



**Tom O'Dell**

**"Regionauternas ankomst: Rutinmässig rörlighet och hemkänsla"**

ur

Orvar Löfgren & Fredrik Nilsson (red.)

*Regionauterna: Öresundsregionen från vision till vardag*  
(2010)

Serie: Centrum för Danmarksstudier nr 24, ISSN: 1651-775X

Upplaga för elektronisk publicering 2022 för forsknings-, utbildnings- och biblioteksverksamhet och ej för kommersiella ändamål.

Publicerad med tillstånd från Makadam förlag.

DOI: <https://doi.org/10.37852/oblu.135.c186>

Tryckt utgåva finns i bokhandeln:

ISBN 978-91-7061-079-0

Makadam förlag, Göteborg & Stockholm

[www.makadambok.se](http://www.makadambok.se)

Edition to be published electronically 2022 for research, educational and library needs, and not for commercial purposes. Published by permission from Makadam Publishers.

DOI: <https://doi.org/10.37852/oblu.135.c186>

A printed version is available through book stores:

ISBN 978-91-7061-079-0

Makadam Publishers, Göteborg & Stockholm, Sweden

[www.makadambok.se](http://www.makadambok.se)



Denna text är licensierad under CC BY-NC-ND. Det betyder att du får sprida verket, men bara i icke-kommersiella sammanhang. Du får inte bearbeta verket och om du sprider det måste du ange ovanstående som upphovsperson för artikeln. Se fullständiga villkor:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.sv>



# REGIONAUTERNAS ANKOMST RUTINMÄSSIG RÖRLIGHET OCH HEMKÄNSLA<sup>1</sup>

*Tom O'Dell*

Den 9 juni 2000 befann jag mig tillsammans med 42 000 andra på cykel över Öresundsbron. Cykelturen över bron ingick i ett veckolångt öppningsfirande och var startsignalen till vad många politiker hoppades skulle bli framväxten av en stark nationsöverskridande region. Men få av oss cyklister på väg mot bron tänkte på politiker. Festlighetens organisatörer kämpade för att hålla styr på massorna, sände iväg cyklisterna i små grupper, instruerade dem att inte komma för nära brokanten och uppmanade dem att cykla långsamt och försiktigt. Trots deras ansträngningar var scenen kaotisk. Cyklisterna bar färggranna kläder och hjälmar, målade ansiktet i nationsfärger och störtade energiskt mot bron när de äntligen fick grönt ljus. Familjer och vänner cyklade i små grupper, stannade till för att pausa, äta och dricka varhelst de fick lust. Andra använde mittbarriären som improviserad parkbänk, sträckte ut sig, kopplade av, drack öl. Och vart man blickade tog människor bilder av bron, sig själva och varandra. »Kan du gissa var jag är nånstans? Jo, jag står överst på Öresundsbron. Det är formidabelt!« frustade en man i sin mobiltelefon.<sup>2</sup> Detta var Öresundsregionens invånare som hade väntat drygt ett halvt decennium på att få komma till bron och som när möjligheten infann sig entusiastiskt utforskade och undersökte den så gott de kunde. De var regionauterna – de människor som snart skulle uppleva bron som en integrerad del av deras dagliga liv, de som 2000 års lokalpolitiker hoppades skulle bli invånarna i en nyöppnad region.<sup>3</sup>

Nästan tio år senare befann jag mig på ett möte i Malmö där lokalpolitiker granskade planer som de gjort upp för regionens utveckling. Kvinnan intill mig var konsult

⇨ *Efter andra världskriget invaderade danskarna Skåne i jakt på allt som var bristvaror eller ransonerat där hemma.*

och representerade diverse Öresundsbaseade affärsverksamheter. Hennes budskap var tydligt: »Öresundsregionen behöver bli bättre integrerad.« Delvis oroades hon av juridiska och skattemässiga svårigheter, men ett annat problem som hon flera gånger pekade på kan formuleras som att regionborna inte hade utvecklat en tillräckligt stark känsla av ömsesidiga intressen och gemensam identitet. Andra i rummet tycktes förstå hennes oro och instämde. Den politiska drömmen om en välintegrerad transnationell region verkade ha stött på hinder, och en av de dystra slutsatser som hade kunnat dras var att regionauterna aldrig skulle kunna förvandla det geografiska rummet kring bron till en plats där de kände sig hemma, och att de hade dragit vidare. Eller hade de det?

Vad betyder det att faktiskt leva i en region och skaffa sig en hemkänsla i den? Liksom i Orvar Löfgrens artikel är det i min text de dagliga praktikerna och rutinerna som står i fokus, men medan Löfgren koncentrerar sig på spänningen mellan identitetsprocesser och uppkomsten av rutinmässiga banor genom regionen, väljer jag att fokusera själva fenomenet mobilitet och dess potential att underlätta eller försvåra hemmastaddhet i den lokala vardagsmiljön.

Jag ska därför följa regionauternas väg fram till nuet och utveckla en förståelse av vad som har hänt dem genom att analysera pendlingen och den emotionella och kulturella energi som omger pendlingen. Jag vill problematisera begreppet hem och se det i ett nytt sammanhang, inte som en fast och avskärmad struktur utan något mer rhizomatiskt som vidgas, berör oss och hjälper till att organisera vår vardagstillvaro på sätt som vi själva knappt anar – något som följer oss in i subtila och lätt förbisedda praktiker.<sup>4</sup> Jag menar att dessa processer i Öresundsregionen har påverkat pendlares sätt att uppfatta sin plats där och sin »äganderätt« till det omgivande rummet. Det handlar om en spänning mellan vad regionauterna *säger sig veta* – det som ses som självklara sanningar för många – och vad de vet genom att *känna*.

## *Rörlighet och sammanfogning av en region*

Med bygning af Øresundsbroen opstod en vision om Øresundsregionen som en geografisk, kulturel og økonomisk enhed.<sup>5</sup>

Öresundsbron var på många sätt regionens symbol *par excellence*: ett storslaget materialiserat uttryck för samband och förening. Men den var vidare en metonym för mobilitet: det medel varmed svenskar och danskar lättare kunde växla mellan sina nationella territorier. Det var genom denna mobilitet som politiker och regionplanerare hoppades att det skulle uppstå en ny känsla av regional tillhörighet och enhet. Mobilitet

inbegrep i detta sammanhang både en underlättad rörlighet för kapital och kunskap och ökad möjlighet till samarbete mellan företag, men lika viktigt var arbetskraftens flexibla rörlighet. Utan pendlingen morgon och kväll och den dagliga rörelse fram och åter i regionen som den förutsatte kunde det aldrig ske någon verklig regional integration.

Med detta sagt bör vi kanske kort reflektera över några av de vanligaste innebörderna i ordet »integration« i anslutning till Öresundsregionen. Talar man om integration i samband med transnationella processer av fysisk mobilitet finner man sig snabbt intrasslad i debatter om invandrargruppers infogning i nya arbetsmarknader, nationella sammanhang och lokala gemenskaper. Integration implicerar en rörelse från ett kulturellt sammanhang till ett annat där banden till utgångspunkten successivt släpper och överges till förmån för anknytningar och relationer i den nya »hemmiljön«. Integration inbegriper alltså om inte annat en form av fysisk rörelse som leder från ett kulturellt rum till ett annat och idealt avslutas med någon sorts inneslutning i destinationens kulturella rum. Integration innefattar, med andra ord, både rörlighetsdynamiken såväl som en mer statisk och stabil förankring i plats.<sup>6</sup>

I Öresundsregionens fall har den mobilitet som de aktuella integrationsprocesserna berör aldrig handlat särskilt starkt om enkelriktning (och slutlig infogning) utan mer om en sammanfogande rörelse där den fysiska handlingen att förflytta sig fram och tillbaka över Sundet – genom ett rum och åter till ett annat – har förutsatts bära på en integrerande kraft. Värderingen av denna sammanfogande rörlighet tar sig uttryck i en regionalpolitisk diskurs enligt vilken regionen aldrig har konstruerats som konkurrent till det danska eller svenska nationella projektet, utan som ett komplement till dem. Som Öresundsbrokonsortiet förklarar: »Fordelene ved en dynamisk Øresundsregion ville ikke blot komme regionen, men hele Danmark og Sverige til gode.«<sup>7</sup> Följden är att den regionala integrationen inte så mycket har formulerats utifrån sådana assimilering- och förankringsprocesser som förväntas utföras av invandrare (särskilt från länder utanför EU) som utifrån svenskars och danskars *rutinmässiga rörelse*. Sådan mobilitet har setts som integrationens grund och källan till dess stabilitet och styrka.

I denna bemärkelse står regionauternas rörelse i bjärt kontrast till situationen för dem som invandrar till EU. Deras oavslutliga rörelserytta ses inte sällan som ett hot mot den nationella kulturens helgd och en potentiell extern smittkälla. Man moraliserar gärna på olika sätt över rörlighet beroende på vilken samhällsgrupp det gäller.<sup>8</sup> Regionauternas transnationella rörelse formuleras ofta (om än inte alltid) i positiva termer. De symboliserar rörelsen av »kulturellt stoff« inom regionen. Och medan EU-inflyttares transnationella rörelse alltför ofta ses som nedbrytning av en nationell kultur,

omsluts regionauterna av det politiska hoppet att de ska fungera som en motsvarighet till de flitiga arbetsmyror som rör sig inom stacken och samtidigt bygger den.

En granskning av statistiken över det senaste decenniets sundspassager visar att det har skett en regional förening eller kompression. Medan det år 2000 bara var cirka 3 000 personer som dagligen arbetspendlade över Sundet,<sup>9</sup> hade antalet 2009 stigit till drygt 19 000.<sup>10</sup> Av dessa pendlare valde cirka 60 procent att använda tåg medan de återstående 40 procenten åkte bil.<sup>11</sup> Men volymerna var inte jämnt fördelade. Lägre bostadskostnader på den skånska sidan har lockat en mängd danskar med arbete i Köpenhamnsregionen över till Sverige, medan Danmarks starka tjänstesektor omvänt har fungerat som en attraktiv arbetsmarknad för arbetssökande svenskar (jfr diskussionen i Löfgrens artikel). Den danska kronans värde i förhållande till den svenska hade i slutet av 2009 förstärkt effekterna av dessa tendenser. Följden var att 94 procent av dem som nu pendlade över Sundet bodde i Skåne.

Sådan var den ekonomiska och demografiska bakgrunden för Öresundsregionens pendling. Denna fond gav pendlingen den speciella rörelserytme och kulturella energi som pendlarna hade att anpassa sig till och lära sig hantera. Men det var också ett sammanhang som skapade särskilda utmaningar för regionens tågpendlingsoperatörer, eftersom regionauternas förflyttning genom regionen inte var jämnt fördelad över dagen utan tenderade att fokuseras på rörelsen till Köpenhamn på morgonen och tillbaka över Sundet på kvällen. Här var en värld av små detaljer och motsättningar som pendlare snabbt la märke till och grubblade över, och som hämmade utvecklandet av ett friktionsfritt flöde genom regionen: »Varför tar kaffeautomaterna på tåget emot danska kronor men inte svenska?«, »Varför kan jag inte använda mitt Skånekort på Köpenhamns metro?« eller »Varför står tåget stilla tio minuter på stationen i Malmö – kan det verkligen ta så lång tid att koppla loss en vagn eller två?«

### *Lund–Malmö–Köpenhamn: Resande, ta plats!*

Men för regionauterna begränsades ju inte arbetspendlingen till den tid som tillbringades på tåget. När antalet personer som faktiskt rörde sig över Sundet steg från 3 000 år 2000 till 19 000 år 2009 hopades en mängd kunskaper om och erfarenheter av denna speciella transnationella resas karaktär. De flesta regionauter ansträngde sig för att trimma sina resor, fullkomna dem och lösa upp så många knutar som möjligt. Man lärde sig att man inte behövde stiga upp 06.00 när 06.08 gick lika bra. Det blev allt lättare att bedöma det egna schemat efter grannarnas aktiviteter: när grannen hämtade sin morgontidning var det dags av röja frukostdisken av bordet. En hake i morgonrutinen

som att ett barn inte ville klä sig enligt planen eller en förlagd husnyckel krävde ingen blick på klockan för att man skulle inse hur man låg till i förhållande till ett tåg som väntades till stationen om tjugo minuter. Det blev alltmer möjligt att förstå och känna denna relation intuitivt. Offentliga och egna klockor bjöd på allt färre överraskningar och bekräftade istället vad en välskolad regionaut redan visste: det var dags att öka takten. En oändlig mängd morgonrutiner kunde finjusteras på detta sätt. Men trots vidden av individuella möjligheter skulle eventuella satellitbilder ha visat en anmärkningsvärd grad av konformitet i det dagliga människoflödet mot stationen. Det handlade om tusentals disparata och individuella projekt, men deras plats i kropparnas morgonrörelse följde en väletablerad rytm som rituellt återskapades varje arbetsdag.

Trots år av erfarenhet har järnvägsstationerna dock fortsatt att fungera som halvt okända territorier som måste utforskas på nytt varje dag. Upprättande av nya järnvägs-linjer och ombyggnader av stationsperronger för att tillgodose den växande efterfrågan på kollektivtrafik gjorde det allt svårare för pendlarna att förutse var deras tåg skulle komma och varifrån det skulle avgå. Nya elektroniska informationstavlor utanför stationer som Lunds blev obligatoriska kontrollpunkter för alla. Väl på perrongen uppstod nya osäkerheter. Erfarna regionauter lärde sig med tiden hur många vagnar deras tåg hade. De visste att det i högtrafik inte fanns sittplatser så att det räckte åt alla. Man utvecklade teorier om vilka vagnar som hade störst antal lediga platser, och man beräknade var man därför borde stå på perrongen. Det kom dock grus i maskineriet när tåglängden på ett oförklarligt sätt började variera från dag till dag. Den dåsiga stämning som normalt utmärkte morgonperrongen förvandlades till spänd uppmärksamhet när tåget närmade sig. Den kulturella spänningen ökade ytterligare när tåget stannade och människor samlades i tättpackade grupper framför de stängda dörrarna. Medpendlare blev konkurrenter när dörrarna öppnades och folket vällde in i tåget. För dem som hittade sittplatser blev det möjligt att bygga sig tillfälliga hem. Somliga lutade sig tillbaka, satte på sina hörlurar, lösgjorde sig tillfälligt från det kollektiva mobilitetsprojektet och drömde sig in i en alternativ dimension. Andra öppnade tidningen och teleporterade sig via medietekniken från den just upplevda påstigningsträngseln till världsläget utanför vagnen, och många andra fällde ner bordsskivan framför sig, plockade fram kaffe och små smörgåsar och avnjöt sin frukost. Bara några centimeter från dem fanns emellertid ett territorium av resignation och besvikelse – en mittgång laddad med spänningen hos stående pendlare. Detta var ett rum där människor tvingades justera sina förväntningar om vad som skulle ske, omforma sin morgonrutin och ofta lägga band på sina känslor.

Med detta sagt är det emellertid viktigt att minnas att regionauternas relation till sin

resa inte var huggen i sten, lika lite som resans utseende. En regionaut som exempelvis den 9 september 2009 tog 08.30-tåget från Lund i slutet av rusningstimmen mötte vagnar fulla med stående passagerare hela vägen till Köpenhamn. Men vid Østerport, en station bara några hållplatser bortom den danska huvudstadens centralstation, fann sig samma regionaut i ett nästan tomt tåg på väg norrut mot Helsingør. Och utan förklaring kunde konduktörens språk skifta från svenska till danska. Det enda som återstod av den första rese-etappens kulturella dynamik var högarna med kvarlämnade svenska tidningar, kaffemuggar och smörgåspapper. Istället för att sitta på ett pendeltåg som förflyttade en transnationell arbetskraft till dess arbetsplatser, befann man sig nu på vad som liknade ett långsamt lantligt mjölkttåg som dunkade fram från by till by. Här och där steg äldre resenärer och en handfull tonåringar på väg till skolan letargiskt av och på. Tåget hade kanske inte ändrat hastighet alls men färden kändes långsammare och mindre spänd. Och en liknande process pågick på andra sidan Sundet när det norrgående pendeltåget passerade Helsingborg och långsamt omvandlades till ett vanligt persontåg på väg mot Göteborg.

Resans kulturella energi förändras med andra ord när vagnarna fylls med resenärer och successivt börjar tömmas igen. Den tillskrivna innebörden skiftar på liknande sätt under dess gång. Det handlar här om något mycket större än människors blotta fysiska rörelse. Vad Öresundståget förser oss med är möjligheten att se på vilket sätt regionauterna ger mening åt sin rörlighet. Och här är det viktigt att skilja mellan begreppen rörelse och mobilitet. Som Tim Cresswell påpekat kan rörelse (*motion*) ses som en form av förflyttning (*movement*, besläktad med abstrakt rum) som saknar mening och specifikt innehåll,<sup>12</sup> medan »mobilitet är den dynamiska motsvarigheten till *plats*«. <sup>13</sup> Om nu plats uppfattas som ett fast och definierat rum som äger innebörd i relation till andra punkter och rum, är mobilitet en rörelse som är meningsfull både i sig och i relation till andra (potentiella och reella) banor. Något annorlunda uttryckt skulle vi kunna se mobilitet som en utdragen meningsfull rörelse genom en sekvens av förbundna platser.

Om vi återvänder till integrationsfrågan kan denna syn på mobilitet kanske kasta nytt ljus över den regionala integrationens dynamik och potential. Som jag tidigare hävdade har integrationen i Öresundsregionen implicit definierats som en mobil sammanfogning av regionala punkter. Men om vi uppfattar mobilitet som en platsdynamik bör regionens integration kanske hellre förstås som en sammanfogning av regionautrörelser till meningsfulla och definierade flöden. Integration handlar alltså inte bara om att förena platser. Kanske är det lika viktigt (eller i detta fall viktigare) att knyta människor till mobilitetsstrukturer – till definierade och meningsfulla banor av sammanfogade platser.



Ett problem är att vi är vana vid att diskutera Öresundsregionen i termer av geografiskt territorium, och mycken möda har ägnats åt att definiera och kommunicera dess fysiska gränser.<sup>14</sup> Detta har i alltför hög grad varit ett kartografiskt projekt som åberopat och berört flygbilder, kartor och tankar om gränser mellan nationer. Det har varit alltför lockande att knyta diskussioner om vad det innebär att leva i regionen till analyser av händelser och praktiker som uppträder i lokala omgivningar, eller till specifika platser av typen Öresundsbron. Men detta är kanske inte det bästa sättet att förstå vilken innebörd regionen har för många regionauter. Den grupp som vi här fokuserar består ju av människor i rörelse. Och även om platser (såsom hem och företag) är viktiga för dem, är deras kontaktyta mot regionen nära knuten till deras dagliga pendlingsrutiner. Frågan är då vad för slags syn på vardagslivet som förbinds med – och genereras av – pendlingsmobiliteten och hur vi når fram till en bättre förståelse av vad rutinmässig mobilitet kan betyda i relation till människors förståelse och uppfattning av sig själva.



### *Rutiner: från påtvingad vana till habitus*

Även om mobilitet snabbt har utvecklats som forskningsområde under det senaste decenniet har pendlingsfenomenet intressant nog tilldragit sig relativt liten vetenskaplig uppmärksamhet. Orsaken kan delvis vara fenomenets natur. Medan forskarna koncentrerat uppmärksamheten på starkt synliga och dramatiska former av mobilitet är pendling en form som brukar tas för given. Det är en vardagsrutin som miljoner människor – inklusive mobilitetsforskare – utför dagligen utan större eftertanke el-

ler, med Ben Highmores uttryck, »som om man kopplat på autopiloten«. <sup>15</sup> Och i den bemärkelsen ingår den, som så många av våra vardagsrutiner, i det kulturellt osynliga.

Rutiner är dock viktiga för att få vardagslivet att fungera. I sin osynlighet hjälper de till att ge detta vardagsliv en struktur, men man bör samtidigt minnas att de inte existerar i ett tomrum. Många av våra mest självklara rutiner (som de i samband med regionauternas morgonförflyttning från säng och hem till arbetsplats) innefattar praktiker som vi har arbetat länge för att lära in. Att skapa nya rutiner är inte alltid lätt, och det kan krävas en hel del medvetet och reflekterande arbete för att få dem på plats. Som antropologen Richard Wilk påpekar måste rutiner odlas innan de kan gå in i den naturaliseringsfas där de sedan blir osynliga. <sup>16</sup>

Naturaliseringsprocesser omvandlar rutiner från medvetna praktiker som vi kämpar med till en integrerad och förkroppsligad del av vår habitus. Så länge våra rutiner pågår ostört ger de oss en känsla av normalitet, av att den här dagen är som andra dagar. Som Susan Tietze och Gillian Musson hävdar är »rutiners och vanors roll att tillhandahålla den grundtrygghet som skänker en obruten känsla av identitet«. <sup>17</sup> Till synes enkla rutiner kan ha en djup innebörd. Danskar och svenskar har till exempel något olika rutiner när de diskar. Svenskar använder diskmedel och vatten, sköljer av diskmedlet och placerar disken i ett ställ för att torka. Danskar rengör disken med diskmedel och vatten, torkar sedan av den med handduk (utan en andra sköljning) och sätter in den direkt i skåpet. Etnologen Anders Linde-Laursen har visat hur dessa vardagspraktiker är medvetet formade av respektive nations statliga politik och hygienuppfattning. <sup>18</sup> De är produkter av en uppifrånstyrning men har naturaliserats in i dansk och svensk kultur till den grad att de blivit effektiva markörer av nationell identitet, så att svenskar och danskar nu betraktar varandras diskingsvanor med avsmak och motvilja.

Rutiner är i denna bemärkelse självidentitetens förkroppsligade förankring, men de är också mer än så. De är en viktig grund för en inbyggd »känsla för spelet« som tillåter oss att navigera i vardagslivet – kulturellt organiserade kraftbesparande knep som styr oss förbi den kaotiska upplevelse som skulle bli följderna om vi tvingades att reflekterat välja, bestämma och begrunda våra handlingar. Vi är inte alltid nöjda med alla våra rutiner och kämpar kanske för att ändra på dem eller utveckla nya, men då de väl naturaliserats har de en spöklik förmåga att fungera som förkroppsligade kunskapsformer som under medvetenhetströskeln ständigt informerar oss om hur det står till med vårt liv och vår självidentitet. Vi är i mycket stark bemärkelse *hemma inte bara på den plats där vi ställer från oss skorna utan i hög grad även genom en kroppslig förståelse av vilka vi är, via våra dagliga rutiner*. Pendling är i denna mening en aktivitet som vi kan utföra som om vi gick på autopilot bara om vi känner oss hemma i den och fysiskt har infogat

den i vår förkroppsligade kunskapsrepertoar. Flyttas pendlingen från hemmamiljön till ett mer avlägset sammanhang, som det indiska eller japanska spårsystemet, upphör inte bara »autopiloten« att fungera – själva pendlingen blir också mycket mer av en kaotisk, osäker och främmande upplevelse.

De flesta regionauter har visat sig vara mycket skickliga i att förena den transnationella rörelsen över Öresundsbron med sina dagliga liv. Men så är det inte för alla. En familj oroades exempelvis ständigt för att bron skulle stängas av oväder så att de inte kunde hämta barnen på daghemmet. Risken för tågförsening var en realitet som alla regionauter dagligen brottades med, men det faktum att pendlingen innefattade passagen över Sundet och en nationsgräns gav den en särskild kulturell laddning. Vetskapen om att barnen satt och väntade på daghemmet i ett annat land skapade åtminstone hos vissa regionauter en något annorlunda emotionell energi än vetskapen att de satt fast två stationer bort (även om belägenheten i ett annat land faktiskt innebar ett avstånd om två stationer). Människors förmåga att bli hemmastadda i sina rutiner var i denna mening direkt kopplad till regionens kulturella inramning som en plats av mobilitet och förening eller ett territorium av potentiellt oöverstigligena murar.

Men medan de flesta rutiner är knutna till platser – alltifrån platser av typen hem och arbete till rörelsen över bron – är pendlingen, som jag har försökt belysa ovan, en polyrytmisk rutin som är utsträckt både i tiden och över längre eller kortare distanser. Den innefattar perioder av intensiv aktivitet – som när man uppmanar barnen att skynda sig och själv ökar gång- eller cyklingstakten mot stationen, letar upp ett ställ, upplever trängseln för att komma ombord på tåget i hopp om att hitta en sittplats etc. Men pendlingsrytmen har också moment där människor står och väntar på tåget, gör små utflykter in i dagdrömmarnas värld och börjar göra upp planer för dagen. En framgångsrik pendlardag avgörs ofta inte av någon enskild faktor utan genom en kombination av faktorer. Pendlingen är med andra ord inte en enskild rutin utan en rad mobila, sammankopplade vanor. Vissa av dem är seriellt sammankopplade så att de måste genomföras på ett specifikt förutbestämt sätt (om pendlingen inbegriper en cykeltur till stationen måste man trampa iväg, ställa cykeln och låsa den innan man kan vänta på perrongen). Andra praktiker är inte beroende av varandra (man kan äta frukost eller läsa morgontidningen på olika ställen i sin morgonrutin), men vanligen utvecklar människor med tiden standardrepertoarer av praktiker som ordnas på ganska specifika och förutsägbara sätt. Det är i sista hand ordnandet och utförandet av dessa praktiker som slutligen leder till något som de flesta människor implicit uppfattar på någon kroppslig kunskapsnivå eller uttryckligen hänvisar till som »min pendling«. Och det är här som pendlingen inte bara blir en »naturaliserad« rutin, för att använda

Wilks terminologi, utan just en aktivitet som man kan känna sig hemma i och således utföra »med autopiloten påkopplad«.

## *Förkroppsligad erfarenhet och pendlingsrutiner*

Hur mobila människor än blir kvarstår någon känsla för hemmet som det »heliga« eller centrala ställe från vilken de kartlägger och mäter sina framryckningar och färder. Ändå är för de mobila denna hemkänsla inte så lätt att fixera till en geografisk plats.<sup>19</sup>

Pendling – och särskilt den med tåg – är ett ganska paradoxalt kulturellt fenomen. Å ena sidan har den rykte om sig att symbolisera ett av vardagslivets tråkigaste områden. Det är en daglig rutin som människor anses ägna sig åt ovilligt och nödtvunget, höjden av vardagslivets tristess. Men ur ett något annorlunda perspektiv antar pendlingen snabbt formen av en starkt känsloladdad daglig aktivitetssfär. För vissa regionauter, som journalisten Julia Svensson, kan Öresundspendlingen snarare liknas vid en kärleksaffär som gått snett än vid en trist integrerad del av ens vardagsliv. Hon förklarar:

Pendlingen mellan Malmö och Köpenhamn är pendling mellan hopp och förtvivlan. På grund av menlösa ursäkter och ständigt brutna löften står jag inte längre förväntansfull och nykär på perrongen. Det allra största hindret för både kärlek och integration är ett hjärta som börjar ge upp.<sup>20</sup>

Och Svensson är inte ensam om att vara djupt känslomässigt engagerad i sina pendlingsresor. Frågar man människor om pendling kommer man raskt in i en värld där de är beredda att visa starka känslor inför sina aktiviteter. När exempelvis en sydsvensk lokaltidning publicerade en artikel om den lokala tågpendeltrafikens problem var regionauterna snabba att reagera:

Att ta tåget varje dag är enormt energikrävande, två timmar av sura miner, trängsel och svett och dessutom ganska mycket oro: man sitter ju som en sill i en konservburk om någonting skulle hända!

Det tråkiga är ju att när det är som mest folk så fungerar det som sämst [...] Sedan får man ju lite dåligt samvete för att man får raseriutbrott mot den stackars ombordpersonalen ...

Det tar så mycket energi och man kommer dessutom alltid hem sur och irriterad ...<sup>21</sup>

Alla var inte lika negativt inställda till sin pendling, och den citerade lokaltidningen har

I den tryckta versionen av boken  
fanns på denna plats ett fotografi av  
ett Öresundståg i snö.

visat sig högst effektiv i att utlösa specifika typer av kritiska svar från sina läsare, men poängen är att pendlandet lätt väcker en rad känsloreaktioner såsom uppskattning, frustration, rädsla, vrede och glädje. Varför då dessa känslor och hur kan vi förstå dem i relation till regionauternas uppfattning om sin plats i regionen?

En viktig källa till den emotionella energi som pendlandet skapar är enligt min uppfattning konkurrerande föreställningar om vad pendling egentligen är. I södra Sverige sköts de lokala pendeltågen av två skilda bolag: Skånetrafiken som bara opererar på den svenska sidan av Sundet och DSB First som har hand om de Öresundståg som rör sig fram och åter över bron. Båda ser sig uppenbart som tjänsteutövare men deras relation till pendlarna är något ambivalent. Å ena sidan refererar DSB First, med ett språk som har sina rötter i *hospitality*-branschen,<sup>22</sup> till sina konduktörer som »tågvärddar« medan Skånetrafiken som utgår från en liknande, *hospitality*-baserad tankevärld talar om behovet av att öka komforten och tillgodose pendlarnas behov – ända dithän att man diskuterar möjligheten att driva daghem på några av regionens större stationer och därmed inte bara förflytta pendlare genom regionen utan rentav inhysa deras yngsta familjemedlemmar.<sup>23</sup>

Men pressas de lokala tågoperatörerna av klagomål om bristen på sittplatser under

rusningstimmen påpekar de snabbt att deras enda plikt är att transportera människor från en punkt till en annan. Ur detta perspektiv är den basservice som de erbjuder ett transportrum – en ståplats. Det som de erbjuder är, med andra ord, ett tågtrum – ett rum som de kontrollerar och formar genom sitt ägande av tågsätten och genom sitt beslut om hur de ska förändra eller anpassa detta rum efter önskemålen hos deras tillfälliga gäster (eller »kunder« som de brukar kalla dem).

Detta perspektiv utgår från en syn på tågvagnar som platser med tämligen absoluta egenskaper: en rad punkter, plan och ytor som står i relation till varandra och i vilka pendlarnas kroppar går att likna vid runda bollar som kan fylla rummet tills det är fullt. Men som jag hävdar existerar inte pendlarna passivt i rummet: de skapar sitt omgivande rum genom sin mobila praktik. Som filosofen José Gil säger:

Att vara i rummet innebär att upprätta olika relationer till tingen som omger våra kroppar. Varje relationskomplex bestäms genom den kroppsliga handling som åtföljer en investering av begär efter en viss varelse eller ett visst objekt. Mellan kroppen (och dess använda organ) och tingen etableras en förbindelse som omedelbart påverkar kroppens form och rum; mellan den förra och de senare uppstår en privilegierad spatial relation som definierar rummet [...]<sup>24</sup>

Vi kommer kort sagt att uppfatta det omgivande rummet genom att våra kroppar och sinnen sträcker ut sig mot omvärlden och träder i relation till den. Och vi förstår dessa relationer genom vår »förkroppsligade kunskap« om dem under vår rörelse.

I samband med pendlingsens mobilitet kan förkroppsligad kunskap åtminstone delvis sägas omfatta den ogripbara och högst efemära känslan av hur resan fortskrider. *Magkänslan*<sup>25</sup> berättar att det hela går som vanligt, alternativt att något har gått snett och att man kanske närmar sig den punkt där »autopiloten« måste stängas av. Detta är en pendlingskänsla som inte begränsar sig till intellektets och logikens domäner utan kanske först förnims i magen och kroppen.

När sålunda ett Öresundstågs hastighet minskar, när tonhöjden i kontakten mellan hjul och räls sjunker och vibrationerna i sätet dämpas alltmer, långt innan ett uppehåll utropas, har *magkänslan* redan gett pendlarna en intuitiv kunskap (eller misstanke) om att något är fel, och går därefter vidare med att *orientera* pendlarens tankar mot vad som komma skall. Intuitionen, en dåligt förstådd kunskapsform, blir här mycket viktig och väcks av denna kroppsliga orientering. *Magkänslan* banar väg för en kognitiv insikt om pendlingsrutinens förändrade karaktär. Känslor av typen frustration, vrede, apati, likgiltighet och uppskattning som regionauterna gärna uttrycker i intervjuer och insändare är renodlade kognitiva responser på deras förändrade omständigheter. Det

är *magkänslans* affekt som informerar medvetandet en halv sekund innan det kan etableras en logisk respons, som sedan har potential att ljuda vidare. Det är detta system för tidig varning som låter regionauterna veta att yttre omständigheter har rubbat den ordning av etablerade rutiner som de annars känner sig hemma i.

### *Respektera mig eller lämna mitt hem*

Varför är då detta viktigt? Ett centralt problem som möter operatörerna i deras relation till Öresundsregionens pendlare är att de totalt missförstått de grunder som relationen till kunderna bygger på. DSB First skickar sina anställda på kurser i att bli bättre tågvärdar, medan Skånetrafiken då och då reagerar på pendlares klagomål genom att påminna dem om att det när allt kommer omkring är det Skånetrafiken som har rätt att definiera karaktären och kvaliteten hos de tjänster som den tillhandahåller på *sina* tåg. Man behandlar regionauterna som bråkiga och otacksamma gäster.

Regionauterna är för sin del hemmastadda i de dagliga mobilitetsrutiner och repetitiva ritualiserade praktiker som ger deras dagar en känsla av ordning och mening. Det är de resenärer som klagar mest högljutt när deras rutiner störs av förseningar, brist på sittplatser, överfulla vagnar, stökiga medresenärer etc. Skånetrafiken och DSB First må äga tågen och vagnarna som regionauternas kroppar fyller, men pendlingsoperatörerna är inte värdar i denna relation. De är snarare gäster, för regionauterna är inte bara dagliga besökare på tåget. De är Skånetrafikens värdar, i sina liv och genom sin livspraktik. De är villiga att bemöta Skånetrafiken, DSB och deras anställda på ett »hospitable« sätt så länge dessa aktörer respekterar rytmen i deras hemrutiner, men de reagerar när operatörerna stör detta rytmiska flöde som formar deras förkroppsligade kunskap och hemkänsla.

En central källa till förvirring är det sätt på vilket begreppet *hospitality* tvinnas och omvandlas när det genomgår kommersialiseringsprocessen. Medan *absolute hospitality* är ett begrepp som beskriver en rättighet och skyldighet som förenar värdar och gäster,<sup>26</sup> definieras snabbt en kommersialiserad *hospitality*s gäst- och värdroller utifrån ägande och tjänsteutövning. I fallet med Skånetrafiken och DSB First har hembegreppet komplicerats genom egendomslogiken (så som den definieras inom marknadslogikens ram). Och trots att regionala pendlare är fullt kapabla att förstå denna logik, så reagerar de med sin magkänsla när de upplever sig inkräktade i sin hemkänsla, där hemmastaddheten är nära knuten till känslan av att ha kontroll, att vara fri, att kunna koppla av med en bevarad känsla av att vara hemma. Regionauternas rörelser genom regionen stakas ut inom marknadslogikens struktur, men när känsla och logik råkar i

I den tryckta versionen av boken fanns på denna plats ett fotografi av tre personer som sitter på ett Öresundståg. Två av personerna skriver på var sin bärbar dator, en person läser en tidning.

konflikt har affektplanet en överraskande förmåga att ta överhanden i tolkningen och förståelsen av omvärlden.

Rutiner är alltså viktiga därför att de ger oss en känsla av hemmastaddhet och stabilitet i vårt resande. I ljuset av detta behöver regionplanerare och pendlingsoperatörer bli bättre på att förstå hur Öresundsregionens pendlare kan uppfattas som regionauter, som känner sig hemma genom mobilitetens kroppsligt förankrade dagliga rutiner snarare än i den fysiska geografi som kallas Öresundsregionen. Det är en hemkänsla som sitter i magen snarare än i hjärtat eller huvudet, men det mobilitetsrum pendlarna ingår i är såväl en värld av möjligheter som en källa till återkommande frustration – inte minst när de upplever ett intrång från »de andra« (som ofta förknippas med DSB First, Skånetrafiken och deras anställda, men lika gärna av en högljudd medpassagerare). Detta är kanske inte den form av integration som regionplanerarna drömt om, men det är här, i denna mobilitetsdomän, som det skapas emotionella band mellan regionens människor och regionen som sådan. Det är emellertid ett band som tvingar oss att ånyo begrunda hur konkurrerande ägandebegrepp och -känslor ska förstås (både mentalt och fysiskt) när de underkastas mobilitetens kulturella dynamik. När hemmastaddhet betyder att vara i rörelse uppstår nya spänningar just kring de äganderätter som är



knutna till regionauternas mobilitetsrum och hemkänsla. Vem äger och kontrollerar detta rum? Ja, det kan mycket väl leda till att politiker och pendlingsoperatörer behöver ompröva synen på den regionala infrastrukturen i termer av ett gemensamt ägande som erkänner både marknadslogikens egendomsregler och de regler som härstammar ur regionauternas *magkänsla*. Frågan är med andra ord om en meningsfull integration av regionens medborgare någonsin kan åstadkommas om de ständigt känner att en av den regionala integrationens viktigaste entrévägar är en påträngande främling i deras liv.<sup>26</sup>

## Noter

1. Forskningen som presenteras i denna artikel har finansierats av Vetenskapsrådet och Erik Philip-Sörensens Stiftelse för främjandet av genetisk och humanistisk vetenskaplig forskning.
2. Citerat i Håkan Thorsson, »På högbron plockar man fram mobilen«, *Sydsvenskan*, 10 juni 2000, s. A9.
3. För en bredare diskussion om mobilitet i samband med broöppnandet och begreppet »regionauter«, se Tom O'Dell, »Øresund and the Regionauts«, *European Studies*, 19 (2003), s. 31–53, och »Regionauterna«, *Øresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2002, s. 97–114.
4. Mitt tänkande är här inspirerat av Gilles Deleuzes och Felix Guattaris arbete om rhizomer. Rhizomer kan uppfattas som rotlika strukturer vilka istället för att vertikalt borra sig ner i marken, sprider sig horisontellt utmed markytan eller strax under denna, så som man brukar föreställa sig rötter. I Deleuzes och Guattaris arbete står det rhizomatiska för mångfald, kopplingar och rörelse. Medan rötter tänks skapa förankring, binda växter vid en plats, brer rhizomer ut sig. Genom att återopa denna metafor vill jag betona hur hemmet kan förstås som mycket mer än fyra väggar och ett tak eller ett element situerat på en enda plats. Jag vill tvärtom definiera begreppet »hem« som en föreställning, känsla och kroppslig orientering som vi bär med oss, och jag vill hävda att det är något relationellt som förbinder vardagslivets platser och sfärer på sätt som vi kanske inte alltid är medvetna om men som alltid vibrerar av rik mening. Se Gilles Deleuze & Felix Guattari, *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia*, Minneapolis 1987, s. 3ff.
5. *Øresundsbron og Regionen*, Øresundsbro Konsortiet, 2009, s. 4.
6. Med detta sagt bör det noteras att mitt resonemang här går ut på att detta är en starkt förenklad syn på integration men ändå ett politiskt laddat och alltför brett accepterat sätt att förstå begreppet.
7. *Øresundsbron og Regionen*, s. 4.
8. Se mer om mobilitetens moral i Tom O'Dell, »Cultural Kinaesthesis«, *Ethnologia Scandinavica* 2004.
9. [www.oresunddirekt.com/article.aspx?lang=1013&id=39177](http://www.oresunddirekt.com/article.aspx?lang=1013&id=39177).
10. *Øresundsbron og Regionen*, s. 13.
11. [www.tendensoresund.org/sv/download/14pendling.pdf](http://www.tendensoresund.org/sv/download/14pendling.pdf).
12. Rum och plats är två begrepp som ofta skiljs åt. Medan rum kan uppfattas som »kvantiteter, egenskaper och geometriska relationer, såsom avstånd och samlokalisering«, är plats ett avgränsat område bestående av och innefattande konkreta föremål som människor tolkar och tillskriver mening. Paddy O'Toole & Prisca Were, »Observing Places: Using space and material culture in qualitative research«, *Qualitative Research*, 8, 5/2008, s. 616–634.
13. Tim Cresswell, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Routledge, London 2006, s. 3.
14. Se förutom Löfgrens diskussion här i boken till exempel *Our New Region. Vår nya region. Vores nye region*, Köpenhamn & Malmö 1999, eller diskussionerna i Per Olof Berg, »Dreaming up a Region? Strategic Management as Invocation«, *Invoking a Transnational Metropolis*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2000.
15. Ben Highmore, »Homework. Routine, social aesthetics and the ambiguity of everyday life«, *Cultural Studies*, 18, 2–3/2004, s. 306–327.
16. Richard Wilk, »The Edge of Agency. Routines, Habits and Volition«, *Time, Consumption and Everyday*

*Life: Practice, Materiality and Culture*, red. Elizabeth Shove, Frank Trentman & Richard Wilk, Oxford 2009, s. 143–156.

17. Suzanne Tietze & Gillian Musson, »When 'Work' meets 'Home': Temporal flexibility as lived experience«, *Time & Society*, 22, 2–3/2002, s. 329.
18. Anders Linde-Laursen, *Det nationales natur. Studier i dansk-svenske relationer*, København 1995.
19. David Morely, *Home Territories. Media, Mobility and Identity*, London 2000, s. 40.
20. Julia Svensson, »Spår med Snår«, *Sydsvenskan*, s. B4, 2010-02-04.
21. Alla tre citaten är hämtade från [www.sydsvenskan.se/skane/article199243.ece?context\\_print](http://www.sydsvenskan.se/skane/article199243.ece?context_print).
22. Här på textens sista sidor hänvisar jag upprepade gånger till begreppet *hospitality* och dess relation till både ett studiefält och en näringssektor som i USA och England brukar omtalas som *the hospitality industry*. Det är tyvärr inte så lätt att översätta begreppet *hospitality* till svenska. Ord som »gästfrihet« och »värdskap« täcker delar av dess betydelse men lyckas inte fånga hela nyansen i ordets latinska ursprung (*hostis*) som knyter det till engelska ord som *guest*, *stranger* och *enemy* (Jacques Derrida, *Of Hospitality*, Stanford 2000, s. 45, och Mustafa Dikeç, »Pera Peras Poros: Longing for Spaces of Hospitality«, *Theory, Culture and Society*, 19, 1–2/2002, s. 229) eller svenska ord som »gäst« och »gast«. *Hospitality* är relationellt och innefattar koder om ömsesidiga skyldigheter mellan gäster och värdar (gäster kan snabbt bli världens fiender om de stannar för länge eller inte respekterar världens rättigheter i sitt hem) på sätt som inte speglas i de svenska motsvarigheterna »gästfrihet« och »värdskap«. Den relationella egenskapen hos ordet *hospitality* är viktigt för mitt aktuella resonemang (särskilt när jag på de kommande sidorna pressar frågan om vilka som är gäster och värdar på Öresundsregionens pendeltåg), och det är därför jag väljer att inte översätta det till svenska. Se även Tom O'Dell, *Spas and the Cultural Economy of Sensuous Magic and Hospitality*, Lund, under utg.
23. *Frågor och svar om framtidens kollektivtrafik*, odat. broschyr distribuerad av Skånetrafiken, Hässleholm, 2009.
24. Nigel Thrift, »Still Life in Nearly Present Time: The Object of Nature«, *Body and Society*, 6, 3–4/2000, s. 34–57. Citat på s. 40.
25. I det följande resonemanget kursiverar jag ordet magkänsla för att markera att jag tillskriver ordet en annorlunda betydelse än det som brukar användas på svenska. Här inspireras jag av Deleuze och Spinoza och vill suddas ut den tudelning mellan kroppen och själen, känslan och vetande som vi är vana vid. På engelska använder jag ordet »stomach-mind« istället för *magkänsla* för att markera att jag menar ett slags vetande som är bundet till både de känslor som härstämmer från våra kroppar och sinnen, och det logiska tänkande vi brukar förknippa med våra hjärnor. *Magkänsla* är med andra ord en form av vetande som är uppbyggd och beroende av både känslor och logiskt tänkande.
26. För en bredare diskussion om begreppet *absolute hospitality*, se Derrida.

## Referenser

- Berg, Per Olof, »Dreaming up a Region? Strategic Management as Invocation«, *Invoking a Transnational Metropolis*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2000
- Cresswell, Tim, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, Routledge, London 2006
- Deleuze, Gilles & Guattari, Felix, *A Thousand Plateaus. Capitalism and Schizophrenia*, University of Minnesota Press, Minneapolis 1987
- Derrida, Jacques, *Of Hospitality*, Stanford University Press, Stanford 2000
- Dikeç, Mustafa, »Pera Peras Poros: Longing for Spaces of Hospitality«, *Theory, Culture and Society*, 19, 1–2/2002, s. 227–247

- Frågor och svar om framtidens kollektivtrafik, odaterad broschyr distribuerad av Skånetrafiken, Hässleholm, 2009.
- Highmore, Ben, »Homework. Routine, social aesthetics and the ambiguity of everyday life«, *Cultural Studies*, 18, nr 2–3/2004, s. 306–327
- Linde-Laursen, Anders, *Det nationale natur. Studier i dansk-svenske relationer*, Nordisk Ministerråd, København 1995
- Morely, David, *Home Territories. Media, Mobility and Identity*, Taylor & Francis Ltd, London 2000
- O'Dell, Tom, »Cultural Kinaesthesia«, *Ethnologia Scandinavica* 2004
- O'Dell, Tom, »Regionauterna«, *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002, s. 97–114
- O'Dell, Tom, *Spas and the Cultural Economy of Sensuous Magic and Hospitality*, Nordic Academic Press, Lund, under utg.
- O'Dell, Tom, »Traversing the Transnational«, *Invoking a Transnational Metropolis*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2000
- O'Dell, Tom, »Øresund and the Regionauts«, *European Studies*, 19/2003, s. 31–53
- O'Toole, Paddy & Prisca Were, »Observing Places. Using space and material culture in qualitative research«, *Qualitative Research*, 8, 5/2008, s. 616–634
- Our New Region. Vår nya region. Vores nye region*, City of Copenhagen and City of Malmoe, Köpenhamn & Malmö 1999
- Svensson, Julia, »Spår med Snår«, *Sydsvenskan*, s. B4, 2010-02-04
- Thorsson, Håkan, »På högbron plockar man fram mobilen«, *Sydsvenskan*, 10 juni 2000, s. A9
- Thrift, Nigel, »Still Life in Nearly Present Time: The Object of Nature«, *Body and Society*, 6, nr 3–4/2000, s. 34–37
- Tietze, Suzanne & Gillian Musson, »When 'Work' meets 'Home'. Temporal flexibility as lived experience«, *Time & Society*, 22, nr 2–3/2002, s. 315–334
- Wilk, Richard, »The Edge of Agency. Routines, Habits and Volition«, *Time, Consumption and Everyday Life. Practice, Materiality and Culture*, red. Elizabeth Shove, Frank Trentman & Richard Wilk, Berg, Oxford 2009, s. 143–156
- Öresundsbron og Regionen*, Öresundsbro Konsortiet, 2009