



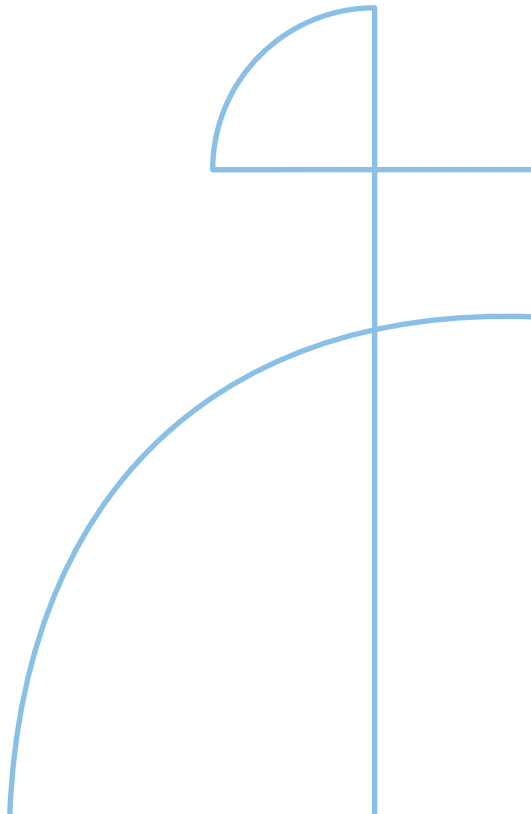
Licentiatuppsats i planering och beslutsanalys

Vardagslivsrummet och meningsskapandet

Vardagsresande och social hållbarhet i den regionala
planeringen i Barkarbystaden

ANNA STROHMAYER

KTH ROYAL INSTITUTE OF TECHNOLOGY



Vardagslivsrummet och meningsskapandet

Vardagsresande och social hållbarhet i den regionala
planeringen i Barkarbystaden

ANNA STROHMAYER

Akademisk avhandling som med tillstånd av KTH framlägges till offentlig granskning för avläggande av filosofie licentiatexamen tisdagen den 19 november 2024 kl 10 i D31, Lindstedtsvägen 9, Stockholm.

Licentiatavhandling i planering och beslutsanalys
KTH
Stockholm, 2024

© Anna Strohmayer

TRITA-ABE-DLT- 2426
ISBN 978-91-8106-097-3

Tryck: Universitetservice US-AB, Stockholm 2024

Till Henrik, Margit och Sonja

I. Sammanfattning

Förorternas andel av den totala stadsbebyggelsen blir allt större, och allt fler människor bor urbant men utanför den traditionella innerstaden. För många innebär därför dagens storstadsliv dagliga förflyttningar över kommungränser, för att komma till arbete, vänner, familj och fritidsintressen. Vardagslivet levs i ett nätverk av sammanbundna noder – i ett *vardagslivsrum*. Denna studie undersöker hur människors vardagsliv påverkas av detta dagliga resande. Den övergripande målsättningen med studien är att bidra till ökad konkretisering av social hållbarhet i den regionala planeringen genom att fördjupa kunskapen om denna påverkan, utifrån vardagsresandets hinder och möjligheter. Genom en kvalitativ metod bestående av intervjuer med boende i Barkarbystaden, del av en så kallad regional stadskärna och ett av Sveriges största pågående utvecklingsområden, undersöks i studien erfarenheter och reflektioner kring vardagsresandet. Dessa analyseras utifrån ett teoretiskt ramverk baserat på den franska filosofen och sociologen Henri Lefébvres rumsliga triadteori, som innehåller ett kritiskt synsätt på vardagslivet i den moderna staden, med fokus riktat mot de aktörer och ageranden som skapar stadsrummet. Vi människor uppehåller eller förflyttar oss inte som enskilda atomer i en förbestämd tidsrymd, utan vi påverkar och påverkas av varandra och av rummet genom vår vardagspraktik, våra tankar och känslor. Den rumsliga triaden som tolkningsram används i studien på ett liknande sätt som David Harvey gör, det vill säga uppdelad i tre dimensioner för att konceptualisera tidrummet. En viktig utgångspunkt i studien är att se människors egna reflektioner kring sitt vardagsliv som en möjlighet till förändring avseende hur den regionala planeringen kan bidra till ett socialt hållbart vardagsliv. Människors vardag och vardagsresande är den aspekt av social hållbarhet som denna studie fokuserar på. I studien undersöks *meningsskapandet* kopplat till vardagslivets rumslighet, för att ta fram kunskap om människors upplevelse av meningen med det de gör och når i sina dagliga förflyttningar.

Vardagslivet påverkas utifrån hur tillgängligheten till vardagens målpunkter, såsom sociala relationer och andra betydande meningsskapande aktiviteter i vardagen, ser ut. Resultatet visar att i konkretiseringen av social hållbarhet i ett regionalt sammanhang behövs en förståelse för platsens specifika vardagslivsrum; det vill säga hur denna plats binds ihop med sin omvärld materiellt och socialt, vilka tillgängligheter som är viktiga och varför. I detta ingår betydelsen av minnen och drömmar relaterade till vardagslivet. En betydande meningsbärande aspekt i vardagslivet är det sociala livet. Studien ger underlag för att förstå hur de sociala relationerna tar plats i vardagslivsrummet. Resultatet visar att boende upplever att det saknas utrymme i vardagen för fritid och vänner, det vill säga de sfärer utanför arbetet som inte är inom den reproduktiva domänen (omsorg och familjeplikter med mera), och att en meningsfull fritid för flera är beroende av tillgång till bil. I studiens slutsatser betonas vikten av ökad kännedom om *det levda rummet* – det vill säga känslor kopplade till en plats eller person – i planeringen av staden. Denna både breddade och fördjupade kvalitativa kunskap handlar om *varför* en målpunkt behöver nås, och inte endast *hur* den ska nås, som ofta är fallet i traditionell (kvantitativ) trafikplanering med sitt fokus på sträckor och transportmedel. Det är tillgängligheten till meningsskapande och inte mobiliteten i sig som blir centralt. Detta lyfter behovet av ett mer integrerat sätt att se på stadsbyggande där såväl bebyggelse, socialt liv som transporter och resande får plats. Avseende förslag till framtida forskning väcker studien flertalet frågor kring hur de olika delarna av vardagslivet tar plats och tid, samt hur de kan balanseras.

Nyckelord: vardagsliv, regional stadskärna, kollektivtrafik, fritidsresor, Lefébvres rumstriad, sociala relationer, känslor, meningsskapande

II. Abstract

The suburbs' share of metropolitan space is increasing. More and more people live in suburban settlements outside the traditional inner city. For many, today's city life therefore means daily movements across municipal borders, to get to work, friends, family and leisure activities. Everyday life is lived in a network of interconnected nodes – in an *everyday life space*. This study examines how people's everyday lives are affected by this daily travel. The overall aim of the study is to contribute to increased concretization of social sustainability in regional planning by deepening the knowledge of this impact, based on the obstacles and possibilities of everyday travel. Through a qualitative method consisting of interviews with residents of Barkarbystaden, which is one of Sweden's largest ongoing development areas, the study examines experiences and reflections on everyday travel. These are analyzed based on a theoretical framework that draws on the French philosopher and sociologist Henri Lefèbvre's spatial triad theory, which contains a critical approach to everyday life in the modern city, with a focus on the actors and actions that create the urban space; we as humans are influenced by each other and by space through our everyday practice, our thoughts and feelings. The spatial triad is used in the study in a similar way as David Harvey's development of the theory, dividing the triad into three dimensions to conceptualize the time-space. An important starting point in the study is to see people's own reflections on their everyday life as a possibility for change regarding how regional planning can contribute to a socially sustainable everyday life. People's everyday life and everyday travel is the aspect of social sustainability that this study focuses on. The study examines the *making of meaning* linked to the spatiality of everyday life, in order to gain knowledge about people's experience of the meaning of what they do and access in their daily life. Everyday life is greatly influenced by how good the accessibility is to everyday target points such as social relationships and other significant meaning-making activities. The

study's results show that in the concretization of social sustainability in a regional context, an understanding of the place's specific everyday life space is needed; a knowledge about how a place is connected to its surroundings materially and socially, which accessibilities are important and why. This includes the importance of memories and dreams related to everyday life. A significant meaningful aspect of everyday life is social life. The study provides basis for understanding how social relationships take place in everyday life. The results show that residents feel that there is a lack of space and time in everyday life for leisure and friends, i.e. the spheres outside of work that are not within the reproductive domain (care and family duties, etc.), and that a meaningful leisure time for many is dependent on access to a car. The study's conclusions emphasize the importance of increased awareness of *the lived space* – that is, feelings connected to places and persons – in the planning of the city. This both broadened and deepened qualitative knowledge is about *why* a destination needs to be reached, and not only *how*, as in most traditional (quantitative) traffic planning regarding routes and means of transport. The accessibility to the making of meaning becomes central in this approach, and not the mobility in itself. This highlights the need for a more integrated way of looking at urban development, where housing, social life as well as transport and travel are taken care of. In terms of proposals for future research, the study raises several questions about how the various parts of everyday life is given space and time in the city life, as well as how they can be balanced.

Keywords: everyday life, regional city core, public transport, leisure trips, Lefèbvre's spatial triad, social relations, feelings, making of meaning

III. Förord

Att som praktiker efter flera år i yrkeslivet komma tillbaka till universitetsvärlden och bedriva forskarstudier har, även om det stundtals känts utmanande, varit en riktig ynnest som jag känner stor tacksamhet inför. Det är en lyx att få stanna upp och fördjupa sig i ett ämne – livet i staden – på detta sätt. Under resan med doktorandstudier – som gått både upp och ner och kantats av bland annat pandemi och ett utökande av familjen – har en mängd människor varit till hjälp och stöd. Denna studie skulle inte ha kunnat genomföras utan dem.

Jag vill börja med att tacka min huvudhandledare Jonathan Metzger för det du betytt för mitt arbete; alla noga läsningar av utkast, din knivskarpa förmåga att fånga och förstå essenserna av vad jag försökt uttrycka, din tydlighet och tillgänglighet i arbetet, det sistnämnda inte minst i den intensiva slutfasen. Jag är väldigt tacksam att du blev min huvudhandledare i andra delen av forskartiden. Att få ta del av din kunskap samt ditt både kritiska och uppmuntrande sätt att ge återkoppling på arbetet har betytt mycket.

Jag har haft flera handledare under studiernas gång, vilket har varit berikande. Maria Håkansson, du har varit med som bihandledare sedan jag satt mammaledig och med cirka två dygns tidsfrist skulle skicka in forskaransökan, och du har varit en klippa under hela processen. Din generositet och hjälp, inte minst med långköraren ”etikansökan”, har betytt mycket. Tack för hjälp med texter och läsningar och för all tid du har tagit dig i handledningen. Marcus Adolphson, du kom in i ett lite senare skede av arbetet och jag är så tacksam för den motivation och pepp du bidrog med. Jag vill också tacka för de lärorika möten vi haft, samt det viktiga pratet korridorssgrannar emellan om saker också utanför forskningen. Karolina Isaksson – jag vill rikta ett stort tack till dig som min första huvudhandledare för att du tog dig an mig och trodde på mig. Jag är även mycket tacksam för din guidning i planering- och mobilitetsfältet i inledningen av mina

forskarstudier. Carl-Johan Engström – tack för stor inspiration från processledarkursens uppsatsskrivande till att ta steget och forska, och stöd kring framförallt ämnesområdet regional planering. Det har varit en förmån att få handledas av er och att få ta del av den samlade kompetens och klokskap ni utgör.

Ett varmt tack vill jag skicka till er intervjupersoner som så generöst delat med er av er vardag med reflektioner kring allt som där ingår av känslor och praktik. Det var väldigt givande – och roligt! – att möta er och att skriva om och analysera det ni berättade. Jag önskar att alla planerare fick möta människor på det sättet.

Stort tack till K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik och till Region Stockholm för bidrag till finansieringen av mina forskarstudier och denna studie.

Jag vill även tacka K2 och Helena Svensson och John Hultén för att ni erbjudit ett sammanhang för oss doktorander inom skilda områden som forskar om kollektivtrafik på olika sätt; många tack för retreat, konferenser, mingel och samtal.

Jag skulle vilja rikta ett stort tack till de opponenter och deltagare som har givit mig konstruktiva kommentarer på seminarier under arbetets gång. Moa Tunström tack för dina värdefulla inspel på mitt startseminarium – kanske var det du som sådde fröet kring fokus på meningsskapandet. Martin Emanuel, stort tack för dina hjälpsamma kommentarer på mittseminariet – du fick mig bland annat att få upp ögonen ytterligare för vikten av kroppslighet i Lefébvres teori. Malin Henriksson – jag är mycket tacksam för din noggranna läsning av mitt manus inför slutseminariet med synpunkter som bidrog till flera förbättringar av texten. Vårt möte och diskussionen på seminariet blev för mig också en betydande motivation i slutfasen av arbetet – stort tack för det!

Järfälla kommun har på flera sätt bidragit i arbetet med studien. Jag vill framförallt rikta ett stort tack till Paula Nyblom för all hjälp med annonseringen i samband med rekrytering av intervjupersoner. Avhandlingsarbete är ganska ensamt större delen av tiden; ett tag kändes du som min närmsta medarbetare fast vi inte ens sågs IRL, och jag vill tacka inte bara för din hjälp med texter och kontaktvägar utan också för att du var så peppande och engagerad i min undersökning. Många tack också till Lena Petersson Ljunggren på biblioteket i Bas Barkarby för det generösa utlånanandet av bibliotekets studierum att göra intervjuerna i.

Jag vill också tacka avdelningen Urbana och regionala studier och alla kollegor där för dessa speciella år. Ett stort tack till Betty, Therese, Susan och Sofia för all hjälp och guidning gällande det administrativa. Tack till mina meddoktorander för samtal, hjälp, skratt med mera: Asli, Kelsey, Mikael, Harriet, Elise, Marikken, Karin, Jacob, Naomi, Yaël, Anna-Paula, Rebecca med flera – vill också passa på att önska er lycka till och på återseende! Ett speciellt tack för fina samtal till min rumskompis Malin.

Tack till humanistiska fakultetens forskarskola vid Stockholms universitet för de givande kurserna inom temat ”The Spatial Turn in the Humanities”. Kurserna innebär också ett trevligt socialt sammanhang, och ett kärt återseende av kulturgeografiska institutionens lokaler där jag för länge sedan gjorde min grundutbildning och tankarna på forskning startade tack vare många inspirerande lärare.

Betydelsefulla i detta arbete har också min ordinarie arbetsplats trafikförvaltningen på Region Stockholm varit. Jag vill speciellt tacka Nina Waara och Michael Erman för stödet i inledning respektive slutfas av arbetet. Varmt tack till nuvarande och tidigare arbetskamrater på avdelningen för strategisk utveckling – ni är fantastiska. Speciellt tack till Isak för ditt deltagande på mitt slutseminarium och till Camilla för ditt välbehövliga stöd i den omvälvande perioden inför nämnda seminarium.

Tack Valeria för att jag har fått använda ditt fantastiska konstverk på bokomslaget.

I detta arbete har vänner och familj utanför forskningens och arbetets sfärer varit viktiga på olika sätt. Tack Susanna för att du alltid tror på mig. Tack Marie för läsning och bra inspel avseende empirikapitlen. Tack Mathilde för samtal om hur man kan översätta Houellebecq. Tack till mina fina svärföräldrar för att ni alltid finns där och hjälpt till ovärderligt mycket med att ta hand om våra barn. Ett speciellt tack till dig Kristina för att du så generöst lät dig testintervjuas av mig. Tack Stefan och Linda för att vi och våra barn alltid är välkomna till er.

Särskilt vill jag tacka er mamma och pappa för alla gåvor ni givit mig. Ni har lärt mig vad som är viktigt i livet. Tack till mina bröder Henrik och Magnus för att ni är underbara och för att ni är de bästa morbröderna som finns. Tack för all hjälp i vardagen, utan er alla hade denna avhandling inte blivit klar.

Till Margit och Sonja – ni lyser upp hela livet. Är så tacksam att få vara er mamma. Och min älskade Henrik: Tack för att du väckte denna dröm på nytt, tack för ditt stöd i upp- och nedgångar, för ditt genuina intresse och för din hjälp med allt från datagrejer och masserande av ömma skrivmuskler till (ganska) tålmodigt lyssnande på mina återkommande monologer på temat ”vadsomhelst och Lefèbvre”. Dina omsorger fick mig att praktiskt kunna genomföra arbetet. Snart ska jag jobba mindre.

Järfälla, oktober 2024

IV. Ordlista

I ordlistan förklaras generella transportplanerings- och rumsbegrepp utifrån vad som avses med begreppen i denna avhandling.

Fysiskt rum – avser det materiella rummet, såsom byggnader, murar, vägar

Förflyttning – syftar på alla möjliga förflyttningar och resor som människor gör, det vill säga även till fots

Förort – urbana områden utanför innerstaden (i regel inom länsgränsen) som funktionellt med hjälp av transportsystemet kopplar till regionens centrala delar

Innerstad – syftar på (Stockholms) stenstad innanför tullarna, samt nyligen tillkommande till stenstaden angränsande stadskvarter såsom Hagastaden

Knutpunkt – en plats i ett nätverk av reseförbindelser, en plats där den resande stannar mellan två ressträckor till exempel för att byta transportslag, synonymt med nod

Mobilitet – möjligheten till förflyttning mellan platser

Målpunkt – den plats som är målet för en resa eller flera delresor

Nod – synonymt med knutpunkt

Planering/regional planering – dessa begrepp används synonymt i studien och ska förstås som samlande term för både transport- och bebyggelseplanering samt på alla geografiska nivåer som kan ha beröringspunkter med vardagslivsrummets regionalt betonade stadsliv. (Det är alltså inte den juridiska meningen som åsyftas, utan (regional) planering kopplad till vardagslivsrummet kan även vara sådant som beslutas på kommunal nivå.)

Reserelation – reseförbindelse mellan två platser, används synonymt med res-/transportsträcka

Res-/transportsträcka – synonymt med reserelation

Stadsmorfologi – stadens fysiska konstitution

Stadsrum – den materiella och sociala miljö som storstaden består av

Stad/storstad – båda termerna syftar till att beskriva det större urbana sammanhanget det vill säga både innerstad och förorter med omland, geografiskt hela länet

Systemnivå – system avser det system av noder, reserelationer och tillgängligheter som täcks in i vardagslivsrummet i fråga, avser den funktionella användningen av rummet

Trajektorier – individbana – begrepp från tidsgeografin som beskriver individens med noder sammanbundna transportsträckor

INNEHÅLL

1	Att utforska vardagslivet: Inledning och bakgrund.....	9
1.1	Regional rumslighet, vardagsliv och planering.....	11
1.2	Forskningsansats: Vardagslivets erfarenheter.....	19
1.3	Barkarbystaden och den regionala stadskärnan, en fallstudie	26
1.4	Disposition och läsanvisning	32
2	Teoretiskt ramverk	34
2.1	Introduktion till studiens rumsliga begrepp	35
2.2	Rumstriaden	40
2.3	Det levda rummet och social hållbarhet.....	45
2.4	Vardagslivet som begrepp och perspektiv	52
2.5	Tillgänglighet: Om hinder & möjligheter i relation till vardagslivet	56
2.6	Avslutande och sammanfattande ord om det teoretiska ramverket.....	58
3	Metod.....	60
3.1	Om studiens etnologiska inriktning.....	60
3.2	Empirisk forskningsprocess och bakgrundsstatistik	62
3.3	Genomförande av intervjuerna	63
3.4	Analys av empiriskt material: metod och genomförande	67
3.5	Diskussion kring vald metod	74
3.6	Avgränsningar och definitioner	76
4	Ett vardagsliv med Barkarbystaden som utgångspunkt: Vardagsresepraktiker och vardagslivsrummets utsträckning	79
4.1	Arbete, studier, omsorg.....	80
4.2	Fritiden	84
4.3	Färdmedel: inställningar, vanor och val.....	88
4.4	Analys av vardagslivsrummets utsträckning.....	96
5	Upplevelsen av vardagsresandet: Hinder och möjligheter.....	98
5.1	Barkarbystaden som rum för vardagslivet	98
5.2	Positiva aspekter i upplevelsen av vardagsresandet.....	102
5.3	Negativa aspekter i upplevelsen av vardagsresandet	105
5.4	Vardagsresan som meningsskapare.....	109
5.5	Räckhåll och kapabilitet.....	113
5.6	Analys av upplevelser av tillgänglighet och resande	117
6	Vardagens meningsskapande.....	120
6.1	Arbetets sociala betydelse.....	120
6.2	Fritidens meningsskapande.....	122
6.3	Det viktiga, uppskattade och saknade i livet	125
6.4	Analys av det meningsskapande.....	129
7	Hinder och möjligheter i relation till vardagslivets meningsskapande.	135

7.1	Om att få plats med det som är viktigt i sin vardag.....	135
7.2	Reflektioner kring hur tiden används.....	141
7.3	Hinder och möjligheter för förändringar i vardagslivsrummet.....	142
7.4	Resandets och det fragmenterade stadslandskapets påverkan.....	144
7.5	Analys av hinder och möjligheter i meningsskapandet.....	150
8	Framtiden: reflektioner och känslor.....	155
8.1	Drömmar kring framtida vardagsliv.....	155
8.2	Föreställningar kring framtida vardagsliv.....	161
8.3	Att bo kvar eller flytta från Barkarbystaden.....	166
8.4	Analys av drömmar, tankar och känslor inför framtiden.....	169
9	Diskussion och slutsatser.....	171
9.1	Sammanfattning av resultatet avseende den empiriska undersökningen.....	173
9.2	Den regionala stadskärnan som livsrum.....	175
9.3	Regional planering och social hållbarhet.....	179
9.4	Diskussion av kvalitativ metodik i planeringen.....	187
9.5	Slutsatser.....	189
9.6	Kritisk diskussion av studiens forskningsbidrag.....	192
9.7	Förslag till framtida forskning.....	194
10	Referenser.....	197
	Bilagor.....	207

1 Att utforska vardagslivet: Inledning och bakgrund

Det är omöjligt att skriva en roman, hade Houellebecq sagt till honom kvällen innan, av samma anledning som det är omöjligt att leva: på grund av tyngderna som ackumuleras. Och alla teorier om frihet, från Gide till Sartre, är inget annat än omoralismer som skapats av oansvariga ungar. Som jag, tillade han och sträckte sig efter sin tredje flaska chilenskt vin.

- ur *La carte et le territoire* av Michel Houellebecq (2010)¹

Som strategisk planerare på SL² fick jag 2011 uppdraget att delta i uppstarten av arbetet med länets första regionala trafikförsörjningsprogram³, enligt den då nya kollektivtrafiklagen. Ganska snart fick jag rollen som projektledare och efter att ha arbetat med det i ett antal år skrev jag i samband med en kurs på KTH en uppsats i syfte att utvärdera arbetsprocessen (Pontusson, 2013). Jag fann att en av anledningarna till att programmet inte användes så som vi hade tänkt var hur begrepp som ”attraktivitet” och ”hållbarhet” hade hanterats i planeringsprocessen. Slutsatsen blev att processen inte hade inkluderat kommunerna tillräckligt. De kommunala företrädarna beskrev att de inte kände något ”ägandeskap” för programmet utan inriktningen och problematiseringen upplevdes som förutbestämda av trafikförvaltningen. Det fick till följd att flera kommunala företrädare inte använde eller brydde sig om de mål som fanns i programmet trots att meningen var att de skulle gälla för kollektivtrafikens alla aktörer. Det gjorde mig intresserad av det regionala perspektivet på hållbarhet, inriktningen på det

¹ Min översättning från franskan

² Nuvarande trafikförvaltningen på Region Stockholm, regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län

³ Ett policydokument som alla regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt lag ska ta fram

innerstadsurbana och klyftan mellan innerstad och förort. Som stockholmare uppvuxen och bosatt i förorten var såklart detta fysiska, sociala och mentala avstånd inte något nytt, det har jag alltid förhållit mig till. Men nu insåg jag i min roll som planerare att det finns högst påtagligt även i relationerna mellan regionens planeringsaktörer. Från regionalt håll hade man informellt slagit fast vad som i planering ofta brukar kallas ”helhetssyn” (Tornberg, 2009, s. 72ff); uttalade – men förment självklara – uppfattningar om vad hållbarhet är och hur den ska uppnås. Därför varken problematiserades eller definierades de ”självklara” begreppen på djupet. Detta ledde mig till en önskan att förstå vad social hållbarhet kan vara i ett regionalt perspektiv, men utifrån ett perspektiv som kan ses som tvärtom mot ”helhetssynen” – att utforska de enskilda människornas liv i staden.

I denna studie riktas fokus mot en aspekt av social hållbarhet där intresset ökat på senare tid (se till exempel Joelsson, Henriksson, Fridén Syrjäpalo, & Balkmar, 2021) – vardagslivet och dess organisering. Studieområdet är en förort till Stockholm, Barkarbystaden, ett av Sveriges största pågående utvecklingsområden och del av en så kallad regional stadskärna, det vill säga ett område som i den regionala utvecklingsplanen pekats ut som föremål för extra mycket förtätning och utbyggnad av kommunikationer (se vidare i avsnitt 1.3.1). Den (förmenta) ”helhetssynen” har en självklar plats i den regionala planeringen, medan vardagslivsperspektivet kanske alltför ofta får – ingen plats.

Hur storstadslivets dagliga resande påverkar vardagslivet är mer specifikt ämnet för undersökningen. Vardagslivet levs i ett nätverk av sammanbundna platser – i ett *vardagslivsrum*. Den övergripande målsättningen med studien är att bidra till ökad konkretisering av social hållbarhet i den regionala planeringen genom att fördjupa kunskapen om hur människors vardag påverkas av vardagsresandet, utifrån dess hinder och möjligheter. Genom intervjuer med boende i Barkarbystaden undersöks erfarenheter och reflektioner kring vardagsresandet. Dessa analyseras som grund för förändring av den regionala planeringen med hjälp av ett teoretiskt ramverk som bygger på den franska filosofen och sociologen Henri Lefèbvres rumsliga triadteori (1991). Lefèbvre intar ett kritiskt synsätt på vardagslivet i den moderna staden, med fokus riktat mot de aktörer och ageranden som skapar stadsrummet. Studien analyserar hur vardagslivet påverkas utifrån tillgängligheten till vardagens målpunkter och dessa platser *meningsskapande*. Meningsskapandet handlar om den betydelse vi kopplar till personer, platser och aktiviteter som vi tar oss till i vardagen och knyter därmed an till våra känslor. Det meningsskapande i vardagslivet undersöks för att ta fram kunskap om vad de olika delarna av vardagslivet betyder, vilket bygger på den danska stadsplaneringsprofessorn Malene Freudendal-Pedersens bok *Making mobilities matter* (2022). Med bas i ovan

nämnda teorier gör jag en analys av hinder och möjligheter kopplade till vardagslivsrummet, det urbana rum där de boende praktiserar och upplever vardagen genom sitt dagliga resande. Ett empiriskt bidrag med studien är att den ger underlag för att konkretisera och bättre förstå viktiga aspekter av social hållbarhet i ett regionalt planeringsperspektiv.

1.1 Regional rumslighet, vardagsliv och planering

Dagliga långa förflyttningar definierar vardagen för allt fler människor när förorterna blir en större andel av stadsmiljön (Kiel, 2017) vilket påverkar människors välbefinnande och sociala liv (se till exempel Chatterjee *m.fl.*, 2017; Sandow, 2019; Clark *m.fl.*, 2020). Det handlar inte (alltid) om resan i sig; storstadsvardagen kan även innebära känslor av till exempel sorg och stress över missad fritid och förlorade möjligheter när pendlingen tar upp en stor del av ens tid (Bissell, 2015). Trots detta har människors känsloreaktioner kopplat till stadsliv varit relativt utforskat som område inom urbana studier; man har behövt vända sig till romanprosa och poesi påpekar den brittiske kulturgeografen Nigel Thrift (2004, s. 57).

Den regionala planeringen i Stockholms län har en inriktning mot så kallad flerkärnighet, det vill säga regionala stadskärnor som planeras och färdigställs runtom i länets kranskommuner i samarbete med kommunerna (Regionledningskontoret, 2018). Det mobila vardagslivet byggs därmed in i stadsrummet. Samtidigt saknas mer detaljerad kunskap om hur invånarna lever sina vardagsliv i storstadsregionerna i Norden (Nordregio, 2015). Social hållbarhet är en viktig målsättning i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFSS); den beskrivs som central i planens förhållningssätt till hållbarhet, och flerkärnigheten är den planeringsinriktning som ska leda till ökad hållbarhet (Regionledningskontoret, 2018). Begreppet ”social hållbarhet” är dock diffust (Kjellström, Isaksson, Strohmayer, & Håkansson, 2021; Levin & Gil Solá, 2021). Tydliga och specifika definitioner av vad som menas med social hållbarhet saknas i den regionala planeringen vilket innebär svårigheter att arbeta konkret med social hållbarhet i planeringen (Kjellström *m.fl.*, 2021). Detta sammanfattar varför det är intressant att titta på just resande ur ett vardagslivsperspektiv i en regional stadskärna för att konkretisera regional social hållbarhet och varför det kan ses som en grund för förändring.

Jag argumenterar i studien för att vi bättre behöver förstå vad socialt hållbart innebär för människor – genom en ökad förståelse för hur människor lever och vill leva sitt vardagsliv tillsammans med andra i samhället. Utgångspunkten är att vardagslivets

möjligheter och hinder är en betydande del av den sociala hållbarheten. Det handlar om ökad kunskap om vad som driver människor och vad de ser som viktiga delar i vardagslivet.

1.1.1 Vardagslivsrummet – en spatial förståelse av vardagslivet i storstaden

Att förorternas andel av den totala stadsbebyggelsen, blir allt större, har resulterat i att allt fler människor bor utanför den traditionella innerstaden (Kiel, 2017). En del av denna utveckling syns i fenomenet *urban sprawl*, det vill säga den ”ohämmade tillväxt” av bostäder och handelsområden i städernas utkanter (Friberg, 2008b, s. 70). Men städernas förorter växer också kontrollerat, genom ambitiös regionplanering, som inte minst Stockholm är ett exempel på med sin pågående tunnelbaneutbyggnad och omfattande detaljplaneutbyggnader (Region Stockholm, u.å., 2021).

För många innebär därför dagens storstadsliv dagliga förflyttningar över kommungränser, för att komma till arbete, vänner, familj och fritidsintressen. Vardagsresandet har blivit en central faktor i den storstadsurbana miljön, en av de vanligaste vardagslivspraktikerna. Vardagslivet levs regionalt och den regionala nivån i planering har därigenom blivit viktigare för att förstå vardagslivet i staden (Cars, Engström och Fredriksson, 2017, s 45f).

Behovet av en stärkt regional nivå i planeringen och stadsutvecklingen har diskuterats nationellt (Civilutskottet, 2017; Konstitutionsutskottet, 2019), samt inom projekt som ”Den attraktiva regionen” (Engström, 2016) som har belyst frågor kring behov av ökad regional tillgänglighet. I slutrapporten kring följeforskningen av Sverigeförhandlingen beskrivs den funktionella regionen som ett ”rum för invånarnas vardagsliv” (Cars, Engström och Fredriksson, 2017, s 46). Det finns ett behov av att se de sociala dimensionerna ”i perspektiv av detta vardagsrum i stället för de administrativa gränser som kommunsfärens aktörer representerar” (Cars, Engström och Fredriksson, 2017, s 46).

Det är detta regionala vardagslivsrum och livet där – vardagslivet – som denna studie belyser. Detta begrepp, som jag har utvecklat utifrån Cars, Engströms och Fredrikssons benämning ”rum för invånarnas vardagsliv” som beskrivs ovan, är centralt i studien då det ramar in vad som studeras i fallstudien, nämligen Barkarbystadens vardagslivsrum. Begreppet introduceras här och förklaras vidare i det följande teorikapitlet.

Det är hur man faktiskt lever sitt vardagsliv och förflyttar sig – inte administrativa gränser – som avgör hur ett urbant rum fungerar – dess funktionella omland. Den svenska kulturgeografen Tora Friberg (2008b) beskriver hur hon med hjälp av begrepp från tidsgeografen tydliggjort ett sådant stadsrum för att synliggöra kvinnors

vardagsresande. Ett tidigare sammanhängande stadsrum har ”bytt ut mot flera olika platser” (Friberg, 2008b, s. 62) i den moderna staden och dessa är separerade från varandra på ett sätt som medför att vardagslivet inte levs på en sammanhängande yta längre utan i ett nätverk av sammanbundna noder. Friberg menar att dessa noder och förbindelseänkar sammantaget bildar en ”plats”.

Det sammanhängande rummet har därmed bytts ut mot flera olika platser. Dessa är inte geografiskt sammanfogade så att de bildar en hel yta utan avbildningen får formen av ett antal punkter, det vill säga platser som hänger ihop via förflytningsstråk. Platserna bildar således ett nätverk. Vardagslivet utspelas därmed på ett antal platser som tillsammans bildar en konfiguration med ett specifikt utseende. Varje plats, lika med nod i nätverket, kan vara välkänd, förbindelseänkar eller transportkorridorerna likaså, och därmed sammantaget bilda en ”plats”. Detta kan illustreras med hjälp av det tidsgeografiska notationssättet i form av ”individbanor”. (Friberg, 2008b, s. 62f)

Det är denna slags plats jag kallar vardagslivsrummet. I det ingår både platsen för bostaden i Barkarbystaden och de trajektorier (Ellegård, 2018; C. Scholten, Friberg, & Sandén, 2012) ut från hemmet som de boende är involverade i.

1.1.2 Vardagsresandet

Stockholm har en omfattande och tillgänglig kollektivtrafik, och en väldigt hög kollektivtrafikandel vad gäller arbetspendling jämfört med många andra städer. Kollektivtrafiken står för hälften av de motoriserade resorna i hela länet, vilket ändå är lägre än innan pandemin (Trafikförvaltningen, 2022, s. 15). Över innerstadssnittet är andelen betydligt högre: 70 procent (mellan kl 6-9 är den 79 procent) (Trafikförvaltningen, 2022, s. 41). Utanför innerstaden är alltså bilanvändandet mer omfattande. Kollektivtrafikandelen är hög i rusningstid men vardagslivet pågår som bekant även utanför rusningstiden då tidtabellen ser annorlunda ut.

Majoriteten av vardagsresorna går till andra målpunkter än arbete och studier (Trafikförvaltningen, 2020). Det faktum att de flesta resor inte är arbetsresor innebär att planeringen behöver beakta att även om resandet till arbetet är hållbar (i meningen att arbetspendlarnas rusningstid har en god kollektivtrafik där de olika målpunkterna är tillgängliga med effektiva transportslag och täta tidtabeller), kan majoriteten av de målpunkter människor behöver nå i vardagen vara allt annat än tillgängliga om planeringen sker utifrån arbetspendling, vilket kan påverka hållbarheten både miljömässigt och socialt. Det kan handla om målpunkter med stor betydelse för vardagslivet såsom fritidsaktiviteter och sociala relationer som ligger utanför rusningstidernas tätare tidtabellintervall eller bortom de transportsträckor som finns för

arbetspendling. Dessa resor blir i många fall – när städerna växer utspjutt – drivande för en icke hållbar livsstil med mycket bilberoende (Lundström, 2008).

Arbete, skola/utbildning och tjänsteärende utgör målpunkter för cirka 40 procent av alla resor, enligt regionens resvaneundersökning (Trafikförvaltningen, 2020, s. 25). De andra typerna av resor, som ingick i undersökningen, skedde inom grupperna ”nöje/fritid” (13 procent), ”inköp dagligvaror” (11 procent), ”annat” (10 procent), ”skjutsa” (8 procent), ”släkt/vänner” (6 procent), ”inköp sällanvaror” (7 procent) samt ”hälso-sjukvård” (3 procent) (ibid). Nyligen framtagen statistik från Kollektivtrafikbarometern visar att andelen arbets- och utbildningsrelaterade resor tycks ha sjunkit efter pandemin och nu är på 35 procent (Trafikförvaltningen, 2024).

Region Stockholms genomgång av resestatistik (Region Stockholm, 2021) visar att majoriteten pendlar mellan stadskärnorna (främst till och från den centrala kärnan Stockholm), det vill säga man bor och arbetar inte på samma ställe. Spridningen av bostäder har varit större än spridningen av arbetsplatser vilket i en tidigare undersökning har visat att den relativa tillgängligheten till arbetsplatser (både med kollektivtrafik och bil) har minskat med cirka 2-10 procent mellan 1991 och 2004 (Adolphson, 2021, s 41).

Tillgänglighet till arbetsmarknad är mer beforskad än andra målpunkter och livsfärer i vardagen, exempelvis inom det svenska projektet Mistra SAMS forskning (Mistra SAMS, 2021, 2022). Bilen ses ofta som en frihetsfaktor som möjliggör arbete långt hemifrån oberoende av kollektivtrafiken men denna upplevda frihet kan innebära en ofrihet i form av krav på att man ska kunna transportera sig långt för att lönearbeta och att bil därmed blir ”ett måste” för många (Friberg, 2008b). Planeringen behöver både hantera utspridningen av bebyggelsen och arbeta för bättre tillgänglighet. Zoneringen, det vill säga stadens indelning i samband med funktionalismens genombrott i olika funktionella områden, ledde till ”långa och besvärliga” arbetsresor för både män och kvinnor (Friberg, 2008b, s. 61).

1.1.3 Den regionala planeringens tillväxtfokus

Den regionala planeringen och den globala och nationella samhällsutvecklingen har inneburit en syn på stadsbyggande där ekonomiska faktorer som tillväxt har prioriterats (för genomgång se till exempel Zakhour & Metzger, 2018). Flera forskare har pekat på hur städers planering har blivit inriktad på konkurrens med andra städer och på att locka till sig investeringar som ska skapa tillväxt (se till exempel Harvey, 2011; Holgersson och Thörn, 2014; Loit, 2014; Joelsson och Lindkvist Scholten, 2019). Fokus i planeringsmålen handlar därmed ofta inte främst om att vara en *god* stad utan att bli *bättre än andra* städer. I Stockholm är till exempel målet i den regionala utvecklingsplanen att bli ”den mest attraktiva storstadsregionen i Europa” (Tillväxt- och

regionplaneförvaltningen, 2018, s 34). Det kan dock ifrågasättas om det rimmar med mål om social hållbarhet, då index och listor som till exempel ”The most livable cities index” tenderar till att se till bara vissa gruppers syn på vad som är den attraktiva staden (Holgersson och Thörn, 2014, s 22).

Detta ensidiga fokus på ekonomiska aspekter har kritiserats av forskare för att det drabbar marginaliserade grupper (se till exempel Harvey, 2011; Holgersson och Thörn, 2014; Holgersen, 2017). Ett svenskt exempel är Ståle Holgersens fallstudie i Malmö (2017) som visar att socioekonomiska problem kvarstår och försämras trots intentionen att tillväxten ska komma alla till del. Tidigare forskning visar också att sociala frågor åsidosätts i transportplaneringen och att detta går ut över marginaliserade grupper (för forskningsgenomgång se till exempel Winter, 2021, s 15ff). Det ekonomiska paradigmet med ständig tillväxt fungerar inte heller som förut och tillväxten mattas av (Alfredsson, 2015, s 12).

Inriktningen på tillväxt har också inneburit ett ökat satsande på transportinvesteringar för större arbetsmarknadsregioner i syfte att öka specialiseringen och därmed locka kvalificerad arbetskraft för att på så sätt stärka tillväxten (Joelsson och Lindkvist Scholten, 2019, s 15f). Regionförstoring, det vill säga en planeringsideologi och -praktik som syftar till att utvidga den arbetsmarknad som funktionellt hör till en stad, har sin bakgrund i diskursen om ekonomisk tillväxt (Friberg, 2008b). Som en följd av detta har också pendlingen ökat, särskilt bland högutbildade män. Denna politik har kritiserats av svenska feministiska forskare för att se pendlaren endast som en ”kroppslös och fritt flytande individ utan några familjeplikter eller andra anknytningar” (Joelsson och Lindkvist Scholten, 2019, s 15) – en slags top-down approach som utifrån ett feministiskt perspektiv beskrivs som i linje med den så kallade nyklassiska planeringsmodellen (Joelsson och Lindkvist Scholten, 2019, s 15f). Även situationen för lokalsamhället har villkorats av denna utveckling där invånarna förutsätts vara rörliga och flexibla; större och medelstora städer behöver fungera som knutpunkter i starka regionala nätverk enligt den rådande visionen om ekonomisk tillväxt (Sandén, 2008). I denna tillväxtfokus hamnar andra perspektiv i skymundan eller i bästa fall på andra plats. Det finns behov av att utforska andra utvecklingsinriktningar istället för att låta det nuvarande ekonomiska paradigmet tas för givet i den regionala planeringen (Hagbert m.fl., 2018).

1.1.4 Separering av vardagslivets sfärer

Detta avsnitt innehåller en kort tillbakablick på den rumsliga och sociala utvecklingen av de olika delarna av vardagslivet. För att skapa en förståelse för dagens utspridda storstad utifrån studiens frågeställningar, redogörs för hur vardagslivets traditionellt

könskodade uppdelning kom att påverka planeringens fokus på tillväxt och den (tidigare ensidigt) manliga arbetsfären. Ur detta utvecklades feministisk forskning med anknytning till vardagslivet såsom ojämställda transporter.

Utvecklandet av förorter gick hand i hand med en växande rationalisering av vardagslivet (Domosh & Seager, 2001). Den rumsliga uppdelningen av livet i en produktiv del – arbetet – och en reproduktiv – hemmet och familjelivet – växte fram samtidigt med att staden blev större, och kom att förankras än tydligare i västvärlden i samband med industrialiseringen (Domosh & Seager, 2001). Domosh och Seager (2001, s. 5) menar att denna utveckling med skilda sfärer – en manligt definierad arbetsvärld och en kvinnliga familjevärlden – var viktig för den framväxande kapitalistiska ideologin. Den funktionella uppdelningen av arbete och boende kan beskrivas som ”den rumsliga motsvarigheten till kärnan i den fordristiska samhällsutvecklingen (det vill säga lönearbete och kärnfamilj)” (Ronneberger, 2008, s 141). Med denna typ av separerad bebyggelsestruktur blir det ”i princip omöjligt att leva utan bil” även om kollektivtrafiken är välutbyggd (Lundström, 2008, s 36f). Villan med två-tre bilar i förorten ses felaktigt som orsaken till problemet, istället bör denna villastruktur och dess invånare ses som produkter och beroende av ett större produktions- och konsumtionssystem (Kiel, 2017, s 140). Kiel (2017) argumenterar för att storstadens infrastruktur formar förortens form och även själva livet i den. Det handlar dock inte om ett teknikdeterministiskt synsätt utan detta sker genom sociala och politiska beslutsprocesser. Liknande stadsmorfologier innebär inte att stadslivet behöver se likadant ut på olika platser (Kiel, 2017, s 135).

Från 1970-talet och framåt inspirerade tidsgeografien till forskning om resmönster och tillgänglighet i staden, och utifrån den forskningen växte ganska snart kritiken bland feministiska forskare mot att se resenären som könsneutral (Law, 1999). Ett vardagslivsperspektiv i planeringen istället för ett planeringsperspektiv som grundar sig på en manlig bilåkarnorm har lyfts fram av kvinnliga planerare (Friberg, 2008b). Forskningen kring ojämställda transporter utvecklades på 1980-talet till ett större forskningsområde för feministisk geografi, gällande kritik mot markanvändningsstrukturer och den rumsliga separeringen av produktion och social reproduktion och uppdelningen mellan offentligt och privat (Law, 1999, s 569). Feministiska forskare har lyft att definierandet av arbete och hem som två helt separata sfärer kan ifrågasättas då det främst kan ses så utifrån ett överordnat manligt perspektiv, medan kvinnor som lönearbetar upplever att gränserna mellan arbete och hem suddas ut (Jarvis, Pratt, & Cheng-Chong Wu, 2001, s. 88). Den traditionella uppdelningen mellan produktion och reproduktion har förändrats och blivit otidsenlig i takt med att kapitalismen kommit att färga en allt större del av samhället (Ronneberger, 2008, s 141).

1.1.5 Behovet av att konkretisera social hållbarhet

Förståelse för regional social hållbarhet förutsätter en insikt om rumsliga strukturer. Att styra utvecklingen i en mer hållbar riktning är en utmaning i ett urbant landskap som präglas av avstånd och fragmentisering, både fysiskt och socialt. För att förstå i vilket sammanhang studien har gjorts ger jag i detta avsnitt en problemformulerande bakgrund om den regionala planeringens svårigheter att konkret involvera social hållbarhet, samt ger en förståelse av detta diffusa begrepp.

Vardagsresande och sociala hållbarhetsfaktorer

Det finns en koppling mellan uppdelningen i rummet och makt, makten över sin tid. Långa pendlingsavstånd, till exempel vid arbetspendling, men kanske framförallt stressiga pendlingsresor (till exempel vid byten) påverkar välmåendet och den upplevda stressen. En svensk studie av Erica Sandow (2019) visar att långpendling hos en av parterna i ett parförhållande ökar risken för skilsmässa.

Långa resor till vardags ger generellt lägre egenrapporterat välbefinnande (för genomgång av forskning se till exempel Chatterjee *m.fl.*, 2017, s 9f; Sandow, 2019, s 123ff; Clark *m.fl.*, 2020, s 2802). Människor med kortare restider upplever en ökad tillfredsställelse med både arbete och fritid samt lägre stressnivå och bättre psykisk hälsa (Chatterjee *m.fl.*, 2017, s 9f; Clark *m.fl.*, 2020, s 2802). Men den generella subjektiva livstillfredsställelsen med kortare pendlingstider gäller bara om inte andra faktorer som lön och typ av boende kompromissas bort (Clark *m.fl.*, 2020, s 2802). Clark *m.fl.* (2020) menar att det innebär behov av gemensamma mål för transportplaneringen och markanvändningsplaneringen.

Studier visar också att vardagsresandet påverkar olika grupper av människor olika. Den tydligaste effekten (på egenrapporterad nöjdhet) när pendlingstiden ökar, är att människors upplevda nöjdhet med sin fritid minskar, vilket har sin naturliga förklaring. De undersökta i medelinkomstklassen sticker dock ut genom att vara mer villiga att offra fritid för att pendla längre till arbetet (Clark *m.fl.*, 2020, s 2798). Ju längre pendlingstid, desto lägre tillfredsställelse med arbetet, vilket särskilt gäller för kvinnor (ibid). Scholten, Friberg och Sandén (2012, s 585) hänvisar till en hälsostudie (Hansson, Lindgren, & Jakobsson, 2010) som visar att framförallt gruppen unga kvinnor med barn påverkas negativt av pendlandet.

Flera forskare har visat på att begreppet ”social hållbarhet” är vagt och att det i grunden bör handla om social rättvisa på en global nivå, eller så presenteras social rättvisa som en aspekt bland andra för att definiera social hållbarhet (Elander och Gustavsson, 2019, s 1086). Begreppet urban social hållbarhet beskrivs i forskningen utifrån flera ytterligare

faktorer såsom delaktighet, demokrati, hälsa och socialt kapital (Dempsey m.fl., 2009, s 291; Colantonio och Dixon, 2011, s 23). Forskningen har även börjat inbegripa begreppen lycka, välmående och livskvalitet (Colantonio och Dixon, 2011, s 24). För att stärka social hållbarhet behöver samhällsplaneringen således förbättra förutsättningar för människors vardagsliv (Križnik, 2018, s 84). Det finns vidare ett behov av att inkludera de sociospatiala aspekter som stadsrummet tillhandhåller (Akcali och Cahantimur, 2022, s 1). Forskning om transporters betydelse för olika grupper visar att ”det finns sociala skillnader i relation till hur transporter möjliggör, begränsar och formar människors vardag” (Winter, 2021, s. 6) samt att sociala perspektiv i planeringen är bristfälliga och behöver utvecklas (Winter, 2015, s 43).

Transportplaneringen kan endast till viss del påverka social hållbarhet i den regionala planeringen. Social hållbarhet i en regional kontext kan kopplas till flera områden. Utvecklingsprojektet ”Den attraktiva regionen” lyfter offentliga ansvar som vård, omsorg och skola och hur dessa påverkar den rumsliga utvecklingen (Engström, 2016). Identifikation av andra, för socialt liv viktiga, verksamhetsvärden behövs, och dess marknadsaktörer, annars behöver det offentliga skapa förutsättningar för dessa värden (Engström, 2016).

Regional planering och social hållbarhet i Stockholm

Det finns en vilja till att inkludera social hållbarhet i den regionala planeringen i Stockholm (Kjellström m.fl., 2021; Regionledningskontoret, 2018). Det saknas dock kunskap kring hur social hållbarhet kan konkretiseras för att kunna operationaliseras inom den regionala planeringen, samt tydliga och specifika definitioner av begreppet, vilket innebär svårigheter att arbeta konkret med sociala aspekter i planeringen (Kjellström m.fl., 2021).

Om behovet av lokalkunskap och en mångfald av perspektiv

I studier kring vardagsliv kopplat till planering har forskare lyft betydelsen av kvalitativa metoder såsom att använda invånarna som en källa till kunskap (Levin & Gil Solá, 2021; Ryghaug m.fl., 2023). Den tidigare tillväxt- och regionplaneförvaltningen inom Region Stockholm har tagit upp att de sociala aspekterna behöver beaktas från början vid planerade förändringar, och att detta ”kräver god förståelse för lokala förhållanden och långsiktiga effekter i tid och rum” (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2015, s 18). Forskare har sedan tidigare understrukt vikten av att förstå människors reseupplevelser på nya sätt; att det inte räcker med modellerade versioner av verkligheten (Lucas, Marsden, Brooks, & Kimble, 2007). Kunskap som är baserad på erfarenhet och lokala förhållanden har enligt tidigare forskning ofta nedprioriterats till förmån för mätbarhet

och kvantitativa planeringsunderlag (Odhage, 2017). Nationella myndigheter i Sverige bedriver fortfarande en konventionell transportplanering där kvantitativa sätt att ta fram kunskap dominerar och prognoser för framtiden bygger på historisk utveckling. Detta beskrivs i projektet Mistra SAMS (2021) som problematiskt då det hindrar alternativa politiska åtgärder som skulle kunna leda till en förändrad utveckling.

I Nordregios forskningsprojekt kring hur vardagsliv beskrivs och hanteras i ett antal nordiska storstäders planering (Nordregio, 2015) pekar forskarna på att brister uppstår i planeringen när beslutsfattare och planerare inte har tillräcklig kunskap om hur invånarna lever sina liv. Forskarna menar att det blir svårt för planeringen att lägga fram förslag på olika rumsliga strukturer och fysiska lösningar för att råda bot på hållbarhetsutmaningar om kunskap saknas kring de liv som de som bor i staden lever. Ett synsätt bortom den tudelade uppdelningen ”arbete-hemmet” och istället ett fokus på social reproduktion som något som saknats i planeringen behövs enligt forskarna. Social reproduktion definieras av Nordregio som ”alla aktiviteter som utgör våra liv, men som inte omfattas av hem-arbete-relationen /.../obetalt arbete, shopping, utbildning och rekreation, tillsammans med olika tillhörande former av transport” (Nordregio, 2015, s. 3)⁴.

1.2 Forskningsansats: Vardagslivets erfarenheter

Studien rör sig inom flera olika forskningsfält. I ett bredare perspektiv tar den plats i fältet kritisk urbanteori vilket bland annat handlar om att studera alternativ till dagens stadsrum (Marcuse, Imbroscio, Parker, Davies, & Magnusson, 2014) utifrån en tro på att en mer jämlik och hållbar stad är möjlig (Brenner, 2009). Ämnesområdena handlar om rumslig struktur och regional planering och riktar framförallt in sig på forskning i den kvalitativa, etnologiska traditionen kring vardagsliv och vardagsresande, tillgänglighet och social hållbarhet.

Baserat på inledningen ovan samt det teoretiska ramverket kring kunskap om vardagslivets erfarenheter som viktig grund för förändring mot fler möjligheter i det urbana livet, argumenterar jag i denna studie, i likhet med Križnik (2018) och Levin och Gil Solá (2021), för att vardagslivets kvalitet är en viktig del av social hållbarhet. Kunskap om erfarenheter kring vardagslivet på en viss plats ger insikter i vad som hindrar respektive möjliggör för människor på den platsen att leva sina (vardags)liv

⁴ Observera att detta inte är samma sätt som begreppen produktion respektive social reproduktion förstås i denna avhandling (se vidare i 1.2.2 om de undersökta livssfärena).

vilket är viktigt för den sociala hållbarheten. Därför behövs ett annat perspektiv: vardagslivsperspektivet, och därför behövs en mer konkret ingång: att utgå från människors egna erfarenheter rent kroppsligt och känslomässigt. Forskningsproblemet i denna studie handlar om hur denna konkretisering kan gå till och vad den kan innebära i ett regionalt samhällsplaneringsperspektiv.

1.2.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med studien är att bidra till att tydligare kunna konkretisera social hållbarhet i den regionala planeringen. Fördjupad kunskap om olika slags meningsskapande och hur människor påverkas i sin vardag av sitt vardagsresande bidrar till denna konkretisering. Studien undersöker erfarenheter och reflektioner kring det egna vardagsresandet hos boende i Barkarbystaden, och visar på möjligheter för hur den regionala planeringen kan konkretisera viktiga aspekter av social hållbarhet som rör vardagslivet, och specifikt vardagsresandet.

Människors vardag är den aspekt av social hållbarhet som denna studie fokuserar på och vardagsresandet är utgångspunkten för att undersöka vardagslivet. Med hjälp av triaden som teoretiskt verktyg analyseras hur vardagslivet påverkas utifrån hur tillgängligheten till vardagens målpunkter, såsom sociala relationer och andra betydande meningsskapande aktiviteter i vardagen, ser ut.

Övergripande frågeställning:

1. Hur kan social hållbarhet konkretiseras i den regionala planeringen utifrån en analys av människors erfarenheter och reflektioner kring sitt vardagsresande med utgångspunkt i den regionala stadskärnans vardagslivsrum?

Empiriska forskningsfrågor kopplade till vardagslivspraktiken och de boendes erfarenheter:

2. Hur ser olika praktiker och rumsligheter kopplade till vardagsresande ut?
3. Hur upplevs vardagen?
 - a. Vilka meningsskapande betydelser beskrivs av boende?
 - b. Vilka hinder respektive möjligheter upplever boende att det finns i det urbana rummet i relation till vardagslivets resor respektive meningsskapande?
4. Vilka drömmar, tankar och känslor inför framtiden beskriver boende i relation till vardagslivet?

Den övergripande frågan diskuteras utifrån en analys av förutsättningarna för planering av socialt hållbara stadsmiljöer, med utgångspunkt i studiens empiriska resultat.

Kritiken mot den neoliberal planeringen (Harvey, 2011; Holgersson och Thörn, 2014; Holgersen, 2017) som tagits upp ovan ska ses en bakomliggande samhällsteoretisk utgångspunkt för studien, det vill säga den är relevant men utgör inte fokus i min studie. Utifrån denna kritik argumenterar jag för att det i motsats till ett snävt fokus på ekonomisk tillväxt i planeringen snarare är nödvändigt att utforska alternativa metoder och perspektiv för att sätta invånarnas behov och de sociala aspekterna mer konkret i fokus i den regionala planeringen, för att på så sätt uppnå en planering som bidrar till ett socialt hållbart vardagsliv. Studien undersöker om dessa metoder bland annat kan grundas i människors uppfattning om sin vardag och de hinder och möjligheter som finns där.

1.2.2 De undersökta livssfärerna

För analysen har jag valt att titta på förflyttningar och målpunkter⁵ kopplade till *arbete*, *omsorg* och *fritid*; tre livsvärldar som ska förstås som både enskilda entiteter och också sammanfallande i olika grad. I studien ligger fokus på framförallt arbete och fritid och skärningspunkten dem emellan.

- I livssfären **arbete** ingår lönearbete och skola/studier. Det täcker in allt lönearbete, både det som traditionellt benämns som produktion och det omhändertagande arbetet som tidigare oftare hanterats inom hemmets sfär. Arbetsresor inbegriper alla resor som görs till och från arbete och studier samt i arbetet.
- **Omsorg** avgränsas till de omvårdande och ansvarstagande aktiviteter och plikter som en individ har gentemot hushållet, familjen och andra människor (utanför lönearbetet). Livssfären omsorg bygger på den genusgeografiska forskningstraditionen kring studier av produktion och (social) reproduktion där det sistnämnda förstås som familjebildning och att fostra och vårda, av samhället traditionellt kopplat till hemmet och det privata (Forsberg, 2003). I denna sfär ingår till exempel resor för inköp till hushållet samt hämtning och lämning av barn.
- I **fritidens** livssfär⁶ ingår intressen och nöjen som man gör för sin egen skull. Det är till exempel träning, träffa vänner och familj, skapande, natur- och kulturupplevelser. Fritidsresandet handlar om att ta sig till dessa aktiviteter samt till vänner och anhöriga, att promenera, cykla, motionera etcetera. Promenader

⁵ Även "icke-resor" beaktas, det vill säga om man till exempel arbetar/studerar hemifrån, eller utför aktiviteter eller omsorg i hemmet.

⁶ Denna livssfär beskriver den "vardagliga" fritiden, det vill säga inte semestern.

och andra förflyttningar utan mål kategoriseras alltså också som fritidsresor/fritidsändamål. Fritid ska i studien förstås som den tid som varken kan kategoriseras som arbete eller omsorg.

Inriktningen på dessa sfärer i studien och just valet av gränssnitt mellan arbete och omsorg å ena sidan och fritid å andra sidan har sin grund i det teoretiska ramverket. Lefèbvre (1991) kritiserar det modernistiska samhällsbygget och dess urbana rumslighet, och menar att städernas uppdelning i produktiva respektive reproduktiva rum innebär att andra livssfärens rum har hamnat i skymundan, både i planer och faktiskt stadsutveckling; den moderna staden missar viktiga sociala relationer och aspekter när fokus avseende det sociala blir på familjelivet och det reproduktiva livet. Utifrån det teoretiska anslaget studeras alltså dessa produktiva och reproduktiva rum (arbets- och omsorgslivssfärerna) i jämförelse mot ”andra livssfärer”, här begreppsliggjorda som fritid och definierade enligt ovan.

Då datamaterialet har en övervikt på arbetssfären – det är den som människor spontant berättar mest om och som enligt utsagorna tar mest tid i vardagen – har resultatet redovisats framförallt utifrån den sfären respektive fritiden. Omsorgen har tagits med i redovisningen när den kommit upp i materialet och varit relevant.

Viktigt för studiens analys är förståelsen att de två livssfärer som utspelar sig utanför arbetets är två skilda saker. Jag menar att det är av vikt för studier av vardagsliv i en storstadskontext att man studerar fritid som ett separat begrepp det vill säga särskild från omsorgen och plikterna i vardagen. Att lägga samman omsorg (till exempel att ta hand om barn, äldre föräldrar och handla mat) med fritidsaktiviteter (som många beskriver i helt andra termer än som plikter i vardagen) reducerar den kunskap som kan fås fram i det kvalitativa studiet av vardagslivet. Fritid kan utifrån denna uppdelning förstås som ett slags ”själens aktiviteter” och omsorgen som ”hjärtats”⁷; det njutningsfulla respektive det som handlar om det man vill vårda och ta hand om. Även om jag för studiens syftes skull vill peka ut fritid och omsorg som två olika delar med olika betydelser i vardagen, går de liksom arbetssfären självklart in och ut ur varandras sfärer på ett otydligt sätt i den verkliga vardagspraktiken, något som också Freudendal-Pedersen (2022) pekar på då hon beskriver hur vardagens praktiker många gånger kan te sig röriga.

Det teoretiska ramverket pekar på hur det levda rummet haft en undertryckt ställning i skapandet av stadsrummet. Därför är det intressant att sätta ljuset på resmönster och tillgänglighet uppdelade på olika livsvärldar, för att undersöka vilken plats dessa sociala

⁷ Inspirationen till dessa benämningar kommer från Jessica Gedins tolkning av huvudkaraktärerna i Lydia Sandgrens roman *Samlade verk* (2020) – hjärta, själ och hjärna (Sveriges Television, 2020).

rum tar i ett urbant förortsperspektiv, framförallt vad själens aktiviteter och det som skapar mening haft för utrymme.

1.2.3 Studiens relevans

Varför behöver vi veta mer om människors vardagsliv samt vilka alternativa vardagsliv människor försöker skapa och/eller drömmer om? Det finns flera skäl till att undersöka detta.

Flerkärnigheten beskrivs som en bärande del i planeringen av Stockholms län, inte minst som medel för att nå ökad hållbarhet. Det är en av anledningarna till att det är angeläget att belysa människors erfarenheter av hinder och möjligheter kopplat till vardagsresandet i just ett sådant område som beskrivs i planen. För att bättre motsvara den syn på hållbar utveckling som beskrivs i den senaste regionala utvecklingsplanen, det vill säga att ekonomin ska vara ett ”medel och förutsättning” för att nå hållbarhet medan invånarna ska vara ”i centrum” (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018, s 34/38), är det nödvändigt att undersöka alternativa sätt att sätta invånarnas behov mer konkret i fokus i den regionala planeringen. Studiens inriktning på vardagslivet och fördjupande metod gör att nya kunskapslager kan upptäckas. Studien tittar på hur de regionala kärnornas vardagslivsrum kan svara mot de behov och förväntningar vi har på social hållbarhet, och diskrepansen mellan de boendes erfarenhetsbaserade meningsskapande respektive planerarnas representationer av detta stadsrum. Detta öppnar upp för insikter om hur väl rummet kan passa för alla.

Det saknas fördjupade studier som kvalitativt med ett etnologiskt angreppssätt undersöker detta vardagsresande och dess påverkan på människors vardagsliv utifrån ett bredare socialt perspektiv, där aspekter av socialt liv utöver arbetet och familje-/hemlivet beaktas. Ett besvarande av frågeställningarna kan ses som ett bidrag till att undersöka andra mänskliga sociala behov än att det blir ”jämställt” och ”jämlikt” avseende de reproduktiva delarna, även om de också naturligtvis behöver beaktas när det ska planeras och avgöras vad som är viktigt för vardagslivet i stadsmiljön.

En beskrivning av människors upplevda hinder och möjligheter i en regional vardagsresekontext kan fungera som ett stöd kring vad den regionala planeringen bör bygga vidare på för att möta samtids- och framtidsutmaningar. Det regionala perspektivet på hållbarhet i denna studie kan berika den befintliga forskningen om urban social hållbarhet med ett storstads- och förortsperspektiv.

Många studier kopplade till sociala hållbarhetsfaktorer som rättvisa och liknande ämnen är gjorda på så kallade utsatta/svaga grupper. Exempel på dessa grupper är äldre kvinnor i trafiken (Levin, 2008), yngre respektive äldre personers resepraktik (Levin, 2019),

vardagsresande som pensionär (Berg, 2016), unga i utsatta områden (Berg, 2020), ungdomars resande i kollektivtrafiken (Lagerqvist, 2020), hbtq-personers mobilitet (Wimark, 2020), nyanlända personers resande (Axelsson, 2020; Wimark, 2020) och anställda på äldreboende beroende av kollektivtrafik (Henriksson, 2019). Flera av de ovan nämnda studierna (Axelsson, 2020; Berg, 2020; Lagerqvist, 2020; Wimark, 2020) handlar specifikt om kollektivtrafik och har sin utgångspunkt i ett marxistiskt synsätt formulerat av Young (2008) som menar att målsättningen om likvärdiga förutsättningar leder till diskriminering (Henriksson & Lindkvist Scholten, 2020). I transportpolitiken handlar denna målsättning exempelvis om att alla oavsett vad man har för inkomst betalar samma pris för biljetten. Utsatthet analyseras här utifrån ett socialt perspektiv med fokus på vissa grupper av befolkningen som lyfts en åt gången. Detta är viktiga och relevanta forskningsområden. Denna studie har dock en annan inriktning på det sociala och riktar fokus mot själva vardagslivet och gränssnittet människa/rum. Detta rum – den regionala stadskärnan – ses i planeringen som en målsättning för hur vi bygger stad då man lyft fram flerkärnigheten som en bärande del av formandet av storstaden. I förlängningen blir det ett mål för rummet där vårt vardagsliv ska utspela sig. Detta, i planeringssammanhang, idealiserade rum behöver undersökas eftersom en satsning som de regionala stadskärnorna säger något viktigt om hur vi tänkt att staden och samhället ska fungera. Jag vill med denna undersökning av meningsskapande i vardagslivet belysa aspekter av de regionala stadskärnorna som har varit fördolda.

1.2.4 Teoretiska utgångspunkter

Studiens tar sin utgångspunkt i en icke-reduktionistisk ontologisk ansats, det vill säga kortfattat att världen ses som mångfasetterad. Den epistemologiska ingången är en förståelse av kunskap som alltid varande situerad och beroende av kontext. För att ta mig an vardagslivet i den regionala stadskärnan i enlighet med dessa utgångspunkter och den problemställning jag beskriver ovan, har jag valt ett teoretiskt ramverk baserat på Lefèbvres rumsliga triadteori (1991). Den utgår från ett kritiskt synsätt på vardagslivet i den moderna staden, med fokus riktat mot de aktörer och ageranden som skapar stadsrummet.

Triadteorin beskrivs i Lefèbvres bok *La production de l'espace* som utkom 1974 och översattes till engelska 1991. Boken handlar om att se stadsrummet som socialt producerat; att för att verkligen förstå rumslighet behöver man titta på hur och av vem den skapas. För att få syn på dessa producerande delar används rumstriaden. Lefèbvres teori om det sociala rummet med rumstriaden är en etablerad analysram för urbana och regionala studier (se till exempel Harvey, 2006a; Carp, 2008; Goonewardena *m.fl.*, 2008; Buser, 2012 och för svenska exempel Koglin, 2013; Berg, 2022). Dock är forskning

inom denna studies ämnesområden som även använder sig av Lefébvres triad som teoretiskt angreppssätt enligt mina eftersökningar relativt ovanliga. Av ovannämnda triadstudier är endast få kopplade till resande och vardagsliv. Triaden kan sätta fingret på faktorer viktiga för planering och resande, vilket till exempel Koglin's avhandling (2013) angående cykling i storstäder beskriver.

Rumstriaden är uppbyggd av tre delar – eller som Lefèbvre uttrycker det – moment eller formanter; det materiella rummet (den rumsliga praktiken), det uttänka rummet (intellektuella och analytiska representationer av rummet) och det levda rummet (tankar, känslor och drömmar som bottnar i egen erfarenhet), vilka beskrivs mer detaljerat i teorikapitlet. I denna studie är det vardagspraktiken, framförallt i form av hur man reser till och från de dagliga målpunkterna som är den rumsliga praktik som undersöks. Den regionala planeringen framförallt i form av Stockholms regionala utvecklingsplan RUF5 och idén om den regionala stadskärnan och flerkärnigheten är det uttänkta rummet. Känslor och erfarenheter kopplade till platser, relationer och andra betydelsebärande element i vardagslivet såsom kultur är det levda rum som undersöks. Jag har använt mig av den rumsliga triaden som tolkningsram på ett liknande sätt som Harvey (2006) som delar upp triaden i tre dimensioner för att conceptualisera tidrummet (se vidare i teorikapitlet).

Fokus i den empiriska analysen i denna studie är på framförallt två av de tre delarna i Lefèbvres teori: den rumsliga praktiken/det materiella rummet och det så kallade representationsrummet/det levda rummet. Detta innebär dock inte att jag lyft ut dessa delar ur triaden och analyserar dem som självständiga entiteter. Av vikt i användandet av triaden är att se den just som en treenighet som dialektiskt håller ihop; de olika delarna förstås endast som påverkande och påverkade av varandra (Franzén, 2004). I min studie fungerar det uttänkta rummet som en inramning till intervjustudien. Analysen och diskussionen görs utifrån en förståelse av dialektiken i triadens tre formanter (se vidare i teorikapitlet).

Triaden används i studien som en hjälp att synliggöra socialt viktiga aspekter i urban miljö och ska ses som en utgångspunkt i det teoretiska ramverket. Den kan bidra med ett breddat sätt att se på (vardags)livet, det vill säga utöver produktions- och tillväxtaspekter. Det handlar konkret i denna studie om framförallt betydelsen av fritiden och de sociala relationerna i vardagen och hur man ser på dessa. Triaden belyser just kopplingen mellan det meningsskapande och det materiella. Känslor lyfts av Freudendal-Pedersen (2022) som viktiga drivkrafter för människor i vardagslivet och därmed kopplade till viktiga sociala och materiella meningsbärare att beakta i planering.

1.3 Barkarbystaden och den regionala stadskärnan, en fallstudie

I detta avsnitt ges en kortfattad planerings- och fallstudiekontext till Barkarbystaden, som haft en dramatisk bebyggelse- och befolkningsutveckling under de senaste åren. Utöver planeringsbakgrunden med specifik inriktning på flerkärnighetsvisionen, innehåller avsnittet också en introduktion till fallstudien genom att presentera det geografiska område – det stadsrum – som studien har sin utgångspunkt i.

1.3.1 Visionen för Stockholms flerkärnighet

Mot bakgrund av Barkarbystaden som omfattande utbyggnadsområde inom en utpekad regional kärna, är det av vikt att förklara Stockholms vision för flerkärnighet. För närvarande pågår utvecklingen av den regionala markanvändningen och transportinfrastrukturen i form av dessa regionala stadskärnor i Stockholms län. Utöver den centrala regionkärnan, består de av åtta områden i kranskommunerna som har pekats ut i den regionala utvecklingsplanen för länet RUFSS (Regionledningskontoret, 2018, s. 116f). Kärnorna beskrivs som ”nationella och regionala målpunkter genom sina lägen, funktion och höga regionala tillgänglighet” (Regionledningskontoret, 2018, s. 69). De ska vidare ge ”goda möjligheter till resurseffektiva infrastrukturlösningar, kortare pendlingstider och närhet till service och urbana kvaliteter” (ibid). Kärnorna är planerade och byggs nära större kollektivtrafikknutpunkter utifrån förhoppningen att människors beroende av bilen för sina resor ska minska (Trafikförvaltningen, 2017, s 20). Kärnorna ska utvecklas med ”innovativa och hållbara stadsbyggnadslösningar inom energi, klimat och social hållbarhet” (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018, s 69). Förutom målen om hållbarhet som är tydligt kopplade till utvecklandet av stadskärnorna så har dessa utvecklingsområden också en betydelse för konkurrenskraften gentemot andra städer genom ”ett förstärkt näringsliv” (ibid).

Utifrån dessa tre för regionala stadskärnor utpekade planeringsinriktningar (tillgänglighet, hållbarhet och konkurrenskraft) är det intressant att undersöka sociala aspekter av hållbarhet genom att titta närmare på hur människor lever och reflekterar kring sitt vardagsresande just i en regional stadskärna. Den flerkärniga inriktningen i planen manifesterar på ett tydligt sätt fysiskt idén om mobilitet i vardagen, att bo på en plats och arbeta på en annan genom att kärnorna ska uppmuntra till hög specialisering i arbetslivet och därmed stora regionala upptagningsområden (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018, s 69).

Dåvarande Regionplane- och trafikkontoret (som motsvaras av nuvarande Regionledningskontoret) beskrev i den första regionplanen med flerkärnighet som inriktning – RUFSS 2001 – att dessa områden ska ”bidra till att skapa engagemang och

en känsla av identitet hos de människor som bor, arbetar och bedriver verksamhet där” och vidare att det i kärnorna ska finnas ”mötesplatser och andra miljöer som underlättar kontakten mellan människor”. Som exempel på sådana platser anges gator, torg, parker och restauranger (Regionplane- och trafikkontoret, 2003, s. 39).

Motiven bakom regionala stadskärnor beskrivs av regionen som att fler får ökad tillgänglighet till arbetsplatser, regional service, kultur, vård och utbildning jämfört med en enkärnig eller utspridd struktur, förbättrad ekonomisk tillväxt genom ”hög täthet, stort omland, hög tillgänglighet och lokalisering i någon av transportsystemets knutpunkter”, bättre kollektivtrafik ”eftersom marknadsunderlaget och efterfrågan ökar i täta områden med både bostäder och arbetsplatser i goda kollektivtrafiklägen” samt minskad miljöpåverkan tack vare begränsad energiförbrukning och bilberoende, vilket sammantaget bedöms leda till en ”mer långsiktigt hållbar” region (Tillväxt miljö och regionplanering, 2013, s. 18). Även i nyligen framtagna dokument påtalas de regionala stadskärnorna som en planeringsinriktning mot förbättrad tillgänglighet, minskat bilresande (se till exempel Region Stockholm, 2023). I den senaste trendanalysen tar man även upp förbättrade sociala värden och omfamnar också den nya trenden kring den så kallade 15-minutersstaden (Moreno, 2024) under rubriken ”Mer fokus på det lokala livet” (Region Stockholm, 2023, s. 15). I denna nyare text ligger fokus mer på närhet än täthet. Man påtalar att ”stadens invånare ska kunna nå allt de behöver inom promenadavstånd eller kort cykeltur” vilket betyder att ”jobb, skola, service, kultur, idrott och natur” ska finnas nära hemmet. De regionala stadskärnorna menar man ”bygger på samma logik, att skapa en flerkärnig struktur som minskar behovet av pendling. Grundtanken med 15-minutersstaden är att skapa självförsörjande stadsdelar som främjar sociala värden och minskar bilanvändningen” (Region Stockholm, 2023, s. 15).

1.3.2 Barkarbystaden

Barkarbystaden ligger i Järfälla kommun i nordvästra Stockholm, se Figur 1. Området är en del av den utpekade regionala stadskärnan som kallas Barkarby-Jakobsberg. Kärnan är ett större område som, förutom Barkarbystaden, inbegriper Barkarby, Jakobsberg och området däremellan som till stor del består av Barkarby handelsplats med externhandel, bland annat ett IKEA-varuhus. Barkarbystaden har kärnans mest omfattande utbyggnation. Barkarbystaden beskrivs ofta som Sveriges största utbyggnadsområde (Fastighetstidningen, 2017; Structor, utan årtal). Den tredje etappen, detaljplanen Barkarbystaden III som innehåller de mest centrala delarna kring den kommande tunnelbanestationen, sägs vara landets mest omfattande detaljplan

(Branschaktuell, 2018; Byggvärlden, 2018), vilket även kommunen själv framhåller i lokaltidningen, som i sin tur jämför satsningen med miljonprogrammet:

Detaljplanen är troligtvis den största i Sverige sedan miljonprogrammet. Totalt omfattar planen 30 kvarter med bland annat 4 400 bostäder, äldreboende, förskolor, en grundskola, parker och en idrottsplats. – Det blir en helt ny stad som vi bygger, som kan liknas vid ett helt nytt Kungsholmen eller Falun, säger Pernilla Pålsson Hovsand, kommunikatör i Järfälla kommun. (Munther, 2019)



Figur 1: Barkarbystadens lokalisering i nordvästra Stockholms län, kartkälla: Trafikförvaltningen Region Stockholm

Att Barkarbystaden väljs som fallstudie beror på att det är ett stadsrum där planering, lokalisering och bebyggelse fysiskt manifesterar idén om flerkärnighet. Barkarbystaden har varit och är föremål för många transport- och infrastruktursatsningar på såväl lokal som regional nivå, såsom förlängningen av tunnelbanan från Akalla, den kommande regionalstågsstationen, nya Veddestabron över E18 (se Figur 2 och Figur 3) och utvecklandet av nya kollektivtrafikkoncept som *Mobility as a service* (MaaS) och den

(numera dock avvecklade) självkörande bussen (Järfälla kommun, 2023; Lejdelin, 2023; Oldbury, 2021; Region Stockholm, 2024). Trafikstart för blå linje till Barkarby väntas bli 2027 och regionaltågspattformarna beräknas stå färdiga 2026 (Region Stockholm, 2024; Trafikverket, 2024). Veddestabron öppnade för trafik den 21 juni 2022 (Järfälla kommun, 2022). Busslinjerna 518, 550, 590 och 178 går via Veddestabron och den nya hållplatsen ”Barkarby station Övre” sedan sommartidtabellen 2022. Från samma höst har BRT-linjen 175 också börjat trafikera den hållplatsen då linjen förlängts till Barkarby station.

Tidigare utgjorde den mark som Barkarbystaden ligger på av flygfält, i omgångar för det civila respektive det militära flyget (Järfälla kommun, 2020a). Starten för handelsområdet skedde när IKEA kom dit 1993 (Järfälla kommun, 2024b), och de första spadtagen till Barkarbystaden togs ca 20 år senare, 2012 (Järfälla kommun, 2013).

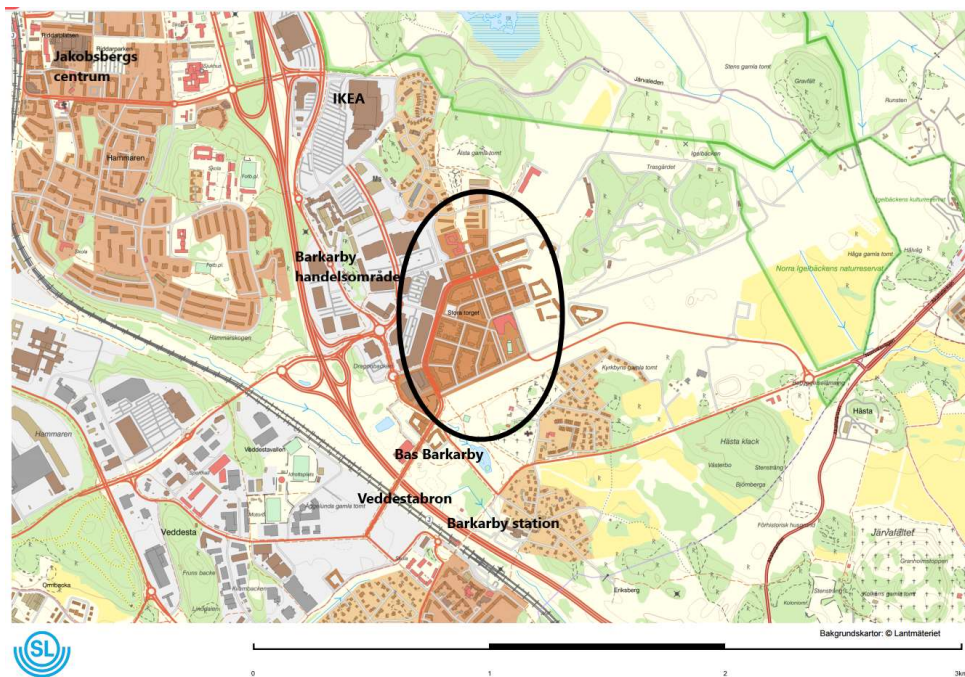
En viktig faktor bakom utbyggnationerna i Barkarbystaden är den så kallade Stockholmsförhandlingen från 2013, men bakgrunden till utbyggnaden av både bebyggelse och utökade transporter och infrastruktur sträcker sig längre tillbaka. För översikt kring Barkarbystaden och dess planeringsbakgrund se Oldburys studie om kollektivtrafiksatsningar i området (2021).

Barkarbystaden kan sägas bestå av två olika områden med olika karaktär: bostadsområdet i form av kvartersstad och handelsområdet i form av externhandel baserat på inköp med bil⁸. Detta innebär att Barkarbystaden befolkas av dels de boende i stadsdelen dels de besökande i handelsområdet. Dessa fysiska platser ligger åtskilda men dock precis angränsande varandra, se Figur 3, och interfererar med varandra i form av lokaltrafiken som ser olika ut för dessa olika grupper. Biltrafiken till handelsplatsen framförallt på helger är omfattande. Barkarbystaden består till störst del av kvartersstad med flerfamiljshus, men innehåller även nybyggda radhus, samt det äldre villaområdet kring Järfälla kyrka, ett område som expanderat på senare år med enfamiljshus i riktning mot kvartersstaden. Invid Veddestabrons fäste ligger landmärket Bas Barkarby, en hög byggnad som syns flera kilometer omkring, och den nya pendeltågsnedgången byggs för närvarande strax intill, se Figur 2. Fastigheten innehåller flera offentliga och privata verksamheter, såsom gymnasieskola, bibliotek, konsthall, kulturskola, gym, vårdcentral och kafé. Kommunen beskriver platsen som en ”mötesplats” för ”utveckling, talang och lärande” (Järfälla kommun, 2024a).

⁸ Det är i dagligt tal bostadsstadsdelen som refereras till som Barkarbystaden, externhandeln kallas oftast bara ”handelsområdet”.



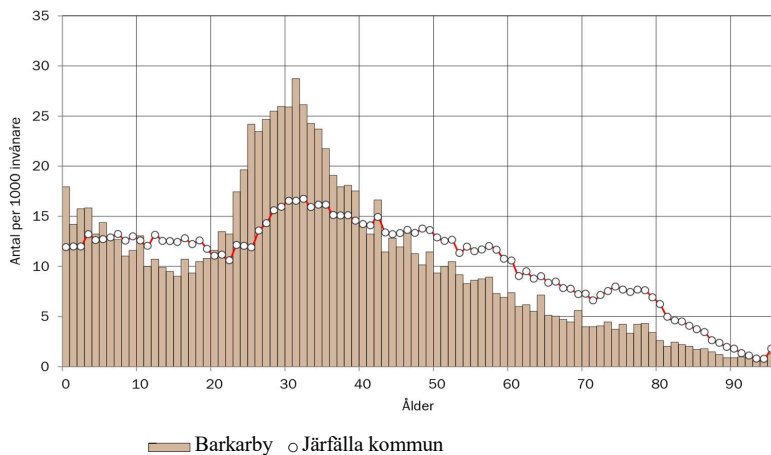
Figur 2: Vy över Barkarbystaden från östra pendeltågsingången, pågående bygget av västra nedgången till vänster i bild och E18 som sträcker sig under Veddestabron. I mitten mörk- och ljusgråa Bas Barkarby.



Figur 3: Karta över Barkarbystaden med Stora torget centralt, Mäljarbanan och E18 i sydväst/väster, Järvafältet i öster. Kartkälla: Trafikförvaltningen Region Stockholm

I Barkarby bor det en betydligt större andel personer kring 30-årsåldern jämfört med kommunen som helhet, se figur 4 (Statisticon AB, u.å.).⁹ Drygt hälften (51,5 procent) av de boende i Barkarbystaden i åldern 25-64 år har eftergymnasial utbildning (Järfälla kommun, 2019) vilket är något högre än riket som ligger på 44 procent (SCB, 2020) och hela Järfälla kommun som har 43,5 procent (Järfälla kommun, 2019). Förvärvsfrekvensen är hög: 84,5 procent 2017 i åldersgruppen 20-64 år medan det i kommunen som helhet var 79,8 procent. Barkarbystaden har 37 procent utlandsfödda vilket är högre än kommunens snitt där tre av tio är födda utanför Sverige (Järfälla kommun, 2019)¹⁰ och i Sverige totalt där samma siffra från SCB var ca två av tio 2019 (Sveriges Television, 2019). 60 procent av de boende har tillgång till bil (Trafikförvaltningen, 2019, 2021)¹¹. En annan senare undersökning visar att totalt i Sverige har drygt 80 procent biltillgång (Svensk kollektivtrafik, 2022), vilket tyder på att biltillgången är lägre i Barkarbystaden än rikssnittet.

Figur 4: Antal personer i respektive åldersklass per 1000 invånare 2022. Jämförelse med kommunen. Diagram från *Delområdesprognos Järfälla kommun* (Statisticon AB, u.å., s. 26)

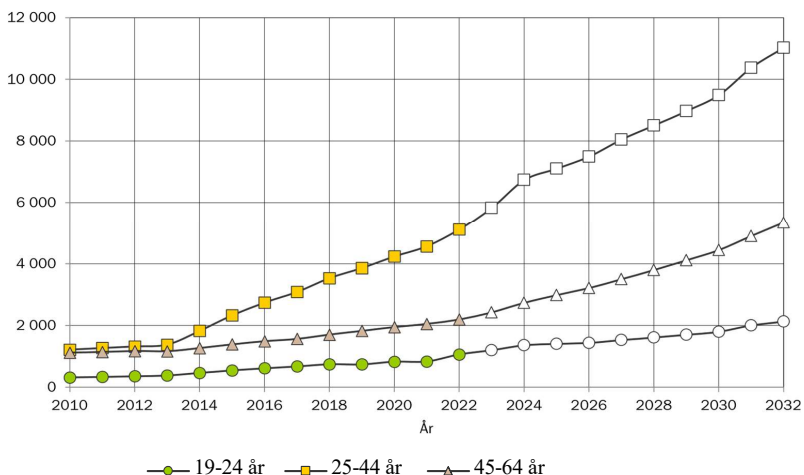


⁹ Dock ej med säkerhet för just Barkarbystaden – som är en del av Barkarby – men eftersom kurvan för antalet 25-44-åringar i Barkarby pekar uppåt tydligt efter 2013, se figur 5, då inflyttningarna till den nya kommundelen började ta fart (Järfälla kommun, 2014) är det sannolikt att det är Barkarbystadens invånare som drivit inflyttningen av denna åldersgrupp.

¹⁰ Denna undersökning har Järfälla kommun baserat på statistik från SCB.

¹¹ Den första 2019 var en totalundersökning av samtliga hushåll i Barkarbystaden där man använde sig av såväl analog, digital som face-to-face-enkät och fick 923 besvarade enkäter. Den från 2021 var endast med post- och webbenkät och besvarades av 623 personer.

Figur 5: Historisk utveckling av antalet vuxna i Barkarby år 2010-2022 samt prognostiserat antal 2023-2032. Diagram från *Delområdesprognos Järfälla kommun* (Statisticon AB, u.å., s. 28)



1.4 Disposition och läsanvisning

Avhandlingens *inledning* (kapitel 1) innehåller utöver syftet med studien – att bidra till ökad konkretisering av social hållbarhet i den regionala planeringen – forskningsfrågor, kort introduktion till teoretiska utgångspunkter, presentation av studiens ämne samt beskrivning av det vetenskapliga problemet och kunskapsgap. I denna inledande del ingår också en översikt av tidigare forskning inom studiens fält. Detta första kapitel innehåller även en bakgrund kring regional rumslighet med viss fokus på Stockholm, där den regionala planeringens brister avseende social hållbarhet tas upp och hur de olika livsvärldarna arbete, fritid och omsorg förstås och hur de har materialiserats i den moderna staden. En presentation av fallstudien Barkarbystaden ingår också. Den innehåller både en generell planeringsbakgrund avseende Stockholms flerkärnighet och en beskrivning av Barkarbystaden avseende framförallt resande och fysisk miljö med karta över området.

Det nästföljande kapitlet – kapitel 2 om *det teoretiska ramverket* – innehåller beskrivningar och tolkningar av de teoretiska perspektiv och begrepp som jag använt mig av i studien. Det centrala begreppet vardagslivsrummet presenteras, liksom den teori som jag till störst del använt mig av: Lefébvres rumstriad och hur den har konceptualiserats utifrån de absoluta, relativa och relationella rumsbegreppen. I kapitlet

ingår också en genomgång av hur jag använt begreppet vardagsliv och dess koppling till social hållbarhet samt tillgänglighetskoncept som används för analys av resultatet. Kapitlet avslutas med en sammanfattning av hur de centrala teorierna tolkas och används i min studie.

Metodkapitlet (kapitel 3) beskriver framförallt genomförandet av de semistrukturerade intervjuerna och den analysmodell byggd på rumstriaden som använts där frågor om vardagens meningsskapande, känslor och erfarenheter ingår. En beskrivning av intervjudeltagarna finns i detta kapitel. En kort presentation av den etnologiska metoden och av forskningsdata, samt diskussion av metod ingår också. Kapitlet avslutas med avgränsningar och definitioner.

Därefter börjar den andra delen av avhandlingen, med resultat, analys och diskussion.

Resultatet av intervjuundersökningen redogörs för i fem olika kapitel uppdelade i enlighet med analysmodellen. Det två första handlar om vardagsresorna där kapitel 4 beskriver hur och var deltagarna reser inklusive en beskrivning av målpunkterna i vardagen medan kapitel 5 fokuserar på hur vardagsresandet upplevs utifrån hinder och möjligheter. Nästföljande två kapitel handlar om representationernas rum och det levda rummet; kapitel 6 tar upp det meningsskapande i vardagen och kapitel 7 handlar om hinder och möjligheter kopplade till detta meningsskapande. Kapitel 8 syftar framåt där deltagarnas reflektioner kring framtid och drömmar tas upp.

Varje kapitel innehåller även *analys*. De fem resultat- och analyskapitlen syftar till att, utifrån den triadbaserade analysmodellen, besvara de empiriska forskningsfrågorna. Analysen återfinns både integrerad i den löpande resultattexten och i varje kapitels avslutande analysavsnitt. Dessa sistnämnda kapiteldelar med analys ska inte ses som heltäckande utan som en fördjupning inom delar av kapitlet i fråga. De består i viss mån även av aggregerade analyser av samtliga föregående resultatkapitel.

I det avslutande kapitlet 9 *Diskussion och slutsatser* kopplar jag tillbaka till den regionala planeringen och de problemformuleringar som tas upp här ovan i inledningen. Genom diskussion kring förutsättningarna för planering av socialt hållbara stadsmiljöer utifrån en analys av människors erfarenheter och reflektioner kring sitt vardagsresande, ger jag ett svar på den övergripande frågan om hur social hållbarhet i den regionala planeringen kan konkretiseras.

2 Teoretiskt ramverk

Det teoretiska ramverket bygger på Lefèbvres¹² *rumstriad*, en teori som ser stadsrummet som socialt producerad (Lefèbvre, 1991), utvecklad genom Harveys rumsliga konceptualisering (Harvey, 2006). Teoriramverket fungerar som stöd för att förstå och analysera människors erfarenheter och reflektioner gällande sin vardag och vardagsresande. Begreppen ska hjälpa till att ringa in vad människor beskriver som meningsfullt och hur detta ges tid och plats i vardagslivet, samt hur människor uppger att det fungerar. Utöver Lefèbvres och Harveys rumsteorier tar jag avstamp i Freudendal-Pedersens bok *Making mobilities matter* (2022) för att undersöka ovanståendes koppling till och betydelse för den sociala hållbarheten. För att vardagen ska bli hållbar behöver vi i stadsrummet ge plats för det som människor håller för viktigt i livet är en tanke som jag med hjälp av det teoretiska ramverket vill belysa. Då behövs också kunskap kring det som är meningsskapande för människor. Den kunskapen finns enligt de teorier som jag kommer att presentera i människors egna erfarenheter och reflektioner. Freudendal-Pedersen (2022) sätter till exempel fingret på det faktum att man reser till olika målpunkter för att det betyder något för ens liv.

Flera forskare har tagit upp denna utökade betydelse av vardagens resande. Jensen (2009) tar upp behovet av att omdefiniera analysen av vardagsresornas betydelse genom att sluta hantera mobilitet på ett instrumentalt sätt och istället se vårt resande som medskapande till vår kultur och vårt samhälle. Det finns ett behov av att ”gå bortom den ’instrumentella’ förståelsen av mobilitet och inse att mobilitet är rörelse som producerar

¹² Om inget annat anges syftar jag på Lefèbvres *The production of space* (1991) när han nämns.

kulturer” (Jensen, 2009, sid 154, min översättning) vilket det teoretiska ramverket (tillsammans med metoden) bidrar till att synliggöra.

./.../ we must rid ourselves of pre-understandings of mobility as a simple and rational activity that merely can be technically optimised. Only by understanding the important role of mobilities in creating new relations to our consociates and the physical environment, can we hope to start comprehending the way circulation shapes and moulds flows of meaning and cultures of movements. (Jensen, 2009, s. 155)

Kapitlet inleds med en genomgång av studiens syn på rumslighet där det centrala konceptet vardagslivsrum presenteras närmare. Därefter följer en beskrivning och tolkning av Lefèbvres rumstriad. Den andra delen av kapitlet, bestående av avsnitten 2.3, 2.4 och 2.5, handlar om begrepp och synsätt som jag har valt att använda för att förstå triaden på ett mer handfast sätt och för att kunna koppla den till studiens frågor. Denna del består av en genomgång av relevanta vardagslivsbegrepp och teorier och synsätt kring hinder och möjligheter i relation till vardagslivet. Det gäller både olika sätt att angripa tillgänglighet i det korta perspektivet och hur jag tänkt avseende hur triaden mer långsiktigt kan användas kopplat till att beakta det levda i ett framtidsperspektiv.

2.1 Introduktion till studiens rumsliga begrepp

Det rumsliga – platserna, målpunkterna, transportsträckorna – förstås och analyseras i denna studie som socialt producerade utifrån Lefèbvres rumstriad.

Föreställningar om relationen mellan det materiella och människans uppfattning om det materiella har historiska rötter och har beskrivits av flertalet forskare och filosofer (Cresswell, 2004; Hubbard, Kitchin, & Valentine, 2004). I denna studie utgår jag dock från Lefèbvre och Harvey.¹³

2.1.1 Det urbana – kort om att begreppsliggöra storstaden som (socialt) rum

Lefèbvres teori om rummets produktion bygger på hans tidigare analyser av urbanisering och det urbana samhället. För Lefèbvre innebar rumslighet i triadteorin samma sak som det urbana rummet – stadsmiljön. Schmid (2022) menar att en förståelse för denna koppling behövs för att förstå teorin; den beskriver just hur stadsrummet produceras. Triaden kan alltså ses som Lefèbvres vidareutvecklande av urbana rumsliga analyser

¹³ Alla citat på svenska i avsnitten 2.1-2.4 (med undantag av Franzén, Cars m fl, Friberg och Åquist vars originaltexter redan är på svenska) är översatta av mig från engelska om inget annat anges. Gäller även de begrepp som härrör från Lefèbvres teorier.

och bör inte ses som en generellt rumslig förklaringsram. Det urbana betydde enligt Lefèbvre "en specifik nivå av social verklighet" (Schmid, 2022, s. 248), en slags rörelse mellan det nära respektive det avlägsna, mellan det privata och det generella. Formen för det urbana rummet karaktäriseras av centralitet och i förlängningen en motsägelse mellan centrum och periferi. Även Shields (2004) tar upp Lefèbvres syn på det stadsmässiga som social centralitet, dvs en plats för socialt samspel och utbyte.

Det urbana består enligt Lefèbvre av flera olika aspekter tillsammans, som inte kan förklara det urbana var för sig (såsom befolkningen, den geografiska ytan, bebyggelsen, produktionen och rollen det spelar i förhållande till omvärlden). För att ringa in det urbana behöver man "leta efter den essentiella kvalitén hos alla dessa aspekter" (Shields, 2004, s. 209).

För Lefèbvre är staden det handlar om alltid Paris enligt Schmid (2022), vilket kan vara viktigt att komma ihåg vid undersökandet av andra stadsrum. Paris är som bekant inte samma sak som en kranskommundel nordväst om Stockholm. Därav finns ett behov av att anpassa det teoretiska angreppssättet till det rum som ska studeras. Att insikter i lokala förhållanden behövs även i praktiken är en utgångspunkt i den nuvarande regionala planeringen, vilket tas upp i inledningskapitlet.

Även om mitt forskningsfält handlar om vardagsresande i storstäder, urban mobilitet, så tar jag inte specifikt upp urbanitet som begrepp utöver ovanstående lefebvrianska förståelse av termen i triaden. Urbanitet återkommer dock som en term inom de olika delarna av det teoretiska ramverket då det naturligtvis är grundläggande för studien. Staden förstås i denna studie som både innerstaden och förorterna; den regionala nivån ses som den nivå som funktionellt definierar storstaden.

2.1.2 Produktionen av rummet – att göra rummet

Att rummet ses som socialt producerat är den inramande teoretiska utgångspunkten i denna studie. Det går inte att endast "läsa av rummet" utan att starta i en analys av hur det urbana rummet har skapats, det vill säga att få en förståelse för "handlingarna som först producerade rummet" (Schmid, 2022, s. 289). Dessa handlingar kan vara verkliga eller möjliga, men mentala tillstånd kan inte i sig producera rumslighet (Lefèbvre, 1991, s. 144). Jag tolkar detta som att Lefèbvre menar att det i slutändan, oavsett vad vi tänker, ändå är vad vi fysiskt gör med våra kroppar som skapar rummet – det vi bygger, de vägar vi förflyttar våra kroppar utmed osv. Lefèbvres rumstriad kan sägas beskriva ursprunget till dessa handlingar uppdelat på materiella, uttänkta/mentala respektive levda aspekter.

Lefèbvre är inte ensam och var inte först med detta perspektiv på det rumsliga. Harvey menar till exempel att Lefèbvre har byggt sin triad utifrån Cassirers uppdelning på organiska, perceptuella och symboliska rum (Harvey, 2006, s. 127f).

Stadsmiljön kan ses som en plats där vi rör oss och befinner oss med våra kroppar vilka förutom sin materialitet även innehåller det mentala och känslomässiga vi bär inom oss; både bakåt och framåt i tiden och både formulerat och icke-formulerat. Lefèbvres teori kring hur rummet produceras socialt, av oss människor gemensamt, handlar om hur denna stadsmiljö har växt fram och kontinuerligt formas av oss genom vår praktik, tankar, känslor och symboler. Men Lefèbvre menar att vår existens börjar med det kroppsliga erfandet. (Franzén, 2004, s. 52)

Rummet börjar alltså med naturen och med vår kropps plats i den, men det är bara början. Ovanpå det tillkommer så den byggda miljön, som artefakt en genuin social produkt, men också det sätt som vi tar rummet i besittning på, praktiskt, mentalt och symboliskt. Och sammantaget skall alltså detta ses som en dynamisk process. (Franzén, 2004, s. 53)

I vår kropp förhåller vi oss till andra runtomkring; rummet utgörs av vad man kan kalla olika möjliggörare respektive hindrande aspekter av vår kropp och andras kroppar.

Space - my space - is not the context of which I constitute the 'textuality': instead, it is first of all my body, and then it is my body's counterpart or 'other', its mirror-image or shadow: it is the shifting intersection between that which touches, penetrates, threatens or benefits my body on the one hand, and all other bodies on the other. Thus we are concerned, once again, with gaps and tensions, contacts and separations. (Lefèbvre, 1991, s. 184)

Samtidigt som Lefèbvre understryker den kroppsliga utgångspunkten i vårt varande, ser han rummet som en social produktionsprocess. Rummet ses inte som ett materiellt objekt; materialiteten handlar istället om den kroppsliga utgångspunkten och hur vi förhåller oss till varandra, det dynamiska och skapandet tillsammans (Schmid, 2022, s. 249). Fokus ligger på handlingar och praktiker (Schmid, 2022, s. 250). Lefèbvre ”knyter samman människan och rummet med hjälp av kroppen” (Franzén, 2004, s. 52) och beskriver rummet som både socialt och ”en handfast materialitet” (sid 52).

Det finns vidare en politisk aspekt i hur vi producerar rummet; det handlar om att utveckla kapitalistiska produktionssystem. Kapitalismen har tagit över vardagslivet och med det även de rum där det utspelar sig (Elden, 2004, s. 181). Men Lefèbvre har sett produktionen vidare än i denna ekonomiska betydelse som Marx underströk. Också skapande av samhället, kunskap och institutioner ingår i rumsproduktionen. Det är alltså både en materiell och mental process (Elden, 2004, s. 184).

2.1.3 Resande och plats – om att studera en rumslighet som inbegriper förflyttningar

Förståelsen av en plats kan ske på olika sätt. Cresswell (2004, s. 51) beskriver hur plats traditionellt förstås som antingen deskriptivt ideografiskt, socialkonstruktivistiskt eller fenomenologiskt. En plats kan ses som unik på ett deskriptivt ideografiskt sätt – i det sätt människor tar det i besittning och praktiserar sin vardag – samtidigt som den kan förstås som påverkat av större processer, inte minst den moderna stadsutbyggnaden som på ett dominerande sätt färgar vardagslivet för majoriteten av oss människor. Barkarbystadsbornas pendling kan på så sätt förstås som unik – den sker endast där – samtidigt som pendlandet som fenomen är globalt och en frukt av samhällsordningen. I de fördjupande intervjuerna närmar jag mig det fenomenologiska sättet med en förståelse för att minnen och känslor är inbäddade i platsen och hänger kvar i oss människor som drömmar om vardagsliv bundna till olika platser.

Den brittiska geografen Doreen Masseys artikel "A global sense of place" (1991) kan ses som ett exempel på studiet av människor på en ort i syfte att göra en analys av en plats. Alltså att människornas reflektioner och erfarenheter studeras men inte för att analysera individerna i sig utan för att förstå (det sociala livet på) orten – platsen. Många har tolkat det som att Massey velat öppna upp en ny förståelse där platsen ses som skapad av sammankopplade flöden. Detta ifrågasätter den tidigare synen på plats som ett ställe sammanbunden med människors identitet; platsen som något människor är rotade i och mobilitet som något som utmanar och utarmar platsen (Cresswell, 2004, s. 53). Massey har senare också utvecklat denna teori där fokus ligger på rumsbegreppet snarare än i användandet av plats som begrepp (Massey, 2005). Hon skriver att man inte kan förstå platsen genom att bara titta på platsen i sig (Massey, 1991). Man behöver undersöka hur den hänger samman med omvärlden. Platser är processer. Detta anknyter till Freudendal-Pedersens (2022) tes om hur känslor är av vikt för att förstå anledningar till förflyttningar. Ett sådant perspektiv öppnar för en syn på platser som sammankopplade och relationella.

I "A global sense of place" (Massey, 1991) redogör Massey för sin undersökning av Kilburn, där hon själv bott i många år. Hon beskriver plats som en slags antites till den *rootedness* som den traditionella humanistiska traditionen lagt i begreppet (Cresswell, 2004, s. 74). Massey ser plats som definierat av processer, interaktioner, hon menar att platsen definieras utifrån, att platsen är mötesplats eller samlingspunkt för olika identiteter och historier. Resande har annars setts som en faktor som förstör platsens essens (av bland andra Marc Augé). Cresswell (2004) frågar sig vad platskomponenten är i Masseys syn på plats – i hennes koncept *throwntogetherness* (Massey, 2005) – att

det inte finns något specifikt i den. ”Är det bara en slumpmässig sammankomst av många olika flöden på en plats?” (Cresswell, 2004, s. 74).

Jag gör en annan tolkning. Bara för att man tittar på platsen i sitt relationella sammanhang innebär det inte att flödena är slumpmässigt sammanförda. Även om Massey verkar rikta in sig på flöden av in- och utflyttningar från andra länder har hennes resonemang bäring på vardagens förflyttningar. Min studie handlar inte om att analysera en plats’ identitetsmässiga sammansättning utan framförallt fånga konkreta sociala aspekter. Men synen på förflyttningar som heterogena och inte alltid formellt rationella är viktigt i vardagslivsperspektivet. Även Jensen skriver att flödena behöver studeras för att förstå en plats; en plats kan inte förstås isolerad.

Only by inserting them into an analytical framework sensitive to their relational geographies, can we claim to have understood the complex relationship between flow and fixity. (Jensen, 2009, s. 154)

Och det är därför jag har valt triaden (som presenteras nedan) som analysmodell. För att sättet på vilken rumsligheten teoretiseras där gör att det jag vill fånga upp ”spatialiseras” – materialiseras – det vill säga förstås i en rumslig kontext. Jag undersöker inte en plats i endast en enskild av de tre ovannämnda aspekterna, utan vardagslivets sociala rum (inklusive tankar, känslor och inbyggda normer som upprätthålls eller möter på motstånd i det sociala rummet). Det är som vi redan sett en rumslighet där förflyttningarna och de olika aktiviteterna på målpunkterna i rummet är intimt sammantvinnande. Detta är alltså *vardagslivsrummet*.

2.1.4 Vardagslivsrummet

Vardagslivsrummet är ett begrepp för att beskriva att det urbana vardagslivet består av flera målpunkter och transportvägar mellan dem. Vardagslivsrummet är det rum som skapas av till exempel en pendlingsvardag där resande och förflyttningar binder samman olika ställen som en person reser till eller uppehåller sig på. I begreppet ligger en förståelse för att denna materialitet även innehåller viktiga meningsbärande delar. Vardagslivsrummet ska dock förstås som framförallt ett materiellt rumsligt begrepp som innehåller såväl det *fysiska* – till exempel busskurer, mörka gångvägar, komplicerade parkeringshus, trygga soffor i hemmet eller sociala kontorsmiljöer – som *praktiken*, det vill säga själva resandet. Vardagslivsrummet är – liksom allt materiellt i triaden – tätt sammanbunden med *upplevelserna* på olika nivåer – upplevelser som är sammankopplade med de adjektiv som finns i ovan nämnda fysiska exempel.

Begreppet har jag, vilket nämns i inledningen, utvecklat utifrån benämningen av den funktionella regionen som ett ”rum för invånarnas vardagsliv” (Cars, Engström och Fredriksson, 2017, s 46) i slutrapporten för Sverigeförhandlingens följeforskning.

Vardagslivsrummet är ett begrepp för att beskriva att livet levs över lokala och andra gränser i storstaden, både hur det fysiskt sprider ut sig men också att utspridandet har en social och känslomässig konsekvens då det påverkar vardagspraktiken. Dock har jag främst valt att utveckla ovannämnda regionala stadsrum utifrån ett vardagsresetänk för att skapa en slags konceptualisering av vilken geografisk yta som undersöks; det kan i konceptualiserande termer ses som en geografisk yta utifrån vilken det sträcker sig linjer som symboliserar vägar, gator, busslinjer men också själva bussen och bussresan – till skillnad mot hur jag tolkar Cars, Engströms och Fredrikssons rum som kan ses som en slags större yta där alla dessa noder och resor sker inom – ett makroperspektiv. Mitt begrepp rör sig alltså på en mikronivå i jämförelse; det handlar om individers existerande på målpunkter och transportsträckor med allt vad det innebär när triadtänknet appliceras på denna materialitet. Detta anknyter till platsförståelse som relationell.

2.2 Rumstriaden

Lefébvres teori om rumstriaden handlar om rumslighetens sociala dimensioner. Grunden för teorin finns i (fransk) fenomenologi och hans egen språkteori. (Schmid, 2022) Grundtanken kan sammanfattas som att vi människor socialt producerar rummet genom våra handlingar, tankar och känslor. Teorin anlägger ett perspektiv där människan ses som aktiv medskapare av rummet (Schmid, 2022), det vill säga Lefébvre vänder sig mot uppfattningen att vi människor som separata aktörer kan träda in på en redan existerande statisk rumslik scen. Detta medför en förståelse för både rummet och tiden som icke-neutrala; de är laddade med värden och betydelser samt förändras över tid (Elden, 2009).

Det traditionella sättet att dela upp rumsbegreppen är i antingen konkreta rum eller abstrakta rum, varav det abstrakta har varit det dominerande tankesättet (Elden, 2009). Lefébvre kritiserade den separering av kropp och tanke (eng. *mind*) som funnits i (den västerländska) filosofin (Schmid, 2022, s. 252). Han var negativt inställd till 1900-talets syn på rum som en mental sak, det vill säga att det bara skulle existera som en idé i huvudet, att man bara kunde föreställa sig rummet som skapat av Gud eller tanken, vilket han ansåg ledde till en idealistisk illusion av rumslighet. Han menade att denna syn gav upphov till ett gap mellan tanke och social praktik vilket försvårar förståelsen för stadsrummet (Schmid, 2022, s. 258). Mot bakgrund av detta utvecklade han sin triadteori; det är inte rummet i sig som är det intressanta för analysen av staden, utan de *processer* och *aktörer* som producerar rummet ur olika aspekter, alltså frågor kring vad och vem som påverkar och påverkas av stadsrummet (Schmid, 2022, s. 267). Det handlar alltså inte egentligen om en rumsteori utan om en teori som vill förklara hur rummet produceras. Lefébvre menar att mest insikt och förståelse för stadsrummet framkommer

i undersökandet av hur och av vem rummet produceras, det vill säga alltså inte bara hur och vem som bygger fysiska hus och infrastrukturer utan även hur livsmönster och rumsliga förståelser skapas och upprätthålls, inte minst utifrån människors fysiska vardagspraktik.

The moment the body is envisioned as a pratico-sensory totally, a decentring and recentring of knowledge occurs. (Lefèbvre, 1991, s. 62)

Triaden är som det hörs på namnet tredelad, och består av tre så kallade formanter eller moment som producerar rummet (Lefèbvre, 1991, s. 40; Schmid, 2022, s. 280). De kan kortfattat beskrivas enligt följande:

1. Det materiella rummet (den rumsliga praktiken)
2. Det föreställda (uttänka) rummet (de intellektuella och analytiska visionerna)
3. Det levda rummet (tankar, känslor och drömmar som bottnar i egen erfarenhet).

Triaden handlar om ett sätt att se på människors vardagspraktik – det materiella – som en del av en rumslig förståelse också bestående av uttänkta rum och levda rum, och att dessa tre delar påverkar och påverkas av varandra – att de är dialektiskt förbundna. Triaden kopplar också kroppsligheten till både praktiken och det levda rummet – det som finns och betyder något men inte är materiellt eller ens alltid verbaliserat utan finns i våra kroppsliga erfarenheter.

Centralt för förståelsen är att rummet samtidigt är upplevt, uttänkt och levt (Schmid, 2022, s. 269) De tre formanterna i triaden ses som ett slags krafter som i varierande grad påverkar rummet. Olika stadsrum kan vara mer eller mindre dominerade av en av aspekterna. Lefèbvre menar att den modernistiska stadsbebyggelsen är starkt färgad av det uttänkta, det vill säga den är påverkad av rumsrepresentationer såsom kartor, planer och idealistiska politiska visioner.

2.2.1 Det materiella rummet – den rumsliga praktiken

Det materiella rummet är det kroppsligt uppfattade rummet, ”rummet som det är med utsträckningar, gränser, öppningar, anvisningar” (Franzén, 2004, s. 55). Det materiella rummet är ett begrepp intimt hopkopplat med vardagslivsbegreppet. Lefèbvre menar att människor lever enligt sociala normer utan att inse det, men de ”är inte okunniga om dem”, ”de lever dem spatialt” (Lefèbvre, 1991, s. 230). Detta är vad han kallar den rumsliga praktiken.

Den rumsliga praktiken skapar en uppfattad i betydelsen varsebliven rumslighet, det vill säga den praktiska och sensoriska världens rum. Genom till exempel en individs resor och besökta målpunkter på olika platser, det vill säga förflyttningen av kroppen, i stadsrummet uppfattar hen vardagen. Det upplevda rummet har inte att göra med mental

kognition eller att man tolkar ett rum utifrån sina sinnen. Begreppet ska bara förstås materiellt enligt Schmid och inbegriper endast hur människor uppfattar information med kroppens fem sinnen (Schmid, 2022, s. 270).

Det upplevda i det materiella rumsliga perspektivet är irrationellt och kroppsligt. Elden (2004) utgår ifrån en läsning av *The production of space* som en slags sammansmältning av Marx och Heideggers tänkande. Liksom Heidegger menar Lefèbvre att vi människor inte reagerar ”geometriskt” på stadsrummet, det gör vi bara när vi tänker abstrakt. Det sistnämnda, att uppfatta rummet mentalt – föreställa sig rummet – (eng. *conception*) står i motsatsförhållande till den kroppsliga uppfattningen, det vill säga att varsebli rummet med de fem sinnena, vilket står för det konkreta, materiella och fysiska. Utgångspunkten blir då alltså kroppen, som Lefèbvre ser som en ”plats för motstånd” (Elden, 2004, s. 189).

/.../space is actually experienced, in its depths, as duplications, echoes and reverberations/.../ - and are engendered by - the strangest of contrasts: face and arse, eye and flesh, viscera and excrement, lips and teeth, orifices and phallus, clenched fists and opened hands - as also clothed versus naked, open versus closed, obscenity versus familiarity, and so on. None of these oppositions and conjunctions/disjunctions has anything to do with a logic or formal system. (Lefèbvre, 1991, s. 184)

2.2.2 Det föreställda rummet – rummets representationer

Det föreställda rummet handlar om hur tankar och analyser baserade på logik och rationalitet påverkar det rumsliga, i en planeringskontext till exempel i form av planer och visioner för stadsutveckling. Dessa uttänkta rum är vad Lefèbvre kallar *rummets representationer*; staden och dess utveckling får representeras som streck, ytor och text på en karta eller i planer och strategier. Detta ”system av verbala tecken” (Lefèbvre, 1991, s. 39), som begreppsliggörandet av rum ofta använder sig av, innebär enligt Lefèbvre att det intellektuella dominerar i rumsförståelsen.

Rumsrepresentationerna skapas av vår mentala föreställningsförmåga. Förutom planer kan kartor och geometri samt inbillade och fantiserade rum kategoriseras som rumsrepresentationer. Rummets representationer behöver alltså inte vara kopplade till planering och arkitektur. Det handlar om rumslighet som är uttänkt intellektuellt, det vill säga som inte kommer av egen (kroppslig/känslomässig) erfarenhet.

Ett tidigare, som Lefèbvre menade, enat *absolut rum* (representerat i *The production of space* av den antika grekiska stadsstaten) bröts upp med detta abstrakta rums intåg, vår samtids moderna stadsrum. Lefèbvre menar att detta abstrakta stadsrum är det dominerande rummet i vårt samhälle. Det kan ses som ett rum där homogenitet och likriktning eftersträvas; ett ”avförkroppsligat och osinnligt rum” där ”kommodifiering

och/eller byråkratisering” suddar ut alla skillnader (Franzén, 2004, s. 60). Samtidigt innebär denna homogenisering en fragmentering av rummet genom samhällets många olika aktörer och processer.

./.../i olika stora och varierat belägna bitar kommer det /rummet/ att göras till föremål för marknadens och statens strävanden. Men ingen garanterar hur dessa bitar hänger samman – därför kommer det abstrakta rummet att fragmenteras så fort det tas i anspråk av någon makt. (Franzén, 2004, s. 61)

Jag håller inte nödvändigtvis med om alla detaljer i denna analys, men anser den intressant då den kan användas för att sätta normer under lupp.

2.2.3 Det levda rummet – representationernas rum

Representationernas rum¹⁴ handlar om det meningsbärande, vad till exempel en målpunkt i de dagliga resandet har för betydelse för en människa. Denna formant beskriver det så kallade levda rummet, alltså de tankar, känslor, symboler och andra betydelsebärande element som konst, kultur, poesi, musik som spelar roll för vad stadsrummet betyder för oss. Det levda rummet inbegriper tankar och känslor som den rumsliga erfarenheten innebär; i en vardagsresekontext kan det till exempel handla om oro för att komma för sent när tåget blir inställt eller frustrationen i att stå still i trafiken. Lefèbvre beskriver denna rumsliga aspekt som att den ”levs direkt” genom bilder och symboler (Lefèbvre, 1991, s. 39) att objekt i rummet har olika symboliska meningar för grupper av eller enskilda människor. Representationernas rum (det levda rummet) grundar sig på individers kroppsliga och känslomässiga erfarenheter, gör ”det inte det, har vi snarare att göra med rummets representationer” (Franzén, 2004, s. 55).

Representational spaces ./.../ need obey no rules of consistency or cohesivness. Redolent with imaginary and symbolic elements, they have their source in history – in the history of a people as well as in the history of each individual belonging to that people. (Lefèbvre, 1991, s. 41)

Det handlar också om betydelsen av de sociala relationerna; minnena efter och längtan till de människor och den kultur som skapar mening för oss, både på det kollektiva och det individuella planet. Denna relationella aspekt av det levda rummet redogörs vidare för nedan i avsnittet om begrepp kopplade till det levda rummet och social hållbarhet.

Lefèbvres triad är ett sätt att bredda förståelsen av det rumsliga och även inbegripa känslor och andra ”icke-rationella” värden. Med hjälp av triadens analys av det rumsliga konkretiseras således ett behov av att upphöja statusen för känslor, minnen, drömmar för att förstå hur vi bygger staden och vad vi upplever som människor i den och vad det

¹⁴ Också kallat representationsrum

betyder för att leva vår mänsklighet fullt ut. Teorin om ”den hela människan” och ”ögonblicksteorin”, i avsnittet om vardagslivet nedan, utvecklar detta.

Representationernas rum kan ses som “det sociala rummet av levd interaktion, rum för symbolism och mening och, i Edward Sojas term, rum som samtidigt ’verkligt och föreställt’” (Elden, 2009, s. 265).

2.2.4 Dubbeldialektisk triad

Lefëbvre skiljer på själva rumsligheten och (det sociala) producerandet av rumsligheten. Utifrån denna tudelning ställer han upp tre dialektalt länkade produktionsprocesser (Schmid, 2022, s. 267):

1. Materiell produktion producerar rumslig praktik (vardagslivet)
2. Kunskapsproduktion producerar representationer av det rumsliga, det uttänkta rummet
3. Meningsproduktion länkar till representativa rum, det skapar erfarna eller levda rum

Carp (2008) tar upp vikten av att se till båda dessa aspekter när triaden ska användas för att analysera rummet, se Tabell 1.

Tabell 1: Lefëbvres rumstriad och relaterade ramverk representerade som analyskategorier, efter Carp (2008, s. 133)

Fält	Triadaspekt	Exempel	Människan
Fysisk	Den rumsliga praktiken	Rutter, destinationer, transportsätt	Min kropp/ din kropp ↓
	<i>Det upplevda (materiella) rummet</i>	<i>Lukta, se, höra, smaka, röra, röra sig, delta</i>	
Mental	Rummets representationer	Planer, diskurser, koncept, metoder, modeller, teorier	Min tanke/ din tanke ↓
	<i>Det föreställda rummet</i>	<i>Tänka, reflektera, systematisera, föreställa sig, tolka, mäta, kategorisera</i>	
Social	Representationernas rum	Hem, kyrkogård, festival, familjegård, kontor, offentligt monument, naturen, säng	Min direkta erfarenhet/ din direkta erfarenhet
	<i>Det levda rummet</i>	<i>Att leva ”i nuet”, älska, frukta, skapa, bevittna, vara med, känna igen gränser, minnas</i>	

Det handlar om både ”vad det är vi tittar på och hur det går till medan vi tittar på det” (Carp, 2008, s. 131). Denna dubbla uppsättning av varje formant medför att rumsligheter kan undersökas ur antingen ett så kallat ”fysiskt” perspektiv (till exempel en plats, ett

begrepp, en symbol) eller ett upplevt perspektiv (till exempel mänskliga aktiviteter, tankar, känslor). Carp kallar den första för fysisk, vilket kan förväxlas med materiell som i det materiella rummet. I Carps tabell nedan förtydligar exemplen hur de två uppsättningar kan ses som "det producerade" respektive "det producerande"/"det som görs". Denna uppdelning är av vikt då min empiriska studie framförallt riktar in sig på de intervjuades "göranden" /det vill säga "förflyttandet" av kroppen respektive "kännandet" av känslor) för att förstå det fysiska rummets betydelse.

Betydelsen av dialektiken

Lefébvre understryker vikten av dialektiken mellan samtliga tre formanter (Elden, 2004). Det upplevda, det levda och det uttänkta behöver förstås som sammanbundna och dessa kan inte analyseras var för sig. Det finns en "dialektisk rörelse" mellan vad vi upplever respektive vad vi uppfattar. (Schmid, 2022, s. 285) Det kan te sig väl självklart; våra tankar leder till handlingar som vi gör med kroppen och känslor som vi känner inom oss, och vice versa – det vi tar oss för med vår kropp i vår vardag, i vårt liv, hur vi rör oss och vilka vi möter, påverkar våra tankar, men enligt Lefébvre har den västerländska filosofitraditionen delat upp tanke och liv och skapat en motsägelse mellan dem. I det västerländska tänkandet har det uttänkta prioriterats vilket inneburit att praktik - och därmed liv - inte lagts någon vikt vid (Schmid, 2022). Minnen, känslor, relationer karaktäriserar rummet, och rummet i sin tur påverkar och skapar minnen och känslor hos människor. Franzén lyfter betydelsen av det dialektiska. I en modern planeringskontext räknas inte alltid det erfarenhetsbaserade.

Spänningen mellan erfarenheter och förväntningar är grundläggande för moderniteten, särskilt när framtidshorizonten öppnas och erfarenheterna blir mindre värda. (Franzén, 2004, s. 55)

2.3 Det levda rummet och social hållbarhet

Den övergripande utgångspunkten är att vardagslivet är en betydande del av social hållbarhet; hur vi lever till vardags påverkar våra möjligheter att tillgodose viktiga aspekter i livet. Detta avsnitt beskriver varför synliggörandet av vardagslivets praktik och levda rum har betydelse för social hållbarhet. Begreppet social hållbarhet är som vi redan konstaterat diffust – vardagsperspektivet kan hjälpa till som en konkretiseringsmöjlighet (Levin & Gil Solá, 2021).

För att tydliggöra hur undersökandet av känslor och drömmar kring vardagslivet – det levda – kan kopplas till den sociala hållbarheten har jag utgått ifrån Harveys uppdelning av Lefébvres formanter i de tre tolkningarna av rum: det absoluta, det relativa och det

relationella, se Tabell 2. I tabellen syns skärningspunkterna för dessa rumsligheter. Harvey har i dessa tagit upp exempel på vad han kallar ”modaliteter för förståelsen av rummets och tidrummets innebörder” (Harvey, 2006a, sid 130). Han menar att de olika rumsaspekterna korsas och står i dialektisk spänning mellan varandra. Att endast titta på det absoluta rummet, utan att beakta hur de olika rumsliga modaliteternas påverkar varandra, omöjliggör en verklig förståelse av människors drömmar och vad de ser som viktigt inför framtiden.

Då det framförallt varit de relationella aspekterna som lyfts fram i insamlad data och som har betydelse för social hållbarhet i planeringen, ligger fokus i avsnittet på det.

Tabell 2: Absolut, relativt och relationellt rum mot Lefébvres triad av upplevt, föreställt och levtt rum. Från David Harveys *Nyckelordet ”Rum”* (2006)

	Det materiella rummet (det upplevda rummet)	Rummets representationer (det föreställda rummet)	Representationernas rum (det levda rummet)
Det absoluta rummet	<i>väggar, dörrar, trappor, golv, byggnader, städer, berg, kontinenter, vattenmassor, territoriella avgränsningar, fysiska gränser och hinder</i>	<i>ekonomiska kartor; euklidisk geometri; landskapsbeskrivningar; metaforer om instängdhet, öppna ytor, lokaliseringar, lägen och positioner; (relativt lätt att kontrollera och styra)- Newton och Descartes</i>	<i>känslan av trygghet kring eldstaden; känslan av säkerhet eller instängdhet i ett avgränsat område; känslan av makt genom ägarskap och dominans av ett område; rädsla för folk utanför den egna gruppen</i>
Det relativa rummet (tidrummet)	<i>flöden av energi, vatten, luft, varor, folk, information, pengar, kapital; ökning och minskningar i avståndsfriktionen...</i>	<i>tematiska och topologiska kartor (till exempel över ett tunnelbanesystem); topologi; metaforer om rörelse, acceleration, tidsrumskompression och avståndssökningar; (svårt att kontrollera och styra- kräver sofistikerade tekniker) - Einstein och Riemann</i>	<i>oro över att inte hinna i tid till skolan; spänningen i att röra sig i det okända; frustrationen i en trafikstockning; spänningen eller upprymdhet till följd av tidsrumskompression, av fart, av rörelse</i>
Det relationella rummet (tidrummet)	<i>elektromagnetiska flöden och fält; sociala relationer; ansamlingar av föreningar; potentiell energi; ljud, dofter och andra sinnesförmåelser som bärs av vinden</i>	<i>Surrealism; existentialism; psykogeografier; cyberrum; metaforer om internalisering av kraft och makt; (extremt svårt att kontrollera och styra - kaosteori, dialektik, interna relationer, kvantteori) - Leibniz, Whitehead, Deleuze, Benjamin</i>	<i>visioner, fantasier, önskningar, frustrationer, minnen, drömmar, skenbilder, psykiska tillstånd (t.ex. torgskräck, höjdskräck, klaustrofobi)</i>

2.3.1 Subjektiva och gemensamma "levda rum"

I denna studie intervjuas människor om sina subjektiva erfarenheter och upplevelser. Som tidigare nämnts handlar det dock inte om en analys av olika individers subjektivt levda rum utan vardagslivet som det levs på en plats – Barkarbystadens vardagslivsrum. Hur kan dessa subjektiva "levda rum" användas för att beskriva ett gemensamt "Barkarbystadens levda rum"? Detta avsnitt beskriver studiens syn på subjektivt levda rum respektive en viss plats' levda rum.

Denna studies syn på plats, det vill säga hur Barkarbystadens vardagslivsrum som plats ska förstås, bygger på en "subjektserkännande relationell-materialistisk position" (Metzger, 2014, s. 94). Det innebär att en plats ses som en enhet som består av "både-och": både det sociala och det materiella. För denna slags kunskap räcker det inte med den fysiska informationen om faktorer såsom vilka transportmöjligheter som finns där, vart vägarna sträcker sig eller hur ofta bussen går. Det behövs också kunskap som är subjektiv, kunskap om det sociala rummet. Det kan handla om till exempel varför människor reser eller inte reser vissa sträckor, eller vilket värde man lägger i de olika aktiviteterna som man åker till, och de relationer som dessa aktiviteter är förbundna med. Den individuellt erfarna upplevelsen, det vill säga den subjektiva kunskapen, kan alltså ge en viktig rumslig kunskap utanför individen, en kunskap om stadsmiljön.

Cresswell (2004) tar upp hur Harvey ser på platsskapande och minnen utifrån hans bok *Justice, nature and the geography of difference* från 1996. Harvey menar att platsproducerande görs av en slags *månghövdad subjektivitet*; platsen skapas i den process där de olika minnena – de olika levda rummen – slåss om sin betydelse för platsen. Det är alltid många olika subjekt, människors levda rum som producerar platsen. Det är det som kan kallas gemensamma levda rum, och bara genom att studera dessas heterogenitet så kan man förstå betydelsen av platsen.

Harvey takes issue with the idea that a place can unproblematically stand for the memory and identity of a particular group of people. It may be true, he argues, that collective memory is often made concrete through the production of particular places but this production of memory in place is no more than an element in the perpetuation of a particular social order that seeks to inscribe some memories at the expense of others. Places do not come with some memories attached to it by nature but rather they are the "contested terrain of competing definitions" (Harvey 1996, p 309). (Cresswell, 2004, s. 62)

Lefèbvre menar att jaget på ett oskiljaktigt sätt är både individuellt och socialt (Lefèbvre, 1991). Frémont, fransk geograf som i likhet med Lefèbvre skrev om det levda rummet (franska *l'espace vécu*) på 1970-talet, menar att det levda rummet har dels en individuell dels en social dimension (Keerle, 2022).

Denna månghövdade subjektivitet – den sociala dimensionen – har jag tagit fasta på i analysen av mina intervjupersoners bidrag till förståelse av platsen. Jag har tolkat den som att de boendes utsagor byggs samman som ett pussel, där det dock egentligen inte finns någon reell möjlighet att lägga klart pusslet; den urbana väven är för komplex (Jacobs, 1961).

Sammanfattningsvis tolkar jag begreppet relationell materialism inom ramen för min studie enligt följande: Det som undersöks i denna studie är den kunskap som skapas i relationen mellan människorna samt mellan människorna och det fysiska rummet, alltså kunskap om betydelser och praktiker som uppstår av att just dessa människor rör sig och tänker, erfår och känner i just detta fysiska stadsrum. Kunskapen beskriver då inte bara ett stadsrum men inte heller bara en praktik, utan eftersom studien har en icke-reduktionistisk ontologisk ansats, det vill säga världen ses som mångfasetterad och omöjlig att reducera, tolkas resultat av intervjuundersökningen som kunskap om det som detta rum och liv blir tillsammans.

Studiens epistemologiska ingång är situerad – studien ser på kunskap som beroende av kontext. I detta fall ses den kunskap som intervjupersonerna bidrar med i form av sina utsagor, som situerad i fallstudiekontexten; som något som skapas i deras rörelsemönster, erfarenheter, tankar och känslor specifikt i deras vardagslivspraktik i Barkarbystaden. Med situerad kunskap kan resultatet av intervjustudien säga oss någonting om Barkarbystaden; om livet som boende där och betydelserna av de sociala relationerna och andra meningsskapande vardagslivsaktiviteter. Studieobjekt är detta vardagslivsrum och dess levda rum, de meningsbärande delar som finns där, medan intervjudeltagarna är informanter i sökandet efter kunskap om Barkarbystadens vardagslivsrum. Denna epistemologiska ingångs synsätt har stor betydelse för en utökad och både mer fördjupad och mer konkretiserad bild av hur social hållbarhet kan förstås i den regionala planeringen. Den bidrar till att göra den sociala hållbarheten rumslig.

2.3.2 Vardagens meningsskapande aktiviteter och känslornas betydelse

Undersökandet av det levda rummet ses i studien som ett sätt att erhålla kunskap om det meningsskapande i vardagen. Känslorna är en aspekt av representationernas rum. Harvey påtalar att denna rumslighet är subjektiv och känslomässig då den består av det vi drömmer om, längtar efter och blir frustrerade av (Harvey, 2006). Detta har jag byggt vidare på genom teorier kopplade till känslorna som hindrare eller möjlighetsskapare.

Freudendal-Pedersen (2022) argumenterar för att betydelsen av de sociala banden är intakt i våra vardagsliv även om resepraktikerna har förändrats, framförallt resandet med bil som följde på modernitetens ökade avstånd i vardagen och ledde till varningar om

urholkning av samhället och att den nära mänskliga samvaron skulle tappa sin mening. Men människors vardagsresande har ett meningsskapande i grunden.

Nobody wants to just go from A to B, there is a reason to move and there is a reason to arrive. It is what comes before and after (and don't forget the time spent moving) that matters to people. By discharging emotions, possibilities for change are not revealed. (Freudendal-Pedersen, 2022, s. 7)

I det sammanhanget pekar Freudendal-Pedersen på känslornas betydelse för att skapa förändring. Planeringen har riktat in sig på en stad för en person som ses som ekonomisk och rationell, men vi människor är också emotionella vilket påverkar vårt beslutsfattande som inte alltid är helt tydligt och logiskt; to m när beslut ”presenteras som sådana är det sällan övertygande” (Freudendal-Pedersen, 2022, s. 91). I den dominerande teknokratiska synen på urban mobilitet saknas svaren på frågorna ”varför”, ”av vilken anledning” (eng. *for what*) och ”för vem” (Freudendal-Pedersen, 2022, s. 116), frågor vars svar vägleds av människors känslor och som handlar om det gemensamma liv som människor försöker leva i staden, och därmed är en viktig grund för social hållbarhet. Mobilitetsforskning, som hanterar vardagsresande och planering, behöver enligt Freudendal-Pedersen breddas och inte bara fokusera på effektivitet, utan även undersöka de emotionella och irrationella delarna av vardagslivets praktiker för att kunna omfamna det som är viktigt för människor. Det handlar om vad de olika målpunkterna och förflyttningarna betyder för en person.

Det relativa levda rummets känslor tolkas i denna studie som affekter som uppstår i kroppen just då när vardagsresandet genomförs och av den upplevande människan tolkas som en medveten känsla, medan känslorna som finns i det relationella levda rummet är emotioner, det vill säga känslor som hänger ihop med egna minnen och erfarenheter. Denna förståelse bygger på Tomkins affektteori, (för genomgång se exempelvis Sperling och Jönsson, 2020). Emotion ses alltså här som en känslouttryck som har en både bredare och djupare tidsrumslig aspekt. Emotionerna i denna studies kontext kan förstås som de mer övergripande känslorna man har kring sitt vardagsliv, medan känslorna i det relativa rummet är sprungna ur affekter här och nu. Emotioner med grund i vardagslivet i enlighet med triaden kan ha en betydande påverkan på människors handlande och mående, och är därmed potentiell betydelsefull kunskap när det gäller planering av socialt hållbara stadsmiljöer.

Thrift (1999) påtalar att känslor är betydelsefulla för oss människor då de bär på budskap kring hur vi bör agera i olika situationer.

Emotions provides us with a vital means of attunement /.../ to a situation. They have a message. They are what matters. (Thrift, 1999, s. 314)

Samtidigt kan känslor vara svårgreppbara, Thrift (1999) beskriver dem som att de spökar för oss, vilket kan tolkas som att de finns där men inte går att, så att säga, sätta fingret på, de är som spöken – ogreppbara – men med stark betydelse och påverkan på oss människor, många gånger mer än det materiellas betydelse. Utan att gå djupare in på ett omfattande forskningsfält kring affekter och känsloliv, finns en förståelse i denna studie för att de känslouttryck som ovan beskrivs som emotioner, kan vara mer svårtillgängliga för analys. Med hjälp av triadteorin och begreppet relationell rumslighet som beskrivs nedan har jag kopplat intervjupersonernas utsagor om vad de känner till specifika rumsligheter och tid vilket bidrar till analysen.

2.3.3 Relationell rumslighet

Faktorer såsom drömmar, minnen, rädslor och frustrationer karaktäriseras av att de formas och formar ett tidrum, det vill säga de sträcker sig bakåt och framåt i tiden, samt att de har sin grund i en kroppslig erfarenhet. De är relationella aspekter av det levda rummet.

Det relationella rummet, beskrivet av Leibniz på 1700-talet, innebär att se på rumslighet som att saker sker i relation till varandra: ”*the order of togetherness*” (Schmid, 2022, s. 254). Forskning inom flera olika discipliner betonar vikten av ”att förstå plats och platsutveckling utifrån ett relationellt förhållningssätt till rum” sid 18 (Björling & Ohlén, 2018). Användningen av begreppet i denna studie bygger på Harveys föreläsning/bokkapitel ”Nyckelordet ’rum’” (Harvey, 2006), i vilken han presenterar rumskategorierna konceptuellt enligt Tabell 2 ovan.¹⁵ Utifrån ett relationellt perspektiv har Harvey, utöver (fysiska) objekt som vägar, byggnader, flöden och dofter, även kategoriserat *de sociala relationerna* som en för rummet betydande materialitet. Sociala relationers betydelse i vardagslivet är den del av den relationella rumsligheten som undersöks i denna studie.

Beskrivningen av rummet som relationellt kan förstås som att livet aldrig bara levs här och nu eftersom möjligheterna att blicka framåt eller att minnas andra sociala rum innebär att det (vardags)liv man lever för tillfället påverkas, vardagslivet på den plats och det sätt man lever får vissa referensramar och värderingar. Det relationella tidrummet kan därmed påverka faktiskt agerande. Ett minne kan trigga en tanke om det rum som minnet utspelade sig i. Denna tanke kan sedan väcka en känsla kring minnet, till exempel en saknad. Vilket kan i sin tur kan leda till en känsla av sorg eller frustration av att inte befinna sig där, eller en dröm av att förändra sin belägenhet här (på den plats

¹⁵ För ytterligare genomgång av absolut, relativt och relationellt rum se till exempel *Kalejdoskopiska rum* (Högström, 2012, s. 58).

man lever på nu) så att det blir mer som i drömmen, eller att man letar efter en sådan plats (flyttar till exempel). Vad gäller skillnaden mellan det relativa respektive det relationella utifrån det levda rummets dimension kan det förstnämnda förstås som den direkta känslan utifrån den egna individuella (kroppsliga) upplevelsen i relation till tidrummet, det vill säga vad en person själv känner i den stunden hon till exempel reser eller kastar sig ut i en bungejump. Det relationella levda rummets känslor i skepnad av drömmar, minnen och frustrationer är däremot beroende av ett reflekterande fram och tillbaka i tiden, och därmed i tidrummet. Dessa känslor är emotioner och därmed mer komplexa och kopplade till minnen och tidigare upplevelser i livet, vilka påverkar hur vi tänker kring framtiden (se avsnitt ovan om känslbegrepp). Drömmarna och tankarna om framtiden baseras på erfarenheter i form av vanor, minnen, traditioner från tidigare i livet. Franzén (2004) beskriver det levda rummet som ”konkreta föreställningar om ett rum, som kan knytas till ett bestämt rum” (sid 55) och att dessa är erfarenhetsbaserade (till skillnad mot det uttänkta rummets *abstrakta* föreställningar om ett *möjligt* rum).

Utifrån Harvey (2006) tolkas minne som en pågående berättelse som startar vid den punkten i tiden som individen berättar om (fast som i sin tur självklart ändå knyter an till punkter bakåt i tiden) och kan tolkas utifrån vad minnet betyder för en individ utifrån hur den personen lever nu. Minnet karakteriseras av att det tänks i nutiden. Harvey (2006) bygger på Walter Benjamins teorier som beskriver hur minnet till skillnad mot historia (ett tidsligt relativt begrepp som representerar något fastställt) kan beskrivas som ett tidsligt relationellt begrepp med möjlighet att innehålla en ”potentialitet som /.../ kan leda till att nya möjligheter uppenbarar sig” (s. 135). Han menar också att det kollektiva minnet kring en plats, en stadsdel, trots att det kan kännas diffust ändå kan skapa en ”kraftfull känsla” (s. 135) och att det därför kan vara en viktig del i politiska och sociala rörelser.

2.3.4 Olikhet – att bejaka det mångfasetterade

Ett annat centralt begrepp för Lefèbvre är olikhet (eng. *difference*). Kipfer med flera (2008) beskriver termen som element i stadslivet som leder till aktiv kontakt mellan människor. Detta ska skiljas från så kallade särdrag (eng. *particularities*) som innebär att vara isolerad och kanske utveckla antagonism mot andra särdrag. Men denna konfrontation kan också ”utvecklas till ömsesidig förståelse” (s. 292) det vill säga bestå i olikheter. Denna process sker bland annat tack vare ”vardagens många dramer” (s. 292). Olikhet kan alltså beskrivas som ett begrepp som binder samman den övergripande triadteorin, som ju beskriver vardagens ”drama”, med ett socialt hållbarhetsperspektiv. Begreppet öppnar specifikt upp för fokus på betydelsen av sociala relationer och vad man kan kalla ”gemenskapshetskultur” som kan ske människor emellan i vardagslivet.

Bejakandet av olikhet leder till vad Lefèbvre kallar enhet (eng. *unity*). Den enhet som åsyftas ovan handlar istället om att ena människor över hushållsnivån, att bejaka betydelsen av sociala relationer i stadsrummet. Fragmenterade städer, som leder till isolering mellan människor, riskerar att innebära att de bejakande olikheterna minskar. De riskerar att istället bli partikulariteter som är rumsligt och socialt skilda från varandra.

Att leta efter aspekter avseende olikhet i formanternas utsagor kan vara ett sätt att undersöka ett stadsrum som i denna studie. Det kan handla om att se om det finns faktorer som stöder acceptansen och bejakandet för olikhet på ett sätt som leder till vad Lefèbvre kallar enhet (eng. *unity*). Det kan förstås mot bakgrund av Lefèbvres kritik mot stadsrummets fragmentisering som endast uppmuntrar familjeenheten (se vidare nedan i avsnittet om vardagslivet).

Stadsrummet som "möjlighetsrum"

Friberg (2008b) beskriver en koppling mellan staden som kulturellt och socialt mångfasetterad och staden som "möjlighetsrum" (hon citerat Kirsten Simonsen 2005). Med detta möjlighetsrum avses "stadens frigörande potential genom möjligheter till förvärvsarbete och möte med många människor" (Friberg, 2008b, s. 65). Friberg exemplifierar också med den amerikanska journalisten och aktivisten Jane Jacobs som redan på 1960-talet i sin klassiska bok *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (Jacobs, 1961) argumenterar för en diversifierad stad som lever både dag och natt."

2.4 Vardagslivet som begrepp och perspektiv

I detta avsnitt presenteras en teoretisk grund till vardagslivet som betydande del av social hållbarhet, inte minst i delarna kring sociala relationer i vardagen och dessas betydelse för människor. Avsnittet tar också upp relevanta teorier kring begreppet vardagsliv.

Att anlägga ett vardagslivsperspektiv har flertalet forskare och filosofer ägnat sig åt. Åquist (2001, s. 257ff) gör en genomgång av vardagslivet som vetenskapligt perspektiv där hon bland andra nämner Heideggers och Lefèbvres tankar kring begreppet.

Tidsgeografin är enligt Åquist (2001) ett perspektiv som lämpar sig väl för att införliva vardagslivsperspektivet i planeringspraktiken. Vid sådana tidsgeografiska studier är det bra om alla sociala gruppers behov finns representerade. Dessa så kallade dagsprogram kan bli en slags delaktighet i planeringen där människors vardagsresande prövas mot planerna.

2.4.1 *La quotidienneté* och alienationen (det levda relationella rummet)

Lefèbvre skiljer på olika betydelser av begreppet vardag. *Le quotidien* på franska (på engelska *everyday* och på svenska *vardag*) är det som återkommer varje dag, förknippat med *görandet*, praktiken. Det handlar om att tillägna sig rummet och tiden genom den dagliga praktiken (Juan, 2015). *La quotidienneté* översätts med *everydayness* (Elden, 2004, s. 112), på svenska *vardaglighet*, det vill säga den karaktär som vardagslivet har. Begreppet ska tolkas utifrån vardagslivet monoton i moderniteten, och är förknippat med den alienation som skapas i det dagliga (urbana) livet (Juan, 2015).

The concept of "everydayness" /quotidienneté/ stresses the homogenous, the repetitive, the fragmentary in everyday life. (Lefèbvre¹⁶ citerad i Elden, 2004, s. 112)

Vi skulle nästan kunna säga, i detta avseende, att rutiner skapar la quotidienneté för att bevara kärnan i det dagliga /le quotidien/. Cette quotidienneté syftar dels på funktionalistisk stadsplanering men också och framför allt på den institutionella struktureringen av vardagslivet. (Juan, 2015, min översättning från franska)

I de franska så kallade *villes nouvelles* menade Lefèbvre att han funnit "vardagslivet (*la quotidienneté*) i ett kemiskt rent tillstånd" (Juan, 2015). Dessa satellitstäder är ett slags större helt planerade förstäder som nås med pendeltåg från Paris, statligt initierade på 1960-talet av de Gaulle som enligt legenden uttryckte att han ville skapa ordning "dans ce bordel", då han från en helikopterfärd 1960 betraktade Parisregionen ovanifrån (Vadelorge, 2005, s. 7). Enligt Lefèbvre producerade dessa förstäder den funktionalistiska stadsplaneringens infrastruktur vilket medförde att dessa stadsrum också "funktionaliserade" sättet att leva där (Juan, 2015).¹⁷

Lefèbvre menade att det moderna vardagslivet i staden innebär alienation. Individens förfrämligas på olika nivåer: från samhället, politiken, andra människor och till slut från sig själv. Genom *subjektivitet*, det vill säga att se de alternativ som individen har, och utifrån dem genomföra förändringar kan alienationen övervinnas menar Lefèbvre (Wander, 1984, s. xiii). Den marxistiska synen att alienation drabbar arbetare i samband med att de exploateras, har Lefèbvre utvecklat och menar att nya former av alienation skapas i vardagslivet genom att kapitalismen tömmer alla delar av livet på mening och betydelse för att sedan erbjuda detta tillbaka i form av varor (Shields, 2001). Elden (2004) understryker att det egentligen inte handlar om nya former av alienation utan att Lefèbvre höll sig till Marx' text men utökade begreppet till att också omfatta andra

¹⁶ "Towards a leftist cultural politics: remarks occasioned by the centenary of Marx's death" (s 87) i Cary Nelson & Lawrence Grossberg (red) (1988), *Marxism and the Interpretation of Culture*, London: Macmillan s 75-88

¹⁷ Samtliga citat på svenska av Juan är min översättning från franska.

aktiviteter än arbete. Utifrån Lefèbvres omfattande verk *Critique of everyday life* skriver Elden att en kritik av vardagslivet ”måste analysera de saker som gör oss sociala och mänskliga” (Elden, 2004, s. 111).

Lefèbvre representerar en marxistisk inställning med kritik riktad mot både företagens kapitalism och auktoritär socialism (Wander, 1984, s. xii). Dag Østerberg har beskrivit Lefèbvre som en ”obunden, närmast lekfull” marxist (Franzén, 2004, s. 50). Många tycker att det dynamiska och öppna i hans analyser är svårt att applicera, att hans teorier kräver ”känslighet, snarare än ett slutet system” (från ”Lost in transposition”, sid 8 i Schmid, 2022, s. xxvii).

Utöver koncepten alienation och praktik är begreppet *l'homme total* (”den hela människan”, min översättning från franska) centralt i Lefèbvres filosofi kring vardagslivet (Schmid, 2022, s. 72). Sin ”ögonblicksteori” (*theory of moments*) (Schmid, 2022, s. 120ff och 382f) utvecklade han utifrån sin kritik av det moderna vardagslivet som han ansåg själsdödande, ett banalt *metro-bulot-dodo*-liv¹⁸ för arbetspendlaren i förorten (Shields, 2001). Ögonblicksteorin var ett vidareutvecklande av en idé han hade fått från situationisterna som menade att motverkandet av vardagslivets alienation var poesi; människors vilja att ”leva poetiskt” (Schmid, 2022, s. 129). Shields beskriver begreppet ögonblick som ”emotionell klarhet och självnärvaro” i syfte att öka sitt självförverkligande (Shields, 2004, s. 209), alltså att bli en ”hel människa”. Det handlar om en ”teori om närvaro och grunden för en emancipationspraktik”, vilken kan förstås som att Lefèbvre ser på förmågan och möjligheten till närvaro i rummet som ett första steg i en frigörelsepraktik. Sådana ögonblick av närvaro och frigörelse definieras av att ”de inte så lätt kan återtillägnas kapitalism och göras till handelsvara” enligt Shields tolkning av Lefèbvre (Shields, 2004, s. 209). Lefèbvre mäter i sina senare arbeten olika samhällens livskvalité utifrån detta ögonblickskoncept, vilket Harvey tagit upp i sitt efterord till *The production of space* (Shields, 2001).

2.4.2 ”Dolda program” och ideologi – om hur vardagslivsnormer byggs in i staden med hjälp av planering (det uttänkta rummet)

För att skapa förståelse för vad som påverkar vardagslivet rumsligt är det av vikt enligt Lefèbvre att se de ideologier som ligger bakom stadens form och därmed vår rumsliga praktik i staden. Han menar att rumsproducenterna alltid har haft en representation, en specifik vilja, medan ””användarna” passivt upplevt vad som än påtvingats dem” (Lefèbvre, 1991, s. 43).

¹⁸ Franska för ungefär ”pendling-jobb-sömn”

If architects (and urban planners) do indeed have a representation of space, whence does it derive? Whose interests are served when it becomes "operational"? (Lefèbvre, 1991, s. 44)

Lefèbvre understryker ideologiers behov av förkroppsligande för att verka och fortsätta sprida sina budskap, till exempel att religioner behöver fysiska ställen – kyrkor, lokaler, heliga platser – för att leva.

What is an ideology without a space to which it refers, a space which it describes, whose vocabulary and links it makes use of, and whose code it embodies? /.../ More generally speaking, what we call ideology only achieves consistency by intervening in social space and in its production, and by thus taking on body therein. Ideology per se might well be said to consist primarily in a discourse upon social space. (Lefèbvre, 1991, s. 44)

I del två av sitt verk *Critique de la vie quotidienne* (1961) har Lefèbvre skrivit att ”i varje urbanistiskt projekt är ett program för vardagslivet förborgat” (Åquist, 2001, s. 269f). Åquist (2001) fann i sin studie av generalplanen för Örebro från 1955 ett sådant ”dolt och otydligt” program. Hon menar att detta kan tolkas som att olika program för vardagslivet finns i planerna outtalat i samtidens rådande norm om hur vardagslivet ska levas som tas för given. Men det kan också ses som att man inte har tänkt igenom vilka konsekvenser som planer kan tänkas få. Oavsett hur man tolkar Lefèbvres citat menar Åquist att det visar på ”ett perspektiv där planeringens betydelse för vardagslivets betingelser är centralt” (Åquist, 2001, sid 270).

Stadsrummet som en reflektion och förstärkning av de sociala relationerna har betonats i genusforskningen. Cresswell och Priya Uteng skriver om hur staden har byggt in en tudelning mellan offentligt och privat som styrts mäns och kvinnors liv.

There are many ways in which gender is spatially produced. Perhaps the most commented on is the binary of public and private which has been mapped on to masculine and feminine, man and woman, in clearly delineated ways and been brought into question by any number of feminist theorists. Here gender is defined, at least in part, spatially – through a geographical image. (Cresswell & Priya Uteng, 2008, s. 2)

Tora Friberg tar upp att man kan se den patriarkala ideologin i stadens form.

Könsroller kan tolkas som inbyggda i materialiteten. Den bebyggelse som finns idag kan i mångt och mycket uppfattas som ett patriarkat inskrivet i betong, sten och glas hävdar till exempel Jane Darke. (1996). (Friberg, 2008b, s. 65)

Detta tankesätt kring stadsrummets påverkan på oss ses också i 1900-talets situationist rörelse och praktiken kring psykogeografier, det vill säga idén om de fysiska miljöernas känslomässiga påverkan på oss (Debord, 1955). En psykogeografi kan beskrivas som en slags karta, det vill säga en beskrivning av verkligheten (en

rumrepresentation) som inte bara innehåller de absoluta och de relativa rummen utan även beskriver sociala relationer och minnen från tidigare epoker (Thente, 2019).

2.5 Tillgänglighet: Om hinder & möjligheter i relation till vardagslivet

Detta avsnitt beskriver olika begrepp och synsätt, framförallt kopplade till tillgänglighet, som bidrar till analysen av vad som hindrar respektive möjliggör vardagsliv i Barkarbystaden. Hindren och möjligheterna kan bestå av såväl materiella som levda aspekter av stadsrummet. Utifrån det tidsgeografiska synsättet ses tillgänglighet som möjligheten för individen att nå en målpunkt i syfte att uppnå mål eller tillfredsställa behov (Ellegård, 2018). Friberg understryker att människors förflyttningar i stadsrummet handlar om en kroppslig praktik; man är där ”med sin kropp, en kvinnokropp eller manskropp, en självklarhet men ändå värd att påpeka” (Friberg, 2008b, s. 64).

2.5.1 Det tidsgeografiska synsättet och vardagslivsperspektivet

I det tidsgeografiska synsättet ligger det sociala – individens beroende av andra – inbäddat då det tydliggörs vad som hindrar eller möjliggör för en människa att nå sina mål (Ellegård, 2018). Tidsgeografien möjliggör ett åskådliggörande av just de känslouttryck som finns i individers rörelsemönster (Friberg, Scholten, & Sandén, 2009, s. 207f). Restriktioner och möjligheter i det fysiska rummet – den ”yttre världen” – kan jämföras med hinder och möjligheter i ”känslorummet” – den ”inre världen”, till exempel att kvinnor på grund av rädsla reser på ett annorlunda sätt kvälls- och nattetid. Dessa båda världar är sammanvävda; Lenntorp menar att om de studeras isolerade kan det orsaka felaktiga slutsatser (Friberg m.fl., 2009). Betydelsen av den materiella världen för att förstå samhället är en grundpelare i tidsgeografien. I detta ingår också det relationella, hur vi förhåller oss till omgivningen.

Tidsgeografien understryker att det finns en materiell värld och att den har betydelse och utgör en stabil grund när den icke direkt observerbara världen ska studeras. Tidsgeografien handlar inte bara om individer utan om individer i sitt sammanhang. (Friberg m.fl., 2009, s. 208)

Betydelsen av den materiella rumsligheten innebär också att tidsgeografien lyfter fram vikten av geografisk närhet och den rumsliga praktiken (Friberg m.fl., 2009).

2.5.2 Kapabilitet

Capabilities approach är ett synsätt framtaget av Amartya Sen (se till exempel Sen, 1974, 1979) och utvecklat av bland andra Martha Nussbaum (se till exempel hennes bok *Women and human development: The capabilities approach* (2000)). Begreppet handlar om människors verkliga möjligheter – verkliga frihet – att uppnå sina mål. Detta synsätt skiljer alltså mellan den så kallade formella friheten att vara eller göra något, till exempel att alla har rätt att ta sig fram på stadens gator och tog, och de möjligheter och begränsningar som olika individer i praktiken har att genomföra förflyttningar i dessa miljöer; man kanske inte klarar av att ta sig upp för en trappa p g a funktionshinder eller så upplever man att det är alldeles för socialt utsatt att som kvinna promenera förbi ett kafé där det är fullt av män som ger kommentarer. Kapabiliteten är den verkliga möjligheten att till exempel göra en förflyttning utifrån den individ man är. Det innebär att fokus ligger på mål framför medel. Det handlar om individens tillgänglighet i praktiken – att nå sitt mål – och inte transportmöjligheten – det transportmedlet som man potentiellt *skulle kunna* resa med – i sig.

2.5.3 Räckhåll

För att göra ovannämnda teoretiska ram mer användbar i denna studies kontext kommer begreppet *räckhåll* appliceras. Detta begrepp har använts av forskare som varit inspirerade av tidsgeografi och kan påvisa skillnader i rörelsemönster för olika grupper i samhället. Medan det jämförande begreppet *räckvidd* förklarar ”hur långt det tekniskt sett är möjligt att ta sig under en given tidsperiod för en viss individ” – utifrånperspektiv – visar räckhåll ”hur långt en specifik individ kan nå utifrån sin egen uppfattning om vad som är möjligt”; med begreppet räckhåll kan man således ”analysera individuella faktorer som exempelvis bostadens lokalisering, hushållsstruktur, utbildningsnivå, social bakgrund, inställning till pendling och kön” och ”fånga in hur omvärlden och de möjligheter som finns i den skiljer sig åt för olika individer eller grupper av individer” (Friberg, 2008, s 78). Räckhåll kan förstås som en subjektiv form av tillgänglighet.

2.5.4 Tyngd och avlastning

Friberg (2008b) använder sociologen Dag Østerbergs begrepp om tyngd och avlastning från hans bok *Stadens illusioner. En sociomateriell tolkning av Oslo* (Østerberg, 2000). Begreppen avser de materiella strukturerna, vilka ska förstås som bebyggelsen och fysiska infrastruktur (Friberg, 2008a, s. 268). Friberg tolkar dem i ”frågan om vilka vardagliga erfarenheter, i form av tyng och avlastning, som de kvinnor och män gör som är beroende av att kunna förflytta sig mellan olika områden i staden eller dess närhet” (Friberg, 2008b, s. 72). Hon understryker också att det inte bara kan vara olika mellan

män och kvinnor utan också mellan olika individer. Hon ger exempel utifrån två olika slags bussresor. Om det är stökigt på bussen kan man som resenär uppleva tyngd och känna sig trött. Då ”underlättas inte vardagen, tvärtom innebär bussresan ytterligare ett moment under dagen som upplevs som jobbigt – ger tyngd” (ibid). Men om ”medpassagerarna uppträder precis som det förväntas” och det är lugnt i bussen så man kan läsa en bok till exempel kan det bli en ”avlastning i vardagen” (ibid).

De tre så kallade verktyg som Østerberg använder för att analysera tyngd och avlastning är *kroppslighet*, *fragmentering* och *valmöjlighet* (Friberg, 2008b). Kroppslighet innebär att utgå ifrån det faktum att det är *själva kroppen som rör sig i rummet* när man tittar på vad som försvårar eller hindrar respektive möjliggör och förenklar för en individ att ta sig till olika målpunkter. Detta utgångssätt anknyter till Lefèbvres syn på behovet av förkroppsligande och konkretiserande av vad som producerar stadsrummet. Fragmentering innebär ett uppdelande av resan i fragment och om de olika delarna inte kan ”fogas ihop på ett smidigt sätt upplevs hela resan som en tyngd” (Friberg, 2008b, s. 74). Om gaturummet till och från hållplatsen är otrygg kan det också utgöra en begränsning i valmöjlighet. ”Innebörden i avlastning utifrån aspekten om valmöjlighet är att kunna åka när man behöver utan att förlora för mycket tid, likaså att kunna anpassa resan till sina arbetstider och andra tvingande tider, och inte tvärtom” (Friberg, 2008b, s. 75).

2.6 Avslutande och sammanfattande ord om det teoretiska ramverket

Detta avslutande avsnitt sammanfattar hur de teoretiska begreppen och synsätten tillsammans har tolkats och valts ut för att forma ett ramverk för min fallstudie om vardagsresornas påverkan på vardagslivet ur ett socialt hållbarhetsperspektiv i den regionala planeringen.

Grundläggande är hur Lefèbvres triad byggts på med Harveys uppställning där formanterna även delas in i fysiska aspekter – absolut, relativt och relationellt rum se Tabell 2. Denna modell, Harveys ”niofältare”, använder jag för att komma åt hur tankar, känslor och drömmar (det levda rummet) hänger samman med skilda delar av det materiella rummet, alltså det rum vi upplever med våra sinnen i det dagliga livet.

Det moderna stadsrummet är enligt Lefèbvre dominerat av en så kallad uttänkt rumslighet representerad av stadsplaneringen, och den regionala planeringen är utifrån detta synsätt en grundläggande del i analysen. Även om studien inte innehåller egeninsamlad empirisk data utifrån den del av triaden som berör det uttänkta rummet,

kommer denna aspekt av rumsproducerandet att analyseras utifrån studiens planeringsinriktning. Den regionala planeringen – i detta fall i form av framförallt RUFSS och idén om de regionala stadskärnorna – är den fond mot vilken vardagslivets erfarenheter utspelar sig.

När det gäller det relationella rummet handlar det i studien i princip uteslutande om sociala relationer. Det är vad som framkommer i intervjuerna och i tidigare forskning som den överlägset mest betydande delen av den rumsliga praktiken i vardagslivet. Med hjälp av de faktorer som ingår i Harveys exemplifiering av det levda ur en relationell rumslig aspekt (den högra rutan i nedersta raden i Harveys tabell ovan), menar jag utifrån den tolkning jag gör av teorin att det går att se en koppling mellan det materiella, det vill säga hur vardagsresandet faktiskt ser ut, och det levda i minnen från dåtid och ur dessa och nutiden sprungna önskningar och drömmar. Detta synliggör viktiga aspekter för människors möjlighet att leva ett fullödigt liv i Lefèbvres mening. Sammankopplingen kan också bidra till att sådant som kan vara svårt att mäta kvantitativt eller upptäcka fysiskt i stadsrummet, men samtidigt har stor betydelse för människor, kan göras konkret utifrån en förståelse för hur och var olika känslor skapas i stadsrummet. Detta öppnar upp för en möjlighet att operationalisera in betydande sociala aspekter i den regionala planeringen. In i verkliga busslinjer, förbindelser, stationsutformningar, och öppnar upp en möjlighet till en mer konkret diskussion om tillgänglighet.

Detta teoretiska ramverk tillsammans med den etnologiska metoden med semistrukturerade intervjuer har hjälpt mig att lyfta fram den kroppsliga erfarenheten och den ”inre världens” rum (Kajser & Öhlander, 1999, s. 61), och att diskutera påverkan och effekter av det uttänka, det vill säga den planering som finns i Barkarbystadens vardagslivsrum, de vardagliga förflyttningarnas sociala rum.

3 Metod

Inledningsvis beskrivs i detta kapitel om studiens metodologi den etnologiskt färgade metod med fallstudie och semistrukturerade intervjuer som använts i undersökningen. Därefter följer ett avsnitt om forskningsprocessen och forskningsdata. Kapitlet fortsätter med redogörelsen för genomförandet av intervjuerna med presentation av intervjudeltagarna samt urval och rekrytering av desamma. Därpå följer ett avsnitt om analysen som innehåller en beskrivning av analysmodellen, analyskategorier och praktiskt genomförande av analysen. Kapitlet avslutas med sammanfattning av begränsningar och omständigheter kring studien samt avgränsningar och definitioner.

3.1 Om studiens etnologiska inriktning

Metoden för undersökningen är inspirerad av den etnologiska metod som växte fram från 1960-talet och framåt. I det etnologiska fältarbetet studeras fenomen kopplade till normer, värden, erfarenheter och färdigheter ur den enskilda människans perspektiv. Den etnologiska ansatsen innebär ett inriktande på ett fåtal individer, för att på så sätt noggrant kunna undersöka, och därmed skapa förståelse för, det sociala och kulturella rum där individernas vardagsliv utspelar sig (Serje, 2009, s 140).

3.1.1 Intervjumetoden

Metoden som valts är semistrukturerade, kvalitativa intervjuer eftersom studien handlar om att få fördjupad kunskap genom kännedom om forskningspersonernas tankar och känslor. Intervjumetoden kan ”nä de inre världarna” det vill säga ”människors tankar och funderingar, deras drömmar, idéer, värderingar, normer, förhållningssätt, farhågor och förhoppningar” (Kaijser & Öhlander, 1999, s. 61).

Valet av kvalitativt angreppssätt görs eftersom målsättningen i studien framförallt är att få en djupare förståelse kring en företeelse. Den kvalitativa intervjuens målsättning är ”att erhålla nyanserade beskrivningar av olika kvalitativa aspekter av intervjupersonens livsvärld; den arbetar med ord, inte siffror” (Kvale, Brinkmann, & Torhell, 2014, s. 47). Det viktiga är nyanserna, skillnaderna och variationerna hos ett fenomen och inte att kvantifiera (Kvale m.fl., 2014). Metoden med djupintervjuer kan alltså fördjupa förståelsen av de undersökta aspekterna.

Metoden med semistrukturerade intervjuer öppnar för fördjupade beskrivningar av de hinder och möjligheter som intervjupersonerna möter i sitt vardagsliv. Det levande rummet beskrivs enligt teoriramen som såväl tankar och känslor som hindren respektive möjligheterna skapar, som ett överbryggande av hindren i det urbana rummet. Det kan vara såväl fysiskt som potentiellt, det vill säga uttryckas via tankar, drömmar och önsknings. Genom att studera hur hinder hanteras, samt var människor ser hinder och möjligheter i sitt vardagsliv, kan potentialen för förändring i vardagslivet synliggöras.

För att återkoppla till Harveys tabell med de nio rumsmodaliteterna som presenteras i teorikapitlet (Tabell 2), är det av vikt att understryka att även om flera av dessa, såsom känslor, drömmar, frustrationer och minnen, är ämnen i uppsatsen undersöks dessa endast indirekt. De undersöks utifrån de intervjuades erfarenheter och reflektioner avseende dessa ämnen, till exempel vad personerna säger sig ha känt eller hur de har rest, med deras utsagor som metod. Nivån i tolkningen av meningen i utsagorna görs alltså utifrån den uttryckta meningen. Det handlar därmed inte om att komma åt ”latenta innebörder som inte är explicit medvetna för intervjupersonen” (Kvale m.fl., 2014, s. 254). Intervjumetoden kan inte ta fram alla dessa i teorin beskrivna aspekter som finns inom en människa och enligt Lefèbvres triadteori påverkar och påverkas av det rumsliga. Människor säger som bekant inte allt de känner och vet, de gör det inte ens alltid medvetet, de känner inte ens till allt det som finns lagrat som begär, fantasier, minnen och rädslor inom dem. Men den valda intervjumetoden kan ändå ses som ett sätt att få fatt på delar som gläntar på denna dörr till ett dolt rum som betyder mycket för människan.

I intervjuandet har jag inspirerats av metoden microstories (Vecchio, 2020), som handlar om att få kunskap om hur mobilitet och kapabilitet samverkar i vardagsresandet. Ordet ”micro” i begreppet syftar på metodens inzoomande av den individuella nivån, ett slags motsats till den macronivå som exempelvis resestatistik handlar om. Microstories sätter fokus på hur resandet och ens egen kapacitet upplevs av en själv, vilket ger kunskap om olika individuella perspektiv.

3.1.2 Fallstudien som metod

Flyvbjerg (2003) lyfter fram hur kvalitativa fallstudier som går på djupet behövs för att kunna förstå komplicerade frågor kring hur olika aspekter i staden skapas och samtidigt skapar staden. Jag har medvetet valt att inte göra ett fåtal kortfattade slutsatser av det empiriska resultatet, utan försökt berätta "historien i all dess mångfald" (Flyvbjerg, 2003, s. 201). Målsättningen är att i så hög grad som möjligt låta läsare göra sina egna tolkningar av studien. Flyvbjerg menar att detta kan uppnås genom användning av en bredare filosofisk ingång istället för en teori inom en enskilt akademisk disciplin. Jag anser att rumstriaden och dess dynamiska ansats verkar för en sådan öppenhet i tolkningen.

Även om det utifrån tidigare forskning står klart att många likheter finns avseende vardagsresande i förorter världen över, har denna studie tagit fasta på vikten av de lokala förhållandena som utgångspunkt när sociala aspekter ska studeras. Studien beskriver således informanternas upplevelser av sitt vardagsliv i Barkarbystaden. Även om resultaten inte kan generaliseras för förortsliv i allmänhet innebär det ändå att dessa kunskaper kan användas i vår förståelse av andra förortsmiljöer, framförallt vilka metoder vi kan använda för att få ökad förståelse även för dessa miljöer.

Studien har alltså inte som syfte att uttala sig om vardagsresandets påverkan generellt i förorter, utan handlar om just Barkarbystaden som en del av en regional stadskärna i Stockholm. Det är inte heller en totalundersökning av alla vardagsliv i Barkarbystaden; undersökningen kan inte generaliseras för hela Barkarbystaden. Men – utifrån den fördjupande karaktären – kan den kasta ett annat ljus över vardagslivet i Barkarbystaden än till exempel en mer övergripande kvantitativ studie av ett statistiskt säkerställt urval skulle göra.

3.2 Empirisk forskningsprocess och bakgrundsstatistik

I en inledande fas av studien har bakgrundsmaterial samlats in i form av resestatistik samt socioekonomisk bakgrundsdata. Denna data bidrar till en beskrivning av Barkarbystaden och regionen avseende för studien relevanta faktorer. Resestatistik som berör biltillgång, målpunktsfördelning, kollektivtrafikandel och resmönster (se avsnitt 1.1.2 och 1.3.2) har främst tagits fram för att beskriva resandet generellt i länet. Detta för att ge en regional kontext till intervjupersonernas beskrivningar av sina vardagsliv. Statistik kring socioekonomisk sammansättning innebär bakgrundsdata i form av ålder, utbildningsnivå, förvärvsfrekvens och andel utlandsfödda generellt i Barkarbystaden. Dessa data jämförs med Sverige respektive Järfälla som helhet och redovisas för att få

en bild av hur befolkningssammansättningen i stort ser ut i området och kan bidra till förståelsen för det sociala rum där intervjupersonernas vardagsliv utspelar sig.

I fas två har förberedelse inför intervjuer samt rekrytering av forskningspersoner för intervjuer genomförts. I fas tre har semistrukturerade djupintervjuer med de rekryterade intervjupersonerna genomförts. Fas fyra har bestått av bearbetning av data och analys och i fas fem avrapporteras studien som del av en licentiatexamen.

3.3 Genomförande av intervjuerna

3.3.1 Urval och rekrytering

Tio personer har intervjuats, varav en person diskvalificerades som urvalsperson på grund av bostadsort. Urvalet har gjorts genom självval (Dahmström, 2000, s 195), det vill säga deltagarna har själva anmält att de vill vara med. Urvalet har medvetet gjorts relativt litet då ett för stort antal forskningspersoner försvårar fördjupningen. Planen var att intervjua 10-15 personer. Studien har en kvalitativ ansats och är inte beroende av ett statistiskt underlag. Det viktiga avseende metod och urval har varit möjligheten att ställa följdfrågor och prata fritt.

Kriterierna för att delta var att man är boende i Barkarbystaden och minst 18 år.

Utifrån deltagarkriterierna valdes sociala medier och andra mediala plattformar, som bedömdes nå majoriteten av de boende i fallstudieområdet, ut som rekryteringsmedel. Rekryteringen har gjorts i samarbete med Järfälla kommun via några av kommunens medieplattformar i form av sociala medier, hemsidor och nyhetsbrev, se bilaga 5. Via dessa medieplattformar kunde intresserade anmäla sig på KTH:s hemsida. På anmälningssidan på KTH:s hemsida (se bilaga 4) uppmanades de sökande att, utöver namn och kontaktuppgifter, även lämna information om hushållssammansättning och sysselsättning. På anmälningssidan fanns även en kort informationstext om studien och mina kontaktuppgifter vid frågor. De som skickade in anmälan blev sedan kontaktade direkt av mig via mejl eller telefon och fick ta del av skriftlig information om studien (se bilaga 3). I samband med intervjun fick deltagarna skriva på ett formulär avseende samtycke för deltagande (se bilaga 2).

Innan studien påbörjades skickades en ansökan om etikprövning in till etikprövningsnämnden, men nämnden beslutade att studien inte bedömdes vara föremål för etikprövning.

Inlägg på Barkarbystadens Instagramkanal och Facebooksida samt Barkarbystadens hemsida gjordes i januari 2023. I nyhetsbrevet, som är en folder i tryckt format som

kommer med posten till samtliga boende i Barkarbystaden, planerades en annons till utskicket kring februari-mars. Nyhetsbrevet blev dock försenat och kom ut i april 2023.

Sammanlagt anmälde 25 personer intresse för deltagande i studien. Flera återkopplade dock inte efter att information skickats ut och några hoppade även av i senare skede av personliga skäl.

Sju av de som i slutändan blev intervjuade fick information via de sociala mediekanalerna. Den avslutande delen i annonseringen (annonseren i kommunens lokala Barkarbystadsinformation) resulterade inte i några ytterligare anmälningar. Då jag ville utöka rekryteringsbasen tog jag (via tips från en av de redan intervjuade) kontakt med en studentbostadsvård som hjälpte till genom att sprida information i sina kanaler till boende i Barkarbystaden. Det resulterade i ytterligare en deltagare. I februari 2023 blev jag intervjuad för Radio Stockholm om den förestående undersökningen.¹⁹ Jag intervjuades i Barkarbystaden om studien och information om att det gick att anmäla sig till undersökningen gick ut i radio vilket innebar att en till person anslöt sig till undersökningen.

Inför intervjufasen genomfördes en testintervju med en person utanför undersökningspopulationen i syfte att undersöka förståelsen av frågorna. Vissa av frågorna ströks eller förenklades efter detta test.

3.3.2 Praktisk utformning av intervjuerna

Intervjuerna genomfördes samtliga under vintern och våren 2023, mellan den 7 februari och den 4 april på biblioteket i Bas Barkarby i Barkarbystaden. Forskningspersonerna intervjuades en åt gången och samtliga skedde vid ett fysiskt möte. Två till två och en halv timme var avsatt för varje intervju. De flesta intervjuer tog drygt en och en halv timme från att inspelningen sattes på till att den stängdes av. Dessförinnan samt efter fanns tid att ställa frågor kring studien.

Intervjuerna har genomförts med stöd av en intervjuguide, se bilaga 1. Guiden innehåller ett antal frågor, som har tagits fram tematiskt utifrån forskningsfrågorna. Intervjuandet har dock skett på ett *flexibelt* sätt, vilket innebär att jag har kunnat lämna öppet för teman och frågeställningar som de intervjuade har tagit upp under hand (Bryman, 2018, s. 301). Guiden har då frångåtts avseende vissa frågor eller utökats med andra frågor, till exempel följdfrågor eller helt nya frågor kring teman som har kommit upp under samtals gång. Detta medför att för de flesta frågor finns samtliga deltagares svar

¹⁹ Radioreportern hade tagit del av annonserna på sociala medier och därefter tagit initiativ till intervjun. Detta var alltså inte en planerad del av rekryteringen.

registrerade och alltså då även redovisade i resultatkapitlet. Men om jag under intervjun gjorde en bedömning att vi till exempel redan varit inne på ett specifikt tema och jag ansåg att jag hade fått den information som jag behövde för att besvara forskningsfrågorna, har vissa frågor hoppats över.

Intervjufrågorna var inriktade på forskningspersonernas vardagsresor samt deras tankar och känslor kring dessa resor och dess påverkan på deras vardagsliv, framförallt för att ringa in hinder och möjligheter och reflektioner kring dessa. Hindren och möjligheterna avser hur tankar, känslor och sociala relationer påverkas. Slutligen har intervjun handlat om vad dessa erfarenheter och reflektioner väcker i form av tankar och drömmar inför framtiden. Inga av de förbestämda frågorna i intervjuguiden tog upp minnen explicit; de intervjuades berättelser om detta har framkommit för att de eller jag tog upp temat spontant då samtalet kom in på något som berörde upplevelser från tidigare vardagslivsrum och minnena från dem. Frågor kopplade till det meningsskapande ställdes utifrån ett flertal perspektiv och med olika formulerade frågor för att på bästa sätt ringa in det betydelsebärande i vardagen så autentiskt som möjligt.

3.3.3 Empirisk forskningsdata

Intervjuerna har spelats in på ljudfil med samtycke, som minnesstöd. Tillförlitligheten till materialet har på så sätt säkerställts då det har skapats en möjlighet att gå tillbaka till källmaterialet. Löpande validering har skett under intervjuerna med hjälp av följdfrågor samt att forskningspersonen har fått bekräfta min uppfattning av vad som berättats.

Korta anteckningar har tagits som komplement och efter varje intervju har jag summerat iakttagelser och reflektioner direkt efter. Varje intervju har transkriberats i sin helhet. Tre av dem av mig själv och resten av en utomstående transkriptör. Intervjupersonerna erbjöds vid intervjutillfället att ta del av citat för godkännande, men samtliga meddelade att detta inte behövdes.

En del i undersökningen är mina egna observationer. Dessa har vävts in vid behov i resultatkapitlet där jag redovisar deltagarnas utsagor. Jag har fotograferat miljön i och kring Barkarbystaden, som stöd för analysen och för att visualisera stadsrummet som undersöks. Ett urval av dessa fotografier finns med i resultatkapitlen samt i presentationen av fallstudien.

3.3.4 Intervjudeltagarna

De nio personerna som deltagit i intervjuundersökningen består av både män och kvinnor (se Tabell 3), samt både ensamboende och samboende. De befinner sig alla i åldersintervallet 26-46 år, det vill säga det saknas yngre samt framförallt äldre personer

representerade. Majoriteten (två av tre) är mellan 32-40 år. Den åldersgrupp som deltagarna representerar är ovanligt stor i Barkarby jämfört med kommunen som helhet (Statisticon AB, u.å.).²⁰ Detta tyder alltså på att de intervjuade i studien representerar den största åldersgruppen (av vuxna) i Barkarbystaden.

Tabell 3: Förteckning över deltagare och intervjuer

De intervjuades kön och ålder samt tidpunkt och tid för intervjuerna				
1	Kvinna	40	Tisdagen den 7 februari kl 17	1h 07 min
2	Kvinna	32	Fredagen den 10 februari kl 12	1h 33 min
3	Kvinna	33	Tisdagen den 14 februari kl 15	1h 30 min
4	Man	40	Tisdagen den 14 februari kl 17	52 min
5	Kvinna	32	Torsdagen den 16 februari kl 14.30	1h 40 min
6	Man	33	Torsdagen den 2 mars kl 11	1 h 33 min
7	Man	46	Fredagen den 3 mars kl 11	1h 31 min
8	Man	29	Fredagen den 10 mars kl 12	1h 41 min
9	Kvinna	26	Tisdagen den 4 april kl 17	1h 35 min

Utbildningsnivån är relativt hög; fem deltagare har berättat om högre utbildning än studentexamen och två bedriver pågående studier. Utbildningsnivån bland deltagarna i studien är alltså något högre än allmänt i området. De allra flesta har följdriktigt arbeten som kräver högskoleutbildning och samtliga (med tillfälliga undantag i form av en som är delvis föräldraledig och en som är delvis sjukskriven) arbetar eller studerar heltid, och i vissa fall mer än heltid. Två av kvinnorna och en av männen lever med hemmaboende barn i olika åldrar. En av männen har särbo med barn, vilka han ser som sina bonusbarn. Vad gäller tankar kring familjebildning uppger tre att de inte planerar att skaffa (egna) barn, medan två försöker/går i tankar av att bilda familj. Hushålls- och familjemönstren bland deltagarna har alltså en relativt stor bredd.²¹

Personerna har bott i Barkarbystaden i väldigt olika tidsperioder. De har flyttat dit alltifrån sedan området började bebyggas 2012 till att endast ha bott där några månader när intervjun gjordes. Fem av de nio deltagarna är uppvuxna i eller relativt nära Järfälla; två från Järfälla och tre från andra tätorter i norra och nordvästra Stockholm. Av de

²⁰ Dock ej med säkerhet för just Barkarbystaden – som är en del av Barkarby – men eftersom kurvan för antalet boende i Barkarbystaden pekar uppåt tydligt efter 2014 då inflyttningarna till den nya kommundelen började ta fart (Järfälla kommun, 2014) är det sannolikt att det är Barkarbystadens invånare som drivit inflyttningen av denna åldersgrupp.

²¹ I syfte att sätta deltagarna i studien i en kontext jämförs de med Barkarbystadsborna som en helhet avseende ett antal faktorer, se avsnitt 1.3.2. Observera att jämförelsen görs med undersökning från 2019 (Järfälla kommun, 2019), vilket är fyra år innan intervjuerna skedde.

övriga kommer två från andra platser i Sverige och två från andra länder. Ingen har aktivt sökt sig till Barkarbystaden innan de kom dit (men de flesta har tyckt om platsen och bostaden och trivs i stort där de bor). Det har varit slumpen eller lättheten att få bostad där som gjort att man flyttat just dit, för vissa tillsammans med ekonomiska aspekter avseende boendekostnader jämfört med mer centrala lägen.

De två intervjupersonerna som är födda utomlands har i vuxen ålder flyttat till Sverige på grund av att deras partner varit svensk. Övriga grupper av utlandsfödda är alltså helt orepresenterade i studien. Gällande tillgång till bil, har de flesta av de intervjuade det; två av tre vilket innebär att deltagarna ligger lite över snittet i kommundelen. De flesta äger egen bil, en har tillgång till hyrbil vid behov av sin hyresvärd i anslutning till bostaden. Övriga tre har inte tillgång till bil. Två av dem har dock ägt bil tidigare i sina vuxna liv.

3.4 Analys av empiriskt material: metod och genomförande

Detta avsnitt innehåller beskrivning av tillvägagångssätt för analys av empirisk data. Avsnittet handlar om hur teori och metod är sammanbundna.

3.4.1 Om att konkretisera världen: studiens analysmodell

Lefébvre menar att vi bör använda ett mer konkret och dynamiskt sätt att se på världen vilket han även använde sig av i byggandet av sina teorier (Schmid, 2022). Franzén (2004) skriver att ett första steg i en metod baserad på Lefébvres teori är att konkretisera, vilket betyder att undersöka olika fenomen i termer av när och var de sker.

Den analysmodell som här presenteras fungerar som min hjälp att sortera och förstå intervjumaterialet utifrån olika konkreta kategorier med koppling till tid och rum. Modellen beskriver de teoretiska begreppen omvandlade till termer – analyskategorier – som handlar om vardagslivsrummet olika resor, platser, människor och erfarenheter.

De upplevda dagliga erfarenheterna som framkommer i intervjuerna, det vill säga platserna för hem, arbete etcetera samt resorna och människorna motsvarande *den rumsliga praktiken* i triaden. Dessa har i analysen av de transkriberade intervjuerna kategoriserats i form av begreppen *plats*, *resa* och *sociala relationer* enligt tabellen nedan. Intervjupersonernas känslomässiga erfarenheter, det vill säga rumstriadens *levda rum*, beskrivs utifrån begreppskategorierna *känslor*, *drömmar* och *minnen* i tabellens högra kolumn. Kolumnerna 1, 3 och 4 i Tabell 4 nedan analyseras utifrån intervjumaterialet. Rummets representationer, kolumn 2 – i denna studie planer med

bäring på vardagsresande i regionen främst RUF5 – berörs i studiens bakgrundsbeskrivning och som jämförelse.

Vardagslivsrummet ska i analysen förstås som det rum som bildas av den rumsliga praktiken i en regional storstadsurban kontext där förflyttningarna karaktäriserar vardagen. I begreppet ligger (det tidsgeografiska) individperspektivet, men eftersom det också inbegriper vardagens alla sociala relationer, är en viktig del i förståelsen av vardagslivsrummet också att det visserligen *görs* på individnivå men påverkar och påverkas av det sociala.

Tabell 4: Teoretiska nyckelbegrepp i den empiriska studien (kategorier i intervjuanalysen), byggd på Harveys (2006) vidareutveckling av Lefébvres triad

Studiens teoretiska nyckelbegrepp – analyskategorierna				
	1. Den rumsliga praktiken och det upplevda (det materiella rummet)	2. Rummets representationer	3. Representationernas rum	4. Det levda rummet
Det absoluta rummet	Platser	(RUF5 och annan planering)	Platsernas, resornas och relationernas betydelser och innebörder, till exempel: <i>Kontoret, hemmet, vännerna, naturen, det avskilda huset, resan som samhällsscen osv</i>	Känslor kopplade till olika platserna
Det relativa rummet	Resor			Känslor kopplade till vardagsresorna
Det relationella rummet	Sociala relationer			Känslor kopplade till de sociala relationerna, inkl därtill förknippade drömmar och minnen
	<i>Vardagslivsrummets rumsliga praktik</i>		<i>Vardagslivsrummets representationsrum</i>	<i>Känslor kopplade till vardagslivsrummet i sin helhet</i>

De känslor som undersöks inom ramen för det levda rummet kopplat till de olika materiella nivåerna (absoluta, relativa och relationella) handlar till exempel om känslor av trygghet, gemenskap, glädje, frustration, irritation, rädsla etcetera.

I triaden ligger just att man när man frågar ”framåt i tiden” – vad människor vill ha – konceptuellt kan skilja på den rumsliga praktiken och det levda (betydelsen av något). Vad man missar i undersökningar som endast handlar om det materiella (till exempel traditionella tidrum-scheman över individbanor) är vilken mening människor söker i sina vardagsförflyttningar, det vill säga vad de vill och behöver ha tillgång till när de reser. I undersökningen har jag frågat om vilket levt rum man söker för framtiden, i termer av vad deltagarna saknar, vill ha mer av, drömmer om för framtiden. Utifrån det önskade – det levda – kan frågorna sedan gå tillbaka till hur det materiella då behöver se

ut för att så att säga kunna bära upp/inbegripa den betydelsebärande representationen, det vill säga det som den tillfrågade önskar sig i vardagslivsrummet. Denna pendelrörelserörelse i undersökningen speglar teorins dialektik – hur Lefèbvre menar att delarna i triaden är intimt sammankopplade.

3.4.2 Analyskategorier

Nyckeln i användandet av triaden som teori och intervjuer som metod är att det öppnar för ett reflekterande över de olika rumsliga aspekterna av vardagsresandets påverkan på vardagen. Till exempel vad som fungerar bra respektive vad som fungerar sämre.

Vardagslivsrummet och den rumsliga praktiken

Vardagsresandet, det vill säga vardagslivsrummets rumsliga praktik, består av kategorierna plats, resa och sociala relationer och inbegriper (de kroppsliga) upplevelserna av dessa. Detta är det materiellt upplevda rummet. Plats beskriver *lokaliseringen* av arbetsplatsen, fritidssysselsättningen, etcetera, det vill säga de geografiska orterna och målpunkterna. Resa handlar om resans tidpunkt, utsträckning i tid och rum samt transportsätt. Observera att inom ramen för denna kategori så kan också en icke-förflyttning redovisas och vara intressant, att man till exempel stannar i hemmet när man tränar på sin fritid.

Kategorin sociala relationer täcker in interaktionen med andra människor till vardags. Denna underkategori kopplas till den rumsliga praktiken då en viktig del i studien är att undersöka hur vårt vardagsresande samverkar med de sociala relationerna. Kategorin handlar även om det samhälle och den kultur som dessa människor skapar; vilka man träffar respektive inte träffar, ser och relaterar till i sitt vardagsresande/ vardagsliv. I kategorin sociala relationer ingår allt mänskligt relaterande från umgänge med familj och nära vänner till tillhörighets-/utanförskapskänslor gentemot främmande människor som man möter.

Representationernas rum

Tätt ihopkopplat med det ovan beskrivna materiella rummets kategorier finns representationsrummets olika innebörder. Detta handlar om betydelsen och innebörden av de platser och människor som man reser till i sin vardag; när man reser till den materiella platsen *Vällingby* är det för att där finns representationsrummet *skolan* som man arbetar på exempelvis.

Känslorna och drömmarna – det levda rummet och meningsskapandet

Känslorna är den aspekt som undersöks inom ramen för det levda rummet. I denna studies fall är det dels känslor kopplade till resan i sig: den tillfredsställelse eller stress och så vidare som resan/förflyttningen väcker, dels känslor som rör själva platserna och människorna som utgör del av vardagen, samt inte minst känslor som väcks utifrån hur man i stort lever sitt vardagsliv, det vill säga vardagslivsrummets rumsliga praktik sammantaget. Det handlar om det meningsbärande, vad till exempel en plats har för betydelse. Känslor analyseras utifrån hur de hänger samman med resmönstren och vardagens organisering i stort, och kan fånga in vad som upplevs som svårt i resan och hur man eventuellt överbryggar svårigheter till exempel. Denna kategori är därmed viktig för att fånga in hinder och möjligheter i relation till vardagslivet.

Inom ramen för det relationella levda rummet ingår minnen och drömmar och därtill kopplade känslor. Det är känslor och tankar som har bakåt- respektive framåtblickande egenskaper. Kopplingen mellan det levda rummet och relationell rumslighet, beskriver Harvey (2006, 2008) som ett "tidrum" med potential för drömmar med utgångspunkt i vardagslivet. I denna dimension ingår de drömmar och minnen som har bäring på vardagslivet och hur vardagslivet organiseras. Det handlar om hur man skulle vilja att ens framtida vardag såg ut. Vad gäller det framåtblickande har även de intervjuade personernas tillbakablickar tagits med i redovisningen av resultatet, som en förståelse och rumslig kontextualisering av deras drömmar och tankar framåt.²²

3.4.3 Empirisk metod, teoretiska begrepp och kategorier i det empiriska datamaterialet

Koppling mellan den teoretiska utgångspunkten – triaden – och social hållbarhet i planeringen kan beskrivas enligt följande: Genom att undersöka känslor och meningsskapande i vardagslivet framträder en (mångfasetterad) bild av vad som är viktigt (för boende i fallstudieområdet) i relation till vardagen. När detta analyseras rumsligt med hjälp av triaden utifrån tillgängligheten till vardagens målpunkter framstår möjliggörande respektive hindrande aspekter i vardagslivsrummet, vilket kan analyseras i termer av konkret social hållbarhet. En utgångspunkt jag tagit fasta på utifrån triaden

²² Teoretiskt skulle det vara tänkbart att kategorisera även enskilda människors drömmar och visioner om framtiden (det vill säga inte bara planerarens, politikerns och arkitekterns ritningar och planer) som uttänkta rum. Min läsning och tolkning av Lefébvres triad och Harveys tidsrumliga utveckling av densamma indikerar dock att individer som tänker framåt i tiden avseende sitt eget (vardags)liv inte kan ha ett renodlat mentalt förhållningssätt. Genom kroppen och dess praktik och känslor, skapade i rummet och samtidigt skapare av rummet, har vi människor alltid först och främst en sinnlig koppling till världen. Lefébvre menar att vår förståelse av världen börjar i vår kropp (Franzén, 2004; Lefébvre, 1991). I denna studie analyserar jag utifrån detta därför inte bara minnen utan även drömmar om framtiden som en del av det levda rummet i förståelsen att dessa tankar har en kroppslig utgångspunkt.

är därmed att känslor och meningsskapande är viktigt för att förstå social hållbarhet i ett regionalt urbant perspektiv, och att den rumsliga/kroppsliga förankringen i triadteorin (praktiken och det upplevda) möjliggör ett konkretiserande av socialt viktiga aspekter. Tabell 5 nedan beskriver schematiskt dessa samband.

Tabell 5: Samband mellan studiens empiriska steg, teoretiska begrepp och undersökta temakategorier

Samband mellan teori och metod		
Metodologiska steg i analysen	Teoretiska begrepp	
Erfarenheter och reflektioner kring →	Vardagslivsrummet ↓	Känslorna ↓
Tolkas med hjälp av →	(Teorier om) känslornas och de sociala relationernas betydelse för vardagsresandet	
	Tillgänglighetsteorier (räckhåll, kapabilitet)	
I syfte att belysa →	Hinder och möjligheter	
	Det meningsskapande i vardagen	

Teorin hjälper till att skapa en tolkning av hur utsagorna om vardagslivet och resandet som finns i det empiriska materialet hänger samman med varandra: Vardagslivet i form av den rumsliga praktiken står i dialektisk koppling till känslorna, drömmarna och de planer och idéer som skapat stadsrummet.

De intervjuade har fått beskriva levda rum både direkt utifrån de tre fysiska uppdelningarna (det absoluta, det relativa och det relationella) och samlat utifrån känslor och tankar som vardagslivsrummet i sin helhet väcker. I förståelsen för deras utsagor finns det dialektiska synsättet att triadens alla delar påverkar och påverkas av varandra, där det uttänkta rummet har en dominant ställning i det urbana vardagslivet. En annan betydande komponent för analysen är det tidsgeografiska perspektivet där individers tillgänglighet både till målpunkter och varandra utspelar sig tidrumsligt. Alltså en förståelse – självklar men viktig att understryka – för att människors mål begränsas och möjliggörs i ett tidrum.

Intervjupersonerna bidrar till förståelsen av platsen genom att deras utsagor tolkas enligt Harveys månghövdade subjektivitet (se ovan i teorikapitlet). Reflektionerna byggs samman som ett pussel, där det egentligen inte finns någon möjlighet att lägga klart pusslet, staden är för komplex. Men bara att få ta del av ett tiotal personers levda rum ger ändå ett djup som säger något viktigt om stadsrummet.

Reflekterandet över rumsligheten

Idén med studiens metod, och hur jag använder teorin metodologiskt, är att genom att prata om resmönstren och hur de inverkar på vardagen, det vill säga att *reflektera* kring hur vardagen har kommit att organisera sig med ett tidsgeografiskt angreppssätt (när, hur, var och till/med vem man åker i sin vardag), blir det möjligt att komma det betydelsefulla på spåren. Men även mer allmänna reflektioner kring vad som är viktigt i vardagen och i livet. Denna rumslighet och reflekterandet kring den visar på mening och betydelsefulla delar i människors vardag. Det är i reflekterandet över vardagslivet som möjligheter skapas (Harvey, 2006; Lefèbvre, 1991). Därför innehåller undersökningen frågor om levda rum; reflektioner kring möjligheter och drömmar kan då formuleras i ord. Även hinder förtydligas då vilket anknyter till tidsgeografi; beskrivningar av tidrummet skapar tydlighet över vad som hindrar människor från att nå sina mål (Ellegård, 2018). I denna studie argumenterar jag, med utgångspunkt i det teoretiska ramverket, för att detta är viktigt för att förstå möjligheten till förändring av det urbana rummet, inte minst i riktning mot (ökad) social hållbarhet.

Det handlar inte bara om hinder här och nu (av typen stopp i trafiken eller trängsel), utan att dessa hinder i förlängningen – också – utgör hinder för att leva det (vardags)liv man vill. Man vill ha mer tid för ”fritid” men det man då söker kan vara olika.

Det innebär i denna studie att det vardagsliv, som stadslivet i Barkarbystaden med sina resor medför, samt reflekterandet över detta vardagsresande och vardagsliv, kan väcka tankar om vad man saknar, minns och drömmer om.

I reflekterandet över vardagslivets rumsligheter avtäckts inte bara betydelsefulla delar i vardagen, utan även själva Barkarbystaden som livsmiljö avtäckts och träder fram. I utsagor om personernas tidigare levnadsförhållanden och sociala liv – grannar, vänner och så vidare – blir det tydligare vad själva boendet i Barkarbystaden innebär för dem, och det går att närma sig en slags minsta gemensam nämnare i vilket socialt liv som underlättas alternativt försvåras. Detta kan ses som ett utslag av Harveys månghövdade subjektivitet. Ett exempel är en av de intervjuade männen som är uppvuxen i en sjudande storstad på en annan kontinent och som sedan bott i ett flerfamiljshus med sociala grannar i Stockholms innerstad. I utsagorna jämförs de tidigare vardagslivet med Barkarbystadslivet och utifrån vad han gör, vad han uppskattar eller tycker sämre om, ringar det in vad som är specifikt för Barkarbystaden. Utifrån utsagor som dessa analyserar jag som detta exempel vad en persons sociala liv – och hur det har förändrats – säger om Barkarbystaden som plats för socialt liv och vardagsliv. Detta handlar om det ”subjektserkännande relationell-materialistiska perspektivet” (min översättning från

eng. *subject-recognizing relational-materialist position* Metzger, 2014, s. 94) vilket också beskrivs i genomgången av det levda rummet.

Analys av hinder och möjligheter

När det gäller analysen av hinder och möjligheter görs den dels utifrån vad deltagarna själva uttalar som hinder, svårigheter, smidigheter etcetera, dels utifrån vad jag i analysen av intervjuerna *tolkar* som hinder och möjligheter avseende vardagsresandets påverkan på vardagslivet. Det kan till exempel handla om att en deltagare anser att något är naturgivet eller självklart och därför inte ser att det skulle kunna utgöra ett hinder, medan som planerare och forskare går det att se att detta "naturliga" istället är konsekvenser av planeringsbeslut som skulle kunna se annorlunda ut. I denna tolkning är det framförallt triaden med dess förståelse av producerandet av rummet som möjliggör en sådan tolkning. I övrigt görs analysen på ett direkt sätt utifrån utsagorna.

Det relationella levda rummet handlar enligt ovan om meningsskapande i såväl dåtid som här och nu och framåt. Utgångspunkten i studien är att det är framförallt i analysen av denna rumslighet som det kan skapas förståelse för de hinder och möjligheter som en persons vardagslivsrum innebär på sikt. I intervjuerna ställs till exempel frågor om vad personerna tycker är viktigt i livet. Reflektioner kring dessa förflyttningar och känslor, det vill säga vad man känner och tänker nu i sin pågående vardag, kan leda till reflektioner om vad som anses viktigt i (vardags)livet, samt vad som hindrar eller möjliggör för att leva detta. I det tidsgeografiska synsättet synliggörs dessa hindrande respektive möjliggörande faktorer (Ellegård, 2018, s. 3f).

Analys av tillgänglighet

I analysen av studiens intervjudata använder jag mig av både räckhåll och kapabilitet. Med dessa synsätt på tillgänglighet breddas analysen av individuell tillgänglighet till att inte bara handla om avstånd och förflyttningar från en målpunkt till en annan. Räckhåll handlar som jag beskriver i teorikapitlet om att synliggöra vilken tillgänglighet människor själva upplever sig ha till olika målpunkter – ens egen uppfattning om hur långt man själv klarar av att nå. Uppfattningen kan också grunda sig i en tanke som väcker frustrationer och drömmar om förändring. Triadanalysen understryker vikten av producerandet av stadsrummet för att synliggöra och öka förståelsen för bakomliggande – för utomstående dolda – anledningar till upplevelser av hinder och möjligheter samt hur det i förlängningen kan påverka användningen av rummet. Den intervjuade beskriver till exempel ett levtt rum av rädsla i någon viss situation i vardagspraktiken. Rädslan blir synlig först när den tar fysisk form i praktik (exempelvis av att undvika en plats). Det

kan också till exempel handla om inställning till olika parkeringsmöjligheter eller vad medresenärer betyder för ens upplevda begränsningar eller möjligheter.

Att titta på människors vardagsresande utifrån deras kapacitet utkristalliserar en mångfald aspekter, inte minst kroppsliga och socioekonomiska, som kan tänkas inverka på möjligheten att nå sina vardagslivsrelaterade mål; där undersöker jag huruvida deltagarna hindras utifrån till exempel kroppsliga eller ekonomiska aspekter såsom kroppsliga obehag.

3.4.4 Praktiskt genomförande av analys och redovisning

De transkriberade intervjuerna har detaljstuderats utifrån ovan nämnda analyskategorier och ett flertal underkategorier. Underkategorierna har sammanförts till följande huvudteman: Arbete, Fritid inklusive socialt liv, Hinder & möjligheter samt Drömmar. Vad gäller livssfären ”omsorg” har det inte funnits behov av att ha den som eget huvudtema i analysen då den kommit att täckas in under antingen Arbete eller Fritid.

Underkategorierna har som arbetsmaterial sammanställts i excelark uppdelade på intervjuperson för överblick och åskådliggörande av likheter, olikheter, mönster etcetera. I flera av ”excelrutorna” har citat från intervjuerna tagits med för tydliggörande av betydelsen av data. Utifrån dessa tabeller har resultatet lagts samman med hjälp av det teoretiska ramverket och forskningsfrågorna.

Ibland har deltagarna svarat för frågan icke-relevanta svar men som haft betydelse inom andra av forskningsfrågornas teman; då har jag redovisat dem där de blir meningsfulla. Intervjumaterialet har tematiseras i form av en kvalitativ tematisk analys, det vill säga ingen biografisk analys av de enskilda intervjuerna redovisas i resultatet.

De redovisade citaten har i avhandlingstexten, för att underlätta förståelsen av utsagorna, skrivits om till vanligt skriftspråk och språkfel är rättade.

3.5 Diskussion kring vald metod

I detta avsnitt diskuterar jag begränsningar och omständigheter med vald metod. Då jag i studien velat få en fördjupad bild av vardagslivet, har jag valt den kvalitativa intervjun som metod vilket beskrivs ovan i 3.1.1. Jag har därför valt bort till exempel enkäter eller resedagböcker då det där saknas möjlighet till följdfrågor och djupare resonemang vilket har behövts för studiens syfte. Dock skulle en förbättringsmöjlighet kunna vara komplettering med en enkät/kortare intervju för vissa utvalda kortfattade faktafrågor med relativt enkla svar. Det skulle till exempel vara frågor rörande flexibel arbetstid, utbildningsnivå och inflyttningsår. Detta eftersom djupintervjumetoden ibland riskerar

att vissa frågor ”tappas bort” när det blir längre utläggningar; som intervjuare upplever man att de var besvarade fast de vid genomgång efteråt är oklara eller obesvarade. Å andra sidan tror jag att jag vunnit mer på metoden än jag förlorat då de mer resonerande och eventuellt ibland motstridiga och irrationella svaren ger mer kött på benen för denna typ av analys som ju handlar om det levda rummet och dess betydelse för social hållbarhet i den regionala planeringen. Ett annorlunda upplägg skulle även kunna vara att göra intervjun i två steg; först en kortare och sedan en längre fördjupande där teman kan följas upp.

En aspekt i undersökningar som gäller resor och vardagsliv är att dessa till viss del är årstidsbundna, vilket kan påverka resultatet. Denna studie fokuserar dock inte på en viss årstid eller undersökningsvecka eller liknande, utan deltagarna pratar fritt kring sina vardagliga resor, vissa påpekar också att väder och liknande spelar in i rörelsemönstren och aktiviteterna. Ändå behöver det beaktas att undersökningen genomfördes under vintern och vårvintern vilket kan medföra att det är mindre uppenbart att reflektera kring sitt vardagsliv under andra årstider.

De sociala medier (Instagram och Facebook) som utifrån samråd med kommunen valdes som rekryteringsplattformar har sannolikt varit en av de bidragande orsakerna till att det var en relativt enhetlig åldersgrupp som sökte sig till undersökningen. Endast en representant från den så kallade generation Z (till vilken personer födda mellan cirka 1995 och 2012 brukar räknas) och ingen från de äldre generationerna (födda 1975 och tidigare) deltog i undersökningen. Den 26-åring som deltog fick informationen via sin hyresvärd (en studentbostadshyresvärd), och den näst yngsta (29 år) hörde informationen om undersökningen på radion vid ett tandläkarbesök och blev intresserad av att delta. Enligt statistik över befolkningen i Barkarbystaden (se avsnitt 1.3.2) är dock åldersgruppen kring 30–40 år överrepresenterade i området vilket också bör vara en förklaring till deltagarnas åldersintervall.

En faktor i denna undersökning är min egen geografiska tillhörighet som Järfällabo sedan många år; jag har utöver forskningsintresset också utifrån min hembygd en ytterligare relation till det undersökta området. Den relationen är inte vad denna undersökning handlar om, och jag har inte gjort någon djupare analys av vad den innebär. Icke desto mindre bör det nämnas att jag utifrån min bakgrund sannolikt har känslor och åsikter som färgar min analys. Sedan drygt sex år bor jag i en angränsande kommun del till Barkarby och är även uppvuxen i samma område under 1980- och 90-talen. Jag har därmed en relation till området redan innan Ikea kom i början av 1990-talet. Jag tror det varit en fördel att jag känner till och har erfarenhet av geografin ganska väl, samt de olika kommunikationsmedlen och -vägarna, samt även den omkringliggande geografin – Vällingby, Kista, Jakobsberg, Stockholms innerstad

etcetera som nämns i undersökningen. Cresswell menar att det spelar roll ”vilken speciell plats vi väljer att titta på” (2004, s. 75) och som exempel tar han Harveys och Masseys respektive studier av platser nära där de bor som ”uppenbarligen betyder något för författarna personligen” (mina översättningar). Dessa fallstudier är olika och därför också de teorier de undersöker platserna utifrån menar Cresswell.

Min planerarbakgrund påverkar sannolikt också, och eventuellt i högre grad än Järfällakopplingen, mitt perspektiv och min analys. Jag valde från början Barkarbystaden som fallstudieområde eftersom det är del av en regional stadskärna (och inte på grund av att det är en del av min hembygd). Inledningsvis hade jag ett relativt ensidigt kritiskt perspektiv men under studiens gång (och forskarstudierna) har min syn nyanserats och problematiserats. Kortfattat är min slutsats av detta att anläggandet av triadanalysen – inte minst i samverkan med intervjuemetoden – kan lyfta fram ödmjukhet och nyansering i planerarperspektivet och i synen på stadsbyggande.

3.6 Avgränsningar och definitioner

Studien avgränsas materiellt till de fysiska vardagslivsrum de intervjuade beskriver. Denna fallstudieavgränsning innebär dock inte att undersökningen bortser från det faktum att vardagslivet är indränkt i flera olika geografiska och kulturella lager. Det finns aspekter som nämns som ”typiskt svenska”, eller resonemang om ”hur man gör” i Göteborg respektive i Stockholm. Dessa geografiska lager kan ses som representationsrum som på olika sätt relaterar till vardagslivet. Undersökningen handlar dock inte om identifikation med platser. Jag undersöker till exempel inte huruvida deltagarna känner sig som Barkarbystadsbo eller annat. Ändå framgår i svaren på andra frågor att vissa inte direkt särskiljer kommundelar utan ser det som att de bor i Järfälla kort och gott, medan för andra är det viktigt att det är Barkarbystaden man valt framför till exempel Jakobsberg av till exempel socioekonomiska skäl. Reflektioner kring både nutidens och framtidens vardag påverkas ändå av värderingar och kulturer som man anser kopplar till en viss plats. I denna studie fördjupas dock inte analysen specifikt av aspekter som har att göra med andra geografiska nivåer än just Barkarbystaden även om dessa faktorer enligt ovan naturligtvis dyker upp i resonemang i relation till vardagslivet, och många (uppfattningar kring) kulturella och geografiska lager påverkar vardagslivet – den rumsliga praktiken och det levda rummets känslor.

Jag har i intervjuerna frågat om alla slags förflyttningar som sker i vardagen och även så kallade ”icke-förflyttningar” för att få reda på när olika vardagsaktiviteter utförs i hemmet istället för på målpunkter utanför hemmet (exempelvis om man tränar med en

app hemma). Jag har medvetet valt att inte i förväg definiera begreppen vardag eller vardagsresande (endast givit exempel på vad det kan vara för att öka förståelsen för vad studien handlar om vid rekryteringen av intervjupersoner, samt avgränsat bort semesterresor). Jag har velat få så breda och öppna utsagor om vardagens organisation och de reflektioner den väcker som möjligt.

Fokus ligger på de regionala aspekterna av platsen; Barkarbystadens – av planerna – utpekade ”uppgift” som regional stadskärna och att se livet i den som pågående i ett regionalt vardagslivsrum. Därför har jag valt att inte fördjupa mig i lokaltrafiken, som i Barkarbystaden skulle kunna skrivas en del om, och där det framkommit en ganska entydig syn i intervjuerna på konflikt i olika avseenden mellan trafiken – framförallt på helger – till handelsområdet respektive de boendes uttryckta behov av lugn och ro, trafiksäkerhet och framkomlighet. Lokaltrafiken kan nämnas och finnas med som en aspekt som framkommer utifrån en annan fråga, men analyseras inte specifikt. Vardagslivsrummets förflyttningar kan vara en del av det som trafikplaneringsmässigt brukar kallas lokaltrafik. Skillnaden mellan vardagslivsrummets förflyttningar och lokaltrafiken är att den förstnämnda utgår från individer som bor i Barkarbystaden och hur de rör sig oavsett geografiska gränser, medan lokaltrafik är den trafiken som området Barkarbystaden tar emot oavsett var den alstras ifrån.

Eftersom undersökningen tar plats i ett område som för närvarande håller på att byggas ut, finns förstås en del pågående byggnationer som tillfälligt påverkar vardagen för de boende. Även åtgärder på Mäljarbanan inverkar på invånarnas resor. Jag har valt att avgränsa bort när det blivit alltför specifikt att det handlat om situationer som uppstår i en tillfällig byggperiod. Inte för att det inte är viktigt eller intressant utan för att kunna göra en mer avgränsad och djupgående analys av ett urval av datamaterialet. Hinder och möjligheter orsakade av byggnation nämns i de fall då personerna tar upp detta i någon av frågorna men har inte analyserats specifikt.

Studien fokuserar inte heller specifikt på de intervjuades erfarenheter och tankar kring trafikinformation och reseplanerare.

Denna studie handlar om att öppna upp för att ta till sig tankar och erfarenheter från hur vardagslivet levs för att använda detta för förändring på planeringsnivån. Fokus ligger inte på att påverka människors beteende, utan handlar om ett utforskande av hur dessa – inte så ofta beaktade – aspekter av vardagslivet som benämns det levda rummet i större utsträckning kan påverka planeringen i syfte att förbättra den sociala hållbarheten.

Med dessa ord avslutas den första delen i avhandlingen, och vi går vidare till del två som innehåller resultat, analys, diskussion och slutsatser.

4 Ett vardagsliv med Barkarbystaden som utgångspunkt: Vardagsresepraktiker och vardagslivsrummets utsträckning

Detta och följande fyra kapitel redovisar resultaten från intervjuerna med Barkarbystadsbor. Resultaten redovisas uppdelade i enlighet med analysmodellen. Detta första resultatkapitel redogör för de intervjuades rumsliga praktik och kapitel 5 beskriver personernas upplevelser av resandet i vardagen, de hinder och möjligheter de upplever i förflyttningarna. Nästföljande två kapitel handlar om representationernas rum och det levda rummet; kapitel 6 tar upp det meningsskapande i vardagen, vad de intervjuade upplever som viktigt och bra i vardagen, vad de saknar och vad det som finns i vardagen betyder. Kapitel 7 handlar om hinder och möjligheter kopplade till detta meningsskapande i vardagen. Det sista resultatkapitlet beskriver deltagarnas drömmar och reflektioner kring framtiden, både kring det materiella och det levda rummet, samt deras tankar om vad de ser som hindrande alternativt möjliggörande inför framtiden. Därpå följer det avslutande kapitel 9 med diskussion och slutsatser kring resultatet.

I detta inledande resultatkapitel presenteras den rumsliga praktiken i de olika livssfärernas vardagslivsrum; hur de produktiva och reproduktiva rummen skiljer sig materiellt från den mer heterogena fritiden. Kapitlet handlar om målpunkterna, resvägarna och transportslagen inom respektive livssfär, utifrån det materiella rummet. Kapitlet innehåller ett avsnitt kring färdmedel där val, betydelser och inställningar kopplade till olika trafikslag beskrivs. Kapitlet beskriver och analyserar resultaten i både text- och kartform.

De boende berättar om ett vardagsliv som rumsligt sträcker ut sig både lokalt och regionalt, från hemmet, via grannskap, kommunal, färdsträckor och målpunkter inom och utanför kommunen, och runtom inom länets gränser. Barkarbystaden tar alltså form både som en plats för vardagsliv och som en utgångspunkt för vardagsliv. I huvudsak består vardagen av arbetet och att ta sig till arbetsplatsen, och – för de flesta av de intervjuade – i mindre utsträckning att arbeta hemifrån. I andra hand är det sociala relationer och övrig fritid som upptar människornas tid. Fritidsmålpunkterna är vidare mer heterogena och på större avstånd.

4.1 Arbete, studier, omsorg

Avsnittet redogör för platser, tidsaspekter och resor avseende arbete och studier samt till viss del omsorg. Resorna beskrivs utifrån sträckor, tidpunkter, transportslag och hur deltagarna spenderar resan.

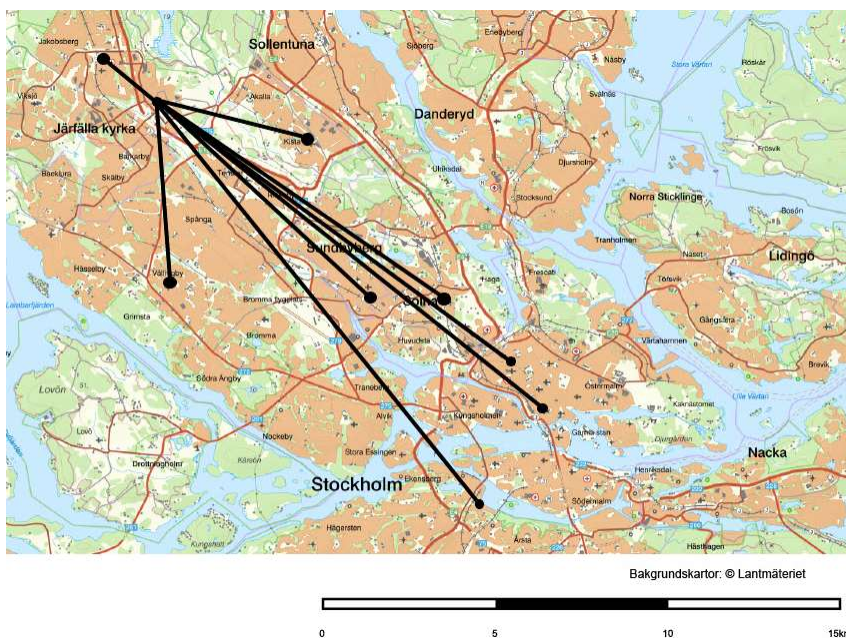
4.1.1 Arbetsplats och arbetstid

De flesta av de intervjuade arbetar eller studerar i andra tätorter i nordvästra Stockholm: Solna, Kista, Vällingby, Sundbyberg och kommunens (tidigare) huvudort Jakobsberg. Två av de intervjuade arbetar i innerstaden, nära pendeltågsstationer. Den som till vardags rör sig längst bort bedriver studier strax söder om innerstaden. De flesta målpunkter för arbete och studier är därmed relativt nära i förhållande till hela länet vilket visualiseras i kartbilden i Figur 6 över arbets- och studieplatserna samt avstånden mellan dem och hemmet. Hälften av de tio platserna²³ befinner sig på en radiell axel i förhållande till innerstaden (med pendeltågslinjen som radiell struktur).

Hemarbete är vanligt bland de intervjuade; samtliga, som inte har arbeten/studier som kräver fysisk närvaro hela tiden, arbetar hemifrån i varierande utsträckning. Det sker minst en dag per vecka i snitt, men vanligast är lite oftare, 1-2 dagar per vecka. Endast en person arbetar hemma majoriteten av tiden; fyra av fem dagar. En del har en begränsning från sin arbetsgivare i hur ofta de tillåts arbeta från hemmet. Dock är nästan alla, inklusive de som har ett helt fritt arbete i tid och rum, på arbetet större del av arbetstiden än vad som krävs.

När det gäller möjlighet till flexibel arbetstid, det vill säga att anpassa arbetstiderna efter sig själv, finns många olika varianter representerade bland de intervjuade: allt från

²³ En person har både arbete och studier att resa till separat varför antal resor till/från arbete och studier är en fler än antalet personer.



Figur 6: Arbetsfärens vardagslivsrums – visualisering av målplatser och avstånd till arbete och studier (observera att en målplats kan innehålla flera arbets-/studieplatser), kartkälla: Trafikförvaltningen Region Stockholm

ingen möjlighet alls att ändra start- och sluttider för arbetet till att vara totalt fria i var och när de arbetar. Vissa kan komma ”någon kvart hit eller dit, det spelar ingen roll” eller ”flexa ungefär en halvtimme på morgonen och en timme på eftermiddagen /.../ men inte regelbundet. Alltså det påverkas ändå, de andra som jobbar påverkas av att man kommer in senare.” En kvinna beskriver betydelsen av att ha ett helt flexibelt arbete för att få rum med sitt omfattande fritidsintresse, och väger de negativa effekterna mot de positiva:

Ibland kan jag ta till exempel möten medan jag mockar och så i stallet och då får man passa på. Men det är ju även, ja men det är verkligen ett pyssel varje dag och få det att passa in. /.../ jag lägger väldigt stor vikt i att jag har ett flexibel jobb. Jag skulle hellre, jag vill långt, långt, långt hellre ha det här jobbet som jag har nu som är extremt flexibel och sen ibland får man jobba sent, ibland blir det mycket, ibland blir det alltså lite ohanterbart. Men ibland åker jag hem klockan två på en fredag för att jag är trött och min chef säger ”perfekt, gå och ta helg”. (kvinna, 33)

4.1.2 Resan till och från arbete och studier

För att komma in till eller mot innerstaden beskriver de intervjuade två alternativa resvägar – dels pendeltåget från Barkarby station, dels tunnelbanans blå linje från Akalla, för översiktlig karta se Figur 1. Till Akalla reser man med busslinje 175, Sveriges första så kallade BRT-linje (Bus rapid transit) som går mellan Stora torget i Barkarbystaden (foto i Figur 7) och Akalla (Järfälla kommun, 2020b). Också Barkarby station nås oftast med buss för de tillfrågade, även om en del i vissa fall cyklar eller går till och från stationen.



Figur 7: Busshållplats Stora torget i riktning Akalla med torget i fonden

Restiderna till arbetet tar mellan 20 minuter och en timme enkel väg för de intervjuade. Två av arbets- eller studieresorna är en timme, tre är på 20 minuter och övriga fem ligger däremellan. Snittresan är knappt 40 minuter.

Ingen av de tillfrågade reser till arbete eller studier med bil. Alla utom en reser med kollektivtrafiken. Vanligast är att hela resan sker med ett eller flera olika kollektiva trafikslag och i vissa fall delsträckor från hemmet till stationen till exempel med cykel eller till fots. En av intervjudeltagarna pendlar till sitt arbete i Kista med elcykel. Den resan sker via markerade cykelvägar avskilda från bilvägarna via Akalla och Husby.

Den vanligaste arbets- eller studiependlingsresan – hälften av dem – är med pendeltåget (buss från Stora torget till Barkarby station och sedan byte eller målpunkt i Sundbyberg, Odenplan eller i innerstaden). Tre av dessa byter i Odenplan. Det är endast en som använder tunnelbanan som sitt förstahandsalternativ för pendling till arbetet i city. Alla utom en av de som använder pendeltågstrafiken, ser dock tunnelbanan från Akalla som ett alternativ till att komma till arbetet, framförallt om pendeltågstrafiken ”strular” vilket

alla uppger att den gör från och till. Även personen som åker elcykel till Kista har tunnelbanan som alternativ om det är för isigt på vägarna. Tre deltagare har buss som transportslag till arbetet; två till Jakobsberg, och en till Vällingby.

Cykel (utan el) finns inte som huvudalternativ för någon av de intervjuade, men flera (fem av de tillfrågade) ser det som ett alternativ på en del av sträckan eller för hela resan men endast under sommarhalvåret. Cykel hela vägen kunde komma i fråga framför allt till Jakobsberg och Vällingby. En man uppger dock att han cykelpendlar till innerstan under sommarhalvåret; då ser han det som både ett sätt att komma till arbetet och att träna. De flesta väljer dock bort "svettecyklandet" trots att de har möjlighet att duscha på arbetsplatsen. Detta kan förstås som en *tyngd* avseende tillgängligheten kopplad till *kroppslighet*. Eftersom vi rör oss med vår kropp i rummet får det olika effekter beroende av transportslag, kropp och avstånd.

Att gå till fots hela eller större del av resan är ovanligt bland de undersökta personerna. Ett par berättar att de ibland går hem från stationen vid fint väder eller för att "rensa skallen" efter arbetsdagen. Annars blir det tydligt när samtalet rör att gå till fots att den dagliga resan till arbetet helst ska vara effektiv. En person som jobbar i Jakobsberg går ibland hela sträckan (vilket tar ca 35 minuter) för att "få in vardagsmotion", "men jag vill också ha så här, men vara effektiv i min vardag. Därför väljer jag också bort promenader." Utöver dessa fall används apostlahästarna endast om det går snabbare än att till exempel åka buss den sista etappen på resan.

Bara vid ett tillfälle uppges bil fungera som alternativ för arbetsresan. I det fallet beror det på behovet av det transportslaget för att ta sig till sin fritidsaktivitet. Personen utövar sin hobby på ett ställe några mil norrut och reser dit flera gånger i veckan. När hon har ett sent möte på jobbet behöver hon åka direkt till aktiviteten och behöver därför ta bilen till arbetet när hon börjar. Detta medför då att hon åker senare till jobbet på morgonen för att undvika rusningstiden på morgonen.

Arbetsresan beskrivs generellt inte som något man delar med vänner och familj. En av deltagarna i studien har dock barn i förskole- och lågstadietåldern och brukar lämna och hämta dem som en del av sin dagliga arbetsresa. Hon går med dem till deras skolor som ligger precis i närheten ("i barntempo" fem minuter), för att sedan gå till Stora torget och åka vidare, och tvärtom på hemvägen. En annan kvinna som beskriver umgänge i samband med jobbresan: "Ibland så stöter jag på en klasskompis som bor nära mig, så då åker vi samtidigt. Och då pratar man liksom. Ja, tiden går fort." Ingen av de övriga delar resväg med vänner eller bekanta, arbetspendlingen genomförs i den "egna bubblan". Detta betyder dock inte att man reser ensam; flera berättar om trängseln, framförallt på pendeltåget i rusningstid.

En berättar att han går till gymmet (antingen i Barkarbystaden eller i stan nära hans arbetsplats) innan han går till jobbet, och en kvinna reser ibland direkt till sin fritidsaktivitet efter jobbet. De flesta arbets-/studieresor görs dock direkt ”från A till B”, det vill säga från hemmet till arbetet och tillbaka utan något speciellt stopp vid en målpunkt på vägen.

De flesta av de intervjuade reser i rusningstiden²⁴ på morgonen och eftermiddagen/kvällen. Tre av dem har genomfört anpassningar i sin vardagsrutin för att slippa resa när det är mycket människor i trafiken. Samtliga av de som har så mycket flexitid i sitt arbete att det är möjligt, har anpassat sitt resande så att de inte ska behöva resa i trängseln i rusningstiden. (Anpassningar i resandet utvecklas vidare i avsnittet 7.4.1.) Andra anledningar att resa utanför rusningstid kan också vara att man börjar sitt arbete tidigare än de flesta, vilket är fallet med en annan av de intervjuade, det vill säga att arbetets schema styr resandet.

4.2 Fritiden

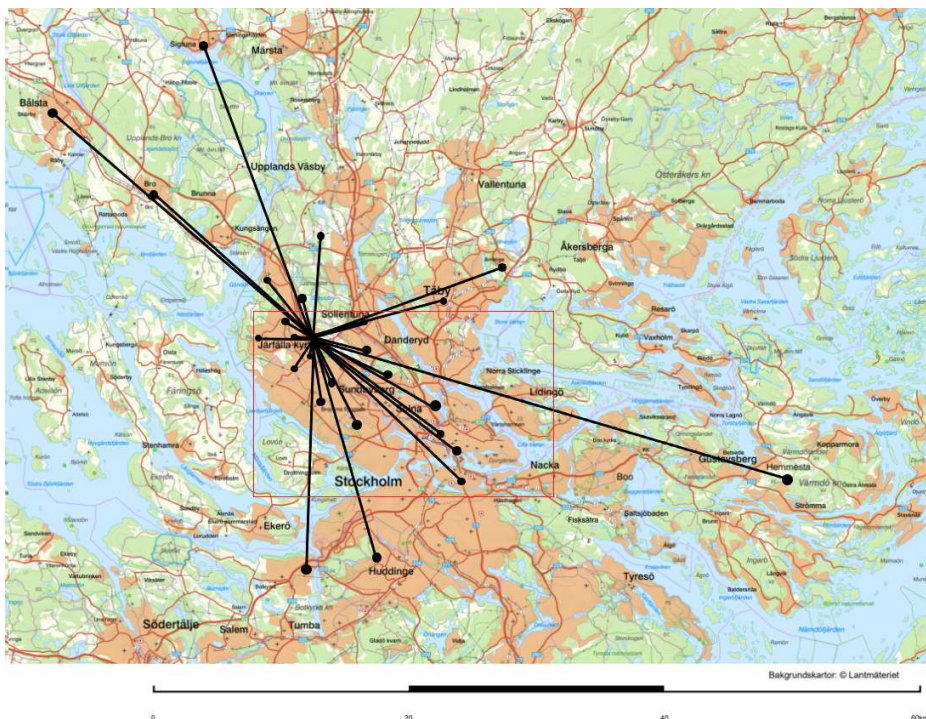
Fritiden bland de intervjuade är avsevärt mer heterogen avseende restider, omfattning och betydelse än den del av vardagslivet som hör till arbetslivet. Samtliga har fritidsintressen som de tar sig till en till fem gånger i veckan, ofta flera gånger i veckan, eller som de kan ägna sig åt i hemmet eller i anslutning till hemmet.

Att träffa familj och vänner är den vanligaste rekreativa aktiviteten; alla utom två uppger att de har ett sådant umgänge ungefär en till fyra gånger i månaden. De som inte har så tät fysisk kontakt med sin familj eller vänner är dels en person som har sin familj och äldre vänner i ett annat land och som har ett tidskrävande intresse där hon funnit många goda vänner, dels en person som nyligen flyttat tillbaka till Sverige från utlandet där han bott i 25 år och har sin familj på annan ort.

Kartbilden i Figur 8 över platser för fritidsaktiviteter och sociala relationer samt dess avstånd från Barkarbystaden visualiserar den fysiska utsträckningen för fritidens vardagslivsrum – både fritidsintressen och sociala relationer – och hur mycket större det

²⁴ Vad gäller begreppet rusningstid används i avhandlingen den gängse uppfattningen av ordet i betydelsen *tid på dygnet då många reser och det blir trångt i trafiken*. Ingen speciell tidsram är angiven i förväg, utan de intervjuade berättar själva om resan och utifrån detta sker en bedömning om den sker i rusningstid eller inte.

rummet är jämfört med arbetslivets dito (som motsvaras av ungefär den röda rektangeln).



Figur 8: Fritidens vardagslivsrum - visualisering av ungefärliga målpunkter och avstånd till fritidsintressen och sociala relationer. Den röda rektangeln motsvarar avgränsningen för kartbilden på arbetets vardagslivsrum, se Figur 6. Kartkälla: Trafikförvaltningen Region Stockholm

4.2.1 Fritidsintressen: platser och typ av aktiviteter

Det finns en stor bredd i både typer av aktiviteter och platser bland de tillfrågade när det kommer till fritidsintressen. Nästan alla uppger promenader som en del av sin vardag och dessa sker oftast i närområdet eller naturreservatet på Järvafältet men också i naturområden lite längre bort. Också ofta förekommande är träna på gym, och att ta springturer. Andra idrottsintressen är också populära på fritiden: gymnastik, badminton, skidor, ridning/stallet och att gå på sport- och friluftaktiviteter med barnen. Intellectuella och kulturella aktiviteter utanför hemmet är mindre vanliga, men syns i deltagande i schackklubb, biblioteksbesök, teaterföreställningar, konserter och bio. Ett par personer tar upp familjeutflykter (som i sin tur kan vara att gå på bio). En person uppger att hans fritidsintresse är turistresor. De aktiviteter som har inbokade tillfällen sker från en till uppemot fyra gånger i veckan. Bara en person beskriver gå ut på

restaurang eller bar som något relativt regelbundet förekommande på fritiden. En man beskriver det som att han relativt ofta gick ut på krogen tidigare när han bodde i innerstaden men att han inte gör det så mycket sen han flyttade till Barkarbystaden. Han säger att det då var ”ganska enkelt” men att han här i Barkarbystaden inte kan göra det eftersom alla restaurangerna i området stänger klockan nio. Han menar att det inte finns så mycket att välja på, inte så stort utbud av restauranger – allt är strömlinjeformat eller som han säger ”Det finns samma liksom samma restaurang här”.

Målpunkterna är spridda över ett stort område av länet, från närområdet Barkarbystaden och Järvafältet, via andra platser i kommunen som Jakobsberg, Veddesta, Viksjö, Granskog, och Kista, Vällingby, Hagaparken, Ursvik, innerstaden, Täby, Arninge, Rotebro, Bålsta och Sigtuna utanför kommunen. Angående biobesök kommer Kista och Vällingby upp som målpunkter.

I en av intervjuerna beskriver en man innerstaden som en betydelsefull målpunkt för att kunna ta del av kulturella aktiviteter som teater, konserter och besök på Stadsbiblioteket och Kungliga biblioteket, eller för att åka på utflykter. Då tar han med sin bebis i barnvagnen eller i bärsele (om hissen är trasig) och besöker Kulturhuset, promenerar längs Årstaviken, går på kafé med vänner. Han upplever att det inte finns så mycket annat att göra i Barkarbystaden förutom att konsumera eller ta del av event som organiseras av kommunen som en slags happenings, men som inte är permanenta i stadsmiljön.

Jag väljer att åka in till stan för att det finns mer aktiviteter att göra, speciellt när man har barn. Jag kan tänka mig att kanske för att Barkarbystaden är ny, så är det kanske inte så mycket aktiviteter. /.../ kommunen brukar organisera lite när det är en speciell dag, till exempel när det var alla hjärtans dag, då fixade de lite. (Man 33)

4.2.2 Det sociala livet: platser och frekvens

Platserna för studiedeltagarnas sociala liv²⁵ är mer spridda över länet än arbetsplatserna. Platser som de intervjuade angivit som ställen där de besöker familj och vänner ligger både inom kommunen, förutom Barkarbystaden: Kallhäll, Viksjö, Skälby och Barkarby (den ursprungliga delen) och i relativt närliggande förorter som Spånga, Ursvik, Sollentuna, Vällingby och andra ställen i Västerort, men också i mer avlägsna som Bro, Värmdö, Huddinge. Någon bor också i mer nyexploaterade delar av Stockholm som Norra Djurgårdsstaden. Man träffar ofta vänner och familj på helgerna – det är egentligen bara en av de som intervjuats som berättar att han träffar vänner efter jobbet

²⁵ Med det avses här när syftet med förflyttningen i första hand är att träffa andra människor, även om andra fritidsaktiviteter kan vara sociala i varierande grad.

på vardagarna. De flesta gör sådana besök – det vill säga träffar antingen familjemedlemmar eller vänner – varje till varannan vecka. Tre stycken varje vecka och två stycken varannan. Två personer träffar anhöriga en gång i månaden och två personer har ingen vardaglig fysisk social kontakt utanför arbetet eller det egna hushållet. En av kvinnorna säger att hon bara träffar vänner då och då, att det är svårt att hinna ses fast de alla bor i Stockholm då ”vardagsbestyr tar över med att bara jobba, laga mat”.

Bara ett fåtal av deltagarna tar sig till innerstaden för att träffa vänner, dock uppger ingen av de intervjuade att de har vänner i innerstaden; det är bara en plats man ses på, ofta för att det ligger med minsta gemensamma reseavstånd för alla som ska ses. Att det blir just i innerstaden med dess breda utbud av restauranger och barer är inget man har prioriterat utan det ses mest som en bonus. En kvinna berättar att hon ses med vännerna ibland i innerstaden för att det är ”mittpunkten” som hon kallar det, lättast för alla vänner att resa till. Det är inte just innerstaden i sig som lockar. Det är inte särskilt vanligt heller att resa innanför tullarna för att umgås, av de fyra som uppger att det överhuvudtaget händer, är det bara en som mer regelbundet träffas med vännerna i innerstaden. Varannan vecka ses han en vardagskväll med vännerna och då är det nära någon av pendeltågsstationerna Odenplan, T-centralen eller Södra station.

Nästan alla har, utöver det mer vardagliga umgänget på fritid och arbete, också vänner som de träffar mer sällan. De är ofta nära vänner man har sedan barn- och ungdomen.

Flera beskriver hemmalivet som en betydande del av deras fritid. De flesta spenderar sina kvällar hemma. En man beskriver att han och hans sambon spenderar mycket tid i lägenheten, och bjuder in vännerna dit. Även husdjur medför att hemmaliv är vanligt på fritiden för några av de intervjuade. En aspekt som kommer upp är att det också är säsongbundet hur socialt öppen man är: Under vinterhalvåret ”är man ju inne i någon sorts familjebubbla liksom” som en av de intervjuade säger.

Ingen av de intervjuade beskriver fritidsaktiviteter, såsom till exempel träning, online. Det är också ovanligt att mest umgås med vänner online. En man beskriver dock en del av sitt sociala umgänge som att spela med vänner online. Annars handlar i de fall man använder sig av onlinemöten för sociala kontakter oftast om vänner och släkt som bor längre bort. Det är flera som berättar att de ofta chattar med vänner och familj på annan ort, men träffar dem i regel enstaka gånger per år.

Sen har jag folk online. Jag är från Danmark så jag har till exempel min familj, min bästa kompis, alla bor fortfarande i Danmark. Pratar med dem online. Inte varje dag men ofta. Lite beroende på vem det är. (Kvinna, 33)

4.3 Färdmedel: inställningar, vanor och val

Inställningar till olika trafikslag, val och vanor påverkar hur vardagslivet ter sig och upplevs. Detta avsnitt beskriver de intervjuades färdmedelsval, deras inställningar till bil, kollektivtrafik respektive cykel som färdmedel samt tittar specifikt på den stora betydelse bilen enligt de intervjuades beskrivningar tycks ha för fritidens resor.

Tabell 6 nedan visar en jämförelse mellan färdmedelsval i arbets- respektive fritidsresor. Där syns hur homogena resvanorna är för arbete respektive hur heterogena de är för fritidsaktiviteter. Det är vidare tydligt att ingen av de tillfrågade har bil som huvudsakligt transportslag i arbetsresorna, medan samtliga som har tillgång till bil använder den på sin fritid i mer eller mindre utsträckning. Flera av de tillfrågade beskriver dock att deras partner bilpendlar; framförallt till Karolinska sjukhuset men en också till Täby.

Tabell 6: Jämförelse mellan biltillgång och resvanor för arbete respektive fritid hos de intervjuade

Resvanor			
	Biltillgång	Arbete	Fritid
1.	Ja	Kollektivtrafik	Bil, till fots när det är i närområdet
2.	Ja	Kollektivtrafik	Blandat bil, kollektivtrafik och till fots
3.	Ja	Ecykel, undantagsfall bil	Bil
4.	Ja	Kollektivtrafik, sommарhalvåret ibland cykel	Blandat, till fots/cyklar i närområdet, bil lite längre bort, kollektivtrafik till aktiviteter i innerstan
5.	Nej	Kollektivtrafik	Till fots (i närområdet), är annars oftast hemma.
6.	Nej	Kollektivtrafik	Kollektivtrafik
7.	Ja hyrbil från hyresvärden	Kollektivtrafik	Oftast kollektivtrafik, bil om något behöver transporteras
8.	Ja	Kollektivtrafik	Bil
9.	Nej	Kollektivtrafik	Kollektivtrafik, eller blir skjutsad

4.3.1 Val mellan kollektivtrafik och bil

Bilen upplevs behövas i nästan alla reserelationer – fritid, service, omsorg – det är bara i det huvudsakliga arbetspendlandet som kollektivtrafiken ”vinner”.

Nej men alltså det är ju vintertid till skidorna, framförallt, och sådana bitar. Och handla och så där då. Och sen så har man ju fått två bonusbarn på halsen. Jag försöker vara lite /ohörbart/ i alla fall så att de inte får för sig att det bara är att göra såhär /knäpper med fingrarna/ så kommer jag och kör nånstans. (man, 40)

De som har tillgång till bil väljer alla bort den i arbetspendlingen pga trängseln och kostnaden – både för bilen i sig och parkeringen – samt för att kollektivtrafiken upplevs attraktivare.

Den använder jag så sparsamt jag kan för det är ju inte gratis som bekant. (man, 40)

På vardagarna så har min man bilen oftast om han inte jobbar hemma. Men även om han jobbar hemma så... Jag tar inte bilen till jobbet för tidsmässigt så... Några minuter snabbare med bilen men då ska jag istället betala en dyr gatuparkering. (kvinna, 32)

En kvinna valde mellan bil och kollektivtrafik eftersom hennes studier ligger på andra sidan stan och hon tycker det blir för långt och bökgigt att cykla när man inte kan ta med den ombord på tåget.

Men bilen valde jag bort för det blir alldeles för dyrt. Och så att sitta i köer genom stan. Nej, inte aktuellt kände jag. (kvinna, 40)

Kollektivtrafiken anses bättre än bil när det är ”tillräckligt kompakt” i stadsmiljön; med bil behöver man ”hitta parkering, du ska köra och det är gående”. En man berättar att i Barkarbystaden upplever han inte (än) den densiteten varken av människor eller i vägnätet, det finns ”ganska många gator som går rakt igenom, alltså Barkarbyvägen, den går väl hela vägen dit tror jag. Den går ju liksom rakt igenom och den kan du ju nästan köra utan att behöva oroa dig för någon annan.” Han säger också att han upplever kollektivtrafiken som dålig eller krånglig, men det visar sig att han inte alltid känner till möjligheter eller ens har försökt ta reda på hur kollektivtrafiken går.

Angående behovet av bil i Barkarbystaden pekar en kvinna på det goda läget med kollektivtrafik och menar att även om hon och hennes man behöver bil, behövs inte flera bilar i hushållet: ”Herregud ja! Här har vi ju specifikt endast en bil. Här skulle du inte behöva två”.

Inställningen till valet mellan olika trafikslag för vardagsresandet kan handla om hur man bor i relation till storstaden, framförallt till de centrala delarna av den. En av männen är kritisk till trafikplaneringen, och ser bilanvändandet som drivet av ”avståndet till city och till andra saker runt omkring”, inte hur det lokala – grannskapet, området man bor i – är utformat.

Det är liksom att ju längre bort från stan du kommer desto viktigare blir bilen och då måste man planera för den. Det är nästan en bil per hushåll som kommer användas och då måste det finnas parkeringar och det måste finnas vägar som klarar av det. Du kan inte räkna med 0,3 eller vad de nu har gjort här. (man, 29)

Han är uppvuxen vid spårtrafik (tunnelbana) och ger uttryck för att annan kollektivtrafik i form av till exempel buss och byten mellan trafikslag är krånglig; det är som att han inte kan acceptera en annan trafikstandard än barndomens. Han reste ofta med tunnelbanan in till centrala Stockholm när han växte upp och är van att slippa byten: ”Lokaltrafiken har alltid funnits där och vi /han och hans familj/ har alltid använt den.” Men han berättar också om en vana att få bilskjuts till träningen och till släkten. Han är i intervjun kritisk till att tunnelbanan till Barkarbystaden har dröjt för länge som han menar det, då han inte tycker det ”ska behövas” ett byte.

En annan deltagare ger också uttryck för en vana sedan barndomen. Hon säger att hon har en vana av att åka pendeltåg och reflekterar över att det beror på vad som var mest tillgängligt där hon växte upp.

*Alltså jag vet inte om det kan vara bara att jag har åkt mer pendeltåg förut.
Eftersom jag bodde i Sollentuna förut så var det det som var mest tillgängligt.
Eller nära till hands liksom. (kvinna, 26)*

I avslutningen av intervjun reflekterar mannen uppvuxen nära tunnelbanan kring bilberoendet. Även om han och hans sambo inte har massa saker ”att flytta runt” förutom sig själva, är de för vardagsresorna - både jobb så fort det är utanför innerstaden samt för fritidsändamål - ändå beroende av bilen vilket han menar är ”tråkigt” för att det kostar pengar och påverkar miljön negativt.

Ja, att bilen är så viktig. Det är inte så att vi har så mycket att vi måste flytta runt. Tränar man hockey så behöver man väl ha hockeygrejer med sig. Då hade man ju haft en bil i alla fall. Men för vardagsåkandet så är man så beroende av bilen i alla fall. Vilket är lite tråkigt i och för sig. /.../ det är en utgift som egentligen inte borde behövas. Med tanke på hur nära stan vi bor. Jag menar det är en sak om du bor på landet så behöver du bilen. Det finns ju inget annat alternativ då. Men vi bor ju ändå så pass centralt så att det borde finnas andra alternativ. Så det är en utgift egentligen. Nu är inte jag någon som är jätteintresserad av miljön men det sliter fortfarande på miljön i alla fall. Även fast jag inte bryr mig så mycket om den per se. Så det är en onödig grej som inte ska behövas. (man, 29)

4.3.2 Bilen: färdmedel för fritidens resor

När det gäller fritidsresor är valen mer heterogena än arbetsresorna. Men flera intervjuade uttrycker att de använder och/eller ser ett behov av att använda bil för att nå fritidsmålplatser. Om man har bil används den oftare än kollektivtrafik eller annat för fritidsändamål och i avsaknad av bil saknar man även den tillgängligheten som bil ger till vissa delar av fritidsutbudet.

Det vanligaste är att man använder bilen för sitt fritidsintresse om det inte ligger i Barkarbystaden eller precis angränsande (där egentligen bara Järvafältet räknas in).

Också när det handlar om att besöka vänner och familj inom länet, vilket görs framförallt på helger, tar man i princip alltid bilen. Dessa sociala kontakter bor, vilket tas upp ovan, i alltifrån den angränsande kommundelen till på andra sidan av innerstaden. Det är ovanligt att personer med tillgång till bil reser med kollektivtrafiken för fritidsändamål. Det är egentligen bara en av dessa som i vissa fall väljer bort bilen. I fallet som hon beskriver nedan gäller det en tur för att gå på bio i Kista centrum.

Om jag åker dit själv då tar jag bussen med barnen och tunnelbanan, om vi åker hela familjen då är det lite fifty-fifty om vi väljer bilen eller kollektivtrafik. (kvinna, 32)

Hon väljer att åka kollektivt om hon reser själv (det vill säga utan familjen) för resor ”i Stockholmsområdet” det vill säga in till eller mot stan, men tar bilen om hon ska utåt ”hela vägen till Bro till exempel”. Det har bland annat att göra med hur enkelt eller svårt det upplevs att parkera på målpunkten, det vill säga själva ytan där man parkerar. Parkeringskostnaden är också en anledning.

Det är nog både för att vi har en bil tillgänglig, och att det blir oftast billigare. Jag har månadskort men jag är den enda i familjen som har./.../Jag tycker nog att det är smidigt att åka kollektivt, min sambo har inte riktigt samma inställning. Men också... jag gillar inte att parkera /skratt/ Jag kan köra du vet utåt /skratt/ där det inte är så mycket trafik eftersom jag kör inte bil varje dag, inte varje vecka ens. Jag känner mig inte lika säker. Vi bytte bil för ett halvår sen kanske. Så jag är inte helt van. (kvinna, 32)

En av de personer som reser med bil till sitt fritidsintresse pekar på hur bra Barkarbystaden är lokaliserad i förhållande till motorvägen vilket gör det lätt att nå hennes aktivitet som ligger några mil norrut vilket påverkade valet av bostadsort.

Det var ännu en av anledningarna till att vi köpte bostad just här i Barkarby. För när vi köpte den i Barkarby då flyttade vi från Solna /.../. Men att jobba vanligt kontorsjobb och sen klockan fem försöka ta sig ut från Solna ut genom motorvägen förbi Rinkeby, Tensta och Hjulsta där det väldigt ofta är stopp. (kvinna, 33)

Men även för de fritidsmålposter som ligger relativt nära som Veddesta eller Jakobsberg fungerar det enligt de tillfrågade bäst med bil. När det gäller Veddesta som är en angränsande kommundel, beskriver en kvinna att hon har bytt från att träna i Veddesta till ett gym i Barkarbystaden på grund av vad hon upplevde som för dålig kollektivtrafik.

Jag orkar inte ha ett reseproblem, för jag har ingen bil. Så då slutade jag gå efter några gånger. (kvinna, 32)

Hon delar minnena av hur dålig hon tyckte att kollektivtrafiken var där hon växte upp. Ibland blev hon skjutsad av föräldrarna, men oftast inte. Hon beskriver sin barndoms lokala busslinje 541 med en viss dos av aversion.

Men annars fick jag ta mig runt med kollektivtrafik och då var det ännu mer off. Skälby, SL, bussmässigt var drygt. Det kändes som att det blev den jävla 541. Jag och mina kompisar, man ville inte bo i 541. (kvinna, 32)

En person beskriver att de ibland tar bilen till naturområden lite längre bort för att till exempel gå ut med hunden. Bilen gör hundpromenaden till en utflykt.

En kvinna beskriver besöken hos familjens vänner som bor på olika ställen i länet, att ”även fast de inte bor så långt bort” tar hela familjen bilen ändå ”för att det blir lättare”. En man pekar ut den undermåliga kollektivtrafiken som anledning.

Vi tar ju bilen i alla fall. Även fast det inte är så långt bort. Men det är ju lokaltrafiken som är lite för dålig. Det tar lite för lång tid att åka. (man, 29)

En kvinna brukar ibland få skjuts av sina föräldrar när hon ska besöka dem i Sollentuna. På grund av det omständliga med att ta sig dit brukar hon också passa på att sova över och på så sätt stanna längre om hon åker dit på helgen. Bussen beskriver hon som att den går ganska snabbt, 20 minuter, det vill säga ”inte så farligt” men den går bara en gång i halvtimmen, vilket medför att hon ”åker över en helg snarare än över dagen.”

I valet mellan bil och kollektivtrafik spelar också kostnaden en roll. En man pekar på hur smidigt det är att kunna hyra bil (som han kan göra direkt på plats av sin hyresvärd) eftersom han inte behöver den till vardags. Han uppskattar det eftersom det negativa med bil är att det kostar att äga.

Bara en av deltagarna som har tillgång till bil beskriver det som att bil är bekvämare än kollektivtrafik. Men även för honom är det en kostnadsfråga. Som lägenhetsinnehavare kostar gatuparkeringen, hade han och hans sambo inte behövt bilen för jobbet (hans sambo kör bil dagligen till arbetet) ”utan det bara hade varit för vänner och familj då hade det nog varit mer av ett problem./.../ Då blir det en kostnad som bara står med tanke på att det kostar rätt mycket att stå på gatan och det kostar att äga bil generellt sett.” Men redan innan de flyttade till Barkarbystaden visste de att de skulle behöva använda bilen som boende här: för sambons jobb och för fritiden.

Flera berättar att de väljer bilen framförallt på fritiden. En faktor som spelar in kan vara att man har en bil för att en familjemedlem behöver den i sin arbetspendling. Det medför en lätthet att välja bilen även för fritidens aktiviteter, just eftersom bilen redan finns där.

Så har du en bil så kommer du använda bilen. Det är ju inte så att du kommer göra det krångligare för dig själv. Hade vi inte behövt bilen för jobbet eller liksom alls utan det bara hade varit för vänner och familj då hade det nog varit

mer av ett problem. Men eftersom att vi redan använder den dagligen. (man, 29)

Det kan också vara så att man bedömer att man skulle ha haft bilen ändå, även om den inte hade behövts av någon av hushållets medlemmar, för att den används till fritidsresorna. En kvinna, vars man kör bil till jobbet för att det går dubbelt så snabbt jämfört med kollektivtrafiken till Täby de tiderna, säger att de inte hade gjort sig av med bilen även om de båda hade åkt kollektivt till jobbet: ”bilen har vi ändå eller vad vi ska säga”. Skillnaden mellan dessa intervjuade är att den förstnämnda – mannen – inte har boendeparkering som ingår i lägenheten, medan den andra – kvinnan – bor i radhus med parkeringsmöjligheter på tomten.

Bilen ses också som ett självklart val för flera för fritidsresor till vänner och familj, då i princip samtliga av deltagarnas anhöriga bor utanför innerstaden, många på den västra och norra sidan, men även i länets södra delar. Detta förklaras med den starkt radiella uppbyggnaden av stommen (spårtrafiken) i länets kollektivtrafikförsörjning, en man uttrycker det såhär och jämför med tillgängligheten till arbetsplatsen:

Och ska du någon annanstans än in till stan, det går inte med lokaltrafiken för det tar en timme. Det är ungefär lika lång tid som att gå nästan. Och då blir det att man behöver bil./.../Det funkar ju om man kan få dem /vännerna/ att åka hit, så behöver inte vi bilen, men de kommer ju behöva bilen i alla fall. Och jobbet funkar ju ish för de som jobbar inne i stan i alla fall. De kan ju åka lokaltrafiken, men som min tjej till exempel, hon skulle inte kunna göra det för det kommer ta för lång tid. För hon måste hålla på och byta en massa mer än vad jag behöver. (man, 29)

Angående jämförelse mellan kollektivtrafik och bil finns det olika faktorer som han menar spelar roll. Det viktiga med resan är tiden, ”att det ska flyta på”, menar han och berättar hur mycket extra tid han anser att kollektivtrafiken kan ta för att ändå uppfattas som attraktiv (då den ju ändå är mer kostnadseffektiv och därför kan vara värd extra restid). Denna tid värderas förstås olika från person till person, men för honom innebär det att kollektivtrafiken får ta högst dubbelt så lång tid som bilresan, eller tio minuter extra.

Det får inte ta alltför mycket längre tid än vad det skulle göra om man tar bil. Jag tycker att bilen är standardtidsheten. Om det tar 10 minuter med bil, då är det fine om det tar 20 minuter. Men börjar det ta 4-5 gånger så lång tid, då är det inte värt det i slutändan./.../Det ska inte vara att kan jag gå ungefär lika fort som jag kan åka lokaltrafiken då fyller den inte någon funktion egentligen. Då kan man ju lika gärna gå eller åka Voi eller cykla./.../Om det skulle ta ungefär lika lång tid som det skulle ta att åka bil så skulle det inte vara något problem att göra det. Utan nu är det liksom, lägg på 40 minuter på biltiden. Då är det inte värt det. (man, 29)

Han är kritisk till hur lite boendeparkeringsplatser som planeras och byggs i Barkarbystaden.

Men sen har man valt att bygga så här, men i Barkarbystaden ska vi ha 0,3 parkeringsplatser per hushåll. Men det finns ingen kommunikation för att stödja det utan det finns inga parkeringar så man får stå på gatorna. (man, 29)

En kvinna beskriver det som en vana sedan uppväxten att åka kollektivtrafik: ”Jag har liksom lätt till det ändå”. Hon känner inte att hon måste skaffa bil nu utan anser att ”det funkar liksom med kollektivtrafiken”. Hon får dock ofta skjuts med bil när hon till exempel besöker sina föräldrar som bor i en angränsande förort (tvärförbindelse).

Det är bara de personer som inte har någon tillgång till bil som har för vana att åka med kollektivtrafiken på sin fritid, det vill säga om de ska träffa vänner och familj eller ska till sin fritidsaktivitet. Den man som inte har bil, har många av sina fritidsmålplatser (intressen och ställen där han träffar vänner) i innerstaden, men på helgerna reser han med kollektivtrafiken till andra ställen till exempel i södra länet för att besöka vänner.

En av de tre personer som saknar biltillgång, beskriver det som att hon inte rör sig så mycket utanför hemmet eller Barkarbystaden på fritiden. ”Det vanliga är att vara hemma.” Hon beskriver det som att det tar lång tid att åka kollektivtrafik till vännerna även fast de bor i Stockholm, om hon hade haft bil skulle det varit ”mycket mer bara såhär men jag hoppar in och så svänger jag förbi”.

Endast en av de intervjuade beskriver det som att stor del av fritidsintressena finns i innerstaden i form av att träffa och gå ut med vänner eller att regelbundet besöka olika bibliotek i innerstaden. Han saknar tillgång till bil och hade tänkt att skaffa bil, bl a för att han saknar tillgång till fritidsmålplatser avseende naturupplevelser som är svåra att nå med till exempel kollektivtrafik eller cykel. Men ”sen så tänkte jag att det finns massor av grejer man måste tänka på: parkeringen, skatt, bensin” och då omvärderade han den tanken. ”Jag gillar att åka med kollektivtrafiken också. Det är något som jag njuter av faktiskt.” Bilen hindrar för honom denna njutning att stressa av och ta del av samhället, eftersom han som förare behöver koncentrera sig på trafiken och inte kan ägna sig åt annat. Det blir en stress att befinna sig i trafiken som förare, ”då njuter man inte så mycket av det”. Bil för honom är mer något man använder sig av vid enstaka speciella tillfällen, till exempel för att ”åka till landet eller åka till södra Sverige”. Han upplever också att det är enkelt att resa i kollektivtrafiken med barn. Så det fungerar bra i de reserelationer där kollektivtrafiken är välutbyggd.

Den tredje som saknar tillgång till bil tar framförallt upp hur det får henne att uppleva otillgänglighet till sådana målplatser som skulle förgylla hennes fritid.

Just nu känns det som att så länge vi inte har barn då klarar vi oss utan egentligen. Det känns som att om vi får barn känns det verkligen mycket mer som att det här skulle verkligen behöva. Då kan vi tänka oss att ta den högre utgiften för att ha en bil. Däremot tycker vi att våra vardagsliv blir tråkigare för att vi inte har en bil. (kvinna 32)

4.3.3 Inställningar till resa med cykel och till fots

Valet att cykla eller att gå beror av årstid, även om undersökningen tyder på att många ändå avskräcks av cyklandet på grund av svettande och krångligheten. Cykel är inte något särskilt vanligt alternativ för någon av de intervjuade, inte heller för de som saknar tillgång till bil; cykel används i endast en av reserelationerna för denna sistnämnda grupp (till Jakobsberg). En av de billösa kvinnorna uppger dock att hon funderar på att cykla till träningen i Viksjö när det blir varmare och ljusare. Från den ort där hon gjorde sina högskolestudier har hon en vana för att cykla till vardags, då det finns en cykelkultur där. Hon tar upp betydelsen av bra och enkla cykelbanor även under vintern.

Cykel som transportslag i vardagsresan ses av många av de intervjuade som besvärligt. Det handlar framförallt om att man anser avståndet till målpunkten för långt för att cykla och/eller att cykelresan leder till att man blir svettig och behöver duscha innan man kan påbörja arbetsdagen. Det gäller fast de flesta har tillgång till duschmöjligheter på arbetsplatsen. En kvinna beskriver det som att hon är för bekväm för det. Kvinnan som reser med elcykel skulle inte välja som alternativ vanlig cykel just på grund av att hon då behöver duscha eller ha svettiga kläder på jobbet.

Och sen valde jag just en elcykel, för innan det cyklade jag med vanlig cykel, men då hinner man bli ganska svettig på de här 20 minuterna. Och det är jobbigt att behöva ta med extra kläder och sen blir man äcklig i kontorskläderna. (kvinna, 33)

En kvinna, som tycker det blir för långt att cykla till jobbet på Karolinska sjukhuset med svettningar som följd, säger att hon också föreställer sig vägen som krånglig.

Sen också att det liksom är... krångligt och sen hamnar man någonstans mitt i stan (kvinna, 26)

Förutom det långa avståndet (mellan Barkarbystaden och Solna) tar en man också upp trafiksäkerheten framförallt på vintern:

Och sen, jag vet inte men cykla vintertid det är inte min grej heller. Vi såg en som vurpa när min fru var här ute och gick en sväng. (man, 46)

En anledning att välja bort cykel för arbetspendling kan också vara typen av arbete, och ens egna förutsättningar. En av deltagarna menar att hon skulle kunnat cykla till jobbet, för det är bra cykelavstånd, men vill inte "vara jättetrött" när jobbet börjar plus har "lite

astma”. Hon jobbar i butik där hon inte kan ”stänga in och sätta mig och ta det lugnt”. Transportmedlet beror alltså också ibland av typen av arbete.

En man reflekterar kring cykeln, när frågor om det transportslaget kommer upp, att han bara inte tänkt på det som ett alternativ, till exempel för att åka till träningen som ligger ett par kilometer bort. Han jämför med hur bra det fungerat att cykla till ett närbeläget hotell som ligger ca en kilometer bort.

Det skulle gå att cykla dit. Jag har bara inte tänkt på det. /.../ Jag har inte tänkt på att man skulle kunna göra det egentligen på sommaren. Vi har cyklat några gånger till Welcome Hotell när vi har varit där. Det är praktiskt. Det funkar bra. (man, 29)

Men generellt upplever han inte cykeln som ett alternativ jämfört med bil, kollektivtrafik och att gå, han beskriver att ”det blir ofta att man tar något annat för att man ska göra en massa saker eller att det är lättare att gå” nu när han bor i Barkarbystaden. Men när han studerade i en mindre stad använde han inte kollektivtrafiken eftersom han bodde så nära skolan. Han beskriver det som att det medförde att han cyklade mycket mer även till andra målpunkter, framför att gå respektive att åka buss.

Då var det tillräckligt långt bort för att det skulle vara bättre. Och eftersom jag inte behövde något månadskort så jag åkte inte i lokaltrafiken där eftersom jag bodde så nära skolan och matbutiken. Så då använde jag faktiskt cykeln regelbundet/.../ det var effektivare att cykla än att gå i det fallet. (man, 29)

När det gäller att ta sig till fots handlar det uteslutande om aktiviteter i eller i direkt anslutning till Barkarbystaden, såsom att besöka gym i Barkarbystaden eller det angränsande Järvfältet. Utomhusaktiviteterna är för de flesta beroende av värme och ljus, och sker mest på sommarhalvåret. Flera beskriver det som att man rör på sig mer när ljuset kommer tillbaka.

4.4 Analys av vardagslivsrummets utsträckning

Arbetsplatserna är mer homogent utspridda än de målpunkter som fritiden består av. Arbetsfären är det dominerande vardagslivsuttrycket för de som undersöks i studien. Övriga aktiviteter får plats och tid i andra hand. Tillgången till bil bestämmer till relativt stor del hur fritiden tar plats. Utifrån en lefebvriansk analys gällande avvägningen dessa sfärer emellan framstår de ”själsdödande” delarna av vardagen – det vill säga arbets- och omsorgssfärerna – dominera medan de ”poetiska” ögonblicken inte anas på samma sätt.

Vardagslivet levs i liten grad i ett offentligt rum: Hem, arbete och vänner(s hem). Aktiviteter är ofta träning – en slags halvoffentlighet; man måste betala inträde. Naturen

och transportstråken är i stort de offentliga rum som besöks i vardagen (även om delar av dessa stråk kräver inträdeskostnad).

De vardagslivsrumspraktiker som deltagarna beskriver pekar på att Barkarbystaden som socialt rum stödjer en viss fritid framför annan: ett fokus på hemmalivet. Trots detta fokus på hemmalivet minskar denna typ av vardagsliv egentligen inte behovet av resor på fritiden; man tar emot besök hemma hos sig och man reser hem till andras bostäder runt om i länet. Dock pekar det på att det kan vara en annan typ av reserelationer än till kulturella/offentliga aktiviteter som många efterfrågar på fritiden.

Utifrån de tre sfärerna arbete och studier, omsorg respektive fritid finns en tydlig skillnad i undersökningen kring anknytningen till innerstaden. Omsorgsrummen i vardagen finns på nära håll; i hemmet eller lokalt i grannskapet. Arbetsfären innebär i stor utsträckning en koppling in mot innerstaden; många av deltagarna har sina arbetsplatser där eller inåt längs pendeltågssträckan. Fritiden och det sociala livet har påtagligt sällan något med Stockholm innanför tullarna att göra, endast i undantagsfall. Fritiden är rumsligt mer utspridd och i hög grad är deltagarna för den beroende av bilresande. Enligt denna undersökning framstår Barkarbystaden således som ett urbant rum byggt för vardagens arbetsresor; det finns flera olika alternativ med kollektivtrafik att transportera sig mellan hemmet och arbetet medan fritidsmålpunkternas tillgänglighet är mer komplicerad och oftast löses individuellt. Omsorgssfärens målpunkter, med flera förskolor och skolor lokalt, underlättar den dagliga arbetspendling. Omsorgsresor tar upp minst del av vardagens förflyttningar i undersökningen.

5 Upplevelsen av vardagsresandet: Hinder och möjligheter

Detta avsnitt beskriver intervjupersonernas reflektioner kring hur de upplever sin vardag framförallt utifrån hinder och möjligheter i vardagsresandet och de platser Barkarbystadslivet tillgängliggör. Kapitlet inleds med deltagarnas allmänna reflektioner kring Barkarbystaden som plats att bo i relation till vardagslivet. Sedan följer mer specifika positiva och negativa aspekter i upplevelsen av själva resandet i vardagen. I kapitlet finns även ett avsnitt kring räckhåll, den upplevda tillgängligheten, bland annat vad deltagarna ser som potentiell arbetsmarknad i ett Barkarbystadsperspektiv.

5.1 Barkarbystaden som rum för vardagslivet

Detta avsnitt handlar om hur de tillfrågade allmänt upplever sin vardag utifrån tillgänglighet och resande. En övergripande känsla av ”smidighet” med hur livet och resandet fungerar till vardags beskrivs av flera deltagare i undersökningen; både de som har och inte har familj beskriver kommunikationer som enkla och smidiga. Den upplevelsen kopplar till arbets- och omsorgssfärerna: Arbetspendling och tillgänglighet till förskolor och skolor fungerar generellt bra. Det handlar om ett socialt rum här och nu, det man har ansvar för och håller kärt. Allmänt uppskattar flera Barkarbystadens läge med närhet till naturområde, kommunikationer och service. En kvinna beskriver sammanfattande: ”Närhet till både grönska, kommunikationer och service”. En annan kvinna säger att en av de saker hon uppskattar mest med att bo i en storstad är alla de transportmöjligheter som finns, ”det är inte det att det är en storstad i sig, det gör ingen skillnad för mig över huvud taget”.

Det är inte så mycket det att det är storstad, utan mer vad det finns för möjligheter. Jag trivs med att, ja men kollektivtrafik är väldigt utbyggd, så det finns väldigt många olika sätt jag kan ta mig. (kvinna, 33)

Den gemensamma nämnaren för vad som uppfattas som bra är närhet, att ha god tillgång till det som behövs i vardagslivet. De transportmöjligheter som beskrivs som positiva rör både kollektivtrafiken och infrastruktur för bil och cykel; cykelbanorna och lättheten att snabbt komma ut på motorvägen när man reser med bil. Tunnelbanan som håller på att byggas ut visar att man satsar på och utvecklar området. En man som har sitt arbete nära Odenplans pendeltågsstation säger att han är "absolut" nöjd med hur jobbet är placerat i förhållande till bostaden.

Utbudet beskrivs som att "du har allt här", alla "vardagsgrejor" finns, vilket syftar på förbrukningsvaror och att besöka gym. En man, som har ett fritidsintresse som betyder besök i specialbutiker på andra platser till och från, och vars övriga fritidsaktiviteter innebär bilresor till vänner och träningsställe utanför Barkarbystaden, beskriver det som att man i stort "klarar sig" på det som finns där man bor.

Nu klarar vi oss till 90 procent på det som finns i Barkarbystaden. Om vi bortser från jobbet då. Liksom sådana här vardagsgrejor, matbutik och kläder och sånt, det finns ju. (man, 29)

Närheten till fritidsaktiviteter i form av träning på gym uppskattas.

Gymmet underlättar ju väldigt mycket. Annars skulle jag nog inte gå dit så som jag gör. (kvinna, 40)

Betydelsen av närheten till naturen är något som många uppskattar som boende i Barkarbystaden. Att vistas i Järvafältets naturreservat beskrivs dock både som väldigt positivt och som förenat med jobbiga upplevelser i undersökningen. En av kvinnorna berättar att hon på senare tid börjat känna sig otrygg när hon promenerar i naturområdet själv då hon mött personer som betett sig underligt och i vissa fall aggressivt. Hon uppskattade att kunna gå i ensamhet tidigare men menar att det blivit "fler och fler människor". När det gäller positiva aspekter av naturreservatet nämner en man de stora ytor som finns att springa på i naturen, och att det är relativt tyst inte så mycket "stadsbrus" som i till exempel Ursviksskogen vilket upplevs viktigt.

Det blir ju lite mer avkopplande. Det blir lite mer natur på riktigt. (man, 40)

En man jämför med London där han bodde tidigare och tar upp att Barkarbystadens naturtillgång är bättre och uppskattar hur det tas om hand.

Så om man vill ut så, så är det ju fint. För det är i alla fall underhållet och det är liksom bra att gå där /.../ Det känns bättre på sätt och vis att vara här för

man är liksom närmare till naturen lite grann och man kan gå ut och liksom bara koppla ifrån lite. (man, 46)

Barkarbystaden ligger också nära – på gångavstånd till – villaområdet Kyrkbyn invid Järfälla kyrka vilket upplevs betydelsefullt, se Figur 11.

Det är väldigt skönt att det finns de här klickarna med lite äldre. Ja, men som även Kyrkbyn här. Man kan gå bland vanliga villaområden och lite grönska. Relativt nära. (kvinna, 40)

Övriga aspekter som nämns som uppskattade är att det inte rör sig så mycket människor i Barkarbystaden i jämförelse med tidigare boende i innerstaden, och att området upplevs tryggt. Det finns dock de som upplever motsatsen.

Det finns inte så mycket folk som går runt omkring liksom. Det tycker jag är fantastiskt. Och att jag känner mig trygg här, det är något som jag uppskattar ganska mycket. (man, 33)

Flera uppskattar bostädernas och områdets moderna karaktär. Att lägenheterna är nya och moderna, upplevs inte bara funktionsmässigt positivt utan det skapar även en känsla av modernitet att identifiera sig med.

Ja, alltså min syrra bor i en gammal lägenhet som också är en hyresrätt via Järfällahuset vid Barkarby station. De är ju inte lika fräscha. Alltså jämför jag våra boenden så tycker jag så här, åh mitt är mycket trevligare. Och så tycker jag det är kul med de här sopsugarna som man har byggt. Modernt. Att det går under marken där soporna är och att det känns lite i framkant. (kvinna, 32)

Även den (numera avlagda) självkörande bussen tas också upp som exempel på positiva framkantsfaktorer av ett par av deltagarna. Den väcker i och för sig också ilska då den blockerar trafiken. En kvinna berättar att hon har åkt den bussen bara någon enstaka gång, men uppskattar den som en slags utvecklingsymbol.

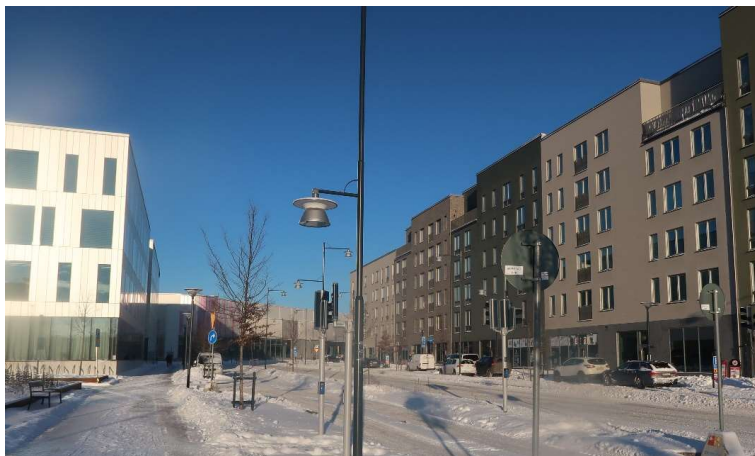
Alltså egentligen bidrar det inte något i mitt vardagsliv. Men jag tycker att det är kul att det händer någonting som känns i framkant och att man är en del av ett samhälle som rör sig framåt. Alltså att det utvecklas, ja att det är en positiv utveckling och man får hänga med på den resan. Det tycker jag är roligt. I stället för att vara i ett område som känns typ eftersatt och bortglömt liksom. (kvinna, 32)

När det gäller mindre uppskattade aspekter i relation till vardagslivet uttryckte en deltagare en upplevelse av att befinna sig ”långt bort” underförstått från innerstaden, där de styrande inte bryr sig och/eller inte känner till hur invånarna reser eller vilka behov de har. Han menar att behovet av bil för att kunna resa på fritiden är underskattat av dem som planerat området.

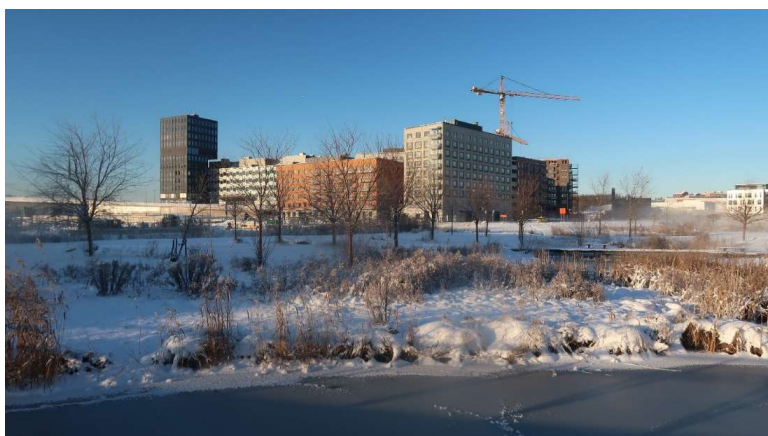
Den omfattande lokaltrafiken i det nära angränsande handelsområdet påverkar enligt flera av de intervjuade trivseln, säkerheten och tillgängligheten mycket i området. En

kvinnan är orolig för att låta sin sjuåriga dotter gå ut under helgrusningen på vissa gator (som hon annars får gå själv på). Flera berättar att de inte kommer ut med bil på de vanliga avfarterna under lördagar och söndagar, utan åker omvägar ut ur området för att ta sig till andra platser. Även besökare till de boende påverkas.

Jag är väldigt sur på trafiken här i Barkarbystaden. Jag tycker det är en katastrof./.../ Det är för mycket folk på liten yta och man tänker att "Åh Järfälla ska växa. Gud vad kul och bra." Men tänk på alla bilar då. Det har man inte gjort. Så jag tycker det är kaos med vägar. Jag har familj i andra delar av Järfälla. /.../ Mina föräldrar kan fråga om jag kan promenera till Barkarby station så att vi slipper köra dit och hämta dig för att det är kaos med bilar i Barkarby stad. (kvinna, 32)



Figur 9: Barkarbyvägen avgränsar handelsområdet till vänster i bild med bostadskvarteren till höger. Vy från korsningen med Flygfältsvägen riktning mot Stora torget



Figur 10: Vy från Kyrkparken med Veddestabron och Bas Barkarby i fonden till vänster i bild



Figur 11: Järfälla kyrka och villa i Kyrkbyn

5.2 Positiva aspekter i upplevelsen av vardagsresandet

Detta avsnitt handlar om vad deltagarna tycker fungerar bra i deras vardagsresande och varför i relation till olika reseaspekter, transportslag och reserelationer.

5.2.1 Enkelhet och smidighet i arbetspendlingen och i de radiella reserelationerna

Barkarbystaden fungerar som kollektivtrafiknod enligt de intervjuade väldigt mycket bättre för arbetspendling än fritidsändamål. Nästan alla uppger att arbetsresorna fungerar i stort sett bra med kollektivtrafik när man bor i Barkarbystaden (och det fastän tunnelbanan och delar av vägnätet inte kommit på plats vid tidpunkten för undersökningen). Flera uppskattar att det finns alternativa resvägar till pendeltåget, framförallt tunnelbanan från Akalla.

För den tunnelbanelinjen krånglar ju verkligen aldrig. Blåa linjen är ju helt fantastiskt på den punkten. Pendeln kan ju bråka lite ibland. Idag, framför allt har det vart himla bråkigt. (man, 29)

På frågan om hur nöjd man är generellt med tillgängligheten i vardagen, alltså hur lätt man upplever att det är att nå vardagens målpunkter som boende i Barkarbystaden, svarar alla fem som pendlar in mot innerstaden positivt. Den främsta kritiken gäller störningarna i pendeltågstrafiken. Många tänker främst på situationen utifrån sin arbetspendling. Flera upplever det som enkelt och ”smidigt” i pendlingen in mot stan. Vissa av dem ser också förbättringspotential för spårtrafiken.

Det är väldigt enkelt att ta sig in till stan, centralt. Väldigt smidigt. Längtar dock till att det ska komma en ny nedgång till pendeltåget. (kvinna 40)

Pendeltågen är smidigare, men man ska komma ihåg att du vill kolla om det är problem på morgonen. (kvinna 33)

En man väljer att kvantifiera nöjdheten och sätter den till ”4,5 av 5” i betyg och menar att det funkar ganska bra förutom när pendeltåget krånglar, tillägger att ”cykelbanorna är ju himla bra”. En annan man pekar på det ”bra läget”: ”det är liksom lätt att ta sig till pendeln och de grejerna”.

En man beskriver det som ”inte så krångligt att ta lokaltrafiken. Jag menar visst, hade man bott längre ut, säg Sigtuna eller någonstans”. Hans resvanor inbegriper arbetspendling in mot innerstaden och att ibland hälsa på vänner som bor i andra närliggande städer eller att de möts upp i innerstaden. Han har inga målpunkter i de övriga förorterna som ligger på tvären.

En annan man beskriver hur just pendeltågsuppgången ligger så exakt vid hans jobb vilket bidrar till den positiva upplevelsen av pendeltågsresan.

Den delvis föräldralediga mannen upplever det som lätt att resa med barn generellt i kollektivtrafiken i Stockholm.

Förflyttningar till fots, till exempel mellan olika trafikslag, beskriver en del som positivt i vardagsresandet för att man till exempel får vara utomhus och får motion. En kvinna säger att resan inte upplevs som så lång eftersom ”man liksom rör på sig” mycket i samband med bytena men att hon ändå skulle föredra en längre sammanhållen resa. Bytena kan alltså både föra något positivt med sig, men ändå upplevas jobbiga.

Alltså jag reser ju ganska länge ändå per dag. Jag har inte upplevt att det känns så där jättelänge. Vilket är skönt. /.../ jag måste liksom byta två gånger för att komma till rätt plats. Och det känner jag väl liksom att det är lite jobbigt att behöva... För min del tycker jag det är skönare att bara kunna sätta sig och sen kunna slappna av./.../ Hade man suttit på ett tåg kanske i 45-50 minuter då hade det nog känts ganska mycket längre. Men på något sätt så hade jag nog ändå tyckt om det bättre. Jag är ganska morgontrött så att man liksom kan sitta på en och slippa byta. (kvinna, 26)

En annan kvinna säger att hon upplever promenadavståndet mellan bostaden och stationen som positivt och att hon ibland promenerar vid fint väder, vilket tar 6-7 minuter längre ”så det är ingenting”.

5.2.2 Positiva aspekter utifrån olika typer av infrastruktur och färdmedel

Många nämner att de uppskattar turtätheten och bekvämligheten med den nya BRT-linjen 175 (som ”ersätter” tunnelbanan innan den är utbyggd mellan Barkarby och

Akalla), att ”kunna gå ner till busshållplatsen och veta att det kommer en buss. Man får inte vänta mer än fem minuter kanske” som en av de intervjuade uttrycker det. Resan upplevs som en *avlastning* då det finns stor *valmöjlighet* när resan ska ske. En kvinna berättar att det påverkar henne mycket då det minskar stressen. När bussarna inte gick lika ofta var hon stressad när hon var på väg till busshållplatsen. Bidragit till att hon är generellt nöjd med vardagsresandet. Turtätheten på 175 betyder mycket då det medför färre människor per avgång, ingen oro för att inte komma på bussen, man får nästan alltid sittplats och man får plats med till exempel en vagn för att nämna några av de positiva effekterna deltagarna delar med sig av. En kvinna beskriver bussen som att den ”kommer hela tiden och går väldigt snabbt och smidigt”. BRT-linjen ses som positiv också för att den trafikeras av elbussar, en man tar upp att det gör att det blir mindre föroreningar i närområdet då.

Även busstureerna mellan Barkarby och Vällingby innan rusningstid på linje 518 uppskattas för tidhållningen, bekvämligheten och att bussen ”inte är så full” på dessa turer.

En man beskriver det som bekvämt när man får sittplats ombord på kollektivtrafiken, men att han mest ser på resan som ett sätt att färdas så snabbt det går dit han ska.

Resan är liksom en transportsträcka. Det är punkt A till punkt B och sen är det ju oftast tiden. Sen är det ju bekvämare om man får sitta ner självklart.(man, 46)

Fritidsresor nämns inte generellt när det gäller positiva delar av vardagsresandet med buss men en deltagare säger att hennes resor till fritidsaktiviteten i Viksjö, det vill säga inom kommunen, fungerar ”ganska bra”. Hon beskriver det som cykelavstånd så hon funderar på att cykla när det blir varmare och ljusare.

Två personer tar upp närheten till motorvägen som positivt för vardagsresandet. Dels en vars sambo bilpendlar till Karolinska sjukhuset, dels en person som reser med bil flera gånger i veckan via E18 till sitt fritidsintresse. Det upplevs bra att man kommer ut direkt på motorvägen, och att det inte är så mycket köer i höjd med Barkarby då det ligger en bit från centrala Stockholm.

De som reser dagligen med tunnelbanan beskriver den som välfungerande. De flesta reser till vardags till arbete och studier med pendeltåget, men den person som har som första alternativ att resa via Akalla säger att tunnelbanan fungerar bra. ”Den strular inte som pendeltåget.” Även linjer i innerstaden beskrivs som välfungerande. En kvinna som har en daglig resa med två byten, både mellan buss och pendeltåg på Barkarby station och mellan pendeltåg och tunnelbana i innerstaden beskriver sista etappen på resan: ”Ja och sen så tunnelbanan, det brukar inte vara några problem.”

Flera beskriver cykelbanorna som bra. Det är dock ingen som pendlar med cykel på daglig basis året runt hela sträckan, men en man som cykelpendlar mellan bostaden och arbetet nära Odenplan under sommarhalvåret uttrycker nöjdhet med cykelbanorna; de ”är ju himla bra”. Kvinnan som reser med elcykel till Kista beskriver också cykelinfrastrukturen som välfungerande, även vintertid.

Jag tycker det är viktigt med bra gång och cykelvägar. /.../ Och det tycker jag ändå finns, vilket är positivt. (kvinna, 32)

5.3 Negativa aspekter i upplevelsen av vardagsresandet

Avsnittet beskriver vad som uppfattas negativt i relation till olika reseaspekter, transportslag och reserelationer. Sammanfattningsvis kan konstateras att inte lika många upplever hinder kring arbetspendlandet som kring fritidens resor. Många upplever dock pendeltågstrafiken som problematisk.

5.3.1 Trängsel, förseningar och byten

Problem med trängsel och försenade tåg gäller enligt de intervjuade framförallt pendeltågstrafiken men även buss och tunnelbanan tas upp i vissa fall.

Samtliga som reser med pendeltåget till vardags upplever negativa aspekter av resan. Framförallt gäller det trängsel i rusningstiden. Till exempel skapar korta tåg mitt i rusningen mycket trängsel säger en av deltagarna. Men även problem med att avgångarna blir inställda eller att trafiken stoppas och försenas tas upp. Det drabbar även de som reser utanför rusningstiden, till exempel om de anpassat sina restider för att slippa rusningen eller om de reser på fritiden. Under tiden för undersökningen pågick en protest bland trafikentreprenörens anställda, vilket togs upp som en faktor som ledde till att man blev försenad. En kvinna säger att för att vara ”helt säker på att du kommer fram, då är det buss eller tunnelbana” som gäller. En man säger att anledningen till att han föredrar tunnelbanan för att åka in till jobbet i innerstaden framför pendeltåget är de frekventa störningarna.

Han beskriver det jobbigaste med trängseln som att stå så tätt att man inte har kontroll, vilket kan analyseras som en *tyngd* ihopkopplad med *kroppslighet*.

Det är inte mängden folk utan det är mer att man står ju som en sardinburk. Det blir så kompakt. /.../ man står som en fisk och hoppas på att man inte ska putta ner någon för att tunnelbanan stannar eller bussen stannar för fort. Om man inte är beredd på det så puttar man ner någon tant. Så är det inte det optimalaste direkt. (man, 29)

Bytena mellan trafikslag upplevs som tidskrävande och ansträngande det vill säga skapar tyngd i tillgängligheten. Två personer tar upp bytena som något de upplever som dåligt. En kvinna säger att det skulle vara skönare att ”bara kunna sätta sig och sen kunna slappna av” (se också ovan angående förflyttningar till fots) istället blir resan *fragmenterad* och upplevs som en tyngd. En man är kritisk till att det behövs ett byte mellan linje 175 och tunnelbanan i Akalla då han tycker att hela tunnelbanesträckningen till Barkarbystaden redan borde vara på plats då många bor i området redan.

5.3.2 Infrastruktur och underhåll

Infrastrukturen i resemiljöerna påverkar upplevelsen av resan. Gällande underhåll av infrastrukturen klagar två av männen på de ständigt trasiga rulltrapporna på Barkarby station. Även underhållet på stationerna upplevs eftersatt. En man som bott utomlands de senaste 25 åren ger uttryck för en viss förvåning pga detta.

*Liksom när det tar en månad att laga när ytterdörrarna på stationer var trasiga.
/.../ Det känns inte som det är Sverige som man var van vid när jag flyttade
härifrån. Grejer fixades. (man, 46)*

Även bussarnas kvalitet känns ”inte så bra”, på grund av till exempel lösa säten enligt honom, vilket han förklarar med att ”de är ju från en kinesisk tillverkare”.

Det är flera som saknar informationsskylt på busshållplatsen på Stora torget angående eventuella störningar i pendeltågstrafiken. En kvinna tar upp att man gärna skulle vilja få information innan man kommer till stationen så man kan ta den alternativa vägen med tunnelbanan.

*Men hade jag vetat redan när jag står vid busshållplatsen att det är problem på
pendeltåget då hade jag nog åkt via Akalla och sen tagit tunnelbanan. Det tar
lite längre tid att åka så men då slipper man stå vid ett stillestånd. (kvinna, 32)*

En man tar upp att det generellt saknas busshållplatser i Barkarbystaden, han behöver gå till Stora torget då det inte finns någon hållplats närmare åt det hållet han bor.

Isiga cykelvägar, till exempel när det regnar och fryser på direkt, kan ibland hindra den kvinna som åker elcykel till arbetet; då tar hon tunnelbanan istället. Men generellt kan hon cykla då ”de är bra på att göra vägarna bra, isfria”.

5.3.3 Det lokala och ”närregionala” vardagsresandet

När det gäller hur man uppfattar vardagsresandet inom kommunen eller till närliggande platser finns ett flertal olika aspekter, både när det gäller infrastrukturen och själva trafiken.

Två personer ger uttryck för missnöje med att det är för långt till nya hållplatsen på Veddestabron, ”Barkarby övre” när det gäller busstrafik. En man tycker att det inte borde behövas ett byte för att ta sig med kollektivtrafik mellan centrala Barkarbystaden och Vällingby eller Kista. Linje 518 går i utkanten av området med stationerna Järfälla kyrka och Barkarby övre (på Veddestabron), se Figur 12, vilket innebär ett bussbyte på Barkarby station (om man tar bussen från Barkarbystaden), alternativt en promenad på ca 10 minuter från Stora torget för att ta sig till hållplatsen för linje 518. Han efterfrågar en direktbuss som trafikerar Kista, Barkarbystaden och Vällingby då han beskriver dessa orter som målpunkter man ofta åker till som Barkarbystadsbo. Han uppger att han också ser resenärer komma från Vällingby till Barkarbystaden, det vill säga att det finns ett utbyte, men att de inte heller kan åka direkt.



Figur 12: Karta över Barkarbystaden, Veddesta och Barkarby med linjedragning för buss 518, källa sl.se (2023-09-28)

Tre av de intervjuade har eller har haft målpunkter för träning inom kommunen, till exempel i angränsande Veddesta, och samtliga av dessa menar att kollektivtrafiken är dålig i dessa lokala reserelationer. En kvinna bytte därför till närmare träning, och en av männen tar bilen till den angränsande kommundelen. Han upplever det som krångligt att ta sig till träningen i Veddesta, även om linje 175 finns och går från Veddestabron nu, eftersom det är långt till hållplatsen.

Men det blir ändå, då har du gått halva sträckan. Varför inte gå hela då? Då blir det liksom ett tretimmarsprojekt i stället för att träna. (man, 29)

En kvinna, som inte har tillgång till bil, är missnöjd med turtätheten på lokalbusslinje mellan Barkarby och Viksjö som går en gång i halvtimmen, och beskriver det som ”Lite sent när man har missat bussen som går bara en gång i halvtimmen”.

Beträffande den sociala miljön upplever en kvinna otrygghet pga stökiga ungdomar ombord på bussen från arbetet i Jakobsberg. Hon upplever också en utanförskapskänsla av att resa med bussen pga att de andra resenärerna pratar främmande språk och hon upplever att hon saknar kunskap om varför de reser på olika sätt, att hon inte förstår vart de ska och vart de kommer ifrån.

5.3.4 Övriga negativa faktorer

Att cykelparkeringsmöjligheterna upplevs som osäkra eller otrygga innebär också en begränsning för en del. En kvinna berättar att hon fått cykeln stulen på en av cykelparkeringarna vid Barkarby station. Hon säger att hon har tyckt parkering av cykeln fungerat bra ”fram tills min cykel blev stulen”, hon cyklar dock gärna ”om jag vet att det finns ett bra ställe att ställa cykeln på. Jag vill inte bara ställa den vid en lyktstolpe”. För en annan av kvinnorna har den upplevda otryggheten kring parkeringsmöjligheter medfört att hon inte cyklar, inte heller för utflyktsändamål då hon berättar att parkeringen inte fungerar bra ens vid bostaden som saknar cykelgarage.

Det som hindrar mig från att cykla mer än vad jag gör är att jag inte tycker det finns någon trygg cykelparkering. Varken i Barkarbystaden eller i Jakobsberg. (kvinna, 32)

För jag bor i hyresrätt och där är det /cykelparkeringen/ ute på innergården som vem som helst kan gå in i. Där finns ställningar där man kan ta ner cykeln. Ibland har jag, när det har varit sommar och man sovit med dörren öppen, då hör man när någon försöker sno någon cykel och tar sönder kedjor. Hade vi haft blipp och det ingick i huset, då hade jag känt mig trygg. Men därför, nu står min och min mans cyklar i ett förråd hos mina föräldrar som bor i hus /.../. Och sen när det väl blir sommar och vår, då om vi pallar att ha dem hos oss, då tar vi dem och har dem alltid i vår hall. Men då blir det jättetrångt, vi bor i en tvåa. Så blir det såhär, är det värt att ha cykeln? Och sen med jobbet, när jag väl cyklade mycket mer, då hade vi det här gamla kontoret där man hade sitt eget rum. Då kunde jag köra in min cykel på kontoret. Så när jag hade möjlighet att parkera den på mitt kontor, då gjorde jag det. Men sen när jag förlorade den möjligheten, så ville inte jag ta min cykel till jobbet. Jag har haft en kollega som har ställt sin cykel ute i Jakobsberg centrum och då blev sadeln snodd. Så det påverkar mitt resande. Det viktigaste för mig är trygg cykelparkering och det känner jag är begränsat. (kvinna, 32)

Det upplevs som svårt och inte så trevligt att ta sig runt till fots i området. Att till exempel gå från Barkarbystaden till handelsområdet är ”inte så jättetrevligt, för det är långs med en väl trafikerad väg”, och när man ska gå från vägen mot butiksingången finns inte alltid gångvägar utan man behöver ta sig över en parkeringsyta. Så att besöka affärerna utan bil fungerar inte så bra.

Men det är väl av förståeliga anledningar, de kunde inte ha dragit den /vägen, min notering/ någon annanstans egentligen. Men de andra butikerna runt omkring där är det väldigt svårt till fots, för man kan gå långs med den vägen, men det finns liksom inga gångvägar in i de områdena. (man, 46)

Han minns de lokala centrum med korta avstånd till olika service som finns i det land där han bodde innan han flyttade tillbaka till Sverige. Han berättar att de ger upphov till ett annat sätt att leva sin vardag, till exempel i jämförelse med de långa och fotgängarvänliga gångavstånden till serviceutbudet i handelsområdet för de som bor i

Barkarbystaden och skulle vilja gå dit till fots. Minsta ort i det land där han bodde tidigare är som en egen liten by med restauranger och annan service. Han menar att Sverige inte har de här lokala centrumen på samma sätt.

Där – tar det mer än 10 minuter ibland så klagar folk på att det är en lång sträcka att åka. För de är vana med en helt annan livsstil på något vis/.../ De har liksom 7-Eleven och såna ställen på vartenda gatuhörn i stort sett. Så behöver man gå mer än 5 minuter till en sån, ja då bor man ute på vischan ungefär. (man, 46)

En man upplever att linje 175 inte passar med tågen från Stockholm city (när han ska hem på eftermiddagen), men å andra sidan går den bussen väldigt ofta.

En negativ faktor i vardagsresan som uppmärksammas är att många resenärer börjar jobb och skola samtidigt. ”Det som känns lite kanske dumt är att skolorna börjar precis samma tid som folk börjar jobbet” som en man uttrycker det.

5.4 Vardagsresan som meningsskapare

Själva resan kan också förstås som en del av samhällslivet och kulturen, något som i undersökningen främst har framgått från de deltagare som reser med buss i sitt dagliga resande.

De två som dagligen reser med buss hela sträckan till sina arbeten beskriver en annorlunda social resmiljö än övriga som reser större delen med spårtrafiken eller cykel. Dessa två personer reser på olika sträckor – till och från Vällingby respektive Jakobsberg – men båda tar upp förekomsten av ungdomar som en faktor som påverkar deras resa mycket – dock på diametralt motsatta sätt. På bussresan mellan Barkarbystaden och Jakobsberg reser mycket folk och ungdomar som ”inte följer sociala normer på ett respektfullt sätt”, enligt den kvinna som jobbar i Jakobsberg. Hon saknar att ingen säger till: ”hallå, sådär pratar man inte, hallå slå inte honom, men då blir jag nästan rädd för att om jag säger något kommer de ge sig på mig”. Hon bedömer att det är ungdomar som inte bor i Barkarbystaden, utan bara kommer dit och ”driver och hänger”. Vidare upplever hon en slags utanförskapskänsla på bussen för att hon inte förstår vad folk säger när de talar främmande språk, eller varför de går av eller på, hon spekulerar ”är det ett vandrarhem, något för missbrukare..?”. Hon beskriver det som en slags avsaknad av samhälle och känsla av gemenskap, och jämför med hur hon tycker att resande kan gå mer positivt till i ett annat land där hon bott.

Om man står i en busskö, om någon försöker gå före i kön bara ”Make the queues back there!”, att det är ett samhälle. (kvinna, 32)

Att sakna denna förståelse och kunskap kan förstås som en känsla av förfrämligande. För att se de alternativ som finns behövs enligt Lefèbvre en förståelse för *subjektiviteten* i upplevelsen (Wander, 1984). Jag tolkar detta som att möjligheter skapas utifrån personens egen synvinkel; de startar i den subjektiva upplevelsen. Förståelsen av en plats finns i förståelsen av den månghövdade subjektiviteten (Harvey, 1996), det vill säga det sociala producerandet av platsen utifrån människors olika upplevelser. I denna kritik av vardagslivet behövs som Elden beskriver en analys av ”de saker som gör oss sociala och mänskliga” (Elden, 2004, s. 111).

Mannen som reser till arbetet i Vällingby beskriver också resan som en slags scen för samhällslivet. Att resa med kollektivtrafiken är för honom ett sätt att ta del av samhället. Han uppskattar folklivet på bussen och ser själva den fysiska rutinen av att resa till jobbet som en möjlighet att ta del av detta.

För att du ser vad som händer i samhället på något sätt. Och du ser alltid nya saker varje dag, så det är jättekul. (man, 33)

Han ger som exempel att det ”gick in några barn i kollektivtrafiken och började busa i bussen. Ja det, det tycker jag är roligt att se”. För honom blir ungdomar på bussen en livfull del av ett samhälle han vill ta del av. Känslan av att vara en del av samhället handlar för honom också om att dagligen ta sig till sitt jobb och göra nytta. ”Att ha en rutin, att gå till jobbet. Det är jätteviktigt för mig.”

Två personer beskriver att cykelresan till och från arbetet för dem är värdefull ur rekreativ perspektiv. De får frisk luft, vackra vyer och/eller träning. De ser därmed resan när den görs på cykel som en kombinerad arbetsresa/fritidsaktivitet. Kvinnan som pendlar med elcykel till Kista beskriver det som att just den rekreativ faktorn, att få spendera mer tid utomhus, var det som avgjorde valet av transportmedel.

Det finns så många olika sätt jag kan ta mig till Kista. Så jag känner att jag är ganska självständig, jag har möjlighet att ta mig vart jag vill. Det där var mer, ja men den här versionen ger mig just utomhusgrejen. (kvinna, 33)

5.4.1 Känsloerna i samband med resandet

Flera känner en blandning av lugn och att ”vara på väg/igång/startat upp arbetsdagen”; att man är på väg men samtidigt kan stanna upp för en stunds avkoppling med till exempel musik i hörlurar, lyssna på en podcast eller läsa en bok. En kvinna beskriver sin känsla som ”trygg och lugn” när hon reser sin dagliga resa med först buss, pendeltåg och sen tunnelbana.

Rätt lugn. Alltså på morgonen så lyssnar jag antingen på musik eller någon podd. /.../ Det går smidigt. Har det gått de här dagarna. Inga konstigheter. Ja,

och ibland annars så lyssnar jag på podd eller musik på vägen hem. Eller sitter och läser en bok. Och det går att koppla av tycker jag. (kvinna, 40)

”Jag brukar ofta vara ganska nöjd när jag är på bussen” säger en kvinna om det första transportslaget hon tar på morgonen och menar att det är en positiv känsla när hon kommer ombord på bussen och har startat resan på väg till arbetet.

Jag brukar känna mig ganska så här... lugn. Man är inne i det här vardagstempot: man är inte stressad, men man är kanske lite effektiv när man går. (kvinna, 32)

En kvinna som reser med elcykel uppskattar utomhustiden, frihetskänslan och naturupplevelsorna som denna typ av resa ger. Hon beskriver också känslan i arbetsresan som en välbehövlig markering av att vara på väg till arbetet.

Just när det är med cykel då är det frihet. Som vi pratade mycket om, jag gillar att vara ute i naturen. Jag får den här lugn och det är någonsans som markerar att, ja men nu åker jag till jobbet. Som jag lite trodde att jag inte behövde, men nu när jag har börjat igen efter pandemin känner jag, ja det är faktiskt ganska skönt. Så mest av allt känner jag bara, ja men det är skönt. (kvinna, 33)

De flesta beskriver hur de känner framförallt under sina arbetsresor, men även i samband med att man tar sig till fritidsaktiviteter kan känslor ta olika stor plats. En kvinna som i flera år har pendlat långt till sin aktivitet beskriver hur hon har fått lära sig att stressa av om hon är sen eftersom hon inte kan påverka tiden det tar att köra bil.

Då har jag lärt mig också att aldrig stressa utan det är bara: du sätter på en podcast, man varvar ner. Det kommer att ta en halvtimme oavsett. Det kommer inte hjälpa om jag stressar, det kommer inte göra någon skillnad i förhållande till tid. (kvinna, 33)

Resan till och från arbete och studier för de flesta är ganska kort och/eller ”upphackad” i kortare etapper med byten emellan, varför få beskriver det som en plats för avkoppling.

Några av deltagarna berättar om känslan av stress som uppkommer när de blir försenade. En man, som har fasta arbetstider och ansvar som berör många kollegor på sin arbetsplats, säger att ”Om jag missar första bussen då blir jag lite stressad”. Busschauffören har ofta missat honom på busshållplatsen när det är bekmörkt på morgonen och kört förbi.

En kvinna säger att hon kan känna sig stressad om hon märker att hon är sen. Inte så ofta i arbetet eftersom hon då planerar med marginal på en halvtimme samt planerar sin resväg i förväg, men framförallt på fritiden om hon har en tid avtalad för till exempel träning med andra personer.

Jag kan känna det men det är mest, om jag har ett avtal, jag hatar att vara sen till grejer. Så om man börjar komma, alltså att det börjar bli, så att det ser ut

som att man kommer sent definitivt./.../ Till jobbet också men då är jag väldigt noga med att inte komma för sent. /.../Då måste jag planera, ja men jag planerar så jag är där en halvtimme innan eller något sådant. Och där planerar jag också resvägar efter, ja men till exempel, jag tar inte bilen om man vet att det kanske är stopp ute på motorvägen. Utan då blir det cykel istället eller något sånt. (kvinna, 33)

En kvinna, som har anpassat sina vardagsrutiner för att slippa den stora mängden resenärer i rusningstiden, säger att hon känner irritation om hon får stå på tåget. Hon beskriver det som att hon inte får ”den här... vilan liksom eller vad vi ska säga när man sätter sig ner och tar en paus. Det blir aktivt på ett annat sätt”.

En man som emellanåt reser med pendeltågstrafiken på fritiden kan då känna sig stressad när det strular.

5.4.2 Den ”neutrala” inställningen och icke-reflekterandet

Det är vad det är, säger en man om arbetspendlandet som för honom fungerar i stort sett bra, både i sig och i förhållande till hans vardag. Han har flexibla arbetstider under morgontimmarna och eftermiddag/kväll och beskriver det största problemet med pendlandet som att det lockar fram så kallat ”slöscrollande”: ”Om jag kunde lära mig själv att inte kolla så mycket på telefon bara när jag åker, utan läsa bok istället.” Men han känner sig inte stressad utan tänker ”Hinner jag så hinner jag. Nej det stressar mig inte alls det där med resandet alls faktiskt.”

En annan man säger angående hur han känner när han reser att han inte ”tänker så mycket på sånt”, men om han ska beskriva sin känsla så är den ”neutral”.

Men det är inte en sån här grej som jag står och tänker på direkt. Men visst, är det någon som liksom luktar illa eller så där då är man väl lite irriterad och är det försenat så blir man irriterad. Men annars så, nej. Neutral. (man, 46)

En kvinna svarar först att hon inte tänkt på det, gällande frågan om hur hon känner sig när hon reser. Sen säger hon att det är som en känsla av limbo - att vara mittemellan. Hon beskriver det som att hon känner sig låst vid att behöva resa så mycket. Att man inte har valt den tiden själv.

Att man inte tänker på att man är i någon sån här limbo. Ja. Man bara väntar på att komma dit./.../Man är lite mitt emellan där man kommer ifrån och dit man ska. Att det bara är någonstans man måste, någonting man måste göra för att komma fram. Jag har inte tänkt på det men det var min första tanke. (kvinna, 26)

Två av kvinnorna delar i slutet av intervjun med sig av insikter/funderingar kring frågan om känslor under resan. En kvinna reflekterar kring att de ändå förhållandevis få extra minuter hon fick vänta förut på tåget medförde en sådan känsla av frustration, och att

den uppsnabbning som nya bussarna medfört betyder så mycket fast det ”är så få minuter egentligen”. En reflektion över att känslan av stillestånd är så frustrerande. Hon berättar också att hon tidigare inte tänkt så mycket kring hur man vill ha det.

Jag har nog inte reflekterat så mycket över hur jag skulle vilja att det var. Kanske snarare hur kan jag anpassa för att det ska bli så smidigt som möjligt. Och det är intressant. (kvinna, 32)

Den andra kvinnan säger angående vardagsresans känslor att hon inte tänkt innan på hur man känner när man reser, ”att det liksom bara varit att man bara gör det av farten på något sätt.” Frågan fick henne att tänka på återhämtning som hon tycker är viktig i vardagen och att resandet är svårt att styra över.

/.../ vi pratade lite om det här med återhämtning och så, att man hade ju velat använda den tiden lite bättre eftersom det ändå är en tid. Sen vet jag inte om det är fullt görbart. Alltså eftersom det är så mycket människor runt en. Hade det varit lite mindre, att man kunde sitta ner och ändå sitta själv-ish typ, så hade man kanske kunnat använda den tiden. Jag vet inte hur: läsa, lyssna på ljudbok eller meditation. Jag vet inte riktigt men som det är nu så är det ofta att man, om man tar pendeltåget, att man står upp och så står man och trängs och så gör man inte så mycket mer än det. (kvinna, 26)

5.5 Räckhåll och kapabilitet

Med utgångspunkt i avhandlingens forskningsfokus är det också viktigt att undersöka de möjligheter respektive begränsningar i tillgänglighet som intervjupersonerna möter eller föreställer sig utifrån uppfattningen om sig själva. Dessa begränsningar och uppfattningar påvisar de olika personernas räckhåll det vill säga hur och var de kan resa ”utifrån sin egen uppfattning om vad som är möjligt” (Friberg, 2008b, s. 78) samt kapabilitet, det vill säga sin egen individuella förmåga.

5.5.1 Potentiell arbetsmarknad och räckhåll

Självklart är arbetsuppgifter och kollegor – det vill säga själva arbetsplatsen – central när man tittar på en potentiell arbetsplats, men utifrån ett rumsligt perspektiv handlar det framförallt om restiden och avståndet mellan hem och arbetet. Hur ser ens personliga karta över potentiell arbetsmarknad ut som boende i Barkarbystaden? Det kan också handla om själva målpunkten i sig, alltså platsen, orten, man arbetar på och vad den betyder för en. Var man kan tänka sig att ta ett arbete, säger något om ens räckhåll.

Flera av deltagarna ser goda möjligheter till att utvecklas i sitt arbete/bransch/det man vill i framtiden utifrån den arbetsmarknad man bedömer att man kan nå på ett tillfredsställande sätt som boende i Barkarbystaden. En man tycker ”absolut” att

Barkarbystaden kan fungera som en möjlig framtida bas för att nå arbetsplatser. En kvinna säger att hon ser Barkarbystaden som en framtida knutpunkt både för kollektivtrafik och annan trafik, och understryker hur bra det är med alternativa resmöjligheter i kollektivtrafiken.

Nej, men, det är inga konstigheter alls egentligen./.../ Det är väldigt lätt. Just att eftersom vi har möjlighet, om jag vet att pendeltåget är inställt så kan jag ta tunnelbanan och åka till Akalla och nå på den vägen. Så det är väldigt skönt. (kvinna, 33)

Jättebra. Apropå att det känns som att Barkarbystaden och Järfälla, eller mest Barkarbystaden, känns som att det kommer bli ett nav för speciellt kollektivtrafik. Men det satsas ju även väldigt mycket med förbifart Stockholm, Veddestabron som vi sitter precis bredvid och allt sånt här. Så det känns definitivt positivt att jag kan ta jobb./.../ Så det känns som det här är jättebra utgångsläge för vad jag vill. (kvinna, 33)

En kvinna, som inte trivs med att åka tunnelbana på grund av åksjuka, säger att om det ändå skulle innebära tunnelbana för att nå ett framtida jobb ”skulle jag få lära mig det tänker jag. Bitar ihop”. Hon ser det som ”väldigt lätt” att ta sig till olika potentiella arbetsplatser från Barkarbystaden, just för att det finns två spåralternativ: pendeltåget och tunnelbanan. De potentiella arbetsmarknaderna hon tänker mest på är Stockholms innerstad. Andra orter har hon inte direkt tänkt på avseende jobb­möjligheter (hon är inom webbdesignbranschen), men när hon jobbade i Lidingö tidigare var det ”rätt meckigt liksom” att ta sig dit från Järfälla. Ser pendeltåget som möjlighet eftersom det ”går ju hela vägen till Nynäshamn eller så”. Långa resvägar är inte avskräckande så länge de är sammanhängande då hon ”tycker om att ha någonting att sysselsätta mig med på tåget. Och nu har jag inga småbarn som jag ska passa med tider och lämna och hämta heller.”

När det gäller hur deltagarna ser på maximal restid till arbetet anger de flesta som tagit upp den faktorn (sex av de intervjuade) 50-60 minuter som gränsvärde. När det blir en timmes resande eller mer ses det som för lång jobbspending. Egentligen är det redan för mycket när restiden närmar sig 50-60 minuter, menar en av de intervjuade. Två av de intervjuade framhåller själva arbetets betydelse. En man som inte vill ha längre än en timmes resväg säger ”Men ett jobb för mig måste vara intressant”. En annan av deltagarna tror inte det skulle vara ”så hållbart” med ”mycket mer än det jag reser just nu” i tid, men hon ”tänker nog ändå att jobbet styr nog ganska mycket”. Arbetet har en stor betydelse och då kan man anpassa arbetsresan efter det en del. En kvinna, som också ser den yttre begränsningen som 50-60 minuter, minns en period då hon till vardags reste i 20 minuter längre än idag i vardera riktningen (det vill säga 45 + 20 minuter för en enkelresa) och minns att det blev för långt för henne. Bara en av de intervjuade uppger

en kortare tidsgräns för arbetspendlingen, och säger att han inte vet om han skulle orkar längre jobbresa än 35-40 minuter, vilket är tiden det tar idag. Han är uppvuxen centralt i en storstad och har även bott en tid i innerstaden i Stockholm.

Räckhåll för potentiell arbetsmarknad kan också beskrivas med hjälp av vilka platser man kan tänka sig att arbeta utifrån boendet i Barkarbystaden, vilket var en av frågorna i intervjun. Två personer beskriver sin gräns i höjd med Södermalm, södra delen av innerstaden. Båda beskriver det också som att det har att göra med vilket arbete det är.

Min smärtgräns skulle ligga till exempel att ta jobb på Söder. Då skulle det verkligen vara värt det av andra anledningar. Men då skulle jag kunna ta mig till Söder och det funkar ju för då kör pendeltågen ju dit. (Kvinna, 33)

En man, ensamboende och utan egna barn, säger att han helst inte vill ”dra någon gräns”, och uttrycker det som att en längre resa egentligen bara innebär att det blir lite jobbigare.

Alltså.. Skulle det vara söder om Slussen då skulle det bli lite meckigt helt klart om man säger så. Men jag skulle nog ta det i alla fall tror jag. Det beror på lite vad för karaktär också. För det var så tur när vi flyttade från Valhallavägen till Hagastan där. Det var ju.. Man kan ju hamna långt utanför stan istället. Framförallt myndigheter i alla fall, många flyttar till Arenastaden och sådana fall. Inte mig emot i och för sig, men med tanke på läget. (man, 40)

De orter och begränsningar i det fysiska rummet, som beskrivs av deltagarna, ger en bild av en arbetsmarknad som följer ett radiellt utformat transportsystem, där det främst är de centrala delarna av staden som aktualiseras i de tillfrågades reflektioner om potentiell arbetsmarknad. Spontant tänker deltagarna inte alltid på orter i tvärled eller längre ut i länet när det handlar om ens föreställning om hur man ska nå arbetsmarknaden. Utåt upplever man färre möjliga alternativa resvägar.

Det är såklart lättare att komma in till stan. Det känns lättare att komma in till stan. Det borde ju precis vara lika lätt att komma ut. Tåg kör ju åt båda hållen. I stan är det mer möjligheter. När du först kommer in dit är det ju verkligen hur lätt som helst att skräddarsy din resa. Ska jag ta mig till exempel ut till Enköping då blir det ju väldigt, eller härifrån till Uppsala, då blir det ju färre möjligheter. (Kvinna, 33)

En av männen har svårt att svara utpekade ställen, men säger ”Skärholmen? Nej det är lite långt”. Den potentiella arbetsplatsen är inte bara viktig att kunna nå inom en viss tid, utan också utifrån andra förutsättningar som kan spela stor roll för ens vardagsresande, såsom bekvämlighet och avkoppling. Han säger att han inte heller skulle kunna tänka sig arbeta i relativt närbelägna Sollentuna för ”Jag gillar inte att åka buss dit /.../ för att det är jättetrångt./.../ Jag skulle inte kunna åka den bussen varje dag”.

En man har som krav för arbetsuppdrag att inte jobba för långt bort, han tar bara arbeten i Norrort, västerort och innerstan. Han tycker att ”Kista funkar ju för att det går att åka buss från kyrkan dit och det gjorde jag ju förut”.

Han tar upp betydelsen av att målpunkten inte ligger för långt från hållplatsen så man får gå för långt då han tycker det är tidskrävande att gå för långt. Han funderade ett tag på att jobba på Saab (i Veddesta), och åka elskoter eller cykel dit på sommaren, men visste inte riktigt hur han skulle lösa det vintertid.

Det blir krångligt antar jag. Det finns ingen buss som går direkt dit. Om jag inte minns fel. (man, 29)

Utifrån frågan om potentiell arbetsmarknad, tog en person upp betydelsen av karaktären på platsen för en tänkt arbetsplats. Han är ganska nöjd med Vällingby vilket han beskriver beror på mångfalden av olika kulturer. ”Det finns ingen... etnicitet som har majoritet i området. Och det tycker jag, det är jättekul.” Han menar att det avspeglar sig i hans arbetsplats i Vällingby. Han tycker det är viktigt med utbyte av olika kulturer och att ”det känns att i Vällingby finns en balans”.

5.5.2 Övriga begränsningar utifrån räckhåll och kapabilitet

Egna fysiska begränsningar – kapabilitet – som påverkar personers tillgänglighet kan vara vad som behöver tas med på resan och ens egna förmåga att transportera detta. När det gäller att ta sig till fots tar en kvinna upp packningen som en påverkande faktor. Om hon har tungt att bära, till exempel både dator och flera glasmatlådor ”då har jag inte pallat att gå och bära det så då kanske jag tar bussen” fast hon i övrigt föredrar att gå den sträckan. En man tar upp att mycket bagage ofta känns som ett hinder att ta kollektivtrafiken, till exempel om man ska hämta någon på Arlanda och har resväskor: ”Det är inte så jättekul att släpa på på lokaltrafiken”.

Tillgängligheten kan också handla om olika individuella anledningar avseende möjligheter och hinder för olika transportslag. Till exempel berättar två kvinnor att de föredrar pendeltåg framför buss och tunnelbana bland annat eftersom de blir åksjuka på tunnelbanan; en kvinna på grund av alla inbromsningar på tunnelbanan, hon uppskattar också ”luftigheten” på pendeltåget. Den andra tycker att tunnelbanan ”gungar och jag har ingen kontroll över var jag är”.

Olika personer ser på och hanterar konkreta begränsningar i infrastrukturen på skilda sätt, de får därmed olika räckhåll till stadens utbud. En man tar upp den typ av hinder, som han har stött på i samband med resa med barn. När hissen inte fungerar fick han vända hem och hämta bärsele istället och åkte med den, eller när bussen inte tippar/sänker sig för barnvagnen.

Även mentala hinder såsom inställningar, rädslor och vanor kan innebära att man upplever sig begränsad. Angående hur frustrerande och otryggt det kan upplevas att köra bil själv med små barn säger en kvinna:

Man hör ett ljud, det kanske är ett gnäll men det går inte att förstå vad det betyder. Du kan heller inte riktigt vända dig bak och titta och försöka förstå. Du kan inte släppa uppmärksamheten så länge. (kvinna, 32)

En kvinna berättar också att hon begränsas i sitt val av transportslag när hon reser till vissa platser på grund av parkeringsmöjligheterna. Det handlar inte om ifall det finns parkeringsplats, utan *hur* den ser ut. Hon känner sig till exempel inte trygg med att parkera i parkeringshus, så när hon åker själv med barnen till Kista, tar hon kollektivtrafiken, medan när hela familjen åker till samma ställe åker de bil och hennes man kör. Hur man hanterar dessa hinder beror av den egna kapabiliteten och uppfattningen och leder alltså till olika räckhåll för olika personer.

5.6 Analys av upplevelser av tillgänglighet och resande

Den regionala stadskärnan framstår utifrån fallstudien i Barkarbystaden som ett urbant rum där arbets- och omsorgslivssfärerna underlättas. I de intervjuades utsagor i detta kapitel om vardagsresandets hinder och möjligheter kan utläsas att arbetsliv och kärnfamiljsliv (det vill säga att umgås med och ta hand om de familjemedlemmar som finns i hushållet) underlättas som boende i Barkarbystaden.

De hinder som de intervjuade tar upp handlar dels om konkreta aspekter – där både externa faktorer som inställda tåg och olika turtätheter i tidtabellen och interna individuella faktorer som åksjuka påverkar hur man reser till vardags – dels om människors egna uppfattningar om vilka möjligheter man själv har att nå olika målpunkter – ens räckhåll.

Utifrån denna studies empiri och vardagslivsperspektiv kan Barkarbystaden karaktäriseras som ett slags ”mötesplats” som Massey beskriver Kilburn (Cresswell, 2004, s. 74), snarare än en traditionell plats i enlighet med deskriptivt ideografiska, socialkonstruktivistiska eller fenomenologiska sätt att tolka plats (Cresswell, 2004). De intervjuade personerna bor i Barkarbystaden för att de vill bo inom en viss radie från huvudstadens arbetslivsutbud eller för att man vill bo i Järfälla (av sociala skäl) kombinerat med en önskan om att inte befinna sig för långt bort från de sociala relationerna i andra delar av nordvästra Stockholm. Man bor alltså där på grund av områdets kopplingar till andra platser, det vill säga på grund av det specifika vardagslivsrum som Barkarbystaden ingår i. Man har inte främst flyttat dit för platsen i

dess traditionella innebörd av en speciell gemenskap eller identitetskoppling, utan att bo i Barkarbystaden handlar om dess koppling till storstadens arbetsmarknad; att flytta dit baserar sig till stor del på ett så kallat ”regionalt beslut” (Scheiner & Kasper, 2004, s. 327). Betydelsen av Barkarbystaden för de intervjuade ligger inte i området i sig. Även om ett fåtal nämner dess moderna attribut som sopsugar och självkörande bussar som något de gärna anknyter till genom sitt Barkarbystadsboende, så övertrumfar inte det på långa vägar det meningsskapande som finns inom räckhåll på andra platser tillgängliga med resa från Barkarbystaden. Man bor på en plats i storstaden mycket på grund av dess vardagslivsrum i förhållande till arbetsmarknaden. Det sociala spelar också roll, men tycks komma i andra hand rent materiellt.

Barkarbystaden kan ur ett vardagslivsperspektiv framförallt beskrivas som ett sådant ”mötesplatsrum”, en nod med mångfasetterade tentakler som i sin tur formar de boendes vardagslivsrum. Det är inte en plats i de traditionella bemärkningarna; den kan inte förstås inom ramen för sina fysiska avgränsningar. Platsen kan inte heller förstås enbart som ett materiellt absolut rum; mötesplatsrummet har med representationerna, känslorna och meningsskapandet att göra, vilket vi kommer in på mer i nästa kapitel.

Att döma av resultatet i intervjuerna fungerar arbetsresande och omsorgsdelar, såsom hämtande och lämnande av barn relativt bra i Barkarbystaden bland annat eftersom förskolor och skolor ligger på nära avstånd och det finns flera effektiva alternativ för arbetsresor med kollektivtrafiken. Upplevelsen av detta syns även i de positiva uttågarna kring potentiell arbetsmarknad. Barkarbystaden framstår utifrån undersökningen som en bostadsort med en lättillgänglig och god arbetsmarknad. Det finns mer frustrationer och saknader kopplade till fritiden inklusive det sociala. I datamaterialet kan läsas in en känsla av att sakna makt avseende resande och tillgänglighet till fritidaktiviteter och det sociala vid avsaknad av tillgång till bil. Det kan förstås som en slags *transportfattigdom* avseende fritidens resor (jfr Henrikssons (2019) beskrivning av utsattheten på arbetsmarknaden).

Att man cyklar eller inte beror för de flesta inte på cykelbanorna och dess underhåll, utan de förklaringar som ges handlar om osäkra cykelparkeringar samt att man vill undvika att bli svettig, trött och/eller behöva duscha i samband med resan. Cykelinfrastrukturen bortsett från parkeringarna upplevs istället som god.

I intervjuerna framkommer att en och samma del av vardagsresan kan vara både negativ och positiv. Byten och att ta sig till kollektivtrafiken till fots uppskattas för motionen och utomhusvistelsen det ger. Men det finns en paradox i det, då man *samtidigt* också tycker till exempel att det uppbrutna i bytena gör vardagsresandet sämre då man inte kan slappna av lika lätt som under en längre sammanhållen tur. I byten och dess väntetid blir

de få extra minuter man behöver vänta betydelsefulla på så sätt att detta stillestånd ger en så stor frustration i relation till den korta tid det egentligen handlar om vilket en av kvinnorna tar upp. Detta kan analyseras som en tyngande fragmentering av resan. Kroppsarbetet i cyklandet blir en tyngande aspekt medan rörelsen i samband med vardagens förflyttningar till fots upplevs som en möjliggörande faktor – en möjlighet till motion. Där är det själva uppstyckandet som ger den tyngande effekten samt den inte alltid trevliga eller lätta fotgängarmiljön. Hos både gång- och cykeltrafikanterna uttrycks möjligheten till utomhusvistelse som positivt.

I undersökningen framgår att bussresandet och mötet med medpassagerarna ombord på bussen kan framstå som totalt olika för olika personer, men att det oavsett ger intervjudeltagarna en betydande bild av samhället. Kollektivtrafikresan framstår här som ett betydelsebärande offentligt rum. Denna upplevelse nämns inte alls hos de deltagare i undersökningen som reser med övriga transportslag. Skilda upplevelser av ungdomars beteenden ombord på bussen blir en tyngande faktor för den ena med ett förfrämmande inför andra människor som effekt, medan den andra ser det som en slags vardagsbonus; bussresan innebär både tillgänglighet till arbetet och delaktighet i samhället för honom. Denna analys visar att för att förstå vardagsresandets påverkan på vardagslivet räcker det inte med en analys utifrån endast tillgänglighetsfaktorer i likhet med Østerbergs (2000) tyngd respektive avlastning, det vill säga vad som försvårar respektive underlättar att nå vardagens målpunkter. Intervjusvaren visar att resandet till vardags också kan ses som *möjliggörare* av aktiviteter man vill ha i sin vardag. Resandet behöver inte bara vara något som i bästa fall kan erbjuda underlättande eller avlastning från vardagen. I Østerbergs teori ligger en inneboende negativ syn på storstadsvardagen som något man behöver avlastas från, samt att resan endast förstås som att effektivt ta sig från A till B. Men själva resan kan också påverka ens möjlighet till rekreation och ens känsla av delaktighet, av social och kulturell gemenskap. Utifrån dessa empiriska resultat skulle de positiva aspekterna i Østerbergs analysverktyg också kunna kompletteras med *möjlighet*, inte bara avlastning som motpol till tyngd.

6 Vardagens meningsskapande

Detta kapitel handlar om vad deltagarna tycker skapar mening i deras vardag utifrån triadmomentparet representationsrummet och det levda rummet. Kapitlet beskriver de betydelse som de boende lägger i vardagens rumsliga praktik – vilka representationsrum utgörs de av och vilka är dess levda rum. Kapitlet innehåller även de intervjuades reflektioner kring viktiga aspekter i livet och vad de saknar och uppskattar i relation till vardagen. Först beskrivs vardagens meningsskapande uppdelat på de två sfärens arbete och fritid utifrån det deltagarna berättar om sin nuvarande vardag. Därefter följer ett avsnitt där de intervjuade mer allmänt uttrycker vad de uppfattar som viktigt i livet, vad de skulle uppskatta och saknar, sådant som de tänker bidrar till en meningsfull vardag. Resultatet i detta kapitel studeras bland annat med hjälp av analysverktyg avseende känslornas betydelse och den relationella rumsligheten som beskrivs i avsnitt 2.3 i teorikapitlet.

6.1 Arbetets sociala betydelse

Studiedeltagarna beskriver vikten av det sociala livet på jobbet. Samtliga utom en uppger att de sociala relationerna på arbetet och att ta del av dem i verkligheten till skillnad mot online, är betydelsefulla för dem. Utöver att man enligt ovan oftast är på arbetsplatsen mer än plikten kräver, syns detta också i personernas reflektioner kring onlinemöten, hemarbete och betydelsen av kollegorna. Att få träffas ”ansikte mot ansikte” ger mer energi, dynamik och kreativitet till själva arbetet och är trevligare. Dessa två behov av att ”träffa folk” och att kunna arbeta bättre går ofta ihop.

Och jag är nog en sån här person som behöver lite social.. socialt umgänge! (skratt) Eller människor runt omkring mig för att hålla energin uppe. Så att bara ha den vardagsrutinen, komma in till kontoret och säga hej till mina kollegor. Det ger mig mycket energi. (kvinna, 32)

Också de som har helt flexibla arbeten och väljer att arbeta en ganska stor del av arbetstiden hemifrån eller från andra platser, tar upp betydelsen av det sociala. En av dessa säger att hon är både positiv till och van att arbeta online men att hon också upptäckt att hon mår bra av att majoriteten av dagarna åka till jobbet och ”gå på jobbluncher”. En annan kvinna sätter fingret på att det betydelsefulla är kollegorna i sig, att man kan ta sig till arbetet bara för dem.

Ja, utifrån arbetsuppgifter skulle det funka (att arbeta hemifrån). Men ibland blir det ändå ett val att gå till jobbet för att ta del av den sociala arbetsmiljön. Men rent uppgiftsmässigt skulle det funka. (kvinna, 32)

Två av de intervjuade pekar på att arbetet tar så mycket tid av ens vardag, ens liv, och att det påverkar betydelsen av de sociala relationerna som finns på arbetsplatsen. Den övriga tiden hinner man inte så ofta träffa med att träffa vänner, vilket gör att de man träffar på arbetet fyller en viktig funktion.

Mitt jobb är ju där jag liksom lägger mest tid, egentligen, där har jag ju mest sociala kontakter. (kvinna, 32)

Ja, få något socialt liv i alla fall, till skillnad från inget. ../ Det blir ju, mitt sociala umgänge blir inte så stort utan det blir tjejen och sen när man träffar någon kompis eller spelar badminton med en kompis. (man, 29)

En del minns med varierande grad av obehag pandemins omöjliggörande av fysiska möten och den tiden beskrivs som alltifrån ”för segt” och ”hemsk”.

Flera tar också upp det sociala i att mötas fysiskt i betydelsen samhällsdeltagande. Det kan handla om de värden man lägger i att vara bland folk fast inte umgås, till exempel sitta på bibliotek eller kafé och jobba/studera. Att känna liv omkring sig. Men också att fysiska möten med kollegorna innebär ett slags mänskligt bekräftande.

För mig betyder det att jag kan känna mig som en del av samhället. Och att jag finns (skratt). För att ibland känns det som att online vet man inte riktigt om... man kan inte känna människan. (man, 33)

Ingen beskriver dock arbetskollegorna som vänner som man träffar särskilt ofta utöver arbetstiden, även om sporadiska *after works* är uppskattade av vissa. Arbetets sociala betydelse som de intervjuade pratar om handlar alltså inte om de mer nära utvalda vänskaperna. De finns utanför arbetslivet.

6.1.1 Betydelsen av vardagsrutinen

I flera av intervjuerna kom samtalet spontant in på vardagsrutinen och vad den kan betyda. Flera pekar på den positiva betydelsen av den vardagliga rutinen att resa till arbetet, känna att man bidrar till samhället och få ett dagligt socialt sammanhang utanför familjen.

Att liksom ha en rutin, att gå till jobbet. Det är jätteviktigt för mig. (man, 33)

En kvinna pekar på risken hon ser i (för mycket) onlinelösningar gällande arbete och studier, och menar att vardagsrutinen med att *ta sig någonstans till andra människor* betyder något viktigt för människor.

Men jag tycker att det finns också en risk att man bara sitter hemma och aldrig kommer hemifrån. Det finns någon fara i det också att man liksom.../.../ under pandemin, då hade jag distansstudier och allt på online. Alla föreläsningar./.../Och det var hemskt. (kvinna, 26)

Dock kan hon också se det till viss del negativa med den monotona vardagen. Hon tänker att det är tillfälligt under denna period då hon både arbetar och studerar.

Det kan kännas lite repetitivt att man liksom går till jobbet och åker hem, går till jobbet och åker hem. Och sen bryter man upp det någon gång med att träffa någon men... (kvinna, 26)

6.2 Fritidens meningsskapande

Det deltagarna gör på fritiden har i de allra flesta fall en stor betydelse för deras sociala liv. Umgänget med familjen och vännerna ett viktigt och återkommande inslag för de allra flesta i undersökningen. Men även betydelsen av miljöer med natur- och kulturvärden i Barkarbystadens vardagslivsrum framkommer i intervjuerna.

6.2.1 Den betydelsefulla sociala fritiden

Majoriteten av de fritidsaktiviteter deltagarna beskriver är av social karaktär. Dessa kontakter med andra människor manifesteras på olika sätt; det kan handla om att man tar med sig en familjemedlem på sin aktivitet eller att det utvecklas vänskaper med de personer man lär känna genom sin hobby. Många gånger är aktiviteten i sig att umgås med nära och kära. Som exempel på det förstnämnda uppger flera att de går på träningen eller promenaderna tillsammans med sin partner.

En man beskriver hur han kombinerar sitt intresse (som han egentligen kan göra för sig själv) med att gå med i en klubb då han ser det som ett ”bra sätt att lära känna folk med här i stan”. En annan som är med i en klubb, en schackklubb i Jakobsberg, beskriver det

som att ”känna sig som en del av samhället” att vara del i en sådan sammanslutning. En av de som inte träffar sina anhöriga så ofta uppger att hennes fritidsintresse är nästan lika viktigt ur ett socialt perspektiv som själva intresset, hon säger att det sociala betyder väldigt mycket.

Sen har jag alla mina stallkompisar. Det är därför jag till exempel fortfarande åker till stallet fyra gånger per vecka, även om jag inte längre har egen häst. /.../ Men det att rida hästen är en så liten del av det. Oftast tar det tid i stallet för att vi står och pratar, det är en väldigt stor del av det. /.../ Jag trivs väldigt mycket med de människorna. Det finns massa stall jag kunde ställt min häst i. Så det är inte bara ute efter ren logistik. Utan de här människorna trivs jag med. (kvinna, 33)

Att bjuda hem eller hälsa på hos vänner beskriver en man som en motsats till vardagen, en välkommen paus i monotonin.

Nej, men det är väl att få en form av break från det vardagliga. /.../ Vardagen är ju att gå upp, äta frukost, jobba, vara med tjejen, gå och lägga sig, titta på tv däremellan. Och det blir ju det man gör i stort sett fem dagar i veckan, 52 veckor om året i vad det nu blir, 40 år man ska göra det i. Då behöver man ju ha något som är en liten break från det /.../ monotont att göra samma sak varje dag. (man, 29)

Han säger vidare angående hur ofta man ses med vännerna att ”en gång i månaden funkar ju bra. Jag tycker det är trevligare om man kan göra det fler gånger i månaden”. Han tycker att även om man pratar om samma saker när man träffar respektive när man chattar med vännerna så är ”känslan av samtalet /.../ inte riktigt densamma”. Att spela onlinespel med vänner är inte alls samma sak som att ses fysiskt menar han vidare.

Den sociala aspekten av fritiden handlar i en del fall också om de andra (främmande) människorna som befinner sig på samma plats och vad de gör och utstrålar. Det kan ge både negativa och positiva effekter på upplevelsen av fritidsaktiviteten. Kvinnan som i grönområdet intill har mött människor som hon tycker uppför sig underligt eller till och med aggressivt berättar att hon på sistone har känt en ökad otrygghet när hon promenerar i området. Att vara i gymmets speciella miljö för att träna, är ett annat exempel på när de andra människorna i rummet spelar roll. En man jämför med att träna hemma och menar att platsen – det sociala rummet – blir hela skillnaden.

Det är en träningsmiljö när man går till gymmet. Du är där för att träna. Även om du ska försöka träna /hemma/ och så är soffan precis bredvid. Man bara, jag hade kunnat ligga där i stället – varför ska jag stå här och hoppa? Det är lite miljön som behövs. Man kommer in i känslan och man kan pusha sig lite mer tycker jag när man är i rätt område. (man, 29)

Det meningsfulla med fritidsaktiviteterna ligger inbäddat i det sociala rummet.

Aspekter som de boende lyft fram är att känna sig hemma i grannskapet. En man tycker att vardagen som boende i Barkarbystaden ger möjlighet att ha ”kontakt med det som händer runtomkring”, det vill säga ta del av det för honom viktiga samhällslivet och grannskapet. Att till exempel känna igen människor, även fast man inte känner dem.

Till exempel att kunna gå någonstans ibland liksom bara gå och ta en promenad utan någon anledning. /.../ För att du har kontakt med det som händer runtomkring. Till exempel ibland när jag brukar gå ut här i Barkarby, då kan jag se att det är samma barn som brukar vara här och leka och så där. (man, 33)

Det socialt öppna och spontana i möten med ytliga och främmande kontakter är ett tema för flera när det gäller skapande av mening. En man återkommer flera gånger till detta ämne i egna erfarenheter eller historier han har hört om hur människorna i vardagslivsrummets bakgrund tar plats och påverkar upplevelsen: grannen som knackar på och har med sig nybakat grekiskt bröd, kattgrannarna, den där göteborgaren som hälsar på spårvagnen, amerikaner som ”snackar med folk spontant”. Han säger dock på en direkt fråga att han inte saknar fler sådana spontana möten i sitt liv idag.

Betydelsen av den fria tiden handlar inte alltid om att möta andra människor. Den person som berättar att resor till andra ställen är det han tycker om att fylla sin lediga tid med, beskriver det som möjligt tack vare den frihet som han haft och delvis har i sitt jobb. Han kan använda en stor del av vardagen till att resa och upptäcka nya platser. En slags minisemester i vardagen. Han understryker att det inte behöver vara långt bort, bara att det är något nytt och ”någonting annat”, underförstått än hemmet och jobbandet. Han säger att han blivit van med att uppleva något nytt ofta eftersom det varit så inom teknikbranschen som han jobbat i hela livet; ”Hjärnan kräver någonting nytt”. Men han vill inte flytta omkring, utan bo på ett och samma ställe: ”Jag är liksom bekväm med att bo på ett ställe och sen liksom ta mig därifrån”.

6.2.2 Meningsskapandet i hemmalivet

Flera beskriver hemmalivet som en betydande del av deras fritid. En man berättar att han och hans sambon spenderar mycket tid i lägenheten, där de delar ett stort intresse för att laga mat, en hobby där även det sociala med middagsbjudningar i hemmet ingår. Två personer har katter som påverkar hur de spenderar fritiden en del. Katterna betyder ”jättemycket”, säger den person som har sin flickvän och bonusbarn på annan plats. Kattinnehavandet har också resulterat i ett grannskapsnätverk där man turas om att passa varandras husdjur, vilket har resulterat i att han fått bättre kontakt med grannarna.

Jag har ju några jag känner rätt väl sådär. För jag har ju mina katter så jag har fått knyta nätverk för att ha kattvakter. /.../ Vi bor ju ett par kattägare i huset. Vi har ett nätverk och passar våra katter ibland. (man, 40)

6.2.3 Natur- och kulturmiljöer

Meningsfullheten i fritiden rymmer bland annat motion och att vara utomhus, som viktiga delar av livet. Att få vara utomhus betyder mycket berättar flera av deltagarna. En kvinna säger att ”det behöver inte vara nåt specifikt så utan bara.. få vara ute liksom”. En man beskriver det som att dessa aktiviteter anpassas in där det passar i det övriga (arbets)schemat.

Jag håller ju på med skidåkning och löpning och det går alltid att trycka in nåt löppass här och var och även gympass med. Den fysiska träningen är ju en viktig bit. (man, 40)

En kvinna nämner naturen och den historiska bebyggelsen kring Järfälla kyrka som betydelsefull, se Figur 11. En man längtar efter att lättare kunna ta sig till områdena vid Görvälns slott intill Mälaren för dess fina natur.

6.3 Det viktiga, uppskattade och saknade i livet

Deltagarna fick svara på en fråga om vad de tycker är viktigt i livet, utan någon begränsning i hur många saker de fick ta upp. De flesta svaren kretsade kring två övergripande teman: dels det sociala i form av familjen och vännerna, dels olika aspekter av den lediga tiden. Avsnittet innehåller också faktorer som de intervjuade beskriver att de saknar samt saker som de skulle uppskatta i sitt vardagsliv.

6.3.1 Viktiga aspekter allmänt i ett vardagslivsperspektiv

Allmänt uttrycker deltagarna vikten av att vardagen behöver ”flyta på”, det vill säga att den går enligt planerat. En kvinna som har två små barn tar upp en enkel och så lugn vardag som möjligt som en viktig del i livet: ”att livet flyter på ganska smärtfritt” och ”inte jättemycket aktiviteter inplanerade”. När det gäller resandet behöver allting ”klicka”: en kvinna pekar på att om någon del i resan blir försenad så ”förskjuts allting” och att det skulle leda till att hon skulle behöva ”börja dra ner på sådant som man behöver och som man gärna gör då regelbundet” till exempel att handla och träna på väg från arbetet. Hon menar att Barkarbystaden ligger bra till för att det ska fungera då det finns ”vägar från lite alla möjliga håll”, alternativa resmöjligheter. Att kollektivtrafiken går enligt tidtabell är viktigt ”för det är ju den man får rätta sig efter. Och när inte de sköter grejerna så blir det liksom en extra frustration varje dag” säger en av männen.

Att kunna vara lättillgänglig i rum och tid för sitt barn, till exempel när hon börjar förskolan, tycker en annan man är det viktigaste på sikt. Konkret nämner han en snabbare direktbuss mellan Barkarbystaden och Vällingby så man kan komma direkt till

förskolan. Om det tar för lång tid skulle han börja leta arbete ”här i området”; det har han funderat ganska ofta på faktiskt. Andra alternativet är att skaffa bil.

6.3.2 Arbetets roll i livet

Arbetet tycks ses som något ganska självklart, ingen uttrycker att de tycker arbetet i sig är det viktigaste utan det viktiga handlar om att man ska trivas på arbetet vilket naturligtvis beror av fler orsaker än själva arbetsuppgifterna. En kvinna säger att hon tidigare drevs av en inställning att det viktigaste var att bidra till samhället med sitt arbete, men att hon nu efter utmattningssjukskrivning inte känner så längre.

Det viktigaste är inte längre att jag ska göra något gott i samhället, det viktigaste är att jag ska ha ett bra vardagsliv. (kvinna, 32)

En av kvinnorna har vid tillfället för intervjun ett schema som består av heltidsarbete, samt studier på 100 procent av en termin. Hon är relativt nytexaminerad från högskola inom sitt yrke och vill vidareutbilda sig, hon tycker det är intressant att lära sig mer inom det fält som hon ämnar göra en master i. I den fas hon är i nu – i början av sitt yrkesliv – tänker hon mycket på vad hon vill jobba med, vart hon vill hamna sen. Så nu är jobblivet en viktig del i livet. Det kommer nog vara fortsatt viktigt men ”inte lika mycket i fokus”.

6.3.3 De sociala relationerna: den egna familjen, övrig släkt och vänner

Fem av de intervjuade beskriver att det viktiga i livet för dem består av de sociala relationerna, framförallt familjen, både i form av den egna kärnfamiljen och släktingar såsom föräldrarna. Fem stycken tog upp familjen, tre personer tog också upp vänskapsrelationer. Ingen tog bara upp vännerna som viktig faktor i livet. En man beskrev det som att det viktiga är möjligheten att hälsa på släkt och vänner, medan en mamma framförallt lyfte barnens behov.

Det viktiga för mig är att mina barn får det de behöver och att... Ja men kunna ge dem minnen som de kan ta med sig in i sitt liv. (kvinna, 32)

En nybliven pappa underströk att ”familjen kommer ha prio ett kan man säga” och beskrev förhoppningen om att spendera mycket tid tillsammans med sitt barn som det viktiga i livet.

Att kunna vara en del av hennes uppväxt på alla möjliga sätt, vara med henne på olika aktiviteter eller... bara njuta, bara leva den stunden man är (man, 33)

En kvinna reflekterade över att hon är i en livsfas som innebär att hon får det sociala umgänget genom sitt fritidsintresse.

Just för att jag har märkt att nu är det specifikt jag tänker med kompisar. Där mitt sociala liv har ändrat sig mest också för att jag har häst, eller har haft häst. Så nu är det inte längre att hänga på fest och så, utan jag får lite det sociala livet genom mitt fritidsintresse. Jag tror det är en fas där det funkar. Jag vet inte hur det ser ut när jag blir äldre, men det är i alla fall någon sorts skillnad där man inte längre behöver hänga med kompisarna bara för att hänga med kompisarna. Det är också trevligt och det gör jag också. För mig är det lika mycket social interaktion att hänga med dem i stallet. (kvinna, 33)

Spontanitet och vardaglig närhet i de sociala relationerna beskrivs som något man saknar av flera. Man önskar att vännerna tog större plats.

Två personer uppger att de saknar delar av ett socialt nätverk. En man, som bott utomlands länge, säger att han saknar vänner på nära håll i samma stad ("högst cirka en timmes resväg bort"), "men det är ju för jag har bott på så många olika platser. Jag har ju bekanta i halva världen i stort sett så det blir ju väldigt konstigt på det viset." En kvinna säger att hon saknar "en social kompisdel" på jobbet, att det inte finns så många i hennes ålder där. En person uppger tvärtom att han saknar egentid, ett behov han tyckte uppstod i samband med samboskapet med sin flickvän. Sociala nätverk för möjlighet till avlastning med barnen beskrivs också som betydelsefullt.

Att få möjlighet att besöka de vänner som bor på andra orter oftare skulle en kvinna gjort om hon inte haft barn: "Om man hade tagit bort dem ur ekvationen, då hade jag hälsat på mina kompisar /.../ otroligt mycket oftare än vad jag gör nu." En annan kvinna som har sin släkt utomlands säger också att hon egentligen inte saknar något i sin vardag, men tar ändå upp att hon skulle uppskatta om hon hade möjlighet att besöka dem oftare.

6.3.4 Den viktiga fria tiden

Tre personer har på frågan om det viktiga i livet svarat att man tycker att det – bland annat – är att trivas med sin arbetsplats, med arbetsuppgifterna och kollegorna. Ingen har dock bara svarat detta utan man har också samtidigt pekat på vikten av "balans mellan arbete och fritid", "meningsfull fritid", återhämtning och att träffa nära och kära.

Att man har arbetstoppar ibland såklart. Det är ju naturligtvis är det så, men det får inte vara så att man jobbar 12 timmar om dagen för jämnas, då blir det ganska jobbigt. (man, 40)

Det som flest tillfrågade anser är viktigt i livet är den egna tiden man förfogar över. En majoritet av personerna (fem stycken) tar upp olika aspekter av fritid/ledighet från arbetet som det viktigaste. En man beskriver sin fritid när han hälsar på släkt och vänner som ett "break från det vardagliga". Det som är viktigt i livet kan alltså ses som att få en paus från vardagslivet.

En kvinna, som pendlar med kollektivtrafik till arbetet på Karolinska sjukhuset, tar upp faktorer kopplade till ökad tidsautonomi. Hon tycker att mer återhämtande fritid på eftermiddagen är viktig, att ”man hinner liksom göra något annat än att bara komma hem och äta och sen lägga sig”. Hon beskriver det som ”att bara vara” – det kan vara att titta på tv-serier, läsa böcker, gå ut och gå.

Några delade också med sig av vad de tycker är viktigt att fylla den lediga tiden med. En man tycker det är viktigt med frihet och flexibilitet att kunna till exempel ”ta en vecka ledigt och bara åka och resa runt och göra vad jag vill”. Han vill kunna jobba när han själv vill, och menar att han har blivit van att ha det så efter att ha drivit eget företag. Friheten betyder mycket. Han blir uttråkad om han måste ”sitta på kontor och göra samma sak varje dag”. Friheten gör att han och hans fru kan resa mycket till nya platser för nya upplevelser.

6.3.5 Mer social kultur

Flera personer tar spontant upp faktorer som kopplar till folklivet och den sociala kulturen och uttrycker avsaknad av social kultur. En kvinna påtalar att det inte är så mycket folkliv på gatorna och ”för min del, jag hade inte haft någonting emot om det var mer folk där och det kanske är saker som händer på torget eller något sånt. Det tycker jag känns trevligt bara.” Avsaknaden av liv och rörelse kan dock också ha att göra med den svenska mentaliteten, snarare än något kopplat till Barkarbystaden menar en annan av deltagarna.

Det funkar bra att ha ett fungerande vardagsliv. Jag tycker inte att man rent funktionellt missar någonting. Men det är klart att det hade varit trevligare om det vore en mer social kultur. Men då förklarar jag också för mig själv att vi bor i Sverige, så här är människor. /.. / Så jag tänker bara att det här är Sverige, inte det här är Barkarbystaden. (kvinna, 32)

Barnaktiviteter bidrar till meningsskapande, en deltagare berättar att man under tidigare sommarlov i Vällingby gjort iordning till exempel minigolfbana och andra aktiviteter för barn. Han saknar också till exempel teater och bio på nära håll.

6.3.6 Övriga viktiga aspekter i livet

En kvinna, som håller på och omskolar sig inom en för henne helt ny bransch, tar upp att ”utmåna mig själv” som något som är viktigt för henne. Hon berättar att hon ser det som meningen med livet att utvecklas som människa. En av männen beskriver en längtan efter att snickra på sin fritid, det vill säga en form av skapande.

6.4 Analys av det meningsskapande

Det viktiga i vardagslivet och det man längtar efter utgör utgångspunkten för analysen av hinder och möjligheter i vardagslivet. Därför behöver vi förstå det levda rummet: känslornas, minnenas och meningsskapandets rum vilket denna analys närmar sig. I de därpå följande två kapitlen – 7 och 8 – utvidgas analysen till vad som hindrar respektive möjliggör detta rum både här och nu och i hur man ser på sitt framtida vardagsliv.

Utifrån perspektivet att se det rumsliga som vardagslivsrum blir fokus för det meningsskapande i vardagen inte Barkarbystaden som avgränsad kommunedel med det som finns där och vad som sker inom dess gränser, utan som vi sett i resultatet ett mycket större omland. Därför kan en meningsskapare för Barkarbystadsbor vara den stora och specialiserade arbetsmarknaden som man har tillgång till eller ett stall i Sigtuna som ligger en halvtimme bort med bil på motorvägen, för att just i Barkarbystaden så befinner man sig så långt ut från Stockholms innerstad att det sällan är köer utåt i regionen.

Det som är viktigt i livet kopplas för till det reproduktiva – familjelivet – medan vad man drömmer om och ser inför framtiden många gånger handlar om fritid och sociala relationer utöver familjen. Dessa två sfärer tycks ofta ganska åtskilda i de intervjuades resonemang, inte minst i sättet som man pratar kring livsfaser och familjebildande.

Även om Barkarbystadens vardagslivsrum framförallt förstås och analyseras i termer av Masseys ”mötesplats” (Massey, 1991) i denna studie, spelar andra sätt för platsanalys (Cresswell, 2004) roll för min förståelse av invånarnas meningsskapande i vardagen. Det finns visserligen större globala processer som påverkat stadsutbyggnaden och därmed även Barkarbybornas pendlingsvardag. Men i vardagslivsrummets perspektiv blir mikronivån det vill säga Barkarbystaden som nod i ett vardagslivsrum med många tentakler – enskilda människors förflyttningar och reflektioner – mer användbar när det kommer till utveckling av den regionala planeringen. Avseende det meningsskapande betyder det fenomenologiska sättet som Cresswell (2004) beskriver att förstå att minnen och känslor kan ligga inbäddade i platser med betydelser för människors drömmar om vardagsliv kopplade till en viss (slags) plats (en gård på landet, en avskild barndomsträdgård och så vidare). Cresswell menar att fenomenologin ”strävar efter att definiera den mänskliga existensens väsen som något som behöver och för vilken det är viktigt att finnas ’på plats’” (Cresswell, 2004, s. 51, min översättning). Rumsligheten spelar roll.

Det som de intervjuade uppger saknas i deras vardagsliv i Barkarbystaden säger något om vad som är meningsskapande i vardagen för dem. Det som saknas betyder något. Och det som betyder något för en söker man upp, antingen där man bor eller på målpunkter man reser till mer eller mindre lätt. Det skapar tillfredsställelse, och om man

inte har möjlighet att nå det, frustration. Eller att man anpassar sig och löser det på något annat sätt. Det handlar inte främst om förbättring rent objektivt – av typen ”det behövs mer tvärförbindelser” etcetera. Utan i grunden handlar det om vad platserna – målpunkterna – betyder och en förståelse av hur den betydelsen kommer till uttryck och hur den *skulle kunna* komma till uttryck. Det vill säga det är inte en målpunkt i sig som är viktig utan betydelsen av den (Freudental-Pedersen, 2022) – inte tillgängligheten till en absolut plats utan tillgängligheten till det meningsbärande som finns på platsen; till det levda rummet, känslan av socialt och samhälleligt sammanhang.

Genom intervjudeltagarnas besvarande av frågorna kring varför de tar sig till olika målpunkter och för vilka personer framgår vikten av det sociala i vardagens meningsskapande. Detta framgår också i intervjupersonernas avsaknad av vad som kan kallas det ”sociala livets rum”, det vill säga att Barkarbystadens vardagslivsrum saknar den täthet, spontanitet och närhet i kontakterna med vänner och familj som de intervjuade längtar efter. Ett urval av övriga avsaknader som intervjupersonerna tar upp är rum och aktiviteter som inte domineras av konsumtion och/eller tillfälliga evenemang, till exempel barnaktiviteter och rum för skapande, samt en gemenskapshetskultur med övriga boende och besökare i vardagslivsrummet, och frihetskänsla som beskrivs i termer av att kunna ”gå ut i sin egen trädgård”.

Vissa nämner betydelsen av att bidra till samhället samt att arbetet har en (viss) betydelse utöver arbetskamraterna, men framförallt tar man utöver det sociala upp återhämtningen i vardagen. Frihet avseende tid och rum skapar mening för deltagarna. Flera beskriver det i motsats till ett styrt och tidsomfattande arbetsliv.

6.4.1 Vardagslivserfarenheterna – de upplevda och levda rummen

I undersökningen framträder flera produktionsprocesser där det upplevda och det levda rummet samverkar. I detta avsnitt följer några exempel. Det upplevda i att träffas ”ansikte mot ansikte” på den fysiska arbetsplatsen ger känslor av energi och kreativitet (det vill säga uttryck för det levda rummet). Att ”lära känna folk”, delta i samhället (till exempel som bussresenär) samt bidra till samhället är meningsskapande erfarenheter (det upplevda rummet) som kopplar till både arbets- och fritidssfärerna. Dessa bidrar till att man känner sig som en del av samhället: det levda rummets känslor av delaktighet i enlighet med Carp (2008, s. 133), se Tabell 1. ”Att bara vara” är en upplevelse som kopplas samman med känslor av återhämtning utanför arbetet som associeras med representationsrummen hem och natur. Att vara utomhus och känna frihet kan ses som att vara i en slags obundenhet, en motsats till den styrda arbetssfären.

Representationsrum för det levda

Rumsligt skapas alltså representationsrum utifrån dessa erfarenheter. Dessa rum återfinns inom såväl arbets- och omsorgssfärerna som fritidssfären. En social kultur är meningsskapande för flera av deltagarna. Detta kan ses som något som kan produceras i en levd rumslighet av att ”vara med”, känna delaktighet och ”liv och rörelse” – dela sociala kulturella upplevelser med andra (jämför med Carp, 2008, se 2.2.4). Nu är det på många sätt konsumerandet i handelsområdet som dominerar. Det finns få representationsrum i Barkarbystaden för detta levda rum, det sociala delaktighetsrummet, i vardagen enligt deltagarna.

Det är inte arbetet i sig som alltid har störst betydelse utan att man är på en plats med andra människor som man känner och kan socialisera med. För många representerar det fysiska kontoret (till skillnad från onlinemöten och hemarbete) ökad energi och kreativitet i arbetet men representerar också den sociala funktionen att ”träffa folk”. Det handlar inte så mycket om att träffa vänner som att vara i ett socialt sammanhang; ett mänskligt bekräftande och att känna liv omkring sig. Därför kan ett rum som representerar det levda i att träffas fysiskt, också vara ett bibliotek eller ett kafé. Många lägger stor betydelse i vardagen vid de fysiska sociala kontakterna på arbetet, man har lagt en stor del av meningen med sin vardag där. En tolkning är att detta kan ses som en följd av arbetssfärens dominerande ställning i vardagen, som en av deltagarna säger: ”/Det/ är ju där jag liksom lägger mest tid, egentligen, där har jag ju mest sociala kontakter”. Det tycks gälla inte bara i tid utan också rumsligt då övriga sfärer trycks bort och får både mindre tid och rum i vardagen enligt denna studies resultat.

Avseende fritiden är hemmet – det egna men även familjs och vänners hem – ett betydande representationsrum. Hemmet representerar både en viss känsla av monoton, det är där man lever vardagslunkens privata del; ”äta frukost /.../ vara med tjejen /.../ titta på tv” som en av deltagarna beskriver. Att bjuda hem vänner emellanåt blir då en motsats till det vardagliga.

Vännerna samt familj och släkt utanför det egna hushållet blir på så sätt något som upplevs ske utanför vardagslivet. Om vänskapen inte inkorporeras i vardagen genom att man lär känna och kommer närmare människor på arbetet eller inom ramen för fritidsaktiviteter. Det är enligt denna undersökning dock ovanligt, endast en intervjuperson beskriver de sociala kontakterna på fritidsaktiviteten som mer nära vänner. Annars beskrivs umgänget på till exempel arbetsplatsen mer som att det är ju där man är och man får passa på att socialisera för arbetskamraterna är ofta de enda man träffar till vardags utöver familjen. Så även om kontoret representerar positiva sociala kontakter för de flesta är det inte ett representationsrum för djupare vänskapsrelationer.

De flesta beskriver familjen som det viktiga i livet även om flera även tar upp vännerna. Samtidigt saknar flera den vardagliga närheten till vännerna. Erfarenheterna av vänskap har en förhållandevis liten del i vardagen. Erfarenheter som att festa och umgås är ovanliga. Andra representationsrum än hemmet framkommer i undersökningen, såsom restaurang i innerstan och konserter men absolut vanligast är (förorts)hemmet för att leva umgänge med andra.

En erfarenhet som flera återkommer till i undersökningen är den obundna tiden utanför arbetet som beskrivs som att ”bara vara”, att känna sig fri. Detta levda rum av frihetskänslor har flera representationsrum då den både kopplar till återhämtning, avslappning och vila i hemmet och friheten i att röra sig utanför vardagsmonotonin/-rutinen på promenader, resor och att ”gå ut” och att ”vara i naturen” vilket understryker vikten av naturreservatet och närheten till det.

6.4.2 Det sociala meningsskapandet

Det som skapar mening i vardagslivsrummet i undersökningen är framförallt den energi och bekräftelse som kommer av mötet med andra människor. Freudendal-Pedersen (2022) tar upp människors behov av sociala sammanhang (eng. *community*), att vara del av ett samhälle, och hänvisar till Bauman angående att detta handlar om en ”känsla” (eng. *a feel*).

Being part of a community is not just an activity – it is an activity that is related to a “feel” of an embodied experience of the making of meaning and ontological security.” (Freudendal-Pedersen, 2022, s. 57)

Freudendal-Pedersen menar att hennes studier tydligt visar på det avgörande i att vara en del av något tillsammans med andra för att skapa mening i vardagen. Bauman (2005, s. 11) pekar på att samhället har börjat främja en livsform med hög grad av individualisering och utan delaktighet och kontakt med andra, det han kallar flytande liv (eng. *liquid life*). Freudendal-Pedersen menar dock att ”gemenskapens huvudsakliga funktion är konstant även om konturerna ändras” (2022, s. 63, min översättning) och att det bara leder till att andra typer av samhällsgemenskaper tar form. Även om traditionella samhällen eroderades i den moderna urbaniseringens framväxt har det inte inneburit att människans behov av varandra försvunnit (Freudendal-Pedersen, 2022, s. 63). Denna studies intervju svar styrker den tesen, och att även människors känslor inför platser (representationsrum) är relativt opåverkade av den påbudna snabbheten och idén att inte fästa sig vid en plats som det flytande livet i moderniteten enligt Bauman handlar om. Även om det moderna samhället motverkar gemenskap med andra människor och anknytning till speciella platser som Bauman skriver, menar även han att människor fortsätter att behöva sammanhållning (Freudendal-Pedersen, 2022, s. 61). De flesta

människor verkar inte tycka att ”rummet spelar liten roll och avstånd inte är ett besvär” eller känna sig ”hemma på många platser men inte på någon speciell plats” (Bauman, 2005, s. 3).

Livsfasernas påverkan

Resultatgenomgången visar att vad som är viktigt skiljer sig i viss mån i olika livsfaser hos de intervjuade: i början av karriären kan arbetet vara viktigt, när man har (små) barn blir de och familjen det viktigaste, när man har större barn börjar man tänka på hur livet kan bli med utflugna barn. Värt att notera är att dessa livsfaser bland de intervjuade inte nämnvärt tycks skilja sig åt mellan könen – en aspekt som skiljer denna empiri från teorins (franska) 1900-talskontext.

Vid en jämförelse av de olika livsfaserna framgår hur väl de intervjuade tycker att det funkar i Barkarbystaden. När man har barn fungerar logistiken relativt bra, även om det inte finns så mycket barnaktiviteter på fritiden. Man beskriver att man antingen får åka till barnens aktiviteter, eller önska att det fanns mer aktiviteter (som inte handlar om att köpa saker) på närmare håll, eller ta sig till innerstaden, de radiella spårstråken i kollektivtrafiken, som är det som blir lätt för den som saknar tillgång till bil.

En utsaga från en av deltagarna beskriver motsättningar mellan livsfas och det betydelsefulla i livet. Hon beskriver hur hon vill träffa vännerna, att hon saknar dem, men samtidigt är besviken på dem för att de inte förstår att hon är i en ny livsfas av familjebildande. Hon vill att de ska förstå den livsfas hon för närvarande befinner sig i. Det blir ett slags motsättning mellan viljan att vara del av det sociala och samhällets utformande för det flytande livet där det blir lättast när individer ägnar sig själva åt sina egna frikopplade projekt.

Vardagsrytmens betydelse

Vardagsrytmen kan vara viktig för att upprätthålla en slags social meningsfullhet, för att inte hamna i ett tillstånd av acedia, ett slags diffust tillstånd av leda, flytande tid och rastlöshet (Nash & Lyon, 2023). Den känslan av en blandning av lugn och ”att vara igång” som flera beskriver kan ses som en gränsdragning mellan fritid och arbete och blir då en motvikt till en potentiellt flytande tid som skapar leda. Detta kan ha stor betydelse för vardagslivet.

However, if acedia is characterized by a lack of rhythm, an amorphous and timeless cloud, it does contain a form of restlessness which might also prompt a return to rhythm and the restructuring of space, time and the body. (Nash & Lyon, 2023, s. 654)

Rutinen anknyter till den sociala energins och samhällsdeltagandets betydelse, en tolkning utifrån deltagarnas utsagor om att det är både personerna och deltagandet i samhället som skapar energi, och att den energin finns i vardagsrutinen/vardagsrytmen. Oftast ses vardagsrutinen som positiv, utifrån dess innebörd att bidra till samhället och delta i ett socialt liv utanför familjen.

7 Hinder och möjligheter i relation till vardagslivets meningsskapande

Kapitlet handlar om hur de boende upplever möjligheten att få tid och rum för det meningsskapande i vardagen samt vad som hindrar detta. I analysen i slutet av kapitlet utvecklar jag möjligheter och hinder för dessa aspekter i vardagen (och tolkar deltagarnas utsagor).

7.1 Om att få plats med det som är viktigt i sin vardag

I detta inledande avsnitt beskrivs möjliggörande och hindrande aspekter avseende vad de intervjuade värdesätter, saknar och längtar efter i vardagen. Aspekterna redovisas uppdelat på teman som bygger på vad de intervjuade angivit som meningsskapande i vardagen. Generellt beskriver de intervjuade som har kommenterat möjligheterna att få plats i vardagen med det som är viktigt att de tycker att det fungerar ganska bra. Vissa skillnader i tillgång på betydelsefulla delar av vardagen framgår när de undersöks tematiskt och utifrån de olika undersökningskategorierna.

Flera jämför med platser de bott på tidigare och saknar den bättre tillgänglighet som de hade till vardagens målpunkter. Till exempel den korta resan till jobbet i småstaden: ”Cykla och sen vara där 10 minuter efter på cykeln. Det kan man ju naturligtvis sakna ibland.” En person saknar alla de aktiviteter han hade tillgång till när han bodde i innerstaden, att de var ”koncentrerade i ett väldigt litet område”. Han trivs bra nu men beklagar att ”det tar lite längre tid att åka in till stan”. Platser för att träna finns nära i Barkarbystaden; som en man säger angående de för honom viktiga träningspassen att ”det tycker jag att man kan få in på ett sätt så där”.

Att ha tillgång i hemmet till det som är viktigt lyfts av en av deltagarna vars husdjur betyder mycket för honom. Förutom dem bor han själv och han säger ”katterna de har man ju.. finns ju här om man säger så”. En annan man berättar att han skulle vilja jobba med träarbeten men inte har plats för det i sitt hem. Han har dock aldrig hållit på med sådana aktiviteter förut utan har blivit inspirerad av youtubevideos på andra som gör det.

7.1.1 Tillgängligheten till de sociala relationerna: behovet av att planera

Aspekter som kommit upp i intervjuerna är avsaknaden av spontanitet och vardaglig närhet i de sociala relationerna. En del berättar att vännerna bor så utspritt, även om de alla bor i samma stad, att det försvårar mer spontana och lite tätare träffar. En man, ensamboende och utan barn, jämför med en tidigare period i sitt liv när han bodde i en mindre stad och säger att han till viss del saknar det mer spontana umgänget han hade med sina vänner och att de alla bodde lättillgängligt. Han skulle uppskatta att ha någon vän nära det vill säga i Barkarbystaden ”som man kan hooka upp med lite spontant sådär”.

Men det är lite det i alla fall, man saknar sina vänner lite också såklart /ohörbart/ runt knuten och det kan man ju sakna lite ibland. (man, 40)

Men det är väl det att man umgås mer, att man ska hitta på saker/.../ Det där spontana har man kanske inte på det sätt. Det verkar som att man inte gör det i den här stan. Här måste man planera någonting, sa man till mig innan jag flyttade hit och det verkar stämma också. (man, 40)

En annan man beskriver att ibland känns det svårt för honom att kunna träffa sina vänner, vilket han tänker beror på den distans som finns mellan dem, och att man har fullt upp i vardagen, och det går då inte att träffas spontant. Han säger att de måste ”planer tiderna ganska tidigt så man kan hinna göra lite mera istället för att bara ”ska vi ses?“. En av kvinnorna beskriver att det som hindrar henne i mötena med vänner och familj är att, även om det inte är jättelångt mellan Barkarbystaden och Sollentuna där många av dem bor, finns ett hinder i att det sociala behöver planeras: ”Det är inte superlångt, men det är ändå tillräckligt långt för att man måste planera i förväg när man ska ses.”

En ung kvinna beskriver livet som ett pusslande, även utan att ha barn, och att man tvingas prioritera bort delar man lägger stor vikt vid. Hon säger att hennes ursprungsfamilj inte blev en så stor del av hennes liv som hon hade förväntat sig, när hon för första gången som vuxen flyttade tillbaka till sin hemkommun till stor del just för att hon saknade familjen. Hon beskriver det som ännu svårare att få tid att träffa vännerna fast de betytt väldigt mycket i hennes liv.

Det känns som att jag värderade dem väldigt högt eller de vänskaperna. Men det känns ändå som att det blev inte heller som jag tänkte mig./.../Dels känns

det som att alla är väldigt uppslukade i sina egna vuxenliv. Det tar tid att bara jobba, sköta hushållet, ha sin partner./.../ Och så har jag känt en oförståelse kring vad jag hinner med. Men sen känns det som att andra inte hinner med. Så det känns som att man typ går om varandra. /.../ Nej, jag vill, men sen har de för mycket. Sen har de velat, men sen har jag varit överväldigad av mitt liv. (kvinna, 32)

Flera andra beskriver ett liknande vardagsliv där fokus inte är på vänner fast de kanske skulle önska att vännerna tog större plats.

Så det blir ju lite socialt utbyte med jämna mellanrum. Det fungerar rätt bra. Hade jag [ohörbart] är det väl om man kunnat göra det oftare. Men folk har ju liv tyvärr. Man ska göra saker, andra saker. (man, 29)

Angående sociala nätverk och möjlighet till avlastning avseende barnen ser verkligheten olika ut för de som har eller funderar på att skaffa barn. Det är framförallt kvinnorna och den man som nyss har fått barn som delar med sig av tankar kring hur nära man bor sina föräldrar. Den nyblivna pappan beskriver hur det sociala nätverket i form av släkten kring barnet saknas, för att få avlastning i vardagen, då både hans och hans sambos familjer bor utomlands. Föräldrarna till en annan av de deltagare som har barn bor visserligen nära men deltar sällan i barnpassning/ uppfostran. En kvinna som planerar att skaffa barn inom en snar framtid har reflekterat kring var både hennes egen ursprungsfamilj och hennes svärföräldrar bor och hur de deltar/potentiellt kan delta i vardagen.

Att umgås med grannar med barn i samma ålder gjorde en av deltagarna när hennes barn var små och hon och hennes partner bodde i radhus utanför Barkarbystaden. (Hon säger att hon inte ser så mycket tonåringar som bor i Barkarbystaden. De ungdomar som finns där är till stor del ditresta från andra håll i norr/västerort, enligt en av de andra intervjuade.) Det hinder hon ser för denna grannvänskap är att de befinner sig i en annan fas i livet nu. Hon reflekterar också över svårigheten att hinna med att träffas och pandemins verkningar.

Ja, alltså där var det mer kopplat till barnen. Vi var vänner för att barnen var vänner, men vi blev vänner liksom så. Så det var kopplat till livsfasen. Men nej, nu... Nej, det är svårt att hinna med alltså att träffa vänner. Sen tycker jag också att i och med pandemin så vart det ännu mer så här att man bara skalade av vilka man såg. Det var sin lilla klick och det har inte riktigt återhämtat sig, kanske. (kvinna, 40)

Två personer uppger att de i vardagen kan sakna att besöka familj och vänner som bor längre bort. Det handlar om val i livet, en kvinna beskriver att hon skulle träffa nära vänner mer om hon inte hade haft barn. En annan beskriver det framförallt som ett ”pengaproblem”, inte brist på tid, men medger samtidigt att hon valt den vardag hon har

nu, präglad av jobb och ett omfattande fritidsintresse och att hon inte har planer på att flytta tillbaka till sitt hemland.

Så vore det möjligt att flyga härifrån och det inte kostar några tusen per gång, då vore det väldigt skönt att ha det. Men det är alltid lite tvådelat /.../. (kvinna, 33)

7.1.2 Natur- och utomhusupplevelser

De positiva aspekterna som deltagarna i studien lyfter avseende att nå det man tycker är viktigt och saknar handlar nästan alla om det som finns nära, till exempel om naturupplevelser. Barkarbystaden angränsar till naturreservatet Västra Järvafältet vilket är uppskattat av flera deltagare. En man beskriver den närheten som en möjliggörare för naturupplevelser. Angående närheten till naturreservatet säger han att han tycker det är ”roligare med natur” än villa med trädgård. Även om han ibland saknar småstadens närheten till vännerna, ser han möjligheterna i sin nuvarande vardag.

En kvinna med småbarn lyfter möjligheten att gå till och från stationen för att i vardagen kunna få mer tid utomhus: ”går man på en kvart, då är man lite småsvettig när man kommer ner. 17-18 minuter då har man gått ganska så här lagom promenad tempo.” Det är oftare på vägen hem som hon väljer att gå, ”det känns lättare på eftermiddagen/.../ På morgonen kan jag känna så lite behov av att komma fram till jobbet för att få arbetsdagen att starta.”

Flera av de hinder som deltagarna tar upp är kopplade till begränsningar i utomhusvistelse, rekreation och naturupplevelser.

En kvinna berättar att hon saknar att cykla efter att ha varit van att göra det i tre år under studietiden i en mindre stad. Hon har funderat på att cykla en sträcka av resan i alla fall men ”jag känner /.../ att jag hade inte gynnats av det så mycket tror jag, om man tittar tidsmässigt”. Hon säger att hon ”tyckte om att cykla förut och man får ju automatiskt lite puls och en daglig motion”. Men hon säger också att hon inte vet om ”det lilla man hade fått” skulle väga upp för de nackdelar som cyklingen innebär, och menar den längre tid det tar jämfört med kollektivtrafiken.

Att bo granne med handelsområdet innebär också att det fysiskt tar plats i ens vardagslivsrum. En man menar att det inte är så lätt (eller trevligt) att promenera: ”Jag kan gå till naturreservatet men plötslig har jag Ikea bredvid mig till exempel.”

Betong och många människor och ljud beskrivs av en annan man som hinder för att känna lugn. Han drömmer därför om att ha en gård att åka ut till, att ”komma ut” och få ”öppna fält och skog och liknande”. Byggprocessen och utvidgningen av

stadsbyggnadsområdet beskrivs också som anledningar till att grönområden blir mindre tillgängliga.

Inomhusjobb tar en kvinna upp som något som hindrar utomhusvistelse, men också hur de bor och hur vardagen ser ut, att gå ut blir ett projekt efter allt annat i vardagen, då arbetet tar stor del av tiden.

Man kommer hem och har hämtat barnen och sen så behöver middagen komma på bordet inom en snar framtid /skratt/ så att de inte ska krascha. Och sen när någon av oss har tagit undan disken och läxan är gjord – jag har svårt för det här ”nu går vi ut i parken!” eller ”nu ska vi göra det här utomhus!” Och också eftersom vi inte har någon tomt direkt att gå ut på så det är inte det här att jag bara kan gå ut genom dörren och klippa lite torrt gräs här borta. Eller vad man nu gör när man bor i hus. (kvinna, 32)

Hon saknar att vara mer utomhus. Utöver tiden som arbetet tar i anspråk i vardagen, utgörs ett hinder som kommit upp kring detta av en otrygghetskänsla när hon är i naturområdet på grund av rädsla för vissa av de människor som vistas där.

En annan av deltagarna har skidåkning som intresse och påpekar att Stockholmsområdet inte är det mest optimala för hans sport. Han beskriver hur möjligheterna för arbete i Stockholm övervunnit de större möjligheterna till att åka skidor på snö längre norrut i landet. Tidigare har han dock funderat på att flytta längre norrut.

Jo förr har man ju tänkt tanken. Men det är ju att det finns mer jobb möjligheter här om man säger så än om man skulle bosätta sig i Östersund eller någonting. (man, 40)

7.1.3 Bilens möjliggörande av meningsskapande i vardagslivet

De som saknar tillgång till bil beskriver båda att de tycker att det påverkar deras fritid negativt som boende i Barkarbystaden. De beskriver en avsaknad av tillgång till rekreationsrummen. En person beskriver att han lägger större delen av fritiden på aktiviteter som man lättare når med den spårbundna kollektivtrafiken. Han beskriver att det är tråkigt att känna och se närheten till köpladorna när man promenerar i Barkarbystaden och skulle istället vilja ta sig ut till fina områden med natur i kommunen och kulturbyggnader såsom Görvålns slott vid Mälaren men upplever det som svårt utan bil.

Det känns lite tråkigt. Så känns det. /.../ Jag har sett att här i Järfälla finns det massor av fina ställen man kan åka till. Men det är lite svårt att komma dit. Det finns en strand, minns inte exakt vad den ligger? Vid det där slottet... /.../ Det är nästan omöjligt att komma dit med kollektivtrafiken, då måste man antingen cykla men om man har en liten bebis kan man inte cykla så enkelt. Då stannar man hemma eller så hittar man andra ställen. (man, 33)

En kvinna säger att hon och hennes man blir mer isolerade och stannar hemma mer än de skulle om de hade bil, för att de inte kan åka på så många utflykter.

Däremot tycker vi att våra vardagsliv blir tråkigare för att vi inte har en bil./.../Det måste inte vara något speciellt men nu blir vi väldigt mycket i vår bubbla för att det tar tid att åka kollektivtrafik. (kvinna, 32)

En annan kvinna som ofta får skjuts av sina föräldrar när hon ska hem till dem säger att hon tycker ”det funkar ganska bra ändå” att få rum med det hon tycker är viktigt.

7.1.4 Socialt uteliv

Flera tar upp brister i utelivet framförallt avseende restauranger att besöka på kvällen. De har för låg kvalitet på maten och stänger för tidigt på kvällen (klockan nio) enligt de intervjuade. Det finns visserligen många matställen i Barkarbystaden, men de intervjuade påpekar att det behöver vara en viss nivå på maten för att man ska gå ut – det vill säga gå ut från hemmet på kvällen och att ställena behöver ha öppet längre än till nio. Restaurangerna i Barkarbystaden har nästan alla mer eller mindre en karaktär av snabbmat/hämtmatställe och/eller jobblunchrestaurang enligt min egen observation. I intervjuerna framgår att de för de boende i området inte fungerar som sociala målpunkter kvällstid för att njuta av mat och sällskap. En man menar att det inte är någon som ”kommer hit för maten om vi säger så”.

Jag kan ju stanna kvar efter om jag vill gå ut och äta någon riktigt bra mat, men det är lite så här: ja, man måste in till stan på helgerna om man vill ut på en restaurang och äta någonting bättre. För det är rätt tråkigt matutbud, det är liksom halvtaskiga asiatiska restauranger. (man, 46)

Han tror att avsaknaden av restaurangutbud också påverkar attraktionskraften på området.

Dessutom så drar ju inte det folk hit för folk åker ju till typ Solna till – vad heter det – mall of Scandinavia eller? Där finns det ju mycket mer utbud och visst det är inomhus och det är nytt och det är flott och allting. Men Barkarby saknar den grejen, folk kommer hit och köper sina grejer och så åker de härifrån. (man, 46)

En annan man önskar sig en sportbar, ett ställe att spendera kvällen, inte främst bara med syftet att äta sig mätt.

Det finns inga pubar där man sätter sig ner och bara tar en öl. /.../ Alltså jag tror att de flesta ställen stänger ganska tidigt, jag tror det är dött på kvällen här. Jag har inte hunnit ut och snurra så mycket på kvällen här i och för sig. (man, 40)

Dock är det ingen som beskriver denna brist som att den allvarligt påverkar vardagen. De flesta lever mestadels hemmaliv om kvällarna i nuläget. En kvinna kan först inte

komma på något som hon saknar i vardagen, men nämner sen en kvarterskrog, men ”sen är ju frågan hur ofta man skulle utnyttja det. Men jag kan inte komma på någonting faktiskt. Det är ju bra.”

7.2 Reflektioner kring hur tiden används

En man tar upp betydelsen av gemensam planering med sambon i form av en veckoplanering, att det behövs avsatt tid i förväg för att få rum med det som är betydelsefullt. En av kvinnorna beskriver att den livsfas hon är i för närvarande tar så stor tid att hon inte hinner träffa familjen. Hon drömde tidigare, när hon en period bodde utomlands och kom och hälsade på hos familjen i Stockholm, om att flytta tillbaka till Sverige om att få en vardag nära familjen, att föräldrarna skulle bli en större del av vardagslivet. Hon beskriver det som en dröm om att ”komma hem”. Det blev dock inte som hon hade tänkt, då de ses mer sällan än hon trott och velat trots att de bor nära. Hon har blivit trött på att det ligger på henne att ta initiativ. Men det hon menar hindrar framförallt är att arbete och hem tar för mycket tid och energi. Hon ger uttryck för ett slags sorgset accepterande av en vuxenhet som hon egentligen inte drömde om.

Det känns som att vara en vuxen med ansvar tar för mycket tid och energi. Bara att få det att gå runt med, jobba heltid, ha det städlat och laga mat och ha tid att koppla av och sen också ha lite kul och umgås. Att hinna med allt det, det är redan ett ganska svårt pussel. Det är begränsat hur mycket tid jag har för mina sociala relationer utanför min relation med min man och mitt arbete. Mina privata fritidsrelationer får inte så stor plats. När jag insåg det har det blivit lite lättare för mig att klippa navelsträngen helt enkelt. Jag måste inte bo nära min familj även fast tidigare tänkte jag att det måste jag göra. Jag har ändrat perspektiv nu när jag har insett hur liten del de faktiskt är i min vardag. (kvinna, 32)

Hon uttrycker att livet inte blivit så socialt som hon hade hoppats när hon flyttade hem, utan beskriver livet med sin man som ensamt.

Det känns som att vi på ett sätt lever ett lite ensamt liv. (kvinna, 32)

Att umgås med kompisar ”hamnar lite åt sidan” för närvarande, berättar en annan kvinna som läser två halvtidskurser utöver arbetet, fast hon tycker att det är viktigt med familj och vänner.

7.2.1 Arbetstiden – att arbeta mer eller mindre

I de flesta intervjuer kom inte några reflektioner om att minska sin arbetstid upp. Där vi kom in på ämnet och frågan ställdes, var det bara ett par som uppgav att de hade tänkt på det, varav en hade funderat mycket på frågan om arbetstid. Dels hade hon tänkt på

det ur ett personligt perspektiv med fokus på ekonomisk trygghet, dels ur ett samhällsperspektiv.

Så så länge jag känner att det ekonomiska känns tryggt och ok att gå ner i tid. Då hade jag jättegärna gjort det både nu med barn hemma men också generellt i livet. Jag tycker att vi i det stora hela jobbar för mycket /.../ generellt i samhället. /.../Jag tror att vi människor skulle må bra av att ha mer tid för oss själva./.../ använda sin tid med det man skulle vilja, snarare än att jag behöver vara på ett visst ställe att göra vissa uppgifter vissa timmar. (kvinna, 32)

Trots att hon och hennes man har rätt att gå ner till 75 procent arbetstid har de inte gjort det, delvis på grund av ”lite tajt” ekonomiskt utrymme och för att ”att det funkar ganska bra” med vardagen för tillfället.

Den andra personen tar upp att vardagen lämnar så lite tid över för honom att umgås med sin sambo. Han har funderat både över alternativet att starta jobbdagen tidigare och då kunna komma hem tidigare och får mer tid tillsammans och över alternativet att gå ner i arbetstid av samma anledning men ser inga sådana möjligheter.

Det har funkat bra att jobba. Men det känns som att med tanke på att hon inte jobbar samma arbetstider som jag gör. Vi träffas inte så många timmar om dagen i slutändan i alla fall. Det tycker inte hon är så kul. Det tycker inte jag heller i och för sig. Ska man göra saker och träna eller göra annat så blir det ännu mindre tid. Det blir ju när vi lagar mat och äter mat som utgör den stora tiden. Om jag kunde jobba kortare eller så eftersom jag inte, kan kan jag väl, men orkar inte jobba tidigare och då börja tidigare. Så det är inte riktigt ett alternativ. Då skulle det vara bättre. Men ekonomin som den ser ut idag så går inte det heller. (man, 29)

De övriga som tog upp minskad arbetstid svarade att de inte vill gå ner i arbetstid. En person berättade att hon arbetat deltid under en kortare period när ett av hennes barn var nyfött. Flera beskrev detta i likhet med ovanstående som en ekonomisk fråga, till exempel att man inte vill ”känna pengaoro”. Flertalet tog överhuvudtaget inte upp minskad arbetstid utifrån de frågor som ställdes i studien om vardagsliv, drömmar och resande. En person tolkade det som att frågan om vad jobbet ska spela för roll i vardagen och vad hon tänker kring hur mycket tid som hon skulle vilja lägga ner på jobbet, gällde huruvida man vill arbeta mer än 40 timmar i veckan.

7.3 Hinder och möjligheter för förändringar i vardagslivsrummet

Detta avsnitt gäller vilka möjliga externa förändringar som de tillfrågade ser i Barkarbystaden för att göra rum för det de tycker är viktigt i livet. Det kan handla om andra transportsträckor, trafikslag, annan urban miljö (men även andra normer och

värderingar i arbetslivet och i det sociala livet). Avsnittet tar dock inte upp egna förändringar som den enskilde själv kan eller skulle vilja göra.

De intervjuade tar upp flera olika faktorer. När det gäller trafik önskar två av deltagarna direktbussar; en kvinna fler direktbussar till naturområdena vid Tånglöt och Granskog och längs Järvafältet, nu behövs ett byte i Jakobsberg och en man vill se en direktbuss mellan Barkarbystaden och Vällingby. En annan man tycker att det behövs mer övergångsställen och lokala busshållplatser inom området, samt ser fram mot regionalstågsstationen.

En man tar upp bättre tvärförbindelser med kollektivtrafiken, till exempelvis Vällingby, Sollentuna och Täby, och menar att Stockholms centrala tyngdpunkt medför svårigheter när det gäller att använda sig av kollektivtrafiken till vardags.

Vi har ingenting som går i cirklar runt. Allting går bara ut från stan. Annars är det bussar som tar en timme eller liknande för att ta sig fram och tillbaka. Det är väldigt långsamt, trafiken mellan förorterna runt omkring Stockholm. /.../ Stockholm är ju planerat att allting ska vara inne i stan. (man, 29)

Flera personer ser egentligen inte att någon större ändring behöver göras i miljön i Barkarbystaden för att skapa rum för det de håller för viktigt. En kvinna ser inga större behov av förändringar, hon tycker det är mysigt och spännande att se det nya växa fram. Även om hon också framhåller vikten av att behålla grönområden (hon nämner Hästhagen). En kvinna berättar att hon valt så välfungerande vardagslösningar som möjligt att hon inte ser något som kan förbättras, och säger skämtsamt att det skulle vara om platsen för hennes fritidsaktivitet skulle kunna ”flytta närmare”.

Det tror jag egentligen inte för nu har vi ju valt att typ skraddarsy min vardag efter att det ska vara så lätt som möjligt. Så jag har inte satt mig i en situation där det är jobbigt. /.../ Jag har gjort jobbet med att titta på alla de här olika faktorerna, vad skulle göra det lättare i vardagen och sedan valt utefter det. Så det känns svårt att optimera ytterligare. Och jag har inga smärtpunkter som jag känner behöver lösas. (kvinna, 33)

En annan kvinna säger också att hon inte önskar någon direkt ändring i Barkarbystaden, men kommer sen på ”en liten grej, men den använder jag inte”. Hon skulle vilja ”ta bort den där självgående bussen, det är ju det enda”. Den är ”väldigt irriterande” för att hon hamnar bakom den och den kör väldigt långsamt och stannar för minsta tendens till något i vägen. Hon tycker inte den gör nytta i området, utan snarare tvärtom, och föreslår ett alternativt användningsområde.

Så det är mer frustration skulle jag säga, i området./.../Det är väldigt sällan någon åker med den./.../Jag har sett dagisbarn som tycker det är lite kul att åka med den ibland med sina föräldrar som någon lördagshappening. Jag har hört talas om pensionärer som åker med den här bussen också, som en grej./.../Den

skulle kunna göra mer nytta tänker jag, om den är i Kallhäll./.../De har ett äldreboende som ligger uppe på en kulle. En lång backe. Så gamlingarna som ska ta sig till centrum – det är jättejobbigt för dem att gå upp för den här långa backen tillbaka till äldreboendet. Den skulle göra mer nytta där och köra pensionärerna runt i Kallhäll tänker jag. (kvinna, 40)

En man säger att han inte ser något behov av någon ändring förutom konstsnö (till skidåkning på fritiden) på närmre håll. Dock finns enligt honom själv det närmsta i Bruket som ligger i Järfälla men han har aldrig varit där.

Två personer, som har fasta arbets- och studietider, ger uttryck för en avsaknad av valfrihet i sitt vardagsresande. En man svarar att han inte har så mycket val, och tar upp att ”det som känns lite kanske dumt är att skolorna börjar precis samma tid som folk börjar jobbet”.

Ett par personer tar upp faktorer kopplade till socialt liv, kultur och normer. En man som önskar mer barnaktiviteter, och generellt mer aktiviteter som inte har med shopping att göra, menar att handelsområdets dominans påverkar vardagen i Barkarbystaden; att det saknas aktiviteter utöver shopping.

Men man har allt här, det är bara liksom, det saknas vissa grejer /.../ Jag har allt jag behöver: Ica, sådana saker man behöver handla och så här. Men inte allt om jag tänker på det sociala kanske. /.../ Det känns som att det finns en brist. (man, 33)

Framförallt den sociala miljön skulle behöva ändras, anser en kvinna. Hon menar att en kultur med mer sociala interaktioner mellan främlingar och ytligt bekanta behövs eftersom vardagslivet är så bundet av arbete och krav att de egna vännerna och familjen inte hinns med. Därför skulle hon vilja flytta till ett land hon tidigare bott i, där det enligt henne är ett mer öppet socialt klimat.

Det känns som att även om jag kanske har känt en sorg för att jag har känt mig ensam rent socialt... Om jag skulle ha samma livsstil med hur mycket tid jobb och krav tar, bara att vara i den miljön skulle ändå ge mer positiv energi. För det är normalt att prata med främlingar på ett mer socialt sätt där. Medan här är det konstigt om du säger hej till grannen i hissen; om du har tur säger den hej tillbaka. (kvinna, 32)

7.4 Resandets och det fragmenterade stadslandskapets påverkan

Ändrade vardagspraktiker avseende det materiella vardagslivsrummet– både genomförda och sådana intervjudeltagarna har funderat över beskrivs i detta avsnitt. De boendes tankar generellt kring hur resandet har påverkat deras vardag beskrivs och analyseras i relation till förändringarna.

På den allmänna frågan om hur de intervjuade tycker att deras vardagsliv påverkas av det dagliga resandet, svarar vissa att det inte påverkas så mycket och vissa att resandet påverkat dem "jättemycket". Generellt är de som inte behöver resa i rusningstiden (till exempel de som har kunnat göra anpassningar för att slippa jobbiga delar av resandet eller de som har arbeten utanför rusningstiden) som säger att de inte blir påverkade av sitt vardagsresande. Detta indikerar att det eventuellt handlar om att vissa har kunnat *avvärja* en påverkan. Även en av de personer som har fasta starttider för arbete och studier, det vill säga saknar flexibilitet i arbetstiden, ser i dagsläget ingen direkt negativ påverkan. Han har dock ett arbete som börjar så tidigt så han reser automatiskt innan rusningstiden börjar. Han är heller inte beroende av pendeltåget i sina dagliga arbetsresor då han åker med buss hela vägen.

Många är generellt nöjda med resandet och tillgängligheten till sitt arbete som boende i Barkarbystaden, med undantag av pendeltågstrafikens problem. Alla är dock inte så nöjda med själva vardagslivet eller hur resandet påverkar vardagslivet.

Det finns tre aspekter som upplevs på olika sätt:

- Resandet/ tillgängligheten: De flesta är nöjda och storstadens utspridning och avstånd ses som något naturligt, samtidigt som man själv många gånger har gjort anpassningar för att "komma runt" det man ser som de värsta aspekterna av pendlingen
- Vardagen: De flesta upplever att vardagen "funkar", saker och ting går "smidigt" och samtidigt uttrycker man i mer eller mindre grad känslor som saknad och längtan och frustrationer kopplade till vardagens sociala liv och i viss mån det låsta/isolerade i vardagen
- Restiden: Det faktum att restiden är en slags tid som man inte själv alltid kan styra upplevs negativt osv

7.4.1 Anpassningar i resande och övrig vardagspraktik

En majoritet av deltagarna i studien har i sin vardagspraktik anpassat sig i relation till vardagsresandet. De vanligaste förändringarna handlar om åtgärder för att slippa trängsel och att inte bli försenad.

Personerna i undersökningen säger att de påverkas lite olika av trängseln. En kvinna menar att restiden bara inte blir så avkopplande som den skulle ha kunnat bli, men att hon inte påverkas jättemycket: "Jag tycker inte att det är liksom mer jobbigt på något sätt". En annan kvinna ger en bild av ett slags stilla acceptering, något man får lära sig.

Pendeltåget är väl som det är. Det är fullt. Man lär sig lite vilka tider på dygnet som det är knökfullt. (kvinna, 40)

Ytterligare andra har mer konkret anpassat sig efter situationen genom att tidigare- eller senarelägga sina resor på grund av trängseln. En kvinna reser till arbetet innan sju på morgonen då ”inte jättemycket människor” reser hennes sträcka. Hon vill resa utanför rusning för att slippa trängas med okända människor men också för att det känns trafiksäkrare att kunna få sittplats, ibland har bussen gjort kraftiga inbromsningar vilket upplevs osäkert när man står och kanske inte kan hålla i sig (framförallt på gamla Barkarbybron under de år den endast hade ett körfält för båda riktningarna). Hela hennes familj har ställt om sina dygnsrutiner för att kunna resa tidigare till jobb och skola. Hon menar ändå att hennes vardag inte är så påverkad av resandet. Hon säger att ”Det har blivit mycket lättare att ta sig till och från jobbet och det uppskattar jag väldigt mycket” tack vare nya BRT-bussens turtäthet mellan Barkarbystaden och Barkarby station. Om det är något som påverkar henne är det att hon som boende blir störd av den massiva lokala helgtrafiken.

En kvinna har ett helt fritt arbete avseende var i tid och rum det utförs och åker efter frukost till jobbet efter att hon startat upp arbetet hemma först då hon inte gillar att börja dagen med att äta. En kvinna som inte har flexibla restider utan behöver åka under morgonens trängsel, har ändå anpassat den sista etappen av resan efter det sista bytet, genom att ta en alternativ buss med färre passagerare men samma sträcka.

Även eftermiddagens och kvällens rusningsperiod försöker man undvika. En gång i månaden ungefär går han ”lite tidigare från kontoret för att slippa rusningstrafiken”. Han säger att han sällan arbetar länge på kontoret efter rusningen för den ”håller på rätt länge”.

Om man inte behöver åka i rusningstrafik så åker jag inte i rusningstrafik, säger en man som ibland åker in till arbetsplatsen nära Centralen lite senare på morgonen eller åker hem tidigare, och tar igen tiden på kvällen: ”Och det är väl fine. Tjejen går och lägger sig tidigt så kan jag jobba efteråt ändå.” Han tycker att det är ”helt okej” att göra denna anpassning men ”det hade varit fördelaktigt att inte göra det här men det kommer man inte undan i alla fall”.

En man har börjat gå eller cykla till Barkarby station istället för att ta buss 518 då den inte stannat vid busshållplatsen Järfälla kyrka tidigt på morgonen, antagligen för att det är för mörkt utomhus och dåligt upplyst. En annan man planerar med marginal om ca en halvtimme varje morgon när han ska ta pendeltåget så att han inte ska bli försenad.

En kvinna menar att förändringen hon gjorde från att till en början pendla med kollektivtrafik till att numera ta elcykeln inte handlade om att förkorta eller förbättra själva transporten, utan att det gjorde att resan blev något mer än bara en transportsträcka, då hon får naturupplevelser och utomhusvistelse på samma gång.

Så elcykeln har förbättrat men det är inte på grund av själva transportgrejen utan det är mer för att jag kan lägga till fler parametrar som jag tycker är positiva. (kvinna, 33)

När det gäller fritidsresor på helgerna till Vällingby, berättar en man att han och hans sambo har fått hitta alternativa bilvägar ut från Barkarbystaden för att många vägar är igenkorkade av trafik till och från handelsområdet. Dock har det blivit bättre med nya Veddestabron.

Faktorer som avstånd och tillgänglighet påverkar också hur man anpassar sina övriga vardagliga vanor och beteenden utöver resandet. Eftersom restaurangerna i Barkarbystaden stänger klockan nio, och det inte finns så mycket att välja på – inte så stort utbud av restauranger – säger en man att han inte går ut så mycket på lokal på kvällen sen han flyttade till Barkarbystaden i jämförelse med när han bodde i innerstaden.

När jag bodde på Söder, då brukade jag kanske: "Ja jag är sugen på att gå och dricka en bärs". Då kunde jag gå ut ganska enkelt. Det kan jag inte göra här. (man, 33)

En kvinna berättar att hon brukar sova över hos familj och vänner i angränsande kommunen Sollentuna delvis på grund av att hon upplever det som "omständligt" att ta sig hem med kollektivtrafiken på kvällen. Hon har inte reflekterat så mycket över det (hon "vet faktiskt inte varför" hon upplever det), men det känns lättare att stanna över natten. Hon menar att det inte har att göra med att hon skulle uppleva obehag med att resa själv i kollektivtrafiken på kvällen, utan hon beskriver det framförallt som en känsla av att vistelsen behöver vara längre än bara några timmar en kväll för att den krångliga resan ska kännas värd att göra.

Det känns inte som att det blir tillräckligt lång tid för att det ska vara värt vilket låter konstigt. Men om jag ändå har helgen ledig, då kan jag lika gärna vara hos dem en längre tid. (kvinna, 26)

7.4.2 Övervägda förändringar i relation till vardagslivet

De flesta upplever sig ganska tillfreds eller ser inte så mycket som de själva skulle kunna förbättra utöver det de eventuellt redan genomfört. En man som har flexibel arbetstid samt bor själv och arbetar i nära anslutning till en pendeltågsstation i innerstaden säger att han "tycker nog att jag har de enklaste lösningen för närvarande". En annan man säger att han "är ganska nöjd, så jag vill inte ändra så mycket" förutom att han ska testa att ta bussen 518 från hållplatsen Barkarby övre på Veddestabron. En kvinna säger att hon tycker att hon gått igenom alla alternativa resrutter men inte hittat något bättre sätt än så hon reser för närvarande. De förändringarna som hon har funderat över handlar

om att se om hon kan minska antalet byten eller tidsåtgång och hur hon eventuellt skulle kunna få mer rörelse i vardagen.

De förändringar som deltagarna övervägt handlar om flera olika aspekter, dels ändrade resesätt, såsom mer cykel och gång till vardags, dels ändrade målpunkter, det vill säga förändringar i vilka platser man reser till eller från, till exempel att flytta eller att byta arbete för att förenkla i sin vardag.

Två kvinnor har funderat på att cykla (mer) i sin dagliga arbetspendling. En kvinna tycker dock att det tar för lång tid alternativt blir för omständligt att cykla hela vägen och bli svettig när hon kommer fram, även om det finns möjlighet att duscha på arbetsplatsen.

Men jag är lite bekväm av mig, så jag vill ju inte komma fram och behöva duscha och då har jag känt att om jag ska cykla i bekvämt tempo då tycker jag att det tar för lång tid. (kvinna, 40)

En annan kvinna har funderat på att cykla hela eller delar av resan men säger att cykla hela vägen blir ”alldeles för långt” och att cykla delar känner hon att det inte ger så mycket tidsmässigt, och den lilla motion man får av det väger inte upp för det man förlorar tidsmässigt, resonerar hon.

/.../ har funderat på om det kan vara ett alternativ, en sträcka i alla fall men jag känner inte /.../ att jag hade gynnats av det så mycket tror jag, om man tittar tidsmässigt. (kvinna, 26)

Hon har funderat på att hoppa av en station tidigare på pendeltågsresan när det blir ljusare för att promenera hem, också för att få ökad möjlighet till rörelse i vardagen.

Ett par personer har funderat kring byte av bostad för att få en bättre vardag, framförallt möjliggör det en större bostad. Att flytta skulle hon dock inte göra för att förbättra läget i förhållande till vardagens målpunkter berättar en kvinna. Hon uppskattar Barkarbystadens tillgänglighet. En eventuell flytt har att göra med att hon vill ha större bostad, vilket hon menar att hon inte får råd med större i Barkarbystaden.

Ja, dels flytta ut och dels absolut inte byta jobb för där trivs jag. Men mest är det nog här med att byta bostad. Men då är det som sagt inte på grund av placeringen av bostaden utan mer för att optimera hemmalivet om man vill ha mer plats. (kvinna, 33)

Ett par personer har funderat på att minska sin arbetstid och/eller arbeta annorlunda än vanliga kontorstider, men kommit fram till att det inte skulle fungera för dem, se vidare i avsnitt 7.2.1 om arbetstiden.

7.4.3 Acceptansen

Flera ser på resandet och stadens form som något man bara behöver acceptera, något "naturligt" – en föreställning om att resandet bara *blir*, att staden bara *växer* "av sig självt".

Den person som arbetar hemma fyra av fem dagar och bara ibland åker till kontoret i innerstaden (och de dagarna anpassar han också framförallt hemkomsttiden för att slippa trängseln) tycker inte att resandet påverkar överdrivet mycket i dagsläget. Han beskriver resandet som "acceptabelt".

Det får man väl leva med. I en stad med mer än två miljoner invånare är det ju något som kommer ske naturligt, mer eller mindre. Så det är väl okej. Så jag skulle säga att det påverkar så där. (man, 29)

En kvinna önskar "att inte behöva resa så mycket" men känner sig låst vid det och menar att det är "svårt att göra någonting åt". Resandet beskrivs som en del av vardagslivet som är "svårt att komma undan på gott och ont". Hon tycker generellt att vardagslivet rent rumsligt fungerar ganska bra om hon bortser från att de nuvarande studierna tagit mycket tid och plats. Innan dem hann hon träffa vänner i större utsträckning. Hon skulle egentligen vilja ha närmare till arbetet men ser ingen möjlighet till det som stockholmare.

Alltså jag tror tyvärr att bor man i Stockholm så är det svårt att undkomma pendlingen om man inte jobbar hemma. Så alltså optimalt så hade det väl varit skönt att ha nära till jobbet. (kvinna, 26)

En annan deltagare tar också upp detta att behöva förhålla sig till att leva med vardagliga avstånd.

Om man har glömt någonting, kan man inte bara vända hem och hämta om man säger så. (man 40)

7.4.4 Reflektioner kring resans tidsåtgång

De flesta tycks inte ha funderat så mycket kring tidsåtgången innan. En man beskriver det som något han tänker på någon gång ibland "när det är liksom förseningar och sånt". Flera tar ändå upp att de tycker att restiden "påverkar jättemycket", att det är en avsevärd tid av ens liv som går åt till att pendla. Man påtalar till exempel hur man väldigt medvetet tänkt kring resandet som del av vardagen och försökt hitta de bästa lösningarna.

Det är därför vi just har tagit massor av beslut som gör att restiden blir mindre eller så att det inte känns som onödigt restid. Det påverkar absolut väldigt mycket. Sedan är det olika tillfällen där det är värt att ha mer restid, till exempel för att åka till en häst varje dag som står en halvtimme bort av andra anledningar. Men det är igen en sådan här grej där man får ta in en avvägning

mellan vill du ha det här eller det här och vad är för- och nackdelarna. (kvinna 33)

En kvinna säger att hon tänker att resandet är en stor del av vardagslivet och berättar att restiden påverkar hur ansvaret för hemarbetet fördelas mellan henne och hennes man.

Alltså min man jobbar inne i stan och jag jobbar i Jakobsberg. På en vecka är jag hemma mycket mer än vad han är. Vi planerar vårt vardagsliv utifrån att "du kan starta riset och stoppa in laxen i ugnen" för att jag är där. Så det känns som att jag får nyttja mer privat tid och privat liv för att jag har en kort resväg till mitt arbete. (kvinna 32)

Några reflekterar över makten över tiden och tidsåtgången. Till exempel om resan skulle vara en halvtimme i stället för en timme så får man en hel timme mer per dag att sova eller återhämta sig på, funderar en kvinna. Hon säger att hon påverkas mer av själva tiden som försvinner än av hur tiden spenderas på kollektivtrafiken, det vill säga om det är trångt eller inte.

Jag känner att den tiden som går åt när man reser är ingen tid jag själv har valt att spendera. Hade det varit att jag jobbade med någonting jag tyckte var värdefullt, så hade jag väl tyckt att det var okej. Men det är väl mer det att man inte väljer den tiden själv. (kvinna, 26)

En man beskriver den negativa aspekten av att sakna kontroll över hur restiden styrs och ser en lokal arbetsmarknad som en omöjlighet.

Det är ju egentligen bortslösad tid och det är ju min tid som går åt. Speciellt när man har ett jobb, då har jag två timmar varje dag som jag slösar bort på ingenting som jag inte kan styra över för jag måste vara på den platsen vid den tiden. Så det är ju nackdelen. Men alla kan ju inte jobba hemifrån heller och det går inte att jobba lokalt så man har tio minuters gångavstånd till kontoret heller. (man, 46)

7.5 Analys av hinder och möjligheter i meningsskapandet

I kapitel 5 beskrivs underlättande respektive försvårande delar i resandet bland deltagarna i undersökningen. Kapitel 6 handlar om vad som är viktigt och vad olika aspekter i vardagslivet betyder för de intervjuade – vardagslivets meningsskapande aktiviteter. Detta kapitelns analys tittar närmare på vad detta resulterar i avseende vilka meningsskapanden som får rum och tid i vardagen; vilka resor, resenärer, urbana rum och livssfärer som hindras respektive möjliggörs samt på vilket sätt, det vill säga vilka hindren respektive möjligheterna till meningsskapande är utifrån studiens resultat.

Empirin visar meningsskapandets rumsliga aspekter, till exempel att den fritidsvardag som understöds pågår i hemmet alternativt kräver tillgång till bil – de intervjuade uppger

att det saknas sociala rum utanför hemmet som skulle stödja ett uteliv/kvällsliv, och de använder bilen alternativt saknar att ha bil avseende rekreationsresor på fritiden.

Närhet till stort serviceutbudet samt läget och kommunikationerna tar flera av de intervjuade upp som positivt för vardagslivet i Barkarbystaden, eller som en kvinna sammanfattande beskriver det: ”Närhet till både grönska, kommunikationer och service”. Den gemensamma nämnaren för vad som uppfattas som bra är närhet, att ha god tillgång till det som behövs i vardagslivet. Det är en viktig distinktion att göra; det är inte *tätheten* som är det centrala, utan *närheten*. Det kan jämföras med Marcus (2023) som menar att läget och närheten till andra delar av staden är lika viktig som hur platsen i sig utformas.

Bra turtäthet på bussarna till stationen är en viktig möjlighetsgörare i vardagsresandet. Säkra cykelställ och promenadmöjligheter samt attraktiva kollektivtrafikslag utifrån ett antal kriterier (som personerna tar upp) skapar ökade möjligheter till välbefinnande i vardagslivet.

Om man försöker ”leva ut” det levda rummet, utifrån att man är boende i Barkarbystaden, kan det bli en fråga om att ta sig till andra platser: till exempel mannen som tar sig in till det kulturella utbudet i innerstaden. Eller två andra deltagare som drömmer om tid och utrymme för skapande (snickra) respektive en miljö med en annan historisk tyngd och skönhet.

Resekulturen – hur man känner inför den (till exempel rädslor eller gemenskapskänsla) – kan utgöra ett hinder och möjlighet för hur man känner att man kan tillägna sig omvärlden, vart man vill/vågar ta sig, hur det får en att tänka kring framtiden.

Många med fasta tider och/eller möten planerar med marginal i sin arbetsresa med kollektivtrafiken för att inte komma för sent. Olika typer av arbeten är i olika stor utsträckning förknippade med makt över sin egen tid respektive med anpassning av sin tidsanvändning efter andra i större grad. En slutsats i detta skulle kunna vara att det man inte har någon kontroll över (som hur andra människor kör bil i ens närhet) påverkar mer än det man kan justera själv i sitt eget liv. Att resa utanför rusningstiden tar hon själv beslut över och det möjliggörs tack vare flexmöjligheter på arbetet och generösa tider för barnens fritids och förskola. När man tidigarelägger sitt dygn för att slippa trängsel kan det ses som att man har fått anpassa sig själv till rummet. Det framstår inte som att man har utmanat rummet och gjort det till ”sitt eget”. Det är alltså inte ett utslag av ”utlevd” levd rumslighet som tar fysisk plats. Istället visar det hur det levda rummet – önsknigen om lugn och ro och undslippande av trängsel – domineras av det uttänkta rummets utbyggda arbetspendlingsplanering. Det är svårt – för att det är så ”lätt och

smidigt” att leva där med barn – att göra rummet till sitt eget, att ändra rummet, så istället är det tidsligt som ändringen sker.

Staden och stadslivet sätter formarna för det sociala, både rumsligt och tidsmässigt. Barkarbystaden som socialt rum fungerar bra för den del av vardagslivet som kretsar kring arbete och familjen vilket stämmer ganska väl överens med teorins bild av det moderna urbana vardagslivet. Den övriga delen av livet – fritiden och det meningsskapande i relationer, kultur, skapande – får mindre plats och tid. Trots de intervjuades längtan efter mer frihet så har ingen av dem på allvar övervägt att gå ner i arbetstid. Det handlar inte om att arbetsgivaren som sagt nej, utan det är man själv som valt att inte göra förändringen för att vardagen ändå ”funkar” (det liv präglad av arbetet som man lever) och/eller att man anser sig inte ha råd eller inte vill behöva oroa sig för att pengarna ska räcka. Även de få som skulle vilja arbeta mindre tar upp att det liv de lever med heltidsarbete fungerar relativt bra. De tillfrågade har en mer flexibel hållning kring det *rumsliga*, det vill säga var arbetet ska ske.

Sammanfattningsvis kan tiden som arbetsfären tar upp ses som hindrande faktor för fritid och socialt liv utanför arbetet och hemmet, medan närheten till service och valmöjligheten i kollektivtrafiken (busstrafiken) ses som möjliggörare i vardagslivet, då de innebär god tillgänglighet till betydelsefulla faktorer för omsorgs- och fritidssfärerna (som service och grönska/natur) samt arbetsfären (goda arbetspendlingsmöjligheter). Det som framstår som saknat är fritidens sociala relationer och det konstnärliga/kulturella, av vilka det förstnämnda är det som i undersökningen framförallt uttrycks ha stor betydelse. Men det framgår också i deltagares utsagor att det är i (bland annat) de kulturella aktiviteter som de sociala relationerna får ta plats, till skillnad mot handelsområdets konsumtionsaktiviteter och ej fotgängarvänliga gångstråk. Det dåliga utbudet av restauranger och andra kulturella aktiviteter samt handelsområdets dominans kan ses som ett hinder för den mer sociala kultur som deltagarna saknar.

7.5.1 Bilens betydelse för meningsfull fritid

Det sociala livet som beskrivs i undersökningen (utöver arbetslivets gemenskap) karaktäriseras av avstånd och av att behöva planera för att träffas. Bilberoende på grund av rumsligt avstånd till sociala relationer samt arbetets dominans rent tidsmässigt i vardagen är två huvudsakliga hinder för tillgängligheten till fritidssfären.

Barkarbystadens koppling till övriga delar av kommunen är inte helt bra enligt de tillfrågade av vilka många ändå besöker andra kommundelar som Jakobsberg, Viksjö och Skälby regelbundet. Ex på dåligt: dåliga cykelparkeringar som gör att man ej satsar på att ha en cykel och ta sig med, dåliga kollektivtrafikkopplingar till exempelvis

Görväln, omständligt att ta sig överallt utom det radiella på fritiden vilket går ut över hur ofta man hinner/orkar träffa vännerna.

Jag tolkar också mellan raderna att det finns en tröskel till att resa med cykel, och att den tröskeln blir högre ju bättre kollektivtrafiken är, till exempel med BRT-linjen 175 som går väldigt ofta och är bekväm.

Bil kopplas av de intervjuade ofta ihop med en meningsfull och tillgänglig fritid förutom om man har mer ”urbana” intressen vilket få av de intervjuade i Barkarbystaden har. Många beskriver en längtan bort – till annan kultur och natur – ”lugn och ro”, närmare naturen etc. Där tycks bilen som möjliggörare spela en betydande roll för tillgängligheten.

Detta skapar bilberoende alternativt ”bilfrustration”/isoleringskänsla, en typ av alienation. Det upplevs svårt att ta sig till (vissa betydelsefulla) fritidsmålpunkter för de som saknar bil. Det är svårt att ta sig (med kollektivtrafik och gång/cykel) till fritidsmålpunkter inom kommunen. Man upplever att det finns ett behov av bil för att kunna besöka dem. Det skapar i vissa fall en känsla av att stå utanför samhället. Men det gör kanske också att man orienterar sin fritid mot andra rumsligheter; i en persons fall innerstaden med dess kultur- och naturupplevelser, för en annan av deltagarna istället hemlivet och en känsla av frustration och instängdhet. Bilen skapar skillnad i representationsrum. Avsaknad av tillgång till bil kopplas i denna förortskontext som finns i fallstudien till viss social isolering; man blir ”fast” hemma på fritiden, vilket gör att hemmet kan komma att representeras av känslor av frustration och isolering. Relationer som ligger utanför arbete och familj nås framförallt med bil enligt de intervjuade. Det blir tydligt att bilen blir en möjliggörare respektive avsaknad av tillgång till bil blir en hindrande faktor. Fritidssfären blir i sitt bilberoende både ohållbar och ojämlig.

Att göra Barkarbystaden till nod trafikmässigt även för fritidsbetonade resor (lokala och delregionala) skulle förändra utbudet med en större jämvikt mellan arbetsresande respektive fritidsresande avseende kollektivtrafiken.

7.5.2 Det sociala livets fokus på det egna hushållet

En del av de intervjuade (men de flesta bryr sig inte om närheten till innerstaden i form av dess kulturella utbud) berättar att de tar sig till angränsande kärnor/orter för urban rekreation (till exempel biobesök i Kista eller Vällingby eller kulturella aktiviteter i innerstaden) medan de samtidigt inte finner det utbudet i sitt område. Handelsområdet är istället utformat för utomstående bilburna konsumenter. De två olika delarna av Barkarbystaden används i praktiken av två skilda grupper: boende i bostadsområdet

Barkarbystaden respektive konsumenter och besökare i handelsområdet. En del saknar uteliv på nära håll, en del upplever och uppskattar istället hemmalivet, och har gjort det mer socialt – men de behöver alla förhålla sig till områdets sociala kvällsutbud vilket påverkar deras vardagsresande, deras förflyttningar eller icke-förflyttningar.

Det sociala i form av att fysiskt möta andra människor man känner betyder mycket i vardagen. Detta behov verkar enligt intervjupersonernas berättelser i stor utsträckning behöva uttryckas på arbetsplatsen då det finns få andra rum eller tid som ger plats för socialt liv utöver arbetet; livet tycks i stort uppdelat i arbete respektive familje-/hushållsliv.

Det är också tydligt i datamaterialet att kärnfamiljen/hushållsenheten i hög grad är det socialt betydelsefulla i vardagen. Arbetskamrater är viktiga men de skapar inte mening som en vänskapsrelation utan på ett sätt som kan tolkas mer individuellt; för att ge en själv energi och kreativitet på arbetet. De övriga sociala relationerna (det vill säga utöver arbete och familjeliv) har inte samma ställning i vardagen. Även för de med tillgång till bil upplevs detta umgänge ha för liten del av vardagen. De som saknar bil upplever en frustration alternativt har anpassat umgänget till de centrala delarna av Stockholm och de radiella resestrukturen (trots att de inte har vänner i innerstaden) då detta är det mest tillgängliga.

Få av de intervjuade har något vardagligt umgänge med sin utomhushållsliga familj/släkt utöver de få gånger man hälsar på eller bjuder hem. Vardagen är koncentrerad till kärnfamiljen och det egna hushållet. Intressant nog berättar ingen om att de bjuder hem sina föräldrar eller syskon utan man tycks endast åka och hälsa på hos dem. Oavsett livsfas och familjesituation och oavsett om föräldrarna bor i den angränsande kommundelen, eller på en annan kontinent, tar de ändå inte del i varandras vardagsliv rent fysiskt. En man med en liten bebis har både sina föräldrar och sina svärföräldrar i ett annat land och saknar att ha dem nära för barnpassning till vardags. En kvinna med små barn har sina föräldrar en pendeltågsstation bort och berättar att det är väldigt sällan som de är barnvakt. En kvinna berättar om besvikelsen hon kände när familjerelationen inte blev så nära – ”de blev ändå inte en del av min vardag” som hon säger – när hon flyttade hem till Järfälla nära ursprungsfamiljen efter att ha studerat i en annan stad i flera år och sett fram emot att dela vardagen med sina föräldrar och syskon igen. Hon konstaterar att vuxenlivet inte ger någon tid över för den typen av umgänge. De båda barn- och sambolösa männen träffar sina föräldrar endast ”någon gång om året”, de bor på annan ort. En av deltagarna som är ensamstående umgås relativt ofta med sin familj och sover över där, det vill säga de tar del av varandras vardag. Hon berättar att hon pratar med sin mamma varje dag på telefon. Men sammantaget visar resultatet att familjen utanför det egna hushållet är en relativt liten del av den rumsliga praktiken.

8 Framtiden: reflektioner och känslor

Drömmar, tankar och känslor inför framtiden i relation till vardagslivet säger något om det meningsskapande i vardagslivsrummet. Detta kapitel innehåller intervjudeltagarnas reflektioner kring framtiden, dels hur de skulle vilja – drömmer om – att vardagslivet såg ut, dels vad de tror om – föreställer sig – det i framtiden samt vilka eventuella skillnader de ser däremellan. Även de potentiella hinder som deltagarna har tagit upp för framtidsdrömmarna och -planerna beskrivs. Minnen av tidigare upplevda vardagslivsrum spelar roll för reflektionerna om framtiden, och dessa redovisas tillsammans med drömmarna.

Första delen behandlar drömmar, tankar och känslor inför framtiden mer allmänt (det vill säga utan Barkarbystaden som bestämd fysisk ram). Kapitlet avslutas med deltagarnas tankar kring hur en framtid i Barkarbystaden skulle kunna gestalta sig och vilka möjligheter man ser där.

8.1 Drömmar kring framtida vardagsliv

Drömmar beskrivs utifrån tillgänglighet och tidsaspekter avseende arbetet, boende, ekonomi samt fritiden och det sociala livet.

8.1.1 Arbetet: tillgänglighet och tid

Man vill generellt gärna ha kortare resa/närmare till jobbet, men de flesta är nöjda med sin restid som ligger mellan 20 minuter till cirka en timme. En kvinna som idag har uppemot en timme restid med två byten till arbetet, önskar nära till jobbet, och en restid på ca 20-30 minuter. En kvinna beskriver att hennes ”drömläge” (utifrån boendet i

Barkarbystaden) är att ha arbetsplatsen i Jakobsbergs centrum, Veddesta eller Lunda, eventuellt bort mot Akalla. Helst bekvämt, icke duschkrävande, cykelavstånd med ”bekväm cykling” på 20-30 minuter. Hon vill att det ska finnas möjlighet att åka buss vid dåligt väder och slippa byten. Den man som uppger att han inte vet om han orkar längre enkelresa än 35-40 minuter säger att det är viktigt att jobbresan inte blir för lång.

De flesta, oavsett om de har flexibla eller fasta arbeten, vill inte arbeta mer hemifrån än de redan gör. En person som tidigare har arbetet på en fast arbetsplats under lång period ger dock uttryck för en önskan om mer flexibilitet i sitt arbete: ”frihet att kunna bestämma mina arbetstimmar själv”.

Så jag hoppas att jag har möjlighet att välja var jag ska jobba. Att jag kan sitta och jobba på distans om jag vill. Och ta mig till möten som är nödvändiga. Men mer kanske distans än man traditionellt har gjort tidigare. /.../ Jag tänker att då kan jag jobba lite var jag vill i världen. Då hoppas jag att jag kanske bor vid Medelhavet eller någonting. Och har möjlighet att jobba därifrån. Eller jobba lite där jag befinner mig. Det har väl lite att göra med att jag i 20 år har jobbat i butik och måste gå till en fysisk plats. (kvinna, 40)

En man säger att han gärna ser att han kan dela mellan att ”jobba några dagar på kontoret och några dagar hemma”. Han vill inte arbeta bara hemifrån. En kvinna uttrycker nöjdhet med sitt flexibla arbete och beskriver att hon skulle vilja att framtiden såg ut ”egentligen ganska mycket som det gör nu”, både socialt och arbetsmässigt.

Jobbsituationen just nu ser ut precis som jag vill ha den. Väldigt flexibel, jag kan åka till kontoret om jag vill, allt sånt. Vi planerar inte att få barn, så det har löst många logistikproblem redan där. Så egentligen är det alltså ganska mycket som det ser ut nu. Jag har friheten till att både ta mig och göra vad jag vill, basically. Och är väldigt flexibel. Om jag vill kan jag åka till London i en vecka och besöka en kompis och jobba därifrån, och behöver inte ens ha semester. (kvinna, 33)

En person tog upp att hon skulle vilja prova att jobba mer annorlunda tider är måndag till fredag, för att få vara ledig på ”lugnare” tider, även om hon är ganska nöjd med hur det är nu, då hon har stor frihet på jobbet. Men en annan typ av arbetsschema är en tanke hon återkommit till, men hon säger att hon ”vet inte hur det skulle vara görbart”.

Så på något sätt så känner jag ibland att det här att jobba måndag till fredag, varje vecka, och sen vara ledig när alla andra är lediga på helgen kanske inte är helt optimalt. Jag skulle nog någon gång vilja prova att ha det på något annat sätt, sen hur det ska se ut vet jag inte. Men de gånger någon är ledig mitt i veckan - det är planeringsdag på skolan och man går iväg en vardag och det är ganska lugnt där det brukar vara stökigt på helgen. Det är en ganska skön känsla. (kvinna, 32)

8.1.2 Boendet och ekonomin

Tre personer tar upp aspekter som har med avskildhet att göra när det kommer till hur de skulle vilja bo i framtiden. En kvinna vill bo mer avskilt än man gör i Barkarbystaden, i hus med större tomt, och gärna nära vatten och grönområde. När hon förtydligar vad hon menar med avskilt säger hon ”ett mindre samhälle där det rör sig mindre människor och så att det gärna får vara lite längre mellan husen”. Hon kopplar samman drömmen om ett eget hus med trädgård med en frihetskänsla som hon beskriver som små ögonblick av att lätt kunna komma utomhus i vardagen.

*Att bara kunna strosa runt huset och borsta tänderna/.../Och sådana ..små...
För mig är det liksom inte ens, vad ska jag säga? Det behöver inte vara en stor grej att gå utomhus utan bara kunna gå ett varv runt huset. Och borsta tänderna.
Den frihets...känslan tror jag att jag saknar. (kvinna, 32)*

Hon berättar om ett minne som berör just avskildheten, utomhuslivet och frihetskänslan.

Jag gick ofta ut på bron hemma framför ytterdörren och borstade tänderna när jag bodde hemma hos mina föräldrar, och det är... Det är någon sån här vana som jag saknar. (kvinna, 32)

En annan kvinna har också en önskan om att ha färre människor in på sig i sitt framtida vardagsliv. När hon var yngre ville hon gärna bo i innerstaden men nu drömmer hon om att ”flytta ut” (längre ut från innerstaden men ändå ”rätt sida av stan”) och ha mer avskildhet från andra människor. Hon drömmer om att bo i hus och bilda familj, och beskriver faktorer som trygghet och närhet till naturområden som viktigt i framtiden.

Men sedan har väl den idén och målbilden ändrats /om att bo i innerstaden/. Nu är det snarare drömmen att jag inte vill bo här utan att jag drömmer om att bo i Bålsta. Jag vill bara ut, jag vill ha mindre folk omkring mig. Jag skulle vilja bo i ett hus, radhus, parhus. Någon form av hus och ha en tomt och mindre ljud av trafik och människor. (kvinna, 32)

Min livsstil är typ ett hemmaliv. Jag vill ha det mysigt för min man och vi försöker få barn. Det är typ där jag är, jag vill ha familjeliv och då vill jag ha närhet till natur och ha det lugnt och tryggt. Och att det ska vara ekonomiskt görbart. Man vill inte behöva stressa över räkningar. (kvinna, 32)

I grunden uttrycker hon en längtan och en ekonomisk frustration kring möjligheten att leva ett ”vanligt” vardagsliv.

Jag vill bara vara en vanlig familj, jag vill inte vara en rik person, jag har inga realistiska förväntningar. Men det känns som att den här drömmen om att bara vara en vanlig familj som har sitt hus, det känns svårt att uppnå. (kvinna, 32)

Det ekonomiska tas även upp av en annan av de intervjuade när det gäller framtiden. Han säger att han inte har någon dröm om att ”jag ska bli miljonär eller några såna grejer”. Han säger att han har insett att ”det där kommer nog inte att hända”. Men det är

viktigt att ”känna sig ekonomiskt trygg” och ”att det går runt”. Han vill vara på ”en plats där man känner sig bekväm i alla fall, finansiellt” för att det ger ”ett inre lugn, man går inte och oroar sig för grejer”.

För att både kunna få utrymmet för skapande (snickra) samt lugnet nära naturen och ”samma möjlighet att träffa vänner och familj utan att det ska bli ett heldagsprojekt” innebär framtidsdrömmarna för en av männen att ha både en bostad i Stockholm och en gård på landet. Han och hans sambo har planer på att köpa en gård i Mälardalen tillsammans med hans föräldrar ”så man får plats för sånt” (syftar på träarbeten). Gården skulle fungera som fritidsboende på ungefär halvtid (några dagar varje vecka). Han beskriver ett sådant fritidsboende som att då skulle de få ”slippa den här betongen som är överallt./.../ Det blir ett annat lugn”. Gården blir som en ”avkopplingsplats”. Han nämner att ett syfte förutom plats för snickrande är att ”komma bort från storstadsstressen”. Han minns barndomens somrar i farmoderns stuga i Norrland, och de naturupplevelser som ingick i vistelserna där.

Farsan är uppvuxen i Kiruna. Så där är det mycket natur, oavsett om du vill. Och sen har de ju haft sommarstuga./.../Så där kunde vi också få den naturgrejen. På vintern var vi där och så gick vi ut i skogen och grillade korv och grejer. Då fick man ju naturgrejer. (man, 29)

Men nu har sommarstugan försvunnit och farföräldrarna flyttat till Stockholm, så nu har han och hans flickvän inte tillgång till natur på det sättet längre, vilket uppenbarligen spelat stor roll för dem. Han säger dock först att han inte ser så stor skillnad mot nu i hur han skulle vilja ha sitt vardagsliv i framtiden, förutom att de vill ha större och därför funderar på radhus eller villa. Först lite längre in i intervjun tar han upp att de också vill och redan har tittat på gårdar på landet att köpa.

Större boende finns på fleras önskelista.

Som jag har det nu fast kanske lite större lägenhet /.../ Jag gillar ganska mycket Barkarbystaden så jag skulle hellre vilja bo här. Kanske i en större lägenhet eller villa. (man, 33)

Ja, det skulle jag jättegärna. Vi hade tittat på, speciellt under pandemin också, precis som resten av Stockholm, tittade på, kanske vara kul att bo lite större, ha lite trädgård och så. Men priserna sköt i höjden så vansinnigt, så då valde vi, nej det gör vi inte. (kvinna, 33)

Den person som uttrycker boendedrömmar med urban inriktning säger att hon vill bo modernt, men att hon i Barkarbystaden saknar kontrasten av det äldre i stadsmiljön. Hon skulle uppskatta att bo i en lite mer historisk urban miljö vilket hon förklarar med att ”Det är någonting med historien också, att man känner att, ja, här har det hänt mycket”. Hon säger om framtiden, som om några år innebär att hon kommer att ha utflugna barn,

att hon kanske ska ”bli mer kulturintresserad”. Hon beskriver det som att hon vill ha ”mer kultur” runt sig, vilket för henne handlar om både ett kulturellt utbud och äldre historisk bebyggelse.

Bo mer runt där det finns lite mer kultur än vad det finns här nu. Jag har inte saknat det direkt, men tänker typ att man går och kollar på något museum och så. Men då gillar jag ändå lite charmen att det är lite äldre byggnader. Jag skulle nog inte lockas av att det smälldes upp ett museum här någonstans. Det kanske jag inte skulle gå på. Men lite äldre fina byggnader. Alltså som att man har väldigt, väldigt nära in till Gamla stan och har möjlighet, eller ja, kanske tycker det är kul att gå på teater. (kvinna, 40)

Även om denna studie inte går in på djupet i de psykologiska aspekterna av drömmandet om det egna framtida livet, syns ändå i denna utsaga att drömmandet ibland tar skepnaden av en tro på/vilja till en slags förändring av jaget; att man ska bli någon annan, förändra sig till något man ser som bättre. Men denna dröm om det framtida sociala livet kan också säga något om Barkarbystaden - att det ses som ett ställe där ett kultur- och teaterintresserat jag inte kan trivas.

Ett par personer beskriver närhet till naturområden som en viktig faktor avseende deras bostadsdrömmar. En man säger att han inte vill flytta till hus; ”Radhus möjligen kanske, men... Nej, alltså hålla på med trädgård, det är inte min grej. Jag tycker det är roligare med natur, att man kan ta sig ut” vilket han tycker finns goda möjligheter till i dagsläget i Barkarbystaden.

Endast en av deltagarna ger uttryck för att vilja bo mer urbant/centralt. En man säger att han inte alls är sugen på att bo i innerstan för att det är ”väldigt dyrt och det är inte riktigt min grej”. En kvinna beskriver det som att cityboende inte går ihop med naturintresset, men att det ändå betyder mycket att ha nära till innerstaden.

Jag gillar att bo här ute, alltså nära storstaden, men inte inne i den. Jag skulle absolut inte bo inne i Stockholm, det är jag för mycket naturmänniska för. Utan jag gillar det här där man fortfarande lätt kan ta sig till de grejer man vill. Men det finns också, ibland är det de grejer man vill, det är ju ut i naturen. Och folk ska lämna en ifred. (kvinna, 33)

8.1.3 Fritiden och det sociala livet

Drömmarna kring fritiden är spretiga och mångfasetterade och visar att fritiden har en stor betydelse för vardagslivet. Det de flesta har gemensamt är den stora betydelsen av de sociala relationerna. Svaren kring det sociala livet och hur man ser på hur detta hänger samman med bostadsort och typ av vardagsliv, synliggör den vikt som relationerna har i människornas liv. Många lyfter tillgång till natur och till ett meningsfullt (socialt) liv på fritiden och de kopplar samman detta med hur boendet ser ut och var man bor.

En lättillgänglig natur. Lättillgängliga nöjen, alltså kulturellt, alltså mat, kunna gå ut och äta på restauranger. (kvinna 32)

Grannar som ”man kan hänga med”, ”och man kanske har barn i samma ålder” är önskemål som en av deltagarna har för vardagslivet i framtiden.

Svårigheten att hinna träffa familjen och vännerna i vardagen har lett en av deltagarna till att istället odla en dröm om att flytta till sin mans hemland för att få tillgång till en ”mer öppen social kultur”. Hon uppskattar den sociala öppenheten och enkelheten där. Hon berättar att hennes svärfar ofta bjuder hem grannarna spontant på middag.

Min svärfar och hans partner, ibland när vi pratar med dem på Skype, då säger de att ”våra grannar ska komma över på middag”. Det händer inte här. Jag har inte hört talas om det. Men det är inte att de har flyttat in med sin bästis bredvid, de har lärt känna sin granne. Nu ska grannen komma över på middag. Det är lite mer öppet på ett socialt sätt och det lockar. (kvinna, 32)

Hon beskriver den öppna och sociala kulturen där som att till exempel bli igenkänd när man går ut på restaurang, vilket hon trots allt ändå upplevt i Barkarbystaden.

Det tycker jag det finns lite här. Vi brukar ju äta ibland på Ahaan fusion och då tycker jag det är kul att personalen där känner igen oss. Att det är kul att man får en känsla av att båda parter lyser upp lite för att man känner igen varandra: ”hej, ja men kul att se dig”. Att man kan bygga de här små relationerna. Ja det är klart, man har ingen privat relation, men att man ändå kan få energi av folk på olika ställen. (kvinna, 32)

Hon uttrycker en slags sorg inför hur livet här blivit. Hon har konstaterat att vuxen(vardags)livet för henne i stort innebär att arbeta eller vara hemma, och att nästan aldrig få till träffar med vännerna fast de bor relativt nära i samma stad och verkligen vill ses. Hon drömmer sig bort, till ett socialt rum som hon föreställer sig mer öppen mellan människor i grannskapet.

Fastän vi har varit nära varandra nu, har de /vännerna/ ändå tagit en förvånansvärt liten del av mitt vardagsliv bara för att livet rullar på. Så det är inte egentligen att någon har gjort något mot någon. Då känner jag ändå så här: om min vardagsbubbla med min man typ är det som känns som 90 procent av mitt liv, då vill jag ha en solig, glad och socialt utåtriktad och trevlig vardagsbubbla i min mans hemland i stället för att känna, ja, nu var det klockan tre och det var mörkt. (kvinna, 32)

En annan av deltagarna som är uppvuxen i en storstad på en annan kontinent minns därifrån ett slags extrem socialitet. Alla visste allt om alla i grannskapet där han bodde som barn, vilket han beskriver viss dubbelhet inför: ”Det är bra, men jag tror man behöver lite anonymitet också”. Det dåliga med det öppna sociala klimatet beskriver han som att ”alla ville veta vad ska du göra med ditt liv?” samt att alla även ville ha en åsikt om det. Han uppskattar till viss del det större sociala avståndstagandet han har upplevt i

Barkarbystaden (han beskriver det som större än när han tidigare bodde i Stockholms innerstad), men känner sig också osäker kring etiketten för interaktioner i grannskapet när ingen tar initiativ.

En man som nyligen har flyttat tillbaka till Sverige från utlandet säger att han skulle vilja ha ”större vänskapsgrupp här helt klart”, vilket för honom innebär att han kan ta sig till vännerna inom en timme ungefär. Helst med kollektivtrafik för ”det är väl det som är enklast”. Det blir ju lite tråkigt att bo någonstans där man inte känner några men det tar ju ett tag, reflekterar han då han inte bott här särskilt länge.

En annan av de intervjuade säger att om hon hade fått önska skulle hon ha velat bo i Solna eller Sundbyberg som är närmare jobbet, alternativt i Sollentuna för att hon har mer sociala kopplingar dit. Hon har inte så mycket kompisar i Järfälla. I stort vill hon ändå ha sitt framtida vardagsliv ”ganska mycket som jag har det nu ändå”. Stockholm är viktigt på grund av att de sociala kopplingarna finns här. Därför vill hon gärna stanna i Stockholmsområdet. Hon trivdes också på sin tidigare studieort som ligger relativt nära Stockholm, hon beskriver det som att gällande service och utbud var den småstaden tillräckligt (”lagom stort på något sätt för jag är inte så ofta liksom inne i Stockholm City och går runt så”) men att hon ändå skulle vilja stanna i Stockholm ”för att jag har kopplingar hit” snarare än till den mindre staden.

8.2 Föreställningar kring framtida vardagsliv

Detta avsnitt handlar om föreställningarna kring det framtida vardagslivet – vad deltagarna tror om och hur de resonerar kring framtiden. Några av deltagarna har även kommenterat skillnaderna mellan drömmen – det vill säga vad man skulle vilja ha som vardagsliv i framtiden – och vad de tror om framtiden. Avsnittet tar även upp tillgänglighet. Flera har gjort reflektioner kring hur vardagsresorna skulle kunna ordnas i ett framtida potentiellt annorlunda vardagsliv samt de eventuella hinder som de föreställer sig föreligger.

De intervjudeltagare som skulle vilja flytta längre från innerstan och mer avskilt har olika tankar kring hur transporterna skulle lösas. Ett sådant läge skulle innebära längre avstånd i vardagen, resonerar en av deltagarna. Därför gör hon och hennes man inte den förändringen nu när deras barn är små. Men i framtiden tänker hon att barnen klarar sig bättre själva när de ska någonstans och att hon skulle vilja kunna jobba mer hemifrån då så hon slipper de tänkta framtida pendlingssträckorna varje dag: ”Det skulle inte vara lika kännbart på vardagen om det är färre stunder man ska transportera sig.” Hindren för förverkligandet av denna dröm just nu kan egentligen paradoxalt nog ses som de

möjligheter som Barkarbystaden har som (i dagsläget) väger över: lättheten att bo i Barkarbystaden med småbarn. Men hon tror därför att de kommer flytta först kanske när barnen går i gymnasiet.

En av deltagarna beskriver sig som en naturmänniska som vill ha närhet till naturen. Hon och hennes man funderar på att flytta längre ut från Stockholms centrala delar för att kunna bo större och är beredd på att det då blir ett sämre kollektivtrafikutbud. Jämfört med alla de transportmöjligheter hon ser som boende i Barkarbystaden.

Vi tittade till exempel på att flytta till Upplands-Bro, där min man har, där bor hans syster. Men då är det pendeltåg eller bil som gäller. /.../ alltså det är en nackdel, men då får man då fördelen med mer plats. (kvinna, 33)

Hon beskriver Upplands-Bro som ”fortfarande på pendeltågslinjen, det finns fortfarande möjligheten att ha kollektivt, det är lite mer krångligt”. Om de flyttar har hennes man ”satt ner foten och sagt att då vill han ha två bilar för han vill alltid gärna ha en bil som är tillgänglig”.

Den man som skulle vilja flytta till större samt skaffa ett lantligt fritidsboende säger att visionen inte skiljer sig så mycket mot vad han tror om sitt vardagsliv i framtiden; han ser ”definitivt” en möjlighet att förverkliga villa/radhusdrömmen. Han har tänkt på hur han ska få plats för sin potentiella hobby med träarbeten, men ser att det är ”tveksamt, om man inte/.../ flyttar bort från Stockholm”. Han och hans sambo har bland annat därför tittat på olika gårdar runt om i Mälardalen sedan ungefär två år (tillsammans med föräldrarna). Han har tänkt ganska konkret kring odlade och tagit reda på till exempel hur mycket plats som behövs för att odla så att man klarar sig på potatis i ett år. Det har gått upp och ner med hur aktuellt gårdsköpet känns, på sistone ner på grund av det ekonomiska läget. Även om de köper en gård på landet skulle de fortfarande ha kvar lägenheten eller köpa något annat inom ungefär samma avstånd som nu, så ingen långpendling i Mälardalen skulle vara aktuell. Han säger att han vill fortsätta ha den relativt enkla kommunikation in till jobbet som han har idag. Han vill också ha kvar ett vardagsliv på kortare avstånd till vännerna med middagsbjudningar. För att uppnå detta behöver bostaden i Stockholm ha en bra tillgänglighet. Han vill därför ha kvar lägenheten i Barkarbystaden eller hellre köpa hus i pendlingsförort även om de också köper en gård: ”Det är inte så att man kommer be kompisarna att sitta och åka två timmar för en och kaka middag hos en på en helg.” Det bästa läget för att få det är att flytta till ”precis på andra sidan bron och hamna i villa- och radhusområdet som finns där” (det vill säga Barkarby). Om det framtida boendet skulle komma att ligga lite längre bort från spårtrafiken, tänker han att det kan lösas genom att åka elskoter ”eller något sånt där” på sommarhalvåret till stationen. Han reflekterar också över vikten av att hans föräldrar har kvar ett boende hyfsat nära dem ”i stan” (det vill säga nära Barkarbystaden) ”så att de

fortfarande har möjlighet att vara i Stockholm utan att det blir ett heldagsprojekt för dem att komma och hälsa på oss”. Han kopplar samman det ansträngande i att pendla i en storstad med behovet av att ha en gård, och menar att om man kommer hem först klockan sju på kvällen efter jobbet ”då har du ingen dag kvar. Då blir det alldeles för mycket resa och jobb den dagen. Då behöver man definitivt någon gård. Då måste man kunna jobba hemifrån också.”

Den kvinna som berättar om två olika framtidsdrömmar, dels hus längre ut från innerstaden, dels att flytta utomlands till hennes mans hemland, anger som förklaring till att hon inte ser en framtid i hus i Järfälla både av ekonomiska och täthetskäl. Det blir för dyrt att bo i hus så nära innerstaden. Men även om hon kunde, upplever hon villabebyggelsen i Järfälla som för tät. Familjen – föräldrarna som i dagsläget bor nära – får ändå så liten del i hennes vardag på grund av vardagspusslet att hon tänker att hon inte måste bo nära dem. När det gäller att flytta till sin mans hemland tänker hon att arbete utomlands skulle öppna upp nya dörrar och att maken kommer att ha bättre möjligheter där. Hon reflekterar också kring sin vilja att skaffa barn och hur mammalivet kan bli utomlands respektive i Sverige. Hon har till exempel tänkt konkret på barnomsorg, och vill undvika att hamna i en kvinnofälla. De har funderat på kollektivtrafiken och hur centralt de skulle kunna bo i olika städer, så att de väljer en stad där det är mer realistiskt att kunna få ett boende mer centralt för att inte slösa timmar på att köra bil varje dag.

Den man som beskrivit att han trivs med det mesta avseende vardagslivet som Barkarbystadsbo, säger att det är möjligt att han flyttar ihop med sin flickvän och stannar i Barkarbystaden då han uppskattar dess naturnära läge.

Kvinnan som skulle vilja bo kombinerat vid Medelhavet respektive i Gamla stan, säger att hon inser att den framtiden är ganska orealistisk för henne (”jag måste flytta för att få det jag tänker. Och att jag måste vinna massa pengar också om jag ska lyckas med det här. Eller jobba väldigt hårt.”). Hon har istället fått korn på en ny typ av boende ”som har som någon lobby, och det finns ju de som bygger som har någon sorts innergård med värme och så vidare” vilket hon beskriver som en ”lightversion” av sin dröm, som en möjlighet att ta del av det hon drömmer om utifrån en mer realistisk syn. För som hon säger: själva boendet är viktigt (underförstått oavsett om det ligger ett Medelhav eller en Storkyrka utanför) eftersom ”man är ju ändå väldigt mycket i sitt hem ändå”. Den omkringliggande miljön är visserligen betydelsefull och bör vara trevlig. Hon menar dock att ”om jag bor någonstans där jag trivs, då spelar det kanske inte jättestor roll alltid var det egentligen ligger” utan det viktiga blir att trivas i själva hemmet. ”Just adressen är inte jätteviktig för mig” även om hon gärna bor närmare innerstaden, bland annat för att slippa långa resor med tunnelbanan som gör henne illamående.

Bor gärna i någon... lite närmare stan än vad vi gör idag. Nu tänker jag en tio år fram eller någonting, kanske femton. Och att jag kanske bara behöver resa med någon tvärbana lite grann. (kvinna, 40)

Hon säger att intervjun bland annat fått henne att tänka på tiden som går och vad som händer med staden och med en själv. Och att det kan vara bra att planera framåt även som individ.

Ja, men lite det här med just att jag tänker på tiden också. Det går ju fort vad som händer med en stad och hur länge bor man kvar och vad händer framöver. De tankarna hade jag inte riktigt innan jag gick in här. Var är jag om tio år? Det tänker man ju inte på dagligen./.../ Men det är bra att man skaffar sig en plan framåt. Det är det. Men ja, intressant att se var man är då också. (kvinna, 40)

Den man som tar del av kulturella och sociala aktiviteter flera gånger i månaden, ofta i innerstaden, tror inte att hans nuvarande vardagsliv kommer att förändras så mycket i framtiden. Med planering tänker han att han ändå kommer hinna åka in till centrala Stockholm för att träffa vänner och gå på föreställningar med mera, även om det kanske inte blir lika ofta nu med ett litet barn i familjen. Han tänker dock att han kanske borde bo på ett ställe med mer tillgängligt kulturellt utbud än Barkarbystaden, att det skulle medföra att han kunde ta del av olika efterlängtade kulturella aktiviteter oftare.

Men det är inte så att man går på teater varje vecka så då tänkte jag det är något man kan leva med /.../ man går inte till konsert varje vecka /.../ Men kanske man skulle gå lite oftare om det vore närmare? (man, 33)

Han tar dock upp att i nuläget kan han och hans sambo ändå inte gå på sådana aktiviteter eftersom de har ett litet barn, ”Så nu är det OK, jag vet inte hur det kommer det bli om tio år...” säger han och menar att Barkarbystaden eventuellt inte kommer kännas lika attraktivt som bostadsort för honom när han inte behöver ägna lika stor del av vardagslivet till att ta hand om barn. Det rumsliga – det vill säga avstånden till vardagens målpunkter och de fysiska möjligheterna att ta sig dit – anser han i stort kan se ut som nu. ”Men allt kommer bero på hur barnet kommer bli för att hon kommer att ha andra behov också, medans hon växer”. Han har inte tänkt på det men funderar på möjligheterna för barnet att kunna göra aktiviteter på helgerna.

En man som arbetar inom teknikbranschen säger att han och hans fru har undersökt möjligheten att eventuellt bo i Kista eftersom det ligger många teknikföretag där. Det skulle i så fall kunna innebära att det blir närmare mellan hem och jobb, till och med möjliggöra att ta sig till fots till jobbet. Han gissar dock att han kommer att jobba hemifrån mycket eftersom ”branschen har blivit så”. Han exemplifierar med det nuvarande jobbet där ”vi är spridda över hela världen. En sitter i USA, en i Tyskland och några här i Sverige. Så det blir ju inte alltid möjligt att ha ett sånt jobb att man går

till ett kontor heller”. Han ser att hemmaarbetet innebär ett förlorande av betydelsefull social kontakt.

Det är just det man förlorar, den där sociala interaktionen. Och man kan inte bara gå och snacka skit med kollegorna på kontoret kanske ibland. Det blir ju inte det där, jag vet inte om man kan kalla det för en social käpp. Men det blir ju lite som ett stöd. Man blir ju inte kanske kompis med folk på samma sätt som när man jobbar med dem på ett kontor. Man missar det sociala på jobbet. (man, 46)

Han tar också upp att (mer) hemarbete i framtiden, när studierna är klara, också beror av möjligheterna till tillförlitliga arbetsresor. Om tågen inte fungerar, inte går enligt tidtabell till exempel, kan det bli ”en anledning till att man hellre jobbar hemma då till exempel, om vi säger som så”. Men han skulle heller inte vilja arbeta all tid hemifrån om det var möjligt, det tycker han blir ”för segt”. Han understryker vidare att platsen man bor på måste passa både honom och hans fru avseende pendlingsavstånd.

Det måste vara någonting som det är liksom rimligt pendlingsavstånd om en jobbar inne i city och en jobbar någon annanstans. Det är ju det det handlar om egentligen. (man, 46)

En kvinna som inte bott så länge i Barkarbystaden uttrycker lättnad över att ett av bytena försvinner när tunnelbanan kommer. Hon tror att det kommer övertrumfa vanan av att åka pendeltåg. På lite längre sikt tror hon att hon kommer att bo i ”någon typ av förort till Stockholm”, det måste inte vara norr om innerstaden, att bo så är ”mer av en vanesak”. Hon bedömer att hon sannolikt kommer att jobba i Stockholms innerstad där det ”finns...ja, mer liksom jobb”. Men för henne spelar inte platsen någon roll, det vill säga arbetsplatsen behöver inte vara i något branschkluster eller centralt. Om det inte vore för de sociala kopplingarna i Stockholmsområdet hade hon kunnat bo i den mindre stad där hon gjorde sin högskoleutbildning, en plats hon beskriver som ”lagom stort” där hon kände att ”jag behövde inte så mycket mer”. Utbudet (till exempel möjligheten att gå ut och ta en öl) som fanns där ”räckte”. Hon ska nästkommande termin börja studera igen, vidareutbildning inom sitt yrke, i Uppsala och tänker att hon sannolikt kommer att behöva flytta dit. Hon tycker att det blir för långt att pendla mellan Barkarbystaden och Uppsala, och för svårt att ”ha ett liv” med en sådan vardag; hon vill också kunna ha tid att ta del av studentlivet som hon tycker ingår i att studera. Hon säger angående valet av högskoleort i ”den här delen av Sverige” att det är för att hon har familj och vänner i den här delen av landet.

De hinder och möjligheter man ser inför framtiden kopplar inte bara till en själv utan även de man delar hushåll med, familj och släkt och den sociala kulturen. I mindre utsträckning vänner; få säger att de flyttar eller längtar på grund av vänner.

8.3 Att bo kvar eller flytta från Barkarbystaden

Deltagarna har olika syn på sin egen framtid i Barkarbystaden. De flesta (sju av nio) är mer eller mindre positiva till att fortsätta bo i Barkarbystaden, och flera ser en framtidspotential för området och sitt boende där, även om kraven på bostaden försvårar för dem att stanna kvar.

Man uppskattar till exempel att det är ”nytt och fräscht”. En man säger att han ”har inget emot området här alls” och flera uppskattar den utvecklingsbetonade inriktningen i Barkarbystaden.

Jag menar tittar man på det här som du har på kartan att det kommer tunnelbana och grejer hit. De verkar ju verkligen lägga ner en hel del pengar på att få det här att bli ett attraktivt område. (man, 46)

En man säger att han uppskattar att man har nästan allt här i Barkarbystaden apropå att flytta till andra delar av Järfälla. Han nämner också att det är bra med god tillgänglighet till Arlanda genom regionalågsstationen som kommer (hans sambo behöver resa internationellt i jobbet). Han upplever det som positivt inför framtiden med Bas Barkarby och att ”det kommer bli ett sjukhus” och ”massor av lekplatser” – ”det är en bra känsla”. En annan av männen (som dock inte vill skaffa egna barn) säger att han tror att Barkarbystaden är ett bra ställe att växa upp på. Just lättheten att bo med småbarn i Barkarbystaden upplevs som en bidragande orsak till att bo kvar.

Att vi väljer att stanna kvar i Barkarbystaden är just nu dels för att barnen trivs väldigt bra där de är. Och det är nära till mitt jobb, det är nära till mina föräldrar och min syster. Vi har vår lilla trygga bubbla liksom. Och så att alla affärer man behöver är väldigt nära. Det är ... lätt, skulle jag vilja påstå, att bo här med småbarn (kvinna, 32)

En man tar upp att ”det växer ju så det knakar i fall här, det utvecklas ju hela tiden” vilket han tycker är positivt. Som inflyttad stockholmare har han lite svårt för de stora avstånden i storstaden. Han tycker dock om utbudet i Barkarbystaden, inte minst tillgången till tätortsnära natur, vilket han säger skulle kunna vara en bidragande faktor till att han väljer att stanna i Barkarbystaden

Det är så man säger här i Stockholm, allt finns här men det finns inte alltid där man bor, man får åka långt /.../ De gör ett bra försök här ute för att ha allting om man säger så. Det finns ju det mesta. (man, 40)

Medan vissa uppskattar områdets tillväxt är andra inte särskilt positivt inställda till förtätningarna. En kvinna tycker att det är ”tråkigt med Järfälla, alltså att det känns mer trångt och trångt liksom”.



Figur 13: Pågående bebyggelse i östra delen



Figur 14: Övre entrén till Bas Barkarby



Figur 15: Karlslundsvägen

TVå av kvinnorna säger att de trivs med sitt boende men egentligen har andra preferenser. En kvinna, som drömmer om att bo mer centralt och i en äldre urban miljö, ”trivs just nu” men har ”inte låst mig vid att bo här resten av livet”. Den andra kvinnan skulle hellre vilja bo i Solna, Sundbyberg eller Sollentuna – på grund av arbete respektive vänner – men vill inte heller bo ”mitt i stan”, hon trivs med att bo lite utanför de centrala delarna.

Tre personer uppger att de gärna bor kvar om olika krav de har på boendet kan uppnås. Det gäller främst boendeyta och tillgänglighet, en del vill gärna bo större i radhus eller hus. Vissa av dessa krav ses som oförenliga med att bo kvar i Barkarbystaden, såsom att kostnaderna blir för höga med större bostad i det läget Barkarbystaden har. En kvinna med höga krav gällande tillgängligheten till hennes stora fritidsintresse beskriver det som att en eventuell framtida flytt inte skulle ha att göra med att hon vill bort från Barkarbystaden utan att hon hittar något bättre.

Ja, jag tror vi kommer fortsätta bo här och jag tror inte jag kommer vilja aktivt flytta ifrån Barkarbystaden. Utan det skulle mer vara om jag hittar ett boende som checkar av alla grejer på min checklista inklusive pris och det är därför jag vet att det kommer nog inte hända i Barkarby. Då skulle jag jättegärna bo kvar här. Så jag tror om jag flyttar ut då är det för att något annat uppfyller flera av de kraven som ligger på önskelistan. Inte för att jag aktivt vill flytta från Barkarby. (kvinna, 33)

En man ser som hinder för att bo kvar i Barkarbystaden bland annat att det inte finns så stort utbud av större lägenheter, att det är därför de letar efter hus, inte för själva husboendet i sig eller för att de vill flytta från Barkarbystaden. De har tittat på hus i Järfälla ”och bortåt” men också i Barkarbystaden. Dock finns det begränsat med radhus och villor i området – ”Det är mest lägenheter här i Barkarbystaden”. De vill bo i småhus eftersom ”man oftast kan göra om lite eller en större del så man får det man vill ha”.

TVå av kvinnorna är tveksamma till att bo kvar i dagsläget, och anledningarna har båda att göra med det sociala livet. En har pågående flyttplaner som beror av flera faktorer varav en är den sociala kulturen både kopplat till vännerna och till folklivet. Den andra uppger att trygghetskänslan har förändrats för henne, framförallt hur hon känner sig när hon rör sig till fots i området och i det angränsande Järvaområdet. Hon känner sig mer otrygg, och det skulle kunna göra att de ändrar sig angående att bo kvar.

8.4 Analys av drömmar, tankar och känslor inför framtiden

Vad de som vill eller kan tänka sig bo kvar i Barkarbystaden uppskattar respektive vad de som vill flytta ogillar eller saknar i området säger något om hur det är att leva i Barkarbystaden i relation till andra vardagslivsrum.

Resandet påverkar vardagslivet på så sätt att det upplevs lätt – ”smidigt” – att ta sig till arbetet enligt de intervjuade. Utbudet och tillgängligheten till en viss fritid är dock sämre vilket kan vara en av anledningarna till att många upplever att Barkarbystaden ändå inte är ”drömmen”. Att bo i Barkarbystaden är ”smidigt” i en speciell livsfas. Man bor där inte för själva Barkarbystaden i sig utan för läget – läget kopplat till jobb, kopplat till sociala relationer och för att det är en ”icke-innerstad”. Deltagarna i denna undersökning är inte så intresserad av innerstadsutbudet utöver jobbmarknaden, och uppskattar att närområdet är lugnare än innerstaden. Därav följer också att man inte tycker om ”stöket”, att det för vissa gör att man vill flytta därifrån till exempel till villaområden eller landsbygden.

Barkarbystaden kan utifrån resultatet övergripande sägas fungera bra för en vardag som fokuserar på arbetsliv kombinerat med (små)barnslivsfas, men inte (alltid) för ens egna intressen. En av deltagarna har satt sin bostadsdröm på paus för att boendet i Barkarbystaden fungerar så bra med små barn, en annan har valt att inte skaffa barn och får därmed tid och råd med sitt fritidsintresse, en tredje har koncentrerat fritidslivet och det sociala livet till hemmet - kanske inte nödvändigtvis för att han tvingats välja bort att gå till exempel på opera varje vecka men det visar ändå att det livet funkar bra i Barkarbystaden så länge egen samt eventuella middagsgästers tillgång till bil finns.

Föreställningar om framtida vardagsliv kan analyseras som en slags hinder inombords, en realistisk inramning för hur drömmarna kan ta plats. Minnen och vanor från tidigare vardagslivsrum och livsfaser (och sammansmältningar av dessa med föreställningarna) kan förstås som både hindrande och möjliggörande aspekter i ett framtidsperspektiv.

Jarvis, Pratt och Cheng-Chong Wu (2001) menar att det är utifrån det egna hushållet som människor tar rumsliga beslut såsom var man ska arbeta och bo, hur man ska resa och hur man ska ta hand om sina barn. Så kallade ”hushållsbiografier” beskriver hur faktorer som de dagliga rutinerna, händelser utanför hushållet och familjemedlemmarnas personliga förändringsprocesser i tid och rum hänger samman (Jarvis m.fl., 2001). Hushållet ses i många statistiska sammanhang som en objektiv enhet, men består även av olika subjektiva tankar och upplevelser som ska komma överens. Det är på hushållsnivån som en stor del av spänningarna i stadsutvecklingen behöver hanteras vilket får stöd av en av männen i min undersökning som säger att platsen man bor på måste passa samtliga hushållsmedlemmar när det gäller

pendlingsavstånd. Det behövs en förståelse för hur hushållen rumsligt organiserar sig för att klara av den uppsplittrade storstaden de lever i, men tyvärr saknas en sådan insikt i planeringen menar Jarvis m. fl. (2001, s. 98). Svenska forskare har dock ur ett genusperspektiv tittat på hur frågor kring pendling förhandlas inom hushåll där statistik visar att män reser mer och längre till arbetet medan kvinnor i genomsnitt bor närmre sin arbetsplats vilket förstärks vid regionförstoring (Grip, 2020). Samboende med olika typer av så kallade genuskontrakt (Hirdman, 1990) får skilda utfall i vardagsresemönstren; i par med mer jämställda genuskontrakt blir resultatet inte lika ofta att mannen pendlar långt och kvinnan får större ansvar för hem och familj och därmed behöver ha sin arbetsplats på närmre håll (Gil Solá, 2013). Denna studie tyder inte på någon större omfattning av ojämställdhet bland de intervjuade avseende vardagsresandet. Barkarbystadens vardagslivsrum tycks stödja en jämställd uppdelning kring omsorgsplikterna med smidighet och god tillgänglighet till både arbets- och omsorgssfärerna. Ändå framstår inte Barkarbystaden för de flesta som ett rum för ett drömt och föreställt framtida vardagsliv. Kanske finns svaret i att det vardagslivsrum som Barkarbystaden representerar endast fullt ut möjliggör två av vardagslivets sfärer: arbetet och omsorgerna, medan fritidssfären på många sätt försvåras rumsligt.

Målpunkterna – det materiella absoluta rummet – handlar till skillnad mot Barkarbystaden om ett bredare register av känslor hos de intervjuade. Platserna och människorna som kopplas samman med dessa platser väcker både direkta och mer komplexa minnesinbäddade känslor som hos en del av deltagarna påverkar drömmarna kring framtida vardagsliv. Exempelvis är den man som drömmer om en gård på landet. Han kopplar samman det ansträngande i att pendla i en storstad med behovet av att ha en gård. Landsbygdsliv finns också som ett betydande barndomsminne. En av de intervjuade kvinnorna kopplar en känsla av frihet till tandborstningen ute på farstubron i sitt barndomshems trädgård och berättar att det är något hon saknar. Denna känsla skapas av minnet utifrån hur hon lever nu. Känslan kan vara annorlunda när i livet hon tänker på minnet; kanske hon som tonåring skulle minnas det på ett annorlunda sätt. Med hjälp av Harveys teori kan en rumslighet tolkas utifrån minnesberättelser. En minnesberättelse kring saknaden av ett tidigare rum som uppfattas representera frihet, säger något om det nuvarande vardagslivet i Barkarbystaden; att hon inte här i tid och rum känner (lika hög grad av) frihet.

9 Diskussion och slutsatser

Resultatet visar att i konkretiseringen av social hållbarhet behövs en förståelse för de lokala förhållandena. I detta regionala sammanhang handlar det framförallt om insikt kring platsens specifika vardagslivsrum; det vill säga hur denna plats binds ihop med sin omvärld materiellt och socialt, vilka tillgängligheter som är viktiga och varför.

I detta kapitel kopplar jag tillbaka till problemställningarna i inledningen av avhandlingen, det vill säga frågor kring den regionala planeringen och social hållbarhet. Jag diskuterar avhandlingens övergripande frågeställning om hur social hållbarhet i den regionala planeringen kan konkretiseras utifrån en analys av människors erfarenheter och reflektioner kring sitt vardagsresande med utgångspunkt i den regionala stadskärnans vardagslivsrum. Diskussionen förs utifrån den regionala stadskärnan som planeringsprincip, med utgångspunkt i fallstudien Barkarbystaden.

I ett första steg tittar jag närmare på förutsättningarna för planering av socialt hållbara stadsmiljöer med utgångspunkt i studiens resultat genom ett antal teman som har utkristalliserats sig i resultatet kring vad den regionala stadskärnan är för rum, se 9.2. Därifrån breddas diskussionen och inbegriper delar både från resultat och analysen av den empiriska undersökningen och från annan forskning som berör ämnena och ger kontext till min studie. Det inbegriper dels studierna i kapitlet om tidigare forskning inom mitt forskningsfält, dels andra studier med en bredare avgränsning som kan ge intressanta perspektiv på mina resultat om vardagslivsrummet och vardagens meningsskapande aktiviteter som beskrivs i empirin. På så sätt kopplar diskussionen samman empirin med det bredare ämnet för avhandlingen, det vill säga konkretiseringen av social hållbarhet i ett regionalt planeringsperspektiv. I avsnitt 9.3 diskuteras bland annat hur triadanalysen kan bidra till svar och kunskap kring forskningsfrågorna. Avsnittet 9.4 tar upp studiens typ av djupintervjuer som metod i planeringen. Kapitlet

avslutas med slutsatser samt kritisk diskussion av studiens forskningsbidrag och förslag till framtida forskning. När det kommer till slutsatser kan det vara svårt att få fram dessa kortfattat i denna typ av fallstudie (Flyvbjerg, 2003); själva berättelserna i resultatkapitlen och dess analyser ska tillsammans med detta avslutande kapitel ses som studiens slutsatser.

Studiens resultat ger en bred palett av kunskap. Inom ramen för denna licentiat fokuserar jag på studien bidrag till ökad kunskap avseende planeringsunderlag för att konkretisera och bättre förstå viktiga aspekter av social hållbarhet i ett regionalt planeringsperspektiv. Kombinationen av teori, empiri och fallstudie ger ett unikt empiriskt bidrag till förståelsen av social hållbarhet regionalt och kan ligga till grund för förslag till en planeringsmetod. Studien undersöker förhållandena i just en regional stadskärna i Stockholm, men kan ses som ett bidrag till kunskap om de sociala aspekternas konkretisering. Fallstudie som metod är specifikt värdefull för att nå kunskap för praktiker (Flyvbjerg, 2003). Min inriktning här i diskussionen är på förutsättningar i mer generella termer kring vad studiens resultat kan bidra med avseende en förnyad syn på stadsplanerings uppgift och praktik.

I de fem resultatkapitlen ovan redogörs för förutsättningar i Barkarbystadens vardagslivsrum utifrån dess nuvarande planering och rumslighet. Där ryms kunskap om åtgärder för ökad social hållbarhet i form av förbättrad vardag utifrån studiens resultat specifikt i Barkarbystadens vardagslivsrum. Denna geografiskt specifika kunskap lyfts inte explicit i detta kapitel där fokus istället är på bredare slutsatser som har en mer generell relevans för den regionala planeringspraktiken i Sverige.

Fallstudiemetoden visar ett sätt att ta sig an planeringspraktiken utifrån det lokalt specifika med målsättningen att planeringen ska grunda sig i det. Ur den synvinkeln kan fallstudien ses representera något annat än ”patentlösningsansatser” av typen ”varhelst vi skapar en gågata så leder det till fler möten mellan människor och därmed ökad social hållbarhet”.

När resultatet diskuteras är det viktigt att göra en distinktion mellan förutsättningarna för socialt hållbara stadsmiljöer respektive vad den regionala planeringen kan bidra med. Stadsmiljöer och vardagsliv påverkas av en mängd faktorer. Den övergripande forskningsfrågan handlar specifikt om förutsättningarna för *planering* av socialt hållbara stadsmiljöer. Det empiriska materialet analyseras utifrån den regionala planeringens roll och möjligheter, det vill säga både avseende vad som ligger inom ramen för den regionala planeringen för att nå social hållbarhet och hur denna ram eventuellt skulle behöva förändras.

Innan jag börjar diskussionen kring den övergripande frågeställningen om hur social hållbarhet i den regionala planeringen kan konkretiseras ges inledningsvis nedan en sammanfattande redovisning av det empiriska resultatet.

9.1 Sammanfattning av resultatet avseende den empiriska undersökningen

De empiriska slutsatserna i föregående kapitel summeras här utifrån forskningsfrågorna 2, 3 och 4 (för de empiriska forskningsfrågorna se avsnitt 1.2.1).

Vardagslivsrummen i studien, det vill säga de målpunkter och sträckor som invånarna trafikerar till vardags, är relativt homogena avseende arbetsplatsernas lokalisering och transportsträckor och –slag samt tidpunkter för resor. De flesta pendlar in till/mot innerstaden eller närliggande förortskärnor med kollektivtrafik, främst spårbunden och i rusningstiden. Fritidens målpunkter är långt mer mångfasetterade i relation till var de är lokaliserade och hur de tillfrågade tillgängliggör sig dem, vilket redogörs för framförallt i kapitel 4. Samtliga intervjuade beskriver ett behov av tillgång till bil som boende i ett område som Barkarbystaden, och anledningen är fritidsresorna. Ingen bilpendlar till arbetet; till arbetsplatsen reser man med kollektivtrafik (en åker elcykel). De flesta har tillgång till bil, de få som saknar bil beskriver vad som kan förstås som ett slags transportfattigdom avseende fritiden. Mot bakgrund av arbetssfärens dominans i vardagen beskriver många också en avsaknad av tid för att träffa vänner och familj utanför det egna hushållet.

Empirin visar att vardagen upplevs utifrån det meningsskapande som det sociala livet – relationerna och folklivet – innebär, samt utifrån hur väl tillgängligheten till vardagens målpunkter fungerar. En gemensam nämnare i vardagens meningsskapande för de intervjuade är den stora betydelsen av de sociala relationerna. Staden och stadslivet sätter formarna för det sociala, både rumsligt och tidsmässigt. Barkarbystaden som vardagslivsrum fungerar bra för den del av vardagslivet som kretsar kring arbete och familjen vilket stämmer ganska väl överens med teorins bild av det moderna urbana vardagslivet. Arbetssfären är det dominerande vardagslivsuttrycket för de som undersöks i studien. Som boende i Barkarbystaden upplever man den potentiella tillgängligheten till en stor arbetsmarknad som möjliggörande för vardagslivet. Tillgängligheten till de sociala relationerna utanför arbetet är sämre och där beskriver de intervjuade att de i hög grad är beroende av att resa med bil. Arbetskamraterna spelar en stor roll, dock inte så mycket på grund av djupa vänskapsförhållanden till dem som på grund av att man spenderar en stor del av sin vardag med att arbeta. De övriga delarna av livet – framförallt fritiden och vännerna där triadanalysen visar att stor del av

meningsskapandet finns – finns det inte plats eller tid för i samma utsträckning. Meningsskapandet, upplevelserna av vardagen samt hinder och möjligheter avseende vardagsresande och meningsskapande beskrivs i kapitlen 5, 6 och 7.

För många av deltagarna i studien tar andra sorters vardagsliv form i drömmarna inför framtiden än det man för närvarande lever i Barkarbystaden. Detta hindrar dock inte de flesta från att vara positiva till att fortsätta att bo i Barkarbystaden; på det stora hela är man nöjd med den enkelhet och smidighet som finns i arbetspendlingen och i att leva familjeliv i Barkarbystaden. (Se vidare i kapitel 8.)

Studiens resultat visar på vikten av att förstå platser där människor bor och verkar som noder i vardagslivsrum och att dessa platser är representationsrum kopplade till känslor och bärare av mening. I denna studie visar resultatet att vardagslivsrummet till övervägande del är delregionalt; det är inte hela storstaden som besöks i vardagslivet utan livet levs framförallt i en avgränsad del av regionen där innerstaden är viktig för arbetsfären medan omsorgernas rumslighet har en mer lokal karaktär. I denna studie består dessa delregionala vardagslivsrum av platser och reserelationer i främst nordvästra Stockholm. Fritiden och det sociala livet är de sfärer som gör vardagslivsrummet utspritt över flera kommuner och utanför de starka radiella spårtrafikstråken. Transportslag och andra mobilitetslösningar med mer flexibel karaktär skulle kunna spela en större roll för dessa sfärer och därmed balansen mellan vardagslivets olika delar. Fritidssfärens undertryckta plats både rumsligt och tidsligt väcker också frågor kring vilka platser som finns avsatta i staden för socialt liv, kultur, skapande och andra aktiviteter utanför arbete och omsorg (det vill säga utöver arbetsplatser, skolor, förskolor och platser kopplade till konsumtion) samt var de finns.

Sammanfattningsvis visar studiens empiri på att arbetsfären är prioriterad i den undersökta fallstudien. I relation till vardagsresandet är det relativt lätt att upprätthålla ett heltidsarbetsliv och att samtidigt ha familj i Barkarbystaden (så länge man inte har några mer omfattande fritidsintressen). Jag menar utifrån triadens upplyftande av det levda rummets betydelse i vardagen och utifrån studiens empiri kring den rumsliga praktiken, representationsrummen och det levda rum som beskrivs – människors känslor och saknader, vad de upplever som viktigt och drömmer om – att man kan argumentera för att det saknas viktiga delar av social hållbarhet i denna typ av stadsrum.

På grundval av dessa empiriska resultat, adresserar jag i detta diskussionskapitel den övergripande frågeställningen om hur social hållbarhet i den regionala planeringen kan konkretiseras. Först tittar vi närmare på den regionala stadskärnan som livsrum.

9.2 Den regionala stadskärnan som livsrum

Det är faktiskt rätt så svårt att leva i en kärnfamilj. Om vi kollar på kärnfamiljen som konstruktion så är den inte så gammal, den har väl typ funnits i 100 år. Alla som har erfarenhet av att vara föräldraledig ensam i en lägenhet, med ett eller flera små barn, har kanske noterat att detta inte är mänsklighetens naturliga tillstånd: man ser sig om efter en äldre stammedlem som kan hålla en bebis medan man tar en dusch, en gammelmormor, faster eller granne, men möts av ingen, förutom kanske ytterligare ett litet barn som står och gallsriker och undrar varför ingen tar hand om det. Den enda som det är normalt och legitimt att få hjälp av är ens partner, som dels ska vara ens partner i att uppfostra barn och ta hand om ett hem och jobba heltid, dels vara en ständigt spännande, intressant samtalspartner och någon som man ska ha en magnetisk sexuell attraktion till oavbrutet i cirka 50 år.

- Liv Strömquist, ur *Kära Liv och Caroline* (2015)

I följande avsnitt gör jag en beskrivning den regionala stadskärnan som rum för vardagslivet utifrån fallstudien i Barkarbystaden.

9.2.1 Relationernas bortprioriterade rum: Avsaknaden av ”själens aktiviteter”

Jag menar att denna studie visar på hur arbetsfärens dominans och storstadens fragmentering har en koppling till möjligheterna för social hållbarhet i den regionala stadskärnan. En av de viktigaste slutsatserna i ett bredare perspektiv rör det faktum att vardagslivet med utgångspunkt i studiens resultat i så stor utsträckning domineras av arbetsliv och i viss mån familjeliv/omsorg, och att det sociala livet – själens aktiviteter – inte har samma utrymme i tid och rum. Omsorgssfärerna har sedan kvinnors intåg på arbetsmarknaden allt bättre tagits omhand i planeringen och av samhället, men liksom i Lefébvres kritik verkar de andra delarna av vardagslivet – livet – inte få samma tid och plats i stadsmiljön. Samtidigt har människor ett fortsatt socialt behov av gemenskap och delaktighet i ett samhälle oberoende av hur det fysiska rum de lever i har utvecklats och söker efter denna känsla av mening som gemenskapen handlar om.

Communities with different functions are what makes it possible to navigate everyday life. That means maintaining old communities or continuously seeking new communities appropriate to the current life situation./.../ Communities are emerging around many of the same dynamics as did traditional communities, because people are continuously looking for other beings, to create meaning around the dynamics that are transforming their lived experience. (Freudental-Pedersen, 2022, s. 61)

I studier av enskilda personers rörelsemönster under olika livsfaser genom återgivande av erfarenheter och minnen blir det tydligt hur bebyggelsen och förflyttningarna beror av varandra och hur de skapar förutsättningar för det sociala (Di Méo, 2022; Friberg, 2008b). Det materiella, exempelvis gatan, har stor betydelse i hur individer organiserar

sitt vardagsliv vilket blir tydligt i Fribergs respektive den franske geografiprofessorn Di Méos livsberättelser som sträcker sig från efterkrigstiden och framåt (Di Méo, 2022; Friberg, 2008b). Di Méos uppväxt och vuxenliv i Bordeaux visar hur den moderna rumsliga stadsutvecklingen påverkar inte bara rörelsemönstren utan också vilket liv en individ lever. Av berättelsen om Fribergs rörelsemönster – till exempel att det i hennes barndom fanns en social underförstådd hierarki där de äldre pojkarnas fotbollsspelande stod högst och att de därmed hade prioriterat tillträde till den vändplan där de lekte – framgår hur det rumsliga skapas från det sociala samspelet och att det innebär att stadsrummet aldrig kan ses som neutralt.

*/Platser/ kan vara laddade med rädsla eller spänning, utöva lockelse, förmedla ett budskap om skönhet och makt men även om betydelsen av kön/genus.
(Friberg, 2008b, s. 61)*

Fribergs berättelse visar också prov på kvinnors bredare intåg på arbetsmarknaden i Sverige kring 60- och 70-talen och ”hur daghemmet blir en av de platser som styr det vardagliga resmönstret” (Friberg, 2008b, s. 61) och argumenterar för att planeringen ska beakta det. En liknande dagisvardag är inget som Di Méo tar upp i artikeln om Bordeaux, vilket kan antas inte bara avspeglar skillnader mellan kvinnliga och manliga 40-talistakademiker, utan säger något viktigt om hur det moderna stadsbygget och kvinnorörelsen som tog fart i Sverige efter krigsslutet skiljer sig från detsamma i Frankrike. Den svenska utbyggnaden av barnomsorg och småbarnsmammors ökade arbetsmarknadsdeltagande har inte samma motsvarighet i Frankrike vilket är av vikt när Lefébvres triadteori, som baseras på studier i Frankrike appliceras på svenska förhållanden. Även om Friberg använder sig av individstudier, lyfter hon även fram behovet av övergripande kunskap om samhället och integrering av dessa.

I Barkarbystadens vardagslivsrum framstår arbetsfären och omsorgsfären som de två huvudsakliga byggklossarna. Att se dessa två sfärer som fundament har också lyfts fram i tidigare forskning. En nordisk forskargrupp på 80-talet – ”Forskargruppen för det nya vardagslivet” – definierade vardagslivsperspektivet bland annat med orden ”upprätthålla eget och andras liv” det vill säga att det i stort handlar om att ta hand om sig själv och andra samt sitt lönearbete (Åquist, 2001, s. 257).

Enligt Lefèbvre uppmuntras enhet – social sammanhållning – endast på familjenivå och det är i syfte att fortplanta sig. Denna enhet – familjerummet – blir därmed den som ska garantera mening i det kapitalistiska samhället. Lefèbvre menar att bostäder ”under kontroll av en stat som övervakar både produktion och reproduktion” (1991, s. 232, min översättning) tar oss bort från verkligt deltagande i naturen, där biologisk reproduktion är den enda naturlighet vi har kvar. Familjelivets rumsligheter blir på det sättet de som kvarstår när andra sociala band förstörs. Lefèbvre kritiserar till exempel den moderna

vardagens avsaknad av fest och karneval (Åquist, 2001). Som jag tar upp inledningsvis behövs i Lefébvres teori alltid en förståelse för kontexten; 1900-talets Paris är inte samma rum som 2020-talets svenska kranskommun, och som exempel innehöll den svenska socialdemokratiska folkhemstanken – materialiserad i efterkrigstiden som de så kallade ABC-städerna – tvärtom flertalet sociala mötesplatser utanför hemmet (Sannel, 2000). Social sammanhållning utspelar sig på olika sätt i olika stadsrum. Barkarbystaden som stadsrum innehåller enligt denna studie få sociala mötesplatser och vardagslivet kretsar kring arbete och (eventuell) familj i hushållet. De mötesplatser och sociala relationer som ger meningsskapande får deltagarna istället framförallt när de reser till vardagslivsrummets målpunkter utanför Barkarbystaden eller bjuder hem vänner och familj. Tillgängligheten till dessa upplevs dock i stor utsträckning villkorad av bilresande om man inte har sina möten med vänner och fritidsaktiviteter i innerstaden och kan gagna den relativt turtäta radiella spårkollektivtrafiken (som fungerar så bra för arbetspendling).

En annan meningsskapande aspekt som saknas i den tätbebyggda stadskärnan är avskildhet, som för många representerar frihet. I exemplet i kapitel 8 med kvinnan som berättar om minnet av ett avskilt fritt rum på farstubron i barndomshemmet där hon borstade tänderna, säger detta minne självfallet något om just den personen: att hon längtar efter avskildhet och en känsla av frihet. Men det visar också på att avskildhet inte finns (så mycket av) på den nuvarande platsen hon bor på, det vill säga Barkarbystaden (förutom kanske vid vissa tidpunkter – hon lägger om sitt schema för att försöka slippa trängseln i trafiken).

9.2.2 Fritidens bilberoende och transportfattigdom

I den moderna förortskontext som Barkarbystaden representerar skapas ett bilberoende alternativt en frustration avseende tillgänglighet till fritidens sociala aktiviteter om de inte också kan inordna sig i arbetspendlingens radiella kollektivtrafikstråk. Barkarbystaden har en hög grad av täthet avseende service och omsorgsmåltpunkter men de sociala relationernas rum i vardagslivsrummen i studien är fragmenterade på grund av det utspridda stadslandskapet på regional nivå. Trots en mängd kommunikationsmöjligheter och effektiv och ”smidig” vardagspendling till arbete, skola, omsorg och service finns vad man kan kalla en *fritidens transportfattigdom* bland delar av de boende. Även bland de med tillgång till bil finns ett slags socialt underskott och längtan som skulle kunna förklaras utifrån en sorts uppfattad ”tidsfattigdom” i vardagslivet. Deltagarna i studien beskriver att de har ont om tid för de sociala relationerna på grund av att arbetsvardagen tar mycket tid och man anser sig inte kunna eller vilja ändra på det på grund av ekonomin där boendekostnader även spelar in. Trots

post-fordism lever vi fortfarande med den fragmentisering som fordismen det vill säga bilberoendet och dess stadsutformning skapat (Franzén, 2004).

Flera ser på resandet som något att bara behöva acceptera, något ”naturligt” – det bara är, staden bara växer och breder ut, vilket implicerar även avstånden mellan centrum och periferi. Det kan beskrivas som en uppfattning att det utspridda stadslandskapet är något naturgivet, vilket medför att man som boende inte ifrågasätter livsmiljön. Svaren visar dock att man är missnöjd med hur restiden äter upp ens vardag, men man tycks se det som att man inte kan påverka dessa aspekter. Det är utifrån sådana grunduppfattningar svaren om deltagarnas nöjdhet med vardagsresandet behöver förstås; som att man är nöjd över vad transportplaneringen ändå åstadkommit i en kontext av omfattande arbetsliv och utspridd stad som man ser som något som inte går att göra något åt. Arbetstidens omfattning där heltid är allena rådande kan utifrån svaren kanske också ses som en norm i hur vardagslivet levs i detta storstadsrum. De flesta var väldigt inställda på att prata om lokaltrafiken när de kom till intervjun. De har mycket åsikter kring de många bilarna som trafikerar handelsområdet på framförallt helgerna och vill påverka trafikmiljön. Man verkar också se det som att man kan påverka den lokala trafikens rum i form av parkeringar, gatumiljöer och hur trafiken leds på lokal nivå. När det gäller vardagens resande och stadens utformning tycks man istället se den som mer eller mindre förutbestämd och naturgiven och därmed svårpåverkbar. Förändringsmöjligheter kring hur själva dessa bostads- och handelsområden utvecklas och att det finns medvetna beslut och orsaker bakom lokaliseringen av bebyggelse och infrastruktur tycks man som boende i denna storstadsmiljö inte reflektera kring.

Även om uppdelningen inte längre är så skarp mellan de olika ”görande”-momenten produktion och reproduktion (lönearbete och hushållsarbete går omlott inte minst sedan postpandemins ändrade inställning till kontorshemarbete) har själva de absoluta rummen: arbetsplatsen och hemmet tenderat att lokaliseras ännu mer spritt (Adolphson, 2021). I Barkarbystaden där ett tidigare flygfält (statens mark) blivit ett bostadsområde kan människor nu ”smidigt” pendla till och från arbete, men inte lika lätt hitta eller upprätthålla sociala relationer. Dominansen av det abstrakta i den moderna staden, alltså att stadens till stor del utformats utifrån tanken, har gjort rummet ”till föremål för marknadens och statens strävanden. Men ingen garanterar hur dessa bitar hänger samman – därför kommer det abstrakta rummet att fragmenteras så fort det tas i anspråk av någon makt” (Franzén, 2004, s. 61).

Innerstad och förort kan utifrån denna undersökning ses som kulturellt, ”själsligt” och socialt åtskilda – vardagslivet levs socialt på skilda sätt och med få relationer ”över gränsen”. Det gäller även utifrån deltagarnas drömmar och tankar kring framtiden. De

fysiska, förment ”naturgivna” avstånden sammanflätas med ett slags livsformssegregation.

Planering är naturligtvis endast en aspekt av flera när det kommer till sociala hållbarhetsfaktorer såsom att motverka frustration och isolering i vardagen och till att hitta alternativ till arbetets dominans i vardagslivet. Att i planeringen bredda kunskapsunderlagen till att även inkludera det levda rummet innebär inte desto mindre en möjlighet att förstå platsens betydelser och vad som hindrar och möjliggör meningsskapande med utgångspunkten att meningsskapande i vardagen är en viktig byggsten i en stads sociala hållbarhet.

9.3 Regional planering och social hållbarhet

Men om nu Faust är en kritik, är den också en utmaning – mot vår värld ännu mer än mot Goethes egen – till att föreställa sig och skapa nya modernitetsformer, där människan inte existerar för utvecklingens skull utan utvecklingen för människans. Fausts byggplats med dess ännu pågående arbete är den pulserande men osäkra grund på vilken vi alla måste staka ut och bygga upp våra liv.

- Ur *Allt som är fast förflyktigas* av Marshall Berman (1982)

För att förstå hur social hållbarhet konkret kan inbegripas i planeringen behövs en förståelse av människornas vardagsliv och relaterade tankar, känslor och drömmar. Det kan ses som ett slags ”uppstannande”, insikter i vad de drömmer om avseende skapande, relationer, gemenskap och trygghet, samt vikten av att inte bara bygga staden för ”smidighet” och effektivitet avseende arbetsfären.

Studiens resultat pekar på att för att konkretisera social hållbarhet behöver alla livsvärldar belysas, inte minst – som denna studie visar – den styvmoderligt behandlade eller omedvetet förbisedda livsvärld som kopplar till fritiden, det vill säga sociala relationer utanför familjen och arbetet samt själens aktiviteter. Denna livsvärlds materiella och levda – meningsskapande – rum behöver lyftas fram i planeringssammanhang.

9.3.1 Vardagslivsrummet som planeringsperspektiv

Tillgång till bil behövas i stor utsträckning för att ta del av en meningsfull fritid enligt studiens resultat vilket framkommer när vardagslivsrummens rumsliga praktik såväl som de levda rummen undersöks. Att som i traditionell planering däremot anlägga en så kallad helhetssyn riskerar att leda till att alternativa sätt att angripa frågeställningar och förstå problemen, än enligt de rådande maktförhållandena, inte synliggörs (Tornberg,

2009). Helhetssynen kan skymma och försämra förståelsen för att majoriteten av storstaden har en annorlunda stadsmorfologi – och generellt stadsrum – än innerstaden, att det finns förutsättningar såsom utspriddhet och fragmentering som kan påverka och driva ett visst bilberoende (Pontusson, 2013).

Denna studie lyfter fram de lokala förhållandena – i detta regionala sammanhang en förståelse för en plats specifika vardagslivsrum; hur just denna plats binds ihop med sin omvärld rent socialt, vilka tillgängligheter som är viktiga och varför. Att utgå från den lokala platsen och följa individers resande skapar i denna studie en insikt om det delregionala rummet betydelse som vardagslivsrum för att planera för social hållbarhet. Att på så sätt anlägga ett slags motsats till helhetsperspektiv visar det mångfasetterade vardagslivet och komplexiteten i hur staden produceras.

Långsiktighet och lokal utgångspunkt – konkretisering i tidiga planskeden

På grund av social hållbarhetsbegreppets diffushet (Kjellström m.fl., 2021) finns en uppenbar risk att målkonflikter inte analyseras. En risk med att låta konkretisering lösas i senare skeden av planeringen, till exempel i detaljplaner eller genomförandeplaner då man redan har byggt in sig i system är att åtgärderna då endast kan röra övervägande lokala/detaljerade aspekter utan förändring i systemnivån. Men när social hållbarhet undersöks utifrån ett vardagslivsperspektiv, blir det tydligt att social hållbarhet också har en betydande regional planeringsaspekt, att vardagslivsrummet har en lokal utgångspunkt men sträcker ut sig i ett regionalt omland.

Detta visar på vikten i planeringen att förstå att detta lokala är utgångspunkten men inte kan avskärmats från sitt regionala vardagslivsrum. I planeringssammanhang blir det därför av vikt att tidigt i processen försöka förstå det lokala, både avseende den rumsliga praktiken och representationsrummen på platsen. Den regionala planeringen behöver därför funktionellt förstås som att den kan beslutas på både lokal och regional nivå; planering kopplad till regionalt utspridda vardagslivsrum kan även juridiskt vara kommunal planering.

Ett exempel är så kallad ”socio-spatial design” (Scheiner & Kasper, 2004, s. 329) där olika konkreta scenarier används för att i workshopar diskutera ett brett spektrum av föreställd framtida utveckling av ett område. Där lyfts även sociala beskrivningar som tangerar hur själva livet kan tänkas komma att levas på platsen (Scheiner & Kasper, 2004, s. 330) vilket kan underlätta en diskussion med hög konkretiseringsnivå kring det framtida vardagslivet på platsen, det vill säga att det sociala rummet beaktas i dialogen med invånare.

I tidiga dialoger kan även kunskap belysas kring vilka representationsrum och levda rum som finns på platsen, respektive vilka invånarna behöver resa till. Då kan risken att ”bygga bort” viktiga meningsskapande element på platsen minskas vilket minskar behovet av att behöva förflytta sig någon annanstans för att uppleva samma mening. Ovannämnda studie (Scheiner & Kasper, 2004) pekar på hur boende ser förorter i ett storstadsperspektiv som utbytbara som bostadsorter; det spelar ingen roll var man bor så länge man bor i samma storstad med rimligt pendlingsavstånd. Storstäderna blir med denna syn uppbyggda utifrån arbetsfärens krav. Möjligheterna att tillmötesgå sociala och andra fritidsbehov betyder inte lika mycket, något som också framkommer delvis i min studie. Att utgå lokalt i människors vardagslivsrum och undersöka (potentiella) meningsbärare kan ses som en motvikt till detta om man i planeringen vill balansera olika delar av vardagslivet och lyfta fram fritidssfären.

9.3.2 Olikhet och normer

Det kroppsliga perspektivet som finns i triaden belyser vissa aspekter av hur arbetspendlingens rumsliga praktik och arbetsfärens dominans kan fortsätta i så hög grad trots att människor uttrycker önskemål om att arbeta mindre eller ägna sig mer åt annat utöver lönearbetet, och fast man potentiellt kan gå ner i arbetstid. Den rumsliga praktiken följer stadsrummets ”smidiga” materialitet: arbetets allt som oftast bekväma lokalisering i förhållande till hemmet utifrån det relativa rummets kapacitetsstarka och turtäta pendlingsstråk. Man så att säga ”flyttar in i” praktiken (rent kroppsligt befinner man sig i dessa vardagsrörelser) och vänjer sig vid det. Och då det fungerar så pass bra blir tröskeln för att – både i stunden och på sikt – göra eller inrätta ett annat slags liv försvårat. Det arbetsdominerande livet blir så att säga i och med hur det rumsligt är situerat allt som oftast den enkla vägen.

Människor håller familjen som det viktigaste. Samtidigt saknar och beskriver de sina vänskapsrelationer och annan samhällsgemenskap som i hög grad meningsskapande. En utmaning tycks vara att kombinera dem båda, såväl på individnivå som i stadsrummet, så att inte familjenivån och hushållet isoleras och så att andra sociala gemenskaper i högre grad kan ta plats, samt problematisera vilket roll arbetsfären bör ha.

Att lyfta tankar på och försök till att formulera vart vi i framtiden vill som (olika slags) människor kan öppna för underlättande av olika slags vardagsliv. En kritisk granskning av moderna stadsmiljöer kan visa att de ofta är planerade för endast ett eller ett fåtal typer av liv som de boende lever/har att anpassa sig till i sin vardagspraktik men alla inte vill eller kan. Hur man då kan undersöka möjligheter att bredda den normen blir en viktig uppgift i stadsbyggandet. Det är en viktig fråga sedan länge, de Certeau (1988) har till

exempel lyft den frihetsgrad människor tar i stadsrummet genom att gå emot normer baserade i både bebyggelse- och sociala strukturer.

Resultatet i studien kan bidra till att sätta fingret på vad i detta samhälle som är problematiskt och vilka krafter och aktörer som färgar och dikterar det för att i planeringen väcka frågor om hur samhället kan göras mer inkluderande. Detta anser jag att Lefébvres triadteori, och tanken om olikhet som kommer därur, ur ett rumsligt perspektiv kan lyfta fram och hjälpa oss förstå. Triadanalysen bidrar till att konkretisera ”inbyggda” hinderande vardagslivsnormer som har sin grund i hur staden är byggd. Till exempel den relativa lättheten att arbetspendla som så påtagligt underlättar heltidsarbete. Det verkar inte osannolikt att detta har att göra med de materialiteter som styr vardagen i den regionala stads kärnan och att detta kanske gör det svårare att prioritera fritid i tid och rum. Rationella normer och värderingar tycks ligga dolda i stadsbebyggelsen och ha införlivats i människors rumsliga praktik – deras vardag.

Olikheter kan vara små – som Kipfer (2008) skriver kan källan till dem hittas i ”vardagslivets mellanrum” (s. 203, min översättning) – men betydelsefulla aspekter i människors vardagslivsrum. Ett exempel kan kanske vara den grekiske grannen som knackar på med lantbröd hos en av intervjupersonerna eller ungdomarna på bussen som bidrar till att en av de intervjuade männen att känner sig som en del av samhället. Men det behöver finnas ett bejakande i olikheterna för att ena människor utöver den egna familjekäman; om mötena innebär känslor av rädsla och otrygghet som för två av de intervjuade kvinnorna blir resultatet istället så kallade partikulariteter. Detta belyser att fragmenteringen och upplevelsen av isolering i städer inte bara har en materiell rumslig aspekt utan också social i form av det levda rummets känslor som ett möte väcker. Det räcker med andra ord inte bara att planera för möjligheter för människor att mötas fysiskt – man behöver även få en förståelse för vilka känslor som väcks i mötet, det vill säga vilken roll det levda rummet spelar i de olika mötesplatserna. Kipfer m.fl. (2008) uppdaterar Lefébvres klassiska uttåg ”*right to the city*” till ”rätten till olikhet” (s. 293, min översättning), vilket innebär att det inte bara kan handla om rätten att (återigen) bo och vistas i innerstaden. Istället är det rättigheten till ett helt förändrat sätt att leva stadsliv där den individuella kampen ersätts av en stad där olikheter inte hindrar att man kommer samman och möts.

9.3.3 Integration av bebyggelse- och transportplanering

En undersökning av en plats representationsrum och dess levda rum säger något viktigt om det som rum för vardagslivet; vilka delar av vardagslivet finns där, vilka delar finns för mycket av eller för lite av, vad saknas, vad upplevs som viktigt. Detta öppnar vidare för att i planeringen få kunskap om och diskutera inte minst med invånarna angående

vilka meningsskapande aktiviteter som är unikt platsbundna och vilka som finns potential att i planeringen främja på andra kanske närmre platser. På så sätt kan det bli tydligare i vilka fall planerare behöver fokusera på förbättrade transportmöjligheter respektive när det handlar om annan typ av planering eller åtgärder i storstaden.

I användandet av tillgänglighetsbegreppet i planeringen i enlighet med det tidsgeografiska synsättet, det vill säga där tillgänglighet ses som möjligheten för individen att nå en målpunkt i syfte att uppnå mål eller tillfredsställa behov (Ellegård, 2018) (framför en traditionell syn där tillryggaläggande av avstånd ses som det mest betydelsefulla i transportplaneringen) blir fokus på *varför* en målpunkt behöver nå prioriterat framför vilken sträcka eller vilket transportmedel som ska väljas (se bland annat Qviström, 2015). Det skapar på så sätt ett annorlunda planeringsfokus och inställning till stadsbyggnad där planeraren kan starta med frågan ”Vad behöver människor nå och varför?” innan frågan kring ”Vilka vägar eller kollektivtrafiklinjer behöver vi?”. Målpunkter och resande bär som denna studie visar på olika meningar för olika individer och kollektiv. En betydande meningsbärande aspekt i vardagslivet är det sociala – inte att resa till olika fysiska platser för resandets skull. Detta menar jag öppnar upp för ett mer integrerat sätt att se på stadsbyggande där såväl bebyggelse, socialt liv som transporter och resande får plats. Till exempel blir det svårt att planera en så kallad 15-minutersstad oavsett hur mycket service och kulturutbud med mera som anläggs inom detta cykel-/gångavstånd om svaret på vad människor behöver nå i syfte att skapa ett meningsfullt vardagsliv handlar om sociala relationer på andra mer avlägsna platser. Lösningar kring social hållbarhet kan därmed sökas inom både transport/trafik och bebyggelse/stadsliv i likhet med vad Clark m.fl. (2020) föreslår, vilket jag tar upp i det inledande kapitlet. Att integrera transport- (framförallt kollektivtrafik) och bebyggelseplanering är inget nytt i forskning och praktik (Cervero, 2004; Ibraeva, de Almeida Correia, Silva, & Antunes, 2020; Isaksson & Thoresson, 2013). Men att angripa samordning mellan mobilitet och bebyggelseutveckling utifrån vardagslivsrummets perspektiv är inte samma sak som exempelvis så kallad *transit-oriented development* (Cervero, 2004; Ibraeva m.fl., 2020) som kan ses som anläggandet av ett planerarperspektiv med ett koncept framtaget kring en rumsrepresentation; ett sätt att planera och försöka styra hur människor reser som bland annat denna studie visar inte alltid motsvaras i verkligheten. Integrering av bebyggelse- och transportplanering med inspiration av det växande forskningsfältet kring så kallad ”affektiv mobilitet” (min översättning av eng. *affective mobilities*) (Freudendal-Pedersen, 2022, s. 80ff) kan lyfta andra aspekter än den traditionella trafikplanering där tid och ekonomi styr tänkandet.

Ensamhet och isolering är komplexa områden, men en annan fråga som studien pekar mot är om en ökad tillgång och närhet till ett bredare socialt nätverk kan minska

isoleringen i familjeenheten, och vilken potential finns då i ökade rumsliga möjligheter för livssfärer att överlappa varandra? Omsorg om andra kan ju även vara aktiviteter som räknas som fritidsaktiviteter för en själv – själens aktiviteter – dessa livsvärldar går in i varandra. Frågor kring hur den fysiska rumsligheten och stadsplanering kan spela in där behöver lyftas. Det handlar till exempel om vilka möjligheter som finns att bidra till att omsorgssfären såsom hem- och familjeliv inte blir ett lika isolerat område genom integrering av transport- och bebyggelseplaneringen.

9.3.4 Stadsplaneringens roll i skapandet av stad

Det levda rummets tankar, känslor och drömmar har sitt ursprung i den egna kroppsliga erfarenheten. Denna inre rumslighet kan ses fungera som ett frö inuti människan – ett frö som potentiellt kan gro och då omvandlas till fysisk förändring i framtiden. Det behövs insikter och diskussioner kring vilka förändringar planeringen kan och bör driva eller delta i. Lefèbvre menar att både rummet och dess sociala liv behöver förändras för att nå ökade möjligheter för invånarna i sitt vardagsliv.

Without offering easy solutions or escaping from such difficulties, Lefèbvre's dialectical utopianism—his attempts to engage the possible-impossible through understanding urban revolution as a mutual transformation of space and social life, combined with efforts to explore possibilities though interventions in the present—is a compelling attempt to move beyond impasses that threaten the search for the possible. (Pinder, 2015, s. 42)

Studien visar att med rumstriadens representationsrumspektiv framgår att det vardagsliv vi skapar, behöver och drömmer om bara delvis möjliggörs av planeringen. Stadsplanering är inte samma sak som stadsbyggande, planeringen har självfallet endast till viss del påverkan på vardagslivet. Lefèbvre (1991) menar att vi behöver öppna upp oss för att eftersträva det omöjliga för att kunna förändra ramarna för vad som är möjligt vilket sätter fingret på den rumsliga potential som finns i dessa drömmar. Hans tankar om vardagslivets koppling till möjligheter och alternativa sätt att tänka och leva har beskrivits tidigare av forskare (Gardiner, 2004; Pinder, 2015). Lefèbvre menade att planeringen och det uttänkta dominerar i det moderna stadsbyggandet. Att ta sig an stadsrummets nu- och framtid på något annat sätt än med den typen av stadsplanering kan upplevas som främmande för planerare – hur skulle annars staden utvecklas om det inte fanns planer, mål och visioner? Hur kan man annars tänka kring staden? Men Lefèbvre lyfter det icke-verbala, till exempel olika konstformer, och den sinnliga/kroppsliga erfarenheten som oerhört betydelsefullt för att förstå stadsrummet och livet där. En annan fråga handlar om vilka effekter ett överlåtande av vissa delar av planerandet i ökad grad till människor själva skulle innebära avseende hur vardagslivets

olika sfärer tar plats och produceras – levs – i staden. I det sammanhanget blir det, med de klimat- och andra miljöutmaningar vi lever med idag, viktigt att hitta avvägningar kring perspektiv i planeringspraktiken: avvägningar mellan styrning och frihet, samt analysera målkonflikter och –synergier mellan sociala, miljömässiga och andra faktorer i livsmiljön.

9.3.5 Det levda rummet och meningsskapandet i vardagen – planeringsunderlag för social hållbarhet

Triadanalysen av vardagslivsrummet bidrar till att sätta ljus på inte bara målpunkterna i vår vardag utan även betydelse av vardagens rum. Analysen i denna studie pekar på att det behövs en förståelse för hur den betydelsen kommer till uttryck och hur den skulle kunna komma till uttryck. Det är inte en målpunkt i sig som är viktig utan betydelsen av den (Freudendal-Pedersen, 2022) – inte tillgängligheten till en absolut plats utan tillgängligheten till det meningsbärande som finns på platsen; till det levda rummet, känslan av socialt och samhälleligt sammanhang. Det levda – känslorna en individ eller ett kollektiv kopplar till ett visst ställe – skulle alltså kunna skapas på en annan plats om den platsen ges förutsättningar att representera detta levda rum. Relationerna och att känna sig delaktig i en gemenskap är centralt i meningsskapandet. När en av deltagarna berättar om behovet att åka till grannförorten Vällingby beror det inte på den fysiska platsen utan framförallt de aktiviteter och den befolkningssammansättning som han uppskattar på platsen. Det innebär att det är viktigt för planerare att förstå att det människor gör (dit många reser till exempel) inte nödvändigtvis säger något om vad de vill nå. Vid ytterligare frågor om varför de reser dit visar sig meningen med resan. När kunskap kring detta meningsbärande finns kan planerare och beslutsfattare få bättre underlag avseende exempelvis om det är förbättrade transportmöjligheter eller annorlunda förutsättningar i närområdet som behövs. Detta framkommer då frågorna formuleras utifrån ett ”varför” (Freudendal-Pedersen, 2022).

Med utgångspunkt i studiens resultat kring människors känslor kring ensamhet och isolering i sin vardag menar jag att det finns en potential i att öka kunskapen och öppenheten inför hur omsorgs- och fritidssfärer kan få ta plats ihop som ett led i ökad social hållbarhet.

Lefébvre lyfter framförallt fram de poetiska delarna som viktiga i vardagslivet (Schmid, 2022), som delvis kan förstås som det jag kallar själens aktiviteter, fritiden. Utifrån respondenternas svar angående vad som är viktigt och saknas i vardagslivet tycks förbättrade möjligheter att leva både de poetiska och omsorgsdelarna – både själens och hjärtats aktiviteter – i vardagen vara av vikt; många pratar om balans och återhämtning. En fråga som väcks är vad detta innebär i termer av att balansera ”hjärnans”

hegemoniska ställning i stadsplaneringen i form av arbetsfärens dominans och de kvantitativa och rationella planeringsunderlagen. En annan aspekt är konsumtionens omfattande plats i stadsrummet. Det finns mellan raderna i intervjumaterialet också en insikt kring att även om något fungerar kan man ändå känna en djup saknad av betydelsefulla meningsbärande aspekter i livet. Empirin synliggör att en nyckel till social hållbarhet i planeringen av staden är att möjliggöra för bättre kombinationer av omsorgssfärerna och fritidssfärerna. En sätt som blir tydlig i studien är att om fokus och tid som avsätts till arbetsfären skulle minskas, skulle tid och rum för fritiden och de sociala relationerna frigöras. Konkret skulle det kunna vara att flytta resurser avseende kollektivtrafikens satsningar på stråk som framförallt består av arbetspendling till reserelationer med betydelse för fritidssfären.

Kunskap om det levda rummet ger insikter om varför en eller flera individer vill resa till exempel en viss sträcka och nå en viss målpunkt. Till skillnad mot kvantitativ informationen, exempelvis att tusen personer reser på en viss sträcka (det vill säga kunskap om det fysiska, det materiella rummets praktik), eller kunskapen kring åsikter och önskemål till exempel att en eller flera individer vill ha en linje eller bättre turtäthet mellan punkt A och B, innebär kvalitativ kunskap om representationernas rum och det levda rummet en ökad förståelse och framförallt fördjupning kring vardagslivet och stadsrummet. Det levda rummet är svaret på den ”varför”-fråga som Freudendal-Pedersen (2022) beskriver är så viktig att beakta i planeringen. Den kan ge oss betydelsefulla svar som ”för att jag längtar”, ”är rädd”, ”får energi”, ”bryr mig om familjen”, ”bryr mig om samhället” och så vidare. Tabell 7 visar en översikt av dessa kunskapsunderlag.

Tabell 7: Typer av kunskapsunderlag i planeringen avseende invånarnas vardagsliv (fälten bygger på *Carp, 2008*)

	Exempel på form	Typ av kunskap	Fält	Erhållen kunskap
1.	Trafikräkning	Kvantitativ	Fysisk: <i>det jag gör</i>	Hur (jag reser)
2.	Enkät	Kvantitativ/ kvalitativ	Mental (social): <i>det jag (uppfattar att jag) gör, vill och i viss mån känner</i>	Hur (jag reser), vad (jag vill) och i viss mån varför
3.	Intervju	Kvalitativ	Social: <i>det jag (upplever att jag) känner på en djupare nivå</i>	Varför (jag reser/vill) på en djupare nivå

De två förstnämnda kunskapsunderlagen – kvantitativa trafikräkningar samt kvantitativa eller kvalitativa enkäter – har betydelse i planeringspraktiken. Men om man i

planeringen stannar vid dessa två blir förståelsen som planeringsbesluten ska baseras på bristfällig utifrån denna studies ramverk och empiriska underlag. De olika önskemålen som ofta kommer fram i kvalitativa undersökningar av typ 2 i Tabell 7, kan i ljuset av triaden snarare ses som ett *individuellt uttalat föreställt rum*, vilket jag utifrån triadteorin menar inte ska sammanblandas med verkliga mänskliga behov och erfarenheter som innebär en avsevärt annan nivå av förståelse och insikt som är viktig för planeringen. Detta innebär inte att planerare ska ställa sig över huvudet på de människor som lever i den stadsmiljö hen ska planera och se sig som uttolkare av vad människor ”egentligen vill”. Istället – genom användandet av triaden i framtagandet av underlag – öppnar sig en möjlighet att få människor att reflektera och själva komma till kärnan av varför de vill resa. Detta bidrar till att undvika vaghet och diffusa antaganden kring vardagsliv och resande då den kunskap som framkommer har mycket mer konkret kött på benen. Människor vill ju sällan (även om det självklart också ibland är fallet) åka sträckan med bussen/tåget/spårvagnen för dess egen skull, utan för att komma till en målpunkt på grund av dess betydelse (Freudendal-Pedersen, 2022). Att lyfta på locket till det levda rummet handlar således om att få konkreta kunskaper om meningsskapandet i vardagen. Det innebär ökad kännedom om de känslor, önskningar, längtan individer kopplar till den aktivitet som finns på en viss målpunkt.

9.4 Diskussion av kvalitativ metodik i planeringen

Kvalitativ intervjumetodik används i studien för att ge rumsligt förankrade kunskapsunderlag kring meningsskapande sociala aspekter för konkreta planeringsåtgärder avseende vardagslivsrummet, inte minst gällande fritidsresandet. Här diskuteras användandet av denna metod i planeringen framförallt utifrån ett självreflexivt perspektiv.

Som jag skrivit tidigare i texten är känslor betydelsefulla i ett rumsligt perspektiv när det kommer till mobilitet och stadsliv (Freudendal-Pedersen, 2022; Thrift, 2004). Samtidigt beskrivs de som svårgreppbara och svåra att analysera (Thrift, 1999), vilket kan väcka frågan vad meningen är med att göra intervjuer kring dem. Jag ser inte denna typ av samtal som universallösning när det kommer till förståelse av människors känslor och meningsskapande, men intervjuer med detta djup är ändå en bit på vägen, och låter oss förstå vardagslivet på ett annat plan än ett där människor endast framstår som rationella i kvantifierbara mätningar. Även om känslor kan vara svåranalyserade och människor inte alltid kan förstå och uttrycka sina känslor, öppnar fokus på känslornas betydelse ändå upp för att utforska alternativa sätt i planeringen – eller snarare i ett bredare sätt att se stads- och vardagsrumsbyggande. Metoden med djupintervjuer kring känsloliv

innebär också att se människors egna inneboende möjligheter i att uttrycka sig i byggandet av sitt vardagsliv även rent rumsligt. Jag tror dock att det finns en poäng i det Thrift (2004, s. 57) tar upp kring behovet av att leta i litteraturen för att hitta beskrivningar av känsloliv och urbanitet. Ibland kan fiktionen vara det mest sanna – det som kommer närmast verkligheten – när det kommer till beskrivningar av komplexa delar av livet såsom känslor kring platser, minnen och andra människor.

I processen av genomförande, läsning och kodning av de transkriberade intervjuerna tydliggörs intervjumetodens kraft; hur bilden av ett område kan förändras i så hög grad av att ”bara” prata med några personer om deras erfarenheter och tankar kring olika aspekter av området och dess vardagsliv. Det har blivit tydligt för mig på ett konkret sätt vilka tankeväckande och fördjupande möjligheter som denna intervjumetod ger, och hur dessa tycks saknas i planeringens praktik. Att i intervjun synliggöra olika liv och perspektiv öppnar upp och lyfter bort en del av det generaliserande och onyanserade i synen på olika stadsmiljöer. En insikt av att göra dessa relativt långa och djupa intervjuer med privatpersoner, en åt gången, om frågor som kan ses som både banala och självklara men också otroligt viktiga och livsavgörande för enskilda människor, är hur liksom ödmjukande det upplevts för mig som planerare (och kanske också som boende i samma kommun med en viss förutfattad bild av området). Som planerare möter man inte ofta privatpersonerna, de som är brukarna av allt det man håller på med, på detta sätt. Man möter dem överhuvudtaget inte särskilt ofta i den regionala planeringen. I den kommunala planeringen finns fler samråd och direktkontakter med boende och brukare. Men även på den lokala nivån saknas oftast verklig påverkan och engagemang visavi de boende och andra brukare (Zakhour, 2020, s. 13). Att ha denna typ av samtal öppnar upp en – vad jag vill hävda – annan förståelse av de boendes vardag. En förståelse som visar hur känslor spelar roll i människors vardag. Meningen med undersökningen är inte att analysera olika personer utifrån känslor och beteenden utan att se hur den rumsliga praktiken och det levda rummet säger något om stadsrummet de utspelar sig i. I människornas utsagor växer en bild fram om vad i staden som hjälper, stjälp, oroar, roar, fascinerar, frustrerar.

Min erfarenhet efter dessa intervjuer och analyser är en mer nyanserad och varmare inställning till livet i denna regionala stadskärna. Jag tror det kan hjälpa beslutsfattare och planerare att författa mer rättvisande och nyanserade planeringsunderlag och att ta mer rättvisa och socialt inkännande beslut för stadsmiljön, exempelvis i inställning till och lösningar för att komma förbi bilberoende. Det skapar en förståelse kring rummets påverkan i fråga om färdmedelsval. Sammanfattningsvis är intervjuer med boende om deras vardagsliv ett användbart sätt att ta reda på vilka ställen, aktiviteter och sociala relationer som de tycker är viktiga att ha tillgång till och varför.

Vid direkta frågor (vad man kan kalla ”enkätfrågor” med förväntade kortfattade ”enordssvar”) avseende vad som är viktigt att ha nära till i vardagen fås svar som ”mataffären”, en typ av självklar kunskap som alla redan känner till. På den frågan svarar alla samma. Frågor av berättande karaktär om livet och vardagslivet leder även de fram till aspekter människor anser är viktigt i livet, men på ett djupare socialt och som i denna studies kontext kan förstås som ett *själsligt* plan, exempelvis kunskap om rörelsemönster, hinder och drömmarna som människor har.

Metaforen att intervjua är som att skala en lök passar bra. Inte bara att man tränger djupare in i ämnet det vill säga personernas vardagsliv allteftersom intervjutiden går, utan att man hittar nya (inte sällan överraskande) ämnen. Dessa nya ”lökskal” kan till synes sakna koppling till vad personen hittills sagt och framstå som motsägelsefulla. Parallella tankar och drömmar som skiftar inombords kan ses som en spegling av blandningen av rationella och irrationella element i vardagslivet, men speglar kanske också den tillit och öppenhet som byggs på under intervjun.

9.5 Slutsatser

Studien lyfter betydelsen av att studera *vardagslivsrummet*, det vill säga de platser, målpunkter och reserelationer där människor befinner sig i sin vardag, för att skapa insikt kring social hållbarhet i planeringen. En av de viktigaste slutsatserna i ett bredare perspektiv rör det faktum att vardagslivet med utgångspunkt i studiens resultat i så stor utsträckning domineras av arbetsliv och att det sociala livet och fritiden utöver omsorgssfären (familje- och hushållsplikter) inte skapas samma tid och rum för. Den rumsliga praktiken kopplad till arbetet och hemmet underlättas av hur stadsrummet är planerat medan de sociala relationerna till större del är ”bortbyggda”. Studien visar att tillgängligheten till meningsskapande fritid för majoriteten av deltagarna beror av tillgång till bil. Studiens resultat pekar på att för att konkretisera social hållbarhet behöver alla delar av vardagen belysas, inte minst den livssfär som kopplar till fritiden. Denna livsvärlds materiella och levda – meningsskapande – rum är betydligt mer heterogent avseende reserelationer, transportslag samt tillgänglighet och behöver lyftas fram i planeringssammanhang. Studien väcker flera frågor. En av dem rör om det finns en öppning för ett vardagsliv i stadsrummet där fler delar av livet kan ta större plats och en annan handlar om hur planeringen kan påverka. En anknytande fråga handlar om vad det uttänkta rummets fokus på lönearbete och tillväxt och dess dominans i vardagslivet spelar för roll i balansen mellan de olika livssfärerna.

Att lyfta på locket till *det levda rummet* handlar om att få konkreta kunskaper om meningsskapandet i vardagen. Det innebär ökad kännedom om de känslor, önskningar, längtan individer kopplar till den aktivitet som finns på en viss målpunkt. Relationerna och att känna sig delaktig i en gemenskap är centralt i meningsskapandet. Lefébvres rumstriad (1991) som jag använt för att analysera vardagslivsrummet bidrar till att sätta ljus på inte bara målpunkterna i vår vardag, utan även *betydelserna* av vardagens rum. Analysen i denna studie pekar på att det behövs en förståelse för hur den betydelsen kommer till uttryck och hur den skulle kunna komma till uttryck. Det är inte en målpunkt i sig som är viktig utan betydelsen av den (Freudental-Pedersen, 2022) – inte tillgängligheten till en absolut plats utan tillgängligheten till det meningsbärande som finns på platsen; till det levda rummet, känslan av socialt och samhälleligt sammanhang. Det levda – känslorna människor kopplar till ett visst ställe – skulle alltså kunna skapas på en annan plats om den platsen ges förutsättningar att representera detta levda rum. Det innebär att det är viktigt för planerare att förstå att det människor *gör* (dit många reser till exempel) inte nödvändigtvis säger något om vad de vill nå. Vid ytterligare frågor om varför de reser dit visar sig meningen med resan. När kunskap kring detta meningsbärande finns kan planerare och beslutsfattare få bättre underlag avseende exempelvis om det är förbättrade transportmöjligheter eller annorlunda förutsättningar i närområdet som behövs. Detta framkommer då frågor till boende och resenärer formuleras utifrån ett ”varför” (Freudental-Pedersen, 2022).

Ovannämnda slutsats knyter an till nästa: att det är *tillgängligheten* till meningsskapande och inte mobiliteten som är centralt i planeringen, det vill säga vikten av att *integrera bebyggelse- och transportplanering* och att göra det ur ett *vardagslivsperspektiv*. I användandet av tillgänglighetsbegreppet i planeringen i enlighet med det tidsgeografiska synsättet, det vill säga där tillgänglighet ses som möjligheten för individen att nå en målpunkt i syfte att uppnå mål eller tillfredsställa behov (Ellegård, 2018) blir fokus på *varför* en målpunkt behöver nås prioriterat framför vilken sträcka eller vilket transportmedel som ska väljas (se bland annat Qviström, 2015). Det skapar på så sätt ett annorlunda planeringsfokus och inställning till stadsbyggnad där planeraren kan starta med frågan ”Vad behöver människor nå och varför?” innan frågan kring ”Vilka vägar eller kollektivtrafiklinjer behöver vi?”. Detta lyfter insikten av behovet av ett mer integrerat sätt att se på stadsbyggande där såväl bebyggelse, socialt liv som transporter och resande får plats.

I användandet av konceptet *vardagslivsrummet* i kombination med triaden lyfts och belyses frågor kring om hur en specifik plats binds ihop med sin omvärld, både fysiskt och socialt, samt vilka tillgängligheter som är viktiga och varför. Med utgångspunkt i min studie framgår att trajektorier – noder och reserelationer – i en delregional rumslig

kontext utgör ett viktigt vardagslivsrum att skapa insikt kring för att planera för social hållbarhet. Vardagslivsrummet, som följer de enskilda individerna i stadens väv, fungerar som ett slags motsats till det så kallade helhetsperspektivet och visar det mångfasetterade vardagslivet och komplexiteten i hur staden produceras.

Med utgångspunkt i studiens resultat kring människors känslor kring ensamhet och isolering i sin vardag menar jag att det finns en potential i att öka kunskapen och öppenheten inför hur omsorgs- och fritidssfärer kan få ta plats ihop som ett led i ökad social hållbarhet. Insikten att även om arbetspendlingen fungerar kan vardagslivet göra oss deprimerade. De drömmar och avsaknader som beskrivs i undersökning utgörs till stor del av motsatsen till hur den rumsliga praktiken och det materiella rummet beskrivs. Som boende i ett på många sätt väldigt modernt och tättbebyggt förortsstadsrum drömmer man om lantlighet, traditionell stadsmiljö med ”historisk tyngd”, avskildhet och ”vidder”. Utöver arbetstiden umgås man till stor del inom det egna hushållet men saknar vänner och vardagsliv med släkten. Vardagen är uppbyggd kring ett iochförsig för många relativt flexibelt men ändå styrt arbetsliv där man lönearbetar för en arbetsgivare och där många känner underskott på tid för vänner och återhämtning. Samtidigt uttrycker man i stort en nöjdhet; Man uppskattar den smidighet och närhet som finns i arbetsresandet och serviceutbudet, och uppger att det mesta fungerar och det viktiga är de sociala relationerna i familjen.

Jag anser att empirin synliggör att en nyckel till social hållbarhet i planeringen av staden är en öppenhet för det som Lefèbvre kallade *det poetiska*, sådant som kanske inte alltid kan mätas i nyttor, och att möjliggöra för bättre kombinationer av omsorgssfären med fritidssfären, själens aktiviteter. Studien visar tydligt att det meningsskapande i vardagen i hög grad är kopplat till det sociala livet. Det sociala livet finns i alla sfärer men har olika betydelser; dess viktigaste sfär är fritiden. En sätt som blir tydlig i empirin är att om fokus och tid som avsätts till arbetssfären skulle minskas, skulle tid och rum för fritiden och de sociala relationerna frigöras. Det kan vara att flytta resurser avseende kollektivtrafikens satsningar på stråk som framförallt består av arbetspendling till reserelationer med betydelse för fritidssfären.

Avslutningsvis ser jag som en central slutsats att metoden med djupintervjuer kan bidra med viktiga kunskapsunderlag i planeringen när det kommer till social hållbarhet. Alla utmaningar kring social hållbarhet kan dock självklart inte lösas med planering. En slutsats att begrunda är vidare insikten att stadslivet inte helt och hållet kan styras eller planeras fram. Värdet av frihet och möjlighetsskapande i termer av att lämna fler delar i stadens skapande öppna för människor att själva forma och påverka, behöver lyftas och undersökas. Människor är med och formar staden i den rumsliga praktik och representation de företar sig redan som det är nu. Hur detta kan tillvaratas på bästa sätt

för att möjliggöra social hållbarhet tror jag är en avgörande fråga för våra framtida livsrum, inte minst när det kommer till de yngre generationerna som ska både kunna och vilja förvalta livsrummet i framtiden.

9.6 Kritisk diskussion av studiens forskningsbidrag

Jag har haft svårt att finna andra exempel på studier med liknande upplägg, det vill säga som gagnar sig av såväl kvalitativ metod som Lefèbvres rumstriad och samtidigt riktar in sig på människors erfarenheter och upplevelser av vardagsliv och vardagsresande. Den enda jag funnit är Murray och Doughty (2016) som samlat in data om vanor, normer och rutiner kring vardagsresande med fokus på att hela vardagspraktiken ska belysas och presenterar dessa som biografiska berättelser i serieteckningsform. Jag vet inte om svårigheten talar för att just denna forskningskombination är mindre användbar eller om det betyder att den behöver utforskas mer (eller om Lefèbvre är för svårläst). Självt tror jag på de två senare alternativen. Lefèbvre är inte den minst komplicerade filosof en doktorand kan använda sig av. Jag föll dock direkt för triadens sätt att lyfta det levande och öppna upp för möjligheter till förändring. Under de år jag ägnat mig åt denna studie har min insikt i teorin fördjupats och jag tycker mig ha förstått den på nya förhoppningsvis korrektare sätt. Min utvecklade förståelse över tid innebär ju samtidigt sannolikt att jag inte än helt förstått att tolka alla olika aspekter av teorin, vilket kan innebära feltolkningar som kan ha påverkat studien. Jag har dock så långt som möjligt förklarat min tolkning av begreppen och jag tycker de har gagnat mig bra i arbetet. Vid en liknande studie i framtiden kan det vara intressant att studera alternativa filosofiska ingångar för att öka förståelsen kring det rumsliga och hur andra teorier kan bidra till analysen av vardagslivet.

Planerandet och genomförandet av min undersökning har inte bestått i en rak väg från A till B, det har till exempel funnits andra upplägg som jag funderat kring men övergivit, och till sist utformat den som en kvalitativ intervjustudie. Flera insikter och användbar kunskap har blivit resultatet och jag är i stort nöjd med utformningen. Några saker skulle jag dock eventuellt gjort annorlunda om jag skulle göra studien på nytt eller vid en framtida undersökning av liknande ämne. Till exempel tror jag att det hade gagnat intervjun om jag i förväg hade brutit ut fler delar i intervjufrågorna som har karaktären av ren och skär fakta såsom inflyttningsår, familjesammansättning och biltillgång och utformat dessa som en enkät som deltagarna fått svara på via till exempel mejl inför intervjun. Dels hade det medfört att jag kanske bättre hade kunnat fokusera på de kvalitativa och mer komplexa delarna av intervjuvaren utan att behöva fundera över om jag ”checkat av” att de ”enkla” frågorna var besvarade, dels hade det blivit lättare att se

alla dessa aspekter som en tydlig inramning till samtalet om jag haft dem uppskrivna på ett papper framför mig under intervjun. Ett sådant förfarande medför också att inga grundläggande faktafrågor missas. Å andra sidan kan upplägget som det nu blev fört med sig andra positiva delar som inte hade möjliggjorts med en striktare inramning. En lite mer öppen och – vad som det kanske uppfattades – avslappnad intervjusituation med ibland uppstannande partier där jag dröjde för att fundera på vad intervjupersonen sagt, om jag fått med vissa saker etcetera, tror jag bidrog också till att de intervjuade fick chansen att smälta sina utsagor och dra sig till minnes andra för studien viktiga erfarenheter som de ville berätta.

Som jag beskriver i metodkapitlet använde jag mig av flera olika frågor för att undersöka meningsskapandet i vardagen för att på bästa sätt ringa in vardagens betydelsebärare så autentiskt som möjligt. Anledningen till det lite ”korsförhørs”-liknande upplägget med olika frågorna kring samma tema var för att jag ville undvika slentrianmässiga svar och upprepningar av klichéer rörande det ”stressiga vardagslivet”. Frågorna kring meningsskapande rörde till exempel vad som är viktigt i livet, vad man drömmer om, vad man saknar, känner och upplever, vad man är nöjd eller inte nöjd med, hur man ser på framtiden, samt öppna frågor kring vardagslivet i stort. Jag märkte också att de olika frågorna uppfattades på olika sätt och att vissa av dem fungerade bättre i syfte att undersöka meningsskapande i vardagen. Frågor som innehöll ordet ”drömmar” krävde till exempel en del följdfrågor för att förstå vilka upplevelser och känslor det handlade om.

I min undersökning har jag valt att presentera deltagarnas svar sammanblandade utifrån teman framför att tydligt lyfta fram de enskilda personerna i separerade biografiska redogörelser. Detta kan eventuellt orsaka att läsaren störs då man ändå tänker på vem som är vem. Jag har dock valt detta upplägg av två huvudsakliga anledningar; en är att jag bedömer att deltagarnas anonymisering garanteras bättre när deras berättelser inte redogörs för i varsina biografier – de talar trots allt om relativt specifika och personliga delar i sitt liv; den andra anledningen är att fokus är på rummet inte personerna.

Vid en ny liknande studie hade jag antagligen utformat rekryteringen på annorlunda sätt. Som jag beskriver i metodkapitlet användes ett urval av rekryteringsplattformar som sannolikt begränsade urvalet till viss mån i undersökningen. Mer research kring hur det skapas en bredd i urvalet avseende till exempel åldersgrupper, men även avseende personer med deltidsarbete eller obekvämt arbetstid och mer socialt utsatta personer såsom arbetslösa, kunde ha förbättrat urvalet. Jag har också lärt mig att man inte kan vara nog tydlig med vilken grupp människor man söker, och gärna påminna om urvalskriterierna när kontakt tas.

Inför liknande framtida studier tänker jag att en utvecklingsmöjlighet är att fundera kring hur denna typ av kvalitativ studie kan kombineras med kvantitativa studier och på så sätt skapa både bredd och djup i den erhållna kunskapen. Jag tror också att ett upplägg med två eller flera intervjuer med samma personer under olika säsonger och livsfaser skulle bidra till ökad kännedom om hur vardagslivet levs och delar som har betydelse för den sociala hållbarheten.

9.7 Förslag till framtida forskning

Framförallt väcker studien frågor kring hur de olika delarna av vardagslivet tar plats och tid, samt hur de kan balanseras. Detta är också frågeställningar som aktualiseras i majoriteten av de nedanstående förslagen till framtida forskning. Utöver de forskningsområden som beskrivs nedan, behövs fördjupning inom de teman som presenteras i diskussionen ovan. Även breddning kan ge viktig information om människors vardagsliv och hur vi kan bygga våra städer socialt hållbart, till exempel i form av liknande studier där människor i andra vardagslivsrum – andra delar av storstaden, i mindre städer och på landsbygden – intervjuas om sin rumsliga praktik och sina representationsrum. Till exempel kan en ökad förståelse för så kallad counterurbanisering (Andersen, Egsgaard-Pedersen, Hansen, Lange, & Nørgaard, 2022; Hoppstadius & Åkerlund, 2022) och hur den svarar mot människors strävan efter meningsskapande och vad den betyder för staden ge värdefull kunskap gällande social hållbarhet i planeringen.

Fritidssfärens undertryckta plats både rumsligt och tidsligt väcker frågor kring vilka platser som finns avsatta i staden för socialt liv, kultur, skapande och andra aktiviteter utanför arbete och omsorg (det vill säga utöver arbetsplatser, skolor, förskolor och platser kopplade till konsumtion) samt var de finns. Ett exempel är att undersöka hur transportslag och andra mobilitetslösningar med mer flexibel karaktär skulle kunna spela en större roll för dessa sfärer och därmed balansen mellan vardagslivets olika delar. Arbetslivets omfattning och bostadsmarknaden är andra konkreta aspekter att undersöka planeringens roll i och möjlighet att påverka.

Studien pekar mot behovet av att inte bara utveckla stadsplaneringen med till exempel kvalitativa beslutsunderlag i högre grad, utan också att anlägga ett annorlunda sätt att se på skapandet av stad över lag; en förståelse vad det är som skapar staden, vad som gör den till allt det vi uppskattar med den men också det vi anser är problematiskt. Studien väcker exempelvis frågor om vilka delar som ska och kan skötas av planeringen och vilka delar som bättre frodas på andra sätt. Detta breda område vill jag gärna lyfta som betydelsefullt att undersöka mer i framtida forskning. Det kan handla om alternativa sätt

att förstå stadsliv där till exempel betydelsen av konst, kultur, skapandet och gemenskap uppmärksammas, men även studier kring effekterna av mindre styrd stadsutveckling. Om man till exempel överlät planerandet – eller vad ska man säga – *inrättandet av vardagslivet* med dess beståndsdelar av boende, socialt liv, mat, meningsskapande och så vidare – i ökad grad till människor själva – hur skulle vardagslivets olika sfärer då ta plats? Det skulle exempelvis kunna vara studier av historiska eller samtida fall där det funnits avsaknad av styrning och planeringen eller där man medvetet avsatt delar av stadsbyggandet till invånarna och vilka positiva och negativa konsekvenser det har givit upphov till.

När det gäller transportområdet specifikt kan förslag till framtida forskning handla om studier kring påverkan på tillgänglighet och mer jämlik resursfördelning avseende vardagslivets sfärer och boende i olika delar av storstadsregionen som ett förändrat utbud av kollektivtrafik leder till. Det handlar om att fördjupa analysen av vilka av livssfärerna som möjliggörs respektive hindras i olika transportsatsningar.

Insikter kring hur olika delar och erfarenheter i vardagslivet hänger samman på individnivå och hur de beror av både dåtid och nutid och hur de påverkar framtiden kan ge värdefull kunskap avseende hållbarhet. I min empiri finns tecken på vissa mönster i hur vardagslivet levs. Olika typer av vardagsliv avseende hur vardagslivsrummets målpunkter och transportsätt ser ut verkar hänga samman med vissa erfarenheter och upplevelser. Genom att studera vilka resmönster som kopplar till vilka av de andra kategorierna kan mönster i vardagsresandet samt dess påverkan på vardagslivet skönjas. Det kan vara ett fåtal olika tydliga mönster eller en mängd olika heterogena vardagsliv, erfarenheter och reflektioner. Dessa sammanvävda kedjor av vardagspraktik, tankar, känslor och drömmar kallar jag – inspirerad av den danska psykologiprofessorn Svend Brinkmanns (2024) begrepp livstråd – *vardagslivstrådar*. Brinkmanns term beskriver hur de val vi människor gör i livet inte kan sägas vara helt fria utan snarare framförallt kopplade till de människor vi har omkring oss och den tid vi föds in i. På samma sätt kan vardagslivstrådar förstås utifrån dess rumsliga och sociala kontext i vardagen. Studier av vardagslivstrådar i skilda rumsliga och sociala kontexter kan ge underlag avseende social hållbarhet i olika vardagslivsmiljöer. Till exempel i syfte att finna faktorer som påverkar balans kring vardagslivets skilda sfärer.

Att undersöka betydelsen av närhet och stadsmorfologi genom studier av så kallad ”tät” bebyggelse kan ge värdefull kunskap kring vardagens organisering och hållbart resande: Exempelvis jämföra vardagsresande i olika slags stadsmiljöer med olika typer av lokalisering i förhållande till sitt omland – centralt, perifert. Det kan öka kunskapen kring betydelsen av lokaliseringen i regionen och närheten regionalt, till innerstad, arbetsmarknad och fritidsmålplatser och tillgängligheten till det sociala livet i vardagen,

samt hur täthet respektive närhet spelar in i vardagen för olika människor. Detta är intressant att utforska mer inte minst eftersom förorterna är de delarna av stadsmiljön som växer mest (Kiel, 2017). De flesta av oss rent globalt bor och kommer bo i denna typ av pendlings- och förortsmiljöer. Detta anknyter till behovet av att integrera olika hållbarhetsaspekter i ett regionalt perspektiv. Att lyfta i studier är bland annat frågeställningar kring hur ett socialt hållbart vardagsliv kan se ut utifrån utgångspunkten om den suburbana tillväxten, samtidigt som den ekologiska ramen ska hållas och staden och ekonomin ska gagna människan det vill säga utifrån den så kallade hållbarhetsmunken (Raworth, 2012). Det handlar om studier som inte bara anlägger ett fokus på det sociala ur ett samtidsperspektiv, utan att tittar framåt i en framtid där klimat- och andra miljömål behöver bli mer styrande/begränsande. En aspekt att fördjupa kunskapen om avseende sociala frågeställningar i den regionala planeringen är hur vi uppnår robusthet i våra livsmiljöer vid (framtida) ändrade förutsättningarna för markanvändningen på grund av till exempel miljö- och klimatpåverkan (E. Andersson m.fl., 2014), synergier och målkonflikter mellan sociala och ekologiska faktorer.

Avslutningsvis ser jag aspekter kring det poetiska och kulturens roll i staden som intressanta forskningsområden med betydelse för planeringen. Lefèbvre såg visserligen "kulturen" (han brukade sätta detta ord inom citationstecken) som kopplat till makt och kapitalismens kommodifiering, men också som en verklig kraft i sig, som något som "kan överskrida vardagslivet med sin poesi" (Schmid, 2022, s. xv, min översättning). För att tala med Lefèbvre handlar det om det så kallat icke-verbala, det vill säga delar av kulturen och konsten som musik, målning och skulptur. I stadsrummet finns både verbala och icke-verbala tecken och symboler. Det icke-verbala skiljer sig enligt Lefèbvre från det verbala genom att det inte kan förenklas "till det mentala området" och alltså inte passas in i det verbala sättet att systematisera rumslighet (som används i planeringen). När fokus ligger på detta mentala, det uttänkta och intellektuella, såsom texter och annat läsbart och synligt, menar Lefèbvre att vi "underskattar, ignorerar och förminskar" den miljö vi lever i (1991, s. 62, min översättning). Uppdelningen i kategorierna "medvetet" och "omedvetet" behöver överskridas om vi ska kunna förstå det sociala rummet (Schmid, 2022, s. 285). Detta angreppssätt skulle vara intressant att utveckla för att med det levda rummet som utgångspunkt utforska hållbarhetsaspekter i planeringen och stadsbyggandet på nya sätt.

10 Referenser

- Adolphson, M. (2021). *Urbanmorfologi, livsstilar och resebeteende*. Stockholm: KTH, Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad.
- Akali, S., & Cahantimur, A. (2022). The Pentagon Model of Urban Social Sustainability: An Assessment of Sociospatial Aspects, Comparing Two Neighborhoods. *Sustainability*, 14(9). <https://doi.org/10.3390/su14094990>
- Alfredsson, E. (2015). Mot en hållbar regional utveckling. I *Sju perspektiv på hållbar utveckling: Om hur hållbarhetsperspektivet kan stärkas i en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen* (s. 9–18). Stockholm: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.
- Andersen, H. T., Egsgaard-Pedersen, A., Hansen, H. K., Lange, E. S., & Nørgaard, H. (2022). Counter-Urban Activity Out of Copenhagen: Who, Where and Why? *Sustainability*, 14(11). <https://doi.org/10.3390/su14116516>
- Andersson, E., Barthel, S., Borgström, S., Colding, J., Elmqvist, T., Folke, C., & Gren, Å. (2014). Reconnecting cities to the biosphere: Stewardship of green infrastructure and urban ecosystem services. *Ambio*, 43(4), 445–453. <https://doi.org/10.1007/s13280-014-0506-y>
- Axelsson, L. (2020). Nyanländ och privilegierad? Högkvalificerade arbetskraftsmigranterns lokala och internationella resande. I M. Henriksson & C. Lindkvist Scholten (Red.), *Kollektiva resor Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag.
- Bauman, Z. (2005). *Liquid life*. Cambridge: Polity Press.
- Berg, J. (2016). *Everyday mobility and travel activities during the first years of retirement*. Linköpings universitet.
- Berg, J. (2020). Mobilitetsstrategier bland unga i förorten. I M. Henriksson & C. Lindkvist Scholten (Red.), *Kollektiva resor Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag.
- Berman, M. (1982). *Allt som är fast förflyktigas* (tredje uppl.). Arkiv förlag.
- Bissell, D. (2015). *Understanding the impacts of commuting: Research report for stakeholders*.
- Björling, N., & Ohlén, B. (2018). *Hållbar platsutveckling - kunskapsöversikt Västra Götaland*.

- Branschaktuell. (2018, mars 7). Detaljplan antagen för 4400 bostäder.
- Brenner, N. (2009). What is critical urban theory? *City*, 13(2–3), 198–208.
- Brinkmann, S. (2024). Lili's Life: Being Summoned as a Researcher. *Human Arenas*, 7(1), 198–211. <https://doi.org/10.1007/s42087-021-00264-5>
- Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Liber.
- Buser, M. (2012). The production of space in metropolitan regions: A Lefebvrian analysis of governance and spatial change. *Planning Theory*, 11(3), 279–298. <https://doi.org/10.1177/1473095212439693>
- Byggvärlden. (2018, mars 6). Ny detaljplan möjliggör för 4 400 bostäder. Hämtad 14 oktober 2022, från Byggvärlden website: <https://www.byggvarlden.se/ny-detaljplan-mojliggor-for-4-400-bostader/>
- Carp, J. (2008). “Ground-Truthing” Representations of Social Space: Using Lefebvre's Conceptual Triad. *Journal of Planning Education and Research*, 28(2), 129–142. <https://doi.org/10.1177/0739456X08324685>
- Cars, G., Engström, C.-J., & Fredriksson, C. (2017). *Sverigeförhandlingen och sedan? Slutrapport från följeforskningen 2017-11-01*. Stockholm: Trafikverket.
- Cervero, R. (2004). *Transit-oriented development in the United States: Experiences, challenges, and prospects*. Transportation research board.
- Chatterjee, K., Clark, B., Martin, A., & Davis, A. (2017). *The commuting and wellbeing study: Understanding the impact of commuting on people's lives*. UWE Bristol, UK.
- Civilutskottet. (2017). *En ny regional planering* (Nr (2018/19:CU2)). Stockholm: Sveriges riksdag.
- Clark, B., Chatterjee, K., Martin, A., & Davis, A. (2020). How commuting affects subjective wellbeing. *Transportation*, 47(6), 2777–2805. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09983-9>
- Colantonio, A., & Dixon, T. (2011). Urban Regeneration & Social Sustainability: Best Practice from European Cities. I *Urban Regeneration & Social Sustainability: Best Practice from European Cities*. <https://doi.org/10.1002/9781444329445>
- Cresswell, T. (2004). *Place: A Short Introduction*. Blackwell publishing.
- Cresswell, T., & Priya Uteng, T. (2008). Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding. I T. Cresswell & T. Priya Uteng (Red.), *Gendered Mobilities*. Routledge.
- Dahmström, K. (2000). *Från datainsamling till rapport - att göra en statistisk undersökning* (Tredje uppl.). Lund: Studentlitteratur.
- de Certeau, M. (1988). *The practise of everyday life*. Berkeley/Los Angeles/London: University of California Press.
- Debord, G. (1955). Introduction to a Critique of Urban Geography. *Les Lèvres Nues*, 6.
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2009). The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability. *Sustainable Development*, 19, 289–300. <https://doi.org/10.1002/sd.417>
- Di Méo, G. (2022). La ville vécue (Bordeaux 1950-2020) Entre structures, pratiques, imaginaire et mémoire. I A. Frémont & R. Héryn (Red.), *Un géographe dans le siècle, hommage à Armand Frémont*. Caen: Presses universitaires de Caen.

- Domosh, M., & Seager, J. (2001). *Putting women in place: feminist geographers make sense of the world*. New York: Guilford Press.
- Elander, I., & Gustavsson, E. (2019). From policy community to issue networks: Implementing social sustainability in a Swedish urban development programme. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 37(6), 1082–1101.
- Elden, S. (2004). *Understanding Lefebvre Theory and the possible*. London: Continuum.
- Elden, S. (2009). Space I. *International encyclopedia of human geography*.
- Ellegård, K. (2018). *Thinking time geography: concepts, methods and applications* (Nr Routledge Studies in Human Geography). New York: Routledge.
- Engström, C.-J. (red). (2016). *Den Attraktiva Regionen Antologi III Resultat, reflektioner och rekommendationer*. Borlänge: Trafikverket.
- Flyvbjerg, B. (2003). Fem missförstånd om fallstudieforskning. *Statsvetenskaplig tidskrift*, 106(3), 185–206.
- Forsberg, G. (2003). *Genusforskning inom kulturgeografi: en rumslig utmaning*. Stockholm: Högskoleverket.
- Franzén, M. (2004). Rummets tvära dialektik : notater till Henri Lefebvre. I *Urbanitetens omvandlingar : Kultur och identitet i den postindustriella staden*. (s. 49–63). Institute for Housing and Urban Research, Faculty of Social Sciences, Disciplinary Domain of Humanities and Social Sciences, Uppsala University: Daidalos.
- Freudental-Pedersen, M. (2022). *Making mobilities matter*. London: Routledge.
- Friberg, T. (2008a). Det uppsplittrade rummet. regionförstoring i ett genusperspektiv. I F. Andersson, R. Ek, & I. Molina (Red.), *Regionalpolitikens geografi. Regional tillväxt i teori och praktik* (s. 257–283). Studentlitteratur.
- Friberg, T. (2008b). Kvinnors rörelsemönster i den föränderliga staden. I M. Brusman, T. Friberg, & J. Summerton (Red.), *Resande, planering, makt* (1:a uppl., s. 57–80). Lund: Arkiv förlag.
- Friberg, T., Scholten, C., & Sandén, A. (2009). Re-reading time-geography genus och speglingar av makt i tidrummet. *Kultur-Natur: Konferens för kulturstudier i Sverige*, 201–222. Norrköping: Linköping university electronic press.
- Gardiner, M. E. (2004). Everyday utopianism: Lefebvre and his critics. *Cultural Studies*, 18(2–3), 228–254. <https://doi.org/10.1080/0950238042000203048>
- Gil Solá, A. (2013). *På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling*. Göteborgs universitet.
- Goonewardena, K., Kipfer, S., Milgrom, R., & Schmid, C. (2008). *Space, difference, everyday life*. Routledge.
- Grip, L. (2020). *Genusperspektiv på regionala utmaningar, regionalpolitik och demografisk utveckling i en nordisk kontext. En kunskapsöversikt*.
- Hagbert, P., Finnveden, G., Fuehrer, P., Svenfelt, Å., Alfredsson, E., Aretun, Å., ... Öhlund, E. (2018). *Framtider bortom BNP-tillväxt Slutrapport från forskningsprogrammet 'Bortom BNP-tillväxt: Scenarier för hållbart samhällsbyggande'*. Stockholm: KTH Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad.
- Hansson, E., Lindgren, A., & Jakobsson, K. (2010). Arbete befördrar hälsa och välbefinnande – men vad betyder arbetspendling? , 118(1). *Hygiea*, 118(1).

- Harvey, D. (1996). *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Blackwell publishing.
- Harvey, D. (2006). *Den globala kapitalismens rum: på väg mot en teori om ojämna geografisk utveckling*. Hägersten: Tankekraft.
- Harvey, D. (2008). The Dialectics of Spacetime. I B. Ollman & T. Smith (Red.), *Dialectics for the New Century* (s. 98–117). https://doi.org/10.1057/9780230583818_7
- Harvey, D. (2011). *Ojämlighetens nya geografi: texter om stadens och rummets förändringar i den globala kapitalismen* (A. Lund Hansen & M. Wennerhag, Red.). Lund: Atlas.
- Henriksson, M. (2019). Utsatt på arbetsmarknaden och beroende av kollektivtrafiken – Transportfattigdom i ett svenskt sammanhang. *Tidskrift för genusvetenskap*, 40(2), 75–95.
- Henriksson, M., & Lindkvist Scholten, C. (Red.). (2020). *Kollektiva resor - utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag.
- Hirdman, Y. (1990). Genusystemet. I *SOU (1990) Demokrati och makt i Sverige: Maktutredningens huvudrapport*. SOU 1990:44.
- Högström, E. (2012). *Kalejdoskopiska rum. Diskurs, materialitet och praktik i den decentraliserade psykiatriska vården*. KTH.
- Holgersen, S. (2017). *Staden och kapitalet Malmö i krisernas tid*. Göteborg: Daidalos AB.
- Holgersson, H., & Thörn, C. (2014). *Gentrifiering* (1. uppl.). Lund: Studentlitteratur.
- Hoppstadius, F., & Åkerlund, U. (2022). A Sustainable Everyday Life for Counterurbanising Swedish Families. *Sustainability*, 14(9). <https://doi.org/10.3390/su14095523>
- Houellebecq, M. (2010). *La carte et le territoire*. Paris: Éditions J'ai lu.
- Hubbard, P., Kitchin, R., & Valentine, G. (2004). *Key Thinkers on Space and Place* (1:a uppl.). Thousand Oaks: SAGE Publications.
- Ibraeva, A., de Almeida Correia, G. H., Silva, C., & Antunes, A. P. (2020). Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, 110–130. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.10.018>
- Isaksson, K., & Thoresson, K. (2013). *Samordnad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering*. Stockholm.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Penguin books.
- Järfälla kommun. (2013). En ny stad börjar byggas på Barkarby flygfält. Hämtad 11 april 2024, från barkarby.se website: <https://barkarby.se/timeline/en-ny-stad-borjar-byggas/>
- Järfälla kommun. (2014). Första inflyttning. Hämtad 04 mars 2023, från barkarby.se website: <https://barkarby.se/timeline/forsta-inflyttning-sker-i-byggvestas-kvarter/>
- Järfälla kommun. (2019). *Utvärdering av Barkarbystaden Del 1*.
- Järfälla kommun. (2020a). En plats med historia. Hämtad 11 april 2024, från barkarby.se website: <https://barkarby.se/om-barkarby/historia/>
- Järfälla kommun. (2020b). Premiär för BRT-linjen, ”superbussen”, i Barkarbystaden. Hämtad 22 april 2024, från barkarby.se website: <https://barkarby.se/premiar-for-brt-linjen-superbussen-i-barkarbystaden/>
- Järfälla kommun. (2022). Veddestabron är öppen för trafik. Hämtad 16 april 2024, från

- barkarby.se website: <https://barkarby.se/veddestabron-ar-oppen-for-trafik/>
- Järfälla kommun. (2023). Järfälla blir viktigt knutpunkt när Stockholm växer. Hämtad 11 april 2024, från jarfalla.se website: <https://www.jarfalla.se/byggaboochmiljo/stadsutvecklingochdetaljplaner/knutpunktforkol lektivtrafik.4.6ef1593017cdf8d194bd2536.html>
- Järfälla kommun. (2024a). Bas Barkarby. Hämtad 06 maj 2024, från jarfalla.se website: <https://www.jarfalla.se/fritidochkultur/kulturochnojen/basbarkarby.4.6ef1593017cdf8d19 4b3dcd9.html>
- Järfälla kommun. (2024b). Järfällas historia i korthet. Hämtad 11 april 2024, från jarfalla.se website: <https://www.jarfalla.se/kommunochpolitik/insynochrattssakerhet/kommunarkivet/jarfalla shistoria.4.49c72f5418de88c69e928ab.html>
- Jarvis, H., Pratt, A. C., & Cheng-Chong Wu, P. (2001). *The secret life of cities*. London: Routledge.
- Jensen, O. B. (2009). Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. *Mobilities*, 4(1), 139–158. <https://doi.org/10.1080/17450100802658002>
- Joelsson, T., Henriksson, M., Fridén Syrjäpalo, L., & Balkmar, D. (2021). *Vardagen i rörelse En forsknings- och kunskapsöversikt om familjers vardagsmobilitet, social hållbarhet och mobilitetsrättvisa*.
- Joelsson, T., & Lindkvist Scholten, C. (2019). The Political in Transport and Mobility: Towards a Feminist Analysis of Everyday Mobility and Transport Planning: From One to Many Tracks. I T. Joelsson & C. Lindkvist Scholten (Red.), *Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks* (s. 1–22). https://doi.org/10.1007/978-3-030-05042-9_1
- Juan, S. (2015). Le concept de routine dans la socio-anthropologie de la vie quotidienne. *Espace Populations Sociétés*, (1–2).
- Kaijser, L., & Öhlander, M. (1999). *Etnologiskt fältarbete*. Lund: Studentlitteratur.
- Keerle, R. (2022). Effet de lieu, espace vécu, identité Louis Nicollin, actant, acteur ou agent du sport à Montpellier (1967-2067)? I A. Frémont & R. Héryn (Red.), *Un géographe dans le siècle, hommage à Armand Frémont*. Caen: Presses universitaires de Caen.
- Kiel, R. (2017). *Suburban planet: making the world urban from the outside in*. Cambridge: Polity.
- Kipfer, S. (2008). How Lefebvre urbanized Gramsci. I K. Goonewardena, S. Kipfer, R. Milgrom, & C. Schmid (Red.), *Space, difference, everyday life Reading Henri Lefebvre* (s. 193–211). New York/London: Routledge.
- Kipfer, S., Schmid, C., Goonewardena, K., & Milgrom, R. (2008). Globalizing Lefebvre? I *Space, difference, everyday life Reading Henri Lefebvre* (s. 285–305). Taylor & Francis.
- Kjellström, R., Isaksson, K., Strohmayer, A., & Håkansson, M. (2021). *Social hållbarhet i regional kollektivtrafikplanering – Perspektiv och processer för att stärka den sociala hållbarhetens position i planeringssammanhang*. Stockholm: KTH, Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad.
- Koglin, T. (2013). *Vélobility – A critical analysis of planning and space Vélobility - A critical analysis of planning and space*. Lunds universitet, Institutionen för teknik och

samhälle.

- Konstitutionsutskottet. (2019). *En ny beteckning för kommuner på regional nivå och vissa frågor om regionindelning* (Nr (2019/20:KU3)). Stockholm: Sveriges riksdag.
- Križnik, B. (2018). Transformation of deprived urban areas and social sustainability: A comparative study of urban regeneration and urban redevelopment in Barcelona and Seoul. *Urbani Izziv*, 29(1), 83–92. <https://doi.org/10.5379/urbani-izziv-en-2018-29-01-003>
- Kvale, S., Brinkmann, S., & Torhell, S.-E. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun* (Tredje uppl.). Lund: Studentlitteratur.
- Lagerqvist, M. (2020). Ungdomars resandevärld. Hur kollektivtrafiken tynger och avlastar vardagslivet. I M. Henriksson & C. Lindkvist Scholten (Red.), *Kollektiva resor Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Arkiv förlag.
- Law, R. (1999). Beyond "women and transport": Towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567–588. <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>
- Lefébvre, H. (1961). *Critique de la vie quotidienne II: Fondements d'une sociologie de la quotidienneté*. Paris: L'Arche.
- Lefébvre, H. (1991). *The production of space*. Oxford: Basil Blackwell.
- Lejdelin, E. (2023, september 25). Självkörande bussarna i Barkarbystaden försvinner. *Mitt i Järfälla*.
- Levin, L. (2008). Äldre kvinnor - osynliga i statistiken men närvarande i trafiken. I M. Brusman, T. Friberg, & J. Summerton (Red.), *Resande, planering, makt*. Lund: Arkiv förlag.
- Levin, L. (2019). How May Public Transport Influence the Practice of Everyday Life among Younger and Older People and How May Their Practices Influence Public Transport? *Social sciences*, 8(3).
- Levin, L., & Gil Solá, A. (2021). Vardagskartor: Kunskapsunderlag med tidsgeografiskt angreppssätt. I L. Levin & A. Gil Solá (Red.), *Socialt hållbar transportplanering Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. K2.
- Loit, J. (2014). *En stad i världsklass – hur och för vem? En studie om Stockholms sociala stadsplanering*. Uppsala universitet.
- Lucas, K., Marsden, G., Brooks, M., & Kimble, M. (2007). Assessment of Capabilities for Examining Long-Term Social Sustainability of Transport and Land Use Strategies. *Transportation Research Record*, 2013(1), 30–37. <https://doi.org/10.3141/2013-05>
- Lundström, M. J. (2008). Om hållbara stadsstrukturer. I G. Cars & C.-J. Engström (Red.), *Stadsregioners utvecklingskraft – trender och nya perspektiv*. Stockholm: KTH, Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad.
- Marcus, L. (2023). *Städernas stenar - Hur den byggda staden formar den levda staden*. Dokument Press.
- Marcuse, P., Imbroscio, D., Parker, S., Davies, J. S., & Magnusson, W. (2014). Critical Urban Theory versus Critical Urban Studies: A Review Debate. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(5), 1904–1917. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/1468-2427.12151>

- Massey, D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today*, (Juni).
- Massey, D. (2005). *For space*. London: SAGE Publications.
- Metzger, J. (2014). The Subject of Place: Staying with the Trouble. I T. Haas & K. Olsson (Red.), *Emergent Urbanism* (s. 9). Ashgate.
- Mistra SAMS. (2021). *Mistra SAMS Sustainable Accessibility and Mobility Service Phase 1 Report 2017-2020*. Stockholm.
- Mistra SAMS. (2022). *Living Lab #2 Work near, travel smarter - report for Mistra SAMS research program (TRITA-ABA-RPT-2214)*. Stockholm.
- Moreno, C. (2024). *The 15-Minute City: A Solution to Saving Our Time and Our Planet*. Wiley.
- Munther, V. (2019, januari 22). Detaljplan får grönt ljus: "Blir en helt ny stad". *Mitt i Järfälla*.
- Murray, L., & Doughty, K. (2016). Interdependent, imagined, and embodied mobilities in mobile social space: Disruptions in 'normality', 'habit' and 'routine'. *Journal of Transport Geography*, 55, 72–82.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.07.005>
- Nash, L., & Lyon, D. (2023). Work, boredom and rhythm in the time of COVID-19. *The Sociological Review*, 71(3), 642–659. <https://doi.org/10.1177/00380261221147749>
- Nordregio. (2015). *City-region planning for everyday life Experiences from four Nordic city-regions 2015:7*.
- Nussbaum, M. (2000). *Women and human development: The capabilities approach* (Vol 3). Cambridge University Press.
- Odhage, J. (2017). *Otraditionella lösningar med traditionella medel : Åtgärdsvalstudien som planeringsfenomen*. KTH.
- Oldbury, K. (2021). *Public transport meets smart mobility: Roles and relationships shaping driverless shuttles and MaaS*. KTH.
- Østerberg, D. (2000). *Stadens illusioner. En sociomateriell tolkning av Oslo*. Bokförlaget Korpen.
- Pinder, D. (2015). Reconstituting the possible: Lefebvre, Utopia and the urban question. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 39, s. 28–45.
<https://doi.org/10.1111/1468-2427.12083>
- Pontusson, A. (2013). *Processanalys av Stockholms läns första regionala trafikförsörjningsprogram Uppsats i kvalificerad processledning*. KTH.
- Qviström, M. (2015). Putting accessibility in place: A relational reading of accessibility in policies for transit-oriented development. *Geoforum*, 58(Januari), 166–173.
- Raworth, K. (2012). A Safe and Just Space for Humanity: Can we live within the doughnut. *Oxfam Policy and Practice: Climate Change and Resilience*.
- Region Stockholm. (u.å.). Stockholms nya tunnelbana. Hämtad 12 mars 2024, från <https://nyatunnelbanan.se/stockholms-nya-tunnelbana/>
- Region Stockholm. (2021). Utvecklingen i de regionala stadskärnorna 2017-2019. Hämtad 24 augusti 2022, från <https://sll.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=7301eaf2c6b24ed59385f10269b90a74>

- Region Stockholm. (2023). *Trendanalys - Kartläggning och analys av trender som påverkar den regionala utvecklingen i Stockholmsregionen*.
- Region Stockholm. (2024). Blå linje till Barkarby. Hämtad 11 april 2024, från Nyatunnelbanan.se website: <https://nyatunnelbanan.se/barkarby/>
- Regionledningskontoret. (2018). *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFSS 2050*. Stockholm: Region Stockholm.
- Regionplane- och trafikkontoret. (2003). *Flera kärnor* (Nr (Rapport 1)). Stockholm: Stockholms läns landsting.
- Ronneberger, K. (2008). Henri Lefebvre and urban everyday life. I *Space, difference, everyday life Reading Henri Lefebvre* (s. 134–146). Taylor & Francis.
- Ryghaug, M., Subotički, I., Smeds, E., von Wirth, T., Scherrer, A., Foulds, C., ... Wentland, A. (2023). A Social Sciences and Humanities research agenda for transport and mobility in Europe: key themes and 100 research questions. *Transport Reviews*, 1–25. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2167887>
- Sandén, A. (2008). Ogifta mödrar och andra kringströvare - geografiska rörelsemönster i historisk beslysning. I M. Brusman, T. Friberg, & J. Summerton (Red.), *Resande, planering, makt*. Lund: Arkiv förlag.
- Sandgren, L. (2020). *Samlade verk*. Albert Bonniers förlag.
- Sandow, E. (2019). Til Work Do Us Part: The Social Fallacy of Long-Distance Commuting. I C. L. Scholten & T. Joelsson (Red.), *Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks* (s. 121–144). https://doi.org/10.1007/978-3-030-05042-9_6
- Sannel, B. (2000). *Kompendium i stadsmorfologi*.
- SCB. (2020). Befolkningens utbildning 2019. Högst utbildningsnivå bland kvinnor och i våra universitetsstäder. Hämtad 12 april 2024, från scb.se website: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/utbildning-och-forskning/befolkningens-utbildning/befolkningens-utbildning/pong/statistiknyhet/befolkningens-utbildning-2019/>
- Scheiner, J., & Kasper, B. (2004). Lifestyles, choice of housing location and daily mobility: the lifestyle approach in the context of spatial mobility and planning. *International social science journal*, 55(176), 319–332.
- Schmid, C. (2022). *Henri Lefebvre and the Theory of the Production of Space*. Verso Books.
- Scholten, C., Friberg, T., & Sandén, A. (2012). Re-Reading Time-Geography from a Gender Perspective: Examples from Gendered mobility. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 103(5), 584–600. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2012.00717.x>
- Sen, A. (1974). Informational bases of alternative welfare approaches: Aggregation and income distribution. *Journal of Public Economics*, 3(4), 387–403. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0047-2727\(74\)90006-1](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0047-2727(74)90006-1)
- Sen, A. (1979). Equality of What? I *The Tanner Lecture on Human Values*. Stanford University.
- Serje, M. (2009). To See a World in a Grain of Sand": Space and Place on an Ethnographical Journey in Colombia. I B. Warf & S. Arias (Red.), *The Spatial Turn: Interdisciplinary Perspectives*. Routledge.
- Shields, R. (2001). Henri Lefebvre. I A. Elliott & B. Turner (Red.), *Profiles in Contemporary*

- Social Theory*. <https://doi.org/10.4135/9781446219751>
- Shields, R. (2004). Henri Lefebvre. I P. Hubbard, R. Kitchin, & G. Valentine (Red.), *Key thinkers on space and place* (First edit). SAGE PublicationsSage UK: London, England.
- Sperling, K., & Jönsson, A. (2020). *Affektmedvetenhet och känsla av sammanhang hos psykologstudenter*. Linnéuniversitetet.
- Statisticon AB. (u.å.). *Delområdesprognos Järfälla kommun*.
- Strömquist, L., & Ringskog Ferrada-Noli, C. (2015). *Kära Liv och Caroline*. Stockholm: Natur & kultur.
- Structor. (u.å.). Barkarbystaden i Järfälla – ett av Sveriges största stadsbyggnadsprojekt. Hämtad 14 oktober 2022, från <https://www.structor.se/projekt/barkarbystaden-i-jarfalla-ett-av-sveriges-storsta-stadsbyggnadsprojekt/>
- Svensk kollektivtrafik. (2022). *Kollektivtrafikbarometern 2022. Kvinnors och mäns resande*.
- Sveriges Television. (2019). Drygt två miljoner utrikes födda i Sverige – fler än någonsin tidigare. Hämtad 12 april 2024, från svt.se website: <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/drygt-tva-miljoner-utrikes-fodda-i-sverige-fler-an-nagonsin-tidigare>
- Sveriges Television. (2020). *Babel*. Sverige: Sveriges Television.
- Thente, J. (2019, mars 29). Svenska författare borde orientera sig i psykogeografin. *Dagens Nyheter*.
- Thrift, N. (1999). Steps to an ecology of place. I D. Massey, J. Allen, & P. Sarre (Red.), *Human geography today*. Cambridge: Polity Press.
- Thrift, N. (2004). Intensities of Feeling: Towards a Spatial Politics of Affect. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 86(1), 57–78.
- Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. (2015). *Resan mot stärkt hållbarhet*. Stockholm: Stockholms läns landsting.
- Tillväxt miljö och regionplanering. (2013). *Handlingsprogram regionala stadskärnor Rapport 1:2013*. Stockholm.
- Tornberg, P. (2009). *Trafik- och stadsplanering som en integrerad process? : Om perspektiv och kommunikativa processer i stadsutvecklingen* (s. 118). s. 118. US-AB.
- Trafikförvaltningen. (2017). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län*. Stockholm: Region Stockholm.
- Trafikförvaltningen. (2019). *Resvaneundersökning Barkarbystaden 2019*. Stockholm.
- Trafikförvaltningen. (2020). *Resvaneundersökning 2019*. Stockholm: Region Stockholm.
- Trafikförvaltningen. (2021). *Resvaneundersökning Barkarbystaden 2020*. Stockholm.
- Trafikförvaltningen. (2022). *Fakta om SL och länet 2022*. Stockholm.
- Trafikförvaltningen. (2024). *Leisure trips*. Stockholm.
- Trafikverket. (2024). Stockholm Barkarby. Hämtad 11 april 2024, från trafikverket.se website: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-stockholms-lan/malarbanan-tomteboda-kallhall/barkarby/>
- Vadelorge, L. (2005). Mémoire et histoire. Les villes nouvelles françaises. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, (98), 7–14.

- Vecchio, G. (2020). Microstories of everyday mobilities and opportunities in Bogotá: A tool for bringing capabilities into urban mobility planning. *Journal of Transport Geography*, 83, 102652. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102652>
- Wander, P. (1984). Introduction. I *Everyday life in the modern world (bok från 1971 av Henri Lefèbvre)*. Transaction Publishers.
- Wimark, T. (2020). Hbtq och nyanländ - begränsningar och möjligheter i mobilitet för personer med dubbelt utanförskap. I M. Henriksson & C. Lindkvist Scholten (Red.), *Kollektiva resor Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag.
- Winter, K. (2015). *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*. Stockholm: KTH Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad.
- Winter, K. (2021). *Tankemotståndet mot sociala skillnader som transportplaneringsfråga: En analys av planeringstänkande på Trafikverket*. KTH.
- Young, I. M. (2008). Justice and the Politics of Difference. I J. C. Alexander & S. Seidman (Red.), *The New Social Theory Reader*. London: Routledge.
- Zakhour, S. (2020). *Democracy and planning. Contested meanings in theory and practice*. KTH.
- Zakhour, S., & Metzger, J. (2018). From a “Planning-Led Regime” to a “Development-Led Regime” (and Back Again?): The Role of Municipal Planning in the Urban Governance of Stockholm. *disP - The Planning Review*, 54(4), 46–58. <https://doi.org/10.1080/02513625.2018.1562797>
- Åquist, A.-C. (2001). Vardagslivsperspektiv som planeringsredskap. I I. Elander (Red.), *Den motsägelsefulla staden - vardagsliv och urbana regimer*. Lund: Studentlitteratur.

Bilagor

Bilaga 1 Intervjuguide

Frågor om de olika vardagspraktikerna – del 1

1. Varför har du valt att anmäla dig till studien?
 - a. Kan du utveckla det? Varför är det viktigt? Hur menar du?
2. Berätta om en dag i din vardag!
 - a. Vilka **platser** tar du dig till i din vardag? Varför?
 - b. På vilket sätt kommer du dit? (**trafikslag** etc)
 - c. Ungefär vilka **tider** brukar du oftast förflytta dig till och från och inom Barkarbystaden?
 - d. Kan du berätta om de **sociala relationer** som finns i ditt vardagsliv? Vilka vilka träffar du, och hur ofta, kan vara både fysiskt och online.
3. Det du berättade om, skulle du säga att den är typisk för ditt vardagsliv? /Vid nej, fråga: Hur skiljer sig din vardag från dag till dag? Skiljer den sig t ex mycket beroende på årstid?
4. Kan du berätta (mer) om hur de här resorna **fungerar** för dig?
 - a. Vilka funkar **bra** och varför? Är det olika i olika delar av resan?
 - b. Finns det något i resandet som fungerar **sämre** för dig? Eller som du har ställt in eller löst på annat sätt pga svårt att resa?
5. Vad anser du om olika trafikslag och sätt att resa? Det kan vara t ex kollektivtrafik, bil, att gå, att cykla.
 - a. Vad anser du om att – istället för att resa – nå det man behöver online? T ex att jobba, umgås med vänner eller träna online?
6. Vilka resor ingår i din vardag även om de inte inträffar så ofta, kanske bara en gång i månaden eller varannan månad?
7. Kan du berätta om hur det kom sig att du/din familj flyttade till Barkarbystaden?

Frågor om tankar, känslor och drömmar inför framtiden – del 2

1. Hur skulle du *vilja* att ditt vardagsliv såg ut i framtiden?
 - a. Hur skulle du vilja bo och hur skulle du vilja jobba och hur skulle ditt sociala liv se ut t ex?
 - b. Skiljer sig detta från hur du *tror* att ditt vardagsliv kommer att se ut i framtiden?
 - c. Om ja: Vad tänker du om den ev skillnaden?
 - d. Hur ser du på att fortsätta bo i Barkarbystaden i framtiden?
2. Vad är viktigt i livet för dig?
 - a. Varför?
 - b. Hur får dessa delar plats i din vardag idag?
 - c. Finns det delar som inte får tillräcklig plats i din vardag?
 - d. Hur tänker du att dessa delar får rum i den framtida vardag du beskrev tidigare?
 - e. Hur tänker du kring vad som är viktigt i olika faser i livet?

Frågor om hinder och möjligheter i relation till vardagslivet – del 3

1. När du reser till jobbet/när du ska byta mellan tåg och buss/när du ska hämta på eftermiddagen etc – kan du beskriva hur du känner dig?
2. Hur skulle du beskriva hur nöjd du är med ditt vardagsliv över lag, utifrån hur lätt eller svårt det är att nå de platser du behöver i din vardag?
 - a. Vad tänker du kring hur de sämre fungerande delarna påverkar din nöjdhet?
3. Vad tycker du är viktigt att ha nära till eller snabbt kunna resa till i din vardag?

- a. Varför?
 - b. Vad tänker du kring hur dessa saker ser ut i ditt liv idag?
4. Hur ser du på möjligheterna att nå det du berättade är viktigt för dig, utifrån hur ditt vardagsliv ser ut här i Barkarbystaden?
 - a. Vad tänker och känner du kring det?
 5. Vart i Järfälla eller hela Storstockholm eller utanför skulle du kunna tänka dig att ta ett jobb? Och vad spelar in för det beslutet? Vad tänker du kring det?
 6. Hur ser du på möjligheterna att **nå olika arbetsplatser** och andra ställen du behöver nå för att utvecklas i ditt jobb på det sätt du vill i framtiden?

Om det var något som inte fungerar så bra när du reser till vardags,

7. Har du **förändrat** något i ditt vardagsresande för att förenkla eller förbättra ditt vardagsliv sedan du flyttade till Barkarbystaden?
8. har du **funderat på att förändra** något i ditt liv för att slippa ha det så, t ex resa på något annat sätt, förändra livssituationen på något sätt, byta bostad, byta jobb etc?

När du tänker på det som är viktigt för dig och som du kanske saknar:

9. Hur ser du på möjligheterna att göra rum i din vardag för det som är viktigt i ditt liv?
10. Tror du att något behöver ändras i din vardagsmiljö - här i Barkarbystaden och de platser och färdmedel du reser med- för att det ska bli mer så?
11. Vad ser du för eventuellt andra sätt som vardagen kan förändras så att det som är viktigt får rum?
12. Om du tänker på ditt vardagsliv utifrån det vi har pratat om; att kunna ta dig dit du vill och behöver, för att kunna göra sådant som är viktigt för dig- om du tänker på att allt detta ska fungera på ett sätt som är hållbart i längden för dig personligen – vad är det som känns mest viktigt för dig?

Avslutning – del 4

1. Studien handlar om hur resorna påverkar vardagslivet. Vad tänker du kring hur ditt vardagsliv påverkas av ditt resande utifrån det vi pratat om i den här intervjun?
2. Är det något kring ditt vardagsliv kopplat till vardagsresandet som du inte tänkt på innan som du kommit att tänka på nu när vi haft den här intervjun?
3. Är det något mer du skulle vilja säga om ditt vardagsliv och vardagsresande, som jag kanske inte har frågat om men som du tycker är viktigt?

Bilaga 2 Samtyckesblankett

Information om studien Vardagslivets rumsliga praktiker, tankar och känslor som möjlighet till förändring mot ökad regional social hållbarhet i planeringen, en undersökning av vardagsresande i Barkarbystaden

Samtycke till att delta i projektet

Jag har fått muntlig och/eller skriftlig information om studien och har haft möjlighet att ställa frågor. Jag får behålla den skriftliga informationen.

- Jag samtycker till att delta i projektet **Vardagslivets rumsliga praktiker, tankar och känslor som möjlighet till förändring mot ökad regional social hållbarhet i planeringen, en undersökning av vardagsresande i Barkarbystaden**

Plats och datum	Underskrift
	Namnförtydligande

Bilaga 3 Information till intervjupersoner

Information om studien Vardagslivets rumsliga praktiker, tankar och känslor som möjlighet till förändring mot ökad regional social hållbarhet i planeringen, en undersökning av vardagsresande i Barkarbystaden

Information till intervjupersoner

Du har anmält intresse för deltagande i studien **Vardagslivets rumsliga praktiker, tankar och känslor som möjlighet till förändring mot ökad regional social hållbarhet i planeringen, en undersökning av vardagsresande i Barkarbystaden** via KTH:s hemsida. Det är därför du får denna information skickad till dig. I det här dokumentet får du information om projektet och om vad det innebär att delta.

Vad är det för ett projekt och varför vill ni att jag ska delta?

Projektet är en intervjustudie med boende i Barkarbystaden om vardagsresande och vardagsliv som ska genomföras under januari-mars 2023. Med vardagsresandet menar vi förflyttningarna som görs varje dag eller relativt ofta för att till exempel komma till arbete, vänner och fritidsaktiviteter, för att handla eller att följa med barn eller anhöriga till skolan, till vården och liknande. Det kan innebära att man går, cyklar, tar bussen, pendeltåg eller bil, eller en kombination. Eller att andra färdmedel används för hela eller delar av resan.

Målet är att samla in erfarenheter och reflektioner om hur vardagsresande ser ut, och hur det påverkar vardagslivet. Materialet ska bidra till att utveckla metoder för den regionala planeringen, och t ex förbättra hur kollektivtrafiken planeras. Motivet är att långsiktigt kunna bidra till stadsdelar och boendemiljöer som skapar goda förutsättningar för en socialt hållbar utveckling.

Det är av stor betydelse att få ökad kunskap kring hur vardagslivet levs, hur man reser och varför man reser på olika sätt för att kunna planera städer och transportsystem så bra som möjligt. Intervjuer med boende är en viktig kunskapskälla. Att just Barkarbystaden har valts som fallstudie beror på att det är ett viktigt område för stockholmsregionens målbild om det hållbara samhället.

Forskningshuvudman för projektet är avdelningen för Urbana och regionala studier, vid KTH (Tekniska högskolan) i Stockholm. Med forskningshuvudman menas den organisation som är ansvarig för projektet.

Hur går projektet till?

Du kommer inom kort bli kontaktad av doktoranden Anna Strohmayer som är den som kommer att göra intervjuerna. Du kommer då ha möjlighet att ställa frågor, både om studien och om något i denna information är oklart. Ni kommer sedan att boka in en tid för intervjun. Observera att du när som helst kan avbryta ditt deltagande i studien, även under och efter själva intervjun.

Ni som deltar kommer att intervjuas en i taget. Intervjun sker vid ett fysiskt möte inomhus i Barkarbystaden. Du har möjlighet att vara med och påverka dag och tidpunkt för intervjun. Varje intervju beräknas ta omkring en timme.

Om du har minderåriga barn som behöver vara med när du deltar på intervjun finns möjlighet att ta med dem, men det måste avtalas i förväg.

En uppföljande intervju kan bli aktuell, som då görs i form av en promenadintervju där du får berätta hur du brukar förflytta dig i området, till exempel vilka busshållplatser, gångvägar och så vidare du använder, och berätta om de miljöer ni rör er igenom. Du behöver inte ta ställning till om du vill ta del av den andra intervjun, förrän du eventuellt får en sådan fråga från oss.

Vid intervjun kommer du få öppna frågor om ditt vardagsresande, hur det påverkar ditt vardagsliv, och hur förutsättningarna ser ut för vardagsresandet och det vardagsliv du har respektive ser som önskvärt. Det innebär att du fritt utifrån frågorna ska berätta om hur ditt resande en vanlig dag och vecka ser ut, och hur

du tänker kring det. Om det är någon fråga som du känner dig obekvämd med går det bra att lämna den och gå vidare till nästa. Det finns inga rätta svar, utan det är hur du upplever ditt vardagsresande och vilken roll det spelar i ditt vardagsliv vi vill veta mer om.

Innan intervjun börjar kommer du få underteckna ett samtycke att vi spelar in intervjun (ljudinspelning), istället för anteckningar, och att materialet får användas i studien. Att vi gör en ljudinspelning är för att Anna som gör intervjuerna ska kunna fokusera på ert samtal, och ljudfilerna kommer bara att användas av henne och vid behov hennes handledare som arbetsmaterial.

Vi samarbetar med Järfälla kommun genom deras hemsida och sociala medier för att nå ut till er boende i Barkarbystaden, och får också låna en lokal där vi kan ha intervjuerna inomhus. I övrigt finns inget samarbete och de är inte del i studien. Projektet finansieras av Region Stockholm och KTH.

Möjliga följder och risker med att delta i projektet

Deltagandet i intervjustudien innebär inga större risker, men obehagliga känslor kan vara en bieffekt. Att prata med en utomstående om hur vardagen ser ut kan väcka både positiva och negativa känslor. Genom att berätta om hur du förflyttat dig mellan hemmet och olika aktiviteter en vanlig vecka kanske du under eller efter intervjun kommer att reflekterar över livsval och hur ditt liv ser ut idag. Det skulle kunna väcka negativa känslor av exempelvis stress, saknad eller oro.

Under intervjun väljer du själv vilka delar av ditt vardagsresande och vardagsliv du berättar om. Om du upplever något som obekvämt att prata om så går vi vidare till nästa tema. Du kan också kontakta oss efter intervjutillfället.

Vad händer med mina uppgifter?

Projektet kommer att samla in och registrera information om dig.

Materialet kommer att anonymiseras och inte kunna kopplas till en enskild person eller adress.

Intervjuerna kommer med ditt samtycke spelas in på ljudfil, som minnesstöd. Dessa kommer sedan skrivas ut som text i en transkribering. Av integritetsskäl kommer detta att göras av samma person som genomfört intervjun. Ljudfiler och det utskrivna materialet (digitalt dokument) kommer inte spridas eller publiceras. Under analysfasen av arbetet kommer innehåll i intervjuerna att diskuteras mellan doktoranden och handledarna, men det är enbart doktoranden som hanterar materialet.

Om du deltar vid en promenadintervju kommer den som intervjuar att ta bilder, men inte av dig utan av de platser du pratar om. Inget i detta bildmaterial kommer att kunna kopplas till dig eller din bostadsadress.

Materialet kommer att analyseras som en helhet och alla de intervjuades berättelser kommer att blandas. Vi kommer med ditt samtycke använda kortare citat, men det kommer inte förekomma några namn på intervjupersonerna i den forskningsrapport som resultatet kommer att publiceras i. Om du vill kommer du få se vilka citat vi vill använda innan studien publiceras.

Materialet kommer att förvaras i ett lösenordskyddat lagringsutrymme hos KTH som uppfyller kraven för lagring enligt GDPR. Vid studiens avslut kommer ljudfilerna att tas bort. Övrigt forskningsmaterial kommer att arkiveras enligt universitetets rutiner.

Dina svar kommer att behandlas så att inte obehöriga kan ta del av dem.

Ansvarig för dina personuppgifter är KTH. Enligt EU:s dataskyddsförordning har du rätt att kostnadsfritt få ta del av de uppgifter om dig som hanteras i projektet, och vid behov få eventuella fel rättade. Du kan också begära att uppgifter om dig raderas samt att behandlingen av dina personuppgifter begränsas. Rätten till radering och till begränsning av behandling av personuppgifter gäller dock inte när uppgifterna är nödvändiga för den aktuella forskningen. Om du vill ta del av uppgifterna ska du kontakta huvudansvarig forskare, professor Jonathan Metzger, jonathan.metzger@abe.kth.se eller 08-790 79 05. Dataskyddsombud nås på dataskyddsombud@kth.se eller via KTH:s växel (08-790 60 00). Om du är missnöjd med hur dina personuppgifter behandlas har du rätt att ge in klagomål till Integritetsskyddsmyndigheten, som är tillsynsmyndighet.

Hur får jag information om resultatet av projektet?

Om du vill kan du få en version av forskningsrapporten skickad till dig när den är färdig. Du kan också få ta del av de citat vi vill använda innan arbetet slutförs. För frågor under tiden kan du kontakta Anna Strohmayer, som genomför intervjuerna och analysen av insamlat material inom sina forskarstudier. Du når henne på anna.strohmayer@abe.kth.se, eller via KTH:s växel 08-790 60 00. Du kan också kontakta huvudansvarig forskare professor Jonathan Metzger, se kontaktuppgifter nedan, som är handledare för arbetet.

Försäkring och ersättning

Du kommer vara försäkrad genom KTH vid intervjun.

Ingen ersättning utgår för deltagande i studien. Vid intervjun kommer vi att bjuda på fika och frukt.

Deltagandet är frivilligt

Ditt deltagande är frivilligt och du kan när som helst välja att avbryta deltagandet. Om du väljer att inte delta eller vill avbryta ditt deltagande behöver du inte uppge varför.

Om du vill avbryta ditt deltagande ska du kontakta den ansvariga för projektet (se nedan).

Ansvariga för projektet

Ansvarig för projektet är professor Jonathan Metzger, Urbana och regionala studier KTH. Jonathan.metzger@abe.kth.se. Han är huvudhandledare för den forskarstudie som utförs av doktoranden Anna Strohmayer. Övrig handledare är universitetslektor Maria Håkansson, mbh@kth.se som i sin roll som prefekt har ett övergripande ansvar för forskningen vid institutionen, och doktor Marcus Adolphson. Alla arbetar vid Institutionen för Samhällsplanering och miljö på KTH.

Bilaga 4 Anmälan på KTH:s hemsida

Inträsseanmälan delta i studie om resvanor för boende i Barkarbystaden

Under hösten 2022 kommer intervjuer om vardagsresande att genomföras med boende i Barkarbystaden, inom ramen för ett forskningsprojekt på avdelningen för urbana och regionala studier, KTH. Här kan du anmäla intresse att delta som intervjuperson.

Om du anmäler intresse kommer du kontaktas av doktoranden Anna Strohmayer, som är ansvarig för intervjuerna. Vid många inträsseanmälningar kan ett urval göras, men alla kommer att kontaktas. I samband med denna kontakt kommer du att få mer information om tid och plats för intervjun. Intervjuerna kommer i första hand att hållas i Barkarbystaden. Du kommer även få en skriftlig information inför intervjun. Det finns möjlighet att ställa frågor, endera när du kontaktas eller genom att kontakta Anna på e-post på anna.strohmayer@abe.kth.se. Du kan när som helst avsluta din medverkan i studien, även när intervjun påbörjats eller genomförts. OBS Endast personer 18 år och äldre kan delta i studien.

Jag är intresserad av att delta i studien som intervjuperson

Ja

Kontaktuppgifter

Namn

Ange hur du vill kontaktas, med e-post eller telefonnummer

Hushållssammansättning:

- Ensamstående utan barn
- Ensamstående med hemmaboende barn
- Samboende utan barn
- Samboende med hemmaboende barn
- Annat
- Vill inte uppge

Sysselsättning:

- Studerar
- Arbetar
- Arbetslös
- Annat
- Vill inte uppge

Har du frågor? Kontakta Anna Strohmayer på anna.strohmayer@abe.kth.se

Skicka

Om studien

Projektet är en intervjustudie med boende i Barkarbystaden om vardagsresande. Med vardagsresandet menar vi förflyttningarna som görs varje dag eller relativt ofta för att till exempel komma till arbete, vänner och fritidsaktiviteter, för att handla eller att följa med barn eller anhöriga till skolan, till vården och liknande. Det kan innebära att man går, cyklar, tar bussen, pendeltåg eller bil, eller en kombination. Eller att andra färdmedel används för hela eller delar av resan.

Målet är att samla in erfarenheter och reflektioner om hur vardagsresande ser ut, och hur det påverkar vardagslivet. Materialet ska bidra till att utveckla metoder för regional planeringen, och t ex förbättra hur kollektivtrafiken planeras. Motivet är att långsiktigt kunna bidra till stadsdelar och boendemiljöer som skapar goda förutsättningar för en social hållbar utveckling.

Det är av stor betydelse att få ökad kunskap kring hur vardagslivet levs, hur man reser och varför man reser på olika sätt för att kunna planera städer och transportsystem så bra som möjligt. Intervjuer med boende är en viktig kunskapskälla. Att just Barkarbystaden valts som fallstudie beror på att det är ett viktigt område för stockholmsregionens målbild om det hållbara samhället.

Bilaga 5 Rekruteringsannonser

1. Instagram/Facebook (@barkarbystaden)

Text:

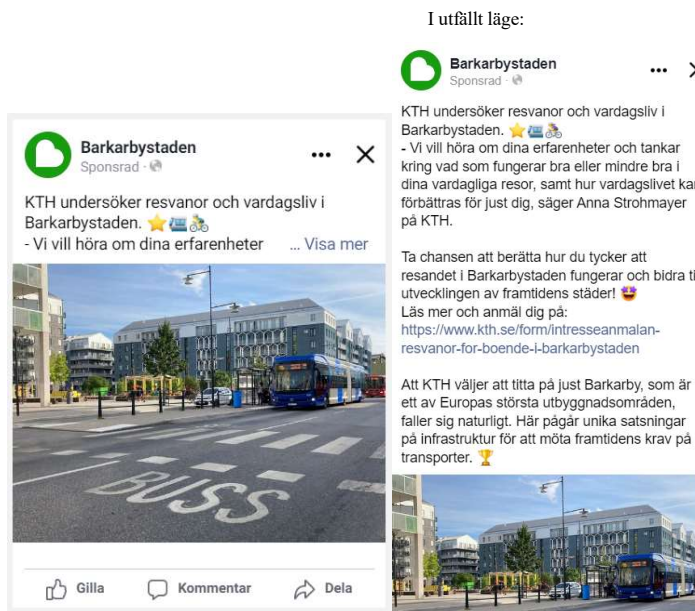
” KTH undersöker resvanor och vardagsliv i Barkarbystaden. - Vi vill höra om dina erfarenheter och tankar kring vad som fungerar bra eller mindre bra i dina vardagliga resor, samt hur vardagslivet kan förbättras för just dig, säger Anna Strohmayr på KTH.

Ta chansen att berätta hur du tycker att resandet i Barkarbystaden fungerar och bidra till utvecklingen av framtidens städer! Läs mer och anmäl dig på [KTH | Intresseanmälan delta i studie om resvanor för boende i Barkarbystaden](https://www.kth.se/form/intresseanmalan-resvanor-for-boende-i-barkarbystaden)

Att KTH väljer att titta på just Barkarby, som är ett av Europas största utbyggnadsområden, faller sig naturligt. Här pågår unika satsningar på infrastruktur för att möta framtidens krav på transporter.

Exempelbilder:

I utfällt läge:



Barkarbystaden
Sponsrad · 🌐

KTH undersöker resvanor och vardagsliv i Barkarbystaden. 🌟 🗣️ 🚲

- Vi vill höra om dina erfarenheter och tankar kring vad som fungerar bra eller mindre bra i dina vardagliga resor, samt hur vardagslivet kan förbättras för just dig, säger Anna Strohmayr på KTH.

Ta chansen att berätta hur du tycker att resandet i Barkarbystaden fungerar och bidra till utvecklingen av framtidens städer! 🗣️

Läs mer och anmäl dig på:
<https://www.kth.se/form/intresseanmalan-resvanor-for-boende-i-barkarbystaden>

Att KTH väljer att titta på just Barkarby, som är ett av Europas största utbyggnadsområden, faller sig naturligt. Här pågår unika satsningar på infrastruktur för att möta framtidens krav på transporter. 🏆

2. Barkarby.se/Jarfalla.se

Text:

Delta i en pågående studie om resvanor och vardagsliv i Barkarbystaden

Mellan datumen NN och NN genomför KTH en studie om hur vardagslivet påverkas av det dagliga resandet för boende i Barkarbystaden. Studien riktar sig till alla boende från 18 år och uppåt som vill delta i en intervjuundersökning och dela med sig av sitt vardagsliv. Ta chansen att berätta hur du tycker att resandet i Barkarbystaden fungerar och bidra till utvecklingen av framtidens städer!

- Vi vill höra om dina erfarenheter och tankar kring vad som fungerar bra eller mindre bra i dina vardagliga resor, samt hur vardagslivet kan förbättras för just dig. Oavsett om du pendlar långt eller kort, om du arbetar eller studerar hemifrån eller är kanske inte arbetar av något skäl. Vi vill gärna ta del av en mångfald av olika vardagsliv, säger Anna Strohmayr, doktorand vid institutionen för samhällsplanering och miljö på KTH.

[Anmäl dig till studien här](#)

Att KTH väljer att titta på just Barkarby, som är ett av Europas största utbyggnadsområden, faller sig naturligt. Här pågår unika satsningar på infrastruktur för att möta framtidens krav på transporter. I takt med att den nya stadsmiljön växer fram testas också nya lösningar som självkörande bussar och BRT-linjer i skarpt läge mitt i den växande staden.

Det är unikt att utformningen av stadens resor sker samtidigt som utbyggnaden pågår och för Järfälla är det en viktig del i kommunens ambition att skapa en modern och hållbar stad som möter invånarnas behov. Studiens resultat kommer att bidra med ett nytt perspektiv kring faktorer som påverkar det vardagliga resandet, ett perspektiv som inte undersökts i djupare form tidigare och som kommer vara ett välkommet tillskott för alla som arbetar med resande och stadsutveckling.

Om studien

Studien ska undersöka erfarenheter och reflektioner kring det egna vardagsresandet hos boende i Barkarbystaden. Det handlar om de vardagliga förflyttningarna mellan hemmet, förskola, skola, affärer, restauranger, arbete, fritidsaktiviteter, familj och vänner mm, hur dessa fungerar och påverkar ens vardag.

Målsättningen är att bidra till kunskap för att tydligare kunna konkretisera social hållbarhet i den regionala planeringen. En utgångspunkt i studien är att vardagsresandet har en betydande påverkan på människors liv.

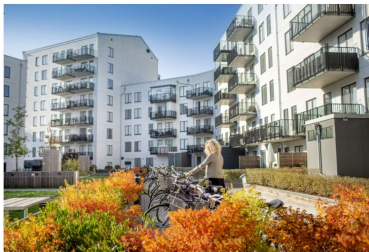
[Läs mer om studien på KTH:s hemsida.](#)

Exempelbilder:

BARKARBY

[Start](#) [Om Barkarby](#) [Flytta hit](#) [Livet här](#) [För företag](#) [Nyheter](#) [Kontakt](#) [🔍](#)

Delta i en pågående studie om resvanor och vardagsliv i Barkarbystaden



Mellan datumen NN och NN genomför KTH en studie om hur vardagslivet påverkas av det dagliga resandet för boende i Barkarbystaden. Studien riktar sig till alla boende från 18 år och uppåt som vill delta i en intervjuundersökning och dela med sig av sitt vardagsliv. Ta chansen att berätta hur du tycker att resandet i Barkarbystaden fungerar och bidra till utvecklingen av framtidens städer!

“ – Vi vill höra om dina erfarenheter och tankar kring vad som fungerar bra eller mindre bra i dina vardagliga resor, samt hur vardagslivet kan förbättras just för dig. Oavsett om du pendlar långt eller kort, om du arbetar eller studerar hemifrån eller är kanske inte arbetar av något skäl. Vi vill gärna ta del av en mångfald av olika vardagsliv, säger Anna Strohmayer, doktorand vid institutionen för samhällsplanering och miljö på KTH.

[Anmäl dig till studien här](#)

Att KTH väljer att titta på just Barkarby, som är ett av Europas största utbyggnadsområden, faller sig naturligt. Här pågår unika satsningar på infrastruktur för att möta framtidens krav på transporter. I takt med att den nya stadsmiljön växer fram testas också nya lösningar som självkörande bussar och BRT-linjer i skarpt läge mitt i den växande staden.

Det är unikt att utformningen av stadens resor sker samtidigt som utbyggnaden pågår och för Järfälla är det en viktig del i kommunens ambition att skapa en modern och hållbar stad som möter invånarnas behov. Här kommer studiens resultat att bidra med ett nytt perspektiv kring faktorer som påverkar det vardagliga resandet. Ett perspektiv som inte undersökts i kvalitativ form tidigare och som kommer vara ett välkommet tillskott för alla som arbetar med resande och stadsutveckling.



Om studien

Studien ska undersöka erfarenheter och reflektioner kring det egna vardagsresandet hos boende i Barkarbystaden. Det handlar om de vardagliga förflyttningarna mellan hemmet, förskola, skola, affärer, restauranger, arbete, fritidsaktiviteter, familj och vänner mm, hur dessa fungerar och påverkar ens vardag.

Målsättningen är att bidra till kunskap för att tydligare kunna konkretisera social hållbarhet i den regionala planeringen. En utgångspunkt i studien är att vardagsresandet har en betydande påverkan på människors liv.

[Läs mer om studien på KTH:s hemsida.](#)

