

Arbetstid och bebyggelse — en framtidsvision

Tätorternas tillväxt har skapat stora trafikproblem och ökande ytbehov. En ändring av arbetstidens placering och fördelning kan råda bot på många av dessa problem. De rumsliga effekterna visar sig bli avsevärda: en stark ytmässig minskning och en viss förtätning av våra tätorter; minskade avstånd bostad — arbetsplats, mer levande tätorter.

För hundra år sedan bodde i runt tal 83 procent av rikets befolkning i glesbygd och 17 procent i tätorter i ett till övervägande delen agrart samhälle. I våra dagar är dessa procenttal helt omkastade. Nu är det i stället tätorterna, som har ungefär 83 procent av befolkningen i ett industriellt eller rentav postindustriellt samhälle.¹ Samtidigt har på hundra år den totala folkmängden i riket fördubblats till nuvarande 8,2 miljoner invånare.

Tätorterna har visserligen i stort sett minskat i antal under lång tid — och själva definitionen av tätort har dessutom inom statistiken och kulturgeografin undergått vissa modifikationer — men de har samtidigt därmed blivit befolknings- och ytmässigt större. De har med andra ord i många fall vuxit ihop med varandra, i viss omfattning till faktiska konurbationer eller till megalopolisartade bildningar enligt kulturgeografisk terminolo-

gi.² Detta gäller kanske framför allt i områdena kring Stockholm, Göteborg och Malmö men kan konstateras även på andra håll i Sverige. I motsats till förhållandena i många andra länder har detta emellertid i vårt land i stort sett resulterat i att tätorterna — paradoxalt nog — successivt blivit mindre täta: bostäderna har mestadels i form av villaområden bredds ut över ett allt större område. Vissa delar av tätorterna har med andra ord extremt hög nattbefolkning (sovstäder), vissa delar likaledes extremt hög dagbefolkning (arbetsplatsområden).

Pendlingen

Under tidigare skeden av det industriella och kommersiella uppbyggnadsarbetet i vårt land förlades i allmänhet bostäder och arbetsplatser rumsligt sett nära varandra — man kan säga på bekvämt gångavstånd mellan dem. Senare har tendensen i takt med förbättrade transportmedel, allt mer blivit, att avståndet — mätt i rum och kanske även i tid — mellan

KARL-ERIK FORSSTRÖM arbetar som byrådirektör inom riksgäldskontorets finansbyrå. Tidigare har han varit anställd inom kommerskollegium och finansdepartementet. Han har skrivit en rad böcker och artiklar inom ekonomi och statistik.

¹ Statistiska uppgifter om våra tätorter kan erhållas ur SOS Folk- och bostadsräkning (FoB) 1975 del 3: 2, där även ändringarna i tätortsbegreppet redovisas. Den fortgående urbaniseringen har ur olika aspekter behandlats bl a i SOU 1970: 14—15.

² Tätorternas sammanväxande till stora stadslandskap osv har behandlats av Jean Gottmann i Megalopolis (New York 1961).

bostad och arbetsplats förlängts med dagliga pendlingsresor eller pendlingsförflyttningar som följd. Detta har för övrigt i sin tur medfört i viss mån ändrad livsföring, t ex att fler måltider intas utom hemmet.

Den statistiskt registrerade pendlingen,³ dvs dagliga arbetsresor över kommun- eller församlingsgräns, visar endast en mindre del av alla faktiskt förekommande pendlingar mellan bostad och arbetsplats och åter till bostaden. I stället är det så, att de allra flesta förvärsarbetande i realiteten kan betraktas som pendlare — avståndet i tid mellan bostad och arbetsplats är oftast betydande även vid "pendling" inom kommunens gränser.

Genom dessa pendlingsförflyttningar uppkommer starka variationer i belastningen på transportapparaten, både den kollektiva och den individuella (privata). Vi har fått ett gigantiskt och starkt energikrävande transportarbete med höga trafiktoppar under morgontimmar och sena eftermiddagstimmar, till stor del med uppgift att "skyttla" (för att inte säga skyffla) resenärerna från tätorternas yterområden in mot de centralare delarna av tätorterna och senare på dagen åter ut

"... en ökande efterfrågan på centralt belägna bostäder, skulle kunna tillgodoses genom en omfattande avkontorisering".

mot ytterområdena. Trafikapparaten är dimensionerad för att i stort sett kunna klara av dessa toppbelastningar kring och i våra tätorter. Irritation, trängsel och förseningar för resenärerna är några av de nackdelar, som detta medför men som det dock är svårt att undvika även med en allt mer raffinerat utbyggd trafikapparat. En del av den vunna arbetstidsför-

kortningen har på detta sätt ätits upp av en ökad tidsåtgång för "finansiering" av dessa förflyttningar, dvs kostnader i tid både i form av reell restid och i form av arbetstid för att betala underhåll av t ex en privatbil.

Man har i viss utsträckning sökt genomföra sk flexitid på en del arbetsplatser — arbetsdagens början och avslutning knyts inte till fixerade tidpunkter utan till fixerade tidsintervaller. Med dess hjälp kan t ex trafiktopparna sänkas och samtidigt breddas något. I stort sett har emellertid variationen mellan topp- och lågbelastning på trafikapparaten inte märkbart påverkats. I detta läge kan man behöva undersöka, vad en mera omfattande omläggning av arbetstidens placering och längd skulle kunna innebära.

Nytt läge: tvåskiftsarbete

Det fortsatta resonemanget sker i några successiva steg. Det utgår från ett alldeles nytt läge, dät en omläggning till tvåskiftsarbete genomförts vid alla arbetsplatser inom tätorterna.

Ett sådant tvåskiftsarbete skulle självfallet kunna genomföras redan vid nuvarande längd av den dagliga arbetstiden — de i det följande behandlade effekterna och vinsterna skulle i det helt väsentliga bli desamma även i ett sådant fall. Resonemanget blir emellertid smidigare att föra, om vi tänker oss ett läge med införandet av en allmän arbetstidsförkortning, t ex en sextimmarsarbetsdag över hela linjen — en förkortning som till stor del skulle kunna finansieras genom de nämnda vinsterna. I sistnämnda fall skulle de båda skiften exempelvis täcka tiden kl 7—13 respektive 13—19 under arbetsdagarna måndag—fredag med möjlighet till variationer däromkring beträffande arbeten, där sådana variationer av praktiska skäl kunde vara motiverade.

Om man då i första hand ser på trafikintensiteten under dagen i våra tätorts-

³ Pendlingen redovisas statistiskt mycket detaljerat t ex i FoB 1970, del 8.

områden, kan man säga, att den omedelbara effekten av en sådan placering av arbetstiden skulle i ett slag innebära en halvering av trafiktopparnas höjd. Antalet sådana trafiktoppar per dag skulle i gengäld ökas från två till fyra. Troligen skulle topparnas höjd kapas mer än med hälften åtminstone under vissa dagar, samtidigt som lågbelastningen mellan topparna skulle bli något högre än för närvarande, allt räknat vid en oförändrad totalmängd av antalet resenärer. Skälet till detta förmodade resultat är, att många av de pendlande förvärsarbetande då och då skulle utnyttja sin lediga tid till vistelse i tätorten för shopping etc före respektive efter sitt arbetsskift och alltså något förskjuta sina resor från rusningstider till lågbelastningstider. I varje fall kan man säga, att den totala trafikbelastningen skulle planas ut avsevärt genom införandet av allmänt tvåskiftsarbete.

Därav följer då också omedelbart, att t ex den kollektiva trafikapparaten skulle kunna disponeras och utnyttjas på ett annat och bättre sätt än vad som nu ofta är fallet, bl a kanske genom en större turtäthet, tätare linjenät och i övrigt på ett sådant sätt, att den bleve ännu mera konkurrenskraftig gentemot den individuella trafiken.

En annan gynnsam effekt av ett tvåskiftsarbete skulle för alla bli den bättre tillgången till service av olika slag, både privat och offentlig, och över huvud taget den bättre och lättare åtkomsten av kontakter med olika verksamhetsgrenar: kontor, handel, service etc skulle ju samtliga vara tillgängliga för allmänheten under i princip halva dygnet och kunna lätt utnyttjas av dem, som har ledigt skift. Trängseln och stressen skulle kunna minskas. Den nu karakteristiska, hektiska köprushen i våra butiker och varuhus dels under någon kort kvällstimme, dels under lördagsförmiddagarna skulle till stor del försvinna och ersättas med en jämnare

handel under måndagar—fredagar. Vi skulle kanske rentav till slut få verkligt lediga lördagar. Denna aspekt skulle kanske kunna vidgas något mera. Internationella momentankontakter mellan firmor på långa avstånd i tid och rum från varandra skulle underlättas jämfört med nu: tidsskillnaden mellan Sverige och avlägsna länder skulle inte längre betyda så mycket vid sådana kontakter eller denna skillnad skulle i praktiken helt elimineras.

Ytterligare en hel del positiva effekter av ett allmänt tvåskiftsarbete skulle kunna redovisas, men redan de här nämnda exemplen synes ensamma tala oerhört starkt för en sådan ändring av arbetstidens placering. Uppenbarligen skulle stora ekonomiska och andra vinster — t ex i fråga om ökad trivsel och mindre jäkt — kunna göras både privat- och samhällsekonomiskt sett.

Effekter på tätorternas struktur

Nu kan vi emellertid gå ett steg vidare i resonemanget och se på den i kultur-geografisk mening rumsliga strukturen av våra tätorter och undersöka, vilka effekter ett allmänt system med tvåskiftsarbete skulle få på den. Vilka tendenser skulle nu börja göra sig gällande vid tätorternas framtida strukturering? Här skall vi endast klargöra tankegången i stora drag. Vid fortsatta undersökningar utefter dessa linjer kan en utförligare redovisning lämnas med i görligaste mån kvantitativa bestämningar. För Stockholm föreligger viss statistik beträffande lokalytor m m för vissa typer av lokalanvändning 1965 och 1968. Siffrorna är ganska bräckliga och de kan inte här användas för bestämning av de olika verksamheternas behov av tomtmark, vilket skulle ha varit av speciellt intresse

Testa dig själv!

Frågor vid tentamen i förvaltnings-ekonomi vid Lunds universitet.

1 a) Förklara med utgångspunkt från den ekonomiska resursfördelningsteorin varför det uppstår en skillnad mellan den arbetsmiljö som är önskvärd från företagets sida och den arbetsmiljö som är önskvärd från hela samhällets synpunkt.

b) Fabriksarbetarförbundet har föreslagit en sänkning av den maximalt tillåtna bullernivån från 85 till 70 decibel. Redogör för konsekvenserna av en sådan åtgärd för den formsprutande plastvaruindustrin.

2 a) Visa att majoritetsomröstningar inte uppfyller de krav på logisk konsistens (transitivitet) som man ställer på en enskild person som skall välja mellan alternativ. Utgå från tre personer och tre alternativ.

b) Är det korrekt att påstå att majoritetsomröstningar inte tar hänsyn till intensiteten i olika personers (gruppers) preferenser? Hur skulle man kunna bygga in ett sådant hänsynstagande i valsystemet?

3 Redogör för skillnaden i incitamentsstruktur för agenterna på en marknad, politikerna och byråkraterna.

i detta sammanhang.⁴ Framställningen i föreliggande artikel måste sålunda begränsas till en kvalitativ diskussion av tvåskiftsarbetets rumsliga effekter.

Vid ett förutsatt oförändrat omfång av den ekonomiska verksamheten innebär

tvåskiftsarbete generellt sett, en halvering av den arbetsstyrka, som vid varje tidpunkt under arbetsdagen är sysselsatt vid verksamheten i fråga. Naturligtvis kan det här uppkomma vissa speciella problem, som måste lösas från fall till fall, exempelvis i fråga om chefsfunktionerna på en arbetsplats — en viss funktion kan vara eller synes vara en och odelbar. Man kan emellertid ofta därvid tänka sig olika lösningar, exempelvis i samma form som vid semester- och sjukledighet eller annan sådan frånvaro (tjänsteresor etc) med förordnade ställföreträdare, eventuellt i kombination med särskilda system för konsultationer med den ordinarie tjänsteinnehavaren. Det finns ett stort antal varianter för lösningen av sådana praktiska problem.

När det gäller reduceringen av den arbetsstyrka, som är i tjänst vid varje tidpunkt, kan som exempel tas ett kontor, som nu sysselsätter totalt 100 personer under hela arbetsdagen (åttatimmarsdag). Vid tvåskift skulle visserligen fortfarande totalt samma antal personer vara engagerade i verksamheten, men endast 50 av dem skulle vara sysselsatta samtidigt på arbetsplatsen. Detta får betydande konsekvenser bl a även för mängden erforderligt realkapital.

Realkapitalets halvering

Om ett företag alltså tidigare behövde tex 100 arbetsrum för sin personal, behövs nu endast 50 rum vid ett system med tvåskift. Det erforderliga realkapitalet i form av byggnader skulle i våra tätorter i princip helt drastiskt minskas till hälften vid tvåskiftsarbete, dvs i fråga om allt utom bostäder och vissa kollektiva faciliteter inom tätorterna. Inom kontoret

⁴ Ur Statistisk årsbok för Stockholm 1974 kan vissa uppgifter om lokalyta mm för åren 1965 och 1968 hamtas. Siffrorna är där fördelade efter lokalanvändning: kontor, butiker, industri och hantverk, lager etc.

i vårt exempel skulle förutom byggnadernas omfång även mängden av maskiner och all annan utrustning kunna minskas likaledes till hälften mot för närvarande. Alla funktioner inom kontoret skulle komma närmare varandra, kontakter, samarbete och överblickar (inom varje skift) förbättras. Motsvarande resonemang gäller, om vi förflyttar oss från kontors-exemplet till alla andra former av kommersiella, industriella och hantverksmässiga aktiviteter inom arbetslivet.

Anspråken på andra former av producerat realkapital — maskiner, kontorsutrustning etc — skulle likaså i princip halveras inom de grenar av den ekonomiska verksamheten, som omfattades av en övergång till tvåskiftsarbete. Man skulle kort sagt inom våra tätorter få en omfattande avkontorisering — och motsvarande effekter inom handel, verkstäder osv — och därmed starkt minskade kostnader för de olika nämnda formerna av realkapital. Det i anläggningstillgångar etc bundna kapitalet vid de olika arbetsplatserna skulle minskas radikalt.

Geografiska effekter

Då den erforderliga byggnadsvolymen på detta sätt minskar till hälften vid övergång till tvåskiftsarbete, får detta betydelsefulla effekter för våra tätorters struktur i många avseenden och för den allmänna aktiviteten inom tätorterna, exempelvis i fråga om transportapparatus utformning och utnyttjande. Den rent geografiska effekten av det minskade byggnadsbehovet för tätorternas ekonomiska verksamhet får omedelbart till följd, att ytbehovet — tomtmarken — för denna verksamhet generellt sett skulle minskas till hälften: det område inom en tätort, som helt nyttjas för arbetsplatser, skulle alltså kunna krympas till hälften även vid en oförändrad totalproduktion. Ytbehovet skulle alltså kraftigt minska, utan att den reella befolkningstätheten skulle öka.

Det är väl känt, att efterfrågan på bostäder inom tätorterna och inte minst inom de mera centrala delarna av dem under senare år varit i stigande — ofta jämsides med skyhöga priser på sådana bostäder. Det förefaller ganska rimligt att anta, att en ökande efterfrågan på centralt belägna bostäder skulle kunna tillgodoses genom en omfattande avkontorisering, dvs en om- eller i många fall tillbakavandring av byggnader från administrations- etc till bostadsfastigheter.

Våra tätorter skulle åter kunna bli mera levande än de numera är — även utanför de hektiska arbetstimmarna. De skulle bli befolkade även under kvällstid genom att folk i allt större utsträckning kunde bosätta sig i tätorternas inre områden och inte endast i de perifera delarna av tätorterna. En förtätning skulle påbörjas efter den tidigare periodens utglesning av tätorternas bosättning.

Ser vi nu på nytt på trafiksituationen, kan vi även här konstatera ytterligare effekter av ett allmänt tvåskiftsarbete. Behovet av kollektiva och individuell transportmedel skulle minska än ytterligare, dvs ännu mera än vad den tidigare omnämnda kapningen av trafiktopparna indikerade genom blotta övergången till tvåskift. Genom att fler människor bosatte sig i tätorternas inre delar, skulle totalt sett avstånden mellan bostäder och arbetsplatser bli kortare än tidigare — kanske man ånyo i många fall skulle få bekvämt gångavstånd mellan bostad och arbete. Därav följer då också, att den totala belastningen på trafikapparaten skulle minska. Besparingar skulle göras beträffande det starkt energikrävande transportarbetet i våra tätortsområden. Tätorternas tendens (eller tvång) att breda ut sig allt mer över de omgivande markområdena (vad man brukar kalla tätorternas expansionszon) skulle hejdas och troligen kunna vändas i en rumslig kontraktionsprocess. Den på detta sätt fri-

ställda marken kunde få en annan användning än vad nu är fallet.

Nettoeffekterna

Av allt att döma skulle effekterna av en övergång till allmänt tvåskiftsarbete kunna bli sådana, att de därmed sammanhängande vinsterna samhällsekonomiskt sett till stor del täckte det bortfall i produktionsresultatet, som t ex ett genomförande av allmän sextimmarsarbetsdag skulle kunna medföra. Ännu kan inte här närmare preciseras nettoeffekterna av

ändringarna i arbetstidens längd och placering eller i bebyggelsestrukturen enligt det ovan diskuterade förslaget. En fortsatt undersökning bör kunna ge möjlighet till en kvantitativ bestämning av dessa nettoeffekter. Här skall endast sägas, att vinsterna bör bli betydande såväl för individer och företag som för kommuner och för samhället som helhet. En enkel organisatorisk eller om man så vill institutionell ändring i form av allmän övergång till tvåskift visar sig sålunda kunna få enorma positiva effekter.