

Spårbilar och Genus

Den tankefigur som ligger till grund för denna PM handlar ytterst om rummets tillgänglighet och överbryggande av avstånd.¹ Detta får konkreta uttryck i tid och rum där individen antingen kan betraktas som en ekonomisk enhet, rationell och avkonad, eller som en tänkande varelse med en kvinno- eller manskropp som förflyttar sig mellan olika platser. Förflyttningar eller resor innebär ofta att utnyttja något fordon t.ex. cykel, moped, motorcykel, buss, spårvagn, tåg, flygplan eller bil. I framtiden kan det även dyka upp andra alternativ. Denna PM har för avsikt att diskutera *spårbilar*, en ny typ av fordonssystem som finns färdigutvecklat om än inte använt i praktiken. Fokus är inriktat på genus dvs.: Hur kan genus förstås i det sammanhanget?²

Upplägg

Det finns enligt min uppfattning inga enkla handgrepp som med automatik medför en fulländad genusanalys eller en garant för att jämställdhetsaspekterna integrerats. Det krävs en fortlöpande diskussion och en ökad medvetenhet om att denna dimension kan ha stor betydelse. Det handlar därför om ett kunskapsökande. Mot den bakgrunden har denna PM lagts upp enligt följande.

Den inleds med ett avsnitt om jämställdhetsmålet i transportpolitiken. Innan transportsektorn och resandet granskas närmare besvaras frågan (i alla fall till en viss grad): Varför har inte mer skett inom denna sektor? Därefter diskuteras det ökande resandet och kravet på rörlighet. Vidare belyses dagens stadsbyggnadsstruktur varpå följer en problematisering av själva transportsystemets rum och dess brister ur ett genusperspektiv. Sist granskas spårbilssystemet mot bakgrund av de tankar som presenteras i föregående avsnitt.

¹ Denna PM bygger delvis på Friberg T (2008) Det uppsplittrade rummet.

Regionförstoring i ett genusperspektiv. I Andersson F m.fl. (red) Regionalpolitikens geografi. Regional tillväxt i teori och praktik. Studentlitteratur, Lund.

² Jämställdhet betraktas här som ett politiskt begrepp med normativ prägel, *genus* och *kön* vetenskapliga begrepp. Kön betraktas som övergripande och innefattar både biologiskt kön och genus eller socialt kön, vilket är samhälleligt och kulturellt konstruerat.

Transportpolitik och jämställdhet

En ingång i en analys om genus/jämställdhet i transportpolitiken är följande frågor: Vem har format föreställningarna och visionerna om transportpolitiken? Vem har haft möjlighet att omsätta dessa visioner i praktiken samt planera och bygga den nödvändiga fysiska infrastrukturen? Vem har rätt eller möjlighet att använda sig av dessa anläggningar och på vilka villkor? Svaren är i dagen ljus enkla att besvara nämligen att kvinnor har haft mycket få möjligheter att påverka transportpolitiken och den infrastruktur som är förbunden med den. Transportbranschen är fortfarande till sin huvudkaraktär ”manlig”. Detta utgör en bakgrund till att det i transportpolitiken har införts ett delmål om jämställdhet:

Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov, kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska ges samma vikt.

Det är uppenbart att det är långt kvar tills dess att transportsektorn nått detta mål. Jämställdhet kopplas regelmässigt till kvinnor och de flesta åtgärder som förs fram har syftet att bevaka kvinnornas intressen, behov, erfarenheter. Det finns fog för en sådan syn och för att vissa projekt och satsningar är inriktade på just kvinnor. Risken är dock att dessa insatser blir ett sidospår och att den ”riktiga” transportpolitiken fortsätter utan påverkan trots att jämställdhetspolitiken uppfordrar till ”gender-mainstreaming”, integrering. Om detta ska ändras och integreringen öka, är det nödvändigt att fördjupa förståelsen för hur manlighet och kvinnlighet skapas och att vara medveten om att kvinnors och mäns intressen båda kan sammanfalla och skilja sig åt. Dessa kan också samvariera på olika sätt med ålder, klass och etnicitet. *Det är en empirisk fråga att sortera fram när det ena eller andra förhållandet råder.*

Samtidigt går det inte att bortse ifrån att det häri ryms en maktaspekt och en ojämlikhet till kvinnors nackdel. Ur rättvisesynpunkt, som är en viktig del i jämställdhetsproblematiken, är det därför högst rimligt, att involvera fler kvinnor när nya inslag i transportpolitiken utformas. Detta bör tolkas som *att det är nödvändigt att kvinnor görs delaktiga i hela processen om och när det nya transportsystemet spårbilar införs och praktiseras.*

Hantering av jämställdhet/genus i praktiken

För drygt 15 år sedan genomförde jag ett forskningsprojekt om kvinnors vardag och de sammanfattande slutsatserna lyder:

Att känna sig säker på att barnen har det bra. Att få tiden att räcka till. Att orka med alla sysslor. Detta förenar alla förvärvsarbetande kvinnor med barn. De ställs inför liknande konfliktsituationer i vardagen men löser dem på olika sätt. Deras liv har olika gestalt med förvärvsarbetet och hemmet/familjen som två poler kring vilka de spinner vardagens nät (FRIBERG 1990, BAKSIDESTEXT).

Mycket pekar på att denna slutsats är lika aktuell idag med hänsyn tagen till den diskussion som förs i media om stress, vardagens bekymmer, otillräcklig tid, sjukskrivningar och i enskilda personers berättelser. Produktionens organisation återverkar i reproduktionens. Reproduktionens, eller mer konkret omsorgsarbetets, sfär är i hög grad kvinnornas sfär. Omsorgsarbetet kan tänkas bort men någon måste utföra det i praktiken. Det fordrar en öga-mot-öga-kontakt. I dessa sammanhang framstår kraven på flexibilitet och rörlighet som faktorer som verkar pressande. Förflyttningar, inte minst arbetspendling, är en av de faktorer som styr hur vardagen struktureras och spelar därför en stor roll i sammanhanget (Friberg 1999). Det finns starka tendenser i samhället som går i riktning mot en ökad rörlighet och en mer omfattande pendling. Här finns en uppenbar konfliktpunkt mellan ökad rörlighet å ena sidan och tidsanvändning och stress å andra sidan. Rymmer detta en genusdimension? Det är både en teoretisk och empirisk fråga. Om målen för jämställdhetspolitiken ska integreras i alla politikområden finns det anledning att söka svaren på följande: Varför görs så få genomarbetade analyser i olika planeringssammanhang om genus när direktiven är så absoluta? Hur ska de tjänstemän/planerare/expertter som har ansvar för olika sakområden och därmed indirekt för jämställdhetsintegreringen gå till väga för att fördjupa analysen och komma fram till konkreta åtgärder? Vilket resultat kan ett genusperspektiv leda till?

Ett tentativt svar skulle kunna vara att de måste lära sig att tänka kring kön, vilket innebär att tänka i termer av kvinnor och män och i detta tänkande vara observant på att "kön görs" dvs. att vi formas till kvinnor och män genom beteenden och handlingar i smått och stort. Är uppgiften att åstadkomma att jämställdheten får genomslag i transportfrågor är det nödvändigt att lära sig att medvetet tänka/reflektera kring kön och dra slutsatser som påverkar det praktiska handlandet t.ex. vid planering av kollektivtrafiken. Omedvetna och ofreflekterade föreställningar om kön kommer att utmanas i och med att dessa kommer upp till ytan och artikuleras. Att tänka är mödosamt och kan vara en lång process. Detta blir tydligt vid en genomgång av några exempel på reaktioner från tjänstemän/planerare som avslöjas när de ställs inför kravet att ta hänsyn till jämställdhet (Friberg 2004).

Planerarna kan "förneka" att en jämställdhetsanalys kan tillföra något av värde inom det område de själva arbetar i och bortprioritera frågan med olika motiveringar. Resultatet är att de negligerar eller vägrar att befatta sig med jämställdhet. Erfarenheten tyder på att det sällan blir några sanktioner och man struntar i att ta upp dessa frågor. Ett enkätsvar från en planerare lyder: "Våra resurser är tyvärr så små att vi endast kan diskutera väsentliga frågor!!" (Friberg & Larsson 2000 s 35).

De kan försöka "komma undan" så lätt som möjligt samtidigt som jämställdhetsproblematiken ändå måste hanteras på något vis. Lättast är att säga att det hör till någon annans bord eller att svara på ett sätt som direkt avslöjar att man inte bemödat sig. I jämställdhetens tecken kan

kvinnokönet bli detsamma som en välutbildad kvinna som kan jobba som en "man". Enda tecknet på kvinnlighet är att kvinnor kan bli småbarnmammor och då betraktas detta att ha barn som ett hinder. Skillnaden mellan olika kategorier kvinnor förblir oproblematiserad.

Eftersom jämställdhet uppenbarligen är laddat kan den också hanteras med hjälp av en "omformningsstrategi". I den finns en stark önskan att slippa undan en diskussion om manligt – kvinnligt och därför görs en skicklig manöver som innebär en omdefiniering. I stället för att tala om kvinnligt lyfts det mänskliga fram. Innebörden i det som traditionellt förknippas med kvinnligt blir detsamma som mänskligt dvs. humant, omsorgsriktat, inkännande, lyssnande, varsamt. Det kvinnliga omformas till det mänskliga och kön avladdas därmed och görs till det könsneutralt mänskliga. Manligt definieras inte eftersom det på ett självklart sätt utgör normen. En del i denna strategi kan också vara att förlägga problematiken manligt – kvinnligt till privatlivet något som inte berör innehållet i det man sysslar med på jobbet.

Motsatsen kan också förekomma i den meningen att planeraren bestämmer sig för att ta detta med jämställdhet på allvar och det mynnar ofta ut i att jämställdhet blir en ensidig kvinnofråga och att kvinnor och kvinnlighet blir "stereotyp". Manligt och kvinnligt görs till varandras motpoler. Kvinnor behäftas med en kvinnoroll à la 50-talets hemmafruideal eller betraktas som en pol i dikotomin kvinnor - män.

Den sakfråga som för närvarande, i början av 2000-talet, fått mest acceptans när det gäller jämställdhet och transporter är "kvinnors rädsla för våld i det offentliga rummet efter mörkrets inbrott". Flera städer driver t.ex. trygghetsprojekt med trygghetsvandringar, belysningsprojekt etc. (Listerborn 2002, Andersson 2005) I detta sammanhang finns risken att kvinnor görs till rädda, svaga varelser som inte kan klara sig själv och kräver beskydd. Könen polariseras. Kvinnor görs stereotypt kvinnliga. I detta finns en fallgrop genom att kvinnokönet görs till ett icke-kapabelt kön med en kvinnlighet som andas svaghet och hjälplöshet och män görs till dess motsats. Sannolikt är det mer komplext.

Den strategi som kan lyftas fram som en motkraft kräver mest arbete nämligen att "fördjupa förståelsen" och att sträva efter att erövra mer kunskap. Det uppfordrar till att tänka mer, tänka bredare och med nya infallsvinklar. Det kräver att sätta ord på en del företeelser – forskare talar om teoretiska begrepp – i detta sammanhang själva begreppet kön/genus, att vara medveten om att genus inte är givet utan konstrueras, att det finns en könsordning inbyggd i kulturen där kvinnor och män tillsammans utformar normer för kvinnligt och manligt, att könsordningen kan komma till uttryck i den fysiska strukturen så att det kan finnas anledning att tala om en "rumslig könskodning". Vidare att man inte kan förstå kvinnligt om man inte har en uppfattning om manligt, och inte minst att kvinnligt och manligt varierar mellan olika grupper i samhället och att det kan se olika ut i olika kulturer och på olika platser

samt att det varierar över tid. Likaså krävs en medvetenhet om olika maktordningars sammanvävning i praktiken som på ett teoretiskt plan kan benämnas intersektionalitet vilket, beroende på situation, är en sammanvävning av en eller flera faktorer som klass, kön, etnicitet, ålder och funktionshinder.

Det kräver också att dessa tjänstemän/planerare/expertter eller politiker förhåller sig till en konkret verklighet. När det gäller transportpolitik, inte minst planering av kollektivtrafik, och som här ett spårbilssystem, behöver de ha en kunskap som går utöver själva transportpolitiken. Det fordras både kunskap på individnivå om kvinnors och mäns livssituation och beteende och på en metanivå om de stora dragen i samhällsutvecklingen samt förmågan att sammansmälta dessa kunskapsmassor.

Resandet ökar

Urbaniseringen är en stark kraft i samhällsutvecklingen. Mycket pekar på att stora städer kommer att öka mätt i befolkning, sysselsättning och ekonomi. På något sätt måste detta hanteras. Det är troligt att kommuner kommer att lägga stor kraft på att skapa goda förutsättningar för näringslivet. I det perspektivet är tillgången till väl utbildad arbetskraft viktig. Detta leder till att kommunerna också måste vara attraktiva att bo i vad avser boende, kommunikationer, rekreation, kultur, miljö etc.

Dessa utvecklingstendenser driver fram en diskussion om vad som kan göras både för att få igång eller understödja den ekonomiska utvecklingen och för att finna lämpliga verktyg så att förloppet inte bromsas upp. I det sammanhanget har "regionförstoring" hamnat i fokus dvs. en vidgning av de lokala arbetsmarknaderna (se t.ex. NUTEK 2002, SOU 2004:34). Den innebär i grova drag att människor förväntas vara beredda att resa till sina arbetsplatser i högre grad än nu. Det är en utveckling som redan kan iakttas (Friberg 2006). Ett tecken på denna utveckling är att de lokala arbetsmarknaderna har vuxit ytmässigt.

Lokala arbetsmarknadsregioner, LA-regioner, räknas fram av SCB på basis av statistiska kriterier på pendling över kommungräns (se exakt definition SOU 2004:2 sid 106). Arbetsresor omfattar alla resor mellan arbetsplats och bostad. Pendling är, statistiskt sett, en arbetsresa över en kommungräns. LA-regioner lanserades som begrepp i början av 1990-talet. De används som geografisk indelning vid en rad olika analyser.

När det just gäller spårbilssystemet kommer det troligen att vara aktuellt inom städer men också mellan en stads centrum och ett sjukhus eller stormarknad i utkanten av staden. Pendlingen över kommungräns kan i det sammanhanget tyckas ointressant men tas här upp för att visa de tendenser som råder.

Tabell 1: Antalet LA-regioner år 2001 för män och kvinnor med olika utbildningsbakgrund

Utbildningsnivå	Män	Kvinnor	Totalt
Förgymnasial	99	141	114
Gymnasial	75	114	96
Kort eftergymnasial, kortare än 3 år	47	90	65
Lång eftergymnasial, 3 år eller längre	46	78	66
Total	74	106	88

KÄLLA: SCB

Som framgår av tabellen ovan spelar utbildningsnivån en mycket stor roll för om en person är beredd eller tvingad att pendla varje dag till sin arbetsplats. Ju fler LA-regioner det finns desto kortare genomsnittliga pendlingssträckor. Den som bygger på sin utbildning efter gymnasiet kan således vänta sig att finna sin arbetsplats längre bort från hemmet än den som inte skaffar sig eftergymnasial utbildning. Utbildningsnivån har således mycket stor betydelse, men det har också kön. Oavsett utbildningsnivå har kvinnor genomsnittligt sett närmare till sin arbetsplats. Detta kan i hög grad förklaras av den offentliga sektorns lokaliseringsmönster där framför allt den kommunala sektorn är spridd över hela landet och står i direkt relation till befolkningens storlek. Kvinnors delarbetsmarknad omfattar i mycket hög grad anställningar inom denna sektor. Vidare tyder statistiken på att familjer bosätter sig nära den kvinnliga partners arbetsplats. Följden blir att kvinnor har kortare arbetsresor. Vad som eventuellt kan slå igenom framöver är att högutbildade kvinnor med god lön har ekonomiska möjligheter att skaffa en bostad närmare sin arbetsplats än mer lågutbildade medsystrar med lägre löner. Det är också möjligt att allt fler får ett dubbelboende dvs. bor relativt nära sin arbetsplats under veckorna (i en stad?) och tillbringar helger och semestrar i en annan bostad (på landsbygden?). En viss grupp kommer troligen att arbeta hemifrån en eller flera dagar i veckan. För närvarande bedöms att de som distansarbetar använder en dag i veckan till arbete i bostaden.

Om resonemanget förenklas: en högutbildad man rör sig över ett betydligt större geografiskt område än en lågutbildad kvinna. För att använda ett begrepp *omland*, kan man påstå att kvinnor genomsnittligt sett har ett mindre omland än män. Då föreställer man sig bostaden som den fasta punkten och omlandets gränser avgörs av hur långt hemifrån en individs rörelser sträcker sig i olika riktningar.

Under senare år har flera studier genomförts som redovisat könsfördelningen vad gäller resmönster.

Tabell 2: Resmönster för kvinnor och män

	Kvinnor	Män
Sträcka per dag	Ca 34 km	Ca 52 km
Tidsåtgång per dag	Ca 62 minuter	Ca 75 minuter
Karaktäristika	Gör fler inköpsresor	Gör fler tjänsteresor
Position i bilen	Är oftare passagerare	Är oftare bilförare
Använder bil	50 % använder bil till arbetet	70 % använder bil till arbetet

KÄLLA: FRIBERG 1999, SOU 2001:44, SIKA 2002, WESTIN 2006

Tabellen visar att det finns ett specifikt könsmönster. Kvinnor reser kortare sträckor, använder mindre tid, gör färre tjänsteresor men fler inköpsresor än män. De kör bil i allt högre utsträckning, men inte lika ofta till jobbet som män och är oftare passagerare i bilen där en man är förare. I gengäld använder de kollektivtrafik i högre grad än män. Ålder har betydelse i sammanhanget. Yngre och medelålders män har en märkbart längre daglig reslängd än yngre och medelålders kvinnor. Vad som också är slående är att könsskillnaderna blir ytterst påtagliga när resenärerna delas in efter livskategorier; i gruppen föräldrar till barn 0-6 år, men också gruppen föräldrar till barn 7-18 år har t.ex. männen mycket längre reslängder per dag jämfört med kvinnorna. Det är också påfallande hur just kvinnorna i kategorin sambo med barn 0-6 år inte sällan gör avbrott i sina arbetsresor dvs. de uträttar något ärende på väg till eller från jobbet, troligen lämnar och hämtar de barn på dagis eller gör inköp (Krantz 1999). Eftersom kvinnor framför allt de med barn i högre grad än män arbetar kortare tid och dessutom har kortare väg till arbetet reser utför de mer fritidsresor. Det innebär att de följer med och hämtar barn vid fritidsaktiviteter och utför en hel del inköp till hushållet.

Om kvinnor bibehåller sin vana att använda sig av kollektivtrafik talar det för att spårbilssystemet kan vara ett mycket intressant alternativ för dem. Den flexibilitet systemet kan erbjuda är en stor fördel i sammanhanget. Om det kommer att fungera väl hänger i hög grad ihop med var hållplatserna kommer att finnas och hur väl utbyggt spårnätet kommer att bli.

Diskursen kring rörlighet

Sammanfattningsvis har det visat sig att allt fler är benägna att pendla för att komma till jobbet. I de flesta dokument framställs denna utveckling som relativt oproblematiske. Effekterna blir emellertid att det ställs krav på enskilda individer i arbetskraften att de skall vara beredda att resa allt längre för att komma till jobbet. I dessa sammanhang talas sällan i termer av män och kvinnor. Kvinnor pendlar inte lika långt. Vill de inte? Har de

inte varit tvungna? Vore det inte bra för dem? Vad hindrar dem? Finns orsaken i den specifika kvinnliga delarbetsmarknaden? Upplever de arbetsresorna alltför betungande? Skapar långa arbetsresor ohälsa? Om de pendlar längre sträckor – hur har de då gått tillväga för att få ett bra, fungerande vardagsliv?

Mot denna bakgrund är det motiverat att utifrån ett genusperspektiv på transportpolitiken i stort, men också dess olika delar som här kollektivtrafiken, och granska hushålls, särskilt kvinnors, vardags- erfarenheter där förvärvsarbete, arbetsresor, oavlönat arbete med familj och hem pusslas ihop till en helhet.

En ökad pendling ses nu som något positivt för att skapa bättre arbetsmarknader och få fler i arbete. Motiveringen till detta påstående är att de är diversifierade och lättare att hitta nya jobb i, likaså att finna rätt arbetskraft i. De utgör därmed ett alternativ till flyttning för både arbetstagare och arbetsgivare. Argumenten är att transportsystemet kan byggas ut, inte minst kollektivtrafiken, och kan fås att fungera bättre och snabbare t.ex. genom att det är möjligt att skapa funktionella transportkorridorer. Täta miljöer som större städer kan erbjuda goda transportmöjligheter, god tillgänglighet, goda data- och telemöjligheter, flexibel arbetskraft och skapar förutsättningar för att folk ska kunna bo kvar.

De krav på flexibilitet och rörlighet hos arbetskraften, vilket är en del den pågående utvecklingen, är inte bara en befriande möjlighet. Det kan också vara en ny börda. Måhända gäller det i synnerhet kvinnor. Frihet kan förvandlas till ofrihet. Det finns således skäl som talar för att ytterligare en dimension bör tillföras diskussionen om den ökade pendlingen nämligen effekterna på reproduktionen där omsorgsarbetet är en del. Tillgänglig statistik pekar på att även den unga generation, som nu är nyblivna föräldrar, har en arbetsdelning efter kön t.ex. lägger kvinnor, mer än män, tid på omsorg om familj och hem och upprätthåller kontakt med släkt och vänner. Barnens situation går inte att komma förbi i detta sammanhang. Ännu finns inga studier om effekterna för barn av att deras föräldrar pendlar allt längre. Maria Nordström (2005) konstaterar dock att föräldrarna är barnens största trygghet och att beroendet kvarstår långt upp i tonåren. Det förutsätter i sin tur närhet, både emotionellt och geografiskt.

Det dominerande intrycket är att människor förutsätts vara rationella beslutsfattare som delar ekonomins förväntningar om individer som snabbt byter jobb och flyttar eller pendlar för att få högre lön. De blir avkönade ekonomiska enheter, utan känslor, kroppar och plikter utanför det avlönade arbetet. Allt går ut på att friktioner som kan störa detta mönster bör minimeras. Det innebär att skapa ett "friktionsfritt rum" (Jensen & Richardson 2004).

Mycket pekar på att vi även framöver kommer att ha en arbetsdelning mellan könen som tar sig uttryck att kvinnor och män i en icke oväsentlig grad har olika typer av utbildning och som en följd av det kommer att befinna sig på olika arbetsplatser. Deras rörelsemönster kommer därmed att skilja sig åt. Ansvaret för barn och andra närstående är för närvarande en uppgift som i högre grad utförs av kvinnor. Det kan ändra sig i framtiden men uppgifterna som sådana kommer inte att försvinna.

Rumslig uppsplittring

Vilka spår sätter denna utvecklingstrend av resandeströmmar i det konkreta landskapet? Vad är det som sker om man betraktar bebyggelseutvecklingen? Vilka är de stora dragen? Den ökade rörligheten och dess effekter på infrastrukturen och den fysiska bebyggelsen kan belysas med hjälp av Dominique Bouchet (2005) Bouchet visar att staden/metropolen inte längre verkar på samlande och förenande. Kommunikationstekniken och globaliseringen gör att både mentala och fysiska avstånd krymper. Samtidigt sprids bebyggelsen i staden ut, den ”sprängs”. De fysiska avstånden mellan stadens olika delar och funktioner blir längre. Centrum avfolkas och den klassiska kvartersstaden töms på arbetsplatser och butiker. Nya bostäder, arbetsplatser och köpcentrum växer fram längs trafiklederna som knyter samman stadens olika delar. Livet i staden blir att ständigt vara på väg. Trafiknätet med dess knutpunkter blir själva staden. Utbyggda trafikleder, växande bilism och kollektivtrafik gör det möjligt att förflytta sig snabbt i det urbana landskapet.

Flygplatsen är en bild av den moderna metropolen. Den är tätt förbunden med andra flygplatser i ett globalt nätverk utan centrum. Detta nätverk får formen av ett ”spindelnät”, en av Bouchets metaforer. I nätets hållrum finns bostäder, skolor, kontor, verkstäderna, butiker och annat som inte befinner sig i rörelse. Här bland vidsträckta villamattor, obefolkade bullerzoner, stereotypa shoppingcentra och enformiga industriområden upplöses mångfalden som kvartersstaden förknippas med. Det nära grannskapet utarmas ekonomiskt när invånarna beger sig till andra delar av staden för att arbeta, göra inköp, umgås och förströ sig.

Stadsbon, blir mer konsumenter än samhällsmedborgare. Om det närliggande inte passar finns annat längre bort. Om kvartersbutikens utbud är magert kör man till en annan mer väl sorterad butik. Om den närliggande skolan inte håller måttet skjutsar man barnen till en annan, förhoppningsvis bättre. Stadsbon kan välja gränslöst i stället för att kräva lokalt. Mia Björk (1997) karaktäriserar dagens stadsbo som ”nomader” i sin analys av kvinnors ansvar för att knyta ihop vardagen som tar sig uttryck i att ständigt vara på språng mellan olika platser som bostad, arbetsplats, dagis, livsmedelsbutik.

Detta är en fascinerande beskrivning av den förändrade fysiska strukturen och människors villkor. Mötesplatserna är inte desamma nu som tidigare, och uppstår på andra platser än tidigare framförallt i anslutning till trafiksystemet. Spindelnätets trådar korsar varandra rent fysiskt och där korsar också människors vägar varandra. Vid trafiklederna uppstår mötesplatser: *Vid busshållplatsen, på perrongen, i resecentrum, utanför dagis, vid köpcentrumets parkeringsplats, i kollektivtrafikens kupéer möts människor. Och kanske i framtiden vid spårbilsterminalerna/hållplatserna.*

Dag Østerberg (2000) har en liknande analys av stadsutvecklingen som Bouchet. I sin bok *Stadens illusioner* lyfter Østerberg fram två begrepp – *tyngd* respektive *avlastning* – vilka tar fasta på att samma företeelse kan innebära helt olika saker. Tyngden är upplevelsen av att de materiella strukturerna tynger och begränsar, medan avlastning är det materiellas bidrag till känslan av frihet. De materiella strukturerna som åsyftas är bebyggelsen och annan fysisk infrastruktur. Østerberg lyfter fram hur skillnaden mellan stad och land suddats ut och hur bebyggelsen spritts ut över en allt större yta. Han betraktar bebyggelsestrukturen som ett sociomateriellt avtryck av olika eror med olika ideal och sätt att se på staden och hur den ska byggas. Den sista eran, den postindustriella, ger ett materiellt avtryck som kan kallas ”mazdaistisk” (efter bilmärket Mazda). Det ska tolkas som att bebyggelsen med dess olika funktioner bara kan förenas genom privatbilismen. Han menar att för de flesta är bilen inte längre en möjlig tillgång utan ett öde, den är oundviklig. Stora kommunikationsytor av typ järnvägar, större och mindre bilvägar, rondeller behövs för att foga samman områden som huvudsakligen har en enda funktion exempelvis som industriområde, bostadsområde, köpcentra eller idrottsanläggningar. Trafikytor är ett nytt slags enfunktionsområde. Gatunätet i många städer utformades utan att förutse den ökande bilismen och kraven på utrymme den förde med sig. Frågan är således vilka vardagliga erfarenheter i form av tyngd och avlastning var och en gör som är beroende av att kunna förflytta sig mellan olika områden i staden eller dess närhet (Østerberg 2000, Friberg 2004).

Att förflytta sig från en plats till en annan kräver utrymme i tid och rum. Många utvecklingsdrag ställer krav på en mer rörlig befolkning. Samhället satsar stora resurser i fysisk infrastruktur i form av vägar, rondeller, broar, järnvägar, flygplatser etc. Mest påtagligt, inte minst ideologiskt, är kanske satsningar på telekommunikationer. IT- teknologi skapar en vision och en föreställning om att avstånd helt bör och kan överbryggas. I denna tankevärld hör det ”upplösta rummet” hemma vilket illustrerades av Bouchet. Arbetsresorna och resandet överhuvudtaget har emellertid inte försvunnit. En utspridd bebyggelsestruktur där bostäder, arbetsplatser och anläggningar för service och handel lokaliseras ifrån varandra avskilda områden tvingar fram en ökad rörlighet på ett individuellt plan och i ett vardagligt sammanhang. Det innebär att det geografiska område människor rör sig inom i sitt dagliga

liv för väldigt många har blivit ytmässigt större än tidigare. Detta rymmer en paradox, dels krafter som sprider ut och dels krafter som drar samman.

Människan att orientera sig i ett materiellt landskap och tvingas att anpassa sig till det. *Det materiella landskapet kan förändras och en ny typ av infrastruktur, som ett spårbilssystem, kommer att påverka människors resvanor. Hur är ännu osagt. Ju mer hänsyn som tagits till de specifika kvinnoarbetsplatsernas lokalisering liksom andra verksamheter som kvinnor i hög grad utnyttjar, desto attraktivare blir det som transportmedel för kvinnor.*

Transportsystemets rum – kroppens rum

Transportforskning med genusperspektiv befinner sig i sin linda. Det som hittills kommit fram har dominerats av kvantitativa analyser av skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster. Resenären blir en atom tillsammans med andra atomer som rör sig i tidrummet. En siffra att skriva in i en tabell eller något att rita in i ett flöde som rör sig i en omloppsbanan. Men resan eller förflyttningen kan även betraktas ur ett annat perspektiv där människor blir kött och blod – kroppar – som rör sig framåt, genom olika rum, för att komma till den plats som är målet för rörelsen.

Någon som reser befinner sig i rörelse på väg från en plats till en annan. Resan till vardags innebär för de flesta att rörelsen upprepas med viss variation dag från dag. Resan binder ihop olika platser. Rörelseschemat har formen av ett nätverk som kan definieras med hjälp av länkar och noder. Länkarna är sträckorna mellan platserna och kan beteckna den fasta infrastrukturen som gatan eller spåret utgör, men länkarna kan också syfta på själva förflyttningen som någon företar. Platserna, som är avstampet eller målet för förflyttningen, betraktas som noder i individernas nätverk. Dessa är stationära och utgör konkreta rum. *Järnvägsstationer, resecentra, busshållplatser (i framtiden kanske spårbilshållplatser) kan alltså betraktas som noder i individernas nätverk.* Även fordonen utgör specifika rum, dvs. rum som befinner sig i rörelse. De kan benämnas "trafikrum" Ett trafikrum innefattar både den hårda materian (t.ex. gatan, perrongen, bussen, inredningen i kupén, väntsalen) och de människor som för tillfället vistas där. Även de personer som "designat" rummet, politiker, planerare, experter, utgör indirekt en del av ett trafikrum. Rummets karaktär bildar en sammansmältning av det fysiska och det sociala rummet präglade av tidigare beslut och handlingar (Friberg 2005).

Kroppen har i genusforskningen under de senaste åren betraktats som det biologiska könet medan det som utgör människan, dvs. det som avgör hur en individ beter sig, de normer hon lever efter, utmejslingen till kvinna eller man, utgör det sociala könet. Analytiskt är det därmed möjligt att skilja på biologiskt och socialt kön. Här är det mer adekvat att tala

kroppen på ett annat sätt och se sammansmältningen av det biologiska och sociala könet. Det är med den faktiska kroppen man reser. Det är med kroppen man "känner" om sätet är bekvämt, om det är för varmt i kupén, om bagagehyllan är för högt placerad för att nämna några exempel. Kroppen blir "synlig", hur beror på hur den exponeras, men det är svårt att dölja om man har en mans- eller kvinnokropp. Kroppen är den medvetna människans – jagets – rum. Kroppen är materiell. Kroppen ger oss en "levd erfarenhet". Vid en resa eller förflyttning "rör sig" kroppen, det minsta rummet, genom andra rum. Materia möter materia. (Jfr. Moi 1997).

Det materiella, tingen eller artefakterna och hur de sätts samman kan skapa möjligheter men också utgöra restriktioner för den "perfekta" resan och kan antas beröra kvinnor och män på olika sätt. Tingen finns överallt. De är meningsskapande och utgör mer eller mindre laddade symboler. De kan också samtidigt vara könskodade. Människan kan ses i relation till tingen – det materiella – inte bara på ett symbolplan utan också på ett mer handfast sätt, nämligen för vem tingen är tänkta och konstruerade. För vems kroppar? Det kan avtäckas vilka bilder av resenären de har som designar transportsektorns olika rum.

En slutsats här är att när ett nytt transportsystem planeras och tas i bruk är det viktigt att bilda sig en föreställning om vem som ska utnyttja det, vilka behov och preferenser de kan tänkas ha. Det gäller då också spårbilssystem.

Brister i transportsystemet

Om vi tänker oss resan som en kedja av länkar och noder innebär det att vi ser hela förflyttningen eller resan i sin helhet: från dörr till dörr och granskar varje delmoment. Om man utifrån en medvetenhet om kön granskar varje del och sätter in delarna i sitt sammanhang är det möjligt att identifiera de "vita fläckarna" som ska uttydas som bristerna i systemet ur genussynpunkt (Friberg m.fl. 2004). Det gör det möjligt att lägga resenären som en "avkönad ekonomisk enhet" åt sidan och lyfta fram resenären som en människa av kött och blod. En människa som också är sin kropp.

Østerbergs (2000) begreppen "tyngd" respektive "avlastning" är väl avpassade för en sådan identifikation. Begreppen hjälper till att sortera och bedöma om olika förhållanden upplevs som att de avlastar den situation man befinner sig i eller om de ger ökad tyngd. En stökig situation på bussen skulle då kunna behäftas med tyngd, man fylls med trötthet, ens vardag underlättas inte, ytterligare ett moment under dagen som är jobbigt etc. Däremot, att sitta på bussen när föraren kör lugnt, luftkonditioneringen fungerar, medpassagerarna uppträder hänsynsfullt och lugnt, man kan läsa sin bok i lugn och ro kan betecknas som en avlastning i vardagen. Dessa begrepp är mer talande och ger utrymme för

mer nyanser jämfört med att sortera i bra eller dåligt, sant eller falskt, ja eller nej vilket bygger på varandras motsatser. Tyngd och avlastning går mer omlott. En situation kan vara både och samtidigt. Några aspekter skulle kunna vara verktyg i analysen av kollektivtrafiksystemet om man ska tänka kön i termer av tyngd och avlastning. 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. Unga kvinnor och unga män kan lika lätt svinga sig av och på bussen. Men t.ex. när kvinnor är gravida uppstår en specifik situation där illamåendet i början på graviditeten, den stora magen, foglossning etc. i andra skeden har stor betydelse för hur man upplever en resa/förflyttning. Detsamma gäller om man brutit benet eller lider av yrsel. Det här 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 etc. Resultatet blir att de framöver är medvetna om sin kropp, vad som kan hända. Det innebär att tänka ut var i bussen/tunnelbanan de ska sätta sig. Hur de ska bete sig för att väcka minst uppmärksamhet, hur de ska ta sig till och från hållplatsen en sen kväll etc.
- *Integritet*: Resan 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, som lärare, inom omsorgsyrken, har elever eller patienter. Det kan vara skönt att inte då bo alltför nära eleverna eller patienterna. Man vill inte möta sina elever eller patienter i affären när man handlar mat etc. Man vill möta dem i sin yrkesroll. Av den anledningen eftersträvar kvinnor inte alltid att bo kloss intill sin arbetsplats. Ett rimligt avstånd kan vara det ideala. Vad det nu är?
- *Fragmentering* är en aspekt som är viktig ur könssynpunkt. Det har med flytet i resandet att göra. Att stoppen, byten fungerar. Att resan kan göras smidig så att det blir en helhet som ger den här avslappningen eller avlastningen som skulle kunna karaktärisera den ideala resan. Tät turtäthet, enkelhet i systemet verkar för att vi ska kunna tala om avlastning i detta sammanhang. Att använda sig av kollektivtrafik som buss, tåg, med kombination cykel/gång, som kräver tidsanpassning och smidighet för att fungera väl. Det handlar om att vara säker på att få en sittplats. Byte av färdmedel skapade ryckighet i resan. Den kroppsliga vilan kan vara efterlängtat
- *Valmöjlighet*: Innebörden i avlastning utifrån aspekten om valmöjlighet är att man ska kunna åka när man vill utan att förlora för mycket tid. Att 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 och underlättar det vardagliga livet i hög grad. Det är motsatsen till stress som inte bara återverkar mentalt utan också kroppsligt. Bilen är i det avseendet perfekt samtidigt som det är tufft att köra på hårt trafikerade eller dåligt underhållna vägar., framför allt vintertid Det innebär också en hög utgift för en barnfamilj att ha två bilar.

Spårbilar ur genussynpunkt

De fyra aspekterna kroppslighet, integritet, fragmentering och valmöjlighet som presenteras ovan, kommenteras här och är en fortsättning på texten ovan. Framställningen är i kravform; konkreta förslag.

Kroppslighet: Om vi ser till själva *hållplatsen eller en större terminal* måste den vara konstruerad så att den är tillgänglig och lätt användbar för människor med olika kropps-konstitution. (Varför inte designa lämpliga bagagekärror specialanpassade till spårvagnar?)

Om vi tänker oss småbarnsmammor (och småbarnspappor) är det viktigt att det går att ta med sig en barnvagn utan stort besvär vilket innebär inga svårforcerade trappor.

Om det kommer att finnas hiss bör dessa vara lätta att nå och hissdörren lätt att öppna.

Hissar liksom toaletter bör ses över regelbundet så att de inte upplevs som obehagliga och ohygieniska.

Väntsalar bör vara öppna så länge spårbilarna är tillgängliga.

Perrongen om den är utomhus bör vara vind- och regnskyddad.

Vägarna till hållplatsen bör vara utformade så att de är lätta att cykla eller gå på liksom att dra en barnvagn.

Själva *kupén* bör vara lätt att ta sig in och ur i för personer med olika kropps-konstitution.

Särskild uppmärksamhet bör finnas så att det är lätt att ta med en barnvagn och samtidigt ytterligare något barn samt kassar. (Och var göra av sitt våta paraply?)

Trygghetsaspekten måste ägnas särskild uppmärksamhet. Det kan innebära att ha god belysning, att kunna kalla på hjälp både vid hållplatsen och i kupén, t.ex. med en larmknapp som går till en bemannad övervakning. Kameraövervakning är en lösning. Personal som kan vara behjälplig är det allra bästa. Hållplatsen som sådan bör lokaliseras så att den inte uppfattas alltför avses, vara upplyst, tillfartsvägarna belysta. Fler än en tillfartsväg bör anläggas så att det finns alternativ för resenärerna. Vägar genom parker undvikas.

Integritet: Det måste framstå som självklart att man kan avstå från ett resällskap som av någon anledning inte uppfattas som önskvärt. Det kräver god tillgång till vagnar.

Vilken situation kommer att uppstå med skolungdomar? Trängsel?

En bekväm resa, med sittplats i lugn och ro och att ej känna oro för att bli antastad, är naturligtvis attraktivt.

Den finns tillfällen när resenärer uppskattar sällskap. Det kan vara värt att påpeka att Lena Levin (kommande artikel) som studerar äldre kvinnor har funnit att själva resan kan utgöra ett socialt sammanhang.

Fragmentering: Möjligheten att snabbt få tag i en vagn och att direkt komma till sin målpunkt är en stor fördel med spårbilssystemet. Dock kan man kanske inte tänka sig att alla kan åka överallt – själva spåren skapar en bundenhet.

Det viktigt att placera terminaler så att det lätt kan ske byten och biljettsystemet ska vara utformat så att det är möjligt att utan problem byta till buss eller tåg. Möjligheten till byte med cykel kräver särskilda uppställningsplatser. Är det möjligt att ta med sig cykeln in i kupén? Möjligheten till byte till bil bör uppmärksammas och därav följer tillgång till bilparkeringar

Markytor för taxiplatser och tillfälliga parkeringsytor i omedelbar anslutning till hållplatsen bör finnas.

Själva spåranläggningen måste vara genomtänkt så att den förbinder bostadsområden med centrum, andra sorters terminaler, och större arbetsplatser och fritidsanläggningar och offentliga inrättningar av olika slag.

Valmöjlighet: Spårbilssystemet har en stor fördel då det är tillgängligt dygnet runt(?) Det kräver naturligtvis en god tillgång på vagnar – det kan uppstå köer vid rusningstid (?) Ytterligare en förutsättning är taxesättningen. Om taxan ej är för hög och om taxesystemet för kollektivtrafiken är enhetligt, ökar attraktiviteten.

Genusatmosfär: Ytterligare en aspekt kan förtjänas att ta upp här. Jag vill kalla den rummens både, kupéns och terminalens/hållplatsens ”genusatmosfär” och med det menar jag en samlad uppfattning om det tilltal anläggningen har för kvinnor respektive män innefattande att kategorin kvinnor resp. män inbördes kan ha olika uppfattningar. I genusatmosfären bakas mycket av det som tagit upp under de andra aspekterna men här finns också en dimension som rymmer rummets design. Ytorna kan vara allt från affischer och reklam på väggarna som på gränsen till kränkande liksom klotter. Utformning av bänkar, biljettautomaters enkelhet kan också föras hit liksom viss service i form av kafé, kaffeautomat, informationsdisk etc.

För alla eller?

Det kan tyckas som om dessa förslag inte är sprungna ur en genusanalys. Så ska det inte uppfattas. Utgångspunkten har varit att försöka se på vilka punkter man kan föreställa sig att kvinnor och män har olika villkor och upplever situationer på olika sätt. Poängteringen av att arbetsplatser kan vara könskodade har framhållits. Exempelvis sjukhus, äldreboende, skolor, daghem/förskolor köpcentrum. Spårdragningen kan ha avgörande betydelse för hur systemet kommer att användas. Om det ska fungera väl

bör noderna väljas ut med omsorg så att det lokaliseras nära en specifik verksamhet eller till en terminalplats för kollektivtrafik. Omsorgen om barn och vad det kan innebära för en resenär har lyfts fram. Renlighetsaspekten har framhållits. Trygghetsaspekterna har en stark genuskoppling. Taxesättningen kan också ha betydelse.

Sist men inte minst, det är troligen så att ett nytt system kräver en introduktionstid – att lära folk åka. Vidare att systemet bör prövas innan det byggs ut. I det sammanhanget är det lämpligt att både kvinnor och män och i olika åldrar får möjlighet att ge sina synpunkter.

Avslutningsvis: Det som gynnar kvinnor i det här sammanhanget missgynnar knappast män. Dock är det möjligt att män och kvinnor kommer att lägga tonvikt vid olika aspekter när de ställs inför ställningstagande om ett spårbilssystemets utformning, både spårdragning och utformning av hållplatser och kupéer.

Referenser

- Andersson, Birgitta (2005). *Risk. Om kvinnors erfarenheter och fysisk planering*. Centrum för kommunstrategiska studier Linköpings universitet.
- Björk, Mia (1997). *Hemarbetets modernitet – en fråga om kön, kunskap, tid och rum*. Stockholm, Avdelningen för Bebyggelseanalys, Arkitektur och Stadsbyggnad.
- Boverket (2005). *Är regionförstoring hållbar?* Karlskrona: Boverket.
- Bouchet, Dominique (2005). *Simmel och den sprängte by*. Köpenhamn, Det kongelige danske kunstakademi.
- DN 2005-09-22
- Friberg, Tora (1990). *Kvinnors vardag. Om kvinnors arbete och liv. Anpassningsstrategier i tid och rum*. Lund University Press.
- Friberg, Tora (1993). *Den andra sidan av myntet – om regionalpolitikens enögdhet*. Östersund, Glesbygdmyndigheten.
- Friberg, Tora (1994). "En regionalpolitik om både strukturer och människor, produktion och reproduktion" i *Framtidens regionalpolitik kräver nya grepp*. ERU rapport 82
- Friberg, Tora (1996). "Ett könsteoretiskt perspektiv på regional identitet" i Idvall Marcus & Salomonsson Anders (red) *Att skapa en region om identitet och territorium*. NordREFO 1996:1.
- Friberg, Tora (1999). "Dolda könskontrakt i regional utvecklingspolitik" i Westlund (red) *Platser, regioner och aktörer*. Antologi från Forskarforum 1998. Institutet för regionalforskning, SIR.
- Friberg, Tora (2004). "Persontransporternas vita fläckar" i Friberg Tora, Brusman Mats & Micael Nilsson (2004). *Persontransporternas "vita fläckar". Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.
- Friberg, Tora (2005). "Strävan mot det öppna rummet. Om kvinnors erfarenheter av resans rum" i Friberg Tora, Listerborn Carina, Andersson Birgitta & Scholten Christina (red) 2005, *Speglingar av rum om könskodade platser och sammanhang*. Symposium, Stockholm/Stehag.
- Friberg, Tora (1999). *Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation*. KFB-rapport 1998:23
- Friberg T (2008) Det uppsplittrade rummet. Regionförstoring i ett genusperspektiv. I Andersson F m.fl. (red) *Regionalpolitikens geografi . Regional tillväxt i teori och praktik*. Studentlitteratur, Lund.
- Friberg, Tora, Larsson Anita (2000). *Att bedriva jämställdhet med kommunal översiktsplanering*, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Rapporter och Notiser 157, Lunds universitet.
- Friberg, Tora, Brusman Mats, Micael Nilsson (2004). *Persontransporternas "vita fläckar". Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. Linköpings universitet, Centrum för kommunstrategiska studier.
- Friberg, Tora (2006) "Kommunala utmaningar och genus. Om regionförstoring, pendling, produktion och reproduktion" i *Kommunledning och samhällsförändring*. Studentlitteratur, Lund.
- Hägerstrand, Torsten (1991). "What about People in Regional Science?" i Carlestam Gösta & Sollbe Barbro (red) *Om tidens vidd och tingens ordning. Texter av Torsten Hägerstrand*. Byggeforskningsrådet, Stockholm.

- Jensen, Ole B & Richardson (2004). *Making European space: mobility, power and territorial identity*. Routledge, London, New York.
- Krantz, Lars-Gunnar (1999). *Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Handelshögskolan, Göteborg.
- Lenntorp, Bo (1976). *Paths in Space-time Environments. A Time-geografic Study of Movement Possibilities of Individuals*. Meddelande från Lunds universitets geografiska institutioner avhandlingar 77.
- Listerborn, Carina (2002). *Trygg stad. Diskurser om kvinnors rädsla i forskning och policyutveckling och lokal praktik*. Chalmers tekniska högskola, Göteborg.
- Moi, Toril (1997). "Vad är en kvinna? Kön och genus i feministisk teori" i *Res Publica, Symposions teoretiska och litterära tidskrift* 35/ 36 1997, Kön s71-158.
- Nordström, Maria (2005). "Föräldrars arbetspendling ur barns perspektiv. En litteraturstudie" i *Är regionförstoring hållbar?* Boverket, Karlskrona.
- NUTEK (1992). *Länsstyrelsernas projektverksamhet. Kartläggning av insatser för kvinnor perioden 1987/88- 1989/90*. NUTEK 1992:15.
- NUTEK (2002). *Starka regioner. För nationell tillväxt i en global ekonomi*.
- Rosvall, Östen (2006). *Staden som försvann*. Recension i *Sydsvenska Dagbladet* 2006-0-109.
- Sandow, Erika & Westin Kerstin (2006) *Att resa till arbetet i befolkningsmässigt glesa miljöer*. Transportforskningsenheten, TRUM, Umeå universitet.
- SIKA (2002). *Jämställda transporter. Så reser kvinnor och män*. Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÅ.
- SOU 2001:44 *Jämställdhet transporter och IT. Slutbetänkande från Jämställdhetsrådet för transporter och IT*. Stockholm.
- SOU 2004:34 *Regional utveckling utsikter till 2020*. Bilaga till LU 2003/04
- SOU 2004:2 *Vem tjänar på att arbeta?* Bilaga till LU 2003/04
- Scholten, Christina (2003). *Kvinnors försörjningsrum. Hegemonins förvaltare och murbräckor*. Lunds universitet. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi.
- Østerberg, Dag (2000). *Stadens illusioner*. Bokförlaget Korpen, Göteborg.