

FAR OCH FLYG! HUR RESOR FÖRÄNDRAR VÄRLDEN

Maria Rankka

Anders Ydstedt

Fredrik Johansson

TIMBRO

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

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? Hjäalten 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 *Odysseen*, 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 transportererna 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 svenskar 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 tolvmåna-
dersperioden:

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 utlandssemestrar 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 välfärdstater. 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 trängselskatter 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 företaget 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 fabrikkatet 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, välstånd, 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.