisk funktion, men ett träd med en bänk runt stammen förändrar upplevelsen av platsen och skiftar nyansen mot det sociala. En mindre förskjutning mot det sociala kan ha stor inverkan på människors vilja att uppehålla sig på platsen. Det handlar inte om att "konkurrera ut" det ekologiska, utan om att skapa förutsättningar för vardaglig närvaro där ekologiska och sociala flöden samspelar.

Hur undviker vi att det sociala reduceras till ett estetiskt tillägg i ekologiska korridorer?

En fallgrop när sociala inslag tillförs i gröna korridorer är att de kan bli symboliska snarare än funktionella. Bänkar, lekytor, skyltar och paviljonger som placeras utan att relatera till platsens rytm riskerar att inte användas som tänkt. Social närvaro uppstår genom medvetna gestaltningar som utgår från människors behov av vila, trygghet och interaktion.

För att undvika att det sociala reduceras till en estetisk gest krävs att dessa inslag vävs in i korridorens grundstruktur. Det handlar om att skapa sammanhängande sekvenser där sociala och ekologiska kvaliteter förstärker varandra. Små justeringar, som rätt placering av en bänk i skugga eller inramning av en öppen yta, kan vara avgörande för att en plats ska kännas inbjudande. Det är viktigt att korridoren inte blir en kuliss med utspridda funktioner, utan gestaltas som levande rum där varje plats bär på en tydlig mening för de som vistas där.

Hur kan ekosystemtjänster bli en integrerad del av det sociala rummet?

Ekosystemtjänster som skugga, bullerdämpning och luftrening uppfattas ofta som tekniska och ekologiska värden men i en social korridor blir de lika mycket en grund för mänsklig närvaro. Färghjulet synliggör detta genom att visa hur dessa tjänster, beroende på hur de aktiveras, kan stärka det sociala livet. Ett träd som förbättrar mikroklimatet kring en sittgrupp eller en planteringszon som dämpar trafikbuller vid en lekplats förändrar platsens upplevelse och skapar förutsättningar för socialt liv. Därför bör ekosystemtjänster inte ses som separata från det sociala, utan som designverktyg för att skapa levande, tillgängliga miljöer.

Hur balanserar vi mellan ekologisk konnektivitet och mänsklig närvaro?

Alla platser tål inte samma grad av mänsklig närvaro. Vissa delar av en korridor behöver ha en hög ekologisk integritet, medan andra kan utformas för att möjliggöra social aktivitet. Här fungerar färghjulet som ett tankeverktyg för att identifiera var på skalan en plats befinner sig och vilken riktning den kan eller bör förflytta sig mot. Ett grönstråk kan exempelvis ha en central kärna där naturvärden skyddas, medan kanterna designas för att stärka den sociala närvaron. Det handlar om att skapa en sekvens av platser där ekologiska och sociala värden samverkar utan att konkurrera ut varandra.

C.7.3 SOCIO-EKONOMISKA KORRIDORER

Stadens ekonomiska liv är en integrerad del av dess sociala landskap. Arbetsplatser, butiker, caféer och marknader är alla noder i människors vardagliga rörelser, där sociala interaktioner ofta sker som en biprodukt av ekonomiska flöden. Samtidigt ser vi att den ekonomiska logiken tenderar att dominera utformningen av offentliga rum. När stadens gator primärt gestaltas för konsumtion och genomströmning riskerar den sociala närvaron att reduceras till ett medel för ekonomisk avkastning, snarare än ett värde i sig.

Sociala korridorer behöver därför förhålla sig till stadens ekonomiska strukturer. Det handlar inte om att exkludera ekonomiska aktiviteter utan om att säkerställa att det sociala inte underordnas de kommersiella intressena. Vi ser att det snarare är de ekonomiska korridorerna som behöver tillföras sociala kvaliteter för att skapa balans, än att sociala korridorer behöver integrera mer kommersiella funktioner. Därför väljer vi att kalla dessa gränsområden för socio-ekonomiska korridorer eftersom utmaningen ofta ligger i att återinföra social närvaro och tillhörighet i stråk där den ekonomiska logiken redan är starkt etablerad.

Med färghjulet som verktyg kan vi förstå hur dessa relationer påverkar platsens karaktär. Det hjälper oss att se hur ekonomiska inslag, beroende på sin utformning och omfattning, kan dra platsens nyans mot det ekonomiska spektrumet, men också hur sociala funktioner kan återföra balans och ge platsen en tydligare social identitet. Det är inte en fråga om antingen eller, utan om hur rörelse, vistelse, konsumtion och tillhörighet kan samsas i en och samma korridor.

Vilka ekonomiska aktiviteter kan förstärka social närvaro i en social korridor?

Ekonomiska aktiviteter behöver inte konkurrera med det sociala livet. Tvärtom kan de, om de utformas med omsorg, fungera som kraftfulla katalysatorer för interaktion och gemenskap. Många av de mest levande platserna i staden uppstår mellan den vardagliga konsumtionen och den social närvaro. Det är inte transaktionen i sig som är i fokus, utan de situationer där ekonomisk aktivitet skapar möjligheter till sociala möten och gemensam närvaro i det offentliga rummet.

Småskaliga och inbjudande verksamheter som foodtrucks, torghandel och pop-up-ytor skapar naturliga mötespunkter där människor kan vistas utan att känna ett påtvingat konsumtionskrav. Dessa typer av verksamheter har en förmåga att blanda rörelse och vistelse. De får människor att stanna upp, samtala och iaktta andra människor i ett offentligt rum. Platsen tillåter olika typer av närvaro, från den som snabbt köper en kaffe till den som slår sig ner med en medhavd matsäck.

Det som förenar dessa inslag är deras flexibilitet och deras förmåga att skapa platser där sociala interaktioner uppstår organiskt. En bokbytarstation placerad intill en sittgrupp skapar förutsättningar för spontana lässtunder och en foodtruck kan locka människor att stanna kvar i ett annars genomströmningspräglat stråk. Det handlar om att skapa platser där människor kan samlas kring små, gemensamma aktiviteter utan att det kräver större resurser eller planering.

Viktigt är också hur dessa ekonomiska inslag relaterar till den omgivande sociala infrastrukturen. När ekonomiska aktiviteter placeras i direkt anslutning till sociala funktioner förstärks korridorens roll som ett urbant vardagsrum snarare än en genomfart. Det handlar om att skapa en rytm där ekonomiska och sociala funktioner samverkar än att de samexisterar i separata zoner.

Dessutom behöver skalan och tempot i de ekonomiska aktiviteterna anpassas till platsens karaktär. Storskaliga handelsfunktioner som gallerior och butiksgator riskerar att driva upp rörelsehastigheten och begränsa det spontana sociala livet. Småskaliga, tillfälliga och lokalt förankrade verksamheter har dock potentialen att förstärka platsens identitet och skapa en känsla av tillhörighet. De tillför ett mjukare flöde där människors rörelse sker på villkor som tillåter långsamhet, nyfikenhet och mellanmänskliga möten.

Det är även värt att betona att det inte är själva varan eller tjänsten som avgör om en ekonomisk aktivitet främjar det sociala, utan hur aktiviteten är integrerad i platsens sociala logik. Ett café kan lika gärna skapa en barriär som en mötesplats, beroende på hur det öppnar sig mot gatan, hur sittplatser arrangeras och hur väl det är kopplat till det offentliga rummet. Genom att arbeta med dessa subtila relationer kan ekonomiska aktiviteter bli ett bärande element i att stärka den sociala korridorens sociala liv.

Hur ska man tänka när man planerar en social korridor i en miljö med befintlig kommersiell närvaro?

När en gata redan har en hög täthet av butiker, restauranger och serviceställen är det viktigt att ställa sig frågan om det verkligen är rätt plats att utveckla till en social korridor. Vår utgångspunkt är att sociala korridorer vinner på att vara relativt självständiga stråk där det sociala livet kan utspela sig utan att underordnas kommersiella intressen. Det innebär inte att vi förespråkar att befintliga verksamheter ska flyttas eller avvecklas. Vi ser snarare ett stort värde i att de ekonomiska funktionerna finns i stadens flöden. Men när dessa funktioner dominerar gaturummet finns en risk att korridorens sociala potential begränsas.

I miljöer där verksamheter ligger tätt, där uteserveringar breder ut sig över trottoarer och där gatubilden präglas av skyltar och kommersiella budskap, ser vi snarare en möjlighet att utveckla en ekonomisk korridor med sociala inslag, snarare än en genuin social korridor. Den sociala närvaron i sådana stråk riskerar att bli sekundär och kravfylld, knuten till konsumtion, snarare än att erbjuda öppna och fria platser för vistelse och interaktion.

Vår syn är att sociala korridorer mår bäst av att ha ekonomiska verksamheter i sin närhet, snarare än direkt i korridorens flöde. Vi ser gärna att verksamheter lokaliseras till tvärgator, sidogator och noder intill korridoren, vilket gör det möjligt för människor att ta med sig sin lunch, en kaffe eller nyinköpta varor och söka sig till korridoren för att slå sig ner, umgås och vistas i en lugnare, mer tillåtande miljö. Det handlar om att skapa en balans där det sociala livet inte överskuggas av den intensitet och stress som ofta kännetecknar kommersiellt präglade stadsgator.

Vi vill därmed undvika att korridoren reduceras till en förlängning av shoppinggatan med dess höga rörelsetempo, konsumtionsfokus och visuella dominans av reklamskyltar och butiksetableringar. Istället ser vi den sociala korridoren som en plats där stadens invånare ges utrymme att vara närvarande utan krav på konsumtion, i en miljö som främjar möten, vila och vardaglig tillhörighet.

Det är också en rättvisefråga. De verksamheter som redan är etablerade längs stråket får ett tydligt mervärde när platsen omformas till en social korridor, samtidigt som möjligheten till nya etableringar begränsas. Detta skapar en snedvridning där några få aktörer får tillgång till ett uppgraderat offentligt rum medan andra utesluts. Samtidigt är vi övertygade om att viss kommersiell närvaro kan bidra positivt till platsens dynamik, förutsatt att den inte tar över. Enstaka verksamheter som caféer, glasskiosker och restauranger med lågintensiv karaktär kan ge korridoren en mjuk förankring i stadens ekonomiska rytm utan att dominera den.

Vårt förslag är därför inte att utesluta verksamheter. Vi föreslår att man bedömer deras roll utifrån platsens långsiktiga sociala syfte. Det handlar om att fråga sig vilken typ av funktion, rytm, närvaro och ton de tillför. Uppmuntrar de människor att slå sig ner? Att stanna kvar? Att mötas? Eller ökar de tempot och konsumtionslogiken? Vi ser ett behov av att upprätta kriterier som gör det möjligt att utvärdera nya verksamheter när platsen förändras. Exempelvis bör en förändring i ägarskap eller verksamhetsinriktning alltid prövas i relation till korridorens karaktär för att undvika att kedjeetableringar och koncept med hög omsättning förskjuter balansen. Sociala korridorer ska inte vara en möjliggörare för ekonomisk gentrifiering.

De verksamheter som passar bäst i en social korridor är ofta små, lokala och medvetet långsamma som till exempel bagerier, cykelverkstäder, kulturpunkter och socialt drivna caféer. Verksamheter som underlättar vardagen utan att kräva förpliktelser och aktivt engagemang. För att komplettera dessa kan temporära inslag som foodtrucks, bokbord och popup-marknader ge platsen puls och variation utan att permanent låsa dess användning. Precis som vi inte förväntar oss en restaurang mitt i ett torg, bör vi undvika att etablera fasta verksamheter mitt i en social korridor. Den bör förbli en plats för öppenhet, flexibilitet och vardaglig social samvaro.

Hur säkerställer vi öppna och inkluderande vistelseytor i socio-ekonomiska korridorer?

Det krävs en medveten strategi där icke-kommersiella funktioner aktivt prioriteras i den fysiska utformningen. Vistelseytor som sittplatser, lekytor, kulturella uttryck och flexibla mötespunkter måste ses som grundläggande delar av platsens infrastruktur, inte som dekorativa inslag som får utrymme där det råkar bli plats över. I miljöer som präglas av starka ekonomiska flöden och där trycket från uteserveringar, butiksetableringar och rörelseintensitet är högt riskerar de fria ytorna annars att marginaliseras och gradvis försvinna.

För att motverka detta behövs både gestaltningsprinciper och styrdokument som slår fast vikten av öppna och tillgängliga rum för vila, interaktion och tillhörighet. Vi ser till exempel hur strategiskt placerade bänkar i närheten av butiker kan bjuda in till kortare pauser och informella möten, men endast om de är utformade med omsorg, rätt placering och kvalitet som gör dem bekväma att använda och tydligt avskilda från kommersiellt användande (Gehl, 2011).

Dessa ytor ska inte vara generiska utan de ska laddas med innehåll och mening som bjuder in olika grupper att känna sig hemma. Det kan handla om konst, sittgradänger, golvmålningar och lekfulla installationer som främjar ett långsammare tempo. I socio-ekonomiska korridorer måste det finnas en ambition att återta och skydda delar av gaturummet för gemensamma syften så det finns en balans mellan dessa motpoler. För att detta ska bli verklighet behöver kommuner sätta tydliga riktlinjer som motverkar att fria ytor gradvis tas i anspråk av kommersiella aktörer. Särskilt i centrala lägen där markvärdet är högt.

En möjlighet är att definiera en miniminivå av icke-kommersiell yta i alla offentliga miljöer och att utse särskilda "sociala zoner" i planeringsdokumenten där kommersiella funktioner inte tillåts dominera. På så sätt kan det sociala livet få ett egenvärde även i platser där den ekonomiska logiken är stark.

Hur kan temporära ekonomiska inslag bidra till det sociala utan att ta över platsen?

Temporära inslag som marknader, festivaler, foodtrucks och pop-up-caféer kan bidra med liv och variation under tillfälliga evenemang i en social korridor. De skapar puls och ger människor nya anledningar att röra sig i området. Men dessa aktiviteter bör betraktas som komplement snarare än fundament. Den sociala infrastrukturen får inte bygga på att något händer, den måste finnas där även när platsen är tyst.

Tillfälliga ekonomiska inslag fungerar bäst när de integreras med permanenta, icke-kommersiella vistelseytor där människor kan slå sig ner, mötas och bara vara utan krav på konsumtion. Det är balansen mellan det fasta och det tillfälliga som skapar en plats som både kan överraska och kännas igen. På så vis blir den sociala korridoren tillgänglig och relevant även när det inte pågår aktiviteter som genererar intäkter (Chase et al., 1999).

Hur undviker vi att sociala korridorer reduceras till enbart konsumtionsstråk?

Sociala korridorer riskerar att förlora sin särart om de formas utifrån den ekonomiska logik som dominerar många centrala stadsgator. Där genomströmning, tillgänglighet och snabbrörlig konsumtion prioriteras framför långsam och vardaglig samvaro. Det krävs därför ett medvetet brott med vedertagna ekonomiska principer för att skapa rum där det sociala livet får ett eget värde. Det innebär att prioritera funktioner som inte bygger på köptvång. Man måste våga gå ifrån idén om tillväxt och omfamna tanken att vi bara lever en gång, så vi måste göra det mesta av den tid vi har, tillsammans.

C.7.4 ATT NAVIGERA BALANSEN

Att planera för sociala korridorer innebär att röra sig mellan olika urbana logiker. Ekologiska, ekonomiska och sociala värden samexisterar sällan i perfekt harmoni. De konkurrerar, samspelar, förskjuter och förstärker varandra beroende på kontext och prioriteringar. Målet är inte att eliminera dessa spänningar, utan att bli bättre på att förstå dem.

I denna del lyfter vi några av de frågor som hjälpt oss att analysera och reflektera kring dessa relationer. Vissa frågor är praktiska och konkreta, andra mer principiella. Gemensamt för dem är att de öppnar upp för en medveten, situationsanpassad läsning av platsens karaktär. De pekar inte ut en färdig väg men hjälper oss att hitta en riktning där stadens komplexitet kan mötas med omsorg och eftertanke.

Hur vet vi om en korridor har "rätt" balans mellan socialt, ekologiskt och ekonomiskt?

Balans är inget statiskt tillstånd utan en dynamisk process som förändras över tid. Vi tror inte att balansen i en social korridor kan fastställas genom fasta kriterier eller mätbara mål. Det handlar snarare om en känsla kring platsens sammansättning. De funktioner som är närvarande, hur de samverkar och för vem de är tillgängliga. Den "rätta" balansen är inte ett universellt tillstånd utan en kontextuell kvalitet som måste tolkas i varje enskilt fall.

Färghjulet kan fungera som ett stöd i denna tolkning. Genom att analysera vilka inslag som dominerar och hur de påverkar platsens rytm och användning får vi en bild av vilka dimensioner som är starka och vilka som riskerar att trängas undan. Balans innebär inte att alla tre aspekter alltid är jämbördigt representerade, utan att ingen dimension får bli så dominerande att de andra försvagas eller försvåras. Det handlar alltså om vad som finns på platsen, hur det används, av vem och i vilket syfte. Oavsett om det är en social, ekologisk eller ekonomisk korridor så kräver varje plats åtminstone ett minimalt tillskott av de andra dimensionerna för att fungera väl och upplevas som meningsfull i det urbana sammanhanget.

Att bedöma balansen kräver både analys, empati och en förmåga att se platsens potential, men också dess begränsningar, sett ur olika användares perspektiv.

Hur kan vi använda färghjulet som verktyg för att undersöka platsens karaktär?

Färghjulet är ett visuellt verktyg som hjälper oss att förstå relationen mellan sociala, ekologiska och ekonomiska kvaliteter på en plats. Med dessa tre färgdimensioner kan vi analysera hur olika inslag samspelar och påverkar platsens karaktär. Målet är inte att fastställa en exakt färgkod, utan att skapa en gemensam förståelse för var platsen befinner sig i balansen mellan dessa

tre dimensioner. Vi använder ordet "plats" istället för korridor här eftersom färghjulet kan tillämpas på alla platser även utanför det specifika konceptet vi undersöker. Färghjulet kan identifiera och förstå karaktären i alla typer av urbana och rurala miljöer.

När vi observerar och analyserar en plats med hjälp av färghjulet ställer vi frågor som: Vilka funktioner finns och vilka dominerar? Vilka saknas? Hur relaterar de till varandra?

Det är ett sätt att tolka och diskutera platsens identitet, snarare än att värdera den. Verktyget hjälper oss att förstå vilka dimensioner som stärker varandra, vilka som behöver förstärkas och vilka som riskerar att ta över. I planeringsprocesser kan färghjulet användas som ett gemensamt språk för att diskutera kvaliteter, behov och målbild för platsen.

När behöver vi styra balansen och när ska platsen få utvecklas organiskt?

Det finns ingen enkel formel för när styrning är nödvändig och när en plats bör få växa fram organiskt. I vissa sammanhang är det avgörande att styra balansen, särskilt i miljöer där starka ekonomiska eller ekologiska intressen tenderar att dominera stadsrummet. Då krävs medvetna designval, riktlinjer och prioriteringar för att skydda platsens sociala funktioner. Det kan gälla allt från att säkerställa tillgång till fria vistelseytor till att sätta gränser för kommersiell etablering eller att skydda värdefull grönstruktur från exploatering.

Samtidigt finns det många exempel på platser där det sociala livet frodas genom vardaglig användning, småskaliga initiativ, gräsrotsrörelser och invånarnas egna platsskapande. I de fallen kan en alltför detaljerad styrning hämma platsens organiska potential. Vi ser därför behovet av en flexibel planeringsmodell där vissa delar av korridoren är tydligt gestaltade och förvaltade, medan andra lämnas öppna för att fyllas med innehåll över tid, till exempel genom medborgardialog och medskapande. Med balans menar vi inte bara fördelningen av funktioner utan även graden av kontroll och förmågan att lita på att ett socialt liv kan uppstå i det oförutsägbara.

Hur synliggör vi obalans i en plats vi inte själva har skapat?

När vi arbetar med redan befintliga miljöer kan det vara svårt att direkt avgöra vad som saknas eftersom platsens uttryck ofta är präglat av de funktioner som dominerar. För att synliggöra denna obalans behöver vi därför ställa frågor som riktar blicken mot frånvaron: Vilka typer av aktiviteter sker här, och vilka sker inte? Vem använder platsen, och vem gör det inte? Vad bjuder platsen in till, och vad motverkar den?

Färghjulet hjälper oss här att identifiera vilka dimensioner som är starkt närvarande och vilka som är svaga eller helt uteblivit. Det handlar inte om att "korrigera" platsen enligt en mall, utan om att förstå dess relationella sammansättning och att se hur små förändringar skulle kunna förändra balansen. Genom att tolka platsens färg, eller snarare frånvaron av vissa färger, får vi syn på vilka sociala, ekologiska eller ekonomiska kvaliteter som behöver förstärkas för att skapa ett mer inkluderande och mångsidigt rum.

Vilka risker ser vi med att inte reflektera över dessa balanser i stadsplaneringen?

Om balansen mellan sociala, ekologiska och ekonomiska dimensioner inte ges tillräcklig uppmärksamhet i stadsplaneringen riskerar vi att reproducera redan existerande obalanser i det byggda stadslandskapet. Sociala funktioner reduceras lätt till dekorativa inslag snarare än bärande strukturer för vardagslivet. Ekologiska kvaliteter kan bli till symboliska gester med träd i krukor snarare än levande grönstruktur. Ekonomiska funktioner riskerar att dominera både platsens form, användning och utveckling.

I avsaknad av reflektion cementeras en stadsutveckling där vissa behov och grupper prioriteras medan andra utestängs. En social korridor kan snabbt förlora sin inkluderande karaktär om kommersiella intressen får växa fritt. Utan en medveten hållning till dessa sammanvävda dimensioner riskerar stadsrummet att bli endimensionellt. Funktionellt, men inte levande.

C.8 PROCESSER, AKTÖRER OCH FÖRVALTNING

Sociala korridorer formas inte bara av nya riktlinjer och fysiska ingrepp. De blir till genom relationer, ansvar och kontinuerlig närvaro över tid. Sociala, ekologiska och ekonomiska dimensioner behöver balanseras i platsens utformning. På samma sätt måste roller och mandat mellan olika aktörer balanseras i den process som skapar liv och funktioner på platsen. En social korridor kräver ett samspel mellan offentliga, privata och civilsamhälleliga aktörer. Där varje part har sin roll för ingen kan ensam bära helheten.

Färghjulet har hjälpt oss förstå denna balans även på processnivå. Precis som platsens fysiska karaktär kan luta åt olika håll så kan även dess förvaltningsstruktur göra det. För mycket offentlig styrning kan leda till stela miljöer utan lokal förankring. Ett för stort beroende av civila eller privata krafter riskerar att urholka platsens tillgänglighet och långsiktiga stabilitet. Därför behöver ansvaret och inflytandet fördelas på ett sätt som skapar tillit, kontinuitet och öppenhet.

Att planera för sociala korridorer är mer än att färdigställa en plats. Det handlar om att bygga en gemensam process med tillräckligt med utrymme för initiativ, förändring och vardagligt liv att få en livlig plats.

Vilken roll spelar medborgare i skapandet och skötseln av sociala korridorer?

Medborgare är inte bara användare av sociala korridorer. De är medskapare, medförvaltare och bärare av platsens identitet. Deras roll är avgörande både i det initiala gestaltningsarbetet och i den långsiktiga vardagsförvaltningen. En plats blir social när människor känner sig välkomna, delaktiga och fria att påverka dess innehåll och uttryck, inte för att den planeras att vara social.

Att bjuda in medborgare tidigt i processen skapar en starkare förankring och ökar chansen att platsen speglar lokala behov, vanor och drömmar. Detta kan ske genom workshops, dialogvandringar, digital medverkan och informella samtal på plats. Det handlar inte om att lägga över ansvaret på civilsamhället utan om att erkänna den kunskap och omsorg som finns hos dem som använder platsen varje dag.

I förvaltningen spelar medborgare en lika viktig roll. Genom mikroskapande, tillfälliga installationer, omhändertagande, lokala program och ideella organisationer kan människor bidra till att korridoren förblir levande och relevant över tid. Färghjulet kan här

användas som ett samtalsverktyg: Vad tycker boende och brukare att platsen lutar mot? Vad saknas? Hur upplevs balansen mellan det sociala, ekologiska och ekonomiska?

När man har ett inkluderande arbetssätt där platsens användare bjuds in inte bara som synpunktslämnare utan som aktiva parter i utvecklingen så stärks både platsens identitet och tillhörigheten till den. När människor känner sig delaktiga så skapas en starkare känsla av ansvar vilket i sig är en av de viktigaste grunderna för långsiktig social hållbarhet.

Hur mycket top-down krävs och hur mycket bottom-up är önskvärt?

Det behövs en balans mellan strukturell styrning och lokal delaktighet. Kommunen har en nyckelroll när det gäller att säkra grundläggande förutsättningar som fysisk tillgänglighet, belysning, trygghet, drift, underhåll och långsiktig förvaltning. De ansvarar för att platsens ramar håller över tid och att inkluderande design, klimatresiliens och tillgång till allmän yta faktiskt efterlevs. Top-down-insatser ska ta ansvar för att det sociala perspektivet inte trängs undan av ekonomiska eller ekologiska intressen, särskilt i stadens centrala delar där olika logiker konkurrerar om utrymmet.

Men lika avgörande är att människor själva får vara med och forma platsen. Bottom-up innebär mer än bara medborgardialog. Det är de lokala initiativen, föreningsverksamheten, informella möten och gräsrotsrörelser som engagerar människor i rörelser mot förändring. Det måste finnas utrymme för det oplanerade. Att platsen används och förändras av dem som vistas där. När man möjliggör sätt att bidra med låg tröskel, exempelvis genom tillfälliga aktiviteter, självorganiserade projekt och gemensam skötsel, kan korridoren fyllas med liv som är rotat i lokala behov, kulturer och resurser.

Vi tror att en social korridor mår bäst när det finns en robust struktur som bär upp det spontana. Där tydliga institutionella ramar samexisterar med öppenhet för det oväntade. Det är i detta samspel som platsen har möjlighet att förändras i takt med att människors liv förändras.

Vem äger den sociala infrastrukturen?

Det juridiska ägarskapet säger väldigt lite om vem platsen faktiskt upplevs tillhöra. Den sociala infrastrukturen fungerar bäst när den känns gemensam. När människor känner sig välkomna, trygga och betydelsefulla i relation till platsen. Därför behöver vi skilja mellan praktiskt, symboliskt och upplevt ägande.

Det praktiska ägarskapet, vanligtvis kommunen, innebär ett ansvar för förvaltning, tillgänglighet och drift. Men det symboliska ägandet formas i mötet mellan människor, plats och infrastruktur. Om en yta bara underhålls men inte används, om dess funktioner inte speglar lokala behov eller om vissa grupper känner sig utestängda, förlorar platsen sitt värde som social infrastruktur. Då uppstår en känsla av att platsen är ”någon annans” trots att den formellt är offentlig. Det symboliska ägandet är inte bundet till någon enskild aktör utan formas kollektivt av dem som använder, tolkar och sätter mening i platsen. Det kan därför sägas tillhöra det lokala sammanhanget. De människor, berättelser och erfarenheter som platsen rymmer. Det innebär att social infrastruktur måste vara fysiskt tillgänglig och kulturellt och emotionellt förankrade hos dem som rör sig genom dem.

Det upplevda ägandet bygger istället på tillhörighet, delaktighet och igenkänning. Det uppstår när människor ser sin vardag speglas i platsens uttryck, när de känner att de har rätt att vara där och rätt att påverka. Det sker när man bidrar med aktiviteter, vardagliga handlingar och omsorg för platsen. Det är först då platsen blir social i egentlig mening, men vem äger det engagemanget som ger den upplevelsen?

När sociala korridorer fylls med liv genom tillfälliga inslag som en foodtruck, en konstinstallation eller en lokal initiativgrupp väcks frågor om ägande, rättigheter och ansvar. Vad händer när det som blivit identitetsskapande för en plats plötsligt försvinner? Om en foodtruck blivit ett nav för vardagliga möten och ägaren lägger ner, då försvinner inte bara ett företag utan också en del av platsens sociala rytm. När en konstinstallation får stor uppskattning och skapar samtal men tidsfristen går ut, då kan nedmonteringen upplevas som en förlust av något som blivit gemensamt. Och när en ideell grupp bygger upp en levande torghandel men splittras eller mister sitt stöd, då kan det saknas en självklar efterträdare som tar vid.

Detta väcker frågan: vems plats är det, och vem bär ansvar när det tillfälliga blivit betydelsefullt? Rätten till staden handlar inte bara om att få agera, utan också om hur samhället värderar, förvaltar och bär vidare de initiativ som skapat mening över tid. Vi ser ett behov av att utveckla strukturer som möjliggör kontinuitet även när enskilda aktörer faller bort. Platsens sociala värden bör inte vara knuten till den enskilda individens närvaro utan ska kunna leva vidare genom gemenskap och förvaltning. Sociala korridorer behöver därför både uppmuntra experiment och tillfälligheter, och samtidigt vara beredd på vad som händer när det tillfälliga fått momentum.

Det handlar om rättvisa, att ha tillgång till platsen, att kunna identifiera sig med den. Sociala korridorer blir som mest levande när ägandet förstås som ett samspel. Där kommunen är förvaltare, invånarna är medskapare och platsen är delad.

Hur säkrar vi långsiktig skötsel, drift och trygghet?

Kommunen bär det formella ansvaret för den grundläggande förvaltningen av sociala korridorer med allt från renhållning och belysning till snöröjning och underhåll. Men för att korridoren ska upplevas som trygg, levande och relevant över tid krävs också en social förvaltning som bygger på mänsklig närvaro.

Engagerade boende kan till exempel starta en grön klubb för att ta hand om växtlighet där de planterar ätbara växter och underhåller planteringar längs korridoren. Föräldrar kan organisera nattvandringar för att skapa trygghet under kvällstid. Skolklasser kan ta ansvar för specifika ytor som en del av undervisningen. Lokala föreningar kan arrangera loppisar, läsgrupper, utomhusbio, städdagar eller idrottsaktiviteter som återkommande evenemang. Ett bibliotek kan hålla högläsning under bar himmel. En kör kan repetera utomhus. Ungdomar kan få i uppdrag att skapa konstverk längs stråket.

Denna typ av skötsel är inte direkt praktisk drift men det skapar kontinuitet, relationer och en känsla av gemensamt ansvar. Tryggheten och platsens karaktär säkras bäst när många olika grupper känner att de både har en plats i korridoren och en roll i dess framtid.

Kan sociala korridorer bli ett verktyg för demokratisk stadsutveckling?

Vi tror att sociala korridorer har en stor potential att bli en plattform för demokratisk stadsutveckling. Genom sitt fokus på vardagliga rörelser, mellanmänskliga möten och tillgång till gemensamma rum skapar de situationer där människor med olika erfarenheter och bakgrunder korsar varandras vägar. Det gör dem till arenor där både formell och informell delaktighet kan ta plats.

Om utvecklingen av sociala korridorer sker genom öppna, inkluderande och kontinuerliga processer där invånare bjuds in att delta både i idéutformning, förvaltning och användning så kan konceptet bli ett redskap för att stärka medborgarinflytande i praktiken. Det blir mer än att bara hålla i samrådsmöten eller samla in synpunkter. Det kan skapa förutsättningarna för strukturer där människor verkligen får forma den plats de själva använder.

Demokratin stärks också i det vardagliga bruket. När människor upplever att de får vara delaktiga i sin närmiljö genom att föreslå förändringar, hålla i aktiviteter eller känna att platsen anpassats efter deras behov så skapas ett djupare förtroende för samhällets institutioner. Det gör att demokratin blir synlig, inte bara som ett system, utan som en levd erfarenhet.

Sociala korridorer kan därmed fungera som fysiska och mentala "demokratiska gångstråk" i staden. De utmanar hierarkiska planeringsmodeller och påminner om att staden inte enbart formas av experter, investerare och politiker utan också av dem som lever sina liv i den varje dag.

C.9 KONCEPTETS GRÄNSER OCH UTVECKLINGSPOTENTIAL

När vi utvecklar nya planeringskoncept är det avgörande att inte bara beskriva vad de innebär, utan också tydliggöra vad de inte är. Sociala korridorer riskerar annars att bli ett allmängiltigt koncept som appliceras på allt från promenadstråk till evenemang, utan att de grundläggande idéerna om social närvaro och relationella samband följs. Därför behöver vi reflektera över konceptets avgränsningar, så att det förblir ett användbart verktyg i stadsplaneringen. Samtidigt vill vi visa på hur konceptet kan integreras med andra etablerade planeringsmodeller och därigenom få större genomslag i praktiken. I detta avsnitt resonerar vi också kring vilka kunskapsluckor som återstår, och hur konceptet kan fortsätta utvecklas genom både forskning och tillämpning.

Vad är inte en social korridor och varför är det inte det?

En social korridor är mer än en gata med människor på. Det är en sammanhängande struktur där det sociala livet är en medveten och styrande del av gestaltningen. Därför kan platser som visserligen är välbesökta men helt formade utifrån andra logiker inte definieras som sociala korridorer. En renodlad shoppinggata är ett tydligt exempel, även om den är fylld av människor saknar den ofta öppna och inkluderande vistelseytor som inte är kopplade till konsumtion. På samma sätt kan ett rekreativt grönstråk utan social infrastruktur vara attraktivt för promenader men ändå sakna de kvaliteter som uppmuntrar till möten, samvaro och tillhörighet.

Det som skiljer en social korridor från andra urbana stråk är alltså inte mängden människor eller graden av aktivitet, utan karaktären på denna aktivitet och hur den möjliggörs. Om platsen domineras av funktioner som kräver köptvång, snabbrörlighet eller ensidig ekologisk integritet utan sociala inslag så saknas den grundläggande balans som krävs. Sociala korridorer måste erbjuda utrymmen för människor att stanna, mötas och känna sig hemma utan att känna konsumtionskrav, stress över att passera igenom eller reduceras till passiva åskådare.

Vilka vägledande principer har en social korridor?

Under våra frågeställningar och diskussioner har vi identifierat ett antal vägledande principer som vi menar representerar vad en social korridor är och bör vara. Dessa värden kan fungera som riktlinjer i både planering, genomförande och förvaltning. De bidrar till att säkerställa att korridoren förblir öppen, inkluderande och relevant över tid. Som en kompass när frågorna används i praktiken.

ÖPPEN OCH INKLUDERANDE TILLGÅNG

En social korridor ska vara tillgänglig för alla, oavsett ålder, bakgrund, funktionsförmåga eller ekonomiska resurser. Tillgänglighet handlar både om den fysiska utformningen (breda gångytor, sittplatser i olika höjder och god orienterbarhet) och om de sociala koderna som signalerar att platsen är öppen och välkomnande. Ingen del av korridoren får vara villkorad av konsumtion eller medlemskap. Öppenheten är en grundförutsättning för att korridoren ska kunna fungera som en delad resurs och upplevas som en plats där alla har rätt att vara.

VARDAGSNÄRA MÖTESPLATSER

En social korridor ska ge utrymme för vardagens spontana möten och interaktioner. Det innebär att sociala funktioner måste vara en del av själva huvudflödet, inte hänvisas till marginaler eller sidoytor. När sittplatser, lekytor, små gröna fickor eller andra element placeras där människor redan rör sig, blir de naturliga punkter för samtal, pauser och möten. Utformningen ska därför stödja både det korta stoppet och den längre vistelsen, utan krav på planering eller förberedelse. På så sätt blir korridoren en plats som bär vardagslivet lika mycket som evenemang.

BALANS MELLAN DIMENSIONERNA

En social korridor behöver rymma sociala, ekologiska och ekonomiska kvaliteter som stödjer varandra utan att någon dimension tar över på bekostnad av de andra. Minst ett inslag från varje dimension bör alltid finnas närvarande. Grönska som skapar komfort och skydd, ekonomiska funktioner i liten skala som bidrar med liv och multifunktionalitet, och social infrastruktur som gör platsen tillgänglig och inkluderande. Tyngdpunkten ska alltid vara social men balansen måste vara dynamisk och kunna justeras

över tid, i takt med att stadens behov och förutsättningar förändras. På så sätt förblir korridoren relevant, resursstark och hållbar i ett långsiktigt perspektiv.

Balansen är också avgörande för att undvika ensidiga miljöer. En gata som enbart domineras av kommersiella funktioner riskerar att exkludera, medan ett renodlat grönstråk kan sakna de sociala inslag som gör vardagslivet rikt. Genom att tänka på balansen som en sammanhängande följd snarare än en fast formel kan korridoren möta olika behov utan att förlora sin sociala kärna. Det är i samspelet mellan dimensionerna som korridoren får sin styrka. Man ska inte bara jämna ut skillnaderna, man behöver medvetet förhandla och värdera hur en helhet kan skapas.

ICKE-KOMMERSIELL KÄRNA

En social korridor måste vila på en icke-kommersiell grund där människor kan mötas och vistas utan krav på konsumtion. Den sociala infrastrukturen ska fungera självständigt, även när de kommersiella aktiviteterna är stängda eller frånvarande.

För att skydda korridorens öppenhet bör permanenta kommersiella inslag i korridorens huvudflöde undvikas till förmån för flexibla ytor som alla kan använda. På så sätt säkerställs att korridoren alltid är en gemensam resurs, tillgänglig även för dem som inte har möjlighet eller vilja att konsumera. Det är just denna icke-kommersiella kärna som gör att korridoren kan upplevas som en plats för vardagsliv och gemenskap, snarare än som en förlängning av stadens marknad.

Samtidigt är verksamheter på gatunivå en viktig del av stadens vardagsliv, och de kan bidra till att skapa trygghet, rörelse och närvaro längs korridoren. Sådana funktioner bör därför tillåtas i bottenplan på hus under förutsättning att de inte tar över eller förändrar platsens karaktär. Särskilt intressanta verksamheter för korridorer är sällanköpsvaror och serviceverksamheter som cykelverkstäder, lås- och nyckelservice eller andra småskaliga butiker som kompletterar snarare än konkurrerar med det offentliga rummet. Enstaka restauranger eller kaféer kan också vara viktiga inslag men de bör vara utspridda och integrerade snarare än samlade i kluster. På så sätt bidrar de till liv och variation utan att korridoren riskerar att omvandlas till en kommersiell gata där öppenheten och den icke-kommersiella kärnan trängs undan.

ANPASSNING TILL KONTEXT

En social korridor kan aldrig vara en standardlösning, den måste alltid utgå från platsens unika fysiska, sociala och kulturella förutsättningar. Det innebär att utformningen ska spegla och förstärka den lokala identiteten och vardagen, snarare än att ersätta den med generell infrastruktur. En korridor i en innerstad kan till exempel knyta ihop handel och torg, medan en korridor i en småort kan stärka sambanden mellan centrum, parker och kollektivtrafik.

Planeringen ska bygga på dialog med dem som faktiskt använder platsen så att korridoren växer fram i samspel med lokalsamhällets behov och berättelser. En social korridor ska vara mångfunktionell och flexibel samt anpassningsbar för olika årstider, väderförhållanden och tider på dygnet. Det kan handla om belysning som förändrar platsens karaktär kvällstid, sommarinslag som vattenlek, eller vinteranpassade mötesytor med skydd mot kyla. På så sätt förblir korridoren både förankrad i sin lokala kontext och kapabel att bära stadens sociala liv året runt.

MEDSKAPANDE OCH DELAKTIGHET

En social korridor blir levande först när människor som använder den också kan vara med och påverka dess innehåll och utveckling. Det kräver att delaktigheten inte begränsas till formella samråd, det behövs erbjudas reella möjligheter för användare att bidra på många olika sätt.

Processen är här minst lika viktig som själva resultatet. En korridor som växer fram genom kontinuerlig dialog och gemensamt ägarskap får en starkare social förankring och större chans att bestå över tid. När människor känner igen sina egna idéer, behov och berättelser i utformningen blir platsen både mer relevant och mer omhändertagen.

Det ska därför finnas enkla vägar för människor att bidra. Från små vardagliga initiativ som en odlingslåda, en tillfällig sittplats eller en lekidé, till större projekt som festivaler, marknader eller konstinstallationer. På så sätt blir korridoren inte bara något som planeras för människor, det utvecklas med dem, i en process där staden och invånarna delar ansvar och stolthet.

LÅNGSIKTIGHET

För att en social korridor ska förbli en öppen och inkluderande resurs över tid krävs tydlig ansvarsfördelning för drift, underhåll och trygghet. Det handlar inte bara om att hålla gatan ren eller att lamporna fungerar. Man måste säkerställa att platsen fortsätter att vara användbar och inbjudande för många olika grupper.

En svår utmaning är att ha motståndskraft mot förändringar som riskerar att urholka de sociala värdena. Gentrifiering, hård kommersialisering eller exkluderande processer kan successivt tränga undan de användare som korridoren var tänkt att tjäna. Därför behöver förvaltningen bygga på principer som skyddar tillhörighet och mångfald, och som aktivt motverkar att platsen glider mot privatisering eller exkludering.

Finns det en risk att konceptet blir urvattnat och hur kan vi skydda dess vägledande principer?

Ja, precis som med många andra koncept så finns det en risk att "social korridor" börjar användas som en etikett utan att de bakomliggande värdena faktiskt uppfylls. Detta kan ske när satsningar reduceras till kosmetiska inslag utan att platsen får den sociala infrastruktur, tillgänglighet och balans mellan dimensionerna som är avgörande för att den ska fungera.

För att skydda de vägledande principerna krävs att konceptet definieras tydligt och används konsekvent i både planeringsdokument och praktiskt genomförande. Det handlar om att alltid utvärdera nya inslag utifrån deras bidrag till den sociala

närvaron, tillhörigheten och möjligheten till möten. Att etablera kriterier eller riktlinjer för vad som måste finnas, exempelvis öppna vistelseytor utan konsumtionskrav, kopplingar till omgivande mötesplatser och tillgänglighet för olika grupper, minskar risken för urvattning.

Vi ser också värdet i att knyta konceptet till en process snarare än enbart en fysisk form. Om den sociala korridoren definieras som något som måste utvecklas och vårdas över tid med delaktighet från invånare och balans mellan sociala, ekologiska och ekonomiska kvaliteter blir det svårare att använda konceptet som enbart ett marknadsföringsverktyg.

Hur kan sociala korridorer kombineras med andra planeringsverktyg utan att förlora det som gör den unik?

Sociala korridorer kan fungera som ett komplement till etablerade planeringsverktyg men för att inte tappa sin särart behöver de integreras utifrån sina egna vägledande principer. När de kombineras med exempelvis superblocks kan den sociala korridoren utgöra det sammanhängande stråk som binder ihop de bilfria kvarteren och ger dem ett vardagligt socialt flöde. I en grön korridor kan den sociala korridoren fungera som ett överlappande lager där ekologiska värden förstärks med social infrastruktur utan att naturmiljön förlorar sin funktion. Inom 15-minutersstaden kan sociala korridorer utgöra korridoren för säkra promenad- och cykelförbindelser mellan vardagsfunktioner med fokus på mänskliga möten snarare än enbart tillgänglighet och mobilitet.

Det som gör sociala korridorer unikt är att de utgår från det sociala livet som primär dimension och låter ekologiska och ekonomiska värden utgöra stödjande roller. När de kombineras med andra koncept bör man ställa sig frågan: Hur bibehåller vi en social kärna i denna kombination? Det kan handla om att säkerställa att icke-kommersiella vistelseytor integreras i ekonomiska korridorer, att flödena bjuder in till möten snarare än enbart transport i transportkorridorer, och att tillgängligheten och funktionerna utformas så att de kan användas av många olika grupper på jämlika villkor. På så sätt kan sociala korridorer fungera som en sammanlänkande social väv mellan och inom andra planeringsmodeller utan att förlora sitt eget syfte.

Vilka kunskapsluckor ser vi för framtida forskning och tillämpning? Och hur kan konceptet utvecklas vidare?

Eftersom sociala korridorer är ett nytt planeringskoncept saknas det både empirisk forskning och metodstöd som kan vägleda dess praktiska tillämpning. Vi ser flera kunskapsluckor som behöver adresseras för att konceptet ska kunna förfinas och få bredare genomslag.

En första lucka handlar om mätbarhet. Det saknas etablerade indikatorer för att bedöma hur väl en social korridor faktiskt uppfyller sitt syfte över tid. Framtida forskning kan utveckla kvalitativa och kvantitativa mått som fångar både sociala, ekologiska och ekonomiska dimensioner av en korridor utan att reducera dem till ensidiga siffror.

En andra lucka rör långtidseffekter. Eftersom sociala korridorer är ett nytt koncept som vi själva introducerat finns det i dagsläget inga etablerade exempel med lång historik att studera. Just därför blir det viktigt att planera för systematisk uppföljning redan från början. Genom att följa hur sociala korridorer används och förändras över tid kan vi förstå hur sociala mönster, befolkningsförändringar och ekonomiska skiften påverkar deras funktion och relevans. Långsiktiga planer och kontinuerlig dokumentation är avgörande för att utveckla och förfina konceptet.

En tredje lucka handlar om överförbarhet. Vi behöver mer kunskap om hur konceptet fungerar i olika typer av miljöer. Från täta innerstäder till småorter och rurala sammanhang och vilka anpassningar som krävs för att bevara dess vägledande principer i dessa skilda kontexter.

Utvecklingen av konceptet kan också stärkas genom ömsesidigt lärande med andra planeringsramverk. Vi har själva inspirerats av idéer från gröna korridorer, superblocks och 15-minutersstaden, men ser också hur dessa modeller skulle kunna dra nytta av sociala korridorers fokus på öppna, icke-kommersiella mötesplatser. På så sätt kan kunskapsutbytet bidra till att forma mer sociala och långsiktigt hållbara städer där olika perspektiv samverkar för att skapa platser med både funktion och mening.

Vi ser också att verktyg som färghjulet har potential att utvecklas bortom den enskilda platsanalysen. Genom att använda färghjulet för att jämföra flera platser inom samma stad eller mellan olika städer kan man identifiera återkommande mönster, brister och styrkor i hur sociala, ekologiska och ekonomiska kvaliteter samspelar. En sådan jämförande dimension skulle inte bara ge ett visuellt underlag för strategiska beslut utan också göra det möjligt att följa förändringar över tid och utvärdera effekterna av specifika insatser.

Slutligen ser vi ett behov av att fördjupa det tvärsektoriella samarbetet. Sociala korridorer uppstår och utvecklas bäst när stadsplanerare, sociologer, ekologer, konstnärer, lokala näringsidkare och civilsamhällets aktörer arbetar mot gemensamma mål. För att detta samspel ska fungera krävs forum och strukturer som möjliggör kontinuerlig dialog, delat ansvar och gemensamt ägarskap. Här kan forskningen spela en central roll genom att utveckla och pröva samarbetsmodeller och förvaltningsformer som stärker både den fysiska infrastrukturen och de sociala relationer som gör platserna levande över tid.

C.10 AVSLUTANDE REFLEKTION

Denna bilaga har samlat frågor, resonemang och exempel som kan vägleda utvecklingen av sociala korridorer. Vår ambition har inte varit att ge slutgiltiga svar, utan att skapa ett ramverk som hjälper planerare, beslutsfattare och medborgare att analysera, diskutera och forma dessa platser utifrån sina egna kontexter.

Frågorna är tänkta att vara öppna och återanvändbara. De kan ställas om och om igen i olika skeden av planering, genomförande och förvaltning. På så sätt kan bilagan fungera som ett verktyg för att hålla konceptets vägledande principer levande även när idéerna prövas i skilda miljöer och möter nya utmaningar.

Vi ser sociala korridorer som mer än ett fysiskt gestaltningskoncept. De är en metod för att förstå och stärka samspelet mellan människor och plats. En möjlighet att bygga mer inkluderande, levande och hållbara städer.

BILAGA D: INSPIRATIONSBANK MED EXEMPEL PÅ INSLAG I EN SOCIAL KORRIDOR

Social infrastruktur tar sig uttryck i både större institutionella byggnader och i det lilla, vardagsnära stadsrummet. För att fånga den bredd och variation som ryms i den senare kategorin, det vi kan kalla för vardagsnära social infrastruktur, presenterar vi här ett urval av konkreta exempel. Det handlar om objekt, strukturer och funktioner som i sin gestaltning, tillgänglighet och placering kan bidra till närvaro, samspel och sociala relationer i stadens offentliga miljöer.

Exemplen är inte avsedda som en uttömmande katalog eller gestaltningsmanual, utan som ett idéunderlag som synliggör den rumsliga potentialen i till synes enkla och ibland förbisedda inslag. Tillsammans visar de på en mångfald av möjligheter för hur olika typer av social infrastruktur kan bidra till en mer inkluderande och levande stad. Vi hoppas att listan kan fungera som både inspiration och diskussionsunderlag för planerare, arkitekter, forskare och andra aktörer som arbetar med att stärka det sociala i staden. Vi hade gärna gjort listan mer omfattande, men inom ramen för arbetet har vi behövt avgränsa urvalet och ser det här som ett smakprov som gärna får väcka fler idéer än de som ryms på sidorna.

D.1 SITTPLATSER OCH UMGÄNGE

BÄNKAR OCH SITTGRUPPER

Sittplatser erbjuder en bekväm och socialt inbjudande miljö för korta pauser eller längre stunder. De bidrar till att människor stannar upp och får en chans att mötas spontant i stadsrummet. Bekväma soffgrupper och loungeytor skapar en salongskänsla utomhus. Det gör att människor gärna stannar längre och umgås i mindre grupper, vilket förstärker den sociala dynamiken.

Enkla parkbänkar: Fungerar som grundläggande vistelseytor som alla kan använda, men deras utformning med rygg- och armstöd gör dem särskilt viktiga för äldre och personer med funktionsnedsättning som behöver extra stöd när de sätter sig eller reser sig. Genom att placera dem strategiskt längs sociala stråk, i närheten av lekplatser, promenadstigar eller små torg, skapas naturliga vilopunkter där människor kan slå sig ner för en kort paus eller delta i det sociala livet. Variationen mellan soliga placeringar och skuggiga platser intill träd eller planteringar gör att bänkarna anpassas efter årstider och individuella preferenser, vilket ökar deras användbarhet under hela dagen.

Runda bänkar (cirklar eller halvmånar): Skapar situationer där människor kan slå sig ner bredvid varandra utan att det känns påträngande eller för intimt. Samtidigt uppstår en naturlig känsla av gemenskap, där ögonkontakt och småprat underlättas på ett avslappnat sätt. Denna utformning är särskilt effektiv vid öppna mötesytor, lekplatser eller vid sociala funktioner som picknickgrupper, där bänkarna inbjuder till både planerade och spontana samtal mellan människor som kanske inte känner varandra sedan innan.

Modulära bänksystem: Flexibla bänkar eller Europapallar kan enkelt kopplas samman i långa rader, cirklar eller mindre sittöar beroende på platsens behov. Detta ger möjlighet att förändra och anpassa möbleringen vid olika tillfällen, från vardagliga möten till större evenemang. Det skapar en dynamisk miljö där invånarna själva kan vara med och forma platsens användning.

Integrerade sittplatser: Integrerade sittplatser i exempelvis murar, planteringar eller fontäner skapar naturliga pauser längs promenadstråk där människor kan slå sig ner utan att det känns som en avsedd sittplats. Genom att kombinera funktion och grönska blir dessa kanter levande inslag som inbjuder till både vila och socialt småprat i förbifarten samtidigt som de bidrar till att rama in platsens rumslighet och skapa en mjukare övergång mellan hårdgjorda ytor och vegetationen.

Loungemöbler: Permanent (under sommaren) placerade loungemöbler i naturliga eller återbrukat material skapar en inbjudande och avslappnad vardagsrumskänsla utomhus där människor kan slå sig ner i mindre grupper. Placeras gärna under pergolor, parasoller eller träd som ger skugga och skydd vilket gör platsen trivsam även under varmare dagar och lockar till längre vistelser.

Bänkar med inbyggda solceller: Fungerar som både sittplats och energikälla genom att möjliggöra laddning av mobiltelefoner och andra enheter direkt på plats. De integrerade lamporna gör att bänkarna lyser upp i mörker vilket stärker trygghetskänslan och signalerar platsens tillgänglighet även efter solnedgång, samtidigt som de bidrar till korridorens hållbarhetsprofil.

Skulptur- och konstbänkar: Dessa sittmöbler förenar funktion med estetiskt uttryck och lockar till både vila och nyfiken utforskning. Med lekfulla former, oväntade materialval eller lokal konstnärlig gestaltning blir de sociala isbrytare som uppmuntrar till spontana möten, fotografering och samtal, samtidigt som de förstärker platsens identitet och karaktär.

Sittgradänger: Upphöjda sittplatser i form av breda trappsteg där varje nivå fungerar som en bekväm bänk. Genom att bygga 3–4 sittbara trappsteg skapas en yteffektiv mötesplats, perfekt där utrymmet är begränsat men behovet av sociala ytor är stort. Sittgradänger erbjuder en naturlig överblick över platsen och fungerar som en flexibel samlingspunkt för både små samtalsgrupper och större folksamlingar. De kan användas som spontana lunchplatser, viloytor eller som läktare vid föreställningar och evenemang. Sittgradängen blir ett socialt nav i korridoren, där rörelse och vila smälter samman i en tydlig, inbjudande form.

Bryggor över grönska: Bryggor eller träplattformar som sträcker sig ut över grönytor fungerar som subtila indikationer på att gräsytan inte ska beträdas, samtidigt som de erbjuder en unik vistelseupplevelse för användarna. Likt en brygga vid vattnet skapar dessa strukturer en känsla av att "sväva" över det gröna, där man kan slå sig ner och blicka ut över vegetation, blomsterängar eller urbana biotoper. Det ger plats för vila, reflektion och stillhet, samtidigt som grönytan skyddas från slitage. Bryggan fungerar som

en mjuk övergång mellan den hårdgjorda gångytan och det levande landskapet och ger människor möjlighet att uppleva stadens naturvärden utan att inkräkta på dem.

BORD

Bord utgör grundpelare i sociala sammanhang genom att erbjuda naturliga mötespunkter. De stödjer både planerade aktiviteter och spontana sammankomster vilket gör platsen attraktiv för en bredare målgrupp. Från barnfamiljer som vill äta glass i skuggan till studenter som söker en plats att plugga utomhus, eller äldre som vill spela en omgång schack. Rätt utformade och strategiskt placerade bidrar de till att platsen upplevs som levande och tillgänglig hela dagen.

Fasta picknickbord: Robusta picknickbord med eller utan ryggstöd i trä eller återvunnet material, gärna utrustade med fasta tak för skydd mot sol och regn. Genom att placera dem i klungor kan man skapa små sociala öar som passar för större sällskap som vill äta tillsammans eller möten mellan främlingar. Borden bör ha tillgänglighetsanpassade platser så att även rullstolsburna enkelt kan slå sig ner.

Flyttbara bordsmoduler: Mindre, lättflyttade bord och stolar som kan ställas ut vid behov och samlas ihop vid workshops, evenemang eller caféverksamhet à la Bryant Park (Kim, 2019). Dessa moduler möjliggör en flexibel möblering av platsen, där invånarna själva kan arrangera borden efter sitt sällskap eller aktivitet. Under lugnare tider kan de stå enskilt medan de vid marknader eller stadsfester kan arrangeras i större kluster.

Integrerade ståbord: Stabila ståbord i midje–brösthöjd kan utformas som en naturlig del av platsens fasta strukturer, till exempel en smal bänkskiva på baksidan av en sittgradäng, längs murar eller inbyggda i planteringskanter. Dessa ytor ger möjlighet till korta pauser där människor kan ta en kaffe, arbeta en stund, sortera om handväskan, ställa mobilen på för att få en bra vinkel när man filmar en TikTok-video, eller samtala utan att behöva sätta sig ner. Genom att integrera ståborden i befintliga element skapas robusta och yteffektiva pausytor som fungerar särskilt väl i stråk med hög rörelseintensitet men där det ändå finns behov av att stanna till en stund.

Spelplaner: Bord med inbyggda spelplaner för schack, backgammon, luffarschack eller andra enkla brädspel skapar naturliga mötesplatser för både planerade och spontana spelstunder. Genom att erbjuda färdiga spelplatser sänks tröskeln för interaktion mellan främlingar och ger en lågmäld aktivitet som främjar småprat och gemensamma upplevelser. Dessa bord kan också kompletteras med en liten spelutlåningsstation i närheten där man kan hämta pjäser eller tillbehör. Med tiden kan sådana platser utvecklas till levande sociala noder där invigda i intresset återkommer och organiserar små tävlingar eller bildar lokala spelgrupper och föreningar kring en gemensam mötesplats i det offentliga rummet.

Tematiska bord: Tillfälliga temabord kan ge korridoren ett ständigt skiftande innehåll och locka människor med olika intressen att stanna till och delta. Låga pysselbord för barn som är fyllda med färgpennor, papper och naturmaterial kan bli en magnet för kreativa stunder mitt i vardagen. Robustare arbetsbord i trä kan anpassas för enklare hantverksaktiviteter där förbipasserande får prova på snickeri, textilslöjd eller keramik. Stora gemensamma matbord, gärna under ett tak av grönskande pergolor, kan användas för långbordsmiddagar vid kvartersfester eller pop-up-evenemang som odlings- och matmarknader. Bord med integrerade örtträdgårdar skapar dessutom en direkt koppling mellan stadens grönska och det sociala umgänget. Här kan människor samlas för att plantera kryddor, skörda färska örter till sin lunch eller bara njuta av doften av mynta och lavendel medan de samtalar. Dessa levande mat- och odlingsbord gör måltiden till en gemensam upplevelse där odling, tillagning och ätande smälter samman i en social helhet.

D.2 REKREATIONS- OCH AKTIVITETSYTOR

LEK OCH BARNAKTIVITET

Barns rörelse, fantasi och samspel behöver ytor som är trygga, varierande och utmanande. I en social korridor fungerar lek som en katalysator för vardagsliv där barnens närvaro drar med sig föräldrar, samtal och pauser i rörelsemönstret. Nedan följer exempel på olika typer av lekmiljöer som främjar både individens utveckling och det kollektiva stadslivet.

Lekplatser med inkluderande design: Inkluderande lekplatser är utformade för att barn med olika förmågor och behov ska kunna leka tillsammans på lika villkor. Det kan handla om tillgängliga gångytor, rullstolsvänliga lekställningar, taktila ytor, ljudlekar eller gungor med extra stöd. Men det handlar också om att skapa ett leklandskap där olika typer av lek (stillsam, fysisk, fantasifull) får utrymme sida vid sida. När lekytan är trygg, synlig, och socialt inbjudande kan den bli ett vardagsrum för hela närområdet.

Traditionella och tematiska lekplatser: Klassiska gungor, klätterställningar och rutschkanor utgör fortfarande kärnan i många lekplatser. Men tematiska lekmiljöer inspirerade av exempelvis natur, historia, teknik eller lokala berättelser öppnar för rolllek, utforskande och kreativitet. Ett skepp, en vulkan eller ett ”rörigt laboratorium” blir snabbt en levande scen där barnens fantasi får styra leken. Dessa miljöer förstärker platsens identitet och erbjuder variation i stadsrummets uttryck.

Natur- och äventyrslek: Till skillnad från traditionella lekplatser bygger naturlek på element från naturen som stockar, stenar, vatten, sand, växter och ojämn terräng. Istället för förutbestämda lekmoduler får barnen själva klättra i träd, balansera på stammar eller

hoppa mellan stubbar. Dessa miljöer tränar inte bara motorik och balans utan erbjuder också rika sinnesupplevelser som gynnar barnets helhetsutveckling. Naturlek bjuder in till fri, oförutsägbar lek där det inte finns ett rätt eller fel sätt att använda platsen, något som stimulerar både fantasi och självständighet.

I en urban kontext, där många barn har begränsad tillgång till natur i vardagen, kan dessa miljöer fungera som ett viktigt komplement. De skapar kontakt med naturmaterial, biologiska processer och årstidernas växlingar. Upplevelser som annars riskerar att gå förlorade i en hårdgjord stadsmiljö. Naturlek kan också väcka nyfikenhet och intresse för naturen, särskilt hos barn som inte är vana vid skog och grönska.

Äventyslek går ett steg längre genom att erbjuda större variation i topografi och utforskandets möjligheter. Här kan barn upptäcka hemliga gångar, gömma sig bakom buskage eller leka i ett trähus. Sådana platser uppmuntrar till självorganiserad lek där barnen själva styr innehållet och dynamiken. När barn får möjlighet att utmana sig själva i en trygg men spännande miljö, stärks känslan av frihet, ägandeskap och tilltro till den egna förmågan. Det är något som också främjar social interaktion och samspel i grupp.

Vattenlek: Vatten drar till sig barn i alla åldrar och fungerar både som sensorisk upplevelse och social samlingspunkt. Plaskdammar, interaktiva fontäner, vattensprut och konstnärliga vatteninstallationer bjuder in till lek, svalka och utforskande. De kan vara igång sommartid och stängas av eller byta skepnad under vinterhalvåret. En välgestaltad vattenlek kan bli ett nav i korridoren där barn rör sig fritt, vuxna pausar och grannar börjar prata.

Ett exempel på detta skulle kunna vara "Bächle" i Freiburg im Breisgau där de små öppna vattenrännor löper genom stadens gator. Dessa lockar både vuxna och barn till lek och fungerar som en uppskattad attraktion för besökare i alla åldrar.

Sensoriska lekmiljöer: Sensorisk lek stimulerar syn, hörsel, känsel, lukt och rörelse. Här kan man använda element som ljudspel, doftande växter, färgglada ytor, speglar, rörelsepaneler och sandbord för att skapa sensoriska miljöer. Det är extra viktigt att dessa miljöer finns för yngre barn och barn med neuropsykiatriska funktionsvariationer som gynnas av ett mer förutsägbart, rytmiskt och upptäcktsbaserat leklandskap. När sensoriska variationer byggs in i stadsrummet uppstår platser som inbjuder in till lugn lek, reflektion och interaktion.

Experimentstationer: Här får barn kombinera lek med upptäckarlust. Experimentstationer kan handla om att prova hur magneter fungerar, leka med vattenströmmar och dammluckor, testa hur olika material (trä, metall, sten) låter när man knackar/bankar på dem eller ett skuggspel där aktiviteten följer solens rörelse och barnen skapar skuggor efter solens bana. Att barn har möjligheten att experimentera fritt på egen hand, eller i grupp, bygger upp deras förståelse kring fysikaliska principer, bygglogik och kreativ problemlösning utan krav på prestation. De fungerar också som naturliga mötesplatser för barn i olika åldrar där det är tillåtet att testa, bygga om, göra fel och pröva igen.

VARDAGSRÖRELSE OCH IDROTT

Möjligheten till rörelse i vardagen är avgörande för både fysisk och social hälsa. I en social korridor kan idrott och vardagsmotion fungera som en aktivitet som inte kräver medlemskap, bokning eller särskild utrustning. När rörelseytor integreras i det offentliga rummet blir de lättillgängliga för alla och kan bidra till ett mer jämlikt stadsliv. När mötesplatser är aktiva fungerar även som rum för gemenskap, kultur och generationsöverskridande interaktion. Nedan följer exempel på olika typer av rörelsemiljöer som stärker vardagsmotionen och öppnar för nya sätt att använda korridoren.

Mikrosportytor: Småskaliga ytor för idrott gör det enkelt att mötas spontant över en bollmatch, en boulerunda eller en pingisduell. En ensam basketkorg, en miniplan eller ett stadigt pingisbord kan på kort tid förvandlas till sociala noder där både barn, ungdomar och vuxna deltar. Denna typ av infrastruktur är lätt att placera in i befintliga miljöer och kräver minimalt underhåll, samtidigt som den erbjuder ett stort socialt värde.

Utegym och rörelsezoner: Träningsredskap i det fria lockar en bred målgrupp, från pensionärer som vill bibehålla rörligheten till unga vuxna som söker styrka och kondition. Rörelsezoner kan även inkludera enkla balansredskap, hoppytor eller hinderbanor som gör träningen lekfull och tillgänglig. När utegym placeras nära bostäder, skolor eller gångstråk ökar sannolikheten att motionen blir en naturlig del av vardagen.

Cykel- och balansbanor: Genom att skapa säkra ytor för att öva cykling, balans och koordination kan barn utveckla sina färdigheter i sin egen takt. För de yngsta kan det handla om en bana för springcykel, medan äldre barn och ungdomar lockas av mer avancerade slingor med svängar, gupp eller lutningar. Dessa banor kan bidra till ökad mobilitet och trygghet i trafiken, samtidigt som de är en plats för gemensam lek.

Skateytor och klätterväggar: Skateboarding, inlines och klättring erbjuder inte bara fysisk aktivitet utan också starka uttryck för ungdomskultur. En välgestaltad skateyta eller en vägg att klättra på skapar inkluderande rum där unga kan samlas, utbyta erfarenheter och bygga sociala nätverk. När dessa platser integreras i en social korridor kan de ge energi och dynamik åt stadsrummet och locka besökare som annars inte skulle uppehålla sig där.

Yogaplattformar och mindfulness-ytor: Alla former av rörelse handlar inte om fart och styrka. I kontrast till de mer intensiva aktiviteterna kan ytor för yoga, stretching eller meditation bidra till stillhet och reflektion. En enkel plattform, en lugn gräsyta eller en skyddad hörna kan fungera som en plats för återhämtning. När lugna aktiviteter ges lika stor legitimitet som de mer energiska skapas en helhet där rörelse förstås i bred bemärkelse, både som fysisk aktivitet och som inre balans.