

# Rum, rytm och resande

Genusperspektiv på järnvägsstationer

Ann-Charlotte Gilboa Runnvik



**Linköpings universitet**

Linköping Studies in Arts and Science No. 624  
Linköpings Universitet, Institutionen för kultur och samhälle  
Linköping 2014

## Linköping Studies in Arts and Science – No. 624

Vid filosofiska fakulteten vid Linköpings universitet bedrivs forskning och ges forskarutbildning med utgångspunkt från breda problemområden. Forskningen är organiserad i mångvetenskapliga forskningsmiljöer och forskarutbildningen huvudsakligen i forskarskolor. Gemensamt ger de ut serien Linköping Studies in Arts and Science. Denna avhandling kommer från Tema Kultur och samhälle vid Institutionen för Tema.

Vid Tema Kultur och samhälle (Tema Q) är forskning och forskarutbildning tvärvetenskapligt organiserad. Kultur studeras som ett dynamiskt praktikfält och forskningen rör såväl kulturprodukterna i sig som hur de produceras, kommuniceras och brukas. Tema Q utgör en del av Institutionen för studier av samhällsutveckling och kultur (ISAK).

Distribueras av:

Institutionen för Tema Kultur och samhälle  
Linköpings universitet  
581 83 Linköping

Ann-Charlotte Gilboa Runnvik  
Rum, rytm och resande  
Genusperspektiv på järnvägsstationer

Upplaga 1:1  
ISBN 978-91-7519-274-1  
ISSN 0282-9800

©Ann-Charlotte Gilboa Runnvik  
Institutionen för Tema Kultur och samhälle 2014

Tryckeri: LiU-Tryck, Linköping, 2014

Omslag och sättning av text: Elias S. Aupeix, Aupeix Kreativa





# Förord

Om jag inte misstar mig, om alla tecken som hopar sig förebådar en ny omvälvning i mitt liv, ja, då är jag rädd. Det är inte det att mitt liv är rikt, innehållsrikt eller dyrbart. Men jag är rädd för vad som kan komma fram, bemäktiga sig mig – dra mig med sig, vart? Måste jag återigen ge mig av, måste jag lämna allting halvgjort, mina forskningar och min bok? Kommer jag att vakna upp om några månader, om några år, utsliten och besviken mitt bland nya spillror? Jag skulle vilja se klart inom mig innan det är försent.

(Ur: Äcklet, Jean-Paul Sartre [1938] 1996)

Att skriva en avhandling har varit en omtumlande och krävande resa som jag stundtals tvivlat på om jag skulle föra i hamn. Resultatet skulle inte ha varit möjligt om det inte varit för att ett antal förutsättningar och personer funnits där på plats och varit till min hjälp genom åren.

Inledningsvis vill jag (postumt) rikta ett tack till min far *Bengt*, för alla promenader vi tog längs byns grusvägar när jag växte upp, då vi passade på att låta tankarna flyta fritt och samtalsämnen fick löpa som de ville. Tack för leklust och humor. Tack för att du lärde mig att upptäcka och uppskatta det vidunderliga i det mest vardagliga, där små ting som larvens vackra mönstergångar i ett björklöv eller ett kylslaget moget plommon delat en stjärnklar kväll i min farmors gamla trädgård, skapade små stunder av andakt. Ett inledande tack riktas också till min mor *Annette*, för att böcker alltid har varit en självklar del i ditt liv och för att du introducerade mig till böckernas värld genom att kväll efter kväll läsa sagor och vecka efter vecka ta mig med till byns bibliotek, där jag själv tilläts att botanisera bland spännande titlar och omslag. Många gånger då jag vid senare tillfällen samlat på mig en ansenlig bunt med böcker att läsa eller då jag hittat en intressant artikel, har jag upplevt samma euforiska känsla som jag gjorde där på mitt barndomsbibliotek vid din sida. Du lärde mig också tidigt att ifrågasätta och tänka kritiskt. Genom att lägga fram dina egna förslag, driva igenom dina egna tankar och idéer, utan att anpassa dig efter andra eller falla till föga för kritik och hårda ord, har du lärt mig att hålla fast vid mina övertygelser och arbeta vidare, trots motstånd, osäkerhet och att strömmen vid tillfällen tycks drivit i annan riktning som varit på väg att dra mig med sig. Det är genom att ha upplevt din styrka som jag själv vågat ge mig ut i världen, ofta utan givet slutmål och finna mina vägar där inga fötter vi känt tidigare trampat.

Den avhandling som nu är skriven hade inte heller kunnat tillkomma utan möten och stöttning från andra i ett samtida tidrum. Först och främst vill jag sända mitt varma tack till *Drude Dahlerup* vid Statsvetenskapliga institutionen på Stockholms universitet,

som jag mötte under min grundutbildningstid. Tack för att du öppnad mina ögon och mitt hjärta för feministiska teorier och vikten av att se historien och samtiden ur ett perspektiv som blottlägger köns- och genusmaktordningar. Tack också för att du uppmuntrade oss studenter att söka vidare till doktorandtjänster. Utan dig hade jag aldrig uppfattat detta som ett alternativ för mig. Vidare vill jag tacka *Tema Kultur och samhälle vid Linköpings universitet*, för att ni antog mig som doktorand och att jag under er vinge givits möjlighet att färdigställa avhandlingen. I detta sammanhang vill jag även tacka *Banverket/Trafikverket*, som finansierat doktorandprojektet och som varit en del av den referensgrupp som diskuterat dess utveckling. Tack också till min huvudhandledare *Tora Friberg* som formulerat den forskningsansökan om ett doktorandprojekt, som legat till grund för de medel som erhållits från Banverket/Trafikverket. Mitt tack riktas även till *Norrköpings kommun* som jag vid två tillfällen erhållit stipendium från, via Campus Norrköpings stipendium. Dessa medel har finansierat extra omkostnader i samband med färdigställandet av avhandlingen, samt mitt deltagande i konferensen ”Gender, space and place”, vid Notre Dame University i Indiana, USA år 2010. Utöver detta vill jag tacka alla *resenärer, förvaltare och planerare som bidragit med deras tid och med material till studien*. Utan ert deltagande hade avhandlingen inte varit möjlig att skriva.

Under arbetet har mina tre handledare *Tora Friberg, Bodil Axelsson och Carina Listerborn* varit av ovärderlig hjälp. Jag är tacksam för ert personliga engagemang och för hur ni utifrån era olika kompetenser ställt kritiska frågor, väglett och uppmuntrat mig i arbetet. Tack även till kollegor vid Tema Kultur och samhälle, som i samband med seminarier kommit med värdefulla synpunkter på mina texter. Ett särskilt tack vill jag rikta till *Mats Brusman, Ragnar Andersson och Magdalena Hillström*, som ofta funnits till hands och utifrån er erfarenhet av att tidigare genomfört doktorandstudier under tiden som småbarns-föräldrar, visat förståelse för de särskilda ansträngningar som detta kan innebära. Här vill jag även rikta ett tack till vännerna i nätverket *FAST* (Forskarnätverket aktörer, samhälle och transporter) vid Linköpings universitet och VTI, som givit mig och mitt projekt ett sammanhang. Det har alltid varit roligt och givande att träffa er. För avhandlingens utveckling vill jag utöver detta rikta ett tack till *Åsa Aretun* som var opponent på mitt mittseminarium och *Wera Grahn* som var opponent på mitt slutseminarium samt *Boel Berner, Erling Bjurström och Karolina Isaksson* som ingick i slutseminariets bedömningskommitté. Tack för ert engagemang och er konstruktiva kritik som bidragit till nya insikter och en utveckling av avhandlingen i sin helhet.

Tack också till alla vänner som stöttat mig och stått mig nära mig under denna resa. Ni vet hur olika omständigheter och lager på lager av saker att klara av en tid in i doktorandperioden bidrog till en stressnivå som till slut drog mig med sig tills jag tappade balansen och var tvungen att släppa allt och för ett tag för att återfå fotfästet. Min inre kompass snurrade lika hastigt, vilset och utan klar riktning som den ökande *Jack Sparrows* och

den yrsel jag drabbades av bidrog till att jag tycktes utveckla en gång som även kunde liknas vid denna beryktade piratkaptens. Jag utvecklade en ljudkänslighet och upptäckte att mitt humör ändrades, särskilt genom att min vanliga förmåga att skämta och skratta tycktes som bortblåst. Jag blev lättirriterad och när jag om kvällarna läste sagor för barnen upplevde jag hur jag tycktes vara på väg att förvandlas till en bok med hårda pärmar och vassa blad, som mina små pojkar lätt kunde göra sig illa på. Vid tillfällena kände jag mig lika vilsen som *Phi* ute på sin flotte på ett oändligt hav med bara en tiger, i form av min egen prestationsångest, till sällskap. En kunnig läkare konstaterade att jag drabbats av "hjärnstress" och ordinerade vila och återhämtning.

Vägen tillbaka gick genom vila och "att vara i stunden". Under en vår lät jag böcker, artiklar och tangentbord förbli orörda. Jag kunde helt enkelt inte möta eller skapa text. Tydligast av allt var att min kropp ville bryta den kraftigt målriktade rörelse, som den tycktes ha varit inbegripen i under de senaste åren genom tankar, under tågresor, under raska promenader i snömodd och uppförsbackar (alltid denna snömodd och dessa uppförsbackar) mellan hem, förskola, skola och arbetsrum. Målinriktning och konkurrens fanns också i vecko-planeringar och logistik där min man och jag tycktes skapa ett ständigt överlappande täcke i kalendern av inplanerade möten, kurser och resor, i konkurrens om närvaro med barnen, skjutsande till barnaktiviteter och vila (denna ständigt eftersatta vila och brist på återhämtning). Överallt tycktes denna målriktade rörelse möta och stressa mig framåt. Jag var tvungen att bryta detta mönster.

Jag skaffade en hänggunga som jag kunde dra upp fötterna i. Den gav frihet och en stillsam rörelse som inte var på väg i en riktning, utan i stället rörde sig på olika sätt medan den stilla sökte sig mot sitt centrum. Jag tillbringade en sommar med att följa Ernst Kirchsteiger och hans livsbejakande inredningskommentarer i *Sommar med Ernst* i TV 4. Enligt honom skulle saker göras för att "de känns bra", att man "gillar dem" och att "de får en att känna sig så där skön". Dessutom visade han, med sig själv som exempel, att allt inte behöver bli rätt, att man inte behöver vara expert på allt och att man kan skratta åt sina misstag. På det hela taget verkade livet inte så allvarligt, om man bara hade några vänner att dela några glada skratt och sin hemlagade Limocello med. Detta var befriande insikter för en hjärna som krampat ihop och händer som stelnat i tangentbordssättning. Jag återvände till yogan och mötet med mig själv under meditation. Jag vandrade i naturen och simmade. Detta fick mig att djupandas och känna ett lugn i kroppen. Dessutom återupptog jag måleriet och att lustfyllt leka med färg, att betrakta på ett sätt som inte var avsett att leda till resultat, utan enbart fokuserade på upplevelsen i stunden. Där, i den friheten, började jag förstå mitt skapande och min relation till det arbete jag utför. Jag mindes också vad jag lärt av min far, att allt äger sin egen skönhet. Genom måleriet återupptäckte jag att mening skapas beroende på hur nyanser och former skapar rytmer då de sätts i relation till varandra, men att jag kunde skapa motivet. Det var början och vägen tillbaka till skrivandet.

Jag är tacksam över att jag under denna tid bemöttes med respekt och förståelse från arbetsplats, läkare, beteendevetare och handläggare på försäkringskassan och att jag gavs tid att återhämta mig i långsam takt och på så sätt kunde finna kraft att färdigställa avhandlingen. Tack till *Åsa Hasselrot* och den visa studiogrupper på Folkuniversitetet och till *Mira* och *Turiya* vid Skandinaviska Yoga och meditationsskolan, vägen till återhämtning hade varit svårare utan er. Och tack *Eva Dahlgren* för albumet Snö. Att lyssna på dina texter och din musik är som att få komma in till en storasyster, rik på erfarenheter, och delges skildringar av hur man lever livet innerligt, trots allt. Ett särskilt tack riktas också till *Lillemor* som avlastat familjen under denna period, när logistiken mellan återhämtning, arbete och barnomsorg inte alltid gått att lösa.

Och *Arik, älskade Arik, Jonathan och Liam*. Min familj. Vad hade jag gjort utan er? Seglat helt vilse? Ni visar mig ständigt att mitt liv är rikt, innehållsrikt och dyrbart trots att det inte alltid är enkelt eller visar en klar riktning. Ni har funnits med mig under hela denna resa. Era kloka, kärleksfulla ord och tillrättavisanden lyser som diamanter i mitt inre. Där bildar de en karta av stjärnor att styra efter under dagar då kompassen tappat fokus. Ni var där redan innan doktorandstudierna påbörjades och ni finns här nu när de är färdigställda. Denna period har inneburit påfrestningar, uppbrott och förändringar för oss alla. Under en tid av doktorandstudierna flyttade vi från Stockholm till Norrköping för att underlätta den vardagliga logistiken, men nu är vi åter hemma i Stockholm igen. Jag är tacksam för att ni finns kvar hos mig, trots alla påfrestningar. Alla vet att resor ger erfarenheter och förändrar, att man omöjligt kan återvända till exakt samma plats och situation som man avreste ifrån, hur gärna man än önskar det. Den här perioden har också varit en del av era liv och - Jonathan och Liam - en del av er barndom. Ibland känns det som denna söta tid gled mig så snabbt ur händerna medan jag koncentrerade mig på doktorandstudier och avhandlingskrivande. Nu är den tiden passerad och förbi, lagd till den minnesbank som vi på olika sätt kommer att förhålla oss till, ta ut nya riktningar ifrån och bära med oss vidare genom livet. Böckerna vi läser om kvällarna bär nu fler ord och färre bilder. Avhandlingen den bär mjuka pärmar. Nu placeras vi in den i en hylla, som en bland andra titlar, och lägger denna tid bakom oss. Jag har en känsla av att det känns skönt för oss alla.



*Det är morgon  
Ljuset som strömmar in viskar en särskild värme  
Tiden som är har aldrig varit förr  
Tiden som är känns annorlunda  
Dagarna står omärkta i min kalender  
Och ännu är allting kvar att hända*

Ann-Charlotte Gilboa Runnvik



# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Introduktion</b>	<b>1</b>
1.1	Genusperspektiv på järnvägsstationer	3
1.2	Syfte och frågeställningar	4
1.3	Presentation av valet av järnvägsstationer och resenärer	8
1.3.1	"East Sweden"	8
1.3.2	Mälardalsregionen och TiM	9
1.3.3	Valet av resenärer	9
<b>2</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>11</b>
2.1	Järnvägens tidiga glansperiod	11
2.2	Tågtrafiken utsätts för konkurrens från bil och flyg	13
2.3	Renässans för tågtrafiken	14
2.4	Transportpolitik och utveckling av ett jämställt transportsystem	17
<b>3</b>	<b>Tidigare forskning</b>	<b>21</b>
3.1	Skilda resmönster och vardagsliv	21
3.2	Bilen som primärt färdmedel och manlig domän	23
3.3	Arbetsresor och pendling	24
3.3.1	Manliga och kvinnliga strategier vid val av bostadsort och arbetsort	25
3.3.2	Den uppdelade arbetsmarknaden	26
3.4	Risk och otrygghet i resans offentliga rum	27
3.5	Planering av jämställdhet och trygghet	28
3.5.1	Jämställdhet och trygghet inom stadsplanering	29
3.5.2	Jämställdhet och tillgänglighet inom transportsystemet	29
3.6	Mobilitet, pendlarrytm och kroppsliga upplevelser	31
3.7	Avslutning	33
<b>4</b>	<b>Teoretisk ram</b>	<b>35</b>
4.1	Kön, genus och genusmaktordning	35
4.1.1	Genus som en social serie	37
4.1.2	Multipel serialitet, dubbelt medvetande och dominerande blickar	38
4.2	Att läsa och uppleva kroppar	40
4.2.1	Framträdande	40
4.2.2	Förlängd kropp	41
4.2.3	Affekt och kroppsligt tänkande	42
4.3	Genus, fysiska platser och sociala rum	43
4.3.1	Känslomässiga orienteringar och den sociala kollektiva huden	44
4.3.2	Föränderliga platser och rum	46
4.3.3	Appropriation och genusdomän	47
4.3.4	Genus och samhällets delning i en offentlig och en privat sfär	48
4.3.5	Järnvägsstationers offentliga karaktär	48
4.4	Rytm, fysiska platser och sociala rum	50
4.4.1	Genus som rytm	51
4.5	Avslutning	54
<b>5</b>	<b>Metod och material</b>	<b>55</b>

5.1	Den abduktiva ansatsen	55
5.2	Materialinsamling	56
5.2.1	Arbetsgång	56
5.2.2	Material från resenärer	56
5.2.3	Platsobservationer	58
5.3	Att studera upplevelser och känslor	59
5.4	Urval av resenärer	60
5.4.1	Strategiska val	60
5.4.2	Urvalsperiod	61
5.4.3	Urvalsmetoder	61
5.4.4	Avgränsningar	62
5.5	Intervjuer – en social interaktion	62
5.5.1	Etiska överväganden och informerat samtycke	63
5.5.2	Resenärerna och deras anknnytning till de tre järnvägsstationerna.	64
5.6	Intervjuer med förvaltare och planerare	64
5.7	Material från resenärerna	65
5.7.1	Intervjuer	65
5.7.2	Bearbetning av intervjuer som en del av analysen	66
5.7.3	Dagböcker	67
5.7.4	Bearbetning av dagböcker och återgivning i text	68
5.7.5	Mentala kartor	69
5.7.6	Blankett med val över funktioner på järnvägsstationer	70
5.8	Observationer	70
5.8.1	Val av seende vid observationer	70
5.8.2	Forskaren som medskapare vid observationen	71
5.8.3	”Forskar-jag” och ”resenärs-jag”	71
5.8.4	Perspektiv inifrån och utifrån	72
5.8.5	Min kropp som ett laddat redskap	73
5.8.6	Bearbetning av fältanteckningar	73
5.8.7	Övrigt material	73
5.9	Analys av materialet	74
5.10	Avslutning	75
<b>DEL I</b>		<b>77</b>
<b>6</b>	<b>Norrköpings järnvägsstation</b>	<b>79</b>
6.1	Parkeringsplatser och övergångsställen	80
6.2	Perronger, spårområde och mänskliga kroppar	81
6.2.1	Förseningar och den exotiserande, hindrande vita blicken	83
6.2.2	Genus och den objektifierande manligt normerade blicken	85
6.3	Väntsalarna som föränderliga platser och rum	87
6.3.1	Tillgänglighet, sittplatser och normerade kroppar	89
6.3.2	Framträdande och dubbelt medvetande	90
6.3.3	Familjeväntsalen och appropriation	91
6.4	Korridoren, järnvägscaféet och tillfälliga arbetsplatser	93
6.5	Naturrytmer, framträdanden och tillgänglighet för olika kroppar	94
6.6	Sociala rytmer och variationer över dygnet	96
6.6.1	Mikrodramatik och väntan	99

6.7	Avslutning	102
<b>7</b>	<b>Kimstad pendeltågsstation</b>	<b>105</b>
7.1	Perronger, väderskydd, sittplatser och mänskliga kroppar	106
7.2	Parkeringsplatser, busshållplatser, cykelställ och mänskliga behov	107
7.3	Gångtunneln, tillgänglighet och seriell tillhörighet	109
7.4	Naturrytmer, årstider, dygnstid och väderlek	111
7.5	Sociala rytmer, orientering och att "ta plats" på perrongen	112
7.5.1	Serialitet och utmanande handlingar	116
7.6	Avslutning	120
<b>8</b>	<b>Stockholms Centralstation</b>	<b>123</b>
8.1	Centralhallen och kommersialiseringen av allmänna utrymmen	124
8.1.1	Allmänna sittplatser och avskilda lugna oaser	125
8.1.2	Visuella intryck, "Bombshell Bell" och sexualiseringen av kvinnokroppar	127
8.1.3	"Ringens" och den porösa heteronormativitet	129
8.1.4	"Prinsessornas dag" och det heterogena stationsrummet	130
8.2	Perrongerna 10, 11, 12 och påträngande närhet	134
8.3	Tunnelhallen och tätheten av kroppar	137
8.4	Naturrytmer, närhet och värme	138
8.5	Sociala rytmer, mångfald och konkurrens	138
8.6	Avslutning	141
8.6.1	Analysdel I och idéutvecklingen av genus som rytm	142
<b>DEL II</b>		<b>145</b>
<b>9</b>	<b>"Portföljbäraren" tar plats på stationen</b>	<b>147</b>
9.1	Den "kostymklädda" loungen	151
9.2	Kostym som manligt dominerad rytm	155
<b>10</b>	<b>Den pendlande resenären</b>	<b>157</b>
10.1	Serialiserade pendlare	157
10.1.1	Pendlarrytm, affekt och känslor som flyter mellan kroppar och rum	158
10.1.2	Känslor av tillhörighet till ting, platser, människor och rytmer	160
10.1.3	Relationer inom pendlarrytmen	161
10.1.4	Ofrivilligt lyssnande och delat ljudrum	163
10.1.5	Pendlarkunskaper och andra resenärer	164
10.1.6	Pendlarrytmens möte med väntans rytm	167
10.2	Pendlaren blir "resenär", rummet öppnas och genus synliggörs	168
10.2.1	Positiva möten, fantasier och exotisering	170
10.2.2	Identifikation, dubbelt medvetande och genussytmer	171
10.3	"Militäruniform" och "kort kjol" som genussytmer	178
<b>11</b>	<b>Inskränkt livsrum</b>	<b>181</b>
11.1	"Trygga" uniformskroppar – när det offentliga stationsrummet hotas	181
11.2	"Farliga" missbrukskroppar på Norrköpings järnvägsstation	183
11.2.1	"A-lagarnas" varaktiga appropriation av den lilla väntsalen	185
11.2.2	Bortträngda resenärer och "A-lagets" mobilitet i stadsrummet	186
11.2.3	Otillgängliga, riskfyllda miljöer och våld som kontinuum	188
11.2.4	Ambivalenta manliga "försvarare" och den ödsliga tunneln i Kimstad	191
11.3	Kringskuret kvinnligt vardagsliv och järnvägsstationer	194
11.3.1	Ifrågasättande av kvinnliga resenärers närvaro på stationen nattetid	195

11.3.2	Omtolkning och förminskande av påkallad riskfylld situation	196
11.4	"Våldsamhet" och "risk för sexualiserat våld" som genusrytmer	198
<b>12</b>	<b>Resenärernas miljöer</b>	<b>201</b>
12.1	Framkomlighet för pendlarrytmen på Norrköpings järnvägsstation	201
12.2	Utsmyckning och trivsel på Norrköpings järnvägsstation	203
12.2.1	Delat ljudrum och indelade rum	205
12.3	Bristande översikt i gångtunneln vid Kimstad pendeltågsstation	207
12.4	Brist på värme och WC på Kimstad pendeltågsstation	208
12.5	Genus, hemtrevnad och hygien	211
12.6	Konsumtion, rationalitet och omsorg	213
12.7	Förvaltare om genus, behov och tillgänglighet	215
12.7.1	Kommersiellt utbud och genuskomplementaritet	217
12.7.2	Genus – en knepig fråga att hantera	219
12.8	"Målrationalitet" och "omsorg och hemtrevnad" som genusrytmer	220
<b>13</b>	<b>Genusperspektiv på rum, rytm och resande</b>	<b>223</b>
13.1	Genus som serialitet	223
13.2	Rytmer	225
13.3	Genus som rytm	225
13.4	Arytmi	227
13.5	Mobilitet och tillgänglighet	227
13.6	Att arbeta med genus som rytm	228
13.7	Jämställdhet och genusmaktordning på järnvägsstationer	229
13.8	Vidare forskning	230
	<b>Epilog</b>	<b>233</b>
	<b>English summary</b>	<b>239</b>
	<b>Referenser</b>	<b>245</b>







# 1 Introduktion

*Denna avhandling anlägger ett genusperspektiv på järnvägsstationer som fysiska platser och sociala rum. Den undersöker hur genus kommer till uttryck i resenärernas vardagliga vistelser på järnvägsstationerna. Genusperspektivet skapar förståelse för hur genusmaktordningen uttrycks och upprepas i dessa miljöer. Detta är av särskild vikt att undersöka, eftersom ett av de prioriterade områdena inom transportpolitiken är att medverka till ett jämställt samhälle och en jämställd transportpolitik. Hur resenärer upplever och använder järnvägsstationer kan vara av betydelse för om de känner sig bekväma och välkomna där eller om de uppfattar miljön som ogästvänlig och avvisande.*

*För att sätta in studien i sitt sammanhang kommer kapitel 1 att ge en kort introduktion till hur tågtrafiken fått ökad betydelse i ett samhälle som präglas av ambitioner om rörlig arbetskraft och rumslig flexibilitet. Dagens närings- och arbetsmarknadspolitik är inriktad på regionförstoring, vilket innebär ökad rörlighet och att allt fler kvinnor och män innehar arbetspositioner som kräver arbetspendling och tjänsteresor. Tågtrafiken lyfts då ofta fram som ett betydelsefullt transportmedel för att uppnå ett hållbart resande. På så sätt blir även järnvägsstationer betydelsefulla platser för en ökande skara resenärer.*

*Kapitlet presenterar också avhandlingens syfte och frågeställningar samt valet av de järnvägsstationer och resenärer som ingår i studien.*

Under de senaste tio åren har antalet personresor med tåg ökat. Detta har lett till att fler resenärer vistas kortare eller längre tid på järnvägsstationer i samband med sina resor. Trafikverkets officiella statistik visar att antalet resor med tåg ökat från 146 miljoner år 2003 till 193 miljoner år 2012. Prognosen efter den andra kvartalsrapporten för 2013 pekar på att personresor med tåg även fortsättningsvis följer en uppåtgående trend (Trafikanalys, Statistik 2013:25).

Tabell 1 Utveckling av antal personresor under åren 2003–2012

ÅR	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>ANTAL MILJONER TÅGRESOR</b>	146	146	150	159	169	179	179	179	187	193

Källa: Trafikanalys, Statistik 2013:16, Järnvägstransporter 2013, kvartal 1. Statistiken inkluderar trafik på Trafikverkets järnvägsanläggningar, Arlandabanan, Inlandsbanan, Roslagsbanan och Saltsjöbanan.

Den ökande arbetspendlingen är ett resultat av processer där tidigare lokala arbetsmarknader vidgats till större arbetsmarknadsregioner. Ett större antal arbetsplatser görs på detta sätt tillgängliga för arbetskraften, samtidigt som förväntningar läggs på de förvärvsarbetande att på daglig basis förflytta sig över allt större geografiska avstånd mellan bostad och arbetsplats (Sandow & Westin 2007:3–4). Den arbetspendling som sker över en kommungräns ligger runt 30 procent av den förvärvsarbetande befolkningen (Torége et.al. 2008:5). En ökad arbetspendling nämns som en katalysator för samhällsutvecklingen. Även inom den regionala utvecklingspolitiken förespråkas ökad arbetspendling, eftersom den bedöms leda till ekonomisk tillväxt såväl lokalt, regionalt som i hela riket (SIKA Rapport 2007:1, Trafikanalys Rapport 2011:3, Prop.2008/09:35).

I dag genomförs endast 10 procent av samtliga resor i Sverige med kollektiva transportmedel medan 50 procent sker med bil. För att locka den ökande skaran arbetspendlare och tjänsteresenärer att resa miljömässigt hållbart finns ett uttalat intresse av att utveckla kollektivtrafiken till ett attraktivt och tillgängligt alternativ till bilen (Torége et.al. 2008:69). En välutvecklad kollektivtrafik betraktas som nödvändig för att göra den ökade arbetspendlingen miljömässigt hållbar (SIKA Rapport 2007:1).<sup>1</sup>

Ett antal studier som fokuserar på regionförstörelsens konsekvenser ur ett genusperspektiv tyder dock på att ökad pendling riskerar att motverka ett jämställt- och socialt hållbart samhälle. I dessa studier lyfts bland annat faktorer som befastande av könsroller, alltför långa restider samt stress hos vuxna och barn fram som negativa konsekvenser. (Boverket 2005, Friberg 2006, 2008, 1999, Sandow & Westin 2007, Jönsson & Scholten 2010). Studier om genus och transporter har visat att män och kvinnor generellt sett har olika vardagsliv och transportmöjligheter. Till exempel tenderar kvinnor i högre grad än män att åka med kollektiva färdmedel, medan män i högre grad har tillgång till bil och väljer bilen som färdmedel.

Generellt sett arbetspendlar män längre sträckor än kvinnor, medan har kvinnor kortare väg till sina arbetsplatser eftersom det finns fler lokala arbetstillfällen inom kvinnodominerade yrken, som i vård och omsorgssektorn. Även när kvinnor och män har samma utbildningsnivå kvarstår förhållandet att män generellt sett pendlar längre sträckor än kvinnor. En anledning som nämns till detta faktum är att kvinnor fortfarande i högre grad än män tar ett större ansvar för barn och hushållsarbete (Friberg 1999, 2008, SOU 2001:44, SIKA 2002). Även om det finns tendenser till att män tar allt större del av det reproduktiva arbetet i familjen, framförallt genom vård och omsorg av sina barn, ansvarar kvinnor alltså för huvudparten. Det leder till att kvinnor gör fler

---

<sup>1</sup> Andra faktorer som sägs bidra till att göra regionförstörelse miljömässigt hållbar är utvecklingen av IT, som genom möjlighet till webbaserade möten och uppkoppling till lokala nätverk, ger rumslig flexibilitet åt allt fler arbetsuppgifter som därmed kan utföras på distans (Friberg 2006:170, Torége et. al. 2008:68).

återkommande inköps- och serviceresor jämfört med män samt gör fler resor i samband med barnens fritidsaktiviteter (Krantz 1999, Hjorthol 2008).<sup>2</sup>

I ett samhälle där såväl män som kvinnor förväntas kunna arbetspendla allt längre sträckor blir både kvinnor och män indragna i nya resmönster. Detta får återverkningar i hur de kan och vill organisera sina vardagsliv. Regionförstoringsprocesser ändrar således människors vardagsliv och tvingar dem till att röra sig i transportsystemet på ett annat sätt än de annars skulle göra. Av den anledningen är det viktigt att undersöka hur människor upplever och använder miljöer som är knutna till detta system t ex järnvägsstationer.

## 1.1 Genusperspektiv på järnvägsstationer

Hur individer upplever järnvägsstationer har betydelse för om de känner sig bekväma och välkomna där eller om de uppfattar miljön som ogästvänlig och avvisande (jfr Forsberg 2005, Kanes Weisman [1981] 2000). En ogästvänlig miljö kan leda till att resenärer undviker vissa platser och situationer på järnvägsstationen eller att de i värsta fall undviker att använda tåg som färdmedel.

Denna studie grundar sig i ett intresse av att undersöka hur resenärer i sin vardag använder och upplever de järnvägsstationer som de har för vana att vistas på, vilka känslor som dessa platser väcker i dem, hur de betar sig där och vilka erfarenheter och intryck de har av dessa miljöer. Därutöver utgår studien från ett intresse av att undersöka hur genus ”skrivs in” i den byggda miljön som omger resenärerna och som bidrar till resenärernas upplevelser av järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum. Särskilt angeläget är att undersöka detta ur ett genusperspektiv, eftersom tidigare forskning tyder på att män och kvinnor bär med sig olika erfarenheter och kalkylerar med olika risker när de befinner sig i offentliga miljöer. (Koskela 1999, Pain 2001, Forsberg 2005, Andersson 2005a, Andersson 2005b). Detta kan bidra till att män och kvinnor förhåller sig på olika sätt till de stationsmiljöer de möter i sin vardag. Ytterst problematiserar mäns och kvinnors bruk och upplevelser av offentliga rum demokratiska aspekter av samhällsdeltagande, eftersom det visar på de skilda möjligheter män och kvinnor i realiteten har att vara mobila och delta i samhällslivet på jämställda villkor.

Genom att anlägga ett genusvetenskapligt perspektiv bidrar denna studie bidra till en förståelse av hur genus kommer till uttryck på järnvägsstationer och kunskaper som kan användas i arbetet för att uppnå målsättningarna om jämställdhet inom den rådande transportpolitiken.<sup>3</sup> Redan år 2001 då ett sjätte transportpolitiskt delmål om ett jämställt transportsystem antogs påpekades vikten av att analysera transportsektorn ur ett

<sup>2</sup> I kapitel 3 beskrivs mer ingående den forskning som rör genus och transport.

<sup>3</sup> Utvecklingen över den transportpolitiska inriktningen om att införa ett jämställt transportsystem utvecklas vidare i kapitel 2.

genusperspektiv för att nå målsättningen (Prop. 2001/02:20, SOU2001:44). Sedan år 2009 existerar skrivningarna om jämställdhet inom funktionsmålet om tillgänglighet.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

(Prop. 2008/09:93)

Jämställdhet är ett prioriterat område inom transportpolitiken. De preciseringar som rör jämställdhet som ett prioriterat område slår fast att såväl genomförandet, arbetsformerna som resultaten av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle. Det gäller såväl kortsiktiga åtgärder som syftar till att skapa jämställdhet i den aktuella transportsituationen, som mer långsiktiga åtgärder vars syfte är att bidra till att förändra de könsmonster som råder i samhället (Prop. 2008/09:93).

Poängteras bör att det finns en skillnad mellan de båda begreppen jämställdhet och genus. Medan *jämställdhet* definierar ett normativt politiskt begrepp som relaterar till ett jämställt samhälle där kvinnor och män har lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter, så utgör *genus* ett mångfacetterat vetenskapligt begrepp där maktordningar i relation till sociala dimensioner av kön undersöks.<sup>4</sup> Genusvetenskapliga studier, som den här avhandlingen, kan används för att synliggöra de maktrelationer som råder mellan kvinnor och män på ett samhällligt plan. De kan även bidra med att lyfta fram kunskapsmässiga och språkliga redskap för att hantera frågor som rör genus (Wittbom 2009:11–21).

Min förhoppning är att avhandlingen ska bidra till att skapa en fördjupad förståelse för de genusedimensioner som kommer till uttryck på järnvägsstationer, en kunskap som sedan kan användas för att arbeta vidare med åtgärder för att integrera jämställdhet i transportsystemet och i samhället i övrigt. Denna avhandling kan således ses som ett bidrag till att lyfta fram genusaspekter såväl i resenärernas aktuella transportsituation som i samhället i övrigt.

## 1.2 Syfte och frågeställningar

*Syftet med avhandlingen är att undersöka hur genus kommer till uttryck i resenärernas vardagliga vistelser på järnvägsstationer.*

---

<sup>4</sup> I avhandlingen förekommer både begreppen kön och genus. Inom feministisk- och genusforskning används såväl begreppet kön som genus (se vidare Gemzöe 2002). I denna avhandling benämner begreppen olika saker. *Kön* används som en statistisk kategori och vid skrivelser och återgivning av tidigare forskning som använder kön som begrepp. *Genus* används för att definiera något som går över den biologiska kroppens gränser och genom genusmaktordningen kan kopplas till ett strukturellt maktperspektiv. För en utförligare beskrivning se vidare kapitel 4.

I denna avhandling analyseras genus med hjälp av Iris Marion Youngs definition av *genus som en social serie* (Young 1997: 12–37). Sociala serier kännetecknas enligt Young av att de är oorganiserade och passivt förenade. Young beskriver individerna i serien som isolerade från varandra, men att de har en förståelse av sig själva som serialiserade och som deltagare i ett kollektiv. De gemensamma dragen i en serie är alltför ytliga för att bilda en enhetlig identitet bland deltagarna. Ibland accentueras dragen och blir mer synliga. Vid dessa tillfällen kan serien organiseras till en mer medveten grupp.<sup>5</sup>

Enligt Young reproduceras genus utan större reflektion i miljöer som individen har ett vanemässigt förhållande till (Young [2000] 2009:237). Här utgår jag från att detta oreflekterade reproducerande av genus är verksamt bland resenärer och i de stationsmiljöer resenärerna använder. I avhandlingen söker jag således skapa förståelse för hur genus uttrycks och upprepas i resenärers vardagsliv i samband med deras stationsvistelser.

Genus upprepas och uttrycks dels i resenärers agerande och upplevelser, dels genom hur fysiska platser utformas av myndigheter men också hur andra sociala strukturer återskapar genusrelationer. Individerna och de strukturer de agerar inom tar intryck av och påverkar varandra. Trots att strukturerna dominerar lämnas möjligheter till individerna att förändra strukturerna.

Genom att se genus som en social serie går det att föra resonemang om kvinnor och män som kollektiv, utan att det för den skull leder till antaganden om att alla kvinnor respektive alla män besitter samma egenskaper, liknande förutsättningar eller delar målsättningar i livet. Serialitetsbegreppet lämnar även öppet för att människor kan ingå i flera sociala serier samtidigt genom *multipl serialitet*. På så sätt kan genusanalysen länkas till analys av andra serier exempelvis klass, etnicitet och ålder.

Frågeställningarna i studien är: *Hur kommer genus till uttryck*

- *i järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum,*
- *i resenärers beteenden, som observeras på järnvägsstationerna,*
- *i representationer som förekommer på järnvägsstationerna*
- *i de tankar, handlingar och upplevelser, som resenärerna och förvaltare beskriver?*

I den första frågeställningen skiljer jag på järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum. Medan järnvägsstationen som fysisk plats hänvisar till de förutsättningar som järnvägsstationen ger i form av fysisk byggd miljö och design, så syftar järnvägsstationen

---

<sup>5</sup> Innebörden av att se genus som serialitet utvecklas vidare i kapitel 4.

som socialt rum på de dimensioner som tillförs av människor och sociala företeelser som äger rum under dygnets skiftande timmar. I den andra frågeställningen skiljer jag på de beteenden som jag observerar hos resenärerna och de handlingar som de själva beskriver i intervjuer och dagböcker. Medan de observerade beteendena enbart återger skeenden på järnvägsstationer, färgas resenärernas egna beskrivningar av deras handlingar av deras egna upplevelser. Till upplevelser räknar jag också tankar, känslor och minnen vilket fångas in i den sista frågeställningen. På detta sätt läggs en extra dimension till resenärernas upplevelser, eftersom även minnen, reflektioner och tidigare erfarenheter inkluderas däri. De representationer som avses i den näst sista frågeställningen är främst av olika framställningar av mans- och kvinnokroppar som förekommer inom marknadsföring, reklam och informationskampanjer som går att betrakta på järnvägsstationer. Även dessa utgör en del av den stationsmiljö som resenärerna möter i sin vardag.

Analysen är indelad i två delar. Del I består av kapitel 6–8. Denna analysdel är avsedd att ge en närmare introduktion till de tre järnvägsstationerna i studien, samt att synliggöra genusdimensioner utifrån serialitetsbegreppet. Där undersöks järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum. Resenärers beteenden och mina egna upplevelser analyseras med utgångspunkt från de platsobservationer jag utfört vid de tre järnvägsstationerna.<sup>6</sup>

Del II består av kapitlen 9–12. Denna analysdel är ordnad utifrån olika teman. De delar av frågeställningen som berörs här rör huvudsakligen resenärernas upplevelser och erfarenheter, samt analyser av representationer som går att betrakta på järnvägsstationerna. I de fyra analyskapitlen prövas de skilda temana i förhållande till en idé om att se genus som rytm. Denna idé har utvecklats under studiens gång och presenteras i teorikapitlet samt i inledningen till analysdel II. Materialet som analyseras i del II består till övervägande del av intervjuer och material från resenärer och förvaltare.

Avhandlingen har följande struktur:

*Kapitel 1* ger en introduktion till studiens syfte och frågeställningar, samt till valet av de järnvägsstationer och resenärer som ingår i studien.

*Kapitel 2* innehåller en bakgrund till avhandlingen. Där sätts järnvägstrafikens utveckling i Sverige in i ett historiskt sammanhang samt att utvecklingen av de transportpolitiska riktlinjerna om ett jämställt transportsystem utreds.

*Kapitel 3* beskriver den tidigare forskning som varit betydelsefull för utvecklingen av denna studie.

---

<sup>6</sup> En närmare beskrivning av de metoder och det material som används i studien presenteras i kapitel 5.

*Kapitel 4* utreder det teoretiska ramverket för studien och presenterar begrepp som genus, kropp, affekt och rum.

*Kapitel 5* redogör för de metoder och det material som förekommer i studien.

*Kapitel 6* inleder analysdel I och undersöker Norrköpings järnvägsstation som fysisk plats och socialt rum. Med hjälp av serialitetsbegreppet utreds frågeställningen: Hur kommer genus till uttryck i denna miljö?

*Kapitel 7* undersöker Kimstad pendeltågsstation som fysisk plats och socialt rum och med hjälp av serialitetsbegreppet utreds frågeställningen: Hur kommer genus till uttryck i denna miljö?

*Kapitel 8* undersöker Stockholms Centralstation som fysisk plats och socialt rum. Med hjälp av serialitetsbegreppet utreds frågeställningen: Hur kommer genus till uttryck i denna miljö?

*Kapitel 9* inleder analysdel II undersöker representationen av den arbetspendlande resenären som "portföljbärare" analyserar hur genus kommer till uttryck i denna representation. Utifrån att se genus som rytm går kapitlet även in på resenärernas resonemang kring SJ:s Lounge på Stockholms Centralstation som en "kostymklädd" miljö och hur olika kroppar "tar plats" på stationen och i SJ:s Lounge.

*Kapitel 10* uppehåller sig vid att undersöka resenärernas skildringar av sig själva och andra som pendlare och resenärer och analyserar hur genus kommer till uttryck i de tankar, handlingar och upplevelser som resenärerna återger. Utifrån att se genus som rytm går kapitlet även in på vilka materialiseringar och normerande föreställningar om genus som återfinns i resenärernas skildringar. Materialet utgår till övervägande del ifrån intervjuer och resedagböcker från resenärer.

*Kapitel 11* uppehåller sig vid vad resenärer upplever som hotfullt och otrevligt på järnvägsstationerna och analyserar hur genus kommer till uttryck i resenärernas tankar, handlingar och upplevelser och hur skapar detta olika utrymme för skilda kroppar på järnvägsstationerna och i samhället. Utifrån att se genus som rytm går kapitlet även in på vilka normerande föreställningar om genus som återfinns eller utmanas i resenärernas tankar, handlingar och upplevelser. Materialet utgår till övervägande del ifrån intervjuer och resedagböcker från resenärer.

*Kapitel 12* uppehåller sig vid mötet mellan resenärerna och järnvägsstationsmiljöerna och analyserar hur genus kommer till uttryck i de tankar, handlingar och upplevelser och förslag som resenärer och förvaltare beskriver. Utifrån att se genus som rytm går kapitlet vilka normerande föreställningar om genus som återfinns resenärernas och förvaltarnas

resonemang. Materialet utgår till övervägande från intervjuer och resedagböcker från resenärer samt från intervjuer med förvaltare från Jernhusen AB och Trafikverket. Kapitlet avslutas med en diskussion om de slutsatser som kan dras av studien utifrån syftet att undersöka hur genus kommer till uttryck i resenärernas vistelser på järnvägsstationerna.

*Kapitel 13* avslutar avhandlingen. I kapitlet förs övergripande diskussioner om studien och dess resultat. Där lyfter jag fram vad jag anser vara de mest betydelsefulla slutsatserna som kan dras av studien, samt ger förslag på vidare forskning. Kapitlet är på så sätt ingen regelrätt sammanfattning av avhandlingen.

## 1.3 Presentation av valet av järnvägsstationer och resenärer

I studien ingår tre järnvägsstationer: Stockholms Centralstation, Norrköpings järnvägsstation och Kimstad pendeltågsstation. De tre stationer är valda eftersom de är länkade till varandra genom arbetspendlarströmmar inom ”East Sweden” (f.d. ”fjärde storstadsregionen”)<sup>7</sup> och ”Mälardalsregionen”. De utgör också olika typer av järnvägsstationer som är vanligt förekommande i Sverige idag.

### 1.3.1 ”East Sweden”

East Sweden är en benämning på ett samarbete mellan Linköping och Norrköping för att skapa en gemensam arbetsmarknadsregion mellan de båda städerna Linköping och Norrköping och dess omgivande kommuner. Regionen inkluderar ett område med 400 000 invånare. Linköping och Norrköping har även utvecklat en gemensam översiktsplan med prioriterade utvecklingsområden inom regionen.<sup>8</sup> Mellan åren 1995–2006 ökade pendlingen från Linköping till Norrköping från 2,7 procent till 3,6 procent medan motsvarande pendling från Norrköping till Linköping under samma tidsperiod ökade från 2,4 procent till 4,6 procent (Torége et.al. 2008:26).

Linköping sammanbinds med Norrköping av en motorväg, men utöver att resa med bil är det möjligt att pendla mellan städerna med Östgötatrafikens direktbussar och pendeltåg. Pendeltågen ankommer och avgår från Norrköpings järnvägsstation och passerar Kimstad pendeltågsstation innan kommungränsen mot Linköping nås. Såväl godståg, snabbtåg och regionaltåg passerar Kimstad pendeltågsstation, men det är enbart Östgötatrafikens pendeltåg som stannar där. Stationen knyter ihop ett antal möjliga lokala och regionala pendlingsstråk genom att ett flertal busslinjer angör och avgår därifrån med exempelvis Norsholm, Skärblacka och Finspång som destinationer.

---

<sup>7</sup> Se vidare: <http://www.eastsweden.se/> (hämtad 2014-05-26).

<sup>8</sup> Intervju Magnus Gullstrand, fysisk planerare vid Norrköpings kommun (2012-05-04).



### 1.3.2 Mälardalsregionen och TiM

Flera städer i Mälardalen samarbetar för att öka pendlingsmöjligheterna mellan bland annat Stockholm och Norrköping. De båda städerna är även aktuella för att de berörs av en eventuell realisering av Ostlänken.<sup>9</sup> Inom Mälardalsregionen har ett antal trafikoperatörer upprättat ett samarbete genom TiM (Trafik i Mälardalen). Städerna som räknas till detta samarbete är utöver Stockholm och Norrköping: Gävle, Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping och Linköping.<sup>10</sup> Samarbetet rör samordning av tidtabeller, priser och biljetter för att underlätta resenärernas resande över kommun- och länsgränser.<sup>11</sup>

Vad gäller de båda städerna Norrköping och Stockholm har Stockholm under senare tid visat en minskning av antalet inpendlare och en ökning av antalet utpendlare, medan såväl inpendlingen som utpendlingen till Norrköping fortsätter att öka något.

Tabell 2. Antalet procent inpendlande och utpendlande resenärer i procent under åren 1995–2006.<sup>12</sup>

ÅR	STOCKHOLM		NORRKÖPING	
	INPENDLARE	UTPENDLARE	INPENDLARE	UTPENDLARE
1995	46,0 %	22,9 %	15,3 %	9,6 %
2000	46,7 %	23,6 %	17,2 %	14,1 %
2006	45,6 %	25,8 %	17,7 %	16,8 %

Källa: Torége et.al. 2008:78–87

### 1.3.3 Valet av resenärer

Norrköpings järnvägsstation ses som ett nav i studien. Det är i relation till denna som valet av resenärer ägt rum. I studien ingår såväl kvinnor och män och samtliga av dessa använder Norrköpings järnvägsstation mer eller mindre frekvent i sin vardag. Bland resenärerna förekommer såväl inpendlande som utpendlande resenärer till/från Norrköping. Dessa reser antingen lokalt till/från Kimstad eller Linköping eller så reser de regionalt till/från Stockholm. I vissa fall förekommer kombinationsresor där

<sup>9</sup> Se exempelvis vidare Wänström (2009) för en närmare presentation till Ostlänken.

<sup>10</sup> De transportslag som ingår i samarbetet är; SJ:s regionaltrafik i Mälardalen och bussar inom VL, UL och SL, Länstrafiken i Örebro och Länstrafiken i Sörmland samt Stadsbussarna i Gävle och tåortstrafiken i Linköping och Norrköping (<http://www.tim.se/vi-ar-tim.html> hämtat: 2013-09-11)

<sup>11</sup> <http://www.tim.se/vi-ar-tim.html> (hämtat 2013-09-11)

<sup>12</sup> Procenttalen för inpendlande är satta i relation till dagbefolkningen (dvs. den mängd människor som vistas på orten under dagen) och procenttalet för utpendlare är satt i relation till nattbefolkningen (dvs. den mängd människor som vistas på orten under natten). Statistiken visar vare sig vilken ort pendlarna kommer ifrån eller vart de reser, utan står i förhållande till befolkningen på orten.

Norrköpings järnvägsstation är bytespunkten mellan det lokala och regionala resandet. Huvudsakligen utgörs resenärerna i studien av arbetspendlare och tjänsteresenärer som genom sitt yrkesliv använder tåg som färdmedel i sin vardag.

Ett arbetsliv där en eller båda föräldrarna i familjehushåll förväntas arbetspendla och/eller ibland göra längre tjänsteresor skapar behov av stöd från vänner och släktingar, såsom mor- och farföräldrar, som kan rycka ut och ta hand om småbarn när logistiken mellan föräldrarna inte går att lösa (se t ex vidare Gustafson 2009:33–34). Resenärer över 65-årsåldern är också ofta aktiva idag och använder sig regelbundet av kollektiva färdmedel (Levin 2009). Av dessa anledningar förekommer även ett par ålderspensionärer i studien.

# 2 Bakgrund

*För att sätta in järnvägsstationerna i en historisk kontext ges i detta kapitel en kort återblick över järnvägstrafikens uppbyggnad och samhällsbetydelse under det senaste århundradet. Kapitlet går även in på den transportpolitiska utvecklingen med en särskild fokus på hur målsättningen om ett jämställt transportsystem förts in i de transportpolitiska styrdokumenterna.*

## 2.1 Järnvägens tidiga glansperiod

När beslutet att anlägga järnväg genom Sverige antogs av riksdagen år 1854 fastställdes att järnvägsnätet skulle bestå av ett antal stambanor med kompletterande bibanor. Medan staten skulle bekosta, äga och förvalta stambanorna skulle bibanorna i stället anläggas och skötas av enskilda företag, vilka efter prövning kunde erhålla statsunderstöd. Ett tiotal år efter att riksdagsbeslutet antagits hade de östra- och västra stambanorna knutit ihop Stockholm med såväl Göteborg som Malmö (Linde Bjur & Engström 2010:23). Under denna period uppfördes två av de järnvägsstationer som ingår i studien: Norrköpings järnvägsstation som invigdes 1866 var en del av östra stambanan och Stockholms Centralstation som invigdes 1871 utvecklades till den självklara knutpunkten mellan östra-, västra- och norra stambanan. Järnvägsväsendets organisationsform framstod under denna tidiga period som föränderlig. Enligt Lena Andersson-Skog & Jan Ottoson (1999:26) var det först 1888 som Statens Järnvägar etablerades och utvecklade den organisationsform som varit rådande under större delen av 1900-talet.

När järnvägen började anläggas i Sverige förutsattes att tågtrafiken endast skulle komma att utgöra ett komplement till de existerande vattenvägarna (Linde Bjur & Engström *ibid.*). Det var sjöfarten som dithills varit det mest betydelsefulla transportmedlet för längre resor. Kust- och sjöfartsleder hade använts ända sedan 1600-talet och kom under 1800-talet att kompletteras av kanaler genom Sveriges inland.<sup>13</sup> Norrköping var en stad som tack vare sitt gynnsamma läge intill kusten och kraften från vattnet i Motala ström utvecklats till en framgångsrik industristad, redan innan järnvägens anläggande (Brusman 2008).

Än i dag kan den som anländer till Norrköpings järnvägsstation och passerar genom parkområdena framför järnvägsstationen ser spår av sjöfartens betydelse för Norrköping som exportstad. I Karl Johans park restes år 1846 en staty över Karl IV. Med denna placering står i dag statyn vänd med ryggen mot järnvägsstationen. Karl IV pekar i stället med riktad

---

<sup>13</sup> Hans Westlund (1997:57) påpekar dock att när järnvägstrafiken under det tidiga 1900-talet utvecklades till industrialismens primära transportnätverk så konkurrerades ändå inte vattenvägarna helt ut. Tågtrafiken övertog visserligen huvuddelen av persontransporterna, transporter av mer högvärdigt gods längs kusterna och de längre landstransporterna genom inlandet, men godstrafiken av lågvärdigt gods kom även fortsättningsvis att gå via sjövägarna och vissa kanaler.

arm mot hamnområdet. Detta är något som påminner om att det var sjölederna som var de betydelsefulla transportlederna för Norrköping i slutet av 1800-talet.<sup>14</sup>

Utbyggnaden av järnvägen fick en rad positiva konsekvenser för industrialiseringen och moderniseringen av länderna runt om i Europa. I Sverige växte en ny form av tätorter upp runt de mindre järnvägsstationer, som ofta anlades i anslutning till de framväxande industriorterna. Dessa så kallade stationssamhällen kom starkt att bidra till den ekonomiska tillväxten i Sverige under 1800-talet slut och 1900-talets första hälft. Samtidigt bidrog järnvägstrafiken även till en modernisering av landsbygden (Aronsson & Johansson 1999: 9–12). I stationssamhällena utvecklades tidigt järnvägsstationerna till platser där ortsbor kunde stämma träff och redan under 1800-talet hade de blivit välkända samlingsplatser för ungdomar. De utgjorde ett nytt offentligt rum där man kunde möta folk av alla de slag. Ofta var de också utrustade med telegraf och inhyste såväl posthantering som restaurang och fungerade på så sätt som en nod för olika typer av kommunikation. På järnvägsstationerna kunde besökarna också möta omvärlden genom reklam om exotiska varor och resmål (Linde Bjur & Engström 2010:36, Södergren 2010). Enligt Lennart Johansson (1999) var järnvägstrafiken också av betydelse för spridandet av folk rörelser, såsom nykterhetsrörelsen och arbetarrörelsen. Detta blev särskilt märkbart i stations-samhällena dit det var möjligt att sända talare för att vinna nya medlemmar.

Orvar Löfgren (1998) menar att järnvägstrafiken hjälpte till att fostra tågresenärerna till moderna samhällsmedborgare. Resenärerna lärde sig att uppträda på socialt acceptabla sätt i samband sina tågresor. Det gällde att passa tider, följa tidtabeller, köa vid köp av biljetter samt att bete sig passande genom att befinna sig på rätt platser vid vistelserna på järnvägsstationen. Den rådande samhällsordningen, som gjorde åtskillnad mellan olika samhällsklasser och mellan könen, återspeglades bland annat i tågagnar och i utformning av järnvägsstationernas vänthallar. Inte sällan förekom tre olika klasser av tågagnar och separata vagnar för damer. På de större järnvägsstationerna fanns även avskilda väntsalar för damer, så att de inte riskerade att beblanda sig på ett olämpligt sätt med allmänheten i de stora vänthallarna (Schivelbusch 1998:65ff, Ehn & Löfgren 2007:41–46, Löfgren 2008). Enligt de rådande sociala konventionerna ansågs det moraliskt förkastligt om en kvinna ur de mer bemedlade klasserna avvek från denna avskildhet. Detta kunde leda till att hon riskerade att förlora sin ärlighet (Domosh & Seager 2001:76–81, 115–117).

I dagens svenska järnvägstrafik förekommer också åtskillnad mellan olika resenärer, men där görs inte längre någon officiell åtskillnad mellan män och kvinnor. Det som kvarstår är främst urskiljande via resenärens betal förmåga. Standarden skiljer inte bara mellan olika typer av tåg och tågoperatörer, utan också mellan första och andra klass på tågagnar inne i tågen. Bredare stolar med extra benutrymme, bättre serviceutbud och färre antal

---

<sup>14</sup> Anektdoten berättades under intervju med resenären Torsten. Denna omtalas vidare i kapitel 5.

resenärer per vagn är vanliga kännetecken på vagnar med högre standard. Denna skillnad mellan resenärer äger också rum vid de större järnvägsstationerna genom särskilda loungers som SJ tillhandahåller för företrädesvis resenärer med förstaklassbiljett, innehavare av SJ:s årskort eller SJ:s priorkort svart nivå. I dessa loungers råder en större stillhet än i den allmänna vänthallen och där finns extra service att tillgå för resenärerna.

Då järnvägstrafiken blev ett allt vanligare färdmedel under slutet av 1800-talet ledde det till att resenärerna utvecklade ett nytt förhållande till tid och rum. Enligt Wolfgang Schivelbusch (1998:34ff) innebar resor med tåg att resenärerna förändrade sin tids- och rumsuppfattningen jämfört med hur de upplevt tid och rum under tidigare resor med hästdroskan, som dittills varit det vanligast förekommande transportmedlet. De sträckor som var möjliga att tillryggalägga under en utmätt tid med hästdroska fördubblades flera gånger om med tåg. På så sätt framstod det som om de geografiska avstånden krympte. Resandets karaktär ändrades också rumsligt genom att de målinriktades mellan olika förutbestämda stopp i stället för att röra sig relativt fritt genom slingrande vägar i landskap där det var möjligt att stanna till mer spontant. Införandet av järnvägstrafik ledde till att tidigare lokala tidsvariationer ändrades till enhetliga nationella tider. En bidragande orsak till detta var att tågtrafiken reglerades efter nationellt gällande tidtabeller (Schivelbusch 1998:43). Lennart Lundmark (1986) beskriver hur problemet med lokala tider uppmärksammades i Sverige redan år 1862 i samband med att västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg stod klar att användas. Svensk normaltid kom dock att införas först från 1 januari 1879.

Då normaltid infördes hade en del nya argument anförts till dess fördel. En fördel ansågs vara att den skulle främja den industriella och ekonomiska expansionen av landet. En annan att den ansågs uppmuntra till att tiden skulle tas bättre tillvara. Detta skulle ske genom att samhällsmedborgarna lärde sig att ta hänsyn till tidsangivelser och utveckla bättre vanor att handha sin tid. Dessa argument känns ovanligt aktuella relaterat till nuvarande politiska riktlinjer där arbetspendlare framställs som själva motorn för ekonomisk tillväxt i riket (Trafikanalys Rapport 2011:3). Även dagens arbetspendlande förväntas förvalta sin tid effektivt. Bland annat gör olika IT-lösningar det möjligt att utnyttja restiden till att arbeta samt möjliggör arbete på distans (Friberg 2006:170, Torége et.al. 2008:68).

## **2.2 Tågtrafiken utsätts för konkurrens från bil och flyg**

Järnvägsexpansionen i Europa nådde sin kulmen i början av 1920-talet. Då ägde tågtrafiken en närmast monopolliknande position för de långväga landtransporterna i Sverige (Höckle 1986:146). Såväl järnvägsutbyggnad som anläggandet av nya järnvägsstationer stagnerade dock redan före andra världskrigets utbrott. Fram till 1930-talet var järnvägen alltså uppdelad mellan de statliga stambanorna och enskilt drivna bibanor.

År 1939 beslutade riksdagen att hela järnvägsnätet skulle förstatligas och därmed skapades en monopolställning för Statens Järnvägar inom järnvägssektorn (Andersson-Skog & Ottosson 1999:28–29). Processen att förstatliga samtliga järnvägar pågick ända till 1952 och sammanföll med en period av nedläggning av järnvägstrafiken. Nedprioriteringen av järnvägstrafiken ledde till att närmare 30 procent av järnvägsnätet i Sverige lades ned under perioden 1950–1981 och en liknande trend rådde i resten av Europa (Malmström 1999:92ff, Höckle 1986:139ff).

En anledning till att tågtrafiken förlorade sin ställning var att bilen blev ett allt vanligare transportmedel. Bilen gav fler fördelar och en frihet i förhållande till tågtrafikens fastlagda tidtabeller och förutbestämda anhalter. Under 1950- och 60-talen blev bilen tillgänglig för en större allmänhet och den vägburna trafiken utvidgades med persontransporter med buss och med godstransporter via lastbil. Detta medförde att tågtrafiken utsattes för allt hårdare konkurrens. Även flygtrafiken utvecklades i sin konkurrenskraft i förhållande till tågtrafiken. Bertil Malmström (1999) menar att man kan tala om att flyget övertog tågets tidigare symboliska betydelse som modernt transportmedel, och att detta även återspeglas i designen av de flygplatser som anlades under denna period. Järnvägstrafiken framstod inte längre som det primära färdmedlet. När vägväsendet förstatligades år 1943 valde staten i stället att satsa på en modernisering och kraftig utbyggnad av vägnätet. Visserligen hade en upprustning av vägnätet ägt rum redan under järnvägstrafikens tidiga glansdagar, men då var det främst för att skapa farbara vägar till och från stationerna (Westlund 1997:59). Den starka ställning som bilen fick under efterkrigstiden innebar en kraftig infrastrukturutveckling för vägburna trafik och en funktionsuppdelad stadsplanering där biltrafik premierades, vilket under senare tid kommit att ifrågasättas utifrån ett miljömässigt hållbarhetsperspektiv (Lundin 2008).

## 2.3 Renässans för tågtrafiken

Den transportpolitiska inriktningen i Sverige under perioden 1950 till 1980 kom således framförallt att gälla åtgärder som främjade den vägburna trafiken (Westlund 1997:60, Hultgren 2002:6, Prop. 2008/09:93). Ett förändrat fokus i transportpolitiken aktualiserades efter oljekrisen i början av 1970-talet då sårbarheten med de vägburna trafiklösningarna påvisades. Tågtrafiken uppmärksammades då på nytt som ett gångbart alternativ för såväl privatpersoner som för näringsliv (Linde Bjur & Engström 2010:420). Under 1980- och 90-talen lyftes järnvägstrafiken upp som ett energieffektivt och miljövänligt transportsätt, medan den växande massbilismen i allt högre grad ifrågasattes för dess negativa konsekvenser på miljön (Hultgren 1974, Malmström 1999:98, Andréasson 2000) och transportpolitiken inriktades mot att utveckla en miljövänlig trafikförsörjning (Prop. 1978/88:50). Under 1990-talets slut reviderades transportpolitiken ytterligare för att säkerställa den övergripande transportpolitiska inriktningen om en hållbar utveckling (SOU 1997:35, prop. 1997/98:56).

För järnvägsektorns del innebar det förnyade transportpolitiska fokuset på hållbara transporter att tågtrafiken skulle utvecklas till ett attraktivt val för såväl privatpersoner som näringsliv. Fram till 1980-talet hade Statens Järnvägar levt med ansträngda ekonomiska resurser och när utrymme givits främst premierat att modernisera vagnparken (Hultgren 2002). En av de senare satsningarna för att vinna tillbaka resenärer var lansering av snabbtåg som antogs kunna konkurrera med inrikesflyg och privatbilism (Malmström 1999:98).

Fram till slutet av 1980-talet hade järnvägsstationerna försumrats i underhåll (Hultgren 2002:7). I samband med att 1988-års trafikpolitik infördes lades ägande och förvaltning om inom tågtransportsektorn. Banverket bildades och övertog bland annat underhållsansvaret för tågbanorna och en fastighetsdivision skapades inom Statens Järnvägar, som kunde påbörjades arbetet med att rusta upp stationsmiljöerna (Hultgren 2002). Statens Järnvägar Fastigheter trädde under 1980-talets senare del även in som en betydelsefull aktör inom stadsbyggnad och utvecklare av kontorsmiljöer, något som avtog i och med den internationella lågkonjunkturen i början av 1990-talet där storskaliga projekt sattes i sank (Hultin 1990, Malmström 1999:98).

I slutet av 1990-talet genomgick Statens Järnvägar ytterligare omorganiseringar och år 2001 bolagiserades de till Statens Järnvägar AB. De behöll huvudansvaret för persontrafiken, men i samband med omorganisationerna bildades Jernhusen AB<sup>15</sup> som övertog ägande och förvaltning av de järnvägsstationer, fastigheter och kontor som tidigare förvaltats av Statens Järnvägar Fastigheter (Bakerson 2010:24). I dag är det således Jernhusen AB som äger och förvaltar större delen av Sveriges järnvägsstationer. Statens Järnvägar AB kvarstår som en av de dominerande tågtrafikoperatörerna, men numera trafikeras spåren av flera bolag. Statens Järnvägar AB hyr lokaler på järnvägsstationerna från Jernhusen AB för att bedriva biljettförsäljning och lounger för resenärer. År 2010 genomgick även Banverket en organisationsförändring. Genom en sammanslagning med Vägverket ombildades de båda tidigare verken till Trafikverket. Fram till dess hade Banverkets främsta uppgifter varit att underhålla och förvalta spår, perronger och angöringsytor. Dessa ansvarsområden kvarstår nu under Trafikverkets kapp.

Redan då Statens Järnvägar Fastigheter förvaltade järnvägsstationerna inleddes ett arbete med att omvandla järnvägsstationer till resecentrum. Idén med resecentrumen var att de skulle verka som en sammanlänkande nod mellan olika kollektiva färdmedel, samt innehålla en gemensam kundservice och annan service som resenärerna förväntades

---

<sup>15</sup> I riktlinjerna för Jernhusen AB står att de ska vara vinstdrivande och att vinsten ska reinvesteras i transportsektorn. Se vidare Jernhusen AB:s bolagsstyrning: ”Bolaget ska, inom ramen för affärsmässighet, vara ett ledande företag i utvecklingen av den svenska transportsektorn med anknytning till järnväg i syfte att främja och stödja kollektivt resande och godstransporter på järnväg. Bolaget ska direkt eller indirekt genom dotter- och intressebolag utveckla, äga och förvalta fastigheter, tillhandahålla fastighetsrelaterade tjänster och andra tjänster med anknytning till kollektivt resande och godstransporter på järnväg samt att bedriva därmed förenlig verksamhet.”

(<http://www.jernhusen.se/Global/Bolagsstyrning/Bolagsstyrning/Bolagsordning.pdf>, hämtat 2013-10-21)

behöva i samband med sin resa. Syftet var underlätta för resenärerna att resa kollektivt och att järnvägstrafiken på detta sätt skulle utvecklas till ett konkurrenskraftigt alternativ till privat biltrafik. Under 1990-talet kom flera järnvägsstationer att byggas om till resecentrum (Hultgren 2002: 7–18). Bland annat genomfördes under åren 1985–1989 genomgripande ombyggnationer av Stockholms Centralstation och Göteborgs Centralstation (Bakerson 2010:25). Även under min studie har Stockholms Centralstation genomgått genomgripande renoveringar<sup>16</sup> och i Norrköping finns planer för ett nytt resecentrum<sup>17</sup> som är tänkt att uppföras om ostlänken realiserar.<sup>18</sup>

Enligt Luca Bertolioni, Carey Curtis och Johan Renne (2012:37ff) kan de nya stationsprojekten i Europa kronologiskt kategoriseras in i tre olika varianter där den första kategorin som inföll under 1980-talet bestod av att statlig egendom, såsom järnvägsstationer och stadskvarter, kapitaliserades och utsattes för marknadskrafterna. Den andra kategorin av projekt utvecklades under 1990-talet. Den bestod av att storskaliga urbana projekt utvecklades i områden runt om själva järnvägsstationerna. Avslutningsvis inföll en kategori av projekt under 2000-talet där stationsutvecklingen koncentrerades på att bygga järnvägsstationer där utvecklingen av transitmöjligheterna sattes i fokus. Till denna sista variant räknas den senaste utvecklingen av Stockholms Centralstation (Bertolioni, Curtis & Renne 2012:37). De svenska järnvägsstationerna idag visar inslag av samtliga tre kategorier. Bildandet av Jernhusen AB och Statens Järnvägar AB kan ses som en kapitalisering av fastigheter och transportmedel. De storskaliga projekt som Statens Järnvägar Fastigheter påbörjade i början av 1990-talet bär inslag av den andra kategorin där Statens Järnvägar AB planerade att bygga och driva kontorskomplex. Idén om välfungerande resecentrum bär spår av en utveckling som är inriktad på resenärernas transitmöjligheter på järnvägsstationerna i dag.

Det nyvunna intresset för järnvägsstationer och de strukturförändringar som ägt rum inom den svenska järnvägssektorn och återspeglar samhällsförändringar som ägt rum över större delar av Västeuropa under de senaste tjugo åren. Deike Peters och Johannes Nowy (2012:7) nämner fem samhällsförändrande faktorer som lett till nya storskaliga stationsprojekt på flera håll i Europa. För det första nämner de att det förekommer en pågående deindustrialisering av städer, där tidigare industrimark blivit tillgänglig för förtätning av stadskärnor och annan exploatering av marken.<sup>19</sup> För det andra beskriver de

---

<sup>16</sup> Se vidare Jerhusens hemsida (<http://www.jernhusen.se/>)

<sup>17</sup> Även Norrköpings järnvägsstation går idag under benämningen resecentrum och sammanlänkar såväl regional- som nationell tågtrafik, med lokal pendeltågtrafik, med nära anslutningar till taxi, buss och spårvagnstrafik. I denna avhandling har jag dock valt att använda benämningen järnvägsstation om dessa platser eftersom jag främst undersöker tågtrafiken och hur dessa platser fungerar för tågresenärer av olika slag. På så sätt har jag inte inkluderat bussterminaler eller taxiangöringsplatser i studien, om inte resenärerna själva valt att nämna dessa platser.

<sup>18</sup> Se vidare Norrköping kommuns hemsida (<http://www.norrkoping.se/>) samt Wänström (2009)

<sup>19</sup> Omvandlingen av det tidigare industrilandskapet i Norrköping kan ses som en sådan förändring.



att införandet av höghastighetståg runt om i Västeuropa bidragit till att göra tågtrafiken konkurrenskraftig igen. För det tredje påtalar de att det pågår en privatisering av tidigare statsägda järnvägsföretag, som har resulterat i att järnvägsföretag idag intar en vinstdrivande hållning och ägnar sig åt kommersiell utveckling av järnvägsstationer samt övrig mark och fastigheter som de förvaltar. För det fjärde beskriver de att det pågår komplexa omstruktureringsprocesser av städer som en följd av den globaliserade ekonomin. I och med detta har marknadsföring av städer blivit ett allt viktigare inslag. Avslutningsvis, för det femte, lyfter de fram att ett paradigmskifte inom transportsektorn ägt rum som lett bort från bilorienterade, funktionsindelade städer till städer med förtätad bebyggelse och blandade funktioner där det är möjligt att ta sig fram till fots. Det förnyade intresset för järnvägsstationer i Sverige, följer således rådande trender inom stadsbyggandet i Europa. Där ses järnvägsstationer som en del av den stadsförnyelse och företräds av ideal som ifrågasätter funktionalismen med sin funktionsuppdelade stadsplanering. Dessa postmoderistiska stadsplaneringsideal är inbäddade i en mer djupgående samhällsomvandling av flera västeuropeiska länder (Linde Bjur & Malmström 1999:106f). I samtiden, som är inställd på arbetspendling och hållbara transporter, har det blivit vanligt att spårbunden trafik åter tas i bruk i städer där den tidigare lagts ned. Efterfrågan på effektiva pendlingsmöjligheter har lett till att nya stationer öppnat upp för lokal- och regionalpendling längs järnvägsspåren (Malmström 1999). Det är under denna period som Kimstad pendeltågsstation anlagts.

## **2.4 Transportpolitik och utveckling av ett jämställt transportsystem**

Under 1990-talet fördes jämställdhet upp på agendan inom transportpolitiken i Sverige (Svedberg 2014:21ff). Redan i 1998 års transportpolitiska riktlinjer nämns jämställdhet som ett övergripande samhällsmål:

[T]ransportpolitiken skall bidra till att uppnå övergripande samhällsmål med det yttersta syftet att bibehålla och utveckla välfärden. Centrala samhällsmål som solidaritet, arbete för alla, möjlighet att bo och verka i hela landet, jämlikhet, jämställdhet, säkerhet och en bra miljö är därför även utgångspunkter för transportpolitiken

(Prop. 1997/98:56)

Däremot nämndes inte jämställdhet explicit i det övergripande målet för transportpolitiken, som var att åstadkomma ett transportsystem som var miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart. Det nämndes inte heller i något utav de fem definierade delmålen: ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalité, en säker trafik, en god miljö samt en positiv regional utveckling. Tillgänglighetsmålet uttryckte visserligen att transportsystemet skulle vara utformat så att det kunde utnyttjas av alla medborgare,

men den tillgänglighetsanpassning som omtalades i text hänvisade främst till funktionshindrade personers behov (Prop. 1997/98:56, sid 15).

När transportpolitiken skulle revideras föreslogs att ett sjätte transportpolitiskt delmål skulle införas jämte de tidigare fem delmålen. Det var Jämställdhetsrådet för transporter och IT (JÄMIT) som i sitt slutbetänkande föreslog införandet av detta delmål. En av motiveringarna var att jämställdhet kunde ses som social hållbarhet (SOU 2001:44). I regeringens motivering till införandet av detta delmål hänvisades till aktuell forskning som visade att det fanns markanta skillnader mellan kvinnors och mäns förutsättningar och villkor:

Mäns och kvinnors olika villkor och olika förhållande till förvärvsarbete och konsumtion skapar olika resbehov. Vidare dominerar de statliga trafikverkens ledningar idag starkt av män liksom ledningar för trafikhuvudmän, bransch- och intresseorganisationer. Sammantaget är kvinnors perspektiv dåligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning av dagens transportsystem.

(Prop. 2001/02:20)

Det sjätte delmålet om ett jämställt transport skulle explicit lyfta fram samhällsmålet om jämställdhet genom följande lydelse:

Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det motsvarar både mäns och kvinnors transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

(Prop. 2001/02:20)

Kravet på införandet av ett sjätte transportpolitiskt delmål om jämställdhet kan ses i ljuset av en allmänt antagen politisk strategi om jämställdhetsintegrering i samhället. Rent konkret innebär denna strategi att de beslut som tas inom samtliga politikområden ska vara präglade av ett jämställdhetsperspektiv, och detta ska göras genom att de sakpolitiska frågorna granskas utifrån vilka konsekvenser de har för kvinnor respektive män (Ds. 2001:64). Vid tiden för antagandet av det sjätte transportpolitiska delmålet fanns således denna strategi redan förankrad i riksdag och regering. Jämställdhetsintegrering var även verksam som strategi inom EU och FN:s tredje millenniemål definierar jämställdhet som en mänsklig rättighet och som en motor för samhällsutveckling (Wittbom 2009:11ff).

Under 2000-talet har transportpolitiken revideras ett antal gånger. De sex delmålen kvarstod till år 2009, när de omvandlades till ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa. Motiveringen till denna förändring var att förenkla och förtydliga målstrukturen, öka styreffektiviteten och kommunicerbarheten av

målen och dess preciseringar (Prop. 2008/09:93). Målet om ett jämställt transportsystem inkluderades i funktionsmålet tillgänglighet med följande lydelse:

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

(Prop. 2008/09:93)

Tillgänglighetsmålet riktar nu återigen in sig mot flera kategorier av användare. Återgången till att kategorisera in jämställdhet under tillgänglighet kan å ena sidan tolkas som en tillbakagång för prioriteringen att integrera jämställdhet i transportsystemet, eftersom tillgänglighet innefattar flera distinktioner än att bara fokusera på jämställdhet mellan kvinnor och män. Å andra sidan framställs jämställdhet fortfarande som ett av de prioriterade områdena inom transportpolitiken. Preciseringen som rör jämställdhet fastställer att såväl genomförandet, arbetsformerna som resultaten av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle genom såväl kortsiktiga åtgärder, med syfte att skapa jämställdhet i den aktuella transportsituationen, som i mer långsiktiga åtgärder vars syfte sägs vara att bidra till att förändra de könsmonster som råder i samhället idag (Prop. 2008/09:93). På denna punkt har skrivningarna blivit tydligare och lämnar fler öppningar genom att definiera såväl kortsiktiga som långsiktiga åtgärder för att åstadkomma ett jämställt samhälle. De betonar tydligare att transportpolitiken även har en betydande samhällsförändrande roll. Detta passar väl in i syftet med min studie eftersom den undersöker genusdimensioner i resenärernas aktuella transportsituation på järnvägsstationerna, dimensioner som även går att återfinna i samhället i övrigt.



# 3 Tidigare forskning

*I detta kapitel presenteras den tidigare forskning som tjänat som viktiga ingångar till studien. Det förekommer dock ingen tidigare forskning som med ett resenärsperspektiv undersöker järnvägsstationer ur genusperspektiv.*

*Här nedan presenteras först forskning inom områdena transport och byggd miljö, samt studier om implementering av trygghet och jämställdhet i samhällsplanering och transportsektorn. Därefter presenteras ett antal studier som rör resenärer, tågpendlande och järnvägsstationer inom den mobilitetsforskning som växt fram under de senaste tiotal åren inom den anglosaxiska kultur- och samhällsforskningen. Denna forskningstradition är mer teoridriven än mycket av den tidiga transportforskningen. Av den anledningen skiljer sig presentationerna av dessa båda forskningstraditioner åt i kapitlet. Avslutningsvis presenteras ett antal etnografiska studier av upplevelser i relation till resande och järnvägsstationer.*

## 3.1 Skilda resmönster och vardagsliv

Flera av de studier som genomförts inom området genus och transporter har antingen haft som fokus att lyfta fram bristen på jämställdhet inom transportsektorn, eller tillkommit efter att beslut om jämställdhetsintegrering antagits som politisk strategi. Av den anledningen innehåller dess resultat statistik uppdelad på kön. Dessa studier kan lätt uppfattas innehålla en *genusdualism*, det vill säga beskriva män och kvinnor som varandras motsatser. Flera av studierna innehåller dock mer komplexa analyser i förhållande till män och kvinnor. Analyserna tar ofta hänsyn till faktorer som inkomst, yrke, civilstånd, bostads- och arbetsort och/eller politiska sympatier. Nedan redovisas övergripande tendenser vilket gör att forskning kan uppfattas som mer genusdualistiska än de egentligen är. Denna forskning är relevant i förhållande till min studie, eftersom den visar på övergripande tendenser och maktförhållanden mellan män och kvinnor.

Under 1970-talet började forskare att ifrågasätta den transportforskning som dittills varit rådande. Genom att betona villkoren för hemmafruar och mödrar till små barn påvisades hur kvinnors och mäns transportbehov och resmönster skilde sig åt. Studierna uppmärksammade hur transportforskningen tenderat att karaktärisera resenären som en person som tog liten del i det vardagliga hushållsarbetet och som därför vare sig gjorde resor med spädbarn i barnvagn eller ansvarade för inköp av matvaror (McDowell 1993, Law 1999). Denna forskning bidrog till att lyfta fram ansvarsfördelning av hushållsarbetet inom familjer, skillnader i inkomst mellan makar, arbetsplatsers läge samt ansvar för barn. Detta var bidragande orsaker till att kvinnor generellt sett hade arbetsplatser närmare

hemmet, lika så att kvinnors resor innehöll flera stopp, eftersom de utförde serviceärenden i samband med resan (se vidare Madden 1981, Hanson & Johnson 1985, Hanson & Pratt 1988, Law 1999).

Liknande resultat återfinns i flera i nordiska studier. Den norska transportforskaren Randi Hjorthol har exempelvis problematiserat skillnader i transportbehov och resmönster i förhållande till kön och livssituation. Dessa studier påvisar att det finns skillnader i syftet med mäns och kvinnors resor, att kvinnor gör något fler resor för besök hos vänner och familj och fler resor för service och inköp än män. Män gör fler tjänste- och arbetsresor än kvinnor (Hjorthol 2008). Vidare visar Hjorthols studier att kvinnor gör flera kombinationsresor än män. Under kvinnors arbetsresor kombineras flera olika typer av ärenden, såsom att lämna och hämta barn och göra inköp. Enligt Hjorthol utför även kvinnor en högre andel av resorna i samband med barnens fritidsaktiviteter än männen (Hjorthol 1998).

Tora Friberg (1998) har visat att liknande tendenser råder i Sverige och att kvinnor ofta på grund av tidsbrist kombinerar olika typer av projekt under sina resor. Dessa tendenser återfinns även i Lars-Gunnar Krantz (1999) avhandling. Hans studie visar att de minst komplexa resorna genomförs av äldre förvärvsarbetande män, medan de mest komplexa resmönstren återfinns hos unga kvinnor med hög yrkesstatus och barn. Skillnaderna i komplexitet under resor är som störst bland sammanboende par med barn i 0–6-årsåldern. Inom denna kategori gör kvinnor dubbelt så många kombinationsresor som män och dessa omsorgs-, service- och inköpsresor länkas ofta in i kvinnornas arbetsresor.

Medan komplexiteten i kvinnors resor ökar när de lever i hushåll med barn, är komplexiteten i mäns arbetsresor närmast oförändrad under liknande förhållanden. För män förblir andelen arbets- och tjänsteresor konstant oavsett om de är ensamstående, sammanboende eller lever i hushåll med barn. För kvinnor minskar antalet arbets- och tjänsteresor då de lever i hushåll med barn.<sup>20</sup> Andra svenska studier visar dock att det råder ett samband mellan män med barn i hushåll, inkomster och resors komplexitet. Medan komplexiteten i kvinnors arbetsresor är relativt konstant oavsett inkomstnivå påvisas att män, med ökande inkomst, närma sig den komplexitet på resan som gäller för kvinnor (SIKA 2002b). Denna forskning ger vid handen att kvinnors resmönster påverkas mest när de lever med barn i hushållet. Då styrs antalet arbets- och tjänsteresor om till fler resor som innefattar omsorgs-, service- och inköp. Männens resmönster förändras dock inte nämnvärt även om de lever med barn, med undantag för män med högre inkomst vilka utför fler kombinationsresor.

---

<sup>20</sup> I en resvaneundersökning över åren 2006–2007 påvisades att av det totala antalet resor som genomfördes i Sverige per dygn utgjordes en tredjedel av arbets-, tjänste- och skolresor, en tredjedel av inköps- och serviceresor, samt en tredjedel av fritidsresor. Totalt genomförde kvinnor och män lika många resor per dygn (SIKA 2007b).

Dessa resmönster återspeglar att kvinnor alltså tar en större del av ansvaret i hushållet och omvårdnad av barnen vid familjebildning.<sup>21</sup> I en norsk studie konstaterar Hjorthol (2003) i relation till mäns och kvinnors resor och familjeliv, att smärre förändringar har skett vad gäller ansvarsfördelning inom hemmet. Män tar något större ansvar än förr för hushållsarbetet i hemmen. Framförallt innebär denna förändring att de tar del i omsorgen om små barn. Dessa resultat överensstämmer med vad som framkommer i Malin Rönnbloms och Chris Hudsons (2012) studie över jämställdhetsutvecklingen inom heterosexuella familjer i Sverige. I likhet med Hjorthol konstaterar de att en smärre ökning av mäns delaktighet i hemarbetet skett och att den till största del består av omsorg om barn. Däremot har ansvarstagandet för övriga återkommande vardagsarbeten i hemmet inte ökat nämnvärt. Detta gäller oavsett inkomstgrad och om familjen bor på landet eller i en större stad.

### 3.2 Bilen som primärt färdmedel och manlig domän

Flera studier pekar på att män och kvinnor använder olika typer av färdmedel. Medan kvinnorna tenderar att använda kollektiva färdmedel, så överväger männen bland bilanvändarna (Hjorthol 1990, Hjorthol 1994, Polk 1998, Friberg 2002, Krantz 1999, Hjorthol 2008, Solá 2013). I dag utgör bilresor 60 procent av männens resor och 50 procent av kvinnors resor. Mansdominansen vid bilåkande ökar än mer då hänsyn tas till vem som är bilförare (SIKA 2007b). En studie från 2005 visar på liknande mönster av manlig dominans vid bilkörning i Norge (Hjorthol & Næss Kjørstad 2006). Studien visar även att det förekommer skillnader vad gäller tillgång till bil. Män har oftare tillgång till bil än kvinnor, oavsett ålder och inkomst. I genomsnitt har 64 procent av kvinnorna tillgång till bil medan motsvarande andel män är 74 procent. Störst skillnad finns bland de äldre ålderskategorierna, medan skillnaden närmast är utjämnad i åldersspannet 35–40-årsåldern. Där har över 80 procent av såväl män som kvinnor tillgång till bil. De som har lägst tillgång till bil är kvinnor med låg inkomst, ensamstående kvinnor samt kvinnor boende i storstäder. Liknande resultat presenterades i en studie över Stockholmsområdet där det också påvisades att såväl män som kvinnor med barn i hushållet generellt har högre tillgång till bil än hushåll utan barn (Fults & Börjesson 2010).

I sin avhandling beskriver Merrit Polk (1998) hur bilen kan betraktas som en manlig domän. I denna Göteborgsbaserade studie över hushållens bilanvändande framkommer

---

<sup>21</sup> I statistik från år 2012 påvisades att män lade ned 2,5 timmar på obetalt arbete i hemmet per dygn, vilket är en ökning med 8 minuter sedan år 1990/91. Under samma tidsperiod minskade kvinnor sitt obetalda arbete i hemmet med ungefär 1 timme till en nivå på 3,5 timmar. Sett över en vecka utförde kvinnor år 2012 i genomsnitt 26 timmar av det obetalda arbetet i hemmet, medan männen låg på en oförändrad nivå från 1990/91 om 21 timmar per vecka. Under samma tidsperiod har kvinnors förvärvsarbete per vecka genomsnittligt stigit med 3 timmar i jämförelse med 1990/91 och ligger nu på en nivå om 30 timmar, medan männens genomsnittliga nivå sjunkit med 4 timmar från 1990/91 till en nivå om 37 timmar (SCB 2012). Denna statistik säger dock inget om eventuella hushållsnära tjänster köpts in av hushållen under perioden. En möjlighet är att kvinnornas minskning av det obetalda arbetet och männens smärre ökning av detsamma egentligen tyder på att delar av det obetalda arbetet utförs av inköpta tjänster.

att huvuddelen av skötseln och användandet av bilen genomförs av män. I hushåll där såväl mannen som kvinnan brukar köra bilen anser båda parter att huvudansvaret för bilen ligger hos mannen. Polks studie visar även att kvinnor i högre utsträckning än män ger uttryck för att bilen inte är ett miljövänligt alternativ. Inom maskulinitetsstudier förekommer också forskning som behandlar manlighet i relation till maskiner och bilar. Ulf Mellström (1999) undersöker hur maskiner och teknik relateras till olika mansroller, men visar också att det förekommer motbilder till dessa föreställningar. Dag Balkmar (2012) och Tanja Joelsson (2013) undersöker i sina respektive avhandlingar mäns förhållande till hastighet och risktagande i samband med bilkörning respektive mopedåkning. Det gemensamma i deras studier är hur maskulinitet skapas och görs i förhållande till risktaganden och höga hastigheter vid fordonsanvändning (Balkmar & Joelsson 2010). Sammanfattningsvis kan sägas att bilen utgör det primära färdmedlet för såväl män som kvinnor. Bilanvändande och bilkörning kopplas samman med maskulinitet genom risktagande och höga hastigheter. Generellt visar studier också att män har högre tillgång till bil än kvinnor. Denna skillnad är som störst bland äldre, medan den är på väg att plana ut bland yngre användare. Barnfamiljer har generellt sett större tillgång till bil än individer som lever i hushåll utan barn.

### **3.3 Arbetsresor och pendling**

Arbetsresor beskrivs i forskningen som både en tid för vila och rekreation och som något betungande. Särskilt bland kvinnor upplevs resorna ofta som en omställningstid mellan yrkesarbete och det stundande hemarbetet. Det förekommer även att arbetsresor med kollektiva färdmedel används som arbetstid, vilket ger arbetspendlarna en känsla av frihet och flexibilitet i förhållande till närvaro på arbetsplatsen.

Arbetsresorna karaktäriseras ofta som betungande. Detta gäller framförallt bland yngre kvinnor som tyngs av upplevd tidspress och komplexa resor (Gripsrud & Hjorthol 2008, Friberg 1998, Hjorthol 2008). I en internationell studie av Beate Collet och Andrea Dauber (2010) dras slutsatsen att särskilt kvinnor som långpendlar upplever tillstånd som stress, depression, trötthet, utmattning och ensamhet. Detta kopplar till Collet & Dauber till kvinnornas omsorgsansvar för barn och att de tvingas lösa alltför många uppgifter samtidigt. Dessa resultat bekräftas även i Erika Sandows (2011) avhandling där hon undersöker långpendlare i storstad och glesbygd i Sverige. Hennes studie visar att även om långpendlingen, såväl för män som för kvinnor, innebär att de får tillgång till geografiskt större arbetsmarknader, med möjlighet till nya karriärvägar och högre inkomst, så får det olika konsekvenser för män som kvinnor. Det gäller särskilt bland dem som lever i relationer. Av de långpendlare och sammanlevde med en partner år 2000 var 69 procent män. Medan den part som långpendlade fick mindre tid med familj och partner, så tillföll en större del av omsorgsansvaret på den part som arbetade närmare hemmet. I likhet



med de tidigare nämnda studierna visar Sandow att kvinnor som långpendlar upplever mer tidspress och stress. Hon hävdar att detta återspeglar hur rådande strukturer och normer om vad som förväntas av kvinnor, såväl på arbetet som i hemmet, inte anpassats till kvinnors ökade mobilitet i samhället. Detta menar Sandow riskerar leda till ökade sociala kostnader för mobiliteten, i form av ökad ohälsa.

Under de senaste åren har även de kortare arbetsresorna tenderat att bli allt längre. Krantz (1999) konstaterade att distansen för genomsnittliga resor blev allt längre såväl för kvinnor som för män under perioden 1978–1996. Kandince Kreamer Fluts och Maria Börjesson (2010) påvisar liknande tendenser angående reslängd i en studie över Stockholmsregionen under åren 1986–2004. Restiden minskar för såväl för kvinnor som för män medan den enskilda vardagsresans reslängd ökar. Studien visar att män minskar sitt antal resor per dag medan kvinnornas antal resor per dag förblir vid ett oförändrat antal. En rapport över arbetspendling i storstadsregioner visar att männen står för en större andel av pendlingen, såväl när det gäller antal resor som den totala reslängden, men att skillnaderna mellan könen är större när det gäller antal personkilometer än när det gäller antalet resor (Trafikanalys Rapport 2011:3). Ana Gil Solás (2013) studie över åren 1994/95 och 2005/06 visar på att längden på arbetsresor har ökat för såväl kvinnor som män, men att män geografiskt sett gör 33 procent längre arbetsresor än kvinnor. Solá konstaterar att sett över en längre period har längden på kvinnors arbetsresor ökat mer än männens. Kvinnor börjar även på gruppnivå utveckla resmönster som mer liknar mäns. Tidsåtgången för arbetsresor har även ökat under perioden, såväl för män som för kvinnor. Ökningen står i proportion till den ökade färdlängden. De kvinnliga resenärerna använder sig dock av färdmedel med lägre reshastighet än männen, vilket leder till att de avsätter mer tid till sina resor än män gör.

### 3.3.1 Manliga och kvinnliga strategier vid val av bostadsort och arbetsort

Trots att arbetsresorna blivit längre och mer tidskrävande så kvarstår faktumet att kvinnor pendlar kortare sträckor. Detta kopplar Solá till att män och kvinnor tenderar att använda sig av olika strategier i sina val av arbetsplatser i relation till bostadens läge. Medan kvinnor tenderar att använda närhetsstrategier, där prioritet ges åt att snabbt kunna ta sig hem om något exempelvis händer med barnen, använder män oftare hastighetsstrategier, vilket gör att de geografiskt väljer att färdas längre sträckor i högre hastighet för att nå attraktiva arbeten. Detta bidrar till att män och kvinnor har olika stora arbetsmarknader. Enligt Solá återspeglar den manliga strategin det mobilitets- och hastighetsparadigm som råder inom samhälls- och transportplaneringen idag, eftersom man där mäter tillgänglighet i ökade hastigheter och tid i stället för att värdera geografisk närhet. Om transportplaneringen ska bli mer jämställd föreslår Solá att mer hänsyn bör tas till den närhetsstrategi som kvinnor

oftast använder sig av. Dessa slutsatser ligger i linje med vad som tidigare visats i Susan Hansons och Geraldine Pratts (1992) studie där de, i stället för att utgå från graden av mobilitet, förhöll sig till vikten av immobila inslag i samhället när de undersökte hur kvinnor utvecklade lokala arbetsmarknader.

I en svensk studie över mäns och kvinnors uppfattningar om regional utveckling visar Hudson och Rönnblom (2012) att kvinnor är mer positiva än män till kommunernas och regionernas utveckling, samtidigt som de är mer negativa än män till skapandet av för stora regioner. Hudson och Rönnblom förklarar kvinnornas dubbla inställning med att kvinnor i lägre grad än män bygger sin identitet kring yrkestillhörighet samt att kvinnor har en vana av att hantera en komplex vardag. En bidragande orsak till att kvinnor är mer positivt inställda anser de vara att många av de yrkestillfällen där det är möjligt att via internet arbeta på distans, finns inom branscher där många kvinnor har sin yrkeskompetens. Detta bidrar till att kvinnor kan bo kvar på landsbygden. Resultaten påminner om den närhetsstrategi som kvinnorna i Solás studie använder sig av, samt om Hanson och Pratts fokus på att lyfta upp kvinnors utvecklande av lokala arbetsmarknader.

### 3.3.2 Den uppdelade arbetsmarknaden

Inom forskningen talar man beroende på sitt teoretiska perspektiv om en arbetsmarknad som är *genusuppdelad* eller könsuppdelad.<sup>22</sup> Den gemensamma fokusen i dessa studier är att arbetsmarknaden fortfarande är indelad i mansdominerade och kvinnodominerade yrken.<sup>23</sup> I en statlig utredning om den könsuppdelade arbetsmarknaden konstaterar Åsa Löfström (2004) att Sverige även i ett internationellt perspektiv uppvisar en hög grad av könssegregation. Löfström förklarar det med att Sverige har en hög andel kvinnor som är yrkesverksamma i jämförelse med andra länder, samt att Sverige har en väl utvecklad omsorgssektor som utgör arbetsgivare åt många kvinnor.<sup>24</sup> Rötterna till den segregerade arbetsmarknaden knyter hon till det tidiga 1900-talet och de yrken som då, enligt mäns rådande föreställningar, ansågs vara lämpliga för kvinnor.<sup>25</sup> Dessa mönster i yrkeslivet anser Löfström ännu bär en sådan stelhet att den kan liknas vid en

---

<sup>22</sup> I denna avhandling använder jag själv begreppet genus men när jag presenterar annan forskning använder det begrepp forskaren själv använder. En redogörelse för hur jag själv använder begreppen kön och genus utvecklas i kapitel 5 "Teoretisk ram". För en närmare presentation av hur begreppen kön och genus används inom olika feministiska teorier, se exempelvis vidare Gemzöe (2002).

<sup>23</sup> Statistik från 2010 visar att det fortfarande råder en delad arbetsmarknad i Sverige där kvinnor dominerar inom yrkesområden som kontor, vård, skola och omsorg, medan männen dominerar inom hantverksyrken såsom tekniker och inom ledande företagspositioner. De yrken som har med mest jämställd tillsättning är kockar och kokerskor, universitets- och högskolelärare samt bland läkare (SCB 2012).

<sup>24</sup> Den relativa arbetskraften i åldersgruppen 20–64 uppgick under 2011 till 82,5 procent för kvinnor och 88,7 procent för män, medan den relativa arbetslösheten för samma åldersgrupp uppgick till 6,4 procent för kvinnor och 6,7 procent för män (SCB 2012).

<sup>25</sup> För en utförligare diskussion om den genusuppdelade arbetsmarknaden se vidare: Hirdman (1998), Frangéur (1998) och Hedenberg & Wikander (2003), Petersson (2005) samt SOU 1997:137 och SOU 2004:43.

geografisk orörlighet eftersom mans- och kvinnodominerade arbetsplatser också ofta är geografiskt och rumsligt åtskilda (Löfström 2005, se även Spain 1998).

I en studie från 1990-talet beskriver Doreen Massey (1994) hur den uppdelade arbetsmarknaden och geografiska skillnader bidrog till den problematik som uppstod i Storbritannien under 1960- och 1970-talen. Vid den tiden decentraliserades arbeten från områden med låg arbetslöshet i sydöstra och centrala delar av regionen till områden med hög arbetslöshet i regionens norra delar. Massey konstaterar att problematiken med decentraliseringen låg i att de arbeten som gått förlorade i regionens norra delar varit mansdominerade medan de arbetstillfällena som tillfördes regionen förknippades med kvinnodominans. Det som var utmärkande för dessa tjänster var att de hade en låg lönenivå, ofta med deltidsanställningar. Kvinnorna i regionen hade därutöver en låg grad av organisering i fackföreningar. Massey visar på att detta ledde till att inkomstnivåerna i familjerna sjönk eftersom de arbeten som männen tidigare haft lönemässigt låg högre. Massey konstaterar att medan lönerna för mäns arbeten var satta utifrån att de var familjeförsörjare, så sattes fortfarande kvinnornas löner utifrån tanken om att dessa endast var avsedda som ett komplement till mannens huvudinkomst inom hushållet.

### **3.4 Risk och otrygghet i resans offentliga rum**

Judy Wajcman (1991) beskriver att det går att urskilja genusskillnader i upplevelser av de transportrum som kvinnor och män möter, eftersom kvinnors dagliga mobilitet ofta, genom resors komplexitet och val av färdmedel, kan karaktäriseras som mer fysiskt betungande än mäns. Hon konstaterar också att kvinnor ständigt lever med risken att utsättas för sexuella trakasserier, vilket påverkar deras upplevelser och begränsar deras mobilitet. Flera studier om genus och transport som tillkom under 1980-talet bidrog till att lyfta fram hur kvinnors mobilitet och rörelsefrihet begränsas genom att de vidtar olika försiktighetsåtgärder. Detta gör kvinnor för att inte riskera att utsättas för manligt sexualiserat våld när de vistas i det offentliga rummet i samband med sina resor. Studierna påvisar även att detta leder till att kvinnor är underrepresenterade i vissa miljöer, särskilt kvällstid (se vidare: Lynch och Atkins 1988, Valentine 1989, Pain 1991, Law 1999).

I ett svenskt perspektiv har Birgitta Andersson (2005a, 2005b) lyft fram hur kvinnor kalkylerar med risken att råka ut för överfall och utsättas för sexuella våldshandlingar av män när de väljer färdväg och färdväg. Särskilt gäller detta vid öde platser och under kvällstid.<sup>26</sup> Andersson beskriver hur kvinnor använder sig av olika strategier som att rusta sig till försvar eller att helt enkelt undvika platser som de upplever som obehagliga. Enligt Anderssons studie leder det till att kvinnor för att öka sin upplevda trygghet ibland

---

<sup>26</sup> Även män uppger att de upplever otrygghet, men då främst i form av risk för överfall och rån (Andersson 2005a, Andersson 2005b, Brusman 2008).

föredrar färdvägar som egentligen ökar risk för trafikolyckor, till exempel genom att korsa motorvägleder i stället för att gå genom gångtunnlar utan uppsikt, eller genom att cykla bland bilister i stället för att använda avskilda cykelbanor.

Män och kvinnor uttrycker olika förhållningssätt till att kvinnor riskerar att utsättas för sexualiserat våld av män. Linda Sandberg (2011) beskriver hur kvinnor och män i dessa situationer ger uttryck olika former av maskulinitet och femininitet. I Sandbergs avhandling behandlas mäns och kvinnors upplevelser och strategier vid vistelser på allmänna platser i Umeå en tid efter att en våg av våldtäkter ägt rum i staden av den så kallade "Hagamannen". Studien visar hur kvinnorna ger uttryck för vad hon beskriver som en ambivalent normativ femininitet där de å ena sidan skildrar sig som sårbara och rädda, vilket får dem att anpassa sig och begränsa sitt användande av vissa offentliga rum. Ambivalensen visas å andra sidan ger kvinnorna uttryck för en "jämställd kvinnlighet" där de har svårt att förhålla sig till den rädsla för våldshandlingar från män, som de tidigare gett uttryck för. Männerna i studien ger i stället uttryck för differentierade reaktioner över rädsla för våld. Dels berättar de om sina egna känslor, dels diskuterar de kvinnors rädsla för hotet från okända män. Männerna ger uttryck för att känna sig misstänkliggjorda och utpekade som potentiella våldtäktsmän och de beskriver hur de försöker agera på ett sådant sätt att de inte ska uppfattas som hotfulla. Denna forskning ger vid handen att mäns och kvinnors mobilitet i samhällets offentliga rum skiljer sig åt, samt att de har olika strategier och förhållningssätt inför att kvinnor riskerar att utsättas för sexualiserat våld av män när de vistas på allmänna platser.

### 3.5 Planering av jämställdhet och trygghet

Det förekommer en rad planeringsverktyg och studier som knyter an till hur trygghet och jämställdhet kan integreras inom transportsektorn och samhällsplanering. Studierna som rör samhällsplanering är av betydelse här eftersom järnvägsstationerna utgör en del av samhällets bebyggelse som inkluderas i lokala planeringsprocesser.

Studier om implementering utgår antingen från ett "top-down"-perspektiv eller från ett "bottom-up"-perspektiv (Svensson 2013:188–189).<sup>27</sup> Ett "top-down"-perspektiv koncentrerar sig på hur forskning och politiska ramverk implementeras ned till brukarna och den lokala nivån, där policys omsätts i praktisk handling. Studier med ett "bottom-up"-perspektiv utgår från användarna och den lokala nivån för att sedan undersöka hur det som kommer till uttryck där fångas upp av högre instanser och eventuellt ger avtryck i politiska ramverk och forskning. Medan vissa av studier och planeringsverktyg sträcker sig över samtliga nivåer så koncentrerar sig andra till en eller ett par av instanserna.

---

<sup>27</sup> Dessa perspektiv ska inte blandas samman med hur man inom stadsplaneringen antingen utgår från en *uppifrån-planering* där man planerar för medborgare, eller en *underifrån-planering* där planeringen exempelvis genom samråd och trygghetsvandringar sker med medborgaren (se vidare: Friberg & Larsson 2002:29ff, Larsson & Jalakas 2007:74ff)

### 3.5.1 Jämställdhet och trygghet inom stadsplanering

Inom byggd miljö och samhällsplanering har Carina Listerborn (2002) i sin avhandling studerat hur frågor om trygghet implementeras i stadsutveckling från forskarnivå, via politisk policyutveckling inom förvaltning och myndigheter och vidare ut till konkreta projekt i Göteborgs stadsdelar. Listerborn urskiljer hur fyra olika trygghetsdiskurser råder parallellt i samhället och konstaterar att samtliga framställer trygghet med ensidiga resonemang eller med ett outvecklat maktperspektiv.<sup>28</sup> Listerborn lyfter också fram trygghet som en stadsbyggnadsfråga, där tryggheten idag redan finns inkluderad vid uppbyggnad av bostadsområden.

I relation till stadsplanering har det utvecklats flera studier som innefattar planeringsverktyg för att underlätta att kvinnors behov och erfarenheter blir representerade och integrerade i planeringsprocessen. Samtliga dessa studier lyfter fram hur kvinnors perspektiv och erfarenheter är underrepresenterade inom stadsplaneringen idag. Därutöver visar studierna att kvinnor som framfört sina perspektiv bemötts av härskartekniker som förlöjligande och osynliggörande. Planeringsverktygen förespråkar att hänsyn tas till studier och könsuppdelad statistik, och att medborgare involveras i ett tidigare stadium av planeringsprocessen. Därutöver framförs vikten av att uppvärdera och använda sig av kvinnors kunskaper och kunnande, något som kan återspeglas i utformning och design av stadsrummet (Friberg & Larsson 2002, Larsson & Jalakas 2008, Wide & Hudson 2008).

### 3.5.2 Jämställdhet och tillgänglighet inom transportsystemet

Det förekommer även ett antal studier om delmålet om ett jämställt transportsystem, samt planeringsverktyg för integrering av jämställdhet och genus i infrastrukturplanering. I sin avhandling undersöker Eva Wittbom (2009) arbetet med att implementera jämställdhet i Vägverkets och Trafikverkets verksamheter. Studie anlägger således ett ”top-down”-perspektiv på implementeringsprocessen. Wittbom undersöker målstyrningsprocesser för jämställdhetsintegrering från makro- till mikronivå. Hennes studie visar att olika typer av motstånd hindrar jämställdhetsintegreringen. Motståndet yttrar sig som tystnad samt genom att relatera till tidsbrist eller till att andra frågor såsom kundbehov prioriteras.

Malin Henriksson (2014) håller sig i stället till en praktiknära nivå av implementeringsprocessen då hon i sin avhandling undersöker planerares föreställningar om den resenär de ska planera hållbara kollektiva transporter för. Studien beskriver hur föreställningen om resenären som den mobile manlige resenären lever kvar som planeringsideal, medan bland annat småbarnsföräldrar, funktionshindrade och äldre kvinnor görs till undantag. Det är bilden av en aktiv, ofta kostymklädd, man som bäst sägs ha dragningskraft för

---

<sup>28</sup> De fyra trygghetsdiskurserna som Listerborn (2002) lyfter fram är: den utsatta kvinnan; den frigörande staden; det goda grannskapet och den exkluderande staden.

att göra kollektivtrafiken till ett attraktivt val. Genomgående i Henrikssons studie är att planerarna uttrycker individuella vinster med såväl hållbart som icke-hållbart resande, snarare än att diskutera samhälleliga konsekvenser av olika typer av resor. Henriksson visar att planerarna framställer hållbara resor utan att synliggöra politiska dimensioner. Detta tolkar hon som ett tecken på den ökade individualiseringen i samhället. Henriksson hävdar att planerarnas föreställningar om resenärer bär dimensioner av ekonomiska privilegier, etnicitet och genus. Den som framställs som den mest lämpade resenären att locka till att använda kollektiva transportmedel är den privilegierade resenären som redan har frihet att välja färdmedel.

Även Ana Gil Solá (2013) avhandling uppehåller sig vid en lägre nivå av implementeringsprocessen av jämställdhet i transportsektor. Hennes studie utgår från kvinnors och mäns arbetsresor. I avhandlingen redovisas två delstudier där den ena utgörs av en kvantitativ studie för att undersöka eventuella skillnader mellan mäns och kvinnors arbetsresor. Den andra utgörs av en kvalitativ studie, där hon genom intervjuer koncentrerat sig på arbetspendlande småbarnsföräldrar som innehar specialiserade yrkespositioner och nyligen har flyttat. Till resultaten hör som tidigare nämnts att kvinnor och män företrädesvis använder sig av olika strategier vid val av arbetsplats i relation till bostadens placering. Solá knyter detta till generella transportplaneringsprocesser. Hon menar att det idag råder ett hastighets- och mobilitetsparadigm, som påminner om de hastighetsstrategier som var aktuella för männen i studien. På detta sätt återspeglar synen på tillgänglighet inom paradigmet en traditionellt manlig syn. Studien visar på en utveckling som går mot jämställda transporter men för att skapa dessa påpekar Solá vikten av att den transportrelaterade planeringen och arbetet öppnar upp för att förändra maktrelationerna och inte enbart låter sig styras av manliga värderingar. För att uppnå jämställda transporter anser Solá att kvinnors värderingar bör införlivas i paradigmet och att kvinnors erfarenheter och närhetsstrategier görs till viktiga delar av samhälls- och transportplaneringen.

De lagar och regleringar som berör jämställdhet inom transportsystemet analyserar Wanna Svedberg (2014) i sin avhandling. Den rör de generella nivåerna i implementeringsprocesserna. Svedberg undersöker hur rätten kan användas som styrmedel för att integrera jämställdhet i transportsystemet. Studien visar att medan jämställdhet uttalas i de transportpolitiska riktlinjerna, så återfinns inte krav om jämställdhet på samma uttalade sätt i vare sig kollektivtrafiklagstiftningen eller plan- och bygglagen. Svedberg finner det anmärkningsvärt och menar att detta leder till svårigheter att implementera jämställdhet, eftersom uttalade krav och explicita jämställdhetsregler inte återfinns i samtliga lagrum som reglerar transportsystemet.

Svedberg granskar även hur problemet med ojämsställda transporter formuleras inom det sjätte transportpolitiska delmålet om jämställdhet. Det hon visar är att formuleringarna

runt kön gör att män och kvinnor framställs på ett dualistiskt sätt som två motsatser, samt att brister och problemformuleringen ensidigt fokuserar på kvinnor. Detta ser Svedberg som problematiskt eftersom att rätta till nämnda brister inte leder till lösningar för mäns ojämställdhet, då deras behov inte formuleras på samma sätt som kvinnors. En förändring i problematisering skulle enligt Svedberg kunna göras genom att fokus också riktas mot mäns omsorgsansvar för barn och äldre föräldrar, och att transportsystemet därför utformas så att män ges lika möjlighet att ge omsorg på lika villkor som kvinnor. Även Charlotta Faith-Ell och Lena Levin (2012) efterfrågar ett mer nyanserat genusbegrepp. Detta är något de själva använder sig av i en tillämpad studie inom järnvägsplanering där de utvecklar en metod för jämställdhetsintegrering inom infrastrukturplanering. Metoden uppmanar till ett "bottom-up"-perspektiv på planeringen. De föreslår att allmänheten involveras och att en analys görs över hur påverkade grupper kommer att gynnas eller missgynnas av den föreslagna infrastrukturen.

### 3.6 Mobilitet, pendlarrytm och kroppsliga upplevelser

I den förnyade formen av mobilitetsstudier förekommer studier om resenärer, tågtrafik och järnvägsstationer.<sup>29</sup> Denna forskningsinriktning har tagit intryck av den kroppsliga vändningen inom kultur- och samhällsforskningen och genom begrepp som *kropp*, *affekt* (Sheller & Urry 2006) och *rytm* (Cresswell 2010) utvecklar dessa studier nya sätt att närma sig resenären, rummet och mobiliteten. Även i denna avhandling används begrepp som kropp, affekt och rytm i relation till resenärer och resandesituationen. Av den anledningen är denna forskning relevant att presentera trots att studierna inte har ett uttalat genusperspektiv. Det förekommer även en del svenska etnografiska studier berör också mobilitet, kropp och känslor. Dessa studier utgår inte uttalat från den nya formen av mobilitetsstudier. De passar ändå att redovisa här, eftersom de så tydligt utreder kroppsliga tillstånd och upplevelser i samband med resandesituationen.

Bland mobilitetsstudierna förekommer ett intresse för Henri Lefebvres rytmbegrepp som används på flera olika sätt. Medan Kim Kullman och Charlotte Palludan (2011) utgår från Lefebvres definition av linjära- och cykliska rytmer för att undersöka barns aktörsskap vid skolresor (2011) använder Tim Edensor (2011) detsamma för att undersöka hur pendlare skapar mobila upplevelser av rum som de passerar under sin vardagliga pendling. Han nämner att pendlare ingår i olika pendlarrytmer och i studien särskiljer han maktdimensioner bland pendlarna, där vissa pendlarrytmer framstår som privilegierade medan andra underordnas och lämnas att omformas. Vidare poängterar han att seriella drag i resandemiljön som stolpar, vägskyltar, händelser och vissa

---

<sup>29</sup> Medan förespråkare för denna forskningsinriktning omtalar denna som ett helt nytt mobilitetsparadigm (Law 1999, Sheller och Urry 2006, Urry 2007:6f, Cresswell 2010) så förhåller sig andra forskare kritiska till att denna inriktning kan anses utgöra ett helt nytt paradigm. Skillnaden ligger snarare i att den är mer teoretiskt förankrad och grundad i andra discipliner än det mesta av den tidigare forskningen (se till exempel vidare Hjorthol 2003).

människor som med rytmisk regelbundenhet återkommer i pendlarnas vardag, skapar en särskild form av spatial tillhörighet hos pendlarna.

Det förekommer också studier som fokuserar på resenären som *kropp*. Ur en tågpendlares vardagsperspektiv närmar sig Laura Watts (2008) pendlingen som en form av hantverk, vilket kräver att resenären utvecklar vissa kroppsliga och tekniska färdigheter för att kunna genomföra sina resor på bästa sätt. Hon konstaterar att dessa färdigheter påbörjas redan i pendlarens hem när denne packar ihop de tillhörigheter, som behövs för att genomföra resan, för att på smidigaste sätt kunna packa upp rätt sak vid rätt tillfälle. Hon sätter kroppen i relation till dessa tillhörigheter och talar om en ”packed passenger” när resenären är i rörelse och som en ”unpacked passenger” när resenären under resa och vid väntan brer ut sig på en plats. En del av hantverket är att kunna packa sina tillhörigheter på ett sådant sätt att de lätt går att packa upp och ihop synkront med att resan påbörjas och avslutas.

Utifrån begreppen *kropp* och *affekt* har David Brissell undersökt resenärers olika upplevelser av mobilitet vid järnvägsstationer i Storbritannien (Brissell 2009a, Brissell 2009b, Brissell 2010, Adey, Brissell, McCormack & Merriman 2012). Brissell (2009a) närmar sig järnvägsstationen genom att undersöka hur dessa är tillgängliga för resenärer med kroppar med olika sorts mobilitet då kroppen länkas samman med exempelvis en cykel eller rullstol. Han konstaterar att tillgängligheten för vissa kroppar försvåras av exempelvis automatiska biljettspärrear som inte är anpassade för dessa kroppar. Han menar därför att *affekten*<sup>30</sup> från den byggda miljön bidrar till den kapacitet och möjlighet att vara mobil som olika former av kroppar får. Han konstaterar att *affektiva signaler* såsom ljussättning och golvens textur designas in i rummet och underlättar vissa former av rörelser. Brissell anser dock att järnvägsstationer är bättre rustade att möta kroppar med olika former av mobilitet i jämförelse med många andra platser i det urbana samhället.

Den svenska etnografen Anita Beckman (2009) ägnar hela sin avhandling åt olika typer av *väntan*. Å ena sidan skildrar hon väntandets negativa sidor och hur individer vid väntan i offentliga rum kan känna sig utelämnade, improduktiva och fråntagna sin värdighet och status. Å andra sidan förekommer positiva skildringar av väntan, som när en resenär anlant för tidigt till en busshållplats och väntandet utvecklades till ett mellanrum i vardagen. När resenären försattes i ett lugnt tillstånd och väntandet inkluderade intryck från naturen utvecklades till en meditativ återhämtning och en tid för fria tankar. Beckman utvecklar sig även kring hur bilden av väntan oftast förknippats med kvinnliga epitet. Billy Ehn och Orvar Löfgren (2007) utreder också tillståndet väntan och då även väntan på järnvägsstationer. I likhet med Beckman skildrar de hur olika typer av väntan definieras

---

<sup>30</sup> I sin definition av affekt använder Brissell sig av Sara Ahmeds (2004) teoribildning. Betydelsen av affekt kan i linje med denna definieras som hur människor och objekt, såsom resenären och den byggda miljön, gör påverkan på varandra. Begreppet affekt utvecklas vidare i det teoretiska ramverket i kapitel 5.



som produktiv eller improduktiv. Tom O' Dell (2006) uppehåller sig i stället vid beteenden som utvecklas bland pendlare som befinner sig på pendeltåg. Genom att inkludera sina egna erfarenheter konstaterar O'Dell hur upptagande av plats, ofrivilligt lyssnande och smygtittande utgör viktiga ingredienser i pendlarens vardagliga upplevelser.

Dessa studier visar att det förekommer maktdimensioner i resandesituationer och att stationerna rumsligt är anpassade för vissa kroppar, vilket affektivt förmedlas i mötet mellan den byggda miljön och resenärer samt mellan resenärer. Miljön ger även utrymme för vissa pendelrytmer, medan andra underordnas. Den resande kroppen har olika grad av mobilitet beroende på hur väl den, genom sina tillhörigheter, tekniker och förmågor är anpassad att kunna ta sig fram i miljön. Resenärerna kan även uppleva kroppsliga tillstånd som väntan och resfeber vilket påverkar hur de upplever järnvägsstationen och resan.

### **3.7 Avslutning**

I detta kapitel har jag redovisat den forskning som ligger nära mitt avhandlingsområde. Den tidigare genusforskningen inom transporter och byggd miljö hjälper till att rama in och skapa en förståelse för att de resenärer som förekommer i min studie är inbegripna i komplexa och serialiserade mönster när de i sin vardag befinner sig på järnvägsstationerna. Tydligast är att män och kvinnor pendlar olika långt i sin vardag och tenderar att använda olika strategier vid val av arbetsplats. Män prioriterar hastighet medan kvinnor prioriterar närhet när det gäller val av arbetsplats i förhållande till bostadsort. Kvinnor bär fortfarande det största ansvaret för det reproduktiva arbetet inom familjer trots att män ökat sitt ansvar för barnens omsorg. Detta återspeglas i kvinnornas mer komplexa resmönster och i att män och kvinnor har olika sätt att förhålla sig till offentliga rum. Kvinnor lever med upplevelsen av risken att utsättas för sexuella våldshandlingar av män. Detta leder till att offentliga rum inte är lika tillgängliga för kvinnor som för män, eftersom kvinnors strategier i högre grad än mäns går ut på att undvika platser som verkar osäkra.

Denna typ av forskning kritiseras bland annat av Faith-Ell och Levin (2012) och Svedberg (2014) som anser att formuleringarna runt genus i dessa studier ofta leder till att män och kvinnor framställs som varandras motsatser, samt att problemen ensidigt har fokuserats på kvinnor. Svedberg anser att detta är särskilt problematiskt i förhållande till jämställdhetsmålen, eftersom lösningarna på dessa problem inte direkt leder till lösningar på mäns ojämställdhet. Jag delar denna kritik men anser dock att denna typ av forskning alltså har stor relevans för att belysa såväl föränderliga som mer bestående generella mönster bland män och kvinnor i förhållande till byggd miljö och transporter. Detta återspeglar de makt- och föreställningsmönster om män och kvinnor som råder i samhället i stort.

Planeringsverktygen och studierna som behandlar implementering av jämställdhet i offentliga rum och i transportsektorn bidrar till en förståelse för att föreställningen om

resenären som en aktiv man lever kvar bland planerare samt att frågor om jämställdhet ofta prioriterats bort och inte i tillräcklig grad följs upp i näraliggande lagar till de transportpolitiska målen. Svedbergs (2014) studie visar att utformningen av det transportpolitiska delmålet mer fokuserar på hur kvinnor ska ta del av transportsystemet än att lyfta fram hur transportsystemet ska vara utformat så att män kan ta större del av omsorgsansvaret i samhället.

Den främsta inspirationen till utformningen av min egen studie kommer från de etnografiska studierna samt studier inom den nya inriktningen av mobilitetsforskningen som uppehåller sig vid beteenden, upplevelser av rum samt kroppsliga tillstånd och känslor bland resenärer. Dessa ger viktiga ingångar till att besvara frågeställningen om hur genus kommer till uttryck på järnvägsstationerna.

# 4 Teoretisk ram

*I detta kapitel redogör jag för de begrepp som använts för att undersöka järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum. Likaså begrepp för att undersöka hur genus kommer till uttryck i representationer och byggd miljö samt i resenärers bruk, upplevelser och erfarenheter. Begreppsapparaten har utvecklats under arbetsprocessens gång på så vis att begreppen hjälpt till i analysen av empirin. Genus, kropp, plats, rum och rytm ses som överordnade begrepp och de övriga begreppen har knutits till dessa.*

## 4.1 Kön, genus och genusmaktordning

Kön och genus är grundläggande begrepp inom feministiska teorier, men används på olika sätt beroende på teoretisk inriktning.<sup>31</sup> I denna avhandling används begreppet *kön* enbart som en statistiskt sorterande kategori för att utreda skillnader mellan män och kvinnor inom bland annat transportanvändning och arbetsliv.<sup>32</sup> Jag använder i stället *genus* som huvudsakligt begrepp för att närma mig hur kroppar tar plats i samhället. Genus betraktas här som konstruerat och föränderligt, något som sträcker sig över den biologiska kroppens gränser och tycks kunna innefatta allt. Yvonne Hirdman formulerar det enligt följande:

”[T]ankarna om manligt/kvinnligt, man/kvinna genomsyrar världen omkring oss och fyller platser, situationer, tyg, mat, politik, arbete. Det handlar om kvinnligt/manligt som överförda abstraktioner.”

(Hirdman 2001:16)

Iris Marion Young uttrycker sig på ett liknande sätt:

”Pronomen placerar individer, liksom djur och andra objekt, i ett genusystem. Verbala och visuella återgivningarna skapar och reproducerar mer generella genusbetydelser som inverkar på en persons handlingar och hennes tolkning av andras handlingar. En mängd artefakter och sociala rum där människor vistas är indränkta av genuskoder. Kläder är det främsta exemplet, men det finns också kosmetika, verktyg och ibland till och med möbler och rum som materiellt skriver in genusnormerna. Jag kan plötsligt ’se mig själv som kvinna’ genom att befinna mig i ’fel’ studentkorridor.”

(Young [2000] 2009:239)

---

<sup>31</sup> För en allmän introduktion till olika feministiska inriktningar samt hur dessa använder begreppen kön och genus, se vidare Gemzöe (2002) och Gothlin (1999).

<sup>32</sup> Denna typ av studier presenterades tidigare i denna avhandling i kapitel 3 ”Tidigare forskning”.

Genus fungerar inte friställt från biologiska kroppar eftersom även biologiska kroppar alltifrån födseln fostras till att tillhöra ett feminint eller maskulint genus baserat på kön. Individer inordnas på så sätt till dominans eller underordning, utifrån den genusmaktordning som råder i samhället.<sup>33</sup> Betydelsen av genus framkommer således först då ett maktperspektiv anläggs och betydelsen av genus knyts till i samhällets strukturer. I likhet med Young utgår jag här från ett strukturellt perspektiv på makt.<sup>34</sup> Hon beskriver hur dessa strukturer är institutionaliserade och återverkar i människors vardagliga uppfattningar och handlingar, vilka dock är möjliga att förändra. Strukturerna definieras enligt Young som ”praktisk-tröga”, vilket innebär att de genom handlingar är möjliga att förändra, men att motståndet mot dessa handlingar gör strukturerna tröga.<sup>35</sup>

Kännetecknande för genusmaktordningen är en dikotom åtskillnad mellan män och kvinnor, med en överordning av det som kategoriseras som maskulinitet och normerad manlighet, samt en underordning av det som kategoriseras som femininitet och kvinnlighet (Hirdman 2001, Young 2005:20–22). Young (2005) beskriver att genusmaktordningen även utgår från en *hegemonisk maskulinitet*, som inte bara underordnar samtliga kvinnor utan även andra former av maskulinitet.<sup>36</sup> Därutöver utgår genusmaktordningen enligt henne från en *påtvingad heterosexualitet*. Denna norm underordnar och osynliggör olika sexuella preferenser medan heterosexualitet normaliseras. Utöver detta tillför Sara Ahmed (2011:146) att samhället även domineras av *normerad vithet*, vilken underordnar kroppar som uppfattas som ”främlingar” och som därigenom skiljs ut och beskrivs som ”nyligen anlända”.

I genusmaktordningen tar sig åtskillnaden mellan män och kvinnor flera uttryck. Ett av de tydligaste uttrycken är *den genusdelade arbetsmarknaden*, som beskrevs i kapitlet om tidigare forskning. Genusarbetsdelningen leder till att män och kvinnor generellt har olika yrken, arbetsplatser och arbetsuppgifter samt att, där män och kvinnor har samma yrken och arbetsuppgifter, kvinnor generellt sett har en längre lönenivå än män.<sup>37</sup>

---

<sup>33</sup> Det förekommer även andra sorterade ordningar i samhället som samverkar med hur kroppar kan ta plats i samhället. Detta utvecklas längre fram i kapitlet.

<sup>34</sup> En fördel som jag ser med ett detta perspektiv är att fokus är inriktat på ett generellt samhälleligt plan och gör det möjligt att se kvinnor som kollektiv. Om genusbegreppet används för att teoretisera kring sociala strukturer snarare än kring individers identiteter, kan genusbegreppet beskriva och förklara hur processer och strukturer fortlever och bidrar till att begränsa valmöjligheter och privilegier för flertalet kvinnor i samhället.

<sup>35</sup> Jämför med *genussystemet* som introducerades i Sverige av Yvonne Hirdman (1998). Systemet beskrivs som en ordningsstruktur av kön och definieras som en förutsättning för andra sociala ordningar, såsom de politiska, ekonomiska och sociala. Hirdman beskriver strukturen inom genussystemet som dynamisk, en interrelation av ett nätverk bestående av förväntningar, föreställningar, fenomen och processer som ger upphov till regelbundenheter och mönstereffekter (Hirdman 1998:51).

<sup>36</sup> Tanken om hegemonisk maskulinitet hämtar Young från Robert Connell. För en närmare beskrivning av den hegemoniska maskuliniteten se vidare (Connell [1995] 2010)

<sup>37</sup> Se vidare: Hirdman (1998), Frangéur (1998) och Hedenborg & Wikander (2003), Petersson, Lena (2005) samt SOU 1997:137 och SOU 2004:43.

Ett annat uttryck för genusmaktordningen är *rumslig åtskillnad* mellan kvinnor och män. Historiskt har kvinnor kopplats samman med en privat hushållsfär med ansvar för skötsel och vård av familj och barn, medan män kopplats samman med en offentlig samhällsfär med ansvar att vara familjeförsörjare och att delta i det offentliga samhällslivet (Domosh och Seager 2001, Platin 2001). Denna uppdelning rädde i det tidiga 1900-talet och grundade sig delvis i att kvinnor inte betraktades som fullvärdiga medborgare.<sup>38</sup> Kvinnor ingick i samhället genom ett manligt förmyndarskap. Den rumsliga åtskillnaden mellan könen fortgår än idag genom att vissa platser och miljöer förknippas med män och andra med kvinnor (Spain 1998, Forsberg 2004), samt att närvaron av män och kvinnor skiftar på vissa platser i samhället beroende på kvinnors upplevda risk att utsättas för sexualiserat våld av män särskilt under kvällstid (Forsberg 2005, Andersson 2005a, 2005b).

Kvinnor ansågs tidigare även sakna förmågan till rationellt tänkande, vilket definierades som en viktig egenskap för att kunna delta i beslutsfattande i ett offentligt samhällsliv (Pateman 1989). Som en reaktion mot denna föreställning utvecklade Carol Gilligan ([1982] 2003) teorin om *omsorgsrationalitet*. Gilligan ifrågasatte androcentiska utvecklings-teorier och menade att kvinnor genom sin funktion som omsorgsgivare utvecklat en särskild form av rationellt tänkande som även vägde in hänsyn till andra människors välbefinnande i beslutsfattande situationer. Detta definierade hon inte som en medfödd egenskap utan något som särskilt flickor utvecklade under sin uppväxt i ett samhälle där kvinnor förväntas ge omsorg åt andra, en form av rationalitet som det mansdominerade samhället negligerat.

#### 4.1.1 Genus som en social serie

Youngs resonemang om serialitet bygger på en vidareutveckling av Jean Paul Sartres benämning av *sociala kollektiv som en form av serialitet*.<sup>39</sup> Medan Sartre framförallt utgick ifrån att diskutera sociala serier i förhållande till samhällsklasser, vidareutvecklar Young denna teori för att kunna resonera kring kvinnor som kollektiv för att undvika normgivande falsk essentialism eller tankar om att kvinnor skulle dela gemensamma egenskaper, attribut eller befinna sig i samma *situation*<sup>40</sup>. Hur kroppar positioneras i genusmaktordningen

<sup>38</sup> Kvinnors historiska villkor utvecklas vidare i avsnitt 4.3.4.

<sup>39</sup> Young hämtar sin ingång till serialitet från de resonemang som Jean Paul Sartre (1976) utvecklade i ”The Critique of Dialectic Reason”. Här utgår jag från Youngs resonemang och vidareutveckling av Sartres begrepp. Därmed gör jag inte anspråk på att föra en diskussion utifrån Sartres originaltexter utan relaterar till serialitet utifrån de utsnitt som Young valt som intressanta att vidareutveckla.

<sup>40</sup> Begreppet situation används ursprungligen av Simone de Beauvoir. I sitt sammanhang kan kroppen även beskrivas som en situation som ständigt genomsyras av och är placerad inom andra situationer. Situationen utgörs av det strukturella förhållandet mellan världen och enskilda människors projekt i världen. Det är kring dessa som individerna riktar sina handlingar. Kroppen som situation poängterar hur människan kan använda sin frihet för att uppfylla sina projekt. Men friheten och viljan är inte absolut utan de är också situerade. Simone de Beauvoir poängterade till exempel att kroppspotentialen hos en enskild kvinna kan levas på en mängd olika sätt, eller så begränsas denna potential av hennes situering i världen. De erfarenheter som kvinnan har av sin kropp förbinds på så sätt till hennes situering och projekt i världen.

hör således ihop med normerade föreställningar om genus och vad som förknippas med manligt respektive kvinnligt. På så sätt finns kroppars möjligheter och innebörder redan underförstådda vilket sätter ramar för enskilda kroppars handlingsutrymme. Genom att betrakta genus som en social serie står det klart att enskilda individer äger kapacitet, agens och handlingskraft, men att deras handlingsutrymme och hur de använder sina förmågor påverkas av de föreställningar och det motstånd den enskilda kroppen möter.

Young skiljer på grupper och serier. Med grupper avses dock inte ansamlingar av människor i största allmänhet utan *sociala grupper* som består av självmedvetna kollektiv. Deltagarna i dessa grupper ger varandra ett ömsesidigt erkännande och har ett medvetet syfte med att definiera sig som kollektiv, vilket gör att grupper kan samlas och driva vissa gemensamma frågor. De *sociala serierna* däremot kännetecknas av att de är oorganiserade och passivt förenade. Individerna som ingår i serierna är isolerade från varandra, men upplever sig inte som ensamma. De har en förståelse av sig själva som serialiserade och som deltagare i ett kollektiv. De gemensamma dragen i serien är dock för ytliga för att bilda en enhetlig identitet bland deltagarna. Sociala grupper kan dock uppstå ur dessa mindre organiserade och oreflekterade kollektiva enheter.<sup>41</sup>

En fördel med serialitetsbegreppet är att det gör det möjligt att begripa hur individer vare sig behöver förstå, vad det innebär att vara deltagare i serien eller hur denna medverkar till att genusmaktordningen i samhället upprätthålls, för att känna tillhörighet och ingå i serien. De sociala serierna reproduceras i stället utan större reflektion i miljöer som individerna har ett vanemässigt förhållande till (Young [2000] 2009:237). Serialitetsbegreppet är inte statiskt utan flexibelt och flytande. Det är användbart i denna studie, där syftet är att undersöka hur genus på olika sätt kommer till uttryck på järnvägsstationerna. Resenärerna, som deltagit i studien, behöver vare sig vara medvetna om hur de själva i sitt vardagliga liv och tänkande bidrar till eller motsätter sig genusmaktordningen för att deras bidrag ska kunna analyseras i ett genusperspektiv.

#### 4.1.2 Multipel serialitet, dubbelt medvetande och dominerande blickar

Serialitetsbegreppet ger även möjlighet att förhålla sig till flera serier för att exempelvis förklara komplexiteten i representationer, händelser, upplevelser och beteenden som

---

På så sätt kan hennes projekt komma att domineras av andras situationer och lämna kvinnan med mer eller mindre möjligheter att uppfylla sina egna projekt (Moi 1997:110).

<sup>41</sup> Sartre (1976) jämförde enhetligheten i en serie med *pendlare*, som utifrån sina enskilda skäl hade det gemensamma målet att resa. Han menade dock att pendlarna utvecklade vissa gemensamma praktiker och en medvetenhet om sig själva som pendlare. Här skulle man kunna säga att denna serie av pendlare skulle kunna förenas till en mer organiserad form, för att till exempel driva pendlares särskilda frågor. De individer som i så fall skulle ingå i den sociala gruppen skulle dock inte vara samtliga individer som ingår i den sociala serien av pendlare utan bara de som organiserat sig i den sociala gruppen av pendlare.

rör genus. Young benämner detta som *multipel serialitet* då det är möjligt för individer att delta i flera sociala serier samtidigt.

De enskilda individerna positioneras in i serier såväl utifrån hur de definieras och kategoriseras av andra som hur de utifrån sin egen självförståelse uppfattar sig själva. Serialiserade individer som underordnas och förtycks i samhället kan utveckla *ett dubbelt medvetande* om sig själva där de motsätter sig underordningen samtidigt som de förhåller sig till de schabloner och stereotyper som förknippas med serier de ingår i. Dessa representationer och bilder har individen internaliserat och gjort till sina egna. Trots att individerna vill vara sedda som ”vilken annan människa som helst” blir de sedda och ser sig själva som annorlunda och underlägsna.<sup>42</sup> Young beskriver att:

”Det dubbla medvetandet uppstår när den kulturellt dominerade vägrar leva upp till de schablonartade bilder av sig själv som hon eller han redan internaliserat och gjort till sina egna. Så fort hon vill se sig själv och bli sedd av andra som en människa vilken som helst, kapabel och handlingskraftig, fylld av hopp och möjligheter, möts hon av svaret, från andra och sig själv, att hon är annorlunda, oförmögen, underlägsen.”

(Young [2000] 2009:80)

Under sitt liv tränas kvinnor till att se sig själva och agera utifrån vetskapen att vara objekt för en *normerad heterosexuell manlig blick*. Denna blick framställer kvinnor som sexualiserade objekt tillgängliga för den heterosexuelle mannen. Den manliga blicken återspeglas i representationer av kvinnor som förekommer inom konst, kultur och reklam (se vidare de Beauvoir [1949] 2012, Mulvey 1993, Pollack 2001, Hirdman 2006, Lundgren 2006). På ett liknande sätt menar Ahmed (2011) att det förekommer en *vit fientlig blick* som exotiserar, rasifierar och gör vissa kroppar till ”främlingar”, något som hindrar och stoppar vissa kroppar medan andra kan ta plats och ”flyta vidare” i det vita normerade rummet. Enligt Ahmed påverkar detta de hindrade kropparnas mobilitet och rörelsefrihet och gör att dessa kroppar börjar ställa vissa frågor till sig själva:

”[I] stoppanet läggs det märke till vissa saker. Vem är du? Varför är du här? Vad gör du? Varje fråga blir en stoppmarkering när den ställs: du stoppas av frågan som ställs. En fenomenologi som utgår från en kropp som ’blir stoppad’ skulle leda oss i en annan riktning än en som utgår från rörelsefrihet och en kropp som ’kan göra’ genom att flyta fram i rummet.”

(Ahmed 2011:142)

Även Young beskriver hur kvinnor som serialiserade utvecklat ett särskilt rörelsemönster genom rummet.<sup>43</sup> Enligt Listerborn (2007:57) visar Young att maktdimensioner även

<sup>42</sup> Young hämtar sina resonemang från W E B Du Bois som använder begreppet för att resonera om kulturellt dominerade grupper i vidare mening (Young 2000:80).

<sup>43</sup> Ahmed förhåller sig här liksom Young till den fenomenologiska traditionen. Utifrån denna vidareutvecklar hon en

återspeglas i rörelsemönster eftersom dessa präglas av sociala- och institutionella normer. Enligt Young karaktäriseras den kvinnliga serien av ett återhållet, tvekan och avbrutet rörelsemönster. Enligt dessa resonemang bör kvinnors relation till rummet förstås utifrån premissen att kvinnor lever i ett spänningsfält av att vara såväl handlande subjekt som sexualiserade objekt som finns till för andra. Detta kan liknas med att kvinnorna görs till ”fysiskt funktionshindrade” när de rör sig ute i samhället.<sup>44</sup> Dessa resonemang kan jämföras med hur Brissell (2009a) använt sig av Ahmed för att beskriva hur *affekten* från den byggda miljön och dess design bidrar till att göra miljön otillgänglig för vissa individer med ”annorlunda” mobilitet. Brissell pekar på hur kroppar som till exempel länkats samman med fysiska ting som cyklar och rullstolar får svårare att ta sig runt på järnvägsstationer. När det gäller otillgängligheten för kroppar, som sexualiserats eller rasifierats, bidrar även inslag i den sociala miljön till att göra vissa platser icke tillgängliga. På detta sätt riskerar dessa kroppar att få ett *inskränkt livsrum* i förhållande till kroppar som obehindrat kan passera igenom rum utan att riskera negativa upplevelser av sexualisering eller rasifiering.

## 4.2 Att läsa och uppleva kroppar

Individer bedöms och kategoriseras genom tolkningar av deras kroppar och bedömningar av deras kroppars seriella sammanhang. Ahmed (2004a:1–16) beskriver dessa bedömningar i termer av att *läsa kroppar*. Hur individer uppfattas samt vad individer upplever med kroppen utgör viktiga ingredienser i genusanalysen i denna studie.

### 4.2.1 Framträdande

I analysen används begreppet *framträdande* för att utreda hur resenärerna definierar och kategoriserar sig själv och andra. Ahmed (2011:135) talar om framträdande i samband med att hon förklarar den handlingsberedskap (vita) kroppar vanemässigt har när de ”tar plats i” och ”obemärkt passerar” genom rum, till skillnad från kroppar som hindras och möter motstånd.<sup>45</sup> Utifrån det ovan förda resonemanget om *inskränkt livsrum* innebär individens framträdande att rum antingen görs tillgängliga för kroppar eller att de på olika sätt görs otillgängligt för dem. I denna avhandling hänvisar begreppet på ett mer konkret plan till hur människor tar plats inför varandra. Framträdandet inkluderar allt ifrån kläder och tillhörigheter till kroppsspråk, poser, handlingar och känslouttryck (Stadin 2010:11ff). Det är genom hur individen träder fram inför andra som den enskilde individen tar plats och förstås i samhället.

---

queerfenomenologisk teori om hur framförallt rasifierade och queera kroppar ”tar plats” i samhället.

<sup>44</sup> Mäns rörelser i rummet förknippas med andra premisser (se vidare Wester 2001). Bilden av manliga sätt att inta rum utvecklas vidare i kapitel 9.

<sup>45</sup> För att introducera detta begrepp utgår Ahmed från fenomenologin och hänvisar till Merleau-Ponty, se vidare (Ahmed 2011:135).



Begreppet kan felaktigt föra tankarna till sceniskt framträdande med inövade roller eller där individer är fullt medvetna om att komponenterna i deras framträdande sänder signaler som kommunicerar med andra på ett givet sätt.<sup>46</sup> Vad jag avser här inkluderar dock även det som ligger utanför individernas avsikter och vetskap. Med hänvisning till Young skulle man kunna säga att individer genom framträdandet kan uppleva sin serialisering, exempelvis uppleva sig som kvinnor, samtidigt som andra delar av deras framträdande förblir oreflekterade, till exempel att de är ”vita” kvinnor som på vissa sätt med lätthet ”flyter igenom rummet” till skillnad från kvinnor som uppfattas som ”främlingar”.

#### 4.2.2 Förlängd kropp

Framträdandet bland resenärer ska också förstås i relation till hur individen som mänsklig kropp länkas samman med andra objekt till betydelsebärande enheter. Förlängningarna kan exempelvis bestå av resväskor, barnvagnar, rullstolar eller andra hjälpmedel. Detta definieras här som en del av individens *förlängda kropp* och kan sägas utgöra en del av individens fysiska framträdande. Sammanlänkningen får sin betydelse för hur kroppen uppfattas och kan agera. Den fysiskt förlängda kroppens funktion kan liknas vid hur Gregory Bateson ([1972] 1978:324) beskriver att en blind man stundtals länkas samman till en enhet med sin käpp, medan käppen i andra tillfällen helt saknar betydelse för mannen. De objekt som individens kropp länkas samman med kan därför sägas tillhöra den förlängda kroppen så länge den tillför en mening till kroppen. Förmågan att vara mobil kan snabbt förändras när den förlängda kroppen ändras. Det som förlänger kroppen kan på så sätt vara av sådan vikt för den enskilda individen att ett förlorande eller upplösande av denna enhet skulle kunna upplevas som att bli handikappad eller att vara totalt naken (Wikström 2008).

Brissell (2009a) undersökte tillgängligheten på järnvägsstationer för kroppar som på ett eller annat sätt fysiskt förlängts<sup>47</sup> och därmed hade en ”annorlunda” mobilitet. Även Ahmed, som Brissell bygger sina resonemang på, använder begreppet förlängd kropp (extended body). Det Ahmed avser går dock utöver fysiska ting och innefattar även känslomässiga innebörder av hur kroppen kan orientera sig, ta plats och tas emot i världen. I denna avhandling innefattar uttrycket förlängd kropp såväl fysiska ting som länkas till kroppen som hur kroppar känslomässigt riktas, länkas samman och har möjlighet att ta plats i världen.

---

<sup>46</sup> Kekke Stadin (2011:10ff) utvecklar sig utförligt om *framträdande*. Hon gör det dock med referenser till Erving Goffman, Keith Thomas, Malcolm Barnard, Stuart Hall och Roland Barthes. Dessa forskare företräder den forskningstradition som kommit att kritiseras av företrädare för den kroppsliga vändningen inom kulturforskningen, som Sara Ahmed kan sägas tillhöra och som mycket av den teoretiska ram som jag målar upp i denna avhandling utgår ifrån (se vidare Howes 2005).

<sup>47</sup> Brissell (2009a) utgår från Science and Technology Studies (STS) och använder sig av begreppet *proteser* för att visa på sammanlänkningen mellan människa och objekt. Den förlängda kroppen kan till viss del även liknas vid hur man inom feministiska STS studier har utvecklat teorier om kroppen som en *cyborg*, en sammansättning mellan människa och maskin. Se vidare Lykke & Braidotti (1996).

### 4.2.3 Affekt och kroppsligt tänkande

I denna studie läggs särskild tonvikt vid hur kroppar med sina sinnen möter och uppfattar sin omgivning.<sup>48</sup> Detta möte definieras här som *affekt*. I vardagligt tal kan affekt uppfattas som starka känslotyttringar eller kroppsliga reaktioner som går att relatera till känslor. Denna vardagliga betydelse skiljer sig dock från hur begreppet används här. Jag lutar mig mot Sara Ahmeds (2004a) definition av affekt, där hon bland annat inspirerats av Baruch Spinozas filosofi.<sup>49</sup> Till skillnad från Kant och Descartes, skiljer inte Spinoza hierarkiskt mellan kropp och intellekt hos människan, utan han definierar dem istället som en enhet där de är varandras spegelbilder, likvärdiga och samverkande. Människor och ting definieras som ändliga modus, bland substansens (den immanenta gudens) oändliga modi, med en speciell kraft att påverka andra modus. Affekten utgörs av *mötet*, kollisionen mellan olika modus. Enskilda modus äger vissa förmågor och affekten påverkar denna i riktning mot att stärka eller försvaga dessa förmågor (Spindler 2009). Affekt kan liknas vid när två människor krockar med varandra, eller när en mänsklig kropp sätter sig på en bänk som långsamt nöts och slits till följd av kroppens tyngd och rörelser samtidigt som kroppen upplever stelhet till följd av bänkens hårdhet. Enligt Ahmed rör affekt vad individer tar in via alla sina sinnen eftersom det gör något med dem och påverkar vad de känner och tänker.<sup>50</sup> Ahmed använder definitionen *intryck* (impression) för att beskriva affekt:

“We need to remember the ‘press’ in an impression. It allows us to associate the experience of having an emotion with the very affect of the surface upon another, an affect that leaves its mark or trace. So not only do I have an impression of others, but they also leave me with an impression; they impress me, and impress upon me. I will use the idea of ‘impression’ as it allows me to avoid making analytical distinctions between bodily sensation, emotion and thought as if they could be ‘experienced’ as distinct realms of human ‘experience’.”

(Ahmed 2004a:6, förf. kursivering)

För Ahmed är affekt något som fäster vid kroppar, något som trycker, pressar, berör och förändrar. Enligt denna definition särskiljs inte kroppsliga och känslomässiga upplevelser, utan de betraktas som sammanflätade fenomen, vilket även kan beskrivas i termer av ett *kroppsligt tänkande* (Sobchack 2004). Genom denna definition poängteras att det är den sammantagna upplevelsen och vad den gör med individerna som sociala varelser som är det väsentliga och

---

<sup>48</sup> Redan 1907 lyfte George Simmel i en essä fram vikten av att ta hänsyn till skilda sinnesintryck vid studier av mellanmänskliga relationer i samhällslivet (Pink 2009:17). Det förnyade fokus på kroppen, sinnen och affekt som skett inom kulturforskningen bör förstås som en samtida reaktion mot en vetenskap som sedan 1960-talet nedtonat den fysiska kroppens betydelse (Howes 2005).

<sup>49</sup> För en utförligare presentation om Spinozas teorier om affekt se vidare i Thrift (2008), Spindler (2009).

<sup>50</sup> Även Brissell (2009) utgår från Ahmeds definition av affekt när han undersöker hur tillgänglig den byggda miljön är för kroppar med olika slags mobilitet.

viktiga att utreda.<sup>51</sup> I likhet med Ahmed anser jag att det relevanta är vad kroppsliga upplevelser *gör* med individen och vad dessa upplevelser gör med resenärerna i deras möten med järnvägsstationsmiljöerna. Affekt blir på så sätt en viktig ingrediens när jag analyserar resenärers upplevelser av och möten med järnvägsstationsmiljöer som fysiska platser och sociala rum. De kroppsliga processerna är aktiva i resenärers möten med representationer av kroppar som förekommer i reklam och information på järnvägsstationen, den fysiska byggda miljön och designen av möbler och inredning, samt i deras bruk, upplevelser och erfarenheter av järnvägsstationerna. Dessa upplevelser innefattar mötet med andra närvarande på plats och med minnen och drömmar som aktiveras hos de enskilda resenärerna. Mötet påverkas också av de tidsliga och rumsliga förhållanden som järnvägsstationerna upplevs i.

När Ahmed definierar hur affekt riktas mellan objekt avser hon, utöver människor och fysiska ting, också minnen och fantasier som triggar och formar känslor. Ahmed menar att känslor skapas relationellt och cirkulerar snarare än tillhör individer. När individer träder in i ett rum, eller föds in i världen, möter de och tar intryck av redan existerande historier och minnen som sträcker sig bortom det samtida rummet och som kroppen förhåller sig till och tar intryck av, orienterar sig mot eller ifrån (Ahmed 2004b, Ahmed 2011:132ff).

Redan när resenärer träder in på järnvägsstationerna kan de bära med sig kroppsliga känslominnen från liknande rum som de relaterar till det aktuella sammanhanget. Historier och kollektiva känslor som förekommer i rummet kan triggas igång i mötet med järnvägsstationsmiljöer idag och påverka dem och deras omgivning. Gunnel Forsberg (2005) menar att minnen från rum, som individerna under tidigare skeden i sitt liv befunnit sig i, kan vara oartikulerade och lagrade i kroppen. Med hänsyn till detta kan man relatera till hur det kroppsliga tänkandet orienterats enligt de genusordningar som varit rådande där kroppen vistas. Individer bär med sig skilda kroppsliga förståelser om när, var och hur de kan vistas och agera i olika rum, utifrån känslominnen om hur deras kroppar kunnat närvara eller mött motstånd i rummet samt bedömningar om den egna kroppens förmågor och begränsningar. Denna förståelse skapas exempelvis utifrån den upplevda genusseriella tillhörigheten (Young 1997, Ahmed 2004, Forsberg 2005, Andersson 2005a).

## 4.3 Genus, fysiska platser och sociala rum

I analysen skiljer jag mellan fysiska platser och sociala rum. När jag talar om *rum* avser jag mer allmänna och abstrakta betydelser än då jag relaterar till *platser*, som i stället är

---

<sup>51</sup> Andra teoretiker särskiljer mellan affekt och känsla. De anser att den grundläggande skillnaden mellan dessa båda är att medan affekt är av biologisk och fysisk art, så relaterar känsla till sociala och kulturella uttryck. (Massumi 2002:28, Probyn 2005:11,25) Utifrån detta kan våra sinnen ses som medier genom vilka vi upplever och förstår hur vi ska förhålla oss till t ex genus och materiell kultur. Vad vi upplever med våra kroppsliga sinnen filtreras, enligt denna tankeinriktning, genom våra kognitiva register av socialt konstruerade normer och värderingar och påverkar vårt handlande, samt hur vi uppfattar och förhåller oss till världen (Massumi 2002, Howes 2005).

definierade och avgränsade. Såväl platser som rum innehåller materiella, fysiska dimensioner samt sociala- och känslomässiga dimensioner som uppstår i mötet mellan individer och den fysiska miljön och mellan olika individer som vistas i samma fysiska miljö.

I analysen har jag medvetet valt att undersöka järnvägsstationerna som *fysiska platser* och *sociala rum*. Med *fysiska platser* avser jag då främst utformningen av den materiella byggda miljön, olika specifika fysiska platser samt de förutsättningar som järnvägsstationerna som fysiska platsen ger. *Sociala rum* utgörs av mellanmännsliga upplevelser av möten mellan individer och fysiska ting i järnvägsstationsmiljön samt, med hänvisning till Forsberg (2005) och Ahmed (2004a), vad dessa möten väcker i form av minnen och tidigare erfarenheter som påverkar resenärerna idag. Denna avgränsning har jag valt för att synliggöra hur jag uppfattar att det sociala rummet sträcker sig vida över järnvägsstationerna som fysiska platser.

På de fysiska platserna kan även genusnormer ha byggts in i den byggda miljön. Den fysiska miljön bygger på normerade föreställningar om brukarna som kollektiv. Enligt Listerborn (2007:35) reproducerar och genererar den våra handlingar som kollektiv. För de människor som dagligen möter och rör sig igenom den byggda miljön skapar den existerande strukturen olika handlingsramar för individerna. En form av disciplinering sker således genom den byggda miljön, och den sociala rumsanvändningen bidrar till att genusmaktordningen upprätthålls och att särskilt kvinnors rörelsefrihet begränsas (jfr Forsberg 2005:26f).

#### 4.3.1 Känslomässiga orienteringar och den sociala kollektiva huden

Ahmed (2006, 2011) använder begreppet *affekt* för att beskriva hur olika objekt och kroppar orienteras mot eller från varandra i det sociala rummet. Hon beskriver hur känsloupplevelserna går utöver den enskilda kroppen och istället cirkulerar i ett gränsland mellan det individuella och det kollektiva, som hon liknar vid en *kollektiv hud* (Ahmed 2004b). Utifrån detta tänkande kan vissa kroppar enligt Ahmeds ord ”ta plats”, ”förlängas” (extend their bodies) och ”bebo rum” (inhabit space), medan andra kroppar i stället blir desorienterade och lämnas utan plats.<sup>52</sup>

“If orientation is about making the strange familiar through the extension of bodies into space, then disorientation occurs when that orientation fails. Or we could say that some spaces extend certain bodies and simply do not leave room for others. [...] In such moments, when bodies do not extend into space, they might feel 'out of place' where they have been given 'a place'. Such feelings in turn point to other places, even ones that have yet to be inhabited.”

(Ahmed 2006:14)

---

<sup>52</sup> När Ahmed här talar om plats (place) och rum (space) avses både fysiskt materiella miljöer och mentala- och känslomässiga dimensioner av rum och plats.

Den kollektiva huden gör således att vissa kroppar orienteras mot varandra och ”klibbar samman”. Ahmed beskriver detta skeende som att rummet ”tar form” efter vissa kroppar, medan andra kroppar desorienteras och betraktas som ”främmande” eller ”nyligen anlända” i förhållande till rummets form (Ahmed 2011:138). Känslor är utifrån detta något relationellt och något som har en riktning fram emot eller ifrån objekt, något som rör sig mellan individ och objekt, snarare än något som tillhör en individ. Den känslomässiga registreringen betecknas hos Ahmed som själva gränssnittet, ytan, mellan det individuella och det sociala. Dessa känslor är så att säga redan ”på plats i samhället” och reflekteras sedan hos enskilda individer. På så sätt återspeglar inte det som individer upplever inför andra alltid den aktuella händelsen eller deras egna unika känslor, utan individer åter-skapar känslor som redan existerar i ett visst socialt sammanhang. Med andra ord kan man säga att individers framträdanden och eventuellt fysiskt förlängda kroppar<sup>53</sup> skapar de intryck som individerna tar av varandra. Detta gör att kropparna antingen orienteras mot andra kroppar och objekt eller desorienteras i det givna rummet och på så sätt upplever att de lämnats ”utan plats”.

Detta utgör bärande delar i hur platser och sociala rum görs tillgängliga för olika kroppar. Att vissa kroppar har möjlighet att ”bebo rum” skapas i relation till andra närvarande individer, samt återspeglas, enligt Ahmed, i värderingar som genomsyrar hela miljön. Sammantaget medför detta att vissa kroppar har möjlighet att göra sig hemmastadda, och ha saker inom räckhåll genom att de kan ”sträcka ut sig” och känna tillhörighet till sammanhanget, medan andra kroppar osynliggörs, ”lämnas utan plats” och försätts ”utom räckhåll till saker”, vilket leder till att dessa kroppar saknar möjlighet att skapa känslor av *tillhörighet* till sammanhanget (Ahmed 2011:132ff). Ahmed relaterar detta till hur vissa individer diskrimineras och osynliggörs i samhällen som är normerade efter hetero-sexualitet (Ahmed 2006) och vithet (Ahmed 2011).

Enligt Ahmed är det också genom känslor som kroppar hierarkiskt inordnas i samhället. Till exempel gäller det känslor förknippade med genus, sexualitet och hudfärg (Ahmed 2004b). Detta kan jämföras med hur Gunnel Forsberg (2005) hävdar att kroppsliga minnen *disciplinerar* individer in i rådande genusordning. Forsberg menar att kroppsliga erfarenheter går utöver enskilda individers upplevelser och istället återspeglar disciplinerande samhällsnormer.<sup>54</sup> Genusmaktordningen och det motstånd som vissa kroppar möter kan således sägas leda till att kroppar på olika sätt orienteras och desorienteras runt historier, minnen och erfarenheter i den kollektiva huden. På så sätt skapas olika förutsättningar för kvinnor och män att närvara i olika rum. Genusmaktordningen upprätthålls ytterst

---

<sup>53</sup> Uttrycket *förlängd kropp* används här för att definiera såväl fysiska ting som länkas till kroppen som hur Ahmed, genom det engelska begreppet *extended body*, utöver fysiska ting även inkluderar känslomässiga innebörder av hur kroppen uppfattas och tas emot i världen.

<sup>54</sup> Till skillnad från Ahmed som definierar hur känslor skapas och rör sig i gränssnittet mellan det individuella och det kollektiva så betonar Forsberg att individer bär med sig egna unika känsloupplevelser från rum de tidigare vistats i.

genom latenta hot för individer som motsätter sig genusmaktordningens normer och föreställningar.<sup>55</sup> Dessa latenta hot kan betraktas som beståndsdelar av samhällets kollektiva hud, vilka kan väckas som känslor hos enskilda individer i olika sammanhang, oavsett om det gäller möjlighet till utövande av makt eller upplevelsen att vara osynliggjord och underordnad. Här utgår jag från att känslor kan uppstå hos enskilda individer, genom att affekten kan aktivera tidigare upplevelser, minnen och historier som individen är en del av och bekant med. Känslor kan också skapas relationellt genom affekt mellan individ och samhälle vid ett visst tillfälle där känslor så att säga ”redan är på plats” i rummet. Vad resenärerna känner och upplever betraktas därför även utifrån att känslorna relaterar till ett kollektivt samhälleligt plan.

### 4.3.2 Föränderliga platser och rum

I enlighet med Doreen Massey (2005) och Tim Cresswell (2004) betraktar jag platsers och rums beständighet som ändlig och att de står under ständig omförhandling. Detta ger ett processuellt förhållningssätt till såväl platser som rum.<sup>56</sup> Enligt Doreen Massey (2005:152) kan såväl rum som platser betraktas som ett resultat av orättvisa och konfliktfyllda sociala relationer, som bidragit till hur rum och platser för tillfället avgränsas och definieras. Även Tim Cresswell (2004) betonar maktaspekter då han förklarar hur geografiska rum, som ett resultat av en mängd maktförhandlingar, benämns, ges mening och omskapas till fysiskt avgränsade platser.

“Place is how we make the world meaningful and the way we experience the world. Place, at a basic level, is space invested with meaning in the context of power. This process of investing space with meaning happens across the globe at all scales and has done throughout human history.”

(Cresswell 2004:12)

Här betraktar jag det som att det råder en konkurrens över tid om hur platser och rum avgränsas och benämns. Dessa maktförhandlingar inverkar på hur olika individer upplever platser och rum. Det visar också att maktordningar som råder på platser och i rum är möjliga att förändra.

---

<sup>55</sup> Detta kan sättas i relation till hur Young definierar att förtrycket mot kulturellt dominerade grupper tar sig uttryck i fem ansikten: exploatering, marginalisering, maktlöshet, kulturell dominans och våldsutövning (Young 1990:39–65). Hur våldsutövning kulturellt och historiskt kopplats samman med manlighet och manlig maktutövning, se vidare Lövkrona 2001.

<sup>56</sup> I arbetet med denna studie ledde detta processuella förhållningssätt exempelvis till att jag under materialinsamlingen gav resenärer i uppgift att rita minneskort över järnvägsstationerna. Genom detta ville jag ge möjlighet åt resenärerna att utgå ifrån sitt eget perspektiv och definiera sina egna platser, i stället för att låta dem förhålla sig till en officiell ritning över järnvägsstationen som skulle ha påvisat allmänt vedertagna skalor och definitioner. Se vidare kapitel 5 ”Metod och material”.

### 4.3.3 Appropriation och genusdomän

Appropriation är ett begrepp som används i samband med olika former av bruk och övertagande av allmänna platser. Appropriation kan ses som en makthandling som används av människor som på annat sätt är utestängda från offentliga platser. Enligt Leslie Kanes Weisman kan appropriation även definiera hur makthandling från politiker, arkitekter och planerare definierar platserns funktioner och bruksmöjligheter, utan hänsyn till de effekter det får för enskilda användare:

“The appropriation and use of space are political acts. The kinds of spaces we have, don't have, or are denied access to can empower us or render us powerless. Spaces can enhance or restrict, nurture or impoverish.”

(Kanes Weisman [1981] 2000:4)

Den vanligast förekommande definitionen av appropriation är dock att individer eller grupper tillfälligt tar över en plats och utifrån sina egna behov använder den på ett annat sätt än den var avsedd för. Detta kan antingen göras som en *temporär appropriation* vilket definierar en kort tids övertagande av platser. Oftast påvisas denna appropriation genom individernas kroppsspråk, deras sätt att röra sig och hur de placerar tillhörigheter de har med sig. En annan form av övertagande av plats sker när en grupp på mer regelbunden basis tar över en viss plats. Detta definieras som *varaktig appropriation* (Wikström 2005).

En form av övertagande av en fysisk plats som kan liknas vid den temporära appropriationen är skapandet av en *genusdomän* (Friberg 2009). Även detta är en form av makthandling som då genomförs av en grupp som baseras antingen av män eller kvinnor, pojkar eller flickor som tillfälligt tar över en plats och skapar en atmosfär som tillfälligt utestänger andra från platsen.

Lefebvre ([1974]1991) definierar *appropriation* som en politisk handling, vilken syftar till att omskapa det sociala rummet som domineras av marknadskrafter (Olsson 2008:53ff). Detta ligger i linje med hur Tomas Wikström (2005) beskriver att appropriation utmanar kommersialiseringen av offentliga platser genom att individer, som annars riskerar att bli uteslutna, skapar sig en plats. Enligt denna definition tjänar appropriation alltid ett politiskt syfte.<sup>57</sup> Här definierar jag dock, i likhet med Wikström (2005), att även mer vardagliga och tillsynes oreflekterade övertaganden av plats kan karaktäriseras som appropriationer.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Tora Friberg (2002:76) nämner till exempel att amning har använts på detta sätt: ”Kvinnan kan amma barnet som en protesthandling och som ett led i en intressekamp för att vidga kvinnors handlingsfrihet och för att markera att barn inte bara är en privat angelägenhet. Därigenom blir hennes handling ett steg i att erövra det offentliga rummet. Den som kan bestämma vad som får göras var, har makt över rummet.”

<sup>58</sup> Denna definition avviker dock från Lefebvres definition, eftersom han utgick från att den genomförda appropriationen alltid tjänade till ett omskapande av samhällets fragmenterade rum genom att anpassa det till en mänsklig skala och inrätta det efter mänskliga rytmer (Olsson 2008:68f).

#### 4.3.4 Genus och samhällets delning i en offentlig och en privat sfär

Ett flertal historiska studier om det moderna samhällets framväxt problematiserar samhällets delning i en offentlig och en privat sfär. Medan män i kraft av att vara medborgare förknippats med yrkesliv och den offentliga sfären, så har kvinnor i stället förknippats med den privata sfären med omsorg om familj och hushåll, samt ett medborgarskap som varit villkorat i relation till en manlig förmyndare (Pateman 1988, Plantin 2001, Ohrlander & Söderberg 2008). De kvinnor, som utifrån sin position närvarade i den offentliga sfären på ett icke acceptabelt sätt riskerade att falla i ärbarhet och uppfattas som sexuellt tillgängliga eller prostituerade (Frykman 1993, Stachel 1996, Domosh och Seager 2001, Lövkrona 2004, Holmlund & Sandén 2013). I det offentliga rummet tvingades kvinnor såväl att leva med risken att utsättas för sexualiserat våld av män som med risken att bli betraktade som prostituerade. Catharina Thörns (2004) samtida studie över hemlösa kvinnors villkor tyder på att denna föreställning om kvinnors plats i offentligheten lever kvar än idag. De kvinnor utan bostad som ingick i hennes studie var extra måna om sitt utseende och att smälta in i allmänna sammanhang, eftersom de ansåg att de annars riskerade att framstå som hemlösa och riskera att bli betraktade som prostituerade.

Vid förra sekelskiftet framstod varuhuset som en legitim arena för borgerskapets kvinnor. Där kunde de på ett skyddat och avgränsat sätt vistas utanför den privata familjesfären. Allt sedan dessa dagar har kvinnor kommit att kopplas samman med shopping och konsumtion. Till skillnad från de allmänna gatorna och torgen, kan varuhuset kategoriseras som *halv-offentligt rum*, där ägaren eller förvaltaren tillfört vissa restriktioner som reglerar villkoren för när och på vilket sätt dessa rum är tillgängliga för allmänheten (Ganetz 2005). I dag bidrar kommersialiseringen av samhället genom reklam och skyltning till att exponera kvinnokroppen som ett sexualiserat objekt, begärligt för den normerade heterosexuella manliga blicken (Friberg 2005, Lundberg 2006). Även de statyer som förekommer på offentliga platser domineras av framställningar av kvinnor som namnlösa objekt, medan män oftast förekommer som namngivna subjekt med angiven samhällsposition (Grahm 2005, Lundberg 2006).

Den rådande genusmaktordningen skapar således olika förutsättningar för män och kvinnor att vara synliga, ta del av och vistas i den offentliga sfären i samhället. Detta återspeglas i den byggda miljön där individerna vistas, samt i reklam och utsmyckning och genom olika representationer av kroppar.

#### 4.3.5 Järnvägsstationers offentliga karaktär

Ursprungligen är begreppet *offentligt* hämtat från tyskans öffentlich med betydelsen: tillgänglig och öppen. Idag används begreppet för att definiera platser som är öppna och



allmänt tillgängliga (Listerborn 2002:19). Av de tre järnvägsstationer jag har studerat framstår Kimstad pendeltågsstation som den mest offentliga platsen, eftersom den är tillgänglig under dygnets alla timmar och saknar låsta och utyrda utrymmen där tillgängligheten begränsas. Juridiskt definieras dock järnvägsstationer enligt 1 kap. 2 § Ordninglagen (1993:1617) som, eller att likställas med, offentliga platser. De områden och utrymmen, som stationsbyggnader, vilka endast är tillgängliga för allmänheten under vissa tider på dygnet betraktas enligt Ordninglagen som offentliga plats under dessa tider. Juridiskt är således samtliga järnvägsstationer som ingår i studien att betrakta som offentliga platser.

En vanlig definition av offentliga platser<sup>59</sup> utgår från deras funktion som *mötesplatser* där samhällets olikheter synliggörs i mötet mellan individer och grupper som individen själv inte tillhör (Kärrholm 2008). Att utsättas för närvaron av andra människor kan till och med, enligt Catarina Gabrielsson (2006:427), betraktas som ett av de viktigaste sociala syftena med det offentliga rummet. Gabrielsson bygger på Hannah Arendts idéer om det offentliga rummet<sup>60</sup> och delar hennes tanke om att individers identitet formas i den offentliga sfären samt att offentligheten utgör en förutsättning för gemenskap, som därför bör innehålla en mångfald perspektiv, som utmanar individerna på ett konstruktivt sätt. Hon skriver:

”Denna interaktion tvingar oss att acceptera att andra inte är som vi – eller att de är som vi, men på ett annorlunda sätt. Den tvingar oss att relatera till det faktum att det finns en värld utanför den egna sfären som vi inte kan överblicka eller kontrollera [...] Syftet är inte att man ska vara *ifred* i det offentliga rummet. Syftet är att man ska bli *varse* om andra människors existens och på ett sätt eller ett annat interagera med dem: konfronteras med dem, om man så vill.”

(Gabrielsson 2006:427, förf. kursivering)

De offentliga platserna kan på detta sätt ses som politiska arenor där människor av vitt skilda slag kan träffas för att argumentera, diskutera och demonstrera. Denna definition kan spåras tillbaka till grekernas *agora* där medborgarna, det vill säga de fria männen, samlades till politiska samtal, beslutsfattanden, konsumtion och nöjen (Thörn 2004:1). I likhet med den antika agoran kan järnvägsstationerna i dag betraktas som funktionsblandade platser. Genom butiker, kommers och event fungerar järnvägsstationerna även som marknadsplatser och platser för olika nöjen och festivaler. De uttalat politiska dimensionerna som agoran bar är dock nedtonade på järnvägsstationerna.<sup>61</sup> I denna studie som fokuserar hur

---

<sup>59</sup> Det förekommer flera vetenskapliga sätt att närma sig begreppet offentlig plats. För en utförlig introduktion till några av dessa inriktningar, se vidare Gabrielsson (2006:74ff).

<sup>60</sup> För en utförligare introduktion till Hannah Arendts filosofi om offentliga rummet, se vidare Gabrielsson (2006:46ff).

<sup>61</sup> För en närmare diskussion om agora, se vidare Thörn 2004, Gabrielsson 2006.

kroppar kan ”ta plats” i samhället utgår jag dock ifrån att kroppar enbart genom sin närvaro och sitt framträdande i sig bär politiska aspekter. Lynn A. Staeheli (2010) menar att kroppar, även omedvetet, kan utföra politiska handlingar enbart genom att närvara på offentliga platser. Enligt henne kan närvaron av en mångfald av individer verka demokratiskt fostrande, eftersom det synliggör de motsättningar och konflikter som finns inbyggda i den rådande demokratiska politiken. Med hänsyn till argumentationen utgår jag här från att även kroppar i sig kan bära politiska dimensioner då de vistas på järnvägsstationerna.

## 4.4 Rytmer, fysiska platser och sociala rum

I denna avhandling uppehåller sig en stor del av analysen av järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum kring rytmer. Till inspiration för denna analytiska inriktning har jag tagit intryck av Henri Lefebvres (2004) rytmanalytiska tänkande och vidareutvecklat detta. Enligt Lefebvre är en *rytm* en upprepning som följer en särskild logik och som återkommer, om än med en viss variation. Den förekommer i ett visst tidsligt och rumsligt sammanhang och har en viss varaktighet över tid och en viss utsträckning i rummet (Lefebvre 2004). Lefebvre menade att det var möjligt att basera en hel samhällsanalys av stadsrummet på den multitud av rytmer som förekommer där. Han jämförde de enskilda rytmerna med olika musikinstrument i en symfoniorkester, som tillsammans spelar ett gemensamt musikstycke. Det var rytmerna och deras beståndsdelar som skulle utgöra ramen för samhällsanalysen över hur individer och grupper levde sina liv.

Enligt detta tänkande förekommer alltid flera samtidiga rytmer i samhället, i så kallad *polyrytmik*. Eftersom Lefebvre utgick ifrån att vissa av dessa rytmer var mer dominerande och tongivande än andra, menade han att det skulle vara möjligt att undersöka maktdimensioner mellan olika rytmer. Denna maktanalys skulle kunna fördjupas eftersom rytmerna, enligt Lefebvre, antingen samverkade synkront och harmoniskt i så kallad *eurytmi*, eller hamnade i kollision och dissonans med varandra i så kallad *arytmi* (Lefebvre 2004:16).

De rytmkategorier som ingår i analysen i denna studie har utmejslats under den abduktiva arbetsprocessens gång.<sup>62</sup> På detta sätt är de kategorier som förekommer i analysen dels inspirerade av Lefebvres kategorier, dels vidareutvecklade utifrån andra forskare som använt sig av rytmbegreppet samt baserat på det empiriska materialet i studien. Det jag tagit fasta på från Lefebvre är främst kategoriseringen av *naturrytmer*, *sociala rytmer* och *mekaniska rytmer*. Dessa används i analysdelen för att beskriva olika dimensioner av järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum.

*Naturrytmer* är, enligt Lefebvre, ofta cykliska och kan röra såväl dygnsrytm, årstidsväxlingar med skiftande väderlek, som kretsloppet av växters utveckling och nedbrytning. Även

---

<sup>62</sup> Den abduktiva ansatsen som används i studien utvecklas närmare i kapitel 5.

människor och djur har naturrytmer eftersom de är levande organismer. Varelsen har också kroppsliga rytmer i form av känslotillstånd, metabolism, åldrande och olika sjukdomstillstånd.

Vidare definierar Lefebvre *mekaniska rytmer*, som åstadkoms genom teknisk apparatur. Denna kategori är användbar då mycket av resenärernas vistelser på järnvägsstationer, som klockor, bommar, tåg och annan apparatur som biljettautomater och digitala tidtabeller, påverkar resenärerna och gör att de rör sig fram genom stationsrummet på givna sätt. Mekaniska rytmer kan därför sägas ligga i bakgrunden för de sociala rytmer som förekommer på järnvägsstationerna.

De *sociala rytmerna* utgörs, enligt Lefebvre, av gemensamt överenskomna och ofta institutionaliserade händelser och förhållanden som strukturerar vardagslivet för individerna såsom högtider, ceremonier, fester, arbetstider och affärers öppettider.<sup>63</sup> Här utgår jag från att de sociala rytmerna återspeglar aktiviteter och förhållanden i samhället i övrigt. I analysen av järnvägsstationerna som socialt rum har jag utvecklat begreppet och använder det för att undersöka hur antal och sammansättningen av resenärer och andra besökande på järnvägsstationerna växlar under dygnets timmar.

Utifrån Lefebvres rytmanalytiska tänkande har Tim Edensor och Mattias Kärrholm utvecklat olika rytmbegrepp som varit användbara i denna studies analys. Utifrån min definition kan dessa sägas ingå i de sociala rytmerna. Edensor (2011) använder rytmbegreppet för att undersöka hur pendlare, som ingår i *pendlarrytmer*, skapar mobila upplevelser av rum som de passerar under sin vardagliga pendling. Edensors forskning togs upp tidigare i avhandlingen i kapitlet om tidigare forskning. I analysdelarna återkommer jag till begreppet *pendlarrytm* då jag undersöker järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum, samt i förhållande till resenärernas upplevelser och erfarenheter av sig själva och andra som pendlare. Kärrholm (2008, 2009) använder det rytmanalytiska tänkandet för att undersöka kommersialiseringen av offentliga rum. Kärrholm utvecklar begreppet *konsumtionsrytmer* för att undersöka kommersialiseringens förhållande till kroppar och rum. I analysen introducerar jag detta begrepp i kapitel 8, då jag analyserar Stockholms Centralstation. Utöver detta utvecklar jag ytterligare begreppet sociala rytmer, som presenteras direkt i analyskapitlet.

#### 4.4.1 Genus som rytm

Fokus i denna studie ligger på att analysera järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum ur ett genusperspektiv. Listerborn (2007:44ff) har anfört att de Beauvoirs

---

<sup>63</sup> Lefebvre (2004:17) gör en indelning mellan *hemliga rytmer* och *allmänna rytmer*. Till de hemliga rytmerna räknar han individens interna fysiologiska och psykologiska rytmer, i form av minnen, det undermedvetna och det outtalade. De allmänna rytmerna förekommer enligt honom externt i samhället till exempel genom de sociala rytmerna som påtalar gemensamt överenskomna förhållanden. Genom användandet av Ahmeds (2004a) definition av affekt upphävs till viss del denna indelning här eftersom de yttre rytmerna även påverkar det som Lefebvre definierar som de inre, samt att känslorna även, enligt Ahmed, skapas utanför individen och redan finns på plats som en sorts hud.

fenomenologiska definition av *kroppen som situation*, kompletterat med Youngs definitioner av *sociala grupper* och *genus som serialitet*, kan användas som redskap för att undersöka genusdimensioner av kropp i rum. Detta angreppssätt anser hon öppnar upp för att se hur de sociala strukturerna ger skilda möjligheter och begränsningar för olika kroppar i rum, samtidigt som det lämnar utrymme för att subjektiva erfarenheter kan synliggöras. I analysdel I närmar jag mig genusdimensionerna på järnvägsstationer främst genom begreppen serialitet och multipel serialitet.

Under den abduktiva arbetsprocessens gång har jag dock kommit fram till att genus som serie uppfattas olika tydligt vid skilda tillfällen, samt att genus ofta går att urskilja som en av de aktuella serier som förekommer hos en individ. Genom arbetsprocessen har jag även funnit att rytmbegreppet tillsammans med affekttänkandet kan användas som redskap för att visa på hur kroppar serialiseras då de "tar plats" i rum. Med utgångspunkt från Lefebvres (2004) definition av rytm har jag utgått från att det är möjligt att betrakta en serie som rytm, eftersom den benämner något som upprepas och har en varaktighet i tid och rum. Här skiljer jag dock mellan sociala serier och rytm och låter serier beteckna ett tillstånd, en situation, medan rytmen, bestående av upprepningar, repetitioner och variationer, betonar dynamiska rörelser i tidrummet. Rytmer kan därför ses som tidsrumsliga manifestationer av serier.

Lefebvres rytmanalys har kritiserats för att vara blind för genusaspekter (Simonsen 2005). Jag delar denna kritik och anser också att han kan kritiseras metodologiskt, då han menar att rytmerna först ska uppfattas genom att forskaren lyssnar till sin egen kropps rytmer för att sedan, likt en metronom, uppfatta det omgivande rummets rytmer genom samtliga sinnen. I sina resonemang problematiserar Lefebvre inte att forskare skulle kunna uppfatta och uppleva rytmer på olika sätt utifrån den kropp de har och de erfarenheter kroppen bär. Extra problematiskt anser jag att detta blir eftersom han definierar forskaren i manliga termer. Det är möjligt att män och kvinnor uppfattar rytmer i samhället på olika sätt utifrån de erfarenheter, ansvar och sociala förväntningar som förekommer på dem genom genusmaktordningen. Här behåller jag liknelsen av kroppen som ett redskap för att uppfatta rytmer, men anser att användningen av Lefebvres rytmbegreppet inte är tillräcklig för att undersöka genus i relation till järnvägsstationer som fysisk plats och socialt rum.

Enligt Young ([2000] 2009) reproduceras genus utan större reflektion i miljöer som individen har ett vanemässigt förhållande till. Införandet av rytm som analysredskap bidrar till att undersöka hur detta vanemässiga reproducerande av genus går till i möten mellan kropp och rum. Genom införandet av rytmbegreppet blir det möjligt att undersöka hur de sociala strukturerna som existerar i samhället på olika sätt återverkar i järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum – i representationer och byggd

miljö samt i resenärers bruk, upplevelser och erfarenheter av järnvägsstationer. Det jag vill tillföra med detta angreppssätt är att visa på hur genus uppfattas olika tydligt beroende på sammanhang och hur genus samvarierar med andra sociala serier. Därför kan de vid vissa tillfällen uppfattas som tydligt enstämmigt, men vid andra tillfällen bildar de olika ackord genom aktualiserandet av multipla serier. Enskilda individer kan agera arytmiskt mot dominerande rytmer. Genom att använda rytm vill jag därför också visa att genus i vardagliga sammanhang kan verka dynamiskt och möjligt att reagera emot, trots att genusmaktordningen i den sociala strukturen tycks trög att ändra.

Ahmeds (2004a, 2004b, 2006, 2011) queerfenomenologiska teorier om kropp, affekt och rum tjänar som en viktig ingång till hur genus som serialitet möter rummet genom rytm. I denna avhandling betraktas de sociala strukturerna, som finns närvarande i rummet likt en kollektiv hud, som innefatta normerande föreställningar om genus. Dessa normerande föreställningar anses här kunna föras som rytm mellan den kollektiva huden och den enskilda kroppen. Rytmen ligger i affekten, i mötet mellan kropp och rum. Rytmen tillhör således inte kroppen utan existerar relationellt mellan rum och kropp. Samtidigt är genusrytmer knutna till kroppen som ett praktiskt-trögt objekt och därför något som den mänskliga kroppen står i relation till under hela sin livstid. Genom sitt historiska sammanhang betraktas kroppen som bärare av en multitud av rytmer. Samtidigt är rytmer som rör genus redan ”på plats” när enskilda resenärer träder in i stationsrummet. Där verkar rytmerna disciplinerande, inte bara i hur de möter kroppen, utan även i hur de enskilda kropparna i mötet med rummet aktualiserar tidigare erfarenheter, upplevelser och kroppsliga minnen. Genus synliggörs då rytmer materialiseras i representationer och byggd miljö och genom individers framträdanden i form av klädesplagg, kroppsspråk, gester och sätt att röra sig. Genusmaktordningen ses som den mest abstrakta och dominerande genusrytmen som bibehåller olika artikuleringar och materialiseringar av genusrytmer i rörelse.

De enskilda resenärerna som träder in i stationsrummet ses som situerade och serialiserade kroppar. Genom tidigare upplevelser och erfarenheter har de skapat sig en uppfattning om sig själva och sitt handlingsutrymme i relation till de sociala serier som de känner tillhörighet till. På detta sätt ses kroppar här som att de har utvecklat en viss *klangbotten* för de normer och abstraktioner som existerar i den kollektiva huden. Utifrån sitt multipla seriella sammanhang betraktas kroppar därför vara olika känsliga för skilda upprepningar av normerande föreställningar rörande genus, som redan är ”på plats” i rummet. I analysdel II prövar jag att analysera genus som rytm utifrån ett antal teman. Hur detta betraktelsesätt utvecklats under den abduktiva arbetsprocessen redovisas kortfattat i avslutningarna till respektive kapitel i analysdel I. I inledningen till analysdel II sammanfattas hur begreppet genus som rytm används i denna avhandling.

## 4.5 Avslutning

I detta kapitel har jag utvecklat det teoretiska ramverket som jag använder för att analysera materialet i studien. I analysen undersöks järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum. Såväl platser som rum betraktas här, genom Cresswells (2004) och Masseys (2005) processinriktade ansatser, som föränderliga och indragna i ständigt pågående maktförhandlingar. Appropriation ses här som en makthandling på fysiska platser, där enskilda individer tar över och omdefinierar platserna utifrån sina egna behov. En form av appropriation är genusdomän som bildas när en genusdominerad grupp tar över ett område för en viss tid.

I studien analyseras genus på flera sätt. Utgångspunkten för analysen går genom Youngs (1997) teori om sociala grupper och genus som serialitet. Genus analyseras även genom att se på hur tillgängliga miljöer är för olika kroppar. Detta görs genom Ahmeds (2004a) affektteori där känslomässiga dimensioner av genus förs in. Genom Ahmeds teorier (2006, 2011) undersöks även hur individer utifrån hur deras kropp framträder i rummet ”stoppas” eller ”lätt kan passera” igenom fysiska platser och sociala rum. I analysdel I analyseras genus genom begreppet serialitet. I analysdel II utvecklas genus som rytm genom att jag sammanför begreppet genus som serialitet med rytmbegreppet och tanken om hur mötet mellan kropp och rum gör att vissa kroppar orienteras och kan ”ta plats”, medan andra kroppar desorienteras och förblir ”utan plats”. Analysen i del II uppehåller sig vid fyra teman där genus analyseras som rytm.

Före analysdelen följer ett kapitel om metod och material, där bland annat den abduktiva arbetsprocessen, som påverkat utformningen och framskrivningen av studien, beskrivs.

# 5 Metod och material

*Detta kapitel ägnas åt att redovisa de metoder och det material som använts i studien. Metoderna är valda för att fånga upp resenärernas upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer, för att kunna svara mot syftet att utifrån ett genusperspektiv undersöka järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum.*

## 5.1 Den abduktiva ansatsen

I denna studie används en *abduktiv ansats*. Arbetssättet är processinriktat och pendlar växelvis mellan teoretiska ställningstaganden å ena sidan och insamling, bearbetning och analys av material å andra sidan. Fördelen med detta är att empiri och teori kan berika varandra så att det, allt efterhand, utmejslas en fördjupad förståelse för det fenomen man studerar (Alvesson & Sköldberg 2005:57ff, Fangen 2005:43).

Den typ av kunskap som abduktiva studier ger betraktas som *perspektivbunden* (Öhlander 1999:19). Med detta avses att de resultat som redovisas i analysdelen har framkommit i relation till hur jag genom den abduktiva arbetsprocessen valt teoretiska utgångspunkter samt hur jag inhämtat, bearbetat och analyserat materialet. Studien ger en *fördjupad kunskap* om ett antal resenärers upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer i deras vardagliga resandesituation. Deras skildringar i intervjuer, samt dagböcker, mentala kartor, ifyllda blanketter och observationer tjänar här som exempel på resonemang, erfarenheter och iakttagelser som troligen delas av flera resenärer än de själva (Justesen och Mik-Meyer 2011:17ff). Ehn och Löfgren (2009:10f) hävdar att studier av tillsynes personliga-, rutinmässiga- och vardagliga situationer kan bära på en *mikrodramatik* som återspeglar kulturellt laddade innebörder:

I det fördolda pågår mängder av aktiviteter som förenar individer, utan att de är medvetna om det, och formar mönster av vanor, idéer och värderingar. Det banala har ibland oväntade innebörder och det högst personliga är kulturellt laddat.

(Ehn & Löfgren 2009:16)

Utifrån det komplexa materialet från resenärerna samt mina platsobservationer avser denna studie att särskilt komma åt hur resenärernas vardagliga och rutinmässiga upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer återspeglar genusdimensioner som troligen förekommer allmänt i samhället.

## 5.2 Materialinsamling

Studiens empiriska material inkluderar intervjuer, resedagböcker, blanketter över förslag på alternativa funktioner på järnvägsstationer, mentala kartor över järnvägsstationerna samt platsobservationer av de tre stationerna. Totalt har 18 resenärer samt tre förvaltare och en planerare intervjuats. Därutöver har ett 40-tal platsobservationer genomförts vid Norrköpings järnvägsstation, Kimstad pendeltågsstation och Stockholms Centralstation. De flesta observationerna har genomförts på Norrköpings järnvägsstation som utgjort själva navet i studien. I inledningskapitlet nämndes hur denna station knyter samman de lokala pendlingsstråken från Kimstad/Linköping med de regionala pendlingsstråken, som sträcker sig genom Mälardalsregionen. Samtliga resenärer som intervjuats använder Norrköpings järnvägsstation och en av, eller båda av, de andra järnvägsstationerna som ingår i studien.

### 5.2.1 Arbetsgång

Materialinsamlingen har med viss överlappning följt en kronologisk ordning; först intervjuer med resenärerna, därefter observationer vid järnvägsstationerna och avslutningsvis intervjuer med förvaltare och planerare. Syftet med denna arbetsgång har varit att bygga studien utifrån resenärernas perspektiv. Detta tillvägagångssätt valdes medvetet eftersom jag önskade komma åt resenärernas upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer utan att vara färgad och styrd av policydiskussioner. Arbetsgången bidrog också till att resenärernas skildringar kunde berika de senare faserna av materialinsamlingen. Till exempel bygger mina observationer även på sådant som resenärer gjort mig uppmärksam på. Vidare utformades intervjuerna med förvaltare och planerare utifrån de erfarenheter och frågeställningar som jag uppmärksammades på genom såväl material från resenärer som genom observationer.

### 5.2.2 Material från resenärer

Redan när arbetet påbörjades utgick jag ifrån att det mest betydelsefulla materialet i studien skulle utgöras av intervjuer med resenärer, som använder de järnvägsstationer som ingår i studien. När jag sedan vände mig till resenärer för att höra om de ville delta i studien fick jag klart för mig att en del av dem upplevde detta som problematiskt. Flera resenärer som jag tillfrågade sa att de inte hade något av värde att bidra med. De förklarade att de hade skaffat sig ett rutinmässigt seende när de vistades på järnvägsstationerna, vilket de menade kunde leda till att de inte skulle lägga märke till något särskilt.

Det är inte ovanligt att människor avgränsar sitt seende när de vistas i vardagliga miljöer som de känner väl, och att kroppen navigerar genom miljöerna utan att någon uppmärksamhet egentligen ägnas åt rummet (Massumi 2002). Tidsgeografen Torsten



Hägerstrand (2009:38) förklarar fenomenet i termer av *avfjärrning* och *förbiseende*. Det beskriver hur individer för att kunna hantera vardagen avfjärrar sig från en stor del av de ting som ingår i deras livsvärld och i stället enbart uppmärksammar det som direkt angår dem. Denna avfjärrning gör att människor förbiser ting. De kan till och med utveckla en föreställning om att vissa ting inte existerar. Enligt Hägerstrand är det en mänsklig företeelse att använda sig av förbiseende annars skulle individer översvämmas av olika intryck och få svårt att navigera i vardagen.

Överförs dessa resonemang till resenärerna kan man säga att de som reser på vardaglig basis från vissa järnvägsstationer kan ha ett mer utvecklat förbiseende än andra resenärer. De vana resenärerna vet exakt vad som rör dem, t ex att kontrollera tidtabellen, hur de bokar sina biljetter, var de gillar att vänta, aktuell perrong och eventuell placering på perrong för att komma direkt till sin förbokade plats. En ovan resenär måste i stället vara öppen och förbiser därför färre saker, eftersom det kan vara av vikt och avgörande för att genomföra sin resa.<sup>64</sup>

Ett potentiellt problem var därför att vissa av resenärerna skulle bidra med ett tunt material om jag enbart valde att intervjua dem. Jag var särskilt intresserad av de spontana känslor, upplevelser och händelser som uppkom i resenärernas vardag. Detta skulle kunna vara något som resenärerna ”glömde bort” vid en intervju, som var förlagd till en annan plats och tid än järnvägsstationen och resenärens ordinarie vardagliga vistelse där.

Ett alternativ till intervjuer skulle ha varit att ”vandra med” resenärer på stationen. Vandringar är en vanligt förekommande metod såväl inom trygghetsforskning som bland praktiker<sup>65</sup> vid utformning av stads- och bostadsplanering (Listerborn 2002, Czarniawska 2011). Vandringar genomförs dock ofta i grupp och här ville jag i stället komma åt individens subjektiva och spontana reaktioner, som vanligtvis är oartikulerade. Jag ville även lämna öppet för fria associationer och reflektioner, något som också riskerar att tonas ned om individer ingår i en grupp som satts samman för att formulera sig kring ett visst tema. Även att vandra med en enskild resenär bedömde jag kunde verka hindrande på den vardagliga skildring som jag ville komma åt. Jag antog att om jag gick bredvid resenären i fråga riskerade jag att påverka situationen genom att denne inte skulle befinna sig i sitt vanliga tillstånd utan ingå i en social gemenskap med mig. Jag riskerade även att påverka var resenären valde att röra sig under besöket på järnvägsstationen. Dessutom kunde mina frågor komma styra vad resenären trodde var viktigt för mig att få

---

<sup>64</sup> Detta kan relateras till Tim Edensor (2011) studie, som nämndes i kapitlet 3. Genom att använda sig av Lefebvres rytmanalys undersöker Edensor hur pendlare utvecklat ett särskilt förhållande till de rum de passerar i samband med sina vardagliga resor.

<sup>65</sup> Boverket publicerade år 2010 i samarbete med Tryggare och Mänskligare Göteborg och Brå två häften om trygghetsvandringar: ”Trygghetsvandring – en vägledning” och ”Trygghetsvandring – tankar på vägen”. Häftena är utformade med hänsyn till ett jämställdhetsperspektiv och finns nedladdningsbara från Boverkets hemsida: <http://www.boverket.se/>.

kunskap om i stället för att själv artikulera sitt vardagsförlopp och de tankar och känslor som spontant kunde uppkomma. Jag gjorde därför bedömningen att vandringar i denna studie skulle skapa en alltför konstruerad situation.

Med hänsyn till dessa tankar bestämde jag mig för att dela ut en *resedagbok*, som resenärerna skulle fylla i före intervjun. Under själva intervjun ställde jag frågor om järnvägsstationen som fysisk plats och socialt rum utifrån resenärernas skildringar. Resenärerna fick även teckna *mentala kartor* över järnvägsstationerna och fylla i *blanketter* över önskemål och funktioner på järnvägsstationer. Dessa inslag utgjorde en del av intervjun. Inspirationen till att använda dagböcker hämtade jag från Tora Fribergs (1990) och Åsa Westermarks (2003) tidsgeografiska avhandlingar där de undersökt kvinnors vardagsliv och villkor. Dagböcker har även använts vid ett flertal tidigare studier om genus och transporter. Då främst i form av resedagböcker där man uppmärksammat distans, frekvens, transportsätt och syfte med resorna (se vidare Law 1999). Även i Mats Liebergs (1992) studie om ungas rum och rörelser i offentlig miljö förekommer användning av dagböcker. Men den främsta inspirationen från Liebergs studie rör här användandet av mentala kartor. Inspirationen att använda mig av mentala kartor hämtades också från Suzanne de Laval (2004) som använt sig av dessa vid utveckling av metoder som kan användas vid utvärdering och dialog mellan arkitekter och medborgare.

### 5.2.3 Platsobservationer

I studiens inledning beslutade jag mig för att intervjuerna skulle kompletteras med observationer vid de tre järnvägsstationerna. Observation är en metod som med fördel kan användas för att undersöka händelser och mänskliga beteenden (Fägerborg 1999:55). Samtidigt är observationer ett sätt att upptäcka världen genom intryck från alla sinnen. De kan utgöra en bearbetning av material och vara en del av analysen, genom att forskaren minns, tänker och reflekterar över skeenden under fältarbetet (Öhlander 1999, Ehn 2009:40ff, DeWalt och DeWalt 2002:8).

En av de stora skillnaderna mellan intervjuer och observationer är att medan resenärerna under intervjuerna ger beskrivningar av vad de säger sig göra, så visar observationer vad människor gör på plats. Detta ger möjlighet att studera resenärers bruk av järnvägsstationer. På ett helt annat sätt än intervjuer kan observationer ge förstahandsinformation om kroppar och rum och fångar upp hur människor använder och förflyttar sig genom rummet. Det visar också hur människor uttrycker sig med sina kroppar genom mimik, gester, kläder och andra attribut, vilket i denna avhandling definieras som en del av resenärernas framträdande. Observationer fångar på detta sätt upp handlingar som sitter i kroppen som kanske inte är medvetandegjorda hos intervjupersonen (Öhlander 1999:76).

Med hjälp av observationerna önskade jag skapa en möjlighet att komma åt det som inte nämndes under intervjuerna, antingen för att det var taget för givet av resenärerna eller för

att de funnit det allt för känsligt att tala om (Öhlander 1999:75f, Fangen 2005:32). Å ena sidan avsåg jag att använda observationerna för att upptäcka det alldagliga i resenärernas beteenden och rörelser i stationsrummet. Å andra sidan ville jag använda mina egna erfarenheter och upplevelser under observationerna för att synliggöra tankar och känslor som kunde väckas i olika händelser. Vidare önskade jag erhålla förstahandserfarenhet om järnvägsstationerna och skapa mig en egen känsla för de valda stationsmiljöerna (Fangen 2005:32). I dessa avseendet var observationerna avsedda att medverka till att tillsammans med det övriga materialet göra det möjligt att skriva fram ”täta beskrivningar” (Öhlander 1999:84). Några inledande observationer användes också som underlag för att formulera mer tillspetsade och aktuella frågor vid intervjuer med resenärerna<sup>66</sup> och med förvaltare och planerare (Öhlander 1999:78, Devalt & Devalt 2002:8, Fangen 2005:77).

### 5.3 Att studera upplevelser och känslor

Ett betydelsefullt inslag vid materialinsamlingen var att använda metoder som synliggjorde resenärers upplevelser, erfarenheter och känslor, samt metoder som uppmuntrade till empati och inlevelseförmåga med resenärernas situation (Kvale 2007:54–56, Justesen och Mik-Meyer 2011:17ff). Jag lade därför extra vikt vid att metoderna i så hög grad som möjligt skulle återge resenärernas egna upplevelser och känslor samt baseras på deras egna beskrivningar av sina vardagliga vistelser vid järnvägsstationerna.

Såväl resedagböckerna som intervjuerna lämnade utrymme för resenärerna att redovisa och uppehålla sig vid subjektiva och specifika detaljer. Vid observationerna var mina egna upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationerna viktiga inslag för att fördjupa förståelsen av att vara ett tänkande och kännande resenärssubjekt i resandesituationen.

Inom etnologiska studier är det vanligt att forskare ser sina egna känslor och sinnestömmelser som viktiga delar av materialinsamlingen (Ehn och Klein 1994:19–21, Ehn 2009:43). Vad man ser, hör, känner dofter av och för övrigt upplever med kroppen berättar mycket om såväl de platser man undersöker som de sociala relationer som pågår där. Vissa etnografiska studier kan inrikta sig på att göra analysen antingen genom ett eller flera sinnen (Pink 2009:23ff, Lefebvre 2004:15). I min studie används sinnesintryck och känslor för att fånga tätheten i olika situationer vid platsstudierna och intervjuerna. Däremot görs inte analysen med särskilt fokus på ett eller flera sinnen.

I autoetnografiska studier gör forskaren till och med sina egna känslor och upplevelser till objektet för själva samhällsanalysen (Ellis och P. Brochner 2000, Aull Davies 2008:216ff). I analysdel I förekommer autoetnografiska drag i mina observationer. Där inkluderas

---

<sup>66</sup> Huvuddelen av platsobservationerna genomfördes dock efter det att flertalet av intervjuerna med resenärerna redan var genomförda.

mina känslor, upplevelser och reaktioner i analyser. Studien i sin helhet är dock inte autoetnografisk, eftersom analysen inte enbart grundar sig på dessa platsobservationer. Snarare stödjer och fördjupar observationerna som inkluderar mina upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationerna, materialet från resenärerna. Medan observationerna redovisas i analysdel I, så redovisas materialet från resenärerna i analysdel II.

## 5.4 Urval av resenärer

Totalt deltog 18 resenärer i studien. Utav dessa var 10 kvinnor och 8 män. Det slutliga antalet resenärer beslutades under arbetsprocessens gång med hänsyn till vilka järnvägsstationer som belystes samt hur fylligt materialet från resenären i sin helhet var.

### 5.4.1 Strategiska val

Vid kvalitativa studier gör forskaren ett antal strategiska val för att belysa frågeställningen i undersökningen (Fangen 2005:58). Att såväl män som kvinnor fanns representerade i materialet var ett sådant strategiskt val, eftersom jag ville undersöka om manliga och kvinnliga resenärer höll fram samma upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer, när de gavs möjlighet att skildra sina vardagliga erfarenheter av järnvägsstationer. Ett alternativt genusvetenskapligt upplägg skulle ha varit att enbart lyfta fram kvinnors erfarenheter av järnvägsstationer. Då hade jag gått miste om manliga resenärers erfarenheter, som jag också ville synliggöra i studien. I analysen av materialet problematiseras dock en del teman som särskilt kvinnliga resenärer uppehållit sig vid.

Ett annat strategiskt val var att urvalet begränsades till resenärer som regelbundet reste från de järnvägsstationer de skildrar. Samtliga resenärer kan därför betraktas som vane-resenärer. Det avgörande var således att resenären i fråga hade en viss vardaglig kunskap om järnvägsstationerna och de resor som de gjorde. Denna avgränsning gjordes med hänsyn till det tidigare nämnda antagandet att vana resenärer har utvecklat ett visst seende och förhållningssätt till de järnvägsstationer de använder i sin vardag.

Ett tredje val var att jag, utifrån studiens koppling till regionförstoring och arbetspendling, bestämde mig för att såväl lokal- som regionalpendlare samt tjänsteresenärer som regelbundet reser med tåg skulle utgöra huvuddelen av urvalet. I materialet förekommer därutöver två ålderspensionärer: en man som reste på förenings- och organisationsuppdrag och en kvinna som åkte regelbundet med tåg för att besöka barn och barnbarn.

Ett fjärde val var att samtliga resenärerna skulle ha erfarenhet av Norrköpings järnvägsstation, eftersom den utgjorde navet i studien. De lokala resenärerna hade skilda destinationer såväl till Kimstad som till Linköping. Bland resenärerna som gjorde

resor till Stockholms Centralstation förekom såväl arbetspendling och tjänsteresor som enstaka fritidsresor. Flertalet resenärer besökte regelbundet åtminstone två av de utvalda järnvägsstationerna. Detta var en fördel, eftersom resenärerna under intervjuerna då kunde sätta järnvägsstationerna i kontrast till varandra, vilket bidrog till en fördjupning av deras förda resonemang.

Ett femte val var att urvalet i sin helhet utgjordes av tjänstemän. Detta gäller även den yrkestillhörighet de två ålderspensionärerna hade under sitt yrkesverksamma liv. Detta val gjordes eftersom det är en yrkeskategori som ofta arbetspendlar. Därutöver kunde alla medverkande kategoriseras som "vit medelklass", vilket jag själv även skulle kunna kategoriseras som. Detta var inget strategiskt val, men ändå värt att nämna här för att skapa en förståelse för den "blick" som förekommer i studien. Utifrån Ahmeds (2004b:25–42) definition av att samhällen har en viss normerande "hud" skulle man kunna uttrycka det som att denna studie i viss mån är en återspeglning av den "normerande huden" i dagens samhälle.

### 5.4.2 Urvalsperiod

Urvalet av resenärer pågick under perioden hösten 2009, när den första resenären kontaktades, till hösten 2011. Kontakter med resenärer togs fortlöpande under denna period tills en viss "mättnad" uppkom i förhållande till avhandlingens syfte och projektets teoretiska utveckling. Inom intervjustudier och vid fältarbete används begreppet "mättnad" för att påvisa en punkt i materialinsamlingen när varje intervju eller observation inte längre ger något nytt utan i stället börjar upprepa sig. Det mesta som framkommer då är redan sagt, sett, och uppfattat. Det var vid dessa tillfällen som såväl beslutet att avsluta fältarbetet aktualiseras och beslutet att inte söka efter ytterligare resenärer togs. (Kaijser 1999:33, Fangen 2005:120).

### 5.4.3 Urvalsmetoder

För att finna resenärer till studien använde jag mig av flera tillvägagångssätt. Vid ett tillfälle rekryterades en resenär efter ett spontant möte på Norrköpings station, en annan resenär kom jag i kontakt med när jag ringde runt till organisationer. Den övervägande delen av resenärer fann jag genom bekanta, bekantas släktingar, vänner eller kollegor. Vid två tillfällen har jag fått listor över personer som jag lämpligen kunde kontakta. Den ena listan bestod av resenärer som en av de intervjuade resenärerna kände till i Kimstad. Den andra listan var ett blandat slag av resenärer, som alla på ett eller annat sätt var verksamma inom Norrköpings kommun. Sex personer rekryterades tack vare ett gemensamt mailutskick från en av de tidigast rekryterade resenärerna som också arbetade inom Norrköpings kommun. Detta kan liknas vid ett "snöbollsurval" där en person ofta tipsar om andra viktiga personer att kontakta (Eriksson-Zetterqvist & Ahrne 2011:43). I jämförelse

med att rekrytera deltagare via organisationer eller direkt på järnvägsstationerna verkade möjligheten att referera till en gemensam bekant ha underlättat viljan att delta.

#### 5.4.4 Avgränsningar

En medveten avgränsning var att inte söka efter resenärer i organiserade forum. Anledningen till det har varit att jag velat komma åt resenärers relativt oreflekterade vardagliga upplevelser av järnvägsstationerna, i stället för att de skulle vara organiserade och därmed möjligtvis mer fokuserade på att lyfta vissa problemföreställningar och att driva vissa frågor. Min avsikt var, med Youngs (1997) begreppsdefinition, att söka efter resenärer som var *serialiserade*, snarare än att finna dem som organiserat sig till *grupper* med gemensamt uttalade intressen.

Att somliga av resenärerna skulle driva vissa frågor kunde i och för sig ändå utgöra en risk i det aktuella urvalet av resenärer, eftersom sex stycken av dessa arbetade med transportfrågor. Till skillnad från andra resenärer kunde dessa tänkas ha en förtrogenhet med aktuella policyers och problemställningar rörande järnvägsstationer och tågresor. Intervjuerna var utformade så att resenärerna tillfrågades om sina spontana och flyktiga upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer, men det fanns en risk att resenärer närmade sig sitt deltagande snarare utifrån sin yrkesroll än som privatpersoner. Detta är något som jag varit extra uppmärksam på vid bearbetningen av materialet. Enbart vid något enstaka tillfälle har jag uppfattat att resenären glidit närmare sin yrkesroll.

### 5.5 Intervjuer – en social interaktion

Det material, som skapas under en intervju, påverkas av hur individerna förhåller sig till varandra, vad de anser bör förtigas eller påtalas, samt hur de vill framställa sig inför varandra. Detta rör också den respekt och den integritet som förhandlas mellan parterna i en intervju (Fägerborg 2010:60).

Generellt sett använde jag mig av en icke konfrontativ stil under såväl intervjuerna med resenärer som med förvaltare och planerare. Detta har lett till att den intervjuade stundtals lämnades utan att jag ställde känsliga följdfrågor. Mitt syfte med detta arbetssätt var att skapa en så avslappnad och accepterande stämning som möjligt, där jag tillät att de intervjuade framställde sig på det sätt de ville och vidareutvecklade de tankar de själva ville föra fram. Detta arbetssätt utvecklade jag med hänsyn till den fenomenologiska inspirationen, där intervjusituationen kan utvecklas till en samtalsliknande form, och där man genom ett empatiskt arbetssätt i så hög grad som möjligt eftersträvar att synliggöra den intervjuades livsvärld (Kvale 2007:54).

Vid en intervju kan en mängd tankar och processer således sättas i rörelse såväl hos intervjuaren som hos den intervjuade. Liksom i andra sociala situationer görs till

exempel bedömningar om personen framstår som ärlig och pålitlig, om social bakgrund, ålder, geografisk hemvist, erfarenheter och vilka kunskaper motparten besitter (Fägerborg 1999:57–61, Alvesson 2003). Bland resenärerna kunde denna bedömning påbörjas redan vid ett inledande tillfälle, då jag mötte dem för att de skulle bli informerade om sitt deltagande samt att resedagboken delades ut. Detta såg jag som en fördel, eftersom båda parter på så sätt var förberedda på vem de skulle möta vid intervjutillfället. Vid intervjuerna med förvaltare och planerare bestod förberedelserna inför intervjun av telefonkontakt, någon mailväxling samt själva tillfället för intervjun. I intervjuer med såväl resenärer som med förvaltare och planerare uppmärksammande jag dock vid flera tillfällen hur såväl mina förväntningar som de intervjuades, skiftade under intervjuens gång och bidrog till hur intervjuerna ändrade fokus.

Ett tillfälle där jag gjordes uppmärksam på detta var under intervjun med en resenär som en bit in i intervjun plötsligt frågade om mitt geografiska ursprung i samband med att han ville berätta en anekdot. I denna händelse kändes det som att jag fördes från min fokus som forskare för att berätta något om mig själv som privatperson och min uppväxt. Detta med anledning av att jag först trodde att resenären blev intresserad av att veta varifrån jag kom, eftersom jag talade dalmål och inte östgötska. Med hänvisning till Ahmed (2011) skulle man kunna säga att frågan ”stoppade” mig genom att delar av mitt framträdande, i form av dialekt, bidrog till att jag uppfattade mig som ifrågasatt som östgöte och i stället upplevde mig som en ”nyligen anländ” och en ”främling” i de pågående historierna i Norrköping. Det resenären sedan gjorde var att introducera mig till denna historieskrivning genom att berätta anekdoten om statyn föreställande Karl XIV som ”vänder ryggen” mot Norrköpings Järnvägsstation.<sup>67</sup> Då resenären och jag sedan skrattade åt underfundigheten i hans framställning lämnade jag känslan av att vara en ”okunnig främling” och intervjun kunde fortsätta.<sup>68</sup>

### 5.5.1 Etiska överväganden och informerat samtycke

I samband med den första kontakten med resenärerna bestämdes ett datum för en personlig träff då studien introducerades, resedagboken delades ut och tid för intervju bokades in. Resenärerna fick också fylla i ett formulär med bakgrundsinformation och underteckna ett avtal som innebar att de godkände att delta i studien. Med hänsyn till etiska riktlinjer om anonymisering och informerat samtycke skapade jag sedan fingerade namn till resenärerna som används i avhandlingen (Kvale 1997:107–110, Aull Davis 2005:54–61). Även förvaltarna och planeraren fick ge ett informerat samtycke till att delta i studien. Dessa individer förekommer dock med sina personnamn i studien, eftersom de medverkar i sin offentliga yrkesposition och en anonymisering ändå varit lätt att röja.

---

<sup>67</sup> Denna anekdot finns inskriven i kapitel 2.

<sup>68</sup> Torsten, intervju.

## 5.5.2 Resenärerna och deras anknytning till de tre järnvägsstationerna.

I analysdelen förekommer resenärerna enbart med de fingerade namnen. Av resenärerna var *Camilla, Sigrid, Martina, Vivianne, Rigmor, Stefan, Jesper* och *Kenneth* inom åldersspannet 30–45 år; *Margareta, Mona, Ylva, Sara, Martin, Robert* och *Jens* inom åldersspannet 46–60 år; samt *Vendela, Lennart* och *Torsten* inom åldersspannet 61–75 år. Bland dessa hade *Jesper, Stefan, Kenneth, Margareta* och *Sigrid* hemmavarande barn i 0–7-årsåldern.

Medan åtta resenärer främst använde Östgötapendeln och därav kategoriserades som *lokalpendlare*, så pendlade fem av resenärerna mellan Norrköping och Stockholm och kategoriserades som *regionalpendlare*. Tio av resenärerna gjorde tjänsteresor till Stockholm och av dessa gjorde tre stycken även tjänsteresor till olika destinationer i Sverige. Samtliga resenärer använde Norrköpings järnvägsstation, fyra stycken använde Kimstad pendeltågsstation och sexton stycken använde Stockholms Centralstation. Av dessa sexton uppgav sex stycken att de någon gång använt loungen på Stockholms Centralstation. Flertalet som reste mellan Norrköping och Stockholm uppgav att de beroende på tillfälle antingen reste med X2000-tåg eller SJ:s Regionaltåg. Medan två resenärer hade Stockholm som bostadsort, så var tre stycken bosatta i Kimstad och tre stycken bosatta i Linköping. De resterande tio resenärerna var bosatta i närområden till Norrköping.

## 5.6 Intervjuer med förvaltare och planerare

Totalt genomfördes fyra intervjuer med förvaltare och planerare. Samtliga av dessa ägde rum under våren 2012. Även dessa personer har erfarenheter av att vara resenärer, något som några av dem nämnde under intervjun. De valdes dock utifrån sin yrkesmässiga position och det är med den utgångspunkten som intervjuerna är gjorda. Det är även med detta fokus som materialet förekommer i analysen.

Ett kriterium för valet av intervjupersoner var att intervjuer skulle genomföras med förvaltare från såväl Jernhusen som Trafikverket, eftersom de har olika ansvarsområden på järnvägsstationerna. Det förekommer flera samarbetsprojekt mellan Jernhusen och Trafikverket om järnvägsstationer, men hårddraget kan man säga att Trafikverkets stationsföreståndare ansvarar för spårområden, perronger och angöringsytor till perrongerna, såsom hissar, gångar och trappor. Jernhusens förvaltares ansvarsområden rör däremot stationsbyggnaden interiört och exteriört, uthyrning av ytor till handel och service, yttre angöring för taxi samt vissa parkeringar för bil och cykel.

Från Jernhusen och Trafikverket valdes förvaltare ut till intervju eftersom förvaltare står nära verksamheterna på stationerna. De utgör också slutledet i att verkställa de lagar och regleringar som de som anställda vid statliga verk och bolag har att rätta sig



efter. De står även i nära kontakt med resenärerna, dels genom direkt kontakt eller förmedlad kontakt via telefon eller mail, dels genom olika resenärsundersökningar. De intervjuade är; *David Lukose*, stationsföreståndare inom Trafikverket, med bland annat Stockholms Centralstation och Norrköpings järnvägsstation som sitt förvaltningsområde; *Keith Grönkvist*, förvaltare inom Jernhusen, med bland annat Norrköpings järnvägsstation som sitt förvaltningsområde och avslutningsvis; *Yvonne Hendele*, verksam inom Jernhusen som förvaltningschef för Stockholms Centralstation.

Kimstad pendeltågsstation förvaltas av Norrköpings kommun, men tillkom genom ett samarbete mellan kommunen, Östgötatrafiken och dåvarande Vägverket och Banverket. För att få kunskap om denna station valdes en fysisk planerare, *Magnus Gullstrand* vid Stadsbyggnadskontoret i Norrköping. Han valdes eftersom han varit med och utarbetat översiktsplanen samt programmet och detaljplanen för Kimstad station. Eftersom Kimstad station invigdes så sent som 2009 kändes det extra aktuellt att få belyst processen fram till stationens nuvarande utformning.

Även under intervjuerna med förvaltare och planerare höll jag, som jag tidigare nämnde, en öppen, konverserande och icke konfrontativ intervjustil (Kvale 1997:82). Syftet med det var att jag ville skapa en avslappnad och samtalsbetonad intervjusituation. Intervjuformen bidrog säkert till det faktum att även förvaltarna stundtals frångick sin formella yrkesroll och gled över på privata minnen och känslomässiga reflektioner, även efter avslutad intervju. Den relativt öppna intervjuformen medförde att intervjuerna blev långa med en intervjutid som i några fall närmade sig två timmar.

## 5.7 Material från resenärerna

Materialet från resenärerna består av intervjuer, dagböcker, mentala kartor och blanketter med val över funktioner på järnvägsstationer. Materialet är komplext och sammanflätat och bildar en förtätad helhet över resenärens upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer. De olika materialen skiftar dock i uttryck, från de mer privata dagboksanteckningarna till stundtals en formellt hållen ton under intervjuerna. På så sätt berikar de olika materialen varandra. De kan liknas vid en kristall som är en helhet, men där ytorna och helheten strålar på olika sätt beroende på hur man väljer att vinkla denna. I analysen har de olika materialen använts för att fördjupa förståelsen för olika situationer (Richardson & Adams St. Pierre 2005:962–963). Detta förhållningssätt gäller även i hur jag i analysen betraktat resenärernas material i förhållande till platsobservationerna.

### 5.7.1 Intervjuer

Intervjuernas form och innehåll genomgick en förändring under studiens gång. Inledningsvis valde jag att hålla intervjuerna relativt öppna, om än inte helt ostrukturerade,

men efter tre intervjuer uppfattade jag att resenärerna tycktes förvänta sig mer strukturerade frågor (Kvale 2007:81–82).

De tre första intervjuerna kan sägas ha fungerat på pilotintervjunivå. Med utgångspunkt i dem utvecklade jag det tematiska frågebatteri utifrån ämnesområden jag ville få berörda under intervjuerna. I samband med detta utarbetade jag även en blankett med kryssark över funktioner på järnvägsstationer, som jag bad att få ifyllt från och med den fjärde intervjun. Frågebatteriet använde jag mig av under resten av intervjuerna, utan att för den skull följa det slaviskt. I vissa intervjuer var resenärerna mer drivande och introducerade själva olika tema. Då använde jag frågorna främst för att få en fördjupning av ämnet eller som en checklista för att se att alla teman på något sätt blivit berörda. I andra fall, när intervjuerna stannade upp och en viss osäkerhet skapades, återvände jag till frågebatteriet för att introducera ett nytt tema. På detta sätt kom intervjuerna att utvecklas på olika sätt, men alltid med vissa gemensamma teman.

Intervjuerna kom även att variera i längd, dels beroende på den tid som resenären hade möjlighet att avsätta, dels beroende på hur samtalet utvecklades och vad resenären valde att berätta. I något enstaka fall varade intervjun runt 30 minuter, men i övervägande fall varade intervjuerna i cirka en och en halv timme, med något undantag för en intervju som varade över två timmar. Att några av intervjuerna blev korta kan sättas i relation till att resenärerna också förde resedagböcker. I flera fall där resedagboken var summarisk blev i stället intervjun längre, och i andra fall var det resedagboken som var det fylligaste materialet medan intervjun blev något kortare. Intervjun utfördes med samtliga resenärer. En av dem valde att inte lämna in någon resedagbok, men gav däremot en fyllig intervju. På detta sätt blev materialet komplext och har sammantaget legat till grund för analysen.

De flesta intervjuer genomfördes i ett stort luftigt konferensrum vid Tema kultur och samlas lokaler vid Skvallertorget i Norrköping. I några fall var detta inte möjligt och då hölls intervjun antingen i resenärens hem eller på dennes arbetsplats. En tendens jag märkte var att när intervjuer ägde rum i hemmiljö, hade såväl resenären som jag svårt att fokusera på själva intervjun. När en resenär själv avsatt tid på sin arbetsplats eller kom till universitetets lokaler, verkar det som att både jag och den intervjuade blev mer fokuserade på själva intervjun.

## 5.7.2 Bearbetning av intervjuer som en del av analysen

Alla intervjuer har bandinspelats och, med undantag av en intervju med förvaltare, transkriberades i sin helhet.<sup>69</sup> Transkriberingarna gjordes en tid efter själva intervjutillfället

---

<sup>69</sup> Beroende på längden på den intervjun valde jag att i detta fall göra en snabbtranskribering av denna intervju där noterade jag tidsintervall för när olika teman togs upp. Om temat kändes relevant för studiens syfte gjorde jag en utförlig transkribering av tidsintervallet. Men om så inte var fallet nöjde jag mig med att göra en sammanfattning över det som sades för att ändå kunna följa hur intervjun utvecklats i sin helhet.

med en variation från någon månad till i vissa fall upp till ett år. Vid materialinsamling och bearbetning av material pendlar forskare ofta känslomässigt mellan närhet och distans till såväl objekten för forskningen som materialet i sig (Kvale 1997:83, Fägerborg 1999:60). För egen del kände jag ett behov att kliva ur och få distans själva intervjusituationen samt att låta materialet obearbetat få tid att mogna och ge impulser till den fortsatta materialinsamlingen innan transkriberingsakten ägde rum.

Jag ser en klar fördel med att jag genomförde samtliga transkriberingar själv. På flera sätt framstod processen att transkribera som ett led i analysarbetet (Klein 1990). Avlyssnandet och transkriberingen av de tidiga intervjuerna hjälpte till att vidarutveckla min kompetens som intervjuare, genom att jag insåg brister och förtjänster i mitt sätt att intervjua. Vidare bidrog transkriberingsprocessen till att jag kunde uppfatta såväl intervjuens innehåll som stämning på ett annat sätt än under själva intervjutillfället, när mitt fokus varit inställt på interaktionen under intervjun. Detta kunde till exempel vara att upptäcka hur resenären uppehållit sig vid ett tema, som jag själv vid tillfället inte uppmärksammat vidare, men som jag senare funnit återkom hos resenärer i övrigt. Det kunde även röra sig om att tydligare höra undertoner. Till exempel kunde jag i ett fall höra att vad jag i situationen uppfattat som ett lättsamt samtal vid genomlysningen i stället innehöll ett stänk av irritation och ironi. Vidare tydliggjorde transkriberingarna den intervjuades egna ordval och formuleringar i förhållande till hur jag mindes dem. Därutöver bidrog de ordagrant återgivna transkriberingarna där hänsyn även tagits till upprepningar, omtagningar, tvekljud, återkopplande ”mmm”-anden och pauser, att jag kunde se nyanser av känslor i samtalet samt hur vi samspelat under intervjun.

När citat ur intervjuerna återges i analysdelen har jag valt att ta bort upprepningar, tvekljud och pauser där det inte påverkar innehållet. Där citaten koncentrerats och inskjutna resonemang avlägsnats återges det med en hakparentes [...]. Dessa förändringar är gjorda för att öka läsbarheten utan att ändra innehållet.

### 5.7.3 Dagböcker

Syftet med dagböckerna i denna studie har varit att fånga resenärernas vardagliga upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer. Dagboken som skrivform valdes eftersom den förknippas med framställningar av flyktiga tankar och känslor samt att uppehålla sig vid detaljer av mer vardaglig och privat karaktär. Det var också detta jag hoppades kunna komma åt. Det jag ville uppnå med resedagboken var att luckra upp resenärernas eventuella förbiseende och få dem att vara uppmärksamma på hur de uppfattade sig själva i relation dessa vardagliga miljöer.

Dagböckerna introducerades vid det första mötet med resenären då dagboken i form av en svart anteckningsbok i A5-format delades ut. Vid detta tillfälle bokades även tid för en

avslutande intervju då även dagböckerna skulle lämnas. Tidsplanen sattes individuellt med var resenär utifrån vilken typ av resor de avsåg att göra samt hur ofta de reste med tåg.

Dagboken innehöll ett försättsblad med ett antal öppna frågeställningar, som jag beskrev att resenären kunde ta stöd av men förhålla sig fritt till. I instruktionerna påtalade jag även att formen för skriften var öppen och kunde sträcka sig allt från punktform till längre flytande text och bild. Resedagböckerna bar resenärerna sedan med sig under avtalad tid och antecknade i på järnvägsstationerna eller i anslutning till sitt resande. Jag lät det också vara möjligt att föra dagbok via en vanlig Word fil, som resenärerna sedan sände in till mig. Detta bidrog till att några valde att föra sina anteckningar direkt på dator under sina arbetsresor eller via sin mobiltelefon medan de väntade på järnvägsstationen.

Materialet har till sin karaktär en väldigt varierad form. Medan en del resenärer nöjde sig med att föra kortfattade noteringar i punktform, har andra dagböcker episk eller lyrisk form med existentiella funderingar. Ytterligare ett antal andra återgav handfasta beskrivningar av skeenden och platser. I analysen av materialet har jag inte sett detta som ett problem, utan snarare har detta varit ett berikande inslag som också återspeglar något av de olika resenärernas karaktär.

I samband med intervjuerna framförde flera resenärer i positiva ordalag hur de blivit mer uppmärksamma på järnvägsstationerna sedan de börjat föra anteckningarna. Om jag enbart varit ute efter att skildra resenärers vardagstillstånd på järnvägsstationerna skulle detta kunna ses som ett problem, men eftersom jag också var ute efter att höja nivån på resenärernas uppmärksamhetsgrad, definierar jag det i stället som att dagboksformen fungerade väl.

De främsta fördelarna med materialet har varit att även om resenärerna varit medvetna om att materialet kunde komma att stå till allmänt beskådande, återges ofta privata reflektioner som vanligtvis förknippas med dagboksskrivande. Någon enstaka resenär sammanfattade dock summariskt och renskrev sina anteckningar, men i dessa fall innehöll intervjun mer reflekterande inslag. I jämförelse med intervjun, som kan ses som ett samspel mellan två parter där båda tar intryck av varandra, genom att till exempel ”härma” ordval och tvekljud eller genom att invänta och avbryta varandra (Fägerborg 1999:60), följer dagböckerna obrutna tankegångar och resenärernas unika formuleringar ger en särskild lyskraft åt texten. En annan fördel med dagböckerna är att de, i senare skede av analysen, fördjupade ämnen som behandlats under intervjun. Där detaljer utelämnats eller glömts bort under intervjun bidrog dagböckerna till viktiga detaljer till analysen.

#### 5.7.4 Bearbetning av dagböcker och återgivning i text

Till följd av att dagböckerna har olika karaktär förekommer utdrag ur vissa dagböcker mer frekvent i texten i analyskapitlen, medan andra förekommer sällan eller inte alls. Även

de dagböcker som inte återges har varit en betydelsefull källa vid analysen och innehåller ofta, om än i mer ofärdigt slag, liknande resonemang som de utdrag från dagböckerna som förekommer i texten.

Eftersom alla dagböcker var skrivna med läslig handstil tog jag beslutet om att inte bearbeta dem vidare genom renskrivning. De utdrag som är presenterade i studien har ibland koncentreras. Har något helt utslutits visas det genom en hakparentes [...]. Dessa bearbetningar gjordes för att öka läsbarheten i texten.

### 5.7.5 Mentala kartor

Under intervjuerna fick resenärerna även i uppgift rita mentala kartor över de järnvägsstationer som de skildrade. En mental karta är en individs subjektiva skildring av ett visst geografiskt område. Skildringen på en mental karta behöver inte motsvara den återgivna miljön utan lämnar öppet för individen att betona eller utelämna sådant som inte ryms i den personliga skildringen (Lieberg 1992:273). Mentala kartor har använts vid flera studier för att analysera maktförhandlingar om rum eller för att analysera olika aspekter av urbana rum (Lynch 1960, Spencer 2011). Eftersom jag i denna studie var ute efter att komma åt resenärernas upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer, såg jag en fördel i att resenärerna ritade sina egna kartor i stället för att utgå från officiella skalenliga planritningar av järnvägsstationer. På detta sätt lämnades en öppning för resenärerna att lägga tonvikt vid vad de ansåg väsentligt, medan andra detaljer som de fann mindre viktiga utelämnades.

Uppgiften introducerades en bit in under intervjuerna. Ofta gjorde jag det på ett trevande sätt och gav endast blyertspennor och vita pappersark till resenärernas förfoganden. Känslomässigt tillförde uppgiften initialt en osäkerhet som resenären artikulerade i ordalag som att: ”Men jag kan ju inte rita!”, ”Oj, vad fult!” eller ”Ja! Men nu gör jag såhär!”. När resenären väl kommit över den initiala svårigheten att sätta ned pennan på papperet och började rita, utvecklades ofta samtalet såväl genom att resenären kunde fördjupa resonemang som tagits upp tidigare, som att denne plötsligt drog sig till minnes situationer eller delar av den fysiska utformningen, som inte berörts tidigare.

I vissa fall när resenärerna stod tvekande över hur de skulle börja rita föreslog jag utifrån vad de tidigare under intervjun hade berättat ett scenario att inleda med t ex: ”Kan du rita din väg genom järnvägsstationen fram till perrongen?”. Vid andra tillfällen ställde jag även frågor om sådant som ingen av oss tidigare under intervjun berört. På detta sätt blev jag i någon mån medskapare till kartornas utformning. Själva teckningsmomentet och samtalet som utspelades under detta ingår i det transkriberade intervjumaterialet. Även om momentet med att rita kartor var berikande i intervjusituationen består ofta de mentala kartorna i sig enbart av enkla streck som kan vara svåra att tyda utan tillgång till intervjusituationen.

## 5.7.6 Blankett med val över funktioner på järnvägsstationer

Avslutningsvis fick alla, från och med den fjärde resenären, även i uppgift fylla i särskilda blanketter med ett antal alternativ att ”ringa in” och ”kryssa i” vad de å ena sidan ansåg var absolut nödvändigt på en järnvägsstation samt vad som vore trevligt om det hade funnits på järnvägsstationerna. Detta moment satte ibland igång en del diskussioner, i andra fall tystnade resenären och vid avlyssning av intervjun hörs mest ett mummel när denne fyller i blanketten. I de flesta fall påkallade jag under intervjun en fortsatt konversation genom att ställa frågor allt eftersom resenären fyllde i sina alternativ. Blanketten behandlades som en del av intervjun och har av den anledningen inte redovisats som bilaga.

## 5.8 Observationer

Vid de utvalda stationerna har totalt 42 stycken observationer genomförts där jag fotograferat och fört fältanteckningar. Utav dessa är 22 observationer från Norrköping station, 10 stycken från Kimstad pendeltågsstation och 10 stycken från Stockholms Centralstation. Även om enstaka observationer utfördes 2010 så är det största antal observationer från dessa tre stationer inhämtade under en period från augusti 2011 till november 2011. Dessa har således ägt rum efter att det mesta av materialet från resenärerna inhämtats. En anledning till detta var att jag ville att det material, som resenärerna lämnade till mig, skulle vara med och leda min blick under observationerna. På så sätt ville jag också lägga märke till stationsrummet genom deras upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer.

Observationerna täcker in de tider som resenärerna själva uppgett att de vistas på stationerna under morgonrusning, lunchtid, sen eftermiddag och kvälltid under veckodagarna. Tyngdpunkt lades på att genomföra observationer vid Norrköpings järnvägsstation, eftersom det är den station som samtliga intervjuade resenärer använder sig av och att denna järnvägsstation utgör navet i studien.

Utöver dessa observationer har jag under studiens gång genomfört ett antal resor framförallt mellan Norrköping och Stockholm. Dessa resor har lagt sig som ett erfarenhetsbaserat lager i mig, men kan inte relateras närmare till än ”minnesanteckningar” gjorda i samband med eller långt efter själva resan.

### 5.8.1 Val av seende vid observationer

Vid observationer är det en omöjlighet att förutsättningslöst gå ut och nedteckna allt. Då riskerar att man drunknar i alla intryck som förekommer i den ständigt pågående ström av upplevelser och skeenden som äger rum. Av den anledningen är det nödvändigt att formulera ett syfte med observationerna, samt problemfokus och perspektiv, för att tydliggöra för sig själv vad man vill ha ut av observationerna (Ehn 2009:49, Fangen 2004:41).

Under den inledande tiden i studien, då jag närmade mig järnvägsstationerna genom att själv vara resenär, utgick jag rätt förutsättningslöst ifrån vad jag upplevde under mina vistelser på järnvägsstationerna. Då lade jag till exempel märke till hur jag betedde mig när jag var på plats, var jag väntade, hur jag kände mig eller vad som hände på perrongen när det blev förseningar. I de platsobservationer som genomfördes under ett senare skede av studien var syftet att undersöka järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum. Under dessa observationer fokuserade jag därför särskilt på att uppmärksamma upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer, som jag uppfattade innehöll en täthet som kunde knytas till genus.

Under observationerna var det omöjligt att veta exakt var händelseförlopp som skulle bli betydelsefulla började. Därför var jag noga med att anteckna tidsangivelser för förändringar i uppmärksammade skeenden. Då jag observerat enskilda individer, har jag fortsatt observerandet när jag känt att individuella ageranden även gått att relatera till mer abstrakta samhällliga mönster som har med genus att göra (Fangen 2004:41).

### 5.8.2 Forskaren som medskapare vid observationen

När jag genomförde observationerna försökte jag minimera min interaktion med andra, eftersom jag i så låg grad som möjligt ville påverka vad som ägde rum. Eftersom en stor del av det samspel som äger rum mellan individer på järnvägsstationen sker genom betraktande, blev jag dock vid några tillfällen indragen i den sociala interaktionen. Det gick inte heller att undvika det faktum att även jag var en av alla mänskliga kroppar som närvarade på stationen vid tillfället för observationen. I analysen av materialet har jag också betraktat mig som en av alla situerade kroppar som befunnit mig i en viss situation, och mina fältanteckningar ses som en komplettering till resenärernas material. Utifrån utgångspunkten att upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer var viktiga i min studie, förekommer även noteringar i mina fältanteckningar om var jag befann mig och vad jag upplevde och kände på plats. I del I förekommer, som tidigare nämnts, autoetnografiska drag när jag analyserar mina platsobservationer. Därutöver har jag använt mina observationer för att skapa miljöskildringar i analysdel I samt för att täta och bredda teman i analysdel II. Resenärernas dagböcker innehåller dock i flera fall tydliga och systematiska observationer som inte skiljer så mycket från det material jag själv frambringat. Här skulle man kunna säga att jag genom mina observationer verkat för att skapa större densitet i den kristall som jag betraktar ur olika vinklar i denna studie.

### 5.8.3 "Forskar-jag" och "resenärs-jag"

Det finns en avgörande skillnad mellan materialet från resenärerna och hur jag skrivit fram de observationer jag gjort. Resenärerna har enbart haft mina instruktioner och sin fria vilja att tolka dessa som redskap i sitt deltagande samt enbart vistats på järnvägsstationerna då

de själva är på resa. Jag å andra sidan är den som har utformat studien samt att jag vistats på järnvägsstationerna även vid tillfällena då jag själv inte varit resenär. Detta gör att det är olika förutsättningar för de ”jag” som presenteras i analysen i utdrag från observationer, dagböcker och intervjuer. Medan dagböckerna återger resenärernas egna berättarjag utifrån deras situation, sker mina observationer även utifrån mitt medvetna ”forskar-jag”. För att skilja dessa båda material åt förekommer redovisade utdrag ur mina fältanteckningar med indragna marginaler och snedställd text, medan redovisningen av material från resenärerna förekommer enbart med indragning utan snedställd text.

De olika materialen går dock inte att betraktas som helt skilda åt. Under intervjuer är de ”jag” som återges egentligen hur intervjupersonerna framställer sitt jag i interaktionen med mig som forskare i intervjusituationen (se vidare Fägerborg 1999:58, Fangen 2005:77,139ff). Och under observationerna färgas mitt ”forskar-jag” av de erfarenheter jag har av tågresande, de valda järnvägsstationerna samt erfarenheter och intryck från intervjuer med resenärer.

#### 5.8.4 Perspektiv inifrån och utifrån

I denna studie betraktas pendlare som ett socialt kollektiv (jfr Young [2000]2009:232), ett kollektiv som jag själv stundtals varit en deltagare i. Inom etnografisk forskning nämns ibland skillnad mellan att ha ett inifrånperspektiv eller ett utifrånperspektiv (insider/outsider) i förhållande till den grupp människor man forskar omkring samt till den miljö man vistas i (Alvesson 2003, Fangen 2009:139ff, Corbin Dwyer och L. Buckle 2009). Det kan vara både för och nackdelar med att vara en insider och således forska om miljöer och grupper man själv ingår i. Fördelarna kan vara att man har en förståelse för hur denna kultur fungerar samt att man lätt får tillgång till miljön. Det kan emellertid finnas nackdelar, som hör ihop med att man blivit hemmablind för de strukturer och problem som finns inom den bekanta miljön.

Det som kan ha bidragit till att jag skaffat mig en sorts insiderkunskap om hur järnvägsstationerna fungerar i sitt sammanhang för människor som bor på orten är det faktum att jag under större delen av studien har varit bosatt i Stockholm, men pendlat till min arbetsplats i Norrköping med tåg. Under två års tid, då större delen av materialet samlades in, var jag dock bosatt med min familj till Norrköping och levde i ett villaområde med ett flertal personer som antingen med bil eller med tåg arbetspendlade till Stockholm. Även min man arbetspendlade till Stockholm med tåg under denna period, och för egen del reste jag till Stockholm med tåg av arbetsrelaterade skäl, såsom konferenser och referensgruppsmöten. På så sätt har jag en förtrogenhet som tågresenär med såväl Stockholm som Norrköping som bostadsort. Det har bidragit till mer eller mindre medvetandegjorda erfarenheter av såväl bostadsorterna som tågresandet, som jag burit med mig genom hela denna studie.



### 5.8.5 Min kropp som ett laddat redskap

Under de observationer som genomfördes före augusti 2011 var jag själv resenär. Då tog jag in järnvägsstationen med min egen kropp, inställd på att göra resan med uppmärksamheten riktad mot att hinna med min egen avgång eller att efter resan ta mig hem från järnvägsstationen med mitt bagage och med tankarna på vad som skulle ske därefter, vare sig det gällde en arbetsdag eller att komma hem till en kvällstrött familj. Huvuddelen av de observationer, som utfördes under hösten 2011, var däremot tillfällen där jag mer systematiskt observerade beteenden och skeenden utan att själv vara resenär. På så sätt hade min kropp vid dessa tillfällen ett annat fokus på att uppmärksamma beteenden skeenden, notera dessa och vänta. I materialet återspeglas det genom att mina noteringar och utskrifter är utförligare med flera spretande detaljer som inte alltid följs upp. Detta skiljer sig från den första typen av observationer, vilka i stället kan liknas vid "snapshots" där ofta kortare sekvenser återges. Längden på de systematiska observationer, som utfördes under hösten 2011, sträcker sig mellan en till tre timmar. Båda formerna av observationerna har varit produktiva, också genom att dessa givit min kropp såväl "resenärerfarenhet" som en mer distanserad "forskarefarenhet", vilket har varit till hjälp för att skapa en förståelse av materialet.

### 5.8.6 Bearbetning av fältanteckningar

Vid ett fältarbete måste beslut alltid tas om vad som ska antecknas, hur man ska göra anteckningar och när man ska skriva ned dessa (Hammersley & Atkinson 2007:142). I mitt fältarbete har jag för det mesta burit med mig en svart anteckningsbok i fickan där jag noterat klockslag, händelser, miljöbeskrivningar och vad som hänt i min egen kropp, t ex kroppsliga reaktioner som törst, hetta och känslöstämningar. Jag valde att göra dessa anteckningar direkt på plats och skriva dem så utförligt och beskrivande som möjligt, för att sedan kunna renskriva dem med bibehållen känsla vid senare tillfälle.

Fältanteckningarna har renskrivits och bearbetats till flytande text. I linje med hur jag behandlat transkribering av intervjuerna som en del av analysen, har även framskrivningen av dessa texter betraktats som ett led i analysen (Klein 1990:40ff, Richardson & Adams St. Pierre 2005, Ehn 2009:44). Även renskrivningen har bidragit till nya insikter om materialet.

### 5.8.7 Övrigt material

Till materialet finns även ett bakgrundsmaterial bestående av en förstudie vid Borlänge järnvägsstation utförd i november 2008. Syftet med förstudien var att närma mig järnvägsstationer som studieobjekt och genom denna forma ingångar och frågeställningar till det fortsatta arbetet. Förstudien dokumenterades genom anteckningar och bandinspelade

kommentarer från resenärer samt en intervju med en kvinnlig anställd vid SJ:s Resebutik. Detta material finns kvar i sitt originalskick som anteckningar och ljudfiler.

Utöver detta har jag under arbetsprocessens gång i samband med intervjuer med förvaltare och planerare tagit del av material i form av en rad skriftliga dokument, ritningar och kartor, resenärsundersökningar, tidningsartiklar samt nätsidor. Eftersom detta material var relativt omfattande, gjorde jag avvägningen att endast referera till de handlingar som jag slutligen använt mig av. Dessa handlingar har främst setts som en bakgrund eller ett komplement till det huvudsakliga materialet från resenärer, platsobservationer och intervjuer med förvaltare och planerare.

## 5.9 Analys av materialet

Analysen av materialet kan definieras som en ”kristallisering” (Richardson & Adams St. Pierre 2005:962–963). Kännetecknande för en kristallisering är att materialet kan liknas vid en kristall som kan betraktas dels som en helhet, dels som sammansatt av flera ytor beroende på hur materialet vinklas. Reflektioner och återverknings av andra material förstärker uttrycket. Här har de olika materialen använts för att på olika sätt fördjupa förståelsen för genusdimensioner i hur resenärer upplever järnvägsstationsmiljöer.

Själva framskrivningen av texten betraktas som en viktig del av den analysen (Richardson 1990, Coffey & Atkinson 1996:117ff). Textskrivandet i sig är en dynamisk akt vilket Ehn och Klein uttrycker enligt följande:

”Textens linearitet ger [...] ett falskt intryck av sin tillkomst. Det ser ju ut som om den skrivits i ett svep. Det mesta av råbråkandet är bortskalat och kampen mellan alternativa formuleringar är avslutad. Spåren av pauser och improduktivitet är borta, läsaren märker inte om det är en minut eller ett år mellan två meningar.”

(Ehn & Klein 1994:41–42)

Den slutliga texten ska därför ses som enbart en av många möjliga presentationer av materialet som kunde ha gjorts. Det jag eftersträvat är att texten såväl ska belysa tågstationerna som fysiska platser och social rum, som synliggöra hur genus på olika sätt kommer till uttryck i dessa miljöer. Under den abduktiva arbets- och skrivprocessens gång har dock tankar och idéer utvecklats. Detta återspeglas framförallt i hur analysen delats in i två delar och att framskrivningarna av texten skiljer sig något åt.

Materialet analyseras på olika sätt i analysdel I och analysdel II. I analysdel I struktureras kapitlen utifrån de tre järnvägsstationerna och genus analyseras företrädesvis utifrån begreppet serialitet. I analysdel II struktureras kapitlen istället utifrån teman. I de tre första av kapitlen i denna del analyseras i huvudsak materialet från resenärer i förhållande till det

aktuella temat. Där förekommer även analys av inslag från platsobservationerna. Avsikten med detta är att underbygga och vidareutveckla analysen av det tema som behandlas i kapitlet. Det sista kapitlet rör temat om resenärernas miljöer. Där analyseras såväl material från resenärer som förvaltare. Det gemensamma för samtliga kapitel i analysdel II är att genusanalysen görs utifrån tankefiguren om genus som rytm, som utvecklats under arbetsprocessens gång.

## 5.10 Avslutning

Detta kapitel har ägnats åt de metoder och det material som förekommer i studien. Studien följer en processinriktad abduktiv ansats där jag under arbetets gång pendlat mellan teoretiska antaganden, materialinsamling och analys. Metoderna som använts är valda för att med ett genusperspektiv kunna undersöka resenärers vardagliga upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer.

Materialet om resenärer är komplext och sammanflätat. Det har inhämtats genom intervjuer, resedagböcker, blanketter över funktioner på järnvägsstationer, mentala kartor samt observationer av de tre järnvägsstationerna. Totalt har 18 resenärer intervjuats och bidragit med material till studien. Därutöver har fyra intervjuer utförts med förvaltare och planerare vid Trafikverket, Jernhusen och Norrköping kommun. Ett 40-tal observationer har utförts vid de tre järnvägsstationerna. Utöver detta förekommer även ”minnesanteckningar” från resor jag gjort med tåg vid andra tillfällen. I materialet ingår också en förstudie från Borlänge järnvägsstation utförd i november 2008.

Metoderna är valda för att skapa en kristallisering, där materialet bildar en tät helhet, vilket kan liknas vid en kristall som gnistrar och glänser på olika sätt beroende på hur man betraktar den. I del I analyseras järnvägsstationerna var för sig, i del II följer en analys av olika teman i förhållande till genus som rytm.



# DEL I

*I denna del analyseras de tre järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum. Till grund för analysen ligger de platsobservationer jag genomfört. Del I svarar på frågeställningarna: Vad karaktäriserar järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum? Hur kommer genus till uttryck i dessa miljöer?*

Norrköpings järnvägsstation redovisas mest utförligt, eftersom den utgör ett nav i studien. Det är den järnvägsstation som samtliga resenärer i studien använder i sitt dagliga resande. Av den anledning har flest platsobservationer ägt rum vid denna station. På Norrköpings järnvägsstation genomfördes observationer såväl inne i stationshuset på platser som gav god uppsikt över lokalerna och utomhus, företrädesvis på platser med god uppsikt över perrong 3–4A där Östgötapendeln avgick och ankom och perrong 7A där de flesta regionaltåg och X2000-tåg mot Stockholm avgick. Därutöver utfördes observationer vid den näraliggande pendlarparkeringen för bil. På Kimstad pendeltågsstation genomfördes platsobservationer i stationens gångtunnel, samt på stationens båda perronger med fokus på den perrong där tågen mot Norrköping avgick. Förutsättningarna för observationerna på Stockholms Centralstation begränsades av att stationen genomgick omfattande ombyggnationer under tiden för studien. Eftersom jag var ute efter att fånga järnvägsstationerna ur resenärernas perspektiv valde jag, där att uteslutande koncentrera observationerna till de platser som resenärerna oftast uppgett att de befann sig på.

Syftet med del I är tvåfaldigt, dels att genom deskriptiva miljöskildringar presentera järnvägsstationerna som fysiska platser, dels genom att analysera genusdimensioner synliggöra järnvägsstationens sociala rum. Hur genus synliggörs analyseras med hjälp av begreppet genus som serialitet. Enligt Youngs (1997) definition av serialitet är det även möjligt för individer att genom multipel serialitet befinna sig i flera sociala serier samtidigt. I analysen tar jag därför även hänsyn till andra serier, exempelvis ålder, som jag uppfattat som aktuella. För att fördjupa genusanalysen används även begreppet genusdomän, det vill säga hur enkönade grupper vid vissa tillfällen tycks dominera över en plats (Friberg 2009). Därutöver återkommer i analysen hur kroppar genom affekt, förlängning och framträdande skapar särskilda förutsättningar för kroppar att ”ta plats” på järnvägsstationer. Samtliga dessa begrepp utvecklades i teorikapitlet.

För att åskådliggöra tidsrumsliga förhållanden och föränderligheten av stationsmiljöerna används begreppen naturrytm och social rytm. Naturrytmer länkas här främst till de deskriptiva skildringarna av stationen som fysisk plats, medan sociala rytmer analyserar järnvägsstationerna som sociala rum. Det jag här avser med sociala rytmer är hur

sammansättningen av resenärer och andra besökande på järnvägsstationen växlar under dygnets timmar, något som jag menar återspeglar aktiviteter och förhållanden i samhället i övrigt.

De tre kapitlen om järnvägsstationerna skiljer åt i sin framställning, eftersom jag fokuserat på att plocka fram de specifika situationer som jag involverades i och händelser som inträffade och som jag blev åskådare till under platsobservationerna på respektive station. Av förklarliga skäl är de unika, men skulle även kunna inträffa på någon annan järnvägsstation. Med det följer att analysen och de teoretiska begreppen den grundar sig på har olika tyngdpunkt i texten om de tre järnvägsstationerna.

# 6 Norrköpings järnvägsstation

*Detta kapitel undersöker Norrköpings järnvägsstation som fysisk plats och socialt rum genom rytmerna; mekaniska rytmer, naturrytmwe och sociala rytmer. Bland de sociala rytmerna utvecklas särskilt pendlarrytmer och väntans rytm som visade sig hamna i arytmi med varandra. Med hjälp av serialitetsbegreppet utreds frågeställningen: Hur kommer genus till uttryck i denna miljö? Jag utreder också hur kroppar, blickar, framträdanden, genusdomän och förmågan att "ta plats" eller att "hindras" är av betydelse för att förstå hur genus kommer till uttryck i miljön.*

På avstånd ser det vitputsade stationshuset slottslikt ut där det sträcker ut sig i närheten av Norra Promenaden. Det övre planet med en ståtlig balkong av sten inhyser i dag vandrarhemmet Above, medan de delar som är tillgängliga för resenärerna är belägna i de centrala delarna av bottenplanet. Norrköpings järnvägsstation invigdes redan 1866 och är en av de 297 järnvägsstationer som Adolf Wilhelm Edelsvärd ritade under sina närmare fyrtio år som chefsarkitekt vid Statens Järnvägars arkitektkontor. De mindre stationerna längs stambanorna utfördes ofta enligt standardmodeller. I Norrköping byggdes den i herrgårdsstil (Linde Bjur och Engström 2010:23–25, Södergren 2010). Stationsbyggnaden kulturminnesmärktes år 2001. I praktiken innebär det att järnvägsstationen exteriört är svår att förändra, medan interiöra förändringar fortfarande är möjliga att göra.<sup>70</sup> Stationen definieras i dag som en del av stadens resecentrum.<sup>71</sup> Här väljer jag dock att omnämna den som järnvägsstation, eftersom det enbart är tågresenärer och att de använt stationsområdet som varit föremål för analys i denna studie.

Norrköpings järnvägsstation ligger nära stadskärnan, intill Järnvägsparken och Karl Johans Park. Järnvägsparken anlades då järnvägsstationen byggdes för att utgöra en brandvägg mellan ånglokstrafiken och de känsliga trähusen i stadskärnan (Södergren 2010). Än idag bär dessa parkområden vackra inslag som oavsett årstid ramar in stationsbyggnaden på ett fördelaktigt sätt.<sup>72</sup> Fasaden på stationshuset är vitputsad och matchar dessa inslag.<sup>73</sup>

---

<sup>70</sup> Intervju: Keith Grönkvist (2012-04-04)

<sup>71</sup> I dag förekommer ett samarbete mellan Norrköpings kommun, Trafikverket och flera trafikoperatörer om ett nytt resecentrum, nu när Ostlänken är på väg att realiserats. I denna avhandling går jag inte närmare in på dessa projektplaner utan här ligger koncentrationen på det befintliga resecentrumet och då främst järnvägsstationen. För mer information om planer på ett nytt resecentrum och stadsutveckling i anslutning till denna, se t ex vidare på Norrköping kommuns hemsida: <http://www.norrkoping.se/bo-miljo/stadsutveckling/oversiktsplaner/antagna/butangen-1/> (nedladdat: 2013-11-05).

<sup>72</sup> Fältanteckning 2011-10-10

<sup>73</sup> Under perioden för fältarbetet 2010–2012 pryddes inför julen sidorna av entrén av högresta blåskimrande koner samt i februari i samband med Valentindagen dekorerades den med konerna med lysande hjärtan som gav entrén en glad och varm inramning. I flera av resenärernas resedagböcker har detta inslag uppmärksammats på ett positivt sätt.



Bild 1: Norrköpings järnvägsstation. Foto: Ann-Charlotte Gilboa Runnvik

## 6.1 Parkeringsplatser och övergångsställen

Till vänster om järnvägsstationens entré finns en korttidsparkering, som främst används i samband med hämtning av passagerare med inkommande tåg. Här ligger också en parkering för taxibilar. På den vänstra sidan av stationen ligger en spårvagnshållplats längs Norra Promenaden. Övergångsstället över Norra Promenaden är på grund av spårvagnstrafiken förstärkt av ett mekaniskt pipande som övergår i ett starkt plingande när en spårvagn närmar sig. Detta kan betraktas som en *mekanisk rytm* som reglerar trafiken på platsen. När jag som boende i Norrköping anlät med tåg till stationen och passerat denna övergång har jag ofta upplevt hur detta lugna mekaniska ljud skapat ett hemtrevligt välkomnande intryck till staden.

Till höger om stationshuset ligger en Pressbyråkiosk med en bankomat på fasaden. På denna sida om stationshuset ligger även en cykelparkering, Östgötatrafikens väntsal och ett busstorg.<sup>74</sup> På den högra sidan om stationen, 400 meter bort längst ut på Norra Promenaden, ligger den kommunalt ägda och förvaltade pendlarparkeringen.<sup>75</sup> Närmare

<sup>74</sup> Östgötatrafikens väntsal och busstorget ingår inte i studien. Av den anledningen särskiljer jag här mellan resecentrumet i sin helhet och järnvägsstationen som främst rör tågresenärerna. Detta omnämndes tidigare i kapitel 5 som en medveten avgränsning eftersom studien främst syftar att undersöka tågresenärer i relation till tågstationer.

<sup>75</sup> Ett problem som jag själv erfor som en ovan användare av pendlarparkeringen var att denna låg nära en annan parkering. Olika rader av en tillsynes gemensam parkeringsyta delades av två ägare. De skilda parkeringarna sköttes av två parkeringsbolag, med olika automater och godkända kontokort för erläggande av avgift. Vid flera tillfällen under observationerna såg jag hur detta orsakade problem för anländande bilister som efter att ha parkerat, saknade rätt betalkort och inte hade kontanter tillhands. Detta problem nämndes även under intervjuerna med resenärerna Stefan och Ylva. Vid anläggande av avgift i "fel" automat utfärdades böter av respektive parkeringsbolag, eftersom det då inte räknades som att man inte erlagt avgift. Särskilt vintertid när skyltar och anvisningar kan vara översnöade kan det vara svårt att som ny användare förstå vilken parkeringsplats som tillhör vilket parkeringsbolag.



järnvägsstationen finns ytterligare en parkering avsedd för tågresenärer. Denna parkering ägs också av Norrköpings kommun men förvaltas sedan år 2000 av Jernhusen.<sup>76</sup> Parkeringen har betydligt högre taxa än den kommunalt förvaltade pendlarparkeringen.

## 6.2 Perronger, spårområde och mänskliga kroppar

Bakom stationshuset breder spårområdet ut sig. Norrköpings järnvägsstation har sju spår som ligger i markplan. Perrong 1 ligger närmast stationshuset och parkeringsytan intill taxibilarna. Här anländer de flesta snabbtåg och regionaltåg från Stockholm. Perrong 1 flyter över i en asfalterad gångväg längs med stationshusets vägg. På perrongen finns stora papperskorgar i metall uppsatta och ett antal träbänkar som är fastmonterade i asfalten.<sup>77</sup> Intill fasaden på stationshuset finns ett par träbänkar av äldre modell fastmonterade.

Direkt till höger om utgången från väntsalen sitter små digitala tavlor med tidtabeller över tågens ankomst och avgång samt information om eventuella förseningar och spårändringar. Mot spår 1 finns ett blått stålstaket och en apparat för registrering inför resa med SJ:s regionalpendlarkort. Övergången mot de övriga spåren är till vänster om denna apparat.

Passagen mellan perrongerna avskiljs av tre vita träbommar som vid nedfällning ackompanjeras av ett högt plingande läte. Den första träbommen är placerad omedelbart före övergången till spår 1. Den andra bommen finns direkt efter perrongen till spår 2–3 samt den tredje bommen finns uppsatt efter spår 6 alldeles innan perrongen till spår 6–7. Vid perrong 2–3 ankommer och avgår Östgötapendeln. Denna perrong skiljer sig något från de båda andra, eftersom där finns ett antal inglasade väderskydd med fastmonterade bänkar. På perrong 1 och perrong 6–7 finns däremot enbart fastmonterade träbänkar av ett nyare slag med avdelade armstöd. Där saknas väderskydd mot vind. Dessa perronger har dock ett längre väderskyddande tak mot regn och snö. Bommar, signaler och tåg i rörelse benämns här som *mekaniska rytmer*, som styr och reglerar resenärernas mobilitet när de vistas på järnvägsstationen.

Vid flera tillfällen uppmärksammade jag hur risksituationer uppkom i samband med nedfällning av bommar och tåg i rörelse. Detta kan beskrivas som att de mekaniska rytterna fungerar i disharmoni med de oregelbundna rytmer som strömmarna av resenärer

---

<sup>76</sup> År 2000 påbörjades ett resecentrumprojekt mellan Jernhusen, Norrköping kommun, Banverket (numer Trafikverket) och Östgötatrafiken. I samband med detta beslutades genom ett avtal att Jernhusen skulle förvalta även de områden nära stationen som egentligen tillhör Norrköping kommun. Detta gäller till exempel cykelparkeringen och den näraliggande bilparkeringen på motsatt sida om järnvägsstationen. Däremot äger och förvaltar Norrköping kommun fortfarande den pendlarparkering som finns längre ned längs Södra promenaden intill rondellen mot Norra promenaden. (Intervju, Keith Grönkvist 2012-04-04).

<sup>77</sup> Dessa är av samma slag som förekommer i väntsalen och som jag här väljer att beskriva närmare i samband med att jag presenterar väntsalen.

bildar. En händelse som grep tag i mig extra mycket ägde rum en torsdagseftermiddag i oktober då jag själv stod nära övergången på perrong 2–3.

*Klockan är 17:27. Människor rör sig över spåren bort mot spår 7A. När bommarna börjar gå ned skapas en viss osäkerhet på området mellan perrong 2–3A och 6–7A eftersom ett tåg skyltat mot Eskilstuna/Västerås är på väg att avgå från spår 6A i riktning mot övergången. Tåget ger ifrån sig en kraftig signal och människor återvänder bakåt innan bommen helt gått ned. En kvinna med barnvagn hamnar dock mellan bommarna. Liksom de övriga resenärerna backade hon också vid signalen, men hann inte tillbaka med vagnen bakom bommarna vid spår 3 innan de fälldes ned. I stället pressar hon sig tätt intill bommen och gungar vagnen kraftigt fram och tillbaka medan tåget glider förbi.*

(Fältanteckning: 2011-10-27)

Att jag tog särskilt intryck av denna händelse kan bero på att jag själv, i likhet med kvinnan med barnvagnen, har erfarenhet av vård och omsorg om späda barn. Detta innefattar bland annat att när man rör sig ute i samhället med en barnvagn måste man behålla sitt fokus på vagnen, som man inte så lätt kan lämna. *Seriellt* har kvinnlighet ofta kopplats samman med egenskaper som moderlighet och ansvar och omsorg om späda barn. Genom att jag själv uppmärksammar den aktuella händelsen riskerar jag att reproducera denna form av genusserialitet. Här anser jag dock att man kan dela upp det hela i två skilda serier, varav en utgörs av kvinnligt genus och den andra av att vara förälder med omsorg om små barn.<sup>78</sup>

I den återgivna händelsen med kvinnan och barnvagnen kan kvinnans kropp närmast ses som sammanlänkad med barnvagnen, något som *förlänger* och *sträcker ut* den mänskliga kroppen. De bildar en enhet där vagnen för ett tag utgör en del som kvinnan inte kan skiljas ifrån. Med detta givet har hennes kropp vid tillfället fått förändrade förutsättningar att hinna fram i tid innan bommen går ned. Det är möjligt att kvinnan var van att röra sig i viss hastighet med sin kropp, men i denna situation när hennes kropp förlängts av barnvagnen och hennes uppmärksamhet riktats mot barnet, ändrades hennes reaktionsförmåga och den möjliga hastighet hon kunde förflytta sig med.

Brissell (2009a) beskriver hur *affekten* från den byggda miljön kan göra att miljöer uppfattas som mindre tillgängliga för individer vars förmåga att vara mobila skiljer från majoriteten av de kroppar som den byggda miljön är anpassad efter. Bommarna och tågen kan ses som en del av den fysiska struktur som förekommer på järnvägsstationen. *Mekaniska rytmer* återkommer med viss regelbundenhet och påverkar resenärernas mobilitet vid vistelser

---

<sup>78</sup> Detta är även något som jag sett i materialet från resenärerna där pendlande män som är småbarnsföräldrar tar upp sitt omsorgsansvar för barnen och relaterar till järnvägsstationen och resandet genom att lyfta fram barnperspektiv bland annat när de relaterar till renligheten, säkerhetsaspekter och trivsel i järnvägsstationsmiljön (Kenneth, resedagbok).

på järnvägsstationen. Disharmonin och arytmikerna mellan de mekaniska rytmerna och de sociala rytmerna från resenärer i rörelse uppstår då bommarna faller ned och tåget sätts i rörelse. Då är området fortfarande tillgängligt för de kroppar som snabbt, lätt och smidigt kan ta sig över spåren, men otillgängligt för kvinnan som rör sig med en annan mobilitet mellan bommarna vid spårområdet än de övriga kropparna.

Denna händelse visar hur mänskliga kroppar oavsett om de definieras som manliga eller kvinnliga kan utsättas för faror när de vistas på järnvägsstationer eftersom kroppar har olika förutsättningar att förflytta sig i rum. Det handlar om hur förmågan att vara mobil påverkas av hur kroppen förlängs, och hur kroppen under ett mänskligt liv förändras i sin mobilitet genom olika tillstånd som graviditeter, invaliditet, ålder eller sjukdom. Ett rum som tidigare varit tillgängligt för en resenär kan efter det att kroppen förlängts eller på annat sätt ändrats vara otillgängligt. Detta leder till att vissa individer inte kan vara mobila och ta sig fram på stationen på samma sätt som andra mänskliga kroppar. Om rummen inte anpassas efter kroppar med olika former av mobilitet leder det till att individer med en mobilitet som avviker från normen måste förhålla sig på ett annat sätt till de rum de vistas i. Kvinnan med barnvagnen kan ses som ett exempel på det.

## 6.2.1 Förseningar och den exotiserande, hindrande vita blicken

Händelsen ovan visar hur kroppar, med en mobilitet som avviker från den vanligast förekommande, riskerar att hindras och utsättas för fler risker i förhållande till den fysiska byggda miljön. Vid ett annat tillfälle inträffade en annan händelse där det i stället var inslag i den sociala miljön som verkade hindrande för resenärers mobilitet och tillgänglighet till stationen. Händelsen utspelade sig då ett försenat X2000-tåg mot Malmö i sista stund ställdes in och ett utrop skedde om att tåget skulle ersättas med bussar, som skulle avgå från busstorget. Då utropet kom satt jag på en bänk intill stationshusets vägg och betraktade en kvinna med en vacker batikschal. Hon stod på övergången mot spårområdet och såg vilsen ut.

*Klockan är 15.25. En stor "svart" kvinna med färgsprakande schal virad runt håret står i början av övergången mot spårområdet. Schalen bär starka färger i gult, grönt och brunt. Jag tänker att hon är vacker.*

*Kvinnan kommer fram mot mig och säger på bruten svenska: "Ursäkta!" och visar mig sin biljett. Det är en X2000-biljett mot Nässjö. Först kopplar jag inte, men sedan förstär jag att hon skulle ha åkt med det X2000-tåg som just blivit ersatt med buss. Jag ser nu hur strömmen av resenärer från perrong 1 närmar sig i rask takt och är på väg mot busstorget där ersättningsbussen står. "Du ska åka buss!", säger jag till kvinnan, "Det är inställt!". Jag ser att kvinnan inte förstår, troligtvis talar hon inte svenska. "Gå med de andra!" försöker jag, men hon förstår inte och står frågande kvar. Jag stannar därför upp en propert klädd man i kostym som kommer med strömmen från spår 1. "Ursäkta", säger jag, "Ska du mot Malmö?". Mannen svarar jakande. "Kan du visa henne vägen?"*

*undrar jag. Han tittar då mot kvinnan och utbrister sedan i kort avvisande ton till mig:  
"Ja, men jag ska på muggen först!"*

*Jag blir häpen och står svarslös kvar medan mannen fortsätter in i stationsbyggnaden. Återigen försöker jag få kvinnan att förstå "Du ska åka buss. Följ med de andra!" säger jag. "Vill du ha en puss?" hör jag ett par rökande kvinnor ironiskt eka vid entrén till väntsalen. Då förstår kvinnan äntligen och fortsätter bort med strömmen mot ersättningsbussen.*

(Fältanteckning 2011-09-28)

I teorikapitlet utvecklade jag hur Ahmed (2011) menar att samhället är normerat efter *en vit fientlig blick* som rasifierar, exotiserar och ser kroppar som inte uppfattas som vita som "främlingar" eller "nyligen anlända", även om de varit närvarande i rummet under hela sitt liv. I den ovan återgivna händelsen blir det tydligt att även jag använder mig av denna kollektiva blick, som jag lägger på kvinnan. Genom att beskriva henne som "svart" och låta mig hänföras av hennes schal kan jag sägas såväl exotisera som rasifiera<sup>79</sup> henne och betrakta henne likt en färgsprakande exotisk växt i förhållande till övriga närvarande på Norrköpings järnvägsstation. Möjligtvis var det genom mitt sätt att betrakta kvinnan som bidrog till att hon lade märke till min uppmärksamhet och beslutade sig för att fråga om hjälp.

I händelsen gav järnvägsstationernas sociala miljö uttryck för en dominerande vithet som baserades på en svensk språkgemenskap. Detta märktes tydligast genom att utropen enbart skedde på svenska, samt att det saknades servicepersonal som kunde visa vilsna personer med otillräckliga språkkunskaper tillräta. Kvinnans mobilitet stoppades upp då hon avvek från den vanligt förekommande svensktalande resenären.

Händelsen innefattar multipel serialitet. Såväl kvinnan som jag delade den kvinnliga genusserien. När jag sökte efter en hjälpande hand till kvinnan vände jag mig dock till en man, som jag utifrån hans *framträdande* med kostym uppfattade som en kompetent och vänligt sinnad person. Möjligtvis gjorde att jag omedvetet denna tolkning utifrån att mannen och jag tycktes dela en serie om klass, då vi båda kunde betraktas som medelklass. Då mannen lade sin "vita blick" på kvinnan och förstod att hon var i mitt sällskap tycktes det som att även jag i hans ögon "tog färg" och sjönk i status. Avståndstagandet visade sig i form av en avspisning genom att nämna att han var tvungen att gå på "muggen". Här tolkas uttalande innehålla avstånd i såväl klass- som genusserialitet. Genom att hänvisa till toalettbesök markerade han en gräns mot oss som kvinnor som i princip innebar att det var omöjligt för kvinnan att följa honom. Genom benämningen "muggen", som är en benämning av lägre valör, tyckes uttalandet som ett klassmässigt nedsättande tilltal. Dessa

---

<sup>79</sup> Enligt Ahmeds (2011) definition ses raser som något konstruerat och därför sker en rasifiering av individer utifrån den dominerande vita blicken.

markeringar verkade även ”stoppande” för mig, eftersom jag gjordes svarslös. Att denna degradering fanns i mannens tilltal uppfattade jag eftersom den tycktes snappas upp av de båda kvinnorna som senare fortsatte denna degradering genom att ironiskt eka mitt tal till kvinnan med batikschal.

## 6.2.2 Genus och den objektifierande manligt normerade blicken

Young ([2000] 2009:237) hävdar att genus reproduceras utan större reflektion i miljöer som individen har ett vanemässigt förhållande till. När jag under platsobservationerna först började söka efter *genus* insåg jag hur jag själv ofta slentrianmässigt definierade de närvarande som män eller kvinnor. I de tidigare beskrivna händelserna med kvinnan och barnvagnen och kvinnan med batikschalen är det möjligt att jag själv genom att uppmärksamma vissa händelser även bidrog till att reproducera en viss form av genusserialitet.

En anledning till att jag initialt gjorde slentrianmässiga indelningar mellan män och kvinnor var att jag utgick från miljöer som jag själv hade ett vanemässigt förhållande till och därmed hade jag ett inifrånperspektiv på järnvägsstationerna.<sup>80</sup> Med Ahmeds (2004b, 2011) ord skulle man kunna säga att jag var inbegripen i samma historier och delade den *kollektiva huden*. Det var först när något avvek från hur män och kvinnor normalt klädde eller betedde sig som jag började uppfatta de vardagliga normerna om genus.

*Klockan är 09:05 och jag befinner mig på perrong 6–7A. Betraktar hur en man anländer till perrongen. Eller är det en man? Jag blir förvirrad och börjar titta närmare. Ansiktet är grovt linjerat med breda kinder som jag uppfattar som maskulina, men sedan är det något med hur personen går, det är som om han drar in snoppen och putar med baken, eller kanske inte. Han bär blåa bellånga velourbyxor i ett syntetmaterial. De påminner om de byxor som min farmor brukade ha. Byxorna möts av ett par mörkblå läderpumps med små halvrunda avslut och nätta sneddade lädersnören över foten. Är det dampumps? Men varför välja så fula! Jag blir tvungen att titta igen. Gör min blick kort eftersom jag skäms och känner mig politiskt inkorrekt. Varför ska jag ”betitta” just denna person? Har denna person inte rätt att vara på plats utan att bli uttittad? Personen har prytt båda sina öron med flera tunna silverringar. Händerna som jag tycker ser ut som grova manshänder, bär snirkliga guldringar. Snett över kroppen sitter en svart liten damhandväska placerad och på bänken intill har personen ställt en större handväska. Väskan är i svart läder, med ett framstycke med brokigt korsstygnbroderi. Under en beigetonad kofta bär personen en rutig skjorta och minimal fluga, högst 5 cm lång. Detta är en medveten och tränad blandning! Det slår mig att denna person medvetet valt ut de delar som ”hen” vill förstärka sitt enskilda uttryck ifrån.*

(Fältanteckning 2011-05-27)

---

<sup>80</sup> En av riskerna med ett inifrånperspektiv är att det kan förblinda forskaren från att se mönster och sammanhang, eftersom allt framstår så normalt. Inifrånperspektiv diskuteras utförligt i kapitel 5 under rubriken ”Perspektiv inifrån och utifrån”.

Begreppet *framträdande* används för att definiera hur individer genom kläder, kroppsspråk, sätt att tala och tillhörigheter som väskor, smycken och andra objekt kan uttrycka något om kön, klass samt tillhörighet till olika grupper och sammanhang (Stadin 2010:10ff, Ahmed 2011). Mitt slentrianmässiga indelande av män och kvinnor utgick från vilken genusseriell tillhörighet som individens framträdande kunde betraktas som. Så länge en kjol eller en slips satt på en kropp som stämde överens med normen för aktuellt genus, så uppmärksammade jag inledningsvis inte dessa detaljer, utan de ingick i det snabba definierandet av kroppar som manliga eller kvinnliga. I den ovan skildrade händelsen definierade jag inledningsvis personen som en man, men när flera delar av dennes framträdande avvek från den manliga genusserien började jag reflektera över personens biologiska könstillhörighet. Det slog mig att jag själv betraktade individer på stationen genom den heterosexuella manligt normerade blicken, som nämndes tidigare i teorikapitlet.

Det första som gjorde mig fundersam var personens kroppsspråk, att dennes gångstil definierades av återhållsamhet och vickande höfter som påminde mig om en kvinnlig gångstil. Young ([2000] 2009:255ff) beskriver hur individers rörelsemönster genom rum som genderiserade, och att kvinnors rörelsemönster ofta innehåller återhållsamma och avbrutna rörelser. Denna karaktärisering av kvinnligt rörelsemönster ska enligt Young inte ses som något essentiellt kroppsligt. I stället betraktas rörelsemönstren som uttryck för det förtryck av kvinnor som reproducerats kollektivt i samhället. Kvinnors rörelser är på så sätt anpassat efter den objektifiering och sexualisering som kvinnor utsätts för i det manligt dominerade samhället (Young [2000] 2009, Listerborn 2007). Det avbrutna och återhållsamma rörelsemönstret, som personen använde sig av, uppfattade jag därför som feminint.

Det andra jag lade märke till var personens kläder och tillhörigheter. Där tolkade jag velourbyxor, pumpsen, koftan, handväskorna, blomsterbroderiet och bruket av smycken som kvinnlighet, medan den randiga skjortan och flugan förknippades med manlighet. Till skillnad från de övriga resenärerna, som främst tycktes ha valt sina kläder och tillhörigheter förknippade med *en* genusserie, så uppfattades denna persons val genomtänkt för att överskrida genusgränser. Ahmed (2006) menar att individer orienterar sig i rummet genom att dras till vissa kroppar och föremål. På så sätt skapas utrymme för vissa kroppar i rummet, där de kan orientera sig mot människor och objekt för att "ta plats" och "bekvämt bre ut sig". Andra individer desorienteras utan möjlighet till att "ta plats" även om det fysiska utrymme finns där. Här öppnade denna individ under morgontimmarna upp en ny orienteringspunkt och ett nytt sätt att vara i rummet med medvetna kombinationer av manligt och kvinnligt genus. Själv orienterade jag mig mot de delar som uppfattades som "kvinnliga" och mest avvikande mot en mans framträdande. Eftersom ingen av de andra närvarande resenärerna tycktes ifrågasätta och "hindra" denna blandning, var det möjligt för denna person att tillfälligt "ta plats" och skapa ett utrymme

på perrongen. Möjligtvis skulle detta varit svårare vid en annan tidpunkt på dygnet, eller vid en annan järnvägsstation. Att klä sig likt denne person kan, utöver att beskriva individens personlighet, ses som en kroppslig politisk handling, genom att utmana såväl samhällets heteronormativitet som den rådande genusmaktordningen (Staheli 2010).

Jag började även värdera detaljer i framträdandet. Detta kan tolkas som ett utslag av *det dubbla medvetandet*. Enligt Young ([2000] 2009:80) utvecklar kulturellt dominerade grupper denna sorts medvetande, eftersom de internaliserat den dominerande kulturens stereotyper och nedvärderande föreställningar. På så sätt ser individer som ingår i kulturellt dominerade grupper sig själva utifrån och bedömer sig själva och andra efter dessa schabloner. Genom att objektifiering och sexualisering av kvinnokroppen existerar i det manligt normerade samhället menar Young att kvinnor har utvecklat ett betraktande av sig själva och andra kvinnor både som objekt och subjekt.<sup>81</sup> De tankegångar som jag fick under händelsen tycktes påbörjas när jag tvekade om personens biologiska könstillhörighet. Det var då som jag i nedsättande ordalag uttryckligen började kritisera de klädesplagg som kunde länkas till kvinnligt genus. Byxorna uppfattade jag likna något som min farmor burit. Detta skulle kunna tolkas som om de var omoderna och ålderdomliga och pumpsen värderade jag som fula. Kritiken jag gav återspeglar ett manligt normerat samhällsideal som premierar ungdomlighet, modemedvetande och skönhet hos kvinnor.

I observationen tillrättavise jag mig själv och definierade mina tankar och mitt beteende som ”politiskt inkorrekt”.<sup>82</sup> Även dessa tankar kan ses som ett uttryck för det dubbla medvetandet som jag utvecklat i relation till den kollektiva huden och som jag använde mot andra individer. Young (ibid.) beskriver att individer, som internaliserat ett dubbelt medvetande sätter sig emot de stereotyper som de internaliserat och impulsmissigt uttrycker. I händelsen kommer det till uttryck genom att mitt urskiljande, betraktande och mina värderingar, samtidigt som jag motsatte mig dessa genusstereotypa resonemang och uppfattade dem som ”politiskt inkorrekta”.

### 6.3 Väntsalarna som föränderliga platser och rum

På Norrköpings järnvägsstation finns en stor och en mindre väntsal i direkt anslutning till varandra. Det som ger liv åt den stora väntsalen är de människor som befinner sig och rör sig där, samt att det ständigt tycks pågå förändringar i interiören. Väntsalen är inredd med vita väggar och ett grått nedgången marmorgolv, som ger ett kallt och slitet intryck.

---

<sup>81</sup> Detta sätt att betrakta andra kvinnor återkommer även i kvinnliga resenärerna Martina, Saras och Ylvas dagböcker. Ett tema jag återkommer till i kapitel 11 i analysdel II.

<sup>82</sup> Liknande tillrättavisningar finns återgivna i Saras resedagbok som jag analyserar i kapitel 11.

Under tiden för studien genomgick såväl toaletterna som SJ:s Resebutik renoveringar och ombyggnationer,<sup>83</sup> samt att järnvägsstationen i sin helhet tillgänglighetsanpassades för synskadade och funktionshindrade.<sup>84</sup> Den stora väntsalen genomgick också förändringar genom att bänkar flyttades runt, byttes ut och att digitala reklamskyltar sattes upp. Ovanför entrédörrarna till SJ:s Resebutik hängde flera elektroniska skärmar som informerade om tågens aktuella ankomst- och avgångstider. Där satt även en stor analog klocka som var synlig från större delen av den stora väntsalen och den närliggande korridoren. I hörnet mellan huvudentrén och entrén till SJ:s Resebutik satt två skärmar som visade Norrköpings lokala buss- och spårvagnstrafik. Mellan SJ:s Resebutik och utgången till spårområdet stod ett par biljettautomater för SJ tågresor.<sup>85</sup> De elektroniska tidtabellerna och den analoga klockan skapade *mekaniska rytmer* som påverkade hur resenärerna rörde sig i väntsalen och på järnvägsstationen.

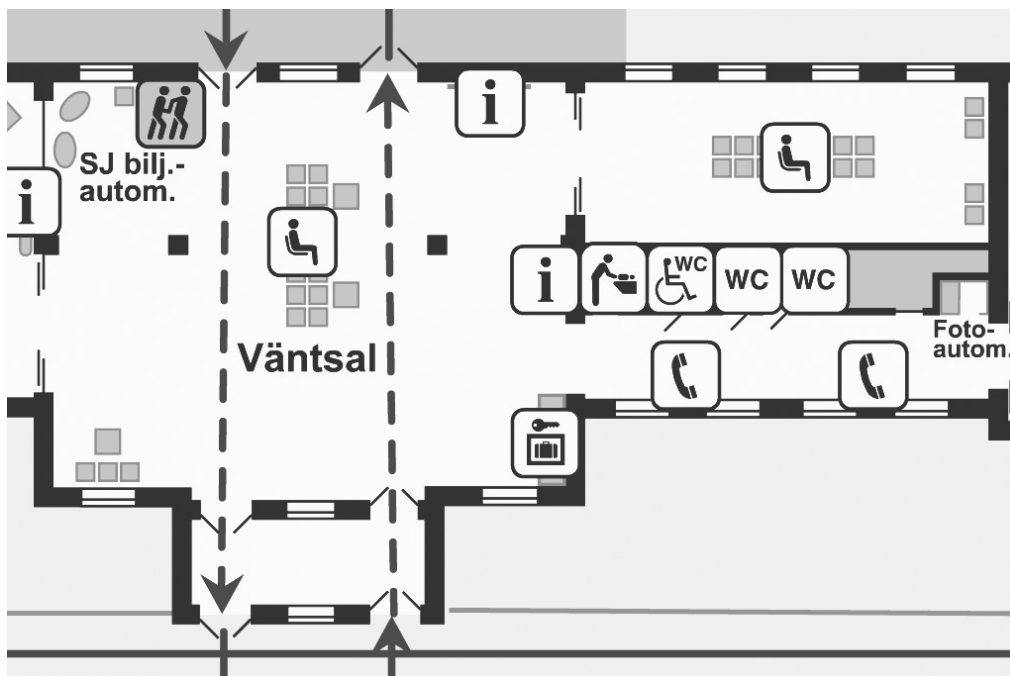


Bild 2: Väntsalarna Norrköpings järnvägsstation. Utsnitt från ritning på Stationsinformations hemsida: <http://www.stationsinfo.se/station/norrkopingcentral> (hämtad 2014-06-24). Sidan uppdateras ej längre. Publicerad med tillstånd från Samtrafiken.

<sup>83</sup> Eftersom den övervägande delen av resenärerna i studien uppgav att de sällan eller aldrig använde resebyrån togs beslutet att inte göra särskilda observationer av denna plats.

<sup>84</sup> Intervjuer: David Lukose, Trafikverket 2012-05-30 och Yvonne Hendele, Jernhusen AB 2012-06-13

<sup>85</sup> Laddningsbara kort till Östgötatrafikens köps däremot antingen i Pressbyråkiosken, i Östgötatrafikens väntsal eller via kontokort i så kallade "Quickomater" runt om i staden. En form av Quickomater för kontokort finns även i pendeltågens vagnar.



### 6.3.1 Tillgänglighet, sittplatser och normerade kroppar

Det fanns ett par sittplatser i hörnet mellan huvudentrén och SJ:s Resebutik. De utgjordes av ett par bänkar utställda i en L-liknande form. Även i hörnet på den andra sidan om huvudentrén fanns sittplatser under ett fönster. Där stod en mindre träbänk utan ryggstöd och ett blått skåp med förvaringsboxar. I centrum av den stora väntsalen fanns tre dubbla bänkrader med ryggstöden vända mot varandra. Bänkarna har under studiens gång bytts mot en annan variant av träbänkar, som även återfinns på andra ställen i väntsalen och ute på perrong 1 och perrong 6–7. Den nya bänkmodellen avdelas med två armstöd i svart metall. Under en platsobservation provade jag själv dessa bänkar. Jag insåg då att de passade min benhöjd, men att ryggstödet hade en underlig böj som gjorde att min rygg miste kontakten med ryggstödet. Detta medförde att jag inte kunde hitta en vilsam position. För en person i min längd runt 167 cm verkade denna bänk inte inbjuda till någon längre tids vila.<sup>86</sup> Under en annan observation noterade jag även att dessa bänkar uppenbarligen inte var inbjudande för alla resenärer:

*Klockan är 19:10. Jag noterar hur en mycket kraftig man med kabinväska och dator tittar in mot familjeväntsalen bara för att upptäcka att den är låst. Ser sedan hur han letar vidare med blicken efter en ledig plats. Det finns en del lediga platser på de avdelade bänkarna, men de verkar inte locka honom. Kanske dessa avdelade bänkar inte är bekväma för honom? Mannen går tillbaka ut genom huvudentrén.*

(Fältanteckning 2011-10-27)

Bänkarna på järnvägsstationen passar uppenbarligen inte alla typer av användare. Detta tyder på att bänkarna är designade utifrån vissa *normer för kroppar*. För egen del avvek jag från denna norm genom att ha en kortare rygg. Den kraftiga mannen avvek istället i omfång från den normerade kroppen. Den normerade kroppen skildras här som en smärt individ som är längre än 167 cm. Friberg (2005:194–200) beskriver hur normer om kroppen ligger till grund vid design för olika föremål som används i transportsammanhang, såsom bagagehyllor och tågsäten i tågkupéer. Hon beskriver hur denna norm utestänger och försvårar resor för kroppar som inte lever upp till dessa ideal, och hävdar att normer kring kroppen ofta återspeglar företrädesvis en idealiserad manlig kroppslängd. Även Henriksson (2014) lyfter fram hur planerare i trafikplanerings-sammanhang använder sig av en manligt normerad användare som riktlinje när man arbetar med att göra kollektivtrafiken mer användarvänlig. Under intervjun med David Lukose, Trafikverket (intervju, 2012-05-30) beskrev han att järnvägsstationerna i dag måste tillgänglighetsanpassas ytterligare, eftersom en vidare variation av resenärer idag rör sig självständigt på järnvägsstationerna. Särskilt lyfte han då fram funktionshinderade individer, som blir rörliga genom permobiler, och

---

<sup>86</sup> Fältanteckning 2011-10-10. Det är möjligt att denna modell infördes för att minska risken för att missbrukare och hemlösa annars riskerar att använder sittplatser på järnvägsstationer som sovplatser. Under en platsobservation noterade jag dock hur denna bänkmodell, trots visst omak, fortfarande användes som sovplats. Fältanteckning 2011-11-08.

kvinnor med barnvagn. Detta kan ses som en ökad medvetenhet om variationen av resenärskroppar. Samtidigt återkommer hos Lukose resonemang som kopplar kvinnor samman med vård och omsorg om späda barn även i resandesituationer, vilket visar hur kvinnor seriellt kopplas samman med moderskap och omsorg om barn.

Designen av de aktuella bänkarna tycks utgå från en manligt normerad kroppslängd som förebild. Här blir det dock tydligt att samtliga män inte ingår i denna ideala serie. När jag betraktade den kraftigt lagde mannen som undvek bänkarna uppfattade jag att han i sitt framträdande kunde hänvisas till *multipla serier* om genus och kroppsstorlek, där mannen kunde definieras som fetlagd, vilket vid tillfället tycktes lämna honom utan sittplats. I relation till Brissells (2009a) resonemang om hur järnvägsstationerna är tillgängliga för kroppar med avvikande mobilitet, kan dessa bänkar sägas minska tillgängligheten och möjligheten att vila i väntsalen för resenärer vars kroppar inte motsvarar den kropp designen förutsätter. I detta fall kan de fetlagda kropparna sägas sakna plats, även om flera bänkplatser i väntsalen var lediga.

### 6.3.2 Framträdande och dubbelt medvetande

Väntsalen kan lätt upplevas som offentliga scener där individer äntrar, betraktas och bedöms i förhållande till varandra och utifrån hur de själva framställer sig. På Norrköpings järnvägsstation upplevde jag påtagligt denna känsla av hur individer gjorde en scenisk entré när de kom in i den stora väntsalen. Då entrédörrarna gick upp med ett surrande läte riktades automatiskt blickar ditåt, och de inpasserande blev granskade av blickar som rörde sig över väskor och bagage, vidare över kläder och upp till de inkommande personernas ansikten.

En anledning till de närvarandes betraktande av andra antog jag var att de sökte efter vänner och bekanta. Den stora väntsalen var lagom stor för att vara överblickbar, och skaran av återkommande resenärer var tillräckligt liten för att då och då uppmärksamma bekanta ansikten. Under mina platsobservationer uppmärksammade jag ofta personer ur min privata bekantskapskrets och personer jag antingen kände igen som Norrköpingsbor eller som resenärer, vilka jag tidigare lagt märke till på någon av de båda andra järnvägsstationerna i studien. En annan anledning till betraktandet kunde vara att de närvarande mer eller mindre omedvetet, via hur individerna framträdde, försökte avgöra vilka maktrelationer som rådde mellan dem och den inkommande personen (jfr Stadin 2010:10ff).

Även under observationerna i väntsalen märkte jag att jag automatiskt började göra bedömningar av individerna jag såg framför mig; om de var män eller kvinnor, Norrköpingsbor eller ”främlingar”, unga eller gamla, resenärer eller hemlösa, arbetspendlare eller resenärer som reste mer sällan. Även när jag själv anlände till Norrköpings järnvägsstation fick jag ibland känslan av att jag gjorde entré och blev betraktad när jag

trädde in i väntsalen. Samtidigt upplevde jag hur jag själv drogs in i betraktanden och bedömningar av de andra närvarande.

*Klockan är 08:05. Jag går in genom den högra dörren. Det känns som att jag "intar scenen" och gör entré. Känner mig betraktad. Är det någon som tittar på mig? Noterar hur två unga kvinnor på bänken närmast dörren tittar till mot mig och sedan mot min svarta kabinväska. Egentligen är det min mans tjänsteresväska. Även de har liknande väskor, men betydligt mer slitna än min. Med min mörka, lätt slitna och barnfötsparkade tygkappa påminner jag om kvinnorna i stil, men jag är nog dubbelt så gammal som de. Kanske matchar jag inte min rena väska? Vem är jag i denna situation? Vem framstår jag att vara? En underlig mix?*

(Fältanteckning 2011-02-28)

Även här tycktes jag använda mig av ett *dubbelt medvetande* när jag jämförde mig med de båda kvinnorna. Det dubbla medvetandet yttrade sig genom att jag började se mig själv utifrån som en underlig mix och därmed började ifrågasätta vem jag framstod vara i denna situation. Det är också tydligt att min egen blick även vid detta tillfälle var definierad genom *den manliga hegemoniska blicken*. I betraktandet och bedömandet, som utspelade sig mellan mig och de båda kvinnorna, utvecklades hos mig inslag som går att relatera till hur den kvinnliga genusserien och hur kvinnlighet definieras genom denna blick.

### 6.3.3 Familjeväntsalen och appropriation

På Norrköpings järnvägsstation finns också en mindre väntsal, som vid tiden för studien var möblerad med en dubbelbänkrad i mitten av rummet samt med flera bänkar längs rummets väggar. En informationsskärm över tågens avgångs- och ankomsttider var placerad på fönstersidan. Strax innanför glasdörrarna fanns några pelare med datorer och ett meterhøgt lektåg i trä var placerat direkt innanför den inglasade väggen intill dörrarna. Väntsalen gick under benämningen "Familjeväntsal". Detta påtalades genom en skylt på glasdörren in till väntsalen. Premisserna för den mindre väntsalen har under senare tid ändrats. I samband med renoveringen av toaletterna, då Jernhusen AB även satte upp flera digitala reklamskyltar i den stora väntsalen, togs skylten med benämningen "Familjeväntsal" bort liksom det stora lektåget i trä.<sup>87</sup>

Den mindre väntsalen hade även i ett tidigt skede av studien kortare öppettider än den stora väntsalen<sup>88</sup>. Öppettiderna sköttes lokalt av förvaltaren för Jernhusen AB och varierade

---

<sup>87</sup> Under intervjun med Jernhusen AB:s lokala förvaltare beskrev han att han under interna möten inom Jernhusen AB värnat om att bevara lektåget i vänthallen, medan överordnade instanser inte verkade dela denna åsikt. Han poängterade även att han ansåg att det var viktigt att barn skulle känna sig välkomna på stationen och på så sätt bli vana att vistas där och att resa med tåg, eftersom de är de framtida resenärerna (Intervju: Keith Grönqvist 2012-04-04)

<sup>88</sup> Öppettiderna för den stora vänthallen på Norrköpings järnvägsstation är: må–fr 03:45–00:15, lö 03:45–20:30 och sö 06:45–00:15 (<http://www.jernhusen.se/Resenar/Norrkopings-Centralstation/> hämtat den 2013-11-11).

en del under studiens gång.<sup>89</sup> Inledningsvis öppnade denna väntsal efter sjutiden på morgonen när de tidigaste pendelströmmarna mot Stockholm och med Östgötatrafikens pendeltåg redan passerat. Sedan låstes den väntsalen för kvällen runt halvsextiden i samband med att SJ:s Resebutik stängde.<sup>90</sup> I förhållande till den stora väntsalen skapar den mindre väntsalen en viss känsla av avskildhet. Under studien dominerades den stundtals av en lugn stämning, medan den vid andra tillfällen togs över av mer högljudda grupper av användare.<sup>91</sup> Vid ett av dessa tillfällen uppmärksammade jag hur en grupp tonårsskallar kom att dominera den mindre väntsalen.

*Klockan är 11:50. Jag går in i den stora väntsalen och placerar mig på en bänk som vetter mot familjeväntsalen. Det är tre tonårsskallar där samt en jämnåring tonårstjej. Uppskattningsvis är de runt 16–20 år. Två av killarna ligger utsträckta på varsin bänk längs den bortre kortväggen. Den tredje killen sträcker i stället ut sig på den bortre delen av bänken som står mitt i väntsalen och vetter mot fönstret. Det är svårt att avgöra om tjejen egentligen är med i samma sällskap. Hon verkar i alla fall avskilja sig från de övriga tre. Hon sitter med ryggen mot de andra, längst ut på den andra tvärgående bänken på platsen närmast entrén till familjeväntsalen.*

*Jag hör hur killarna spelar hög musik genom sina hörlurar. Musiken skvalar ända ut i den stora väntsalen. Jag tycker att det känns störande. Efter ett tag sänker de musiken tillräckligt för att kunna tala med varandra. En av killarna har tagit emot ett mobilsamtal från en tjej, en annan kastar en ”Extra” tidning över rummet. Klockan 11:55 reser sig tjejen och går därifrån. Killarna stannar däremot kvar och efter något ögonblick höjer de åter musiken.*

(Fältanteckning 2010-09-27)

I teorikapitlet nämndes *appropriation* som ett begrepp som innebär att någon eller några människor tar över och omdefinierar en plats för att uppfylla sina egna behov (Wikström 2005). Här uppfattar jag det som att de unga männen tog över och *tillfälligt approprierade* väntsalen. Den tillfälliga appropriationen tycktes leda till att andra resenärer höll sig därifrån eller, som tonårstjejen gjorde, avlägsnade sig. Denna appropriation innehöll även genusdimensioner genom att det var en grupp unga män som dominerade. I teorikapitlet nämndes begreppet *genusdomän* som en känsla eller atmosfär av att en enkönad grupp dominerar över eller en plats (Friberg 2009). Här uppstod genusdomänen genom att ynglingarna lät sina kroppar uppta stor plats på bänkarna, de spelade musik ur hörlurarna samt genom att de förde högljudda samtal och kastade tidningen ”Extra” genom rummet. Genom dessa ageranden skapades även ett maktutrymme där de tillfälligt kunde ta över och dominera över väntsalen. När händelsen utspelades uppfattade jag att ynglingarna ingick i multipla serier. Utöver att de seriellt ingick i den manliga genusserien

<sup>89</sup> Intervju: Keith Grönqvist 2012-04-04

<sup>90</sup> SJ Resebutiken har öppettiderna må-fr 07:45-18:00, lö 09:00-13:30 och sö 12:00-16:30.

<sup>91</sup> Fältanteckningar från 2010-09-27, Fältanteckning 2011-10-10

så anser jag att ålder hade betydelse för hur jag uppfattade deras framträdande. I gemenskap med andra ungdomar bildar de en speciell åldersserie. Kännetecknande för denna skulle kunna vara att ungdomarna utmanade oskrivna regler för förväntade beteenden på allmänna platser såsom väntsalen.

Vid andra observationstillfällen verkade den mindre väntsalen helt ha bytt karaktär och andra människor dominerade där. Ett sådant tillfälle var när en mor med två barn vistades där. Modern satt på en bänk längst in i rummet och ammade den minsta, medan det äldre barnet skuttade runt i rummet och så småningom stannade till och lekte med en av datorskärmarna. Även vid detta tillfälle dominerade en grupp människor över väntsalen, medan andra resenärer tycktes undvika att gå in där. Möjligtvis ville de inte bryta den privata sfär som den ammande kvinnan tycktes skapa omkring sig och de båda barnen. Denna episod utspelade sig när ännu skylten ”Familjeväntsal” och lektåget fanns på plats och väntsalen på detta sätt gav företräde och utrymme till barn och föräldrar. Till skillnad från ynglingarnas tillfälliga appropriation kan knappast händelsen med modern och de båda barnen vid det aktuella tillfället omnämnas som en appropriation av väntsalen. Snarare kan det ses som förväntade handlingar i rummet. Efter det att benämningen ”Familjeväntsal” tagits bort skulle dock händelsen kunna betraktas som en tillfällig appropriation, där barnet använder datorskärmen som en leksak, och modern upptar en stor plats på bänken och på så sätt skapar en intim sfär omkring sig för att amma sitt barn i avskildhet.

## 6.4 Korridoren, järnvägscaféet och tillfälliga arbetsplatser

På samma väggsida som entrén till den mindre väntsalen finns en korridor som leder till Järnvägscaféet. Korridoren har fönster med fönsterprång längs ena sidan. I början av korridoren finns två mynttoaletter.<sup>92</sup> Efter dörrarna till dessa toaletter ligger uppgången till vandrarhemmet Above. Under platsobservationerna märkte jag hur korridoren gav en viss avskildhet från den stora väntsalen och att ljuden dämpades där. Vid flera tillfällen kunde jag se hur resenärer sökte tillflykt till korridoren för att ostört kunna göra mobilsamtal, eller för att skapa ordning i väskor och bland papper. Även jag använde denna korridor för att ostört kunna skriva fältanteckningar och för att ringa mobilsamtal. Vid dessa tillfällen uppfattade jag att platsen gav ro och utrymme att ostört sortera såväl tankar som ting.

Längst ned i korridoren ligger entrén till Järnvägscaféet. Väggarna i caféet är målade i en mörk chokladbrun ton, vilket ger en något dämpad men ombonad känsla. Om man bortser från drickskylens brummande är det oftast relativt stilla där och endast korta samtal mellan cafébiträdet och kunder utspelas eller samtal kunder emellan hörs. På väggen mot utgången till korridoren sitter en analog klocka och en digital anslagstavla som uppger

---

<sup>92</sup> Toaletterna renoverades av Jernhusen under 2012.

aktuella ankomst- och avgångstider för tågen. Tågtrafikens reglerande mekaniska rytmer är även närvarade här och kan påverka gästernas närvaro i caféet.

Järnvägscaféet går också att nå direkt genom dörrar såväl från stationens framsida som från baksidan via perrong 1. Cafédisken ligger på sidan som vetter mot utgången till perrongen. På så sätt kan resenärer lätt komma in och ta sig ut till tågen. Jag observerade att detta var särskilt vanligt under morgontimmarna, när tidiga resenärer vant klev in genom dörrarna från perrong 1, beställde sitt kaffe och sedan snabbt återvände till perrongen och vidare ut till väntande tåg.

Längs den högra sidan på caféet finns ett antal fönsterprång med dämpade lampor. Intill dessa fönster står ett antal bord med tillhörande sittplatser. Vid flera tillfällen observerade jag hur resenärer, efter att ha köpt en kopp kaffe, slog sig ned vid något av dessa större bord och omforma dem till tillfälliga arbetsplatser genom att bre ut papper, ta upp sin bärbara dator och ringa mobilsamtal. Med Sara Watts (2008) ord skulle man kunna benämna dessa resenärer som ”unpacked passengers”. Särskilt vanligt var dessa beteenden under perioder med tågförseningar.<sup>93</sup> Även detta handlande kan kategoriseras som en form av tillfällig appropriation eftersom personerna egentligen brukade caféborden som sina tillfälliga arbetsplatser. Möjligheten att utnyttja borden som arbetsplats är dock beroende på ekonomiska medel eftersom besökaren förväntas vara en kund som ska ha för avsikt att köpa något från caféet.

## 6.5 Naturretmeter, framträdanden och tillgänglighet för olika kroppar

De naturretmeter, som märktes tydligas på Norrköpings järnvägsstation, var hur dygnets skiftande timmar klädde in stationen i ljus och mörker, och hur årstiderna påverkade resenärerna och tågtrafiken. Under vinterhalvåret dröjde sig resenärer gärna kvar längre inne i väntsalen, medan de under vår- och sommarhalvåret gick ut i den friska luften på perrongerna. Vid blåst ifrån norr var det dock känsligt att vistas på perrongerna eftersom dessa i stort sett saknar vindskydd.<sup>94</sup> Naturen trängde sig även in i stationsrummet på flera sätt. Särskilt vintertid drogs snö och modd med in och bildade en vattmig sörja längs de båda gångstråken. Eftersom dörrarna mot plattformarna vette mot norr, drogs kyla även in i väntsalen därifrån, särskilt till sittplatserna närmast utgången mot perrongerna.

Rådande väderlek och årstid återspeglades även i resenärernas val av klädsel och andra tillhörigheter. Klädvalen tycktes innefatta en kalkylering om var resenärerna skulle vistas

---

<sup>93</sup> Det var även under ett av dessa tillfällen som jag tog kontakt med en kvinnlig resenär som ”öppnat upp sitt kontor” och tillfrågade henne om hon ville delta i min studie. Fältanteckning 2010-11-19

<sup>94</sup> Under studiens gång installerades dock ett par varmluftsfläktar ovanför dessa dörrpar. Jag uppmärksammade dock att fläktarna tycktes bidra till nya problem, bland annat genom sitt läte och genom den rotation av kalluft som på grund av fläktarna ägde rum i vänthallen (Fältanteckning 2010-09-27 och fältanteckning 2011-10-10).

under dagen och hur lång tid de förväntades vistas utomhus. Mest reflekterade jag över detta när jag observerade personer under vinterhalvåret.

Då gällde det främst resenärer som antingen var välklädda efter väderlek, bar klädesplagg som på något sätt stack ut från mängden eller personer som verkade ha misstagit sig i sin kalkylering eller av modemässiga skäl klätt sig ovanligt tunt. Genom beteenden, såsom att gnugga händer, att stå och stampa runt eller genom verbala yttranden, signalerade resenärer att de frös. Deras klädval var även, som jag tidigare nämnt, något jag lade märke till vid bedömningar över individers seriella tillhörighet. Kring den kvinnliga genusserien uppmärksammades en stor variation av färgglada plagg och bruket av kjol och nylonstrumbyxor även vintertid. Den manliga genusserien dominerades av plagg i dova toner som svart, brunt och grått samt plagg, såsom blåställ, som uppenbarligen signalerade något om mannens yrkesidentitet. Bruket av vissa plagg betraktas här även som en del av de sociala rytmerna på stationen.

Utöver kall luft och snöblask har även lera vid enstaka tillfällen drabbat stationsbyggnaden. Detta har skett under sommarhalvåret i samband med kraftiga skyfall.<sup>95</sup> Det var dock främst under höst- och vinter som det uppstod förseningar på grund av väderleken. Vid dessa tillfällen strandsattes resenärerna på stationen i väntan på att omdirigeras till andra tåg eller för att invänta kraftigt försenade tåg. Väntsalen kunde då upplevas som tät och tom på luft. Själv märkte jag att jag vid ett av dessa tillfällen blev uppmärksam på kroppars utrymme och mängden av väntande kroppar i förhållande till lediga sittplatser. Ofta hördes ett ömsom uppgivet ömsom irriterat sorl bland resenärerna. Vid en platsobservation, som genomfördes efter en period med flera dagar av tågförseningar, tycktes dock järnvägsstationen åter fallit i ro.

*Efter en period av tågförseningar känns väntsalen denna morgon åter luftig och rofylld med flera lediga sittplatser. Får en känsla av att själva stationshuset vilar ut efter en tids ansträngning. Hör lugna, djupa andetag rent utav ett tyst snarkande. Inbillar jag mig bara? Är det stationshuset som vilar och snarkar? Ser mig omkring och noterar då i närheten av familjeväntsalen hur en man med mörka slitna kläder "boat in sig" och sover. Han har gjort om bänken under tidtabellerna till en säng. Hans mobil ligger på tidningsstället vid fotänden av "sängen". Den är inpluggad för laddning från ett eluttag i väggen.*

(Fältanteckning 2010-03-15)

---

<sup>95</sup> En sensommarlördag år 2011 slogs hela bangården ut och tågtrafiken ställdes in eftersom vatten trängt in och såväl spårområdet som den stora väntsalen översvämmats av lera. Den personal som fanns tillgänglig på plats i stationshuset och de som kunde kallas in från pågående semester fick genom en gemensam kraftansamling röja upp och städa undan leran så gott de kunde. Anledningen till att Norrköpings järnvägsstation kunde översvämmas är enligt förvaltaren Keith Grönkvist att den är anlagd på en rustbädd vilket medfört att den under årens lopp sjunkit allt längre ned i lager av lera (Intervju: Keith Grönkvist 2012-04-04). En *rustbädd* är enligt Lilla uppslagsboken (1958:362) en "äldre typ av grundförstärkning, kännetecknad av korsvis anordnade lager av virke som underlag för murverk, vägbank e.d."

*Naturrytmerna* gjorde avtryck i det sociala rummet genom att de påverkade var resenärer valde att placera sig, vilket till exempel visade sig genom mängden väntande kroppar som uppehöll sig i väntsalarna. Några dagar tidigare, när trängsel på grund av tågförseningar rådde i väntsalarna, hade jag sett denna man med vilsen blick vandra omkring utan att finna sig tillrätta. Vid det aktuella tillfället verkade de närvarande resenärerna inte ta någon större notis om mannen i fråga. Det fanns åter gott om sittplatser och den spända och irriterade stämningen, som varit rådande bara några dagar tidigare var som bortblåst. Denna dag var det möjligt för mannen att sträcka ut sig och uppta plats i väntsalen utan att någon ingrep eller störde honom. I förhållande till Ahmeds (2006) resonemang hur olika individer kan "ta plats" eller "lämnas utan plats" kan väntsalen betraktas som ett socialt föränderligt rum som under vissa förhållanden "skapar plats" åt en mångfald kroppar, men vid andra tillfällen, som vid förseningar skapar mindre utrymme för vissa kroppar, eftersom "resenärernas kroppar" upptar mer plats. Vid andra förhållanden eller tider på dygnet lämnas i stället utrymme för andra kroppar, som av resenärerna definieras som "uteliggare" eller "A-lagare", att dominera.<sup>96</sup> Den sovande mannens närvaro synliggjorde även att de övriga väntande resenärerna tycktes tillhöra en mer bemedlad medelklass, med tillgång till bostad och arbete. Genom att jag klassificerade denne man som avvikare blev jag medveten om min egen tillhörighet till medelklasserien, som jag uppfattade utgjorde en normalitet på järnvägsstationen.

## 6.6 Sociala rytmer och variationer över dygnet

Under dygnets timmar skiftade sammansättningen och mängden av resenärer och andra närvarande på Norrköpings järnvägsstation och påverkade upplevelsen av väntsalen. Även ljudnivån, som skiftade under dygnet, påverkade upplevelsen av täthet och hastighet i väntsalen. Vid de tidiga morgontimmarna upplevde jag att stämningen i väntsalen var särskilt munter och lustfylld.

*Klockan är 06:10. Inne i väntsalen möts jag av ett muntert sorl. Detta ljusa och sjudande rum står i bjärt kontrast till mörkret och lugnet utanför. Stämningen liknar en luciamorgon när alla stigit upp aningen för tidigt och något festligt är på väg att hända. En grupp medelålders kvinnor med kabinväskor möts, kramas och skrattar. Oberoende av varandra står några män vid fönstret i korridoren in till Järnvägscaféet. Jag går ditåt och märker att ljudnivån känns mer lugn och stilla där inne.*

(Fältanteckning 2011-10-10)

Tydligast uppfattade jag tätheten och hastigheten mellan kroppar om morgonen. Vid denna tid avgick de populära avgångarna för arbetspendlarna till arbetsplatser på andra orter, samtidigt som inpendlande arbetare och studenter anlände med Östgötapendeln till

---

<sup>96</sup> Detta är ett tema som jag återkommer till i kapitel 12.



stationen. I enlighet med Edensors (2011) definition kan dessa pendlare kategoriseras som olika *pendlarrytmer*.

De lokala pendlarrytmerna från Östgotapendeln kom under dessa tidiga timmar med regelbundenhet in i täta strömmar genom väntsalen, samtidigt som flera av de avresande lokal- och regionalpendlarna från staden passerade in genom huvudentrén enbart för att kasta en blick upp mot tidtabellerna ovanför SJ:s Resebutik på väg ut mot avgående tåg. Pendlarrytmerna var även starka under eftermiddagstid och tidig kväll då pendlarrytmerna från Östgotapendeln åter var fyllda av ankommande resenärer, som återkom till Norrköping efter avslutad arbetsdag, samt när inresande resenärer som varit i Norrköping över dagen åter samlades i väntsalen inför avresa mot olika destinationer i Sverige.

Den uppslupna stämningen under morgontimmarna kunde tyda på resenärer med *resfeber*, som inte var vanependlare. Enligt Ehn och Löfgren (2009:39–40) drabbar detta tillstånd inte sällan resenärer, som ska ut på resor som ligger utanför deras vardagliga rutiner. Hos individen kan det yttra sig i känslor som växlar mellan upprymdhet, nervositet och diffus oro, vilket även återspeglas i beteenden. Blandningen av resenärer verkade vid dessa tidiga morgontimmar bestå av en och annan uteliggare som sökt sig in i värmen för vila, några enstaka tidiga arbetspendlare samt grupper av resenärer som skulle ut på längre konferens- eller semesterresor.<sup>97</sup>

Redan runt halvsjutiden hade dock den sömndruckna munterheten i väntsalen bytts mot ett tystare läge. Då rådde istället en mer stillsam rörelse och aktivitet bland resenärerna. Dessa stod antingen ensamma eller parvis och förde samtal med låg ljudnivå. Det var under denna tidsperiod som de flesta arbetspendlarna till Stockholm avreste från Norrköpings järnvägsstation, samtidigt som de anländande pendlarströmmarna med Östgotapendeln började tätna. Detta intensiva men lågmälda läge återspeglades även ute på perrongerna. På perrong 2–3 myllrade människorna taktfast ut från inkommande pendeltåg, samtidigt som resenärerna som skulle avresa inväntade de avstigande för att sedan smidigt och raskt glida in i tågen. Medan rader av anländande pendlare från Östgotapendeln vek av vid stationshusets vägg, fortsatte den övervägande delen av dessa anländare i stället rakt in genom stationshuset och vidare ut till staden via huvudentréns dörrar. Även ute på perrong 6–7A rådde det en påtaglig aktivitet under dessa tidiga timmar.

*Klockan är 06:45 och perrongen börjar fyllas med resenärer inför en X2000-avgång mot Stockholm. En äldre man med tweedrutig yllejacka och cigarill i mungipan släntrar förbi mig. I vänster hand vaggas han en tunn läderportfölj. Mannen sätter sig på en bänk längre ned på perrongen. Även en smal kvinna i 50-årsåldern, med liten blå Carltonresväska, går förbi mig och sätter sig i andra änden av bänken som den tweedklädda mannen redan sitter på.*

---

<sup>97</sup> Vissa av SJ:s Regionaltåg som passerar Norrköping stannar till vid Arlanda på sin väg upp mot Gävle, vilket gör att flera av de väntande vid dessa tidiga timmar även kan tänkas vara charterresenärer.

*När klockan närmar sig 07:50 står två män i 50+ åldern vid stolpen där perrongtaget börjar. De står med händerna i fickorna och samtalar om något arbetsrelaterat. De ser propra ut. Den ena mannen bär en vadderad jägarväst och en grönvaxad jacka. Den andra mannen har en trekvartslång svart ylleroch. Mannen med yllerochen börjar gestikulera mjukt och bestämt med händerna. Av någon anledning får det mig att tänka på att han nog har en ledande position på sitt arbete. Ytterligare tre par män står utspridda längs perrongen och samtalar lågmält två och två. Jag nås av en doft av parfym när ännu en kvinna i 50-årsåldern går förbi bakom mig. Kvinnan bär en kappa med pälslag. När jag ser mig omkring på perrongen är personerna över lag välklädda med mörka yllekappor. Det sker ett utrop om att X2000-tåget ankommer till perrong 7A. Resenärerna placerar vant ut sig längs perrongens kant. I skaran av påstigande noterar jag två björnlikande välgödda män innan dörrarna slår igen och tåget åker iväg.*

(Fältanteckning 2011-11-10)

Kläder och personliga tillhörigheter, som här definieras som en del av individens *framträdande*, har under historiens gång använts för att markera status, gruppstillhörighet och kön (Stadin 2010:10ff). Kläderna är även en del av en människans framträdande utifrån vilket hon bedöms av andra individer. Det slående bland dessa tidiga morgonresenärer var att personerna på väg mot Stockholm med X2000-tåget övervägande var propert klädda med knälånga ylleroch, kostym, dräkt eller annan diskret klädstil och att deras bagage bestod av någon mindre väska eller ryggsäck, vilket tydde på att de inte skulle ut på en längre resa. Deras beteenden på perrongen visade också att de var vana resenärer. Utifrån resenärernas framträdande kunde jag härleda multipla serier av genus, klass, ålder. Deras klädstil, beteenden, gester och dofter av cigarrök och diskret parfym signalerade att de var stilmedvetna och välbärgade individer i övre medelåldern.

En annan vanlig klädstil bland morgonpendlare som nyttjade såväl X2000-tåg som SJ:s Regionaltåg var regnställ och cykelhjälm. Flera regnställklädda resenärer anlände i sista stund direkt från cykelparkeringen och småjoggade ofta vidare över spåren och rakt in i väntande tåg. Den övervägande delen av dessa resenärer bedömde jag vara i 30–40-årsåldern, således något yngre än de ovan beskrivna morgonresenärerna. Vid denna tid på dygnet fanns det även resenärer på perrong 2–3, som inväntade Östgotapendeln, samt inkommande stråk av resenärer från densamma. Framträdandet bland dessa resenärer, samt senare X2000-tåg och regionaltåg mot Stockholm, avvek dock från de ovan beskrivna välbärgade användarna av X2000. Bland dessa arbetspendlare var bruket av jeans, täckjackor och förekomsten av att bära saker i plastkassar från matvarubutiker vanligare. Dessutom ingick från 7:30 tiden fler skolungdomar i stråken av Östgotapendlare.

Runt niotiden, när de flesta av arbetspendlarna avrest eller ankommit till Norrköpings järnvägsstation inför sin arbetsdag, inföll en lugnare period på stationen. Under den lugnare perioden var skaran av resenärer mer blandad och bestod av enstaka uteliggare, små grupper av resenärer, föräldrar med barn i barnvagn, lärare med elever och flera äldre

resenärer, inte sällan äldre kvinnor med barn.<sup>98</sup> Efter tretiden intensifierades åter antalet arbetspendlare som avreste från eller återkom till Norrköping efter arbetsdagens slut. I likhet med morgontimmarna brukade detta vara en tid på dygnet då tåg förseningar märktes mest, eftersom det då var en större mängd resenärer som blev strandsatta.

## 6.6.1 Mikrodramatik och väntan

När väl de flesta arbetsrelaterade resenärerna framåt kvällen ankommit eller avrest från stationen minskade normalt genomströmningen av resenärer i väntsalen, och denna skara blandades åter upp av hemlösa, missbrukare och grupper av ungdomar. Vid dessa tillfällen tycktes tiden stanna medan små tillsynes meningslösa *mikrodramer* utspelades bland de närvarande i väntsalen. Enligt Ehn och Löfgren (2009:10ff) utvecklas mikrodramatik bland individer i till synes vardagliga och rutinmässiga situationer. Sekvenser av mikrodramatik inryms i samtliga platsobservationer, men här nedan återges en situation av mikrodramatik i väntandet. Där observerade jag i över en och en halv timme en äldre kvinna som blivit strandsatt på Norrköpings järnvägsstation. En mängd små aktiviteter pågick runt om henne i väntsalen, samtidigt som tiden tycktes stå stilla och ingenting av betydelse tycktes hända.<sup>99</sup>

*Klockan är 17:35. Väntsalen känns luftig. Jag sätter mig längst ut på bänken med ryggen mot ett danskt sällskap bestående av två män och en kvinna i 30-årsåldern. De talar om hur mycket resor kostar. En av männen går till toaletten. Längst ut på hörnet av mittbänken som vetter mot SJ:s resebutik sitter en äldre kvinna med färat ansikte, permanentat hår och glasögon.*

*Klockan 18:00 kommer en ström av resenärer från Östgötapendeln in och går genom väntsalen mellan bänkraderna. En kvinna med rosa mössa har rest sig från mittplatsen på bänken som vetter mot SJ:s resebutik. Den danska kvinnan noterar de lediga platserna och utbrister: "Bänken är ledig!", sedan rusar hon fram mot en av de tre lediga platserna och sätter sig. Kvinnan med den rosa mössan återvänder med en "Extra" i handen och sätter sig istället på platsen längst ut [...] Det sitter två män på bänken intill förvaringsboxarna. Den ene har en röd rullator och en röd och blå väska lagd på den. Den andre sitter och halsar ur en ölflaska med en lila avlång "Systemet-kasse" bredvid sig. Sittplatserna i väntsalen håller på att fyllas upp. Det sitter en man i 40-årsåldern längst ut på bänken som vetter mot SJ:s resebutik och utgången mot spåren. Han sitter lätt framåtlutad med tom blick och tittar ömsom mot utgången, ömsom in mot väntsalen där han låter blicken vila på olika personer. Han ser uttråkad ut. Jag känner mig också uttråkad – Gud vad jag känner mig uttråkad! Nu har kvinnan med rosa mössa återigen lämnat bänken och den tredje danske mannen har satt sig på "hennes" plats. Han talar i sin mobil och lutar sig bakåt.*

---

<sup>98</sup> Fältanteckning 2011-02-14, Fältanteckning 2011-10-10, Fältanteckning 2010-08-29

<sup>99</sup> Återgivningen av denna fältanteckning är medvetet lång, eftersom jag önskat att ge en upplevelse av den långdragna stiltje som kan infinna sig vid stunder av påtvungen väntan.

*Ytterligare en Östgötapendlarström ankommer från spårområdet och den drar kall luft med sig in. Den uttråkade mannen på bänken följer strömmen med blicken. Fläktarna går igång men i övrigt är rummet stilla. Stillheten avbryts av ett klirrande ljud och mannen med rullator utbrister: "Djävlar!" Han har tappat en ölflaska på golvet och nu rinner skummande öl runt i glassplittret på golvet nedanför honom. Mannen låter den trasiga flaskan ligga kvar på golvet rakt under papperskorgen som sitter på väggen.*

*Så fylls väntsalen med allt mer intensitet. Jag tittar mot skärmen över ankomster och avgångar och konstaterar att det snart avgår ett X2000-tåg mot Stockholm och ett annat mot Malmö. Då hörs ytterligare ett klirrande när mannen med rullator tappar ännu en flaska. Några människor vänder blicken ditåt. Mannen kör nu fram rullatorn något och plockar bort en del av skärvarna som ligger i öl- och glassplittersörjan framför honom. Han reser sig. Samtidigt som han håller ena handen kvar på rullatorns handtag fortsätter han att plocka upp de största skärvarna till papperskorgen. Under tiden fortsätter han att samtala med den andre mannen som sitter kvar på bänken.*

*Den tillsynes uttråkade mannen sitter kvar på sin plats längst ut på bänken närmast utgången till spåren. Då och då vänder han på huvudet och tittar på olika människor som passerar. Klockan 18:25 reser han sig och tittar i en halv minut på tavlan för avgång som sitter ovanför entrén till SJ:s resebutik. Sedan går han ut genom det högra dörrparet mot spåren. För egen del beslutar jag mig för att göra en paus och gå över till Pressbyråkiosken [...] När jag en halvtimme senare kommer in i väntsalen igen sitter den äldre kvinnan med lockigt hår och färat ansikte kvar på samma plats som förr. Själv sätter jag åter mittemot henne. Hon plockar upp ett papper från golvet. Det är tydligen ett reklamblad som fallit ur en tidning. På bänken där mannen med rullator suttit med sin bekant sitter nu i stället två tonårstjejer och sminkar sig. Den ena av dem har svarta nylonstrumpbyxor, jeansshorts och en vit- och blårandig tröja under en svart skinnjacka. Den andra tjejen bär svarta tights, svart skinnjacka och en vit tröja. Tio minuter senare verkar de ha sminkat färdigt sig. I stället sitter de och sms:ar och skrattar. Efter ett tag reser de sig och går. Ytterligare en ström av resenärer som kommer från Östgötapendeln går genom väntsalen. Denna gång tycks dock strömmen något uttunnad [...] Tiden tycks stå stilla, den äldre kvinnan sitter helt stilla med tomma stirrande ögon. Jag tänker att hennes färade ansikte skulle kunna vara hugget i sten. Inget verkar hända, kvinnan sitter still, still och tittar rakt fram. Långtråkigheten har givits ännu ett ansikte.*

(Fältanteckning 2011-10-27)

De *sociala rytmer*, som jag uppmärksammade på Norrköpings järnvägsstation, var socialt uppdelade mellan de som organiserade sin tid utifrån arbete och som utgjorde en mer välbärgad och målinriktad rytm, till skillnad från det mer socialt brokiga klientel som förekom på järnvägsstationen under förmiddag och kvällstid och som följde andra rytmer och hade olika sätt att vara i rummet. Den målriktade rytmen utgörs av det som Edensor kategoriserar (2011) som *pendlarrytmer*. Den tydligaste rytmen som arbetspendlare skapade genom stationsrummet utgjordes av användarna med Östgötapendeln, som likt ett tätt lämmeltåg med jämna mellanrum under dagen flödade igenom järnvägsstationens

stora väntsal. Denna rytm kan definieras som dominerande i väntsalen, eftersom övriga närvarande blev tvungna att anpassa sig och lämna utrymme åt dessa passerande resenärer.

*Väntan* kan i förhållandet till rytmbegreppet ses som ett avbrott i en pågående aktiv rytm, samtidigt som den kan sägas utgöra en egen stillsam och trög rytm. Anita Beckman (2009:215f) beskriver i sin avhandling hur kvinnor genom historien fått stå som figur för väntan där förmåga att vänta, att stå tillbaka för andras behov och att underordna sin egen längtan har utmålats som kvinnliga dygder. Manlighet däremot har i kontrast till detta ofta knutits samman med aktivitet och handlingskraft och till förmågan att ta sig fram och att ta för sig. Den äldre kvinnan i platsobservationen uppfattas närmast som ett uttryck för denna sinnebild av väntan. Den kan även kopplas till den kroppskontroll som kvinnor enligt Young ([2000] 2009:255ff) tränats till att ha. De rörelser den äldre kvinnan utförde under sin en och en halv timme långa väntan var ringa och sträckte sig till små handlingar som att lyfta ett nedfallett papper från golvet.

Under den tid som kvinnan satt i väntsalen utspelades små händelser fyllda av dramatik. Bland annat skedde en konkurrens om sittplatser, då den danska kvinnan omedelbart tog över en sittplats när kvinnan med den rosa mössan reste sig för att gå upp och hämta en tidning. På den lilla bänken intill förvaringsboxarna utspelade sig en episod med de två männen som drack öl och tappade flaskor och en när de två tonårstjejerna använde bänken för att sminka sig och hålla kontakt med flera vänner. Alla dessa händelser bär dels på sin egen rytm, samtidigt som de skapar en kontrast till kvinnans tröga och stillastående väntans rytm. Med hänsyn till Beckmans anförda resonemang skulle man kunna koppla samman den kvinnliga figuren av väntan till den kvinnliga genusserien, vilken står i kontrast den målinriktade rytm som arbetspendlarna under morgonrusningen utgör. En rytm som istället kan länkas till ideal om aktivitet och handlingskraft, egenskaper som tillräknats den manliga genusserien.

De uttråkade blickarna från andra närvarande tycktes smitta mig så till den grad, att jag började uppleva väntandet som så meningslöst och smärtsamt att jag för ett tag var tvungen att avbryta observationen och gå ut från väntsalen. I teorikapitlet definierades begreppet *affekt* som att individer tar intryck av andra människor och de miljöer de möter samt hur de själva påverkar människor och miljöer som de vistas i (Ahmed 2004a). Här anser jag att upplevelserna av väntan skapades affektivt i mig under det längre tidsspännat, genom mötet mellan mig och den fysiska och sociala miljön. Den slitna väntsalsmiljön med den närmast vakuumlignande tystnaden, som endast stundtals avbröts av tillsynes meningslösa mikrodramer, anser jag bidrog till en förstärkning av min känsla av väntsalen som en sunkig och tråkig miljö. Upplevelsen av väntsalen om kvällen var en slående kontrast till hur jag upplevt järnvägsstationen om morgonen, då väntsalen var full av en förväntansfylld värme och ett muntert sorl. Beckman (2009:175) skriver att offentlig

väntan kan upplevas annorlunda än när den äger rum på en privat plats, att individerna då kan känna sig utelämnade och uppleva hur de blir fräntagna såväl värdighet som status. Som van arbetsresenär kände jag mig bekväm under morgontimmarna, när rörelsen genom väntsalen var större och rytmen av arbetspendlare var dominerande. Om kvällen, när pendlarrytmen var utbytt mot uttråkade ansikten tycktes rummet klibba fast vid mig med skabbiga detaljer som kvarglömda papper, skräp och sörja av öl och glassplitter. Det är möjligt att jag då omedvetet fylldes av en vilja att lämna rummet, för att bevara min värdighet och den status jag definierade mig själv som i form av arbetspendlare.

## 6.7 Avslutning

Detta kapitel har ägnats åt att undersöka Norrköpings järnvägsstation som fysisk plats och socialt rum. När stationen analyserades som fysisk plats uppmärksammades hur mekaniska rytmer, som nedfällning av bommar, tåg i rörelse, tidtabeller och utrop påverkade resenärens rörelser över stationsområdet. Särskilt uppmärksammade hur mobiliteten för kroppar som förlängts inskränktes och hur stationsmiljön på detta sätt framstod som mindre tillgänglig för dem. Naturrytmerna påverkade stationen som fysisk plats främst genom att väderlek och årstidsväxlingar bidrog till var och hur länge resenärer valde att vänta inomhus eller utomhus.

När stationen undersöktes som socialt rum utmärkte sig såväl lokala- som regionala pendlarrytmer. Det gemensamma för pendlarrytmerna var att de framstod som målinriktade och hastigt framflytande. Genom sitt framträdande, i form av kläder, tonläge och gester, verkade särskilt de tidiga regionala pendlarrytmerna mot Stockholm domineras av välbärgade individer i åldern 50+. Ett annat vanligt framträdande bland regionalpendlarna var de något yngre individerna i 30–40-årsåldern, som ofta anlände iklädda regnställ och cykelhjälm i sista stund innan tågets avgång.

En ytterligare rytm, som uppmärksammades på järnvägsstationen, var väntans rytm. Denna rytm var tydligast inne i väntsalen och kan karaktäriseras som trögflytande och stillastående. Medan pendlarrytmen utmärkte sig genom egenskaper som kan förknippas med normerade föreställningen om den målrationelle mannen, så utmärkte sig väntans rytm i stället av egenskaper som förknippas med normerande föreställningar om kvinnan som den tålmodigt väntande (jfr Beckman 2009). Särskilt inne i den stora väntsalen uppstod regelbundet en arytmi mellan väntans rytm och den lokala pendlarrytmen. Väntande resenärer tenderade då att stå framför tidtabelltavlor och blev på så sätt stående mitt i gången när den lokala pendlarrytmen strömmade in från perrongområdet på sin väg ut till staden via stationens huvudentré.

Genus verkade som en dimension i den sociala rytmen. I den mindre väntsalen kom genus till uttryck när några ynglingar för ett tag bildade en genusdomän då de approprierade och

omskapade väntsalen för sina egna behov. De dominerade utrymmet genom att slänga tidningar, spela musik och sträcka ut sig över bänkarna. I övrigt uppmärksammades genus som social serie främst i materialiserad form genom individers framträdande, i kläder och kroppsspråk. Uppenbart blev också hur multipla serier, utöver genus, oftast gick att urskilja hos individer. De serier som främst uppfattades rörde klass, status, föräldraskap, kroppsstorlek och ”främlingskap”. Serien om kroppsstorlek blev aktuell då en man, som kunde definieras som fetlagd, trots lediga sittplatser inte hittade någonstans att ”ta plats” i väntsalen. Det blev tydligt hur denne man avvek från den normerade kropp som bänken var designad efter. På grund av avvikande kroppsstorlek verkade bänkarna otillgängliga för mannen, trots att det fanns flera lediga sittplatser. Serien om ”främlingskap” yttrade sig tydligast i en händelse när en bristfälligt svensktalande kvinna stod handfallen på perrongen då informationen om inställt tåg och ersättningsbussar enbart utropades på svenska. Vid tillfället fanns ingen personal på plats som kunde hjälpa henne tillrätta, utan hon blev hänvisad till andra resenärers goda vilja. Här var det den sociala miljön som framstod som otillgänglig. Det som gjorde det sociala rummet tillgängligt för kvinnan i denna händelse var andra resenärer som försökte hjälpa kvinnan tillrätta.

På Norrköpings järnvägsstation blev det även uppenbart att det sociala rummet dominerades av normerande blickar som utgick från vithet, normerad heterosexuell manlighet och medelklass. Tydligt blev också hur jag själv inledningsvis i observationerna, oreflekterat anlade dessa blickar på rummet. Detta yttrade sig exempelvis i hur jag värderade mitt eget och andras framträdande, samt i ett eget användande av dubbelt medvetande i relation till andra resenärer på plats.

I relation till hur pendlare i detta kapitel definierats som pendlarrytm (jfr Edensor 2011) har jag under arbetet med kapitlet kommit att reflektera över skillnaden mellan pendlare som rytm och som social serie (Sartre 1976). Skillnaden anser jag består i att de båda begreppen betonar olika aspekter av att vara pendlare. Medan pendlare som social serie betonar ett tillstånd, en situation, så betonar pendlarrytmen en rörelse i tidrummet bestående av upprepning, repetition och variation. Rytmer kan därför ses som tidsrumsliga manifestationer av serier. Detta är tankar jag för vidare till inledningen av analysdel II, där jag presenterar hur genus verkar som rytm i rummet.





# 7 Kimstad pendeltågsstation

*Detta kapitel undersöker Kimstad pendeltågsstation som fysisk plats och socialt rum genom olika rytmer. I analysen redovisas särskilt naturrytmer, som dominerar över stationens fysiska rum, samt de sociala rytmerna pendlarrytm och rytmen av skolungdomar som verkar i harmoni eller i arytmi med varandra under olika tider på dygnet. Med hjälp av serialitetsbegreppet utreds frågeställningen: Hur kommer genus till uttryck i denna miljö? Jag utreder också hur framträdande, normerande blickar, byggd miljö samt förmågan att ”ta plats” eller vara sedd som ”nyligen anländ” är viktiga ingångar för att förstå hur genus kommer till uttryck i miljön.*

Kimstad tillhör Norrköpings kommun och har omkring 1500 invånare. Orten ligger mitt emellan Norrköping och Linköping och i den gemensamma översiktsplanen för dessa städer ses Kimstad som ett prioriterat utvecklingsområde. Redan under järnvägens tidiga glansdagar hade Kimstad en järnvägsstation. När nedgångsperioden för tågtrafiken inföll under mitten 1900-talet minskade betydelse av Kimstad som knutpunkt i järnvägsnätet. Under 1960-talet upphörde tågtrafiken till orten helt och det dåvarande stationshuset såldes till en privat ägare.

Sedan slutet av 1900-talet har tågtrafiken återfått sin plats som ett attraktivt transportmedel, och på flera håll har detta även lett till satsningar på en utbyggd pendeltågstrafik runt om i Sverige (Malmström 1999). I Kimstad invigdes den nuvarande pendeltågsstationen den 15 augusti 2009. Den är ett resultat av ett samarbete mellan Norrköpings kommun, Östgötatrafiken, Vägverket och Banverket. I planeringsstadiet förekom en mängd förslag om olika lägen för stationen. Bland annat nämndes läget med det befintliga stationshuset. Ett annat förslag var att bygga stationen nära den nuvarande samhällskärnan, där det bland annat finns café och pizzeria. Pendeltågsstationens slutliga läge kom dock att ligga en bit bort ifrån denna bebyggelse och har i stället placerats utifrån de aktuella planerna för nya bostadsområden på orten.<sup>100</sup>

Pendeltågsstationen kan vid första anblick uppfattas som ett lokalt torg. Stationen knyter dock samman en mängd busslinjer från flera bostadsområden i Norrköpings kommun, såsom Norsholm, Skärblacka och orter som Finspång, som inte direkt ligger inom gångavstånd från pendeltågsstationen. Detta leder till att en Kimstadbo kan ha 5–10 minuters gångväg till pendeltågsstationen, samtidigt som det finns andra resenärer som har stationen som en bytespunkt mellan tåg och buss under längre sammansatta resor och vars tidsåtgång är åtskilligt längre.

---

<sup>100</sup> Intervju Magnus Gullstrand (2012-05-04)



Bild 3: Kimstad pendeltågsstation. Foto: Ann-Charlotte Gilboa Runnvik

## 7.1 Perronger, väderskydd, sittplatser och mänskliga kroppar

Kimstad pendeltågsstation har två perronger, en där tågen går i riktning mot Norrköping och en annan där tågen går i riktning mot Linköping. Perrongerna länkas samman med en gångtunnel med tillhörande trappor och längre gångvägar. Perrongerna omgärdas av ett svart meterhøgt stålräcke och är upplysta av gatlampor. Där finns också upplysta digitala skärmar med tidtabeller och skärmar som visar nästa tågs beräknade ankomsttid. I anslutning till en av de digitala skärmarna på den främre delen av Norrköpingsperrongen finns även en analog klocka med upplyst urtavla och visare.

På båda perrongerna finns väderskydd med sittplatser. I den främre änden av perrongen där tågen mot Norrköping stannar finns även en busshållplats. Vid busshållplatsens läge finns på perrongen en annan variant av inglasad väntkur med öppning i glasväggen åt såväl spårområdet som mot asfaltsytan intill busshållan. Under platsobservationer blev det tydligt att vinden, vid blåsiga tillfällen, inte gick att undvika i denna kur. I stället snurrade den runt inne i kuren. Jag uppmärksammade också hur kuren var särskilt utsatt för vandalisering med sönderslagna glasrutor, klotter och kvarlämnat skräp:

*Denna dag känns kuren generellt fräsch men det syns spår av torkade spottloskor på ett par ställen. Det sitter ett klistermärke med tecken för att inte röka på den främre glasskivan i kuren. Någon har skrapat bort texten så att den lyder "Var vänlig ---- rök här". Bredvid kuren finns det en form av sittstöd i mörkgrönt stålrastrer. Går dit och prövar. Den har en bekväm lutning som passar min kroppslängd. Men den känns sval att sätta baken emot, vilket inte upplevs som positivt då det ändå är rätt kallt såhär i slutet av september.*

(Fältanteckning 2011-09-28)

På Norrköpingsperrongen finns även bänkar i grönt stålrastrer, några vända mot spåret och någon vänd mot busshållplatsen. Jag provade även hur dessa var att sitta på. Sitsen var bekväm, men stålaterialet i bänken bidrog till att kyla på ett otrevligt sätt trängde in mot kroppen vid bak och rygg. Det är uppenbart att denna bänksort endast går att använda en kortare stund under kallare årstider om man inte är ordentligt klädd. Dessutom kändes bänken ovanligt hög att sitta på.<sup>101</sup> Med mina 167 cm blev jag sittande där med dinglande ben. Detta beteende var också något jag lagt märke till bland väntande resenärer.

*Klockan är 10:30. Det sitter en äldre man på stålbänken som står vänd från spåren. Den äldre kvinnan i hans sällskap står lutad mot ryggstödet på samma bänk och blickar ut mot perrongen. Jag reflekterar över om mannen är kort, för han sitter och gungar med benen fram och tillbaka. Det ser en aning lustigt ut, som om han vore ett barn som inte riktigt kan sitta still.*

(Fältanteckning 2011-09-28)

I likhet med den tidigare beskrivna bänksorten på Norrköpings järnvägsstation tycktes denna bänk vara anpassad efter en normerad kropp vars längd överskrider såväl mannens, i den ovan återgivna händelsen, som min egen. Utöver dessa avsedda sittplatser förekom det ofta att resenärer använde någon av de utplacerade sandboxarna för att sitta på. På Norrköpingsperrongen fanns en box direkt placerad intill bussväntkurens korta vägg, en annan på perrongens bakre del samt en tredje i anslutning till entrén till perrongen, intill trappen ned mot Linköping perrongen. Även på Linköpingsperrongen fanns ett par sandboxar utplacerade.

## 7.2 Parkeringsplatser, busshållplatser, cykelställ och mänskliga behov

Den sida av pendeltågsstationen, där tågen mot Norrköping avgår, kan ses som huvudsida av stationen och den ligger också närmast samhället i Kimstad. På samma sida som

---

<sup>101</sup> Denna typ av bänk förekommer på flera håll inom kollektivtrafiken i Östgötaregionen. Bland annat finns den vid flera spårvagnshållplatser inne i Norrköping stad. Det verkar dock som att sitthöjden varierar en del mellan de olika bänkarna utifrån hur långt ned den placeras i marken och det är därför möjligt att bänken på Kimstad pendeltågsstation är ovanligt hög i jämförelse med andra.

Norrköpingsperrongen finns en större parkeringsyta för bilar, några fallor för taxibilar, en Quickomat där kort till Östgötatrafiken kan köpas och laddas samt ett ställ för tidningen ”Extra”. Här finns också ett av de större cykelställen med tak samt en låst kur intill den upplysta skylten om övergång till Linköpingsperrongen. En betongtrappa i närheten av cykelstället leder sedan, via en gångtunnel, över till den andra perrongen.

I dagsläget finns ingen plats för resenärer att gå in och värma sig. Det finns inte heller någon toalett. På planritningarna för pendeltågsstationen är dock en plats för kiosk och toalett utmarkerad, och det finns även ett servitut till detta. Denna plats har samma läge som det större cykelstället under tak nu är placerat.<sup>102</sup> Vid byten eller förseningar i buss- eller pendeltågstrafiken finns därför risken att resenärer blir strandsatta på stationen utan att vare sig ha någonstans att gå in och värma sig eller möjlighet att gå på toaletten. Den närmaste toaletten finns på den lokala pizzerian inne i samhället.<sup>103</sup> Det finns dock ingen skyltning som påtalar detta. Under en kylslagen novemberkväll blev jag vittne till hur en femårig flicka i ett sällskap, som ankommit med tåget från Norrköping och sedan inväntade en ankommande buss, blev tvungen att sätta sig i ett tryggt och ljust hörn av perrongen och kissa. Strax efter inkom bussen och sällskapet åkte iväg.<sup>104</sup>

Forsberg (2005:30) påpekar att det generellt sett i urbana offentliga rum finns få toaletter som kvinnor kan nyttja och att dessa ofta är avgiftsbelagda. Den mer frekventa förekomsten av urinoarer anser hon representerar en uppfattning om de offentliga miljöerna som manliga miljöer. Mäns urinerande görs på detta sätt till en ”offentlig” handling, medan kvinnors toalettbesök betraktas som mer privata. Det knyter också an till hur kvinnor genom tiderna riskerat att falla i anseende och respektabilitet vid aparta uppträdanden i samhällets offentliga sfär (Domosh & Seager 2001:76–81, 115–117). I sammanhanget bör dock påpekas att man i planeringsstadiet av Kimstad pendeltågsstation tog hänsyn till behovet av toalett. Det var vid realiseringen av pendeltågsstationen som dessa planer lämnades åt sitt eget öde eftersom ingen intressent valt att uppföra en kiosk med toalett på platsen.<sup>105</sup> En tolkning är att det främst har varit ekonomiska överväganden som fått dominera över de mänskliga behoven av en toalett. Konsekvensen av beslutet har blivit att det reproducerar manliga och kvinnliga offentligheter. Problemet är möjligtvis mindre för dem som är boende i Kimstad och har nära hem, medan det missgynnar individer som använder stationen som en bytespunkt i en längre reskedja.

---

<sup>102</sup> Intervju Magnus Gullstrand (2012-05-04)

<sup>103</sup> För att använda denna toalett förväntas man vara kund på pizzerian.

<sup>104</sup> Fältanteckning 2011-11-25

<sup>105</sup> Intervju Magnus Gullstrand (2012-05-04)

### 7.3 Gångtunneln, tillgänglighet och seriell tillhörighet



Bild 4: Gångtunneln vid Kimstad pendeltågsstation.  
Foto: Ann-Charlotte Gilboa Runnvik

Vid en observation under dagtid gick jag från samhället i Kimstad via den krokiga gångvägen ned mot tunnel. Gångtunneln var upplyst och byggd av huggna grå stenblock. Framme vid dess utgång mot Linköpingsperrongen möttes jag av ett fält- och skogsparti som avskiljdes från stationen genom en gångväg. Direkt till höger om utgången från tunneln ledde en relativt brant betongtrappa upp till perrongen. I en avsats till denna trappa låg stationens andra stora cykelställ under tak. På den andra sidan fanns anlagda planteringar intill gångtunnelns ingång. Då jag vid ett annat tillfälle använde gångtunneln under morgontid upplevde jag den som ljus, trygg och välkomnande.

*Klockan är 06:20. Gångtunneln känns ljus och välkomnande denna mörka morgon. Den känns bred och luftig och de grovt huggna byggstenarna ger en vacker och livfull struktur åt tunneln. Detta helhetsintryck förstörs inte utav att det finns ett fåtal "tags" i blått skrivna på gångens vänstra sida. Från Norrköpingsidan kommer en kort man med mörk skinnjacka och när jag kommer på mig själv med att gäspa tycker jag mig se ett leende i hans ansikte – ett samförstånd om denna morgons tidiga timma eller kanske han bara ler? Det totala intrycket av tunneln är att den känns ljus och trygg. Om det beror på luftigheten, dess välvärdade utseende eller på mannens leende är svårt att avgöra, kanske hör det ihop.*

(Fältanteckning 2011-10-13)

I forskning om trygghet nämns att gångtunnlar ofta upplevs som otrygga platser, särskilt av kvinnor (Andersson 2005). Gångtunnlar kopplas då samman med risken att råka ut för överfall, rån och sexualbrott.<sup>106</sup> Forsberg (2005:21f) beskriver hur kvinnor och mäns rörelsemönster och upplevelser av offentliga rum skiftar under dygnets timmar. Platser som under dagen bär en prägel av att vara kvinnligt dominerade kan under kvällar och nätter kodas som manliga. En tolkning till att jag som kvinna vid tillfället inte reflekterade över gångtunneln som otrygg är att det har att göra med tidpunkten på dagen då jag gick i där. Likaså att de människor som närvarade på pendeltågsstationen utstrålade lugn, vilket återspeglade den för tillfället dominerande sociala rytmen av arbetspendlare på plats.<sup>107</sup> Upplevelse är intressant eftersom jag vid andra tillfällen uppfattat tunneln på andra sätt:

*Klockan är 15:28. Jag står på Norrköpingsperrongen. Jag beslutar mig för att gå över till den andra perrongen via trappen. När jag blickar ned på den får jag nästan svindel och tänker "Oj, så brant!" och "Ännu mer betong!". Gångtunneln känns mörk och dunkel. Det finns belysning på båda sidor av tunneln, men den är inte tänd. Troligtvis för tidigt på dagen. På andra sidan tunneln löper en kantig betongtrappa upp mot perrongen. Där finns två banor gjorda för att kunna köra upp/ned barnvagnar på. Jag reflekterar dock över om det inte är för brant för att kunna köra upp en barnvagn utan extra ansträngning.*

(Fältanteckning 2010-08-12)

Den händelse jag upplevde som positiv ägde rum under de tidiga morgontimmarna. Såväl kvinnor som män var då närvarande, vilket gjorde att platsen framstod som genusblandad. Stämningen var gemytlig och flera av resenärerna stod och skrattade och småpratade med varandra. Genom beteenden som att de anlände till stationen strax före tågets avgång, rörde sig vant mellan perrongerna, vanemässigt intog platser längs perrongen och pratade med personer de verkade bekanta med, framstod de som vana resenärer. Uppenbarligen var det resenärer på väg till sina arbetsplatser. Min positiva upplevelse bedömer jag har att göra med hur jag seriellt vid dessa tillfällen lätt identifierade mig som arbetspendlare och inte i första hand utifrån genusserien som kvinna. Mina upplevelser återspeglar att multipla serier var verksamma i mig, där mannen och jag visserligen genom vårt framträdande seriellt tillhörde olika genusserier, men där vi möjligtvis kände gemenskap till varandra genom att seriellt vara pendlare.

---

<sup>106</sup> Vid förstudien på Borlänge järnvägsstation år 2009 uppgav såväl män som kvinnor att de upplevde en tunnelliknande gångbro, som band ihop perrongerna, som obehaglig. Några av kommentarerna innefattade referenser till en ungdomsliga kallad "Kepslihan" som tidigare härjat i Borlänge och utsatt individer för rånöverfall. I denna tunnelliknande gångbro saknades full uppsyn över nedgångarna till perrongerna, vilket bidrog till en bristande översikt och skapade oroskänslor (Minnesanteckningar Borlänge järnvägsstation 2009).

<sup>107</sup> Även i materialet från resenärerna nämns tider under eftermiddag och kvällstid då såväl järnvägsstationen i sin helhet som gångtunneln i synnerhet upplevs som otrygga platser. Detta utvecklas vidare i kapitel 12.

## 7.4 Naturrytmer, årstider, dygnstid och väderlek

Hur Kimstad pendeltågsstation upplevs är ofrånkomligt beroende av årets och dygnets rytmer. Pendeltågsstationen är anlagd nära ett område med skog, fält och åkrar och vyn från perrongen upplevs som en naturskön tavla. När man befinner sig på stationen under en längre tid märker man hur den dränks in av naturens tystnad. Under sommaren är det möjligt att här förundras över den gassande solen, höra småfågelkvitter och känna doften från blommor i stationens planteringar och dynga från de omkringliggande fälten. Under hösten kan man stå med frusna fingertoppar och höra hur frostnupna löv rasslar i bladverken i skogspartiet. Eftersom stationen är anlagd i en rågång kan den upplevas som väldigt kall även vid få minusgrader.<sup>108</sup> Stundtals kan fuktig dimma dra upp från fälten och svepa in stationen i oigenkännlighet. Stationen tycks då omvandlad till en skuggvärld där vålnader drar omkring och där endast ljuskäglornas sken förvandlar dem tillbaka till igenkännbara mänskliga gestalter. Att kölden ofta är påtaglig fick jag själv erfara under mina platsobservationer:

*Klockan är 16:40. I mörkret och kylan börjar stationen göra människor anonyma. Det är becksvalt och endast under lamporna kan man se att skriva [...] Klockan har hunnit bli 17:00 och jag känner hur kylan går in under sulorna på mina vinterstövlar, kryper över tårna och får hela skorna att stelna. Fryser! Det måste vara under  $\pm 0^\circ$  C nu. En fundering infinner sig: Varför har man inte värmeslingor i marken på perrongen? En kvinna som anlänt till Linköpingsperrongen sitter som fastfusen med armarna rakt ned på en av bänkarna i busskuren. Det känns som om jag håller på att frysa fötterna av mig och jag bestämmer mig för att stiga på nästa pendel som går in mot Norrköping. Upptäcker att jag placerat mig under den lysande klockan och börjar räkna ned sekunderna tills tåget ankommer. Det är först nu när jag fryser och verkligen väntar på att komma in i värmen som jag upptäcker att klockan är kantad av små ljusa lampor och att den har en röd lysande sekundvisare. Jag blir stående och stirrar på klockan och dess vita ljuskant. För några ögonblick upptar den min fokus fullkomligt.*

(Fältanteckning 2011-11-10)

Här får kölden från naturrytmerna mig att fullkomligt absorberas av den analoga klockans mekaniska rytm. Det är tydligt att årstidsväxlingarna påverkar hur pendeltågsstationen upplevs. Utöver det att risken för förseningar på grund av väderlek ökar vintertid, upplevs en förlängd väntetid på stationen som besvärande. Även under sommarhalvåret kan upplevelsen av stationen vara besvärande, eftersom den svarta asfalten reflekterar hettan ytterligare och väntkurarna med sitt plexiglas tycks inte ge något skydd mot solen.

*Klockan är 15:30. Jag sätter mig i en av väntkurarna på Linköpingsperrongen. Kuren är i plexiglas. Det är fruktansvärt varmt här eftersom solen nu gassar i denna riktning. Jag börjar svettas. Efter några minuter börjar jag bli törstig. Det finns ingenstans på stationen där jag kan köpa något att dricka. Ännu en gång tänker jag att denna station*

<sup>108</sup> Intervju Magnus Gullstrand (2012-05-04)

*är konstruerad för resenärer som enbart ska befinna sig på plats under en kort stund. De förväntas inte vara törstiga, hungriga eller behöva besöka toalett. Överväger om jag ska gå till pizzerian på andra sidan motorvägen och köpa något att dricka. Gångvägen dit är uppskattningsvis sju till tio minuter.*

(Fältanteckning 2010-08-12)

På Kimstad pendeltågsstation är naturrytmerna dominerande. Dessa är något som resenärerna måste anpassa sig till vid vistelser på stationen. Stillsamma upplevelser av naturen kan dock snabbt skäras sönder av förbipasserande tåg som bryter det lugn som stationen oftast är indränkt i. Särskilt tydligt är detta när godståg och snabbtåg hastigt passerar förbi under dagtid. Under morgontimmarna verkar samtliga tåg sakta in en aning, och då kan de upplysta persontågen upplevas som varma och välkomnande vardagsrum där människor sitter och läser eller blickar ut.

Transportmedel betraktas här som *mekaniska rytmer* som påverkar såväl när resenärer närvarar på stationen, som vilka intryck de får under sina vistelser där. Dessa rytmer skiljer i hastighet, ljudvolym och belysning. Detta blev tydligt då naturrytmerna fick konkurrens av de mekaniska rytmer som olika tågtyper, bussar och övriga fordon skapar. Jag uppfattade att de mekaniska rytmer, som förekom vid Kimstad station, stundtals verkade i arytm och dissonans till naturrytmerna genom att plötsligt skära av lugnet eller genom att i någon mån skapa otrygghet när de hastigt passerade förbi. Under stora delar av dygnet kompletterades naturens rytmer av de sociala rytmer som förekom på stationen. Genom att falla in i stilla väntan verkade individerna i de sociala rytmer ofta domineras av eller vara i harmoni med naturrytmerna.

## **7.5 Sociala rytmer, orientering och att "ta plats" på perrongen**

Vid platsobservationer såg jag ofta att flera resenärer tycktes känna varandra väl och att de inbegreps i samtal i mindre eller större grupper. Även om jämförelsen mellan Kimstad pendeltågsstation och ett bytorg är något missvisande, så är det möjligt att flertalet resenärer känner varandra genom att de bor i samhället eller genom att de åker tillsammans på bussar och sedan väntar tillsammans vid stationen. Troligtvis är det detta som bidrar till den avslappnade familjära känslan som ofta tycktes infinna sig. Till skillnad från Norrköpings järnvägsstation uppstår det under dagen flera tillfällen då inte en enda resenär finns på stationen. Denna kan upplevas som öde och intryck från den omgivande naturen tar över och lägger stationen i stillhet. Stundtals kan man då genom stillheten bli vittne till hur resenärer, ofta över mobil, för samtal av mer privat karaktär. En anledning till det tror jag är att resenärerna på grund av stationens stillhet vaggas in i tron att de är ensamma på plats, eller att det är så långt till de andra väntande resenärerna att de i lugn



och ro kan prata i hög samtalston. Platsobservationerna visade dock att detta inte stämde eftersom ljudet saknade hinder för att föras ut över perrongerna, och därför kunde föras från ena änden till den andra änden av perrongen och mellan de båda perrongerna.

I gryningstimmarna runt sextiden till framåt halvåtta på morgonen var det företrädevis resenärer som verkade vara inställda på att komma vidare till sina arbetsplatser som var på plats på stationen. Vid denna tid sjöd Kimstad pendeltågsstation fullständigt av liv. Många resenärer anlände med cykel och parkerade den i de stora cykelställen under tak. Samtal och skratt hördes över perrongerna och människor tog sig i rask takt genom gångtunneln till den perrong där deras tåg avgick ifrån.

*Klockan är 06:15. Två kvinnor i 40–50-årsålder står på Norrköpingperrongen. Den ena står i en av busshållplatskurerna, medan den andra står i mörkret intill räcket vid trappen som går ned mot Linköpingsperrongen. Den senare röker. En buss anländer och plötsligt står det ytterligare fem personer i samma busskur som kvinnan. Jag hör hur hon skrattar högljutt och samtalar med en kraftigt lagd man längre in i kuren. De tycks känna varandra väl. Hon tar några steg närmare honom och fortsätter sedan samtalet i mer lågmäld ton.*

*Den andra kvinnan står nu också och pratar glatt med en jämnårig man. Mannen står på räckets utsida, med ena foten satt mot räckets nedersta metallrör. Det anmärkningsvärda är att han bär shorts. Han är klädd i mörk jacka och shorts. Här är det ju jättekallt, tänker jag och fryser genom fingervantarna. Hur kan han gå klädd i shorts? Är det hans yrkesklädsel?*

*Klockan 06.20 går jag igenom gångtunneln på väg mot Norrköpingsperrongen. Nära trappen möter jag en kvinna i 40-årsåldern. Hon har rosiga kinder och bär en lila regnställsjacka. Hon skyndar nedför trappen och går raskt vidare genom tunneln. Jag antar att hon precis har cyklat hit. Ytterligare en kvinna samt en man går hastigt samma väg som hon. Trots stillheten vibrerar luften av en särskild intensitet. Det känns som om dessa människor är vana att röra sig och vistas här. Det slår mig att de troligtvis är på väg till sina arbetsplatser. Annars skulle man kanske inte ge sig ut vid denna tid på morgonen?*

(Fältanteckning 2011-10-13)

I jämförelse med de samtal som utspelades i väntsalen och på perrongerna vid Norrköpings järnvägsstation under morgontimmarna, uppfatta samtalen på Kimstad pendeltågsstation som muntra och högljudda. Generellt rådde även en högre samtalston mellan resenärerna. Detta ackompanjerades ofta av tydliga skratt. Dessa resenärer tycktes ingå i ett visst *serialiserat sammanhang*, där de som arbetspendlare regelbundet möts på stationen och samtalar en stund innan resan och arbetsdagen börjar.<sup>109</sup>

Dessa resenärer skiljde sig även åt i *framträdande* från den övervägande skaran av morgonresenärerna till X2000-tåget i Norrköping. Vid Kimstad pendeltågsstation var det vanligt

---

<sup>109</sup> Flera av resenärerna beskriver under intervjuerna att de har "stationskompisar" eller "pendlarkompisar" som liknar en sorts vänskapsrelation, men att relationen enbart är knuten till den det tidrum som de båda delar genom att ha gemensamma restider. Denna typ av serialiserade relationer utvecklas vidare i kapitlet om resenärerna i analysdel II.

med jeans, täckjacka och ryggsäck såväl bland män som av kvinnor. Flera av resenärerna anlände med cykel och bar friluftsställ. Liksom mannen i citatet ovan förekom det också enstaka personer med utpräglad arbetsuniform. Medan jag definierade att rytmen av de tidiga morgonpendlarna vid Norrköpings järnvägsstation bestod av välbärgade män och kvinnor i övre medelålder, så utgjordes rytmen av pendlarna från Kimstad pendeltågsstation av resenärer med större spridning i ålder, status och etnicitet. Där förekom visserligen några män med rätblocksaktig portfölj och några kvinnor iklädda eleganta långa kappor med tillhörande schal och handväska, något som kunde signalera högre yrkespositioner. Dessa personer blandades dock upp vid perrongerna med resenärer med slitna skinnjackor och plastkassar, vilket tycktes reflektera en lägre status och yrkespositioner där det yttre framträdandet var av mindre betydelse.

Under morgontimmarna noterade jag att vissa platser på perrongen var populära. Särskilt gällde det området nedanför klockan på perrongens främre del. Det visade sig vara läget för det främsta dörrparet på pendeltågen och således det dörrpar med kortast väg från perrongen vid ankomst till Norrköpings järnvägsstation.<sup>110</sup> Utifrån Ahmeds (2006) tanke om hur kroppar när de ”anländer” i rum orienterar sig mot varandra och antingen lyckas med denna orientering och kan ”ta plats”, på perrongen, eller misslyckas med denna orientering och ”bli utan plats” uppmärksammade jag hur olika kroppar som anlände till denna främre plats på perrongen kunde orientera sig på olika sätt mot varandra.

*Klockan är 07:55. Buss 484 mot Norsholm har precis anlänt och två kvinnor har klivit av bussen. De bär schal och är mörka i hyn. De står och samtalar på arabiska, under klockan och visningstavlan för pendeln på Norrköpingsperrongen. Den ena av dem har svart schal och rutig jacka. Hon gestikulerar starkare än den andra. Den andra kvinnan, som bär grön schal, ler och svarar något. När en buss startar i fällan tittar de för ett ögonblick upp och samtalet avstannar, sedan fortsätter konversationen innan det kliver på det anländande tåget mot Norrköping.*

*Klockan är 08:16. Buss 484 mot Ljusforsbruk anländer och släpper bland annat av en korthårig kvinna med åtsittande grön jacka. Hon ställer sig under klockan vid Norrköpingsperrongen. Från samhället anländer en långhårig kvinna med skinnjacka och en gul plastkasse. När hon kommit fram till klockan ler hon och börjar muntert samtala med den första kvinnan. Båda är de i 50-årsåldern. Den första kvinnan ser dystert och sammanbiten ut. Jag funderar på om hon fryser, är trött eller om något tynger henne. Jag förstår inte vad de säger. De talar ett annat språk än svenska, möjligtvis serbiska eller bosniska. Dessa båda kvinnor har ett annat sätt att gestikulera än det första paret kvinnor som tidigare stod under klockan. De här står rätt stilla. Kvinnan med skinnjackan tar upp en vit pappersnäsduk och snyter sig. I samband med det gör hon en gest med pekfingeret fram och tillbaka, ungefär som när man gestikulerar: ”Nej! Nej!”. I övrigt står kvinnorna stilla och håller händerna i fickorna. När pendeln mot Norrköping ankommer några minuter senare kliver de på.*

---

<sup>110</sup> Fältanteckning 2011-10-28

*Klockan är 08:40. Från buss 484 har två svartklädda tjejer i 18-årsålder precis klivit av. Nu står de under samma klocka som de båda paren kvinnor tidigare gjort. De står där med sina högklackade kängor och tights och samtalar medan de väntar på ankommande pendeltåg. Den ena av dem har en svart väska med Adidas i guldskrift tryckt på den.*

(Fältanteckning 2011-10-28)

Vid betraktandet av händelseförloppet, då de väntande paren avlöste varandra, uppfattade jag att individerna gav uttryck för multipel serialitet. Genom sitt sätt att vänta uppfattade jag att samtliga tillhörde den *kvinnliga genusserien*. Jag uppfattade även att de första två paren delade en medelålders åldersserie som skiljde sig från det tredje paret, vilka jag istället kategoriserade som tillhörande en åldersserie av ungdom.

Utöver detta uppfattade jag att individerna utifrån sitt framträdande genom utseende, kläder, gester, hudfärg, talat språk och tillhörigheter som plastkassar och väskor hade olika kulturellt ursprung. Detta underströks genom deras flytande samtal på andra språk än svenska samt att deras gester tycktes ackompanjera det talade språket.<sup>111</sup> Återigen blev det uppenbart att jag kategoriserade individer utifrån ”en vit blick” genom att betrakta vissa av kvinnorna som ”nyligen anlända” eller ”invandrare”.<sup>112</sup> Dessa definitioner är kanske inget som kvinnorna själva kändes vid, utan det säger framförallt något om min egen normerande blick på det sociala rummet på Kimstad pendeltågsstation.

Den seriella tillhörighet, som jag delade med samtliga par, var den kvinnliga genusserien. Med de båda första paren delade jag också serien av medelålder. Genom att jag kategoriserade vissa individer som ”mörka i hyn”, samt att jag uppfattade att de talade främmande språk, visades att jag själv betraktade de andra närvarande genom vitheten som norm, där svenska förutsattes vara gemensamt språk. Samtliga dessa kvinnor, inklusive mig, kunde vid tillfället betraktas som Norrköpingsbor. Däremot rädde skillnader i hur enskilda kroppar ”tog plats” och orienterade sig mot andra på pendeltågsstationen och språkgemenskapen utgjorde en sådan orienteringspunkt. I mötet mellan mig och de båda paren, som konverserade på andra språk än svenska, kan sägas att medan de, inom paren, kunde orientera sig och ”ta plats” på stationen såväl som Norrköpingsbor och som bärare av en ytterligare delad kulturell gemenskap, misslyckades jag att orientera mig mot dessa kulturella gemenskaper. Medan min kropp saknade kapacitet att orientera mig mot dessa språkgemenskaper tog jag främst plats på stationen som svensktalande Norrköpingsbo. I mötet mellan

---

<sup>111</sup> Vad jag här avser med kulturellt ursprung behöver inte vara knutet till rasifiering av individer, snarare handlar det om olika kulturella sammanhang som individer är eller varit en del av. Detta kan uppfattas i framträdandet genom gester och språkbruk i form av språk, dialekter och ordval. Ett tydligt exempel på mitt eget kulturella ursprung aktualiserades under en av intervjun med Torsten, som i undrande ton frågade om mitt ursprung. Händelsen beskrevs tidigare i kapitlet ”Metod och material”.

<sup>112</sup> För en kritisk fördjupning av vithet, se vidare Ahmed (2011).

mig och de båda unga kvinnorna blev det tydligt att det var lättare att uppmärksamma det som avvek från mina vardagliga normer, medan den normerade svenska språkgemenskapen förblev outtalat och togs för given. Vid tillfället tycktes jag orientera mig mot, och ”ta plats” på perrongen som svensktalande. Om jag uttalat mig, skulle även jag kunnat betraktas som en ”nyanländ” till Kimstad, eftersom jag själv inte talar östgötska utan dalmål. Den orientering som ägde rum för mig i mötet med samtliga kvinnor skedde därför utifrån upplevelsen av gemensamt delad genusserie där vi ”tog plats” på stationen som kvinnor.

### 7.5.1 Serialitet och utmanande handlingar

De unga kvinnorna kunde också sägas ingå i en serie av skolungdomar som efter halvåtta på morgonen börjar blanda upp dominansen av arbetsresenärer. Runt tiotiden infaller sedan en lugnare period, då de flesta arbetspendlare och skolungdomar avrest, och stationen i stället stundtals omsluts av naturens stillhet. De resenärer som finns på stationen under detta tidsspänn utgör en brokig skara. Vid upprepade tillfällen uppmärksammade jag föräldrar, såväl män som kvinnor, med små barn eller med barn i barnvagn samt äldre resenärer. Eftersom pendeltågen avgår med cirka 20 minuters mellanrum och resenärerna anländer till stationen endast 5–10 minuter innan tågets avgång, är stationen öde eller med endast någon enstaka väntande resenär inför nästa avgång.

Naturens tystnad bryts runt tvåtiden på eftermiddagen av hojtanden, barnskratt och skateboardraspanden i asfalten. Från det att skoldagen slutar börjar mellanstadiebarn samlas vid den busshållplats, som ligger vid infarten till pendeltågsstationen nära gångtunneln mot samhället. En del av barnen som vistas där verkar mest ha följt med sina kompisar som sällskap medan vännerna väntar på sin skolbuss. Framåt tretiden anländer även barn i högstadieåldern med pendeln från Norrköping. Här är det lätt att uppfatta vardaglig dramatik då tonåringarna väntar på sin buss. De genar över spårområdet, cyklar på perrongerna, lyssnar på musik i mobiltelefoner, flirtar, busar runt, sitter ensamma på någon av bänkarna och läser eller står i slutna grupper och samtalar, skrattar högt och planerar festerna till helgen. Flera av skolbarnen utmärks även av att de delar frisyrstil och klädstil samt att de bär vissa enhetliga märkesplagg. Flera av dem bär även ryggsäckar, märkesväskor, instrument eller någon fotboll.

Vid ett tillfälle tycktes jag själv bli indragen i en händelse där jag tog intryck av fem pojkar i 11–12-årsåldern, som klivit av pendeln från Norrköping och sedan stannat till vid cykelstället under tak på Norrköpingsperrongen.

*Klockan är 14:15. Pendeln mot Linköping ankommer och en rad barn i högstadieåldern kliver av. Ett gäng om fem pojkar stannar till vid cykelkuren under tak och snackar. De är i 11–12-årsåldern. En av dem avviker från gruppen och springer till en buss som*

*anländer, de övriga förblir stående vid cykelstället. Pojkarna som står kvar vid cykelstället pratar om spel; "Jag ska hem och köra" och "Var är hemsidan till..." urskiljer jag ur deras kommunikation.*

*Klockan närmar sig halvtre och det börjar skymma. Killarna står kvar och snackar. Själv står jag snett framför dem på Norrköpingsperrongen intill räcket.*

*– Nu kommer vår buss! utbrister en av killarna.*

*Buss 485 mot Vånga kommer in först vid hållplatsen men svänger sedan runt och fortsätter förbi killarna som stöjar och gör "fuck-tecken". Killarna står kvar och en av dem sjunger refrängen på en rocksång. Några minuter senare när det varit tyst ett tag börjar de att skutta omkring. De kastar sina ryggsäckar och klänger i cykelställets tak. Någon av dem försöker kasta upp någon annans ryggsäck på taket. Jag drabbas plötsligt av en känsla av att vilja gå lite längre ifrån dem och kanske fotografera sandboxen som ibland används som sittplats. Så börjar någon av killarna sjunga en ekivok sång till Bamsemelodin:*

*– Bamse knullar Lille Skutt i röven. Skalman... Ha, ha, ha!*

*Två av killarna har nu satt sig ned, medan de andra står kvar och pratar om någon som har gungat så högt att han snurrat runt. En av dem säger till de andra att han nu tänker gå hem och så ger han sig av. De övriga hänger kvar i kuren medan pojken går iväg in mot samhället.*

*Jag tänker att de tycks befinna sig i en övergångsålder mellan barndom och tonår, att sången och vad de pratar om snuddar vid den besvärliga gränsen. Tänker också på att de på detta sätt skapar de sig utrymme på pendeltågsstationen. Själv har jag nu gått till busskur B och tänker vidare kring ifall jag reagerade på sången och tyckte att det var jobbigt. Om det var därför som jag beslutade mig för att gå hitåt?*

(Fältanteckning 2011-11-09)

I likhet med de tre äldre tonårspojkarnas agerande i familjeväntsalen på Norrköpings järnvägsstation kan dessa pojkars ageranden ses som att de skapar en *genusdomän*, en form av tillfällig appropriering av platsen vid cykelstället med tak. Genom att kasta ryggsäckar, klättra på taket och sjunga ekivoka sånger gjorde de denna plats till sin. Där tycktes de lätta på trycket efter avslutad skoldag. Genusdomänen uppkom dels genom att gruppen bestod enbart av pojkar och dels genom att de sjöng en ekivok variant av Bamsesången. Med de grova orden markerade de sig själva som sexuella varelser med vissa kunskaper. Genom agerandet verkade de även markera en gräns emot mig som kvinna och som en representant från ett vuxensamhälle, där liknande sånger inte betraktas som helt rumsrena.

I detta möte urskilde jag multipla serier av ålder och genus. Emellan dessa serier råder viss maktsymmetri där vuxna i förhållande till barn ses som överordnade, men där män utifrån genusordningen är överordnade kvinnor. Här anser jag att pojkarna genom de ekivoka orden prövade att utmana sin underordnade position som barn, medan jag

genom en knappt förnimbar affekt tog intryck av denna utmaning och bekräftade deras dominans över platsen genom att avlägsna mig ifrån den delen av perrongen. Mitt beteende att gå mot busskuren bidrog till att jag dels avlägsnade mig bort från deras domän dels att pojkarna kunde upprätthålla uttryck för den dominerande hegemoniska maskuliniteten. Eftersom ingen närvarande på stationen utmanade pojkarnas beteende ytterligare, kunde de dominera över sin approprierade plats tills de själva valde att gå därifrån.

Mats Lieberg (1992:123–125) som har undersökt ungas rum och rörelsemönster i offentliga miljöer beskriver hur ungdomar verkar för att upprätta egna rum i form av *frizoner*. Med detta avses platser som består såväl en fysisk/rumslig dimension som en social-/handlingsdimension där ungdomarna kan råda över sig själva och skapa andra regler och normer än de som erbjuds av de vuxna. Lieberg beskriver hur ungdomar kan upprätthålla dessa frizoner genom att socialt barrikadera sig på platser och kränka andra som riskerar att göra intrång i denna frizon. Under vardagseftermiddagstid framstod Kimstad pendeltågsstation i sin helhet närmast som en frizon för skolungdomarna då få vuxna fanns närvarande och ifrågasatte deras beteenden. I relation till händelsen vid cykelstället kan pojkarnas agerande ses som en mild kränkning då jag närmade mig gränsen för deras tillfälliga frizon.

Efter fyratiden på eftermiddagen började skolungdomarnas dominans över pendeltågsstationen ge vika för att ersättas av vuxna som återvände i pendlarrytmer från sin arbetsdag. Strömmarna av arbetspendlare var dominerande fram till sextiden på kvällen, när skaran av resenärer som väntade på stationen åter blandades upp och glesnade ur. Vid denna tidpunkt observerade jag ett nytt inslag bland de väntande då några enstaka uppklädda kvinnor eller män, som tycktes vara på väg in mot Linköping eller Norrköping för olika typer av nöjen anlände till stationen.

På Kimstad pendeltågsstation förekom under förmiddagen, liksom på Norrköpings järnvägsstation, en brokig skara av resenärer med inslag av äldre människor och föräldrar med småbarn i barnvagn. Till skillnad från Norrköpings järnvägsstation fanns under detta tidsspänn stunder då inte en enda resenär närvarade. Då dominerade istället naturrytmerna och mekaniska rytmer av förbipasserande tåg.

De mest dominerande *sociala rytmerna*, som jag uppmärksammade på Kimstads pendeltågsstation var rytmer av arbetspendlare och skolungdomar. Arbetspendlarna intog stationen tidigare under dagen än skolungdomarna. Denna rytm var målinriktad och i rörelse särskilt under de tidiga morgontimmarna och från fyratiden på eftermiddagarna. Denna rytm var organiserad i tid utifrån förvärsarbete. Pendlarna anlände till stationen enbart några minuter innan sina respektive avgångar, och de avlägsnade sig snabbt från stationen efter att de ankommit till Kimstad under eftermiddag och tidig kväll. Dessa

arbetspendlare utgjorde en mer heterogen skara än den välbärgade skara som väntade på X2000-tåget på Norrköpings järnvägsstation.

Skolungdomarna och studenterna utgjorde också en tydlig rytm på pendeltågsstationen. Även om skolungdomar fanns närvarande på Norrköpings järnvägsstation dominerade de inte lika påtagligt under morgonen och eftermiddagen som skolungdomarna gjorde på Kimstad pendeltågsstation. Om morgonen fungerade denna rytm synkront med arbetspendlarna på Kimstads pendeltågsstation, då de i likhet med dessa anlände till stationen strax innan tågens avgång och stod relativt tysta och stilla i väntan på inkommande tåg. Om eftermiddagarna utgjorde de en mer disparat rytm där flera av ungdomarna hängde kvar på stationen och umgicks med vänner. Under eftermiddagstid dominerade de pendeltågsstationen. De spred ut sig och stundtals utmanade de normer som de övriga väntande anammat.

Medan det ofta var pojkar som rumsligt utmanade normerna genom beteenden som att klättra på cykelställ, springa över spåren och cykla på perrongerna, var det vanligare att flickorna utmanade stillheten genom att tala hetsigt i mobiltelefoner, eller med varandra samt att skratta högljutt. Vid dessa samtal kunde känslan av att flickorna bildade en egen genusdomän infinna sig, särskilt då samtalen hade privat karaktär. Då tenderade andra resenärer att hålla ett visst avstånd till dem. Såväl flickornas som pojkarnas beteenden utmanade också den tidigare nämnda bilden av väntan som en trög och stillastående rytm. Den rytm som skolungdomarna åstadkom under sin närvaro på stationen innehöll i stället trevande, utmanande och impulsiva inslag.

Rent åldersmässigt befinner sig ungdomarna i adolescensen. Under denna period prövas och tränas förhållningssätt och beteenden som sedan befästs i vuxen ålder. Andersson (2005:74f) beskriver hur pojkar, utifrån de normer som råder inom genusordningen, förväntas träna sin kropp till ökad fysisk styrka, oräddhet och en våldskapacitet som de kan bruka för att skrämja eller skydda. Dessutom har manlighet sedan länge kopplats samman med egenskaper som aktivitet, handlingskraft samt förmågan att ta för sig och ta sig fram i samhället (Beckman:2009:215f). Kvinnlighet länkas i stället till egenskaper som förmågan att avstå, vänta och sätta andras behov före sina egna (ibid.). Enligt rådande genusordning förväntas inte heller kvinnor att själva försvara sig och ta sig fram i samhället. I stället formas flickor under adolescensen till att betrakta sina kroppar som objekt som är till att behaga andra och till kroppar som upplever sig som svagare än mäns. Genom framställningar i media och verkliga händelser tränas flickor att undvika händelser som upplevs som obehagliga eller där de riskerar att utsättas för våldshandlingar av olika slag. Detta leder till att medan pojkar med ökande ålder vidgar sina cirklar i det offentliga rummet, så krymper flickors handlingsutrymme allt mer (Pollock 1988, Katz 1993, Pollack 2001, Edwards 2004, Andersson 2005a).

## 7.6 Avslutning

Detta kapitel har ägnats åt att undersöka Kimstad pendeltågsstation som fysisk plats och socialt rum. När stationen analyserades som fysisk plats uppmärksammades hur stationen dominerades av naturrytmer som årstidsväxlingar, dygnsrytm och väderlek. Detta upplevdes som särskilt påtagligt, eftersom stationens läge i förhållande till samhället och bristen på väntsal gjorde det omöjligt för resenärer att vänta inomhus. Den fysiska miljön på Kimstad pendeltågsstation uppfattas genom detta som föränderlig utifrån de naturrytmer som för tillfället råder. Det naturnära läget bidrog också till att väntan kunde upplevas som kontemplativ. De stillsamma naturrytmerna avbröts regelbundet av mekaniska rytmer från förbipasserande regionalståg och X2000-tåg, samt av regelbunden busstrafik som anlände till den främre delen av Norrköpingsperrongen. Framförallt var det tågtrafiken som fungerade i arytmi med naturrytmerna genom sin höga ljudvolym och hastigheten i förbipasserande X2000-tåg. Stationens öppna läge mot buss- och tågtrafik bidrog även till upplevelsen av risk på stationen.

När stationen undersöktes som socialt rum utmärkte sig de lokala pendlarrytmerna mot Norrköping och Linköping speciellt om morgonen. En skillnad uppmärksammades mellan de boende i närområdet, som enskilt anlände gående, cyklande eller ditskjutsade med bil, från de resenärer som använde stationen som bytespunkt mellan buss och tåg. Resenärerna som anlände med buss bildade rytmer då de anlände till perrongen som en del av en avstigande grupp.

En ytterligare rytm som uppmärksammades på Kimstad pendeltågsstation var en rytm av skolungdomar. På morgonen fungerade de synkront med arbetspendlarna genom att anlända till stationen strax innan tågets avgång. Om eftermiddagen fungerade de i stället arytmskt och i dissonans till andra resenärer genom att vara en kvardröjande och utmanande rytm.

Genus verkade som en dimension i den fysiska miljön på Kimstad pendeltågsstation genom att utformningen av gångtunneln i utformningen inte fullt ut levde upp till översiktbarhet och öppenhet som anses vara viktiga komponenter för upplevd trygghet. Utifrån Forsbergs (2005) resonemang om mäns urinerande som offentlig handling, betraktades även bristen på toalett på Kimstad pendelstation bära genusdimensioner eftersom kvinnor sällan utnyttjar skogspartier nära offentliga platser för att uträtta sina behov.

Genus verkade också som en dimension i de sociala rytmer som fanns på stationen. I denna utmanande rytmen av skolungdomar under eftermiddagarna förekom att områden på perrongerna stundtals approprierades av ungdomarna som bildade en genusdomän. Genusdomänen utmanade och höll andra resenärer på avstånd. I de sociala rytmerna uppmärksammades multipla serier av genus, ålder, kulturell gemenskap och ”exotisering”,



genom att betraktas som ”nyligen anländ”. De multipla serierna bidrog till hur kroppar orienterades och ”tog plats” på pendeltågsstationen.

I relation till multipla serier har jag i detta kapitel kommit att reflektera över hur min uppmärksamhet riktas mot olika serier, beroende på det tidsrumsliga sammanhanget, vilka händelser som utspelar samt vilken serie som jag själv varit innesluten i. Vid vissa tillfällen tycktes min tillhörighet till genusserien vara underställt deltagandet i pendlarserien, medan genusserien i andra sammanhang framstod som en enande serie mellan mig och de observerade. Resenärer kan på så sätt vara olika uppmärksamma på genusdimensioner och sin genusseriella tillhörighet beroende på vilka sociala seriella sammanhang som de för tillfället ingår i och har fokusen inritad mot. Detta är tankar jag för vidare till inledningen av analysdel II där jag utvecklar idén om att se genus som rytm i rummet.



# 8 Stockholms Centralstation

*Detta kapitel undersöker Stockholms Centralstation som fysisk plats och socialt rum genom rytmerna; naturrytmer, mekaniska rytmer och sociala rytmer. Bland de sociala rytmerna analyseras särskilt konsumtionsrytmerna som verkar i harmoni eller i arytmi med pendlarrytmer och väntans rytm. Med hjälp av serialitetsbegreppet utreds frågeställningen: Hur kommer genus till uttryck i denna miljö? Kapitlet utreder också hur objektifiering, sexualisering, kroppar och blickar är viktiga ingångar till att förstå hur genus kommer till uttryck i miljön.*

Stockholms Centralstation invigdes år 1871 och sedan dess har den varit en viktig nod för järnvägstrafiken i Sverige. Stationsbyggnaden utfördes i italiensk renässansstil och planerades, i likhet med Norrköpings järnvägsstation, av chefsarkitekt Adolf Wilhelm Edelsvärd. År 1986 blev Stockholms Centralstation byggnadsminnesmärkt vilket påverkar de förändringar och renoveringar som är möjliga att göra.

I dagsläget passerar cirka 200 000 människor Stockholms Centralstation per dygn. Stationen genomkorsas av en mängd olika resenärer som befinner sig i olika resandesituationer. Bland annat knyter den samman såväl tunnelbanan, lokala pendeltåg, Arlanda Express som busstrafik, vilken avgår från den intilliggande Cityterminalen. Eftersom mängden av resandesituationer och olika bruk av järnvägsstationen gör att kan den upplevas som oöverblickbar, har jag valt att koncentrera mina observationer till de tre platser som flitigast förekom i resenärernas skildringar: Centralhallen, Tunnelhallen och perrongerna till spår 10,11 och 12. Platsobservationerna utfördes huvudsakligen vid de tider då dessa resenärer uppgivit att de vanligtvis befann sig där, således under morgonrusningen runt sju- till tiotiden och under eftermiddagen från två- till femtiden.

Under de hundra år som Stockholms Centralstation existerat har en mängd förändringar av järnvägsstationen ägt rum. Den kan därför närmast liknas vid ett bricolage som uppkommit under årens lopp genom skilda förändringar och ingrepp. Ursprungsdetaljer som den stora klockan vid entrén till Centralhallen samsas nu med konstnärlig utsmyckning från olika epoker, digitala tidtabellskärmar, reklam och diverse restauranger, caféer, butiks- och eventytor. Vid tiden för denna studie genomfördes omfattande ombyggnationer av stationen. Bland annat öppnades Centralhallen och Tunnelhallen för fler serveringar och butiker. Två rulltrappor installerades från Tunnelhallen till Centralhallen och Tunnelhallen i sig fick en rejäl ansiktslyftning. I och med den pågående byggnationen av Citybanan planeras ytterligare förändringar av järnvägsstationen. Enligt Jernhusens planer, som sträcker sig till år 2017, kommer ett helt nytt kvarter under benämningen Orgelpipan 6 att anläggas i Stockholms innerstad. Detta kvarter är planerat att inhysa Station Stockholm

City, med nedgång till tunnelbanan och anknäytning till de regionala pendeltågen.<sup>113</sup>

## 8.1 Centralhallen och kommersialiseringen av allmänna utrymmen

Centralhallen går att nå direkt från huvudentrén och från flera mindre entréer längs sidorna på stationsbyggnaden.<sup>114</sup> Den stora digitala tidtabellstavlan sitter centralt på väggen ovanför utgången mot spår 10, varifrån flera av tågen mot Norrköping avgår. Till vänster om den digitala tidtabellstavlan ligger SJ:s Resebutik och ett antal automater av samma slag som på Norrköpings järnvägsstation, där resenärer själva kan köpa och hämta ut biljetter.<sup>115</sup> Vid utgången till spår 10, samt i Tunnelhallen, finns också automater där det är möjligt att köpa biljetter inom TiM-regionen.<sup>116</sup>

Under renoveringen påverkades Centralhallen genom att ytor tillfälligt skärmades av vid installerandet av rulltrapporna och byggandet av nya butikslokaler. Efter renoveringen finns nu en mängd butiker, kiosker och restauranger längs Centralhallens väggar, och i gränslandet mellan Centralhallen och Norra hallen finns en "food-court" som används av gäster från flera olika serveringar. Detta kan ses som en *kommersialisering* av de allmänt tillgängliga platserna på stationen, eftersom det förväntas att resenärerna ska vara konsumenter och köpa något för att ha rätt till sittplats i food-courten, restauranger eller caféer. Brissell (2009a:181) påpekar att butikerna på järnvägsstationer<sup>117</sup> snarast framstår som fasader, där resenärer med bagage eller tidsbrist snabbt kan köpa sina varor. Detta skiljer sig från hur kommersiella rum annars är uppbyggda, eftersom de vanliga konsumtionsrummen försöker fånga in konsumenterna i en konsumtionsvärld fylld av förförelse. På järnvägsstationerna hindras denna förförelse av att konsumenterna samtidigt är resenärer som styrs av mekaniska rytmer som klockor, tidtabeller, utrop och tågvängingar.

På Stockholms Centralstation finns idag några större butiker, som i sin utformning liknar hur kommersiella rum är uppbyggda på andra håll i det urbana stadsrummet. Detta gör att gränslandet mellan fasadliknande butiker och förförelsefulla konsumtionsvärldar börjar flyta samman, och Centralhallen får drag som kan liknas vid ett inomhustorg i ett shoppingcentrum. Att järnvägsstationer i allt högre grad utvecklas till kommersiella rum,

---

<sup>113</sup> <http://www.jernhusen.se/> (hämtad 2014-06-07)

<sup>114</sup> Dess öppettider är må-fr: 05:00-01:15, lö-sö: 05:00-02:15 (<http://www.jernhusen.se/Resenar/Stockholms-Centralstation/>, hämtat 2014-01-16).

<sup>115</sup> Av samma anledning som på Norrköpings järnvägsstation har jag valt att inte inkludera SJ:s Resebutik vid Stockholms Centralstation i mina platsobservationer. De resenärer som ingick i studien använde ytterst sällan denna plats eftersom de redan i förväg hade ordnat med biljetter.

<sup>116</sup> Fältanteckning 2011-03-07

<sup>117</sup> Brissell (2009a) undersöker järnvägsstationer i Storbritannien och nämner London Liverpool Street som en av de stationer som har ett utvecklat kommersiellt utbud.

som påminner om inomhusgallerior, är något som även Mattias Kärrholm (2008, 2009) konstaterar då han undersöker *konsumtionsrytmer* och den ökade kommersialiseringen av offentliga rum.<sup>118</sup> Enligt Kärrholm följer och skapar konsumtionen en multitudine av rytmer. Exempelvis följer den *sociala rytmer* som högtider och arbetstider, vilket påverkar när konsumenter finns på plats och vad som konsumeras, medan konsumtionens egna rytmer består av exempelvis kampanjer, realisationer och olika event som företagen själva skapar för att locka kunder till ökad konsumtion.

*Naturrytmer* som dagsljus och väderlek stängs ofta ute från konsumtionsrum som varuhus, inomhusgallerior och shoppingcentrum. Detta anser Kärrholm bidra till ett ökat utrymme för företagen att utveckla konsumtionens egna rytmer. Affärsidkarna ordnar även konsumtionsrummets utformning och utbud utifrån konsumenternas kroppsliga rytmer, såsom den hastighet människokropparna rör sig med genom konsumtionsrummet samt till kroppsliga tillstånd som hunger och törst.

I jämförelse med ett shoppingcentrum utgör Stockholms Centralstation ett konsumtionsrum av egen karaktär, då öppettiderna för butiker, restauranger och caféer följer andra rytmer än i stadens gallerior och öppettiderna är avpassade till när resenärerna är i rörelse på stationen. Detta gör exempelvis att klädbutiker, som på andra håll öppnar först klockan 10:00, kan vara öppna redan runt 07:00 på Centralstationen. Kärrholm konstaterar att välkända konsumtionsrytmer kan inge trygghetskänslor hos vana konsumenter. På järnvägsstationer skulle det ökade utbudet av butiker, restauranger och caféer utifrån detta resonemang kunna ha en lugnande effekt på de resenärer som tycker om att vistas i shoppingcentra och gallerior. Den stora risken med den ökade kommersialiseringen av det urbana stadsrummet anser Kärrholm dock vara att dessa platser riskerar att förlora en av de viktigaste funktioner som offentliga rum har, nämligen att vara platser där man kan möta individer och grupper som man själv inte tillhör och vara tillgängliga platser där samhällets olikheter synliggörs (Kärrholm 2008:177).

### 8.1.1 Allmänna sittplatser och avskilda lugna oaser

Vid Centralhallens södra vägg finns en trappa som leder upp till SJ Loungen. I likhet med kommersialiseringen kan införandet av avskilda lounger ha en skiktande och segregeringseffekt bland resenärerna (Brissell 2009a). Där loungen nu ligger fanns under 1900-talets första hälft en pub vid namn Gubbyhällan samt en damväntsal dit enbart kvinnor hade tillträde. Detta återspeglade de könsuppdelade samhällsnormer som existerade vid den tiden, där resenärer skiktades efter klass och kön. I dag görs ingen officiell uppdelning av kön. För tillträde till loungen krävs istället en viss typ av tågbiljett, vilket i viss mån återspeglar att resenärerna måste ha en särskild ekonomisk kapacitet för att ha tillträde

---

<sup>118</sup> Även Mattias Kärrholm utgår från Henri Lefebvres rytmanalys i sin definition av konsumtionsrytmer.

dit.<sup>119</sup> Inne i loungen råder en stillsam stämning. Fåtoljerna är bekväma och det finns service i form av dagstidningar, toaletter, enklare förtäring samt tillgång till SJ-personal som kan boka om tågbiljetter. Brissell (2009a:182) beskriver i en jämförelse med flygplatser hur vänthallarna är *spatialt segregande* utifrån klass genom att välbärgade resenärströmmar slussas till andra delar av flygplatsen än passagerarna i ekonomiklass. Detta anser han återspeglas på de flesta större järnvägsstationer runt om Europa, där lounges skapar ”oaser av stillhet” för den skara resenärer som lever upp till de krav som satts för att få tillträde till dessa ”elitrum”. Loungerna är enligt Brissell designade för att skapa en avslappnad stämning bland resenärerna, medan de allmänna vänthallarna i stället fylls av mängder av rörelser, intryck, reklam och kommers.

I Centralhallen finns de flesta allmänna bänkplatserna för väntande resenärer. Dessa är möjliga att flytta runt för att ge utrymme åt olika event, såsom lansering av nya datorspel, julmarknader, välgörenhetsevent och modevisningar. Vid vissa platsobservationer, när tågtrafiken flutit på och inget event varit igång, har jag under eftermiddagstid uppfattat Centralhallen som tyst och fylld av rymd. Enbart ekot av enstaka passerande resenärers steg och rasandet från kabinväskor har då fyllt vänthallen. Detta står i stor kontrast till platsobservationer vid tillfällena då kraftiga tågförseningar hastigt uppstått och människor i brist på sittplatser vandrar omkring eller blir stående i området mellan ”Ringan” och den stora informationstavlan.

Vid ett tillfälle, när förseningar plötsligt uppkommit under eftermiddagstid, noterade jag hur en ung kvinna i 20-årsåldern som stått på det tomma golvet i Centralhallen, lade sig tillrätta med huvudet på sin väska och började läsa i en veckotidning. Händelsen ägde rum under en period då stora reklamaffischer med en halvliggande kvinna endast iförd underkläder hängde ned från Centralhallens tak. Medan representationen av kvinnokroppen kan sägas vara framställd som ett objekt till allmänt beskådande, utgjorde kvinnan på golvet ett verkligt handlande subjekt. Endast några ögonblick efter att kvinnan lagt sig ned på golvet blev hon bortmotad av en väktare, medan representationen av kvinnokroppen blev hängande kvar i luften. Visserligen kan motiv som säkerhet, trygghet och tillgänglighet rättfärdiga väktarens avvisande av kvinnan. Men händelsen ger även en tydlig bild av hur kommersialiseringens kroppar i dag utövar en dominans över de verkliga resenärer och deras behov av vila.

Jernhusen säger sig arbeta med att skapa utrymme för fler allmänna sittplatser för resenärer.<sup>120</sup> I den södra delen av Centralhallen, utanför SJ Resebutiken, har under senare tid en ny sort av ringlande, ombyggbara bänkar i mörkt trä ställts fram. När jag provade dessa bänkar gav de min kropp en skön komfort. I jämförelse med affekten (Brissell 2009a)

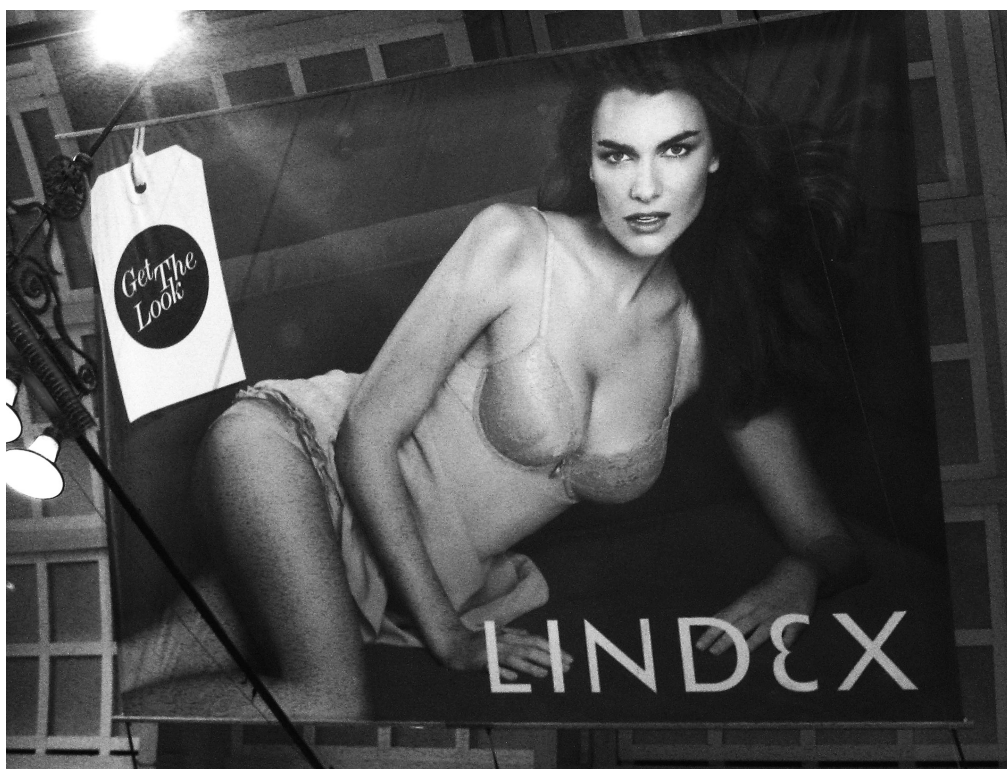
---

<sup>119</sup> SJ årskort, SJ Priorkort svart nivå eller en SJ förstaklassbiljett (<http://www.sj.se/> hämtat 2014-06-07)

<sup>120</sup> Intervju Yvonne Hendele, Jernhusen AB, 2012-06-13

mellan min kropp och de bänkar, som tidigare beskrivits på Norrköpings järnvägsstation och Kimstad pendeltågsstation, upplevdes dessa som mer tillgängliga för mig, eftersom de tycktes utgå från en normerad kropp, som mer påminner om min kroppslängd. Bänkarna är tillsynes omöjliga att använda för att ligga på, vilket minskar risken för att bänkplatserna upptas av sovande individer. Beroende på var man sätter sig i bänkradens ringlande form finner sig också känslor av avskildhet eller gemenskap med de övriga användarna av bänken. Detta inbjuder till en flexibilitet i upplevelsen av närhet till andra som sitter på bänkarna.

### 8.1.2 Visuella intryck, "Bombshell Bell" och sexualiseringen av kvinnokroppar



*Bild 5: Lindex "Bombshell Bell" i Centralhallen på Stockholms Centralstation februari 2012. Foto: Ann-Charlotte Gilboa Runnvik*

Reklamkampanjer är ett vanligt inslag i Centralhallen, dels på golvytan i form av olika event, dels i kampanjer där flera meter långa planscher hänger ned från taket. Utöver dessa större reklamytor förekommer även på flera håll på järnvägsstationen små tvskärmar med rörliga bilder, vilka lockar till sig resenärernas blickar, då de hastigt rör sig genom gångar på väg

mot perronger och tunnelbana. Reklam förekommer även i viss utsträckning på väggarna i väntsalen på Norrköpings järnvägsstation och i form av annonser i tidningen "Extra" som finns att tillgå på såväl Norrköpings järnvägsstation som på Kimstad pendeltågsstation. På Stockholms Centralstation är de audiovisuella intrycken från event och reklam dock mer påtagliga och närmast omöjliga att undvika. Detta gjordes extra tydligt för mig under en av mina platsobservationer i februari 2012. Någon dag tidigare hade Lindex öppnat sin butik i Centralhallen och nu genomförde företaget en invigningskampanj i hallen under namnet "Bombshell Bell".

*I taket på Centralhallen hänger enorma reklamkampanjbilder för Lindex. Allt som allt uppskattar jag att det är fyra i taket samt två från rulltrapporna mot bussresecentret och en över "Ringan". Affischerna går i varmt mörkt rött, där modellen sitter eller ligger i en möbel av röd sammet. Underkläderna är rosa och vita. Kvinnan är en slank, vit, långhårig brunett. På bilderna i taket halvligger hon på sidan antingen med halvöppen eller putande mun. På affischerna som hänger längs väggar och över "Ringan" sitter hon antingen intryckt i ett hörn med hopklämda bröst eller på knä med händerna lutade mot knäna och bröstet frampressade mellan armarna. Jag reflekterar över det varma, avslappnade och sensuella intrycket på dessa bilder, jämfört med om jag skulle prova dessa underkläder i den nyöppnade butikens provrum, bakom gardiner i vit textil och till en ljudfond av utrop, trampande fötter och rasslande kabinväskor. I dag är det -12° C ute och kylan drar in i centralstationen, kontrasten mellan den varma nakenheten på bilderna och den kylslagna utelämnande nakna känslan i provhytten verkar därför extra stark.*

(Fältanteckning 2012-02-03)

Närvaron av reklam gör att resenärerna inte kan undgå reklamens skildringar av olika kroppar.<sup>121</sup> När min blick mötte denna reklam noterade jag hur dessa bilder i mig aktualiserade multipel serialitet. Den mest dominerande serien framstod vara genusserien där kvinnokroppen sexualiserats och framställts som ett skönt, förföriskt objekt. Jag uppfattade att kroppen var vit och på så sätt återspeglade den hegemoniska vitheten (Ahmed 2011). Kroppen gav även uttryck för en viss klasstillhörighet, där den sammetslena stolen och kvinnans lugna nakenhet tycktes påtala att hon befann sig i ett uppvärmt och ombonat rum, som möjligtvis kunde vara uttryck för ett välbärgat tillstånd. Det röda rummet som omgav kvinnan gav också blinkningar åt ett bordellrum där denna kvinna tagits in för att sälja sin kropp. Kvinnokroppen som ett lockande, erotiserat objekt, ordnat för en heterosexuell manlig blick har genom tiderna varit en vanlig skildring inom konst och reklam (Pollock [1988] 2003, Mulvey 1989, Hirdman 2001, Friberg 2005, Lundgren 2006).<sup>122</sup>

---

<sup>121</sup> Se vidare Lundgren (2006:109ff) för en diskussion om makten över offentliga rum i relation till sexualiserande reklamkampanjer.

<sup>122</sup> Inom reklam förekommer även förtyckande och erotiserade framställningar av mäns kroppar. Se vidare Backman 2003.



När jag någon dag senare kom tillbaka för att fotografera bilderna fick jag en mild tillrättavising av en man som passerade förbi mig. Jag hade höjt kameran för att fotografera då en för mig främmande man i 55-årsåldern kom fram och skämtsamt slog med en *Metrotidning* över min kameralins. Jag tog då ned kameran och våra ögon möttes. Jag var förvånad, han log och fortsatte raskt vidare.<sup>123</sup> På detta sätt gav mannen uttryck för stationsrummets heteronormativitet, där jag som kvinna förväntades vara den betraktade, men inte ett subjekt som betraktade kvinnan på bilden som ett erotiskt eller skönt objekt. Simone de Beauvoir (1968 [1949]: 57) beskriver hur kvinnor blivit uppfostrade att ständigt förhålla sig till att se sig själva som ett subjekt, men även som ett objekt utifrån en manlig blick. I någon mild form tycktes jag genom att ha riktat kameran mot reklambilden för ett ögonblick struntat i att förhålla mig till mig själv som objekt och i stället fokuserat på att handla som ett subjekt. Det var mot detta mannens skämtsamma tillrättavising tycktes vara riktad. Genom att slå tidningen mot min lins så att våra ögon möttes gjordes jag åter medveten om att jag som kvinna är den betraktade i relation till den manliga heterosexuella blicken.

Brissell (2009a) undersöker via affektbegreppet hur den fysiska miljön på järnvägsstationer möter kroppar med en mobilitet som avviker från den kropp stationen främst planerats för. Resenärers möte med den sociala miljön innefattar även mötet med representationer av mäns- och kvinnokroppar på järnvägsstationerna. De kroppar som, i framträdande och agerande, avviker från de representerade normerna, riskerar att tillrättavisas eller osynliggöras. Detta leder till att miljön upplevs som mindre tillgänglig för individer som avviker från eller motsätter sig dessa normer.

### 8.1.3 "Ringen" och den porösa heteronormativitet

Heteronormativiteten återspeglas också i benämningen av platser på Centralstationen. I Centralhallens mitt finns den välkända "Ringen". Konstverket skapades år 1959 i samband med att Tunnelhallen byggdes. Tunnelhallen kom att länka samman tunnelbanetraffiken med pendeltågstrafiken till spårområdet 11–19. Ringen består av ett räcke kring ett upptaget hål i golvet där det är möjligt att blicka ned i Tunnelhallen. Jernhusen kategoriserar konstverket som "en av Sveriges mest välkända mötesplatser".<sup>124</sup> Den är även känd under öknamn som "Spottkoppen" och "Bögringen". Under 1960-talet utvecklades denna plats informellt till en mötesplats för homosexuella män där ett intrikat spel med blickar mellan individer på övre och nedre plan visade på eventuellt sexuellt intresse. Platsen nämns exempelvis som denna sorts mötesplats i Jonas Gardells (2012) roman "Torka aldrig tårar utan handskar. 1. Kärleken". Visserligen skulle man kunna tolka det som en benämning med homosexuella anspelningar bidrar till att skapa ett erkännande av homosexualitet. Benämningen skapar dock ett ambivalent erkännande

<sup>123</sup> Fältanteckning 2012-02-06

<sup>124</sup> Jernhusen Pressmeddelande: <http://www.mynewsdesk.com/se/pressreleases/ringen-paa-centralstationen-i-stockholm-fyller-50-aar-343599> hämtad: 2014-06-24

till homosexualitet i ett heteronormt samhälle, eftersom ”bög” i vissa sammanhang är en nedsättande benämning av en homosexuell man.

Sara Ahmed (2004b) beskriver hur känslor via affekt går utöver individuella kroppar och återskapar kollektiva känslor som redan finns på plats i samhället. Dessa normerande känslor liknar hon vid samhällets ”hud” och det är genom dessa känslor som individuella kroppar hierarkiskt inordnas i samhället. Genom samspelet mellan individuella kroppar och det sociala rummet skapas utrymme för vissa kroppar att bre ut sig och vara synliga i rummet, medan andra underordnas och har svårare att vara synliga. En tolkning är att det trots den erkända homosexuella mötesplatsen är de ”heterosexuella kropparna” dominerar rummet i Centralhallen. De ”homosexuella kropparna” underordnas genom öknamnets negativa värdeladdning. Genom den kollektiva huden uppfattas lätt individer med andra sexuella läggningar än heterosexualitet som heterosexuella. Vid ett tillfälle blev jag själv vittne till en händelse där det tycktes som ett tillfälligt håll slogs på denna normerande hud.

*Klockan är strax efter 9:00. Regionaltåget mot Norrköping-Linköping har precis kommit in till spår 10. På den bakre delen av perrongen står ett par kvinnor i 25–30-årsåldern. En av dem har långt ljust hår och ett gitarrfodral på ryggen. När tåget stannat och hon ska kliva på blir kvinnorna stående med blickarna riktade mot varandra. Till sist utbrister kvinnan med gitarrfodralet: ”Åh, va fan!” och därefter inbegrips de båda i en lång passionerad avskedskyss.*

(Minnesanteckning september 2012)

Young (1997) beskriver särskilt hur påtvingad heterosexualitet är ett av kännetecknen för genusserien. De båda kvinnorna kan sägas vara indränkta i den kollektiva hud som heteronormen utgör, såväl på järnvägsstationen som i samhället i övrigt. De håller sin kärlek tillbaka genom att gå utan att hålla varandra i handen och att stå en bit ifrån varandra när de väntar på tåget. När avskedsstunden sedan kommer och de riktar sina blickar mot varandra tycks deras egna individuella känslor ta överhand. Genom orden ”Åh, vad fan!” verkade de bli förlösta från rummets tvingande heteronorm och deras egna känslor få ta plats och lämna avtryck i rummet. Såväl i händelsen med mannen som slog över min kameralins, som i spelet mellan de homosexuella männens blickar vid ”Ringén” och vid händelsen med de båda kvinnorna som kysstes, verkar riktningen av blickar vara av avgörande betydelse för om individer uppfattas som subjekt eller sexualiserade objekt utifrån en normerad heterosexuell manlig blick.

#### 8.1.4 ”Prinsessornas dag” och det heterogena stationsrummet

Även om Stockholms Centralstation bär en heteronorm, ger stationen uttryck för en större heterogenitet än både Norrköpings järnvägsstation och Kimstad pendeltågsstation. Detta återspeglas såväl bland resenärer som hos anställda. Utifrån Ahmeds (2006) resonemang

skulle man kunna säga dessa kroppar ”öppnar upp rummet” och att kroppar som tidigare ”saknat plats” på detta sätt ”synliggörs” och kan ”ta plats” socialt och fysiskt.

Då det gäller att uppfatta heterogeniteten tycks spelet med blickar vara avgörande, då resenärer lätt blir betraktare av människor med vitt skilda framträdanden.<sup>125</sup> Inte sällan går det att urskilja såväl artister och celebriteter som kända ansikten från debattsofforna i TV. Ett allmänt beteende bland betraktarna tycks vara att inte visa att man tagit någon större notis om dessa kända ansikten, samtidigt som spelet med blickar ofta avslöjar att resenärer uppmärksammat det som sker.<sup>126</sup>

Blickar och betraktande utgör dominerande beteenden även bland strandsatta resenärer under tågförseningar. Vid dessa tillfällen fylls vänthallen av nervöst kringflackande resenärer, som tycks behålla full uppmärksamhet mot intillvarande individer och mot eventuella nyutannonseringar av spårändringar och avgångstider. Vid SJ:s Resebutik är stämningen då ännu mer hetsig och nervös. Vid dessa tillfällen tycks *resfebern* förstärkt av ett extra stresspåslag och den lugna hinnan skrapats bort av de ovana resenärerna när de krampaktigt försöker förstå hur de ska ta sig vidare på sin resa. Det är även vid dessa tillfällen som resenärer vänder sig till varandra för att försöka reda ut om de ska med samma tåg och på så sätt ge varandra stöd. Här är det tydligt att det är mötet med andra i det sociala rummet som leder till en lättnad i den stressade situationen. Vid dessa tillfällen kan stressen även dominera Centralhallen, eftersom nervösa resenärer vankar runt mellan olika butiker eller sitter på tillgängliga bänkplatser med ögonen vända mot den stora informationstavlan.

Drag av *resfeber* och *stress* bland resenärer förekommer också vid spårändringar. Detta kan troligtvis kopplas till hur vana resenärerna är vid resandesituationen och vid Stockholms Centralstation.

*Klockan 10:00 utannonseras att X2000-tåg mot Göteborg, som skulle avgått från spår 10 klockan 10:10, nu har spårändrats till spår 11. Den enda skyltning till perrong 11 som jag upptäcker är placerad över den smala trappen som leder till Tunnelhallen. Strax efter att spårändringen annonserats kommer en tät människoström av resenärer framvällande från spår 10 in genom hallen och vidare mot den lilla trappen.*

*I slutet av stråket lägger jag märke till en kvinna med två barn och barnvagn. De småspringer, mamman har ett stelt uttryck i ansiktet. Jag undrar hur det går för henne att ta vagnen ned för trappen. På kvinnans rygg guppar en beige ryggsäck. Det yngre barnet är runt 2–3 medan äldre barnet är en flicka i 5–6 årsålder. Hon är klädd i rosa,*

---

<sup>125</sup> Under intervjuer med resenärer framkommer ofta bilden av Stockholms Centralstation som *en frigörande arena* där de sjunker in i ett betraktande och fantiserande om övriga närvarande. Centralstationen framstår där på ett positivt sätt som en heterogen plats där det är möjligt att uppleva främmande och exotiska inslag som inte går att återfinna i mindre orter. Dessa resonemang utvecklas vidare i analysdel II, kapitel 11.

<sup>126</sup> Fältanteckning 2011-08-11

en riktig "H&M-prinsessa" med glittervingar och tiara. De båda barnen håller sig fast i varsin sida av vagnen, som är fullpackad med deras bagage.

(Fältanteckning 2011-08-31)

Här visade sig *resfebern och stressen* genom att de väntande resenärerna småspringer genom Centralhallen, som om de annars riskerar att missa sitt tåg.

I denna händelse innehåller det fortsatta förloppet i resenärstråket en tydlig form av *mikrodramatik* genom att framträdandet av prinsessor upprepas bland resenärerna, då den lilla "H&M prinsessan" senare i resenärstråket replikeras av den verkliga Kronprinsessan som också ska med X2000-tåget som spårändrats till perrong 11.

Det tidiga flödets hastigt framflytande rörelser genom stationsrummet skiljer sig från rörelsen i gruppen som Kronprinsessan Viktoria ingår i. Trots att denna grupp anländer senare framstår den inte som stressad. Denna konstellation utstrålar i stället en lugn beslutsamhet, där Kronprinsessan tycks ha en vana att röra sig i offentliga sammanhang och i transitsituationer.

*Klockan 10:05 när strömmen av resenärer avklingat kliver fyra personer med raska steg in från spår 10. Längst bak går två kostymklädda män som drar ett par väskor i knottrig läderimitation på hjul. Det båda främre är en man och en kvinna i 30–40 årsålder. Mannen bär kostym, svartbågade glasögon och mörkt bakåtslickat hår. Kvinnan bär högklackade pumps och en syrenfärgad knäkort klänning. Det går en ilande känsla genom mig och jag drabbas av en reflex att niga, men lyckas austyra denna. Jag tänker: "Det är ju hon! Det är ju Kronprinsessan Viktoria och Prins Daniel! Herre Gud jag måste ta en bild!" Jag söker i fickan men får inte fram mobilen i tid för att ta bilden. Gruppen står ett tag och ser ut över vänthallen, söker med blicken. Ingen människa passerar på golvytan mellan utgången till spår 10 och "Ringan" där de fyra står. Ingen i hallen verkar heller ta notis om dem. De står med luft mellan sig, intar rummet och ser sig lugnt omkring. Så pekar Kronprinsessan Viktoria med rak arm mot den lilla trappen och utbrister: "Ditåt är det!" och så bär fyra med raska och beslutsamma steg genom hallen och försvinner sedan ned för trappen mot Tunnelhallen.*

*Klockan 10:07 kommer en tilltufsad man med ett stort bagage på en dragkärra ut från spår 10. Han har mörkt hår och kanelfärgad hy. Han går fram mot en SJ-anställd äldre man och avbryter dennes samtal med en annan äldre herre. Jag hör hur den SJ-anställda frågar honom: "Vad sa du?" och sedan pekar han bara kort mot nedgången vid trappen. Jag ser hur mannen går bort mot trappen och undrar om han kommer att hinna med tåget.*

(Fältanteckning 2011-08-31)

Kvinnan med de båda barnen och Kronprinsessan kunde båda genusmässigt klassificeras till den kvinnliga genusserien, troligtvis delade de även åldersmässig serialitet. Det som avvek mest mellan de båda kvinnorna var den klassmässiga tillhörigheten. Detta påvisades

rumsligt av hur de tog sig fram genom Centralhallen. Medan mamman stressad rusade efter den tidiga svansen av resenärer och på så sätt ingick i en hastigt undflyende rytm, behöll Kronprinsessan sitt lugn och intog för ett tag en stor golvyta innan hon och de övriga fortsatte framåt. Denna grupp gav uttryck för högstatusbeteenden och deras rytm kan benämnas som lugn, stadig och trögflytande. Vidare skiljde sig Kronprinsessan och mamman kroppsligt åt. Medan modern var tvungen att själv hantera barn och bagage, behövde Kronprinsessan inte bära sitt bagage, det gjorde de båda vakterna. På detta sätt förlängdes moderns kropp av barnvagnen och barnen, medan Kronprinsessans kropp saknade liknande förlängning. Detta bidrog till att hon kunde röra sig friare och ledigare i rummet.

Min egen påkomna reflex av att niga inför Kronprinsessan visade också något om min egen kropps historiska sammanhang och dess reaktion över min status i förhållande till överklassen. Beteendet att niga kan ses som ett erkännande av underordning i förhållande till överordnade. Mitt avbrutna beteende att niga kan betraktas som en del av den affekt som uppstod, då jag med blicken uppfattade att den kvinna som gjorde entré och intog den tomma golvytan i Centralhallen var Kronprinsessan Viktoria. Ahmed (2004a) beskriver att känslomässiga reaktioner via affekt även består av minnen och känslor, som triggar och formar kroppsliga reaktioner idag. Enligt henne träder vi ”vid vår ankomst till världen” in i historiska sammanhang som existerade redan innan vår födelse. Dessa historiska sammanhang ligger i den kollektiva ” huden ” och det är i mötet med denna som vi upplever unika och individuella känslor. Enligt Forsberg (2005) är det även möjligt att kroppsliga minnen förs från ett sammanhang till ett annat och påverkar individen vid andra tillfällen när liknande händelser uppstår.

I den aktuella händelsen tog affekten från anblicken av Kronprinsessan mig tillbaka till ett 1980-tal då jag i samband med en stundande kunglig Eriksgata, tillsammans med andra skolbarn, tränades i att niga eller bocka inför mötet med kungaparet. Att hedra och underordna sig överheten kan därför sägas ha varit del av den kollektiva huden i samhället där jag växte upp, något som tydligen även lagrats som kroppsliga minnen i min egen kropp. På något sätt stod jag i kontakt med dessa kroppsliga minnen från en historisk kollektiv hud och vid anblicken av Kronprinsessan aktiverades denna som en reflex efter 30 år i träda.

Stockholms Centralstation tycks dock vara innefattad i en annan form av kollektiv hud, eftersom vare sig andra människors beteenden eller något i Centralhallens sociala rum eller fysiska utformning gav uttryck för att övriga närvarande skulle visa sin underdånighet i förhållande till kungligheter. För att återknyta till Ahmeds begrepp skulle man här kunna säga att min historiska kropp ”anlänt” till ett nytt sammanhang, där kroppar har en annan orientering mot varandra än i mitt historiska sammanhang. I förhållande till de fyra trygghetsdiskurser som Listerborn (2002) nämner, tycks det att Centralhallen för mig

i den givna stunden bar inslag av staden som en frigörande arena eftersom det vare sig förekom rumslig åtskillnad eller förväntade beteenden som reglerade hur mötet mellan olika klasser skulle ske. Det bidrog till att min kropp kunde ta nya intryck av den aktuella kollektiva huden och, genom att avbryta reflexen, orientera mig på ett nytt sätt i det sociala rummet.

Händelsen avslöjade också en statuskillnad gentemot den sista anländande mannen från spår 10. Även denne mans kropp förlängdes av ett bagage. Detta var stort och otympligt. Jag uppfattade att han på multipla sätt skiljde sig från de båda tidigare omnämnda kvinnorna. Framförallt skiljde han sig genusmässigt från dem, men därutöver skiljde hans framträdande sig ytterligare från de båda andra. Hans bagage bestod av en hjulställning varpå han fäst fast två stora kartonger inslagna i svart sopsäcksplast. Hans kläder var slitna och han gick med böjd rygg. Allt detta gjorde att jag uppfattade honom som en lågstatuskropp. Seriellt upplevdes det som att han skiljde sig klassmässigt från de båda kvinnorna. Medan Kronprinsessan tillhörde en serie av överklass och mamman seriellt kunde definieras som medelklass, så uppfattade jag att denne man seriellt tillhörde en underordnad samhällsklass. Mannen skiljde sig även på flera sätt i sitt framträdande från de båda andra, vilket bidrog till att jag uppfattade honom som en ”invandrare” och ”nyligen anländ”.<sup>127</sup>

Under en tidsrymd om 10 minuter, en vanlig vardagsförmiddag i Centralhallen, lade jag märke till individer från en bred variation av samhällets skikt. Detta är även intressant i förhållande till Stockholms Centralstation som en offentlig plats. Ett av de vanliga kriterierna för offentliga platser är att man där kan göra möten med individer av vitt skilda slag (Kärrholm 2008). Även Norrköpings järnvägsstation och Kimstad pendeltågsstation uppvisade en variation och mångfald av användare, men på Stockholms Centralstation gjorde inslaget av överklass och ”kändisar” att en större variation av användare kunde urskiljas. Att landets Kronprinsessa, med relativt liten övervakning, kunde passera genom Centralhallen och ingå i de vardagliga rytterna av resenärer en helt vanlig vardag säger därutöver något om öppenheten i den svenska offentligheten och hur även överklassen förväntas inrätta sina resor efter hållbara transporter.

## 8.2 Perrongerna 10, 11, 12 och påträngande närhet

En del avgångar mot Norrköping avgår från spår 10. Själva perrongen ligger under tak och längs perrongen finns ett par slitna träbänkar utställda och några stora papperskorgar i metall uppsatta. En vitmålad ruta i asfalten, strax till höger om utgången bär texten

---

<sup>127</sup> Här är det återigen tydligt att jag betraktade mannen utifrån den ”vita blicken” (jfr Ahmed 2011). Vid tidpunkten för denna platsobservation utfördes utropen vid Stockholms Centralstation enbart på svenska vilket troligtvis var en anledning till att mannen inte i tid uppfattade spårändringen. Även vid andra platsobservationer vid Stockholms Centralstation uppfattade jag hur resenärer som inte talade svenska upplevde svårigheter att uppfatta vad de skulle göra vid sent annonserade spårändringar. Numer utförs utropen på Centralstationen även på engelska.

”Rökruta”. Trots denna anvisning röker väntande resenärer på den övriga perrongen. Till vänster om utgången från Centralhallen pryds väggen av stora reklamskyltar.

De flesta avgångar till Norrköping går dock från spår 11–12 A. Perrongen till spår 11 och 12 nås via Tunnelhallen. Tunnelhallen avslutas med skjutdörrar och utanför dessa leder en ljussockrafärgad tunnel vidare till de olika spåren 11–19. Denna tunnel är inte uppvärmd och särskilt om vintern upplevs den som kall. Väggarna i tunneln pryds av roterande reklamplanschier som ger ifrån sig ett väsende ljud när bilden byts, vilket gör att man lätt riktar uppmärksamheten ditåt vid dessa tillfällen. Ofta är det atletiska män och kvinnor i bikini eller underkläder som rullar runt i dessa inramade ytor. På ena sidan om tunneln leder en lätt sliten trappa upp till perrongen och på den motsatta sidan finns en hiss till densamma. Det är dock vanligt att även resenärer med stort bagage baxar sig upp för trappen istället för att ta hissen.

Perrongerna är under tak och där finns flera sittplatser på bänkar i några glasade väderskydd. Resenärerna tycks dock ofta klustra sig längs den midjehöga väggen som utgör kant mot trappen. Känslan av täthet mellan kroppar uppstår ofta där, särskilt under morgnar och framåt eftermiddags- och kvällstid då många resenärer är i rörelse. Denna trängsel uppkommer successivt och kan ibland upplevas som mycket påträngande.

*”Han står för nära”, tänker jag när jag sneglar mot marken och ser de kamouflagemönstrade byxorna och de grova kängorna. Jag upplever det i kroppen, påträngande, för nära. Jag står och väntar på ett tåg mot Norrköping en sen fredagseftermiddag. Min fokus har varit riktad mot en artikel som jag läst i. Därför har jag inte tagit notis om de övriga personerna på perrongen, men jag uppfattar deras närhet. Jag hör deras steg, noterar något i deras klädsel, känner doften av parfym eller cigarettrok och nu – känner deras närhet. Min artikelläsning avbryts av närhetskänslan och när jag uppfattar byxorna och kängorna stegras känslan till ”för nära”. Jag uppfattar personen som man och förvånas därför när jag kastar en blick över axeln och inser mitt misstag. Kamouflageuniformen sitter på en ung kvinna med långt, blont, lockigt hår. Hon har ett lugnt och bestämt uttryck i ansiktet. Det händer något i min kropp när jag inser detta, att det är en kvinna och inte en man. Kanske bär min kropp med sig olika inlärd gränser för acceptabel närhet när det gäller okända kvinnor och män? Min kropp som varit uppfylld av ”för nära” slappnar av och faller åter i vila, återgår till ett tillstånd av ”nära” men inte ”för nära”.*

(Rekonstruktion efter minnesanteckningar våren 2009)

I denna händelse tycks det först vara de olika sinnen som gemensamt registrerar andras närvaro på perrongen. Genusserierna aktualiseras när något sinne uppfattar detaljer som jag förknippar med den kvinnliga eller manliga genusserien. Det är något över den kamouflagklädda personens kläder, att stå stadigt och stilla, som jag tolkar som manligt. Dessa intryck sätter affektivt igång min känslomässiga reaktion över att en man kommit obekvämt nära mig. Detta påverkar mig att granska personen ytterligare.

När jag så bekräftat kännetecknen i framträdandet, som jag sammankopplar seriellt med kvinnlighet, avtar denna påträngande känsla och trots att personen inte ändrar något i sitt framträdande tolkar jag om situationen till ett bekvämt avstånd. Här verkar det som att jag har behov av ett större utrymme runt mig för att känna mig avslappnad om den andra personen är en man, även om denne genom sitt framträdande upplevs som lugn och stabil. Mitt nödvändiga utrymme tycks dock krympa om det är en kvinna med liknande lugna framträdande som kommer nära. Händelsen framstod inte som särskilt hotfull, den ägde också rum på en eftermiddag när perrongen var full med människor.

Det intressanta är ändå att min kropp reagerade på närheten och gjorde sig uppmärksam på att bedöma om situationen krävde ytterligare närvaro. Som individ reagerade jag egentligen utifrån den normerande hud av kollektiva känslor (Ahmed 2004b) som även tycks reglera upplevelser av närhet till andra kroppar. Dessa kollektiva kroppsliga upplevelser kopplar jag samman med hur kvinnor lever med den ständiga risken att utsättas för våld och sexuella närmanden från män. Dessa föreställningar förmedlas via såväl kultur som massmedia (Pollack 2001). Gunnel Forsberg (2005) påpekar att kvinnor sedan unga år tränas i att undvika vissa platser under vissa tider för att minimera risken att utsättas för våldshandlingar. Detta anser hon leder till minnen som lagras i kroppen, och på det sättet förs vidare från en situation till en annan där kvinnan vistas under sitt liv. Enligt Andersson (2005a, 2005b) kalkylerar kvinnor också ofta över risken att utsättas för våldshandlingar från män när de vistas i offentligheten. Liz Kelly (1996) beskriver hur rädslan för att utsättas för sexualiserat våld förs mellan kvinnor genom delade erfarenheter. För att använda Ahmeds (2006b) begrepp kan man säga att erfarenheterna delas genom känslor av dominans och fruktan som finns i den kollektiva huden. Kelly menar att kvinnor ständigt förhåller sig till sexuella våldshandlingar som ett *kontinuum*. Detta innebär att en enskild kvinna vid ett givet tillfälle inte kan avgöra var ett sexuellt närmande från en man kommer att sluta. Genom att se våld som ett kontinuum anser hon att det blir möjligt att synliggöra hur våldets olika uttrycksformer hänger samman genom att män, på ett kollektivt plan, på olika sätt använder sig av förödmjukelser, hot och våld för att kontrollera kvinnor.

Utifrån tanken om våld som kontinuum är det möjligt att min kropp reagerade som den gjorde eftersom jag genom mitt liv erhållit erfarenheter och tagit del av redan pågående historier. Detta har bidragit till att jag utvecklat olika rumsliga förhållningssätt till kvinnor och män och gör att jag oftare ”stannar upp” vid närhet av manliga kroppar. Till skillnad från min avbrutna reflex i det sociala rummet när det gällde registrering av maktförhållanden i förhållande till överklass, så avbröts inte min reaktion eller känsla när det gällde maktrelationen och närheten i förhållande till genusmaktordningen. En tolkning till detta kan vara att tidrummet ändrats vad gäller rumsligt särskiljande utifrån klass, medan den manliga dominansen och åtskillnad mellan individer utifrån genusmaktordningen kvarstår.



De känslor som finns i den kollektiva huden påverkar även män. I sin avhandling visar Linda Sandberg (2011) att även män utvecklar olika rumsliga förhållningssätt till kvinnor och män i förhållande till föreställningen att kvinnor lever med en upplevd risk att utsättas för våldshandlingar av män. Männerna berättar där att de utifrån respekt och för att inte skapa rädsla och oro hos kvinnor, är noga med att hålla långa avstånd och gå långsamt om de skulle vistas på en allmän plats med en okänd kvinna framför sig. Således påverkas både män och kvinnor kroppsligt och rumsligt av föreställningen om kvinnors risk att utsättas för sexualiserat våld av män.

### 8.3 Tunnelhallen och tätheten av kroppar

Tunnelhallen ligger på bottenplanet av järnvägsstationen och förbinder spår 11–19 med tunnelbanan. Öppettiderna är desamma som för Centralhallen. Under renoveringsarbetet har det gjorts flera förändringar av denna gång. När studien inleddes hade inte renoveringarna kommit igång. En relativt trång trappa ledde upp från ena sidan av Tunnelhallen till i Centralhallen och på den motsatta sidan fanns vid tillfället en mindre rulltrappa upp till markplan. Flera små tidtabellskärmar var uppsatta i taket vid sidan om ”Ringén”, närmast tunneln till perrongerna 11–19. Dessa visade tiderna för såväl fjärrtåg som pendeltåg. Under dessa skärmar fanns ett par bänkar utplacerade rygg mot rygg. Vid händelse av förseningar samlades resenärerna såväl vid bänkarna som på golvytan framför skärmarna. Detta ledde ofta till att resenärflöden i Tunnelhallen stoppades upp. Vid platsobservationer, genomförda under rusningstid, upplevde jag att när man inte var i fas med de starka stråken av hastigt framflytande resenärer var man tvungen att sick-sacka och dribbla sig förbi varannan person för att inte krocka med någon.<sup>128</sup>

Efter renoveringarna har trappen, den mindre rulltrappen, bänkarna och tidtabellskärmar tagits bort. Skärmarna har ersatts av digitala skärmar längre ned mot entrén till tunneln mot spår 11–19 och nya rulltrappor har byggts åt norr och söder. Detta öppnar upp för nya flöden av resenärer. Flera caféer och butiker har också öppnat och brutit upp de tidigare enhetliga väggarna i Tunnelhallen. Därutöver har arkitekterna genom ny färg- och ljussättning i hallen, med upplysta välvda ljusinsläpp och undvikandet av skarpa linjer i tak och på väggar, medvetet arbetat för att motverka den klaustrofobiska känslan som trängseln i hallen tidigare lätt skapade bland resenärer i rusningstid. Enligt Yvonne Hendele vid Jernhusen AB har också arkitekten arbetat med hur hallen och gången skulle upplevas av resenärer och genom rundade hörn och upplyst tak strävat efter att motverka upplevelser av stress.<sup>129</sup>

---

<sup>128</sup> Fältanteckning 2011-03-07, Fältanteckning 2011-08-30, Fältanteckning 2011-10-20,

<sup>129</sup> Intervju, Yvonne Hendele, Jernhusen AB, 2012-06-13

## 8.4 Naturrytmer, närhet och värme

De platser på Stockholms Centralstation, som jag undersöker i denna studie, är med undantag av perrongerna interiöra. Men även här finns inslag av naturrytmer. Först och främst påverkar årstiderna risken för att förseningar i tågtrafiken ska uppkomma. Vid dessa tillfällen kan dock resenärerna, till skillnad från på Kimstad pendeltågsstation, vänta inomhus. Årstiderna och väderleken påverkar också om snömodd och regnvatten dras med utifrån, samt hur resenärerna framträder med kläder och tillbehör som paraplyer. Regn och kyla avhåller resenärerna från att i förväg gå ut och ställa sig på perrongerna.

På Stockholms Centralstation ger de mänskliga kropparna i sig uttryck för naturrytmer. Detta återspeglas bland annat i hur resenärers individuella kroppsrytm gör dem trötta, hungriga och i behov av att uppsöka toalett, vilket innebär att de brukar stationens service och kommersiella utbud. Kroppsrytmen är märkbar bland resenärer, som troligtvis anlant med Arlanda Express från en långväga resa, och sitter med sitt bagage när helst under dagen och sover i väntan på anslutande tåg. Mängden av mänskliga kroppar tjänar också ett specifikt syfte på Stockholms Centralstation, nämligen att de ingår i stationens energisystem och bidrar till uppvärmningen av Centralhallen.<sup>130</sup>

## 8.5 Sociala rytmer, mångfald och konkurrens

Till skillnad från såväl Norrköpings järnvägsstation som Kimstad pendeltågsstation är de sociala rytmerna svårare att urskilja på Stockholms Centralstation, eftersom blandningen av resenärer är så stor under större delen av dygnet. Rytmen verkar i stället vara beroende av om tågen avgår punktligt eller är försenade. Då ändras energin och densiteten på stationen.

Tunnelhallen är en av de platser där skiftningar i rytmen kunde studeras under dagens lopp. Redan från sextiden och fram till niotiden på morgonen rådde full aktivitet av pendlare av olika slag som skulle vidare till sina arbetsplatser. Det var en hög hastighet i flödena av resenärer som anlände. Vid denna tid var det inte ovanligt att man kunde se människor som fullkomligt löpte fram antingen från spår 11–19 till tunnelbanan eller omvänt.<sup>131</sup> Under denna tid kunde man även stundtals uppfatta att denna rytm är bärare av dofter.

*Klockan är 07:30. Det är en av de första dagarna efter sommaresemestern. Jag anländer till Tunnelhallen via gången från tunnelbanan. Redan längs rullbanden från tunnelbanans blå linje känner jag hur människoströmmen bär en doft av nyduschat, tvål, rakvatten och parfym.*

(Fältanteckning 2011-08-11)

---

<sup>130</sup> Intervju, Yvonne Hendele, Jernhusen AB, 2012-06-13

<sup>131</sup> Fältanteckning 2011-08-30

Dofter kan ses som en del av människornas framträdande. Dofter kan även väljas medvetet för att dess brukare önskar att de ska uppfattas som rena och fräscha. Dofter kan också, liksom hos de tidigare omnämnda X2000-resenärerna vid Norrköpings järnvägsstation, länkas till genus, då doft av cigarr och rakvatten förknippas med manlig serialitet och parfymdofter oftast förknippas med kvinnlig serialitet. Ett vardagligt bruk av parfym, rakvatten och cigarrer kan även länkas till serier av klass- och statusserier genom att markera något om hur välbärgad individen i fråga är och vilka sammanhang de ingår i.

Under de tidiga morgontimmarna förekom även aktivitet i Centralhallen. Tidigt anlända resenärer samt hemlösa personer kunde då ses sovande på olika bänkar i hallen med sina tillhörigheter i närheten. Allteftersom timmarna sedan gick fylldes Centralhallen på av enskilda och grupper som skulle iväg på längre eller kortare resor. Vid denna tid var det vanligt att grupper såsom skolklasser och arbetskollegor samlades inför stundande utflykter och konferensresor. Det var även under dessa tider som jag observerade flest ”kända” ansikten; politiker, samhällsdebattörer och artister som troligtvis var på väg till sina arbetsuppdrag på andra orter.

Under eftermiddagstiderna uppmärksammade jag i Centralhallen hur såväl kommersen i butikerna som olika former av event pågick för fullt. Stundom var ljudvolymen och genomströmningen av resenärer så hög vid dessa tidpunkter att det kunde upplevas besvärande, medan Centralhallen vid andra tillfällen under denna tidsperiod kunde upplevas som rofylld, lugn och luftig. I Tunnelhallen verkade dock strömmarna av resenärer under eftermiddagstid starka, oavsett veckodag. Strömmar matades hela tiden rytmiskt på genom anländande från inkommande tunnelbanetåg å ena sidan och inkommande pendeltåg och fjärrtåg å andra sidan. Borta var den nyduschade känsla som strömmarna av resenärer hade under morgonen. I stället verkade dessa uttryck vara utbytta mot trötta stirrande ansikten i de hastiga flödena som ibland kolliderade och konkurrerade med varandra.

*Klockan är 16:30. Befinner mig i gången från tunnelbanan in mot Tunnelhallen. Jag ingår i en ström som tar sig fram i en tunn linje i gångens mittfära, trots att klistrade pilar på golvet visar på motsatt riktning. Strömmen från järnvägsstationen är rätt stark och några personer sick-sacker i mittfäran, men trots allt håller vi inpasserande denna del som vår.*

*Väl inne under ”Ringan” stannar jag till och iakttar de små skärmarna för avgång och ankomst i taket av Tunnelhallen. Under tiden kommer människor i en kraftig ström från tunnelbanan. Det gäller att stå helt still för att inte stöta ihop med någon.*

*I den folkström som anländer från spårområdet 11–19 utmärker sig en småbarnsfar i 35-årsåldern. Han kommer skjutandes på en dubblettbarnvagn. Där sitter två barn i 2–4-årsåldern. Bakom sig drar han en större mörkblå resväska i plast. Han parerar fram*

*mellan de få personer som liksom jag står och tittar upp mot tavlan. Han balanserar rörelserna mellan vagnen och väskan och måste i bland stanna till för att ta ut en ny riktning. Det ser tungt ut.*

(Fältanteckning 2011-03-07)

Tunnelhallen verkar vid denna tidpunkt som en bjärt kontrast till Kimstad pendeltågsstation, där enbart ett resenärslöde anländer i taget och bildar en tydlig rytm. Tunnelhallen däremot upplevs som fylld av olika pendlarrytmer. Där uppstår också ofta händelser med *mikrodramatik*, när människor rör sig i hastiga strömmar och konkurrerar om utrymme för att komma snabbast vidare. Stundtals hittar någon en flyktig plats att stanna upp på tills alltför många andra kroppar i rörelsen omilt stöter till den stillastående, som får finna en ny plats att vila eller åter dras med in i flödet av resenärer.

I den återgivna händelsen blir det tydligt hur pendlarrytmer konkurrerar och bryter påbjudna regler. Edensor (2011) som studerat pendlarrytmer konstaterar att det finns maktdimensioner mellan olika rytmer av pendlare. Medan de dominanta rytterna förblir intakta får icke dominerade rytmer bryta av och finna nya vägar. Detta stämmer med hur pendlarna tar sig fram i Tunnelhallen, där tycks rummet domineras av de flöden som för tillfället äger högst hastighet och täthet av kroppar. Dessa flöden innehåller således ett flertal pendlarrytmer och klustrar ihop sig på väg från spårområdet eller tunnelbanan, och efterhand hamnar i konkurrens med andra kluster och rytmer om rummet.

Här kan pappan, vars kropp förlängs av dubblettbarnvagnen och den stora resväskan på hjul, anses tillhöra en annan rytm än den dominerande pendlarrytmen. En tolkning är att han ger uttryck för tillhörighet till multipla serier, dels den manliga genusserien, dels serien av föräldraskap, med vana att vårda och ha omsorg om späda barn. Även en kulturell serialitet, som återspeglas i samhällsstrukturerna, aktualiserades eftersom Sverige är ett av fåtal länder med implementerad jämställdhetspolitik, där det ses som naturligt att män så självklart, lätt och ledigt tar ansvar för sina barn.<sup>132</sup> Genom att framträda på detta sätt kan mannen sägas öppna upp samhällets heteronorma hud för att naturalisera denna seriella kombination.

Det är möjligt att mannen i fråga vid andra tillfällen är van att ingå i pendlarrytmer, men vid detta tillfälle skiljer han sig ifrån de övriga resenärernas genom avvikande rörelsemönster och en uppmärksamhet som pendlar mellan barnen i vagnen och bagaget bakom honom. Han är också tvungen att stanna upp, ta ut nya riktningar och balansera upp både väskan och vagnen. Samtidigt som han blir hindrad av andra, påverkar han också hastigheten i den ström han själv anländer med. Mannen följer en egen rytm, samtidigt som osäkerheten i

---

<sup>132</sup> Manlighet har länge kopplats samman med deltagande i yrkesliv samt med bilden av mannen som familjeförsörjare. Från 1970-talet och framåt har en ny föräldrapolitik växt fram där även män förväntas vara delaktiga ta ansvar för vård och omsorg om sina barn. För en ingående redovisning över denna samhällsförändring, se exempelvis vidare Platin (2001) och Klinth (2002).

denna rytm gör att de övriga resenärerna bryter sina banor och väjer undan för honom. Hur mobila resenärernas kroppar är uppfattas som centralt för resenärernas möjlighet att ta sig fram genom stationsrummet. Brissell (2009a) använder begreppet ”differently mobile bodies” för att hänvisa till de kroppar som länkats samman med vissa objekt, och på så sätt får andra förmågor att röra sig fram genom stationsrummet. Mannen och hans förlängda kropp uppfattas som både stabil och känslig, och tycks därför lämnas utrymme av andra kroppar att dominera över ett mobilt utrymme i Tunnelhallen.

Till skillnad från den manlige resenären förlängs den övervägande delen av resenärerna i stråken kroppsligt enbart av en mindre väska eller en ryggsäck. Affekten mellan resenärerna och deras bagage och tillhörigheter gör rummet olika tillgängligt för dem. Medan resenärer som ingår i pendlarrytmen lätt tar sig fram med sin minimalt förlängda kropp, innebär mängden av kroppar i rörelse stundtals att rummet görs mindre tillgängligt för en resenär med otympligt och känsligt bagage. Samtidigt som denne resenär genom en balans mellan känsliga och stabila bagage gör rummet tillgängligt för sig själv och tvingar andra resenärer att väja undan.

## 8.6 Avslutning

Detta kapitel har ägnats åt att undersöka Stockholms Centralstation som fysisk plats och socialt rum. När stationen analyserades som fysisk plats uppmärksammades den som flexibel och föränderlig genom pågående ombyggnationer och ommöblering i Centralhallen. Även antalet sittplatser och designen av bänkar innehöll drag av flexibilitet och föränderlighet, eftersom bänkplatserna flyttades runt i samband med event, samt att en form av bänkar som var böjda och byggbara inbjöd till olika avskilda sittplatser. Stockholms Centralstation uppfattades även som skiktad eftersom endast vissa resenärer hade tillgång till SJ:s Lounge, samt att stora ytor av stationsbyggnaden hyrs ut till kommersiell verksamhet.

När stationen undersöktes som socialt rum var det särskilt konsumtionsrytmerna som utmärkte sig. Dessa verkade ibland arytmiskt med såväl väntans rytm, som pendlarrytmer, då stora delar av Centralhallen upplåtits som eventyta och resenärer och väntande trängdes åt sidan. Vid dessa tillfällen framstod det som att konsumtionsrytmerna minskar tillgängligheten av såväl det fysiska rummet som det sociala rummet. Vid andra tillfällen, i perioder med tågförseningar, verkade konsumtionsrytmen i stället synkront med väntansrytm, eftersom de gav utrymme för tidsfördriv och förströelse åt väntande resenärer.

Genus verkade som dimension i konsumtionsrytmen genom att reklam och marknadsförning återspeglade den normerade heterosexuella manliga blicken och framställningen av kvinnliga kroppar som sexuella objekt. Seriellt visade Stockholms Centralstation på en bred variation av resenärer som innefattades i multipla serier av bland annat genus, klass, ”främlingskap”, ålder, föräldraskap och sexualitet.

I Tunnelhallen blev det tydligt hur olika pendlarrytmer konkurrerade om utrymmet med varandra, därutöver att kroppar med en avvikande mobilitet verkade arytmiskt med pendlarrytmerna. Mötet mellan kroppar med olika former av mobilitet verkade hindrande för såväl pendlarrytmen, som de övriga kropparna. Här var det således mötet mellan olika sociala rytmer som minskade tillgängligheten och ledde till arytmiska och konkurrens.

I förhållandet mellan sociala serier som situation och rytmer som manifestationer av serierna i ett givet tidrum, gjordes jag uppmärksam på att vissa rytmer riskerade att hindras och bli mindre uppmärksammade medan andra rytmer dominerade och synliggjordes i samma tidrum. I tunnelhallen tycktes dock intensiteten i konkurrensen mellan olika rytmer synliggöra såväl serien av pendlare, som av föräldraskap och manlighet. Serier görs på så sätt synliga när de genom rytmer förtätas, intensifieras eller utsätts för konkurrens. Detta är tankar jag för vidare till inledningen av analysdel II där jag presenterar hur genus verkar som rytm i rummet.

### 8.6.1 Analysdel I och idéutvecklingen av genus som rytm

Resultaten av analysdel I visar på att järnvägsstationer, både som fysiska platser och som sociala rum, är flexibla och föränderliga miljöer där en multitud av rytmer påverkar hur platserna och rummen upplevs. Här har fokus legat på att analysera naturrytmer, mekaniska rytmer, sociala rytmer, pendlarrytmer och konsumtionsrytmer, vilka endast utgör några av de rytmer som förekommer samtidigt i tidrummet. Dessa gör att järnvägsstationerna upplevs som mer eller mindre tillgängliga beroende på brukaren och vilka rytmer som för tillfälligt dominerar.

I analysen framkommer genus ofta tillsammans med andra serier i form av multipel serialitet. Särskilt görs det i kombination av föräldraskap, ålder, klass, status och ”att betraktas som nyligen anländ”. I genusanalysen uppmärksammas hur det förekommer normerande blickar på järnvägsstationerna. Dessa betraktas som en del av den ”kollektiva huden” som råder på stationerna och troligtvis är rådande i samhället i övrigt. Den dominerande normerande blicken utgörs av en heterosexuell, manlig vit medelklassblick.

Under analysdel I har jag påbörjat idéutvecklingen att se genus som rytm. De tankar som uppmärksammats, och som jag nu för vidare in i analysdel II som explicit analyserar genus som rytm, är följande:

Resenärer är olika uppmärksamma på genusdimensioner och sin genusseriella tillhörighet beroende på vilka sociala seriella sammanhang som de för tillfället ingår i och har fokus inriktad mot.

Skillnaden mellan serie och rytm består i att en social serie betonar ett tillstånd, en situation, medan rytmen beskriver rörelser genom upprepningar, repetitioner och variationer

i tidrummet. Rytmer betraktas därför som tidsrumsliga manifestationer av serier, men förekommer också som normerande föreställningar. Dessa finns såväl i den kollektiva huden som hos individer och materialiseras genom individers framträdande i form av kläder, gester och kroppsspråk. Andra materialiseringar är reklamens representationer av mans- och kvinnokroppar samt objekt och platser som förknippas med män eller kvinnor.

I tidrummet förekommer en multitud av rytmer, där riskerar vissa rytmer att hindras och bli mindre uppmärksammade, medan andra rytmer dominerar. På så sätt görs serier synliga när de genom rytmer förtätas, intensifieras eller utsätts för konkurrens och arytm.





# DEL II

*I denna del analyseras järnvägsstationerna genom fyra olika teman. Till grund för analysen ligger det material som resenärerna bidragit med i form av dagböcker och intervjuer inklusive mentala kartor och blanketter, samt intervjuer med förvaltare och planerare. Analysen utgår från mötet mellan resenärer och järnvägsstationer, som fysisk plats och socialt rum i representationer och byggd miljö samt i resenärers upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer. I analysen prövas användbarheten av "genus som rytm". Tankarna, som utvecklats under arbetet med analysdel I kommer att fördjupas och appliceras.*

I tanken om genus som rytm kombineras idén om genus som serialitet, med rytm- och affektteorier. Rytmbegreppet är hämtat från Lefebvre som definierar rytm som något återkommande, om än varierande, som förekommer i ett visst rum med en viss utsträckning i tid. Medan genus som serialitet betonar en situation, så beskriver genus som rytm hur genus upprepas och varieras i tidrummet.

Rytmbegreppet används för att undersöka hur normerande föreställningar som förekommer i den "kollektiva huden", förs mellan denna hud och de enskilda kroppar som möter järnvägsstationsrummet. Normerna och föreställningarna, och därmed rytmerna, materialiseras exempelvis i form av representationer, byggd miljö eller individers framträdande med klädesplagg, tillhörigheter och kroppsspråk. Då rytmerna materialiseras blir de mer påtagliga och ger intryck av att vara starka och bestående. Alla kroppar har en klangbotten som uppfattar de rytmer som omger dem, men deras mottaglighet, uppmärksamhet och fokus för olika rytmer skiftar beroende på tidsrumsligt sammanhang.

Det jag avser visa med detta angreppssätt är hur genus kommer till uttryck med olika styrka beroende på sammanhang, samt hur genus samvarierar med andra sociala serier och därför vid vissa tillfällen upplevs som tydligt enstämmigt, men vid andra tillfällen bildar olika ackord genom aktualiserandet av multipla serier. Genom att använda rytm avser jag också visa att genus i vardagliga sammanhang verkar dynamiskt och möjligt att förändra, trots att genusmaktordningen i den sociala strukturen tycks trög att ändra. I analysen visas hur rytmen varierar och skiftar i styrka, tätnar och blir synlig eller avtar och upplevs som obetydlig. När genus som rytm bryter den rådande ordningen eller går på tvärs mot den, genom arytmi och disharmonier, öppnar det även upp för social förändring av rådande normer och föreställningar. Rytmen blir ett sätt att se och notera det vardagliga och de oreflekterat överförda normer och värderingar som annars skulle ignorerats. Rytmen visar såväl trögheten som föränderligheten i hur genus kommer till uttryck på järnvägsstationerna. Den knyter samman den tröga sociala strukturen med resenärernas flyktiga och föränderliga vardagsupplevelser.

De fyra kapitlen i denna analysdel behandlar var sitt tema och tar upp hur genus som rytm verkar inom varje tema.

*Kapitel 9* uppehåller sig vid att undersöka *representationen av resenären som "portföljbärare"* och analyserar hur genus kommer till uttryck i denna representation. Utifrån att se genus som rytm går kapitlet även in på resenärernas resonemang kring SJ:s Lounge på Stockholms Centralstation som en "kostymklädd" miljö och analyserar hur olika kroppar tar plats på stationen och i SJ:s Lounge.

*Kapitel 10* uppehåller sig vid att undersöka *resenärernas skildringar av sig själva och andra som pendlare och resenärer* och analyserar hur genus kommer till uttryck i de tankar, handlingar och upplevelser som resenärerna återger. Utifrån att se genus som rytm går kapitlet även in på vilka materialiseringar och normerande föreställningar om genus som finns i resenärernas skildringar.

*Kapitel 11* uppehåller sig vid *vad resenärer upplever som hotfullt och otrevligt på järnvägsstationerna* och analyserar hur genus kommer till uttryck i resenärernas tankar, handlingar och upplevelser och hur detta skapar olika utrymme för skilda kroppar på järnvägsstationerna och i samhället. Utifrån att se genus som rytm går kapitlet även in på vilka normerande föreställningar om genus som finns och utmanas i resenärernas tankar, handlingar och upplevelser.

*Kapitel 12* uppehåller sig vid *mötet mellan resenärerna och järnvägsstationsmiljöerna* och analyserar hur genus kommer till uttryck i de tankar, handlingar och upplevelser och förslag som resenärer och förvaltare för fram. Utifrån att se genus som rytm går kapitlet även in på vilka normerande föreställningar om genus som finns i resenärernas och förvaltarnas resonemang.

## 9 "Portföljbäraren" tar plats på stationen

*Detta kapitel uppehåller sig vid att undersöka representationen av resenären som "portföljbärare" och analyserar hur genus kommer till uttryck i denna representation. Utifrån att se genus som rytm går kapitlet även in på resenärernas resonemang kring SJ:s Lounge på Stockholms Centralstation som en "kostymklädd" miljö och analyserar hur olika kroppar "tar plats" på stationen och i SJ:s Lounge.*



*Bild 6: "Portföljbäraren". Detalj ur informationskampanjsblad om ficktjuvar i Centralhallen på Stockholms Centralstation. Bilden är en bearbetning av ett obrukbart foto taget med mobilkamera 2009-12-29. Foto och bearbetning: Ann-Charlotte Gilboa Runnvik & Annika Stårner*

I konferenssammanhang kring transportfrågor och vid planering av kollektivtrafik, förekommer "portföljbäraren" som en representation av arbetspendlare och affärsresenärer.<sup>133</sup> Representationen av "portföljbäraren", som återges ovan, fann jag under en av mina platsobservationer i Centralhallen på Stockholms Centralstation under december 2009. Den ingick i en informationskampanj om risken för ficktjuvar. Bilden var stor som

<sup>133</sup> Minnesanteckningar från "Den goda staden", höstkonferens i Norrköping, 5–6 november 2009, Dahl, Henriksson & Levin (2012), Henriksson (2013), se även Mörck (2005).

ett A4-ark och satt fastklistrad på en av pelarna under den stora informationstavlan i Centralhallen.<sup>134</sup> Gestaltade representationer, som den av portföljbäraren, ses här som en materialisering av genus som rytm.

*Framträdandet* hos personen på bilden utgörs av en slank, vit manskropp med mörkt kortklippt hår. Han är iklädd svart kostym, vit skjorta, svarta skor och kroppen har *förlängts* av en svart portfölj. Genom attributen kostym, portfölj och mobiltelefon förknippas den manliga kroppen med en yrkesidentitet. Detsamma gäller inte för representationen av kvinnokroppen, som ingår i samma kampanj. Den kvinnliga kroppen består i stället av en slank midja, en vit arm med en svart axelremsväska hängd över axeln. En manlig ”tjuvhand” är på väg att sträckas ned i axelremsvaskan. Medan den manliga representationen uttrycker en yrkesidentitet tecknas kvinnan enbart som en feminiserad del av en kropp, utan klar identitet. Denna skillnad i framställning kan grunda sig i att den manliga genusserialitet länge varit förknippad med bilden av att vara yrkesverksam och familjeförsörjare (se vidare Plantin 2001:23f). Dessa genuskiljande sätt att representera män och kvinnor är vanligt inom offentlig utsmyckning, där män oftast figurerar med eget namn och klar identitet, medan kvinnor oftast återges som kropp och skönt objekt eller som en värdeladdad symbol för frihet och fosterlandet (se vidare Grahn 2005, Lundgren 2006, Friberg 2008).

I informationskampanjsbilden återges såväl ”portföljbäraren” som ”tjuven” klädda i kostym. Kostym är ett plagg som förknippas med ”den affärsklädda medelklassmannen” och signalerar en viss status (Mörck 2005, Stadin 2010, Hedjörn Wester 2010). I teorikapitlet nämndes att genus inte bara häftar vid kroppar, utan även vid kläder som kodas som manliga eller kvinnliga. Kostymen är ett av de plagg som har en tydlig genusprägel, och kan sägas vara kodad så att den förknippas med seriell manlighet. Även framträdandet i form av kroppsspråket och posen, som manskroppen intar på bilden, kan sägas vara förknippad med manlighet samt ge uttryck för hög status. Såväl kostymen, som mannens kroppsspråk och pose, betraktas här också som materialisering av genus som rytm.

På bilden sitter mannen avslappnat och brer ut sig på en lång bänk som sträcker sig till bildens kanter. Han sitter särade och lätt korslagda ben. Mannens högra arm vilar slappt över ryggstödet medan hans vänstra hand hålls tryckt mot örat, eftersom han är i färd med att göra ett mobilsamtal. Enligt Vivianne Wester (2001) kan ett liknande kroppsspråk definieras som uttryck för högstatusbeteenden.<sup>135</sup> Wester skildrar hur liknande beteenden under lång tid förknippats med dominans och manlighet och utmärks av ett kroppsspråk som signalerar trygghet och självrespekt. Lågstatusbeteenden markeras genom poser som försämrar kroppens balans och utrymme och gör det mer obekvämt för kroppen. Enligt Wester hänvisar det till ett ”klassiskt” kvinnligt kroppsspråk. Olika poser är enligt henne

<sup>134</sup> Platsobservation vid Stockholms Centralstation 2009-12-29

<sup>135</sup> Wester (2001) relaterar ”status” till hur Keith Johnson (1981) använt begreppet inom improvisationsteatern.

inget medfött utan är något som skapas kulturellt. Vissa högstatusbeteenden, som att stå eller sitta med särade ben, har i den västerländska kulturen förknippats med ett ”klassiskt” manligt kroppsspråk, medan samma poser hos en kvinna uppfattats på ett annat sätt, eftersom kvinnor objektifieras i det manligt normerade samhället. Detta menar hon medför att kvinnor även har anpassat sig till att utveckla ett ”feminint” kroppsspråk och anta ”feminina” poser för att framställa sig själva som tilldragande objekt.<sup>136</sup>

Utifrån dessa resonemang understryker posen ”portföljbäraren” som en manlig individ. Det är även en representation som återger såväl den vita- som den heteronorma manliga blicken på en framgångsrik västerländsk man. På så sätt visar representationen de ideal som råder inom *den hegemoniska manligheten* (Connell [1995] 2010, Young 1997). Genom de tre återgivna kropparnas, ”portföljbärarens-”, ”tjuvens-” och ”kvinnokroppens-”, hudfärg visar bilden även *vithetens hegemoni*. Denna norm återspeglas bland annat i hur vita kroppar överrepresenteras i reklam och marknadsföring, samt hur de ger uttryck för status i förhållande till kroppar med andra framträdanden, som osynliggörs eller exotiseras och framställs som ”främmande” eller ”nyligen anlända”(Ahmed, 2011, Henriksson 2013).

Ahmed (2006) beskriver hur olika kroppar känslomässigt riktas mot olika objekt och kroppar och att mötet med dessa objekt och kroppar antingen skapar möjligheter för kroppar att ”bebo” och ”förlängas” i, eller riskerar att ”stoppas” och lämnas utan plats och förmåga att ”bebo” en plats. I relation till dessa resonemang skapar representationen av ”portföljbäraren” en idémässig plats som förstärker den normerande föreställningen om ett framträdande som liknar den vita, hegemoniska maskuliniteten bland arbetspendlare och tjänsteresenärer. Arbetspendlare och tjänsteresenärer som avviker från detta framträdande riskerar att lämnas utan plats och osynliggöras.<sup>137</sup> Med hänvisning till Henriksson (2013) kan sägas att detta riskerar att snedvrída seendet av mångfalden av varianter av resenärer och deras skiftande behov.

Även resenärer på järnvägsstationerna använder sig av det lugna och självsäkra högstatusbeteendet som representationen av ”portföljbäraren” ger uttryck för. Detta inträffade till exempel på Norrköpings järnvägsstation då två kostymklädda män, som framstod som främlingar i den lokala miljön, lugnt och bekvämt sträckte ut sig och tog en ovanligt stor golvyta i anspråk mellan bänkraderna i väntsalen på Norrköpings järnvägsstation. Med sina kabinväskor markerade de lösligt gränserna för denna yta. Männens urskiljande från det övriga rummet förstärktes av att de gestikulerade med stora rörelser samtidigt

---

<sup>136</sup> Jämför med Youngs (1990) diskussion om hur kvinnor utvecklar ett dubbelt medvetande samt till hur Young utifrån sin fenomenologiska ansats menar att kvinnor genom den objektifiering de utsätts för i samhället tränats in till vissa rörelsemönster och med en mobilitet som får dem att framstå som symboliskt funktionshindrade.

<sup>137</sup> I analysdel I påvisades att framträdandet bland arbetspendlarna ofta skiljer från representationen av ”portföljbäraren”. Portföljen är inte sällan utbytt mot en ryggsäck eller kabinväska och kostymen utbytt mot klänning, jeans och jacka som stundom kompletteras av regnställ och cykelhjälme.

som de talade med tydliga röster på ett annat språk än svenska. Även dessa båda mäns beteende kan ses som en form av *tillfällig appropriation och genusdomän*, där de för en stund skapade sig en lugn plats som även språkligt tycktes utestänga andra. Såväl de båda männen som representationen av ”portföljbäraren” på kampanjbilden kan uppfattas som personer som är vana att ta och behålla fysisk plats. Till skillnad från den stillasittande stilerade ”portföljbäraren” på bilden gav de båda männen i väntsalen uttryck för att vara uppmärksamma och inkännande för den föränderliga stationsmiljön, eftersom de snabbt kunde minska sitt område för att ge plats åt inpasserande Östgotapendlare.<sup>138</sup>

På informationskampanjbilden förlängs mannens kropp av den svarta portföljen som är placerad längre bort på bänken. Även detta kan ses som en *tillfällig appropriation*. Det är ingen ordningsvakt eller medresenärer som sträcker in handen och tillrättavisar mannen för det utrymme han lagt beslag på. Informationstexten som tillhör bilden handlar inte heller om att det på bänkarna bör lämnas företräde för exempelvis äldre eller funktionshindrade. Utifrån mannens pose, samt hans och portföljens läge på bänken, skildras i stället någon som är van att ta plats med ett underliggande budskap om att detta även är ett rättmätigt, om än ouppmärksam, beteende. I Peter Fagerströms (1994) etnografiska studie från Stockholms Centralstation förekommer också skildringar av manliga resenärer som ”brer ut sig” och tillfälligt approprierar bänkar i Centralhallen.

[E]n man kommer sakta gående med en tidning och en väska i händerna. Han ser sig försiktigt omkring och väljer slutligen en bänk där det redan sitter en man. Väskan ställer han på golvet och slår sig ner en halvmeter från den andre mannen. Han läser förstasidan på tidningen utan att veckla ut den. Efter en liten stund reser sig den andre och går därifrån, och då passar mannen på att ställa upp sin väska på platsen som blivit tom. Ur väskan plockar han fram ett paket med smörgåsar och börjar äta samtidigt som han vecklar ut tidningen över väskan. De materiella tillhörigheterna har hjälpt till att transformera bänken till en avskild matplats där han får vara för sig själv.

(Fagerström 1994:75)

Fagerström (1994) beskriver beteendet att ta över bänkar inte används av alla tjänstresenärer. Lika vanligt är att resenärerna ställer portföljer och attachéväschor mellan sina fötter eller på golvet framför sig. Medan representationen av ”portföljbäraren” till synes utan konkurrens lämnas med obegränsat utrymme, återspeglas detta således inte fullt ut i vardagslivet på järnvägsstationerna. Bland resenärerna som deltagit i denna studie framställs också liknande beteenden som ogenomtänkta och egoistiska. Resenärerna uppger den upplevda bristen på sittplatser som ett problem. Att ta upp en hel bänk för sina egna behov beskrivs då som fräckt och ohyfsat.

---

<sup>138</sup> Fältanteckning 2011-05-27

Jag går ut till perrong 7A. Jag går förbi bänken där jag satt igår. Nu sitter det en ung kille där. Han upptar hela bänken med sina två väskor och sig själv. Så egoistiskt tänker jag.

(Kenneth, dagboksanteckning, Norrköping station 2010-08-10, klockan: 07:02)

Här sker ett möte mellan två manliga resenärer. Medan den unge mannen på bänken enbart verkar inriktad på sig själv visar Kenneth, som är pendlare att han vid stationsvistelser tycks van att ändra sitt sätt att "ta plats" i förhållande till de omständigheter som för tillfället råder. Detta liknar hur de båda kostymbärande männen som uppmärksammades under platsobservationen i den stora väntsalen på Norrköpings järnvägsstation snabbt anpassade sitt område efter de inpasserande lokalpendlarna. Till skillnad från hur representationen är utformad verkar det inte främst vara tjänstresenärerna och arbetspendlarna som brer ut sig och "tar plats", utan i resenärernas vardagsliv tycks det snarare som att det är de ovana resenärerna som brer ut sig och tar en stor yta i anspråk utan förståelse för hur detta drabbar andra resenärer.

## 9.1 Den "kostymklädda" loungen

Medan bristen på sittplatser ofta nämns som ett problem av resenärer som använder Centralhallen på Stockholms Centralstation, så beskriver resenärerna som använder SJ:s Lounge att de uppskattar tillgången på bekväma sittplatser där. I det tidigare kapitlet om Stockholms Centralstation nämndes hur Brissell (2009a) skildrade liknande väntsalor som SJ:s Lounge, som förekommer i transitmiljöer, som exklusiva oaser för en liten elit. I kapitlet beskrevs vidare hur detta tycktes leda till en skiktning bland resenärerna som använde järnvägsstationen. Med hänvisning till Ahmeds (2011) användande av hur vissa kroppar "stoppas" medan andra "lätt kan passera", kan loungen sägas "stoppa" de kroppar som saknar ekonomisk förmåga att köpa ett årskort, inte når upp till rätt nivå i SJ:s bonussystem, inte har en arbetsplats som finansierar förstaklassbiljetter eller saknar andra reseförmåner. Resenärer med dessa förmåner kan med lätthet "passera" in till stillheten i loungen.

Då resenärerna jämför SJ:s Lounge med Centralhallen återkommer "tystnaden" och "stillheten" i loungen som en bjärt kontrast till "rörelsen" och "stöket" nere i Centralhallen. De som använder loungen beskriver den ofta i positiva ordalag, men i samband med dessa resonemang förekommer också att enstaka resenärer med tillgång till loungen ifrågasätter behovet av exklusiva väntsalor. I dessa fall anförs inte sällan argument om den statusskillnad som uppstår mellan de resenärer som har möjlighet att använda loungen och de som inte har tillgång till den.

Det finns fika, frukt, kaffe, sköna soffor, tv-rum, tyst rum och det är tidningar och allt! Det är väldigt behagligt, väldigt, väldigt behagligt, mycket trevligt! [...] Det

är samma personal! [...] Jag bokar och hämtar ut biljetter i loungen, så jag hämtar aldrig i kassorna nere på marknivå. Enklare, trevligare och bättre på alla sätt och vis! Personligare!

(Kenneth, intervju)

När man åker väldigt mycket tåg så får man "svart bälte i tågåkande". Då får man möjlighet att vänta uppe i deras lounge och det är ju väldigt trevligt. Det är inte så bullrigt där och man kan ta sig någonting att dricka och sätta sig ned i sköna stolar. Det är behagligt klimat där inne! Man kan välja att titta på TV och man har fri inkoppling för nätet eller man kan läsa någon tidning. Så det gillar jag med Stockholms central!"

(Camilla, intervju)

Det är ju välbärgade, duktiga män som mycket väl skulle kunna stå i röran om de var tvungna, för de får ju sitta i sin förstaklassvagn sedan, helt ifred [...] Det är ju lite "herrska och tjänstefolk" över det.

(Ylva, intervju)

Väl där blir jag varse om hierarkier. "Dom" som reser på vanlig biljett och "vi" som har tillträde till loungen. Det finns inte många platser att sitta ner [i Centralhallen]. Märker att människor stirrar mot trappan som leder till loungen. Det händer ofta. Man kan inte gå anonymt förbi upp för trappan.

(Margareta, dagboksanteckning 2009-05-26, Stockholms centralstation)

I Margaretas dagboksanteckningar uppfattas trappan upp till loungen som en symbolisk avskiljare mellan "vanliga resenärer" i Centralhallen och "privilegierade resenärer" som har tillgång till loungen. I en annan passage i Margaretas noteringar benämner hon denna känsla som skillnaden mellan "up-stairs" och "down-stairs", mellan högt och lågt.<sup>139</sup> Detta är samma metafor som förekommer i Ylvas uppdelning av stationen mellan "herrska och tjänstefolk". Dessa benämningar genljuder av en samhällsordning, som existerade vid förra sekelskiftet och som explicit särskilde mellan olika klasser vid vistelser i offentliga rum. På järnvägsstationer skiljdes de lägre samhällsklasserna då ut från medel- och överklass genom olika vagnstyper och särskilda kupéer och väntsalor för damer (Löfgren 2008). Där loungen i dag är placerad på Stockholms Centralstation låg tidigare en damväntsal samt en pub som gick under namnet "Gubbyllan" (Fagerström 1994). Genusnormer, som generellt rådde i samhället vid förra sekelskiftet sanktionerades också rumslig uppdelning mellan könen (Domosh & Seager 2001). Denna uppdelning påbjuds inte längre officiellt, men utifrån resenärernas erfarenheter tycks den manliga dominansen i princip kvarstå i exklusiva utrymmen som loungen. De återkommer ofta till plagget "kostym" för att markera detta:

<sup>139</sup> Margareta, dagboksanteckning 2009-05-26, Stockholms centralstation



Ja, det är mycket kostym [...] karlar i sin mest aktiva ålder med lite av "strebergrejer" kvar. De har inte nått toppen men de är väl nästan där [...] Det är väldigt lite damer! Men det kommer, det kommer! Kostymerna de försvinner ju också. Egentligen är det ju jättesvårt att se på en människa idag vad hon tillhör. Jag använder till exempel inte kostym [nu för tiden]. Jag har ju slips på mig idag, för jag ska iväg på ett annat möte. (Torsten, intervju)

Inne i loungen är det flest män. Det finns några kvinnor i "power-suits". Själv passar jag väl inte in i sammanhangen [...] Jag är nog inte särskilt representativ här. Min enda like är "farbrorn" [som går klädd som en uteliggare]. Skillnaden är nog bara omständigheterna varför vi båda har årskort och vart vi åker. Min egen bevekelsegrund till varför jag maximerar utnyttjandet av loungen har med min nuvarande livssituation att göra. Det representerar en plats för lugn och ro. Det är ett mellanrum mellan krav och måsten, som trångbodd småbarnsmamma i en ansträngd arbetssituation så blir den här platsen en möjlighet för återhämtning [...] I loungen är det varken hem eller arbete och ej heller rörelse. Det är stillhet.

(Margareta, dagboksanteckning, 2009-05-26 och 2009-05-27 Loungen, Stockholms Centralstation)

Dominansen av män i loungen kan relateras till den forskning som analyserat den genusarbetsdelade arbetsmarknaden. Den genusarbetsdelade arbetsmarknaden gör att män i högre grad än kvinnor har yrken och yrkespositioner som kräver arbetspendling över större arbetsmarknadsregioner (se vidare Gil Sola 2013). Av dessa anledningar blir det begripligt varför loungen alltjämt domineras av manliga användare. Den manliga dominansen uppfattas också av resenärerna som en tydlig genusordning. Torsten, som ibland besöker SJ:s Lounge, då han blir medbjuden av medresande kollegor som innehar årskort, beskriver hur han i sitt tidigare vardagliga yrkesliv själv varit bärare av kostym. I mötet med de kostymklädda männen i loungen skapas en känsla av identifikation och igenkänning hos honom, som tycks bidra till att normalisera honom som loungeanvändare och relatera till sitt eget och andras förändrade bruk av kostym. Detta skiljer sig från Margaretas upplevelse. Till skillnad från Torsten skapar inte mötet med kostymklädda män och kvinnor i "power-suits" i loungen känslor av tillhörighet hos henne. I stället betraktar hon sig själv som "avvikare" i relation till den "normale" loungeanvändaren. Detta leder till att Margareta har svårt att "bebo" och "sträcka ut sig" i loungen utifrån sitt *framträdande*.

Bruket av kostym ses här som en materialisering av den genusrytm som relaterar till den normerade föreställningen om mannen som yrkesverksam och primär familjeförsörjare. I loungen upprepas och intensifieras materialiseringen av denna rytm. Plagget kostym definieras som en manligt genusdominerad rytm, som även signalerar en viss status. I loungen återkommer denna rytm med intensiv regelbundenhet och bidrar till att den uppfattas som manligt dominerad. Denna rytm förekommer även på andra platser på järnvägsstationen, om än med mindre regelbundenhet och intensitet. För att använda Ahmeds (jfr 2011:136f) ord kan man säga att loungen "tar form" efter den kostymklädde mannen.

Hur olika kroppar reagerar på mötet med denna rytm, beror på den resonans de har rytmen och bidrar till att upplever bekantskap eller främlingskap i förhållande till bruket av kostym. Med hänvisning till Ahmed (2006) kan man beskriva hur olika kroppar orienteras på skilda sätt mot eller ifrån denna rytm och lämnar dem med en känsla av möjlighet att ”ta plats” eller att ”framstå som främlingar”. Medan Torsten passar in i denna rytm och fungerar synkront med den, så ger Margareta i stället uttryck för att hon avviker från denna och genom detta tycks skapa en viss disharmoni mot den dominerade rytmen. Hon rättfärdigar sin närvaro utifrån ett ekonomiskt argument. Grunden i detta argument är att hon som kund och innehavare av ett SJ:s årskort har rätt att vistas och använda loungen. Men enligt hennes resonemang handlar *normen* i loungen inte bara om ekonomiska möjligheter att finansiera sin närvaro där, utan snarare om brukarnas *framträdande*. Detta återspeglas även i hennes dagboksnotering då hon jämför sig med en man som vistas i loungen och som hon dessförinnan beskrivit ”klär sig som en hemlös”.<sup>140</sup> Det gemensamma för dem kan sägas vara att de skapar en disharmoni i förhållande till den dominerande rytmen av ”kostymbruk”. Margareta ser även en likhet dem emellan genom hur de båda använder utbudet i loungen ”till max”. De skiljer ut sig såväl genom att de använder loungen på sitt eget sätt, som att de avviker från den dominerande normen och det normala *framträdandet*, vilket utgörs av kostym eller dräkt samt ett måttfullt användande av vad loungen erbjuder. När Margareta och mannen i fråga vistas i loungen uppstår en arytmi till den dominerande normen. Detta öppnar upp för att synliggöra behov av vila som finns bland andra resenärer än arbetspendlare och tjänsteresenärer.

Med sitt avvikande framträdande visar de även på multipla seriella sammanhang som förekommer bland loungeanvändarna. Margareta kopplar sitt extensiva bruk av loungen till att hon som småbarnsförälder behöver en stilla plats för vila och återhämtning i en hetsig vardag. Det är främst på detta sätt hon tar plats och ”bebor” loungen. Margaretas bruk av loungen kan ses som en arytmi till att enbart ”ta plats” och ”bebo” loungen utifrån en viss yrkesidentitet eller ekonomisk status. På så sätt tar hon plats utanför den förtätade rytmen av kostymbruk och gör loungen till sin egen plats. Hon kan därför sägas *tillfällig appropriera* utrymme i loungen och omskapa den från en exklusiv väntsal till en stilla plats för vila och återhämtning som hon även besöker när hon inte ska resa. Detta innebär att den ekonomiska normen är överställd ett visst framträdande eller tillhörighet till en viss yrkeskategori. Det lämnar ett visst utrymme för alternativa bruk av loungen, så länge betalformågan finns hos resenärerna. Resenärer med bristande betalformåga, men med liknande behov som Margareta, ”stoppas” dock fysiskt från tillträde till loungen.

Margaretas upplevelser över sin livssituation kan relateras till den tidigare forskning som visat att kvinnor alltså utför den större delen av det reproduktiva arbetet i hemmet,

---

<sup>140</sup> Margareta, dagboksanteckning, 2009-05-26, Stockholms centralstation

känner större trötthet och stress vid arbetspendling samt använder arbetsresor som omställningsresor mellan yrkesarbete och reproduktivt arbete (se ex vidare Gil Sola 2013). I SJ:s Lounge tycks Margareta funnit en stilla oas i sina dagliga transporter. Denna nyttjar hon för att tanka energi även vid tillfällena då hon inte ska ut på längre arbetsrelaterade resor.<sup>141</sup> Det är först och främst genom detta bruk som Margareta verkar finna sin tillhörighet till loungen, något som inte uttrycks som ett erkänt sätt att använda platsen på. Loungen kan således användas även för vila och återhämtning från kombinationen av ett intensivt arbetsliv och familjeliv, men framställs inte explicit som syftet med loungen. Det dominerande bruket av loungen förutsätts i stället vara att ge vila åt resenärer med ekonomisk kapacitet eller ett framgångsrikt yrkesliv, vilka de kostymklädda männen kan sägas ge bild av.

## 9.2 Kostym som manligt dominerad rytm

Detta kapitel analyserar en vanligt förekommande bild av affärsresenären och arbetspendlaren som ”portföljbäraren”. Denna reproduktion betraktades som en materialisering av rytmen av den normerande föreställningen om denna kategori resenärer som kostymklädda, vita medelklassmän. Risker är att bilder som denna vidmakthåller föreställningar och oreflekterat återspeglar och befäster såväl den normerade heteronorma maskuliniteten, som den normerade vitheten som förekommer i samhället. Liksom Henrikssons (2013) studie påvisar, riskerar liknande bilder att leda till att planering av transporter sker utifrån föreställningen att den viktigaste målgruppen alltså är den ensamåkande manlige arbetsresenären, medan andra resenärsgupper görs till undantag för planeringen.

I detta kapitel förs även begreppen genus och rytm fram genom tanken om att se bruket av kostym som en materialiserad form av en manligt dominerad rytm. Rytmen beskrivs som extra intensiv och dominant i SJ:s Lounge jämfört med övriga delar av Stockholms Centralstation, där denna rytm blandas ut med andra framträdanden. Rytmen förtäts även i SJ:s Lounge på Stockholms Centralstation jämfört med hur den förekommer på Norrköpings järnvägsstation och Kimstad pendeltågsstation. Detta återspeglar hur Stockholm utgör en knutpunkt för arbetspendlare och tjänsteresenärer, med vissa ekonomiska resurser. Enligt Ahmed (2006) orienterar sig kroppar mot varandra och kan ”ta plats” och bekvämt bre ut sig eller desorienteras och ”bli utan plats”, beroende på den person de är. För användare av loungen tycks mötet mellan olika kroppar och rytmen av ”kostym”, samt den resonans som dessa kroppar ger i förhållande till denna rytm, antingen skapa känslor av identifikation och tillhörighet eller skapa känslor av att vara en avvikare, ”en främling” bland resenärerna i loungen. Det förekommer även arytmi i förhållande till kostym som rytm, då resenärer uppger att de använder loungen utifrån andra principer än att primärt vara inväntande resenärer av tåg.

---

<sup>141</sup> Margareta, intervju

Risken finns att när ”bruket av kostym” upprepas rytmiskt i representationer och verkligt bruk riskerar resenärer, arbetspendlare och affärsresenärer med framträdanden som skiljer sig från detta, att på olika sätt, utifrån hur den resonans som denna rytm skapar i deras kroppar, uppleva sig som ”avvikande” från den normale användaren. Samtidigt riskerar rytmen av kostym att aktivera olika klangbottnar i kropparna hos dem som övervakar, planerar, äger och förvaltar järnvägsstationerna och få dem att normalisera och uppmärksamma de kostymbärande kropparna som betydelsefulla resenärer, medan andra kroppar sexualiseras, exotiseras eller främlingörs i förhållande till dessa kostymbärande kroppar.

I dagsläget börjar bilden av ”portföljbäraren” förlora mark eller åtminstone förändra genus trots att det alltjämt är män som huvudsakligen pendlar längre sträckor. Ett tecken på det kan vara att bruket av kostymer tycks vara på väg att försvinna, samtidigt som kvinnor i allt högre grad innehar karriärpositioner i yrkeslivet. Ett annat tecken på denna förändring är den diversitet av framträdanden bland affärsresenärer och arbetspendlare som kan uppmärksammas vid vistelser på järnvägsstationer. Föreställningen om att affärsresenären och arbetspendlaren domineras av sin yrkesidentitet står också under förändring, eftersom den kan innefatta att både vara delaktig i ett yrkesliv och ett hektiskt familjeliv. Enligt Svedberg (2014) förväntas nu män att vara jämställda inom områden som omvårdnad av familj och anhöriga och det reproduktiva arbetet i hemmet, något som tidigare kopplats till kvinnor. Med stigande ålder innefattar detta även ge omsorg åt äldre föräldrar och avlasta sina barn genom att ta hand om barnbarn. Här blir det tydligt att ansvar för vård, omsorg och familj, som tidigare förknippats med den kvinnliga genusserien, nu mer förväntas skötas av både kvinnor och män. Detta gör väntsalar till extra viktiga platser för den ökande skaran kvinnliga och manliga tjänsteresenärer samt de äldre resenärer som är ute på resor för att avlasta sina nära och kära.

# 10 Den pendlande resenären

*Detta kapitel uppehåller sig vid att undersöka resenärernas skildringar av sig själva och andra som pendlare och resenärer och analyserar hur genus kommer till uttryck i de tankar, handlingar och upplevelser som resenärerna återger. Utifrån att se genus som rytm går kapitlet även in på vilka materialiseringar och normerande föreställningar om genus som återfinns i resenärernas skildringar.*

Resenärerna återger att de vid olika typer av resor definierar sig antingen som *pendlare* eller som *resenärer*. De beskriver hur dessa resandesituationer upplevs på helt skilda sätt. Detta kan uttryckas som att de ingår i olika rytmer, där de som pendlare ingår i lokala- eller regionala pendlarrytmer, och som resenärer ingår i de resenärsrytmer som skiljer sig från pendlarrytmerna. Detta kapitel inleds med resenärernas upplevelser av sig själva, pendlarrytmen och järnvägsstationerna utifrån deras situation som pendlare. Därefter skildras pendlarnas relation till andra typer av resenärer som de möter under pendlingen. Det är främst när resenärerna befinner sig på järnvägsstationerna under längre tid, i väntans rytm eller resenärsrytmen, som genus som rytm förtätas i resenärernas skildringar.

## 10.1 Serialiserade pendlare

När resenärerna beskriver sig själva som pendlare återkommer skildringar som påminner om Sartres beskrivning av pendlare som *serialiserade*.<sup>142</sup> En vanlig beskrivning som pendlarna gör av sig själva kan hänföras till kollektivitet och rörelse. Tydligast blir det hos Östgötapendlarna som beskriver sig som ett ”lämmeltåg” när de anländer till Norrköpings järnvägsstation. Samtidigt upplever pendlarna att de som individer avskiljer sig från varandra. Detta uttrycks som att ”rummet smalnar av” och att de säger sig ”gå i sina egna bubblor”. Beteenden som ”tunnelseende” och ”att gå i sin egen bubbla” beskriver även att individerna använder sig av det Hägerstrand (2009) definierar som *avfjärrning och förbiseende*. Enligt Hägerstrand är det en allmänmänsklig företeelse att använda sig av dessa beteenden för att lättare kunna navigera i vardagliga sammanhang och inte överbelastas av allt som samtidigt förekommer i samma stund. De är också helt fokuserade på att ta sig på snabbast möjliga sätt från hemmet till jobbet.

Målet är att ta sig från punkt A (stationen) till punkt B (jobbet) så snabbt som möjligt.

(Jesper, dagboksanteckning, 2010-11-16 Norrköping station)

---

<sup>142</sup> I teorikapitlet nämndes att Sartre och Young beskriver hur individerna som ingår i en serie har en förståelse av sig själva som deltagare i ett kollektiv som avser att fullfölja något som är gemensamt för serien. På så sätt upplever sig individerna som ingår i en serie isolerade men inte ensamma, eftersom de känner gemenskap med de andra serialiserade individerna. De gemensamma dragen i serien är dock för ytliga för att bilda en enhetlig identitet bland deltagarna (Young 1997).

Bland pendlarna återkommer beskrivningen av dem själva som målinriktade, vilket kommer till uttryck i en målmedvetenhet i pendlarrytmen. I kapitlet om Norrköpings järnvägsstation sattes pendlarrytmen i en kontrastrik relation till väntans rytm. Medan väntans rytm beskrevs innehålla drag som länge förknippats med kvinnlig serialitet, beskrevs att pendlarrytmen bar drag av målmedvetenhet och handlingskraft, vilket länge varit förknippade med manlig serialitet.

### 10.1.1 Pendlarrytm, affekt och känslor som flyter mellan kroppar och rum

Edensor (2011) beskriver hur pendlarrytmen utvecklar olika mobila upplevelser av rum som de passerar under sina vardagliga resor. Bland pendlarna bidrar mötet med andra pendlare i rytmen till olika upplevelser och känslouttryck hos dem. En miljö där upplevelsen av att ingå i pendlarrytmen leder till starka känslor är i Tunnelhallen vid Stockholms Centralstation.

Jag tycker om att gå där i Stockholm och trängas [...] Ja, jag tycker jag trivs när det är mycket folk [...] Det är nog det jag tänker med Kimstad med, att det är mycket folk när man går på där. Alla ska till samma ställe och när man går av där vid Norrköping är det ju också så att alla har bråttom till jobbet [...] Man känner samhörighet: "Vi som pendlar!" Och så är man på väg någonstans [...] Det kan man känna igen med Stockholm att folk bara: "Nu ska vi!" Alla vet precis vart de ska.

(Rigmor, intervju)

Rigmor beskriver hur hon dras in i pendlarrytmen. Affekten från denna påverkar Rigmor på ett positivt sätt och får henne att uppleva en samhörighet med andra arbetspendlare. Hos henne infinner sig samma känsla oavsett om hon befinner sig i Kimstad eller i Stockholm. Det tycks vara själva känslan av att ha något viktigt att skynda fram emot som Rigmor uppskattar och gör att hon upplever gemenskap med andra pendlare. Den positiva känslan över Stockholms Centralstation är något som även återkommer i hennes dagboksanteckningar:

Jag går runt i stationshuset på centralen. Kollar in människor, följer strömmen av folk som går målmedvetet i rask takt. Njuter av pulsen. Här är jag mitt i vimlet. Jag en av alla. Jag är viktig.

(Rigmor, dagboksanteckning 2010-10-19)

Denna positiva upplevelse delas dock inte av alla som ingår i pendlarrytmen. Särskilt hos andra pendlare från Kimstad och Norrköping ifrågasätts istället ofta "hastigheten" och "stressen" genom Tunnelhallen:

Det där gatloppet i tunneln bort till tunnelbanan. Där är det ju inte kul! En tunnel med mycket folk åt alla håll, om de inte är stressade så blir de ju stressade av alla andra.

(Jens, intervju)

Till skillnad från Rigmor tycks affekten av pendlarrytmen enligt Jens främst bestå av negativa känslor av stress som förs mellan kropparna som ingår i rytmen. Bland regionalpendlarna relateras dessa negativa känslor även till olika i hastighet och stressnivå beroende på järnvägsstationers och olika städers storlek.

I Stockholm är det ju olika nivåer [på stationen], sen är det mycket mer folk och det blir mycket mer stress. Folk har mycket mer bråttom, speciellt om man ska ner under markplan till alla tåg till de olika tågplattformarna. Där är det alltid full fart och ganska "omysigt" på många sätt och vis [...] Där går folk väldigt fort. Man ska fram så fort man kan. Där är det inte så kul att gå! Det är ju mer stressigt! Norrköping är ju mer lugnt. Det är ju ingen stress på den stationen. Inga avstånd och ta sig mellan.

(Kenneth, intervju)

I storstäder är det mer bråttom på nåt konstigt sätt. Eller också verkar det bara så eftersom det är en sån mängd [människor], så syns det mycket mera. Det är möjligt att man har bråttom på andra ställen med, men att densiteten inte är så hög, så du ser det inte på samma sätt [...] Jag har saktat ned [sedan jag började pendla] och då öppnar sig en ny värld. Man ser mycket mera än när man är inne i den där hastigheten. Det blir tunnelseende, du ser inte de andra alls va, men saktar man ner då ser man! [...] Det är ingen idé att stressa. Varför ska man göra det? Man hinner väl ändå tycker jag!

(Stefan, intervju)

Till skillnad från Rigmor uttrycker Kenneth och Stefan hastigheten och stressen i tunnelhallen som något negativt. Därutöver skiljer sig deras upplevelser genom att de gör skillnad mellan olika orter. Den hastighet, som rytmen tar i Stockholm, motsätter sig Stefan nu mer medvetet, eftersom han anser att den får honom att avskärma sig från omgivningen på ett negativt sätt. Detta visar att pendlarna svarar på olika sätt på pendlarrytmen. Medan Stefan upplever negativa känslor, då deltagandet i pendlarrytmen får honom att avskilja sig från intryck i det omgivande rummet, så berörs Rigmor på ett positivt sätt av känslan av enhet inom pendlarrytmen, något som får henne att känna sig som en betydelsefull individ. Affekten gör således att olika pendlare dras in respektive skjuts ifrån pendlarrytmen.

## 10.1.2 Känslor av tillhörighet till ting, platser, människor och rytmer

I förhållande till hur Ahmed (2006) beskriver att människor på olika sätt orienterar sig mot andra människor och objekt, och upplever en förmåga att bre ut sig och ”ta plats” eller misslyckas med detta och upplever sig utan förmåga att ”ta plats”, tycks Rigmor och Stefan orientera sig på olika sätt i rummet. Medan Rigmor riktar sig mot de övriga pendlarna och utvecklar en känsla av tillhörighet som arbetspendlare genom de intryck hon tar från den, så riktar sig Stefan i stället bortom pendlarrytmen och utvecklar en förmåga att ”ta plats” när han får kontakt med miljön utanför detta sammanhang.

Man ser samma människor, ofta, man möts i de här nätverken. Man har så exakta tider [...] och då känner man igen vissa människor som man springer på. Människor ser ut att ha väldigt inrutade mönster [...] Vi är ju ett helt gäng som pendlar till Stockholm. Dom känner man ju igen. Men det händer även att man springer på folk i Stockholm som man känner igen, som jobbar i Pressbyrån eller så. Man är frekvent, man ser att den och den brukar stå där.

(Stefan, intervju)

Edensor (2011) beskriver hur pendlare upplever känslor av tillhörighet till de platser de passerar så gott som varje dag. Denna tillhörighet kopplas då ihop med hur de rör sig med en viss hastighet och vid vissa tider på dygnet genom olika fysiska miljöer, som då visar fram välbekanta kännetecken såväl genom fysiska objekt som genom återkommande händelser och människor. Detta är något som tydligt reflekteras hos Stefan. Det är främst det återkommande mötet med människor, som tycks skapa en form av rumslig tillhörighet till de fysiska platser han besöker i sin mobila vardag. Rigmor skildrar i stället i känslomässiga ordalag inslag i den fysiska miljön som hon utvecklat en tillhörighet till i pendlarsituationen. Under intervjun nämner hon den stora analoga klockan på Kimstad pendeltågsstation, men framförallt beskriver hon en varningsskylt på Norrköpings järnvägsstation som hon efter en särskild händelse kommit att benämna som ”sin”.<sup>143</sup>

Det var så mycket folk och jag var ganska trött så jag bara följde efter. Då gick jag in i den här [skylten] med huvudet [...] Någon frågade: ”Åh hur gick det?” sa hon. ”Jaa”, sa jag, ”jag måste vara jättetrött i dag”, sa jag ”att liksom gå på den där!” För den visste jag ju att den stod där. ”Ja men jag såg en annan som gjorde likadant härom dagen”, sa hon. Så den är nog lite konstigt placerad.”

(Rigmor, intervju)

---

<sup>143</sup> Denna gula varningsskylt med texten ”Varning för tåg” är placerad närmast bommarna på väg ned från perrongen 2–3 vid Norrköpings järnvägsstation.



Återigen skildrar Rigmor att hon först och främst uppfattar sig och rör sig som en del av pendlarrytmen. Det är först när hon fullkomligt kolliderar med den fysiska miljön som hon görs uppmärksam på den, men då blir det något som hon inkluderar i sin pendlarupplevelse. Hon omnämner skylten som ”sin”.

Känslor av tillhörighet som pendlaren utvecklar i sin vardag kan dock, enligt Edensor (2011), tillfälligt rubbas när något som verkat bekant plötsligt förändrats. Detta betraktas här som att en arytmi uppstår i pendlarnas vanliga rytm. I pendlarnas skildringar återkommer denna arytmi kring hur ombyggnationerna av Stockholms Centralstation lett till att de upplever miljön som främmande och besvärlig när deras vanliga ”snabba vägar” stängts eller ändrats. De tvingas då till att bryta sitt avfjärmade tillstånd och omorientera sig i den fysiska miljön för att finna nya vägar. På detta sätt skapas en arytmi som rör pendlarrytmen. Det är kring denna som pendlarnas fokus cirkulerar medan andra rytmer, som genus som rytm, knappast uppmärksammas då resenärerna framställer sig som pendlare.

### 10.1.3 Relationer inom pendlarrytmen

Ett område där pendlarna tangerar att synliggöra genus är då de talar om de relationer till andra pendlare som de utvecklat i sin situation som pendlare. Under sin pendling inbegrips resenärerna i olika typer av relationer till andra pendlare. Dessa relationer betraktas här som en del av det seriella sammanhang som de befinner sig i som pendlare, relationerna förutsätts också påverkas av att pendlarna förekommer i detta seriella sammanhang.

I pendlarnas beskrivningar framkommer skillnad mellan de relationer som utvecklas i den lokala pendlarrytmen på Kimstad pendeltågsstation, jämfört med de relationer som utvecklas i den regionala pendlarrytmen från Norrköping till Stockholm. I kapitlet om Kimstad pendeltågsstation och Norrköpings järnvägsstation beskrevs hur jag uppfattade stämningen i Kimstad som mer uppsluppen och familjär i jämförelse med Norrköpings station. Där uppfattades stämningen i stället som mer lågmäld. Hos pendlarna återges denna skillnad utifrån de relationer pendlarna har till de övriga pendlarna som vistas på stationerna.

Jag har bott ganska länge i Kimstad, så oftast känner jag igen personer! [Vi] kan prata om vädret, om det är kallt och blåsigt, hur det är och vad man ska göra. Det varierar lite beroende på vem det är! [Det är inte samma sak på Norrköpings station där] träffar jag personer där arbetet är beröringspunkten, så är det ju inte i Kimstad. Där är det mer närboende som man har någon slags relation eller historia ihop med.

(Robert, intervju)

Hos Robert, som lokalpendlar mellan Kimstad och Norrköping, beskrivs stämningen på Kimstad pendeltågsstation som ”familjär”, eftersom han känner igen personer från Kimstad bland pendlarna på perrongen. Detta skiljer från när han ska hem från Norrköpings

järnvägsstation. Under intervjun berättar han att han då främst möter pendlare kollegor och arbetsrelaterade kontakter och samtalen rör istället denna relation.

Den familjära och vänskapliga stämningen bland lokalpendlarna, skiljer sig från hur regionalpendlare från Norrköping till Stockholm beskriver relationen till andra regionalpendlare.

Jag ser 5–6 bekanta ansikten. Det är andra pendlare som jag ser nästan dagligen. De hejar inte trots att jag pratat med några av dem tidigare. Jag funderar på varför och kommer fram till att det är för att det är så många återkommande ansikten för oss pendlare. Vi ser samma personer varje dag. Skulle vi pendlare heja på alla som vi känner igen som om det vore kompisar, så skulle det bli märkligt eftersom vi inte vet just något om varandra. Ibland blir det dock ett hej och ibland byter man några ord, [särskilt vid förseningar].

(Kenneth dagboksanteckning, Norrköpings järnvägsstation 2010-08-09)

Till skillnad från pendlarna från Kimstad, som har flera gemensamma beröringspunkter genom att de känner igen varandra från lokalsamhället, så beskriver Kenneth att regionalpendlarna främst känner till varandra i sitt pendlarsammanhang. På så sätt skildrar Kenneth det seriella sammanhang han ingår i som regionalpendlare. Samtidigt som han känner igen andra pendlare, och därför har en förståelse av dem som en del av samma kollektiv som han själv, så beskriver han hur dessa är avskilda från varandra då de inte känner varandra utöver pendlarsammanhanget. Det är också främst när det sker något som stör pendlarrytmen, såsom uppkomna förseningar, som Kenneth under intervjun beskriver att regionalpendlarna börjar samtala med varandra. Vid dessa tillfällen är det arytmin i pendlarrytmen som skapar relationer pendlare emellan. I dessa möten bekräftar de varandra som pendlare som känner till hur pendlarrytmen normalt fungerar och vad som vanligtvis skapar arytmi i denna.

Till skillnad från regionalpendlarna beskriver lokalpendlarna att de utvecklade vänskapsliknande relationer till andra pendlare. Främst är det kvinnliga resenärer som nämner denna typ av relationer.

Jag har en person som jag faktisk inte känner igen mer än till ansiktet. Hon vet väl ungefär vem jag är också, men vi känner ju inte varandra! Det tycker jag är lite kul! Vi pratar om allt möjligt! [...] Jag har inte sett henne någon annanstans än vid stationen och jag har glömt vad hon heter [...] Hon blir jätteglad när jag kommer och jag blir jätteglad när hon kommer och så pratar vi!

(Rigmor, intervju)

I och med att jag pendlat ett tag nu så lär jag ju känna människor som åker ofta [...] Det är flera stycken som man träffar. Alltså vi träffas ju varje dag [...] oftast vet

vi inte vad vi heter. Det är ju ganska fascinerande att säga [...] jag vet inte vad hon heter, men jag vet var hon bor. Jag vet allting annat!

(Sara, intervju)

Det som återkommer i beskrivningen av dessa relationer är att resenären inte känner till "vännens" namn, eller har någon som helst relation med denna person utanför pendlar-sammanhanget och därför säger att "de egentligen inte känner" personen i fråga. Trots det beskriver såväl Rigmor som Sara att de känner "vännen" rätt väl genom att samtalen rör allt ifrån familjeangelägenheter till vardagliga trivialiteter. Dessa vänskapsrelationer tycks få sin karaktär av det serialiserade pendlarsammanhanget där pendlarna delar den gemensamma situationen att vara pendlare i ett visst tidsrum och funnit "vänner" som de delar flera intressen med. Sara anser att denna typ av relationer verkar förekomma särskilt bland kvinnliga pendlare. Hon menar dock att manliga pendlare kan utveckla liknande relationer sinsemellan:

Jag tror inte män tar så lätt kontakt. Det finns en och annan som jag pratar med [...] det är väl mera "väder och vind" [...] Det är ingen som jag berättar för att jag åker ut på semester. Det är en annan kontakt med kvinnorna! [På bussen är] det väl några män som sitter och pratar om sport, ofta med en tidning, eller så sitter de och sover. Men det gör ju även kvinnor, så det är ju ingen skillnad men [...] män pratar om sport och kvinnor pratar om nåt annat.

(Sara, intervju)

Enligt Sara finns det genusdimensioner i vilka resenärer som utvecklar vänskapsrelationer och vad resenärer samtalar om under sina resor. Detta kan sägas relatera till hur de manliga och kvinnliga serierna på ett genuskomplementärt sätt förknippas med olika intresseområden. Såväl Robert som Sara påpekar dock att män och kvinnor samtalar med varandra om "väder och vind" när de vistas på järnvägsstationerna. Men bland pendlarna är det enbart kvinnor som beskriver hur de utvecklat vad som kan definieras som "varaktiga seriella vänskapsrelationer" med resenärer som de för övrigt inte känner vare sig privat eller i sitt yrkesliv.

#### 10.1.4 Ofrivilligt lyssnande och delat ljudrum

I pendlarsituationen förekommer det att samtal invaderar "ljudrummet" för alla närvarande inom hörhåll. Även detta kan ses som en källa till att lära känna andra individer i pendlarrytmen. Det ofrivilliga lyssnandet är något som Tom O'Dell (2006) lyfter fram i en studie, där han använder sina egna erfarenheter som pendlare:

I felt slightly uneasy and dirty. Like a voyeur. Like someone who had secretly opened someone else's mail. All of this reminded me of how I felt a few years back when

I began overhearing other people's private cell phone conversations. In those days I tried not to hear. I even turned away my head from the speaker, as if that would diminish my ability to listen [...] At the heart of these tensions lies the simple question of 'whose space is this, and what rights do I command over in my space?'

(O'Dell 2006:4f)

O'Dell visar på en intimitet som förekommer i pendlarsituationen, där pendlarna utöver att konkurrera om fysiska sittplatser även konkurrerar om det sociala ljudrummet. När pendlare genomför sina resor tycks det serialiserade sammanhanget göra att de stundtals känner sig avskilda från de andra resenärerna, samtidigt som de upplever sig nära den person de för tillfället samtalar med på plats eller i mobil. O'Dell sätter fingret på att detta leder till frågor om vem som har makt över ljudrummet. Något som inte verkar helt enhetligt definierat bland pendlarna. Enstaka pendlare beskriver positiva effekter av vad det ofrivilliga lyssnandet under pendlingen lett till för dem:

Även om jag inte känner folk, så känner jag igen dem. En del kanske man vet för att man har [paus]. Folk pratar ju rätt så frispråkigt på pendeln, konstigt nog fast det är privata jobbaffärer som kanske inte borde diskuteras.

(Jesper, intervju)

Jesper beskriver hur han genom att till en början ofrivilligt ha lyssnat till andra resenärers samtal under tågresorna fått en initial kunskap om andra individer, som senare visar sig vara personer som han lär känna i andra sammanhang. Det mer eller mindre ofrivilliga lyssnandet förekommer även i skildringar hos regionalpendlare, där ofrivilligt lyssnande och tillfälliga samtalspartners under tågresor ibland bidragit till existentiella och utvecklande samtal.

Mötet mellan pendlare behöver således inte gå via direkta samtal. Affekten verkar även genom det ofrivilliga lyssnandet, som i en del fall lämnar pendlarna med känslor av olust och upplevelsen av att ofrivilligt ha inkräktat i andra människors privatliv, men vid andra tillfällen upplevs som roande, utvecklande och som ett sätt att närma sig andra människor.

### 10.1.5 Pendlarkunskaper och andra resenärer

Pendlarna beskriver hur reglerna som utvecklas i pendlarrytmen knappast uttalas bland individerna utan istället överförs direkt via kroppen från resenär till resenär. Tydligast uttrycks det bland pendlare som ingår i den lokala pendlarrytmen som anländer med Östgötapendeln till på Norrköpings järnvägsstation om morgonen.

Jag går väldigt fort, så jag tycker det är tråkigt att bli stoppad på perrongen utav människor som går sakta. De går och pratar och de går och slänger med väskor och

går i bredd och sådär och då blir man lite irriterad [...] Jag puffar till lite grann, sen går jag förbi [...] En del förstår ju [då] att de brer ut sig väldigt mycket. Men det brukar gå rätt så bra!

(Vivianne, intervju)

Känner mig frusen [...] och går snabbt ut från stationsområdet. Blir irriterad på att inte folk rör sig tillräckligt snabbt och att de stannar upp mitt i ”gångvägen” i stationsbyggnaden.

(Jesper, dagboksanteckning, Norrköpings station 2010-11-16)

Pendlarrytmen, med det gemensamma målet att ta sig fram så snabbt som möjligt längs perrongen och vidare in till sina arbetsplatser i Norrköping, domineras av en hög hastighet. Andra resenärer kan följa en lägre hastighet och det är sådana resenärer som Vivianne beskriver som störande och hindrande. Hon anser att det är besvärande att dessa resenärer brer ut sig och tar upp stor plats på perrongen, eftersom det hindrar henne från att gå i den hastighet hon själv önskar. De långsamt gående kropparna stör också genom att de förlängs med hjälp av ”slängande väskor” samt av att de kopplar ihop sig och ”går i bredd” medan de samtalar. Skildringen av andra resenärer som ett hinder beskrivs också av Stefan då han skildrar de ovana resenärerna som han, som regionalpendlare, möter i sin vardag:

Det är klart att det finns de som inte pendlar utan de är ute och reser. Det är väl en annan sak. Det syns ju också för de står och yrar och vet inte var de ska. De går i vägen framför en och stannar mitt i allt och tittar på saker. Men det är så det ser ut! Det får man acceptera! De är ju bortkomna ibland.

(Stefan, intervju)

Det gemensamma i Viviannes och Stefans skildringar är att pendlarrytmen och rytmer bland resenärer, som inte ingår i pendlarrytmen, skiljer i hastighet och rörelsemönster vilket pendlarna uppfattar stör dem i deras framfart. De resenärer som inte ingår i pendlarrytmen verkar på så sätt i arytm till pendlarrytmen. Upplevelsen av affekten av mötet mellan pendlare och de resenärer som rör sig med en annan form av mobilitet skiljer pendlarna åt. Medan Stefan uppfattar att hindrande resenärer är något som hör till och något som man får acceptera i sin pendlartillvaro, så finner sig i stället känslor av irritation och stress hos Vivianne när hon hindras och trängs undan. Hennes strategi, för att behålla sin hastighet, är att ”puffa till” de störande resenärerna så att de blir uppmärksamma och släpper förbi henne. Pendlarrytmen kan ses som en hastigt framflytande tät rytm vilken tillfälligt dominerar perronger och väntsalar vid sitt passerande. Här blir det tydligt hur pendlare fostrar resenärer med en avvikande mobilitet än pendlarna till att uppmärksamma, ge företräde åt eller anpassa sig till pendlarrytmen. Viviannes beteende kan ses som en form av disciplinering som pendlare och vana resenärer utövar på andra resenärer. Ofta sker

denna disciplinering ordlöst mellan kroppar, i form av lätta knuffar och avmätta tydliga steg. Särskilt påtagligt beskriver resenärerna att de uppfattar de ovana resenärerna vid avstigning och påstigning av tåg:

Folk vet att även om man kommer från olika delar av tåget så är det ungefär varannan som går av så det är ju ingen som försöker tränga sig före [...] det märks ju ganska tydligt när det kommer någon ny pendlare, för den har ju inte förstått.

(Mona, intervju)

Några mindre grabbar har bråttom att komma på så vi som ska kliva av knappt kommer av. På perrongerna till höghastighetstågen i Japan finns markeringar i marken var man ska bilda kö så avstigande kommer av och går på i ”rätt ordning” kanske något för oss?

(Jens, dagboksanteckning, Östgötapendeln 2010-10-12)

Här blir det tydligt att det främst är ovana resenärer som inte uppfattar de regler som gäller i pendlarsituationen. Att dessa återkommande händelser utgör ett problem i pendlarnas vardag syns i Jens kommentar om att införa markeringar i marken där de påstigande väntar tills de avstigande klivit av. Detta kan ses som en vilja att bibehålla hastigheten i den målriktade rytmen som pendlarna är inbegripna i under sina dagliga transporter.

De kroppsliga kunskaper som pendlarna utvecklar i sin vardag kan även ge dem fördelar i förhållande till resenärer som är ovana vid en specifik resandesituation. Något som pendlarna ofta återkommer till är hur de medvetet placerar sig på perrongen för att få störst chans till sittplats i den obokade vagnen på SJ Regionaltåg och Östgötapendeln, med valfri placering i vagnen, samt för att snabbt nå Bistrovagnen på X2000-tågen.

Vi som pendlar har [...] en tendens inte boka sittplatser [på SJ:s Regionaltåg] utan i och med att [vagnen] är obokad, så gör man inte det av enkelhetsskäl. Medan de andra har en bokad plats och letar efter de andra vagnarna.

(Stefan, intervju)

Där uppstår en viss konkurrens vem som kommer in, men det har jag också lärt mig nu efter många år, så ofta står man precis där dörren öppnas och då är man ju först in även om man inte kom först [till perrongen].

(Ylva, intervju)

[I början av perrong 7A] börjar ett tak. Precis innan taket brukar jag ställa mig! Det är skönt att ha, men om det är soligt så får man lite sol på sig. När tåget kommer så tar jag några steg in under taket för där stannar vagn 4 [med Bistrovagnen]. Där

går jag alltid in och hämtar mitt kaffe eller mitt te. Så är det! Det är direkt till kaffet där! Det är varför! Så finns det en bänk där också där man kan sitta i fall det finns tid över eller ifall tåget blir sent.

(Kenneth, intervju)

De här citaten kan tolkas som att pendlarna upplever att de har fördelar framför andra resenärer. Detta tyder på att pendlarna skapar sig en erfarenhetsbaserad kunskap om rummet som delvis är förkroppsligad och automatiserad. Händelserna som citaten relaterar till inrymmer även mikrodramatik där ovana och vana resenärer på olika sätt konkurrerar om att finna sin plats och komma till ro inför resan. Ylvas kunskap gör att hon egentligen kan ”tränga sig före” till de lediga platserna i kupén utan att skapa otrivsel bland de väntande på perrongen. Hennes beteende hade däremot säkert ifrågasatts av andra resenärer om det, som i Jens tidigare anförda förslag, funnits markeringar på perrongen som de påstigande förväntades vänta bakom tills de avstigande klivit av.

### 10.1.6 Pendlarrytmens möte med väntans rytm

De kroppsliga kunskaper som pendlarna erhållit leder dock inte alltid till fördelar i resandesituationer. Vid andra tillfällen uppstår problem på grund av att pendlarna är inneslutna i sin egen rytm. Ett sådant tillfälle beskrivs av Vivianne, som tidigare klagade över långsamt gående resenärer i pendlarrytmen. En morgon när hon anländer till väntsalen på Norrköpings järnvägsstation har hon beslutat sig för att hämta ut tågbiljetter ur biljettautomaten. Den är placerad i hörnet intill SJ:s Resebutik och ligger i direkt anslutning till den plats där pendlarrytmen från Östgötapendeln anländer in i väntsalen.

Jag kommer in och går fram till automaten [...] och tänkte ”Varför är det ingen som plockar ut sina biljetter?” Så var det bara någon som knackade mig på axeln och sa: ”Du, det är kö här!” [...] Jag tyckte det var lite pinsamt! Då gick jag i stället, för jag ville inte stå kvar! Men jag såg inte att det var kö, [att] de stod och väntade in. [Jag hämtade biljetterna] dagen efter på morgonen och då var det ingen kö. Då titta jag noga!

(Vivianne, intervju)

Denna gång är det Vivianne som får en disciplinerande tillrättavisning genom att göras uppmärksam på de regler som gäller bland de köande resenärerna inne i väntsalen. Tillrättavisningen innehåller såväl kroppskontakt, genom att en köande resenär knackar hennes på axel, som verbala yttranden. Här är det Vivianne som är omedveten om att det råder en annan ordning i väntsalen än i pendlarrytmen, som hon dittills varit innesluten i. Vad Vivianne beskriver att hon upplever som en ledig golvyta framför biljettautomaterna, uppfattas av de köande som en lämplig golvyta att lämna tom för att inte störa den som ska hämta ut biljetten. I analyskapitlet om Norrköpings järnvägsstation gjordes en särskilnad mellan pendlarrytm och väntans rytm. I händelsen med Vivianne

uppstår en dissonans mellan dessa båda rytmer. Medan hastigheten och närheten mellan kroppar är hög i pendlarrytmen, så kan enskilda kroppar som ingår i väntans rytm inne i väntsalen, ”bre ut sig” på ett annat sätt. Eftersom Vivianne fortsätter direkt från pendlarrytmen fram till automaten är det möjligt att hon ännu har kroppen inställd på den närhet av kroppar som råder i pendlarrytmen, samt att hon inte uppfattar de andra köande resenärerna, eftersom hon fortfarande är innesluten i den stämning som råder i pendlarrytmen.

En tolkning av händelseutvecklingen är att Vivianne vid tillfället är omedveten om väntans rytm i väntsalen, medan hon vid nästa tillfälle, med denna disciplinerande händelse i minnet, är uppmärksam på och anpassade sig till denna. Till skillnad från de tillfällen då pendlarrytmen dominerar upplevs det som att väntans rytm dominerar i väntsalen, och utövar disciplinerande handlingar mot Vivianne som är innefattad i pendlarrytmen. Pendlarrytmen tycks innehålla en hög grad av avfjärrning och förbiseende (se vidare Hägerstrand 2009) från det omgivande rummet, som gör att Vivianne vid inte är fullt uppmärksam på andra människor som närvarade i väntsalen.

I analyskapitlet om Norrköpings järnvägsstation sattes pendlarrytmen i kontrast till väntans rytm. Väntans rytm innehöll drag som länge varit förknippade med kvinnlig serialitet, medan pendlarrytmen innehöll drag, som målmedvetenhet och handlingskraft, vilket länge varit förknippade med manlig serialitet. Enligt de normerande föreställningar om genus som förekommer i den kollektiva huden skulle man därför kunna säga att pendlarrytmen tätas till i termer av manlighet och får en manlig kodning, vilket den materialiserade bilden av den manlige ”portföljbäraren” kan sägas vara ett uttryck för.

När resenärerna ingår i pendlarrytmen är det främst de kollektiva seriella dragen i pendlarrytmen som beskrivs. Detta skiljer sig från då resenärerna beskriver sig som ”resenärer” eller då de vistas en längre tid på en station. Då öppnas stationsrummet istället upp för dem och deras resonemang bär drag av multipla serier.

## **10.2 Pendlaren blir ”resenär”, rummet öppnas och genus synliggörs**

Hur resenärerna definierar sig som pendlare och resenärer, skiftar beroende på den typ av resa som de ska göra. Detta visar att identifieringen med pendlarserien är så grund att den inte är avgörande för hur resenärerna identifierar sig i samtliga resandesituationer. Även pendlarnas dagsform och humör nämns som avgörande för hur de definierar sig själva och tar in den omgivande miljön.

I bland, framförallt om man åker hem [...] då helt plötsligt kan man vara på sådant där ”semesterhumör”. Då kan man känna ”och nu ska vi åka iväg på något roligt



ställe och inte bara hem” och då kan jag vara sån att jag aktivt söker upp och pratar med grannarna eller så. Det är inte så ofta, men det händer och det är sådan skillnad hos mig själv då.

(Martin, intervju)

Om jag är ute och reser så ser ju jag på en station på ett helt annat sätt där jag inte har varit förr i min vardag, tittar på helt andra saker, får helt andra intryck.

(Stefan, intervju)

Det gemensamma för arbetspendlarna är att de skiljer mellan att vara fokuserade på arbetet och att ta sig till sin arbetsplats, då relaterar de till sig själva som pendlare, och på andra typer av resor eller när de inte är fokuserade på arbetet, då relaterar de till sig själva som resenärer. Dessa resonemang förekommer hos flera pendlare. Dels berättar de att när de gör andra typer av resor vistas de på järnvägsstationen under längre tid, dels beskriver de att när de reser med barn leder det till att de lockas till andra delar av järnvägsstationen än de annars vistas på. För barnens säkerhet blir de extra vaksamma på vilka personer som finns närvarande på järnvägsstationen. Detta är något Sigrid nämner under intervjun medan hon pekar ut olika platser på den karta hon ritat över Norrköpings järnvägsstation. Sigrid säger inledningsvis att när hon reser ensam ser hon inte ens stationen utan passerar bara rakt genom den. Vid dessa tillfällen upplever hon stationen som ”en dörr” in till staden, en plats som hon har en ”icke-känsla” inför. Denna upplevelse ändras dock när hon gör resor med familjen:

Åker man med familjen är stationen en del av resan och en del av den trevliga upplevelsen. Man kollar upp vad som passar, vart kan jag gå med barnen [...] man vill ju skydda dem för det finns ju så mycket knepiga människor uti folksamlingar. Så man försöker komma bort ifrån där det står en massa ”knäppisar” och ”fullisar”. Då vill man kanske gå in här inne där det finns en lekhörna. Så man sitter där istället för att vara ute i den stora väntsalen. Då lägger man ju märke till många fler saker. Den [tiden] finns inte när man gör jobbresor, för då har man kanske en halv minut eller nåt sånt där. Men har man familjen med sig måste man vara ute mer i tid och då har man mer tid över.

(Sigrid, intervju)

Här blir det tydligt hur stationen blir olika synlig för Sigrid, beroende på om hon ”tar plats” i den som pendlare eller som en resenär med små barn i sällskap. När Sigrid ”tar plats” på stationen som pendlare ingår hon främst i serien av arbetspendlare som snabbt ska ta sig mellan hem och arbete. Då märker hon knappast den fysiska miljön eller andra närvarande på plats. När hon däremot ”tar plats” som resenär framträder andra seriella sammanhang som betydelsefulla. Framförallt är det hennes tillhörighet i föräldraskap med ansvar för små barn som då sätts i fokus. Händelsen beskriver mötet mellan den

sociala serien av föräldraskap och den sociala serien av ”berusade personer” som närvarar på järnvägsstationen. I detta möte försöker Sigrid skapa en trevlig och trygg miljö för sina barn och väljer att föra dem bort från platser, där detta möte kan ske, till platser som hon uppfattar som ”barnvänliga”. I högre grad än när hon är tjänsteresenär uppmärksammar hon således andra närvarande och försöker undvika att barnen ska ha direktkontakt med ”knäppisar och fullisar”. Det Sigrid egentligen gör är att utifrån sin normerande medelklassblick göra bedömningar om andra närvarandes seriella tillhörighet utifrån deras *framträdande*. De individer som hon beskriver och som utmärker sig på ett negativt sätt är sådana som befinner sig i ett utanförskap i relation till denna medelklassnorm. Sigrid är således mer uppmärksam på vad som avviker från denna norm när hon vistas på järnvägsstationen med sina barn än då hon gör tjänsteresor och upplever stationen som en del av pendlarrytmen.

Under intervjun uttrycker Sigrid en paradox mellan sin föreställning om att järnvägsstationen ska vara en del av den trevliga upplevelsen av resan, och hennes praktiska erfarenhet av att behöva vara vaksam på att barnen inte riskera att bli utsatta för berusade personer på järnvägsstationen. När hon som resenär uppmärksammar järnvägsstationen tycks det som stationen inte fullt ut motsvarar hennes förväntningar på miljön. Framst finns bristerna i det sociala rummet, eftersom den mindre väntsalen anpassats till att vara en ”familjeväntsal”, men inte helt framstår som en trygg miljö för små barn.<sup>144</sup> I den fortsatta intervjun berättar Sigrid att under den tid som hon och barnen vistades i den mindre väntsalen kom en berusad man fram och började tala med barnen. Hon uppfattade dock att hon kunde hantera denna händelse. Men det var precis en sådan situation som hon försökt att undvika genom att uppsöka en mer avskild plats som också verkade anpassad för barn.

### 10.2.1 Positiva möten, fantasier och exotisering

Vid andra typer av resor, eller när det händer något utöver det vanliga, tar resenärerna in mer av sin omgivning och börjar reflektera över andras *framträdande* i relation till sig själva. Vid dessa tillfällen frångår resenärerna pendlarrytmen och upplever i stället stationerna genom väntans rytm. I denna blir rytmen långsam och öppnar upp för nya iakttagelser och upplevelser. Beträktandet kan då i sig ses som ett möte med andra. Till skillnad från Sigrids negativa erfarenheter av att söka efter personer som uppfattas som ”riskfyllda” på Norrköpings järnvägsstation, nämner hon och andra resenärer betraktandet av andra som något av det bästa med Stockholms Centralstation.

Jag [växte upp] på landet [och hade] aldrig sett utländska människor. När jag var så där sju år fick jag åka själv och hälsa på min syster. Då fick man vänta i Stockholm

---

<sup>144</sup> För en närmare beskrivning av den lilla vänthallen se vidare det tidigare analyskapitlet om Norrköpings järnvägsstation.

och jag tyckte det var så häftigt! Så mycket fräna människor! Så mycket roliga kläder och så mycket folkliv! [...] Jag har nästan alltid en positiv känsla när jag kommer till Centralstationen.

(Sigrid, intervju)

Det är just det här med liv och rörelse och det är möten. Man kan fundera på alla dessa människor, vart alla ska ta vägen. Ja, jag kan tycka att det är spännande att bara sitta och titta på alla. Om jag har tid så gör jag det. Om jag åker själv då sitter jag gärna och tittar och funderar på var det är för en och vart den ska och så vidare.

(Robert, intervju)

När Robert möts av mångfalden av resenärer i Centralhallen fungerar det som en igångsättare för hans reflektioner över de andra närvarande och deras liv. Även hos Sigrid skapar betraktandet av andra positiva känslor som hon härleder till skillnaden mellan landsbygdens homogenitet och storstadens heterogenitet. Detta påminner om *idén om stadens frigörande effekt*.<sup>145</sup> Med hänvisning till Ahmed (2011) kan man beskriva hur Sigrid gör en exotisering av vissa kroppar, genom att definiera dem som ”utländska människor”. Exotisering kan ses som ett tecken på att betraktaren anlägger ”en vit blick” på vissa kroppar och betraktar dem som ”främlingar” eller ”nyligen anlända”. Hos Sigrid bidrog redan som barn mötet med kroppar som hon erfor på detta sätt till en positiv upplevelse, genom att hon gjordes uppmärksam på den mångfald av människor som levde i ett urbant samhälle. Detta kan länkas till hur mötet med vitt skilda människor äger rum något som i kapitlet om Stockholms Centralstation beskrevs som en av det offentliga rummets viktigaste betydelser (Wikström 2005, Gabrielsson 2006).

## 10.2.2 Identifikation, dubbelt medvetande och genussytmer

Betraktandet leder även till reflektioner med genus specifika innebörder som antingen relaterar till den egna identiteten eller till den egna situationen.

Det kan vara uniformsklädda unga pojkar som gör sin värnplikt. Då kopplar man åter när man gjorde det själv. Vart de ska? [...] För att på den tiden jag gjorde värnplikten kunde man resa fritt. Det kostade tio kronor. Då kunde man åka vart som helst i hela Sverige. En gång i månaden fick man resa fritt så jag och kamrater, som gjorde värnplikten samtidigt, vi var ute och reste väldigt mycket. Jag kan återkoppla såna minnen av glädjen med vårt resande till när jag ser det här med de här uniformsklädda. Nu gör man ju inte värnplikt längre, men i alla fall, till de som gör sin värnplikt.

(Robert, intervju)

---

<sup>145</sup> Se vidare Listerborn (2002) i kap 3.

För Robert leder intrycket av de unga manliga rekryterna till identifikation och positiva känslor och minnen från hans egen värnpliktstid. Dessa minnen har en genusprägel och förknippas med manlig serialitet, eftersom värnplikten fram till år 1980 enbart var öppen för män genom ett speciellt undantag från förbud mot könsdiskriminering enligt 13§ i 1974 års regeringsform.<sup>146</sup> I Sverige har värnplikt och militärliv således under en lång tid varit förknippat med manlig serialitet och den manliga genusdominansen kvarstår än idag.

På samma sätt som bruket av kostym i det föregående kapitlet definierades som en manligt genusdominerad rytm, så betraktas här "militäruniformen" som en materialisering av en manligt genusdominerad rytm. Enligt Maud Eduards (2004:249) kan militärt försvar kopplas ihop med bilden av mannen som försvarare av kvinnor och barn. Denna bild betraktas här som en normerande föreställning som förekommer i den kollektiva huden och fungerar som en manligt dominerad rytm som även rör och är verksam i enskilda individers tankar och idéer. Det är i relation till denna rytm av normerande föreställningar, som militäruniformen här betraktas som en materialisering. Denna föreställning rör tydligt vid genusmaktordningen. Eduards beskriver att eftersom den som försvarar knappast kan inneha samma maktposition som den som försvaras reflekterar denna idé även en samhällsordning där män överordnas kvinnor. Detta leder enligt henne också till att begrepp som krig, säkerhet, nation och stat bär tydlig manlig prägel. Eduards menar vidare att när manlighet hotas uppfattas den som farlig och äger en risk för fysiskt våldsutövande, oavsett om den används i gänget, på fotbollsarenan, i parförhållandet eller i krigssituationer, därutöver att de män som inte antar denna fysiska våldsutövande utmaning framställs som omanliga (Eduards 2004:262, hur manlighet kopplas samman med våld och våldsutövning se vidare Lövkrona 2009:9ff).

Hur rytmen av militäruniform uppfattas av olika kroppar är beroende på vilken klangbotten som dessa kroppar rymmer och vilka maktpositioner som dessa kroppar har i förhållande till den militärklädda kroppen. Medan Robert utvecklar känslor av identifikation och tillhörighet till ett militärt sammanhang i mötet med de militärklädda rekryterna på järnvägsstationen, så beskrevs i det tidigare analyskapitlet om Stockholms Centralstation hur min egen kvinnliga kropp reagerade med avståndstagande och upplevelsen "för nära", när jag uppfattade att en väntande resenär bredvid mig bar militäruniform. Med hjälp av Eduards resonemang kan mina reaktioner förstås utifrån att när klangbotten i min kvinnliga kropp uppfattade den manligt genusdominerade rytmen av "militäruniform", förberedde den sig på närvaron av en manlighet som uppfattades som en överordnad, presumtiv våldsutövare. Med största sannolikhet reagerar knappast den kvinnliga militäruniformsklädda kroppen, som bar uniformen, på ett liknande sätt, som min

---

<sup>146</sup> I Sverige infördes värnplikt för svenska män år 1901. Efter 1980 öppnades värnplikten upp för kvinnor, men grundade sig fortfarande på frivillighet. Sedan 2010 är värnplikten avskaffad under fredstid och ersatt med totalförsvarspunkten som gäller för såväl kvinnor som män. (<http://www.forsvarsmakten.se/sv/information-och-fakta/var-historia/varnplikt/>, hämtad: 2014-04-29)

kropp, inför andra militäruniformsklädda kroppar. I hennes kropp relaterar troligtvis mötet med en kropp klädd i militäruniform till en annan klangbotten än min kropp.

En annan genusdimension i Roberts upplevelse är minnet av mobilitet, där unga män som gjorde värnplikten fick möjlighet att resa runt och bekanta sig med riket. Hos Robert leder minnet av möjligheten att resa och vara mobil än idag till positiva känslor. I kapitlet om Kimstad pendeltågsstation beskrevs att genusordningen återspeglas i olika förväntade beteenden på unga män och kvinnor, där pojkar med ökande ålder förväntas vidga sina cirklar i det offentliga rummet, medan flickors utrymme krymper med stigande ålder, genom objektifiering, sexualisering samt risken att råka ut för sexuella våldshandlingar i det offentliga rummet (Katz 1993, Pollock 1998, Pollack 2001, Andersson 2005a). Beträktandet av de unga rekryterna kan utifrån detta även ses bekräfta Robert som en man som befinner sig i en situation, där han som man förväntas vara mobil och rörlig i det offentliga rummet.

Roberts identifikation med de unga rekryterna skiljer sig från när resenären Ylva i sin dagbok börjar reflektera över sin identitet i resandesituationen. Medan reflektionen över militärklädda män visar på en förtätning av en särskild form av manligt dominerad genusrytm, så innefattar Ylvas möte med olika slags kvinnligheter mer spridda genusrytmer. Dessa går även att knyta till multipla serier rörande ålder och klass. Hos Ylva framkallar dessa reflektioner snarare osäkerhet än ett oproblematiskt identifierande med dem hon betraktar på Stockholms Centralstation:

Det känns som tågstationer visar upp människornas svagaste sidor – här ska fattigdom och skörhet samsas med affärsresenärernas hetsiga mobilsamtal, bingolottoförsäljaren i sin rullstol som upprepar sitt mantra gång på gång [...] Kvinnor med matchande accessoarer trängs med försäljare av ”Situation Stockholm”. Intrycken blir så många. Vem är jag i allt detta? Hur ser de andra på mig? Ser de mig?

(Ylva, dagboksanteckning, Stockholms Centralstation 2012-11-22 kl. 16.30)

Det Ylva gör uttryck för är hur hon reagerar på mötet med vitt skilda individer, som hon betraktar på järnvägsstationen. Utifrån detta börjar hon reflektera över sin egen situation. Sätts hennes dagboksreflektioner in i den större händelsekedja som Ylva upplevde under denna eftermiddag, står det klart att dessa även har en genusmässig klangbotten. Ylva hade tidigare bevittnat en händelse i Centralhallen där en ”hemlös” kvinna tappat ut sina tillhörigheter ur några plastkassar.

Hon var uppenbart psykiskt sjuk. Hon verkade helt förvirrad och det kändes som om det var hennes liv i de där påsarna. Då kom det två väldigt piffiga tjejer och klev över hennes påsar. Hon blev alldeles förtvivlad: ”Nej, men ni får inte! Nej, men hjälp mig då!”, sa hon. Då kändes det så jobbigt att man inte kunde göra någonting. Det

var faktiskt så att jag bara gick förbi, för jag var tvungen att hinna till tåget och jag vet inte riktigt hur man skulle ha hjälpt henne heller. Det kändes som hon hade kommit helt fel och att hennes liv fanns där: ”Åh hjälp mig och samla ihop det där!”

(Ylva, intervju)

Den händelse som Ylva skildrar utspelas bland ett antal kvinnor, något som gör att de seriellt uppfattas dela kvinnlig genusserialitet. Samtidigt skiljer sig dessa kvinnors livssituationer på multipla sätt ifrån varandra genom ålder, klass och status. När Ylva relaterar till händelsen med den ”hemlösa” kvinnan talar hon med stor inlevelse. Hennes tillhörigheter beskrivs som något mer än själva innehållet i kassarna och omformas till en symbol för ”hela hennes liv”, vilket hon totalt tycks ha förlorat kontrollen över. Catarina Thörn (2004:198ff) beskriver, med hänvisning till Erving Goffman ([1956] 1994), den utsatta position som särskilt kvinnor utan egentligt hem lever under. Goffman (ibid.) delar in samhällets sociala liv i en främre region, där det offentliga livet levs och en bakre region, där individerna kan dra sig tillbaka från det offentliga livet och återhämta sig. De hemlösa kvinnornas situation kan enligt Thörn förstås som extra betungande, eftersom de saknar tillgång till det sociala rummets bakre region, där individer generellt utövar mindre kontroll över sig själva. I stället är de utelämnade åt rum i samhällets främre regioner där de tvingas leva ut hela sitt liv till allmänt beskådande.<sup>147</sup> I den aktuella händelsen synliggörs denna utsatthet genom att kvinnan tycks ha förlorat kontrollen och tappat ut ”hela sitt liv” i en enda oordning över det offentliga stationsgolvet till allmänt beskådande.

De båda ”piffiga tjejerna” som passerar över innehållet tycks i stället, genom Ylvas ord ”piffiga”, leva upp till det samhällsidéal om skönhet och självkontroll som råder för kvinnor i det manligt dominerade samhället. För Ylva verkar det vara av betydelse att skildra hur dessa båda unga kvinnor kliver rakt igenom den ”hemlösa kvinnans liv” utan att ta någon större notis om att hon tycks uppfatta detta som kränkande. Enligt Ylva verkar kvinnan också vädja till dem att visa henne respekt, att inte ”trampa i hennes liv” utan i stället hjälpa henne i den kaotiska situationen. Genom detta framställs en statusskillnad mellan dessa kvinnor, där de båda unga kvinnorna överordnas den hemlösa kvinnan.

Samtidigt skildrar Ylva hur hon själv lever i en tredje situation genom att vara den arbetspendlande medelklasskvinnan. Utifrån denna situation betraktar hon händelsen på distans, utan att vare sig ha tid att ingripa eller vetskap om hur hon skulle kunna hjälpa

---

<sup>147</sup> Detta framkom även tydligt under en av mina platsobservationer där jag bli berörd genom att ”ofrivilligt” lyssna till en ”hemlös” kvinna som satt på en bänk i en väntsal och högt och tydligt började föra en hög monologliknande utläggning där hon återkom till orden ”sex”, ”hon låtsas, det är allt” samt tal om en son, möjligtvis hennes son. Det var som om hon återgav sin livshistoria till allmänt åhörande. Fältanteckningar 2011-05-27. Denna typ av samtal brukar inte utspela sig på i hög ljudnivå i offentliga rum men, som jag utvecklar i Gilboa Runnvik (2013), hennes berättelse ger uttryck för diskussioner som många kvinnor tänker på och känner igen sig i, även om de sällan uttrycker sig offentligt om det.

kvinnan. Med denna händelse i färskt minne ställer hon sig så småningom ett antal frågor: "Vem är jag i allt detta? Hur ser de andra på mig? Ser de mig?". Dessa resonemang kan ses som uttryck för *dubbelt medvetande* och hur kvinnor genom detta anlägger en yttre blick på sig själva, där de ständigt förhåller sig till att vara såväl handlande subjekt som betraktade objekt som bedöms av andra (Young [2000] 2009:80). Detta sätt att resonera betraktas här som normerande föreställningar och en kvinnligt dominerad genusrytm. Ylvas resonemang ses här som en förtätning av denna rytm. Denna rytm visar sig i Ylvas tankar och även om hon inte identifierade sig med den "hemlösa" kvinnan, verkar intrycket från händelsen röra vid en punkt i Ylva som har med hennes situation som kvinna att göra. Något som får henne att ställa frågor som rör hennes egna multipla seriella sammanhang som medelålders arbetspendlande kvinna. Ylvas resonemang liknar även de reflektioner jag själv gjorde i förhållande till de blickar som utspelades mellan två unga kvinnor och mig, när jag äntrade väntsalen på Norrköpings järnvägsstation under en platsobservation: "Är det någon som tittar på mig? [...] Kanske matchar jag inte min rena väska? Vem är jag i situationen? Vem framstår jag att vara? En underlig mix?"<sup>148</sup> Även mina resonemang går att betrakta som uttryck för dubbelt medvetande som en kvinnligt dominerad genusrytm. Bland resenärerna i studien är det särskilt kvinnor som uttrycker liknande ambivalenta frågor kring sin egen situation i relation till andra resenärers framträdande.<sup>149</sup> Detta betraktas här som att rytmen sprids mellan individer och den kollektiva huden och uppträder hos kvinnor i vitt skilda sammanhang i form av ambivalenta tankar och upplevelser om sig själva och andra.

Uttryck för det dubbla medvetandet återkommer även då kvinnor betraktar andra resenärer. Detta är något som händer hos Sara under en morgon då hon vistas på Norrköpings station i samband med en resa.

[Det] kommer en dam in på stationen. Hon ställer sig en bit bort framför mig och väntar. Hennes strumpbyxor gör att jag lägger märke till henne. De är bruna och beigea i leopardmönster. Jag har själv varit på väg att köpa liknande strumpbyxor men tvekat eftersom jag inte vet om jag tycker de är snygga, passar de mig? När ska jag ha dem? Är de inte väl vulgära? Nu bestämmer jag mig. Jag ska inte köpa sådana strumpbyxor. Kvinnan ska med samma tåg som mig. Jag möter henne på perrongen. Då ser jag att hon enligt mitt tycke har alldeles för kort kjol också. Funderar över varför jag tycker så? Har hon inte rätt att vara klädd som hon vill? Strumporna syns ju och det är nog fler än jag som lägger märke till henne tack vare strumporna. Det är kanske vad hon vill? Hon behöver synas idag, ska kanske på ett viktigt möte då hon behöver ta till alla medel för att synas och bli bekräftad?

(Sara, dagboksanteckning, Norrköpings järnvägsstation, 2010-11-17)

---

<sup>148</sup> Fältanteckning, Norrköpings järnvägsstation, 2011-12-28

<sup>149</sup> Jämför även med Margaretas ambivalenta reflektioner i SJ:s Lounge i föregående kapitel, över hur hon passar in i loungen i förhållande till de dominerande "kostymklädda" resenärerna.

I Saras dagboksanteckning sker en förtätning av en kvinnligt dominerad genusrytm. I likhet med hur "kostym" och "militäruniform" här betraktas som materialiseringar av manligt genusdominerade rytmer, så definieras här bruket av "strumpbyxor och kort kjol" som en materialisering av en kvinnligt genusdominerad rytm.

Den materialiserade rytmen av "strumpbyxor och korta kjolar" utgör en del i ett ackord i den rytm av normerande föreställningar om kvinnokroppen som skön och ärbar eller sexuellt tillgänglig objekt för den heterosexuella mannen. *Objektifieringen av kvinnokroppen* kan betraktas som *en kraftfull manligt genusdominerad rytm* med långa historiska rötter. Bland annat kan denna rytm länkas till hur kvinnor och kvinnlighet alltsedan 1800-talet kopplats samman med samhällets privata sfär och bilden av "det goda hemmet" som symboler för moderlighet, familjeliv och trygghet (Thörn 2004). Hemmet har även varit den plats dit kvinnors sexualitet knutits (Pateman 1988). "Lösa kvinnor" har framställts som ett hot mot detta där kvinnor som betraktats som "lösa", genom att sakna bostad eller röra sig i det offentliga rummet på icke acceptabla sätt, framställts som prostituerade och sexuellt tillgängliga för män (Domosh & Seager 2001, Thörn 2004). Trots en hundra-årig samhällsutveckling, där kvinnor erhållit fullt medborgarskap och i hög grad deltar i samhällslivet, förekommer fortfarande risken för kvinnor att betraktas som objekt och sexuellt tillgängliga för män. Det leder till ideal inom reklam och massmedia som uppmanar kvinnor till självkontroll och kroppslig disciplinering, för att uppfattas som sköna objekt för den manliga blicken (Mulvey 1993, Hirdman 2001, Lundgren 2006).

I Saras vardagliga reflektioner över att nylonstrumpbyxorna ser "vulgära" ut tycks Sara relatera till denna rytm och ifrågasätta huruvida hon själv, vid ett eventuellt anskaffande av liknande nylonstrumpbyxor, skulle kunna bära dem med värdighet och bibehållen auktoritet, det vill säga utan risk att "förlora sin heder" eller att uppfattas som "vulgär" och "sexuellt tillgänglig". Utifrån Youngs ([2000] 2009:80) resonemang om det dubbla medvetandet kan man säga att när Sara, som subjekt vill handla efter sin egen lust och vilja att införskaffa ett par " snygga " strumpbyxor, hindras hon av sitt dubbla medvetande. Med hänsyn till rytmen av objektifierande och sexualiserande av kvinnokroppar, kan dessa strumpbyxor tolkas som sexiga och ge en eventuell signal om sexuell tillgänglighet, vilket överskuggar Saras första impuls att köpa liknande strumpbyxor själv. Ett liknande resonemang kan föras om hur Sara relaterar till kvinnans kjol, som hon beskriver som "för kort".

Efter att först ha dömt kvinnan för att bära "vulgära strumpbyxor" och en "för kort kjol", ändras sedan hennes resonemang från en objektifiering av kvinnan till ett motstånd mot denna rytm som hon tidigare mötte kvinnan med. Sara visar sig sedan som ett politiskt subjekt som börjar ifrågasätta sina tidigare bedömningar: "Funderar på varför jag tycker så? Har hon inte rätt att vara klädd som hon vill?". Detta liknar hur jag tillrättavisade mig själv under en platsobservation vid Norrköpings järnvägsstation, då jag kom att betrakta



en person vars framträdande innehöll inslag som jag definierade såväl kunde klassificeras som manliga som kvinnliga: "Varför ska jag 'betitta' just denna person? Har 'hen' inte rätt att vara på plats utan att bli uttittad?" Även Saras och mina bedömningar av personernas klädval påminner om varandra eftersom vi båda reflekterar i nedsättande ordalag om de plagg som seriellt förknippas med kvinnligt genus. Vid båda tillfällena kan dessa reflektioner relateras till den objektifierande rytmen av kvinnan som ett skönt ärbart objekt, med den manliga blicken som bedömare. I slutet av såväl Saras som mina reflektioner höjs dock de betraktade personerna upp till handlande subjekt med undertonen att de medvetet valt sina kläder för att uttrycka sin identitet eller skapa en viss effekt. Hos Sara accentueras kvinnans upphöjda status genom att hon fantiserar om att kvinnan egentligen är på väg till ett "viktigt möte" där hon vill bli sedd och bekräftad. Denna typ av reflektioner tycks vara ett sätt att internt tillrättavisa det dubbla medvetandet och bildar på så sätt en alytmi till den dominerande objektifierande blicken på kvinnor och kvinnlighet.

Genusrytmen, att anlägga den objektifierande blicken på kvinnor, förtätas även av manliga resenärers tankar och beteenden i mötet med andra resenärer. Martin menar att han bland annat betraktar kvinnor som medveten strategi för att motverka vardagstristessen i pendlandet:

När jag ska till jobbet då spanar jag efter glada människor. Det är ju perfekt i tunnelbanan när folk åker upp då kan man titta [när man själv åker ned.] Ibland är man på dåligt humör, då är alla fula, trista och otrevliga [...] då kan man vända på det där och spana in de här som är: "ung kärlek" eller "Oj, vad kul hon såg ut!" Man tittar ofta på "hon" då också, det får man väl också erkänna [...] kvinnor som är vackra och roliga!

(Martin, intervju)

Martin säger att han särskilt lägger märke till "vackra och roliga kvinnor" för att inte dras ned i den trista pendelstämningen och detta betraktande lämnar honom med en positiv sinnestämning. Kvinnor kan bli bedömda som vackra och sköna objekt av såväl män som kvinnor. Enligt Ahmed (2012) ligger en förväntan på vissa kroppar när de "anländer" i ett rum och att det är när de lever upp till dessa förväntningar som de lätt kan "ta plats" och "sträcka ut sig" i rummet. Utifrån detta tycks det som det för en kvinna är lättast att "ta plats" i ett rum när hon vid sitt "anländande" möter rummet som "ett skönt och ärbart objekt" i förhållande till den manliga blicken. Misslyckas hon med det riskerar hon att bli osynliggjord eller "utan plats" och förmåga att "bekvämt sträcka ut sig" i samhället som domineras av den manliga blicken.

När kvinnokroppar "anländer" till järnvägsstationens offentliga rum förtätas genusrytmen av objektifiering av kvinnokroppar. Enligt normerade föreställningar i den kollektiva huden förväntas kvinnor när de tar plats relatera till sig själva som sexualiserade objekt.

Rytmen av objektifieringen av kvinnokroppar slår emot kvinnor på olika sätt, i andra resenärers blickar och bemötanden, genom det dubbla medvetandet som de utvecklade om sig själva och genom materialiseringar av normen i form av bruket av vissa klädesplagg och representationer av kvinnokroppar i reklam- och informationskampanjer. Det leder till att kvinnor ständigt möts av genusrytmer som får dem att förhålla sig till att vara sedda som objekt, samtidigt som de uppfattar sig som handlande subjekt.

Genom resenärernas skildringar blir det dock tydligt att denna rytm utsätts för olika sorters mothandlingar,<sup>150</sup> något som kan sägas verka i arytm till den kollektiva huden och rytmen av manlig dominans som verkar inom genusmaktordningen. Detta kan gälla hur individer medvetet väljer klädplagg som inte motsvarar det förväntade, hur individer liksom Margareta hävdar sitt eget sätt att ”ta plats” i rum och sammanhang där de annars upplever att de ”saknar plats”, eller som i Saras och mina reflektioner, genom att ifrågasätta och omskapa de tankar som egentligen kan sägas tillhöra den manliga blicken. Här definieras dessa handlingar som politiska eftersom de på olika sätt verkar för att ifrågasätta och förändra det manligt normerade samhället och vad som här definieras som den dominerande manliga rytmen.

### 10.3 ”Militäruniform” och ”kort kjol” som genusrytmer

Detta kapitel inleddes med att undersöka hur resenärerna resonerade om sig själva som pendlare och resenärer. I deras beskrivningar av sig själva som pendlare återkom flera drag som gav uttryck för dem som serialiserade. I relation till rytmbegreppet bidrog analysen av resenärernas skildringar av sig själva som pendlare till flera kunskaper om hur rytm fungerar i tidrummet. För det första definierades pendlarna ingå i lokala- och regionala pendlarrytmer. De gemensamma dragen för pendlarrytmen var att den var målinriktad och hastigt framflytande. Detta visade på att rytmer möter rummet med olika hastighet och regelbundenhet, samt att de kan bära unisona drag. För det andra uppmärksammades hur pendlarna gav uttryck för olika känslor då de ingick i pendlarrytmen. Det fanns de som upplevde positiva känslor av mötet med andra kroppar i pendlarrytmen, vilket skapade en känsla hos dem av att vara på väg mot ett givet mål och fick dem att känna sig som betydelsefulla personer. Andra resenärer upplevde negativ stress över att ingå i rytmens hastighet och över att mötet med det omgivande rummet minskade då de deltog i pendlarrytmen. Detta visade på att rytmen alstrar olika känslor i skilda kroppar beroende på hur de enskilda kropparna relaterar till rytmen och det omgivande rummet. För det tredje uppmärksammades hur pendlarrytmen krockade med väntans rytm, där kroppar hade en annan och mer varierad mobilitet än pendlarrytmen gav uttryck för. Detta kan ses som att det uppstod arytm mellan dessa båda rytmer. Såväl pendlarrytm som väntansrytm

---

<sup>150</sup> Lundgren (2006) nämner flera mothandlingar som äger rum i det offentliga rummet mot objektifierande reklamkampanjer, samt mot normerande föreställningar om hur flickor och kvinnor förväntas ”ta plats” i samhället.

kunde vid olika tillfällen ses som dominerande. Vid dessa tillfällen beskrev pendlarna i den dominerande rytmen hur de genomförde kroppsliga handlingar mot den underordnade rytmen, för att göra den uppmärksam på ordningen inom den dominerande rytmen. Detta betraktas som en form av disciplinering. Denna disciplinering skapar kroppsliga kunskaper som lagras i de kroppar som möter den. De blir en del av den klangbotten genom vilken resenärerna upplever och ”tar plats” i världen. Detta visar på hur rytmer kan vara disciplinerande, men även går att bryta emot genom arytmi. För det fjärde uppmärksammades i resenärernas skildringar hur pendlarrytmen vid olika tillfällen, tider och platser varierade i täthet, styrka och intensitet. Detta visar att en och samma rytm kan uppfattas olika tydligt vid skilda tillfällen.

Detta kapitel har på flera sätt synliggjort hur genus som rytm verkar. Genusrytmerna trädde fram främst då resenärerna inte direkt var indragna i pendlarrytmens täthet utan i stället befann sig i väntans rytm där rummet kring dem öppnades upp och ledde till flera reflektioner kring dem själva och deras omgivning. I föregående kapitel uppmärksammades bruket av kostym som en materialiserad form av den manligt dominerande genusrytmen. Detsamma gäller den normerande föreställningen att se mannen som yrkesverksam och som den primäre familjeförsörjaren. I detta kapitel uppmärksammas ytterligare två genusrytmer. Dels bruket av militäruniform, som en materialisering av den manligt dominerade genusrytmen om mannen som försvarare av kvinnor och barn. Dels bruket av kort kjol och strumpbyxor som materialiseringar av den kvinnligt dominerade genusrytmen om kvinnokroppen som ärbar eller ett sexuellt tillgängligt objekt för den heterosexuelle mannens begär. I den objektifierande rytmen av kvinnokroppen ingår även det dubbla medvetandet som kvinnor använder sig av. Genusmaktordningen är den yttersta normerande föreställningen och den dominerande genusrytmen, vilka de andra genusrytmerna kan sägas ingå i, som delar i detta ackord. När rytmerna materialiseras befästs de. De befästs också genom hur ofta och hur starkt de upprepas. De uppfattas olika starkt beroende på resenärernas tillfälliga fokus. När kroppar framträder och möter varandra på järnvägsstationerna påverkas de utifrån den klangbotten respektive kropp har inför dessa rytmer. Genom subversiva handlingar och motstånd skapar resenärerna arytmi till de dominerande genusrytmerna.

Materialiseringar av de normerande föreställningarna som existerar på järnvägsstationerna riskerar dock att förstärka och befästa bilder av *arbetspendlaren* som en manlig yrkesutövare och primär familjeförsörjare, *militären* som en överordnad försvarare av kvinnor och barn, samt *kvinnan* som ett ärbart eller som ett sexuellt tillgängligt objekt för mannen.



# 11 Inskränkt livsrum

*Medan det förra kapitlet uppehöll sig vid erfarenheter som främst kan definieras som neutrala och vardagliga, ägnas detta kapitel åt negativa och hotfulla upplevelse som gör att resenärer påverkas i sin vardagliga mobilitet. Kapitlet uppehåller sig vid hur genus kommer till uttryck i resenärernas tankar, handlingar och upplevelser och hur detta skapar olika utrymme för skilda kroppar på järnvägsstationerna och i samhället. Utifrån att se genus som rytm tar kapitlet upp vilka normerande föreställningar om genus som finns i eller utmanas i resenärernas tankar, handlingar och upplevelser.*

Såväl de manliga som de kvinnliga resenärerna uppger att de oftast känner sig trygga i de järnvägsstationsmiljöer de är förtrogna med. Det förekommer dock skildringar av när upplevelsen av trygghet ändras. I detta kapitel relateras först till resenärers upplevelser av det offentliga stationsrummet dagarna efter självmordsattentatet i Stockholm år 2010. Därefter utvecklas temat om resenärers negativa upplevelser av påverkade missbrukare och ”uteliggare” vid järnvägsstationerna vid tillfällena då dessa uppfattas som hotfulla och potentiellt våldsamma.

## 11.1 ”Trygga” uniformskroppar – när det offentliga stationsrummet hotas

Den 10 december 2010 ägde ett självmordsattentat rum i Stockholm. Torsten reste mellan Norrköping och Stockholm dagarna efter attentatet. I dagboken beskrev han den särskilda stämning som rådde bland regionalpendlarna på Norrköpings järnvägsstation några dagar efter självmordsattentatet.

Anländer till Norrköpings järnvägsstation klockan 08:00 [...] Antalet resenärer är idag färre än vanligt. De flesta står till en början helt tysta och djupt försjunkna i morgonens gratistidning, som följer utvecklingen av terrorhandlingarna. Kan dådet ha lagt sordin på stämningen? Man börjar lågmält kommentera händelsen.

(Torsten, dagboksanteckning 2010-12-14)

Den lågmälda och avspända stämningen bland regionalpendlarna, var denna dag utbytt mot en tryckt stämning där pendlarna öppnade sig för varandra och samtalade om händelsen. På så sätt verkade det som att resenärerna tagit intryck av terrorhandlingen och tog stöd av varandra i sin oro över den stundande ankomsten till Stockholm. Detta kan betraktas som att pendlarna frångick sitt serialiserade tillstånd och tillfälligt bildade en grupp. Under intervjun beskriver Torsten vidare den annorlunda stämning som rådde även när han någon timme senare anlände till Stockholms Centralstation:

Ja, det var spånt! Jag vet att när jag åkte upp på morgonen då gick väldigt få igenom centralen. De gick ut, fort som sjutton ut på gatan! Man ville alltså inte vara inne på centralen. [På morgonen] var det inga poliser, men sen på eftermiddagen, då var det väldigt mycket poliser. Då var det en helt annan stämning därinne! Då stod det poliser överallt, precis överallt! [...] Mycket folk gick fram och ville prata [med dem] och ha lite stöd i sin rädsla [...] Jag tyckte att det kändes skönt!

(Torsten, intervju)

Den stämning som rådde i Centralhallen dagarna efter självmordsattentatet står i bjärt kontrast till hur Centralhallen tidigare i kapitlet om Stockholms Centralstation skildrades under morgontimmarna när Kronprinsessan Viktoria, med enbart två livvakter och Prins Daniel i sällskap, obemärkt kunde passera genom Stockholms Centralstation. Vid det tillfället visade sig Centralhallen som en ovanligt öppen och socialt tillgänglig plats och som raka motsatsen till vad som gällde den morgon då Torsten anlände till Centralhallen innan poliserna hunnit till platsen. Då visade sig Stockholms Centralstation i stället som en socialt otillgänglig plats. När Torsten återvände under eftermiddagen verkade närvaron av poliser, som var synliga och förde lugnande samtal med resenärerna, vara det som öppnade upp och gjorde järnvägsstationen socialt tillgänglig. Även Torsten beskrev att han upplevde att det kändes skönt att se flera poliser på plats. Här verkar *framträdandet* av polisernas uniformsklädda kroppar ha haft en lugnande effekt på resenärerna. För Torstens del ledde betraktandet av dessa kroppar till och med till positiva känslor och identifikation:

Jag blir glad när jag ser poliser! Jag upplever dem som en trygghet [...] Jag har ju varit uniformsklädd själv i hela mitt liv och jag har kamrater som är poliser, så det tycker jag om! [...] Men det är ganska ovanligt att det är på det viset. Den ena efter den andra kom fram och ville prata med de uniformsklädda killarna och tjejerna. Poliserna ligger väl inte så jättebra till i statusen när det gäller svenska folket, men den här dagen gjorde de det! [...] Det är alltid bra att uniformsklädda poliser visar sig och inte bara sitter i sina bilar. Gå ur bilarna och gå ut bland folk!

(Torsten intervju)

Torsten identifierar sig med de uniformsklädda poliserna genom att säga att han själv varit "uniformsklädd i hela sitt liv", samt att han har vänner som är poliser. Ahmed (2006) beskriver hur människor orienterar sig i rum, att rum tar form efter vissa kroppar samt att kroppar orienterar sig mot andra kroppar och objekt i rum och gör det möjligt för vissa kroppar att "ta plats" och "sträcka ut sig" i rummet. På morgonen tycktes Torsten inte kunna orientera sig mot några objekt eller kroppar som kunde skapa känslor av trygghet hos honom. Rummet framstod då som otillgängligt för honom. När han däremot kom tillbaka till stationsrummet under eftermiddagen kunde han orientera sig mot uniformskroppar, som han identifierade sig med. De fick honom att utveckla positiva känslor av trygghet, gemenskap och tillhörighet och ledde till att det var möjligt för honom att "ta plats"

och vistas på järnvägsstationen trots att den hotfulla stämningen kvarstod. Detta kan liknas vid hur han kunde ta plats i SJ:s Lounge och ”ta plats” genom att identifiera sig med kostymbärarna, samt hur Robert, i det tidigare kapitlet, kunde identifiera sig på ett positivt sätt med de uniformsklädda rekryterna i Centralhallen.

Troligtvis var det inte samtliga kroppar som kunde utveckla likande känslor av tillhörighet på Stockholms Centralstation den dagen Torsten vistades där. Beroende på hur olika kroppar kunde orientera sig mot de uniformsklädda kropparna och uppleva dem som positiva förekom det säkert olika möjlighet att ”ta plats” på stationen. Resenärernas kroppar orienterade sig även mot andra resenärer och utifrån dessa kroppars *framträdanden* bedömde om kropparna kunde uppfattas som ”trygga” eller som mer ”riskfyllda” och ”farliga” än andra. Ulrika Dahl (2011:26) beskriver hur vissa kroppar genom den vita blicken kom att betraktas som ”nyligen anlända” eller som ”främlingar” efter självmordsattentatet i Stockholm. Detta bidrog till att även kroppar som varit på plats sedan länge började betraktas som fientliga främlingskroppar. Genom detta betraktande kan händelsen sägas ha bidragit till att rummet gjordes otillgängligt för en del kroppar genom att de kom att betraktas med misstänksamhet och avståndstagande.

I sin beskrivning synliggör Torsten uniformskropparna som såväl kvinnliga som manliga. Hos honom kopplas polisrytmet samman med såväl den manliga som den kvinnliga genusserien. I föregående kapitel benämndes bruket av militäruniform som en materialisering av en manligt dominerad genusrytm. Även bruket av polisuniform skulle kunna betraktas som en liknande materialisering av en mansdominerad rytm, utifrån dess sammankoppling med legitim maktutövning och kontroll över andra. Den rytm som polisuniformen har tycks dock, utifrån Torstens beskrivning, ha en förändrad koppling till manlig serialitet än militäruniformen. Möjligtvis är det så att Torsten, som man och brukare av uniform, är extra uppmärksam att notera förändringar i mansdominansen i olika uniformbruk. Detta skulle hans kommentar om det minskade bruket av kostym och den minskad mansdominans inom yrkeslivet kunna tyda på.<sup>151</sup>

## 11.2 ”Farliga” missbrukskroppar på Norrköpings järnvägsstation

Tiden efter självmordsattentatet skapade de uniformsklädda poliskropparna känslor av trygghet hos resenärerna på Stockholms Centralstation. Det förekommer dock andra kroppar, som regelbundet vistas på järnvägsstationerna, som väcker känslor av otrygghet och upplevelse av risk hos resenärerna. Detta gäller särskilt på Norrköpings järnvägsstation där det återkommande närvarar individer som resenärerna och förvaltarna benämner som

---

<sup>151</sup> Se vidare Torstens tidigare kommentarer angående kostymbruk i SJ:s Loungen i kap. 9.

”A-lagare”, ”uteliggare” eller ”hemlösa”.<sup>152</sup> Järnvägsstationer har alltid varit en plats att gå in och värma sig på för ”hemlösa” och ”uteliggare” (se vidare Löfgren 2008), så verkar det vara även idag.<sup>153</sup> Närvaron av dessa ”hemlösa-” och ”missbrukarkroppar” på Norrköpings järnvägsstation leder till att såväl manliga som kvinnliga resenärer undviker att gå in i stationsbyggnaden under vissa tider på dygnet.

Catharina Thörn (2004:193) beskriver att ett vanligt sätt att karaktärisera hemlösa är att framställa dem som obehagliga och oberäkneliga individer, eftersom de visar avvikande beteenden på offentliga platser. De framställs också oftast som män, något som Thörn menar riskerar att osynliggöra kvinnor som är hemlösa och den dubbla utsatthet som kvinnliga hemlösa lever under.<sup>154</sup> Även resenärerna beskriver oftast ”A-lagarna” och ”hemlösa” som män. Bland resenärerna råder framför allt två sätt att förhålla sig dessa individer. Å ena sidan framställs de som ”offer”, å andra sidan som ”oberäkneliga och potentiellt våldsamma individer”. Ofta förekommer båda dessa betraktelsesätt hos en och samma resenär, vilket skapar ett ambivalent förhållningssätt till att erkänna egna känslor av ”utsatthet” och ”otrygghet” i förhållande till dessa individer, då resenärerna också betraktar dessa individer som utsatta offer i förhållande till resenärerna. ”Hemlösa” och ”uteliggare” kan ses som serialiserade genom sin utsatta samhällsposition. Resenärernas förhållningssätt till denna serie går att relatera till multipel serialitet. Klass och statusmässigt visar resenärerna en förståelse för att dessa individer vistas på järnvägsstationerna. De omnämns då ofta som ”stackare” som ”saknar skyddsnet”. Dessa resonemang tyder på att resenärerna själva betraktar missbrukarna ur ett etablerat medelklassperspektiv. Det är främst utifrån genusserien som resenärerna finner närvaron av missbrukare och ”hemlösa” på järnvägsstationerna som problematisk. De beskrivs då som manliga potentiella våldsutövare. Eftersom missbrukarna främst beskrivs som män, kan betraktelsesättet länkas till den normerande föreställning om mannen som potentiell våldsutövare och försvarare (jfr Lövkrona 2001, Eduards 2004, Thörn 2004).

Ahmed (2004b) beskriver hur känslor inför olika kroppar finns på plats i den kollektiva huden redan innan enskilda kroppar ”anländer” till ett rum, och att kroppar därav förväntas

---

<sup>152</sup> I denna avhandling utgår jag ifrån resenärernas och förvaltarnas benämningar av personer som ”hemlösa”, ”uteliggare”, ”missbrukare” och ”A-lagare”. Eftersom individer som blivit kategoriserade på detta sätt inte ingår i studien är det inte säkert att en person som kategoriseras som ”hemlös” eller ”A-lagare” själv skulle kategorisera sig på detta sätt. Av den anledningen sätts benämningen inom citattecken. Det förekommer flera vetenskapliga studier där individer ”hemlösa” själva kommer till tals, se vidare Thörn (2004). För en aktuell definition av hemlöshet, se vidare Socialstyrelsens hemsida: <http://www.socialstyrelsen.se/hemloshet> (hämtad 2012-09-20).

<sup>153</sup> Detta bekräftas av Jerhusens förvaltare för Stockholms Centralstation och Norrköpings järnvägsstation, som under intervjuerna uppgav att de kände igen ett femtontal individer på de olika orterna, som regelbundet återvände till järnvägsstationerna av denna anledning. (Intervju Keith Grönqvist, Jernhusen AB 2012-04-04)

<sup>154</sup> Denna dubbla utsatthet består i att utöver att liksom männen dela svårigheterna av att leva som hemlös, så riskerar kvinnorna att bli betraktade som prostituerade. Detta leder till att kvinnor utan bostad ofta lägger sig extra vinn om sin hygien och sina klädval, så att de inte ska uppfattas som hemlösa (se vidare Thörn 2004)



ha olika beteenden. I linje med detta kan man säga att redan när ”missbrukarkroppar” och ”hemlösa kroppar” träder in i stationsrummet finns föreställningar om dessa som manliga och våldsamma redan på plats. Detta lämnar dem med ett visst handlingsutrymme att utnyttja platsen för sina egna behov, oavsett om de enskilda missbrukarna och ”hemlösa” som anländer till rummet är våldsbenägna eller ej.

### 11.2.1 ”A-lagarnas” varaktiga appropriation av den lilla väntsalen

Resenärerna på Norrköpings järnvägsstation ger ymnigast skildringar av ”hemlösa” och ”A-lagare” under morgon- och kvällstid.<sup>155</sup> De förknippar individer så starkt med vissa platser att de officiella benämningarna av dessa tycks ha fallit i glömska. Under intervjuerna söker resenärerna trevande efter det korrekta namnet, men återkommer till benämningar som ”A-lagarnas rum” för att förklara vilket plats de syftar på:

Det finns ett rum [...] där brukar det ju samlas ganska många alkoholister. Ibland har de musik och ganska mycket att dricka så det är väl ingen annan som vill sitta där.”

(Jesper, intervju)

Problemet är det här lilla rummet [...] Här sitter ju A-laget. Norrköpings A-lag.

(Margareta, intervju)

Den plats de avser är den mindre väntsalen, som vid tiden för studien gick under benämningen ”familjeväntsal”. Det var också på denna plats som en berusad man kom fram talade med Sigrid och hennes barn.<sup>156</sup> Under en tid var dominansen av ”missbrukare” och ”uteliggare” så markant i denna väntsal att Jernhusen tog ett beslut om att låsa den om morgnarna. ”Hemlösa” och ”A-lagare” vistas således så ofta i denna väntsal att de kan sägas utföra en form av *appropriation* av denna. Till skillnad från de tillfälliga approprieringar av platser, som beskrevs i de tidigare analyskapitlen om Norrköpings järnvägsstation och Kimstad pendeltågsstation, rör sig detta om en *varaktig appropriation*. Enligt Wikström (2005) sträcker denna form av appropriation ut sig över en längre tid. Det är inte nödvändigt att samma person utövar appropriationen vid olika tillfällen, utan det räcker med att individer som räknas till denna kategori återkommande använder en plats och omdefinierar den utifrån sina egna behov för att appropriationen ska kunna betraktas som varaktig. På så sätt kan man säga att ”A-lagarna” och ”hemlösa” bildar en serie med det gemensamma intresset att finna olika platser att vila på. Den varaktiga appropriationen är så stark att de snarast beskrivs som en del av järnvägsstationens normalitet och ”A-lagarnas rum” kvarstår som benämning, även under perioder när denna serie inte närvarar i väntsalen.

<sup>155</sup> Resenärernas förhållande till ”hemlösa” och missbrukare som vistas på järnvägsstationer utvecklas även i Gilboa Runnvik (2013).

<sup>156</sup> Händelsen beskrevs i föregående kapitel.

## 11.2.2 Bortträngda resenärer och "A-lagets" mobilitet i stadsrummet

Om "A-lagare" och "hemlösa" ses som serialiserade, utifrån ett gemensamt mål att finna platser att värma sig och att vila på, kan de även sägas utgöra en rytm som förflyttar sig mellan olika platser i staden.

[När] vi tömde [den mindre väntsalen], ja då "tryckte vi" ju över dem till bussväntsalen [...] Alla kom till järnvägsstationen [2010], sedan fick vi höra att man hade köpt till vakt för att rädda mellandagsrean vid [shoppingcentrumet] Hörsalen. Då "tryckte man" ju bort dem där och vi hade ingen vakt då, så kom man hit de här kallaste vinterdagarna [...] Man "trycker runt" dem till det stället som har minst väktare och minst insatser.

(Keith Grönqvist Jernhusen AB, intervju 2012-04-04)

Öppettider, inhyrda vakter och konsumtionsrytmer tycks vara betydelsefulla element som styr "utelligares" och "A-lagets" mobilitet i stadsrummet och får dem att vistas på vissa platser vid specifika tider på dygnet.<sup>157</sup> På så sätt bildar de en rytm som rör sig i stadsrummet under olika tider på dygnet, utifrån vilka miljöer och rum som för tillfället är öppna och tillgängliga för dem.<sup>158</sup> När denna rytm finns närvarande på Norrköpings järnvägsstation bidrar den till att resenärer skjuts undan genom att undviker att gå in i stationshuset. Detta gäller såväl manliga som kvinnliga resenärer som beskriver att väntsalen till följd av detta inslag, skapar en "otrygg stämning" hos dem, under vissa tider på dygnet.

Det är ju ingen trevlig miljö alltså [...] speciellt om det är påverkade personer och lite folk i närheten. Då vet man ju inte vad som kan hända, alltså med rånrisk eller med risk för att utsättas för våld eller någonting.

(Jesper, intervju)

Det är ju ett visst "klientel" som är nere på stationen, framförallt på kvällarna [...] Då väljer jag att vara kvar ute! [...] Jag väljer att inte synliggöra mig själv! Man kan ju undvika! [...] De har ju inte varit våldsamma, men ja, man vet ju inte. Det är ju liksom en sån här otrygghetskänsla. För mig blir det i alla fall det! Man har ju inte mycket att sätta emot!

(Mona, intervju)

---

<sup>157</sup> I denna studie har enbart förvaltaren för Jernhusen Norrköping intervjuats. Det finns dock ett antal aktörer som påverkar besluten kring insatser för "hemlösa" och missbrukare på lokal och regional nivå. Dessa skulle eventuellt beskriva situationen för "hemlösa" och missbrukare i Norrköping stad på annat sätt. Enligt Jernhusens förvaltare har de bland annat sökt samarbete med socialchefen och den lokala polisen kring dessa frågor, eftersom de anser att det är en samhällsproblematisering som sträcker sig över Jernhusens verksamhetsområde. Förvaltaren menar att tecknen på det är att antalet besök av "utelligare" på järnvägsstationen minskat sedan Norrköping kommun byggt ett särskilt boende för dessa individer. (Keith Grönqvist, Jernhusen AB, intervju, 2012-04-04)

<sup>158</sup> Under förstudien vid Borlänge centralstation förde en anställd vid SJ Resebutiken ett liknande resonemang där hon namngav ett antal platser i Borlänge stad som "A-laget" cirkulerade emellan.

Mona uttrycker att hon ”väljer” att stanna ute vid närvaron av missbrukare på järnvägsstationen. Detta kan snarast definieras som en *villkorad valfrihet*, eftersom alternativet att utnyttja väntsalen för henne är förbrukad genom att missbrukarna givits möjlighet att ”ta plats” och ”bre ut sig” där.<sup>159</sup> Medan manliga resenärer, som Jesper, främst skildrar att deras obehagskänslor inför ”A-lagarna” grundar sig i risken att utsättas för rån eller för att bli indragen i slagsmål, så innehåller kvinnornas skildringar ytterligare dimensioner av upplevt hot. Bland dessa resenärer, såsom Mona, återkommer i stället skildringar som anspelar på ett ojämnt maktförhållande mellan ”den hotfulle missbrukande mannen” och dem själva. Monas uttryck ”man har ju inte mycket att sätta emot” antyder att hon känner ett underförstått hot om våld, samt att hon ser sig som svagare än dessa ”missbrukande män”. Till skillnad från männen innehåller kvinnornas skildringar även inslag som går att leda tillbaka till genusmaktordningen och risken att som kvinna utsättas för sexuella närmanden av dessa män. Det är dock inte alla kvinnliga resenärer som reagerar utifrån denna föreställning om missbrukare.

A-lagarna [...] de pratar ofta med mig och [...] är det folk som är alkoholister så vet jag ungefär hur jag ska ta dem [...] Är det knarkare så försöker man väl gå därifrån, men ofta är de som sitter där – de har gömt sin ölburk eller någonting sådär – så det är gamla hederliga A-lagare [...] De sitter och skrålar och skrånar lite grann. Men jag flyttar inte på mig. Det gör jag inte!

(Margareta, intervju)

Margareta uppfattar visserligen, i likhet med Sigrid som nämndes i det tidigare kapitlet, närvaron av missbrukare vid Norrköpings järnvägsstation som besvärande men hon väljer trots allt att stanna kvar i väntsalen. På samma sätt som hos Sigrid gör Margareta en bedömning av individerna utifrån deras *framträdande* och så länge hon kan definiera individerna som ”hederliga A-lagare” känner hon att hon kan hantera dem. Margareta poängterar att hon inte flyttar på sig och att hon inte ger upp sitt utrymme eller sin sittplats på grund av närvaron av berusade individer. Genom sitt sätt att agera kan hon sägas göra motstånd mot den rådande ordningen och kräva sin plats som resenär. Argumentet att kräva sin plats som resenär är även något hon använder sig av för att berättiga sin närvaro i SJ:s Lounge på Stockholms Centralstation. Genom sitt agerande verkar hon även i arytm till genusrytmen att betrakta män som potentiellt våldsamma och kvinnor som svagare i behov av manligt beskydd. På så sätt skiljer sig Margaretas beteende från andra resenärer som förlitar sig på närvaron av andra. Hos Mona räcker det exempelvis med närvaron av en ”A-lagare” för att skapa obehagskänslor, vilket leder till att hon ”väljer” att vänta utomhus.

---

<sup>159</sup> Liknande agerande återfanns hos kvinnliga resenärer under förstudien på Borlänge järnvägsstation där bland annat en arbetspendlande kvinna från Avesta uppgav att hon under morgonen ”valt” att stå ute i regnet för att invänta buss till Borlänge, istället för att vistas i vänthallen där några manliga missbrukare uppehöllit.

### 11.2.3 Otillgängliga, riskfyllda miljöer och våld som kontinuum

Resenärernas skilda upplevelser av risk för våld kan relateras till studier som visar att såväl män som kvinnor upplever otrygghet i vissa situationer, att det främst är män som betraktas som hotfulla och att såväl män som kvinnor undviker vissa miljöer särskilt om kvällstid. En grundläggande skillnad mellan kvinnor och män har visat sig vara att kvinnor kalkylerar med risken att utsättas för sexuellt våld av män medan män, i likhet med de manliga resenärerna i denna studie, främst anser att risken är att utsättas för rån eller misshandel. För kvinnor kan därför mötet med en ensam man räcka för att känslan av otrygghet ska infinna sig (se vidare Andersson 2005a, 2005b, Forsberg 2005). Sandberg (2011) visade även att män använder strategier, som att anpassa sin rörelsehastighet när de vistas på offentliga platser som parker och gångstråk, för att inte kvinnor ska uppleva dem som hotfulla. De manliga resenärerna i min studie finner det problematiskt att de som män förutsätts gripa in och avvärja hot, med risk för att själva bli indragna i bråk och utsättas för våld.

Kvinnors upplevda risk att utsättas för sexualiserat våld av män kan uttryckas i termer av ett kontinuum. Idén om våld som kontinuum nämndes tidigare i avhandlingen. Idén utvecklades av Liz Kelly (1988) som menar att det genom kontinuumtanken blir möjligt att se hur olika typer av våld mot kvinnor hänger samman på ett strukturellt plan, och synliggör hur män på ett kollektivt plan kontrollerar och kränker kvinnor genom sexuella våldshandlingar i det mansdominerade samhället. Enligt henne leder denna tanke och till att det blir möjligt att sätta namn på olika grader av kränkningar. Dessa hänger samman genom kontinuumet och förekommer alltifrån vardagliga former som verbala kränkningar och beröringar, som flertalet kvinnor råkar ut för under en livstid, till hot om och genomförande av våldtäkt. Denna tanke skapar en förståelse för att en kvinna som utsätts för kränkningar initialt inte vet hur långt denna våldshandling kan tänkas leda, eftersom kränkningarna hänger samman inom kontinuumet.

Risken att som kvinna utsättas för sexualiserat våld av män betraktas här som en normerande föreställning som förekommer i den kollektiva huden, Den beskrivs också som en oregelbunden kvinnligt genusdominerad rytm. Genom att se risken att som kvinna utsätts för sexualiserat våld av män som en rytm blir det tydligt hur olika våldshandlingar av ”svagare” eller ”starkare” grad ändå tillhör samma rytm. Det visar på oregelbundenheten i rytmen vilken kvarstår under kvinnors liv, även om den vid vissa tillfällen tycks minska i styrka eller dämpas. I relation till affekt visar rytmbegreppet hur denna rytm sprids och förmedlas mellan kroppar, genom att upprepas i handlingar och traderas mellan kvinnor. Risken att som kvinna utsätts för sexualiserat våld av män materialiseras i gestaltningar inom kultur och massmedia som kvinnor och män tar intryck av och förhåller sig till.

Den genusdominerade rytmen av att som kvinna riskera att utsättas för sexualiserat våld av män förtäts i de kvinnliga resenärernas skildringar. Tydligast kommer den till uttryck

hos Vendela, en av de äldre kvinnliga resenärerna. Där tycks rytmen ha påverkat henne under hela hennes vuxna liv där den varierat och skiftat i styrka. Rytmen har resulterat i att Vendela helt undviker väntsalen på Norrköpings järnvägsstation på grund av den upplevda risken att möta berusade och hotfulla män där, som hon anser riskerar att utsätta henne sexuella närmanden. Den upplevda risken för att möta dessa män följer henne även när hon promenerar runt i staden. Redan under inledningen i intervjun nämner hon de kraftigt berusade männens närvaro på stationen som ett problem, med tillägget att hon inte skulle sätta sig bredvid en av dem även om det bara fanns en ledig bänklats. Efterhand som intervjun utvecklas relaterar Vendela sin känsla av olust till erfarenheter, som utspelat sig på olika platser i Norrköpings kommun tidigare i livet. Den första händelsen utspelade sig när Vendela som ung kvinna flyttat till Norrköping och en kväll blev förföljd och indragen i en port av en okänd man, som ställde sig på hennes fötter och började antasta henne tills hon genom chocken lyckades få fram ett ljud och skrek så han blev rädd och försvann. Därefter berättar hon varför hon idag har svårt att ens sätta sig på bänkar på allmänna platser i Norrköping:

Jag tycker det är tråkigt att jag inte ska kunna sätta mig! Oftast, om jag är ute och går, så är det överförfriskade människor som sitter och pratar och dricker och har sig, tycker jag. Det är likadant i Vrinneviskogen [och en gång när jag satt mig på en bänk] i Oxelbergen kom det en kufig typ och visade porrbilder och jag tog och lade benen på ryggen och sprang hem. Så jag tycker inte om... (paus) Nu kan man ju ha förutfattade meningar också om folk men – jag vill gärna ha – lite luft omkring mig!

(Vendela, intervju)

När Vendela idag vistas i väntsalen på Norrköpings järnvägsstation aktualiseras dessa kroppsliga minnen och påverka hur hon upplever platsen. Hos henne finns alltjämt minnet av sexuella närmande från okända män närvarande och förknippas med vad hon som kvinna kan råka ut för på allmänna platser. Detta påverkar såväl hennes mobilitet i vardagslivet, som hennes förmåga att finna platser för vila och rekreation i det allmänna urbana rummet. Obehagliga händelser som ägt rum under hennes liv har på så sätt bidragit till att skapa disciplinerande kroppsliga minnen hos henne, som än idag får henne att uppmärksamma och förhålla sig till stadsrummet på ett särskilt sätt.

I det föregående kapitlet definierade jag objektifieringen av kvinnokroppen som en genusdominerad rytm, som sprids i rummet genom betraktande av kvinnokroppar, reklamens och informationskampanjers representationer,<sup>160</sup> i handlingar riktade mot kvinnokroppar, samt genom det dubbla medvetande som kvinnor utvecklar i den mansdominerade samhället.

---

<sup>160</sup> Även reklamens återkommande representationer i stadsrummet kan sägas utgöra en rytm som genom sin upprepning befäster kvinnokroppar som objektifierade och sexualiserade. Under reklamkampanjen ”Bombshell Bell” noterade jag exempelvis hur dessa kvinnokroppar gick att betrakta på ett flertal ställen från tunnelbanan vid T-centralen, Centralhallen på järnvägsstationen och ut i stadsrummet vid Medborgarplatsen. Fältanteckning 2012-02-06

Innebörden i denna objektifiering går egentligen ut på en bedömning av kvinnokroppen som antingen ett skönt och ärbart objekt eller som ett sexuellt tillgängligt objekt för män genom den normerande heterosexuella manliga blicken. När objektifieringen av kvinnokroppar ses som en rytm, som rör sig mellan kroppar och objekt, står det klart att inte alla kvinnokroppar påverkas på samma sätt av denna. Tidigare i detta kapitel nämndes att vare sig Sigrid eller Margareta avlägsnade sig från den mindre väntsalen på grund av "A-lagarna". De beskrev sig inte som objektifierade av de missbrukande män de talade om. Utifrån detta verkar det som Margareta och Sigrid har en annan klangbotten än Vendela i sina kvinnokroppar. Genom sina personliga erfarenheter svarar Vendela mer negativt med kroppen på risken att sexualiseras och utsättas för antastanden av "berusade män".

Med hjälp av Ahmeds (2004b) terminologi kan man säga att den kvinnligt genusedominerade rytmen av att se kvinnor som sexuella objekt tillhör den "kollektiva huden". Denna rytm finns så att säga redan på plats i samhället när enstaka kvinnor "anländer" till olika miljöer och påverkar dem på olika sätt vid skilda tillfällen. Samtidigt som Vendela, när hon promenerar längs stadens gator eller passerar stationens bänkar, möter denna rytm genom okända mäns beteenden och i materialiserad form i reklamens representationer av kvinnokroppar, så sätter mötet med platser och sociala rum i stadens offentlighet även igång hennes kroppsliga erfarenheter och minnen. Dessa förstärker Vendelas upplevelse av risken att utsättas för antastanden av "missbrukande och våldsamma män". Den normerande föreställningen om att se kvinnor som sexuellt tillgängliga tycks således även vara en föreställning som de män som gjort sexuella närmanden mot Vendela burit på.

De platser som Vendela beskriver fungerar som en känslomässig karta över vilka platser i staden som gjorts otillgängliga för henne. Denna karta kan sägas motsvara de platser där hon som kvinna inte anser sig ha möjlighet att "ta plats" och "bekvämt bre ut sig" utan risk för antastanden. Platserna som Vendela beskriver ligger i stadens offentlighet. Där saknar hon som kvinnligt subjekt möjlighet att vara sig själv, istället upplever hon sig betraktad som ett begärligt objekt. Hon kan därmed inte använda dessa platser utifrån sin kapacitet eller för att återhämta sig.

I teorikapitlet omtalades hur Young menar att sexualiseringen av kvinnokroppar gör att kvinnor kan liknas vid "fysiskt funktionshindrade" genom att de utvecklar särskilda sätt att röra sig när de vistas i samhället (Young [1990] 2009:259ff). I samma kapitel hänvisades till hur Brissell (2009a) utifrån begreppet affekt undersöker mötet mellan kroppar med olika form av mobilitet och hur tillgängligt rummet är för de kroppar som skiljer sig i mobilitet från de kroppar som rummen främst är anpassade för. Med hänvisning till detta har Vendela utvecklat ett visst sätt att röra sig på allmänna platser. För henne är det inte den fysiska utformningen på bänkarna som gör dem och väntsalen otillgängliga för henne. Rum och platser blir i stället otillgängliga på grund av hur det sociala rummet möter

henne. Det är främst det sociala rummet som gör henne oförmögen att använda bänkar och miljöer utifrån sina behov av vila och rekreation som samhällsmedborgare och resenär. Ahmed (2011) nämner hur vissa kroppar lätt kan "passera" medan andra "stoppas" och "hindras". Här "hindras" Vendelas kropp, liksom andra kvinnokroppar, på många sätt när de tar sig runt i samhället, på grund av risken att som kvinna utsätts för sexualiserat våld från män och sexualiseringen av kvinnokroppar. Manliga resenärer kan däremot "passera" utan att dessa genusrhythmer verkar hindrande för dem. Samhällsrummet blir därmed mer tillgängligt för dem.

Det blir det tydligt hur den kvinnligt genusedominerande rytmen att som kvinna riskera att utsättas för sexualiserat våld från män fungerar som en oregelbunden och varierad rytm i Vendelas liv. I Vendelas kropp genljuder den som en särskild klangbotten. Den förekommer även på de fysiska platser och i de sociala rum där Vendela vistats under sitt liv. Där länkas den samman med den kvinnligt genusedominerade rytmen av att betrakta kvinnokroppen som ett sexuellt objekt. Hos Vendela förknippas dessa rytmer med närvaron av berusade män och de obrukbara bänkplatserna verkar för henne som en materialiserad form av dessa rytmer. När Vendela talar om sina erfarenheter gör hon det med allvarlig och lugn stämma. På detta sätt verkar rytmen även under intervjun och understryker hur tätt, starkt och utdraget den verkar i hennes liv.

#### 11.2.4 Ambivalenta manliga "försvarare" och den ödsliga tunneln i Kimstad

Den förtätade och allvarstygda rytmen av risken att utsättas för sexualiserat våld löses upp och blir långsammare, otydlig och arytmsk när de manliga resenärerna uttalar sig om risken att utsättas för våld. Då är det främst risken att bli rånad, att vara tvungen att ingripa i våldsamma händelser, att bli nedslagen eller indragen i bråk som beskrivs. Deras resonemang kan kopplas till normerande föreställningar om att pojkar och män förväntas utveckla en manlighet med en inneboende våldskapacitet, oräddhet och äga en kroppsstyrka som går att använda för att skydda sig själv och andra, samt för att erövra och skrämma (Andersson 2005a). Män som inte ger uttryck för denna typ av manlighet riskerar att bli betraktade som omanliga (jfr Hirdman 2001, Edwards 2004). Här är det således den manligt dominerade genusrhythmen av att vara våldsbenägen och försvarare som kommer till uttryck. Med Ahmeds (2011) betraktelsesätt kan man säga att när "manliga kroppar" träder in i samhället och på järnvägsstationer finns bilden av "mannen som våldsutövare" redan på plats, och är något som manliga kroppar måste lyckas orientera sig mot för att kunna ta plats och synliggöras som "manliga män".

När manliga resenärer uppger att de känner obehagskänslor inför närvaron av "potentiellt våldsamma missbrukare" uttrycker de en arytmi till denna genusrhythm. Det uttrycker även

multipla serier, där medelklassmännen beskriver sig som mindre våldsbenägna än männen som är statusmässigt underställda medelklassen. Genom resenärernas skildringar blir det främst de ”missbrukande männen” som får bära den våldsamma manligheten. Detta ställs på sin spets vid händelser där de manliga resenärerna upplever en förväntan från andra att de ska ingripa i händelser som upplevs som hotfulla. Hos de manliga resenärerna förekommer dock en balansgång mellan sina motstridiga känslor inför våldsutövning i förhållande till att uppfattas som manliga nog. Denna balansgång uttrycks i ett mail som Kenneth sänder efter att han under en tågrespa reagerat när en påverkad man spelade hög musik:

Jag inser hur liten jag är mot denna man och att han verkligen är labil. Är jag man eller mus? I det läget är jag definitivt en mus! Något kallsvettigt drar jag försiktigt tillbaka alla åsikter om den höga ljudnivån. Jag undviker aktivt all ögonkontakt [...] Jag väljer musspåret igen och packar ihop mina saker och byter vagn. Jag sätter mig ner på min nya plats och utvärderar vilka män (och eventuellt kvinnor) omkring mig som skulle kunna tänkas stå på min sida.

(Kenneth, mail sänt: 2010-06-08)

Här uttrycker Kenneth konflikten med att vara manlig nog genom frågan: ”Är jag man eller mus?” och i skämtsamma ordalag omskriver sig Kenneth vid detta tillfälle som ”omanlig” genom att han säger sig välja musspåret. I likhet med Vendelas erfarenheter tycks mötet med denna kraftiga yttring av den manligt genusdominerade rytmen av ”mannen som våldsutövare” disciplinerande för Kenneth genom att han vid ett senare tillfälle undviker att ingripa i en liknande händelse:

Jag går till vagn fem, där det brukar finnas lediga platser. Tar första bästa plats, öppnar min dator, sippar på kaffet. En kille kring 30 år som sitter snett emot mig lyssnar på musik på en aning för hög volym. Jag gissar att många skulle vilja att han sänker musiken, men ingen säger något. En gång tidigare bad jag en man i liknande situation sänka volymen, då blev jag utskälld/hotad av mannen i fråga. Jag säger inget. Börjar skriva på min dator. Arbetsdagen har börjat.

(Kenneth, dagboksanteckning, 2010-08-09)

Trots att Kenneth beskriver hur hans manlighet naggas i kanten, genom att han väljer ”musspåret” och inte ger sig in i konflikter med potentiellt våldsamma individer, så tycks detta inte hota hans status. Han omnämner händelsen i ett skämtsamt mail som han sänder till sina vänner samt relaterar till liknande händelser i dagboken och under intervjun.

Det skämtsamma sättet att beskriva upplevda hotfulla händelser återfinns även hos Martin. Hos honom uttrycks ett motvilligt förhållande till den manligt dominerade genusrhythmen av att som man förväntas vara försvarare. Under intervjun relaterar han till händelser där han utifrån att vara man, känt ett förväntat ansvar att gripa in då det uppkommit



våldsamma händelser på Norrköpings järnvägsstation. Därutöver nämner han en hotfull händelse som han erfarit i gångtunneln vid Kimstad pendeltågsstation.

När jag då kom in i tunneln så märkte jag att det var jag och det var det här paret som stannade till och han skrek på henne och så var det en liten kvinna i 60-årsåldern där framför oss. Han såg ut som en ligist alltså, en gangster riktigt så bred och så där. Så tänkte jag: ”Jaha, nu måste man gå in här om någonting händer och så får man stryk och så slår de ihjäl mig! Det var ju synd! Jag som skulle hem till middagen.”

(Martin, intervju)

Såväl Kenneth som Martin uppger att de undviker att gå in i händelser som kräver av dem att visa en manlighet som förväntas gripa in, utöva våld och beskydda. De beskriver även de hotfulla situationer som de upplevt med en humoristisk underton. De män som framställs som ”potentiellt hotfulla” skildras genom sitt *framträdande* som ”jättelika” i förhållande till dem själva. Här är det kropparnas storlek som jämförs vid risk för fysisk våldsutövning. Genom att förstora upp de hotfulla männens storlek tycks såväl Martin som Kenneth att undvika att statusmässigt förminska sig själva som normala män. Här är det istället de andra männen som beskrivs som onormalt stora, något som rättfärdigar den eventuella förlusten av ”manlighet” som dessa händelser inneburit för dem.

Men den skämtsamma tonen tyder också på att trots att resenärerna upplevde händelserna som hotfulla, tycks de inte vara hotade i sin samhällsposition där de genom sitt framträdande, som vita medelklassmän med kvalificerade yrkespositioner, kan de ses som uttryck för den rådande hegemoniska maskuliniteten. Därmed är de i sin samhällsposition egentligen seriellt överställda de ”manliga missbrukarkroppar” som de möter i samband med sina resor. En tolkning skulle kunna vara att de manliga resenärerna genom detta inte hotas i grunden i sin maskulinitet i förhållande till dessa män, då manlig status ofta knyts till yrkesposition (jfr Platin 2001:21ff).

Medan de manliga resenärernas upplevelser av mötet med hotfulla individer på stationerna visserligen får dem att handla arytmiskt i förhållande till den manligt dominerade genusrytmen av mannen som våldsutövare, så kvarstår deras livsutrymme genom att de knyter an till en annan manligt genusdominerade rytm av ”mannen som försörjare” och ”mannen som den jämställde familjefadern” (jfr Platin *ibid.*). Här synliggörs hur maskulinitet i praktiken är sammansatt av multipla serier och en polyrytmik av rytmer. Genom hur kroppar och rum möter varandra föreligger således en förändringspotential av de normerande föreställningarna i den kollektiva huden. Individer kan verka arytmiskt mot rytterna och förändra föreställningar om vad manlighet och kvinnlighet är.

De manliga resenärernas skildringar av våld som knutet till vissa händelser skiljer sig dock från Vendelas möjlighet att frigöra sig från den objektifiering som hon som kvinna råkar

ut för i samhället. En tolkning är att denna rytm är mer bestående i det mansdominerade samhället. Detta leder till att hon liksom andra kvinnor riskerar få ett kringskuret vardagsliv med återkommande upplevda risker och en återhållen mobilitet. Den klangbotten Vendela bär tycks också mer befästa i henne än hur upplevelser av hotfulla situationer blivit befästa i Kenneths och Stefans kroppar. Medan de manliga resenärerna kan lämna upplevelsen av hot bakom sig, kvarstår upplevelsen av risk på ett mer utpräglat sätt i Vendelas liv.

### 11.3 Kringskuret kvinnligt vardagsliv och järnvägsstationer

Under intervjun beskriver Vendela kontrasten mellan den lantliga fria miljö hon som barn upplevde och den urbana stadsmiljö, vilken hon kom i kontakt med under sina tonår då hon bosatte sig i Norrköping för högre utbildning. Där mötte hon sexualiserat våld från okända män. Hennes erfarenheter visar på minnen härstammar från särskilda platser, som skapar kroppsliga minnen vilka hon burit med sig som en klangbotten genom livet. Genom att betrakta sexuella våldshandlingar som en disciplinerande genusdominerad rytm kan hennes erfarenheter även ses som en skildring av en *kvinnlig adolescens* av hur en flicka lär sig att förhålla sig till att leva som kvinna i ett mansdominerat samhälle.

I kapitlet om Kimstad pendeltågsstation beskrevs hur pojkar och flickor under adolescensen tränas till att koppla manlighet och kvinnlighet till olika egenskaper och maktpositioner (Hirdman A. 2001, Hirdman 2001, Andersson 2005a, Forsberg 2005). Medan pojkar under denna period tränas i en maskulinitet, som innebär dominans, fysisk styrka och en möjlighet att ta för sig samt försvara sig själv och andra vid våldshandlingar, tränas flickor till att visa omsorg om andra, att se sig själva som sköna objekt samt att uppleva sig som en svagare part som riskerar att falla offer för olika typer av våldshandlingar. Dessa former av skolning ses här som disciplinerande genusrytmer, som leder till att medan pojkar tränas i att ta och erövra plats, tränas flickor till att begränsa sin handlingskraft och rörelsefrihet (jfr Katz 1993, Edwards 2004, Andersson 2005a).

Brissell (2009a) undersöker tillgängligheten för kroppar med olika former av mobilitet. I relation till detta visar sig två dimensioner i Vendelas livsberättelse. För det första beskrivs hur den fysiska miljön blivit allt mer otillgänglig då hennes strövande i skog och mark i staden ändrades till att hon blev tvungen till att förhålla sig till den fysisk byggda miljön. Gator, trottoarer och ett trafiksystem med mekaniska rytmer verkar hindrande för henne, i förhållande till hennes egen rytm. För det andra beskrivs hur den sociala miljöns tillgänglighet ändrades och kringskars för henne i och med flytten till staden. Genom obehagliga händelser gjordes hon medveten om att hon som kvinna riskerade att utsättas för sexuella närmanden av okända män när hon vistades i stadens offentliga rum. Med Ahmeds ord kan man säga att när Vendela ”anlände” från barndomens lantliga rum

till stadsrummet, fanns redan den sexuella objektifieringen av kvinnor på plats i stadens kollektiva hud, något som hon snart blev varse om och var tvungen att förhålla sig till.

### 11.3.1 Ifrågasättande av kvinnliga resenärers närvaro på stationen nattetid

Unga kvinnors livsrum riskerar att kringräddas i den manligt dominerade samhället. Detta uttrycks inte bara hos Vendela, utan beskrivs också i resenärers skildringar av händelser som utspelar sig på järnvägsstationerna. Resenärer nämner hur unga kvinnliga resenärer förminskas och ifrågasätts vid sin närvaro på järnvägsstationerna särskilt under vissa tider på dygnet.<sup>161</sup>

Under intervjun med Martin utvecklar han diskussionen om den lokala polisens agerande i bemötandet av tonårsflickor och unga kvinnor vid Norrköpings järnvägsstation. Martin är själv förälder till tonårsdöttrar som då och då befinner sig sent på kvällen på stationen i väntan på Östgötapendeln. I samtal med döttrarna har han förstätt att polisens bemötande vid vissa tillfällen upplevts som kränkande.

Men ibland är det ju så att polisen har gått på dem istället och frågat och tycker: ”Vad gör ni här?”. Där kan jag ju som förälder tycka att det är bra. Samtidigt har jag förstätt att polisen kan vara lite brutal ibland [...] De tar för givet att det inte är världens mest ordningssamma personer och det vet ju jag att det är, men just när man är 14–16 år och åker hem. Nej! De har inte blivit ordentligt behandlade med full respekt hela tiden!

(Martin, intervju)

I mötet mellan de myndighetsutövande ”poliskropparna” och de unga kvinnliga resenärskropparna ifrågasätts de kvinnliga kropparnas berättigande att vara på plats, trots att de är resenärer och pendeltågen fortfarande avgår och ankommer till järnvägsstationen. Sätts objektifieringen av kvinnokroppar som genusdominerad rytm till Martins beskrivning av att poliserna ”tar för givet att det inte är världens mest ordningssamma personer” tycks dessa unga kvinnokroppar även ha brustit i sin ärbarhet genom att vistas på stationen under nattetid. Medan poliserna, som myndighetspersoner, bidrog till en förstärkning till denna rytm kan de unga kvinnornas närvaro ses som en arytm till densamma.

Att ifrågasätta vad unga kvinnor har på järnvägsstationen om kvällen att göra passar även in i den normerande föreställningen om att kvinnor sammankopplas med den privata

---

<sup>161</sup> Under förstudien vid Borlänge centralstation uppmärksammades även en kränkande händelse av två unga kvinnliga resenärer. Då ett par berusade män ropat okvädesord som ”hora” efter dem uppmanades de av en väktare att visa förståelse för de berusade männen, i stället för att denne erkände den kränkning kvinnorna råkat ut för. Detta ledde till att medan de båda kvinnliga resenärerna indignerat avlägsnade sig från väntsalen stannade de berusade personerna kvar på sina sittplatser. Genom sin ringaktande grad är okvädesord som ”hora” egentligen straffbara och att betrakta som ärekränkning enligt Kap 5 3§ i Brottsbalken (SFS nr 1962:700).

sfären (Thörn 2004). Enligt Gunnel Forsbergs (2005) är det genom rumslig åtskillnad mellan könen som genusmaktordningen vidhålls och kvinnors rörelsefrihet begränsas. Utifrån hennes resonemang kan man beskriva det som att poliserna under sen kvällstid medverkade till att skapa Norrköpings järnvägsstation till en manlig plats där unga kvinnors närvaro ifrågasätts. Genom Martins benämning av polisernas bemötande som ”brutalt”, samt genom polisernas status som bemyndigade ordningsskapare, riskerar händelsen att ha en disciplinerande effekt på de unga kvinnorna. Detta kan tillsammans med andra disciplinerande genusrhythmer bidra till att inskränka deras livsrum, deras mobilitet och deras val av färdmedel även i högre åldrar. I polisens uttalande ses inte de unga kvinnorna som vilka ”resenärskroppar” som helst, som har rätt att vistas på järnvägsstationen under kvällstid. Järnvägsstationen kan även genom polisens kommentarer uppfattas som en otrygg plats för kvinnliga resenärer, eftersom till och med myndighetsutövande personer ifrågasätter om unga kvinnor bör vara där, eftersom polisernas uppgift är att skapa en trygg miljö för samtliga resenärer som finns på plats.

### 11.3.2 Omtolkning och förminskande av påkallad riskfylld situation

Att poliser som bemyndigade maktutövare riskerar att förminska kränkande behandling av unga kvinnor återspeglas i ytterligare en händelse från Norrköpings järnvägsstation. När Mona en kväll var på väg hem från arbetet och uppmärksammade hon en händelse som hon upplevde som riskfylld. I sin dagbok antecknade hon att det 19:50 parkerat en polisbil framför Norrköpings järnvägsstation och att hon då valt att gå runt stationsbyggnaden utomhus, eftersom hon antog att det var stökigt inne i väntsalen. Utanför utgången från väntsalen, intill spårområdet, uppmärksammade hon sedan hur en ung, berusad man var väldigt närgången mot två tonårsflickor. Under intervjun beskriver Mona att hon upplevde händelsen som mycket obehaglig:

De var ju jättebesvärade över att han, vad han nu ville med dem, det vet ju inte jag, men han var ju väldigt närgången och [...] onyktra personer, de har ju liksom ingen känsla utav revir. Han var ju så nära! (Mona visar med handflatorna nästan ihopsatta) ... och de liksom backar. Det finns ju ingenstans att ta vägen!

(Mona, intervju)

Eftersom hon inte kände sig säker på att ingripa i händelsen beslutade hon sig att söka hjälp hos polisen, som fortfarande satt i bilen framför stationshuset. Men till hennes förvåning valde de att inte stiga ur och undersöka händelsen närmare, i stället ställde de frågor till Mona som hon fann irrelevanta:

Går fram till polisbilen och berättar om problemet. Blir inte riktigt tagen på allvar utan polisen undrar om det är en utlänning. Jag vet inte, svarar jag. Hann inte

uppfatta detta. Går tillbaka in på stationen. In kommer den onyktra mannen. Han låter och dricker ur sin burk. Inte trevligt alls. Fortfarande syns ingen polis till.

(Mona, dagboksanteckning Norrköpings järnvägsstation, 2010-10-12)

Här tycks det som om Mona och poliserna har skilda uppfattningar om vilka händelser som uppfattas som hotfulla. Monas resonemang bär drag av den kvinnligt genusedominerade rytmen om att kvinnor riskerar att utsättas för sexualiserat våld av män. En tolkning är att Mona inte bara upplever de båda unga flickornas oro, utan att händelsen även sätter igång rytmen i hennes egen klangbotten och förstärker hennes egen upplevelse av risk för att som kvinna råka ut för sexuella våldshandlingar av män. Denna kväll tätar rytmen på Norrköpings järnvägsstation och kan säga ta materialiserad form genom den berusade mannens kroppspråk och närgångenhet mot de båda flickorna. När Mona söker sig till poliserna förväntar hon sig att de ska visa henne respekt och agera för att avvärja hotet och på så sätt mildra rytmen. Men till skillnad från den trygghetskapande verkan de uniformsklädda poliskropparna hade på resenärerna på Stockholms Centralstation dagarna efter självmordsattentatet 2010, skapar inte mötet mellan Mona och de polisklädda kropparna på Norrköpings järnvägsstation en liknande effekt. I stället känner sig Mona kränkt över att hon upplever det som att poliserna inte tagit henne på allvar.

Om jag går som medborgare och säger till att det är några tjejer, unga tjejer, som blir antastade. För mig är ju det väldigt hemskt! Men man gjorde sig ingen brådska [...] Man gjorde ju ingenting! Jag tycker det är jättedåligt!

(Mona, intervju)

När Mona orienterar sig i rummet för att kunna ”ta plats” med sin kvinnokropp på järnvägsstationen, misslyckas denna orientering eftersom poliserna inte agerar för att göra detta möjligt. I stället tycks polismännen relatera till Mona genom en förväntad delad vit blick på stationsrummet genom frågan om personen var en ”utlänning”. Denna blick delas dock inte av Mona vars fokus helt varit riktad utifrån den manliga heteronorma blicken på kvinnor som sexuellt tillgängliga och den hotfulla händelsen som utspelade sig mellan en man och två unga kvinnor.

Dessa båda händelser skildrar hur det föreligger en risk för inskränkningar i unga kvinnornas livsrum. Detta är anmärkningsvärt eftersom även unga kvinnorna som resenärer borde ha rätt att känna sig välkomna och bemötta med respekt när de vistas på järnvägsstationen oavsett tid på dygnet. Catarina Gabrielsson (2006) resonerar att det offentliga rummet är viktigt för att det är där våra identiteter formas genom individers möte med varandra. Utifrån detta föreligger en risk att liknande bemötanden blir en del av de genuserytmer som disciplinerar kvinnor till att utveckla identiteter, där de inte ser det offentliga rummet som tillgängligt för dem och liv efter rådande genusmaktordningen.

I de återgivna händelserna kan kvinnorna även sägas vara utsatta för olika former av *härskartekniker*<sup>162</sup> från väktare och poliser, där poliserna som Martin skildrar kan sägas använda sig av *påförande av skuld och skam* när de ifrågasätter de unga kvinnorna då de är på plats om natten. I händelsen som Mona skildrar visar poliserna genom sitt beteende att inte kliva ur bilen att de *förminskar* det hotfulla händelse som Mona beskriver. De kan även sägas *osynliggöra* henne som samhällsmedborgare genom att inte ta henne på allvar och visa henne respekt nog att undersöka saken närmare.

Detta är utspridda händelser som på olika sätt påverkar kvinnor som befinner sig på järnvägsstationer som visar på att det inte i första hand är den fysiska miljön som utgör ett hinder för att göra järnvägsstationerna tillgängliga för unga kvinnor. Snarare är det sociala rummets normerade föreställningar, som ”hindrar” kvinnliga kroppar.

## 11.4 ”Våldsamhet” och ”risk för sexualiserat våld” som genusrytmer

Detta kapitel har uppehållit sig vid resenärernas skildringar av vad de upplever som hotfullt och obehagligt då de vistas på järnvägsstationerna. I analysen visades hur multipla serier var verksamma hos resenärerna i relation till det som de uppfattade som hotfullt. Utöver genus visade sig serien av klass betydelsefull eftersom medelklassresenärerna särskilt urskilde missbrukare och närvarande hemlösa som ”potentiellt våldsamma”. På detta sätt blev dessa individer bärare av våldsamheten, medan medelklassresenärerna inte beskrev sig som särskilt våldsamma.

I resenärernas skildringar gick det att urskilja hur genus på flera sätt verkade som rytm. Tydligast kom det till uttryck i de manliga och kvinnliga resenärernas skilda upplevelser av att utsättas för våldshandlingar av män. Här urskiljdes en kvinnligt dominerad genusrytm om risken att utsättas för sexuella våldshandlingar av män. Denna rytm förtätades på Norrköpings järnvägsstation då närvarande berusade män upplevdes som oberäknliga och våldsbenägna. Lediga obrukbara bänkplatser kan här ses som en materialisering av denna rytm, liksom ett närgånget kroppsspråk hos berusade individer. Rytmerna uppfattades olika starkt beroende på den klangbotten skilda kroppar bar. En del resenärer skapade arytmi genom att trotsa obehaget och inte avvika eller flytta sig. Den kvinnligt dominerade genusrytmerna om risken att utsättas för sexuella våldshandlingar av män kan sägas verka

---

<sup>162</sup> Berit Ås (2004:78–83) använde sig av teorin om härskartekniker för att förklara det förtryck som män i vardagslivet riktar mot kvinnor för att bibehålla makt och dominans. Ursprungligen definierade hon fem härskartekniker som hon vid senare tillfälle utvecklade till sju. Dessa är enligt följande: osynliggörande, förlöjligande, undanhållande av information, dubbel bestraffning, påförande av skuld och skam, objektifiering och våld eller hot om våld. Dessa tekniker kan sättas i relation till hur Young ([2000] 2009:50ff) på ett strukturellt plan definierat förtryckens fem ansikten, som riktas mot kulturellt dominerade grupper, såsom kvinnor, kan anses vara i det manligt dominerade samhället. Förtryckens fem ansikten är: exploatering, marginalisering, maktlöshet, kulturell dominans och våld eller hot om våld.

synkront och förstärkande tillsammans med den kvinnligt dominerande genusrytmen av hur kvinnokroppar sexualiseras och objektifieras i samhället. Tillsammans verkar de disciplinerande i att förstärka rumslig uppdelning och bibehållen manlig dominans i samhället.

De normerande föreställningarna om mannen som våldsbenägen och som försvarare utgjorde manligt dominerade genusrytmer, som var verksamma i hur missbrukare framställdes som våldsbenägna män. De var även verksamma i hur de manliga resenärerna i tanke och handling uppvisade en arytmi till denna föreställning. De manliga resenärerna påtalade en ovilja att ingripa i hotfulla situationer, samt avvek från platser där potentiellt hotfulla situationer kunde tänkas uppkomma.

Dessa normerande föreställningar leder till att män och kvinnor inte "tar plats" på järnvägsstationer på samma sätt. När kvinnliga resenärer anländer till järnvägsstationsrummet finns redan rytmen av kvinnokroppen som ärbar eller ett sexuellt tillgängligt objekt och rytmen av risken att som kvinna råka ut för sexualiserat våld av män. Det skapar en ambivalent plats för kvinnor eftersom de hela tiden måste uppmärksamma sig själva både som objekt och subjekt, samt leva med risken att utsättas för sexuella närmanden.

Då manliga resenärer tar plats på järnvägsstationerna förekommer redan rytmen av män som försvarare och potentiellt våldsamma "på plats". Även detta kan sägas skapa en ambivalent hållning eftersom de manliga resenärerna ger uttryck för att agera arytmskt mot rytmen. Det utrymme de har kan dock sägas vara vidare än de kvinnliga resenärernas eftersom de genom de normerande föreställningarna lämnas större utrymme. Detta gäller även missbrukarna som "tar plats" på järnvägsstationen eftersom den normerande föreställningen om dem som potentiellt våldsamma leder till att såväl män som kvinnor avviker från platsen och i och med detta lämnar den öppen och tillgänglig för missbrukarna. Med hänsyn till målen om tillgänglighet och användbarhet (Prop. 2008/09:93) tycks det som att järnvägsstationen som socialt rum blir minst tillgängligt och användbart för kvinnliga kroppar, eftersom risken för att utsättas för sexuellt våld av män följer dem överallt i samhället oavsett tid på dygnet.

Detta kapitel har behandlat vad resenärerna upplever som hotfullt och otrevligt i järnvägsstationernas sociala rum. Nästföljande kapitel uppehåller sig vid hur resenärer och förvaltare beskriver och upplever järnvägsstationerna som fysiska platser. Genus som rytm undersöks där genom de normerande föreställningar om genus som aktualiseras i resenärernas och förvaltarnas resonemang om brister och förbättringar av stationsmiljöerna.





# 12 Resenärernas miljöer

*Detta kapitel uppehåller sig vid mötet mellan resenärerna och järnvägsstationsmiljöerna och analyserar hur genus kommer till uttryck i de tankar, upplevelser, bruk och förslag som resenärer och förvaltare för fram. Utifrån att se genus som rytm går kapitlet även in på vilka normerande föreställningar om genus som finns i resenärernas och förvaltarnas resonemang. Kapitlet tar även upp dilemmat med att stationsrummet är att betrakta som ett offentligt rum som ska vara tillgängligt samtidigt som det behöver balansera mellan allmänna och specifika behov hos resenärerna.*

## 12.1 Framkomlighet för pendlarrytmen på Norrköpings järnvägsstation

Av lokalpendlarna skildras väntsalen på Norrköpings järnvägsstation som ett problem. I kapitlet om Norrköpings järnvägsstation och kapitlet om den pendlade resenären skildrades hur den lokala pendlarrytmen vid Norrköpings järnvägsstation konkurrerade om yta och pendlarna upplevde sig hindrad av väntande resenärer när de passerade in från perrongen till väntsalen och ut i staden. Under mina platsobservationer uppmärksammade även jag hur väntande resenärer hamnade mitt i pendlarrytmen. En skillnad bland de väntande resenärerna gick mellan dem, som tycktes var vana att vistas i transitsituationer och som därför vara uppmärksamma på föränderligheten i rummet och som snabbt kunde anpassa sig, och de resenärer som verkade mer ovana vid situationen och oförstående stod kvar och såg frågande ut.

Trots att lokalpendlarrytmen återkommer med tjugo minuters intervaller under dagen saknas fysiska markeringar i väntsalen som visar detta aktiva gångstråk. När pendlarrytmen inte rör sig genom väntsalen kan utrymmet mycket väl uppfattas som en fri och ledig golvyta mellan två bänkrader. Detta beskrivs särskilt av pendlarna när de ritar sina kartor över Norrköping station. Mona är en av dem. Medan hon ritar under intervjun utbrister hon irriterat:

Där har du den där gången [...] och det är ju här som det är så vansinnigt! Det är ju liksom, det är ju ingen gång, men jag ritar som jag upplever det! Att man upplever det som en gång fastän att det inte är det!

(Mona, intervju)

Pendlarna säger sig uppleva vägen som ”en särskild passage” i förhållande till den övriga väntsalen. Affekten mellan kropparna i pendlarrytmen är så stark att den närmast beskrivs som en fysisk gräns mot övriga resenärer och stationsrummet. Den gör att pendlarna

upplever sig som en enhet. Affekten uppkommer redan på perrongen och följer dem genom väntsalen och löses sedan upp utanför entrédörrarna till stationshuset när pendlarna viker av åt olika håll ut i staden. Andra typer av resenärer verkar arytmsiskt mot denna enhetliga hastigt framflytande rörelse. Även den fysiska miljön skapar motstånd för denna rytm. Utrymmet i passagen genom stationshusets väntsal upplevs som trångt, då det finns bänkar uppställda på båda sidor om stråket.

Utifrån pendlarseriens logik av rummet, föreslås att bänkarna som omger passagen flyttas bort och placeras på annat håll längs väggarna i väntsalen. Pendlarna menar också att dessa bänkar egentligen inte är särskilt behagliga att sitta på, särskilt på vinterhalvåret, då kall vind drar in när dörrarna regelbundet står öppna under längre tid för att släppa igenom pendlarna.<sup>163</sup> En annan åtgärd som föreslås är att flytta informationstavlor över tågens avgångs och ankomsttider från sin nuvarande placering ovanför SJ:s Resebutik. Med det läget hamnar lätt väntande resenärer, som vill titta på tavlorna, i vägen för pendlarrytmen. Det mest omfattande förslaget pendlarna ger går ut på att rumsligt åtskilja pendlarna från övriga resenärer.

Jag tycker inte man skulle behöva ha den genomfartstrafiken inne i ett hus! Man kanske skulle kunna bygga ett valv till exempel så man kunde gå rakt genom huset. Vill man gå in kan man göra det och vill man inte så går man rakt igenom! Så skulle man kunna ha en ingång här (markerat på kartan). Det skulle nog vara en bra idé! [...] så man inte [passerar] genom ett hus.

(Sara, intervju)

Återigen blir det tydligt att affekten bland pendlarna gör att de upplever sig som åtskilda från stationsrummet i övrigt. I Saras förslag upphör konkurrensen mellan den hastigt framflytande pendlarrytmen och den stillastående väntans rytm i väntsalen. I förändringsförslagen som pendlarna för fram blir det tydligt att de vill vara synliggjorda i förhållande till övriga resenärer, vilket kan komma till uttryck i den fysiska utformingen på järnvägsstationen.

Pendlarrytmen och väntans rytm har tidigare i analysen knutits samman med normerande föreställningar om genus. Där har pendlarrytmen, genom egenskaper som målrationalitet, beskrivits ha egenskaper som kopplats samman med manlig serialitet och väntans rytm, med egenskaper som inväntande och stillastående, förknippats med egenskaper som länkats samman med kvinnlig serialitet. Då resenärerna uttalar sig som pendlare är det tydligt att de önskar att de egenskaper som pendlarrytmen har ges företräde framför den mer utspridda och stillastående väntans rytm. Utifrån normerande föreställningar om genus

---

<sup>163</sup> Sedan intervjuerna har fläktar installerats ovanför dessa dörrpar. Se vidare kapitlet om Norrköpings järnvägsstation i analysdel I.

skulle man kunna säga att resenärerna önskar företräde för egenskaper som förknippas med manlig serialitet. Detta står som i kontrast till vad väntande resenärer upplever som brister på järnvägsstationen och vad de i stället önskar av planering och utformning.

## 12.2 Utsmyckning och trivsel på Norrköpings järnvägsstation

Resenärerna som använder Norrköpings järnvägsstation beskriver kontrasten mellan ett vackert yttre och ett tomt och kallt inre.

Stationsbyggnaden är väldigt vacker tycker jag. Fin! Den är nästan lite ”slottlik”. Det är invändigt jag skulle vilja förändra. [...] växter och mer sittplatser och kanske också något bord framför någon soffa för det är väl [...] en del har kanske egen matsäck.

(Vendela, intervju)

Alltså byggnaden är ju helt fantastisk när man står utanför med klockan i tornet och hela arkitekturen med det här svarta taket där och den här vita väggen. Den är riktigt snyggt. [...] Det är när man kommer in som det är ett ganska kallt utrymme [...] Själva miljön, som du möter den korta stund som du är där, skulle kunna vara trevligare i sin helhet. Lite mer grönt, lite mer luftigt, lite mera välkomnande, lite ordning och reda.

(Stefan, intervju)

Den herrgårdslika, byggnadsminnesmärkta exteriöra arkitekturen uppskattas av resenärerna. Även bland pendlarna som enbart vistas på stationen korta stunder, framkommer att små förbättringar i miljön skulle kunna leda till ökad välbefinnande. Återkommande är att resenärerna efterfrågar en mer välkomnande miljö, bekväma sittplatser, utsmyckning och inslag av växter och ”grönt”.

Jag tycker utsmyckningen är botten! [...] Sätt dit en växt! Det behöver inte vara en levande växt. Det finns ju plastgrejer i dag [...] Sätt upp ett stort akvarium och titta på fiskar! Ja, fram för fler idéer! [...] Jag skulle bli mycket gladare. Jag tror inte folk skulle gnälla så förbaskat heller om det var försenade tåg om det fanns någonting att göra.

(Torsten, intervju)

Växtligheten omtalas även kunna ge värme åt den i övrigt kala och sterila miljön. Resenärerna anser också att enkla förändringar skulle kunna påverka upplevelsen av stationen och stämningen bland de väntande.

Det är väldigt kalt [...] man får den här "kakelkänslan" [som i gamla badhus]. Det finns ingen hemtrevnad över huvud taget. Ingen utsmyckning med tanke på att man ska må bra när man är där. Det är något att förvara människor i!

(Lennart, intervju)

De miljöer som resenärerna stöts bort ifrån omnämns som kala, kalla och stökiga, medan det de dras till och efterfrågar beskrivs som lugna och hemtrevliga med inslag av växtlighet. Det som upplevs som brister är att utformningen uppfattas vara genomförd utan omtanke om användarna. I stället beskrivs miljön som enbart planerad att "förvara människor i". Utifrån de normerande föreställningarna om målrationalitet kopplad till manlig serialitet kan här sägas att det resenärerna stöts ifrån är de miljöer som enbart är planerade för att målrationalt transportera individer från en plats till en annan. Här tycks resenärernas önskemål verka i arytm mot ett målrationalt planeringssätt. Dessa miljöer anses även av resenärerna bidra till att känslor av tristess och otrygghet.

Man skulle kunna göra väntsalen trevligare med på väggar [...] Jag tror att man skulle uppleva det mer positivt [...] Man skulle känna sig viktigare som resenär om de satsade på miljön och man skulle bli en "gladare" resenär!

(Robert, intervju)

De skulle säkert tjäna på att folk inte blev så förbannade och jag tror att människor skulle känna sig lite mer trygga i miljön [...] det finns ändå en viss otrygghetsfaktor i de här rätt så bullriga, avskalade miljöerna, med mycket folk.

(Jens, intervju)

De mindre omfattande förändringsförslag som resenärerna föreslår är förändringar i ytskiktet i stationshuset, att sätta in växter och någon form av konst eller utsmyckning på väggarna och perronger, samt att se över komfort och antal sittplatser. Dessa förändringar tror resenärerna skulle leda till att den upplevda tryggheten på plats skulle öka, att resenärerna generellt skulle må bättre och bli mindre "förbannande" vid förseningar, samt att de skulle känna sig gladare och uppleva sig mer betydelsefulla. Återigen tydliggörs att de vill vara sedda i stationsmiljön och är i behov av trygghet och omsorg. Vad resenärerna önskar är en utformning som sker med omtanke om att miljön upplevs som välkomnande, ombonad och hemtrevlig. Här blir det tydligt att när resenärerna befinner sig i väntans rytm och tar in mer av stationsmiljön önskar de omsorg och omtanke, något som i de normerande föreställningarna förknippas med kvinnlig genusserialitet. Här synliggörs att stationer behöver utformas så att de kan hantera olika rytmer som löper genom den. En och samma resenär kan också vid olika tillfällen ha olika behov i en och samma miljö, exempelvis då resenärerna växlar mellan att befinna sig i pendlarrytm och väntans rytm.

### 12.2.1 Delat ljudrum och indelade rum

Den bristande omsorgen vid utformningen av stationsrummet omtalas även då resenärerna beskriver det delade ljudrummet i väntsalen.

Husen är byggda på ett sätt som gör att man har rätt så dålig akustik och det är rätt bullrigt. Det tror jag stressar mig. Kan man få ner ljudvolymen så tror jag att det skulle lugna ned mig. Det handlar ju också om ljus, mer ombonat och inte så sterilt. Det tror jag också skulle få folk att stanna till. Även mig själv då!

(Jens, Intervju)

När Jens beskriver den bullriga ljudmiljön, som han upplever på järnvägsstationen relaterar han den till byggnadens konstruktion. I kapitlet om resenärerna beskrevs hur resenärer påverkas av andra närvarandes mobiltelefonsamtal i det gemensamma ljudrummet. Detta är också något som resenärerna finner störande vid vistelser på stationen och på olika sätt försöker värja sig emot.

Jag sitter framför en person som pratar både privat och högt i sin mobiltelefon om en massa saker som jag inte vill höra. Tar på mig hörlurarna till min mp3 och lyssnar på p1.

(Robert, dagboksanteckning, Norrköpings järnvägsstation, december 2010)

O'Dell (2006) menar att det vid vissa tillfällen pågår en kamp om ljudrummet bland resenärer. I kapitlet inskränkt livsrum skildrades hur Kenneth upplevde sig hotad när han under en av sina resor försökte förändra en persons dominans av ljudrummet. Upplevelsen av den händelsen bidrog sedan till att Kenneth vid andra tillfällen låtit bli att ingripa och på så sätt låtit sig domineras i ljudrummet.

Bland resenärerna som använder Norrköpings järnvägsstation anpassar sig vissa till den tillfälliga dominansen av ljudrummet genom att själv börja lyssna på radio, egen musik eller genom att sätta in hörselproppar. Andra ifrågasätter enbart i tanken rätten att dominera väntsalen med mobilsamtal av såväl privat- som av yrkesmässig karaktär.

En väntsal är en väntsal, inte en förlängning av en arbetsplats! [...] Det kan bli konstiga samtal som andra inte borde höra [...] Jag tycker det är obehagligt! Jag vill inte höra den typen av samtal! [...] Folk förstår inte att det hörs ut. De tror att det är ett samtal mellan två personer. Precis som om de är på ett kontor, men [...] det är ju många som hör [...] stationerna är inte utformade så.

(Mona, intervju)

Mona gör en klar åtskillnad mellan väntsalen, som hon ser som en kollektiv plats för väntan, och arbetsplatser som har mer avskild karaktär där känsligare ämnen kan avhandlas

utan åhörare. De förslag som resenärerna anför mot högljudda mobilsamtal i offentliga miljöer, är å ena sidan att införa mobilfria, tysta zoner i väntsalen och å andra sidan att återinföra telefonhytter för mobiltelefoner som kan användas för att göra mobilsamtal så att väntsalen kan förbli en gemensam plats för väntan.

Att göra förändringar i den fysiska miljön och skapa avskilda lugna platser i väntsalen återkommer även som ett förslag för att skapa trygghet och avskildhet från missbrukarna, vilka en del resenärer upplever som hotfulla och potentiellt våldsamma:

Det finns ju många man inte kan lita på här, så det är väl bra med stora öppna ytor [men] jag tänkte på de här [tysta kupéerna] där man kan få lite lugn och ro. Det kanske vore skönt med någon liten vrå som man kunde gå in [...] Man skulle väl vara tvungen att visa upp sin biljett eller något, att man väntar på ett tåg, annars så skulle det väl snart fyllas med de här andra "stackarna" tror jag [...] eller om man skulle lägga i en peng kanske för att öppna dörren? Det är ju så på toaletterna. Då kanske det gör att en del inte kommer in.

(Vendela, intervju)

I föregående kapitel beskrevs hur Vendela och flera andra kvinnliga och manliga resenärer vid Norrköpings järnvägsstation undviker väntsalen särskilt om kvällstid på grund av närvaron av missbrukare och "uteliggare". Det Vendela menar skulle göra väntsalen mer inbjudande för henne är om hon kunde gå in till ett stilla plats där enbart resenärer vistas, eller som är till för dem som erlägger en särskild avgift. Andra resenärer anför istället att förändringar av den mindre väntsalen skulle vara en lösning för att minska närvaron av missbrukare och "uteliggare":

Jag kan tänka mig att varför missbrukare vill sitta [i lilla väntsalen] är för att det är lite insynskyddat också, så gör man det lite mer öppet och tillgängligt så kan det nog bli trevligare.

(Jesper, intervju)

Medan Vendela koncentrerar sitt förslag på att avskilja resenärer från andra närvarande på stationen, så menar Jesper att det är genom att göra avskilda rum mer öppna och tillgängliga som "uteliggare" och missbrukare skulle finna dessa platser mindre inbjudande. Ett tredje sätt att närma sig förändringar av den fysiska utformingen på stationen ger Camilla uttryck för. Enligt henne skulle det skapa mer trivsel om man kunde skapa känslan av större avskildhet mellan de väntande resenärerna som befinner sig på stationen samtidigt:

Det här kalla, hårda, det skulle jag vilja ändra om jag fick, så det kändes lite mera gemytligt och kanske lite lyxigare att åka tåg [...] precis som man har gjort med lounge i Stockholm. [...] De skulle utgå mer ifrån individerna och hur man trivs i

ett stort rum [...] Om de kunde hitta någon form för folk att vänta på ett naturligt sätt istället för att ställa sig mitt ute på ett golv där man kanske känner sig lite naken, lite malplacerad [...] Man vill gärna känna trygghet på nåt sätt i den här situationen. Då ställer man sig gärna vid en vägg.

(Camilla, intervju)

Hos Camilla framkommer återigen en önskan som finns hos resenärerna och som går ut på att vara sedda och bekräftade som resenärer genom att erbjudas en ”lite lyxigare” och ”gemytlig” miljö att vänta i. I likhet med Vendela talar hon också om att avdela rummet och jämför detta med loungen i Stockholms Centralstation. Det problem, som hon uppmärksammar i väntsalen på Norrköpings järnvägsstation, är hur resenärer blir tvungna att vänta på sporadiskt utspridda platser mitt i rummet. Enligt henne kan detta upplevas som otryggt, eftersom människor tenderar att vilja stå utmed väggarna för att känna trygghet. Camillas beskrivning ger också en förståelse för upplevelser hos de ovana resenärerna som hamnar i vägen för den lokala pendelrytmen. Vendelas, Jespers och Camillas olika förslag kan verka motsägelsefulla, men de pekar gemensamt mot att de upplever stationsrummet som ogenomtänkt och där individer som inte är resenärer getts möjlighet till att dominera. Vad de önskar är i stället att platsen medvetet utformas till att förmedla såväl känslor av öppenhet och tillgänglighet, som behovet av upplevd avskildhet och trygghet. Detta sätter fingret på det offentliga rummets dilemma som å ena sidan ska vara tillgängligt och användbart för alla, men där det å andra sidan förekommer behov att avskilja sig från andra. Gabrielsson (2006) förespråkar att det offentliga rummets viktigaste funktion är mötet med andra människor. Även om resenärerna under intervjuerna ger uttryck för viljan att behålla järnvägsstationerna som offentliga rum med tillgänglighet för alla, tycks det som att de på olika sätt även uttrycker behov att avskilja sig från andra samt en önskan av att vara synliggjorda som resenärer.

## 12.3 Bristande översikt i gångtunneln vid Kimstad pendeltågsstation

I kapitlet om Kimstad pendeltågsstation och i kapitlet om inskränkt livsrum beskrevs hur upplevelsen av gångtunneln på pendeltågsstationen varierar under dygnets timmar och beror på vilka människor som för tillfället finns närvarande på stationen. Under platsobservationerna uppfattade jag själv gångtunneln som vänlig och välkomnande under morgonens pendelrhyth, medan tunneln om eftermiddagen uppfattades som betydligt dunklare och mer instängd. Martin som hamnade efter ett par med en man, som han upplevde som hotfull, ger en närmare skildring av gångtunneln.

Den är lite mörk, fast den är rätt belyst, och den är lite lång. Grejen är att tunneln går under jord – naturligtvis – och allting annat är på gatuplan, så det är väldigt lite insyn där. [...] Det märkte jag själv en eftermiddag när det var lite halvmörkt där uppe. [...] Det blev som ett separat rum för sig. [...] Där nere såg man ju ingen. När

man kom upp då var det lite bättre även om det inte var så mycket folk. Då var det ju ändå en insyn [...] Det är flera som tycker att den här tunneln inte är den bästa lösningen [...] Min yngsta dotter tycker till exempel inte om den.

(Martin, intervju)

Även om upplevelserna av gångtunneln skiftar återkommer hur miljön skapar otrygghet hos användarna, särskilt på kvällstid eller då stationen för övrigt är öde. Under intervjun med Magnus Gullstrand<sup>164</sup> nämnde han att man från stadsbyggnadskontorets sida beaktat ”trygghetsfaktorn” redan i ett tidigt skede av planeringsprocessen. Detta gällde till exempel hur bredden skulle ge en bra översikt. Vid den slutliga utformningen bidrog dock politiska beslut av ekonomisk art till att tunneln blev smalare än först var avsett. Här kan man således tala om att ekonomiska prioriteringar ledde till att otrygghet byggdes in i den fysiska miljön, trots att kompetensen om hur man skapar upplevd trygghet fanns och beaktades av de fysiska planerarna. Resenärerna uppgav inga förslag på hur gångtunneln i sin nuvarande utformning skulle kunna göras om så att upplevelsen av trygghet skulle öka. Martin nämner i stället hur han får komma och möta sina döttrar vid tillfällen när de tar pendeln hem sent på kvällen, eftersom de då upplever stationen och gångtunnelnarna på väg hem om kvällarna som riskfyllda platser.

## 12.4 Brist på värme och WC på Kimstad pendeltågsstation

I kapitlet om Kimstad pendeltågsstation beskrevs problematiken med att stationen kunde upplevas som en lokal torgyta för närboende Kimstabor, samtidigt som den egentligen fungerade som en omstigningsplats mellan tåg och lokal- och regionalbussar. Den som har behov av uppvärmd lokal, toalett eller inköp av dryck får vända sig till den lokala pizzerian i samhället. Denna ligger cirka tio minuters gångväg från pendeltågsstationen men på stationen finns ingen markering angående detta. Resenärerna kan på så sätt befinna sig långt från denna service som de kan ha behov av både när de startar eller avslutar en resa eller när tåget är försenat. Även resenärer som bor nära stationen kan uppfatta dessa förhållanden som besvärande, särskilt vintertid då de önskar att det fanns en väntsal.

Kimstad station. Tåget är försenat och tiden skjuts fram hela tiden. Det blåser och är riktigt kallt. Människorna runt mig är irriterade och fryser. Det skulle vara skönt om det fanns en väntsal som var uppvärmd. Nu finns endast en väntkur som är öppen och knappt skyddar för den kalla vinden. Tåget kommer till slut och det är fullt med människor och inga sittplatser. Får stå till Norrköping. Tänker på alla som stått från Linköping.

(Robert, dagboksanteckning, december 2010)

---

<sup>164</sup> Fysisk planerare vid Stadsbyggnadskontoret i Norrköping kommun (intervju 2012-05-04).



Kom till stationen 25 minuter innan tåget skulle komma in. Det var snökaos både på vägarna och i tågtrafiken, ca 30 cm snö låg det på perrongen och på sittbänkarna. Temperaturen var runt  $\pm 0$  [...] Det var jag och några ungdomar som väntade på tåget som var 16 minuter försenat. Under väntetiden hann det passera tre persontåg och ett godståg. Då de passerade yrde snön över oss som väntade. Inte så trevligt. Medan jag väntade småhoppade och trampade jag på stället för att inte bli frusen [...] Här borde ju finnas någon "värmestuga", särskilt under dessa tider med tågförseningar och inställda tåg. Bussarna kör efter ordinarie tidtabell, så folk som kommer med tåget får kanske vänta till nästa buss 30–45 minuter senare. Kimstad station borde bli lite mera människovänlig!

(Vendela, dagboksanteckning, 2011-01-06 Kimstad station)

Såväl Robert som Vendela uppfattar bristen på väntsal som besvärande. Något som de i sina dagboksskildringar även tycks dela med andra väntande resenärer. Det känsliga naturläget medför att stationen upplevs som mycket kallare än vad gradtalet anger. Stationen är anlagd i ett relativt flackt och öppet läge där vinden lätt får fart. Den är även anlagd i en rågång som gör luften fuktig. Detta var också något som jag själv upplevde under platsobservationer under kvällstid och på vintern. Vendela talar om att stationen borde göras mer *människovänlig*. Med det menar hon att den borde vara planerad för att förseningar i trafiken kan inträffa, i stället för att som nu utgå från att allting "klaffar". Hon anser att det skulle behövas någonstans att gå in och värma sig och någonstans där man kunde köpa något att dricka om man blir törstig. Särskilt besvärande tror hon det är för bussresenärer som använder stationen som bytespunkt:

Många kommer ju då ifrån Skärblacka och andra orter, jag tror de kommer ända från Finspång bussarna faktiskt och då tycker jag att det borde finnas något.

(Vendela, intervju)

Under intervjun bad jag därför Vendela att på sin karta över Kimstad station skissa upp hur en sådan människovänlig station skulle se ut enligt henne. Medan hon skissade, reflekterade hon över vad som är möjligt att realisera och problemen som kan föreligga med uppförandet av en väntsal:

Nu är ju parkering för cyklar här annars skulle den ju kunna ligga där. För den får inte ligga för långt bort om man ska hinna [över till andra perrongen] och gå i tunneln. Ja, jag lägger den här [...] Inuti så ska det vara sittplatser och gärna också någon växt då [...] något grönt och varmt att se på. Sedan tycker jag att det borde finnas en toalett [...] Men var ska jag lägga den i det här lilla huset då? Då får vi bygga ut det! Kanske gå in i utifrån då? [...] Det är väl risk att det blir ett tillhåll för ungdomar som träffas på kvällen. Det kan ju vara skönt och ha någonstans att gå in.

(Vendela, intervju)

Vendela placerar väntsalen på exakt samma plats som den var planlagd. Där finns redan ett servitut för uppförande av en kiosk. Detta tycks vara en väl vald position för att även långsamt gående personer skulle kunna hinna mellan de båda perrongerna inför tågens ankomst. Vendela som själv under dagtid inväntat tåg tillsammans med ett par ungdomar på Kimstad pendeltågsstation uppmärksammar även att det finns en risk för att ungdomarna skulle kunna ta över väntsalen under kvällstid. Här sker ett möte mellan serier av ålder och genus. Vendela uttrycker en vuxen kvinnlig resenärs behov av trygghet och värme i resandesituationen. Även ungdomarna menar hon har ett behov av trygghet och värme i resandesituationen, men därutöver associeras ungdomar med att kulturellt utmana vuxenvärldens normer och använda miljöer på ett annat sätt än vad vuxenvärlden avsett. När Vendela tänker vidare kring sin människovänliga station försöker hon finna en lösning på risken för busliv i väntsalen. Hon kommer då att jämföra den med Valdemarsviks busstation som hon regelbundet besöker.

Nu kom jag att tänka på Valdemarsviks busstation. Där har de ju lite problem med väntsalen. Men på vardagar då är den öppen till klockan 18, tror jag, och där inne finns en toalett och bänkar och så är det väldigt fina väggmålningar. Men lördagar och söndagar är det stängt och då kommer man ju inte åt toan heller [...] Men det är ju också risken här med att [...] Det är så svårt det där! Eftersom pendeltågsstationen ligger så långt ifrån själva samhället borde det ju nästan finnas någon som tittar till den då, för den sköter ju inte sig själv. Det gör den inte! [...] I Valdemarsvik har taxi bemannat där på vardagarna, men inte på helgerna och de har lite tillsyn. Det ligger vägg i vägg så de hör ju om det är bråk. Det är ganska lyhört!

(Vendela, intervju)

När Vendela beskriver Valdemarsviks väntsal återkommer utsmyckningen som ett viktigt inslag. Hon beskriver målningarna som ”väldigt fina”. Sedan tar hon upp problem som hänger ihop med uppförandet av väntsal bland annat skötsel och underhåll, samt risken för bråk och vandalisering. Medan taxibolaget till viss del tycks ansvara för detta i Valdemarsvik, kommer Vendela inte på någon lösning för detta i Kimstad. Enligt den fysiska planeraren Magnus Gullstrand utvecklades planen om uppförandet av kiosk utifrån en insikt om platsens känsliga läge. Planen kan på så sätt sägas innehålla den människovänlighet som Vendela och andra resenärer efterfrågar. Planerna på kiosken föll dock, eftersom ingen intressent fanns som ville finansiera och uppföra kiosken. Istället står nu det stora cykelstället på den plats som var avsedd för denna byggnad. Här kan man säga att finansierarnas ovilja att bekosta uppförandet och skötseln av en väntsal på Kimstad pendeltågsstation fått konsekvenser för resenärerna och ansvaret har överlåtits på privata entreprenörer. I förhållande till rytmbegreppet har således det bristande intresset att skapa konsumtionsrytmer på Kimstad pendeltågsstation, samt den upplevda risken för att den kvardröjande rytmen av skolungdomar ska vandalisera eller starta våldsamheter, kommit att dominera över samtliga resenärers behov av värme, vila och WC när de vistas på Kimstad pendeltågsstation.

## 12.5 Genus, hemtrevnad och hygien

Under intervjuerna med resenärerna närmade jag mig frågan om genusdimensioner på järnvägsstationer genom frågan om män och kvinnor kunde tänkas uppleva och använda järnvägsstationerna på olika sätt. Resenärerna fick även kryssa i olika alternativ på en blankett över vad de ansåg som mest nödvändigt och vad som kunde vara bra att ha på järnvägsstationerna. I samband med detta återkom frågan om toaletter som en diskussion med genusdimensioner.

Herrtoaletterna är så äckliga! De är äckliga! Det tycker jag, så [gemensamma toaletter] det vill jag inte ha!

(Sara, intervju)

Jag får alltid höra att det är mindre sönderslaget och så på damtoaletterna. Jag vet inte vad det beror på, men då kan det väl vara bra [för kvinnor] ha någon fristad i så fall.

(Jesper, intervju)

Genom fokuset på toaletter tydliggörs hur genus förknippas med den intima nakna kroppen. Medan kvinnokroppar kopplas samman med egenskaper som att vara renliga och skötsamma, länkas manliga kroppar till beteenden som att ”slabba ned” samt till att vara ohygieniska och potentiellt våldsamma. I resenärernas skildringar framställs kvinnliga kroppar således som om de har högre krav på renlighet och äger en större förmåga att bibehålla denna renlighet i rummet. De manliga kropparna däremot ses som mer problematiska och mindre kravfyllda i förhållande till renlighet, eftersom de inte anses ha viljan eller förmågan att bibehålla toalettstol och toaletterum rent.

Toaletter och hygien är ett ämne där resenärernas upplevelser kan tolkas i termer av förtäta genusrytm. Vissa normerande föreställningar förknippas med kvinnlighet och andra med manlighet. Skildringar av kvinnokroppars egenskaper genljuder här av den kvinnligt genusdominerade rytmen av kvinnan som ett ärbart objekt där förmågan att framstå som ren, hygienisk och kontrollerad är av vikt för att behålla denna ärbarhet (jfr Thörn 2004:195ff, Domosh & Seager 2001). Den ger också återklang av den kvinnligt genusdominerade rytmen av kvinnor som omsorgsfulla husmödrar, där kvinnor förväntas känna omsorg om och ha kunskap om hygienisk skötsel och omvårdnad av olika miljöer (jfr Platin 2001:23ff). Föreställningarna om de manliga kropparna bär i stället toner av den manligt dominerade genusrytmen om mannen som potentiellt våldsam (jfr Eduards 2004, Lövkrona 2001).

Medan dessa resonemang framställer kvinnliga kroppar som enhetligt renliga och omsorgsfulla, lämnar de en större variation åt de manliga kropparna, som inte nödvändigtvis förväntas visa omsorg om rummets skötsel, utan obehindrat kan ”skvätta”, ”slabba” och

sprida urin. De disciplinerande genusrytmerna sluts därmed tätare runt kvinnokroppen än manskroppen. Med hänvisning till Ahmeds (2006) terminologi har de manliga- och kvinnliga kropparna således olika möjligheter att ”bebo” och bekvämt bre ut sig. De manliga kropparna kan använda toaletterummet såväl när det är nedsmutsat som rent, medan de kvinnliga kropparna begränsas i sin användning genom att de inte lika bekvämt förväntas använda rummet när det inte är rent. Den problematiska manliga kroppen som ”skvätter och slabbar” ger en bild av den normerande kropp som dominerar vid bruket av toaletter i offentliga utrymmen (jfr Forsberg 2005).

Bland resenärer uttrycktes också vikten av att skilja på toaletter för manliga och kvinnliga kroppar. Främst var det kvinnor som, i likhet med Sara, upplevde herrtoaletter som ”äckliga” och därför inte ville dela faciliteter med de ”slabbiga” manskropparna. Men det förekom även, som hos Jesper, resonemang om att genom avskilda toaletter skapa en ”hel och ren fristad” för kvinnor. I Jespers uttalande knyts manlighet ihop till den mansdominerade genusrytmen av normerande föreställningar om mannen som potentiellt våldsam. Våldet som de manliga kropparna sägs genomföra här sker mot den fysiska miljön, snarare än mot mänskliga kroppar. Sönderslagna handfat och slabbiga golv görs genom detta till materialiseringar av denna rytm och förknippas mer med manlig än kvinnlig serialitet. I förhållande till upplevelsen av närvaron av potentiellt våldsamma män på järnvägsstationerna, rymmer kommentaren om att en låsbar toalett även kan ge en fristad för kvinnor från denna potentiella våldsamhet när de vistas i det offentliga stationsrummet. Här påminner Jespers resonemang om Vendelas förslag, som nämndes tidigare i detta kapitel, om att skapa tysta rum dit enbart resenärer eller de som är villiga att betala skulle ha tillträde. Medan den manliga våldsamheten genomsyrar, brer ut sig och ”bebor” det övriga stationsrummet, blir det avskilda låsbara toaletterummet en plats dit kvinnor kan söka sin tillflykt från en manlighet som har en underton av våld och gränslös sexualitet.

Trots att föreställningen om män som mindre hygieniska förekom bland resenärerna gav de manliga resenärerna uttryck för att även de uppskattade rena och trivsamma miljöer, såväl på toaletter som på övriga stationsområdet.

Åh, herrtoaletter, offentliga sådana, de brukar ju inte vara sådär jätteroliga, så det kanske är så att det ska vara: ”Toaletter som delas av herrar och damer”, för då blir det lite mer i ordning på dem lite mer ombonade och inte de där masslösningarna med små bås.

(Jens, intervju)

Några personer står och röker [...] Gissar att de kommer att fimpa på marken. Som småbarnsförälder ogillar jag det eftersom jag vet att småbarn stoppar in allt möjligt i munnen.

(Kenneth, dagboksanteckning, Norrköpings järnvägsstation 2010-08-09, kl. 17:35)

Dessa citat visar att det i de manliga resenärernas levda erfarenheter och upplevelser uppstår arytmier mot de dominerade genusrhythmerna där det är kvinnor som betraktas som renliga och omsorgsfulla. Detta visar att i de manliga resenärernas tankar och upplevelser tunnas dessa rytmer ut. Resonemangen rymmer även multipel serialitet. Utöver att de manliga resenärerna under intervjuerna ger uttryck för att de seriellt kan definieras som män, så signalerar Jens önskan om städade toaletter även seriellt en status som innebär en förväntan på att använda rum av en viss standard och inte enklare urinoarer. I Kenneths dagboksanteckning uttrycks hur han betraktar järnvägsstationen utifrån sin tillhörighet till serien av föräldraskap med vana av vård och omsorg om späda barn. Det är genom dessa ögon han ifrågasätter bristfällig städning och resenärers ovana att slänga skräp och cigarettfimpar på golvet. Kenneths uttalande kan även ses som ett uttryck för hur samhällsidealet om ett delat föräldraskap, som växt fram under de senaste femtio åren<sup>165</sup> fått genomslag i manliga resenärers vardagsliv och tankar. Detta utgör en ny situation för manliga föräldrar, där de under sin dagliga arbetspendling, samtidigt närvarar på järnvägsstationen genom i sitt omsorgsfulla föräldraskap. En tolkning är att dessa manliga resenärer ger uttryck åt ett rådande manligt medelklassideal om mannen som kombinerar att vara yrkesverksam och närvarande förälder.

## 12.6 Konsumtion, rationalitet och omsorg

Genusdimensioner förekommer även när resenärerna diskuterar det utbud av affärer, restauranger och caféer som finns på järnvägsstationerna. Detta skedde i samband med att jag frågade om män och kvinnor kan tänkas använda detta utbud på olika sätt.

Ja, det skulle vara den där shoppingen då förstås. [...] Det tror jag! Ja, jag kan ju alltså gå in och ”bara glo lite grann”. Det tror jag inte min man skulle göra, utan då är han fokuserad på att köpa någonting som han har bestämt sig för, medan jag kan bara för att fördriva tiden kan gå in i Pressbyrån och kolla runt lite om det finns något som jag möjligtvis skulle kunna behöva. Ett behov jag inte vet innan.

(Sigrid, intervju)

Jag vet inte om det är manligt eller om det är jag. Jag har ju en rätt så rationell syn på stationer [...] men om man såg stationen som en mötesplats där man faktiskt kan umgås med folk före och efter man tar tåget [...] om det sen är kvinnligt eller inte det låter jag väl vara osagt, men det är klart att då ställer man ju säkert helt andra krav. Då ställer man ju mycket mer krav både på ”mysfaktorn”, höll jag på att säga, och på kaféets utbud [...] Men om man pratar om en järnvägsstation ur perspektivet ”jag ska åka tåg – till och från”. Ja, då kanske jag blir lite överrationell.

(Jens, intervju)

---

<sup>165</sup> För en närmare presentation om faderskap och förändrade samhällsideal se vidare: Platin (2001), Klinth (2002).

Hos både Sigrid och Jens länkas manlighet samman med *målrationalitet*. I Sigrids uttalande görs detta genom att hon beskriver manliga konsumtionsbeteenden som målrationala då hon säger att hennes man enbart är ”fokuserad på att köpa saker han redan i förväg bestämt sig för”. I Jens uttalande beskrivs målrationaliteten i stället då han omtalar sig själv som en ”överrationell” manlig resenär som enbart är fokuserad på att ”åka tåg – till och från”. Det är dock med viss tvekan han för detta till ett genusspecifikt beteende. Det han omtalar är hur han som pendlare är van att se på stationen. På så sätt påminner hans resonemang om hur pendlarrytmen i tidigare analyskapitel beskrivits som fokuserad och målinriktad med egenskaper som sedan länge varit förknippade med manlig serialitet. I kapitlet om den pendlande resenären återgavs även hur Sigrid uttalade sig som en liknande målrational resenär när hon reste i tjänsten eller arbetspendlade. Sigrid ger uttryck för att såväl vara en målrational pendlare som en kringströvande kvinnlig konsument. Detta visar på hur rytmer ändras och löses upp och att en och samma person beroende på situation kan ge uttryck för förtätningar och arytmier i olika rytmer.

Det kvinnliga konsumtionsmönstret som Sigrid beskriver består i stället av att strötitta i affärer utan att ha ett förutbestämt mål och rekognosera för framtida och tidigare okända behov. Detta mönster påminner till viss del om hur Young ([2000] 2009:255ff) menar att kvinnor utvecklat avbrutna rörelsemönster i sin mobilitet. Medan Young uttrycker detta i negativa termer tycks det sporadiska, föränderliga och impulsiva konsumtionsmönstret i stället uppfattas som kravlöst, inspirerande och upplyftande. Bilden av den kvinnliga ströshopparen har en genklang av hur kvinnor förknippats med konsumtion allt sedan framväxten av varuhusen slutet av 1800-talet. Varuhusen framstod då som en socialt accepterad frizon för borgerskapets kvinnor i det offentliga rummet (Domosh & Seager 2001, Ganetz 2005).

Jens uttalande om kvinnliga resenärer går också att knyta till bilden av kvinnlig konsumtion som en social aktivitet, då han anger att de kan använda stationen som en mötesplats för att umgås med andra i samband med tågresa. Även här är Jens tveksam till om detta är ett kvinnligt sätt att använda stationerna. Det som tyder på att han ändå förknippar denna sociala umgängesform med kvinnlig serialitet är benämningen att den skulle innehålla en ”mysfaktor”. Detta är ett begrepp som även andra manliga resenärer använder när de relaterar till kvinnlig förmåga att skapa trivsel och hemtrevnad. Detta är något Lennart gör när han reflekterar över om han tror att det spelar någon roll om det är män eller kvinnor som utformar och inreder järnvägsstationer.

Har du någonsin tittat på en ungarlslägenhet och en kvinnas lägenhet? [...] Alltså det är oftast två olika miljöer. Sânt skulle kunna avspegla sig i det här fallet också [...] Alltså jag tror att man skulle, just det här med ”hemtrevnad” på något sätt. Jag tror att vi män kan acceptera [...] vi är ju oftast väldigt målinriktade vi har en uppgift, vi ska med tåget och ser inte hur det ser ut runt omkring [...] Jag tror i alla fall att [kvinnor] skulle vilja ha så att säga ”mys” någonting som känns mer ”hemtrevligt”.

(Lennart, intervju)

Hos Lennart återkommer ordet ”mys” liksom ”hemtrevligt” för att beskriva ett möjligt kvinnligt sätt att utforma stationsmiljöer. Även dessa benämningar genljuder av den kvinnligt dominerade genusrytmen av kvinnan som omsorgsfull husmor. Tidigare i detta kapitel beskrevs hur Lennart och andra fann den nuvarande stationsmiljön i Norrköping som ”kal”, ”ogästvänlig” och ”steril” och Vendela omtalade att stationsmiljön i Kimstad borde göras mer ”människovänlig”. En tolkning är att resenärerna saknar en dimension i stationsmiljöerna som ett målrationellt planeringsideal inriktat på funktioner inte kan ge lösningar på.

Det resenärerna efterfrågar i planeringen skulle kunna beskrivas som ett *omsorgsrationellt planeringsideal*, som tar hänsyn till resenärerna och deras vardagliga upplevelser på plats. Begreppet omsorgsrationelitet myntades av Carol Gilligan ([1982] 2003). Den innebär en form av rationalitet som lyssnar in och tar hänsyn till andras behov vid beslutsfattande. Det resenärer efterfrågar, såsom Camilla tidigare i kapitlet, är en utformning som tar hänsyn till hur människor trivs i ett rum och rör såväl det sociala rummet som den fysiska utformningen. Det innefattar således en kompetens hos planeraren som går utöver hanteringen av att på smidigast och mest kostnadseffektiva sätt förvara och förflytta människor från en ort till en annan.

## 12.7 Förvaltare om genus, behov och tillgänglighet

När förvaltarna under intervjuerna fick frågan om jämställdhet och tillgänglighetsmålet återkom, liksom hos resenärerna, resonemang om genusaspekter på toaletter.

Det där med genusbiten [...] Jag är ju inte så mycket för en damtoalett och en herrtoalett. Egentligen ska det ju inte ens vara handikapptoaletter, utan alla toaletter ska ju vara för alla [...] för annars blir det ”vi och dem” och olika sorter. [...] Det måste vara enklare att ha stora toaletter, enklare att städa och lättare och få in väskan du ska ha med dig in. [...] Det ska ju vara likadant! Lika stort och samma dimensionering på alla [toaletter]. Då tycker jag man kommer ett steg på vägen och fått det ”lika för alla”.

(Keith Grönqvist, Jernhusen AB, intervju, 2012-04-04)

I likhet med resenärerna relaterar Keith Grönqvist, Jernhusen AB:s förvaltare vid Norrköpings järnvägsstation, till toaletter då han relaterar till ämnet genus och jämställdhet.<sup>166</sup> Hans resonemang går tillbaka till skillnader mellan manliga och kvinnliga bruk av toaletter. På denna punkt liknar Grönqvists resonemang hur resenärerna skildrar manliga och kvinnliga kroppar. Han menar att särskilt kvinnor kan finna det otrevligt att gå in på toaletter som är nedsölade och ostädande. Detta kan tolkas som

---

<sup>166</sup> Vid tidpunkten för intervjun höll Jernhusen AB på att renovera toaletterna på Norrköpings järnvägsstation, vilket kan ha bidragit till förvaltarens fokus på just denna fråga.

att genusrytmen är förtätad runt de kvinnliga kropparna och råder som normerande föreställning såväl bland resenärer som bland förvaltare. Grönqvist relaterar problem med renhållning av toaletter till att Jernhusen AB lagt ut städningen på entreprenad. Detta sägs bidra till att det är svårt att få fram städpersonal vid annat tillfälle än de tider de normalt genomför städning på. Grönqvist uttrycker att ”det ska vara lika för alla” för att det inte ska bli ”vi och dom och olika sorter”. Till denna indelning räknar han även funktionshindrade individer.

Även Trafikverkets stationsförvaltare över Norrköpings järnvägsstation och Stockholms Centralstation lyfter toaletter som ett område där genus kan komma till uttryck på järnvägsstationerna. Detta gör han i samband med att han reflekterar över vad som kan vara problematiskt särskilt för kvinnor när de vistas på järnvägsstationer.

Ta till exempel en resenär som oftast har en barnvagn med sig [...] Jag vet inte hur det ser ut, men den statistiken är intressant att se. Vilka [gör] flest [resor med] barnvagnar? [...] När man ser det då måste man veta hur vi ska bygga de här accesspunkterna. När man kommer med barnvagn då ska vi vara tydliga med; ”Var ska jag kunna komma upp på plattformarna?”. Jag tänker som med vilken annan resenär som helst, då måste man hitta angreppssätt för att tillgodose det behovet [...] Jag tror kanske att när man har barnvagn då är det också ett behov att barnen kanske helt oplanerat vill göra toalettbesök eller liknande, så kanske man borde höja komfortnivån på toaletter. Idag kostar ju toaletter att gå in på också.

(David Lukose, Trafikverket, intervju, 2012-05-30)

I Lukoses resonemang länkas kvinnliga kroppar tätare samman med att vara tvungen att röra sig på offentliga platser med barnvagn. När den kvinnliga kroppen tar plats på järnvägsstationen sker det bland annat i form av att denna kropp förlängs av en barnvagn. Även när Lukose utvecklar resonemang om genusperspektiv på toaletter är det i form av att kvinnliga kroppar länkas ihop med omsorg om små barn. I dessa resonemang tycks vård och omsorg om små barn höra till den kvinnliga genusserien, i stället för att betraktas som skild serie. I detta betraktelsesätt genljuder genusrytmen av kvinnor som hustrur och omsorgsfulla mödrar. Samtidigt går Lukoses resonemang att knyta an till hur forskningen inom genus, transporter och byggd miljö fört fram att utformningen av fysiska platser och transporter lämpligen bör ske med hänsyn till att kvinnors mobilitet skiljer från mäns eftersom de i högre grad ansvarar för barn och inköp till hushåll (se kapitel 3).<sup>167</sup> Medan ”portföljbäraren” i planeringssammanhang fått tjäna som en bild för den manliga kroppen och som en materialisering av mannen som huvudsaklig försörjare, har ”kvinnan med barnvagn” stått som en materialisering av den normerande föreställningen av kvinnan primärt sedd som mor med hushållsansvar. I dessa båda bilder impliceras att kvinnors

---

<sup>167</sup> Även Lundgren (2006) skriver om hur hennes mobilitet genom stadsrummet förändras när hon vid ett tillfälle tar sig igenom staden skjutandes sin väninnas barnvagn.



mobilitet skiljer sig från den manliga. Den kvinnliga kroppen förlängs av en barnvagn, vilken kan verka hindrande för hennes mobilitet genom rummet, medan den manliga kroppen som saknar tyngande förlängningar snabbt, lätt och ledigt kan glida förbi hinder och passera vidare genom rummet. Lukoses resonemang svarar på detta sätt upp mot att stationen ska göras tillgänglig för kroppar med olika sorters mobilitet. I övrigt när Lukose talar om tillgänglighetsanpassning gör han det dock utifrån att höja stationerna till en viss fysisk standard.

Visionen är ju att tillgänglighetsanpassa alla stationer och då menar vi att det ska finnas en viss standard. Det ska finnas bänkar att sitta på det ska finnas väntkurer, det ska ju vara anpassat även för andra funktionshindrade personer så att stationen kan nyttjas av samtliga personer i ett samhälle. Det ställer stora krav på att man har ekonomi på att göra de här anpassningarna, de är ju trots allt väldigt dyra, så att då är man tvungen att prioritera [bland stationer som ska anpassas.] Norrköpings station blev lyckligt lottad och togs i andra etappen, så i dag är stationen tillgänglighetsanpassad.

(David Lukose, Trafikverket, intervju, 2012-05-30)

När Lukose och Grönkvist tänker på tillgänglighetsanpassning är det således främst förändringar i den fysiska miljön som de hänvisar till. Därutöver att dessa åtgärder är ekonomiskt kostsamma och att prioriteringar därför är nödvändiga att göra. Kvinnor och män ses främst som ett par av många olika sorters kategorier av användare som stationerna ska tillgänglighetsanpassas för. Under intervjuerna uttrycker såväl Grönkvist som Lukose att stationerna främst tillgänglighetsanpassas i förhållande till fysiska funktionshinder. En tolkning av dessa förhållanden är att tillgänglighetsanpassning för fysiskt funktionshindrade överordnas andra aspekter av anpassning. Sett med hänsyn till serialitet och multipel serialitet skulle man kunna säga att serier av fysiska funktionshinder analyseras och synliggörs, medan andra serier kvarstår som relativt oproblematiserade.

### 12.7.1 Kommersiellt utbud och genuskomplementaritet

Yvonne Hendele, Jernhusen AB, är chef för förvaltningen på Stockholms Centralstation. När hon resonerar om jämställdhet lyfter hon fram föreställningar om olika mänskliga behov som styr Jernhusen AB i deras val av konsumtionsutbud på Stockholms Centralstation.

Jag tycker att vårt samhälle har blivit ganska jämställt ändå [...] Men sen är vi ju "män" och "kvinnor" [...] När vi har tittat på behov utav service [...] så har vi tagit in Lindex, med damunderkläder och kvinnliga tillbehör och en herrekipering för manligt också för att det ska finnas till båda! Om man tänker: Teknikmagasinet och Ur och Penn. Fast jag tycker det finns massor med kul på Teknikmagasinet också! Jag har inte tänkt "kvinnligt/manligt" för det handlar inte om kvinnligt/manligt det handlar om människors behov och sen vilket kön man tillhör är ganska egalt!

(Yvonne Hendele, Jernhusen AB, intervju, 2012-06-13)

De normerande föreställningar om feminina respektive maskulina konsumtionsmönster är liksom hygien och hemtrevnad områden där genus som rytm förtätas och materialiseras. Särskilt förtätas de kring de kvinnliga kropparna. Genus som rytm materialiseras genom produkterna i butikernas utbud, men även genom de skilda konsumtionsrytmerna skapar olika mobilitet för kvinnliga- och manliga kroppar när de rör sig genom konsumtionslandskapet. Produkterna länkas till de olika genusserierna utan att någon maktdynamik mellan dem uppmärksammas. I den levda erfarenheten kommer arytmi till uttryck kring normerade föreställningar om tingens genuskodning vilket förändrar den förväntade manliga och kvinnliga mobiliteten genom konsumtionslandskapet ändras. Vissa ting och konsumtionsplatser tycks flyta och vara gränsöverskridande. Rytmen löses därmed upp och tar intryck av varandra. Detta uttrycks exempelvis i Hendeles kommentar att hon som kvinna anser att det finns mycket roligt hos Teknikmagasinet.

När intervjuerna med förvaltarna förs in på säkerhet och upplevd trygghet nämner såväl Grönqvist och Hendele från Jernhusen AB, som Lukose från Trafikverket att de är medvetna om betydelsen av upplevd trygghet, samt att de aktivt arbetar med brottsprevention genom samarbete med polisen och närvaro av väktare och kameraövervakning i stationsbyggnaderna. Hendele nämner även svårigheten på Stockholms Centralstation med att sätta upp kameraövervakning utanför stationshuset, eftersom det ansetts som integritetskränkande. I relationer till genusdimensioner på upplevd trygghet är Grönqvist medveten om problemet med att särskilt kvinnliga resenärer undviker Norrköpings järnvägsstation på grund av att de upplever obehag vid närvaron av ”uteliggare”. Lukose och Hendele är däremot obenäga att se hur upplevd trygghet skulle kunna relateras till genusdimensioner.

För det mesta ser det ändå ut att fungera tryggt och jag tror att alla människor känner sig trygga med varandra, både män och kvinnor och kanske när man ser att det är en man här så är det i sig en trygghetsfaktor. När jag ser en kvinna bredvid mig så är det en trygghetsfaktor, för vi är trots allt skapade att hjälpa varandra i alla lägen. Jag tänker just på de här männen som erbjuder att dra upp en vagn när en kvinna kommer med sin barnvagn. Vi har ju trots allt har en god vilja inombords till att hjälpa varandra på traven och vi behöver liksom båda två.

(David Lukose, Trafikverket, intervju, 2012-05-30)

Det är möjligt att [män och kvinnor kan möta olika problem] men då kommer det här med det sociala spelet och lite förutfattade meningar. Det är ganska vanligt kanske att kvinnor är lite mer oroliga av sig och rädda för överfall, mer än vad män är men nej! Vi har ju samma trygghet för alla! Det är ju ingen skillnad så och sedan hur man som person upplever det är ju svårt att säga, det finns ju oroliga män också.

(Yvonne Hendele, Jernhusen AB, intervju, 2012-06-13)

Återigen blir det tydligt att män och kvinnor ses som två kategorier utan att någon maktordning råder mellan dem. Detta kan definieras som ett *genuskomplementärt tänkande* som återkommer i uttalanden som att ”vi är ju trots allt skapade för att hjälpa varandra” och ”vi behöver båda två”. I detta tänkande osynliggörs hur föreställningar om män och kvinnor följer en maktordning där kvinnor och kvinnlighet underordnas män och manlighet (Hirdman 2001, Young 1997). Om man inte uppmärksammar hur kvinnor och män på ett kollektivt plan förhåller sig till olika typer av risker och hot om våld, riskerar man att inte se genusmaktordningen. I stället blir upplevelsen av hot och rädsla till en individfråga, snarare än till maktordningar som finns mellan män och kvinnor på ett kollektivt plan i samhällets strukturer.

### 12.7.2 Genus – en knepig fråga att hantera

Under intervjuerna visar det sig också att förvaltarna känner en viss osäkerhet inför hur de ska arbeta med jämställdhet på järnvägsstationerna, samt att förstå genusproblematik och hur den kan omsättas i praktiskt arbete.

Vi skulle ju vara neutrala till, inte bara genus, utan till allting. Här vet jag inte hur jag skulle kunna tänkas jobba eller fundera på det. Vi ser mer till de som har olika form av handikapp och såna saker.

(Keith Grönqvist, Jernhusen AB, intervju, 2012-04-04)

När jag är på stationerna om dagarna så ser jag bara sådär stereotypiskt men jag vill gärna ha en förmåga att se de här problemen, men då måste vi kunna ha lite verktyg för att kunna se det.

(David Lukose, Trafikverket, intervju, 2012-05-30)

En tolkning av Grönqvists uttalande är att den ger uttryck för en policy om neutralitet som tycks ha antagits av Jernhusen AB generellt, eftersom även Hendele återkommer till liknande resonemang under intervjun. Det är möjligt att policyn i grunden egentligen går ut på en neutralitet i bemötandet av olika individer, men detta är inget som nämns under intervjuerna. Ett *genusneutralt förhållningssätt* utgår ifrån att män och kvinnor är lika och att ingen särbehandling av något av könen ska göras (jfr med Holmberg [1993] 2009:20). Den policy om neutralitet som Jernhusen AB tycks arbeta efter sträcker sig dock bortom genus och könsdimensioner, eftersom Grönqvist tidigare omtalat att funktionshinder ingår bland kategorierna som de förhåller sig till. I så fall verkar denna neutralitet bruten genom att, som Grönqvist nämner ”de mer ser till handikapp och såna saker”. Därmed premieras vissa användarkategorier.

Lukose beskriver att han har problem att se bortom stereotyperna av män och kvinnor och

att han efterfrågar redskap och kunskap för att bättre förstå hur han skulle kunna arbeta med jämställdhet på järnvägsstationer. I nuläget uttrycker han att han förlitar sig på att hans överordnade chefer ser till att jämställdhetsaspekterna synliggörs inom Trafikverkets verksamheter.

Vi har ju haft en kvinnlig stationsförvaltare i Göteborg. Min högsta, näst högsta, chef är ju en kvinna. Så jag tror de är med där och påverkar och försöker så gott de kan och fånga upp de här behoven som finns ute i samhället, för båda könen, men främst för kvinnor eftersom de också representerar den gruppen. Jag tror att om vi ska komma någon vart, så måste vi även på alla samhällsnivåer ha av alla, av blandade kön, som jobbar med frågor. Då tror jag att vi kommer att uppnå ganska mycket. Merparten av mina kollegor är ju faktiskt kvinnor. Därav löser sig den frågan av sig själv tror jag.

(David Lukose, Trafikverket, intervju, 2012-05-30)

En tolkning av detta citat är att en ökad kvinnorepresentation inom alla verksamheter och tjänstegrader verkar för att jämställdhetsaspekter tas med i beslutsfattande och implementering. Enligt denna typ av argumentation anses kvinnor bära vissa kunskaper. Vad denna typ av argumentation bortser ifrån är att alla de kunskaper och prioriteringar som omnämns i beslutsunderlagen inte nödvändigtvis prioriteras i besluten. Att detta kan vara fallet stöds av Eva Wittboms (2009) forskning. I sin avhandling studerade hon implementering av jämställdhet inom Banverket och Trafikverket. Studien visade att frågan om jämställdhet prioriterades bort under olika faser av implementering till förmån för andra aspekter. Inom planering och förvaltning föreligger alltid ett dilemma mellan att jämka samman olika intressen och genomföra åtgärder som gagnar såväl allmänna som specifika behov. Det som uttrycks som generella behov riskerar dock att dölja maktobalans och normerande föreställningar. I förhållande till hur förvaltarna uttalar sig om den tillgänglighetsanpassning som sker tycks det som att jämställdhetsaspekterna fortfarande är underordnade till förmån för anpassning av järnvägsstationerna för funktionshindrade. Det finns således en övervägande risk att ekonomiska prioriteringar och behovsanalyser utgår från manualer och material som är utvecklade för att synliggöra dimensioner för funktionshindrade, snarare än att utgå från att undersöka behoven utifrån en genusanalys. Det genusneutrala förhållningssättet riskerar därför ytterst att vidmakthålla genusmaktordningen eftersom explicita åtgärder för att integrera jämställdhet prioriteras bort.

## **12.8 "Målrationalitet" och "omsorg och hemtrevnad" som genusrytmer**

Detta kapitel har uppehållit sig vid att analysera resenärers och förvaltares tankar, handlingar, upplevelser och förslag kring järnvägsstationsmiljöerna. Framförallt påvisades en skillnad i hur resenärerna uppfattade stationsrummet då de deltog i pendlarrytmen jämfört med då de var inbegripna i väntans rytm. Det resenärerna beskrev som pendlare var att de

önskade miljöer där de var synliga och lätt kunde ta sig fram utan att bli hindrade av vare sig fysisk miljö eller andra närvarande individer i det sociala rummet. Detta skiljde sig från det resenärerna uttalade som behov när de ingick i väntans rytm. Då uppmärksammades fler brister i den fysiska miljön och resenärerna eftersökte mer omsorg och ”hemtrevnad” i stationsmiljön. Här blir det tydligt att resenärernas upplevelser påverkas av den rytm de för tillfället är inneslutna i och fokuserar på.

De tre teman som återkom bland såväl resenärer som förvaltare rörde; rena och trivsamma miljöer, trygghet och tillgänglighet samt konsumtion. I relation till dessa tre teman fördes diskussioner som gick att relatera till genus som rytm.

Ingången till att tala om genus relaterades både bland resenärer och förvaltare till temat om renlighet och trivsel. Toaletter nämndes som en viktig plats att hålla ren och trivsam. Den kvinnligt dominerade genusrytmen att betrakta seriell kvinnlighet som renlig, husmoderlig och med kunskaper om hygien och omsorg om fysiska miljöer, upprepades såväl hos resenärer som hos förvaltare. Här förekom också resonemang utifrån de manligt dominerade genusrytmerna om att betrakta män som potentiellt våldsamma, samt att betrakta män som målrationala och mindre uppmärksamma på den fysiska miljön. Genusrytmer verkade vara tätare knutna kring kvinnliga kroppar. I den levda erfarenheten på järnvägsstationerna verkade manliga kroppar i arytmi till de normerande föreställningar genom att manliga resenärer förespråkade rena och snygga toaletter, en hemtrevlig miljö och såg renhållning på järnvägsstationer med hänsyn till erfarenhet om renlighetsgrad i miljöer där små barn vistas. Resenärerna uttryckte att planeringen av järnvägsstationer utgick från ett målrationalt tänkande om att främst transportera individer från en punkt till en annan, där stationsmiljöerna främsta syfte verkade vara att förvara människor, istället eftersökte de en planering och design som tog hänsyn till resenärernas sociala behov av att vara sedda, trygga och i behov av att avskilja sig från andra. Detta planeringsideal definierade jag som omsorgsrationalt.

I temat om trygghet och säkerhet återkom den manligt dominerade genusrytmen att betrakta män som potentiellt våldsamma. I dessa resonemang knöts genusrytmen tydligare till den manliga kroppen, eftersom det främst var manliga kroppar som betraktades som hotfulla. De förslag som resenärerna uppgav för att motverka upplevelsen av otrygghet var att utforma stationsmiljöer som tog hänsyn till behovet av översikt, samtidigt som det skulle finnas möjligheter att avskilja sig från andra. Även enklare åtgärder i stationsmiljö, som att minska buller, föra in utsmyckning och göra miljöerna mer hemtrevliga och trivsamma ansågs kunna bidra till upplevelsen av trygghet. Bland förvaltarna nämndes närvaron av andra resenärer, införande av väktare, kameraövervakning och samarbete med polis som åtgärder för att stationerna ska upplevas som trygga miljöer. När det gäller tillgänglighet återkom resonemangen till hur kvinnokroppen, genom att länkas samman

med en barnvagn, fick en annan möjlighet till mobilitet genom stationsrummet än kroppar som inte förlängts. Bilden av kvinnan med barnvagn fördes fram som argument för att anpassa såväl toaletter, som framkomlighet till perronger via hissar utifrån den standard som råder för funktionshindrade. Dessa resonemang bär drag av den kvinnligt dominerade genusrhythmen att betrakta kvinnor som mödrar. I den levda erfarenheten på järnvägsstationerna förekommer mängder av arytmier mot denna dominerande rytm, bland annat genom de fäder som närvarar där med spädbarn i barnvagn (jfr kapitel 8).

I temat om konsumtion knyts genusrhythmen tydligare till kvinnokroppen genom normerande föreställningar om shopping som en kvinnlig syssla, samt till föreställningen om kvinnor som sociala i förhållande till målrationella män. Konsumtionsprodukterna går att betrakta som genuskodade och som materialiseringar av vad som betraktas som kvinnliga och manliga intresseområden. Mobiliteten genom konsumtionslandskapet beskrivs även bära genusedimensioner. I resonemangen framträder den manliga konsumenten som målinriktad, medan den kvinnliga beskrivs ha ett mer kringströvande och avbrutet sätt att röra sig konsumtionslandskapet. Enligt dessa resonemang tycks det finnas genusskillnader i konsumtionsrytmerna. I den levda erfarenheten förekommer dock arytmier mot de normerande föreställningarna om manliga och kvinnliga konsumtionsmönster, då genuskodningen kring produkter löses upp och olika former av mobilitet genom konsumtionsrummet äger rum.

Ofta förekommer ett genuskomplementärt tänkande hos såväl resenärer som förvaltare. När förvaltarna uttalar sig om tillgänglighetsanpassning och jämställdhet uttrycks män och kvinnor enbart som två kategorier av användare. Representanter från Jernhusen AB för även resonemang om att "alla ska behandlas lika" som skulle kunna tolkas som ett genusneutralt förhållningssätt. Jämställdhet anses även kunna uppnås genom att kvinnlig representation på beslutsfattande poster antas medföra att jämställdhetsfrågor lyfts fram. I det praktiska arbetet med att tillgänglighetsanpassa järnvägsstationerna nämns dock att detta främst sker med hänsyn till fysiska funktionshinder, samt genom att höja den materiella standarden på järnvägsstationen till en viss nivå. Detta tyder på att vissa kategorier av användare prioriteras vid tillgänglighetsanpassningen, samt att genus och jämställdhet är ett relativt oproblematiserat område som riskerar att underordnas i prioriteringar vid beslutsprocesser. Detta antyder den svårighet som alltid föreligger vid planering av offentliga miljöer där prioriteringar och avvägningar ständigt sker mellan vad som betraktas som allmänna intressen och specifika behov.

# 13 Genusperspektiv på rum, rytm och resande

*I detta kapitel förs övergripande diskussioner om studien och dess resultat. Kapitlet är ingen regelrätt sammanfattning av avhandlingen utan ska snarast ses som en avslutning där jag lyfter fram vad jag anser vara det mest betydelsefulla resultat och slutsatser som kan dras av studien.*

Denna avhandling belyser och analyserar tre järnvägsstationer ur ett genusperspektiv: Kimstad pendeltågsstation, Norrköpings järnvägsstation och Stockholms Centralstation utifrån syftet att undersöka hur genus kommer till uttryck i resenärernas vardagliga viselser på järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum. De viktigaste teoretiska begreppen har varit genus, serialitet, rum och rytm. Även andra begrepp som kropp, affekt, kollektiv hud och blick har haft stor betydelse för att föra analysen framåt. Sammantaget har de olika begreppen bildat en utgångspunkt och så småningom lett fram till att genus och rytm sattes samman till ett begrepp nämligen ”genus som rytm”. I del II av avhandlingen har detta begrepp prövats i analysen. Nedan kommer jag att lyfta fram hur jag har använt genus som serialitet, rytm och genus som rytm, samt kortfattat de resultat jag kommit fram till utifrån analysen med hjälp av dessa begrepp. Avslutningsvis ställer jag dessa resultat i relation till jämställdhet inom transportsystemet och ger några förslag till vidare forskning.

## 13.1 Genus som serialitet

I del I analyseras genus som en social serie. Sociala serier kännetecknas enligt Young (1997: 12–37) av att de som ingår i en serie är oorganiserade och passivt förenade. Individerna i serien är isolerade från varandra, samtidigt som de på ett eller annat sätt kan känna igen sig i varandra. De gemensamma dragen i genusserien är dock alltför ytliga för att utgöra underlag för en enhetlig identitet bland deltagarna.

Analysen av järnvägsstationerna som fysiska platser och sociala rum visar att genus kommer till uttryck i byggd miljö, i representationer samt i resenärers upplevelser, erfarenheter, känslor och bruk av järnvägsstationer. Vidare visar studien att genus som serie kommer till uttryck när en fysisk plats tillfälligt approprieras och ombildas till en genusedomän (Friberg 2009) av en genusbaserad grupp, som genom sitt agerande markerar domänen och stänger ute andra individer. Detta minskar tillfälligt tillgängligheten av den fysiska platsen för individer som inte tillhör den grupp som approprierar platsen. Genus kommer även till uttryck på järnvägsstationer i designen av det fysiska rummet, exempelvis bänkar som

konstrueras med hänsyn till vissa normerande kroppar, oftast långa slanka män. Detta leder till att tillgängligheten minskar för kroppar som genom sin storlek avviker från denna norm, och gör att de har svårare att finna en plats att vila på. Genus visar sig också på andra sätt i den byggda miljön exempelvis i utformningen av gångtunnlar där planerarna/politikerna inte har tagit hänsyn till resenärernas behov av översikt och trygghet, vilket gör att tunnlar, under vissa tider på dygnet, upplevs som otillgängliga för såväl kvinnor som för män. Detta påverkar särskilt kvinnors mobilitet eftersom de lever med risken att utsättas för sexualiserat våld av män, även då de vistas i offentliga rum, och gångtunnlar utgör ett typexempel på miljöer där denna risk upplevs som förhöjd (se vidare Law 1999, Andersson 2005b).

Mänskliga blickar och reklamens representationer av kvinnokroppar visar att järnvägsstationer domineras av en normerande heterosexuell, vit, manlig medelklassblick som objektifierar och sexualiserar kvinnokroppar. Ahmed (2004b, 2006, 2011) inordnar den normerande blicken i samhällets "kollektiva hud", vilket innebär att den tas för given. I studien yttrar sig denna blick även hos mig som forskare och kvinna där jag, i likhet med kvinnliga resenärer, utvecklar ett dubbelt medvetande som aktiveras vid mötet med mäniskor och vid betraktandet av representationer av kroppar. Dessa möten sätter igång reflektioner över normerande föreställningar om kvinnor dels som objekt, dels som subjekt som agerar mot objektifieringen och dessa föreställningar. Young menar att serialiserade individer som underordnas och förtrycks i samhället kan utveckla ett dubbelt medvetande om sig själva, där de motsätter sig underordningen samtidigt som de internaliserar och förhåller sig till de schabloner och stereotyper som förknippas med de serier de ingår i (Young [2000] 2009:80). En tolkning av att såväl de kvinnliga resenärerna som jag själv ger uttryck för dubbelt medvetande är att vi internaliserat en underordnad position som upprätthålls via genusmaktordningen.

Resultaten från min studie visar att när genus analyseras som serie blir den synlig som en av alla de serier som en individ är inbegripen i. Det gäller exempelvis serier av pendlare, klass, status, ålder, föräldraskap eller att vara betraktad/uppleva sig som "nyligen anländ". I studien visar sig exempelvis genus vid tillfällena då jag, som kvinna, identifierar mig med eller identifieras av andra kvinnliga resenärer som kvinna och att vi uppfattar oss ha gemensamma drag. Detta skapar känslor av gemenskap, samtidigt som vi skiljer oss åt i serier som ålder, klass eller att vara betraktad/betrakta sig själv som "nyligen anländ". Beroende på situation slår en viss serie igenom, trots att de multipla serierna hela tiden kvarstår mer eller mindre uppmärksammade hos individerna. Genom detta sätt att resonera om genus väcktes min tanke att betrakta genus som något som varierar i betydelse i olika situationer och att se genus som rytm.



## 13.2 Rytmer

Studien visar att järnvägsstationer är flexibla och föränderliga miljöer där olika rytmer dominerar över dygnet. Kontrasterna är störst mellan Kimstad pendeltågsstation, där naturrytmer dominerar, och Stockholms Centralstation, där konsumtionsrytmer och en multitud av sociala rytmer dominerar under större delen av dygnet. Vid Norrköpings järnvägsstation är skillnaden mellan olika målinriktade pendlarrytmer och den mer tröga och stillastående väntans rytm särskilt tydlig. Stationerna uppfattas på vitt skilda sätt, såväl av mig som forskare som av resenärerna, beroende på om de upplevs under rusningstrafik, under dagtid eller kvällstid, då järnvägsstationer tenderar att vara mer stilla. Resenärerna upplever järnvägsstationerna på olika sätt beroende på om de är inneslutna i en pendlarrytm eller om de vistas där under en längre tid, vilket kan leda till att de upplever stationen genom väntans rytm.

Pendlarrytmerna i sig innehåller egenskaper som målrationalitet, som enligt normerande föreställningar förknippas med manlig serialitet, medan väntans rytm bär egenskaper som inväntan, återhållsamhet och avbrutna rörelser, som enligt normerande föreställningar förknippas med kvinnlig serialitet. Det är främst när resenärerna är i väntans rytm som deras reflektioner, tankar och handlingar ger uttryck för genusdimensioner.

## 13.3 Genus som rytm

Stationsrummet uppfattas som polyrytmiskt (jfr Lefebvre 2004, ang. polyrytmik) och genus som rytm utgör enbart en del av de rytmer som möter resenärer när de vistas på järnvägsstationer. *Genusrytmer kan definieras som tidsrumsliga representationer av sociala serier*, utifrån Youngs (1997) skildring av genus som serialitet. Genusmaktordningen betraktas som den mest övergripande normerande föreställning utifrån vilken övriga genusrytmer aktiveras. Rytmer verkar i de sociala strukturerna som normerande föreställningar och materialiseras i fysiska och sociala miljöer, där de klingar och får resonans i kroppar och upplevelser. Vidare har rytmer olika beständighet samt är olika starkt knutna till den mänskliga kroppen som ett praktiskt-trögt objekt. Medan rytmer kring genus knyts till kroppen som praktiskt-trögt objekt, och därmed är varaktiga under en individs hela liv, kan exempelvis pendlarrytmer ses som mer flyktiga, eftersom de enbart knyts till vissa individer under en period av deras liv. Medan det är möjligt att lämna pendlarrytmen, närvarar genus som rytm ständigt och omfattar samtliga individer som praktisk-tröga objekt, även om resenärerna i vissa situationer inte har sin uppmärksamhet riktad mot den.

De normerande föreställningar som uppmärksammas i studien kring de kvinnligt dominerade genusrytmerna på järnvägsstationerna, och som förekommer såväl hos resenärer som hos förvaltare, är att kvinnor betraktas som antingen ärbara eller som sexuellt tillgängliga objekt, att kvinnor riskerar att råka ut för sexualiserat våld av män, att kvinnor

förknippas med shopping och ”strökonsumtion”, samt att kvinnor betraktas som omvårdande mödrar och husmödrar. De normerande föreställningarna som visas i de manligt dominerade genusrytmerna på järnvägsstationerna rör att män betraktas som potentiellt våldsamma och som försvarare, samt att män ses som yrkesutövare och familjeförsörjare. Dessa rytmer är redan verksamma som en klangbotten i individerna och finns på plats på järnvägsstationerna när enskilda resenärer anländer dit (jfr de Beauvoir ([1949] 2012) ang. situering och Ahmed (2011) ang. ”anländande”). Genusrytmerna påverkar hur män och kvinnor kan ”ta plats” och orientera sig i rummet. Tydligt är hur rytmer på olika sätt framställer manlighet som något målrationellt och tillhörande yrkeslivet, medan kvinnlighet framställs som omvårdande och något som förknippas med föräldraskap och den privata familjesfären. En tolkning av genusrytmerna är att de genljuder av en historisk samhällsordning där män förknippas med samhällets offentliga sfär. Där ingår de som fullvärdiga medborgare i samhället genom deltagande i yrkesliv och som familjefäder. Kvinnor däremot förknippas, enligt denna ordning, främst med den privata familjesfären och deltar i samhällslivet genom en manlig förmyndare som hustrur eller ärbara skyddslingar (Pateman 1989). Resultatet tyder på att även om denna samhällsordning i princip upphört, kvarstår normerande föreställningar av denna form av genusmaktordning och återverkar som rytm i resenärers vardagliga liv på järnvägsstationerna.

I vissa situationer tätar och sluts rytmer kring antingen de manliga eller kvinnliga kropparna och synliggör hur dessa kroppar förväntas ”ta plats” på stationerna. Exempelvis gäller det i diskussioner om trivsel och renlighet på järnvägsstationer, genom genusrytmen om kvinnan som omvårdande och husmoderlig, och mannen som potentiellt våldsbenägen och målinriktad, som återkommer hos såväl resenärer som förvaltare. Vidare visas de i olika former av materialiseringar, i resenärers framträdande, i representationer och i järnvägsstationernas byggda miljö.

Återkommande är de kvinnligt dominerade genusrytmerna att betrakta kvinnor som ärbara eller sexuellt tillgängliga objekt samt att som kvinna riskera att utsättas för sexualiserat våld av män. På järnvägsstationerna yttrar sig rytmer i form av dubbelt medvetande, där kvinnorna ser sig själva som objekt, men även som subjekt som motsätter sig objektivering. Därutöver yttrar de sig i materialiserade handlingar riktade mot kvinnokroppar i form av ifrågasatt närvaro och upplevd risk för sexuella närmanden. Rytmer finns också materialiserade i den fysiskt byggda miljön exempelvis i form av gångtunnlars utformning.

I detta avseende visar min studie liknande resultat som annan forskning om kvinnors risk och otrygghet i resans offentliga rum kommit fram till (se kapitel 3.5). Trots att denna forskning är utförd under skilda årtionden, i olika länder samt att andra metoder och teoretiska ingångar använts, kvarstår likheten i resultat, nämligen att kvinnor lever med risken att objektifieras och utsättas för sexualiserat våld av män när de vistas i transportsys-

temet och andra offentliga rum. Detta begränsar kvinnornas livsrum och leder till att de utvecklar strategier, som att undvika att närvara eller att utrusta sig till försvar, i situationer då denna risk upplevs som högst. Ytterst rör detta demokratiska aspekter av samhällsdeltagande, eftersom det avslöjar de skilda möjligheter som män och kvinnor i realiteten har att vara mobila och delta i samhällslivet på jämställda villkor.

## 13.4 Arytmi

Genusrytmerna förekommer i varierande styrka och grad, och i det praktiska vardagslivet bryts dessa normerande föreställningar genom arytmi i resenärers framträdande, tankar och ageranden. Studien visar kvinnliga resenärers arytmska beteenden då kvinnor vägrar att avlägsna sig trots upplevt obehag. Även manliga resenärer påverkas av upplevda risker och reagerar vid vissa tillfällen genom att avvika från platser som upplevs som hotfulla. I dagböcker och intervjuer återkommer männen till dessa händelser och framför argument, som genljuder av arytmi till den manligt dominerade genusrytmen av att se män som potentiellt våldsamma och män som försvarare. I likhet med resultat i forskning om risk och otrygghet (se vidare kapitel 3.5) upplever såväl manliga som kvinnliga resenärer främst män som en hotfull risk. Till skillnad från kvinnorna framför inte männen tankar om risk för sexuella antastanden från dessa män. I stället är det risken för att bli rånad eller indragen i våldsamheter som omnämns. Dessutom beskriver manliga resenärer att de undviker att närvara i sammanhang när de som män förväntas gå in och avbryta hotfulla situationer som uppstår. Detta kan sägas vara en arytmi i förhållande till rytmen att se män som försvarare. På så sätt påverkas såväl män som kvinnor av upplevelser av risk och otrygghet på järnvägsstationer.

## 13.5 Mobilitet och tillgänglighet

När genus betraktas som en av den multitud av rytmer, som mänskliga kroppar möter och är inbegripna i, synliggörs också hur genus hänger samman med människors mobilitet. Tydligast visar det sig i kombinationen av klass och genus på järnvägsstationerna. De ”hemlösa” och missbrukare som finns närvarande på stationerna har en lokalt förankrad rytm, vilket innebär att de förflyttar sig mellan olika platser i lokalsamhället där de kan finna platser att vistas på och vila. De internationella tjänsteresenärerna, som består av bemedlad medelklass och överklass, har en global mobilitet som kommer till uttryck genom ett framträdande där de rör sig vant och lugnt i transitmiljöer, ofta är proppert klädda och anpassar sig efter olika resandesituationer. Såväl de normerande föreställningarna om ”missbrukaren” som av den ”portföljbärande” tjänsteresenären utgörs av manligt dominerade genusrytmer.

Pendlarrytmen skapar en mobilitet som är hastigt framflytande, medan väntans rytm domineras av en trögt stillastående eller tvekande och flackande mobilitet. Detta liknar hur

Young karakteriserar manliga och kvinnliga rörelsemönster (Young [2000] 2009:255ff). Resenärerna i pendlarrytmen vill vara synliggjorda i järnvägsstationsmiljön och ha tillgång till markerade gångstråk för att inte hindras av resenärer med en annan form av mobilitet. Samtidigt är det så att resenärer ofta uppskattar tillfällena då de befinner sig i väntans rytm och kan ta in mer av det sociala rummet som omger dem på järnvägsstationerna. Det är vid dessa tillfällen som deras tankar och reflektioner innefattar genusdimensioner. När resenärerna beskriver hur de önskar att stationerna ska vara utformade vill de att planerna ska vara uppmärksamma och ta hänsyn till pendlarrytmens framfart men också att lämna särskilt utrymme för väntans rytm. De vill att järnvägsstationen ska vara utformad så att samtliga resenärer, när de befinner sig i där, ska uppleva miljön som positiv. Resenärernas önskan är att planeringen inte bara ska ta hänsyn till funktion och drivas av ett målrationellt tänkande om att transportera individer från en plats till en annan, utan vara ”människovänlig” och utgå från en kunskap om vad som gör att människor trivs i en miljö. Något som kan benämnas som en omsorgsrationell planering.

## 13.6 Att arbeta med genus som rytm

I denna avhandling har jag utvecklat och prövat idén att betrakta genus som rytm. Detta kan ses som ett bidrag till en teoriutveckling inom området genus och byggd miljö. Jag ser genus som rytm som en vidareutveckling av det fenomenologiska betraktelsesättet om genusperspektiv på kropp i rum som förs fram av Listerborn (2007) och utgår från Youngs begrepp att betrakta genus som social serie. Till detta perspektiv för jag via Lefebvre (2004) samman hans idé om hur individer uppfattar rummet genom en multitud rytmer med Ahmeds (2004a, 2004b, 2006, 2011) queerfenomenologiska teorier om kropp, affekt och rum.

Införandet av rytm som analysredskap bidrar till att undersöka hur ett vanemässigt reproducerande av genus går till i möten mellan kropp och rum. Genom införandet av rytm-begreppet blir det också möjligt att undersöka hur resenärerna i sin vardag kan gå emot och verka i arytmi till de dominerande rytmerna. Därmed öppnar angreppssättet upp för att bli medveten om och se det motstånd som utövas i det levda vardagslivet. Då arytmier tättnar och blir regelbundet återkommande kan de på sikt leda till förändrade strukturer. Genus som rytm påvisar att i vardagliga sammanhang kan rytmer verka dynamiskt och möjligt att reagera emot, trots att genusmaktordningen i den sociala strukturen är trög att ändra.

Det jag önskar tillföra är att visa på hur genus uppfattas olika tydligt beroende på sammanhang, samt hur genus samvarierar med andra sociala serier. Jag har haft fokus på genusrhythmer, men också diskuterat multipel serialitet och polyrytmik. De enskilda kropparnas klangbotten aktualiserar olika sociala serier, beroende på vilka serier kropparna är

inbegripna i och vad de för tillfället är fokuserade på när de möter rytmerna i tidrummet. Detta sätt att analysera kropp i rum torde vara användbart även i studier som fokuserar på andra seriella sammanhang, såsom hur ålder, klass, vithet, exotisering och främlingskap kommer till uttryck och samvarierar i olika tidrum.

## 13.7 Jämställdhet och genusmaktordning på järnvägsstationer

Vid det förra sekelskiftet fanns avskilda damväntsalar dit borgerskapets kvinnor kunde dra sig tillbaka, för att avskilja sig från allmänheten och skydda sin ärbarhet (Löfgren 1998). Ännu idag kvarstår objektifieringen av kvinnokroppar och upplevelsen av risk att som kvinna utsättas för sexualiserat våld av män. Samtidigt råder ett ideal om jämställdhet i samhället och då också på järnvägsstationer. Detta ideal sanktionerar inte rumslig uppdelning efter kön och leder till att det finns få platser dit kvinnor kan dra sig undan från att vara sedda som objekt för ett manligt öga. Jämställdhetsidealet kan sägas vara villkorat utifrån en dominerande manlig blick, vilket gör att den jämställdhet som förespråkas är av en form som i grunden inte utmanar genusmaktordningen.

I funktionsmålet om tillgänglighet (Prop. 2008/09:93) poängteras att transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet och användbarhet samt vara jämställt genom att motsvara mäns och kvinnors transportbehov. Därutöver preciseras att transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle såväl i kortsiktiga åtgärder i transportsituationen som i långsiktiga åtgärder med syfte att förändra de könsmonster som råder i samhället idag. Ses dessa målsättningar i ljuset av denna studie yttrar sig flera möjligheter att arbeta för ett jämställt transportsystem, som även utmanar genusmaktordningen och på sikt kan bidra till att ändra könsmonster i samhället.

*För det första framkommer av studien att användningen av tillgänglighet och användbarhet som begrepp kan utvecklas så att hänsyn tas till hur olika kroppar möter rum som fysiska platser och sociala rum. Dessa vidgade definitioner gör det möjligt att ifrågasätta en utformning av den fysiska miljön som inte inger trygghet. Detsamma gäller konsumtionsrytmer som tillåts att dominera på järnvägsstationer och att i reklam och skyltning materialisera den kvinnligt genusdominerade rytmen av kvinnokroppen som ett sexuellt tillgängligt objekt.*

*För det andra gör resultaten av studien det möjligt att problematisera att den nuvarande tillgänglighetsanpassningen främst tycks ske med hänsyn till anpassning av miljöer för fysiskt funktionshindrade. Det finns risk för att prioriteringar görs genom att olika behov sätts mot varandra. Även om den fysiska miljön tillgänglighetsanpassas till en viss standard och utifrån tillgänglighet för funktionshindrade, kan inskränkningar i den sociala tillgänglig-*

heten och användbarheten av miljön fortfarande, ur ett genusperspektiv, medföra brister för såväl män som kvinnor. Med hänsyn till det sociala rummet blir det heller inte möjligt att sätta funktionshinder och genus mot varandra som två skilda kategorier, eftersom funktionshindrade individer är män och kvinnor som i likhet med övriga resenärer berörs av disciplinerande genusrhythmer när de vistas på järnvägsstationer.

*För det tredje* visar studien att genusordningen fortfarande dominerar i samhället. För att uppnå funktionsmålets långsiktiga målsättning om att bidra till att ändra rådande köns-  
mönster, föreslås att man vid planering och uppförande av byggd miljö är noga med *att prioritera miljöer som upplevs som trygga och tillgängliga* för att minimera att ojämsstäldhet och otrygghet byggs in i fysisk miljö, som är planerad för att vara i bruk under en längre tid. Enligt studien skulle skiftet bort från ett målrationalt planeringsideal uppskattas såväl av manliga som kvinnliga resenärer, som efterfrågar en ”människovänlig planering”, något som här benämns som omsorgsrationalitet. Eftersom de normerande föreställningarna kring genus upprepas på ett oreflekterat sätt bland resenärer och förvaltare, föreslås även fortbildning av olika personalkategorier, så att genusmedvetna värderingar kommer att dominera hos väktare, polis och annan personal som planerar för och möter resenärer.

## 13.8 Vidare forskning

Denna studie anlägger ett genusperspektiv på hur vaneresenärer och pendlare, som använder järnvägsstationer och reser med tåg, upplever och använder dessa miljöer. Dessa kategorier resenärer utgör en betydande andel av de resenärer som dagligdags passerar järnvägsstationer och är i behov av att transporterna och noderna fungerar smidigt, för att länka samman ett vardagsliv bestående av arbete, omsorgs- och hushållsansvar och fritidssysselsättningar. Arbetspendlare värderas också som en betydelsefull kategori inom den regionala utvecklingspolitiken som förespråkar ökad arbetspendling och benämner denna som en katalysator för samhällsutvecklingen (SIKA Rapport 2007:1, Trafikanalys Rapport 2011:3, Prop.2008/09:35). Med utgångspunkt i hållbara transporter och arbetspendling skulle det vara intressant att undersöka varför arbetspendlare valt bort tåg som färdmedel och vilken betydelse själva järnvägsstationen har i det sammanhanget.

En annan studie som vore intressant att genomföra, i relation till arbetspendling, är att undersöka de resenärer som utför avlastningsresor som underlättar för kvinnor och män i barnfamiljshushåll att ingå i ett arbetsliv som kräver pendling. Ett arbetsliv, där en eller båda föräldrarna i ett barnfamiljshushåll förväntas arbetspendla och/eller ibland göra längre tjänsteresor, skapar behov av stöd från vänner och släktingar, såsom mor- och farföräldrar, som kan rycka ut och ta hand om småbarn när logistiken mellan föräldrarna inte går att lösa (se t ex vidare Gustafson 2009:33–34). Eftersom bostadsort ofta skiljer sig åt mellan den yngre och den äldre generationen, befinner sig även mor- och farföräld-

rar, allt oftare på järnvägsstationer i samband med avlastningsresor. Även denna kategori resenärer bör betraktas som en viktig kategori resenärer. De har en betydande roll för samhällsutvecklingen, eftersom de möjliggör att yrkesverksamma kvinnor och män kan delta i ett arbetsliv som kräver arbetspendling och tjänsteresor. Det vore intressant att ur ett genusperspektiv undersöka hur dessa, och andra sällanresenärer, upplever och använder järnvägsstationer.

Studiens design, genom det abduktiva arbetssättet, metoder som dagböcker, intervjuer och platsobservationer, samt att teoretiskt analysera materialet med hänsyn till rytmer, kan med fördel appliceras på andra studier som rör genus, upplevelser och känslor. I förhållande till järnvägsstationer och andra offentliga miljöer skulle det vara möjligt att undersöka hur olika rytmer närvarar och verkar i människors vardagsliv. Här skulle analysen av genus som rytm med fördel kunna gå att kombinera med analys av andra rytmer som är starkt knutna till kroppen som ett praktiskt trögt objekt. Exempelvis skulle studier kunna behandla hur skilda kroppar kan "träda in" och "ta plats" med en hudfärg som avviker från den normerande vitheten, att leva i en ekonomiskt ansträngd situation och av den anledning avvika från den medelklass som tjänster och utbud på järnvägsstationer är anpassat för eller att leva med fysiska- och psykiska funktionshinder som gör att man utifrån sina kroppsliga förutsättningar har en annan mobilitet i jämförelse med pendlarrytmen, som hastigt och målinriktat kan flyta fram genom järnvägsstationen. I det senare fallet skulle särskilt psykiska funktionshinder och ökad känslighet för intryck från exempelvis folksamlingar och stressande miljöer, samt ljus och ljud vara intressant att undersöka med tanke på att studier (Collet Dauber 2010, Sandow 2011) visar att krav på ökad arbetspendling riskerar att leda till ökad ohälsa, särskilt hos kvinnor. Av den anledning är det av största vikt att skapa miljöer i transportsystemet som inte upplevs som betungande, om regionförstoring och ökad arbetspendling ska vara möjliga att genomföra på ett socialt hållbart sätt.





# Epilog

På många sätt har doktorandtiden och avhandlingsskrivandet varit en bildnings- och upptäcktsresa. Jag tänker särskilt på det när jag minns en av mina första observationer vid Norrköpings järnvägsstation. Mycket av det som vid tillfället framstod som diffusa funderingar har idag klarnat och fått en tydligare innebörd.

Observationen genomfördes en kall novemberdag under en kurs om affekt och den kroppsliga vändningen inom kulturforskningen. Jag hade beslutat mig för att ta in järnvägsstationen genom alla mina sinnen och vara uppmärksam på mina känslor och flyktiga tankar. Vid tillfället registrerade jag en kvinna i min egen ålder, runt 35–40 år. Hon stod nära biljettautomaterna inne i den stora väntsalen, med en barnvagn och två barn i samma ålder som mina egna. Den yngre, en pojke i tvåårsåldern, satt i vagnen medan den äldre, en flicka i fyra-femårsåldern, stod vid sidan om vagnen och kvinnan. Jag kom på mig själv med att tänka ”de ser ut som invandrare”, samtidigt som jag inte kunde sätta fingret på varför jag reagerade så. I dag förstår jag att jag betraktade deras framträdande på järnvägsstationen genom den vita blicken. Jag förstår nu också att jag uppmärksammade och kände gemenskap med modern genom de seriella sammanhangen av att vara kvinnor och småbarnsföräldrar.

Ett tag senare under observationen befann jag mig på perrong 7A för att invänta ett regionaltåg mot Stockholm/Gävle, med uppehåll vid Arlanda. Medan jag gick perrongen fram reflekterade jag över människor och deras bagage som förlängningar av deras mänskliga kroppar. Min uppmärksamhet drogs mot en stolpe där tre flyttkartonger i papp stod helt övergivna. Det fick mig att undra över vem de tillhörde. Jag gick närmare och läste en adress som avslutades med ”Nabulus/Palestine”. En plötslig våg av värme nådde mig genom mitt minne från flygplatsen Ben Gurion i Israel där jag landat vid ett par tillfällen. Detta var en plats som jag antog att dessa kartonger troligtvis skulle komma att passera inom några dagar. Jag mindes hur den varma fuktiga luften på flygplatsen brukade slå emot mig som en välkomnande hinna och förnam den värmen i min kropp. Kontrasten mot den kyliga novemberdagen blev stark. Vem skulle sända dessa kartonger denna väg, genom alla besvärande gränskontroller? Kartongerna innehöll stickade barnkläder och filtar. Då mindes jag plötsligt att det för tillfället även i dessa områden rådde kyla, regn, blåst med minusgrader under nattetid. Jag konstaterade att det måste vara en insamling för att hjälpa nödställda i de palestinska områdena och greps av en plötslig vilja att bidra med några plagg. Inga barn ska behöva frysa.

Vid den tidpunkten kom kvinnan och barnen som jag tidigare betraktat inne i väntsalen. Pojken satt fortfarande i vagnen, dottern följde en bit bakom. När hon passerade mig

möttes våra ögon och detta skapade en underlig känsla i mig. Det var som om hon sökande undrade om jag godkände att hon var där. Samtidigt som våra ögon möttes länge var det som om hon undergivet vek undan sin blick. Jag jämförde med de öppna blickar jag mött från barn på min sons förskola i Norrköping och från hans tidigare förskola i Stockholm. Ingen av deras blickar hade skapat en liknande känsla hos mig. En undergiven blick jag inte kunde möta med den förväntade överlägsenheten.

Då noterade jag att hennes mamma gått fram till de tre flyttkartongerna, som skulle transporteras till "Nabulus/Palestine". Kartongerna var en förlängning av denna kvinnas kropp, något hon nu kopplats samman med. Jag undrade för mig själv om flickan råkat ut för rasism i Norrköping. Nu skulle jag benämna det som att flickan förväntat sig att jag skulle möta henne med en fientlig vit blick, att jag genom mitt framträdande väckte känslor av att jag som vuxen vit kvinna på en mellansvensk järnvägsstation skulle rikta denna mot henne och betrakta henne som "en nyligen anländ", trots att hon med all säkerhet föddes i Sverige. Rummet tycktes på så sätt mer ta form av min kropp, än av hennes och hennes mammas. Det slog mig att om våra ögon mötts ett halvt varv runt jorden i den välbekanta transitmiljön i det land där nu "Nabulus/Palestine" är situerat, skulle hennes blick kunnat bära samma förväntan från den vuxna omgivningen.

Det är till denna flicka jag vill tillägna min avhandling, med en önskan om att järnvägsstationer och andra fysiska platser och sociala rum med självklarhet ska synliggöra och "ta form" även efter hennes kropp och skapa känslor av tillhörighet och möjlighet att ta plats och "bebo" rummet. Att hon självklart ska uppleva och känna sig hemma och välkommen i Norrköping och på järnvägsstationen, utan att behöva begränsas av ett dubbelt medvetande om sig själv, vare sig genom en vit fientlig blick, som rasifierar och betraktar henne som en "nyligen anländ" eller genom en manligt normerad blick som objektifierar och sexualiserar henne, oavsett tid på dygnet, här likväl som ett halvt varv runt jorden.

Jag reflekterar vidare om de erfarenheter jag erhållit under doktorandtiden. Tydligast framstår de kroppsliga erfarenheterna. Knutet till studien, hur min kropp kunde användas som ett analysredskap för att uppmärksamma, registrera och analysera intryck från samtliga sinnen. Genom denna metod skulle man kunna säga att jag minskade mitt normala förbiseende och tog in mer av rummet. Det är möjligt att intensiteten i denna metod var en bidragande orsak till att utveckla en överbelastning i kroppen och att ett abduktivt arbetssätt är krävande genom sitt växelvisa sökande efter samband mellan empiri och teori. Jag reflekterar även över de symptom som min kropp utvecklade och försvarade sig med när den behövde vila. För mig kändes det inte som att gå in i en vägg, utan när jag blev sjukskriven för hjärnstress var det som att äntligen få sjukna ned i en mjuk dunkudde, släppa allt och vila ut. Jag läser att enligt läkaren Christina Doctare (2010),

som myntat begreppet, är hjärnstress ett sjukdomstillstånd som kan ta sig en mängd fysiska- och psykiska uttryck. Från en mängd kroppsliga symtom och oförmåga att röra sig till känslan av att alltid vara uppe i varv, samtidigt som man upplever konstant trötthet eller symtom som panikångest och depression. Med tanke på det klarade jag mig lindrigt undan utan ångest eller depression, tillstånd som kan drabba de flesta människor under någon period i livet. Den största delen av tiden med hjärnstress upplevde jag i stället ett tillstånd av förnöjsamhet. Detta tror jag beror på att min hjärnstress upptäcktes i ett tidigt skede, att jag bemöttes med respekt av vårdgivare och arbetsplats, att min familjesituation var trygg och stabil, samt att jag gavs möjlighet att tillfriskna i långsam takt och färdigställa avhandlingen utan större oro över ekonomi och omsorgsansvar för andra. Jag har kommit att förstå att tillfriskningsperioden från stressrelaterade sjukdomar är individuell och kan vara i flera år. Om det inte behandlas korrekt kan det tyvärr skapa kvardröjande symtom och sjukdomstillstånd som kronisk trötthet. Trots att det gått över ett år sedan hjärnstressen drabbade mig kan jag fortfarande känna hur det ibland spänner till i hjärnan och att yrseln finns kvar i kroppen, men den yttrar sig som en upplevelse av att befinna sig på en båt i allt mildare sjöbris. Nu är jag dock noga med att uppmärksamma varningsklockorna och avbryta med vila och något lustfyllt. Jag tar del av ett inslag i "Malou Efter tio", som sändes för första gången i TV 4 den 12 november 2013 kl. 12:44 där neuropsykologen Åke Pählshammar beskriver att tidigare tillstånd av hjärnstress på sikt inte behöver leda till minskade förmågor eller försämrad arbetskapacitet, om individen fått möjlighet att vila och återhämta sig. I stället kan hjärnan då reparera sig och "slå skott" som ett skirt lövverk om våren och få nya kreativa kopplingar. Detta ger förtrostan, efter all tid som jag under större delen av min sjukdomstid tillbringat som en vegeterande växt på vår balkong.

Doctare menar att hjärnstress är en allt vanligare folksjukdom i ett stressat samhällsklimat som sätter ökade krav på enskilda individer och i en studie från Försäkringskassan (2013) läser jag hur antalet sjukskrivningar ökat under de senaste åren, särskilt bland kvinnor med omsorgsansvar för små barn. I dag drabbas åtta av tio kvinnor i åldern 35–40 år av en sjukskrivningsperiod som varar upp till ett halvår. På så sätt lever jag upp till normen om att vara en medelålders kvinna i dagens Sverige, men vad säger det om det svenska samhället? Det blir tydligt att ökningen av stressrelaterade sjukdomar hos kvinnor inte kan ses som ett individproblem utan snarast som ett samhällsproblem. Däremot blir det individuella kvinnliga kroppar som får bära symptomen och leva i ett försvagat tillstånd som ger ekonomiska konsekvenser genom reducerad inkomst och under ett tag minskad förmåga att yrkesarbeta eller utföra dagliga sysslor och verka som människa. Försäkringskassans studie pekar ut bristen på en jämställd fördelning av det obetalda omsorgsarbetet i hemmet, särskilt i familjer med fler än ett barn, samt ett arbetsliv som saknar förmåga att "ta hänsyn till de särskilda livsvillkor som följer med föräldraskap" (Försäkringskassan 2013:44) som orsaker till en ökning av långtidssjukskrivningar, särskilt för kvinnor.

Jag tänker på hur vi i vår familj har haft en ambition att leva jämställt och delat på hushållsansvar, inköp av kläder och mat och av omsorgen om våra barn. Min man har varit föräldraledig i åtminstone ett halvår medan barnen varit i späd ålder, för att utveckla en egen nära relation till dem, medan jag arbetat eller sökt jobb. Det var också ett gemensamt beslut att jag skulle påbörja mina doktorandstudier för att vidareutbilda mig och vi valde att flytta till Norrköping för att möjliggöra detta då min mans arbete innefattade längre internationella tjänsteresor. Min man kunde behålla sin arbetsplats i Stockholm efter som han hade möjlighet att delvis arbeta på distans och vi kunde prova att leva ett villaliv i en medelstor stad. Med kunskap om den forskning som berör genus och transporter (se kapitel 3), kan jag se hur vi i vår egen familj följt de generella mönster som råder för familjer med små barn, framförallt i hur arbetsplatsen kom att ligga närmare min än min mans arbetsplats och på så sätt prioritera närhet än hastighet (jfr Sola 2013).

Perioden av hjärnstress har fått mig att fundera över flera saker. Om vi skapar ett samhälle med ambitioner att man i yrkeslivet ska tillvarata sin fulla potential, vilken kraft finns då kvar att leva det övriga livet med? I ett samhälle där pendling och regionförstoring införs som krav på arbetssökande, hur påverkas kvinnor och män som försöker leva jämställda liv med exempelvis delat omsorgsansvar för barn och åldrande föräldrar? Vad händer med den grundläggande omsorgen i ett samhälle där arbetslivet blir mer ”gränslöst” och styrs av principer om ”lean management” med ”reduceringar” och ”effektiviseringar” inom service- och omsorgsykten? Och vad händer med behovet av vila och återhämtning i ett flexibelt och slimmat arbetsliv? Hur ska arbetskraften kunna närvara i arbetslivet i längden – in i en framtid med en åldrande befolkning där var arbetsför människa behövs för att täcka upp kostnader för välfärd och omsorg – om stora delar av arbetskraften redan vid tidig ålder drabbas av stress och perioder av försvagade tillstånd? Vad innebär detta samhällsklimat för barns, kvinnors och mäns hälsa och vad händer med målsättningen att skapa ett jämställt samhälle? Om kravet på ett effektivt och mobilt arbetsliv kvarstår och konsumtionens lockelser till exklusiva livsstilar bibehålls, vem har då möjlighet att förnimma vidunderligheten i en larvs mönstergångar i ett nyupptäckt björklöv, eller dela andakten i att vara stilla med någon älskad vän under en stjärnklar himmel? Vem orkar se och har förmågan att befinna sig där, om samtidsrörelsen enbart är inriktad på hastighet, målrationitet och prestationer? Vart leder det oss som samhälle egentligen, helt vilse?

Jag samtalar med Elias som håller på att formge omslaget till avhandlingen. Han beskriver hur tågstationen får symbolisera ”rum” och rälisen ”rytm och resande”. Där jag sitter med provtrycket av avhandlingen framför mig känner jag även rytmen i rälisen när jag lätt låter mitt finger glida i spårets riktning över omslagets yta. Elias säger att han låtit studiens vardagliga tema återspeglas genom ringen från en kaffemugg på omslagets baksida, kaffedrickandet som han själv förknippar med pendlarens vardagsliv. Jag håller med och beskriver sedan varför jag vill att färgen på omslaget ska ha denna milda orangea ton.

Orange är en färg som vi dras emot eller skjuts ifrån när vi möter den. Den används på skyltar, arbetskläder och skyddsvästar för att göra oss uppmärksamma på faror och lägga märke till de individer som arbetar längs vägar och rälsar. På så sätt skjuts vi ifrån den. Men färgen är även varm, sätter igång pulsen och aktiverar oss. På det sättet dras vi i stället till den, eller möjligtvis dras den till oss genom att den tycks skjuta ut från ytan. Jag har valt orange för att markera affekt, det tema som avhandlingen rört sig kring. Affekt som utgör själva mötet mellan olika ändliga modus och som i avhandlingen visat hur vi som samhällsvarelser tar intryck av varandra och den miljö vi vistas i, hur vi skjuts ifrån eller dras emot olika individer, objekt, rum och föreställningsvärldar. Inom yogatraditionen ses orange som en av de mest ursprungliga färgerna. Dess ockrafärgade pigment hämtas från jorden och påminner också om ett tidigt gryningsljus. Med valet av färgen orange vill jag visa på den kraft som finns i oss och omger oss. Jag vill säga att vi ytterst inte är kvinnor och män utan kraft som materialiserats i mänskliga praktiskt-tröga kroppar i ett visst historiskt och tidsrumsligt sammanhang. Min önskan är att dessa mänskliga kroppar ska få möjlighet att leva och verka i sin fulla kraft, utan att domineras av maktordningar som förminskar, begränsar, definierar och reglerar dem utifrån trånga mallar som hindrar dem från att leva och verka efter sina kapaciteter. Det var allt.



# English summary

## Rhythm, space, mobility – Railway stations as gendered spaces

Political goals of regional enlargement, i.e. geographically extended labour markets, has led to an increase in the number of work trip commuters that use the train on a daily basis. Commuting by train has also been put forward as an important mode of transport to attain a sustainable transport system. Within the transport system, railway stations are important nodes in the commuters' daily mobility. Railway stations are perceived as public spaces and are regulated by national transport goals of equality and accessibility for all (Prop. 2008/09:93). In these writings equality is a priority. The transport system is supposed to promote equality both in a short term perspective in the actual transport situation and in a long term perspective by contributing to change unequal gender patterns in society. However, hardly any research has treated how gender affects commuters while they use railway stations.

The overriding aim of this study is to examine how male and female commuters use and experience railway stations during their travels. This seems particularly important to do through a gender perspective since earlier studies have shown that men and women have different experiences of using public space, and calculate different risks while visiting public space (Forsberg 2005, Andersson 2005a, Andersson 2005b, Pain 2001, Koskela 1999).

## Theories and methodologies

Theoretically this thesis draws on Carina Listerborn's (2007) uses of Iris Marion Young's (1997) conception of gender as a social series, to develop a way to examine gendered power relations of bodies in space. Through combining Young's conception of gender as social series with Sara Ahmed's (2004, 2006, 2011) use of affect, orientations and collective skin with the concept of rhythm, inspired by Lefebvre's (2004) rhythm analysis, this thesis contributes to the understanding of bodily, temporal and spatial power relations. The theoretical framework is thus inspired by phenomenology and queer-phenomenology, and illustrates how gender functions as disciplining social rhythms that occur when commuters encounter railway stations as physical place and social space. The thesis elaborates on the concept of gender as a rhythm – a repetitive pattern of gendered bodily and spatial power relations.

Rhythm is used as an analytic tool to examine railway stations as physical place and social space. Lefebvre (2004) claimed that a city could be examined through the

multitude of existing rhythms. These rhythms could function in harmony in erytmi or contest each other in dissonance in arytmi.

The results of the study are presented in two different parts. While part one concentrates on analyzing the main character of the three railway stations' physical place and social space, part two contains analyses of different themes related to the concept of gender as rhythm.

The empirical material is based on 1) travel diaries and interviews, including the act of drawing maps of the railway stations, with eighteen male and female commuters; 2) about forty participant observations inspired by auto-ethnography and; 3) interviews with four planners and managers of railway stations. Three different kinds of railway stations are included in the study: Kimstad commuter rail station, Norrköping railway station and Stockholm Central station.

The methods used in the study were selected in order to get hold of commuters' mundane feelings and thoughts while visiting railway stations. The travel diaries were particularly important to get hold of immediate feelings, thoughts and actions that commuters otherwise would have forgotten during an interview.

## Main results, part I

The analysis of the three railway stations showed a multitude of rhythms at all stations. Due to their different features a diverse combination of dominating rhythms occurred at the three stations. On the whole all three railway stations can be described as changing and flexible places. The strongest rhythms of *Norrköping railway station* as a physical place tend to be *mechanical rhythms*, such as trains, timetables and retractable booms, and *natural rhythms*, such as annual seasons, weather and time of day. These rhythms tend to influence commuters' mobility through the station area where commuters with a differently-mobile bodies (cf. Brissell 2009a), like bodies stretched out by a pram or suitcases, risk to have a decreasing degree of mobility when passing the track area. What dominate Norrköping railway station as social space are the *targeted rhythm of commuters* (cf. Edensor 2011) and the *pending rhythm of waiting commuters*. While the rhythm of commuters contains features as target-orientation, that have been linked to the male gender series, the pending rhythm of waiting commuters contains features as patience and abidance that have been linked to female gender series (cf. Beckman 2009). These two rhythms create arytmi in the station building due to the fact that waiting travelers looking at the timetable tend to stand in the lane where local commuters pass in a hasty speed on their way out to Norrköping city.

The analysis of Kimstad commuter train station as physical place show that *natural rhythms* strongly dominate the station regardless time, weather or season. Kimstad commuter train



station is located as a natural landscape and has no waiting room. *Mechanical rhythms* of regional trains and fast speed trains create arytmi to the dominant tranquility of the station. The dominating rhythms at the station as a social space are *commuter rhythms*, that are especially strong in the morning and late afternoon, and a *lingering rhythm of school children*. In the morning these two rhythms work synchronically as both commuters and schoolchildren tend to arrive close to train departure. Though in the afternoon they create arytmi since the rhythm of schoolchildren tend to linger on at the station. At this time the rhythm contains defiant and provocative features, in relation to the adult worlds' imposed rules and regulations. These defiant features are sometimes acted out as gender domains.

The analysis of Stockholm Central station as physical place shows that the station is strongly affected by *commercial rhythms* (cf. Kärholm 2008). Various shops and food-courts and a flexible event-area in the Central hall are part of creating this rhythm. As in all stations Stockholm Central station as a social space contains *commuter rhythms* and *waiting rhythms of commuters*. At this station these rhythms are more intense and multifaceted and in contrast to the other two stations, Stockholm Central station is socially layered due to the access some commuters have to the exclusiveness of SJ's lounge (cf. Brissell 2009a). In the Central hall the rhythms of commercialism and waiting commuters sometimes work in eurytmi at times delays in train traffic, as the commercial rhythms ease the waiting commuters' feelings of stress and unease. At other times, when the event-area demands a lot of space, the waiting commuters are pushed aside and seem to find no place to rest. At the lower level of the station, at the Tunnel Hall, different commuter rhythms from trains and underground compete for space and at rush-hour the mobility of differently-mobile bodies (cf. Brissell 2009a) in this area are strictly restricted.

In part one the analysis of *gender dimensions* appears in several ways. First and foremost gender becomes visible in how (gender-) dominated groups temporarily appropriated a place and used it for their own purposes in a so called *gender domain*. Most commonly are male dominated groups of schoolchildren and teen agers who through playing loud music, throwing things around, like used newspapers or rucksacks in the air and by singing songs with a clear sexual message kept the place to themselves as other people hesitated to enter. Gender also occurs as *part of commuters' appearances*, by clothes, personal belongings, gestures and body languages. This was often identified as part of multiple seriality of age, class or parenthood. In advertisement at the stations female bodies are exposed as sexualized objects. This shows that social space at railway stations is dominated by a *heterosexual male gaze* (cf. Mulvey 1989, Pollock [1988] 2003, Hirdman A. 2001) which also tended to be white (cf. Ahmed 2011) and middle class. By the auto-ethnographic observations it became clear that also I, as commuter and researcher, initially tended to use this kind of gaze when observing the social space of railway stations. This illustrates a *double consciousness*, which is a kind of consciousness where you look upon yourself as

both an object and a subject that oppose the objectification (cf. Young [2000] 2009). Lastly gender show *in design and built environment*, as benches at railway stations tend to be constructed for normed bodies with an average height based on male bodies. Another example is the subway at Kimstad commuter train station which shows a lack of perceived security, especially after dark. Earlier studies have shown that this tend to affect women's mobility more than men's mobility due to the risk for women to fall victim of sexual violence (cf. Wajcman 1991, Forsberg 2005, Andersson 2005a, 2005b).

## Main results, part II

Part II consists of four chapters on different themes; the image of the commuter as a "briefcase carrier"; Commuters' experience of themselves and other commuters as commuters; Perceived risks and confined living space and; Commuters' suggestions for an improved station environment.

The main results in relation to the concept of rhythms and gender as rhythm show that depending on whether the commuter are part of a commuter rhythm, in the mood of vacation traveler or included in the rhythm of waiting they perceive social space and physical place in different ways (cf. Edensor 2011 on commuters' perception of physical places passed during commuting). While in the commuter rhythm, the focus tends to be dimmed. The commuters' experience of space and place seem to diminish, since focus is set on passing from one place to another in the shortest amount of time. This focus is changed when commuters are included in the lingering rhythm of waiting. At these times the awareness of physical place and social space rise, and most of the reflections concerning gender arise in this rhythm.

Summarizing the analysis of the chapters' different themes a set of rhythms concerning gender are found. These rhythms are defined both as social norms and as materializations of these norms. In the chapter of the image of the "brief case carrier" as well as the use of suit where perceived as materializations for a male dominated gender rhythm about the *male norm as white-collar workers and breadwinners*. By commuters the male use of suit is associated to the dominant user of SJ:s Lounge at Stockholm Central station. Due to this SJ:s Lounge is defined as a male dominated area. In the daily lives commuters' expressed arytmi to this norm and the male dominance of the lounge by talking about changes in dress codes and by using the lounge not primarily as professional commuter but as a silent oasis in hectic life as parent of small children.

In discussions about accessibility both commuters and managers expressed *female dominated gender rhythm norms of women as caring mothers and housewives*, as they picture the problems specially women can meet. In everyday situations at railway station these norms works in arytmi by the presence of fathers pushing prams. This rhythm was also

expressed in the discussion on lacks in the station environment, where especially male commuters thought that stations would be more cozy and homely if women were planning the railway stations.

One rhythm that is shown in interviews and travel-diaries is the female dominated gender rhythm of the *norms of seeing women as objects, as either respectable or sexually available to heterosexual men*. This rhythm also exists in form of materializations in advertisements. In travel-diaries women oppose to their own previous reflections concerning other female commuters' dress code with materializations of the rhythm by garments like short skirts and stockings. Their reflections can on the one hand be categorized as arytmii to the dominating rhythm, on the other hand they are considered to be expressions of *double consciousness*.

In relation to commuters' discussion on perceived risks at Norrköping railway station mainly two gender rhythms are expressed. At the one hand a *male dominated gender rhythm of the perceived belief of men as potentially violent and men as defenders*. And a *female dominated rhythm of women's risk of falling victim to sexual violence*. These rhythms contribute to the fact that male and female bodies have different possibilities to attend railway stations. The most experienced threat to both female and male commuters mentioned is the attendance of intoxicated individuals, especially in the evening. These individuals are often conceptualized as potentially violent men. Due to the attendance of intoxicated individuals both male and female commuters admit that they rather wait outside of the stationhouse. Places inside the stationhouse are in that way left to the intoxicated individuals regardless of them being violent or not. While male commuters put forward reasons like risk of being mugged or dragged in to tussle, female commuters in addition to this express a risk to be sexually harassed. In this way male and female commuters express different kinds of risks which can be related to the different gender rhythms. When male travelers express that they don't want to be dragged in to tussles they also oppose and show arytmii to the norms of men as defenders. For female commuters express unease over the presence of intoxicated individuals, illustrate the rhythm of risk of women to fall victim to sexual violence. Female commuters that oppose to the feeling of unease work in arytmii through staying in place, while other female commuters never use the waiting room in the station building due to earlier experiences. This shows that even if the physical place of the waiting room is planned to be accessible to all, this accessibility is decreased for especially female bodies due to the stations social space.

## Conclusions

Results from the study show that individuals in different ways are affected by gendered power relations that dwell in rhythms of collective beliefs and in shape of materialized

objects that encounter the commuters when visiting the railway station. While the rhythms of masculine seriality contains believes of males as potentially violent, as defenders and as bread winners, the rhythms of female seriality contains believes of women as primary mothers and housewives, of women as primary victim of sexual violence and of objectification of women's bodies as either decent or as sexually available to heterosexual men. In the practice of travelers everyday lives these rhythms either where un-problematized, or where contested through arytmical acts and thoughts in different places in the railway station. The study shows that female- as well as male commuters, are affected by collective believes about gender power relations while visiting railway stations. Even though gender power relations seems to affect all, women seems to be most negatively affected since the rhythms of consider women as objects of decency or as sexually available to heterosexual men, and the rhythm of females risk to encounter sexual violence are tighter closed round female bodies and by this tend to confine women's living space, regardless of age and place.

# Referenser

## Litteraturlista

- Adey, Peter, Brissell, David, McCormack, Derek & Merriman, Peter (2012) "Profiling the passenger: mobilities, identities, embodiments." *cultural geographies* 19 (2), sid. 169–193, Sage
- Ahmed, Sara (2004a) *The Cultural Politics of Emotion*. Edinburgh: Edinburgh University Press
- Ahmed, Sara (2004b) "Collective Feelings: Or, the Impressions Left by Others" i *Theory Culture Society* 21 (25), sid. 25–42
- Ahmed, Sara (2006) *Queer Phenomenology. Orientations, Objects, Others*. Duke University Press, Durnham and London
- Ahmed, Sara (2011) *Vithetens hegemoni*. Tankekraft förlag
- Alvesson, Mats & Sköldberg, Kaj (2005) *Tolkning och reflektion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. 2:a upplagan, Studentlitteratur
- Alvesson, Mats (2003) "Methodology for Close up Studies. Struggling with Closeness and Closure." i *Higher Education* 46 (2), sid. 167–197
- Andersson, Birgitta (2005a) "Mäns våld blir kvinnors ansvar – riskkalkylering i det offentliga rummet." i Friberg, Tora, Listerborn Carina, Andersson Birgitta & Scholten Christina (red.) *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Brutus Östlings bokförlag Symposion
- Andersson, Birgitta (2005b) *Risk. Om kvinnors erfarenheter om fysisk planering. Centrum för kommunstrategiska studier*, Linköpings universitet, Unitryck Linköpings universitet
- Andersson-Skog, Lena och Ottosson, Jan (1999) "Järnvägen och samhället. Hela folkets järnväg mellan stat och marknad." i Skoglund, Jan, Bergqvist, Johan, Lingqvist, Lena och Skoog, Jan (red.) *Spår i landskapet. Hur järnvägen format stad och land*. Banverket och Bokförlaget Arena.
- Andréasson, Håkan (2000) *Resenären i bilsamhället*. Skrifter från Etnologiska föreningen i Västsverige nr 30, Novums Grafiska AB, Göteborg
- Aronsson, Peter & Johansson, Lennart (red.) (1999) *Stationssambällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens moderinsering*. Frank Stenvalls Förlag, Malmö
- Aull-Davies (2008) *Reflexive Ethnography. A Guide to Researching Selves and Others*. 2 nd Edition, Routledge, London and New York
- Backman, Stina (2003) "Den säljande kroppen. Om sjuka och friska män i reklamen." Sparrman, Anna, Torell, Ulrika & Åhrén Snickare, Eva (red.) *Visuella spår. Bilder i kultur- och samhällsanalys*. Studentlitteratur: Lund
- Bakerson, Aram (2010) *Från järnvägsstation till kommunikationsnod: en studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebehov i järnvägsstationer från sju länder*. Chalmers tekniska högskola

- Balkmar, Dag & Joelsson, Tanja (2010) "The bionic man goes autoerotic – theoretic keys towards a refined understanding of men's risk taking in public space." i *NORMA: Nordic Journal for Masculinity Studies* 5 (1), sid. 24–27
- Balkmar, Dag (2012) *On men and cars. An ethnographic study of gendered, risky and dangerous relations*. Linköping universitet, Linköping
- Bateson, Gregory ([1972] 1978) *Steps to an ecology of mind. Collected essays in anthropology, psychiatry, evolution, and epistemology*. Jason Aronson Inc. Nortvale, New Jersey, London
- Beckman, Anita (2009) *Väntan etnografiskt kollage kring ett mellanrum*. Mara förlag
- Bertolioni, Luca, Curtis, Cary & Renne, John (2012) "Station Area Projects in Europe and Beyond; Towards Transit Oriented Development" i *Built Environment* vol. 38, nr 1, March 2012, sid. 31–50(20)
- Boverket (2010) *Är regionförstoring hållbar?* Boverket, Karlskrona
- Brissell, David (2009a) "Conceptualising differently-mobile passengers: geographies of everyday encumbrance in the railway station." i *Social & Cultural Geography* 10 (2), sid.173–195
- Brissell, David (2010) "Vibrating materialities: mobility-body-technology relations" i *Area*, 42 (4) sid. 479–486
- Brissell, David (2010) "Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport" *Environment and Planning D; Society and Space* 2010, vol. 28, sid. 270–289
- Brusman, Mats (2008) *Den verkliga staden? Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter*. Linköping Studies in Art and Science No. 416, Liu-tryck Linköpings universitet
- Brusman, Mats, Friberg, Tora & Summerton Jane (red.) (2008) *Resande, planering, makt*. Arkiv Förlag
- Coffey Amanda & Atkinson Paul (1996) *Making sense of qualitative data: Complementary Research Strategies*. SAGE Publications
- Collet, Beate & Dauber, Andrea (2010) "Gender and Job Mobility." i Pellegrino, Giuseppia (red.) *The politics of proximity. Mobility and Immobility in practice*. Ashgate, Farnham.
- Connell, Robert W. ([1995] 2010) *Masculinities*. 2 ed., Polity press
- Corbin Dwyer, Sonja & L. Buckle, Jennifer (2009) "The space Between: On Being an Insider-Outsider in Qualitative Research." i *International Journal of Qualitative Methods (IJOM)* Vol. 8. Nr.1, sid. 54–63
- Cresswell, Tim (2010) "Towards a politics of mobility." i *Environmental and Planning D: Society and Space* 2010, vol.28, sid. 17–31
- Czarniawska, Barbara (2011) "Skuggning i fältarbete." i Ahrne, Göran & Svensson, Peter (red.) *Handbok i Kvalitativa metoder*. Liber AB
- Dahl, Emmy, Henriksson, Malin & Levin, Lena (2012) "Konstruktioner av maskulinitet i samtal om kollektivtrafik" i *NORMA* 2012, vol. 7, nr.2, sid. 161–181
- Dahl, Ulrika (2011) "Att läsa (med) Sara Ahmed" i Ahmed, Sara (2011) *Vithetens hegemoni*. Tankekraft förlag
- Daly, Mary E. (2005) "Gender Mainstreaming in theory and Practice." i *Social Politics: international studies in Gender, State & Society*. Vol. 12 (3), sid. 433–450

- de Beauvoir, Simone ([1949] 2012) *Det andra könet*. Nordstedts förlag
- de Laval, Suzanne (2004) "Metoder för arkitekturdialog." i *Det pedagogiska rummet*. workshop 2003, Didaktik Design
- DeWalt, Kathleen R. & DeWalt, Billie R. (2002) *Participant Observation. A Guide for Fieldworkers*. AltaMira press, A division of Rowman & Littlefield Publishers, Inc., Lanham, New York, Toronto, Oxford
- Doctare, Christina (2000) *Hjärnstress – Kan det drabba mig?* Liber
- Domosh, Mona & Seager, Joni (2001) *Putting Women in Place. Feminist Geographers Make Sense of the World*. The Guildford Press, New York
- Edensor, Tim (2011) "Commuter: Mobility, Rhythm and Commuting." i Cresswell, Tim & Merriman, Peter (edt.) *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Ashgate England & USA
- Eduards, Maud (2004) "Våld utan gränser: om krig och hotad manlighet." i Svanström, Yvonne & Östberg, Kjell (red.), *Än män då? Kön och feminism i Sverige under 150 år*. Atlas Akademi, Bokförlaget Atlas, Stockholm
- Ehn, Billy & Klein, Barbro (1994) *Från erfarenhet till text. Om kulturvvetenskaplig reflexivitet*. Carlssons förlag
- Ehn, Billy (2009) "Lära sig se på nytt." i Arvastson, Gösta & Ehn, Billy (red.) *Etnografiska observationer*. Studentlitteratur.
- Ehn, Billy och Löfgren, Orvar (2007) *När ingenting särskilt händer. Nya kulturanalyser*. Brutus Östlings bokförlag, Symposion
- Ellis, Carolyn & Bouchner, Arthur P. (2000) "Autoethnography, Personal narrative, Reflexivity Researcher as Subject." i Denzin, Norman K. & Lincoln, Yvonna S. , *Handbook of Qualitative Research*. 2:nd ed., Sage
- Eriksson-Zetterquist, Ulla & Ahrne, Göran (2011) "Intervjuer." i Ahrne, Göran & Svensson, Peter (red.) *Handbok i kvalitativa metoder*. Liber AB
- Fagerström, Peter (1994) "Stockholms Central. Folkivet på en offentlig plats." i *RIG Kulturhistorisk tidskrift*. vol. 77, nr. 3, sid. 65–81
- Fangen, Katrine (2005) *Deltagande observation*. Daleke Grafiska AB, Malmö
- Forsberg, Gunnel (2005) "Den genderiserade staden." i Friberg, Tora, Listerborn Carina, Andersson Birgitta & Scholten Christina (red.), *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Brutus Östlings bokförlag Symposion
- Frangéur, Renée (1998) *Yrkeskvinna eller makens tjänarinna? Striden om yrkesrätten för gifta kvinnor i mellankrigstidens Sverige*. Arkiv
- Franzén, Mats (2008) *Matters of public space. Ambivalences of the urban*. Paper to ENHR Conference in Dublin 2008, Wo 8 Space and Place
- Friberg Tora (1999) "Dolda könskontrakt i regional utvecklingspolitik" i Westlund, Hans (red) *Platser, regioner och aktörer*. Antologi från Forskarforum 1998. Institutet för regionalforskning, SIR
- Friberg, Tora & Larsson, Anita (2002) *Steg framåt. Strategier och villkor för att förverkliga genusperspektivet i översiktlig planering*. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet, Rapporter och Notiser 162, KFS Lund AB

- Friberg, Tora (1990) *Kvinnors vardag: om kvinnors arbete och liv: anpassningsstrategier i tid och rum*. Meddelande från Lunds universitets geografiska institution. Avhandling, nr 109
- Friberg, Tora (1998) *Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation*. KFB-rapport 1998:23. Kommunikationsforskningsberedningen, Stockholm
- Friberg, Tora (2002) "Om konsten att foga samman – kvinnors förflyttningsprojekt i tid och rum" i Schoung, Katarina (red) *Svensk kulturgeografi och feminism – rötter i rörelser i en rumslig disciplin*. Karlstad University Studies 2002:3
- 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*. Brutus Östlings bokförlag Symposion
- Friberg, Tora (2006) "Kommunala utmaningar och genus. Om regionförstoring, pendling, produktion och reproduktion" i Johansson, Leif (red) *Kommunledning och samhällsutveckling*. Studentlitteratur
- Friberg, Tora (2007) *Genusordningen i resans rum – hållplatser, väntsalor, stationer, resecentrum och terminaler*. Projekt finansierat av Banverket
- Friberg, Tora (2008a) "Det uppsplittrade rummet. Regionförstoring i ett genusperspektiv" i Andersson, Frida, Ek, Erik och Molina, Irene (red.) *Regionalpolitikens geografi. Regional tillväxt i teori och praktik*, Studentlitteratur
- Friberg, Tora (2008b) "Kvinnors rörelsemönster i den föränderliga staden." i Brusman, Mats, Friberg, Tora & Summerton Jane (red.) *Resande planering makt*. Arkiv förlag, Lund
- Friberg, Tora, Brusman, Mats & Nilsson, Micael (2004) *Persontransporternas >>vita fläckar<< Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. CKS Linköpings universitet
- Frykman, Jonas (1993) *Horan I bondesambället*. Carlssons
- Fägerborg, Eva (1999) "Intervjuer" i Kaijser, Lars & Öhlander, Magnus (red.) *Etnologiskt fältarbete*. Studentlitteratur
- Gabrielsson, Catharina (2006) *Att göra skillnad. Det offentliga rummet som medium för konst, arkitektur och politisk föreställning*. Axl Books, Stockholm
- Ganetz, Hillevi (2005) "Damernas Paradis? En historia om varuhus och köpcentrum." i Friberg Tora, Listerborn Carina, Andersson Birgitta & Scholten Christina (red.) *Speglingar av rum om könskodade platser och sammanhang*. Brutus Östlings Bokförlag Symposion, Stockholm/Stehag
- Gardell, Jonas (2012) *Torka aldrig tårar utan handskar. 1. Kärleken*, Nordsteds förlag
- Gemzöe, Lena (2002) *Feminism*. Bilda Förlag
- Gilboa Runnvik, Ann-Charlotte (2013) "Hemlösa och resenärer – Möten på dagens järnvägsstationer." i Holmlund, Sofia & Sandén, Annika (red.) *Usla, eländiga och arma. Samballets utsatta under 700 år*. Natur & Kultur
- Gilligan, Carol ([1982] 2003) *In a Different Voice*. Psychological Theory and Women's Development. Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England
- Gil Solá, Ana (2013) *På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling*. Handelshögskolan Göteborgs universitet, Kompendiet, Göteborg



- Goffman, Erving ([1956] 1994) *Jaget och maskerna*. Rabén prisma, Stockholm
- Gothin, Eva (1999) *Kön eller genus? Nationella sekretariatet för genusforskning*
- Grahn, Wera (2005) "Inbyggda genuskript. Föreställningar om kön på museifasader." i Friberg, Tora, Listerborn, Carina, Andersson, Birgitta och Scholten, Christina (red.) *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Symposion, Stockholm.
- Gripsrud, Martin och Hjorthol, Randi (2012) "Working on the train: from 'dead time' to productive and vital time" i *Transportation*, 39 (5), sid. 941–956
- Gustafson, Per (2009) "Mormor vabbar: om tjänsteresor, könsroller och familjeliv." i *Arbetsmarknad & Arbetsliv*, årg. 15, nr. 3, sid. 27–47
- Hammersley, Martyn & Atkinson, Paul (2007) *Ethnography. Principles in Practice*. 3 ed., Routledge, Milton Park, Abingdon, Oxon, New York
- Hanson, Susan & Johnston, Ibipo (1985) "Gender differences in work-trip length: explanations and implications" i *Urban Geography* 6, sid. 193–219.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1992) "Dynamic dependencies: A Geographic investigation of local labour markets." i *Economic Geography*, 68 (4), sid. 373–405
- Hartley, John (1992) *The Politics of Pictures. The Creation of the Public in Age of Popular Media*. London: Routledge
- Hedenborg, Susanna & Wikander, Ulla (2003) *Makt och försörjning*. Studentlitteratur, Stockholm
- Hedtjärn, Wester, Anna (2010) *Män i kostym. Prinsar, konstnärer och tegelbärare vid sekelskiftet 1900*. Nordiska museets handlingar 137. Södertörn Doctoral Dissertations 48, Printografen, Halmstad.
- Henriksson, Malin (2014) *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större. Kommunala planerades föreställningar om hållbara resor*. Linköping Studies in Arts and Science. No 602, LiU-Tryck Linköping 2014
- Hirdman, Anja (2006) *Tilltalande bilder – genus, sexualitet och publiksyn i Veckorevyn och Fib aktuellt*. Atlas Bokförlag
- Hirdman, Yvonne (1998) *Med kluven tunga. LO och genusordningen*. Atlas Bokförlag
- Hirdman, Yvonne (2001) *Genus – om det stabila föränderliga former*. Liber AB
- Hjorthol, Randi & Næss Kjørstad, Katrine (2006) *Likestilling i transport*. TØI rapport 866/2006
- Hjorthol, Randi (1994) "Byen som ralle for kvinner og menns daglige reser og aktiviteter." i *Sociologi i dag*
- Hjorthol, Randi (1998) *Hverdagslivets reiser – en analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. TØI rapport 391/1998, avhandling vid Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Oslo Universitet
- Hjorthol, Randi (2000) "Same city-different options – An analysis of the work trips of married couples in the metropolitan area of Oslo." i *Journal of Transport Geography*, vol. 8, nr.3, sid. 213–220
- Hjorthol, Randi (2001) "Gendered Aspects of Time Related to Everyday Journeys." i *Acta Sociologica*. vol. 44, nr. 1, sid. 37–49

- Hjorthol, Randi (2003) "Gendered Aspects of Travel Behaviour Development – Are the Differences Disappearing?" i *Association for European Transport 2003*
- Hjorthol, Randi (2008) "Daily Mobility of Men and Women – A Barometer of Gender Equality?" i Uteng, Tanu Priya and Cresswell, Tim, *Gendered Mobilities*. Ashgate, Hamshire
- Hjorthol, Randi, Kolbenstvedt, Marika och Vibe, Nils (1990) *Kan vi leve uten bil? Ett spill om byfamiliens hverdagsliv og resier*. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Holmberg, Carin ([1996] 2009) *Det kallas kärlek. En socialpsykologisk studie om kvinnors underordning och mäns överordning bland unga jämställda par*. Alfabeta bokförlag.
- Howes, David (edt.) (2005) *Empire of the Senses: The Sensual Cultural Reader*, Berg Publisher
- Hudson, Chris & Rönnblom, Malin (2012) "Kvinnor och män i den regionala utvecklingen." i *Forskningsrapporter i statsvetenskap vid Umeå universitet*; 2012:1, sid. 185–194
- Hultgren, Kurt (1974) *Människan och bilsamhället. Hur vi tar oss fram på varandras bekostnad*. Bokförlaget PAN/ Nordsteds förlag
- Hultin, Olof (1991) "Huvudspår och Stickspår." i *Arkitektur* (Sv) 1991:2
- Hägerstrand, Torsten (2009) *Tillvaroväven*. Formas
- Hölcke, Olov (1986) "Järnvägstrafikens anpassning till bilsamhället", *Begyggelsehistorisk tidskrift* nr 12, 1986
- Joelsson, Tanja (2013) *Speed and sensibility: young men's risk-taking with motor-vehicle*. Linköping universitet, Linköping
- Johansson, Lennart (1999) "Stationssamhällets skötsamhet. Om nykterhet som symbol för kulturell merkering i sekelskiftets Alvesta." i Aronsson, Peter & Johansson, Lennart (red.) *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Frank Stenvalls Förlag, Malmö
- Johnstone, Keith (1981) *IMPRO Improvisation and the theatre*. Methuen Drama, London
- Justesen, Lise och Mik-Meyer, Nanna (2011) *Kvalitativa metoder. Från vetenskapsteori till praktik*. Studentlitteratur
- Jönsson, Sandra & Scholten Christina (2010) *Påbjuden valfrihet? Om långpendlars och arbetsgivares förhållningssätt till regionförstoringens effekter*. Arbetsliv i omvandling 02/2010, Linneuniversitetet. Institutionen för samhällsvetenskap
- Kaijser, Lars (1999) "Fältarbete" i Kaijser, Lars & Öhlander, Magnus (red.) *Etnologiskt fältarbete*, Studentlitteratur
- Kanes Weisman, Leslie ([1981] 2000) "Women's Environmental Rights: A manifesto" i Rendell Jane, Penner Barbara & Iain Borden, *Gender Space Architecture. An interdisciplinary introduction*, New York och London: Routledge
- Katz, Cindy (1993) "Growing Girls/Closing Circles: Limits on the spaces of knowing in rural Sudan and US cities" i Katz, Cindy & Monk, Janice (edt.) *Full Circles. Geographies of women over the life course*. Routledge London and New York
- Kelly, Liz (1996) "'It's Everywhere': Sexual Violence as a Continuum" i Jackson, Stewi & Scott Sue (red.) *Feminism and Sexuality: A Reader*. Edinburgh University Press, Edinburgh

- Klein, Barbro (1990) "Transkribering är en analytisk akt" i *RIG Tidskrift utgiven för svensk kulturhistoria i samarbete med Nordiska museet och folklivsarkivet i Lund*, årg. 73, häfte 2, 1990, sid. 41–66
- Klinth, Roger (2002) *Göra pappa med barn: den svenska pappapolitiken 1960–95*. Borea bokförlag
- Koskela, Hille (1999) *Fear, control and space: geographies of gender, fear of violence, and video surveillance*. University of Helsinki
- Krantz, Lars-Gunnar (1999) *Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Avhandling vid Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet
- Kullman, Kim & Palludan, Charlotte (2011) "Rhythmanalytical sketchers: agencies, school journeys, temporalities" *Children's Geographies*, vol. 9, Nos. 3–4, August–November 2011, sid. 347–359
- Kvale, Steinar (1997) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Studentlitteratur
- Kärrholm, Mattias (2008) "Konsumtionslandskapet och hotet mot mångfalden. Några förändringstendenser i det offentliga rummets utveckling." i Graninger, Göran & Knuthammar, Christer (red.) *Samhällsbyggande och integration. Om assimilering, mångfald och boende*. Stiftelsen Vadstena Forum för samhällsbyggande 2008
- Kärrholm, Mattias (2009) "To the rhythm of shopping – on synchronisation in urban landscapes of consumption." i *Social & Cultural Geography*, vol 10, nr 4, sid. 421–440
- Larsson, Anita & Jalakas, Anne (2008) *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett jämställdhetsperspektiv*. SNS Förlag
- Law, Robin (1999) "Beyond 'woman and transport': towards new geographies of gender and daily mobility" i *Progress in Human Geography*, 23 (4) sid.567–588
- Lefebvre, Henri ([1992] 2004) *Rhythmanalysis. Space, time and everyday life*. Continuum, London and New York
- Levin, Lena (2008) "Äldre kvinnor – osynliga i statistiken men närvarande i trafiken" i Brusman, Mats, Friberg Tora & Summerton, Jane (red.) *Resande, planering, makt*. Arkiv förlag, Lund
- Lieberg, Mats (1992) *Att ta staden i besittning. Om ungas rum och rörelser i offentlig miljö*. Rapport R3:1992 från Institutionen för byggnadsfunktionslära, Arkitekturstektionen, Lunds universitet, KF SIGMA, Lund 1992
- Lilla uppslagsboken* (1948) Förlagshuset Norden AB, Malmö, 1958, Bd 8.
- Linde Bjur, Gunilla och Engström, Krister (2010) *Stationsbus. Järnvägsarkitektur i Sverige*. Balkong förlag, Stockholm
- Linde Bjur, Gunilla och Malmström Bertil (1999) "Järnvägen och staden. Spår i staden." i Skoglund, Jan, Bergqvist, Johan, Lingqvist, Lena och Skoog, Jan (red.), *Spår i landskapet. Hur järnvägen format stad och land*. Banverket och Bokförlaget Arena.
- Listerborn, Carina (2002) *Trygg stad. Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. Tema Stadsbyggnad, Sektionen för arkitektur, Chalmers tekniska högskola, Reproservice, Göteborg
- Listerborn, Carina (2007) *Kroppen som situation. Om kön, makt och rum. Del I: Begreppsutveckling*. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi. Lunds universitet, Rapporter och notiser 168, KFS i Lund AB
- Lundgren, Anna Sofia (2006) *Genus på offentlig plats. Reflexer och transparens*. Etnologiska skrifter nr 36, Institutionen för kultur och medier, Umeå universitet, Arkitektkopior Umeå

- Lundin, Per (2008) *Bilsambällen: ideology, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Göteborgs universitet, Göteborg
- Lundmark, Lennart (1986) "Soltid, standardtid, sommartid. Naturens klocka och samhällets rationalitetskrav." i *Historisk Tidskrift* 4, sid. 457–483
- Lykke, Nina & Braidotti, Rosi (edt.) (1996) *Between Monsters, Goddesses, and Cyborgs: Feminist Confrontations with Science, Medicine and Cyberspace*, Zed Books, London
- Lynch, G. och Atkins, S. (1988) "The influence of personal security fears on women's travel patterns." i *Transportation*, 15, sid. 257–277.
- Lynch, Kevin (1960) *The Image of the City*. M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts
- Löfgren, Orvar (2008) "Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller" i *Mobilities* Vol.3, No. 3, sid. 331–351, November 2008
- Löfström, Åsa (2004) *Den könsuppdelade arbetsmarknaden*, SOU 2004:43
- Löfström, Åsa (2005) "En könssegregerad arbetsmarknad – hinder för fria val och effektiv matchning" i *ekonomisk debatt*, årg. 33, nr. 8
- Lövkrona, Inger (2001) "Den våldsamme mannen" i Lövkrona, Inger (red.) *Mord, misshandel och sexuella övergrepp. Historiska perspektiv på kön och våld*, Nordic Academic Press
- Madden, Janice Fanning (1981) "Why women work closer to home" i *Urban Studies* 18, sid.181–94.
- Malmström, Bertil (1999) "Förnyelse av järnvägsstationer. Komplexa trafiknoder som platser i staden." i Wetterberg, Ola (red.) *Det nya stadslandskapet – texter om kultur, arkitektur och planering*. Institutionen för stadsbyggnad. Sektionen för arkitektur, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg
- Massey, Doreen (1994) *Space, Place and Gender*. Cambridge: Politiy press
- Massumi, Brian (2002) *Parables for the Virtual Movement, Affect, Sensation*. Duke University Press, USA
- McDowell, Linda (1993) "Space, place and gender relations. Part 1. Feminist empiricism and the geography of social relations." *Progress in Human Geography* 17, sid. 157–179
- Moi Toril (1997) "Vad är en kvinna? Kön och genus i feministisk teori." *Res Publica*. Symposions teoretiska och litterära tidskrift. nr. 35/36, sid. 71–157
- Mulvey Laura (1989) "Visual Pleasure and Narrative Cinema" i Mulvey, Laura (edt.), *Visual and Other Pleasures*, The Macmillan Press LDT, London
- Mörck, Magnus (2005) *En, två eller tre knappar. Affärsmaskuliniteter i kostym*. Paper från ACSIS nationella forskarkonferens för kulturstudier, Norrköping 13–15 juni 2005. Konferensrapport publicerad elektroniskt på [www.ep.liu.se/ecp/015/](http://www.ep.liu.se/ecp/015/). ©Författaren
- Nordfeldt, Marie och Stenbacka, Susanne (2008) "Regionalpolitikens lokala avtryck" i Andersson, Frida, Ek, Erik & Molina, Irene (red.) *Regionalpolitikens geografi. Regional tillväxt i teori och praktik*. Studentlitteratur
- O'Dell, Tom (2006) "'Commute (ke-myoot)' v.'ETN:HEM", *Etnologisk Skrifiserie*. 2, sid. 87–96.
- Ohrlander, Ann-Sofie & Söderberg, Ulla-Britt (2008) *Tusen svenska kvinnoår. Svensk kvinnohistoria från vikingatid till nutid*. Nordsteds Akademiska förlag

- Olsson, Lina (2008a) *Den självorganiserade staden. Appropriation av offentliga rum i Rinkeby*. Institutionen för arkitektur och byggd miljö, LTH, Grahns Tryckeri AB, Lund 2007
- Olsson, Lina (2008b) "Self-Organised Spaces in the Periphery of Stockholm" i Betancour, Ana ed. *Global Cities*. Stockholm: Arkitekturmuseet
- Pain, Rachel (1991) "Space, sexual violence and social control: integrating geographical and feminist analyses of women's fear of crime." i *Progress in Human Geography* 15, sid. 415–31.
- Pain, Rachel (2001) "Gender, Race, Age and Fear in the City" i *Urban Studies* 38, sid. 899–913
- Pateman, Carole (1988) *The Sexual Contract*. Stanford University Press
- Peters, Deike & Novy, Johannes (2012) "Rail Station Mega-Projects: Overlooked Centrepieces in the Complex Puzzle of Urban Restructuring in Europe" i *Built Environment* vol 38 (1), sid. 5–11
- Petterson, Inga & Wadensjö, Eskil (red.) (1997) *Glastak och glasväggar? Den könssegrerade arbetsmarknaden*. SOU 1997:137
- Petterson, Katarina (2008) "Många bäckar små..." Jämställdhet och ekonomisk tillväxt i regionalpolitiken." i Andersson, Frida, Ek, Erik & Molina, Irene (red.) *Regionalpolitikens geografi. Regional tillväxt i teori och praktik*. Studentlitteratur
- Petterson, Lena (2005) "Skilda världar? Genusrelationer i det svenska arbetslivet." i Friberg, Tora, Listerborn, Carina, Andersson Birgitta & Scholten Christina (red.) *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Brutus Östlings Bokförlag Symposion Stockholm/Stenham 2005
- Pink, Sarah (2009) *Doing Sensory Ethnography*. SAGE Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington DC
- Platin, Lars (2001) *Män, familjeliv och föräldraskap*. Boréa Bokförlag, Umeå
- Polk, Merritt (1998) *Gendered mobility A Study of women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*. Department of Interdisciplinary Studies, Human Ecology Section, Göteborg University
- Pollack, Ester (2001) *En studie i medier och brott*. Doktorsavhandling från JMK, Stockholm
- Pollock, Griselda ([1988] 2003) "Modernity and the Spaces of Femininity." i *Visions and Difference*. Routledge Classics, London and New York
- Probyn, Elspeth (2005) *Blush: faces of shame*. University of New South Wales, Sydney
- Richardson, Laurel & Adams St. Pierre, Elisabeth (2005) "Writing A Method of Inquiry." i *The Sage Handbook of Qualitative Research. 3:rd ed*. Sage Publication, Inc.
- Richardson, Laurel (1990) *Writing strategies: Reaching diverse audiences*. Newbury Park, CA: Sage
- Rönblom, Malin & Hudson, Chris (2012) "Dela lika: från praktik till logistik." *Forskningsrapporter i statsvetenskap vid Umeå universitet*, 2012:1, sid. 139–148
- Sandow, Erika & Westin, Kerstin (2007) *Regionförstoring i glesa områden – kollektivtrafikens möjligheter och betydelse*. TRUM 2007:01
- Sandow, Erika (2011) *On the road. Social aspects of commuting long distances to work*. Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet

- Sartre, Jean Paul ([1960] 1976) *The Critique of Dialectic Reason*. New Left Books, London
- Sartre, Jean Paul ([1938]1996) *Äcklet*, Albert Bonniers Förlag
- Schivelbusch, Wolfgang (1998) *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet*. 2:a upplagan, Arkiv förlag
- Simonsen, Kirsten (2005) "Bodies, sensations, space and time: the contribution from Henri Lefebvre." i *Geografiska Annaler*. 87 B (1), sid. 1–14
- Sobchack, Vivian (2004) *Carnal Thoughts: embodiment and Moving Image Culture*. Berkely: University of Carlifonia Press
- Spain, Daphne (1998) *Gendered spaces*. The University of North Carolina press.
- Spencer, Stephen (2011) *Visual research methods in social sciences: awakening visions*. Routledge, London
- Stadin, Kekke (2010) *Maktens män bär rött. Historiska betraktelser av manlighet, manligt framträdande och kläder*. Carlsson bokförlag, Stockholm
- Staeheli, Lynn A. (2009) "Political geography: democracy and tne disorderly public." i *Progress in Human Geography* 34 (1), sid. 67–78
- Svedberg, Wanna (2014) *Ett (o)jämnt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt*. Bokbox Förlag, Malmö
- Svensson, Per (2013) "Teorins roll i kvalitativ forskning." i Ahrne, Göran & Svensson, Peter (red.) *Handbok i kvalitativa metoder*. Liber AB, Stockholm
- Södergren, Lasse (2010) "Det moderna stationshuset blev symbolen för den nya tiden." i *Norrköpings Tidning* 2010-01-17
- Thörn, Catarina (2004) *Kvinnans plats(er) – bilder av bemlöshet. Égalité*, Stockholm
- Torége, Jan, Sandgren, Per, Olander, Conny & Thulin, Christina (2006) *Pendlare utan gränser? En studie om pendling och regionförstoring*, SKL, Arena för Tillväxt
- Trygghetsvandring – en vägledning* (2010) <http://www.boverket.se/Om-Boverket/Webbokhandel/Publikationer/2010/Trygghetsvandring-en-vaegledning/>
- Trygghetsvandring – tankar på vägen* (2010) <http://www.boverket.se/Om-Boverket/Webbokhandel/Publikationer/2010/Trygghetsvandring-tankar-pa-vagen/>
- Wajcman, Judy (1991) *Feminism Confronts Technology*. Cambridge: Polity Press
- Valentine, Gill (1989) "The geography of women's fear." i *Area* 21, 385–90.
- Watts, Laura (2008) "The art and craft of train travel." *Social & Cultural Geography*, vol. 9, No. 6, September 2008
- Wester, Vivianne (2001) "Bör kvinnor sära på benen?" i *Retorikmagasinet* nr 10, juni 2001, sid. 7–11
- Westermarck, Åsa (2003) *Informal livelihoods: women's biographies and reflections about everyday life: a time-geographic analysis in urban Colombia*. Departments of Geography, University of Göteborg. Ser. B, nr 102
- Westlund, Hans (1997) "Från framstidssatsning till monument? Ett historiskt perspektiv på den svenska statens infrastrukturpolitik." *Kulturmiljövård* nr 1 1997

- Wide, Jessika & Hudson, Christine (2008) *Den jämställda staden? Om jämställdhet och delaktighet i stadsplanering*. Umeå kommun, Ågrenshuset 2008
- Wikström, Tomas (2005) "Residual space and transgressive spatial practices –the uses and meanings of un-formed space." *Nordisk Arkitekturforskning 2005:1*, sid.47–68
- Wittbom, Eva (2009) *Att spränga normer – om målstyrningsprocesser för jämställdhetsintegrering*, Universitetsservice US-AB, Stockholm
- Wänström, Johan (2009) *Samråd om Ostälänken: raka spåret mot en bättre demokrati*, Arkiv förlag
- Young, Iris Marion (1990) *Throwing Like a Girl*. Indiana University Press
- Young, Iris Marion (1990) *Justice and the Politics of Difference*. Princeton University Press
- Young, Iris Marion (1997) *Intersecting Voices. Dilemmas of Gender, Political Philosophy and Policy*, Princeton University Press
- Young, Iris Marion (2005) *On Female Body Experience*, OUP USA
- Young, Iris Marion ([2000] 2009) *Att kasta tjejkast. Texter om feminism och rättvisa*, Atlas förlag
- Ås, Berit (2004) "The five master suppression techniques." i Evengård, Birgitta (red.) *Women in white: the European outlook*. Stockholms läns landsting
- Öhlander, Magnus (1999) "Utgångspunkter." i Kaijser, Lars & Öhlander, Magnus (red.) *Etnologiskt fältarbete*, Studentlitteratur

# Riksdagstryck, offentliga utredningar, rapporter och statistik

Brottsbalken, SFS nr: 1962:700

Ds 2001:64 Ändrad ordning – strategisk utveckling för jämställdhet. Dnr 13-667/2001, Fritzes offentliga publikationer

Försäkringskassan (2013) *Kvinnors sjukfrånvaro – Redovisning av ett regeringsuppdrag 2013*, Dnr 060546-2012

Ordningslagen, SFS nr: 1993:1617

Prop. 1987/88:50 *Om trafikpolitiken inför 1990-talet*

Prop. 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling*

Prop. 2001/02:20 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*

Prop. 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter*

SCB (2012) *På tal om kvinnor och män. Lathund om jämställdhet 2012*, Statistiska centralbyrån, SCB Tryck, Örebro 2012.10

SIKA (2002a) *Ett steg mot ett jämställt transportsystem*. SIKA Rapport 2002:5

SIKA (2002b) *Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män*.

SIKA (2007 a) *Samverkan kring regionförstoring. Redovisning av ett regeringsuppdrag*, SIKA Rapport 2007:1

SIKA (2007b) RES 2005–2006. *Den nationella resvaneundersökningen*. Kommunikationsmönster, SIKA Statistik 2007:19

SOU 1997:137 *Glastak och glasväggar? Den könssegrerade arbetsmarknaden*.

SOU 1997:35 *Ny kurs i trafikpolitiken*, Kommunikationskommittén

SOU 2001:44 *Jämställda transporter och IT. Slutbetänkande från Jämställdhetsrådet för transporter och IT*. Stockholm

SOU 2004:43 *Den könsuppdelade arbetsmarknaden*

Trafikanalys (2013) *Järnvägstransporter 2013 kvartal 1*. Statistik 2013:16. Trafikverket

Trafikanalys (2013) *Järnvägstransporter 2013 kvartal 2*. Statistik 2013:25. Trafikverket



## Empiriskt material

- Totalt arton intervjuer med resenärer genomfördes under åren 2010–2012. Intervjuerna innehöll moment som att rita kartor och fylla i ark över önskemål om stationer. Samtliga intervjuer bandades och transkriberades vid senare i helhet som ett led i analysen.
- Totalt sjutton av resenärerna bidrog med resedagböcker.
- Tre förvaltare och en fysisk planerare, med ansvar för en eller flera av stationerna, intervjuades. Dessa intervjuer transkriberades senare översiktligt i sin helhet. Följande förvaltare och planerare intervjuades:  
  
2012-04-04, Keith Grönqvist, förvaltare, Jernhusen AB  
  
2012-05-04, Magnus Gullstrand, fysisk planerare, Tekniska kontoret Norrköping Kommun  
  
2012-05-30, David Lukose, stationsförvaltare, Trafikverket  
  
2012-06-13, Yvonne Hendele, chef förvaltning Stockholms Centralstation, Jernhusen AB
- 42 platsobservationer genomfördes vid de tre järnvägsstationerna som dokumenterades genom fältanteckningar och fotografier. Fältanteckningarna från observationerna renskrevs sedan till flytande text, som ett led i analysen.
- Utöver detta har fältarbetet och bearbetningen till text inneburit besök på ett flertal hemsidor. Dessa redovisas här nedan under rubriken elektroniska källor.

## Elektroniska källor

Trafik i Mälardalens hemsida, 2013-09-13: <http://www.tim.se/vi-ar-tim.html>

Jernhusen AB:s hemsida, Bolagsstyrning, 2013-10-21: <http://www.jernhusen.se/Global/Bolagsstyrning/Bolagsstyrning/Bolagsordning.pdf>

Norrköpings kommuns hemsida, 2013-11-05, <http://www.norrkoping.se/bo-miljo/stadsutveckling/oversiktsplaner/antagna/butangen-1/>

Jernhusen AB:s hemsida, 2013-11-11: <http://www.jernhusen.se/Resenar/Norrkopings-Centralstation/>

Jernhusen AB:s hemsida, 2014-01-16: <http://www.jernhusen.se/Resenar/Stockholms-Centralstation/>

Jernhusen AB:s hemsida, Pressmeddelande, 2014-06-24: <http://www.mynewsdesk.com/se/pressreleases/ringen-paa-centralstationen-i-stockholm-fyller-50-aar-343599>

Försvarsmaktens hemsida, 2014-04-29: <http://www.forsvarsmakten.se/sv/information-och-fakta/var-historia/varnplikt/>

East Swedens hemsida, 2014-05-26: <http://www.eastsweden.se/>

SJ:s hemsida, 2014-06-07, <http://www.sj.se/>

Socialstyrelsens hemsida, 2012-09-20: <http://www.socialstyrelsen.se/hemloshet/>

## Bildförteckning

Bild 1: *Norrköpings järnvägsstation*. Foto: Ann-Charlotte Gilboa Runnvik

Bild 2: *Väntsalarna Norrköpings järnvägsstation*. Utsnitt från ritning på Stationsinformations hemsida: <http://www.stationsinfo.se/station/norrkopingcentral> (hämtad 2014-06-24). Sidan uppdateras ej längre. Publicerad med tillstånd från Samtrafiken.

Bild 3: *Kimstad pendeltågsstation*. Foto: Ann-Charlotte Gilboa Runnvik

Bild 4: *Gångtunneln vid Kimstad pendeltågsstation*. Foto: Ann-Charlotte Gilboa Runnvik

Bild 5: *Lindex "Bombshell Bell" i Centralhallen på Stockholms Centralstation februari 2012*. Foto: Ann-Charlotte Gilboa Runnvik

Bild 6: *"Portföljbäraren"*. Detalj ur informationskampanjsblad om ficktjuvar i Centralhallen på Stockholms Centralstation. Bilden är en bearbetning av ett obrukbart foto taget med mobilkamera 2009-12-29. Foto och bearbetning: Ann-Charlotte Gilboa Runnvik & Annika Stårner

# Avhandlingar vid Tema Kultur och samhälle

Lindaräng, Ingemar: *Ett jubileum i tiden. Birgittajubileet 2003 som historiebruk*. Licentiatuppsats, 2005.

Johansson, Carina: *Mellan ruinromantik och partyfabrik? En etnografisk studie av Visby i bild, berättelse, fantasi och minne*. Licentiatuppsats, 2006.

Hillström, Magdalena: *Ansvar för kulturarvet. Studier i formeringen av det kulturhistoriska museiväsendet i Sverige med särskild inriktning på Nordiska museets etablering 1870-1920*. Doktorsavhandling, 2006.

Gunnarsson, Andreas: *Genetik i fiktion*. Licentiatuppsats, 2006.

Seifarth, Sofia: *Råd i radion: Modernisering, allmänhet och expertis 1939-1968*. Doktorsavhandling, 2007.

Lindaräng, Ingemar: *Helgonbruk i moderniseringstider. Bruket av Birgitta- och Olavstraditionerna i samband med minnesfränden i Sverige och Norge 1891-2005*. Doktorsavhandling, 2007.

Harding, Tobias: *Nationalising Culture: The Reorganisation of National Culture in Swedish Cultural Policy 1970-2002*. Doktorsavhandling, 2007.

Egeland, Helene: *Det ekte, det gode og det coole. Södra Teatern og den dialogiske formasjonen av mangfoldsdiskursen*. Doktorsavhandling, 2007.

Kverndokk, Kyrre: *Pilegrim, turist og elev. Norske skoleturer til døds- og konsentrasjonsleirer*. Doktorsavhandling, 2007.

Kåks, Helena: *Mellan erfarenhet och förväntan: Betydelse av att bli vuxen i ungdomars livsberättelser*. Doktorsavhandling, 2007.

Brusman, Mats: *Den verkliga staden?: Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter*. Doktorsavhandling, 2008.

Eskilsson, Anna: *På plats i historien. Studier av hembygdsföreningar på 2000-talet*. Doktorsavhandling, 2008.

Holt, Kristoffer: *Publicisten Ivar Harrie. Ideologi, offentlighetsdebatt och idékritik i Expressen 1944-1960*. Doktorsavhandling, 2008.

Andersson, Ragnar: *Flernivåstyrning av komplexa mål genom nätverk. Implementering av integrationspolicy i ett regionalt partnerskap för tillväxt 1998-2004*. Licentiatuppsats, 2008.

Nyblom, Andreas: *Ryktbarhetens ansikte: Verner von Heidenstam, medierna och personkulten i sekelskiftets Sverige*. Doktorsavhandling, 2008.

Rindzeviciute, Egle: *Constructing Soviet Cultural Policy: Cybernetics and Governance in Lithuania after World War II*. Doktorsavhandling, 2008.

Nilsson, Micael: *Genusregim i förändring. Jämställdhet och makt i kommunal politik mellan åren 1970 och 2006*. Doktorsavhandling, 2008.

Andersson, Joakim: *Skilda världar. Samtida föreställningar om kulturarvsplatser*, den 21 november. Doktorsavhandling, 2008.

Jarlbrink, Johan: *Det våras för journalisten: Symboler och handlingsmönster för den svenska pressens medarbetare från 1870-tal till 1930-tal*. Doktorsavhandling, 2009.

Ivarsson Lilieblad, Björn: *Moulin Rouge på svenska - Varietéunderhållning i Stockholm 1870-1920*. Doktorsavhandling, 2009.

Johansson, Carina: *Visby visuellt: Föreställningar om en plats med utgångspunkt i bilder och kulturarv*. Doktorsavhandling, 2009.

Werner, Ann: *Smittsamt – En kulturstudie av musikbruk bland tonårstjejer*. Doktorsavhandling, 2009.

Wänström, Johan: *Samråd om Ostlänken. Raka spåret mot en bättre demokrati? Medborgarinflytande i svensk samhällsplanering*. Doktorsavhandling, 2009.

Lee, Jenny: *The Market Hall Revisited. Cultures of Consumption in Urban Food Retail during the Long twentieth century*. Doktorsavhandling, 2009.

Fredriksson, Martin: *Skapandets rätt. Ett kulturvetenskapligt perspektiv på den svenska upphovsrättens historia*. Doktorsavhandling, 2010.

Gruber, Göran: *Medeltider. Samtida mobiliseringsprocesser kring det förflutnas värden*. Doktorsavhandling, 2010.

Andersson, Ragnar: *Mainstreaming av integration, om översättning av policy och nätverksstyrning med förhinder i den regionala utvecklingspolitiken, 1998-2007*. Doktorsavhandling, 2011.

Grip, Björn: *Samhällsförändring och det ömtåliga hjärtat. En analys av samhälle, ohälsa och hjärtdödlighet i Linköping och Norrköping från 1950-tal till 2000-tal*. Licentiatuppsats, 2012.

Källstrand, Gustav: *Medaljens framsida: Nobelpriset i pressen 1897-1911*. Doktorsavhandling 2012.

Dahlin, Johanna: *Kriget är inte över förrän den sista soldaten är begravnen. Minnesarbete och gemenskap kring andra världskriget i S:t Petersburg med omnejd*. Doktorsavhandling, 2012.

Jarlbrink, Johan: *Det våras för journalisten: Symboler och handlingsmönster för den svenska pressens medarbetare från 1870-tal till 1930-tal*. Doktorsavhandling, 2009.

Ivarsson Lilieblad, Björn: *Moulin Rouge på svenska - Varietéunderhållning i Stockholm 1870-1920*. Doktorsavhandling, 2009.

Johansson, Carina: *Visby visuellt: Föreställningar om en plats med utgångspunkt i bilder och kulturarv*. Doktorsavhandling, 2009.

Werner, Ann: *Smittsamt – En kulturstudie av musikbruk bland tonårstjejer*. Doktorsavhandling, 2009.

Wänström, Johan: *Samråd om Ostlänken. Raka spåret mot en bättre demokrati? Medborgarinflytande i svensk samhällsplanering*. Doktorsavhandling, 2009.

Lee, Jenny: *The Market Hall Revisited. Cultures of Consumption in Urban Food Retail during the Long twentieth century*. Doktorsavhandling, 2009.

Fredriksson, Martin: *Skapandets rätt. Ett kulturvetenskapligt perspektiv på den svenska upphovsrättens historia*. Doktorsavhandling, 2010.

Gruber, Göran: *Medeltider. Samtida mobiliseringsprocesser kring det förflutnas värden*. Doktorsavhandling, 2010.

Andersson, Ragnar: *Mainstreaming av integration, om översättning av policy och nätverksstyrning med förhinder i den regionala utvecklingspolitiken, 1998-2007*. Doktorsavhandling, 2011.

Grip, Björn: *Samhällsförändring och det ömtåliga hjärtat. En analys av samhälle, ohälsa och hjärtdödlighet i Linköping och Norrköping från 1950-tal till 2000-tal*. Licentiatuppsats, 2012.

Källstrand, Gustav: *Medaljens framsida: Nobelpriset i pressen 1897-1911*. Doktorsavhandling 2012.

Dahlin, Johanna: *Kriget är inte över förrän den sista soldaten är begravnen. Minnesarbete och gemenskap kring andra världskriget i S:t Petersburg med omnejd*. Doktorsavhandling, 2012.

