

MATS PERSSON

När klassresan börjar på tåget

BERTIL OHLININSTITUTET är en liberal tankesmedja grundad 1993. Institutets uppgift är att genom forskning och kvalificerad debatt i svensk liberal tradition bana väg för nya tankar och nya frågor.

ÅRETS OHLINFÖRELÄSARE:

MATS PERSSON är regionråd i Skåne för Folkpartiet liberalerna och ordförande kollektivtrafiknämnden. Persson är doktorand i ekonomisk historia vid Lunds universitet och tidigare vice ordförande i Liberala ungdomsförbundet.

FORMGIVNING: KRISTOFFER HELLMAN

OMSLAG: ATELJÉ LANDGRAFF

JAGSYNS TRYCKERI, TYRESÖ 2012

MATS PERSSON

När klassresan börjar på tåget

Ohlinföreläsning 28 november 2012

ISBN 978-91-980453-3-8

Jag befinner mig på Centralstationen i Lund när jag möts av den karaktäristiska löpsedeln från en känd kvällstidning. ”De tjänar mest i Lund – vi har hela listan” säger texten på löpsedeln och jag börjar instinktivt fundera på vad människor bredvid mig på stationen kan tänkas tjäna. Kanske finns mannen med Kavaj och Crocket & Jones skor som står bredvid mig med på listan? Men knappast den bolmande kvinnan borta i hörnet hinner jag tänka innan jag vandrar vidare mot Bantorget.

Som människa ligger det nära till hands att jämföra sig med andra, men det är sällan konstruktivt och framåtsyftande. I den politiska debatten reduceras i regel frågan om jämlikhet till en jämförelse i taxeringskalendern. Det är olyckligt. Eftersom människor är olika och därmed gör olika val kommer jämlikhet i en dimension ge upphov till ojämlikhet i en annan dimension. Eller med filosofen och ekonomen Amartya Sens ord:

”Om alla människor hade varit exakt lika, skulle jämlikhet på ett plan (exempelvis inkomst) tendera att sammanfalla med jämlikhet på andra plan (till exempel hälsa, lycka, välbefinnande). En av konsekvenserna av ”mänsklig mångfald” är att jämlikhet i ett avseende faktiskt tenderar att samexistera med ojämlikhet i andra avseenden.”

Inequality re-examined, Amartya Sen, 1992

Låt mig ta ett exempel. På 1980-talet såg vi hur marginalsatser på 75 procent innebar att arbetsgivare använde förmåner som inte beskat-

tades som lön för att behålla och attrahera kompetenta medarbetare. Det som på pappret var en politik som vill utjämna inkomster innebar i realiteten att lönekomensationen ägde rum i alla fall, om än inte direkt i lönekuvertet.

Rättvisa är inte att alla ska tjäna lika mycket eller leva på samma sätt, utan att alla människor ska ha samma livschanser. En sådan föreställning baseras på en syn att människan - och därmed samhället - befinner sig i ständig rörelse. Det är visionen om ett samhälle som är dynamiskt och inte statiskt.

Rättvisa och jämlikhet är viktiga komponenter i det liberala frihetsbegreppet. Liberalismen kännetecknas inte enbart av den enskildes rättigheter utan också av ett socialt ansvar till medmänniskor. Till sin karaktär är den liberala rörelsen progressiv. Orättvisor som gör att människor inte kan växa och undanröjer rätten att få skapa sitt liv efter egen övertygelse ska bekämpas, även om det innebär att vara i konflikt med intressen som vill bevara ordningen. Det motiverar gemensamma samhällsarrangemang som kompenserar för att människor har ryggsäckar med olika mycket innehåll.

Därför är det naturligt för en liberal att intressera sig för klassresan. Inspiration hittar vi inte minst i litteraturens värld. En av de mest målande beskrivningarna av klassresenären hittar vi Malmöbon och författaren Thorbjörn Flygts romaner "underdog" och "outsider". I böckerna skildras Johan - från uppväxten med mamma Bodil, en ensamstående fabriksarbetare, och resan till juridikstudier i Lund. Medan Underdog är en fascinerande beskrivning av Sverige på 70-talet, om välfärdsstatens kompensatoriska förmåga och om hur hårt arbete ger resultat är uppföljaren Outsider berättelsen om klassresenärens känsla av utanförskap när vissa informella koder gör sig gällande i akademiska kretsar. Men den svenska litteraturen rymmer också romaner om klassresor i andra riktningen. Malmöförfattaren Fredrik Ekelund porträtterar i sin bok "Jag vill ha hela världen" akademikern Daniel och hans resa från universitetsjobbet i Lund till ströjobb i Malmös utkanter.

Det ligger i liberalismens väsen att känna en viss fascination kring klassresor. Jag tror att det handlar om att klassresenären bekräftar den liberala synen på människan som en varelse i rörelse och där friheten manifesteras i strävan efter ett annat liv. Tydligast blir det när människor - liksom klassresenären - bryter mot det sociala arvet och förflyttar sig till en plats eller position efter egen övertygelse.

Tyvärr har det politiska samtalet en tendens att stigmatisera och etikettera människor på basis av var man kommer ifrån snarare än vart man är på väg. Det står i skarp kontrast till den liberala synen om sociala positioner som dynamiska och tillfälliga snarare än statiska och permanenta.

Det blir inte minst tydligt när man går tillbaka till ett tal som Bertil Ohlin höll 1943.

”Hur skall man kunna ge människor individuell frihet och social trygghet utan att använda organisationsformer, som göra samhället stelt och som mer än ofrånkomligt – helst ej alls – bromsar framåtskridande och välståndsökningen? Det är ju dessa senare som i framtiden ska ge oss alla en bättre försörjning särskilt de för närvarande fattigaste folkgrupperna.”

Om man ska formulera en jämlikhetspolitik för framtiden behöver man fundera på vad som kännetecknar världen idag och i framtiden. Enligt New York Times kolumnisten Thomas Friedman är världen platt. I boken ”The world is flat” beskriver han hur världen förändras när länder och kontinenter blir alltmer sammanflätade och ömsesidigt beroende. Att handelsmönster förändras och att produktion flyttas till andra länder och kontinenter är inget nytt fenomen i ett historiskt perspektiv. Det nya i den platta världen är allt går mycket snabbare och med en starkare kraft. De senaste tjugo åren mer än en miljard människor lyfts över fattigdomsgränsen. Globaliseringen har ökat omvandlingstrycket när nya länder konkurrerar högre upp i välståndsligan och höjer sin kunskapsnivå. Samtidigt innebär den globala ekonomin

enorma tillväxtmöjligheter för de företag som lyckas utveckla nya teknologier och dra nytta av att produktionen kan specialiseras allt mer.

När Bertil Ohlin 1924 presenterade sin doktorsavhandling ”Handelns teori” lades grunden för en förståelse av efterkrigstidens handelsströmmar och de mönster vi ser idag. Men informationsteknologin ger globaliseringen ytterligare en dimension genom att de komparativa fördelarna har blivit mer splittrade i takt med att delar av produktionen i en bransch eller ett företag utförs av specialiserade företag (outsourcing), inte sällan på andra sidan klotet (offshoring). Jobben blir inte färre, men rör på sig med en hastighet som vi inte skymtat tidigare.

I den globala byn blir kunskap allt viktigare. Tyngdpunkten flyttas från tillgång till fysiskt kapital till humankapital. Vi har redan bevittnat hur globaliseringen och den tekniska utvecklingen har gynnat människor med utbildning och kompetens genom att den tekniska utvecklingen och välutbildad arbetskraft, yrkesskicklighet och erfarenhet har kompletterat varandra (skill bias technological change). När vi tittar in i framtiden är det ingenting som tyder på att detta kommer att avta. Arbetslivet har förändrats på ett påtagligt sätt där den tekniska utvecklingen och globaliseringen inneburit att jobb som tidigare ofta fungerat som ingångsjobb, arbeten som inte kräver formella kunskaper eller erfarenheter, inte längre existerar. Som en följd av det ser vi förstärkta tendens i höginkomstländer att människor utan tillräckliga kunskaper och färdigheter inte får plats på arbetsmarknaden. I Sverige blir det tydligt när vi tittar på arbetsmarknaden för ungdomar, utrikes födda och funktionshindrade.

I en svensk kontext är ett särskilt orosmoln att arbetsmarknaden allt mer kommit att präglas av insiders och outsiders där rörligheten på arbetsmarknaden är låg och där människor fastnar i en situation utanför arbetsmarknaden. I ett sådant samhälle är risken att det sociala arvet får en större betydelse och att den sociala rörligheten minskar. I ett internationellt perspektiv har Sverige en sammanpressad lönestruktur och liten inkomstspridning. Jämfört med anglosaxiska länder har

Sverige och de nordiska länderna präglats av högre grad av social rörlighet, men medan den sociala rörligheten har varit relativt konstant i Sverige de senaste decennierna är trenden i USA att den sociala rörligheten ökar. Om man komplicerar bilden ytterligare och tar hänsyn till ägande och andra tillgångar framkommer bilden av att den sociala rörligheten i huvudsak gäller för inkomster, men är mer blygsam om man ser till helheten.

Med respekt för att olika mått på social rörlighet kan ge olika resultat kan man ändå dra den prekära slutsatsen att den sociala rörligheten inte ökar. En utveckling mot en uppdelning mellan insiders och outsiders står i skarp kontrast till den liberala tron på ett samhälle som håller ihop riskerar denna utveckling att leda till ökade klyftor. En utveckling där människor fastnar i långvarigt utanförskap gör att arbetsmarknaden fungerar sämre, eftersom företagen kommer att ha allt svårare att hitta rätt arbetskraft, vilket i sin tur påverkar hela den svenska ekonomin.

Om världen är platt i Thomas Friedmans tolkning beskriver Harvardekonomen Edvard Glaeser i sin bok "Triumph of the City" världen som asfalterad. Parallellt med globaliseringen har vi bevittnat en tilltagande urbanisering och en utveckling där vi inte enbart ser ökad konkurrens mellan länder, utan också inom länder. Enligt Glaeser framkommer en bild av en förskjutning till staden och storstadsregionens fördel. Staden ger större möjligheter till matchning mellan utbud av och efterfrågan på varor och tjänster och arbetskraft jämfört med på landsbygden. Storstadsregionen är attraktiv eftersom den erbjuder både det där jobbet man söker just nu, men också vetskapen om att det finns andra liknande jobb om jag skulle bli arbetslös eller tröttna på det tidigare jobbet. Detsamma gäller företagaren och entreprenören som hittar kunder och en kritisk massa som annars saknas. Innovationer och kunskapsspridning stimuleras i miljöer där företag kan vara konkurrenser, kunder och underleverantörer på samma gång. Den amerikanska författaren Jane Jacobs såg den stora mångfacetterade sta-

den som katalysatorn för att kunna skapa en korsbefruktnings mellan branscher.

I nästan alla höginkomstländer tycks den ekonomiska utvecklingen och därmed sysselsättningstillväxten koncentreras till vissa städer och regioner. Maastricht i Holland och Bayern i Tyskland är exempel på regioner som har hög kunskapspridning med globalt konkurrenskraftiga företag. Det betyder att när man i allmänhet pratar om att vissa länder tuffar på som tåget så är det i realiteten en produkt av att vissa regioner springer snabbare än andra.

Sverige är inget undantag. Alla regioner utom storstadsregionerna (inklusive Uppsala) har minskat sin andel av BNP sedan 1985. En mindre lägenhet i Stockholms innerstad säljs i dag utan några större problem för summor som motsvarar vad du får betala för en paradvilla i Norrlands inland. Trots detta är Stockholm utsatt för påtaglig inflyttning. Samma inflyttning, om än med något mindre omfattning, ser vi också i Skåne och Göteborgsregionen. Trots att löneläget ligger betydligt högre i Stockholm, Göteborg och Malmö-Lund är det här de nya företagen etableras.

När vi tittar på arbetslöshetens geografi i Sverige framkommer en liknande bild. Jobben skapas i storstadsregionerna. Låt oss ta en titt på ungdomsarbetslösheten i Skåne som en illustration. Jag väljer ungdomsarbetslösheten som en indikation på om det finns gott eller ont om jobb i en kommun, eftersom ungdomar i regel är de som är sist in och först ut på den svenska arbetsmarknaden. Om det finns gott om jobb i en kommun bör rimligtvis ungdomsarbetslösheten vara låg och vice versa. Siffrorna talar sitt tydliga språk; arbetslösheten för ungdomar är dubbelt så hög i mindre orter – exempelvis Bromölla, Bjuv och Klippan - som traditionellt har dominerats av tillverkningsindustri jämfört med Malmö-Lund med kranskommuner. Vi ser en klar tendens där jobben visserligen inte blir färre, men de flyttar på sig och trenden är att de skapas i städerna med omnejd.

I den politiska debatten fokuseras det ofta på möjligheten för den enskilde som förlorar jobbet att förkovra sig och få nya färdigheter. Med tanke på arbetslöshetens karta är det otillräckligt att fokusera på utbildning som det enda redskapet för ökad social rörlighet. Det politiska svaret måste också handla om att öka människors möjligheter att finna arbete och utbildningsmöjligheter i ett allt större geografiskt område.

På 2000-talet är det framförallt tid - och inte fysiska avstånd - som är den begränsade faktorn för människors rörlighet. I denna värld är kommun, läns – eller landsgränser ointressanta, ty det handlar om människans möjlighet att ta del av ett jobb, en utbildning eller en kulturaktivitet som annars inte hade varit möjlig. För den enskilde är en förutsättning för att börja pendla eller pendla en längre tid att det leder till en förbättring, oavsett om det handlar om ökade karriärmöjligheter, högre lön, bättre boende eller en väg ur arbetslöshet.

Givetvis sätter människor ett pris på pendlingen. Det kan inte ta alltför mycket av dagen i anspråk att resa. I regel är människor villiga att pendla en timme, passerar resan timmen och är förknippad med byten minskar resandet påtagligt. Det är därför politiker som arbetar med infrastruktur och kollektivtrafik så ensidigt jagar den magiska pendlingstimmen.

Ofta motiveras samhällets subvention av kollektivtrafik utifrån miljönytta, men jag skulle vilja hävda att kollektivtrafik förmåga att skapa mer likartade livschanser är en lika stark anledning till att vi gemensamt bör finansiera den. Tåget eller bussen fungerar som en hävstång för den som inte har råd att bo i staden eller har ekonomiska muskler att betala tusentals kronor varje månad i bilkostnader. Kollektivtrafiken omfördelar resurser till den som annars inte har möjligheter att ta del av arbetsmarknaden och fungerar som en förlängd arbetsförmedling och skapar därmed positiva effekter på hur arbetsmarknaden fungerar genom att fler arbetsgivare och arbetstagare möts. För den enskilde handlar det om att ta del av en marknad som annars vore

stängd.

Men utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik handlar också om att säkerställa att storstadsregionerna växer och kan fortsätta att attrahera människor. Eftersom det inte är realistiskt att tro att alla vill och kan bo i staden är konsekvensen av inte bygga ut kollektivtrafiken en tydligare uppdelning mellan regionens kärna och periferi. Avsaknaden av regionförstoring innebär således att tillgången till staden begränsas till de som är redan etablerade (insiders) på bostadsmarknaden och oönskade barriärer uppstår för de som i ett första skede står utanför.

Skåne utgör ett mycket bra exempel på vad nya resmöjligheter för den faktiska och mentala bilden av en region. När Öresundsbron invigdes år 2000 reste omkring 2000 personer varje dag över Öresund. Idag är det nästan 10 gånger så många – en överväldigande del från Sverige och motsvarande en medelstor svensk kommun - som tar del av arbetsmarknaden på den danska sidan. För Skånes del är närheten till huvudstaden Köpenhamn viktig. Det finns en dragningskraft kring huvudstäder som gör att de blir ekonomiska motorer. Öresundsregionen är inget undantag från denna bild. Köpenhamn har utvecklats till en självklar arbetsplats för både den med utbildning från Lunds Tekniska Högskola som den som nyligen avslutat gymnasiet.

Tågresan till Köpenhamn på mindre än en timme har öppnat upp en arbetsmarknad som tidigare var stängd. Och effekterna har inte låtit vänta på sig. Bakom anekdotiska bevis om svenska ungdomar i butikerna på Ströget eller Kastrup finns statistiken som talar sitt tydliga språk. Utan tillgången till jobben i Köpenhamn hade ungdomsarbetslösheten i Malmö varit 10 procentenheter högre och i Skåne 5 procentenheter högre.

Men den utbyggda kollektivtrafiken i Skåne är inte enbart en berättelse om integration över Öresund, utan lika mycket en beskrivning av den kraftigaste regionförstoringen som kanske skådats i Sverige. Resandet i kollektivtrafiken har fördubblats under de senaste 10 åren och illustrerar hur den mentala kartan förändras när resor som tidigare

inte var tänkbara efter en tid blir till vardag.

Utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik handlar om samhällsbyggande. Den attraktiva staden i Edvard Glaesers tappning är inte vilken stad som helst, utan staden med tillgång till universitet, ett rikt kulturliv och förtätade stadsmiljöer. I denna kontext handlar samhällsbyggande om att motverka att staden spretar åt alla håll (s k urban sprawl), både när det gäller hänsyn till miljö, men också till social sammanhållning. Det gäller för storstadsregionen, men också för stadens utveckling.

Efter Stockholmsutställningen 1930 introducerades den modernistiska tanken om den funktionsuppdelade staden med åtskilda zoner för arbete, boende, trafik och socialt liv. Detta förhållningssätt kom att i stor utsträckning präglade byggandet i Sveriges städer efter andra världskriget. Från mitten av 50-talet utsattes befintlig bebyggelse i de existerande städerna för en rivningsvåg. I många svenska städer revs hela stadsdelar, ofta med byggandet av KF och Tempos varuhus i fokus. Den funktionsuppdelade staden har förstärkt barriärerna och försvårat social integration. De svenska miljonprogramsförorterna präglas av både ett fysiskt och mentalt avstånd från stadens centrum som därmed försvårar tillgången till jobb och utbildningsmöjligheter.

En ny politik för urban stadsutveckling behöver bryta funktionsuppdelningen genom att förtäta städer och tydligt prioritera kollektivtrafikens framkomlighet framför bilens. En sådan prioritering sker inte på basis av känslomässiga yttringar mot bilen som sådan, utan mot den logiska slutledningen att trängsel och framkomlighet i våra städer gör att bilen inte får plats om den ska utgöra normen för byggandet av den nya staden. Men framförallt handlar byggandet av den nya staden om att minska barriärer mellan stadsdelar och att skapa faktiska resmöjligheter för människor till områden som annars inte vore tillgängliga.

Det finns en väldig kraft i de strukturer som skapas genom ny infrastruktur. När jag exempelvis tittar ut över planerna på nya pågatågstationer i Skåne ser jag hur orter som idag finns i kartans periferi

genom att komma med på tågsystemet plötsligt hamnar närmare kartans centrum. I skisserandet av en politik som syftar till att minska uppdelningen mellan outsiders och insiders spelar tillgången till kommunikationer en avgörande roll.

I den liberala tanketraditionen spelar utbildningssystemet en avgörande roll för att skapa fler klassresenärer. Och visst börjar klassresan i klassrummet. Men i den globala ekonomin är det inte tillräckligt att begränsa insatserna till lika möjlighet till utbildning, ty när människor behöver vara i ständig rörelse på jakt efter nya färdigheter och kunskaper handlar det också om att kunna röra sig i det fysiska rummet. I den meningen börjar klassresan på tåget.

OHLIN institutet

C/O SILC • BASTUGATAN 41 • 118 25 STOCKHOLM

KANSLIET@OHLININSTITUTET.ORG • WWW.OHLININSTITUTET.ORG

ISBN 978-91-980453-3-8