



Far och flyg!

Hur resor förändrar världen

MARIA RANKKA, ANDERS YDSTEDT & FREDRIK TOREHAMMAR

**NY
UPPLAGA**

FAR OCH FLYG! HUR RESOR FÖRÄNDRAR VÄRLDEN

Maria Rankka

Anders Ydstedt

Fredrik Torehammar

© TIMBRO 2009 OCH FÖRFATTARNA 2017

OMSLAG: VERA SÖDERSTRÖM, VERA@VERAGRAFISKFORM.SE

JUSTERING I SAMBAND MED NY UPPLAGA, SCANTECH STRATEGY ADVISORS AB

ILLUSTRATIONER: ALEXANDER RAUSCHER

SÄTTNING: ORIGINAL ET AB

INNEHÅLL

FÖRORD	5
1. RESOR SOM FÖRÄNDRAR VÄRLDEN	7
2. MOBILITETSMOTSTÅNDET	21
3. RESLUST – DRÖM OCH DRIVKRAFT	45
4. FRAMTIDENS OCH GÅRDAGENS RESANDE	69
5. MOBILITETENS GYLLENE REGEL	97
REFERENSER	101

FÖRORD 2017

Världen är mera internationaliserad än någonsin tidigare. I dag är det möjligt för stora grupper att se andra länder och trakter än där man är född. Vi reser för att göra affärer, för att få tillgång till sjukvård eller helt enkelt för att upptäcka andra delar av världen.

Vi flyttar inom eller utom landet under en period av livet, för att senare kanske komma tillbaka med nya erfarenheter och vänner. Till Sverige kommer turister från Kina, Ryssland, östra Tyskland och andra länder och områden där människor tidigare saknade ekonomiska resurser eller till och med var direkt förbjudna att resa utomlands.

Men ökad mobilitet har alltid väckt motstånd. Förr kritiserades järnvägar för hälsorisker med snabbt resande. Diktaturer har regelmässigt begränsat sina medborgares resor. Tillsammans har makt-havares kontrollbehov, främlingsrädsla och en dos klassförakt skapat argument mot resande, framför allt när resande tillgängliggjorts för nya grupper. Också i dag finns kritik mot mobilitet och resande.

Det kan heta att turism är destruktivt och utnyttjar fattiga länder, att flygresor bör beskattas eller att vissa transportslag helt enkelt bör försvinna helt. Samtidigt går den tekniska utvecklingen mot mer miljövänligt resande snabbt. Mer energieffektiva flygplan och till och med koldioxidneutrala flygbränslen är inte längre en science fiction-berättelse, utan den utvecklingen pågår just nu.

År 2010 skrev vi tre en bok om motståndet mot mobilitet, och hur vi såg på frågor om framtidens resande. I dag är frågan fortfarande mer aktuell än någonsin, så vi har valt att lägga ut boken för fri läsning och nedladdning.

Läs den! Den är utmärkt som reselektyr.

Hälsningar,

Maria Rankka, Fredrik Torehammar och Anders Ydstedt

1. RESOR SOM FÖRÄNDRAR VÄRLDEN

Att resa är att leva

(Hans Christian Andersen)

På en gårdsplan i närheten av Indira Gandhi International Airport i New Delhi står en Airbus A300. Den pensionerade flygingenjören B C Gupta äger planet och driver det som en attraktion. Målgruppen är människor som aldrig har flugit och som kanske aldrig får en chans att göra det, men som ändå drömmer om att få resa. Entréavgiften, som är betydligt billigare än en riktig flygbiljett, ger resugna besökare möjlighet att tillbringa ett par timmar ombord på planet för att få en känsla av hur det är där uppe i det blå.¹

Fler indier än någonsin tidigare kommer också att få flyga på riktigt. Det är en glad nyhet för alla som tror att resande och mänsklig rörlighet är en av de starkaste positiva förändringskrafterna i världen.

Möjligheten för människor att röra sig fritt är en grundprincip i alla civiliserade samhällen, och är en förutsättning för demokrati och frihet. De mänskliga möten som fri rörlighet möjliggör är en förutsättning för yttrandefrihet, demokrati, äganderätt och marknads ekonomi. Kanske är det därför som mobilitet inom och utanför hemlandets gränser också är en mänsklig rättighet enligt artikel 13 i FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna.

Frihetsdimensionen i mobilitetsfrågan är alltså central. Den som inte har möjlighet att resa och röra sig är inte fri. Begränsad rörlighet är ju själva definitionen av fångenskap. Det hårdaste straff som kan utdömas enligt svensk lag innebär att mobiliteten beskärs nästan totalt.

Mobilitet står för såväl fysisk som social rörlighet och kommer av

¹ Robinson [2007].

latinets *mobilis*, som betyder rörlig. Den här boken handlar om rörlighet, om varför det är bra att vi reser, bra för oss själva och bra för andra.

Vi tittar på olika aspekter av mobilitet, går igenom resandets historia och ser på dess framtid. Vi beskriver hur och varför vi reser, värdet av resande och vikten av marknader och innovationer på mobilitetsområdet. Men framför allt lyfter vi fram argument som används för att begränsa mobiliteten samt försöker hitta ett förhållningssätt till de negativa konsekvenser som mobilitet ibland ger upphov till.

DEN NATURLIGA MOBILITETEN

Rätten att röra sig någorlunda fritt är för de flesta i vår del av världen en sådan självklarhet att den knappt längre behöver förklaras och försvaras. De flesta tror inte att mobiliteten på allvar skulle kunna vara hotad. Paradoxalt nog är den fria rörligheten därför ett lätt byte för politiker och byråkrater som vill planera, reglera och ransonera resandet. På område efter område kommer förslag som syftar till att begränsa, beskatta, styra och övervaka rörligheten. Därför är det dags att påminna om vad rörligheten gett oss.

För oss svenskar, som bor i ett skogbeklätt land strax söder om polarisen, borde värdet av resande vara självklart. Vårt välstånd skulle ha legat på sibirisk nivå om det inte var för rörligheten. Ända sedan de första invandrarna kom till Sverige efter istiden, till vikingarnas handelsfärder, vallonernas invandring, Mobergs utvandrare och den mobilitetsberoende exportindustrin med Volvo ("jag rullar") och kommunikationsföretaget Ericsson i spetsen, har mobiliteten haft en direkt betydelse för Sverige och svenskarna. Drömmen om att resa, utforska och upptäcka är universell. Den har genom historien varit en viktig drivkraft för mänsklig utveckling.

Vad vore det klassiska dramat utan resan? Hjälten eller hjältinnan som i första akten lämnar byn för att ge sig ut i världen, och i akt tre återvänder med något som gjorde resan värd; en skatt, en insikt eller en ny vän.

Homeros *Odysséen*, Lagerlöfs *Nils Holgerssons underbara resa genom Sverige*, Swifts *Gullivers resor*, Strindbergs *Till Damaskus* och Vernes *Jorden runt på 80 dagar* är bara några av de tusentals litterära verk och dramer där resan har en central plats i berättelsen. Det finns en existentiell dimension i resandet som de stora diktarna, författarna och dramatikererna ofta gestaltar. De mänskliga landvinningar som gjort det möjligt att resa inte bara i tanken eller i böckernas värld har inneburit en frihetsrevolution.

MOBILITET SOM UTVECKLINGSSYMBOL

Sveriges förre statsminister Göran Persson fångade det väl i sin bok *Den som är satt i skuld är icke fri*. Där beskriver han familjens första bil, en begagnad tvåfärgad Opel som köptes 1961. Han återger den frihets känsla som det innebar att kunna åka till Katrineholm från Vingåker, och sedan också på semester till västkusten, när han var 12 år. Det hade tidigare varit en lyx förunnad överklassen.

Bilens betydelse för jämlikheten är lätt att underskatta. Jag är fullt medveten om miljöproblemen – dessa måste vi erkänna och lära oss att bemästra. Men vi måste också inse att bilen av många människor upplevs som den stora friheten i deras liv. Jag tycker det är märkligt att bilen i den politiska debatten inte betraktas ur ett sådant perspektiv, för det är som frihetssymbol bilen ses av vanliga människor.²

Labourpolitikern Ernest Bevin, som var minister i flera brittiska regeringar under 1940- och 1950-talen, hävdade att målet för utrikespolitiken borde vara att man skulle kunna köpa en biljett på Victoria Station och åka vart man ville.

Bevins vision är inte förverkligad, men mycket har hänt. Tack vare tekniska, ekonomiska och politiska framsteg är resande i vår tid möjligt på bred front. Fler än någonsin kan resa allt längre bort till en

² Persson [1997], sid 12.

lägre kostnad. Dessutom blir transporterna alltmer energieffektiva.

Till fots eller med båt kunde människan förr i tiden förflytta sig några få kilometer per timme. Med häst eller tåg kunde hon för 100 år sedan röra sig cirka 10 kilometer på en timme. Med dagens bilar och tåg går det att förflytta sig 100 kilometer på en timme och med flyg nära 1 000 kilometer på en timme. Om samma ökningstakt skulle gälla för framtida transportsystem kommer snart hela världen att finnas på en timmes pendlingsavstånd.

Många reser till och från jobbet, för andra är det resandet som är själva arbetet. Allt fler arbetar i internationella företag, och kunder och samarbetspartner finns ofta utspridda på olika platser.

– De första kundmötena kan absolut inte ersättas av något videomöte. Allt det där talet om att informationstekniken skulle ersätta resandet tror jag inte mycket på. Det säger Fredrik Lidjan, Director på Head of Investment Strategy DTZ Sweden, som gör 40–50 Europaresor i arbetet per år.³

Nästan alla reser faktiskt för att arbeta. I genomsnitt reser svenskarna 40 kilometer per dag, och lägger 70 minuter på det.⁴ Det har antagligen att göra med att pendling ofta leder till högre lön. Ensamstående kvinnor som börjar pendla till jobbet ökar sin inkomst med 7–10 procent.⁵

DEN POSITIVA INVANDRINGEN

Den mänskliga mobiliteten är både en del av livet och skapar mening med livet. Många möten, relationer, uppfinningar och upptäckter skulle aldrig ha blivit till om möjligheten att resa inte funnits eller varit begränsad. FN:s flyktingorgan UNDP ägnar sin *Human Development Report 2009* åt att diskutera det starka sambandet mellan fysisk och social mobilitet när det gäller utvecklingsarbete.⁶

³ SAS (2007).

⁴ SIKAI-institutet (2007).

⁵ Finansdepartementet (2007). Noteringar från presskonferens för SOU 2007:35.

⁶ UNDP (2009).

Studier av invandringens ekonomiska betydelse för den genomsnittliga amerikanen visar att den överlag varit positiv. Sommaren 2007 publicerade den amerikanska presidentens grupp av ekonomiska rådgivare promemorian *Immigration's economic impact*.⁷ Slutsatserna är både intressanta och hoppningivande. Rapporten lyfter fram invandringens positiva bidrag, inte bara till den amerikanska ekonomin och arbetsmarknaden som sådan, utan visar också att infödda amerikaner har tjänat på invandringen. De tre viktigaste slutsatserna är att:

1. Den genomsnittlige amerikanen tjänar på invandringen, eftersom immigranterna visar sig komplettera infödda på arbetsmarknaden, vilket leder till höjd produktivitet och inkomst.
2. Noggranna studier av de långsiktiga ekonomiska effekterna av invandringen tyder på att den har en viss positiv verkan.
3. Högutbildade invandrare påverkar den infödda befolkningen allra mest positivt. Förutom att bidra med innovationer har gruppen en tydlig ekonomisk påverkan i positiv riktning.⁸

Det är också viktigt att komma ihåg att de som flyttar till ett nytt land fortfarande har band till sitt gamla. Bokförda remitteringar, det vill säga pengar som utvandrare skickar till hemlandet, är mer än dubbelt så stora som det sammanlagda officiella biståndet i världen och motsvarar 80 procent av de utländska direktinvesteringarna i utvecklingsländerna.⁹ Att människor lämnar sina länder bidrar alltså i många fall till ett bättre liv även för dem som är kvar i hemlandet.

Det är inte bara människor från fattiga länder som emigrerar. Många svenskar har familj eller släkt utanför Sverige. Exakt hur många svenskar som bor utomlands är svårt att säga. Svenska ambassaden

⁷ Council of Economic Advisers (2007).

⁸ I den svenska kontexten är en av poängerna i rapporten mer förvånande och slående än andra, nämligen att invandrare i USA är mindre kriminella än infödda amerikaner. Bland män i åldrarna 18–40 år är det betydligt mindre sannolikt att en invandrare hamnar bakom lås och bom än att en person som är född i USA gör det. Den akademiska litteraturen på området pekar på att så är fallet, och i maj 2007 vittnade Anne Morrison Piehl från Rutgers University inför det amerikanska representanthusets Committee on the Judiciary, se Piehl (2007).

⁹ Ratha et al (2008); OECD (2009).

i London uppskattar att det bor cirka 50 000 svenskar i Storbritannien, varav de flesta i London. Enligt Valmyndigheten förtidsröstade 23 531 svenskar utomlands i valet 2006.¹⁰

Cirka 80 000 svenskar arbetar för närvarande i Norge, en siffra som fördubblats de senaste tre åren. Det är lika många som invånarna i hela Kristianstads kommun. Många av gästarbetarna är unga och arbetar i servicesektorn. De är i Norge för att de tjänar mer och lättare kan få jobb där än i Sverige.

Själva resandet skapar också många jobb. Den globala turismen sysselsätter cirka 238 miljoner människor och genererar cirka 10 procent av världens BNP. Resor och turism förväntades, åtminstone före finanskrisen och den globala lågkonjunkturen, ha en årlig tillväxt på 4 procent under de närmaste tio åren.¹¹

DEN VEDERKVICKANDE SEMESTERRESAN

Så här skriver Statistiska Centralbyrån om värdet och behovet av semesterresor som motivering till att man sedan 1977 frågat svenskarna om de gjort någon semesterresa under den senaste tolvmånadensperioden:

*Möjligheten att kunna göra någon semesterresa, att göra ett avbrott i vardagen och få komma bort från förpliktelser i hemmet och i arbetslivet utgör en av de viktigaste betingelserna för rekreation och avkoppling. Under semestern återhämtar vi oss för att kunna orka med ett nytt arbetsår. Semesterresorna och kanske i synnerhet semesterresor utomlands innebär i många fall natursköna upplevelser, möjligheter till social samvaro utöver det vanliga eller kanske inblickar i främmande kulturer och seder, intryck som berikar oss och som vi bär med oss under resten av våra liv.*¹²

¹⁰ Valmyndigheten (2007).

¹¹ WTTC (2008).

¹² SCB (2004), sid 181.

För inte så länge sedan var det få förunnat att kunna resa till andra länder. På 1950-talet revolutionerades svenskarnas resvanor. Tack vare charterturismen blev utlandssestrar möjliga för fler än den välmående överklassen. I dag kan man resa med lågprisflyg till attraktiva resmål i Europa för bara några hundralappar. Transporterna har blivit snabbare, bekvämare och billigare. Nu finns charterflyg till destinationer som Brasilien, Bali och Vietnam.

Fler än 2 procent av svenskarna firade jul utomlands 2007.¹³ Undersökningar visar att svenskarna gärna satsar på resor när de får lite pengar över. Åtta av tio svenskar lägger sin skatteåterbäring på en utlandsresa.¹⁴

Den globala ekonomins utveckling ger allt fler människor allt större möjligheter att resa världen över. Redan i dag reser 220 miljoner ur BRIC-ländernas (Brasilien, Ryssland, Indien och Kina) växande medelklass till Europa.¹⁵ Och fler lär det bli. Resebranschen räknar med att detta kommer att skapa ökad efterfrågan på resor och hotell, inte minst i Europa.

Européernas resande är rekordstort. Vi bor på den kontinent som lägger störst andel, 11 procent, av våra inkomster på resor.¹⁶ I Sverige reser vi för nästan lika mycket. 10,5 procent av våra inkomster läggs på resande.¹⁷ I den del av Europa som tidigare låg bakom järnridån ökar också resandet dramatiskt. Efter Sovjetdiktaturens fall 1991 öppnades gränserna, och 2005 gjordes 21 miljoner utlandsresor av de nu fria östeuropéerna.¹⁸

Hälsoturismen är en ny form av resande. Det innebär att man kan resa till platser där man kan få god vård till rimliga kostnader utan att vänta månadsvis i kö. Fenomenet finns redan och kan förväntas öka också när politiska initiativ för att stödja patientrörlighet tas, bland annat i EU.

Marknaden för internationella studier växer också. 2002 fanns det 1,8 miljoner internationella studenter på universitetsnivå i värl-

¹³ Fritidsresor (2008).

¹⁴ Fritidsresor (2007).

¹⁵ Real Estate Publishers (2007).

¹⁶ WTTC (2007).

¹⁷ WTTC (2009).

¹⁸ Zsiga (2007).

den. 2025 beräknas antalet ha stigit till 8 miljoner enligt rapporten *Education without borders*.¹⁹ Globaliseringen ökar möjligheterna till och behovet av internationella inslag i utbildningssystemet. Internationellt studentutbyte anses ha många fördelar. Det berikar de institutioner som arbetar aktivt med internationellt utbyte, det anses förbättra deras image och göra det lättare att dra till sig både studenter och lärare. Det är positivt för de studenter som deltar i utbytet och som får bekanta sig med nya kulturer och språk, och andra akademiska perspektiv och undervisningsmetoder. Även lärarna tjänar på internationellt utbyte. Det finns studier som slår fast att utbildningsinstitutioner som har robusta internationella erbjudanden kommer att ha en konkurrensfördel framför dem som inte arbetar aktivt med utbyte.²⁰

IFRÅGASATT MOBILITET

Möjligheten att resa ska inte tas för given. Många människors rörlighet begränsas av fattigdom, visumtvång och politisk instabilitet. Och även i den utvecklade och demokratiska världen växer det politiska trycket att begränsa mobiliteten, som vi ska se.

Numera är det ganska få som ifrågasätter det stora värdet av fri rörlighet för varor och kapital. Tvärtom inser de flesta att världshandeln har lett till enorma vinster och positiv välbefinningsutveckling världen över. Aldrig förr har så många fått det så mycket bättre på så kort tid. Spädbarnsdödligheten sjunker, medellivslängden ökar och antalet människor som lever i absolut fattigdom minskar, trots den ekonomiska krisen. I vår del av världen har ökad konkurrens och sjunkande konsumentpriser lett till ökad köpkraft.

Allt tyder på att ökat handelsutbyte leder till ökad säkerhet mellan länder. Grunden för EU-samarbetet är den fria rörligheten för varor, tjänster, kapital och arbetskraft mellan länderna. Idén från början var att länder som handlade med varandra inte skulle gå i krig.

¹⁹ Australian government (2005).

²⁰ Hayward & Siaya (2001).

Människors rörlighet är positiv och skapar värde på samma sätt som handel skapar förutsättningar för en säkrare och mer välmående värld. Ändå ifrågasätts ofta resandet och rörligheten. Man kan misstänka att somliga tror att de negativa effekterna av resande till och med skulle vara större än de positiva.

Det mobilitetsmotstånd som finns placerar sig så gott som alltid längs tre argumentationslinjer: statliga hinder, miljöskäl eller elitism. Intressant nog går mönstret igen även i det historiska mobilitetsmotstånd som funnits.

Den första typen av kritik har rötter både i nationalstaten och våra moderna välfärdsstater. I debatten om social turism inom ett utvidgat EU var det tydligt att vissa bryr sig mer om systemen än om öppenheten. Som tur var slapp vi övergångsregler som skulle ha delat in EU-medborgarna i ett A- och ett B-lag, och det har senare också visat sig att människor från de nya EU-länderna, med undantag för en handfull, inte har sökt sig till Sverige för att utnyttja välfärdssystem och offentliga förmåner.

Det statliga mobilitetsmotståndet kan också handla om viljan att kontrollera människor. Oavsett om det handlar om träningskatter i Stockholm och London, integrationspolitik i Malmö, lettiska byggnadsarbetare i Vaxholm eller arbetskraftsinvandring till Europa, har många av vår tids politiska frågor en mobilitetsdimension.

I debatten inför Europaparlamentsvalet 2009 anklagade Socialdemokraternas Marita Ulvskog bemanningsföretaget Hyrlett för människohandel. Företaget hyr bland annat ut byggnadsarbetare, skogsarbetare och kökspersonal. Genom uttalandet gav Ulvskog uttryck för åsikten att mobilitet i form av människor som frivilligt arbetar i andra länder är ett problem.²¹

Det är intressant att fundera över hur attityderna till mobilitet och ett öppet samhälle kommer att påverkas av den ekonomiska krisen. Det amerikanska stimulanspaketet begränsar möjligheten för banker som får statligt stöd att rekrytera utländsk arbetskraft.²² Populistiskt och en symbolåtgärd kan tyckas, eftersom bankerna

²¹ Ulvskog (2009).

²² Glater (2009).

snarast gör sig av med folk, men likväl principvidrigt och en del av en större trend där värdet av mobilitet, utbyte och resande ifrågasätts.

Den andra typen av kritik hänger samman med miljödiskussionen, som hos några påverkar inställningen till mobilitet och i värsta fall riskerar att leda till åtgärder som begränsar mobiliteten. Poängen är inte att alla miljöalarm är irrelevanta, utan att fokus måste ligga på hur vi kombinerar fri rörlighet med lösningar som fungerar miljömässigt. Fundera på vad som skulle hända med världen om vi slutade resa!

Ändå är den dominerande frågan i debatten om vi kan fortsätta resa i framtiden. I den inledande texten till en seminarieinbjudan från hösten 2007 ställdes den och andra frågor:

Klimatfrågan har med stor kraft landat i vårt medvetande. Frågan om resor och klimat är mycket aktuell. Kan vi, som privatpersoner, flyga med gott samvete, eller ska vi stanna hemma? Vilka resor kan vara acceptabla? Vilka är alternativen? Har företag och myndigheter större ansvar än den enskilde? Business before pleasure?

Vi skulle vilja vända på det: Vilka resor är inte acceptabla? Och vem avgör i så fall det? Var det befogat att Al Gore åkte till Oslo och hämtade fredspriset efter att han varit på Bali på klimatkonferens? Ska de som firar jul i Thailand ha dåligt samvete för det? Ska människor som flyr för sina liv känna ångest för miljön när de sätter sig på planet med en biljett på väg mot friheten?

Miljödebatten har riktat sökljuset mot mobilitet och resande. Det är positivt eftersom det kan leda till ansträngningar för att få fram bättre och smartare transportmedel. Men när argumenten granskas tycks kritiken oroväckande ofta handla om mobiliteten i sig, som i debatten om Öresundsbron eller lågprisflyget.

I Stockholm ville exempelvis lokalpolitikerna för några år sedan hitta ett sätt att förbjuda så kallade stadsjeepar. Det resulterade i att trafikkontoret sommaren 2005 anlätade en konsult för att ta reda på vad en stadsjeep egentligen var. Helt klart var det inte bilar av fabrikatet Jeep. Problemet var att man inte heller kunde utgå från bilar-

nas vikt, eftersom det fanns både tunga och lättare bilar som såg ut som stadsjeepar, och att en viktbegränsning också skulle kunna drabba så kallade familjebussar. Inte heller var bränsleförbrukning en framkomlig väg eftersom det kommit relativt bränslesnåla bilar med stadsjeepslook. Det tycktes alltså vara bilarna i sig som skulle bort och inte de negativa effekter de gav upphov till.²³

I det avseendet är Die Grüne i Tyskland ett intressant föredöme. I sin trafikpolitiska positionsrapport, som antogs i april 2004, slog de fast att:

Trafik – det har en klang av buller och köer, något som man bör undvika precis som avfall. Resor däremot är ett begrepp som inte är negativt belastat. Våra egna medlemmar reser gärna och mycket [...]

Att skriva om begränsning av trafik i partiprogrammet samtidigt som vår vardag präglas av lust till resande är en livslögn [...]

Mobilitet betyder rörelsefrihet – en frihet som bekämpades i DDR och alla andra totalitära regimer. Mobilitet är en förutsättning för socialt deltagande och handlingsfrihet i ett demokratiskt samhälle [...]

Vi kan inte arbeta med att minska mobiliteten, utan vi måste arbeta med att begränsa de negativa effekterna av den.

(Översättning Anders Ydstedt)

Det råder ingen tvekan om att mer mobila människor kommer att ställa nya krav på transportmedlen. Det görs nu framsteg och experiment på bred front för att hitta mer energieffektiva och miljövänliga bränslen. De senaste åren har flera flygplans- och motortillverkare exempelvis testat att ersätta vanligt flygbränsle med syntetiska bränslen.

När en majoritet av världens befolkning lever i städer, och en betydande andel av storstadsbefolkningen bor i så kallade megastäder, blir det också intressant att hitta sätt som energieffektivt ökar framkomligheten på gator och i tunnelbanor. Teknik som avlastar

²³ Swärd (2005).

gatorna från varutransporter kan till exempel möjliggöra ökad mänsklig rörlighet i megastäderna. Automatiska underjordiska transportsystem för gods är en lösning som nu projekteras runt om i världen. I anslutning till Amsterdams flygplats Schiphol planeras ett system med automatiska vagnar som ska förbinda flygplatsen med en blomstermarknad och en järnvägsterminal.

Ett annat återkommande miljöargument rör den så kallade *reboundeffekten*. De som motsätter sig nya vägar, järnvägar och andra infrastruktursatsningar gör det ofta med argumentet att det inte är säkert att trängseln i trafiken minskar, eftersom människor kommer att utnyttja infrastrukturen i större omfattning.

Den tredje argumentationslinjen är direkt elitistisk. När bilen blev tillgänglig för fler än några få i de översta samhällsskikten kom motståndet. Likadant är det med debatten om lågprisflyg, där de hårdaste motståndarna säger att de inte ser poängen med att medelklassen kan åka på billiga cityresor över helgen eller ta med familjen på solsemester.

VILL VI VERKLIGEN HA MINSKAD MOBILITET?

När resandet ifrågasätts är det viktigt att komma ihåg att minskat resande inte bara skulle leda till att världen blev tråkigare, utan också att vi alla skulle gå miste om utveckling, välbstånd, idéer och annat positivt som resandet ger upphov till. Dessutom hotas universella värden och grundläggande fri- och rättigheter i samma stund som den fria rörligheten inskränks. De som vill förbjuda och minska mobiliteten bör ställas till svars för de negativa konsekvenserna av en sådan politik, på samma sätt som de negativa effekterna av resandet diskuteras flitigt.

Slutsatsen får inte bli att resande undviks eller i värsta fall förbjuds. Samhället bör i stället organiseras på ett sätt som leder till framsteg och effektivt utnyttjande av resurser. Det är viktigt med innovationer och teknik som gör det möjligt att resa mer, med mindre störningar. Ett dynamiskt perspektiv behövs, där teknikutveckling, effektiviseringar och smartare utnyttjande av resurser leder till att mobiliteten kan öka.

ETT MANIFEST FÖR MOBILITET

I din hand håller du ett manifest för mobilitet. För den mänskliga rättigheten att röra sig från en plats till en annan. För att slå fast värdet av fri rörlighet har vi formulerat fem principer som kan ligga till grund för policydiskussioner som rör mobilitet:

1. Fri rörlighet i tid och rum är en förutsättning för frihet.

Rörlighet ger människor möjlighet att, om de önskar, lämna en miljö eller ett sammanhang. Det kan handla om ofria miljöer, som t ex auktoritära politiska system, destruktiva familjeförhållanden, religiös fundamentalism eller bara ett tråkigt sammanhang.

2. Fri rörlighet är en förutsättning för demokrati.

Fri rörlighet inom och mellan länder är en mänsklig rättighet, och en förutsättning för att kunna genomföra möten och därmed indirekt en förutsättning för yttrandefriheten och demokratin.

3. Fri rörlighet är en förutsättning för mångfald.

Rörligheten river gränser och skapar möten mellan människor och kulturer. Mänskligt liv utvecklas genom fler möten.

4. Fri rörlighet är en förutsättning för äganderätt.

För att kunna göra affärer med den du vill, och inte bara personerna i din närmiljö, krävs fri rörlighet. Vissa avtal kan slutas på distans men för full fysisk äganderätt, t ex möjlighet att disponera fast egendom, krävs full rörelsefrihet.

5. Fri rörlighet är en förutsättning för marknadsekonomi.

Avtalsfrihet och andra grundpelare i marknadsekonomi kräver fri rörlighet för varor och tjänster och därmed också för människor.

Bokens innehåll är baserat på detta manifest. I nästa kapitel beskriver vi hoten mot den fria mobiliteten i dag, och vilka skepnader de hoten tar sig. Kapitel 3 förklarar varför det är allvarligt om hoten mot den fria rörligheten sätts i verket. Kapitlet ger en historisk tillbakablick och fokuserar på hur rörlighet och utveckling hänger ihop. Kapitel 4 behandlar framtidens mobilitet; inget tyder på att vi kommer att vilja resa mindre. Det gäller alltså att hitta sätt att vara ekonomisk med energi, yta och andra begränsade resurser, så att så många som möjligt får möjlighet att resa mer. Forskare och produktutvecklare har några av svaren på hur framtidens resande kommer att se ut.

I kapitel 5, slutligen, formulerar vi en mobilitetens gyllene regel.

Mobilitetens och mobilitetsmotståndets historia och framtid är ett ämne som sträcker sig från romerska gränsvallar, via semesterresor till Mallorca och rymdcharter till flyktingströmmar. Kanske borde det vara föremål för en längre avhandling än en debattbok. Men den avhandlingen har vi tyvärr inte tid att skriva. Mobilitetsdebatten är angelägen och mer brådskande än så.

Vår lösning är att välja ut exempel som är talande och intressanta på samma gång. Trots risken för att bli rapsodiska väljer vi att göra spridda nedslag, i både tid och rum.

2. MOBILITETSMOTSTÅNDET

A person who never travels believes that his mother's cooking is the best in the world.

(Afrikanskt ordspråk)

I detta kapitel berör vi det motstånd som resande och migration har väckt, och fortfarande väcker. Nästa kapitel handlar om de enorma positiva effekter som resande fört med sig. Trots detta har motståndet, av flera anledningar, alltid varit stort.

I dag är det kanske främst klimatoron som driver debatten om att begränsa resandet. Men också främlingsfientliga krafter argumenterar för minskad invandring och därmed minskad rörlighet. Den ekonomiska krisen kan också leda till ökade tendenser att skapa hinder för mobilitet, i syfte att skydda jobb och produktion på en viss plats. Det finns fortfarande alltför många länder som starkt begränsar sina medborgares möjligheter att resa fritt.

Vi har hittat tre återkommande argumentationslinjer som olika intressen använder sig av för att begränsa mobiliteten. Dessa är just argumentationslinjer, och ibland går de in i varandra, men för att ändå tydliggöra hur kritiken mot resande och rörlighet gestaltar sig har vi valt att placera in den under tre olika huvudrubriker.

Den första är *ideologiskt motstånd och politiska hinder*. Den omfattar allt ifrån totalitära staters reseförbud för sina medborgare till de hinder som välfärdsstater ställer upp både för sina egna medborgare och för dem som vill invandra. Den stora välfärdsstaten leder oundvikligen till krav på reglerad invandring. Argument som har med *brain drain* att göra placeras vi också här.

Den andra argumentationslinjen är *miljö och negativa omvärldseffekter* som mobilitet i vissa fall ger upphov till. Ibland är argumenten sakliga, men det finns goda skäl att misstänka att rent mobilitetsmotstånd också kläs i miljöskrud. Ett huvudargument i diskussio-

nen om miljö och mobilitet är den så kallade rebound-effekten, föreställningen att det inte är någon idé att bygga ut befintlig infrastruktur eftersom även den snabbt kommer att bli fullt utnyttjad och nya behov kommer att uppstå.

Den tredje, slutligen, har vi valt att kalla *elitism*. Intressant nog är det ofta när de breda folklagen får tillgång till resande som kritikerna vaknar till liv. Kärnan i elitismargumentet är att vanliga människors resande är onödigt eller till och med oönskat.

IDEOLOGISKT MOTSTÅND OCH POLITISKA HINDER

Det har alltid funnits mäktiga krafter, inte minst stater, som velat begränsa den fria rörligheten. I sin extrema form handlar det om totalitära regimer som förbjuder människor att resa utomlands eller länder som vill kontrollera medborgarnas rörelser i det egna landet. Sverige utgör inget undantag. Vi har under långa perioder haft både inre och yttre passtväng.

År 1555 föreskrevs att alla köpmän skulle ha "vägabref eller passebordh" när de reste från hemstaden till "okända" områden. Några år senare infördes förbud mot att lämna ut hästar till passlösa vid de skjutsstationer som fanns runt om i riket.²⁴ I början av 1800-talet förnyades föreskrifterna om inre passtväng. Dessa var i kraft fram till 1860, då en ny intressant epok med fri invandring inleddes. Den varade fram till första världskrigets utbrott.

CYKELFÖRBUD FÖR KVINNOR OCH RESEFÖRBUD FÖR BARN – STATLIG RÖRLIGHETSBEGRÄNSNING

DDR och Berlinmuren är i dag lyckligtvis historia. Men diktaturer som Vitryssland och Nordkorea är högst aktuella. De är exempel på länder som kraftigt begränsar sina (och även andra länders) medborgares möjligheter att resa och röra sig fritt inom och utanför landet.

²⁴ Nordisk familjebok, [1875–1899], band 12, sid 842.

Tyvärr är de inga enstaka undantag. En tredjedel av alla jordens länder begränsar i någon mån sina medborgares rörlighet.²⁵

När en journalist på *The Korea Times* frågar en nordkoreansk kvinna i Seoul vad Hillary Clinton borde säga till Kim Jong-Il om de skulle träffas, svarar hon att Clinton måste tala om för honom att nordkoreanska kvinnor borde ha rätt att bära långbyxor och att få cykla. Journalisten frågar om det inte finns mer angelägna problem än cyklande och långbyxor. Kvinnan svarar att det är en fråga om överlevnad, eftersom cyklar i princip är det enda transportmedlet och utan dem kan man inte ta sig långa sträckor till arbetet eller marknaden. Och cyklar man långa sträckor, lägger hon till, är det obekvämt att ha kjol. Åtminstone i städerna är det förbjudet för kvinnor att cykla och ha långbyxor, och de kvinnor som överträder bestämmelserna får höga böter och deras cyklar konfiskeras.²⁶

Att just kvinnors mobilitet begränsas följer av en obehaglig tradition. Sådana begränsningar har ofta varit en del i diskriminering och regelrätt förtryck av kvinnor. Det är inget fel med kvinnliga accessoarer eller kläder, men allt ifrån damsadlar till trånga kjolar och högklackade skor begränsar i någon mening den personliga rörligheten. Längre ansågs det opassande för en ensam kvinna att åka tåg. Många kvinnor lever ännu med en rädsla att vistas på vissa platser under de mörka timmarna av dygnet och blir också på det sättet begränsade i sin rörlighet.

Enligt rådande statsideologi i både Nordkorea och Vitryssland bör kontakterna med väst minimeras, och därför läggs stor möda på att förhindra eller begränsa möjligheterna att resa. Men det är inte bara utlandsresandet som begränsas. I diktaturer är även inrikesresandet utsatt för kontroll och i vissa fall till och med förbud.

Bristen på mobilitet gör det också svårt för omvärlden att bilda sig en uppfattning om hur allvarliga kränkningarna mot de mänskliga rättigheterna på olika områden är. Så här skriver svenska UD i sin rapport om mänskliga rättigheter i Nordkorea:

²⁵ UNDP (2009).

²⁶ Seok (2009).

Att rapportera om förhållandena i Nordkorea är mycket komplicerat på grund av statsmaktens strikta kontroll över all information, svårigheterna för utlänningar att komma i kontakt med nordkoreanska medborgare och den begränsade rörelsefriheten i landet.²⁷

UD skriver vidare om nordkoreanernas möjlighet att röra sig och resa:

Resor och rätten att fritt välja bostadsort är rättigheter som garanteras i den nordkoreanska konstitutionen, men gäller inte i praktiken. Inrikes resor kräver i praktiken särskilt tillstånd. Utrikesresor medges främst för företrädare för stat och näringsliv, idrottsutövare eller kulturpersonligheter med uppdrag att representera landet utåt, eller inhämta kunskaper och erfarenheter i utlandet för statens räkning. Man måste ansöka om utresevisering först.

Samtidigt tar sig många människor i de nordligaste provinserna olagligen över den porösa gränsen mot Kina, i många fall för att klara sin försörjning.

Enligt vissa uppgifter använder myndigheterna omflyttningar av människor inom landet som ett belönings- och bestraffningsinstrument. Pass för utrikes resor tycks ofta utfärdas för en bestämd resa och därefter tillkommer krav på utresevisering.²⁸

I Saudiarabien är kvinnors rörlighet starkt begränsad av religionen. Så här skriver den svenska ambassaden i sin information till svenska besökare:

Kvinnor får inte köra bil och avråds även från att använda allmänna kommunikationsmedel. Efter mörkrets inbrott bör kvinnor avstå även från taxiresor. Lagar och lokala sedvänjor begränsar starkt kvinnors rörelse- och handlingsfrihet och umgängeslivet är i stor utsträckning könssegregerat.²⁹

²⁷ Utrikesdepartementet (2007), sid 2.

²⁸ Ibid.

²⁹ Sveriges ambassad i Riyadh (2009).

Vitryssland har inget formellt reseförbud (annat än för barn), däremot försvårar regimen för obekväma personer att resa bland annat genom att inte ge dem utresetillstånd. Politiska dissidenter och oppositionella är särskilt drabbade av denna politik. Dessutom uppställs hinder utifrån, genom visumtvång och de administrativa avgifter som tas ut för visum. Kostnaden för ett visum till EU är 60 euro, vilket är en stor summa för de allra flesta vitryssar.

Hösten 2008 skärpte president Lukasjenko reglerna för barn som drabbats av Tjernobylyolyckan och som tidigare haft möjlighet att resa på sommarutbyte till länder i väst. Anledningen är att ett par barn inte återvände efter sina sommarferier. Tusentals barn som vistats i familjer utomlands på somrarna berörs nu av förändringen, som innebär att utbyte bara kan ske med länder som har avtal med Vitryssland om att återbörda barnen med tvång, om så skulle krävas.³⁰

Även andra länders medborgare drabbas av de hårda reglerna för in- och utresor till Vitryssland. Enligt amerikanska utrikesdepartementet måste alla som passerar den vitryska gränsen ha ett giltigt visum. Enbart originalhandlingar accepteras – kopior fungerar alltså inte om originalet skulle bli stulet eller komma bort – och även om en person bara stannar en dag längre än visumets giltighetstid kommer han eller hon att nekas utresa tills ett undantag beviljats av det vitryska departementet för medborgarskap och migration. Om detta skulle hända kan det också bli svårt att hitta någonstans att bo, eftersom vitrysk lag säger att resenärer med utgången visum inte får checka in på hotell eller någon annan form av boende.³¹

För att sätta press på landet i fråga om mänskliga rättigheter tillämpar EU inreseförbud för ett antal tjänstemän och politiker i den vitryska administrationen.³²

Världens kanske enda universitet i exil finns i Vilnius. Det är Europeiska Humanistiska universitetet (EHU) som grundades i Minsk, men som tvingades lämna Vitryssland 2004. Den officiella

³⁰ Dekret 555, 13 oktober 2008, refereras bland annat på
←www.president.gov.by/en/press63478.html→.

³¹ U S Department of State (2009).

³² *Europeiska Unionens officiella tidning* (2008).

förklaringen var platsbrist, men i verkligheten berodde det på att regimen ogillade universitetets omfattande kontakter med forskare i väst.³³

DEN SLUTNA VÄLFÄRDSSTATEN

Det är inte bara auktoritära stater som begränsar människors möjlighet att röra sig över gränser. Så gör även demokratier, som EU med sina gränser mot omvärlden och Israel, som begränsar palestiniernas rörelsefrihet. I demokratier handlar det oftast om att andra länders medborgare möter begränsningar när de vill resa in i landet, medan det i auktoritära stater i första hand är de egna medborgarnas mobilitet som kontrolleras och begränsas. Självklart finns inget samband mellan demokratiska institutioner och reglerad invandring, utan snarare handlar det om att det har visat sig svårt att förena öppenhet med omfattande offentliga välfärdssystem och hårt reglerade arbetsmarknader.

Misslyckad integrationspolitik skapar frustration och missnöje, ofta med krav på minskad invandring som följd. I stället för att lösa de problem som uppstått har invandringen reglerats och också fått bära skulden för en rad samhällsproblem. Mentalt har många en bild av att invandring innebär en samhällsekonomisk kostnad när det finns mängder av exempel på att det är precis tvärtom. Utan invandring skulle Sverige inte ha utvecklats från ett av världens fattigaste länder i mitten på 1800-talet till ett av de rikaste hundra år senare.

Det finns i huvudsak tre hinder för fri in- och utvandring i välfärdsstater av västerländskt snitt:

1. *Arbetsmarknadsregleringar och minimilöner*, oavsett om de är lagstadgade eller kollektivavtalade, skapar insiders och outsiders på arbetsmarknaden. Trösklar byggs upp som är svåra att ta sig över för personer som inte redan är etablerade på arbetsmarknaden. Detta slår ofta mot invandrare och ungdomar och utgör ett indirekt hinder mot rörlighet. Ibland krävs också särskild legitimation eller svenska kollektivavtal. Så var fallet med det lettiska byggföretaget

³³ Omvärldsnyheter (2009).

Laval un Partneri som kontrakterats för ett skolbygge i Vaxholm för några år sedan, men som gick i konkurs efter att arbetarna drevs i väg av fackaktivister som skrek ”go home, go home”. Anledningen till de fackliga brösttonerna var att Byggnadsfacket inte accepterade det lettiska kollektivavtal som företaget skrivit under.

2. *De kollektiverade sociala förmånerna* utgör också ett hinder för mobilitet, eftersom det måste finnas en balans mellan inbetalningar och utbetalningar i systemen. Annars kollapsar de. Det blir ekonomiskt omöjligt att öppna gränserna och samtidigt erbjuda i internationell jämförelse generösa socialbidrag till den som inte har arbete. För de egna medborgarna kan socialförsäkringssystemen också utgöra ett hinder för att flytta. Till och med inom Sverige kan det vara svårt för pensionärer som är i behov av omvårdnad att flytta mellan olika kommuner, eftersom de har betalat skatt i en kommun och sedan leder till kommunala kostnader i en annan. Problem uppstår i ännu större omfattning på ett globalt plan när människor vill röra sig över nationsgränser, men mycket av sparandet är förstatligat.

Välfärdsstaten skapar alltså hinder både för invånare från andra länder som vill invandra och för de egna medborgarna, som i stället för en ordentlig sparad slant på banken har sitt livs kapital i olika offentligt kontrollerade system som många gånger fryser inne om en person rör sig över nationsgränsen.

I många välfärdsstater fungerar skattesystemen så att staten tar in skatt och fördelar tillbaka till samma individ över livsrytmen. Majoriteten av skatterna går tillbaka till samma individer som betalar dem. Endast en mindre del omfördelas till andra. För dem som har en ojämn inkomst över livet kan det vara mycket fördelaktigt att tillfälligt bosätta sig i länder med högre lön och/eller lägre skatt, för att kunna bygga upp ett sparande. Idrottsstjärnor och artister med relativt korta karriärer väljer ofta bosättning där skattereglerna är fördelaktiga. På samma sätt kan man tänka sig att bidrags- och ersättningssystem i kombination med olika skatter skapar ”shop around”-beteenden.³⁴ Det kommer att innebära utmaningar för välfärdsstater att erbjuda sjukvård, utbildning och annat när invånarna blir mobila över gränserna.

³⁴ Se t ex Andersson (1995).

3. Utgångspunkten för den *flykting- och invandringspolitik* som bedrivs i stora delar av Europa är att människor är en belastning (Sverige har dock på senare tid skilt ut sig positivt genom att öppna för arbetskraftsinvandring). I det paradigmet betyder fler människor ökade offentliga utgifter snarare än nya möjligheter att tjäna pengar. Att människor bokförs på utgiftskontot snarare än på intäktskontot vittnar om bristande förståelse för vad som skapar rikedom och välstånd. Invandring av vuxna människor, utbildade och klara att både arbeta och konsumera, är en tillgång. Det gäller oavsett om det handlar om hög- eller lågutbildade.

BRAIN DRAIN

Utöver dessa tre hinder: reglerade arbetsmarknader och stora offentliga bidragssystem, livsomsfördelande socialförsäkringssystem och den förhärskande synen att invandring kostar pengar, finns ytterligare ett argument som kan kopplas mer till omsorg om nationer eller regioner än respekt för människors val. Det är diskussionen om brain drain.

Ett argument som den östtyske ledaren Walter Ulbricht hade för att bygga Berlinmuren 1961 var att östtyska medborgare dittills hade flytt till väst, trots utreseförbudet. Brain drain hotade och den östtyska statsledningen såg sina utbildningsinvesteringar i medborgarna bokstavligt talat gå förlorade.³⁵

Ibland motiverar personer i den mer utvecklade delen av världen sina förslag om begränsad invandring med farhågan att utvecklingsländer ska drabbas av brain drain.

Den inneboende motsättningen mellan öppenhet och välfärdsstater av nordiskt snitt märktes tydligt, åtminstone retoriskt, i den infekterade debatten om övergångsregler och sociala turister i samband med EU-utvidgningen 2004.

Då förekom en diskussion om övergångsregler som skulle försvåra för de nya medlemsstaternas invånare att röra sig fritt i Europa.

³⁵ Burns (1999).

Många i väst var oroliga för vad som skulle hända när de nya EU-medborgarna fritt skulle kunna åka till de stora välfärdsstaterna i det gamla Europa. Bland annat varnade dåvarande statsminister Göran Persson för att Sverige skulle drabbas av ”social turism”. Med facit i hand vet vi att de sociala turister som skulle komma för att utnyttja våra bidragssystem uteblev.

I diskussionen om övergångsregler fanns det även röster som försökte vända på argumentet och säga att det i stället var risken för brain drain i de nya medlemsländerna som de var oroliga för. Så här uttryckte sig Antonia Mochan, som var talesperson för EU-kommissionen:

Problemet med fri rörlighet för arbetskraft är snarare att den kommer att orsaka brain drain och massflytt av ungdomar i de blivande medlemsstaterna än att vi får en våg av invandrare som sätter press på nuvarande medlemsstaters välfärdssystem.³⁶

I EU är brain drain ett närmast obefintligt problem, förutom möjligen i Storbritannien, som förlorat 1,6 miljoner högutbildade, som ersatts av bara 1,4 miljoner högutbildade invandrare.³⁷

Även om brain drain existerar och i vissa fall får allvarliga konsekvenser – det finns afrikanska stater som förlorat hälften av sin utbildade befolkning – är det ändå ett tvivelaktigt argument för att begränsa människors möjligheter att åka någon annanstans för att skapa sig en bättre tillvaro. Frågan om brain drain handlar ofta om vilket perspektiv man väljer, om man ser individen som subjekt eller objekt.

Det finns mer som tyder på att brain drain-problematiken är komplicerad. Det som börjar som brain drain kan nämligen i ett senare skede leda till utveckling inte bara i det land som får del av invandringen, utan även i ursprungslandet. Hälften av alla turkar som återvänder hem från Tyskland startar företag som de finansierar med kapital som de samlat på sig under sina utlandsår.³⁸

³⁶ Lungescu (2004).

³⁷ Legrain (2006), sid 184.

³⁸ Ibid, sid 164.

Irland var fram till senare delen av 1990-talet ett av Västeuropas fattigaste länder. Välutbildade personer hade i princip bara ett val: antingen att satsa på en akademisk karriär och bli kvar på universiteten eller att lämna landet. För Irlands del innebar det kompetensflykt samtidigt som det för berörda personer innebar en möjlighet att skapa en bättre tillvaro på platser med godare framtidsutsikter. När ekonomin så småningom började vända på Irland tack vare en offensiv politik, och behovet av välutbildad arbetskraft ökade, var det många irländare i försakingringen som återvände hem. De tog med sig nya erfarenheter, kontakter och kapital. Det handlade alltså om det som brukar kallas *brain circulation*, snarare än ren *brain drain*.

Fenomenet är på intet sätt nytt. Mellan 1840-talet och 1930-talet emigrerade 1,2 miljoner svenskar – en femtedel av befolkningen – till USA på grund av fattigdom, svält och religiös trångsynthet.³⁹ Dessa emigranter var inte högutbildade, men Sverige förlorade trots det en stor del av sitt humankapital. Fler än var sjätte av de svenska emigranterna beräknas ha återvänt till Sverige, inte sällan med företagsidéer, kapital och kunskaper som bidrog till att ge skjuts åt Sveriges ekonomiska utveckling. Även de som stannade i USA bidrog till utvecklingen i Sverige genom att förmedla idéer och intryck i sina brev. Så här skriver skriftställaren Anders Johnson om amerikansvenskarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling:

Denna återinvandring har blivit kraftigt nedvärderad i svensk historieskrivning, och förbigås ofta helt i beskrivningar av vår ekonomiska utveckling. En anledning är att svenska forskare och andra i samhällets högre skikt länge hade sin huvudsakliga internationella orientering mot Tyskland eller andra europeiska nationer. De som emigrerade, återvände eller mottog Amerikabrev tillhörde huvudsakligen de lägre samhällsskikten. Hundratusentals direkta och miljoner indirekta kontakter med världens mest avancerade ekonomi har naturligtvis en enorm påverkan på Sverige. Någon systematisk forskning som belyser detta finns inte. Vi vet dock att många av dem som återvänder med ett sparkapital på fickan startar egna företag.

³⁹ Utvandrarnas hus [2009].

De har i USA kanske kommit i kontakt med bättre tillverkningsmetoder eller konstruktioner av till exempel möbler, husgeråd eller verktyg. Detta är en process som pågår i ett sekel och som sätter sina spår över hela landet.⁴⁰

MILJÖ OCH RESANDE – INGET NYTT MOTSATSPAR

Miljöproblem är i dag kanske det vanligaste argumentet för att genomföra åtgärder som syftar till att begränsa mobiliteten. Men det betyder inte att problematiken med miljö och resande är ny. I London under den starka tillväxtperioden på 1800-talet ledde den ökande hästbundna trafiken till stora problem med föroreningar, buller och trängsel. Dessa miljöproblem är sedan länge glömda och ersatta av nya.

* * *

Gun Lange på Naturskyddsföreningen har uttryckt sig så här:

Tillgängligheten och flygbiljetterna till lågpris kommer leda till att fler kommer att ta flyget, vilket i sin tur leder till ökade utsläpp av växthusgaser.⁴¹

Som en reaktion på klimatdebatten har det uppstått en diskussion om olika sätt att minska och begränsa resandet. Ransoneringsförslag har framförts, både i Sverige och internationellt, av politiker och andra debattörer. I Storbritannien har ett förslag om ett personligt ransoneringskort för utsläpp diskuterats. Adair Turner, ordförande i regeringen Browns klimatförändringskommitté, har sagt att:

[vi] kommer att behöva begränsa efterfrågan i absoluta tal så att människor inte tillåts resa så mycket som de annars skulle kunna.⁴²

⁴⁰ Johnson (1997).

⁴¹ Jansson (2008).

⁴² Drury (2009).

Även Torypolitiker har uttryckt liknande åsikter.⁴³ Partiledningen har dock avvisat dessa.

I svenska medier pågår en debatt om klimat och resor, där flera röster höjs för reseransonering. Stefan Gössling, professor vid institutionen för Service Management i Helsingborg, vill att resemönstren ändras med färre flygresor, längre bortavaro och kortare resor.⁴⁴ Johan Erlandsson på Chalmers Tekniska Högskola intervjuas om hur hårt Thailandsresor egentligen behöver ransoneras. Han beräknar att vi kan göra en Thailandsresa vart tjugosjunde år, men tillägger snabbt att det är en glädjekalkyl.⁴⁵

Den välkände före detta tv-meteorologen Pär Holmgren är en av dem som driver ransoneringsfrågan i Sverige. Han anser att inrikesflyget bör läggas ner och ersättas med tåg samt att vi under över-skådlig framtid kraftigt måste begränsa vårt långresande. I en artikel i Aftonbladet med rubriken ”Om 50 år kan vi flyga igen” uttalar sig Holmgren:

Man måste inte ta sig till andra sidan jordklotet för att komma bort från vardagen, säger meteorolog Pär Holmgren. [...]

Det går att stryka många resor helt och hållet genom till exempel internetkonferenser. [...]

Men enligt Pär Holmgren finns det hopp för långresenärerna. I alla fall om de är våra barn och barnbarn. [...]

– Om 50 år har den tekniska utvecklingen förmodligen gått så långt att det finns flygplan som inte påverkar miljön så mycket.

*Men under en period av några årtionden måste vi verkligen stenhårt ifrågasätta våra utsläpp.*⁴⁶

Statsvetarprofessorn Gunnar Falkemark i Göteborg anser att vi måste lägga om vår livsstil radikalt. Han förespråkar ransonering av flygresor, men är skeptisk till att en sådan politik skulle kunna förverkligas:

⁴³ BBC (2008).

⁴⁴ *Dagens Nyheter* (2009).

⁴⁵ Strömberg (2009).

⁴⁶ Melén (2007).

Visst skulle en regering kunna införa regler som exempelvis säger att det är förbjudet att flyga utomlands mer än en gång vart tionde år eller dramatiskt höja skatten på bensin. Det är nämligen precis sådana åtgärder som behövs. Men ingen kommer att rösta fram en sådan politiker.⁴⁷

Falkemark talar även om problemet med folks rastlösa resande och nämner att detta är något som problematiserats ända sedan järnvägarna kom och folk började resa bekvämt:

En ny psykiatrisk diagnos kom på modet, dromomani, berättar Gunnar Falkemark. Den innebär ett sjukligt behov av att resa. I dag, när tiotals miljoner människor varje år åker till andra världsdelar bara för att få lite sol och bad, trots att de vet att det skadar miljön, borde vi kanske återinföra den här diagnosen. Kanske är vårt eviga resande något sjukligt?⁴⁸

Riksdagsledamoten Karin Svensson Smith (MP) är också kritisk mot resande:

Vi måste minska på massturismen kors och tvärs över jorden helt enkelt för att utsläppen blir för stora i förhållande till den nytta dessa resor gör.⁴⁹

Hon har också varit kritisk till att riksdagsledamöterna reser utomlands i arbetet. 2008 skrev hon brev till trafikutskottet för att meddela att hon inte avsåg att delta i en studieresa till Kalifornien. Hon ansåg att informationen som inhämtas vid resor utanför Europa kan inhämtas på annat sätt. Hon har även krävt att riksdagen generellt ska se över riksdagsledamöternas resande.

I praktisk politik kommer dessa åsikter till uttryck på olika sätt. Bland annat har Svensson Smith i en riksdagsmotion föreslagit att

⁴⁷ Lundgren (2008).

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Svensson Smith (2008).

Luftfartsstyrelsens föreskrifter ändras så att statligt driftstöd inte utgår till icke-statliga flygplatser som ligger närmare än tre timmar med kollektiva färdmedel från Stockholms Central. I dag är denna gräns två timmar.⁵⁰ Svensson Smith tillhör den grupp som tycker att inrikesflyget söder om Sundsvall inte behövs.

Mats Johansson, som är socialdemokrat från Blekinge och ledamot i partistyrelsen, är också kritisk till inrikesflyget. På hemsidan för Socialdemokraterna i Blekinge skriver han under rubriken ”Kollektivtrafiken måste utvecklas”:

*Jag såg att miljöpartiet tyckte att ingen skulle flyga inrikes söder om Sundsvall. Jag tillhör dem som ofta tillbringar timmar i luften, oftast mellan Kallinge och Stockholm. Men jag kan köpa Maria Wetterstrands vision. Ersätt flyget med bra, snabba och bekväma tåg.*⁵¹

Han får medhåll från ledande socialdemokrater som Nalin Pekgul och Jytte Guteland, som båda argumenterat för att det kortväga inrikesflyget bör läggas ner och att infrastrukturpolitiken bör utgå ifrån att bilresandet kommer att minska väsentligt.⁵²

I Sverige finns aktivistgruppen Klimax som är motståndare till inrikesflyget och har ordnat ett flertal aktioner, bland annat på Bromma flygplats. I Storbritannien finns otaliga nätverk, kampanjsajter och forum för aktivister mot flyg och transporter, bland annat nätverket Plane Stupid, grundat 2005 och flygmotståndare. Medlemmarna organiserar aktioner mot nya flygplatser eller utbyggnader av befintliga.

I mars 2009 lyckades en grupp klimataktivisterna exempelvis blockera flygplatsen i Aberdeen genom att nio aktivister satte upp en golfbana på landningsbanan.⁵³ Low Fly Zone driver en kampanj där människor uppmanas anta utmaningen att vara flygfria i tolv månader.⁵⁴

⁵⁰ Motion 2008/09:T503.

⁵¹ Johansson (2009).

⁵² Pekgul m fl (2008).

⁵³ Plane stupid (2009).

⁵⁴ Low Fly Zone (2009).

ÖRESUNDSBRON, EN SYMBOL FÖR MOBILITETSMOTSTÅNDET

I dag när resandet över Öresundsbron slår rekord är det svårt att tänka sig att det tog 100 år för Sverige och Danmark att bli överens om att bygga en bro mellan länderna.

Den kombinerade bil- och järnvägsbron öppnades i juli 2000 och under 2008 reste 10,7 miljoner passagerare med tåg och 15 miljoner passagerare med bil över Öresundsbron. Totalt har trafiken över Öresund fördubblats sedan bron invigdes (bro- och färjetrafik sammanlagda).⁵⁵

Det finns en rad förklaringar till att trafiken ökat. Runt Öresund bor 2,8 miljoner människor, varav drygt hälften på den danska sidan. Före bron var utbytet över sundet begränsat. Nu håller regionen på att få en gemensam arbetsmarknad. Det är särskilt populärt att pendla från svenska sidan till bättre betalda jobb i Danmark. Priset på boende är väsentligt lägre på den svenska sidan, vilket fått många danskar att flytta över sundet. Många Malmö- och Köpenhamnsbor lär sig efter hand att ta del av varu-, tjänste- och kulturutbudet på andra sidan sundet. Bron har till och med förändrat flygresandet genom att Kastrups flygplats håller på att ta över som malmöbornas flygplats.

Alla dessa uppenbara vinster hölls tillbaka i det dryga sekel som bromotståndarna fick bestämma. Under ett sekel av utredningar och en utdragen debatt för och emot Öresundsbron hämmades utbytet över sundet och det regionala resandet.

Argumenten *för* bron handlade ofta om nationella behov av så kallade transportkorridorer från Stockholm och Oslo ner till kontinenten. Invändningarna mot bron kom dels från konkurrerande aktörer, exempelvis färjetrafiken i Helsingborg, dels från grupper som anförde miljö- och kontrollargument.

Bron påstods vara ett hot mot miljön med konsekvenser som ökade utsläpp av avgaser i luften. Bropelarna utpekades som ett hot mot fisket. En bro skulle begränsa flödet av vatten mellan Östersjön och Kattegatt och det fanns risk för att bron skulle göra det möjligt för smittspridande djur att ta sig in i Sverige.

⁵⁵ Öresundsbron (2009).

En del av motståndet handlade om att bron skulle leda till ökad brottslighet genom att utländska brottslingar lättare skulle ta sig över gränsen till Sverige. Det gjordes en stor mängd utredningar om alla upptänkliga effekter av bron. Hela tiden presenterades nya anledningar att inte bygga bron. 1994 kom ändå beslutet, men under byggtiden genomfördes flera sabotage mot projektet.

Kjell Andersson från Lunds Tekniska högskola var bromotståndare när det begav sig. Som dykare och forskningsingenjör varnade han för att bron skulle ta död på fisk och bottenliv i Öresund. I dag erkänner Kjell Andersson att brobygget snarare varit till fördel för fisken, och att Öresund sakta men säkert blivit friskare.⁵⁶ Ett artificiellt rev har byggts där fiskarna söker skydd när det är strömt. Öresund har därför blivit ett eldorado för sportfiskare de senaste åren. De musselbeväxta bropelarna är en av de bästa platserna för torsken att hitta föda.

Det är på Öresundstågen mellan Malmö och Köpenhamn som det stora antalet människor transporteras. I kombination med den avgasrening som kom för vägtrafiken under 1990-talet försvann därmed hotbilden om sämre luft. Bygget och planeringen av Öresundsbron ses i dag som ett föredöme från miljösynpunkt. Färjetrafiken över sundet fram till 1999 var väsentligt smutsigare än dagens brotrafik, trots att den bara tog en bråkdel av dagens trafikvolym.

REBOUNDEFFEKTEN

I miljödebatten talas ofta om så kallade rebound-, takeback- eller feedback-effekter. Det innebär att effektivare och smartare tekniska lösningar som gör att vi använder mindre energi inte lönar sig, eftersom de frigör resurser att öka konsumtionen lika mycket. Om bilister köper bränslesnålare bilar kan de köras längre till samma kostnad och därför minskar inte bränsleförbrukningen. Det kan till och med bli så att det effektivare transportmedlet leder till ökad konsumtion när fler har råd att resa, som när järnvägen byggdes ut under 1800-talet.

⁵⁶ Edénholm (2006).

De som använder detta resonemang ifrågasätter med samma logik teknisk effektivisering som lösning på miljöproblem. I stället förespråkas olika former av ransonering. Samma resonemang har använts mot effektivare glödlampor. När priset på belysning minskade ökade efterfrågan.

Resonemanget är dock i grunden felaktigt. Efterfrågan är inte bara en funktion av pris. Det handlar också om behov och praktiska möjligheter att faktiskt utnyttja de nya möjligheterna. Tid är en sådan begränsning som sällan nämns. Däremot kan sänkta kostnader ge fler möjlighet att resa. Effektivisering innebär en demokratisering av resandet. Ett exempel på detta är lågpris- och charterflyget. Genom att sätta in fler stolar i varje plan och se till att planen alltid är fullsatta kan priset sänkas och därmed fler få möjlighet att flyga än när det bara fanns reguljärflyg. Sällan höjs dock några röster i protest mot reguljärflyget.

Debatten om Förbifart Stockholm illustrerar väl hur rebound-retoriken fungerar. I september 2009 godkände regeringen miljöprövningen för Förbifart Stockholm. Men ända sedan 1980-talet har det pågått en omfattande debatt i Stockholm om behovet av nya trafikleder för att leda trafiken runt och förbi staden.

Namnet Stockholm är gammalt och härrör från platsens strategiska betydelse för att reglera och ta ut tullar av trafiken mellan Mälaren och Östersjön. De första befästningarna var byggda av stockar, varifrån en del hävdar att namnet Stockholm härledas. I modern tid innebär stadens läge såväl vackra vyer över vatten som svårigheter att lösa väg- och spårtrafik mellan öar och holmar. Från att vara ett hinder för öst–västlig trafik har Stockholm i dag problem med trafiken i nord–sydlig riktning.

Rent tekniskt är det ingen stor utmaning att bygga ihop norra och södra Stockholm. För trafik inom staden finns det sedan 1950-talet ett omfattande tunnelbanesystem. Satsningen på tunnelbana var framsynt och staden hade i dag inte fungerat utan tunnelbanan.

För vägtrafiken finns det inga tekniska svårigheter att skapa nya trafikleder. Redan 1967 invigdes en nord–sydlig förbindelse, Essingeleden, som dimensionerades för 80 000 fordon. I dag trafikeras leden av över 160 000 fordon per dygn och staden är sårbar för hinder på

denna förbindelseled.⁵⁷ Problemet har i stället varit det politiska motståndet mot vägar runt och förbi Stockholm.

Många storstäder har efter hand som städerna växt i invånarantal och storlek fått yttre ringleder för att underlätta trafik mellan förorter och avlasta centrum. Runt London går motorvägen M25 sedan 1960-talet. Paris har Boulevard Péripherique och även runt Moskva finns en ringled. I Köpenhamn har nyligen beslutats att bygga ytterligare en ringled utöver de fyra (!) som redan finns.⁵⁸ I Europa saknar i dag bara två huvudstäder ringled: Stockholm och Tirana. Genom åren har det tagits fram en lång rad förslag till leder öster och väster om staden.

I Stockholm har dock motståndet mot nya ringleder varit stort. När ny teknik löser miljöproblemen kvarstår ett argument från ringledskritikerna: Nya vägar leder till mer trafik! En ny ringled skulle bara fyllas med fler bilar, bussar och lastbilar och därför är det ingen nytta med att bygga nytt, resonerar skeptikerna. Vägen löser enligt det resonemanget inga problem. Enligt samma logik skulle det vara fel att bygga nya hus eftersom de skulle fyllas med nya hyresgäster, det vore fel att producera mer mat eftersom den ändå bara skulle ätas upp, och så vidare. Detta resonemang utgår från synen att transporter i sig är något onyttigt som kan och borde planeras bort och som ingen egentligen önskar eller behöver.

År 2004 beslutade riksdagen om en trängselskatt i Stockholm för vägtrafiken in till och ut ur staden. I andra länder används vägavgifter för att finansiera nya vägar eller för att effektivisera användning av nya vägar. Det kan exempelvis handla om att med avgifter sprida trafiken bättre över dygnet. I debatten om ringleder runt Stockholm framfördes argumentet att trängselskattens syfte är att beskatta bort transporter. Blir trängselskatten bara tillräckligt hög behövs det inga nya vägar. Få uppmärksammar välfärdsförlusten i att inte tillgodose ökade transportbehov.

Smartare utnyttjade trafiksystem till trots kräver växande städer fler transportsystem och mer transporter. Enligt Stockholms region-

⁵⁷ Vägverket (2009).

⁵⁸ Uppgift från *Dagbladet Børsen* 5 augusti 2009, <<http://borsen.dk>>.

planekontor kommer Stockholm att få en halv miljon fler invånare de kommande 20 åren. Motståndet mot transporter och infrastruktur blir i praktiken ett motstånd mot växande städer med fler invånare.

ELITISM

Dagens kritik mot demokratiseringen av resandet är en fortsättning på eliternas kritik av 1800-talets tågresande. I dag hörs samma kritik när tidigare exklusiva transportmedel blir mer allmänt tillgängliga.

Utanför Uppsala ligger Ärna flygfält som byggdes på 1930-talet för det civila flyget. I dag är flygplatsen mer känd som F16, eftersom den i andra världskrigets efterföljd omvandlades till militär flygflottilj. Det militära flyget fanns kvar i Uppsala till 2003.

Strax efter nedläggningen av F16 lanserades idén att åter göra Ärna till flygplats för civilt trafikflyg. Flera lågprisflygbolag har visat intresse för flygplatsen. Militären har också varit intresserad av att upplåta flygplatsen till civilflyget.

Några dagar efter att idén om en civil flygplats lanserades gick Miljöpartiet i Uppsala ut och markerade mot tanken. Det blev startpunkten på en flerårig diskussion som blottat ett motstånd och en skepsis mot resande och flyg, framför allt bland personer som tillhör Uppsalas akademiska elit.

Partiföreträdare, akademiker och myndighetspersoner är motståndare till flygplatsen, samtidigt som det folkliga stödet för flygplatsen har visat sig vara stort.

Argumenten mot Ärna har framför allt handlat om buller och olika miljöaspekter, men det har inte stannat vid det. När man går igenom debatten finner man också argument som snarast uttrycker ett allmänt motstånd mot resande och ett ifrågasättande av värdet av en viss typ av resor.

Inför valet 2006, och i samband med att lågprisbolaget Easy Jet signalerade intresse för att flyga från Ärna, gjorde Miljöpartiet flygplatsmotståndet till en valfråga – inte helt i enlighet med väljaropinionen.

Enligt en opinionsundersökning som *Uppsala Nya Tidning* (UNT) publicerade sommaren 2006 var sex av tio uppsalabor positiva till Ärna.⁵⁹ Mest positiva var ungdomar och män, minst entusiastiska de med högst utbildning. Nästan hälften, 47 procent, av Miljöpartiets egna väljare uttryckte också stöd för lågprisflyg från Ärna.

Miljöpartiets kommunalråd i Uppsala, Niclas Malmberg, var dock tydlig med var partiet står: "Miljöpartiet är motståndare till hela idén med lågprisflyg..."⁶⁰

UNT:s ledarsida, som är viktig för Uppsalaopinionen, har pendlat i frågan om flygplatsen. Från att initialt ha varit positiv publicerades i slutet av 2007 en kolumn med rubriken "Vem behöver civilflyg på Ärna?"⁶¹

Docent Lars Hylander vid institutionen för geovetenskaper vid Uppsala universitet, en stark röst i debatten mot flygplatsen, argumenterade så här i en insändare i UNT:

*Vad motiverar då att Uppsala Airport AB ska förbruka värdefull energi för att transportera hundratusentals människor årligen på nöjesresor för att shoppa utomlands när det är mer energieffektivt att frakta varorna till Uppsala med sjö- och marktransport.*⁶²

Hylander har i ett annat sammanhang uttryckt sig så här:

*Detta enbart för att andra medborgare för sitt rena nöjes skull ska kunna kvista i väg till Europas storstäder under veckosluten. Varför inte satsa på en trevlig miljö i Uppsala i stället? Då undviks dessa resor, som inte uppfyller något reellt behov.*⁶³

Kommunfullmäktigeledamoten i Uppsala Martin Widell (KD), har också argumenterat mot ökat flygresande:

⁵⁹ Hedlund (2006).

⁶⁰ Malmberg (2007).

⁶¹ Kollberg (2007).

⁶² Hylander (2008a).

⁶³ Hylander (2008b).

På min agenda finns naturligtvis inget förbud mot civilflyg. Lyckligtvis behöver vi inte välja mellan totalförbud eller att acceptera en okontrollerad ökning av flygtrafikvolymen. Att avstå från att utöka den civila bankapaciteten är en rimlig åtgärd.⁶⁴

Ett helt annat perspektiv hade insändarskribenten Ferenc Masszi:

Om freden bevaras på jorden kommer resandet att öka också. Det är jag övertygad om varje gång jag ser alla dessa unga människor på flygplatser. När jag själv var ung bodde jag i en östat och hade inte den möjligheten. Uppsala, som är en studentstad, bör stödja en civilflygplats för lågprisflyg på Ärna.⁶⁵

Det intressanta med diskussionen om Ärna är att det handlar om en befintlig flygplats, som haft alla de tillstånd som krävs för att få starta och landa ett givet antal gånger per dag. Men då ett militärt tillstånd att bullra inte utan vidare kan överföras till det civila flyget krävdes en ny tillståndprocess.

Det som till synes borde ha varit en enkel byråkratisk procedur har utvecklats till en typisk politisk långbänk.

"SKAM DEN SOM RESER"

Sedan 1950-talet har antalet turister i världen fullkomligt exploderat. Från 1950 till 2007 växte antalet internationella turistankomster från 25 miljoner till 903 miljoner årligen. Ökningen fortsatte under 2008. Turism är i dag en globalt betydelsefull ekonomisk näring och exportinkomsterna så stora att de kommer på fjärde plats efter bränsle, kemikalier och fordonsprodukter, enligt FN-organet World Tourism Organization. Turistnäringen bidrar till att skapa jobb och utvecklingsmöjligheter runt om i världen, inte minst i många utvecklingsländer. Dessutom har turisterna under senare tid

⁶⁴ Wisell (2009).

⁶⁵ Masszi (2009).

spridit sig mer över världen och till fler olika resmål.⁶⁶

Trots detta är turismen och resandet kraftigt ifrågasatt. ”Skam den som reser” var rubriken på en artikel i *DN Söndag* i början av 2009.

*I våra hushållsundersökningar ser vi tydligt att resandet har blivit mer belagt med en skuldbelagd njutning, säger Ida Hult, etnolog och vd på undersökningsföretaget Trendethnography.*⁶⁷

Den världsberömda naturfotografen Mattias Klum är en av de kända personer som talat om att han har dåligt samvete för att han reser så mycket, trots att han avsätter pengar för köp av utsläppsätter.⁶⁸

2008 utkom Jenny Dielemans läsvärda reportagebok *Välkommen till Paradiset*, där turistindustrin granskas.⁶⁹ Dielemans fokus är resandets och turismens baksida. Hon tar upp miljöförstöring, sexturism, exotism och exploatering av illegala invandrare. All-inclusive-resandet är extra mycket i skottgluggen för hennes kritik. Hon gör sig lustig över hurtiga reseledare, banala konversationer på semestermålen och blekfeta skandinavers längtan efter sol och hav. Hon ifrågasätter varför så många av oss känner ett behov av att komma bort. Är vi kanske på flykt från våra egna bekväma liv?

Dielemans försöker slå hål på uppfattningen att den som reser gör något gott för det land som han eller hon reser till, med argumentet att en stor del av pengarna inte går till lokala företag utan till internationella resekoncerner. Att dessa bolag anställer människor lokalt har ingen större betydelse enligt Dielemans. Lönerna är ändå så usla.

Inledningsvis får vi veta att boken aldrig skulle ha kommit till om Dielemans, när hon påbörjade sitt resande i turistindustrins fotspår, vetat det hon vet i dag. Miljön klarar helt enkelt inte av så mycket resande. Därmed sällar hon sig till den skara som på senare

⁶⁶ UNWTO [2008].

⁶⁷ Johnson [2009].

⁶⁸ Granestränd [2008].

⁶⁹ Dielemans [2008].

är har kritiserat resandet och rörligheten och argumenterat för begränsningar och ransonering i stället för att försöka hitta tekniska lösningar som gör att fler kan resa mer.

Dielemans är ändå inte motståndare till allt resande, om vi har uppfattat henne rätt. Hon är inte heller emot all turism, utan verkar vilja ha en annan sorts turism. Åtminstone uttryckte hon den åsikten i en tv-debatt när hennes bok just lanserats. Och det stämmer säkert, även om boken av andra tolkats som ett kraftigt ifrågasättande av inte bara turistindustrin, utan turismen som sådan. DN:s recensent Kajsa Ekis Ekman avslutade exempelvis sin recension så här:

*Frågan är inte varför folk reser utan varför detta är tillåtet!*⁷⁰

Välkommen till Paradiset berör ett antal högst verkliga problem, till exempel burmesiska flyktingars situation i Thailand. Papperslösa burmeser har en hård tillvaro i Thailand och säkert behandlas de ofta illa på sina arbetsplatser. Men även om burmeserna arbetar med att bygga hotell så är det verkliga problemet inte turistindustrin. Situationen uppstår för att Burma är en kallblodig diktatur. Inte heller Thailand är någon stabil rättsstat. Polisen är korrumperad och det är svårt för burmeserna att få arbetstillstånd. Men om det inte byggdes hotell i Thailand, vad skulle burmeserna då göra? I bästa fall skulle de jobba under liknande förhållanden i någon annan bransch. Det enskilt viktigaste för de människor Dielemans skriver om är en utveckling mot demokrati och frihet.

I motsats till den tes som Dielemans driver bidrar turismen i många sammanhang också positivt till miljön och naturen. Turismen behövs för att kunna skydda bergsgorillorna i Rwanda, och nu hoppas många att ekoturismen ska bidra till att bevara Indiens tigrar. I Nordamerika har ett antal olika arter av varg räddats som ett led i strävan att locka turister, och i flera amerikanska delstater har förekomsten av vargar lett till ökade inkomster från turismen. Kokakon är en fågel i Nya Zeeland som också håller på att räddas av eko-

⁷⁰ Ekman (2008).

turismprojekt. På resesajten www.responsibletravel.com finns det hundratals olika erbjudanden för den som vill jobba som volontär i olika delar av världen under sin semester. Många av projekten handlar om att på olika sätt hjälpa till med miljö- och djurskyddsprojekt.

Vi förnekar inte att det finns miljöproblem och resursslöseri kopplat till resande. Men som vi kommer att visa i nästa kapitel för resandet med sig så mycket positivt för oss människor att vi måste inrikta oss på att hitta lösningar och resurseffektivare sätt att resa, snarare än att ransonera och förbjuda. Marknadsekonomi handlar om att hushålla med begränsade resurser på smartast möjliga sätt. Inget annat ekonomiskt system har den inneboende egenskapen. Politiken kan också spela en roll om den utformas på ett sätt som inte begränsar utvecklingen, utan tvärtom främjar den.

3. RESLUST – DRÖM OCH DRIVKRAFT

*Visst finns det mål och mening i vår färd –
men det är vägen, som är mödan värd.*

(Ur "I rörelse" av Karin Boye)

Motståndet mot resande har många skepnader, som vi såg i förra kapitlet. Därför är det viktigt att påminna om mobilitetens betydelse. I det här kapitlet försöker vi fånga den starka dröm om att resa som de flesta av oss bär på, en dröm så stark att människor är beredda att göra stora uppoffringar och ta personliga risker för att förverkliga den. Det är förresten ingen slump att vårt moderna svenska nationalepos, utvandrarsviten av Vilhelm Moberg, handlar om en resa. Migranterna lämnar allt de äger bakom sig, och tar farväl av nära och kära för att resa till en bättre tillvaro. Sådana uppoffring görs just nu av många människor på andra håll i världen.

FORNTIDA RESOR TILL FOTS

Ismannen Ötzi hittades i början av 1990-talet i en glaciär mellan Ötztaleralperna i Österrike och Schnalstal i Italien. Kroppen var välbevarad eftersom Ötzi frusits in i snö och is på hög höjd och i skugga på en plats där isen sällan tinar. Först trodde de som hittade honom att han förolyckats i modern tid, men efter hand uppdagades att Ötzi sannolikt omkom när han en ovanligt varm sommar ungefär 3 300 år före Kristus till fots försökt ta sig över berget. Ötzi hade med sig verktyg, grässorter och örter som har gett oss ny kunskap om hur människan levde på hans tid. Genom att studera Ötzis maginnehåll har forskarna kunnat visa att han rört sig över relativt stora områden både söder och norr om Alperna. För ismannen och hans samtida

var detta uppenbarligen nödvändigt för att skaffa föda.⁷¹

I dag skär Brennerautobahn genom Alperna på 1 350 meters höjd över havet någon mil från den plats där Ötzi korsade dem till fots. Dygnet runt går bilar, tåg och långtradare i skytteltrafik med pendlare och varor mellan italienska Poslätten och den tyska delstaten Bayern.

Som exempel på vilka uppoffringar människan gjort för att resa kan Ötzi verka extremt. Men världshistorien är full av exempel på stora folkrörelser. I Bibeln beskrivs israeliternas strapatsrika uttåg ur Egypten. I Europa brukar de första tusen åren efter Kristus benämnas folkvandringstiden, då flera folkslag flyttade runt i Europa.

MEDELTIDA UTLANDSSTUDIER

Ett argument för det europeiska samarbetet som ofta hördes innan Sverige blev medlem i EU, var att det skulle bli lättare att studera utomlands. Redan före EU-medlemskapet deltog Sverige också i några av de utbytesprogram för studenter som då fanns i Europa, exempelvis Erasmus. Men att utlandsstudier är gynnsamma både för de studenter som deltar och i ett större perspektiv är inget nytt. Redan under medeltiden reste studenter från Norden för att skaffa sig bildning och erfarenheter vid lärosäten runt om i Europa. Det finns nedtecknade berättelser om svenskar som vandrade till fots hela vägen till Bologna, när de fick höra talas om universitetet där.

På 1000-talet, när behovet av bildning ökade, grundades de första universiteten i Europa. Äldst och populärast var universiteten i Paris och Bologna, som redan från början lockade studenter från när och fjärran. Paris var populärast under 1200-talet, och dit kom studenter från olika delar av Europa – även från Norden, som ju fick sitt första universitet först 1477 i Uppsala. Till en början var danskarna i majoritet bland de utländska studenterna i Paris, men så småningom blev det fler svenskar än danskar. Det fanns till och med svenska studenthem i Paris som inrättats av de stora domkyrkorna.

⁷¹ Südtiroler Archäologiemuseum (2009).

Mot slutet av 1300-talet begav sig de svenska studenterna till det alleuropeiska universitet som inrättats i Prag, och så småningom började Sverige sända studenter till Tyskland. Svenskar studerade också i Italien under medeltiden. Bland dessa fanns Ericus Olai, Uppsala universitets första professor i teologi, och ärkebiskop Johannes Magnus. Totalt studerade mellan 2 000 och 3 000 svenskar vid utländska universitet under medeltiden. Då fanns också ett hundratal svenskar som var verksamma som universitetslärare utanför landets gränser.⁷²

Religionen var tidigt en drivkraft för resande. Det mest påtagliga exemplet är kanske de stora korstågen från Europa till Palestina som företogs mellan 1000- och 1200-talet. Inom islam är Hajj en helig plikt. Hajj instiftades av Muhammed år 662, och innebär att alla muslimer någon gång under sitt liv ska vallfärda till Mecka. Också inom kristendomen har pilgrimsfärderna betydelse, och det finns en rad pilgrimsleder i Europa, till bland annat Santiago de Compostela, Lourdes och Rom.

UPPTÄCKTSRESANDE – IDOLER OCH VETENSKAPSMÄN

Resandet för dess egen skull är en ny företeelse för folk i allmänhet, men bland kungar och faraoner har det förekommit i tusentals år. Bildnings- och upptäcktsresandet har alltid varit viktigt. I Europa började unga adelsmän på 1600-talet resa som en del av sin utbildning – så kallad peregrination. Florens var en populär destination. År 1670 lanserade Richard Lessels begreppet ”The Grand Tour” i sin bok *Voyage to Italy*. The Grand Tour blev samlingsnamn för den resa genom Europa som fick ökad spridning under 1700-talet och blev en etablerad bildningsform, där den engelska överklassen gjorde pionjärbetet.⁷³

Nyfikenheten och viljan att upptäcka och kartlägga världen har, liksom handel, varit en annan viktig drivkraft bakom resandet. Dess-

⁷² Ferm (2006).

⁷³ Löfgren red (1990), sid 11.

utom har resandet gett upphov till viktiga mänskliga insikter och bidragit till spridandet av kunskap. Charles Darwins fem år långa jordenruntresa bidrog i allra högsta grad till att göra mänskligheten klokare.

Enbart från Sverige kommer flera betydande upptäcktsresande och vetenskapsmän som företagit resor i forskningssyfte. Vikingarna var först från vår del av världen, men de skulle följas av många fler.

Sven Hedin (1865–1952) var en av sin tids celebriteter. Hans främsta bedrift var att under tre expeditioner i slutet av 1800- och början av 1900-talet kartlägga stora landområden i Tibet och Centralasien som tidigare varit okända för omvärlden. Trots att han använde tämligen enkla metoder för att bestämma avstånd (han räknade antalet steg som hans kamel tog) så har hans kartor senare visat sig stämma. Hedin genomförde även en fjärde expedition till Asien, men då reste han inte ensam utan var ledare för ett vandrande universitet som bestod av svenska och kinesiska forskare. Hans drivkraft var nyfikenheten och viljan att vara först på en plats, att se och beskriva sådant som ingen annan tidigare sett. Sven Hedin adlades 1902 och blev 1913 ledamot av Svenska Akademien. Hans gloria hamnade dock på sned när han uttalade sitt stöd för Nazityskland och Hitler.

Carl von Linné (1707–1778) är världsberömd, och en av de mest kända svenskarna genom tiderna. För Linné var resandet centralt. I samband med 300-årsjubileet av hans födelse genomfördes ett omfattande firande i Sverige och internationellt. Så här beskrivs hans resor av Linné 2007, den organisation som ansvarade för jubileet:

I maj 1732 satte sig Linnaeus på hästryggen för att resa till Lapp-land som han i sin ansökan om medel skriver är så olik övriga Sverige. Han var 25 år och ganska oerfaren, men det uppvägdes av hans beslutsamhet och nyfikenhet. Det var inte lätt att resa på den tiden och Linnaeus fick utstå många strapatser i Lappland men också upptäcka mycket. I sin reseberättelse, Iter Lapponicum, berättar han bl. a. om seder och bruk hos samerna, som han beundrar för deras anpassning till den karga naturen.

Nästa resa gjordes 1734 på uppdrag av landshövdingen i

Dalarna, Reuterholm. Förutom Dalarna besöktes Femunden, som då tillhörde Sverige men som nu ligger i Norge. Linnaeus var inte ensam utan sällskapet bestod av 10 personer med olika bakgrund och uppgifter. Den resan finns beskriven i Iter Dalecarlicum.

Hos samerna skaffade sig Linnaeus en lappdräkt och en trolltrumma, som blev lyckade PR-objekt under resan till Holland där han tog sin doktorsgrad. I tre år reste och arbetade Linnaeus i Holland, Frankrike och England och kom tillbaka till Sverige i mitten av 1738. Efter vistelsen i utlandet gifte sig Linnaeus. Tillsammans med några andra unga män med utlandserfarenhet av hur betydelsefulla naturvetenskaperna kan vara för näringarna grundade han 1739 Vetenskapsakademien. 1741 blev han professor i Uppsala.

Innan han hunnit tillträda fick han i uppdrag att resa till Öland och Gotland. Där skulle han, liksom under lapplandsresan, utforska vad som användes och som kunde komma till nytta i övriga Sverige. Egentligen skulle Linnaeus resa till Västergötland med samma uppdrag ganska omgående, men som nyttillträd professor kom andra uppgifter emellan och tryckningen av resultatet från resan på Öland och Gotland kom att dröja ända till 1745. Följande år kunde Linnaeus resa till Västergötland, Bohuslän och Dalsland. Bl a besöktes de sk Västgötabergen. Resans resultat publicerades redan 1747. Den sista längre resan som Linnaeus företog gick till Skåne 1749 och även den bekostades av staten. Nu var Linnaeus etablerad och kunde få göra resan med häst och vagn. Skåneresans resultat publicerades 1751 och är kanske den mest innehållsrika redogörelsen av alla resor vid sidan av Lapplandsresan.

Efter Skåne reste Linnaeus nästan bara till Stockholm för att besöka Vetenskapsakademien och sin vän Abraham Bäck. Istället skickade han en mängd av sina lärjungar, ofta kallade apostlar, till olika delar av världen med samma uppgifter som han själv haft på de svenska resorna.

UTVANDRARNAS STRAPATSER FÖR ATT TA SIG TILL NYA VÄRLDEN

I Vilhelm Mobergs roman *Utvandrarna* lämnar makarna Karl-Oskar och Kristina Sverige den 4 april 1850 för att ta sig till Amerika. Resan, som går från Ljuders socken i Småland via Karlshamn till New York och Minnesota tar flera månader. De reser med häst och vagn de första åtta milen till Karlshamn och seglar därefter med briggen *Charlotta av Karlshamn* till New York, dit de anländer på midsommarafton. Från New York reser de vidare västerut, först med hjulångare och sedan med olika ångfartyg över de stora sjöarna. Till Minnesota kommer de först i augusti 1850. Resan över Atlanten kostade utvandrarna 675 riksdaler, hälften av vad de fick för gården Korpamoen.⁷⁴

Mobergs roman baserades på verklighetens stora emigrationsvåg från Europa till Nordamerika. Bara från Sverige reste över en miljon människor till USA mellan 1850 och början av 1900-talet. De första Amerikaresenärerna färdades i lastutrymmen på segelfartyg. Med ångmaskinens intåg blev persontrafiken effektivare och särskilda linjefartyg började trafikera Atlanten i slutet av 1860-talet. I takt med ökad hastighet och större kapacitet gick också biljettpriserna ner.

Bättre levnadsvillkor, men även större religiös och politisk frihet, lockade människor från hela Europa till USA. De som reste gav ofta upp allt de ägde för att med enkel biljett företa en strapatsrik resa till Nordamerika.

Frågan om det var den positiva ekonomiska utvecklingen i USA eller de dåliga förhållandena i Europa som utgjorde den främsta drivkraften att resa delar forskarna i två läger. Sakerligen hade båda faktorerna betydelse för att miljoner européer skulle resa västerut. Efter hand blev både Nordamerika och Europa vinnare på denna folk-rörelse i västerled.

Viktiga samhällsförändringar i Sverige i början av 1900-talet, såsom den allmänna rösträtten och sociala reformer, har sitt ursprung i det tryck som flyttvågen satte på samhället. Också i dag

⁷⁴ Moberg (1949).

skapar migration ett omvandlingstryck. Att svenska ungdomar jobbar i Danmark eller Norge leder till debatt om brister på svensk arbetsmarknad. Demokratirörelser i Vitryssland och Iran får luft av engagerade emigranter.

I dag skulle Karl-Oskars och Kristinas resa från Småland till Minnesota gå betydligt snabbare. Dagens smålänningar som reser i utvandrarnas spår tar förmodligen Öresundståget till Kastrup och därifrån flyg via exempelvis New York till Minneapolis-St Pauls internationella flygplats. Resan tar mindre än ett dygn och kostar några tusenlappar. Den resa som kostade 1800-talets utvandrare allt de ägde kan i dag köpas för en veckolön. Många reser i sina släktingars fotspår, med resan som mål. Så många svenskar vill följa i utvandrarnas fotspår att det växt upp särskilda företag kring idén. Företaget Swansons i Osby är kanske det mest kända exemplet.

Just nu pågår en ny revolution när det gäller att ge fler möjlighet att korsa Atlanten. Lågprisföretag som Ryanair och Virgin, som tidigare öppnat flygresandet för nya grupper i Europa, håller på att etablera lågprislinjer även över Atlanten.

RESLUST BORTOM JÄRNRIDÅN

I boken *Honeckers kanderade äpple* beskriver Claudia Rusch livet för en familj i 1980-talets DDR. Claudia Ruschs familj brukade göra utflykter till en gata ovanför färjeläget i Sassnitz på ön Rügen. Här kunde de och många andra östtyskar titta på färjorna som var fjärde timme, dygnet runt, lämnade det stängda Östtyskland bakom sig för att transportera bilar och tåg till friheten i Trelleborg.

När Berlinmuren föll i november 1989 bokade familjen Rusch en resa till Trelleborg för att uppleva världen bortom gränsvakter, taggråd och trampminor.⁷⁵

Bara någon timmes resa söderut från Sverige var bristen på mobilitet den första och kanske tydligaste symbolen för skillnaden mellan diktatur och demokrati. För att kunna resa inom DDR krävdes

⁷⁵ Rusch (2006).

inrikespass. Att kunna resa utomlands var få förunnat, och tillåtet endast till socialistiska broderländer. De västerlänningar som reste in i DDR via Sassnitz fick inte heller resa fritt utan var tvungna att resa längs särskilda transitvägar som bevakades av tyska folkpolisen. Om en västerlänning avvek från transitvägen blev de snabbt stoppade av polisen och hänvisade tillbaka till den godkända vägen.

Mobilitetstrycket var en viktig faktor bakom Berlinmurens fall. Sommaren 1989 tog sig allt fler östtyskar till väst via Ungern och Tjeckoslovakien, som lättat på sin gränsbevakning. Strömmen av östtyskar som flydde genom järnridån växte till sådana proportioner att trycket på DDR-regimen till slut blev ohanterligt. Arbetsplatser och lägenheter lämnades tomma. Kommunistpartiet lättade på passkraven, vilket tolkades som att muren öppnats.

Viljan att själv bestämma över sin mobilitet satte tryck på politiken och tvingade fram reformer och demokrati. I viss mån går det att jämföra med det tryck som utvandringen till Nordamerika satte på de europeiska länderna. Efter kommunismens fall i Östeuropa exploderade resandet. Generationer av östeuropéer längtade helt enkelt efter att få resa ut i världen.

Berlinmuren är förmodligen en av de värsta och starkaste symbolerna för begränsad mobilitet. För oss som har frihet att resa nästan vart vi vill och när vi vill är det svårt att föreställa sig den ofrihet det innebär att ha sin rörlighet så kraftigt begränsad.

För diktaturer är begränsningar av rörelsefriheten kanske det viktigaste instrumentet för att kontrollera folket och bevara makten. Demokrati kräver mobilitet, och det är svårt att tänka sig ett demokratiskt system utan mötesfrihet. Kan inte människor träffas och utbyta tankar, agitera för sina åsikter eller knacka dörr för att värva röster blir det inte mycket utrymme för demokrati.

FRÅN CYKELROMANS TILL MOON LIGHT PARTY

Så sent som i början av 1900-talet var det många svenskar som aldrig varit längre bort än grannbyn. Författaren Per Olov Enquist beskriver i den självbiografiska *Ett annat liv* cykelns betydelse för att inaveln

skulle upphöra i hans hemby Hjoggböle i norra Västerbotten. Han berättar också om sin farfars, PW Enquists, första och enda långa resa. Syftet med resan var att tillsammans med en levande räb, som han själv korsat fram, delta i en pålsdjursutställning i Stockholm:

De vet vad de har gjort. De har rest oerhört långt, de har tillsammans företagit en expedition. De har vågat lämna Hjoggböle, som de första i släkten, för att förverkliga något. De tyr sig till varandra i en skräckslagen men beslutsam omfamning. Gemensamt har de kunnat bemästra farorna i detta främmande och fientliga land. PW hade inte skrivit verser eller minnesord, och i varje fall inte en roman. Men han hade skapat denna korsräb, brutit sig loss, och erövrat första pris. Sedan återvände de den långa vägen till byn. Det var den enda långa resan han företog. Sedan skulle han aldrig mer lämna byn.⁷⁶

En av tre svenska ungdomar i åldern 16–29 anser att det är viktigt att ha rest och sett världen innan de fyller 35 år. En dryg tredjedel av de unga har varit utomlands utan sina föräldrar mer än 6 gånger, vilket är en ökning med 8 procent sedan 1997. Semester är den vanligaste anledningen till utlandsresande, därefter kommer arbete och studier. Unga svenskar rör sig i hög grad även inom Sverige. Varje år flyttar 40 procent av 21-åringarna till en ny kommun.⁷⁷

Ungdomsturism (16–25 år) står för mer än 20 procent av den globala turismen, och mer än 70 procent av ungdomsturismen utgår från Europa. Ungdomar reser mer, längre bort, och vid yngre ålder än tidigare.⁷⁸ Ju längre bort unga reser, desto mer pengar tycks de också lägga på sitt resande – pengar som investeras direkt i lokalsamhällen. Kulturellt ger ungas resande ökad respekt för andra kulturer och vilja till volontärjobb etc.⁷⁹

Fyrtioåringarna kommer förmodligen också att resa mer och på

⁷⁶ Enquist (2008), sid 68 f.

⁷⁷ Ungdomsstyrelsen (2003), sid 265–266.

⁷⁸ Kaiser (2004).

⁷⁹ Richards & Wilson (2003).

ett annat sätt än tidigare generationer efter pensioneringen. År 2020 kommer det att finnas 700 miljoner människor som är äldre än 65 år världen över. Enligt en amerikansk undersökning av den generation som där brukar kallas ”baby boomers”, det vill säga personer som är födda i de stora barnkullarna efter andra världskriget och fram till 1964, är resande det som toppar listan över vad man vill ägna sig åt som pensionär.⁸⁰ Var fjärde svensk fyrtiotalist vill flytta utomlands efter pensioneringen. Varma länder där pengarna räcker länge lockar mest.⁸¹

I Australien talar man om fenomenet ”grey nomads”: friska, aktiva pensionärer med god ekonomi som köper husvagnar och husbilar för att under kortare eller längre tid leva ett kringresande liv. Många stannar ute på vägarna i flera år och upptäcker okända delar av sitt land. Ungefär 60 procent av alla husvagnar i Australien säljs till personer som är äldre än 55 år.⁸²

Att pensionärer drömmer om att resa är förstås inget nytt. För många som jobbat och slitit hela sitt liv, och som kanske inte kunnat något annat språk än svenska ordentligt, har en hånad reseform som bussresan hittills inneburit en fantastisk möjlighet att upptäcka Europa. Över huvud taget har sällskapsresan som fenomen hjälpt till att öppna världen.

På 60-talet fanns nästan inga uteserveringar i Sverige. Det var mycket annorlunda för oss att sitta och dricka vin på en restaurang utomhus.

*Charter var ett nytt, exklusivt sätt att resa och det var så spännande att åka i väg så långt bort. Den resan tänkte på något sätt en gnista i oss – vi ville se fler kulturer och länder.*⁸³

Orden kommer från en man som var på sin första charterresa 1962. Då var han 24 år och reste tillsammans med sin fru till Grekland.

* * *

⁸⁰ Baby Boomers Survey (2005).

⁸¹ Föreningen Svenskar i världen (2009) och Kairos Future (2009).

⁸² Gough (2007), sid xi.

⁸³ Lofors (2008).

Nuvarande lågkonjunktur har givetvis haft konsekvenser för resandet – både hur mycket och vart vi reser påverkas – men trots det prioriterar svenskarna sitt resande högt. I en undersökning som reseföretaget Ticket gjort bland sina kunder svarade 80 procent att de planerade minst en utlandsresa under 2009. Hela 85 procent av de tillfrågade sade att de skulle resa lika mycket eller mer än tidigare år.⁸⁴

Inte heller avstår särskilt många från att resa på grund av den pågående miljö- och klimatdebatten, enligt Tickets undersökning. Bara 9 procent har svarat att de kommer att minska sitt resande som en följd av den pågående debatten, medan 62 procent sade att debatten inte påverkat dem alls.

Några nedslag i historien visar att reslusten är nästan som en naturkraft. Trots att kontrollsugna stater, bristfällig teknik och fattigdom gjort att det stundtals varit svårt att resa, har mobiliteten ändå vunnit mark. Men varifrån kommer egentligen vår lust att resa?

DEN INNEBOENDE NOMADEN – RESLUST I GENERNA

– Jag har en känsla av att lusten att resa är nedärvd. Vi människor var ursprungligen nomader. Att vi blivit bofasta har inte inneburit att vi blivit mindre rörliga, säger professor emeritus Bengt Sahlberg, som vikt sitt liv åt resande och turism. På 1990-talet utnämndes han till professor i turism vid Umeå universitet. Han har skrivit flera böcker om resande och även varit forskningschef vid Sveriges Turistråd.

– Den viktigaste aspekten av resande är den demokratiska. Resandet har en demokratisk funktion som inte ska underskattas. Det finns många exempel på att antidemokrati och icke-resande går hand i hand. Utöver den demokratiska dimensionen bidrar resandet positivt till ekonomisk och kulturell utveckling. Baksidan skulle möjligen vara att resandet rymmer något slags nykolonialism. Att rika lever gott på fattigas arbete, men jag tror egentligen inte att det funkar så. En annan väldigt viktig aspekt handlar om att kreativiteten, som i sin tur bidrar till utveckling, stimuleras av resande. Den

⁸⁴ Ticket (2009).

hålls tillbaka om människor inte får resa. Tänk bara på resandets betydelse för konsten. Vilken roll spelade inte den tid som Strindberg tillbringade i Paris?

Bengt Sahlberg betonar den närmast existentiella dimensionen av resandet och hur personer kunnat vara med om resor och äventyr, utan att själva fysiskt förflytta sig till andra platser.

– Att resa har i vissa lägen varit nödvändigt för överlevnaden, men det råder heller ingen tvekan om att det mänskliga suget efter att resa är starkt i sig själv. Resandets mystik finns inom oss på något sätt. I tider då det funnits restriktioner för resande har många exempelvis samlat på frimärken. Ett annat exempel är att personer som inte själva haft möjlighet att resa ändå varit delaktiga i andras resor genom att de stått vid tågstationen eller ångbåtsbryggan och tagit emot eller vinkat av resenärerna.

Även små resor kan vara av stor betydelse, enligt Bengt Sahlberg. Han berättar att det finns exempel på att man på gårdarna förr i tiden på somrarna flyttade från huvudbyggnaden till bagarstugan för att få omväxling. Bara den flytten på sådär 10–50 meter gav andra perspektiv.⁸⁵

I en artikelserie om resedrömmar i *Dagens Nyheter* berättar etnologen Orvar Löfgren om samma fenomen:

*Att en så kort fysisk förflyttning kan skapa en känsla av frihet, nästan av att en ny tillvaro är möjlig. Det säger något om vad resor kan innebära: en nästan rituell övergång från vardagen till det annorlunda, säger han... Att fantisera om resor, eller att minnas resor man redan har varit på, är en av våra vanligaste dagdrömmar, menar han.*⁸⁶

Bönderna är den del av den svenska befolkningen som rest minst. Praktiska begränsningar gjorde det svårt, på gränsen till omöjligt, att resa. Djuren kunde inte lämnas utan tillsyn. Ett system med lantbruksavbytare har sedan byggts upp så att bönder åtminstone

⁸⁵ Intervju med Bengt Sahlberg, 2008-08-08.

⁸⁶ Västerbro (2008).

kunde ta någon semestervecka på sommaren.

Bengt Sahlberg är inte oroad för att vi skulle resa för mycket i dag. Han har tilltro till teknikutvecklingen när det gäller att lösa de problem som uppstår som en följd av resande.

– När det gäller privatresandet är en viktig del att man rekreerar sig. En annan är att de människor som reser ihop utvecklar starkare band till varandra genom att de delar en gemensam upplevelse. Självklart skulle jag säga att sexturism är onödig, men generellt sett reser vi inte för mycket eller ägnar oss åt onödiga resor. I stora drag tror jag att privatresandet berikar. Jag kommer ihåg min egen första utlandsresa. Det var en språkresa till England. Efter sex veckor med den engelska familjen som hade tv – det var speciellt på den tiden – tänkte jag: Det här ska jag göra varje år!

RESLUST I PRAKTIKEN – EN STOR OCH STABIL BUDGETPOST

Enligt SCB lade svenska hushåll år 2006 i genomsnitt 48 850 kronor på transporter.⁸⁷ Svenska hushåll använder till och med mer pengar på transporter än på livsmedel: ungefär 16 procent av hushållens utgifter går till resor medan endast 12 procent till livsmedel. Viljan att fortsätta lägga pengar på resande är också mycket stor. Ett exempel på vår prisokänslighet vad gäller resande och transporter är att trots att skatten på bensin ökat, har både antalet fordonskilometer och antalet bilar gjort detsamma.⁸⁸ Finansdepartementet i Sverige räknar inte med något minskat resande trots nya, budgeterade skattehöjningar på bensin och diesel. I bakgrundsberäkningarna till statsbudgeten 2009 skriver departementet:

*[i] beräkningarna tas ingen hänsyn till eventuella beteendeförändringar som kan uppstå till följd av ändrad energi-, miljö- och fordonsbeskattning...*⁸⁹

⁸⁷ SCB (2007).

⁸⁸ Sika (2009) och SPT (2009).

⁸⁹ Finansdepartementet (2009), sid 125.

Finansdepartementets resonemang har stöd i både teori och erfarenhet. Tommy Gärling, professor i psykologi vid Göteborgs universitet, hävdar att vår priskänslighet vad gäller bensinpriset är mycket låg. Det finns en smärtgräns, men det är långt dit. Vår efterfrågan på resor är uppenbarligen så stark att vi är beredda att offra mycket för att behålla vår rörlighet.⁹⁰

Ett annat mått på betalningsförmågan för resor syns när FN:s klimatpanel IPCC räknar med åtgärder för olika områden. Transportsektorn är nämligen ett av de dyraste områdena att minska utsläppen från.⁹¹ Ett sätt att tolka denna statistik är att människor ser så stora värden i resandet att de trots höjda kostnader och andra restriktioner ändå väljer att resa.

RESLUSTEN – DANMARKS STÖRSTA ARBETSPLATS

Reseindustrins omfattning märks också på att den är en mycket stor arbetsgivare, på vissa platser helt dominerande. Flygplatser är stora arbetsplatser som mer kan liknas vid små samhällen än industrier. Københavns Lufthavne AS är ett börsnoterat företag som driver flygplatserna i Köpenhamn och Roskilde. Flygplatsen i Köpenhamn, som etablerades redan 1925, var en av världens första flygplatser. Københavns Lufthavne AS har i dag omkring 1 900 direkt anställda. Utöver bolagets egen verksamhet är flygplatsen centrum för en lång rad servicefunktioner: 22 000 personer arbetar i och kring flygplatsen i 500 olika bolag. Det gör flygplatsen till Danmarks största arbetsplats.

Över 21 miljoner resenärer passerar årligen Köpenhamns flygplats. Flygbolaget SAS har Köpenhamn som hemmaflygplats. Ungefär en tredjedel av resenärerna mellanlandar i Köpenhamn för vidare resa till annan destination, medan resterande resenärer har Köpenhamn och dess kringområde som start- eller slutpunkt. Tre miljoner av resorna till och från Köpenhamn är lågprisresor. Flygplatsen

⁹⁰ *Östgöta-Correspondenten* (2009).

⁹¹ Naturvårdsverket (2007).

har som mål att ha 30 miljoner resenärer år 2015.⁹²

Søren Hedegaard Nielsen är presschef på Københavns Lufthavne. Han berättar att en tumregel är att en flygplats genererar 2 000 arbetsplatser per miljon passagerare, utöver de som arbetar direkt med flygverksamheten. Flygplatsen sysselsätter således över 60 000 personer.

Enligt Hedegaard Nielsen är det svårt att beräkna hur mycket de 500 företagen i och omkring Köpenhamns flygplats omsätter per år. Det handlar om mycket stora belopp, men det har inte gjorts några konkreta beräkningar.

På samma sätt bidrar hamnar med stora värden till sin omgivning. Stockholms Hamnar betraktar sig som ett miljövänligt alternativ för transporter till och från Stockholm och Mälardalen. Varje dag får en tredjedel av Sveriges befolkning varor via hamnarna: livsmedel, kläder, hemelektronik, med mera. Hamnarna hanterar även bulkvaror som olja, pellets, sand, cement och spannmål. Över 90 procent av det transporterade godset till och från Sverige passerar svenska hamnar. År 2008 hanterade Stockholms hamnar 9 miljoner ton gods.⁹³

– Vårt uppdrag, utöver att utveckla Stockholm som levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och turism, är att säkra regionens varuförsörjning och därigenom främja regionens utveckling. En fungerande varuförsörjning förutsätter strategiskt belägna hamnar, samt en väl fungerande infrastruktur till och från hamnarna, säger Christel Wiman, vd för Stockholms Hamnar.⁹⁴

Hamnarna i Stockholm (Stadsgården, Frihamnen och Värthamnen) fraktar gods och passagerare till och från Finland och de baltiska länderna. Hamnarna i Kapellskär och Nynäshamn är uthamnar med kortare inseglingsleder. Kapellskärs hamn har stor betydelse för snabba godstransporter till och från Finland och Estland. Nynäshamns hamn är fastlandshamn för Gotlandstrafiken och har ett fördelaktigt läge för färjetrafik till hamnar i mellersta och södra Östersjön.⁹⁵

⁹² Københavns Lufthavne (2009).

⁹³ Stockholms hamnar (2009).

⁹⁴ Intervju med Christel Wiman, 2009-04-18.

⁹⁵ Intervjuer med representanter för Stockholms hamnar, 2009-04-18.

Historien talar för att Christel Wiman har rätt. De norditalienska hamnstäder som dominerade europeisk handel och kultur under 1200- och 1300-talen övergavs för spanska och portugisiska hamnar, och så småningom också för nederländska och brittiska. Parallellt med denna utveckling försköts också ekonomiska, politiska och kulturella centra. Att ha haft stora hamnar har varit en maktfaktor som bidragit till ekonomisk utveckling. Detta gäller även i dag.

The Economist beskriver i ett reportage hamnen i Houston som en av förklaringarna till att staden växer snabbast i hela USA. Houstons hamn är viktig för transporter till och från Mexiko och det snabbväxande Sydamerika. Än viktigare kommer den att bli när utvidgningen av Panamakanalen är klar 2014.⁹⁶

2008 är Stockholm Östersjöns största mötesplats med 11,7 miljoner passagerare, alltså mer än hela Sveriges befolkning, och antalet ökar varje år. Den största andelen resenärer kommer med reguljär färjetrafik, men det är de internationella kryssningarna som växer snabbast. De omkring 400 000 årliga kryssningsresenärerna bidrar med 400–450 miljoner kronor till Stockholms turistsättning⁹⁷, vilket kan jämföras med nöjesfältet Gröna Lund, som omsätter 350 miljoner kronor per år.⁹⁸ Infrastrukturen för resande ger alltså stora vinster även för dem som inte reser. En lång rad företag och samhällsfunktioner bygger på de värden som exempelvis flygplatser skapar.

RESOR FÖR ARBETE

En artikel om pendling i tidningen *The New Yorker* beskriver hur amerikanskan Judy Rossi väljer att fem dagar i veckan pendla tre timmar och femton minuter enkel väg från bostaden i Pike County i Pennsylvania till jobbet på Manhattan. Rossi är sekreterare på en advokatbyrå. Varje morgon stiger hon upp 04.30 för att vara på jobbet 09.30. Från början körde hon bil hela vägen, men det blev för tröttsamt, numera

⁹⁶ *The Economist* (2009).

⁹⁷ Stockholms hamnar (2009).

⁹⁸ Gröna Lund (2009).

tar hon tåget. Hemresan startar med tunnelbana i 17 minuter till Pennsylvania Station, därefter till New Jersey med pendeltåg i elva minuter innan hon tar ännu ett tåg i två timmar till tågets slutstation i nordvästra hörnet av delstaten New York. Sista biten in i Pennsylvania längs Delawarefloden kör hon bil i trettio minuter. Pendlandet kostar några hundra dollar i månaden. Till det kommer kostnaden för pocketböcker som blivit så hög att hon försöker läsa böckerna långsamt på tåget. Anledningen till att Judy Rossi valt denna ganska extrema pendling är hon för några år sedan fann sin drömbostad, en gård på landet. En plats att pensionera sig på, vilket hon planerar att göra inom några år, säger hon.⁹⁹ New Yorkbor har för övrigt de längsta pendlingstiderna i USA, med i genomsnitt 39 minuter enkel resa.

Resan till jobbet kan de flesta identifiera sig med även om Judy Rossis extrema pendling är något som de flesta av oss inte varit med om. Alla som inte bor på sin arbetsplats har någon pendlingstid. I Sverige reser vi i genomsnitt 15 kilometer till arbetet, och den genomsnittliga restiden till arbete och studier är 31 minuter.¹⁰⁰ Studier av pendlare i området kring Washington DC under perioden 1957–1988 visar att pendlare har en tendens att gravitera mot samma restid. Snabbare transportvägar gör att man kan välja att bo längre bort. Pendlingstiden är relativt konstant, runt 30–40 minuter, även om avstånden har ökat med ungefär en och en halv kilometer.¹⁰¹ De flesta studier stöder tesen om konstant pendlingstid.

Att kunna resa till arbetet och ta ett jobb lite längre bort från hemmet är en fråga om frihet. Mobiliteten ökar antalet tillgängliga arbetsplatser och stärker därmed arbetstagarens ställning på arbetsmarknaden. För individen ger det ökade möjligheter att göra karriär genom att byta arbetsplats, och studier visar att de som byter jobb oftare har högre löner. För företagen innebär rörligheten bättre möjligheter att hitta rätt person till rätt arbete. Det finns omfattande forskning som visar på värdet för både anställda och arbetsgivare av god rörlighet på arbetsmarknaden. Den fysiska rörligheten är avgö-

⁹⁹ Paumgarten (2007).

¹⁰⁰ SIKA-institutet (2007).

¹⁰¹ Levinson & Wu (2005).

rande för denna mobilitet. I många länder anses arbetsresor vara så samhällsviktiga att arbetstagare får göra skatteavdrag för sina reskostnader. Detta för att locka fler att ta arbete över ett större geografiskt område.

Men bilden av hur pendlingen påverkar oss är splittrad. Lyckoforskning dömer ut alltför lång pendling som något negativt vi aldrig vänjer oss vid,¹⁰² medan andra studier ger en annan bild. En studie av pendlare i San Francisco Bay Area visar att pendling uppfattas som överraskande positivt.¹⁰³ Studien anger det som en anledning till att politiska försök att minska resandet inte alltid får avsedd effekt. Pendling kan uppfattas som långtråkigt och stressgenererande, men det finns också positiva effekter kopplade till pendling. Det är till exempel aktiviteter som kan utföras under resan: möjlighet att tänka, konversera, lyssna på musik, läsa eller sova. Det finns ett samband mellan hög inkomst och längre pendlingssträckor och restider. En förklaring kan vara att kvalificerade arbeten ofta ger högre lön. Kvalificerade arbeten är generellt också glest fördelade över en region, vilket ger längre restider.

Det finns en lång rad exempel på att mobilitet leder till stora vinster. Rörligheten är en förutsättning för att vi ska kunna ta oss dit där arbete finns. Brist på arbete eller bättre möjligheter att finna arbete på annan ort eller i annat land gör att många tar chansen att flytta, eller börja långpendla. Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) beskriver i en rapport pendling som ”en folkrörelse som ökar”.¹⁰⁴ Enligt rapporten har pendlingen över kommungränserna i Sverige ökat med 5,4 procent från 1993 till 2006. Inte oväntat är inpendlingen vanlig i storstadsområden och utpendlingen vanligast i förorts- och kranskommuner till storstäder. Man brukar i sammanhanget tala om regionförstoring, som innebär att möjligheten att arbetspendla över allt större områden blir bättre tack vara snabba och mer utvecklade trafiksystem. Pendling och regionförstoring har enligt SKL visat sig öka det materiella välbståndet.

¹⁰² Norberg (2009).

¹⁰³ Ory et al (2004).

¹⁰⁴ SKL (2008).

Resor till och från arbete är en stor kostnad för hushållen och till den kommer tiden vi ägnar åt arbetsresor. Vi gör dessa uppoffringar i tid och pengar för att det lönar sig att resa. Tydligast är kanske de uppoffringar och strapatser som görs av dem som flyr länder som härjas av krig, hunger eller ofrihet. Migrationen leder i sin tur till vinster både för dem som väljer att flytta och för dem som bor kvar i hemlandet. De som får nya utländska kolleger och grannar vinner också på migration.

Men hur är det med nyttan för dem som stannar hemma? Flygplatser, hamnar, järnvägsstationer, vägar och annan infrastruktur ger jobb både direkt och indirekt, och ökar därmed välbefindandet för alla. Transportsystemen är samhällets blodomlopp och kan inte tänkas bort. Ett rikt land som Nederländerna är i princip uppbyggt kring två olika transportnoder: flygplatsen Schiphol utanför Amsterdam och hamnen i Rotterdam.

En del har gjort resorna till sitt viktigaste arbetsredskap. Så här kommenterade Carl Bildt sitt flitiga resande som utrikesminister i ett tv-program:

Det är mycket media, det är internet, alla möjliga sådana där saker, men personliga kontakter betyder fortfarande ohyggligt mycket. Att kunna sitta ned med politiska ledare eller med dem som är inblandade i konflikter och tala öga mot öga, det är fortfarande väldigt betydelsefullt. Den mänskliga kommunikationen går inte att ersätta med internet, skall till och med jag säga och då får man vara närvarande en del.”¹⁰⁵

För många företag är resandet avgörande för att affärer ska kunna genomföras. Det kan handla om att besöka kunder, sälja produkter, besöka leverantörer, men också om att hitta nya idéer. I västvärlden ökar ständigt andelen tjänster i produktion. Människors insatser utgör en allt större del av företagets omsättning i förhållande till omsättningen av varor. Det är inte orimligt att anta att detta kommer att leda till ytterligare behov av resande.

¹⁰⁵ SVT (2009).

OERSÄTTLIGA MÖTEN

När vi samtalar med varandra gör vi mycket mer än att förstå den andra personens ord. Vi får liknande dialekter, härmar varandras kroppsspråk och till och med varandras ögonrörelser. Den icke-verbala kommunikationen är viktig för vår tolkning av vad vår samtalspartner faktiskt menar, och bidrar med information som inte kan förmedlas enbart av vad personen säger.

Inom kognitionspsykologin har man studerat hur mycket vi tittar på varandra under ett vanligt samtal. En slutsats är att ju närmare varandra vi är, desto oftare tittar vi bort. Till exempel tittar vi mer på en föreläsare som står tio meter bort än på någon som sitter mitt emot oss på andra sidan bordet.

En av förklaringarna till detta ligger troligen i att vi får väldigt mycket information genom att se andra människors ansikten. Till exempel söker vi omedvetet efter vad personen vi pratar med fokuserar sin uppmärksamhet på, eller hur hon reagerar på det vi säger. Det handlar om stora mängder information som kräver mycket av vår uppmärksamhet, och därför tror forskare att vi tittar bort för att frigöra kognitiva resurser när vi behöver koncentrera oss på själva samtalet.

Det intressanta med studierna är att människor som kommunicerar via videolänk inte tittar bort lika ofta som personer som möts på riktigt. En videolänk ger oss alltså inte samma mängd information att bearbeta och därmed inte heller den samhörighet man får när man faktiskt möts.¹⁰⁶

En som kan bekräfta värdet av personliga möten för att genomföra affärer är Ingmar Ingstad, vd och ägare till Ingstad & Co AB i Malmö, med dotterbolag i Litauen och Kina.

– På plats kan man göra en bättre presentation av sig själv. Att kunna läsa mottagaren är svårare över telefon eller videolänk. Att läsa mottagaren gör att jag direkt ser om jag skulle ha missat något av mitt budskap. Då kan jag komplettera, förklara och utveckla det mer. Dialogen blir helt enkelt starkare när man möts, säger han.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Källa: <www.scienceblogs.com/cognitivedaily/2005/11/what-are-we-doing-when-we-look.php>.

¹⁰⁷ Intervju med Ingmar Ingstad, 2009-04-29.

SVENSKA AFFÄRSRESENÄRER OM VARFÖR DE RESER I JOBBET

- 57 % Löpande arbetsmöten med kolleger och samarbetspartner
- 13 % Marknadsföring och säljaktiviteter
- 7 % Identifiera nya affärsmöjligheter
- 7 % Kundvård, service och underhåll
- 7 % Kompetensutveckling, studieresor och externa konferenser
- 3 % Transport, pendling mellan olika kontor
- 2 % Medarbetarvård, interna konferenser
- 5 % Övrigt

Källa: SAS (2007).

En del affärsresor går att ersätta med internetkontakter och elektroniska mötesplatser, men samtidigt hävdar många forskare att nya och fler kontakter över internet leder till ökad efterfrågan på verkliga möten. I flygbolagets SAS Affärsreseundersökning svarade 65 procent av tillfrågade vd:ar att de uppmuntrar sina anställda att resa.

Frågan är hur kreativiteten skulle kunna upprätthållas i miljöer utan eller med begränsade fysiska kontakter. Kan Ericsson, Google eller andra företag ta fram smarta produkter om det hela tiden är samma grupper av individer som träffas i samma miljö, eller kräver produkt- och affärsutveckling fysiska resor?

RESOR FÖR OMVÄXLINGS SKULL – ATT FLYTTA LÖNAR SIG

I Kanada har studier gjorts som jämför inkomster mellan personer som lämnat landet under några år och sedan återvänt och personer som inte lämnat landet. De som lämnade landet i 2–5 år gynnades mest. De tjänade 12 procent mer under sina första fem år tillbaka i landet jämfört med de sista fem åren innan de flyttade ut. Trenden visar att samma siffra för dem som var borta ett år var 7 procent, och att de som var borta över sex år faktiskt minskade sin inkomst.¹⁰⁸

I Sverige visar Långtidsutredningen att flera grupper i samhället vinner på att flytta till en annan arbetsmarknadsregion.¹⁰⁹

¹⁰⁸ Statistics Canada (2009).

¹⁰⁹ SOU 2007:35.

Utredningen kommer fram till att så kallad mellanregional flyttning i genomsnitt ökar inkomsterna och att den genomsnittliga effekten ligger i intervallet 7–15 procent av den genomsnittliga inkomstnivån före skatt. Ensamstående män och kvinnor verkar öka sina löner med i storleksordningen 10–20 procent genom att flytta. Enligt Långtidsutredningen är värdet för samhället större än för individen eftersom en stor del av vinsterna för individer och familjer går till skatter och arbetsgivareavgifter i nästa led.

De positiva effekterna av att flytta kvarstår i flera år efter flyttningen. För år 2000 uppskattas effekten till drygt 11 800 kronor i högre bruttoårsinkomst för det flyttande hushållet. Därefter fortsätter flytten att ge positiva ekonomiska effekter. År 2003, det sista året som studerades, var den skattade effekten av flyttningen drygt 20 000 kronor. Tydligast är effekten för män och kvinnor med hög utbildning, medan det inte finns någon positiv ekonomisk effekt av flyttning om både mannen och kvinnan har kort utbildning. Har ena parten hög utbildning och den andra låg, vinner hushållet som helhet på en flytt.

I Sverige är de genomsnittliga anställningstiderna långa i ett internationellt perspektiv. Vi byter helt enkelt jobb sällan. Det räcker med att åka till Danmark för att mobiliteten på arbetsmarknaden ska bli högre. När få byter jobb finns det färre anställningar att söka för den som vill byta arbetsplats. I länder som Storbritannien och USA flyttar man oftare än i till exempel Sverige och Tyskland. Kanske är det en delförklaring till att arbetsmarknaden fungerar bättre i Storbritannien och USA.

RESOR FÖR EN BÄTTRE TILLVARO – VEM VINNER PÅ MIGRATION?

Miljontals människor drömmer om en bättre tillvaro någon annanstans, och många är också beredda att ta stora risker för att lämna sitt land och söka en bättre framtid. Varje år drunknar tusentals människor i havet när de är på väg att söka friheten i Europa. Metoderna att stoppa flyktingar och invandrare från Afrika har blivit allt tuffare.

Så här beskrivs Europa av en flykting från Elfenbenskusten:

Jag trodde Europa var det förlovade landet, men jag har blivit behandlad som en hund. För att överleva var jag tvungen att äta européernas sopor. Jag drunknade nästan för att ta mig dit. Jag kastades i fängelse i fyrtio dagar och sedan dumpade de mig på gatan utan någonting att äta och någonstans att bo. Det är inte rätt.¹¹⁰

Enligt Human Development Report 2009 som tidigare nämnts vinner både migranterna, ursprungsländerna och mottagarländerna på migration.¹¹¹

Det är dock långt ifrån alla migranter som mottas väl av värdlandet. Det tycks som om Europa inte förstår värdet av immigration. Den brittiske författaren Philippe Legrain beskriver effekterna av detta i sin bok *Immigrants*.¹¹²

Legrain refererar till en studie som jämför data från 160 amerikanska städer för åren 1970 och 1990. Den visar att lönerna för dem som är födda i USA är högre på platser med stor kulturell mångfald. Även hyrorna är högre i dessa städer. Högre löner tyder på att produktiviteten är högre, och högre hyror tyder på att människor är beredda att betala mer för att bo i städer med utländska restauranger och rikare kulturellt utbud.

Ett annat exempel i Legrains bok kommer från Edward Lazear, ekonom vid Stanford University i USA. Lazear har undersökt vad som krävs för att immigranter ska bidra med ökad kreativitet i ett samhälle: att de kommer från många olika kulturer och har möjlighet att tala det lokala språket.

Även psykologiska studier pekar på värdet av den mångfald som immigration medför. Legrain skriver att mångfalden av nationaliteter och etniciteter gör att olika tankar och idéer bryts mot varandra, vilket skapar kreativitet.

Särskilt tydligt är värdet av invandrare på tillväxtcentra som Silicon

¹¹⁰ Legrain (2006), sid 24.

¹¹¹ UNDP (2009).

¹¹² Legrain (2006).

Valley. Många av de globala IT-företag som startat i Silicon Valley har immigranter som grundare. I en omfattande samarbetsstudie har forskare studerat immigranter till USA från Kina och Indien.¹¹³ I vart fjärde hightechföretag som startades i USA mellan 1995 och 2005 visade sig vd eller teknikchef vara invandrare. I Silicon Valley var andelen över 50 procent.

Arbete och studier är starka drivkrafter för dem som vill komma till USA. Bättre livskvalitet och högre löner pekas också ut som viktiga av de immigranter som intervjuades i studien. I rapporten studerar man och försöker analysera varför immigranter vänder tillbaka till sina hemländer. Det vanligaste skälet för kineser och indier är att de får arbete och ser ännu bättre karriärmöjligheter i sina hemländer. Familjeskäl och andra sociala faktorer är också viktiga.

De som bor kvar i hemlandet tillhör också vinnarna. Myndigheterna i Filippinerna räknar med att över sju miljoner filippiner, vilket motsvarar 9 procent av landets medborgare, arbetar utomlands. År 2004 sände dessa sju miljoner filippiner enligt officiell statistik hem tolv miljarder amerikanska dollar per år, och den verkliga summan är förmodligen mycket större. Pengarna som skickades från utlandet utgjorde 13–40 procent av landets BNP, enligt Legrain.

Tidigare i detta kapitel beskrevs 1800-talets europeiska utvandring till Amerika. På den tiden reste man för att stanna vid målet resten av sitt liv, eller åtminstone under många år. I dag går arbetsmigrationen i alla riktningar. Många av dem som flyttar till nya länder för att arbeta har möjlighet att resa tillbaka hem på semester, och inte sällan flyttar de tillbaka. Dagens migration ger därmed upphov till mycket mer resande än den gjorde för 100 år sedan.

Det som gjort den här typen av omfattande resande möjligt i praktiken är mobilitetsinnovationer som cykeln, bilen och flygplanet. Nästa kapitel är därför en exposé både bakåt och framåt i tiden för att få ledtrådar till hur vi kommer att resa i framtiden. Mycket kretsar kring teknik och innovationsprocesser, men också demografiska trender.

¹¹³ Wadhwa et al (2009).

4. FRAMTIDENS OCH GÅRDAGENS RESANDE

Framtiden är redan här. Den är bara inte tillräckligt spridd ännu.

(William Gibson)

I detta kapitel försöker vi beskriva mobilitetens utveckling och vad som drivit den framåt. Vi diskuterar också vilka de nya mobilitets-trenderna är, och vilka tekniska innovationer som ökar mobiliteten och minskar störningar av den.

En tillbakablick på hur tidigare innovationer fått genomslag i resandet ger några nycklar. Framtidens färdmedel finns förmodligen redan, men används i liten omfattning. Dagens transportmedel kommer att finnas kvar långt fram i tiden. Flyg, bil, buss, tåg och fartyg kommer att fortsätta dominera vårt resande, men bli effektivare och mer miljöanpassade. Detta leder till att problem och störningar försvinner.

Vi beskriver också historia och trender som indirekt påverkar mobiliteten. Det handlar bland annat om *demografiska* ändringar med allt fler äldre, *globala medborgare* som pendlar över hela världen, *hälsoturism* och att allt fler kommer att bo i så kallade *megastäder*.

Många tror att resandet kommer att fortsätta öka, trots motstånd från allt från miljörelser till välfärdsstater. Fler kommer att resa, det kommer nya anledningar till att människor reser och tillväxten gör att fler kommer att ha råd att resa. Den stora frågan är om vår värld tål ökat resande, men ny och effektivare teknik kommer sannolikt att möjliggöra mer resande utan att öka störningarna. Mobiliteten är så viktig att vi kommer att kräva och hitta lösningar som gör detta möjligt.

Rapporten *Human Development Report 2009* konstaterar att mobilitet ger utveckling i fattiga länder, men effekten går också i andra

riktningen: mer utveckling leder till ökad mobilitet.¹¹⁴ Ett exempel på detta är att de fattigaste länderna står för den minsta migrationen, medan de allra största flyttströmmarna går inom och mellan länder som redan är rika. Detta växelvis förhållande mellan utveckling och mobilitet rubbas när mobiliteten begränsas, och allt från förbud mot långa flygresor till krångliga regler för arbetskraftsinvandring får oundvikligen negativ inverkan på utvecklingen, i både rika och fattiga länder.

MOBILITETEN OCH MARKNADSEKONOMIN

Ökad räckvidd, högre hastighet och större kapacitet. Så kan mobilitetens historia sammanfattas. Vägen att nå dessa mål har ofta handlat om att tillvarata resurser effektivare. Redan i romarriket utvecklades bytessystem för axlar till vagnar och för utvilade hästar vid depåer. Minskat rullmotstånd, bättre segel, sjösäkrare fartyg, gummihjulet, ångmaskinen, tunnelbanan, spårvagnen, diesel- och ottomotorn, elmotorn, lättare och stabilare material är alla viktiga utvecklingssteg mot högre effektivitet.

Tidigare infrastruktur används för nya transportmedel. Sådana är redan inmutade för transportändamål, och längs kanaler har det därför byggts järnvägar och vägar, stigar har blivit vägar och gamla naturhamnar har blivit moderna omlastningspunkter för lastfartyg.

Ny teknik får ingen påverkan förrän någon kommer på hur den kan användas för att lösa en uppgift och fylla ett syfte. Innovationer som bara ger nöje åt några få med stor betalningsförmåga ger inte upphov till några transportrevolutioner. Samma sak gäller för uppfinningar som gjorts i krigets tjänst, eller nationella prestigeprojekt som rymdprogrammen.

Betalningsviljan har ofta varit större för snabba transporter av mindre och lättare gods än för människor. De första flygbolagen inrättades för post och paket. En tidigare vd för FedEx visade på 1980-talet att överljudstrafik med flygplan som Concorde skulle vara

¹¹⁴ UNDP (2009).

tre gånger så lönsamma om de användes för paket i stället för människor. På motsvarande sätt används gamla och utkonkurrerade transportmedel för transport av lågvärdigt gods.¹¹⁵

Marknadsekonomi handlar om effektiv hushållning med begränsade resurser. Ny teknik som ökar effektiviteten och ger fler möjligheter till att göra affärer medför också att fler ger sig in på den nya marknaden och utvecklar och förbättrar produkten ytterligare.

Ökade resandeströmmar har också utvecklat transportmedlen. Broar och tunnlar har kommit till för att fler behövt och velat resa. Inte sällan har det visat sig att beslutsfattare underskattat människans intresse för de nya möjligheterna att resa. Exempelvis projekterades Öresundsbron som en nationell förbindelse mellan Sverige och Danmark men det lokala resandet mellan Malmö och Köpenhamn har redan spräckt alla resandeprognoser. Detsamma gäller bron över Bosporen i Istanbul. De stora resandevolymerna blev inte mellan Europa och Asien eller ens mellan olika delar av Turkiet, utan mellan stadsdelarna i Istanbul.

INNOVATION – MYNDIGHET – MARKNAD

Forskaren Nebojsa Nakicenovic har visat att varje nytt sätt att resa har genererat mer än tio gånger längre infrastruktur än det föregående sättet att resa. I USA hade kanalsystemet som mest, kring år 1870, en längd på över 6 000 km. Järnvägarna var som längst år 1929, ungefär 480 000 km långa för att därefter minska till ca 320 000 km. De första belagda längre vägarna byggdes i slutet av 1800-talet, och på 1980-talet fanns det 5,5 miljoner km vägar i USA. Utvecklingen av nya transportmedel har skett i överlappande cykler på 90–100 år.¹¹⁶

¹¹⁵ Nakicenovic (1989).

¹¹⁶ Ibid.

1870

USA:s kanalsystem


6 000 km

USA:s järnvägar

1929

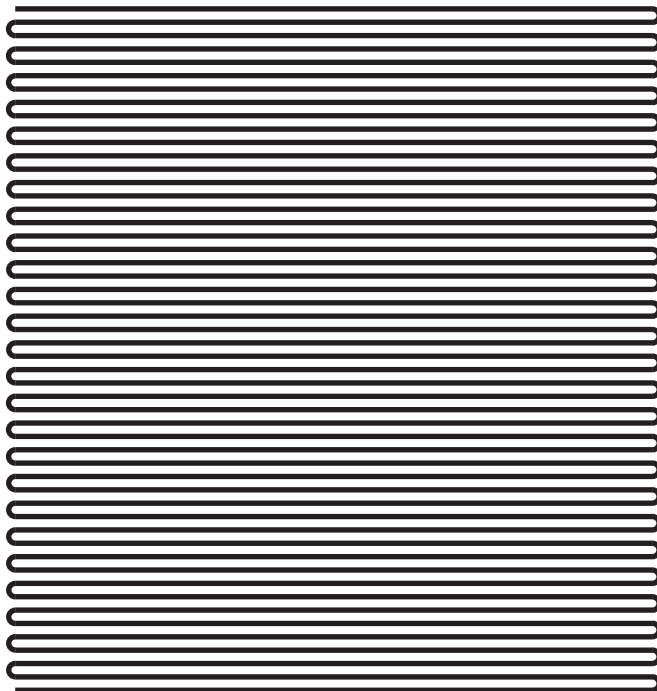

480 000 km



USA:s vägnät

1980


5,5 milj km



Ny mobilitetsteknik från individuella fortskaffningsmedel för några få till trafik för massorna har ofta startats och utvecklats av entreprenörer. Exempel på detta är enskilda järnvägsbanor, utvecklingen från diligenslinjer till busstrafik och linjetrafiken med flyg. När systemen blivit stora har ofta offentliga aktörer tagit över. De enskilda järnvägsbanorna har kopplats ihop till nationella nät och förstatligats, och busslinjer har inordnats i kommunala monopol. I dag bedrivs kollektivtrafik därför vanligen av myndigheter, och är därmed inte konkurrensutsatt. På senare år har politiska krav på ökad effektivitet och sänkta kostnader gjort att olika former av omregleringar har tillkommit för att åter ge entreprenörer möjlighet att utveckla trafiken. Exempelvis har ansvaret för järnvägsnätet och tågtrafiken på många håll separerats för att ge fler aktörer möjlighet att köra tåg på samma spår.

I Storbritannien har en omfattande avreglering av busstrafiken skett och det är fritt fram för privata entreprenörer att starta kommersiell linjetrafik där de önskar. De kan själva bestämma över taxor, tidtabeller, linjedragning och fordonstyp. De linjer som ingen entreprenör anser vara lönsamma, men som samhället bedömer som viktiga, upphandlas i konkurrens.

I Sverige har trafik med expressbussar sedan 1930-talet kompletterat järnvägstrafiken. Fram till 1988 krävdes prövning av behovet av den långväga busstrafiken, och endast veckoslutstrafik accepterades av SJ eftersom den då avlastade tågtrafiken. Busstrafiken har alltså setts som så attraktiv att den reglerats politiskt för att den inte skulle slå ut järnvägstrafiken. En särskild myndighet, Transportrådet, studerade hur skadlig konkurrens busstrafiken utgjorde för SJ:s och länstrafikbolagens trafik. 1999 öppnades marknaden för expressbussar i och med att SJ inte längre hade möjlighet att stoppa ny buss trafik. Enligt offentlig svensk resandestatistik ökade det långväga bussresandet med 4–5 procent åren efter avregleringen. För resenärerna innebar avregleringen billigare resor och ett större utbud.¹¹⁷

I Sverige har avregleringen av busstrafiken lett till flera positiva

¹¹⁷ SBR [2002].

effekter. Den viktigaste är att bussar har ersatts av minibussar, och produktiviteten förbättrats och utbudet (räknat i antal busskilometer) har ökat. Resandet har dock minskat beroende på bristande koordinering av tidtabeller och höjda priser i och med att subventionerna minskat. I London har upphandling i konkurrens sänkt kostnaderna utan att resandet påverkats.¹¹⁸

CYKELN OCH TÅGET – HUNDRA ÅR FRÅN IDÉ TILL FÄRDMEDEL

Mobilitetens historia går både långsamt och snabbt. Även om den tekniska uppfinningen är gjord tar det tid innan den verkliga spridningen kommer. Det visar både cykelns och tågets historia.

I slutet av 1700-talet uppfanns cykeln, som till en början saknade trampfunktion. De första ”cyklisterna” fick sparka sig fram. På 1700-talet var cykeln något man roade sig med, inte ett transportmedel. Först på 1860-talet kom trampcyklarna med stora framhjul, så kallade höghjulingar. Den första moderna cykeln med trampor och kedjedrift kom 1885, bara ett år före Daimler och Benz första bil. Grunden för cykeln som transportmedel kom med de luftfyllda gummidäcken, som uppfanns av John Boyd Dunlop 1888, när han ville göra en bekvämare cykel till sin son.¹¹⁹ De sista åren på 1800-talet började cykeln anta våra dagars utseende. Men det var under 1900-talet som cykeln slog igenom som transportmedel. Cykeln har och har haft enorm betydelse för möjligheterna att arbetspendla och för lokal distributionstrafik. I städer utan stora höjdskillnader som Malmö och Köpenhamn, sker i dag en tredjedel av personresorna med cykel.¹²⁰

Den första ångdrivna järnvägen i världen var klar 1825, och gick mellan Stockton och Darlington i England.¹²¹ Hästdragna spårbundna vagnar på träspår hade använts i gruvdrift sedan antiken.

¹¹⁸ Alexandersson, Fölster & Hultén (1996).

¹¹⁹ Dunlop Tires (2009).

¹²⁰ Vägverket (2009b).

¹²¹ Falkemark (2006).

Den första järnvägen hade en spårvidd på fem fot, vilket var den antika standarden för vagnar och vägar. Denna standard på 1 435 mm kallas än i dag för normalspår.

I järnvägens barndom hade spåren många olika mått, eftersom järnvägarna oftast var isolerade förbindelser mellan två punkter och inte hopbyggda till större system. Behoven av långväga godstransporter var begränsade. Hastighet och kapacitet att transportera tyngre gods var de tidiga järnvägarnas främsta konkurrensfördel. Järnvägarna kunde även övervinna naturhinder bättre än kanalerna.

I Sverige märks betydelsen av framväxande kanaler och järnvägar i det stora antalet orter som uppkommit nästan enbart tack vare järnvägen, som Alvesta och Hallsberg. Västgötska Töreboda ligger där västra stambanan korsar Göta kanal, och fungerade som viktig omlastningsplats mellan fartyg och järnväg. Ett levande minne från denna tid är Westerstrands Urfabrik i Töreboda, som gör klockor till snart sagt alla Sveriges järnvägsstationer. Exakta klockor och synkroniserad tid mellan olika landsändar behövdes ju först när järnvägen kom.

Med ånga och kol som standardbränslen kunde järnvägen transportera människor och gods snabbt och effektivt över hela Europa. Den första svenska järnvägen var stambanan mellan Stockholm och Göteborg, som öppnades 1862. När järnvägarna elektrifierades på 1900-talet valdes olika system för elförsörjning och tillsammans med olika utformning av signalsystem blev järnvägen åter nationellt begränsad. Än i våra dagar är detta ett problem för internationell järnvägstrafik. Läser man gamla turistguider finns exempel på sträckor där restiden med tåg var kortare före första världskriget än den är i dag, när det krävs byte av lok och gränskontrollerna ibland tar längre tid än tidigare, trots att de flesta tidskrävande kontroller inom till exempel EU är borta.

Järnvägarna förändrade världen. Det språng i kortare restider som tågen medförde är i dag svårt att förstå. Resor som tidigare tagit många dagar kunde nu göras på timmar. Gunnar Falkemark skriver:

När exempelvis den brittiske premiärministern Sir Robert Peel år 1834 fick meddelande om att han i hast måste bege sig från Rom

hem till London tog resan tretton dygn. Det var ungefär lika lång tid som det hade tagit för romerska ämbetsmän 1 700 år tidigare. I dag skulle folk bli upprörda om resan tog mer än två timmar.¹²²

Också i USA är den näringspolitiska historien tätt sammanlänkad med järnvägsbyggen. Västra USA exploaterades i takt med järnvägens utbyggnad. De nya järnvägarna gav möjlighet att utveckla produktion och medförde inflyttning till platser som inte låg vid hav eller floder.

Tåget gav också möjlighet att genomföra den första sällskapsresan 1841, då frikyrkoprästen Thomas Cook ordnade en nykterhetsresa i England. Det tyska förlaget för resehandböcker, Verlag Karl Baedeker, grundades redan 1827 och i sin företagshistoria skriver de att tåget och ångfartygen möjliggjorde fritidsresandet.

Ångtågen kunde i praktiken komma upp i samma hastigheter som moderna eldrivna tåg. Med särskilda höghastighetståg som franska TGV, japanska Shinkansen och tyska ICE ökade topphastigheterna till över 250 km i timmen. TGV har hastighetsrekordet för tåg med 515 km i timmen.

Men utvecklingen fortsätter, trots att höghastighetståg stött på politiskt motstånd i Sverige. Under 1990-talet presenterades projektet Transrapid, som är ett svävande tåg utan hjul. Transrapid har inga hjul, inga axlar och egentligen inga andra rörliga delar än tåget själv. Med hjälp av elektriska magneter svävar tåget ovanför rälsen. Tåget drivs framåt av elektriska magneter, och tågen kan gå i över 500 km i timmen. I dag finns en kommersiell Transrapidbana från Shanghais flygplats in till centrum. Planer på magnetsvävtåg finns på flera platser i världen.

Hästdragna persontransporter i linjetrafik förekom runt om i Europa redan på 1500-talet. Under 1700- och 1800-talen kom diligenserna, som var hästdragna vagnar för passagerare och mindre gods som gick i linjetrafik i Europa och USA. Behovet av att transportera post var en viktig drivkraft för upprätthållande och utveckling av linjenät för diligenser. Den så kallade omnibussen, en vidare-

¹²² Ibid.

utveckling av diligensen, började dyka upp i städer i mitten av 1800-talet. Omnibussen hade fler passagerarplatser vilket sänkte biljettpriset. Under 1800-talet fick omnibussen först ångdrift och senare bensinmotor, och fordonet utvecklades vidare till våra dagars bussar.

TITTA, VI FLYGER!

Cykel och tåg i all ära, men av alla transportmedel är flyget det mest mytomspunna. Alla har en bild av paranta flygvärdinnor, exklusiva regeringsplan eller trångt packade lågprisflyg. Flyget är också det transportmedel som orsakat mest protester och motstånd på senare år, som exemplet med civilflygplatsen i Uppsala visade (se kapitel 2).

2003 var stämningen uppåt på nästan alla världens flygplatser. Entusiaster ordnade storslagna flygdagar med allt från små smärta jaktplan till stora trafikflygplan från sextiotalets glansdagar. Hela världen firade de etthundra år av flyg och resande som passerat sedan bröderna Wrights första flygning, som innebar startskottet för en ny era i mobilitetens historia.

Bröderna Wright var kanske först med att flyga ett motordrivet plan som gick att styra, men drömmen om att flyga hade många haft långt tidigare. På 1200-talet skrev franciskanmunken Roger Bacon om ornitoprar som skulle sväva i luften på samma sätt som vatten håller en båt uppe. Till sin hjälp skulle de ha vingar. Fåglar var förebilden. En syn som Leonardo da Vinci delade när han ritade flera ornitoprar med vingar som slog, precis som fåglarnas.

Bröderna Mongolfier byggde de första bemannade varmluftballongerna i slutet av 1700-talet. Senare tog gasballongerna över. Till att börja med var ballongturer något man gjorde för nöjes skull. Ballongfärder möjliggjorde även vetenskapliga expeditioner, som t ex Andrées polarexpedition 1897. Företaget Zeppelin GmbH kommersialiserade ballongfärderna med sina luftskepp. Zeppelin var grunden till företag som är verksamma än i dag, till exempel ZF som gör växellådor, MTU som gör dieselmotorer och Maybach som tillverkar motorer och bilar. Dessutom blev företaget grunden för världens första flygbolag, DELAG. En katastrofal brand förstörde luft-

skeppet Hindenburg i New Jersey år 1937, vilket satte punkt för persontrafik med luftskepp. Under 1990-talet satsade tyska staten skattemedel i östra Tyskland för att ta fram luftskepp för kommersiella godstransporter. Projektet Cargolifter blev ett kommersiellt fiasko och den enorma fabrikshallen söder om Berlin har nu förvandlats till ett tropiskt inomhusbad.

Grunden till dagens flygplanskonstruktion lades av engelsmannen George Cayley som formulerade tanken att flygfarkoster skulle bestå av två huvudkonstruktioner; en som drev dem framåt och en som höll dem flygande. Han formulerade till och med tanken om en luftskruv som längre fram fick namnet propeller, vilket betyder framåtdrivare.

Trots pionjärernas insatser lyckades inte flygningen etablera sig riktigt under deras tid. Att flyga betraktades fortfarande som något som saknade ett praktiskt användningsområde. Första världskriget kom att ändra på detta. Politikerna insåg snart att den som hade makt över luften också hade stor makt över land.

Militären var viktigt för det civila flygets utveckling. Efter krigets slut fanns mängder med plan som inte längre behövdes i flygvapnet, utan kunde börja användas civilt. I USA öppnade postverket en försökslinje mellan New York och Washington DC, en resa som då tog sjuttioåtta timmar. Nu tar den ungefär en timme.

I Europa hade många länder redan i mitten av 1920-talet en statssubventionerad flygindustri, men resorna var inte så utvecklade och det gick bara att flyga på dagen.

Men sedan gick utvecklingen desto snabbare. 1953, bara femtio år efter att Orville Wright blivit världens förste flygare, gick Los Angeles dåvarande borgmästare nedför trappan till en Douglas DC-6 i Köpenhamn efter premiärflygningen för SAS linje över nordpolen. På marken viftade han glatt med ett plakat med texten: "Los Angeles city limits". Världen blev betydligt mycket mindre och möjligheterna att arbeta, studera eller bara besöka andra delar av världen oändligt många fler. Att resa mellan norra Europa och Amerikas östkust hade tidigare tagit flera veckor med ångbåt. Nu kortades restiden till ungefär ett dygn.

Att restiden kortats så kraftigt kan i hög grad tillskrivas jet-

motorn som första gången användes i större utsträckning i slutet av andra världskriget av tyska Luftwaffe. Lyckligtvis hade kriget då gått så långt att flygets intåg inte kunde ändra på utgången.

Den första flygningen var med dagens mått inte särskilt imponerande, världens första flygning var inte längre än lastutrymmet på Antonov 225, som bara 85 år senare skulle bli världens största fraktflygplan.

För att flyget skulle bli ett sätt att resa krävdes entreprenörer som kunde utnyttja och utveckla dess möjligheter. I USA kom postflygets pionjärår under 1920-talet och den första atlantflygaren, Charles A. Lindbergh, var en av de första postflygarna. Flera av de postflygbolag som bildade runt 1930 skulle senare slås ihop och utvecklas till världens största flygbolag, American Airlines. Med flygplanet DC-3, som kom 1936, kunde bolaget utveckla flygresemarknaden och året efter hade American Airlines flugit en miljon passagerare. American Airlines flyger i dag med mer än 900 flygplan.¹²³

Lågprisflygbolagen har med konkurrens och nya affärsmodeller gjort det möjligt att köpa en flygbiljett för en bråkdel av priset jämfört med de statsägda statusflygbolagen. Men avlägsna flygplatser, trånga säten och avgifter på maten får man förstås räkna med.

1935 kom det första riktiga passagerarflygplanet, Douglas DC-3. Den första svenska charterflygningen gick 1954 från Stockholm till Mallorca, resan tog tolv timmar och krävde fyra mellanlandningar.¹²⁴ I mitten av 1950-talet reste årligen ca 20 000 svenskar på charterresa. 2007 gjorde svenskarna 10,7 miljoner fritidsresor.¹²⁵

¹²³ American Airlines (2009).

¹²⁴ Bolmstedt (2003).

¹²⁵ NUTEK (2007).

■ *Längsta nonstopflygning*

● *Antal piloter med certifikat i USA*

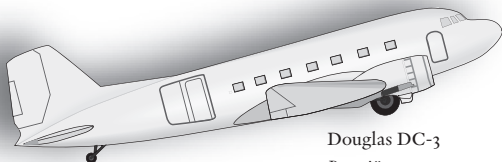
1910-tal



Junkers F 13
Premiär: 1919

3 115 km ● 3 544

1930-tal

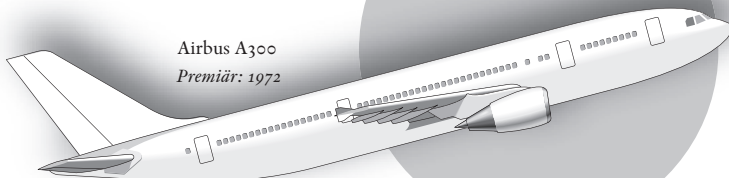


Douglas DC-3
Premiär: 1935

31 264

22 526 km

I dag



Airbus A300
Premiär: 1972

över 750 000

Över 40 000 km

Källa: Blatner (2003).

TRENDER FÖR FRAMTIDENS MOBILITET

Som en följd av miljödebatten startade biltillverkaren BMW på 1990-talet ett forskningsinstitut, Institut für Mobilitätsforschung (IFMO). Kontoret ligger ovanpå BMW:s showroom på paradgatan Kurfürstendamm i Berlin. BMW:s företagsledning konstaterade att det inte räckte att bara bygga nya snygga bilar för att vara framgångsrika. Företaget måste också börja fundera på ramarna för bilismen.

Dr Walter Hell, som är ansvarig för institutet, pekar på ett vanligt problem i framtidsstudier av transporter: man studerar bara ett trafikslag i taget. IFMO valde därför att arbeta med scenarioanalyser med företrädare för olika trafiksektorer. I studier för 2020 och 2025 har IFMO försökt ta fram de viktigaste faktorerna som påverkar framtidens resande. Flera trender och demografiska faktorer driver på mobiliteten:

- antalet singelhushåll ökar
- antalet ensamstående föräldrar med barn ökar
- antalet par med barn minskar
- antalet äldre ökar
- antalet delade resor med flera ärenden per resa ökar
- andelen med körkort minskar

Prognoserna säger att resandet kommer att öka för alla grupper i all slags trafik, och att vi kommer att få något fler bilar per invånare.

BMW:s framtidsstudier har också identifierat några utmaningar för framtidens resande. Trenderna pekar på att mer än hälften av alla världens invånare kommer att bo i städer. Vad betyder det för resandet? Kommer megastäderna att tvinga fram mer kollektivtrafik? Slutligen finns det ett tydligt samband mellan tillväxt och resande. Begränsas resandet så begränsas även tillväxten, och det måste politikerna förhålla sig till på något sätt, säger Walter Hell.¹²⁶

¹²⁶ Intervju med dr Walter Hell, Institut für Mobilitätsforschung, Berlin, 2007-08-21.

MOBILA MEDBORGARE

Allt fler väljer att utbilda sig för att arbeta på en global marknad. Förr handlade migration om att för gott flytta till ett nytt land och bygga upp en ny tillvaro där. I tidigare kapitel berättade vi hur miljoner européer utvandrade till USA för att starta ett nytt och bättre liv. En liten minoritet av dem kom tillbaka till Europa. Under 1900-talet uppkom begreppet gästarbetare för att beskriva en arbetskraftsinvandring som till en början sågs som temporär. På sikt skulle gästarbetarna flytta tillbaka till sina hemländer. Att så inte alltid blev fallet vet vi först nu. Bättre arbetsmöjligheter, högre lön eller lägre skatt är vanliga anledningar att flytta. För en liten elit har arbetsmarknaden sedan länge varit global men nu ser allt fler möjligheter att arbeta i andra länder som något helt naturligt.

Utbildning i ett land, arbete i ett annat och kanske boende och rekreation i ytterligare andra länder. När det är dags för pensionering är det redan många både i USA och i Europa som väljer att bli "klimatflyktingar" på sydligare breddgrader. Med dagens mobilitet kan studenter och de som arbetar i andra länder resa tillbaka till hemlandet på semester. Släkt och vänner kan besöka migranterna i deras nya länder.

HÄLSOTURISM

Redan de gamla grekerna reste till ett litet område i den saroniska bukten för att bli helade. Enligt den grekiska mytologin tillhörde Epidauria, som platsen hette, läkekonstens gud Asklepios. Epidauria kan kallas världens första destination för hälsoturister och den skulle följas av många fler kurorter genom seklerna.

Hälsoturism, att söka vård och behandlingar utanför sitt hemland, är en form av resande som växer kraftigt. Det är svårt att hitta säkra uppgifter om hur många hälsoturister olika länder tar emot, men det råder ingen tvekan om att det är många som reser över gränser för att få vård. Indien tar emot patienter från 55 länder och det påstås att ca 100 000 brittiska medborgare varje år söker vård

utomlands. En enskild tandvårdsklinik i Budapest uppger att den tar emot 4 000 utländska patienter per år.¹²⁷ Tandvård och skönhetsoperationer har hittills varit dominerande, men nu ökar intresset även för andra typer av behandlingar. Konsultfirman McKinsey har spått att tillväxtpotentialen på marknaden för hälsoturism är kraftig.¹²⁸

Att intresset för hälsoturism ökar har flera anledningar. Framför allt går det att få bra vård runt om i världen, vilket innebär att människor från högkostnadsländer kan tjäna på att göra planerade ingrepp utanför hemlandet. Det kan också vara en fråga om kortare kötider och bättre kvalitet.

Många utvecklingsländer är intresserade av detta och driver på för ökad frihandel. I EU är patientrörlighet en stor fråga, och det så kallade patientrörlighetsdirektivet kommer förhoppningsvis att snabbare ge fler patienter bra vård om de åker utomlands. I Sverige är Norrbottens läns landsting en föregångare, där kortare vårdköer för en del behandlingar i Finland utnyttjas. Att många i Norrbotten talar finska underlättar naturligtvis sjukhusvistelsen i Finland.

På den amerikanska sajten www.medicaltourismguide.org kan intresserade amerikaner söka information om behandlingar som erbjuds utomlands. Populära länder är Argentina, Brasilien, Costa Rica, Filippinerna, Indien, Malaysia, Mexiko, Panama, Sydafrika, Thailand och Turkiet. Kostnaderna för vård är i dessa länder en bråkdel jämfört med USA. Hittills har tandvård utomlands varit det område som inneburit störst kostnadsbesparingar.

FRAMTIDENS TRANSPORTMEDEL

Staden Wolfsburg i norra Tyskland är tillsammans med Detroit en av de platser som kanske mest förknippas med bilen. Det var där den första folkvagnen, Volkswagen typ 1, tillverkades redan 1936 i de

¹²⁷ Uppgifter från Keith Pollard, som bland annat driver hälsoturismbloggen
←www.treatmentabroad.blogspot.com→.

¹²⁸ Ehrbeck, Guevara & Mango (2008).

kilometerlånga fabrikslokalerna. Den sista av 21 miljoner folkvagnar byggdes i Mexiko 2003.

I dag tävlar Volkswagen med Toyota om att vara världens största biltillverkare. Inom Volkswagenkoncernen finns allt från minibilar till lyxlimousiner. Fabriken dominerar staden Wolfsburg både när det gäller yta och antal arbetsplatser. På området finns både kraftverk och egen korvfabrik.

I takt med att upplevelseturismen utvecklats har Volkswagen skapat ett besökscentrum kring fabriken, Autostadt, som är ett slags nöjesfält med bilen i centrum. Hundratusentals besökare kommer varje år, oftast med tåg, namnet till trots. Många besökare lämnar Autostadt i en ny bil från Volkswagen. I en stor hall som närmast påminner om en flygplats väntar bilköpare på att få sin nya bil levererad från två stora glastorn där bilarna lagras innan de körs fram till sina förväntansfulla ägare.

Autostadt är också en utställning över bilens, och då inte bara Volkswagens utveckling. Besökare får se hur bilar tillverkas och hur det går till när konstruktörerna går från skisser via datormodeller till lermodeller i full skala.

Jürgen Leohold är utvecklingschef för VW-koncernen och han ser mobiliteten ur flera perspektiv:

– Vi klarar inte att möta framtidens ökade behov av mobilitet med bara bilar. Det kommer inte att fungera utan kollektivtrafik på grund av trängseln. Men det skulle inte heller fungera med enbart kollektivtrafik. Samhället behöver därför bli bättre på att skapa övergångar mellan olika trafikslag. Här finns förmodligen stora behov av förbättringar.¹²⁹

Jürgen Leohold menar att vi behöver, och vill ha, mobilitet samtidigt som vi vet att den har negativa bieffekter. Han presenterar tyska studier som visar att vägtransporter dominerar både personresor och godstransporter. Dessa enorma volymer går helt enkelt inte att förflytta till andra transportslag. I dag går ungefär en tiondel av transporterna med tåg, och även om Tyskland skulle fördubbla tågtrafiken är det ändå en liten del av den totala trafiken.

¹²⁹ Intervju den med Jürgen Leohold, Wolfsburg, 2008-10-15.

VW är överens med BMW om att inte se några stora förändringar i resvanorna i framtiden, utan räknar med fortsatt ökat resande. I en framtidsbild för Tyskland år 2020 räknar VW med 20 procent ökad trafiktäthet. Demografisk utveckling och ökad integration mellan östra och västra Tyskland, samt ökad transfertrafik, driver utvecklingen.

Nya fordonstyper kan utvecklas för rörelsehindrade utifrån dagens småbilar. Denna trend är beroende på stadsplanering och testas nu på nya marknader som Indien och Kina.

Trenden med allt större och tätare befolkade megastäder driver på utvecklingen av system som gör att vi snabbare och enklare kan röra oss mellan olika platser. I takt med att gator och tunnelbanor når kapacitetstaket utvecklas nya färdmedel som kan komplettera befintliga trafiksystem som bilar, bussar, spårvägar och tunnelbanor.

Evert Andersson är professor på Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm och förmodligen Sveriges främste järnvägsforskare. Han är involverad i en lång rad utvecklingsprojekt för framtida järnvägar, bland annat Gröna Tåget. Evert Andersson tror att tåget kommer att öka sin andel av resandet:

- De flesta tror i dag att tåget kommer att ta en ökad andel av resandet, särskilt resandet mellan 100 och 800 km, och i tätortsregioner. Skälen är att modern spårtrafik med långa tåg har bra kapacitet i förhållande till utrymmet, bra miljöegenskaper samt snabbhet i många relationer, förklarar han.

Större tåg och i vissa fall även mindre vagnar för tätare trafik på banor som inte är fullt utnyttjade, tror Andersson på. Tätare trafik får vi troligen, särskilt i Sverige. Enligt Evert Andersson gäller det i första hand att styra tågen med bra tidsprecision. I ett senare skede, kanske om 20–30 år, får vi troligen mer intelligenta trafikstyrningssystem som gör att tågen kan köra med tätare intervaller.

Men historien gör sig ständigt påmind. Framtidens järnvägar kommer att ha samma spårvidd som romarna hade för hästvagnar. Alla nya höghastighetsbanor i världen planeras och byggs med denna spårvidd. Men mycket annat kommer att ändras, hävdar Andersson. Systemet med stålhjul och stålräls kommer knappast att genomgå större förändringar inom överskådlig tid. Spåret kommer däremot

att vila på fasta betongdäck.

Nya koncept som magnetbanor kan komma att vidareutvecklas för vissa tillämpningar. Helt obemannade tåg kommer vi knappast att se, på grund av krav på säkerhet och service. Däremot kan vi i ökad utsträckning få förarlösa tåg för trafik i förortsbanor.¹³⁰

PROBLEM MED BILISM

Tunnelbanorna byggdes för att öka framkomligheten i städer där gatubilden dominerades av hästskjutsar och gående. Hundra år senare blev bilen i stället det största problemet. Under 1970-talet uppmärksammades problemen med hälsofarliga bilavgaser i områden som Los Angeles. 1970 beslutade amerikanska myndigheter om omfattande skärpning av kraven på avgasrening. Svensken Stephen Wallman på Volvo kom på tekniken som löste problemet med de hälsofarliga bilavgaserna. Med en så kallad trevägskatalysator och ny teknik för styrning av bränsleblandningen kunde utsläppen av kolväte, kväveoxid och kolmonoxid i praktiken helt elimineras. Tekniken presenterades 1976 i Kalifornien, och representanter för de kaliforniska myndigheterna körde sedan med Volvobilar till kongressen i Washington DC och ställde frågan: ”Varför kan inte amerikanska tillverkare när lilla Volvo kan?” I dag är katalysatortekniken standard på alla bensindrivna bilar.¹³¹ I USA blev det snabbt lag på katalytisk avgasrening, men i Sverige dröjde det ända till 1989 innan samma krav infördes. Kravet på katalysator är ett exempel på bra miljölagstiftning.

KLARAR VI UTMANINGARNA MED ÖKAD MOBILITET?

I dag handlar teknikutvecklingen om att ta fram teknik som minskar oljeberoendet och minskar utsläppen av koldioxid. Ökad energi-

¹³⁰ Korrespondens med Evert Andersson, Kungliga Tekniska Högskolan, april 2009.

¹³¹ Volvo Personbilar AB.

effektivitet är i sig inget nytt. Flera av de teknikrevolutioner vi beskrivit handlar om att kunna tillhandahålla mer transporter, snabba och effektivare. Jämför man till exempel de första ångtågen, automobilerna eller flygmaskinerna med dagens tåg, bilar och flygplan så har en enorm utveckling skett. Ångtågen krävde också omfattande transporter av kol, medan dagens tåg drivs med el, helt utan behov av bränsletransporter.

För flyg och vägtrafik finns teknik som redan nu skulle eliminera beroendet av olja och koldioxidutsläpp. Både flyg och vägfordon skulle kunna köras på syntetiska bränslen och för vägtrafiken är eldrift åter aktuell. På 1800- och tidigt 1900-tal pågick det en kamp om bensin- eller elmotorn skulle bli dominerande teknik för vägtrafiken.

TUNNELBANAN

– EN INNOVATION SOM UPPKOMMIT AV STÖRNINGAR

Tunnelbanan är ett fenomen som uppkommit på grund av störningar i trafiken. Under 1800-talet växte städer som New York, London och Paris dramatiskt. Jättestäderna blev symboler för framtidens sätt att leva och lösningar på problem som uppstod där blev vägledande för många andra städer. Centrala London fick framkomlighetsproblem när gatorna inte längre kunde svälja de stora mängderna gående och hästdragna vagnar.

Eftersom få stadsplanerare kunde föreställa sig den dramatiska ökningen planerades busslinjer och transportrutter som inte klarade av den plötsliga ökningen av resenärer. I New York invigdes redan 1868 en upphöjd järnväg, som snabbt blev det smidigaste transportmedlet i staden. Till en början drevs den av vanliga lokomotiv, men 1903 gick man över till elektriska tåg som gjorde resandet ännu smidigare och framför allt renare.¹³²

Men att bygga ett järnvägssystem ovan mark räckte inte heller. I New York byggdes ytterligare ett järnvägssystem, under jord. Mellan 1913 och 1931 byggdes det intensivt i staden, och det tunnelbane-

¹³² Schieldrop & Holmgren (1933–1935).

system som än i dag finns kvar grundlades.

I London invigdes den första tunnelbanelinjen redan 1863, Metropolitan från Paddington till Farringdon. Londons första tunnelbanetåg drevs med ånglok, vilket skapade stora problem med smutsig och ohälsosam luft i tunnelarna. Detta problem löstes först när tunnelbanan elektrifierades i början av 1900-talet.¹³³

Transportbehoven ökade snabbare än befolkningen. I London ökade befolkningen med 22 procent mellan år 1910 och år 1929. Under samma period ökade antalet resenärer på stadens spårvagnar, bussar, lokal- och tunnelbanor med 310 procent.

New Yorks och Londons utveckling kom att bli förebilder för andra storstäder. Stockholms tunnelbana inspirerades till exempel av New York. Redan före andra världskriget startade bygget av en tunnelbanelinje som sträckte sig mellan Södermalmstorg och Skanstull. Sedan kom kriget och planerna på tunnelbanesystem fick tillfälligt skjutas upp. Efter krigsslutet fortsatte byggandet och den gröna linjen invigdes 1950. Transportbehoven fortsatte att växa, och 1964 invigdes röda linjen. När den blå linjen invigdes 1975 beslutade SL att alla vagnar skulle få den nya färgen "Bernadotteblå", som fick sitt namn efter Sigvard Bernadottes designbyrå som tagit fram den.

Tunnelbanan fick, till skillnad från järnvägen, anpassa systemen för stora folkmängder. Dörrarna gjordes större för att klara snabba på- och avstigningar och hissar undveks. I stället installerades rulltrappor som kunde transportera en strid ström av människor. På så sätt undveks den köbildning som uppstod när resenärerna transporterades gruppvis. I dag finns de största tunnelbanesystemen i Tokyo, Moskva, Seoul, New York och Mexico City.

¹³³ London Transport Museum (2009).

VÄRLDENS STÖRSTA TUNNELBANESYSTEM

	Invigningsår	Antal resande per år (miljoner)
1. Tokyo	1927	3 011
2. Moskva	1935	2 529
3. Seoul	1974	1 655
4. New York City	1904	1 563
5. Mexico City	1969	1 417
6. Paris	1900	1 410
7. London	1863	1 015
8. Osaka	1933	878
9. Hongkong	1979	867
10. S:t Petersburg	1955	828

Källa: Resande MTA New York City Transit, ←www-mta.info→.

KRISENS EFFEKTER – OCH HUR SKA DET GÅ FÖR BILEN?

När denna bok skrivs är bilbranschen inne i en global kris. Sedan många år sker en global överproduktion av bilar. Kunderna efterfrågar energieffektivare fordon och nya miljökrav på minskade utsläpp av växthusgaser driver på utvecklingen av alternativa drivmedel som el och syntetiska bränslen. Från politiskt håll är intresset stort att visa på handlingskraft genom att styra utvecklingen av till exempel nya bränslen.

Historien visar att de politiska systemen sällan kan förutse tekniklösningar. Det är troligt att vi om några år kommer att få se radikalt nya tekniklösningar för flera transportmedel. Samtidigt är det värt att notera att de stora fordonstillverkarna arbetar med relativt korta tidshorisonter i sina framtidsplaner. Tågtillverkarna har enligt professor Evert Andersson ungefär tio års planering och Volkswagen arbetar med en horisont på tio till tjugo år.

Per Gillbrand har varit chef för motorutvecklingen på Saab och är en av innovatörerna bakom världens första familjebil med turbomotor. Han ligger också bakom en lång rad patent för effektivare bilmotorer. Gillbrand är tydlig med att slå fast ramvillkoren för framtidens bil.

– Poängen med en framtidsbil är att vi ska ha råd att använda

den, säger Per Gillbrand när vi träffar honom för att tala om framtida mobilitet.¹³⁴

Gillbrand tror, inte förvånande, på bilen som framtidens transportmedel. Att resa med en fullsatt bil från en punkt till en annan, vid en bestämd tidpunkt, går inte att slå vare sig från miljö-, energi- eller ekonomisynpunkt. Han menar också att dagens kollektivtrafik lider av att resandeunderlaget minskar när turtätheten ökar. Sätter man in tillräckligt många bussar så att resenärerna inte behöver vänta för länge så blir varje buss inte lika fullsatt, vilket är sämre för miljön. Därför fungerar kollektivtrafik bäst där det finns mycket folk, men dåligt eller inte alls på landet.

Problemet för bilen är trängsel i stadstrafik. Kollektivtrafikens främsta problem är låg belägningsgrad. I diskussion om miljöeffekter av olika färdmedel tar man inte tillräckligt hänsyn till att kalkylerna beror på hur många som färdas i varje fordon, enligt Gillbrand. Energianvändningen per person är densamma för bensindrivna personbil med två personer som en buss med nio, en tunnelbana med 160 eller ett pendeltåg med 200 personer. Siffrorna är inte helt aktuella, men de antyder i alla fall att effektiva trafiklösningar inte alltid är de största enheterna, utan att allt beror på trafikunderlaget. En tom buss som kör enligt tidtabell har höga avgasutsläpp och hög energiförbrukning. En tom bil står stilla.

Gillbrand talar också om ett slags index han kallar ”bränsleprestanda”, där restiden får betydelse vid sidan av bränsleförbrukningen. Transportsträckan går ju inte att påverka, utan värdet av transporttiden får avgöra hur mycket man är beredd att betala för en resa. Här kommer bränsleprestanda in i bilden.

Exempelvis har flyget något högre bränsleförbrukning per passagerare och kilometer, men eftersom man kommer så mycket längre på samma tid blir flygets ”bränsleprestanda” ungefär fyra gånger gynnsammare än bilens. Om man i framtiden har en given mängd bränsle så kan det därför vara smartare att prioritera fordon som är tidseffektiva. Ett annat sätt att uttrycka detta är att det i praktiken inte går att ersätta flyg med bil för resor mellan kontinenter.

¹³⁴ Intervju med Per Gillbrand, 2009-01-27.

Trots Gillbrands bakgrund som ansvarig för motorutveckling pekar han på att det är bilen, och framför allt bilens tyngd, som avgör bilens bränsleförbrukning, inte motorn. Vikten på bilen i förhållande till nyttig last begränsar hur lågt det går att komma i bränsleförbrukning. Tävlingsbilarna som används i Formel 1 är enligt Gillbrand ett exempel på hur lågt man kan komma i vikt med bibehållen säkerhet. En formelbil som byggs i kolfiber väger bara 200 kg och är extremt säker.

Kanske kommer morgondagens energieffektiva bil att hämta en del från dagens Formel 1-bilar, och vara lätta, byggda med kolfiber-teknik men med små motorer och smalare däck.

Hybridbilar som har både el- och bensinmotor har funnits sedan mitten av 1990-talet. Dessa tankas med bensin men har också batteri och elmotor. Den stora fördelen är att bromsenergi kan tas tillvara och ladda batteriet och sedan driva elmotorer. Bensinmotorns drift kan även optimeras mer än när den driver direkt, och därmed kan bränsleförbrukningen minskas. Först ut på marknaden var Toyota med sin Prius. Den har sedan följts av flera modeller från olika tillverkare.

Det som de stora biltillverkarna nu talar om är plug-in-hybrider, elbilar med reservmotor, och elbilar som ska vara på marknaden inom några år. Plug-in-hybrider är elhybridbilar som även kan laddas från elnätet. GM Volt är en elbil som laddas över natten men som har en bensinmotor som reserv när batteriet är urladdat. Renault och Chrysler har planer på flera elbilar. Dessa byggs helt och hållet för el till skillnad från tidigare elbilar, som oftast varit ombyggda bensinbilar. Chefen för Renaults elbilsprogram, Serge Yoccoz, hävdar att den viktigaste framtidsmarknaden är lite större bilar som kan användas för att köra barn och åka och handla. De riktigt små bilarna kommer att ersättas med kollektivtrafik.¹³⁵

För bilisten kommer skillnaden mellan de olika tekniklösningarna att märkas när det gäller räckvidden. För korta resor kommer elbilar som laddas hemma över natten att bli vanliga. För längre resor kommer man förmodligen att använda elbil med extramotor som förlänger räckvidden.

¹³⁵ *Automotive Engineer* (2009).

Järnvägen utpekas ofta som framtidens transportmedel, trots att den snart är inne på sitt tredje århundrade. Hög kapacitet, låg friktion mellan räls och hjul och utsläppsfri eldrift talar för järnvägen.

"PEOPLE MOVERS" – EN FRAMTIDA LÖSNING?

En teknik som normalt sett inte förknippas med städer, utan med flygplatser och andra terminaler är så kallade people movers. På flygplatser möts olika transportsystem och kraven är stora på att snabbt flytta stora mängder passagerare från bil, buss och tåg till terminaler och i många fall mellan olika terminaler.

Samlingsnamnet people movers rymmer allt från rullband, som det i Stockholms tunnelbana eller på flygplatser, till komplexa tågliknande system med vagnar som förarlöst transporterar sina passagerare till olika destinationer. De kan liknas vid hissar som går i sidled. Förarlösa tunnelbanor kallas också ofta people movers.

Fenomenet people movers såg dagens ljus när företaget Westinghouse på 1960-talet utvecklade det så kallade SkyBus-systemet. Företaget försökte hitta en ersättare till järnvägstrafik i stadskärnor där smidigare transportsätt behövdes.

Den första kommersiella people movern installerades 1971 på Tampa International Airport. Konceptet användes sedan utanför flygplatserna. Vid West Virginia University, som har två campus, installerades ett system med 71 små bilar.

Miami har sedan 1980-talets början haft en people mover som går på pelare ovanför motorvägar och parker runt stadens centrum. Systemet visade sig vara ett bra och smidigt alternativ för förflyttningar inom stadskärnor.

SYNTEKISKA BRÄNSLEN – TVÅ DIKTATURERS VERK

Syntetiska bränslen, så kallade *synfuels*, kan produceras utifrån en lång rad olika råvaror och de kan ersätta diesel och flygbränsle. Syntetiska bränslen kan produceras av kol, naturgas och biomassa och

beroende på hur produktionen sker får de olika miljöprestanda. Om de produceras med biobränslen som råvara, till exempel alger, och med avskiljning av koldioxiden från produktionen kan syntetisk diesel vara en lösning för både minskat oljeberoende och minskade koldioxidutsläpp.

Tekniken att göra syntetiska bränslen utvecklades i Tyskland på 1920-talet. På den tiden handlade det om att tillverka bensen och diesel från kol. Före och under andra världskriget byggde Tyskland flera stora anläggningar för att försörja flygvapnet och armén med syntetisk bensen tillverkad av brunkol. Att tillverka syntetisk bensen var väsentligt dyrare än att raffinera petroleum. Tekniken att göra syntetiska bränslen förfinades i Sydafrika under apartheidtiden, då landets handel med omvärlden begränsades av en FN-blockad. Fortfarande försörjs Sydafrika till hälften av sina behov av fordonsbränsle med lokalt producerat syntetiskt bränsle. Kring Persiska viken och i Malaysia pågår i dag flera stora projekt för att tillverka syntetiskt bränsle med naturgas som råvara. Som bränsle för bilar fungerar syntetiskt bränsle utmärkt, och Audi har vunnit den prestigefyllda 24-timmarsstävlingen på Le Mans med en bil som kördes på syntetiskt bränsle baserat på naturgas.¹³⁶

Moderna jetflygplan drivs med flygfotogen. De flyg som drivs med kolvmotorer använder högoktanig bensen. De senaste åren har flera flygplans- och motortillverkare försökt ersätta vanligt flygbränsle med syntetiska bränslen. Först ut var amerikanska flygvapnet som i september 2006 testade att flyga bombplanet B52 med syntetiskt jetbränsle.¹³⁷ Syntetiska flygbränslen testas nu även av civila flygplanstillverkare. Testflygningar med syntetiskt bränsle har gjorts både av Airbus och Boeing.¹³⁸

Flyget kan också bli mer energieffektivt med bättre flygledning som ger rakare flygleder och minskar kötider i luften ovanför tättrafikerade flygplatser. Smartare system kan både ge plats för mer flyg och minska energianvändningen. För att möjliggöra detta krävs

¹³⁶ Björklund & Ydstedt (2008).

¹³⁷ Lopez (2006).

¹³⁸ Airbus (2009); Boeing (2009).

internationellt samarbete och harmonisering av system. En teknik som börjat användas de senaste åren är så kallade gröna inflygningar, då flygplanen glidflyger mer och motorinsatsen minskas i samband med landningen.

På andra områden ser vi hur avancerade tjänsteföretag utvecklar industribranscher. Kanske kommer vi att få se företag som erbjuder resande som tjänst i högre utsträckning än i dag, och hjälper resande med att sätta ihop kundens hela resebehov. I Sverige är det få som använder personbilen mer än 250 timmar per år. Resterande 8 500 timmar är bilen parkerad. Samåkningstjänster, hyrbilssystem och bilpooler skulle kunna effektivisera användningen vilket kan möjliggöra mer resande.

HISSEN SOM LÖSNING I MEGASTÄDER

Volkswagens utvecklingschef talade om megastäder som en viktig faktor när det gäller att planera för framtidens mobilitet. Enligt FN-statistik kommer över hälften av världens befolkning att bo i tätorter år 2010.¹³⁹ 1900 var London världens största stad med 6,5 miljoner invånare. I dag brukar Tokyo räknas som världens största stad, med 35 miljoner invånare i och kring staden.¹⁴⁰

Megastäderna ställer särskilda krav på mobiliteten. Tunnelbanor och tungt belastade gator är kanske det som förknippas mest med rörligheten i storstäder. Men megastäder är också hemvist för världens höghus. Hissar svarar för en stor del av mobiliteten i höghusen och redan världens kanske mest kända skyskrapa Empire State Building i New York har 73 hissar.¹⁴¹ Dubbelskyskraporna Petronas Towers i Kuala Lumpur är 452 meter höga och har 29 tvåvåningshissar i vardera tornet.¹⁴² Burj Dubai i Dubai kommer att bli världens högsta byggnad och ha världens högsta och snabbaste hissar.

¹³⁹ United Nations (2009).

¹⁴⁰ Forbes (2007).

¹⁴¹ Empire State Building (2009).

¹⁴² The Petronas Twin Towers (2009).

Hissarna kommer att ta 21 personer och gå med 18 m per sekund över 800 meter upp till toppen av byggnaden.¹⁴³ Även om detta är extrema exempel kommer hissar och people movers på ett energi-effektivt sätt att avlasta gator och tunnelbanor i megastäderna.

Teknik som avlastar gatorna från varutransporter kan också möjliggöra ökad mobilitet i megastäderna. Automatiska transportsystem för gods i underjorden är en smart lösning som nu projekteras runt om i världen. Gods ställer inte krav på hög hastighet. De stora vinsterna är att godset kan transporteras vid sidan av redan hårt belastade gator.¹⁴⁴ Tunnlar för gods behöver inte heller förses med nödutgångar på samma sätt som när man bygger tunnelbanor, och gatorna kan i stället frigöras för människors mobilitet.

Den glada nyheten som exemplen ovan visar är att det redan i dag finns ny och gammal teknik som skulle kunna bidra till att lösa en del av de problem och utmaningar som finns på mobilitetsområdet. Vi har dock högre ambitioner än så. Den verkliga utmaningen är att fler ska kunna resa mer, inte att upprätthålla dagens nivå.

¹⁴³ Burj Dubai (2009).

¹⁴⁴ Frog AGV Systems (2009).

5. MOBILITETENS GYLLENE REGEL

Listan på problem kopplade till mobilitet kan göras lång. Trängsel, miljö och bristande integration är bara några. Störningar och problem med mobiliteten bör uppmärksammas och tas på allvar, eftersom synliggörandet av negativa effekter i många fall är början på en process som leder till nya och bättre lösningar.

I London var trafikproblemen monumentala på 1800-talet. Det var bullrigt, trångt och smutsigt. Så kom tunnelbanan och andra innovationer. Staden växte på hundra år från en miljon till 4,5 miljoner invånare. Många tvivlade nog på att staden skulle kunna växa mer, men i dag bor cirka 8 miljoner människor i Storlondon. Det finns ett tydligt samband mellan transporter och tillväxt. Det finns också ett samband mellan störningar och lösningar.

En storstad som Los Angeles har i decennier tampats med luftföroreningar, smog och trafikinfarkt. Trots att trängseln fortfarande är bland de värsta i USA och LA-borna är de amerikaner som förklarar mest tid på grund av trafikförseningar varje år, har problemen med luftkvaliteten tack vare tekniska framsteg minskat betydligt sedan 1970-talet, då de var som värst. Los Angeles har fortfarande stora trafikproblem att tackla, men trots det växer staden och människor väljer frivilligt att bosätta sig där.

Vi har i den här boken visat att fri rörlighet är en förutsättning för social mobilitet. Ingrepp som syftar till att minska resandet kommer därför också att leda till att den sociala mobiliteten blir mindre, med alla de negativa effekter som det skulle föra med sig.

Mobilitet är också bra för kreativitet, utveckling, bildning, kultur, arbetsmarknad, affärsidéer, forskning, hälsa, handel och konkurrens. Fri rörlighet behövs för demokrati och välstånd, värden som alla politiker med självaktning omfamnar. Trots det är det ingen ovanlighet att samma politiker försöker lösa problem med åtgärder som innebär att mobiliteten begränsas.

Längs Europas kuster kämpar människor dagligen för sina liv när de försöker ta sig över havet mellan Nordafrika och Europa i små osäkra båtar. Inte heller är det säkert att livet blir så som flyktingarna tänkt sig om de lyckas ta sig in i Europa. Flyktingar från olika delar av världen är beredda att utsätta sig för enorma risker när de lägger sina liv i händerna på människosmugglare och låter sig packas som sillar i trånga utrymmen på lastfartyg och i containrar, allt i hopp om en bättre framtid i vår del av världen. Drömmen om ett bättre liv någon annanstans gör att människor är villiga att offra nästan allt. Det säger något om hur stark drivkraften att flytta är, om den kan innebära ens en liten strimma hopp om en bättre framtid.

Som vi visat är mobilitetskritik inte något nytt fenomen, utan människor har även historiskt upplevt störningar från mobilitet och på olika sätt också från tid till annan velat begränsa den. Lyckligtvis har drivkrafterna att hitta lösningar som minskat störningarna varit ännu större än viljan att reglera och förbjuda. Tekniska, ekonomiska och politiska landvinningar har gjort att allt fler har kunnat resa och förflytta sig. Detta har i sin tur ofta har lett till att mobilitetsmotståndet dykt upp igen i någon annan form.

Det är förstås pikant att kritiken och kraven på restriktioner ofta kommer när transportmedlen når en bred publik. Mobilitetsfrågorna har en klassdimension som är svår att bortse från. Vad förklarar att det är mer okej med reguljärflyg än lågprisdito, eller varför forskare och chefer ska få flytta runt och flyga över världen, men inte låginkomsttagare och lågutbildade?

Mänsklig mobilitet är den del av globaliseringen som gått långsammast. FN-organet UNDP föreslår därför i en rapport inrättandet av en Världsmobilitetsorganisation, motsvarande World Trade Organization, som bevakar den fria handeln av varor och tjänster.¹⁴⁵ Rapporten upprättar också några punkter som de tycker bör ligga till grund för migrationspolitiken i världen:

¹⁴⁵ UNDP (2009).

1. *Liberalisera och förenkla* de vägar som gör det möjligt för människor att söka arbete utomlands, vare sig det handlar om tillfälliga, säsonsberoende eller permanenta anställningar.
2. *Säkerställ grundläggande rättigheter* för migranter, oavsett legal status.
3. *Minska transaktionskostnaderna* i samband med migration, exempelvis avgifter för pass och visum.
4. *Öka kunskapen* om migrationens effekter genom att informera om såväl dess vinster som dess kostnader.
5. *Ta bort restriktioner* på intern rörlighet och ge interna migranter tillgång till grundläggande samhällsservice och tjänster
6. *Integrera rörlighet och migration i nationella strategier* för att minska fattigdomen och skapa bättre möjligheter för medborgarna.

Mycket återstår innan vår och UNDP:s vision om kraftigt ökad mobilitet blir verklighet. Men det finns ljuspunkter. Ett positivt exempel är den nya lag om arbetskraftsinvandring som Sverige införde i december 2008, som gör att man får arbets- och uppehållstillstånd i Sverige i två år om man har ett erbjudande om anställning.

Innovationer i kombination med smart politik har löst miljöproblem både en och två gånger, som exemplen med tunnelbanan i London och katalysatorn i Kalifornien visar. Ett dynamiskt och framtidsoptimistiskt synsätt där innovationernas betydelse betonas är avgörande för om vi ska klara de utmaningar vi nu står inför. Men det är viktigt att komma ihåg att innovationer i sig inte löser några problem. Först när det skapas en marknad som gör att innovationerna slår igenom blir de värdefulla.

Policyn på mobilitetsområdet bör vara enkel. En mobilitetspolitikens gyllene regel:

Bekämpa gärna störningar, men försök inte hindra eller begränsa mobilitet. Se positivt på innovatörerna och innovationerna. Något som uppfattas som dumt eller onödigt i dag, kan bli en viktig lösning i framtiden. Lyssna på dem som flaggar för störningar och ta deras oro på allvar, eftersom deras kritik kan driva fram lösningar.

REFERENSER

- Airbus (2009), Officiell hemsida. Herndon, VA, <www.airbus.com>.
- Alexandersson, Gunnar, Fölster, Stefan & Hultén, Staffan (1996), "Den lokala busstrafiken : en lyckad avreglering?" *Ekonomisk debatt*, nr 2, <www.ifn.se/wfiles/reprints/xreprint416.pdf>.
- American Airlines (2009), Officiell hemsida, <www.aa.com/international/internationalSplashAccess.do?countryCodeForIP=SE>.
- Andersson, Krister (1995), *Kapitalets rörlighet : den svenska skatte- och utgiftsstrukturen i ett integrerat Europa*. Stockholm: Finansdepartementet (Ds 1995:74; Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, ESO).
- Australian Government (2005), *Education without borders : international trade in education*. Barton, ACT: Department of Foreign Affairs and Trade, <www.dfat.gov.au/publications/eau_education/index.html>.
- Automotive Engineer* (2009), "The futurists". London, januari.
- Baby Boomer Survey (2005), "Del Webb baby boomer survey", refererad i *Top ten travel and tourism trends for 2006*. Moresville, NC: Randall Travel Marketing, <[www.rtmnet.com/Portals/1/2006%20Top%20Ten%20Travel%20and%20Tourism%20Trends%20\(brief\).pdf](http://www.rtmnet.com/Portals/1/2006%20Top%20Ten%20Travel%20and%20Tourism%20Trends%20(brief).pdf)>.
- BBC (2008), "MPs back personal carbon credits". *BBC News online*, 26 maj, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/politics/7419724.stm>.
- Blatner, David (2003), *Hundra år i luften : allt du behöver veta om att flyga*. Stockholm: Svenska förlaget.
- Boeing (2009), Officiell hemsida. Chicago, IL, <www.boeing.com>.
- Bolmstedt, Åsa (2003), "Koppla av – men var inte lat". *Populär historia*, nr 4, <www.nordicacademicpress.com/o.o.i.s?id=43&vid=837>.
- Burj Dubai (2009), Officiell hemsida, <www.burjdubai.com>.
- Burns, Chris (1999), "What the Berlin wall still stands for". *CNN.com*, 8 november, <www.cnn.com/SPECIALS/views/y/1999/11/burns.wall.nov8/>.
- Council of Economic Advisers (2007), "Immigration's economic impact". Washington, DC: Executive Office of the President, <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/cea/cea_immigration_062007.pdf>.

- Dagens Nyheter* (2009), "Turismen kan bli största klimatboven". DN.se, 15 september, <www.dn.se/nyheter/sverige/turismen-kan-bli-storsta-klimatboven-1.953494>.
- Dielemans, Jennie (2008), *Välkommen till paradiset : reportage om turistindustrin*. Stockholm: Atlas.
- Drury, Ian (2009), "Ration holiday flights to cut pollution, says Brown's adviser". *(Daily) Mail online*, 6 februari, <www.dailymail.co.uk/news/article-1137204/Ration-holiday-flights-cut-pollution-says-Browns-adviser.html>.
- Dunlop Tires (2009), Officiell hemsida, <www.dunloptires.com>.
- The Economist* (2009), "Beyond oil". 9 juli.
- Edenholm, Yvonne (2006), "Öresund friskare efter bron". Realtid.nu, 27 februari, <www.realtid.se/ArticlePages/200602/27/20060227121126_Realtido89/20060227121126_Realtido89.dbp.asp>.
- Ehrbeck, Tilman, Guevara, Ceani & Mango, Paul D (2008), "Mapping the market for medical travel". *McKinsey Quarterly*, maj, <www.mckinseyquarterly.com/Mapping_the_market_for_travel_2134>.
- Ekman, Kajsa Ekis (2008), "Turismen vår tids kolonialism". DN.se, 26 augusti.
- Empire State Building (2009), Officiell hemsida, <www.esbnyc.com>.
- Enquist, Per Olov (2008), *Ett annat liv*. Stockholm: Norstedt.
- Europeiska Unionens officiella tidning* (2008), "Rådets gemensamma ståndpunkt 2008/844/Gusp av den 10 november 2008 om ändring av gemensam ståndpunkt 2006/276/Gusp om restriktiva åtgärder mot vissa tjänstemän i Vitryssland". 11 november, <<http://se.vlex.com/vid/ndpunkt-restriktiva-rder-vitryssland-44208312>>.
- Falkemark, Gunnar (2006), *Politik, mobilitet och miljö : om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*. Möklinta: Gidlund.
- Ferm, Olle (2006), "Farofyllda resor till lärodomsstäderna". *Forskning och framsteg*, nr 7.
- Finansdepartementet (2007), "Regionala skillnader i arbetslöshet består trots ökad rörlighet på arbetsmarknaden". Stockholm: Regeringskansliet (Pressmeddelande 25 maj, gällande SOU 2007:35), <www.regeringen.se/sb/d/8990/a/82885>.
- Finansdepartementet (2009), *Beräkningskonventioner 2009 : en rapport från skatteekonomiska enheten i Finansdepartementet*. Stockholm, <www.regeringen.se/content/1/c6/11/30/82/ad85f6f7.pdf>.
- Forbes* (2007), "Megacities of the future". 11 juni 2007.
- Fritidsresor (2007), "8 av 10 väljer att resa för skatteåterbäringen". Stockholm, 4 juni, <www.mynewsdesk.com/se/pressroom/fritidsresor/pressrelease/view/aatta-av-tio-vaeljer-att-resa-foer-skatteaterbaeringen-221702>.

Fritidsresor (2008), "Snart fullt på flygen i jul : julklappar och tomtedräkt smugglas i resväskan". Stockholm, 9 december, <www.mynewsdesk.com/se/pressroom/fritidsresor/pressrelease/view/snart-fullt-paa-flygen-i-jul-julklappar-och-tomtedraekt-smugglas-i-resvaeskan-259873>.

FROG AGV Systems (2009), Officiell hemsida, <www.frog.nl>.

Föreningen svenskar i världen (2009), Officiell hemsida, <www.sviv.se/>.

Glater, Jonathan D (2009), "A hiring bind for foreigners and banks". *The New York Times*, 10 mars, <<http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9C02E0DC163EF933A25750C0A96F9C8B63>>.

Gough, Cindy & Jeremy (2007), *Grey nomad's guidebook*. Sydney, NSW: Pan Macmillan Australia.

Granestrand, Cecilia (2008), "Så räddar vi klimatet". *Dagens samhälle*, 24 januari.

Gröna Lund (2009), Officiell hemsida, <www.gronalund.com/>.

Hayward, Fred M & Siaya, Laura M (2001), "A report on two national surveys about international education". Washington, DC: American Council on Education, <www.eric.ed.gov/ERICDocs/data/ericdocs2sql/content_storage_01/0000019b/80/1a/ef/7e.pdf>.

Hedlund, Kjell (2006), "Ja, tack till lågprisflyg". *UNT.se*, 26 juni, <www2.unt.se/avd/1,,MC=77-AV_ID=509965,00.html>.

Hylander, Lars (2008a), "Tvivlar på biobränsle för flyget". *Uppsala Nya Tidning*, 24 november.

Hylander, Lars (2008b), "Bullret avgörande motargument". *Uppsala Nya Tidning*, 5 februari.

Institut für Mobilitätsforschung (2009), Officiell hemsida, <www.ifmo.de/>.

Jansson, Daniel (2008), "Uppsala Air förskönar bilden". *UNT.se*, 28 januari, <www2.unt.se/pages/1,1826,MC=77-AV_ID=716684,00.html>.

Johansson, Mats (2009), "Kollektivtrafiken måste utvecklas". Karlskrona: Socialdemokraterna i Blekinge, <www.s-info.se/region/various.asp?id=21&page=7892&navi=3>.

Johnson, Anders (1997), *Inte bara valloner : invandrare i svenskt näringsliv under 1000 år*. Stockholm: Timbro.

Johnson, Ylva (2009), "Skam den som reser". *Dagens Nyheter*, 4 januari

Kairos Future (2009), Officiell hemsida, <www.kairosfuture.com/>.

Kaiser, Peter (2004), "Der Beitrag von Jugendorganisationen zur weiteren Entwicklung des Jugendtourismus". Anförande av ordföranden för European Union Federation of Youth Hostel Associations (EUFED), vid European Tourism Forum, Budapest oktober, <www.etf2004budapest.hu/presentations.html>.

Kollberg, Kersti (2007), "Vem behöver civilflyg på Ärna?" UNT.se, 17 november, <www2.unt.se/avd/1,,MC=25-AV_ID=679232,00.html>.

Københavns Lufthavne (2009), Officiell hemsida, <www.cph.dk>.

Legrain, Philippe (2006), *Immigrants : your country needs them*. London: Little Brown.

Levinson, D & Wu, Y (2005), "The rational locator re-examined : are travel times still stable?" *Transportation*, vol 32, nr 2, sid 187-202.

Lofors, Emma (2008), "Första charterresan kostade tre månadslöner". *DN.se*, 15 juli, <www.dn.se/insidan/forsta-charterresan-kostade-tre-manadsloner-1.610403>.

London Transport Museum (2009), Officiell hemsida, <www.ltmuseum.co.uk>.

Lopez, Todd (2006), "Alternate fuel-powered B-52 to fly in September". Washington, DC: Official website of the U S Air Force, 15 maj, <www.af.mil/news/story.asp?id=123020290>.

Low Fly Zone (2009), "Pledge to be free from flying for 12 months". <www.lowflyzone.org>.

Lundgren, Eva (2008), "Katastrof krävs innan vi ställer bilen". *Miljöportalen*, 23 december, <www.miljoportalen.se/transport/bilism-och-braenslen/katastrof-kraevs-innan-vi-staeller-bilen/view>.

Lungescu, Oana (2004), "EU newcomers 'risk brain drain'". *BBC news*, 27 februari, <<http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/3492668.stm>>.

Löfgren, Olle, red (1990), *Längtan till landet Annorlunda : om turism i historia och nutid*. Stockholm: Gidlund.

Malmberg, Niclas (2007), "Fel att kommunen köper mark". *Uppsala Nya Tidning*, 25 november,

Masszi, Ferenc (2009), "Fritt och billigt flygresande en lycka för alla". *Uppsala Nya Tidning*, 19 februari.

Melén, Johanna (2007), "Om 50 år kan vi flyga igen". *Aftonbladet.se*, 14 november, <www.aftonbladet.se/klimathotet/article1243068.ab>.

Moberg, Vilhelm (1949), *Utvandrarna*. Stockholm: Bonnier, 1949.

Motion 2008/09:T503, "Utgiftsområde 22 kommunikationer", av Karin Svensson Smith m fl (mp). Stockholm: Riksdagen, <www.riksdagen.se/Webbnav/index.aspx?nid=410&dok_id=GW02T503>.

Nakicenovic, Nebojsa (1989), "Expanding territories : transport systems past and future", in D F Batten & R Thord, red, *Transportation for the future*. Berlin: Springer-Verlag, sid 43-66.

Naturvårdsverket (2007), "FN:s klimatpanel 2007 : åtgärder för att begränsa klimatförändringar". Svensk översättning av sammanfattningen av FN:s klimatpanels, (IPCC), tredje delrapport för utvärdering av klimatförändringen. Stockholm, <www.naturvardsverket.se/sv/Nedremeny/Webbokhandeln/ISBN/5700/91-620-5713-8/>.

Norberg, Johan (2009), *Den eviga matchen om lyckan : ett idéhistoriskt referat*. Stockholm: Natur och kultur.

Nordisk familjebok (1875-1899), Konversationslexikon och realencyklopedi innehållande upplysningar och förklaringar om märkvärdiga namn, föremål och begrepp. Stockholm. Band 12, sid 842.

NUTEK (2007), *Fakta om svensk turism och turistnäring*. Stockholm

OECD (2009), "DAC 4 Private flows". Paris: Organisation for Economic Cooperation and Development, <<http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TABLE4>>.

Omvärldsnyheter (2009), "Internationellt om högskolan nr 12". Umeå universitet, 3 april, <www.info.umu.se/Nyheter/InternNyheter.aspx?id=4265>.

Ory, David T et al (2004), "When is commuting desirable to the individual?" *Growth and Change*, vol 35, nr 3, sid 334-359.

Paumgarten, Nick (2007), "There and back again : the soul of the commuter". *The New Yorker*, 16 april, <www.newyorker.com/reporting/2007/04/16/070416fa_fact_paumgarten>.

Pekgul, Nalin m fl (2008), "S måste verka för tuffa miljöåtgärder". *Göteborgs-Posten*, 10 februari.

Persson, Göran (1997), *Den som är satt i skuld är icke fri : min berättelse om hur Sverige återfick sunda statsfinanser*. Stockholm: Atlas, 1997.

The Petronas Twin Towers (2009), Officiell hemsida, <www.petronastwintowers.com>.

Piehl, Anne Morrison (2007), "The connection between immigration and crime". Testimony before the U S House of Representatives Committee on the Judiciary, Subcommittee on Immigration, Citizenship, Refugees, Border Security, and International Law. Washington, DC: House of Representatives, 17 maj, <<http://judiciary.house.gov/hearings/May2007/Piehl070517.pdf>>.

Plane stupid (2009), "Aberdeen airport : BAA's claims ring hollow". London, 16 mars, <www.planestupid.com/planespeaking?page=14>.

Ratha, Dilip, Mohapatra, Sanket & Xu, Zhimei (2008), "Outlook for remittance flows 2008–2010 : growth expected to moderate significantly, but flows to remain resilient". Washington, DC: Världsbanken. (*Migration and Development Brief*, 8), 11 november, <http://siteresources.worldbank.org/INTPROSPECTS/Resources/334934-1110315015165/MD_Brief8.pdf>.

Real Estate Publishers (2007), "BRIC travellers to trigger mid-market and budget hotel growth across Europe". Haag, 2 juli, <www.europe-re.com/system/main.php?pageid=2277&articleid=9188>.

Richards, Greg & Wilson, Julie (2003), *Today's youth travelers : tomorrow's global nomads : new horizons in independent youth and student travel*. Amsterdam: International Student Travel Confederation.

Robinson, Simon (2007), "Postcard New Delhi". *Time Magazine*, 15 nov, <www.time.com/time/magazine/article/0,9171,1684522,00.html>.

Rusch, Claudia (2006), *Honeckers kanderade äpple*. Malmö: Kjellbergs.

SAS (2007), "Affärsresor : trender 2007 : så tror svenska affärsresenärer om utvecklingen under året." Stockholm: Scandinavian Airlines, Sverige.

SBR (2002), "Expressbussen efter avregleringen : utveckling och erfarenheter". Stockholm: Svenska Bussbranschens Riksförbund, <www.bussbranschen.se/Portals/0/PDF_public/Blandad/ro21129.pdf>.

SCB (2004), *Fritid 1976–2002*. Stockholm: Statistiska centralbyrån.

SCB (2007), "Hushållens utgifter (HUT) 2006 : Hushållsgrupp : genomsnittliga utgifter i kronor per hushåll och år, 2006". Stockholm: Statistiska centralbyrån, <www.scb.se/Pages/TableAndChart____239402.aspx>.

Schildrop, Edgar B & Holmgren, Frithiof (1933–1935), *Teknikens triumfer i fartens århundrade*. 3 band. Stockholm: Schildt.

Seok, Kay (2009), "Human rights in North Korea". *The Korea Times*, 17 februari.

Sika Sverige AB (2009), Officiell hemsida, <www.sika.se>.

SIKA-institutet (2007), *Res 2005–2006 : den nationella resvaneundersökningen*. Östersund: Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA-statistik, kommunikationsmönster, 2007:19; Sveriges officiella statistik), <www.sika-institute.se/Doclib/2007/SikaStatistik/ss_2007_19_1.pdf>.

SKL (2008), *Pendlare utan gränser? : en studie om pendling och regionförstoring*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting (Arena för tillväxt), <www.arenafortillvaxt.com/Pendlareutangranser.pdf>.

SOU 2007:35, *Flyttning och pendling i Sverige : bilaga 3 till Långtidsutredningen 2008*. Stockholm: Fritze, <www.regeringen.se/sb/d/108/a/82886>.

SPT (2009), Svenska Petroleum Institutet, Officell hemsida, <www.spi.se>.

Statistics Canada (2009), Canada's national statistical agency, officiell hemsida, <www.statcan.gc.ca/>.

Stockholms hamnar (2009), Officiell hemsida, <www.stockholmshamn.se/>.

Strömberg, Andreas (2009), "Rädda jorden? Glöm Thailandsresan". *Folkbladet*, 14 september, <www.folkbladet.se/reportage/artikel.aspx?articleid=4980112>.

Svensson Smith, Karin (2008), "I princip är allt flyg söder om Sundsvall onödigt". *Västerviks-Tidningen*, 14 augusti, <http://mp.se/templates/Mct_78.aspx?avdnr=12399&number=154359>.

Sveriges ambassad i Riyadh (2009), "Reseinformation Saudiarabien". Riyadh, 31 augusti, <www.swedenabroad.com/Page____30438.aspx>.

SVT (2009), "Skavlan". Stockholm: Sveriges Television, 13 februari.

Swärd, Lasse (2005), "Svårt förbjuda stadsjeepar". *Dn.se*, 6 maj, <www.dn.se/sthlm/svart-forbjuda-stadsjeepar-1.525519>.

Südtiroler Archäologiemuseum (2009), "Ötzi-Museum – the Iceman", <www.archaeologiemuseum.it>.

Ticket (2009), "Lågkonjunkturen lyfter Turkiet mot toppen i Tickets reseundersökning". Stockholm (Undersökningen Ticket Collection), mars, <www.dn.se/insidan/forsta-charterresan-kostade-tre-manadsloner-1.610403>.

Ulvskog, Marita (2009), Uttalande om uthyrd lettisk arbetskraft, i Agenda, SvT, 24 maj, citerat i Rapport 27 maj, <http://svt.se/2.22620/1.1571624/ulvskog_anklagar_letter_for_manniskohandel>.

United Nations (2009), "World population prospects : the 2008 revision : population database". New York: Department of Economic and Social Affairs, <<http://esa.un.org/unpp/>>.

UNDP (2009), *Overcoming barriers : human mobility and development*. New York: United Nations development program (Human Development Report 2009), <http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2009_EN_Complete.pdf>.

Ungdomsstyrelsen (2003), *De kallar oss unga : Ungdomsstyrelsens attityd- och värderingsstudie 2003*. Stockholm.

UNWTO (2008), *Tourism highlights : 2008 edition*. Madrid: World Tourism Organization/United Nations, <www.hotelnewsresource.com/pdf8/UNWTO123008.pdf>.

U S Department of State (2009), "Background note: Belarus". Washington, DC, <www.state.gov/r/pa/ei/bgn/5371.htm>.

Utrikesdepartementet (2007), "Mänskliga rättigheter i Demokratiska Folkrepubliken Korea (Nordkorea) 2007". Stockholm, <www.manskligarattigheter.gov.se/dynamaster/file_archive/080326/530bf557f55d153a23ce9b82faa9eef9/Nordkorea.pdf>.

Utvandrarnas hus (2009), Officiell hemsida, <www.utvandrnashus.se>.

Wadhwa, V et al (2009), "America's loss is the world's gain : America's new immigrant entrepreneurs". Part 4. Durham, NC: Duke University (Working paper series). Nedladdningsbar från <<http://ssrn.com/abstract=1348616>>.

Valmyndigheten (2007), "Erfarenheter från valen den 17 september 2006". Solna (Rapport 2007:1), <www.val.se/pdf/rapport_2007_1.pdf>.

The virtual guide to Belarus (2009), <www.belarusguide.com>.

Wisell, Martin (2009), "Bra att begränsa bankkapacitet". *Uppsala Nya Tidning*, 2 februari.

WTTC (2007), "World travel & tourism : navigating the path ahead : the 2007 Travel & Tourism economic research". London: World Travel & Tourism Council, <www.wttc.org/bin/pdf/original_pdf_file/world.pdf>.

WTTC (2008), "The 2008 travel & tourism economic research". London: World Travel & Tourism Council (Executive summary), <www.wttc.org/eng/Tourism_Research/>.

WTTC (2009), "Travel and tourism economic impact 2009 : Sweden". London: World Travel & Tourism Council, <www.wttc.org/bin/pdf/original_pdf_file/sweden.pdf>.

Vägverket (2009a), Officiell hemsida, <www.vv.se>.

Vägverket (2009b), "Cykeltrafik i Skåne". Borlänge, <www.vv.se/Vagverket-naradig/Skane/Cykelleder1/Cykeltrafik-i-Skane/>.

Västerbro, Magnus (2008), "Resan en av våra vanligaste dagdrömmar". DN.se, 9 juli, <www.dn.se/insidan/resan-en-av-vara-vanligaste-dagdrommar-1.706713>.

Zsiga, Erik (2007), *Hejdå Östeuropa!* Stockholm: Timbro, 2007.

Öresundsbron (2009), Officiell hemsida, <www.oresundsbron.com>.

Östgöta-Correspondenten (2009), "Rekorddyr bensin påverkar inte bilåkandet". *Corren.se*, 6 april, <<http://archive.corren.se/sverige/?articleId=4302346>>.

Geografisk rörlighet och social mobilitet hänger ihop.

Varför är det krångligare att frakta en människa runt världen än en flygel? Varför får nordkoreanska kvinnor inte cykla? Hur kunde det ta hundra år att få bygga Öresundsbron?

Kontrollerande myndigheter, auktoritära stater och välmenande miljövänner försöker ständigt reglera och förbjuda allt från cyklar till lågprisflyg. Synliga och osynliga murar har byggts kring flyktingar, solresenärer, tågluffare och affärsmän.

Den här boken beskriver värdet av rörlighet och sambandet mellan fysisk och social mobilitet, men framför allt det motstånd människans fria rörlighet har mött.

Hittills har debatten om rörlighetsfrågor förts på förbudsivrarnas planhalva. Den här boken har i stället ett positivt budskap: att mobilitet inte är ett nödvändigt ont, utan en viktig del av det öppna samhället.

Trevlig resa!