

ARNE KARYD

Järnvägar, samhällsekonomi och demokrati

Vad stort sker, sker tyst – en del skeenden lyckas inte förmå nationalekonomerna att höja blicken över terminalen trots att de samhällsekonomiska effekterna borde motivera ett massivt intresse. Dit hör svensk järnvägspolitik där fältet i årtionden lämnats fritt för samhällsekonomiskt ignoranta jurister, tekniker, kamrerare och politiker. En av dessa, generaldirektören Lars Peterson, betecknade ur djupet av sin sakkunskap 1963 års trafikpolitiska beslut som "nationalekonomiskt riktigt" och framkallade en samfäll suck av Peter Bohm och Terje Ruud i *Ekonomisk Debatt* 2/73 med ett citat från Hasse Alfredsson: "...Varför skall SJ löna sig? Landsvägarna lönar sig inte! Lasaretten lönar sig inte! Domstolarna lönar sig inte! Och inte ens grundskolan går med vinst!" (Bohm & Ruud [1973]).

Något senare (*Ekonomisk Debatt* 5/73) återkom Bohm med en förklaring till nationalekonomernas bristande intresse: "Generation efter generation av nationalekonomer har framhållit att en prissättning i syfte att undvika samhällsekonomiskt slöseri måste bygga på *marginalkostnaderna* och att transportområdet inte är något undantag härvidlag. Generation efter generation av politiker och transportadministratörer i departement och affärsverk har underlåtit att ta intryck av detta och lanserat olika kostnadstäckningsideologier enligt vilka priserna ska vara lika med (de normalt högre) genomsnittskostnaderna. ...Då och då trader en ekonom fram – Wicksell, Cassel, Lindahl och Palander är några exempel – och visar att tillämpade principer på någon del av transportområdet är oförenliga med samhällets målsättningar. Men efter en stunds korsdrag är den gamla ordningen återställd." (Bohm [1973]).

Pol mag ARNE KARYD är verksam vid Nationalekonomiska institutionen, Göteborgs universitet.

Spelet kring nedläggningarna

Under de 15 år som gått har ytterligare en generation ekonomer bekräftat Bohms iakttagelser. 1979 års trafikpolitiska beslut, skönmålat av främst Folkpartiet men i grunden järnvägsfientlig skåpmat, innebär inte heller någon förbättring. Snarare lanserade det en möjlighet för statsmakterna att illusoriskt låta länstrafikbolagen ta ansvar för fortsatta nedläggningar. Vad som egentligen utgör drivkraften i denna process har aldrig blivit klarlagt. De som orkat läsa de utredningar som kommit från Transportrådet har kunnat konstatera att någon samhällsekonomisk rationalitet i vart fall inte är inblandad. Rådet har ådagalagt en fullständig inkompetens på detta område; huruvida kompetensen verkligen saknas eller finns men döljs må vara osagt. Detta faktums beklagliga resultat utgör rubriken på en bok av journalisten Jan du Rietz: *Den totala urspårningen. En studie i tågnedläggningar och demokrati* (du Rietz [1988]). Sju års undersökande journalistik ligger enligt författarpresentationen bakom boken och därmed sätts förväntningarna högt. De kommer inte på skam: Författaren gör sitt arbete grundligt och störs inte av ekonomens eventuella tro på rationella beslutsmodeller. Sådana illusioner kan inte ha överlevt författarens tidigare studium av banan Eslöv-Tomelilla, nedlagd 1981 sedan den borgerliga regeringen originellt nog förmått SJ att avbryta ett redan påbörjat upprustningsarbete...

Boken inleds med en allmän diskussion av trafikpolitiken men syftet är inte att argumentera för järnvägstrafik utan att belysa spelet kring nedläggningarna och detta spels förhållande till ett demokratiskt samhälle. Man kan diskutera en del av författarens slutsatser här – alla delar inte uppfattningen att det hade kvittat lika för utvecklingen av landets transporter om SJs och Transportrådets generaldirektörer varit andra personer. Författaren modifierar sin egen slutsats genom att

ägna ett avsnitt åt frågan vilka som bär huvudansvaret för de senaste årtiondenas trafikpolitik. Ett femtiotal personer av varierande ryktbarhet skymtar förbi.

Det fortsatta resonemanget har sin utgångspunkt i tre praktikfall, Växjö-Västervik, Oxelösund-Flen och Ystad-Simrishamn. I det första fallet visar författaren lågmält och sakligt hur Transportrådet "...konsekvent vilselett de statliga och regionala beslutsfattarna". SJ som i årtionden arbetat på att avveckla all sin smalspårstrafik bistod frikostigt med desinformation – detta var det sista smalspåret med persontrafik i SJ-regi. Trafiken lades ner 1984 men en samling privata entusiaster lyckades mot alla odds rädda banan från rivning och driver nu sommartrafik. Det generella mönstret klarnar ytterligare i fallet Oxelösund-Flen där (tills vidare) enbart persontrafiken stod på spel. Man oroar sig ibland för att författaren ska fastna på anekdotstadiet när en intervju med Transportrådets chef börjar handla om slipersavstånd och hjultryck. Mot slutet visar det sig att detaljerna var nödvändiga för att beskriva Transportrådets attityd: Inte att utreda om nedläggning bör ske utan att finna argument för och undertrycka argument mot en nedläggning som de facto redan är beslutad.

I fallet Ystad-Simrishamn upprepas samma mönster. Sedan de berörda kommunernas samarbetskommitté konstaterat att Transportrådet lämnat felaktiga uppgifter om banans längd, befolkningsunderlag, standard, godstrafik, passagerarantal och kostnader skriver kommittén till rådet och "vill bestämt protestera mot det lättvindiga och osakliga sätt på vilket Transportrådet redovisat underlag för bandelen Ystad-Simrishamn". Efter ett antal turer blev tågtrafiken kvar trots Transportrådets och SJs strävanden i motsatt riktning "men många tecken tyder på att de (länstrafikbolaget och SJ) trots allt försöker få en nedläggning på sikt och alltså revanschera sig". (Uttalande av "kunnig kommunalman".) Det är inte bara samhällsekonomin som kommer i kläm – vad vi bevitnar är en sorts transportpolitikens rättsröta.

I vems intresse?

Efter fallstudierna avslutar författaren med två kapitel om järnvägsteori för bilism och sammanfattning och förslag. Dessutom finns ett slags appendix om 1988 års trafikpolitiska proposition. Dessa delar av boken tycks ha tillkommit i en avslutande spurt och håller klart lägre kvalitet. Framställningen blir ostrukturerad och man får vaska fram slutsatserna här och där. De ekonomiska resonemangen lämnar också en del övrigt att önska. Resten av boken håller dock sådan klass att detta bara blir randanmärkningar. Arbetet är epokgörande såtillvida att ingen tidigare orkat dokumentera ett fenomen som många trots allt kommit i kontakt med: Det mygel och de ljuskygga metoder som, med författarens ord, lett till en dyrbar rasering av ett trafiksystem i stället för en utveckling av det. Nästa steg borde vara att någon med samma grundlighet klargör i *vems intresse* raseringen skett.

Jan du Rietz' bok borde vara obligatorisk läsning inte bara för ekonomer utan för alla som tror

- att SJ har för stor kostym,
- att samhällsekonomi haft något med järnvägspolitik att göra,
- att trafikslagen någonsin konkurrerat på lika villkor,
- att nedläggningsbeslut fattas i god demokratisk ordning,
- att regeringen har för avsikt att satsa på järnvägen i annat än verbalt avseende.

Dessutom borde alla ekonomer oavsett om dessa kriterier är tillämpliga ha ett exemplar liggande intill terminalen att läsas vid nästa strömavbrott.

Referenser

- Bohm, P & Ruud, T, [1973], "Skall SJ löna sig hur som helst?" *Ekonomisk Debatt*, Årg 1, nr 2
- Bohm, P, [1973], "Ansvarigt och oansvarigt om bilismens kostnader". *Ekonomisk Debatt*, Årg 1, nr 5.
- du Rietz, J, [1988], *Den totala ursparningen. En studie i tågnedläggningar och demokrati*. Symposium, Lund.