

Rapport från konferensen

# Pendlarsamhället tur och retur

– Samtida och historiska perspektiv

**Arbetets museum, Norrköping, 13–14 november 2008**



**Arbetets museum**

Strykjärnet Norrköping 011-18 98 00 [www.arbetetsmuseum.se](http://www.arbetetsmuseum.se)  
Öppet alla dagar 11-17, tisdagar till 20 Fri entré

## Innehåll

Förord .....	2
Föredrag.....	3
<i>Lars Ilshammar</i>	
Långt borta och nära: Pendlarsamhällets drömmar och vardagslivets realiteter .....	3
<i>Tora Friberg</i>	
Pendlingsmönster i tid och rum ur ett genusperspektiv .....	14
<i>Tom O'Dell</i>	
Pendling: Mellan vardagsrutin och levnadskonst .....	30
Abstracts .....	32
Tema Pendlarsamhället – gamla och nya drömmar.....	32
Tema Pendlingsmönster .....	36
Tema Pendlarkultur .....	40
Avslutningsdiskussion.....	44
Bilaga 1: Deltagarförteckning .....	47
Bilaga 2: Konferensprogram.....	49

## Förord

Den 13–14 november 2008 anordnades konferensen *Pendlarsamhället tur och retur – Samtida och historiska perspektiv* på Arbetets museum i Norrköping. Konferensen arrangerades av Arbetets museum och dess vetenskapliga instans, Rådet för yrkeshistorisk forskning, i samarbete med Centrum för kommunstrategiska studier (CKS) vid Linköpings universitet. Konferensen genomfördes med stöd av Forskningsrådet för arbetsliv och socialvetenskap (FAS).

Konferensen strukturerades utifrån tre teman:

- Pendlarsamhället – gamla och nya drömmar
- Pendlingsmönster
- Pendlarkultur

Vid konferensen deltog 58 personer. Deltagarna kom från universitet, högskolor, fackförbund, forskningsråd, Norrköpings kommun, näringslivet, transport- och kollektivtrafiksektorn, arbetsförmedling, arkiv och museer. I denna rapport publiceras konferensens tre föredrag – två i sin helhet och ett som referat – samtliga abstracts från deltagarpresentationerna, frågor och svar i anslutning till föredrag och presentationer, samt avslutningsdiskussionen. Stort tack till Therese Bengtsson som förde anteckningar under konferensen. Som bilagor finns även deltagarförteckning och konferensprogram. Så varsågod och ta del av pendling ur alla möjliga – och kanske även omöjliga – aspekter!

*Sofia Seifarth*  
*Forskningschef Arbetets museum*

## Föredrag

### Långt borta och nära: Pendlarsamhällets drömmar och vardagslivets realiteter

*Lars Ilshammar*

Inom fysiken har varje kraft sin motkraft.

Newtons tredje lag säger att när kropp A verkar med en kraft på en annan kropp B, så verkar B med en lika stor kraft – så kallad reaktionskraft - på A, men i motsatt riktning.

Båda krafterna är av samma typ.

Man ska alltid vara försiktig med att försöka överföra intressanta lagbundenheter från fysikens värld till humaniora och samhällsvetenskap.

Samhället kan inte förklaras med bara två eller tre variabler.

Men låt oss ändå mera lekfullt låna idén från Newton ett tag och t.ex. tänka oss att mot globaliseringens centrifugalkraft som slungar ut oss i det stora världsbullret svarar en lokaliseringens centripetala kraft, som vill återföra oss till den lilla överblickbara världens trygghet och ro.

När jag stod i Pressbyrån på Centralen i Stockholm innan jag steg på tåget hit till Norrköping så noterade jag några titlar i den digra hyllan av tidskrifter om sådant som hem och trädgård:

*Sköna hem*

*Allt om trädgård*

*Drömbem och trädgård*

*Gods & Gårdar*

*Hemtrevligt*

*Family Living*

*Hem & Antik*

*På landet*

*Gård & Torp*

*Hem, ljuva hem*

*Lantliv*

*Hus & Hem*

*Residence*

*Plaza interiör*

Och så vidare.

Man kan fortsätta den här uppräknningen ganska länge.

Om man söker bland Pressbyråns alla magasinstitlar får man faktiskt 134 träffar på kategorin hem och trädgård.

Vad säger oss detta om Newtons tredje lag tillämpad på mänskliga samhällen, och om pendlarsamhällets drömmar och vardagslivets realiteter?

En hel del, inbillar jag mig.

Rörlighet och resande presenteras ofta som ett sorts grovt mått på samhällets utvecklingsgrad.

Vill vi fortsätta det mänskliga framåtskridandet måste vi öka rörligheten, heter det.

Det gäller både mera bildligt – rörlighet på arbetsmarknaden och flexibilitet i jobbet t.ex.– rent bokstavligt – vår fysiska rörlighet i form av resande och arbetspendling och virtuellt – rörlighet på nätet och i den mediala världen.

På så vis blir mobilitet en överideologi där det ultimata målet förstås är att befinna sig i ständig rörelse.

En bra människa är helt enkelt mobil, flexibel och förändringsbenägen, samt alltid på väg någonstans.

Att stanna upp eller sitta ner en stund betraktas som illavarslande tecken på stagnation och rent av som medvetet bakåtsträvande.

Bo Dahlbom heter en filosof från Göteborg som blev IT-professor och guru inom det kortlivade fenomen som kallades den nya ekonomin, ni vet idén om att företag varken behövde ha några produkter eller tjäna några pengar för att värderas till hundratals miljarder på börsen.

Medan allt detta fortfarande var högsta sanning skrev Dahlbom böcker och artiklar i rasande fart där han bl.a. förutspådde att vi alla snart skulle förvandlas till nomader.

Dessa moderna IT-nomader skulle med mobilens och Internets hjälp samlas på kvällen i tillfälliga kvarter där familjen just råkade befinna sig, bara för att som en svärm gräshoppor dra vidare till nya marker nästa morgon.

Alldeles strax, bara tekniken hann bli lite bättre först:

*”Vi vill varken ha intelligenta hem eller kontor i IT-sambället. Vi blir nomader och företagen blir mobila, distribuerade säljorganisationer, med kontoret på fickan. Hemmen ersätts av mötesplatser. I stället för beminredning kan vi ägna våra korta liv åt att utforska världen och möta nya människor.*

*När lokalsambället upplösts och hemmet blivit isoleringscell rymmer vi och återfinner nomadernas gemenskap i en liten mobil bord som håller kontakten över hela jorden i en värld utan hem.”*

Man kommer att tänka på den nästan utslitna dikten ”I rörelse” av Karin Boye:

*”Det bästa målet är en nattlång rast,  
där elden tänds och brödet bryts i hast.*

*På ställen, där man sover blott en gång,  
blir sömnen trygg och drömmen full av sång.*

*Bryt upp, bryt upp! Den nya dagen gryr.  
Oändligt är vårt stora äventyr.”*

”På ställen, där man sover blott en gång... ” – ökad pendling i all ära, men så långt gick det ju inte riktigt.

Tekniken blev verkligen bättre, snabbare, mindre och ännu mobilare än den redan var.

Men inte har särskilt många av oss förvandlats till IT-nomader för det.

Istället lever drömmen om den fasta punkten – torpet, stugan eller villan – kanske starkare än någonsin om man ska döma av bok- och tidskriftsfloran.

Och Bo Dahlbom bor, fortfarande, kvar på en fast adress i Stockholm.

Fast man kan inte hitta den på hitta.se.

Kanske skäms han för att han ännu inte har blivit heltidsnomad.

Dahlboms text skrevs i slutet av 1990-talet.

Man kan alltså se den som typiskt uttryck för den tidiga Internet-erans övertro på den nyaste teknikens förmåga att helt på egen hand lägga livet tillräta för oss.

För den historiskt intresserade är det knappast någon överraskning att ny teknik regelmässigt marknadsförs som patentlösningen på allehanda sociala och politiska problem.

Under en tid dominerar de utopiska löften och framtidsvisionerna får nästan religiös laddning.

Men med tiden brukar teknikberusningen klinga av och baksmällan ta över.  
Den här gången är förstås inget undantag.

Fastän Bo Dahlbom skriver in sig i den långa raden av felslagna utopister har han ändå rätt på en punkt.

Vi föreställer oss ofta den moderna historien inte bara som en rörelse från lägre utvecklingsstadier till högre, utan också från ett statiskt liv till ett alltmera rörligt och mobilt. Då glömmer vi bort att människan levde som nomadiserande jägare och samlare i sådär ett par miljoner år, innan hon blev bofast och började bruka jorden de senaste 10 000 åren. Vår tid som bofasta är kort som en blinkning.

Vi har också en benägenhet att förtränga att det där statiska livet trots allt rymde en hel del resande, både över längre och kortare sträckor.

Medeltiden var t.ex. inte bara i ett evigt harvande på leriga åkrar inom synhåll för de närmaste grantopparna.

Jag skrev en gång uppsats i historia om Nisse Swensson, en vanlig frälseman i Närke på 1400-talet när skillnaden mellan frälsemän och en mera välbärgad bonde inte alltid var så stor.

Nisses testamente från 1434 avslöjar att han åtminstone hade kännedom om, troligen också besökt, såväl Örebro som Arboga, Eskilstuna, Skänninge och Vadstena.

Man kan nog säga att Nisse var ganska hemtam i hela Mellansverige.

Utifrån min egen arbetsplats, Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek, kan man hitta andra exempel på att historien inte bara är en enkel och rätlinjig resa mot allt mera avancerade stadier.

Vi har ett av våra magasin i Grängesberg i södra Dalarna.

Där flyttade vi in i en gammal gruvstuga, Jakobina heter den, som blev över sedan brytningen hade upphört 1989.

I samma lokal där gruvarbetarna åt lunch och duschade av sig efter jobbet förvarar vi nu en del av arbetarrörelsens minnen, bl.a. nära 1 400 fanor.

Svett och matos har ersatts av arkivdamm, industrisamhället av informationssamhället.

Så verkar det i alla fall.

Men historien är ju inte linjär och förutsägbar, utan innehåller som vanligt massor av kringelkrokar.

När jag besökte Grängesberg i början av januari i år berättade VD:n för kommunens fastighetsbolag att det nu finns planer på att ta upp gruvdriften igen.

Det förflutna verkar på retur, även om inget är bestämt ännu och alla inblandade inte heller är hellyckliga över tanken på att öppna den drygt 600-åriga gruvan mitt i samhället.

Det är samma historia som i Gällivare och Kiruna.

Just när vi i den gamla industrivärlden trodde att en ny tidsålder hade randats slår industrisamhället tillbaks och når global omfattning.

Snabbväxande ekonomier som Indien och Kina skriker efter järnmalm och driver upp råvarupriserna till nivåer som gör det lönsamt att borra allt djupare i berget och ta upp gamla nedlagda gruvor.

Den rostiga gruvnäringen framstår plötsligt som framtidsbransch.

Och när framtiden kommer i retur till platser som den övergav för 15-20 år sedan får man förstås vara tacksam.

Riskerar gruvan att underminera husen så river man dem och bygger nya. Grängesbergs centrum lever farligt den dagen beslut fattas om att återuppta driften.

I Kiruna måste hela staden som bekant flyttas för att malmbrytningen ska kunna fortsätta.

Att riva eller flytta hus, vägar och kompletta samhällen låter brutalt, som ett extremt offer på tillväxtens och penningens altare i den nya kvartalskapitalimens era.

Men tanken att allting måste vara just som det är nu, och att man har någon sorts rätt att för evigt bo kvar i det hus och på den plats där man en gång råkade födas är ju inte särskilt djupt förankrad i historien.

Många är de gruvorter där hus och människor genom tiderna successivt fått maka på sig för att näringarna krävt det.

Långt före industrialismen kunde landsbygdens folk ge sig ut på halvårslånga arbetsvandringar eller ta hus, hem och familj med sig till nya orter där framtidsutsikterna verkade bättre.

Husen byggdes för att enkelt kunna monteras ner och flyttas.

Städernas pietetsfullt bevarade träbebyggelse hade ofta börjat sitt liv under betydligt enklare omständigheter på landsbygden.



Längs Norrlandskusten, där jag är uppväxt på somrarna, flyttande fiskarna säsongvis mellan fiskelägena ute i skärgården och staden eller byn inne i land.

Vissa fiskare kom långväga ifrån, ända från Gävle och Norrtälje, för att hämta fångster långt uppåt Ångermanland.

Eller också kom order uppifrån.

Gustav Vasa, den barske riksgrundaren, är känd för att beordra borgarna i rikets städer att rycka upp sina bopålar och flytta till någon annan plats som för tillfället behagade kungen.

Han var inte ensam.

Finnmarker och lappmarker röjdes och odlades upp med metoder som inte alltid var demokratiska.

Samhället har alltså en lång tradition av pendling och rörlighet, frivillig och påtvingad.

Det är först i modern tid som det statiska livet där sysselsättningen ska komma till människan istället för tvärtom har blivit idé.

Priset för detta är förstås att framtiden kan råka passera förbi medan man tittar på.

Gruvnäringen är bara det mest spektakulära exemplet på att både människor och samhällen som inte är beredda att förändra och förflytta sig snart kommer att hamna i historiens bakvatten.

Här finns en paradox, eller två.

Den första handlar om att dagens människor är mobilare, arbetspendlar eller nöjesreser mer och längre än någonsin tidigare, samtidigt som vi också tar för givet att hembygden och närmiljön ska vara bestående, som de alltid varit.

Därav kommer säkert en del av motståndet mot att ta upp gamla gruvor, liksom mot projekt som ett tredje välbehövligt järnvägsspår genom centrala Stockholm.

Det är frestande att ställa upp en Newtonsk hypotes om just pendlarsamhällets drömmar och vardagslivets realiteter; ju rörligare vi blir, ju mer och längre vi reser och ju snabbare världen snurrar, desto större vår längtan efter och behov av en trygg punkt, ett nav i tillvaron dit vi kan återvända för att samla krafter – en plats där allting är som det alltid varit, livet går sin gilla gång och tiden tycks stå stilla.

Den svällande floran av tidskrifter om hus och hem, trädgård och inredning talar åtminstone för att hypotesen har någon grund för sig.

Den andra paradoxen rör förstås industriarbetet och industriarbetaren, så ofta uträknade i ett samhälle som ömsom kallar sig postindustriellt och tjänstebaserat.

Historiens oberäkneliga sätt att slingra sig och återvända till platser där den redan varit tyder på att det inte riktigt förhåller sig så.

När industriminnen återigen blir levande industrier och nedlagda gruvsamhällen får ny energi reser det en utmaning, inte minst mot historikernas alltför slentrianmässiga epoktänkande.

Men det var inte om detta memento, utan om motsättningen som växer ur den moderna människans rotlöshet och längtan efter sammanhang jag skulle prata.

Inte heller detta är väl något helt nytt fenomen.

Begreppet ”hembygd” uppstår inom litteraturen och slår rot i det allmänna medvetandet först i slutet på 1800-talet när den stora inflyttningen till städerna börjar, människor ser sig om och ”upptäcker” det bondeland som de just har lämnat.

Egentligen är vi ju alla bönder två-tre generationer tillbaks.

Svenska Turistföreningen bildas 1885 under mottot ”Känn ditt land”.

I de nya folkrörelserna samlas de som ryckts upp ur sin invanda miljö för att återfinna något av det man förlorar i form av bondesamhällets arbetsgemenskap och finmaskiga sociala nätverk.

Konstnärer som Carl Larsson och Anders Zorn skapar en romantiserad bild av det hårda livet på landet för städernas nya medelklass att hänga på sina väggar.

Under de senaste decennierna, i svallet av efterkrigstidens urbaniseringsvåg och parallellt med bilismens genombrott, har intresset för hembygden ökat igen.

Gröna vågen och ”Vi flytt int’-rörelsen på 70-talet hör hemma i det sammanhanget.

Mängder av nya hembygdsgårdar har byggts och hembygdsföreningar startats.

De flesta landsortskommuner ordnar numera återvändardagar eller hemvändardagar för de utflyttade.

Samtidigt är intresset för släktforskning och för riktigt lokal historia verkligen på topp.

Att söka sina rötter och leta eller längta sig tillbaks till ursprunget tycks på något sätt stå i proportion till mer eller mindre påtvingad rörlighet, och utvidgade flyttnings- och pendelmönster.

Om detta handlar den gamla Piteågruppen Euskefeurats låt ”Det är hit man kommer när man kommer hem”.

Den börjar med två sorgsna hemvändare som sitter och filosoferar vid elden sent en sommarnatt någonstans i Norrbotten.

*Klockan gick mot fem och det regna lite grann,  
snart skulle natten bli till dag.  
Vi satt där vid elden och prata med varann,  
Erik Johan Andersson och jag.  
Dimman kröp sakta iväg över sjön  
och storlommen ropar någonstans.  
Jag såg i Eriks drömmande blick  
hur lågorna trädde sin dans.*

*Det är här man känner vart stigarna går  
och man vet vem som är släkt med vem.  
Det är här man vet var gäddorna står  
och det är hit man kommer när man kommer hem, du vet,  
ja, det är hit man kommer när man kommer hem.*

Euskefeurat, som på dialekt betyder ungefär olustig, och deras låtar är vad man kallar folkkära, d.v.s. de platsar knappast på kultursidorna, men rör vid något i själen hos många människor, något man instinktivt känner igen sig i.

Detta ”något” handlar antagligen om att alltfler känner sig hemlösa, vilsna och utbytbara i ett tjänstesamhälle som präglas av ständigt ökande krav på rörlighet.

Man kan kalla denna rörelse utan ledare eller program för nynostalgisk, eller till och med nykonservativ, en antirörelse mot globalisering, förflockning och rotlös individualism.

I så fall är det en attityd som spänner över de politiska blockgränserna och förenar borgerliga element med delar av vänstern och miljörörelsen.

I senaste numret av tidskriften Arena avporträtteras en av denna rörelses självutnämnda språkrör. Hon heter Elise Claeson, brukar medverka i Svenska Dagbladet och sammanfattar sitt budskap i orden Bakåt, Inåt, Hemåt:

*”Människan är en varelse, en urgammal urtidsödlan, som inte tål förändringar. Vi är konservativa i den bemärkelsen att vi vill känna igen oss, inte varje morgon stiga upp och känna att adrenalinets stiger. Vad har de ändrat på idag?”*

Kan man både äta kakan och ha den kvar?

Går det att förena det nära och det fjärran, det statiska och det rörliga?

Är det möjligt att minska krafternas spel och t.ex. gifta ihop Karin Boye med Euskefeurat?

Föreställningarna om distansarbete, telependling eller vilket begrepp vi nu väljer handlar just om detta.

I IT-revolutionens släptåg har distansarbetets kommande segertåg förkunnats upprepade gånger. Med hjälp av dator och bredbandsuppkoppling skulle det plötsligt bli möjligt för centrum och periferi att skifta plats.

Människor skulle slippa slitsamma arbetsresor, och ändå kunna behålla sin närvaro i den stora världen.

Ny teknik skulle öppna vägen för nysatsningar i glesbygder och avfolkningsområden.

Kontoret vid Stureplan kunde bytas mot röda stugan vid sjön.

Och på köpet skulle miljön förbättras när bilåkandet minskade.

Visionerna har gått under namn som ett ”rundare Sverige” eller det så kallade glokalsamhället.

Hittills har erfarenheterna varit – sådär.

På några platser tycks distansarbetet verkligen ha gjort skillnad.

Men det stora hela sett har distansarbetets välsignelser visat sig bygga mera på förhoppningar än realitet.

De som distansarbetar gör det i regel bara någon dag i veckan.

Arbetspendlingen har inte försvunnit, utan tvärtom fått bättre förutsättningar med ny infrastruktur och ny regionalisering.

Och det totala resandet har inte minskar, utan ökat – liksom utsläppen av växthusgaser.

Samtidigt fortsätter centraliseringen med förnyad styrka.

Stockholm och övriga Mälardalen tillsammans med Göteborgs- och Malmöregionerna växer rekordartat på övriga Sveriges bekostnad.

Informationstekniken har hittills inte levt upp till förväntningarna om att leda till någon glokalisering.

Det uppkopplade lokalsamhället förblir i stort sett en dröm.

Kanske beror det till inte så ringa del på att man lite rosenkindat trott att det skulle räcka med några datorer och en kommunal IT-stuga för att vända flyttströmmarna.

Under 90-talet skulle ju alla former av mera övergripande samhällelig styrning eller planering helst undvikas.

Men teknik i sig löser inga problem och skapar inga möjligheter.

Det krävs en grogrund i form av välutbyggd infrastruktur, kunskaper och sociala nätverk, i vidare mening ett samhälle med bostäder, skola, service och nöjesutbud, om något ska börja hända.

På senare år tycks en del mera framsynta kommuner ha insett detta.

En ny våg av lockande erbjudanden om att förena arbete och boende i en avstressande miljö flyter ut över landet, nu i kombination med en renässans för avsomnade begrepp som samhällsplanering.

Framför allt verkar de nygamla insikterna om vikten av ett attraktivt samhällsutbud gynna de mindre orterna på lagom regionalt avstånd till storstaden, som Strängnäs, Norrtälje och Nyköping.

Här kan man dra nytta av utbyggda kommunikationer, både fysiska och virtuella, för att skapa en kritisk massa.

På Nyköpings kommuns webbplats [boinykoping.nu](http://boinykoping.nu) kan man läsa vittnesmål från entusiastiska inflyttare:

*”Nära till allt*

*Har precis flyttat hit från Stockholm och vi njuter av närheten till skola, jobb och butiker – vardagen har blivit mycket enklare!*

*Att kunna bo mitt i staden och samtidigt känna lugnet är super.*

*Och att på lördagen strosa runt på Storgatan bland butiker och kaféer...”*

Man skulle nästan kunna misstänka någon kreativ reklambyrå för att ligga bakom dessa superlativer.

Men vi får väl tro signaturen ”Johanna” på hennes ord.

Med hjälp av ny teknik – som inte längre är så ny – och framsynt samhällsplanering kan avståndet mellan nära och fjärran förkortas och det newtonska kraftspelet i alla fall dämpas.

Men, för att avsluta, även om det finns hopp för glokalsamhället, så vore det nog naivt att inbilla sig att vi alla skulle kunna nå fram till en lika harmonisk balans mellan de många olika krav som arbete, familjeliv och fritid ställer på oss i en globaliserad värld som Johanna.

Motsättning mellan det centrifugala och centripetala finns inbyggd i den moderna själen och speglar dess svårartade kluvenhet.

Att bryta upp, vara i rörelse, befinna sig på väg, är ju på sätt och vis själva essensen av begreppet modernitet.

Och därmed också att längta efter det man förlorat eller inte kan få.

Vilket antagligen förklarar varför Euskefeurat fortsätter att dra fulla hus när man nu har återförenats efter elva år och turnerar över Sverige med låtar från nya skivan "Lurv".

\*

#### **Fråga från publiken:**

Vad blir tesen? Ju mer vi är uppkopplade mot nätet, ju rörligare blir vi? Vart leder det? Det är en virtuell rörlighet, men en hel del av det är inte ett direkt arbetsrelaterat medieanvändande.

#### **Svar:**

Vi tar vår tid vid datorn från den tid vi tidigare använde till tv-tittande, radiolyssnande och andra medier. Kontakter via nätet leder till mer resande, men virtuella kontakter kan inte ersättas fysiska kontakter. Fysiska kontakter kan inte ersättas av virtuella kontakter. Distansarbete har inte minskat resandet.

## **Pendlingsmönster i tid och rum ur ett genusperspektiv**

*Tora Friberg*

*Lagstiftningen i dagens samhälle bygger på att både män och kvinnor ska bidra till sin egen och familjens försörjning. Det innebär att de flesta vuxna på ett eller annat sätt måste förflytta sig till sin arbetsplats. Detta är utgångspunkt för denna text som kommer att behandla kvinnors och mäns delvis skilda resmönster och villkor i ett samhälle där bebyggelsen i städerna breder ut sig alltmer. Jag kommer särskilt att problematisera kvinnors omsorgsansvar och vilka avtryck det sätter i resmönstret. Avslutningsvis diskuteras hur brister i transportsystemet, de vita fläckarna, kan analyseras utifrån ett genusperspektiv.*

### **En rörlig och flexibel arbetskraft**

Att förflytta sig från en plats till en annan kräver utrymme i tid och rum. Människor i dagens samhälle översköjs med budskap om att tiden är en knapp resurs. Målet är att tidsåtgången för att förflytta sig eller transportera gods mellan olika platser ska minska. Det är ingen överdrift att tala om ett bilsamhälle. Stora ansträngningar görs för att förbättra transportapparaten vilket innebär gigantiska investeringar i fysisk infrastruktur, vägar, rondeller, broar etcetera. Påtagligt är också satsningarna på telekommunikationer. I denna tankevärld hör ”det upplösta rummet” hemma. Det är inte bara en befriande möjlighet. Det kan också vara en ny börda. Kanske gäller det i synnerhet kvinnor, eftersom många uppgifter fortfarande kräver en personlig närvaro och en faktisk förflyttning. Omsorg, fortfarande i hög grad en kvinnouppgift, låter sig bara i begränsad omfattning utövas per mobiltelefon eller e-post (jfr Friberg 2008).

Att vara rörlig och flexibel är honnörsord i dagens samhälle. Rörligheten är emellertid inte jämnt fördelad vare sig mellan invånarna i världen, inom Sverige eller mellan olika sociala grupper. En begränsad grupp, samhällets elit, har gränslös tillgång till rummet samtidigt som flertalet människor möter påtagliga restriktioner. Zygmunt Bauman (1998) talar om att det sker en polarisering av mobiliteten på så sätt att de fattiga är ”lokaliserade” det vill säga de är mer bundna till en plats medan de rika är ”globaliserade” det vill säga mer obundna till en specifik plats, kan växla mellan olika platser eller ha kopplingar till flera parallellt. Men begränsade resurser kan tvinga fram en rörlighet, vilket ska tolkas som att de som lever under knappa omständigheter inte har ekonomiska möjligheter eller tillräckligt inflytande i samhället för att skapa sin försörjning

och organisera sitt vardagsliv så att förflyttningar kan ske utan stora ansträngningar. Det finns med andra ord en maktaspekt inbyggd i rörelsemönstren (Massey 1994, Jonsson 2003). Det svenska samhällets könskontrakt karaktäriseras av en asymmetri vad gäller makt. Kvinnor har i mindre omfattning än män haft tillträde till de rum där beslut om transportapparaten fattas. De har också i genomsnitt mindre ekonomiska resurser, vilket återverkar på deras rörelsemönster.

### **Stadens utbredning skapar transporter**

Det är uppenbart att staden under de senaste 50 åren har förändrats rent fysiskt genom att bebyggelsen breder ut sig och serviceinrättningar sprids ut över stora ytor. Marken vid de stora trafikknutpunkterna har blivit attraktiv för de stora dagligvarukedjorna och för de kedjor som saluför möbler och byggmaterial. Stormarknadernas lokalisering i ytterområden kan stå som signatur för detta. Stadens utbredning avspeglas också i bostadsområden som byggs upp i stadens periferi, områden med få butiker (jfr Friberg 2008).

Även om det nu är en trend inom stadsplaneringen att förtäta innerstäderna förändrar det inte helhetsbilden. Till den hör också var arbetsplatserna är lokaliserade i relation till de anställdas bostäder. Nuförtiden byggs knappast några företagsbostäder. Kommunerna svarar för bostadsbyggandet men att exakt planera för vem som ska bo var låter sig inte göras. Därtill är enskilda individers situation och val alltför komplexa. Att flytta är ett mycket stort steg för en familj. Ett resultat är att både mannen och kvinnan i en familj (eller oftast en av dem) kan ha långa sträckor att överbygga för att komma till sina arbetsplatser.

Kvinnor och män arbetar i stor omfattning inom olika branscher och inte sällan domineras en arbetsplats av antingen män eller kvinnor. Ett sjukhus är till exempel en arbetsplats där många kvinnor arbetar. Det har sin bestämda lokalisering i staden. En verkstadsindustri eller ett bygge domineras av män och har sin bestämda lokalisering. Kvinnors arbetsplatser ligger generellt sett närmare deras bostad än mäns. En anledning är att kvinnors arbetsplatser är mer geografisk utspridda (många arbetar i den offentliga sektorn vars lokalisering följer befolkningens storlek), en annan att kvinnor anpassar sig till hemarbetet och väljer arbetsplatser närmare bostaden. Denna anpassning till hem och barn tar sig också uttryck i att många kvinnor med små barn arbetar deltid, vilket ställer specifika krav på kollektivtrafiken. (Eriksson & Garvill 2000, Hjorthol 1998). Hur långt människor är beredda att pendla för att komma till sitt arbete hänger också



samman med faktorer som yrke, utbildning och inkomst. Personer med hög inkomst accepterar till exempel längre avstånd och har följaktligen längre arbetsresor.<sup>1</sup>

Randi Hjorthol (1998) visar i sina studier av Oslo att kvinnor jämfört med män är mer knutna till den lokala omgivningen (bostadsområden, förorter) och till centrum (arbetsplatser, butiker). Hon menar att det finns skäl att tala om feminiserade förorter. Centrum däremot utnyttjas av båda könen. Män är i högre grad än kvinnor ”yttreorienterat” det vill säga aktiviteter män ägnar sig åt sker i andra ytterområden i staden eller i andra kommuner än där de bor. De rör sig mer kors och tvärs i staden. Det kan, menar Hjorthol, förklaras med kvinnors sämre tillgång till bil och deras högre beroende av kollektivtrafiken som mestadels är inriktad mot centrum. Kvinnornas resor faller också i högre grad än mäns inom reproduktionssfären och karaktäriseras av ”uppbunden” tid. Hälften av de som ingick i Hjorthols studie upplevde sina resor som positiva. Kvinnor och yngre upplevde sina resor som mer slitsamma än andra grupper. Detta hänger ihop med resornas komplexitet och tidspress. De mest komplexa resmönstren fanns bland yngre kvinnor med barn och med hög yrkesstatus. Minst komplexa resmönster hade äldre män från arbetarklass.

## Vardagens förflyttningar

Kvinnor tar stort ansvar för de repetitiva uppgifterna i hemmen. Som ett led i deras anpassningsstrategi gentemot alla ”måsten” ingår att förflytta sig effektivt i bemärkelsen binda ihop aktiviteter som sker på olika platser så smidigt som möjligt. De har inte möjlighet att på kort sikt ändra den fysiska strukturen. Bostädernas, arbetsplatsers och butikers lokaliseringar är givna och beroende på situationen utgör dessa restriktioner för rummets användning. Därför strävar kvinnorna att organisera hemarbete på ett finurligt och tidsbesparande sätt.<sup>2</sup> Det innebär att organisatoriska problem får koppling till både tid och rum, men att hanterandet av tiden blir det primära. Det är vanligt att förvärvsarbetande kvinnor med barn, när de diskuterar hur deras vardag ter sig, uttrycker att deras problem är att ”tiden inte räcker till” (Friberg 1990).

---

<sup>1</sup> Här bör påpekas att pendling i statistisk mening är en arbetsresa som korsar en kommungräns. I vardagligt tal har pendling börjat användas synonymt med en något längre arbetsresa vilken inte alltid korsar en kommungräns. I denna text används de synonymt såvitt inget annat framgår av sammanhanget.

<sup>2</sup> Det utesluter inte att män har samma strävan men här trycker jag särskilt på vad kvinnors större, inte minst mentala, ansvar för hem och barn fordrar.

Detta kan illustreras med en av mina intervjupersoner, som skrev tidsdagbok en vecka över hur hon använde sin tid (Friberg 1999).<sup>3</sup> Hon utgör ett exempel på dagens förvärvsarbetsande kvinna med ambition att utvecklas i sitt jobb och samtidigt ha hem och familj. Hon har ett komplicerat dagsschema beroende på att hon bor i en förort och arbetar i en närliggande större stad. Hon åker med kollektiva färdmedel till jobbet; buss och tåg. Hon har tre barn i yngre skolåldern och skjutsar dem till fritidsaktiviteter på kvällen. En av dagarna utgör ett illustrativt exempel på hur en dag kan förflyta det vill säga hur hennes individbana snirklar sig fram i tid och rum.<sup>4</sup> Hon stiger upp kl. 5.45. Innan hon väcker man och barn stryker hon en skjorta och en jumper. Knappt en timme efter att hon stigit upp är hon på väg till sitt arbete. På jobbet består hennes arbetsuppgifter av att ta hand om post, svara i telefon, uppdatera lönelistor, registrera sjuk- och friskänmålningar, skriva ut anställningsbevis samt skriv- och dataterminalarbete av olika slag. Telefonen ringer med jämna mellanrum under dagen, 24 gånger, och den sammanlagda arbetstid hon tillbringar i telefon denna dag uppgår till 130 minuter. Hon har en fikarast på en halvtimme på förmiddagen och en kvart på eftermiddagen samt lunch i knappt en timme. Arbetsdagen börjar kl. 7.30 och slutar strax innan kl. 16.00. När hon kommer hem kl. 17.00 bakar hon rulltårter och fyller diskmaskinen, kör barn till olika aktiviteter plockar undan, gör i ordning kvällsmat, hjälper barn med läxor, fixar makens byxor, stryker och röjer i köket. Strax efter kl. 21.00 får hon en timme för egen del. Då tvättar hon håret, läser tidningen och ser på TV innan hon lägger sig.

Under denna dag hade hon fem olika förflyttningsprojekt.<sup>5</sup> De är koncentrerade till en period på morgonen (kl. 6.30– 7.30) och sen eftermiddag (kl. 16.00– 18.30). Om förflyttningarna granskas mer i detalj framgår att de tar 2 timmar och 50 minuter i anspråk, därav promenerar hon i cirka 40 minuter, åker bil i cirka 40 minuter, åker tåg i cirka 50 minuter och gör inköp kopplad till resan i 15 minuter. Hon använder således dubbelt så mycket tid till förflyttningar som det genomsnittliga värdet för kvinnor enligt statistiken.

---

<sup>3</sup> I en tidsdagbok noterar dagboksförfattaren vad som försiggår under till exempel en dag genom att markera när och var en aktivitet sker.

<sup>4</sup> I grafisk form, ett diagram med tid och rum på respektive axel, bildar en individbana en sammanhållen linje, vilket markerar att en individ fram till sin död aldrig upphör att finnas till. Begreppet är centralt inom tidsgeografien.

<sup>5</sup> ”Projekt” är ett begrepp inom tidsgeografien. Ett projekt kan avgränsas genom att det har ett syfte och består av ett antal aktiviteter. Det har en början och ett slut. Alla projekt genomförs inte som planerade utan kraschar. Här använder jag projekt som att varje förflyttning har ett syfte, att komma till en specifik plats, och för att så ska ske måste vissa aktiviteter utföras, i det här fallet resor av olika slag. Projektet är slut när resan avslutats.

Hennes förflyttningsprojekt är följande:

<b>Klockan</b>	<b>Aktivitet</b>	<b>Projekt</b>
06.40 – 06.45	går till bussen	Förflyttningsprojekt 1
06.45 – 07.00	åker buss	
07.00 – 07.05	går till tåget	
07.05 – 07.27	åker tåg	
07.27 – 07.30	går till jobbet	
11.30 – 11.32	går ner till affären i samma hus	Förflyttningsprojekt 2
11.32 – 11.33	uträttar ett ärende	
11.33 – 11.35	snabbt tillbaka	
15.50 – 16.00	går till tåget	Förflyttningsprojekt 3
16.00 – 16.25	åker tåg	
16.25 – 16.35	går till makes arbetsplats för att hämta bilen	
16.35 – 16.40	kör bil, hämtar barn	
16.45 – 16.55	kör bil till affären, handlar	
16.55 – 17.00	kör bil hem	
17.20 – 17.25	skjutsar barn 1 till fiolspel	Förflyttningsprojekt 4
17.25 – 17.30	lämnar barn 1	
17.30 – 17.35	kör bil hem	
18.05 – 18.15	skjutsar barn 2 till fotboll	Förflyttningsprojekt 5
18.15 – 18.30	hämtar make och barn 1	
18.30 – 18.35	kör bil hem	

På morgonen ska hon således ta sig från bostaden till jobbet. Det innebär att hon måste gå exakt kl. 6.40 för att inte missa bussen till järnvägsstationen. Tågresan tar cirka 25 minuter. Vid framkomsten tar det bara ett par minuter för henne att komma till sin arbetsplats.

Mitt på dagen uträttar hon ett privat ärende i en affär i samma hus som arbetsplatsen. Hon arbetar i centrum så det finns goda möjligheter för henne att göra diverse inköp i specialaffärer på lunchen.

Hemresan är mer komplicerad. Den är spegelvänd ditresan med ett par utvikningar. När hon kliver av tåget beger hon sig till makens arbetsplats där han parkerat bilen, vilken hon tar och på vägen hem hämtar hon ett barn och gör ett kompletterande inköp i en matvaruaffär. Maken och dottern är väl införstådda.

De två följande förflyttningsprojekten går ut på att skjutsa barn till fritidsaktiviteter. Aktiviteterna är styrda eftersom det gäller att passa tider. Sträckorna är inte särskilt långa, men trafiksituationen är sådan att barnen inte tillåts ta sig dit själva.

Sammantaget är hon en kvinna en småbarnsmamma, som åker kollektivtrafik till jobbet, utnyttjar resan till läsning, uträttar ärende och hämtar barn på hemvägen samt skjutsar barn till fritidsaktiviteter på kvällen. Hon har flera olika projekt på gång, hemmet och familjen, arbetet, barnens fritidsaktiviteter men också en kurs på universitetet. Det finns knappast plats för fler projekt. Familjen har en bil och eftersom de har ett så komplicerat dagsschema, inbegripet alla familjemedlemmar, måste bilen utnyttjas av båda makarna och de har tänkt ut ett system så att det fungerar. En förutsättning för att barnen ska kunna ägna sig åt sina fritidsaktiviteter är att det finns bil i familjen. I en bemärkelse är innehavandet av bara *en* bil en restriktion för vad hon kan företa sig – det tvingar fram en anpassning till kollektivtrafiken. Den anpassningen kan vara svår och allt fler barnfamiljer har två bilar (Vilhelmson 1997).

Förutom behovet av bil visar detta exempel att vardagen i en familj består av ett komplext aktivitetsmönster som ska hållas samman. Hemarbete är inte bara att städa och laga mat, det som sker innanför hemmets väggar består i allra högsta grad av att administrera familjemedlemmarnas olika aktiviteter så att alla kan ta sig till de platser där dessa går av stapel. Eftersom hon läser en kvällskurs på universitetet utnyttjar hon tåg- och bussresan till att läsa kurslitteratur. För henne är det nödvändigt att hon planerar väl och att tåget och bussen håller sina avgångstider. Hon är i hög grad betjänt av en bekväm resa, med sittplats och en något så när lugn miljö, för att hon skulle klara av sina åtagande. Resan kan i bästa fall utgöra det ”andrum” stressade småbarnsmammor behöver (jfr Jonsson 2003 s.100). Unga backpackers talar, enligt Torun Elsrud (2001) om sina långväga resor som en ”parentes” eller ”tidsbubbla”. Även en förflyttning mellan arbete och bostad skulle kunna betecknas som en tidsbubbla – ett slags frirum där själva förflyttningen är huvudändamålet men som efter ork och förmåga kan samutnyttjas med något annat. Att resa eller förflytta sig är således något mycket mer än att ta sig från en plats till en annan.

Denna kvinnas vardag utgör ett exempel. Det kan bara tala för sig självt men representerar samtidigt många andra kvinnors vardag i det svenska samhället. Ett generellt drag är nämligen upplevelsen av brist på tid (Friberg 1990, 1999). I ett hushåll med många pågående projekt, dras även förflyttningarna in i hanterandet av projekten. Det innebär att en förflyttning inte bara är att

ta sig från en plats till en annan utan fyller flera olika funktioner och är en del av flera olika projekt samtidigt. Exempel på det är att köra bil till arbetet och förhöra läxor i bilen innan barnet släpps av vid skolan. Ett annat är att tågresan utnyttjas för att läsa eller koppla av. Resan ger en möjlighet till återhämtning och omställning från en intensiv dag på jobbet till en kväll fylld av hemarbete. Det är uppenbart, vilket framgår av flera av mina intervjuade kvinnors dagböcker, att omsorgsuppgifterna, som att skjutsa barn eller handla, styr många förflyttningar och ger dem dess särpräglade mönster. Förflyttningarna fungerar också som en stund för eget bruk – att samtala med någon, att bara få vara i fred, läsa en tidning eller en bok, lyssna på freestyle eller radio.

Kvinnors reproduktionsansvar fullföljs delvis utanför hemmet vilket genererar förflyttningar mellan olika platser. Därmed knyts den offentliga sfären ihop med den privata sfären. De kommer att överlappa varandra. Förflyttningarna ger reproduktionsansvaret ett avtryck i det fysiska, offentliga rummet. Tillägandet av detta sker genom att nyttja det och göra sig bekant med det. Förflyttningarna är en oundviklig del i denna process. Kvinnors tillägnelse av det offentliga rummet står att söka i att de behöver komma till sin arbetsplats, butiker, barnens uppehållsplatser, vänners bostäder etcetera. Det är en fråga om nödvändighet utifrån de åtaganden vardagen rymmer. Dessa platser är ofta inte geografisk sammanfogade så att de bildar en hel yta, utan utgörs snarare av ett antal punkter som hänger ihop via förflyttningsstråk. Således ett nätverk. De kan också liknas vid öar som vi känner väl till och där de mellanliggande områdena är okända (Törnqvist 1993). Dock är själva förflyttningsstråken, vägen emellan öarna välkända.

Platser som binds ihop genom dagliga förflyttningar kan liknas vid kedjor. Jämförs dessa framstår vissa genomgående drag. Bostad och arbetsplats är de noder i kedjan som regelbundet återkommer. Beroende på barnens ålder görs avstickare till daghemmet eller skolan. På väg hem från jobbet görs en del mindre matinköp. För inköp i en större matvarubutik eller stormarknad krävs en särskild bilresa. De som arbetar i centrum passar ofta på att uträtta ärenden på lunchen. På kvällen kan det bli tal om att skjutsa barn till fritidsaktiviteter. Nära anhörigas eller vänners bostäder finns också med i kedjan. Liksom motionsanläggningar och nöjeslokaler.

Uppsplittningen i tid för moderna kvinnor har således en motsvarighet i uppsplittningen i platser. Ordet uppsplittning ska emellertid inte tolkas som att allt sker ad hoc betonat och oregelbundet. Tvärtom. De platser som kvinnor vistas på länkas samman i kedjor och med en mönsterbildning som är lika från dag till dag. Vardagen har sin regelbundenhet.

## Resmönstret är könspräglat

Exemplet ovan visar att det är relevant att lyfta fram kön/genus som en viktig dimension i analysen av stads- och trafikplaneringen. Det uppfostrar till en kartläggning av kvinnor och mäns specifika situationer vad gäller resmönster och det rum i vilket förflyttningarna sker.<sup>6</sup>

Inledningsvis kan konstateras att människor i Sverige idag reser ungefär fyra mil om dagen medan det i början av 1900-talet handlade om några kilometer (Vilhelmson 1997). Vad gäller tidsåtgång är förändringen inte lika dramatisk, eftersom de ökade sträckorna frekventeras med helt andra fordon nu jämfört med hundra år sedan. Dagens bilresenär kan kanske nå tjugo gånger så långt som sekelskiftets resenär på samma restid. I ett kortare tidsperspektiv kan konstateras att pendlingen har ökat kraftigt i Sverige under senare år. År 2000 pendlade 1,2 miljoner människor över en kommungräns. Det är 165 000 fler än fem år tidigare vilket bedöms bero på bättre kommunikationer och förskjutningar i värderingar. En förklaring är att ett attraktivt boende gör att fler anser det vara värt att pendla längre sträckor (På spåret 2003).

En sortering av resandestatistiken efter kön på nationell nivå visar att kvinnor och män delvis beter sig på olika sätt.<sup>7</sup> Detta gäller i Sverige och det verkar vara detsamma i andra västeuropeiska länder (jfr Hill 1996). I Sverige gör kvinnor nästan lika många resor som män vad gäller antal som företas under en dag. Män gör i genomsnitt 2,9 resor per person och dag medan kvinnor i genomsnitt gör 2,7 resor per person och dag. Det som skiljer kvinnor och män åt är att kvinnor i genomsnitt reser kortare sträckor, männen 53 km per dag och kvinnorna 38 km. Medelålders män reser längst. Ett annat mått är tidsåtgången, som visar att män i genomsnitt använder 73 minuter per dag till resor och kvinnor 63 minuter (SOU 2002:44). Dock bör man ha i minnet att de flesta resor (56 procent) som företas under en dag är korta resor, 5 km eller mindre. Kvinnor särskilt unga och gamla, gör fler riktigt korta resor jämfört med män. Trots att de korta resorna står för merparten av antalet resor utgör de en mycket liten del av det totala transportarbetet. Det antyder att väldigt många, trots allt tal om ökad reslängd, fortfarande har relativt nära till sin arbetsplats. De flesta, 60 procent har faktiskt mindre än 20 minuter (Friberg 1999, SIK 2002:5, SOU 2002:44). Detta gäller även i glesbebyggda områden. Kerstin Westin och Erica Sandow (2007) visar i sina studier i norra Sverige (Umeå, Luleå och Örnsköldsviks lokala arbetsmarknadsregioner) att hälften av de förvärvsarbetande hade mindre än 4 km till arbetet

---

<sup>6</sup> I statistiken används begreppet resa om alla typer av förflyttningar även "till fots". Här används begreppet förflyttningar då resor lätt associeras med fordon. Förflyttningar och resor är synonyma i denna text.

<sup>7</sup> Siffrorna som redovisas kan skilja sig något från siffror från andra källor. Den som vill granska siffrorna mer i detalj rekommenderas att gå till de ursprungliga källorna.

samtidigt som det finns ett antal som har mycket långa resor.<sup>8</sup> Den önskade optimala restiden för både kvinnor och män var mellan 20-25 minuter. Det stöder ovanstående resonemang om att mobiliteten är ojämnt fördelad.

Av samtliga resor, oavsett kön, är fritidsresorna de vanligast förekommande, därefter följer resor till och från arbetet och på tredje plats inköpsresor. Fritidsresor innebär till exempel att hälsa på släkt och vänner. Granskas statistiken närmare framgår att män reser längre sträckor till och från arbetet och gör fler tjänsteresor än kvinnor. Kvinnor gör fler inköpsresor än män likaså hämtar och lämnar barn till barntillsyn. Kvinnor har också ett mer komplext resmönster genom att de har fler stopp på vägen till och från arbetet, vilket ska uttolkas som att de oftare än män passar på att uträtta något ärende. Kvinnor kombinerar resan till och från arbetet med något annat i samband med 19 av hundra arbetsresor medan motsvarande siffra för män är 13. Detta är framför allt märkbart bland sambopar med barn under sex år, det vill säga före skolåldern, där motsvarande tal är cirka 43 respektive 18 (Krantz 1999). Det är således viktigt att ha i minnet att det inom kvinnokollektivet finns skillnader beroende på bland annat livsfas.

Bilen är det viktigaste transportsättet och cirka 60 procent av alla resor görs med bil, vilket innebär att cirka 77 procent av reslängden det vill säga persontransportarbetet skedde med bil år 2000 (SOU 2003:67). En man väljer att använda bil vid mer än varannan resa, medan en kvinna väljer bil var tredje gång, genomsnittligt sett. Männerna har oftare rollen som bilförare. Kvinnor åker oftare med som passagerare. Hälften av alla kvinnor och 69 procent av alla män åker bil till arbetet. Oavsett hur lång resan är, åker fler män än kvinnor bil och fler kvinnor än män åker kollektivt.

Att köra bil är en generationsfråga. Yngre kvinnor har börjat skaffa sig körkort i högre grad än tidigare kvinnogenerationer och kör också bil i allt större omfattning. Enligt Meritt Polk (1997, 1998) kan bilen dock fortfarande sägas tillhöra männens kontrollsfär. I praktiken är bilen mest tillgänglig för mannen i familjen. Den betraktas som hans bil och används i störst utsträckning av honom. Vad gäller inställning till bilen upplever, enligt Polk, cirka 90 procent att det är ”praktiskt” att köra bil och att bilen representerar ”frihet”. Mer än hälften tycker att det är ”roligt” att köra bil. Det råder ingen större skillnad mellan kvinnor och män. Däremot tycker fler män än kvinnor att det är ”avslappnande” medan kvinnor oftare än män anser att bilkörning är ”miljöstörande” och ”farligt”. Den största skillnaden gäller hur kvinnor och män skattar sin egen

---

<sup>8</sup> Hälften av alla förvärvsarbetande i landet har mindre än 5 kilometer till arbetet (Sandow, Westin 2007).

förmåga till ”kunskaper om bilreparationer”. Över 80 procent av männen, men bara 30 procent av kvinnorna, sa att de visste något om bilreparationer. När det gäller attityder till bilismen var svaren från de tillfrågade genomgående mycket positiva, dock är männen mer positiva än kvinnorna.

Cirka 30 procent av alla resor sker med cykel eller till fots således hälften så många som använder sig av bil. Endast ca 7 procent företas med kollektiva färdmedel. En förklaring är att de kollektiva färdmedlen har klara begränsningar för den enskilde vad gäller när och hur en resa kan företas och dessa begränsningar uppfattas starkare av män än kvinnor. Av Svenska Lokaltrafikföreningens undersökning (SOU 2002:44, SOU 2003:67) framgår att kvinnor är mer positivt inställda till kollektivtrafik än män. Den enskilt viktigaste egenskapen hos kollektivtrafiken var för män ”det går snabbt att åka med” och för kvinnor ”det är pålitligt att åka med”. Den största skillnaden mellan könen gäller om man ”sitter bekvämt”. Cirka 69 procent av kvinnorna och 56 procent av männen anser att man sitter bekvämt. Männen är med andra ord mindre nöjda med utrymmet i kollektivtrafikfordonen. Uppfattningen om bekvämlighet och andra egenskaper hos kollektivtrafiken hänger rimligen ihop med om man har tillgång till ett alternativ, vilket män verkar ha i högre grad än kvinnor. En viktig fråga är därför: Ska trafikpolitiken inriktas på att försöka få kvinnorna att fortsätta att åka kollektivt, vilket verkar vara en ”kvinnlig” vana eller ska politiken inriktas på att få fler män att ändra beteende och lämna bilen och övergå till kollektiva trafikmedel. Om det ska bli möjligt att åka kollektivt i högre utsträckning än nu måste kollektivtrafiken byggas ut och i än högre grad anpassas till olika arbetsplatsers lokalisering och arbetstider. Detta är både en miljöfråga och en stadsplaneringsfråga som får direkta effekter i den konkreta utformningen av staden och dess transportsystem. Vad som kan uppfattas som en paradox är att män utformat kollektivtrafiksystemet samtidigt som kvinnorna är mest nöjda. Den paradoxen upplöses till stor del när man kan konstatera att män utformat hela transportsystemet, i vilket just bilen dominerar, och män mer än kvinnor är också positiva till bilismen.

### **Brister i systemet – vita fläckar**

När jag tillsammans med Mats Brusman och Micael Nilsson på uppdrag av Vägverket gjorde en studie om jämställdhet med syfte att få grepp om det sjätte delmålet i transportpolitiken som tar upp jämställdhet, förde vi en diskussion om skillnader och likheter mellan könen, till en del baserade på intervjuer med personer som pendlade mellan Norrköping – Linköping respektive



Norrköping – Finspång (Friberg, Brusman, Nilsson 2004). De brister i systemet vi upptäckte benämnde vi ”vita fläckar”.

I vår identifiering av de vita fläckarna fann vi två begrepp som föreföll vara användbara i en genusanalys nämligen ”tyngd” respektive ”avlastning”. Analysen går ut på att bedöma hur olika situationer upplevs, om de avlastar eller om de ger ökad tyngd. En stökig situation på bussen skulle då kunna behäftas med tyngd genom att man fylls med trötthet, ytterligare ett moment under dagen som är jobbigt etcetera. Däremot, att sitta på bussen när föraren kör lugnt, luftkonditioneringen fungerar, medpassagerarna uppträder precis som man själv vill, man kan läsa sin bok i lugn och ro kan betecknas som en avlastning i vardagen.

Ett antal aspekter på tyngd och avlastning skulle kunna fungera som verktyg i analysen. Dessa är kroppslighet, integritet, fragmentering och valmöjlighet.

### *Kroppslighet*

Om kroppslighet har betydelse beror på ålder och situation. Det behöver inte alltid ha betydelse om man har en manskropp eller en kvinnokropp men till exempel när kvinnor är gravida uppstår en specifik situation där illamåendet i början på graviditeten eller den stora magen, foglossning i senare skeden påverkar hur man upplever en resa/förflyttning. Det är biologiskt betingat.

Sexualiteten har mer drag av konstruktion men är ändå kroppsligt situerad. Det kan uppstå situationer när makt och sexualitet kopplas samman där mäns makt över kvinnor yttrar sig i sexuella trakasserier, direkta beröringar och övergrepp som skapar olust och rädsla hos kvinnor. Kvinnor tycker det är obehagligt när en främmande man trycker sig mot dem i skydd av trängsel, följer efter dem, tilltalar dem med tvetydiga förslag etcetera. Resultatet framöver blir att de är medvetna om sin kropp och vad som skulle kunna inträffa. Det innebär att noga överväga var i bussen de ska sätta sig samt hur de ska bete sig för att väcka minst uppmärksamhet likaså hur de ska ta sig till busshållplatsen en sen kväll. De måste förhålla sig till en viss risk, risken att bli trakasserad (jfr Andersson 2005, Listerborn 2002).

### *Integritet*

Resan/förflyttningen kan fungera som en fredad zon. Man kan komma undan det som händer på jobbet och det som händer hemma. Om man blir mycket störd när man åker buss/tåg kan vi tala om tyngd. Får man vara i fred kan vi tala om avlastning. Kvinnor har i hög utsträckning jobb som innebär att de har kontakter med människor inom bland annat skolan och vården. Många av

dessas kvinnor vill inte bo alltför nära sin arbetsplats. De vill inte möta eleverna eller patienterna i affären när de handlar mat. Inför dem vill man bara framträda i sin yrkesroll. Av den anledningen eftersträvar de att ha sin bostad på ett visst avstånd från sin arbetsplats. Ett rimligt avstånd och en rimligt lång resa är det ideala. Vad det nu är?

### *Fragmentering*

Fragmentering är en viktig aspekt ur genussynpunkt. Det har med flytet i resan att göra det vill säga att stoppen och byten fungerar. Det önskvärda är att resan kan göras smidigt, att resan kommer att utgöra en helhet som ger den avslappning eller avlastning som karaktäriserar den ideala resan. Tät turtäthet och enkelhet i systemet är viktiga faktorer för att vi ska kunna tala om avlastning i detta sammanhang.

### *Valmöjlighet*

Innebörden i avlastning utifrån aspekten om valmöjlighet är att man ska kunna åka när man vill, kunna anpassa resan till sina arbetstider och andra tvingande tider, kunna missa en buss och att det strax kommer en ny. Helt enkelt att systemet är uppbyggt så att man lätt råder över sin egen tid. Det ger en frihetskänsla, i likhet med bilkörning, och underlättar i hög grad det vardagliga livet.

Som framgått är det inte möjligt att påstå att vissa åtgärder enbart skulle gynna kvinnor och andra enbart män. Jämställdhet innebär att både kvinnors och mäns resande ska tillgodoses. Hittills har dock män haft större möjligheter att påverka transportpolitiken än kvinnor. Därför att det viktigt att lyfta fram vad just kvinnor lägger märke till och vad just kvinnor lägger vikt vid. Vissa förhållanden och situationer kan lyftas fram utifrån kvinnors berättelser, sådant de tycker utgör brister i transportsystemet, vita fläckar.

De vita fläckarna kan vara av flera olika slag. Några är fysiska platser och kan betecknas som trafikrum till exempel hela trafikplatser, busshållplatser, väntsal, kupéer, väggar, pelare eller andra ytor. Dessa är hela eller delar av platser/rum där resenärerna befinner sig medan de väntar eller passerar på väg till eller från en buss eller ett tåg. Det finns även vita fläckar i trafiksystemet som berör tidtabellläggning, information och insatser för att skapa trygghet och säkerhet. Ett tredje område är chaufförerna och hur de utbildats, vilka attityder de har, hur de kör och deras arbetssituation.

De vita fläckarna kan illustreras med busshållplatser. Dessa är inte sällan utsatta för förstörelse. Rutorna krossas. En hel del klotter förekommer. Tuggummi och snus kladdas fast vid glasrutorna som bildar själva busskurens väggar. Tidtabellerna ritas över eller slits bort. Information saknas om vart man ska ringa för att få aktuella busstider. De som väntar tvingas ibland betrakta mer eller mindre sexistisk reklam. Det är inte ovanligt att busskurerna används som rökhyllor och att det ligger en mängd fimpar på marken till stor irritation för de som inte röker. Det kan ta lång tid innan förstörda busskurer repareras. De blir lätt till allmänt otrevliga platser om de inte underhålls. Situationen som sådan vid hållplatsen kan ge upphov till en oformlig köbildning, en grupp människor som väntar. Det blir den starkes lag som gäller vid påstigningen. Det kan vila en något fientlig stämning över en sådan grupp.

Vilken genusordning råder här? Det beror på tid på dygnet och om hållplatsen är placerad där det finns mycket buskage och inga alternativa flyktvägar. Här blir det tydligt hur betydelsefull ”valmöjligheten” är – att vid hot kunna försvinna åt ett annat håll – men också ”kroppsligheten” eftersom övergrepp mot den egna kroppen finns med i en hotbild. Kroppsligheten, att värna sin egen kropp, kan även bli påfallande i den trängsel som kan uppstå i köbildningen. Själva hållplatsen kan dessutom uppfattas som en symbol för ”fragmentering” i den mån den utgör en omstigningsplats där flera bussar möts och väntetiderna emellan dem är långa. Om hållplatsen är lokaliserad nära en arbetsplats, där många kvinnor stiger på och av, blir den självklart en viktig angelägenhet för kvinnor.

I en artikel i boken *Speglingar av rum* (Friberg m.fl. 2005) återger jag en berättelse om en kvinna som åker Öresundståget mellan Malmö och Kalmar. Hon har en baby med sig och facit är att hennes resa är full av vedermödor. Det finns ingen lämplig plats att ställa barnvagnen på. Konduktören är otrevlig och tycker att vagnen är i vägen. Barnen trillar ner från sätet när hon försöker baxa upp väskor på bagagehyllan. Hon har svårt att räcka upp och måste stå på sätet. Toaletten är inte avpassad för att man ska ha med sig en baby när man behöver gå dit för egna behov. Att gå till restaurangvagnen med en baby för att värma barnmatsburken blir en mycket vinglig färd. ”Kroppslighet” och ”valmöjlighet” är utan tvekan viktiga aspekter i en analys av denna berättelse. Detta är ytterligare ett exempel hur konkreta situationer ger underlag för analyser där tyngd respektive avlastning och aspekter kopplade till dem kan fungera som analysredskap.

Genom att systematiskt ställa frågan om vad som ger tyngd och avlastning kompletterat med de ovan nämnda fyra aspekterna kan identifieringen av brister i transportsystemet i ett genusperspektiv underlättas.

### **Avslutande kommentarer**

De trender som råder i dag innebär att människor måste vara beredda på att pendla till sina arbetsplatser för att kunna försörja sig. Lokalisering av arbetsplatser och bostäder visar en anhopning till särskilt de större städerna samtidigt som dessa breder ut sig och genererar ett omfattande behov av transporter. I den diskussion som förekommer om regionförstoring, vidgade arbetsmarknader, framstår detta mestadels som något alltigenom positivt. För de, ofta kvinnor, som har ett stort omsorgsansvar kan vardagen med fler och mer tidskrävande resor bli ytterst komplicerad. En samhällsutveckling vars effekter blir mer en börda än en lättnad. Detta är den ”andra sidan av myntet” som också bör beaktas i såväl den fysiska planeringen som i planeringen av transportapparaten. Denna andra sida av myntet rymmer också, även om det inte diskuterats här, behovet av en utbyggd kollektivtrafik både för att tillgodose ett behov och med hänsyn till miljöeffekter av den ökande bilismen.

### **Referenser**

Andersson, Birgitta (2005) *Risk. Om kvinnors erfarenheter och fysisk planering*. Centrum för kommunstrategiska studier. Linköpings universitet.

Bauman, Zygmunt (1998) On glocalization: Or globalization for some, localization for some others. I *Thesis Eleven*, 54, s 37–49.

Elsrud, Torun (2001) Risk creation in travelling: backpacker adventure narration. I *Annals of Tourism Research*, 28:3.

Eriksson, Louise & Garvill, Jörgen (2000) *Transportsystemets tillgänglighet ur ett genusperspektiv, en litteraturöversikt*. Transportforskningsenheten, TRUM rapport 2000:05, Umeå universitet.

Friberg, Tora (1990) *Kvinnors vardag. Om kvinnors arbete och liv. Anpassningsstrategier i tid och rum*. Meddelanden från Lunds universitets geografiska institutioner, avhandlingar 109, Lund University Press.

Friberg, Tora (1999): *Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation*. KFB-rapport 1998:23.

Friberg, Tora (2005) Kvinnors upplevelser av resans rum. I Friberg Tora, Listerborn Carina, Andersson Birgitta, Scholten Christina (red.) *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Symposion, Lund.

Friberg, Tora (2008) Det uppsplittrade rummet. Regionförstoring i ett genusperspektiv. I Andersson Frida, Ek Richard, Molina Irene (red.) *Regionalpolitikens geografi. Regional tillväxt i teori och praktik*. Studentlitteratur, Lund.

Hill, Rosalie (1996) Women and transport. I Booth, Chris & Darke, Jane & Yeandle, Susan (ed) *Changing Places. Women's Lives in the City*. Paul Chapman Publishing Ltd, London.

Hjorthol, Randi (1998) *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 391/1998, Oslo.

Jonsson, Gunilla (2003) *Rotad, rotlös, rastlös – Ung mobilitet i tid och rum*. Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet.

Krantz, Lars-Gunnar (1999) *Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Kulturgeografiska institutionen, handelshögskolan, Göteborgs universitet.

Listerborn, Carina (2002) *Trygg stad. Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. Chalmers Tekniska Högskola Göteborg.

Massey, Doreen (1994) *Space, place and gender*. Polity Press, Cambridge.

Polk, Merritt (1997) Kvinnan och bilen i Sverige. I Stureson, Lennart (red) *Den attraktiva bilen och den problematiska bilismen*. KFB, Stockholm.

Polk, Merritt (1998) *Gendered Mobility. A Study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*. Department for Interdisciplinary Studies, Human Ecology Section, Göteborg University.

*På spåret – En studie om pendling och regionförstoring* (2003) Svenska Kommunförbundet & Arena för Tillväxt.

Sandow, Erika & Westin, Kerstin (2007) *Regionförstoring i glesa områden – kollektivtrafikens möjligheter och betydelse*. TRUM, Umeå universitet Rapport 2007:1.

SIKA, Rapport 2002:5. *Etappmål för ett jämställt transportsystem*. Statens Institut för Kommunikations Analys.

SOU 2002:44. *Jämställdhet – transporter och IT*. Slutbetänkande från Jämit – Jämställdhetsrådet för transporter och IT.

SOU 2003:67 *Kollektivtrafik med människan i centrum: slutbetänkande av Kollektivtrafikkommittén*.

Törnqvist, Gunnar (1993) *Sverige i nätverkens Europa: Gränsöverskridandets former och villkor*. Liber-Hermods, Malmö.

Vilhelmson, Bertil (1997) *Tidsanvändning och resor. Att analysera befolkningens rörlighet med hjälp av en tidsanvändningsstudie*. KFB, Rapport 1997:12.

## **Pendling: Mellan vardagsrutin och levnadskonst**

Tom O'Dell

(föredragsreferat)

Tidigare mobilitetsforskning har framförallt handlat om internationell migration, kosmopolitisk mobilitet och turistresor. I mindre utsträckning har den berört det vardagliga resandet, det vill säga det resande som sker rutinmässigt och tas förgivet utan att vi reflekterar över det – det dagliga pendlandet.

Tom vill problematisera det vi tar för givet, det vi gör utan att fundera på det och som därför har blivit osynligt för oss. Pendling är ett sådant fenomen. Tom menar att pendling är en ganska komplicerad rutin som sträcker sig över tid, och där en rad aktiviteter kombineras och sammankopplas med andra saker. Sådant vi gör utan att tänka på det – såsom konsten att dagligen ta sig från en plats till en annan – måste organiseras i en specifik seriell ordning. Rutiner betraktas ofta som den grå, monotona delen av vardagslivet, men Tom framhåller att rutiner såsom pendlande snarare ska betraktas som en *polyrytmisk* blandning av en rad olika aktiviteter och *inaktiviteter*.

Med en rad exempel beskriver Tom hur pendlare snabbt utvecklar strategier för att förhålla sig till andra medresenärer, skapar sina egna ”rum” och ”boar in sig” med hjälp av väskor, hörlurar och kaffemuggar. Han har upptäckt att pendlandet, och människors uppfattningar om pendlare, blivit en fråga om självidentitet. Det handlar t.ex. om vem som har ”rätt” till en sittplats, vem som har ”rätt” att använda transportmedlet, hur lång tid på- och avstigning egentligen får ta, eller hur länge och under vilka förutsättningar sitt- eller barnvagnsplatser kan tas i anspråk. Våra rutiner är så viktiga för oss att vi snabbt uttrycker vårt missnöje om de rubbas, inte minst för att ett rubbande av våra rutiner samtidigt kan innebära att vår bild av oss själva störs. Det är också därför vi så starkt håller fast vid våra dagliga ritualer och rutiner vid pendlandet.

Vi tar mycket för givet när vi kliver på och av en buss eller ett tåg. En förväntan skapas när pendeltågsdörrarna öppnas. Alla rör sig på samma gång som en kollektiv massa. Var mans individuella projekt ser för en stund ut att försvinna. Hur och var vi hittar en plats blir en ritual. De normalt accepterade avstånden till andra – the personal distance, the intimate space – kollapsar. Det är som ett kaos som infinner sig strax innan alla intagit sina platser och åter

etablerat gränserna. Den sociala ordningen blir en djungel, där människors identiteter för ett tag hotas innan de återigen läggs tillrätta med hjälp av olika strategier.

Pendlingen spelar stor roll i människors liv, genom den dagliga förflyttningen mellan två platser. På morgonen används förflyttningen för att omorientera sig från den privata till den offentliga sfären – på hemvägen är processen den motsatta. Pendlingen blir en bro mellan hem och arbete, en kulturell korridor för mental omorientering. Men gränserna privat och offentligt är också suddiga. Tågstolen blir samtidigt en förlängning av hemmet – av det privata – där gränserna gentemot andra upprätthålls effektivt med hjälp av socialt beteende och fysiska markörer, ett slags symboliska staket.

De enskilda resorna är individuella projekt, där den egna sittplatsen är ett sätt att hålla andra på avstånd. Vi sluter ögonen och bygger en egen personlig bubbla – en barriär mot omvärlden. Genom att placera ut väskor och personliga tillhörigheter markerar vi vår plats i det offentliga utrymmet. Mobiltelefonen har en förmåga att destabilisera gränsen mellan det privata och det offentliga – vi får höra sådant vi inte vill höra och blir därigenom ett slags ”gisslan”. Men återigen har nya sociala regler och strategier kring mobiltelefoni tagit form, strategier som hjälper oss att undvika rollen som ”tjuvlyssnare”. Och rollen som ”inkräktare” när det är vi själva som talar i mobilen.

Sammanfattningsvis är pendling att betrakta som komplicerade processer, strukturerade, sammanlänkande och rutinartade aktiviteter som är kopplade till varandra. Tom menar att en ökad förståelse för dessa kulturella och sociala processer skulle kunna användas strategiskt av stads- och kollektivtrafikplanerare i tjänsteutvecklingsarbete och transportplanering.



## Abstracts

### Tema Pendlarsamhället – gamla och nya drömmar

*Sessionsledare: Lars Ilshammar*

#### Abstract 1:

Kerstin Westin

Docent

Kulturgeografiska institutionen

Umeå universitet

[kerstin.westin@geography.umu.se](mailto:kerstin.westin@geography.umu.se)

#### Reser vi mer? Vill vi resa mer?

Genomsnittssvenskan reser under en dag 40 km, vilket tar 70 minuter – det visar senaste resvaneundersökningen. Men siffran inkluderar alla dem (17%) som inte hade en förflyttning utanför hemmet och tänker vi bort dem blir den genomsnittliga ressträckan nästan 5 mil per dag – och närmare 1½ timme. Nästan hälften av de resor genomsnittssvensken gör är resor till arbete eller skola, d.v.s. resor som oftast är givna i tid och rum.

Vi reser betydligt mer än vad tidigare generationer gjorde. På 40 år har reslängden femdubblats, och vad bilen betyder i detta sammanhang är uppenbart och odiskutabelt. Vi kan knappast fortsätta öka resandet i denna omfattning, men samtidigt diskuteras att vi lever i rörlighetens tidevarv, att vi måste vara mer flexibla på t.ex. arbetsmarknaden och att arbetsmarknadsregionerna måste bli större för att vara fungerande. Så hur ser de kommande 40 åren ut? Törs vi ens fundera på saken?

Utgångspunkten i denna presentation är den enskilde – den som ska ”regionförstora” och leva i rörlighetens tidevarv – och hur hållbart ökat resande är för denne.

## Abstract 2:

Mats Brusman, fil.dr

Institutionen för Studier av samhällsutveckling och kultur

Linköpings universitet

[mats.brusman@isak.liu.se](mailto:mats.brusman@isak.liu.se)

### Stadsbyggande i pendlarsamhället

I min doktorsavhandling *Den verkliga staden? – Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter* (Tema Kultur och samhälle, Linköpings universitet 2007), som jag lade fram i januari 2008, undersöker jag vad som formar Norrköpings innerstads fysiska och sociala miljöer under 1990-talet och i början av 2000-talet. Regionernas förnyade roll har på många olika sätt betydelse för hur stadens lokala platser formas och utvecklas under denna period. En aspekt av detta är att platser laddas med nytt innehåll då de i högre utsträckning ingår i regionala vardagliga sammanhang. Ett exempel är konflikten kring en plats i Norrköping vilken planerades som kollektivtrafikplats med utgångspunkt i länstransportplanen.

En annan aspekt av detta är rörligheten hos dem som arbetar med planering och utveckling av stadsmiljöerna. Allt fler tjänstemän inom Norrköpings kommuns stadsbyggnadssektor är till exempel bosatta utanför kommunen. Förstorade arbetsmarknader och ökad mobilitet leder också till att yrkesutbildade människor arbetar allt kortare perioder i den kommunala sektorn. För arkitekter, till exempel, hägrar bättre betalda arbeten hos privata konsulter.

Utvecklingen har också gått mot att allt mer planeringsarbete läggs ut på konsulter. Kunskapen om stadsbyggandet koncentreras härigenom till ett fåtal personer i den kommunala förvaltningen medan de flesta kunskapstjänsterna köps in externt. Med andra ord innebär regionaliseringen att kontinuiteten inom den kommunala verksamheten blir lidande.

Samtidigt innebär den aktuella utvecklingen en förändring av roller och kunskapskapital. Av min Norrköpingsempiri framgår att lokala aktörer betonar olika värden av kunskap.

Regionaliseringen innebär en ökad konkurrens mellan städer, där marknadsföringen av den fysiska stadsmiljön blir viktig och där idéerna om en god stadsdesign utbyts mellan olika städer. Planerares ökade rörlighet och svagare förankring i lokala sammanhang kan här bidra till en likriktning av städers formgivning då kunskaper om generella stadsmiljölösningar prioriteras

framför kunskaper om det lokala och unika. Designen av platser riskerar att förlora en lokalhistorisk förankring. En reaktion på dessa förändringar är dock att kunskaper om det lokala förvandlas till en särskild slags kunskapskapital vilket vissa aktörer besitter och kan använda. Mina fallstudier i Norrköpings innerstad visar att dessa förändringar är på gott och ont. I ett fall fördröjdes ett utvecklingsprojekt med tio år på grund av att för liten hänsyn togs till platsens historiska sammanhang. I ett annat fall har istället betonandet av platsens förflutenhet bidragit till att hämma dess utveckling.

\*

**Kommentar från publiken:** Bilden kan ses som konservativ och emot förnyelse. Vilken effekt ger påverkan från de yngre, pendlare stadsplanerarna? Kan de tänkas ingå i fler nätverk, där deras idéer tas tillvara och där de har möjlighet att påverka mer?

\*

### **Abstract 3:**

Johan Wänström, doktorand

Tema Kultur och samhälle

Linköpings universitet

[johan.wanstrom@isak.liu.se](mailto:johan.wanstrom@isak.liu.se)

### **Ostlänken – en återanvänd framtid**

I femton år har kommunerna och andra regionala intressenter propagerat för en utbyggnad av Ostlänken. Ostlänken är en tilltänkt höghastighetsjärnväg (anpassad för hastigheter över 300 km/h) från Linköping via Nyköping till Järna. Projektet är dels tänkt som en del av en ny tågförbindelse Stockholm-Jönköping-Göteborg/Malmö men också som en viktig del av en regionförstoring i Östergötland och Södermanland. Ostlänken skall ge förutsättningar för ökat pendlande mellan Östergötland, Södermanland och Stockholm.

I den här presentationen reflekteras över de argument som använts för byggandet av Ostlänken samt de argument som användes när Södra stambanan byggdes på mitten av 1800-talet samt när järnvägen Järna-Nyköping-Åby byggdes i början av 1900-talet. Här blir det tydligt att många argument har återanvänts, dock med nya referensramar. För 100 år sedan skulle järnvägen också leda till en regionförstoring med ökat pendlande men då med kortare avstånd än vad som är tilltänkt med Ostlänken. Ostlänken är således ett stort framtidsprojekt som på många sätt

återknyter till den samhällsplanering som existerade när järnvägen introducerades i området för 100-150 år sedan.

\*

**Fråga från publiken:** Pendlingsavstånd brukar anges i form av en tidsgräns på 45 minuter för pendling med tåg, men var går gränsen vid bilpendling? **Svar:** Det är ingen större skillnad, 45 minuter gäller även där.

**Fråga från publiken:** Kan man verkligen återanvända 100 år gamla argument? **Svar:** Det har i stort sett inte byggts någon järnväg i Sverige efter 1940, därför är det troligtvis en omedveten argumentation att använda gamla argument på nytt.

**Fråga från publiken:** Vad är den lokala transporten vid pendling? **Svar:** Bilen är vanligtvis det lokala transportmedlet till järnvägsstationen, varifrån pendlingen påbörjas.

**Fråga från publiken:** Varifrån kommer 45-minutersreglen vid pendling?

**Svar:** Begreppet ”45 minuter” har mer blivit en tidsangivelse och ett mantra runt själva pendlingsretoriken.

**Kommentar från publiken:** Bilen konkurrerar med kollektivtrafiken på grund av de transportbyten som tåg- och busspendling innebär. Det är viktigt att ha med ett ”hela-resan-perspektiv”.

\*

#### **Abstract 4:**

Ingegerd Johansson

Arbetsförmedlingen i Norrköping

[ingegeerd.johansson@arbetsformedlingen.se](mailto:ingegeerd.johansson@arbetsformedlingen.se)

#### **Begreppet pendling inom Arbetsförmedlingen**

Arbetsförmedlingen har två stora huvuduppgifter: att hjälpa arbetssökande att finna och få ett arbete, att hjälpa arbetsgivare att kunna hitta rätt personer att anställa. Den arbetssökande kan få olika slags stöd av arbetsförmedlingen i sitt sökande efter jobb, men det ställs också vissa krav utifrån den arbetsmarknadspolitik som förs. När vi talar om vilken geografisk arbetsmarknad en person från Norrköping skall tänka sig så handlar det om att arbetstid och restid för en

heltidsarbetande får innebära att man är hemifrån maximalt 12 timmar. Det skall vara möjligt att använda allmänna kommunikationer och i praktiken betyder det att sökområdet är Östergötland, Södermanland, delar av norra Småland.

Den arbetssökande kan få ekonomiskt stöd till dag/veckopendling under en begränsad tid. I vissa fall kan man också få hjälp med bohagstransport när man flyttar till arbetsorten. Man kan också få hjälp med resa när det gäller intervju inför anställning.

\*

**Fråga från publiken:** Har arbetsgivare ett kontinuitetstänkande eller anställer de arbetssökande från hemorten för att de har mindre benägenhet att sluta? **Svar:** Nej, vi upplever att företag är risktagare och att det är personalens kompetens som är avgörande vid anställningar.

**Fråga från publiken:** Vilken reaktion får Arbetsförmedlingen från arbetssökande på att kunna pendla till ett arbete och ha en total arbetsdag på 12 timmar? **Svar:** Många anser det viktigast att kunna behålla hus och hem på orten.

\*

## **Tema Pendlingsmönster**

*Sessionsledare: Tora Friberg*

### **Abstract 1:**

Annika Sandén, fil.dr

Tema Kultur och samhälle

Linköpings universitet

[anmsa@isak.liu.se](mailto:anmsa@isak.liu.se)

### **Ogifta mödrar och andra kringströvare – rörelsemönster och genus i historisk belysning**

Många svenskar pendlar ganska långt idag. Att röra sig i landskapet är inte någonting unikt i ett historiskt perspektiv, men dagens omfattning är sannolikt exceptionell, både när de gäller antalet pendlare och sträckan i det fysiska landskapet. Detta förhållande beror inte bara på våra dagars effektiva transportmedel. Rörliga och flexibla människor antas av politiker och samhällsplanerare förutsätta ekonomisk tillväxt och grunden för den enskildes försörjning. Lokalsamhällets utvecklingsmöjligheter har alltmer kommit att villkoras av dessa förhållanden. Under

förindustriell tid i Sverige närdes andra politiska visioner om arbetets organisation och den enskildes försörjning. Idealen liknade inte alls de nutida begrepp som rörlighet, dynamik och mångfald som idag är positivt värdeladdade hade rent av motsatta betydelser. Statisk och stabil ordning mellan och inom samhällets olika grupper ansågs utgöra grunden för det fungerande hushållet och för samhället i stort. Genom en beskrivning av historiska förhållanden kring försörjning och geografiska rörelsemönster syftar detta föredrag till att kasta ljus över de strukturer som tycks präglade också nutida normer kring hushållsorganisation och rörelsemönster.

\*

**Fråga från publiken:** Vi flyttar längre bort idag. Är försörjningsordningen likadan då som nu?

**Svar:** Kvinnornas förväntade samhällsroll var tidigare att stå för omsorgen av familjen att ansvara för hemmet, medan mannen var den som försörjde familjen. Idag förvärvsarbetar både män och kvinnor. Kvinnorna tar fortfarande huvudansvaret för hemmet.

**Fråga från publiken:** Skiljer sig arbetarstaden Norrköping från tjänstemannastaden Linköping när det gäller pendling? Är norrköpingsborna mer stationära? **Svar:** Vet ej.

**Fråga från publiken:** Varför väljer vi att pendla? Påverkar tidspressen oss? Handlar det om moral och känslor? **Svar:** Kvinnan har förväntningar på sig att vara duktig, såväl från samhället som från sig själv. Det är svårt att stå utanför sin omgivning. Hur vill jag vara? Ibland har hon inget val, hon måste pendla för att försörja sig.

\*

#### **Abstract 2:**

Ann Bergman  
Arbetsvetenskap  
Karlstads Universitet  
65188 Karlstad  
054-7001524  
[ann.bergman@kau.se](mailto:ann.bergman@kau.se)

Per Gustafson  
Institutet för bostads- och urbanforskning  
Uppsala Universitet  
Box 785, 80129 Gävle  
026-4206509  
[per.gustafson@ibf.uu.se](mailto:per.gustafson@ibf.uu.se) / [www.ibf.uu.se/travel](http://www.ibf.uu.se/travel)

#### **Tjänsteresor, tillgänglighet och relationen mellan arbete och familjeliv**

Att kombinera arbete och familjeliv tycks av alltfler människor uppfattas som påfrestande och konfliktfyllt. Vi har undersökt vilka samband som finns mellan ett omfattande resande i tjänsten

och tillgänglighet för arbetet respektive för familjen. Undersökningen baseras på enkät- och registerdata från tre olika arbetsorganisationer – ett pappers- och massabruk, en bank och en högskola. Våra analyser visar bland annat att de som reste mycket i tjänsten ofta också var tillgängliga för arbetet, utöver ordinarie arbetstid och/eller ordinarie arbetsplats, även på andra sätt. Sådan tillgänglighet för arbetet var vanligast bland chefer och högre tjänstemän. Det framträder också relativt tydliga skillnader i tillgänglighetsmönster mellan de olika arbetsorganisationerna. Såväl tjänsteresande som andra former av tillgänglighet för arbetet var vanligast vid högskolan och minst vanliga på bruket. Tillgänglighet för familjen hängde däremot främst samman med kön – kvinnor ägnade genomgående mer tid än män åt hem och familj, oavsett deras position i arbetslivet. Det resande vi undersökt är således resor i arbetet (tjänsteresande), men en del av våra frågeställningar och resonemang kan även överföras till resor till och från arbetet (pendling). I synnerhet gäller detta begreppet ”tillgänglighet”, som vi menar är ett användbart analytiskt redskap för att beskriva och förstå hur kvinnor och män hanterar arbetslivets och familjelivets krav.

Den studie som vi presenterar har publicerats på svenska i *Arbetsmarknad och Arbetsliv* (årgång 14, nr 2, sommaren 2008) och på engelska i boken *Mobility and Technology in the Workplace* (red. D. Hislop, Routledge, 2008).

### **Abstract 3:**

Lena Levin,

fil.dr, forskare

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

Linköping

[lena.levin@vti.se](mailto:lena.levin@vti.se)

### **Äldre i ”pendlarsamhället”:**

#### **Äldre kvinnor – osynliga i statistiken men närvarande i trafiken**

Kollektivtrafiken ska göras mer tillgänglig. Sverige har högt uppsatta mål om att kollektivtrafiken ska vara anpassad även för äldres och funktionshindrades resebehov senast 2010. De ”äldre” kommer att utgöra en stor och troligen inflytelserik andel av befolkningen när 40- och 50-talsgenerationerna går i pension. En aktuell fråga är dock om den grupp som brukar kallas ”äldre” i resvaneundersökningarna är en bra beskrivning av dem som de närmaste årtiondena behöver resa kollektivt under sin tredje och fjärde ålder. Hur kan man öka kunskaperna om gruppen äldre

resenärer, det vill säga alla dem som är omkring 65 år och uppåt? Den här presentationen fokuserar äldre kvinnor och belyser med hjälp av olika källor och material viktiga frågeställningar som har att göra med heterogeniteten inom gruppen och hur detta inverkar på resandet. De äldre kvinnorna poängterar resandets sociala dimension. Med exempel från fokusgruppssamtalen visas hur kvinnorna från en liten ort själva skapar sociala rum i kollektivtrafiken och under bilresan.

#### **Abstract 4:**

Margareta Klingberg

Konstnär

[klingberg\\_m@hotmail.com](mailto:klingberg_m@hotmail.com)

#### ***On the Move* – om pendlande bärplockare**

För landsbygdsbefolkningen i Isan i nordöstra Thailand är säsongvis migration en beprövad strategi. Det är vanligt att man lämnar hembyarna för fleråriga kontrakt i andra sydostasiatiska länder eller för perioder av servicejobb och sockerrörsskörd i andra regioner. I ett vidsträckt system av destinationer och regioner i världen ingår numera Sverige som en av flera möjliga gästarbetsplatser.

Den svenska bärsäsongen är tidsmässigt samstämd med den lokala risodlingscykeln. Den mindre arbetskrävande tillväxtperioden mellan juli och november ger tillfälle att söka inkomster på andra håll. Man hinner plantera sitt ris före avresan till hjortronmyrarna. Efter blåbärsskörd och lingonplockning finns tid för några veckors vila innan det är dags för den egna rissköörden. Det är alltså möjligt att bedriva växelbruk över vitt åtskilda geografiska områden. Några månaders arbete på skogsvidderna kring Åsele, Fredrika eller Dorotea framstår för många som fördelaktigare än år i Singapore.

Medborgarna från Polen är den svenska bärskogens veteraner. Deras arbetsresor har följt hemlandets skiftande ekonomiska konjunkturer sedan 1980-talets mitt. Många kom först som friställda i den polska planekonomin, sedan som arbetslösa under den hårdföra omvandlingen till marknadsekonomi. Som EU-medborgare och mångsysslande entreprenörer fortsätter några att vara bärskogens självgående frilansare. Andra har övergett bärmarkerna för byggarbetsplatser på Irland eller industrijobb i Norge. Men den förbättrade polska ekonomin gör att landet nu får



tillbaka många av sina utlandsarbetande medborgare. Den polske bärplockaren är en del av samtidshistorien.

I ett konstnärligt projekt har Margareta Klingberg följt bärplockarnas rörelser mellan det tillfälliga livsrummet och den egentliga hemvisten för att där ta del av deras övriga försörjningsstrategier. Platser i Västernorrland och Västerbottens står genom dem i förbindelse med byar och städer i Polen, Litauen, Ukraina och Kina och med samhällen i den ekonomiskt och kulturellt särpräglade thailändska regionen Isan.

## **Tema Pendlarkultur**

*Sessionsledare: Eva Sihén*

### **Abstract 1:**

Sandra Jönsson

fil.dr psykologi

Malmö högskola

[sandra.jonsson@mah.se](mailto:sandra.jonsson@mah.se)

Christina Scholten

fil.dr, Kulturgeografi och ekonomisk geografi

Malmö högskola

[christina.scholten@mah.se](mailto:christina.scholten@mah.se)

### **Vad gör dom på tåget?**

#### **Pendlares reflektioner om resan**

#### **Pendlingens vinster och förluster**

#### **Pendling för vem?**

Förändringar på arbetsmarknaden i kombination med regionala skillnader i näringslivets sammansättning leder till att arbetskraft behöver flytta från regioner med vikande arbetskraftsefterfrågan till regioner där nya arbetstillfällen tillkommer. Arbetspendlingen har ökat avsevärt under de senaste 30 åren både i Sverige och i andra länder i Europa. I Sverige har den kortväga pendlingen (över kommungräns) nästan fördubblats, från 700 000 till väl över 1.2 miljoner medan den långväga pendlingen (över lokal arbetsmarknadsgräns) har mer än fördubblats, från knappt 140 000 till nästan 320 000. Genom pendling ökar möjligheten att kombinera ett önskvärt arbete med ett boende som av ekonomiska eller andra skäl upplevs som tillfredsställande. För individen är alltså beslutet kring pendling kopplat till två aspekter. Det första beslutet rör hemmet och dess lokalisering medan det andra rör anställningen och dess lokalisering. Beslutet om pendling får därmed effekter både för de enskilda individerna men även för övriga personer i hushållet. Regionförstoringens följder antas få andra konsekvenser för

kvinnor än för män men vilka dessa är finns det idag inga entydiga svar på. Detta papper ska ses som ett inlägg i debatten om regionförstoring ur ett könsperspektiv och en pusselbit till förståelsen av pendlandets betydelse.

I det här pappret diskuteras pendlarens förhållningssätt till sin arbetspendling. I projektet har 10 personer djupintervjuats om sin pendling och vad pendlingen innebär för dem i relation till arbete och familj.

Nyckelord: regionförstoring, pendling, arbetsliv, kön, genus, individualisering. Projektet Rörligt arbetsliv finansieras av VINNOVA inom ramen för Dynamoprogrammet.

### **Abstract 3:**

Eva Thulin  
Kulturgeografiska institutionen  
Handelshögskolan  
Göteborgs universitet  
[eva.thulin@geography.gu.se](mailto:eva.thulin@geography.gu.se)

Bertil Vilhelmson  
Kulturgeografiska institutionen  
Handelshögskolan  
Göteborgs universitet  
[bertil.vilhelmson@geography.gu.se](mailto:bertil.vilhelmson@geography.gu.se)

### **Vad gör man när man reser?**

#### **Utgångspunkter för en studie av hur människor använder sin restid**

Människors möjligheter att fylla sin restid med olika aktiviteter håller snabbt på att förändras. Allt fler av kollektivtrafikens resenärer kan nu använda sina resor på ett betydligt aktivare sätt än tidigare, inte minst genom tillgången till mobil informations- och kommunikationsteknik (bärbara datorer, mobiltelefoner, trådlöst bredband, internet etc). Gränsen mellan restid och annan aktivitetstid (för arbete, social kontakt, förströelse etc.) blir mer diffus när den virtuella rörligheten konvergerar med den fysiska. Rätt informerad och förvaltd borde utvecklingen kunna stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft i förhållande till andra färdssätt, bidra till den sk regionförstoringen etc. Denna studie syftar därför till att systematiskt kartlägga vad människor faktiskt ägnar sin tid till när man reser, inte minst till och från jobbet.

Projektet har nyligen påbörjats. Datainsamling (enkät inkl tidsdagbok) sker under hösten/vintern 2008/09 bland resenärer i den regionala kollektivtrafiken i Västra Götaland. Vi har således inga slutresultat, men kan göra en kort presentation av projektets problemformulering och vad man redan vet inom temat.

#### **Abstract 4:**

Mikael Ottosson

fil.dr, lektor

Centrum för tillämpad arbetslivsforskning

Malmö högskola

[mikael.ottosson@mah.se](mailto:mikael.ottosson@mah.se)

Calle Rosengren

Doktorand

Arbetsvetenskap

Högskolan Kristianstad

[calle.rosengren@hkr.se](mailto:calle.rosengren@hkr.se)

#### **Vem äger restiden?**

I industrisamhällets traditionella arbetsmönster har tiden och rummet haft funktionen att avgränsa arbetslivet ifrån det övriga livet. Man kan se arbetet som instängt i en behållare vars gränser är såväl rumsliga som tidsliga. Det finns traditionellt ett rum som endast rymmer funktionen arbete och en på förhand definierad och avgränsad tid ämnad för detta arbete. Resan mellan dessa rum, fritid och arbete, kan i industrisamhället ses som en enkel transportsträcka. I och med att stora delar av arbetslivet – genom ny teknik, nya arbetsuppgifter och nya krav – idag tenderar att bli mer flexibelt kan man säga att locket till behållaren har lyfts av. Arbetet har därmed tillåtits breda ut sig i såväl rummet som tiden. Följaktligen är det inte lika självklart vad som är ”arbete” respektive ”icke-arbete”. En utveckling som lett till att etablerade mönster för att inte bara liv och arbete, utan även pendlandet har fått ny såväl praktisk som symbolisk betydelse. De förändrande arbetsmönstren kan innebära en befrielse för individen genom att livspusslet blir enklare att lösa. Samtidigt innebär förändringen ett ökat krav på tillgänglighet. Via bärbar dator, mobil telefoni och bredband har möjligheten att arbeta blivit ständigt närvarande vilket har visat sig kunna bli en belastning för individen. Då de rumsliga och tidsliga gränserna för arbetet överskrids måste den enskilde arbetstagaren därför formulera nya symboliska gränser för vad som är arbete respektive fritid. Gränsen mellan arbete och fritid bör med andra ord ses som en spännings- och konfliktfylld arena där ett flertal intressenter är inblandade.

Det är rimligt att anta att denna utveckling, arbetets utbredning i vad som tidigare räknades som icke-arbete, får genomslag för pendlandets innebörd och betydelse såväl praktiskt som symboliskt. Vi är i denna givna situation intresserade av frågor som rör våra föreställningar om vad som betraktas som arbete respektive icke-arbete. Frågan om vad som är arbete eller inte kan ur ett historiskt perspektiv inte besvaras utifrån sysslan i sig. Verksamhet som klassats som sysslolöshet om de utförts av arbetare har accepterats om de utförts av människor från

överklassen. Om en invandrare rör sig i det offentliga rummet under dagtid är han arbetslös, men om en ”vit välklädd man” gör samma sak är han på väg till ett möte. Arbetare och bönder har satts på tukthus medan män och kvinnor från överklassen har kunnat ägna sin tid åt att rida eller promenera. Vissa sysslor är arbete om de utförs av kvinnor, men inte om de utförs av män. Det finns följaktligen en tydlig koppling vad som betraktas som arbete till klass, genus, etnicitet, ålder och professionskulturer.

Vår centrala forskningsfråga är därmed hur olika aktörer betraktar tiden som spenderas på pendling. Vem äger denna tid? Är pendlandet att betrakta som arbetstid eller fritid? Ser chefer, kollegor, familj samt den pendlare själv tiden som spenderas i resa mellan arbetsplats och hem som arbete eller fritid. Var börjar och var slutar arbetsplatsen? Vi har valt att avgränsa studien till den del av arbetskraften som har möjlighet att arbeta på distans, exempelvis läsa rapporter, förbereda presentationer, rätta hemuppgifter etc. Vidare har vi valt att avgränsa studien till dem som reser med transportmedel som på ett enkelt sätt tillåter att detta arbete utförs vilket direkt utesluter exempelvis motorcykel och bil. Även om denna typ av arbete skulle kunna utföras på en buss tror vi att detta sker i en begränsad omfattning. Därmed återstår flyg och tåg. Vi har då valt att inrikta oss på tåget då det erbjuder mest gynnsamma möjligheter för arbete. Studien är ännu i planeringsstadiet och vi ser konferensen som en möjlighet till precisering av frågeställningar och källmaterial.

## Avslutningsdiskussion

Panel: Tora Friberg, professor vid Tema Kultur och samhälle samt forskningsledare på Centrum för kommunstrategiska studier (CKS), Linköpings universitet; konstnär Margareta Klingberg; Tom O'Dell, docent i etnologi vid Lunds universitet.

Samtalsledare: Sofia Seifarth, forskningschef på Arbetets museum

Paneldeltagarna inledde diskussionen genom att var och en reser frågor som de ansåg särskilt relevanta att diskutera i sammanhanget. Diskussionen avslutades med att paneldeltagarna fick blicka framåt och beskriva en viktig fråga, trend eller något önskemål för framtiden.

### Inledningar från panelen

*Tom O'Dell*

Hur använder vi tiden vid pendling? Hur får vi människor att tänka om och vilja åka tåg? Hur väljer vi mellan bil och tåg? Hur fyller vi resandet med mening? Hur tar vi del av pendlarnas och allmänhetens synpunkter i utvecklingsprocessen?

*Margareta Klingberg*

En rad nya ord har kommit upp under dessa dagar: tidsbubbla, regionförstoring, 45-minutersgräns, hela Sverige som sökområde, resandeundersökning, ståplats, aktivitetstid. Pendling kan ses som något som är positivt i båda ändarna – ett territorium att röra sig inom. Därför är önskemålet en kvalitativ kollektivtrafik. Det ska vara möjligt att få en sittplats, för att kunna utnyttja sin resa på bästa sätt.

*Tora Friberg*

Vad använder vi pendlingstiden till? En risk är att pendlingen intresserar sig för den elit som har möjligheter att skapa egna arbetsplatser på tågen. Men vad händer med de pendlande kassörskorna, lokalvårdarna och de som inte kan arbeta och utnyttja restiden? För dem är tiden en förspild resa. Pendlingen är en fråga om klass och genus.

Vi borde resa mer kollektivt, men hur ska det gå till? Vad är en bra utveckling? Politiker bör utbyta erfarenheter och ha kontinuerliga kontakter/bilda nätverk med forskare på området.

*Jörgen Rundgren, kommunpolitiker Norrköpings kommun*

Satsningen på service, komfort och en utbyggnad av den spårburna trafiken är viktig för att folk ska lämna bilen hemma och välja en kollektiv pendling. Trådlöst internet ska finnas tillgängligt även vid korta transportsträckor. Ett personligt rum måste kunna skapas vid pendling.

*Sofia Seifarth, Arbetets museum*

Finns det risk för att vilan tas bort när det ges fler möjligheter att arbeta på tågen? Blir det en norm att man ska arbeta, för att inte anses vara onyttig? Kan resan vara meditativ?

### **Frågor, synpunkter och reflektioner från publiken**

1. När är arbetspendling ett aktivt val? Måste vi pendla och ska vi stå ut med det? Hur påverkar pendling hushållets organisation?

2. Apropå uttrycket ”tidsbubbla”: det är avkopplande om flödet fungerar vid pendling – annars är det ett stressmoment. Pendlingen blir då ett tidsterroristvapen och vi blir slavar under avgångar och stopp. Hur tacklar vi stressfaktorn?

*Tom O'Dell*

Det är viktigt att ta hänsyn till olika grupper och deras tidspress vid planering av kollektivtrafik. Tågresandet ska vara ett uppkopplat system, där det ska vara möjligt att anpassa sina arbetsplatser. Som arbetstagare bör vi ställa krav på detta.

*Margareta Klingberg*

På 1970-talet stickade kvinnorna på tågen, något som är sällsynt idag. Stickning kräver ingen internetuppkoppling. Stickning är att göra sig oberoende av tid och rum.

*Tora Friberg*

Vi väljer jobb och bostad och får pendlingen på köpet. Små saker av hög kvalitet ska sammanfogas. Ska resan bli bra måste därför sittplatsen fungera även i kollektivtrafiksystemet.

### **Fler frågor och reflektioner från publiken**

1. Det är mycket fokus på nutid och de virtuella möjligheterna vid pendling. Hur gjorde man förr när man reste? Hur ska vi få tillbaka tågupén som vardagsrum istället för arbetsrum?

2. Ses pendlarna som en homogen grupp? Vad är variationen åldersmässigt i den produktiva åldern och vilka mönster kan vi se?

3. Arbetslivet förändras och blandas med fritid och restid. Det är inte bara tjänstemän som reser. Idag har vi en fast bostad och vi säljer vår tid. Många utnyttjar både helgdagar och vardagskvällar till arbete. Förr följde man istället årstidens växlingar och arbetade när det behövdes.

4. När kommer gratis kollektivtrafik? Vi har stora kostnader för att människor blir skadade i trafiken. Denna kostnad skulle vi kunna få ner genom att få bort trafiken från vägarna.

5. Ha ett aktivt utbyte mellan forskare och politiker genom offentliga samtal i olika forum! Kollektivtrafiken bör även fungera för fritidsresandet.

När har egentligen behovet av skjutsning av barn till fritidsaktiviteter uppstått och varför?

*Svar:* troligtvis på 1970/1980-talet i och med bilismens ökande och oron för att släppa iväg sina barn på egen hand.

### **Panelens avslutande ”framåtblick”**

*Tom O'Dell*

Gratisåkandet som erbjuds med exempelvis Skånetrafiken har nått en gräns. Här orkar man helt enkelt inte med fler passagerare. Var gör man när tekniska lösningar inte alltid är lösningar på pendlingsproblematiken?

*Margareta Klingberg*

Pendlaren har en hembygd, både på lokal och global nivå. Det är viktigt att ställa krav på spårburen kollektivtrafik för att undvika användningen av bil och flyg som pendlingsalternativ.

*Tora Friberg*

Vad är mobilitetens effekter på människor? Försök att öka nyfikenheten på nya transportmedel. Bilda nätverk mellan politiker och forskare på pendlingsområdet.

## Bilaga 1: Deltagarförteckning

Abrahamsson, Kenneth	Forskningsrådet för arbetsliv och socialvetenskap
Alm Mäntyniemi, Lina	VTI/Linköpings universitet
Appelberg, Mikael	Nätverket för hållbara transporter, Norrköpings kommun
Arvidsson, Kria	Migrationsverket
Bengtsson, Therese	Arbetets museum
Bergenhill, Rita	Arbetsförmedlingen
Bergman, Ann	Karlstads universitet
Brusman, Mats	Linköpings universitet
Cserhalmi, Niklas	Arbetets museum
Dahl, Emmy	Linköpings universitet
Essebo, Maja	Göteborgs universitet
Fahlén, Daniel	Göteborgs universitet
Forsberg, Marie	Arbetsförmedlingen
Friberg, Tora	Linköpings universitet
Frändberg, Lotta	Göteborgs universitet
Gil Solá, Ana	Göteborgs universitet
Gustafson, Per	Uppsala Universitet
Hanquist, Anders	Spårvägmuseet
Ilshammar, Lars	Arbetarrörelsens Arkiv- och bibliotek (ARAB)
Johansson, Ingegerd	Arbetsförmedlingen
Jönsson, Sandra	Malmö högskola
Kindahl, Anette	Norrköpings stadsmuseum
Klingberg, Margareta	Konstnär
Larsson, Jens	Kollektivtrafiknämnden, Norrköpings kommun
Levin, Lena	VTI
Lindbäck, Anders	Norrköpings LS - Syndikalisterna
Lindeberg-Lindvet, Anders	Tekniska museet
Lindh, Anders	Arbetets museum
Löfman, Gunnar	Spårvägmuseet
Mattson, Barbro	Kollektivtrafiknämnden, Norrköpings kommun
Milde, Carina	Arbetets museum
O'Dell, Tom	Lunds universitet
Ottosson, Mikael	Malmö högskola
Persson, Ann-Charlotte	Arbetets museum
Pettersson, Hans	Skogs- och träfacket
Pettersson, Lennart	Kollektivtrafiknämnden, Norrköpings kommun
Rosengren, Calle	Högskolan Kristianstad
Rundgren, Jörgen	Norrköpings kommun
Runnvik, Ann-Charlotte	Linköpings universitet
Rydgren, Clas	Kollektivtrafiknämnden, Norrköpings kommun
Salestam, Christer	Linköpings universitet
Salomonsson, Karin	Lunds universitet
Sandén, Annika	Linköpings universitet
Scholten, Christina	Malmö högskola
Seifarth, Sofia	Arbetets museum
Silvén, Eva	Nordiska museet
Sixtensson, Ida	Sveriges Järnvägmuseum



Stålner, Bengt	AB Östgötatrafiken
Thorén, Britinger	Konsult, Listigt Företag
Thulin, Eva	Göteborgs universitet
Torpel, Anders	Norrköpings LS - Syndikalisterna
Tzelepi, Anna-Lena	Byggnads- och miljöskyddsämnden, Norrköpings kommun
Wastesson Jonsson, Anne	Norrköpings stadsmuseum
Vennerholm, Tina	Nätverket för hållbara transporter, Norrköpings kommun
Westin, Kerstin	Umeå universitet
Vilhelmson, Bertil	Göteborgs universitet
Winbladh, Mikael	Stadsplaneringsnämnden, Norrköpings kommun
Wänström, Johan	Linköpings universitet

## **Bilaga 2: Konferensprogram**

### **Pendlarsamhället tur och retur – Samtida och historiska perspektiv**

#### **13 november**

- 12.30 Registrering
- 13.00 Välkommen hälsar Sofia Seifarth, forskningschef Arbetets museum, och Tora Friberg, professor och forskningsledare på Centrum för kommunstrategiska studier (CKS), Linköpings universitet
- 13.15 *Långt borta och nära: pendlarsamhällets drömmar och vardagslivets realiteter*  
Lars Ilshammar, fil.dr och chef för Arbetarrörelsens Arkiv och bibliotek (ARAB)
- 14.00 Presentationer tema Pendlarsamhället – gamla och nya drömmar
- 15.00 Fika
- 15.30 *Pendlingsmönster i tid och rum ur ett genusperspektiv*  
Tora Friberg, professor och forskningsledare på Centrum för kommunstrategiska studier (CKS), Linköpings universitet
- 16.15 Presentationer tema Pendlingsmönster
- 17.30 Visning av utställningen *On the Move*, med konstnären Margareta Klingberg
- 18.30 Middag

#### **14 november**

- 8.15 Filmvisning: Dagen T – Ett dygn i tunnelbanan, dokumentär 1998.
- 9.00 *Pendling: Mellan vardagsrutin och levnadskonst*  
Tom O'Dell, docent i etnologi, Lunds universitet
- 9.45 Fika
- 10.15 Presentationer tema Pendlarkultur
- 11.15 Avslutningsdiskussion  
Panel: Tora Friberg, Margareta Klingberg och Tom O'Dell  
Samtalsledare: Sofia Seifarth
- 12.00 Lunch

*Konferensen anordnades av Arbetets museum och dess vetenskapliga instans Rådet för yrkeshistorisk forskning i samarbete med Centrum för kommunstrategiska studier (CKS), Linköpings universitet. Den genomfördes med stöd av Forskningsrådet för arbetsliv och socialvetenskap (FAS).*