

Utrikesresandets förändring.

En studie av svenskars internationella rörlighet 1994-2000.

FD Lotta Frändberg och Professor Bertil Vilhelmson

Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs Universitet.

I Bakgrund och syfte

Internationella persontransporter har under det gångna decenniet vuxit dramatiskt i frekvens och geografisk utsträckning. Mest uppseendeväckande är flygets ökningstakt. För Sveriges del ökade antalet resenärer med flyg till och från utlandet med över 50 % bara under andra halvan av 90-talet. En viktig aspekt av den snabba tillväxten i rörlighet, resande och mobilitet, är de ökade miljöproblem som utvecklingen medför. Flygtransporters energiintensitet och de delvis okända konsekvenserna av utsläpp på hög höjd, är särskilt problematiska i dessa sammanhang (Frändberg 1998; Åkerman et al 2000; EEA 2001).¹ Den snabbt växande internationella rörligheten innebär också problem med trängsel i ett fysiskt begränsat luftrum liksom hot om överexploatering av känsliga fjärran platser. En annan betydelsefull fråga gäller de allt större skillnaderna i rörlighet inom och mellan länder och världsdelar, som nuvarande trender tycks innebära. Flera inflytelserika samhällsteoretiker pekar på hur ”tillgången till global rörlighet” framträder som en allt viktigare stratifieringsfaktor i samhället (Castells 1999; Bauman 2000). Mot bakgrund bland annat av dessa frågor, är det angeläget att närmare beskriva den internationella rörlighetens omfattning, struktur och utvecklingstendenser.

Föreliggande artikel presenterar resultat från en studie av den svenska befolkningens långväga, särskilt internationella, rörlighet, under perioden 1994-2000 (Frändberg och Vilhelmson 2002). *Syftet med studien är att empiriskt belysa ett antal frågor med direkt relevans för kunskapen om rörlighetens internationalisering/globalisering, och drivkrafterna bakom denna trend.* Studien behandlar dels den långväga/internationella rörlighetens *förändring över tid* och dels den internationella *rörlighetens fördelning i befolkningen* vid ett givet tidssnitt. Frågan om förändring över tid gäller i första hand det internationella resandets *omfattning* och *geografiska utsträckning*, men också de *aktiviteter eller ärenden* som motiverar långväga och särskilt då internationella, resor. Särskild uppmärksamhet ägnas också utvecklingen av det speciellt betydelsefulla *flygresandet*. Frågan om rörlighetens fördelning i befolkningen, handlar i första hand om i vilken mån den internationella rörligheten är

¹ Utsläpp på hög höjd tros orsaka en växthuseffekt utöver den som ges enbart av koldioxid. IPCC: s bedömning (1999) är att växthuseffekten av utsläpp från flyg motsvarar ca 2,5 ggr dess utsläpp av koldioxid.

koncentrerad till en liten grupp människor ("postmoderna nomader"), eller om den snarare är jämnt spridd i befolkningen. Denna del berör således frågor om *rörlighetens sociala bas och drivkrafter*, samt om den eventuella uppkomsten av nya olikheter i samhället ("a mobility divide").

2 *Metod och data*

Det är generellt mycket svårt att få en heltäckande och samtidigt detaljrik bild av befolkningens internationella, gränsöverskridande resor och kontakter. Ofta är man hänvisad till data från transport- och reseföretag, branschstatistik eller myndigheter (som t ex luftfartsverket). Sådana datakällor är oftast avgränsade till ett bestämt transportmedel (t ex tåg eller flyg) och saknar information om den enskilda resenären och hennes resa. Undersökningar av resenärer å andra sidan fokuserar normalt vissa målgrupper, t ex turister och turistresor, och enstaka tvärsnitt i tiden.

I denna studie utnyttjar vi emellertid ett unikt datamaterial som beskriver i vilken omfattning och utsträckning omkring tiotusen svenskar årligen rest utomlands under en följd av sex år. Det empiriska underlaget utgörs av två svenska, på varandra följande, nationella resvaneundersökningar.² Den första av dessa, Riks-RVU, omfattar perioden april 1994 till och med december 1998. Efterföljaren RES omfattar åren 1999 till 2001. Eftersom data för år 2001 ännu inte var tillgängliga vid denna studies genomförande, omfattar den undersökta perioden här april 1994 till och med december 2000.

Riks-RVU och RES är rikstäckande urvalsundersökningar. Undersökningspopulationen är i Sverige folkbokförda personer mellan 6 och 84 år, och deras resor. Datainsamling har skett genom telefonintervjuer, förberedda med brev, med ett representativt urval på mellan 8000 och 12 400 personer per år.³ Frågorna har gällt faktiskt utförda resor samt allmän och transportrelaterad information om resenären och det hushåll som han eller hon tillhör. När det gäller resor, har man frågat dels om respondentens samtliga förflyttningar i trafik under en i förväg utvald dag, den så kallade "mät dagen", dels om resor på minst 10 mil enkel resa under en tvåmånadersperiod före intervjutillfället.⁴ Det är observationer av detta senare slag, så kallade "långväga resor", som använts som underlag för studien. I båda undersökningarna har

² Undersökningarna är utförda av Statistiska Centralbyrån (SCB) på uppdrag av Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA). Resultatet från resvaneundersökningarna levereras i form av en databas från SCB. Samtliga resultat som presenteras här bygger på egna bearbetningar, korrigeringar och anpassningar av detta datamaterial.

³ Svarefrekvensen var 78% under Riks-RVU:s två första år (SCB 1995; 1996), och sedan 76% (SCB 1997; 1999; 2000). I RES var svarefrekvensen 71% 1999 (SIKA 2000) och 72% år 2000 (SIKA 2001). Den största delen av bortfallet består genomgående av personer som man av någon anledning inte kunnat komma i kontakt med (se t. ex. SIKA 2001). På grund av det "troliga sambandet med resandet" är bortfallet därför en möjlig källa till underskattning av resandet. Vid tilldelning av vikter för de svarande tar man hänsyn till bortfallets sammansättning med avseende på kön, ålder och region. Detta kompenserar delvis för bortfallsfelet (ibid.).

⁴ Respondenten har ombetts redogöra för samtliga resor på minst 10 mil som företagits under den månad som föregått intervjutillfället. För att få med fler riktigt långa resor har man sedan också frågat efter resor på minst 30 mil enkel resa, som respondenten gjort under månaden dessförinnan. Dessa båda typer av resor har sedan summerats så att det bara finns ett begrepp "långväga resor" (SIKA 2000). Yrkesmässig trafik eller "besättningsresor" ingick inte i undersökningarna av långväga resor (SCB 1999).

utlandsresor registrerats och kartlagts på i stort sett samma villkor som övriga resor. Till följd av de definitioner som använts i undersökningen, ingår inte utlandsresor kortare än 10 mil i de siffror över internationellt resande som redovisas i det följande.

Övergången från Riks-RVU till RES innebar en del förändringar av frågeinnehåll. Bland annat infördes ett litet antal frågor om hur mycket intervjupersonen rest under en längre tidsrymd; en referensperiod på 1 år.⁵ För utlandsresornas del, som ur individens synvinkel är relativt infrekvent förekommande, är en 1-årig referensperiod en förutsättning, om man vill ha meningsfull information om hur resfrekvensen varierar mellan individer och grupper. Resultat som rör den internationella rörlighetens fördelning i befolkningen baseras därför på individers årliga resfrekvens, och är följaktligen begränsad till RES-data, d.v.s. tidssnittet 1999+2000.

3 *Resultat: Tendenser i rörlighetens internationalisering*

Våra analyser av den svenska befolkningens utrikes resor ger följande vid handen. Vi har valt att i punktform redovisa de viktigaste empiriska resultaten och, vidare, kort antyda resultatens teoretiska implikationer.

3.1 Snabba förändringar av det långväga resandets omfattning och geografiska utsträckning under perioden 1994-2000.

- *Det internationella resandet ökar snabbt.* Svenskarnas långväga utrikesresor har under perioden 1994-2000 ökat från 7 miljoner till 9,5 miljoner resor årligen. Utrikesresornas andel av alla långväga resor ökade från 11% till 14% under perioden. Utrikesresorna ökar snabbare än de långväga inrikesresorna (som i sin tur ökar snabbare än det dagliga, kortväga resandet i Sverige).
- *Bland utrikesresorna ökar de riktigt långväga resorna snabbast.* Det finns ett tydligt mönster av högre relativa ökningstakter med ökande resavstånd. Resor till länder utanför Europa utgör fortfarande en liten del (ca 10%) av samtliga utlandsresor, men antalet sådana resor har fördubblats under perioden.
- *Utrikesresorna svarar nu för en avsevärd del av svenskarnas årliga rörlighet.* Att utrikesresorna blivit fler och i genomsnitt längre, har lett till att den sammanlagda internationella reslängden (det sk utrikes persontransportarbetet) ökat med över 50% mellan 1994 och 2000. Vid mitten av 1990-talet var fortfarande det inrikes långväga persontransportarbetet mer omfattande än det utrikes. Nu är relationen den omvända. De

⁵ En annan viktig förändring var att en ny och mer detaljerad ärendeindelning för långväga resor infördes. Denna ger värdefull information om motivet för de långa resorna 1999 och 2000, men påverkar också möjligheterna till jämförelser av ärendefördelning över hela perioden. Ingen av de förändringar av frågeinnehåll som gjordes vid starten av RES, bör ha påverkat jämförbarheten mellan undersökningarna, vad gäller skattningar av den totala volymen av långväga resor eller utlandsresor (se Frändberg och Vilhelmson 2002).

internationella resorna svarar år 2000 för drygt hälften av det summerade transportarbete som svenskarnas långväga rörlighet innebär. Svenskarnas utrikesresor motsvarar i snitt 10 km per person och dygn år 2000. Det kan jämföras med hur mycket man reser inom landet: Inrikesresandet totalt (inkluderande såväl alla kortväga dagliga resor som långväga resor) motsvarade 40 km per person och dygn år 2000.

Det pågår således en geografisk utsträckning av svenskarnas långväga rörlighet som verkar på flera plan. Vi pekar dels på en trend mot tilltagande *internationalisering*, dels på en trend mot *större avstånd* i den internationella rörligheten. Trenderna kan ses i termer av rörlighetens *globalisering* och att människors *kontaktnät* alltmer tänjs ut i det geografiska rummet. Samtidigt speglar förändringsmönstret också den "*sammanpressning av tidrummet*" som bland annat minskade transportkostnader och ökade förflyttningshastigheter teoretiskt antas medföra. En allmän utveckling mot lägre priser per rest kilometer påverkar tillgängligheten till avlägsna platser relativt mer än till nära. På så sätt integreras också alltfler avlägsna platser i den *resandets kulturella konsumtion* där (förväntningar om) autenticitet, tidlöshet och exklusivitet utgör centrala värden.

3.2 Utlandsresornas varaktighet och säsongsmässiga fördelning förändras *inte* under perioden 1994-2000.

- *Den tid svenskar vistas utomlands i samband med en utlandsresa har inte förändrats. Inte heller observeras några tydliga förändringar av utlandsresornas säsongsmässiga fördelning över året.*

Utifrån en internationell trend där man iakttar allt fler, men kortvarigare, internationella resor, samt också mot bakgrund av teorier om en generellt mer flexibel tids- och platsanvändning i samhället (t ex över året) finns annars förväntningar om förändringar också vad gäller det internationella resandets *tider*. En sådan utveckling skulle medföra att svenskar gör allt fler resor men stannar borta under allt kortare perioder. Resandet skulle då också spridas över året och bli allt mer oberoende av traditionella säsonger (som t ex den inhemska sommaresemestern), inte minst när den globala räckvidden medför ökad tillgång till säsonger (t ex sommar) året runt.

3.3 De aspekter av långväga utlandsresor som är mest problematiska ur miljösynvinkel förstärks under perioden.

- *Trenden mot ökad frekvens och större avstånd för de långväga resorna, baseras på en fortsatt förskjutning mot energikrävande transporter med höga hastigheter. Flygresorna, som bara utgör 10% av samtliga långväga resor, svarar nu för ungefär hälften av den samlade reslängden (persontransportarbetet). År 2000 reste svenskarna i genomsnitt ca 3000 km med flyg. När det gäller utrikesresor över 10 mil, är flyget det enskilt viktigaste transportmedlet också om man ser till resfrekvens. Ser man till färdlängd dominerar flyget*

helt. Enligt våra skattningar sker 80% av allt persontransportarbete till och från Sverige med flygplan.

Flyget är i genomsnitt mer energiintensivt per personkilometer än andra färdsätt. Dessutom tillkommer det, enligt IPCC:s bedömning,⁶ en ”extra” växthuseffekt när vattenånga och kväveoxider släpps ut på hög höjd i atmosfären. Att den internationella rörligheten domineras av flygtransporter betyder med andra ord att utrikesresandets resursförbrukning och miljöbelastning är avsevärd. Avvägningen av det internationella resandets nytta och kostnader utgör därmed ett växande *socialt dilemma* – såväl på politisk beslutsnivå som på organisations- och individuell nivå. Vidare kan man tolka utrikesresandets utvecklingstendenser i termer av sk ”*rebound effects*”, dvs att bland annat ökad energieffektivitet, ökande förflyttningshastigheter och lägre transportkostnader per kilometer tas ut i fler och allt längre resor snarare än i ett effektiviserat och kostnadsbesparande resande.

3.4 En mycket stor del av utlandsresorna motiveras av ärenden, kontakter och aktiviteter som äger rum under fritiden.

- *En stor del av de långväga resorna motiveras av olika fritidssysslor samt besök hos släkt och vänner.* Detta gäller hela 74% av utlandsresorna och över 60% av de långväga inrikesresorna. Resten är tjänsteresor, vilka således utgör en relativt liten del av totalen. Det är också fritidens resor som står för den stora delen av de långväga resornas ökning under senare tid.

- *Semesterresor dominerar fritidens resor och dominansen ökar ju längre resor man betraktar.* Semesterresorna utgör hela 62% av de riktigt långa utrikesresorna (över 1000 kilometer enkel resa), men bara en liten del av de långväga inrikesresorna (12%). Bland tjänsteresorna finns en tendens som kan tolkas på motsvarande sätt; andelen resor till kurser, konferenser, mässor och dylikt, ökar ju längre tjänsteresor man betraktar. Möjligen avspeglar det ett starkare semester- och fritidsinslag i denna typ av resor, jämfört med tjänsteresor till t. ex. sammanträden eller arbete på annat kontor.

Ett samlat intryck är således att en dominerande del av de längsta resorna är knutna till aktiviteter som är relativt *rumsligt obundna* och kopplade till *den fria tidens användning*. Utvecklingen stärker intrycket av att rörligheten i samhället alltmer präglas av en *flexibilitet* i människors användning av tid och rum och att alltfler aktiviteter förknippas med hög rörlighet. De långväga resorna kan därmed också tänkas vara relativt känsliga och därmed påverkbara för förändrade villkor i omgivningen – konjunkturrellt, prismässigt, ur risk- och sårbarhetssynvinkel och kanske också miljömässigt. I den mån internationellt resande under fritiden integreras som en självklar (eller socialt påbjuden) del i många människors levnadsmönster, finns emellertid en betydande tröghet mot förändring också här. På litet

⁶ FN:s panel av klimatexperter.

längre sikt leder dessutom även den fria tidens resande till att nya kontakter och relationer etableras, vilka i sin tur kan generera resande av mer strukturellt ”tvunget” slag.

3.5 Få reser mycket - en stor volym utlandsresor görs av en liten del av befolkningen.

- *Den svenska befolkningen gör i snitt en utlandsresa per person och år. Men det är bara varannan svensk som under ett år faktiskt reser utomlands. Halva befolkningen stannar således inom landet medan en fjärdedel gör en utrikesresa och resterande fjärdedel gör två eller flera resor. Vidare gäller att den fjärdedel av svenskarna som gör mer än en resa till utlandet under ett år, svarar för hela tre fjärdedelar av alla utlandsresor. Den internationella rörligheten är med andra ord ojämnt fördelad socialt sett och koncentrerad till en liten del av befolkningen.*
- *Endast en mycket liten del av befolkningen är internationellt ”hypermobil”. Endast 3% av befolkningen är riktigt högrörlig, om man till denna grupp räknar individer som gjort sex eller fler utlandsresor under ett år. Denna lilla grupp av ”hypermobila” svarar för så mycket som en fjärdedel av alla utlandsresor.⁷*
- *Tjänsteresorna förklarar en stor del av den internationella rörlighetens koncentration i befolkningen. Bortser man från tjänsteresorna blir skillnaderna i reseintensitet mellan olika grupper avsevärt mindre. Medan tjänsteresorna är mer än 50 gånger vanligare bland de internationellt ”hypermobila” (de som gör sex eller fler utlandsresor per år), än bland de som endast gör en utlandsresa om året, skiljer det bara en faktor 2 mellan dessa grupper, i antal semesterresor per person och år.*
- *De internationellt hypermobilas resor är kortare i tid och rum jämfört med övriga internationellt rörliga grupper. Men eftersom de hypermobila gör så många utlandsresor, är deras samlade internationella reslängd i genomsnitt 5-6 ggr större än befolkningsgenomsnittet (vilket innebär att den ligger i samma storleksordning som den dagliga inrikes rörligheten). De många utlandsresorna innebär att hypermobila personer i genomsnitt vistas utanför (eller på väg till och från) Sverige under mer än en månad per år.*
- *Grupper med olika nivå av internationell rörlighet, uppvisar stora skillnader med avseende på ålder, sysselsättning, kön, inkomst och boenderegion. De yrkesaktiva åldrarna dominerar i de mest högrörliga grupperna. Där finns också en tydlig dominans av män. Skillnaden i internationell rörlighet mellan män och kvinnor är mycket starkt*

⁷ Möjligtvis är den internationella rörligheten i denna grupp avsevärt mer omfattande än vad skattningarna utifrån resdata i RES ger vid handen. Om man istället använder uppgifterna om antalet utlandsresor under föregående år (ett års referensperiod) som utgångspunkt för beräkningen av den internationella rörlighetens omfattning, får man att de internationellt hypermobila svarar för hela 37% av samtliga resor. Det troliga är att den verkliga andelen ligger någonstans emellan dessa värden.

kopplad till tjänsteresorna. Bortser man från dessa, är mäns och kvinnors internationella rörlighet av samma omfattning. De internationellt mest rörliga grupperna har också betydligt högre inkomster än de mindre rörliga. I den högsta inkomstgruppen är det bara en liten andel (<10%) som inte gjort någon utlandsresa senaste året, medan detta gäller majoriteten i den lägsta inkomstgruppen. De som bor Stockholmsregionen, Göteborgs- eller Malmöregionen är mer internationellt rörliga än de som bor i mer glest befolkade områden. Regressionsanalyser visar att samtliga av de ovan diskuterade faktorerna signifikant påverkar resandet även på individnivå, också när man samtidigt tar hänsyn till de övriga faktorerna. Inkomst är den faktor som tydligast påverkar individens grad av utrikes rörlighet.

De *hyperrörliga* utgörs alltså till stor del av män med mycket goda ekonomiska resurser, som rör sig i yrkesmässigt internationella kontaktnät och som lever i eller nära stora städer med bra förbindelser till det internationella flygtransportnätverket. Så långt analysen sträcker sig, bekräftar den alltså teorier om rumslig flexibilitet/rörlighet som en central dimension för social stratifiering i det framväxande "nätverkssamhället". Huruvida det senaste decenniets snabba ökning av utlandsresandet inneburit att de sociala skillnaderna i internationell rörlighet förstärkts eller utjämnats, kan tyvärr inte besvaras med hjälp av det datamaterial som använts i studien. Att det är den fria tidens resor som ökat mest under perioden, tyder på att andra grupper än de hyperrörliga svarat för en stor del av ökningen.

Det finns en mycket kraftfull drivkraft och förändringspotential i den stora grupp som bara gör en eller ett fåtal resor till utlandet om året. Om många börjar att göra ytterligare en resa blir effekterna på den totala rörligheten mycket omfattande. Utrikesresandet kan emellertid också förväntas öka snabbt om den lilla gruppen hypermobila utvidgas. Näringslivets fortsatta internationalisering och den ökande internationella migrationen, pekar i riktning mot att större grupper kommer att röra sig över mycket stora avstånd med veckors eller månaders, snarare än års, mellanrum.

3.6 En metodologisk iakttagelse: Sannolikt underskattas den internationella rörligheten i de svenska nationella resvaneundersökningarna

- *Utrikesresandets nivå och förändringstakt underskattas sannolikt något jämfört med verkliga förhållanden.* En jämförelse av data om flygresandet i resvaneundersökningarna med luftfartsverkets statistik över antalet passagerare i utrikes flygtrafik, tyder på att skattningarna av utrikes flygresor i Riks-RVU och RES genomgående är för låga. Dessa uppvisar dessutom en flackare förändringstrend än luftfartsverkets statistik. Eftersom det är svårt att tänka sig en källa till underskattning som påverkar flygresor i högre grad än andra resor, gäller underskattningen troligtvis genomgående för de långväga resorna.
- *En tänkbar källa till underskattning är att respondenter underlåter/glömmer att rapportera alla sina resor.* Detta gäller troligtvis högfrekventa utlandsresenärer i högre

grad än andra. Ett faktum som pekar i denna riktning, är att skattningen av befolkningens totala internationella resande, baserad på frågan om antalet utlandsresor som respondenten utfört under det senaste året (ett års referensperiod), ger ett "tillskott" på ca 2 miljoner utlandsresor per år jämfört med skattningen utifrån "ordinarie" resdata (baserad på två månaders referensperiod). Denna skillnad är helt och hållet kopplad till de högfrekventa utlandsresenärerna.

I takt med att den långväga internationella rörligheten växer i omfattning, ökar behovet av väl fungerande metoder/verktyg för att följa utvecklingen. Indikationerna på en systematisk underskattning av den internationella rörligheten tyder på att hittillsvarande uppläggning för datainsamling kan behöva omprövas i vissa avseenden. Goda beskrivningar av det internationella resandet ställer delvis andra krav på datainsamlingen, än vad ett fokus på inrikes eller dagligt resande gör. En viktig aspekt är den referensperiod som används. För att fånga den internationella rörlighetens fördelning mellan individer och grupper, krävs referensperioder på minst ett år. För att få en bättre/mer precis uppfattning, t.ex. om den faktiska omfattningen av det utrikes persontransportarbetet, skulle särskilda undersökningar inriktade på långväga resor troligtvis behövas.

4 *Avslutande reflexion*

De storskaliga resvaneundersökningar som ligger till grund för resultaten som redovisas i denna studie, ger en övergripande bild av utrikesresandets geografi, struktur och sociala bas. De senaste årens snabba expansion av den internationella rörligheten understryker behovet av kunskap som kan belysa också den mer långsiktiga dynamiken på detta område. Vi behöver veta mer om hur den internationella rörligheten används och värderas, och i vilken mån den integreras i människors livsstilar, vanor och sociala nätverk. Det gäller också hur den fysiska rörligheten växelverkar med andra typer av rörlighet – virtuell och medial, hur vanor etableras och vidmakthålls och hur miljömedvetenhet och andra externa förhållanden internaliseras i människors och organisationers beslutsfattande kring resorna. För att få sådan kunskap fordras komplement med mer intensiva och kvalitativa forskningsmetoder.

Referenser

- Bauman, Zygmunt (2000), Time and Space Reunited, *Time & Society*. 9(2/3): 171-185.
- Castells, Manuel (1999), *The Rise of the Network Society*, Second edition, Oxford: Blackwell.
- EEA (2001), *Environmental signals 2001: European Environment Agency regular indicator report*, Köpenhamn: European Environment Agency.
- Frändberg, Lotta (1998), *Distance Matters: An inquiry into the relation between transport and environmental sustainability in tourism*. Humanekologiska skrifter nr.15. Avdelningen för Humanekologi, Göteborgs Universitet.
- Frändberg, Lotta och Bertil Vilhelmson (2002) *Rörlighetens internationalisering: En studie av svenskars utlandsresande under perioden 1994-2000*, kommande.
- SCB (1995), *Svenskarnas Resor 1994: Teknisk rapport*, Stockholm: SCB.
- SCB (1996), *Svenskarnas Resor 1995: Teknisk rapport*, Stockholm: SCB.
- SCB (1997), *Svenskarnas Resor 1996: Teknisk rapport*, Stockholm: SCB.
- SCB (1999), *Svenskarnas Resor 1997: Teknisk rapport*, Stockholm: SCB.
- SCB (2000), *Svenskarnas Resor 1998: Teknisk rapport*, Stockholm: SCB.
- SIKA (2000), *RES 1999: Den nationella reseundersökningen*, Stockholm: Statens Institut för Kommunikationsanalys.
- SIKA (2001), *RES 2000: Den nationella reseundersökningen*, Stockholm: Statens Institut för Kommunikationsanalys.
- Åkerman Jonas et al. (2000), *Destination framtiden: Vägar mot ett bärkraftigt transportsystem*, KFB-Rapport 2000:66, Stockholm: KFB.