

# Den fria rörligheten i ett upphettat Europa

En kritisk granskning av EU:s gröna giv och strategi för hållbar och smart mobilitet

# Abstract

Following the continual degradation of climate, the issue of climate change has increasingly been integrated in world politics. The European Union has itself implemented climate policies to adverse the tendency. However, the union has also given rise to the principle of free movement, a concept tightly connected to the EU's carbon intensive transport sector. Research has shown the need for the EU to cut down on at least 90 % of the transport sector's emissions for it to reach climate neutrality. The aim of this thesis is to gain an understanding of how EU perceives the free movement in relation to sustainability and the climate related issues derived from European transports. To reach the objectives, two EU climate documents have been examined through a discourse analytical *What's the problem represented to be?* approach together with a conceptual framework based on the interweaving of the concepts of freedom, mobility and sustainability. The study shows that EU places its emphasis on a sustainable transition of the transport sector but doesn't discuss whether the principle of free movement should be reevaluated or not. A conclusion that can be drawn from the results is that EU withholds a negative understanding of freedom.

*Key words:* Free movement, Mobility, Sustainability, Freedom, The Green Deal, Isaiah Berlin, Sustainable development

*Number of words:* 9887

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Introduktion</b>	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och frågeställning	2
<b>2</b>	<b>Teori</b>	4
2.1	Begrepp	4
2.1.1	Frihet	4
2.1.2	Rörlighet	6
2.3	Hållbarhet	7
2.2	Mobilitetsteori	8
2.2.1	Framställningar och förståelser av rörlighet	10
2.3	Begreppsapparaten	14
<b>3</b>	<b>Metod och material</b>	17
3.1	Metod	17
3.1.1	Valet av den diskursanalytiska WPR-ansatsen	17
3.1.2	Generaliserbarhet	19
3.1.3	Operationalisering	20
3.2	Material	21
<b>4</b>	<b>Analys</b>	23
4.1	Kort översikt över arbetsgången i tolkningen av materialet	23
4.2	Hur framställs problemet?	23
4.3	Finns det tystnader i materialet?	25
<b>5</b>	<b>Diskussion</b>	29
<b>6</b>	<b>Referenser</b>	31

# 1 Introduktion

## 1.1 Bakgrund

1986 uttrycker Europeiska Gemenskapen (EG)<sup>1</sup> en vilja att skapa en gemensam marknad för sina medlemsstater. I fördraget, som kallas för den europeiska enhetsakten, skriver EG att unionen ska ha en inre marknad i form av “ett område utan inre gränser, där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital säkerställs”. Principen om fri rörlighet har sedan dess vunnit laga kraft och blivit styrande för EU:s verksamhet. Människor färdas dagligen över nationsgränser, varor fraktas, tjänster tillhandahålls och pengar förflyttas frekvent mellan länder, en utveckling som möjliggjorts just genom avskaffandet av inre hinder (Europaparlamentet, 2023a).

Den fria rörligheten har däremot en baksida. Forskning visar att en fjärdedel av EU:s utsläpp av växthusgaser kommer från unionens transporter. Den visar också att transportutsläppen måste minska med 90 % för att sektorn ska kunna bli klimatneutral till 2050, ett mål om nettonollutsläpp av växthusgaser som EU i sin tur utarbetat i efterdyningarna av anslutningen till Parisavtalet 2015 (Europeiska kommissionen, 2019, s. 10; Europeiska rådet, 2023). För att uppfylla målet om klimatneutralitet påkallar EU ett behov av att ställa om till mer “hållbara” samhällen där hållbarhet ska vara “i centrum för den ekonomiska politiken” och där “målen för hållbar utveckling” ska vara “i centrum för EU:s beslutsfattande och åtgärder” (Europeiska kommissionen, 2019, s. 2–3).

Den fria rörligheten tycks alltså ställas mot ett behov av att göra transportsektorn mer hållbar, men hur EU resonerar om den fria rörlighetens inverkan på klimatet finns det inte många exempel på. Vid ett fåtal tillfällen har man kunnat synliggöra EU:s inställning till fri rörlighet i ljuset av växande klimatförändringar. Ett exempel kommer ifrån EU:s vitbok om ett gemensamt europeiskt transportområde från 2011. I policydokumentet behandlas mobilitetens nackdelar och förslag på åtgärder för att ta itu med problemen. När EU har att ta ställning till olika lösningar på mobilitetens miljöskadliga effekter uttrycker de under punkt

---

<sup>1</sup> Föregångare till Europeiska unionen (EU).

18: “[m]inskad rörlighet är inget alternativ” (Europeiska kommissionen, 2011, s. 6, p. 18). Yttrandet avspeglar en bestämd inställning till den europeiska mobiliteten: den fria rörligheten bör försvaras. Frågan om hållbarhet i termer av minskade transporter och utsläpp kan därmed sägas lämnas därhän.

2019 presenterar EU sin ambitiösa färdplan för ett förbättrat klimat: *Den europeiska gröna given* (2019). Strategin framställs av unionen självt som ett “svar” på klimatets utmaningar (Europeiska kommissionen, 2019, s. 2). En intressant fråga blir oundvikligen hur EU argumenterar för att upprätthålla principen om fri rörlighet (som ju i dagsläget går att koppla till en stor andel av unionens utsläpp) samtidigt som de lyfter fram behovet av att göra transportsektorn mer hållbar för att nå målet om klimatneutralitet till 2050, med andra ord hur EU väger mellan värdena av fri rörlighet och hållbarhet när de ställs inför utmaningen att klimatneutralisera transportsektorn. Under denna del blir det i förlängningen också intressant att se vilken förståelse av fri rörlighet som EU vidhåller.

## 1.2 Syfte och frågeställning

Syftet med denna uppsats är således att nå en fördjupad förståelse för hur EU framställer fri rörlighet - vilka bakomliggande värden som konstituerar EU:s förståelse av rörlighet - och hur denna representation av fri rörlighet förhåller sig till deras representation av hållbarhet. Genomförandet av studien bygger i huvudsak på en teoretisk och en empirisk del. Den teoretiska delen grundar sig i en politiskfilosofisk diskussion om vilka centrala värden som fri rörlighet och hållbarhet i allmänhet baseras på, och här upprättas också en löst hållen begreppsapparat för att jag ska kunna närma mig studieobjektet med så heltäckande förståelser av fri rörlighet och hållbarhet som möjligt. Den empiriska delen utgörs av en granskning av EU:s klimatkument *Den europeiska gröna given* och *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*<sup>2</sup> för att, med hjälp av Bacchis metodologiska *What’s the problem represented to be* (WPR)-ansats och begreppsapparaten, dels studera vilka förståelser av fri rörlighet och hållbarhet som EU vidhåller, men också för att se hur EU länkar dem samman i sin klimatpolitiska argumentation.

---

<sup>2</sup> Hädanefter kommer strategin att benämnas “strategin” och “strategin för hållbar och smart mobilitet”.

Tidigare forskning har problematiserat rörlighetens inverkan på klimatet. Den har studerat huruvida moderna mobilitetsmönster är en bidragande faktor till växande klimatförändringar, och den har uppmärksammat en korrelation mellan de två (se bland annat Urry 2007; Paterson 2007; Cresswell 2010; Kaufmann, Audikana & Drevon 2022). Mer skral är däremot forskningen när det kommer till studier som inkluderar rörlighetens frihetsdimension i sina analyser, som när de studerar sambandet mellan rörlighet och hållbarhet också väger in frågan om frihet för att förstå rörlighetens inbäddning i samhällets sociala strukturer. Denna uppsats har som syfte att integrera frihetsfenomenet i sin analys och den gör det genom att besvara frågeställningen:

- Hur framställer EU den fria rörligheten i förhållande till värdet av hållbarhet?

## 2 Teori

Uppsatsens teoridel baseras i huvudsak på forskning om mobilitet, mer specifikt på Cresswell (2010), Urry och Shellers (2006) studier om politiseringen av mobilitet och moderna mobilitetsmönster, och på Patersons (2007) och Isakssons (2023) forskning om olika framställningar av rörlighet.

Även om rörlighetslitteraturen upptar den övervägande delen av det teoretiska ramverket, inryms även Isaiah Berlins frihetsdefinition och hållbarhetsbegreppet i uppsatsens teoridel. Rörlighet presenteras också som ett begrepp.

### 2.1 Begrepp

I uppsatsen förekommer en del begrepp varav ett tretal utgör en stor del av innehållet. För att åstadkomma en heltäckande mätning av vilka synsätt på fri rörlighet som kommer till uttryck i mitt material fordras ett analytiskt verktyg som kopplar samman rörlighet, frihet och hållbarhet. Mot bakgrund av att begreppen saknar entydiga definitioner, följer nu beskrivningar av vilka förståelser det är som används i denna uppsats.

#### 2.1.1 Frihet

Frihet är ett vittomfattande begrepp med obestämda gränser. I årtusenden har olika tänkare tvistat om vilket sätt som frihet bäst kan förstås på, och diskussionen har inte mynnat ut i något givet svar (Gray, 1991, s. 1). Att företa sig att ge frihetsbegreppet en heltäckande definition vore därför dumdrigt. Däremot finns det etablerade förståelser av frihet som har accepterats av stora delar av forskningsvärlden.

Ett särskilt framstående bidrag är den politiske teoretikern Isaiah Berlins distinktion mellan negativ och positiv frihet. Trots att begreppet har mötts av mycket kritik utgör det likväl en av de mest inflytelserika förklaringsmodellerna för frihet. Berlins begrepp omnämns nästan alltid i den politiskfilosofiska litteratur som behandlar frihetsfenomenet, åtminstone när det kommer till introduktioner av ämnet (se bland annat Gustavsson, 2016, s. 82–83 och 87–88; Flikschuh 2007, s. 4; Kukathas, 2012, s. 685–688). Det vetenskapliga bidraget har också kommit att tjäna till teoribildningen på området genom att forskare nu ofta kategoriserar

klassiska frihetstänkare i negativa och positiva frihetsläger. Ett exempel är Ian Carter, professor i politisk filosofi vid Universitetet i Pavia, som i sin artikel om positiv och negativ frihet i Stanfords universitets filosofiska onlineencyklopedi, placerar filosofer som John Stuart Mill och Jean-Jacques Rousseau i negativa respektive positiva frihetsdomäner (Carter 2021).

Med anledning av negativ och positiv frihet som två brett accepterade förklaringsmodeller, är det denna definition av frihet som uppsatsen vidhåller.

Så vad menar Isaiah Berlin när han talar om negativ och positiv frihet? I grund och botten hävdar han att frågan om frihet har splittrat befolkningen sedan urminnes tider. Konflikten bottnar enligt honom i två skilda frihetssyner. Den grundar sig i att det finns en utbredd uppfattning i modern tid om att människan bör ha en del av sitt liv – privatlivet – fritt från statlig inblandning, det vill säga att människan inom detta område bör ges egenmakt så länge dennes handlingar inte inskränker på andras rätt till privatliv eller på den organisation som systemet är uppbyggt på. Berlin menar att det här är en klassiskt liberal uppfattning och att synen avspeglar en tro på negativ frihet (Berlin, 2002, s. 282–286).

En annan grupp av människor ställer sig tveksam till den negativa frihetssynen. De ifrågasätter individens rätt till självbestämmande med argumentet att alla människor inte har de förmågor som krävs för att kunna fatta välgrundade beslut och på så vis tjäna sin frihet. Istället menar man att kontrollåtgärder utförda av personer väl insatta i människans drivkrafter kan behövas för att realisera det som ligger i individens faktiska intresse. Detta resonemang speglar en positiv syn på frihet. Till skillnad från den negativa frihetssynen ses statlig inblandning här inte nödvändigtvis som ett hinder utan snarare som en förutsättning för sann frihet. Enligt detta narrativ begränsas människans frihet av interna hinder och därför menar man att styrande åtgärder av bättre vetande aktörer i syfte att undanröja dessa hinder kan rättfärdigas i frihetens namn. Det här går att kontrastera mot den negativa frihetens problembild av externa aktörer som hinder, det vill säga hinder som existerar bortom den nämnda individen. Sådana blockader manifesterar sig i form av andra aktörers påtvingande åtgärder som styr människan i sitt handlande, som tvingar denne att agera på ett sätt som den inte själv bestämt. Negativa frihetsförespråkare menar med andra ord att friheten aldrig kan tjänas genom tvång. Även om den alkoholiserades hälsa skulle gynnas av åtgärder som förhindrade denne från att dricka, är inte sådana aktioner att likställa med frihet. Den



alkoholiserades frihet är val som denne gör av egen vilja, oberoende av om valet är gott eller ont i allmänhetens ögon (Berlin, 2002, s. 282–286).

### 2.1.2 Rörlighet

Rörlighet innefattar likt frihetsbegreppet ett flertal aspekter. I litteraturen lyfts fyra huvudsakliga definitioner fram. Dessa är: 1) geografisk rörlighet, antingen i form av något som direkt förflyttar sig eller som något som har förmågan att göra det, 2) social rörlighet, 3) rörlighet av varor, och 4) virtuell rörlighet genom distanskommunikation mellan människor (Urry 2007, s. 7–11; Kaufmann, Audikana & Drevon, 2022, s. 8–9).

Medan den geografiska rörligheten syftar till all rumslig förflyttning avser den sociala rörligheten förflyttning i social bemärkelse. Den sociala rörligheten är vertikal och handlar om maktmässig upp- och nedstigande rörlighet i hierarkier, exempelvis en anställds yrkesmässiga klättring i ett företag (ibid).

Den geografiska förflyttningen går i sin tur att dela in i reversibel och irreversibel rörlighet. Med reversibel rörlighet avses korta och regelbundna tur- och returesor medan den irreversibla motsvarigheten handlar om resor som inte har en direkt tillbakakomst (ibland ingen återkomst alls). Medan den reversibla rörligheten manifesterar sig i form av jobbrelaterade resor och semesterresor, är den stadigvarande irreversibla rörligheten inte sällan av tvångsmässig karaktär. Det kan för denna form av rörlighet handla om emigration i hopp om ett bättre liv i ett nytt land (Urry, 2007, s. 7–11).

Rörligheten av varor kan ta sig både fysisk och abstrakt form beroende på om det rör sig om materiella eller immateriella objekt (exempelvis programvara och data) (ibid).

Rörlighet kan således definieras på skilda sätt. Människor i rörelse kan syfta till både geografisk och social rörlighet beroende på vilken aktivitet det rör sig om (om det handlar om flytt och resande eller om personligt självförverkligande) och varans form bestämmer huruvida cirkulationen av varor är av geografisk eller abstrakt karaktär (Kaufmann, Audikana & Drevon, 2022, s. 8).

## 2.3 Hållbarhet

I FN:s rapport *Vår gemensamma framtid* (även kallad *Brundtlandrapporten*) från 1987 presenteras begreppet “hållbar utveckling” för första gången. Hållbar utveckling ska enligt FN förstås som “en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”. En sådan utveckling villkoras av att den är ömsesidigt ekologiskt-, socialt- och ekonomiskt hållbar. Med ekologisk menar man att människans leverne inte ska urholka världens ekosystem på dess resurser, med social att utvecklingen ska vara rättvis och ta hänsyn till alla människors (inklusive kommande generationers) behov och med ekonomisk att den ska främja en tillväxt som inte är skadlig för den ekologiska eller sociala hållbarheten (UN Documents och Hållbarhetsforum).

Alltsedan *Brundtlandrapporten* publicerades 1987 har hållbar utveckling integrerats i politiken, på internationell, nationell och lokal nivå. Hösten 2015 enades världens ledare vid FN:s toppmöte om att utfärda en global handlingsplan för hållbar utveckling. Planen, med namnet “Agenda 2030”, innehåller sjutton globala mål för hållbar utveckling, alla avsedda att realiseras innan 2030. Genom agendan har världens stater åtagit sig att låta hållbar utveckling genomsyra all statlig verksamhet (Globala målen och Regeringen, s. 2–11).

Begreppet “hållbar utveckling” går att diskutera semantiskt. Enligt Meadowcroft (2000) har sammanslagningen av termerna “hållbar” och “utveckling” mynnat ut i ett mångfacetterat begrepp. Det sammanlänkar både frågor om miljö och social utveckling, om effektivitet och jämlikhet; det kopplas till olika nivåer av beslutsfattande (lokal, nationell och internationell); det rör både levande och framtida generationer, offentliga och privata aktörer (Meadowcroft, 2000, s. 381–382).

På samma tema anser Meadowcroft att termen “utveckling” insinuerar en framåtsträvande inställning till social förändring (en förändring främst riktad mot fattiga länder och framtida generationers behov). Att uttrycka sig i termer av “utveckling” implicerar, enligt honom, en vilja till förändring vilket i sin tur väcker frågan om vad som ska förändras och vad som ska bevaras. Här ges ledning i termen “hållbar” som tillsammans med “utveckling” uppställer krav på utvecklingens natur. Enligt Meadowcroft framhåller *Brundtlandrapporten* att klimatet tar avsevärd skada av social utveckling och att utvecklingen, med hänsyn till miljöns gränser, bör ses över. Vilken typ av utveckling som bedöms vara hållbar bestäms i enlighet

med fattiga och framtida generationers behov, men vad som ska förändras respektive bevaras för att tillgodose dessa behov är enligt Meadowcroft inte självklart. Han tror att svaret kommer fluktuera över tid i takt med att samhället förändras (Meadowcroft, 2000, s. 371–372 och 381).

Baserat på de åtgärder som i-länderna, fram till författandet av Meadowcrofts artikel (2000), vidtagit för hållbar utveckling, konstaterar Meadowcroft att det går att finna tre huvuddrag i ländernas förståelse av hållbar utveckling: 1) att miljöhänsyn bör införlivas i det politiska beslutsfattandet, 2) att fler aktörer bör integreras i miljöstyrningen, och 3) att miljöstyrningen är av global natur (Meadowcroft, 2000, s. 378). Hur åtgärderna implementerats och gett faktisk effekt, hävdar han däremot är oklart. Han lyfter fram att det finns vissa exempel på skenbara integreringar av miljöhänsyn där ingen stor skillnad för hållbar utveckling faktiskt gjorts. Han presenterar bland annat fallet Japan där miljöarbetet bedrivits jämsides med produktionsinriktade färdplaner (Meadowcroft, 2000, s. 380). Även om artikeln numera har ett antal år på nacken är fenomenen i sig intressanta, och de säger någonting om hur förståelsen av “hållbar utveckling” kan variera i precisions- och ambitionsgrad.

## 2.2 Mobilitetsteori

Uppsatsen bygger en övervägande del av sitt resultat på mobilitetsteori. Med mobilitetsteori avses den samlade vetenskapliga litteratur som behandlar rörlighetsfenomenet. Av avgränsningsskäl har ett urval gjorts, ett val som grundats i vilka verk som vid en genomläsning av rörlighetslitteraturen tycks ha blivit mest refererade till.

Ett särskilt betydelsefullt bidrag och en brytpunkt i debatten om rörlighet är Sheller och Urrys artikel om ett nytt mobilitetsparadigm. Forskarna menar att rörlighet allt mer har börjat förstås som ett socialt fenomen med en stor påverkan på samhället och människors liv, och att denna insikt i sin tur fundamentalt kommit att förändra den samhällsvetenskapliga forskningen. Till skillnad från att tidigare bara ha haft relevans inom transportforskning, har rörlighet nu börjat att behandlas som ett samhällsvetenskapligt problemområde. Sheller och Urry kallar denna förändring för “det nya mobilitetsparadigmet” (Sheller och Urry, 2006, s. 208).

Varför är detta viktigt? Jo, forskarna menar att samhällslivet är uppbyggt på sammankopplade mobila system (såsom digital kommunikation, migration och handel) som människor har format sina liv efter, och att den här rörlighetens inbäddning i det moderna levernet påkallar ett behov av ett samhällsvetenskapligt angreppssätt, ett angreppssätt som kan uppmärksamma hur det sociala livet villkoras av mobilitetens fortvaro (Sheller och Urry, 2006, s. 211–213).

Enligt forskarna har samhällsvetenskaperna länge tagit mobiliteten för given, men med det nya mobilitetsparadigmet menar de att man kan problematisera moderna mobilitetsmönster och deras sociala effekter. Mobiliteten kan studeras kritiskt: den kan förstås som en maktresurs som inte alla har jämlik tillgång till. Rörlighetsvanor kan med andra ord göras föremål för samhällsvetenskaplig forskning (Sheller och Urry, 2006, s. 208 och 211–212).

I forskarnas tankespår går i huvudsak även Cresswell (2010). Även om han ifrågasätter Sheller och Urrys problemformulering av “ett nytt mobilitetsparadigm”, förenas de tre forskarna i tanken av att mobilitet måste förstås i ett bredare sammanhang än det rent fysiska uttrycket. Cresswell konstaterar att den rumsliga rörligheten är en av mobilitetens beståndsdelar, men att fenomenet därtill också inrymmer 2) skilda inställningar till och förståelser av rörlighet och 3) olika sätt att utöva och uppleva rörlighet på (Cresswell, 2010, s. 19–21). Cresswell tillför något väsentligt till debatten om rörlighet. Han är den första forskaren som på ett framträdande vis kopplar rörlighetsfenomenet till den politiska sfären. Genom att granska rörlighetens tre dimensioner studerar Cresswell hur och i vilken utsträckning mobiliteten kan bli “kraftfullt politisk” (Kaufmann, Audikana & Drevon, 2022, s. 16). Cresswell menar att rörlighetens olika dimensioner alla är politiska genom att på olika sätt vara kopplade till politiska system<sup>3</sup> (Cresswell, 2010, s. 20–21, 26 och 29).

Enligt Cresswell måste alla mobilitetens aspekter beaktas för att man verkligen ska förstå vad rörlighet är (Cresswell, 2010, s. 19–20). Fysisk rörlighet visar sig tydligt och går att mäta, men den saknar förmågan att förklara vilka bakomliggande förståelser det finns av rörlighet, vilka känslor rörlighet kan väcka för sina utövare och på vilka sätt den kan upplevas (Cresswell, 2010, s. 19). För att gå bortom en analys som enbart berör frågan om hur rörlighet tar sig faktisk form blir det därför viktigt att också fokusera på hur rörlighet porträtteras i

---

<sup>3</sup> Med politiska system avser Cresswell system som producerar och upprätthåller maktförhållanden (se Cresswell, 2010, s. 20–21).

skilda sammanhang. I denna uppsats är EU:s gröna giv och strategi för hållbar och smart mobilitet, föremål för en sådan analys.

För uppsatsens mobilitetsteoretiska del har jag valt att utgå ifrån Cresswells uppdelning av olika aspekter av rörlighet, men här har jag beslutat mig för att uteslutande fokusera på olika framställningar och förståelser av rörlighet. Att studera upplevda praktiker ter sig inte relevant för uppsatsens syfte, eftersom aspekten riktar sig mer åt fysiska uttryck för rörlighet och hur de upplevs av dess utövare, snarare än vad det finns för olika representationer av rörlighet. Ett exempel är rörlighetspraktiken gång. Gång uttrycks genom kroppen; en människa går genom att använda sig av sina ben. Hur det känns att gå beror på en mängd interna faktorer som fysisk hälsa, humör och energinivå och externa faktorer som vilken miljö man går i och vad man har för tidigare erfarenheter av att bli utsatt för diskriminering när man rör sig mot/i vissa områden (Cresswell, 2010, s. 20). Aspekten kan därmed sägas vända sig mer till individuella upplevelser av rörlighet snarare än till dess allmänna betydelser. Min uppsats syftar inte till att studera rörlighet på en så lokal nivå och därför kommer inte denna aspekt att diskuteras något mer.

Jag fokuserar istället på Cresswells andra aspekter av rörlighet. Den första aspekten – den fysiska rörligheten - har jag redogjort för under avsnitt 2.1.2. och för att undvika upprepning hänvisar jag därför dit, om man skulle vilja läsa mer om denna definition. I det följande presenteras den andra aspekten, det vill säga olika framställningar och förståelser av rörlighet. Under denna del integreras även annan, ovan presenterad, litteratur.

### 2.2.1 Framställningar och förståelser av rörlighet

Cresswell klarlägger att det finns olika narrativ av rörlighet som i sin tur bottnar i antingen positiva eller negativa förståelser av fenomenet. Tre särskilt framträdande förståelser är *rörlighet som rättighet*, *som frihet* och *som nödvändighet och tvång*.

#### 2.2.1.1 Rörlighet som rättighet

Att rörlighet kan uppfattas som en rättighet finns det tydliga tecken på. Uppfattningen går bland annat att finna i världens olika medborgarskaps- och passsystem som reglerar in- och

utströmningen av människor till och från olika länder (Cresswell, 2010, s. 19). Den går också att se i EU:s princip om fri rörlighet, principen som bland annat tillskänker EU-medborgare rätten att röra sig fritt inom unionen med det enda förbehållet att uppvisa ett giltigt nationellt id-kort eller pass vid en nationsgräns (Europaparlamentet, 2023b, s. 1–3 och Urry, 2007, s. 17).

### *2.2.1.2 Rörlighet som frihet*

Förståelsen av rörlighet som en rättighet är nära kopplad till tanken om att rörlighet är en form av frihet. Paterson (2007) klarlägger att det finns en utbredd uppfattning om att bilen utgör en förlängning av människans frihet. Tanken, menar han, började att gro till följd av bilens framväxt i ett samhälle där dominerande transportsystem (ofta statligt ägda tåg- och spårvagnssystem) under slutet av 1800-talet började att kritiserars för sin organisering. Med lanseringen av bilen presenterades ett fordon som kunde ägas och köras av den enskilda människan. Från och med 1900-talet började bilen i flera kretsar förknippas med frihet och sedan dess har den kommit att bli den mest dominerande formen av daglig rörlighet (Paterson, 2007, s. 132).

Paterson klargör att samhället utvecklats till att bli allt mer automobil. Termen automobilitet är en sammanslagning av orden “autonomi” och “mobilitet” och den belyser hur rörlighet ofta rättfärdigas med argumentet att den är ett uttryck för frihet (Paterson, 2007, s. 7). När Paterson talar om automobilitet syftar han på ett dominerande mobilitetssystem som har format och som fortsätter att forma samhället efter individualiserade mobilitetsideal där bilkörning ses som en frihetssymbol (Paterson, 2007, s. 25). Autonom mobilitet möjliggörs genom att föraren själv kan bestämma när och vart den vill åka och också själv styra hur fordonet rör sig (Paterson, 2007, s. 132 och 230).

Diskurser om rörlighet som ett uttryck för frihet har även starka kopplingar till ideologi. För libertarianen Lomasky (1997) är den frihet som bilanvändning medför av ett så stort värde att dess negativa effekter (enligt honom “marginell bilanvändning”) bör godtas (Lomasky, 1997, s. 5–8). Kritiker till sådana mobilitetsfrämjande argument lyfter ofta fram att den individualism som argumenten ger till känna avspeglar en egoistisk och separatistisk inställning till omgivningen där enskilda individer undviker att göra sig beroende av andra människor och på så vis fjärrar sig från sina medmänniskor. I sin tur menar kritikerna att

denna individualism riskerar att resultera i ett samhälle där ingen känner ett ansvar för någon annan än sig själv (Paterson, 2007, s. 51–52). Argument av detta slag är av mer vänsterorienterad natur och de förenas i sin syn på automobilitet som ett uttryck för liberal individualism. Man ser denna individualism som en alienerande kraft där människor dras ifrån varandra och inte tar ansvar för varandra, en frihetssyn som Kunstler (1996) till och med likställer med “friheten hos ett fjortonårigt barn” (Kunstler, 1996, s. 60–61).

### 2.2.1.3 Rörlighet som nödvändighet och tvång

En tredje framställning av rörlighet är att den bland vissa kommit att förstås som en *nödvändighet* och bland andra upplevts som ett *tvång*.

Att rörlighet betraktas som en oundgänglig del för det moderna samhället är något som Isaksson (2023) lyfter fram i sin avhandling *Between Growth and Sustainability: Exploring the Construction of Sustainable Mobility in Swedish Transport Policy*. Isaksson menar att många västeuropeiska transportplaner innehåller narrativ om hållbar mobilitet som bygger på uppfattningar om att ekonomisk tillväxt är nödvändigt för välmående samhällen och att tillväxten i sin tur är sammankopplad med graden av mobilitet. Med andra ord, att det finns ett naturligt samband mellan ökad mobilitet och ekonomisk tillväxt. Isaksson konstaterar att transportplanerna innehåller avvägningar mellan intensiva mobilitetsmönster och hållbarhet som ska inrymmas i modeller formade efter bevarad ekonomisk tillväxt, trots att en högre nivå av mobilitet har visat sig vara direkt skadlig för klimatet i form av utsläpp av växthusgaser och medföljande hälsorisker (Isaksson, 2023, se bl.a. s. 12, 231–234, 245–246 och 261).

Att det i verkligheten finns en bred uppfattning om att ekonomisk tillväxt fordrar en hög nivå av mobilitet, går även att se i EU-kommissionens färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde (*Roadmap to a Single European Transport Area*). I vitboken som EU-kommissionen publicerade 2011, presenteras en strategi för ett förbättrat och mer konkurrenskraftigt europeiskt transportsystem. Strategin behandlar i stor del den moderna mobilitetens brister i EU och ger förslag på hur ett mer effektivt och hållbart transportsystem kan skapas. Trots att EU-kommissionen i sin färdplan själva uppmärksammar mobilitetens skadliga inverknings, konstaterar de också bestämt: “[M]inskad rörlighet är inget alternativ”

(EU-kommissionen, 2011, s. 6, p. 18). Uttalandet kan sägas styrka det faktum att det finns en inställning till rörlighet som något nödvändigt för samhället.

Kaufmann, Audikana och Drevon (2022) lyfter fram att synen på rörlighet som en nödvändighet också har en baksida. De menar att denna perception även resulterat i att rörlighet allt mer kommit att upplevas som ett tvång. Forskarna framhåller att flera stora enkätundersökningar visar på att representationen av rörlighet successivt har omformats från att i breda kretsar förstås som en frihet att resa snabbt och långt, till att ha börjat betraktas som en skyldighet för de som i själva verket bara vill jobba och försörja sin familj (Kaufmann, Audikana och Drevon, 2022, s. 5).

Enligt Kaufmann, Audikana och Drevon är rörlighet som tvång något som särskilt går att koppla till arbetsrelaterad mobilitet. Författarna menar att reversibel rörlighet blivit en social norm i det moderna samhället och att den särskilt influerat arbetslivet där allt fler krav på rörlighet ställs på individer som vill göra karriär. Nya livsstilar har vuxit fram, livsstilar som formats efter hög arbetsrelaterad mobilitet (ibid, s. 41). Man kan, till följd av allt snabbare transporter och mer flexibla arbetsroller, se en normalisering av ökad och mer regelbunden pendling, samt en större villighet till långa pendlingstider (3–4 timmar om dagen). Man kan också se att affärsresor gått från att vara en exklusiv angelägenhet för de högst uppsatta i stora företag till att bli något som även personer längre ner i arbetshierarkin ägnar sig åt.

Att mobiliteten genomsyrar det moderna arbetslivet är något som också kommit att påverka människors möjligheter att få, behålla, och byta jobb. Att vara villig att resa regelbundet och långa sträckor är ofta ett krav för anställningar och således för möjligheten att "klättra" i yrkesmässig bemärkelse (det vill säga social rörlighet). Människor som inte vill ha sådana livsstilar riskerar att bli av med sina jobb, ha svårt att hitta jobb eller nedgraderas till mindre kvalificerade yrkesroller (ibid, s. 41–42). Att på grund av jobbmöjligheter välja ett mobilitetsintensivt liv bör därmed kanske inte ses som ett val av fri vilja utan snarare som ett beslut fattat av tvång.

Ett exempel på mobilitetens inbäddning i den svenska arbetsmarknadspolitiken är Arbetsförmedlingens krav om att vid långtidsarbetslöshet söka anställning i hela landet för att kunna ges fortsatt a-kassa. Den arbetssökande måste dels visa att den sökt tillräckligt många jobb men därtill också att den gjort det i skilda delar av Sverige. Inställningen är ett uttryck



för “arbetslinjen” som är en grundläggande princip inom det svenska socialförsäkringssystemet. Arbetslinjen går ut på att uppmuntra människor att försörja sig själva genom arbete, och att de på vägen till ett arbete i vissa fall kan behöva ett finansiellt omställningsstöd. Man kan tydligt se spår av inställningen i lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring (ALF) som behandlar möjligheten till a-kassa. Enligt lagens 9 § har en person rätt till ersättning vid arbetslöshet om den utöver att vara arbetsför och anmäld som arbetssökande hos arbetsförmedlingen, står till arbetsmarknadens förfogande. I ALF:s 9 a § står därtill att regeringen själv får bestämma villkoren för vad som menas med att stå till arbetsmarknadens förfogande. Arbetsmarknadsministern Johan Pehrson har så sent som den 27:e december gjort klart att arbetslinjen måste stärkas och att allt fler arbetssökande kommer behöva vara villiga att flytta för att få jobb, något som presenterats i två pressmeddelanden från Arbetsmarknadsdepartementet i december (Regeringen 2023a; Regeringen 2023b). Arbetssökande kan genom detta politiska beslut alltså känna sig tvingade att flytta eller tacka ja till arbeten som innebär långa pendlingssträckor för att ha en möjlighet att tjäna sitt uppehälle.

## 2.3 Begreppsapparaten

I det följande görs ett försök att koppla samman de ovan presenterade begreppen frihet, rörlighet och hållbarhet. Syftet är, som tidigare presenterats, att närma sig materialet med en begreppsapparat som kan utröna vilka förståelser av fri rörlighet som EU vidhåller och hur de vägs mot eller förhåller sig till värdet av hållbarhet. För att lyckas med detta krävs en heltäckande teoretisk modell. Jag konstaterade tidigt att “fri rörlighet” är en sammansättning av begreppen “frihet” och “rörlighet” och att dess definitioner förmodligen bör länkas samman för att man ska kunna definiera fri rörlighet. Så i det följande är det det som jag åtar mig att göra. Hur förenas frihet och rörlighet?

Under avsnitt 2.2 redogjorde jag bland annat för att det finns en central framställning av rörlighet som ett uttryck för frihet. I avsnitt 2.1.1 klargör jag att frihet kan förstås i termer av Berlins distinktion mellan negativ och positiv frihet. Om man kopplar diskussionen om rörlighet som frihet till Berlins modell skulle man kunna tänka sig att det finns olika betydelser av fri rörlighet beroende på om man förfäktar en negativ eller positiv frihetssyn. Rent teoretiskt skulle rörlighet, enligt den negativa frihetssynen, förmodligen betraktas som

en rättighet, det vill säga en tillerkänd rätt för individen att oförhindrat röra sig på det sätt den behagar så länge det inte implicerar en inskränkning på andras rätt till rörelsefrihet. När det kommer till den positiva frihetssynen kan man däremot tänkas se en större öppenhet till att begränsa rörligheten så länge inskränkningen går att rättfärdiga med hänsyn till att den tjänar friheten på andra sätt som den berörda personen på förhand inte var medveten om. Man skulle enligt en sådan positiv frihetsförståelse kunna tänka sig att minskad geografisk rörlighet i vissa fall är ett medel för ett mer hållbart samhälle, och att ingripandet därmed skulle tjäna friheten till att leva ett mer välmående liv med fler valmöjligheter än det liv som nuvarande upprätthållna rörlighetsmönster skulle kunna resultera i om 30 år (se avsnitt 1.1 för mobilitetens koppling till klimatförändringarna).

Rörligheten har till följd av ett tilltagande klimathot påverkats av den allt mer uppmärksammade frågan om att integrera hållbarhet i all politisk verksamhet. Behovet av ökad hållbarhet påverkar således rörligheten i form av transporter, särskilt eftersom transporter har påtagligt negativa effekter på miljön. Hållbarhet har kommit att bli ett centralt politiskt slagord för EU:s transportsektor, något som bland annat går att se i EU:s gröna giv och strategi för hållbar och smart mobilitet (Europeiska kommissionen 2019; Europeiska kommissionen 2020).

För att sammanfatta kan man säga att frihet och rörlighet tillsammans spelas ut i fri rörlighet och att rörlighet och hållbarhet i sin tur spelas ut i hållbar mobilitet (som en konsekvens av hållbarhetens mer framträdande roll och insikten om att rörlighet måste bli mer hållbar). Hur EU länkar samman frihet och hållbarhet i en rörlighetsbaserad kontext är däremot inte lika lätt att se. Det är den här begreppsanalytiska kopplingen mellan frihet och hållbarhet som min analys ämnar studera, närmare bestämt hur EU resonerar om samspelet mellan frihet och hållbarhet i sin transportpolitik. Rörlighet snävas i den här uppsatsen in till fysiska transporter. För att studera EU:s tankar om frihet och hållbarhet kommer både explicita och implicita ställningstaganden att analyseras, där särskilt intressanta exempel blir passager där EU i princip tvingas välja mellan frihet och hållbarhet för att kunna upprätthålla principen om fri rörlighet i sin transportpolitik samtidigt som de arbetar för klimatneutralitet. Min hypotes är att rörlighet i form av transporter inte kan vara både fri och hållbar eftersom den idag fortfarande i stor utsträckning drivs av fossila bränslen som är skadliga för klimatet, och att det inte ännu finns några klimatneutrala alternativ med samma genomslagskraft som olja, kol

och naturgas (se Our World in Data baserat på Smil (2017) och Energy Institute – Statistical Review of World Energy (2023)).

## 3 Metod och material

### 3.1 Metod

#### 3.1.1 Valet av den diskursanalytiska WPR-ansatsen

En god studie grundar sig i valet av en passande metod. För denna uppsats har valet fallit på den diskursanalytiska *What's the problem represented to be?*-ansatsen (WPR). WPR-metoden är mest lämpad för studiens syfte, som ju är att utröna vilka förståelser av fri rörlighet som kommer till uttryck i EU:s klimatpolitiska dokument och hur de ställs mot värdet av hållbarhet. Med en textanalytisk ingång förmodar jag finna dessa förståelser. Studiet av texter säger något om människors tankeföreställningar eftersom texterna själva författats av människor. De kan uttrycka idéer om politiska, ekonomiska och sociala fenomen vilket gör de intressanta för samhällsvetenskapliga studier (Bergström & Boréus, 2018, s. 20). Att använda sig av textanalys var givet med hänsyn till uppsatsens material i form av politiskt framförhandlade EU-texter. Att välja diskursanalys och mer specifikt WPR-ansatsen som textanalytisk inriktning var däremot mindre självklart.

För det första, tampades jag i det inledande stadiet av uppsatsskrivandet med valet mellan diskursanalytisk- och idéanalytisk metod. Att det i slutändan blev diskursanalys grundar sig främst i att den metodologiska inriktningen har ett bredare tillämpningsområde än vad idéanalysen har, med andra ord att diskursanalys har förmågan att ta fler aspekter i beaktning än vad idéanalysen har. Medan den förra söker efter underliggande diskurser i materialet, det vill säga sociala praktiker som skapar mening för sociala relationer och har en påverkan på maktförhållanden (Bergström & Boréus, 2018, s. 25; Bergström & Ekström, 2018, s. 254–256) studerar den andra idéer som ofta uttrycks direkt i det muntliga talet eller i det skrivna ordet (Beckman, 2005, s. 9–15; Bergström & Svärd, 2018, s. 139). Man kan säga att idéanalysen är ett bra medel för att granska det explicita, men att den inte förmår studera implicita meningar i en text på samma sätt som diskursanalysen kan (Beckman, 2005, s. 9–15; Bergström & Boréus, 2018, s. 31).

Mitt material baseras på policytexter. Med konstaterandet att policydokument utmärker sig för sitt stundtals vaga språk och med insikten att sådana texter är resultatet av politiska

överenskommelser, hävdar jag att undersökningen och dess material påkallar en granskning som går bortom den skrivna texten. Det skrivna ordet är ett sätt att uttrycka sig på, men tystnad kan också vara talande. Tystnad kan vara ett sätt att undvika att uttrycka sig i ett visst ämne. Det kan också tydliggöra hur en aktör prioriterar mellan olika värden. Det är av denna anledning som valet har fallit på diskursanalys som metod.

Men, valet av diskursanalys innebär också att vissa relevanta förklaringsaspekter går förlorade. En särskilt tydlig sådan är idéanalysens aktörscentrerade granskning, en dimension som diskursanalysen i mångt och mycket saknar. Diskursanalysen är istället mer systemorienterad, vilket, drivet till sin spets, kan vara problematiskt ur en vetenskaplig synvinkel (Bergström & Ekström, 2018, s. 257 och 293). Boréus (2010) menar att ett för ensidigt fokus på diskurser som sociala praktiker – osynliga regelsystem som styr hur vi tänker och uttrycker oss om ett visst ämne i en viss situation – riskerar att överdriva den betydelse som diskurser har för samhällsstyrningen. Det kan innebära att aktörers roll som styrande makthavare underskattas. I förlängningen finns det då en risk för att aktörer inte hålls ansvariga för politiska svängningar som de i själva verket kanske har varit högst bidragande till (Boréus, 2010, s. 172). I mitt fall utgår undersökningen ifrån EU:s förståelse av fri rörlighet i förhållande till hållbarhet. EU som organisation – internationell med en rad maktbefogenheter såsom den lagstiftande rätten - är inflytelserik och de tankespor som unionen vidhåller bör därför uppmärksammas i sin egen rätt, och inte enbart som en diskurs i ett bredare globalt system. Här är det viktigt att i analysen vara försiktig och visa medvetenhet om EU som aktör.

Den mest lämpade diskursanalytiska inriktningen har bedömts vara WPR-ansatsen. Metoden som utarbetats av statsvetaren Carol Bacchi och som främst är anpassad efter policy-texter, inriktar sig mot att förstå hur det huvudsakliga problemet i ett material framställs, med andra ord vilka representationer av problemet som textens avsändare förfäktar när de presenterar problemet och olika förslag på lösningar för att komma till bukt med det. Den metodologiska ansatsen är uppdelad i sex analytiska frågor som på olika sätt syftar till att nå en fördjupad förståelse för olika problembilder, genom att bland annat belysa förgivettagna föreställningar av de sociala och politiska problemen och hur uppfattningarna i sin tur producerar eller upprätthåller vissa maktförhållanden. WPR-ansatsen är alltså huvudsakligen lämpad för mer kritiskt inriktade studier som ämnar granska hur förgivettaganden i olika frågor kan bildas och ses som de mest legitima förklaringsmodellerna, och vilka konsekvenser dessa förståelser

kan föra med sig (Bergström & Ekström, 2018, s. 271–275). De sex huvudsakliga frågorna lyder enligt följande:

1. Hur framställs “problemet” (t.ex. “spelmissbruk”, “droganvändning/-missbruk”, “våld i nära relation”, “global uppvärmning”, “ojämlikheter i hälsa”, terrorism o.s.v.) i en specifik policy?
2. Vilka antaganden ligger bakom den här framställningen av “problemet”?
3. Hur uppstod denna framställning av “problemet”?
4. Vad betraktas som oproblematiskt i den här problembilden? Var finns tystnaderna? Kan “problemet” förstås på ett annat sätt?
5. Vilka effekter skapas av denna framställning av “problemet”?
6. Hur/var har framställningen av “problemet” skapats, spridits och försvarats? Hur har den blivit (eller kan den bli) ifrågasatt, splittrad och ersatt?

(Min översättning av Carol Bacchis sex frågor i *Analysing Policy: What’s the problem represented to be?* (Bacchi, 2009, s. 1–21).

I min granskning kommer inte frågorna att avhandlas i turordning. Tanken är istället att behandla dem på ett löpande vis i en mer sammanfogad analytisk framställning. Således kommer analysen att bygga på en mer holistisk användning av Bacchis WPR-ansats (Bergström & Ekström, 2018, s. 273).

### 3.1.2 Generaliserbarhet

En viktig del i uppsatsarbetet är att säkerställa studiens generaliserbarhet, det vill säga att studiens resultat inte uteslutande gäller för den egna uppsatsen utan även kan appliceras på andra fall. Resultatet bör kopplas till en mer generell problematik, vilket innebär att uppsatsens val av fall ska kunna säga något av allmän relevans, antingen som något som kan utmärka fler liknande fall eller som något som kan bidra med nya rön för att föra den vetenskapliga forskningen framåt (Teorell & Svensson, 2007, s. 68–69).

Min studie ställs inte direkt inför ett generaliserbarhetsproblem, eftersom den berör EU:s verksamhet som är av omfattande intresse för både medlemsstaten och unionsmedborgaren. EU sätter bland annat ramar för unionsländernas handlingsutrymme genom policyförslag och

rättsligt bindande lagar. EU-rätt är överordnad nationell rätt för områden där EU stiftat lag genom sina exklusiva eller delade befogenheter (Se Europeiska kommissionen och art. 2–6 FEUF). EU formar alltså direkt medlemsstaters politik, men också enskilda människors liv.

Kravet på generaliserbarhet hänger nära samman med vetenskapens kriterier för inom- och utomvetenskaplig relevans. Med inomvetenskaplig relevans avses studiens nytta inom det existerande forskningsfältet, det vill säga hur uppsatsen tillför något nytt som kan föra forskningen framåt. Det utomvetenskapliga kriteriet handlar om att ämnet ska vara av betydelse för allmänheten, det vill säga att det på antingen ett politiskt, ekonomiskt eller socialt vis ska vara något att betrakta som relevant för samhället i stort (Teorell & Svensson, 2007, s. 18). Hur EU bedriver sin klimatpolitik och väger mellan värdena av fri rörlighet och hållbarhet är inte bara av intresse för den enskilda medborgaren vars liv påverkas av de beslut som unionen fattar. Det är också av vikt för den vetenskapliga kumulativiteten på området. Det har inte tidigare bedrivits forskning som kopplat samman framställningar av rörlighet med olika förståelser av frihet för att förstå hur EU värdesätter hållbarhet i förhållande till fri rörlighet i sin transportpolitik (se avsnitt 1.2). Därför är min studie viktig.

### 3.1.3 Operationalisering

En annan viktig fråga är hur jag i min undersökning mäter det jag avsett mäta. Även om en mätning i kvantitativ bemärkelse kan leda till en för strikt hantering av materialet, är frågan viktig för studiens träffsäkerhet, med andra ord för dess validitet och reliabilitet. God validitet och reliabilitet handlar i grund och botten om avsaknaden av mätningsfel, mer specifikt fel av systematisk respektive osystematisk karaktär. Hög validitet och reliabilitet tjänar studiens tillförlitlighet genom att säkerställa en konsekvent och precis undersökning, en undersökning som mäter det den avsett mäta. Med andra ord, om läsaren skulle välja att genomgå samma undersökning skulle denne få samma resultat (Teorell & Svensson, 2007, s. 55–59).

För att säkerställa en träffsäker studie är det viktigt att innan granskningen av materialet utarbeta indikatorer för det en letar efter. Indikatorerna utgör analysverktyg som styr en i undersökningsarbetet. Med hjälp av dem blir begreppen mätbara och det tydliggörs för läsaren vad som kommer att vara föremål för granskning. Det finns fortfarande en risk för skönsmässiga bedömningar och där är det viktigt att vara intersubjektiv, det vill säga att konsekvent redovisa sina tankegångar och underbygga sina argument. Jag är ödmjuk inför att

jag kommer att möta EU:s dokument med en viss “förförståelse” (se Teorell & Svensson, 2007, s. 101; Bergström & Boréus, 2018, s. 32) och där blir det än viktigare för mig att vara transparent i tolkningen av materialet.

Indikatorerna i mitt arbete utgörs av den begreppsapparat som jag utarbetat i avsnitt 2.3. Begreppsapparaten bygger på sammanlänkningen av de tre fenomenen frihet, rörlighet och hållbarhet. I analysen blir argument som ställer dessa värden mot varandra och då särskilt värdet av frihet och rörlighet (fri rörlighet) mot det av hållbarhet, av särskilt intresse. Genom WPR-ansatsen och begreppsapparaten åtar jag mig att finna värdekonflikter som inte direkt går att utläsa ur texten men som framgår mellan raderna. Jag tänker då särskilt på Bacchis fjärde fråga som handlar om vilka tystnader som kan gå att finna i textmaterialet. I lägen där en aktör känner sig tvingad att välja mellan två värden är det troligt att vaga skrivelser blir utfallet. Därför blir det viktigt att granska hur aktören framställer problemet (här: transporters negativa effekter på miljön) för att förstå hur den faktiskt skulle väga mellan olika värden om den hade tvingats välja. Det kan ske i form av ordval, hur mycket som skrivs om ett ämne i förhållande till ett annat och vilka argument som ges mest utrymme i policymaterialet.

## 3.2 Material

Materialet i denna uppsats utgörs av både primär- och sekundärkällor. För teoridelen har främst vetenskapliga artiklar och böcker samt forskningsantologier använts. För frihetsbegreppet har dels Isaiah Berlins originaltexter men även vetenskapliga referat av hans tankar använts. För denna del har alltså både primär- och sekundärkällor kommit till användning.

Empirin bygger däremot främst på förstahandskällor i form av olika EU-dokument och rättsakter. Som tidigare har redogjorts för är det viktigt att vara transparent dels i sin tolkning av materialet men även när det gäller urvalet av det. Materialvalet ska vara anpassat efter studiens syfte, både när det kommer till typ och mängden av material.

I det inledande stadiet av uppsatsarbetet hade jag för avsikt att bara studera den “hållbara transport”-delen i *Den europeiska gröna given* (Europeiska kommissionen 2019), men det här var något som jag fick modifiera under arbetets gång. Jag konstaterade, tillsammans med min handledare, att den gröna given inte hade den nivå av precision som var en förutsättning för



min analys. För att komma till bukt med problemet valde jag därför att utöver EU:s gröna giv också granska unionens efterföljande strategi för hållbar och smart mobilitet (Europeiska kommissionen 2020). Genom att använda sig av ett mer detaljrikt policydokument blir det enklare att uttala sig om EU:s ställningstaganden i olika frågor. Man riskerar inte att överdriva betydelsen av vissa ordval. Det här är minst sagt viktigt för studiens intersubjektivitet, det vill säga att uppsatsens slutsatser har fog för sig och att resultatet med hjälp av teorin och metoden går att utläsa ur materialet även för andra personer.

Min uppsats bygger sin empiri på en relativt snäv mängd texter. Det här skulle kunna utgöra en kritik för studiens generaliserbarhet (se avsnitt 3.1.2.), men där vill jag samtidigt hävda att EU som internationell organisation har förbundit sig att stå bakom varje förslag som röstats igenom och arbetats fram. EU:s policydokument ska återspegla unionens unisona vilja eftersom de framkommit och blivit gällande efter politiska förhandlingar. Jag menar därför att de texter som utgör min empiri faktiskt kan säga något om vilken vikt som EU tillmäter den fria rörligheten i förhållande till värdet av hållbarhet. Men, återigen är jag medveten om att jag närmar mig texterna med en "förförståelse" som kräver en noggrann hantering av materialet.

## 4 Analys

### 4.1 Kort översikt över arbetsgången i tolkningen av materialet

I hanteringen av materialet noterade jag inledningsvis att mitt mest övergripande policydokument *Den europeiska gröna given* delar upp klimatarbetet i flera mindre delmål och att ett av dessa mål handlar om att realisera hållbar och smart mobilitet (se Europeiska kommissionen, 2019, s. 3, figur 1). Det är detta segment som huvudsakligen kommer att behandlas vid granskningen av detta dokument, även om andra uttalanden också kan vara av intresse för att förstå EU:s framställning av klimatkrisen och hur effekterna av den ska hanteras.

### 4.2 Hur framställs problemet?

På den gröna givens första sidor proklamerar EU tydligt att världen står inför ett stort klimathot. Det är ett hot som de, med grund i forskning från paneler under FN och EU, menar successivt förvärrar den globala uppvärmningen och ekosystemens livaktighet. Det är också ett hot som riskerar att utplåna en omfattande del av världens artrikedom (en miljon av världens åtta miljoner arter) (Europeiska kommissionen, 2019, s. 2).

För att komma till bukt med problemet presenterar EU-kommissionen *Den europeiska gröna given* "som ett svar på dessa utmaningar". Den beskrivs som en "tillväxtstrategi" som ska bidra till en rättvis omställning av EU som både värnar om unionens naturkapital och enskilda människors hälsa och välmående, samtidigt som den också ska generera en "modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi". Den beskrivs därtill som en plan som ska leda unionen till klimatneutralitet senast 2050, det vill säga till ett samhälle med nettonollutsläpp av växthusgaser (Europeiska kommissionen, 2019, s. 2).

För att uppnå klimatneutralitet inom transportsektorn, en sektor som utgör 25 % av unionens totala utsläpp av växthusgaser, konstaterar kommissionen att sektorns utsläpp behöver skäras ned med 90 % till 2050. För att målet ska bli till verklighet menar EU-kommissionen att

unionen kraftigt måste minska sina utsläpp och göra transportsektorn mer hållbar (Europeiska kommissionen, 2020, s. 2).

Hur EU avser göra transportsektorn hållbar är något de presenterar mer i detalj i sin *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*. Där fastställer unionen att det går att dela in de nödvändiga åtgärderna för klimatneutralitet i tre mer övergripande kategorier:

1. Att “göra alla transportslag mer hållbara”,
2. Att “göra hållbara alternativ mer tillgängliga i ett multimodalt system”, och
3. Att “införa rätt incitament för att driva på omställningen”.

För att realisera ovanstående mål understryker kommissionen vikten av att införa åtgärder som dels fasar ut användningen och beroendet av fossila bränslen i transportindustrin, men också som överför mer verksamhet till hållbara transportslag för att underlätta för konsumenter att välja de “bättre” alternativen, och åtgärder som sänder ut rätt signaler om att det ska vara kostsamt att släppa ut (Europeiska kommissionen, 2020, s. 3).

Mot den nuvarande formen av mobilitet ställs värdet av hållbarhet vilket tycks vara betydande, att döma av hur många gånger EU lyfter fram begreppet som ett ledord i både den gröna given och i strategin för hållbar och smart mobilitet. De hävdar till och med att den gröna givens framgång villkoras av hur väl man gör transportsystemet hållbart i sin helhet. I samma dokument lägger kommissionen fram flera förslag för att “integrera hållbarhet i all EU-politik”. De föreslår bland annat ett 25 %-mål om att införliva klimathänsyn i alla EU-projekt, att 30 % eller mer av InvestEU-fondens tillgångar ska “bidra till att bekämpa klimatförändringar” och att investeringsplanen för den gröna givens verkställighet ska innehålla en “mekanism för rättvis omställning” som säkerställer att omställningen är socialt hållbar (Europeiska kommissionen, 2019, s. 15–17).

I strategin påtalar kommissionen ett flertal gånger att mobiliteten måste bli “utsläppsfri” (se bl.a. s. 2–4). För att minska transportindustrins beroende av fossila bränslen framhåller EU att stora investeringar behöver göras i forskning och ny teknik för att man ska lyckas utveckla miljövänliga drivmedel med förmågan att spridas och användas i samma skala som fossila bränslen. I den gröna given påkallar EU att det finns ett behov av “klimat- och resurspionjärer”

som till 2030 kan skapa “de första kommersiella tillämpningarna av banbrytande teknik inom viktiga industrisektorer”. De skriver också att ny teknik är nödvändigt för att man ska nå målen i den gröna given (Europeiska kommissionen, 2019, s. 18).

Det ter sig alltså som att EU sätter en stor tilltro till tekniska lösningar för att uppnå sitt mål om klimatneutralitet. För att mobiliteten ska bli hållbar menar man att den ska förändras och bli utsläppsfri. Graden av mobilitet ifrågasätts inte nämnbart. Även om unionen driver ett förslag om att sluta subventionera fossila bränsleindustrier, vilket kan spegla en vilja att förändra samtida mobilitetsmönster, proklamerar man samtidigt den ambitiösa avsikten att bygga ut en miljon laddningsstationer till 2025 för alla de 13 miljoner “utsläppsfria och utsläppssnåla fordon” som då bedöms vara i rörelse på EU:s vägar (Europeiska kommissionen, 2019, s. 11; Europeiska kommissionen, 2020, s. 6, p. 22 och 49). Det tycks alltså läggas vikt vid att mätta framtidens behov av rörlighet genom att investera i framväxten av fossilfria och hållbara bränslen (utsläppsfri mobilitet), snarare än att försöka förändra behoven i sig. Mobiliteten som fenomen verkar inte betraktas som något som ska bli föremål för politiskt ingripande, även om EU samtidigt uppmärksammar de skadliga inverknings som dagens form av mobilitet har på miljön i form av bland annat utsläpp av växthusgaser, olika föroreningar och försämrade biologisk mångfald.

### 4.3 Finns det tystnader i materialet?

EU-kommissionen lyfter alltså fram rörlighet och hållbarhet som två viktiga värden. Hur EU skulle väga mellan dessa värden är däremot något som inte framträder lika tydligt i materialet. Men, det finns en punkt i strategin för hållbar och smart mobilitet som är intressant för frågan om hur EU i trångmål potentiellt skulle avväga mellan fri rörlighet och hållbarhet: punkt 73 under avsnitt 4 om motståndskraftig mobilitet. Den lyder såhär:

Transportsektorn har varit en av de sektorer som har drabbats hårdast av covid-19-pandemin och har skadats av de enorma negativa efterfrågechockerna till följd av de nödvändiga inneslutningsåtgärderna och riskreduceringsåtgärderna. Detta har gett upphov till störningar i leveranskedjor, kraftigt minskat utrikes- och inrikesresande och medfört kraftigt minskad turism och försämrade kommunikationer i EU som helhet. Det har också lett till enorma operativa och ekonomiska svårigheter för många företag med verksamhet inom transportsektorn, varav många är små och medelstora företag. Denna strategi måste hjälpa sektorn och de berörda ekosystemen,

däribland resor och turism, att återhämta sig till något bättre från krisen och bli grönare, smartare och mer motståndskraftig (Europeiska kommissionen, 2020, s. 18, p. 73).

Ovanstående utdrag är intressant ur flera perspektiv. Dels avspeglar problemframställningen en syn på transporter som vitala för samhällsfunktionerna och dels ger EU genom citatet till känna en bred förståelse av termen “ekosystem” som något som man även anser innefatta “resor och turism”. I det följande kommer jag att diskutera dessa delar var och en för sig.

Att EU värdesätter transporter och rörlighet högt är något som uttrycks tydligt i mobilitetsstrategin. EU skriver till och med att mobilitet “möjliggör vårt ekonomiska och sociala liv”. De skriver också: “[d]en fria rörligheten för människor och varor över de inre gränserna är en grundläggande frihet för Europeiska unionen (EU) och dess inre marknad. Resandet inom EU har lett till större sammanhållning och en starkare europeisk identitet” (Europeiska kommissionen, 2020, s. 1). Man kan alltså se att EU talar om fri rörlighet i positiva termer, att den fria rörligheten till och med förstås som något nödvändigt för EU:s organisation och för människors ekonomiska och sociala liv. I förlängningen kan inställningen sägas gå i linje med flera av de representationer av rörlighet som har presenterats: att rörlighet är nödvändigt för samhället, att det är en frihet men också en rättighet.

Denna förståelse framträder också tydligt i en av mobilitetsstrategins tio flaggskeppsinitiativ, det vill säga huvudförslag för transportpolitikens inriktning. Under initiativet vid namn “stärka den inre marknaden”, lyfter EU fram det märkbart stora behovet av att skyndsamt utveckla ett gemensamt europeiskt transportområde (som i vitboken från 2011) för att stärka den inre marknadens motståndskraft. Här målas den fria rörligheten av varor och tjänster upp som en nödvändighet för att unionen överhuvudtaget ska kunna mobilisera sitt arbete för att effektivt kunna hantera klimatkrisen. Ett hållbart gemensamt transportområde tycks ses som ett svar på transportsektorns miljömässiga utmaningar, men under punkt 83 konstaterar EU att det inte på långa vägar är på plats ännu. Som en förklaring skriver kommissionen i fetstil text att “[det fortfarande finns] kvar hinder för den fria rörligheten för varor och tjänster” (Europeiska kommissionen, 2020, s. 20, p. 83).

Det ovanstående synsättet skulle till viss del kunna sägas gå i linje med Lomaskys tankegångar om att fördelarna med bilanvändning (här rörlighet genom även andra transportformer) är så betydande att dess negativa bieffekter får accepteras. EU stipulerar däremot att det finns ett

behov av att göra transportsektorn mer hållbar och således bör man nog inte dra allt för starka paralleller mellan de två, men det är tydligt att EU vidhåller en positiv rörlighetssyn som är starkt förankrad i ett liberalt tankegodis med frihetliga förståelser av rörlighet. Under denna del kan även tilläggas att policydokumenten avspeglar något av en liknande uppfattning om att det finns en naturlig korrelation mellan ekonomisk tillväxt och hög mobilitet, precis som Isaksson kunde finna i de västeuropeiska transportplaner som utgjorde en del av hans analys.

Men, som tidigare nämnts, konstaterar EU också att mobiliteten måste förändras och bli mer hållbar. Den fria rörligheten ställs alltså mot värdet av hållbarhet, men hur EU positionerar dem i förhållande till varandra är svårt att finna tydliga svar på. Punkt 73 som ovan presenterats är däremot intressant för denna del. Där skriver EU hur transportsektorn tagit skada av covid-19-pandemin och att strategin “måste hjälpa sektorn och de berörda ekosystemen, däribland resor och turism, att återhämta sig till något bättre från krisen och bli grönare, smartare och mer motståndskraftig” (Europeiska kommissionen, 2020, s. 18, p. 73). Ordvalet “ekosystem” slår mig som ett direkt felaktigt paraplybegrepp för resor och turism. Initialt trodde jag att dokumentet hade felöversatts från antingen engelskan eller franskan, men när jag gjorde efterforskning kunde jag konstatera att samma term också användes i mobilitetsstrategins engelska och franska språkversioner (det vill säga “ekosystem”) (se Europeiska kommissionen, 2020, engelska; Europeiska kommissionen, 2020, franska). Jag sökte sedan efter en allmän definition av “ekosystem” och kunde i nationalencyklopedin finna denna förklaring:

Ekosystem, ett ekologiskt system innefattande allt levande och dess livsmiljö (biotisk och abiotisk) inom ett område (NE, 2023).

Enligt NE hänvisar termen ekosystem alltså till ekologiska system och de levande beting (biotiska) och viktiga funktioner (abiotisk såsom energisystem av koldioxid, vatten, värme o.s.v.) som de byggs upp av. Mot bakgrund av denna beskrivning är det svårt att förstå sig på hur resor och turism skulle kunna utgöra ekosystem. Resor och turism är abstrakta fenomen som inte är kopplade till några specifika naturområden, de utgör varken levande varelser eller nyckelfunktioner för jordens biosfär. Därför anser jag att det är tryggt att säga att EU:s ordval är rakt av felaktigt. Att samma term dessutom används i tre olika språkversioner väcker frågan om vilken förståelse EU faktiskt har av ekologisk hållbarhet. Är det en term som de använder sig flitigt av men som de inte fyller med någon faktisk substans? Meadowcroft (2000) framhöll ju att det har funnits exempel på skenbara miljöengagemang där de faktiskt genomförda åtgärderna varit substanslösa.

EU:s klassificering av “resor och turism” som “ekosystem” skulle nästintill kunna sägas utgöra ett fall av “greenwashing”. Fenomenet innebär att en aktör gentemot sin omvärld framställer sig själv som progressiv i sitt hållbarhetsarbete trots att dennes verkliga insatser är försumbara (Cambridge Dictionary). Det är med andra ord fråga om ett spel för galleriet, om en vilseledande handling. Frågan är däremot om man ska hårdra EU:s ordval till att vara talande för deras övergripande hållbarhetssyn.

I vilket fall som helst tycks EU tillmäta den sociala hållbarheten stor vikt. Det här går att se i unionens hyfsat konkreta och ambitiösa åtgärdsplaner för en rättvis omställning: 25 %-målet om att integrera klimathänsyn i samtliga av EU:s projekt, förslaget om att åtminstone en tredjedel av InvestEU-fondens medel ska anslås till klimatarbete och planen att implementera en mekanism för en rättvis omställning, ett verktyg som uppmärksammar länders olika förutsättningar och ansvar i att bekämpa klimatkrisen.

## 5 Diskussion

Vad säger alla dessa utdrag om EU:s förståelse av fri rörlighet och hur kan förståelsen tänkas förhålla sig till värdet av hållbarhet?

Den fria rörligheten porträtteras för det första som en grundstomme av EU:s verksamhet. Den presenteras som en grundläggande skyddsvärd frihet vilket man kan se tecken på i EU:s breda åtgärdsarsenal för att göra mobiliteten utsläppsfri. I både den gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet ger EU eftertryck åt att stödja ny banbrytande och innovativ teknik i utvecklingen av miljövänliga bränslen. Utförliga förslag ges också för att konsolidera ett gemensamt europeiskt transportområde i syfte att stärka den inre marknaden och uppmuntra fri rörlighet i olika former. Ingenting skrivs däremot om att uppmuntra en förändring av mobilitetsbehov, trots att dagens mobilitet står för en fjärdedel av unionens utsläpp, utsläpp som man inom 26 år vill hinna reducera till noll. Denna inställning tycker jag avspeglar något av intresse för EU:s förståelse av fri rörlighet som något samhällsviktigt. Att inskränka den fria rörligheten hade EU antagligen varit starkt motvillig till. Om man anknyter diskussionen till Berlins frihetsbegrepp kan man säga att EU:s inställning till fri rörlighet tyder på att unionen i stora delar vidhåller en negativ frihetssyn eftersom den inte kan tänka sig att reducera den fria rörligheten trots de negativa effekter som rörligheten har på miljön och hållbarheten. En positiv frihetssyn hade däremot kanske kunnat se att en inskränkning i rörelsefriheten varit rättfärdigad för att den i förlängningen skulle kunna tjäna friheten att leva i ett mer hållbart samhälle med bättre levnadsvillkor. EU uppmärksammar transportsektorns klimatrelaterade utmaningar men inkorporerar inte diskussionen om fri rörlighet i denna problemformulering, trots att principen just kretsar kring den fria transporten av människor. Här kan man i enlighet med Bacchis WPR-ansats se en tystnad i materialet; EU värdesätter den fria rörligheten högt och tycks vara ovilliga att inskränka på principen till förmån för klimatet.

Den fria rörligheten kan också positioneras i förhållande till värdet av hållbarhet. EU stipulerar flitigt värdet av att göra transportsektorn mer hållbar. När det kommer till den sociala hållbarheten kan man se att EU i både den gröna given och i strategin för hållbar och smart mobilitet presenterar hyfsat tydligt utarbetade förslag för att säkerställa att klimatarbetet inte missgynnar mer ekonomiskt utsatta människor. De uppmärksammar således klimatkrisens komplexa socioekonomiska strukturer och hur krisen kan slå hårdare mot vissa nationer och



vissa samhällsgrupper. Dokumenten avspeglar med andra ord en syn på social hållbarhet som något skyddsvärt.

Huruvida EU värdesätter den ekologiska hållbarheten lika högt är däremot inte lika tydligt. Även om unionen klart och tydligt framhåller vikten av att klimatneutralisera transportsektorn och unionen i sin helhet, så fläckas deras ambition av det tvivelaktiga ordvalet i punkt 73. “Resor och turism” som “ekosystem” angränsar nästan till “greenwashing”. Jag har redan konstaterat att det inte kan vara fråga om ett tryckfel då formuleringen återfinns i flera språkversioner. Det här är ett faktum som i sin tur för mig över till funderingen om ordvalet är talande för EU:s hållbarhetssyn i stort. EU har ju i berörda dokument flitigt använt sig av formuleringar såsom “grön”, “hållbar mobilitet” och “utsläppsfri mobilitet” vilka nu kan sägas ställas i ny dager till följd av ovanstående exempel. Används de i själva verket av EU som urholkade intetsägande begrepp?

Det är svårt vid denna tidpunkt att uttala sig om klimatförslagets framgång, och därtill om EU:s faktiska intresse av klimatneutralitet i ljuset av den fria rörlighetens starka förankring i unionens organisation och i dess koldioxidintensiva transportsektor. Vad man kan säga och vad som blir avslutet på denna uppsats, är att EU de jure positionerar värdet av hållbarhet jämsides med den fria rörligheten, men att de, med hänsyn till sin iver för fri rörlighet, de facto förmodligen hade prioriterat rörligheten över hållbarheten givet att dess insatser för utsläppsfri mobilitet skulle misslyckas. Så hade förmodligen varit fallet för åtminstone den ekologiska hållbarheten.

## 6 Referenser

Bacchi, Carol (2009). *Analysing Policy. What's the problem represented to be?* London: Pearson Education.

Beckman, Ludvig (2005). *Grundbok i idéanalys*. Stockholm: Santérus.

Berlin, Isaiah (2002). *Liberty*. Oxford: Oxford University Press.

Bergström, Göran och Boréus, Kristina (2018). "Samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys". I Bergström, Göran och Boréus, Kristina (red.) (2018). *Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. 4 uppl. Lund: Studentlitteratur, s. 17–48.

Bergström, Göran och Ekström, Linda (2018). "Tre diskursanalytiska inriktningar". I Bergström, Göran och Boréus, Kristina (red.) (2018). *Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. 4 uppl. Lund: Studentlitteratur, s. 253–304.

Bergström, Göran och Svärd, Per-Anders (2018). "Idé- och ideologianalys". I Bergström, Göran och Boréus, Kristina (red.) (2018). *Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. 4 uppl. Lund: Studentlitteratur, s. 133–176.

Boréus, Kristina (2010). "Den försynta diskursiva vändningen i svensk statsvetenskap". *Statsvetenskaplig tidskrift*, 112.5: s. 170–176.

Cambridge Dictionary (u.å.). "Greenwashing". *Cambridge Dictionary*.

<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/greenwashing>

(Hämtad 2024-03-12).

Carter, Ian (2021). "Positive and Negative Liberty". *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*.

<https://plato.stanford.edu/entries/liberty-positive-negative/#TwoConLib>

(Hämtad 2023-11-27).

Cresswell, Tim (2010). "Towards a politics of mobility". *Environment and Planning D: Society and Space*, 28: s. 17–31.

Europaparlamentet (2023a). "Den inre marknaden: allmänna principer". *Europaparlamentet*.

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/sv/sheet/33/den-inre-marknaden-allmanna-principer>

(Hämtad 2024-01-01).

Europaparlamentet (2023b). *Fri rörlighet för personer*.

[https://www.europarl.europa.eu/erpl-app-public/factsheets/pdf/sv/FTU\\_4.1.3.pdf](https://www.europarl.europa.eu/erpl-app-public/factsheets/pdf/sv/FTU_4.1.3.pdf)

(Hämtad 2023-12-11).

Europeiska kommissionen (2011). *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*.

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SV:PDF>

(Hämtad 2024-01-01).

Europeiska kommissionen (2019). *Den europeiska gröna given*.

[https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0007.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0007.02/DOC_1&format=PDF)

(Hämtad 2023-11-29).

Europeiska kommissionen (2020). *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*.

[https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0014.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0014.02/DOC_1&format=PDF)

(Hämtad 2023-12-22).

Europeiska kommissionen (u.å.). "EU:s befogenheter". *Europeiska kommissionen*.

[https://commission.europa.eu/about-european-commission/what-european-commission-does/law/areas-eu-action\\_sv](https://commission.europa.eu/about-european-commission/what-european-commission-does/law/areas-eu-action_sv)

(Hämtad 2024-01-01).

Europeiska rådet (2023). "5 facts about the EU's goal of climate neutrality". *Europeiska rådet*.

<https://www.consilium.europa.eu/en/5-facts-eu-climate-neutrality/>

(Hämtad 2024-01-05).

Flikschuh, Katrin (2007). *Freedom: Contemporary Liberal Perspectives*. Cambridge: Polity.

Globala målen (u.å.). "Vad är Globala målen?". *Globala målen*.

<https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/>

(Hämtad 2023-12-02).

Gray, Tim (1991). *Freedom*. London: Macmillan.

Gustavsson, Gina (2016). "Frihet". I Mörkenstam, Ulf och Beckman, Ludvig (red.) (2016). *Politisk teori*. 2 uppl. Stockholm: Liber, s. 81–99.

Hållbarhetsforum (2020). "Vad är hållbarhet?" *Hållbarhetsforum*.

<https://www.hallbarhet.lu.se/forskning/vad-ar-hallbarhet>

(Hämtad 2023-12-02).

Isaksson, Elias (2023). *Between Growth and Sustainability: Exploring the Construction of Sustainable Mobility in Swedish Transport Policy*. Doktorsavhandling, Statsvetenskapliga institutionen vid Lunds universitet.

[https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/148759583/elias\\_isaksson\\_thesis.pdf](https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/148759583/elias_isaksson_thesis.pdf)

Kaufmann, Vincent, Audikana, Ander och Drevon, Guillaume (2022). *Europe Beyond Mobility: Mobilities, Social Cohesion and Political Integration*. London: Routledge.

Kukathas, Chandran (2017). "Liberty". I Goodin, Robert E., Pettit, Philip och Pogge, Thomas (red.) (2017). *A Companion to Contemporary Political Philosophy*. Oxford: Blackwell, s. 685–698.

Kunstler, James Howard (1996). *Home From Nowhere: Remaking our Everyday World for the Twenty-First Century*. New York: Simon & Schuster.

Lomasky, Loren (1997). "Autonomy and Automobility". *The Independent Review*, 2.1: s. 5–28.

Meadowcroft, James (2000). "Sustainable Development: A New(Ish) Idea for a New Century?". *Political Studies*, 48.2: s. 370-387.

Our World in Data (2023) baserat på Smil (2017) och Energy Institute – Statistical Review of World Energy (2023). *Global primary energy consumption by source* [Graf].  
<https://ourworldindata.org/grapher/global-energy-substitution> (Hämtad 2024-03-10).

Paterson, Matthew (2007). *Automobile Politics: ecology and cultural political economy*. Cambridge: Cambridge University Press.

Regeringen (2016). *Att förändra vår värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling*.

[https://www.regeringen.se/globalassets/regeringen/dokument/finansdepartementet/agenda-2030/att-forandra-var-varld\\_agenda-2030-for-en-hallbar-utveckling.png.pdf](https://www.regeringen.se/globalassets/regeringen/dokument/finansdepartementet/agenda-2030/att-forandra-var-varld_agenda-2030-for-en-hallbar-utveckling.png.pdf)

(Hämtad 2023-12-02).

Regeringen (2023a). "Behov av stärkt arbetslinje när arbetslösheten fortsätter öka" [pressmeddelande], 14 december.

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2023/12/behov-av-starkt-arbetslinje-nar-arbetslosheten-fortsatter-oka/>

(Hämtad 2023-12-27).

Regeringen (2023b). "Fler arbetslösa ska flytta för att få jobb [pressmeddelande], 27 december.

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2023/12/fler-arbetslosa-ska-flytta-for-att-fa-jobb/>

(Hämtad 2023-12-27).

SFS 1997:238. *Lag (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring*.

Sheller, Mimi och Urry, John (2006). "The New Mobilities Paradigm". *Environment and Planning A*, 38: s. 207–226.

Teorell, Jan och Svensson, Torsten (2007). *Att fråga och att svara*. Stockholm: Liber.

UN Documents (u.å.). "I. The Concept of Sustainable Development". *Our Common Future, Chapter 2: Towards Sustainable Development – From A/42/427. Our Common Future: Report of the World Commission on Environment and Development*.

<http://www.un-documents.net/ocf-02.htm#IV>

(Hämtad 2023-12-02).

Urry, John (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity.