

Paret Clinton hade nämligen hittat två hål i regleringen av bidrag till politiker. Det ena var att bidrag till presidentbibliotek saknar restriktioner, det andra att bidrag till redan valda senatorer innan de svurit eden och tillträtt inte behöver redovisas.

En lång rad personer som benådades dagarna före den 20 januari 2001 när Bush trädde till som president gav stora bidrag till det Clintonbibliotek som byggs i Little Rock. Och lämpligt nog byggs det en lyxlägenhet för Clintons högst upp på taket.

Paret Clinton mottog också en förbluffande mängd avskedspresenter från rika vänner och wannabees. I boken finns hela listan med givare, gåvor och dessas värde. Och gåvorna följde en lista som inredningsarkitekten till Clintons nya New York-bostad cirkulerade. TV, dvd-spelare, porslin, fätöljer, tavlor, mattor, rese-cigarrhumidor, kläder, soffor och golfklubbor. Många golfklubbor till Bill blev det.

Välkänt är ju också att såväl Bills som Hillarys bröder debiterade konsultarvoden i miljonklassen för några av benådningarna. Enligt Barbara Olson efter Bills uppmaning till sin bror att passa på och utnyttja relation så länge det gick.

Men presidentmakten omfattar också möjligheten att genom dekret skapa lag, så kallade executive orders. De sista veckorna vid makten utfärdade Clinton sådana i högt tempo. Och för att ställa till problem för efterträdaren. Flera nya myndigheter skapades och styrelser med flera års mandattid tillsattes tio dagar innan Bush tog över makten. Mest anmärkningsvärt är kanske att han fyra dagar innan han avgick avsatte cirka 2,3 miljoner hektar mark som nationalparker och skyddsområden. Han förbjöd samma dag byggandet av skogshyddor och vägar på drygt 24 miljoner hektar eller en tredjedel av nationalparkerna runt hela USA.

Och så beslöt han om utökat livvaktskydd för sin dotter Chelsea.

Två dagar innan Final Days skulle gå till trycket dog CNN-kommentatorn och juristen Barbara Olson i det kapade plan som den 11 september kraschades in i Pentagon. Om terroråden inte inträffat och Barbara Olson levtt så hade marknadsföringen av boken och boken själv orsakat paret Clinton välförtjänt skada.

Det är svårt att förstå att Göran Persson och andra så gärna solar sig i glansen av Bill Clinton. Om Olson har rätt – och egentligen har ingen sagt emot – så är antagligen Bill Clinton den sjaskigaste amerikanske presidenten någonsin.

Per Heister (pheister@europarl.eu.int) är redaktör för Svensk Tidskrift.

BOKFAKTA

Författare: The Final Days : The last, desperate abuses of power by the Clinton White House

Titel: Barbara Olson

Förlag: Regnery, Washington, DC 2001

GRANSKNING

Hur används skattemiljarderna i trafikpolitiken?

Av Anders Ydstedt

Regeringens infrastruktursatsning på 364 miljarder saknade kvalificerat beslutsunderlag utan byggde helt på interna socialdemokratiska överväganden och förhandlingar med vänstern och miljöpartiet.

DET FINNS MINST två anledningar att läsa SNS skrift "Skattemiljarder i trafikpolitiken – till vilken nytta?". I boken beskriver åtta trafik- och transportforskare ett antal systemfel i svensk trafikpolitik. Systemfelen

gör att vi dels slösar med våra skattepengar på fel eller onödiga investeringar, dels förlorar i tillväxt och miljö på grund av att vi inte väljer de lönsammaste investeringarna.

Skall vi öka välförhållandet i Sverige måste vi handskas smartare med våra begränsade resurser. Varje krona vi

kan spara på att undvika felaktiga eller onödigt stora trafikinvesteringar ökar våra möjligheter att sänka skatter och satsa på tillväxt.

I början av nittiotalet läste jag en kurs i trafikekonomi på KTH där några av författarna till denna bok föreläste. Kursen gav mig en inblick i hur man på olika sätt kan utforma beslutsunderlag för stora investeringar och hur lite dessa underlag sedan används i praktiken. Som fritidspolitiker i Malmö har jag därefter haft möjlighet att praktiskt verifiera hur förvånansvärt låga krav vi har på beslutsunderlag för mycket stora beslut. Trots omfattande utredningar fattas beslut ofta på helt andra bevekelsegrunder och helt utan konsekvensanalyser. Därmed inte sagt att de politiska besluten alltid är felaktiga men man vet ofta inte alls vad man beslutar – vilket måste betraktas som en viss risk!

Skriften exemplifierar systemfel i beslutsprocessen med en analys av riksdagens senaste beslut om investeringar i transportinfrastruktur

”Skall vi öka välståndet i Sverige måste vi handskas smartare med våra begränsade resurser.”

(SOU 2001/02:20). Beslutet omfattar 364 miljarder kronor, mest satsningar på järnvägs och vägnätet, under en tioårsperiod. Även i förhållande till annan offentlig verksamhet handlar det om mycket stora pengar.

OLÖNSAMMA JÄRNVÄGAR

Tidigare beslut om trafikinvesteringar har fått hård kritik för att de inte överensstämmer med de mål som satts upp, för att kostnaderna överskridit budget och för att den samhällsekonomiska lönsamheten varit låg eller obefintlig. I boken konstaterar samtliga författare från olika utgångspunkter att politikerna även denna gång struntat i att ta fram adekvata underlag eller beslutat i strid med underlagen. Trots att väginvesteringar överlag är samhällsekonomiskt mer lönsamma avsetts avsevärt större belopp till nyinvesteringar i järnväg. De olönsamma järnvägsinvesteringarna bidrar inte heller till att uppnå andra trafikpolitiska mål. Totalt går 100 miljarder till nyinvesteringar i järnväg och 69 miljarder till nyinvesteringar i vägar. Beslutet innehåller över 26 miljarder för att fullfölja bygget av tunneln genom Hallandsåsen, Citytunneln i Malmö samt Botniabanan. Dessa tre projekt har tidigt dömts ut som samhällsekonomiskt olönsamma och tillkommande fördyringar har ytterligare försämrat kalkylerna.

Vän av ordning frågar sig varför man överhuvudtaget skall använda sig av samhällsekonomiska kalkyler. För det första så säger regeringens

egna direktiv att samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar skall ligga till grund för prioriteringarna i trafikpolitiken. Kalkylerna ger stöd

för att välja lönsammare projekt före olönsamma. För det andra så fungerar samhällsekonomiska kalkyler även som stöd för att hantera avvägningar mellan politiska mål som till exempel god tillgänglighet, hög trafiksäkerhet, god miljö med flera mål. Kalkylerna kan fungera som väckarklocka för politiker och visa på hur orimliga vissa mål är och förhoppningsvis leda till omprövningar av uppställda mål. I boken utpekar professor Lars Hultkrantz riksdagens mål att halvera antalet trafikdödade från 1996 till 2007 som exempel på ett orealistiskt mål som bör omarbetas.

LOKALT MEDANSVAR

Starka lokala och regionala påtryckningar är en förklaring till att de politiska infrastrukturbesluten innehåller objekt som saknar samhällsekonomisk lönsamhet och som inte uppfyller andra trafikpolitiska mål. Många projekt gör främst nytta lokalt men investeringen görs nationellt. Botniabanan finansieras till tio procent av berörda kommuner och Citytunneln finansieras med tjugo procent av Malmö Stad och Region Skåne. Problemet när lokala och regionala politiker försöker tillskansa sig medel ur en nationell pott brukar kallas för ”the law of 1/n” där n är antalet regionala intressen. Ju fler som tar för sig desto större blir utgifterna i förhållande till nyttan. Forskningschef Jan-Eric Nilsson vid Väg och Trafikinstitutet VTI menar att det borde utarbetas riktlinjer för lokal och regional medfinansiering. Ett sådant system skulle ge lokala intressenter skäl att överväga sitt intresse för olika projekt.

Från min egen skånska horisont misstänker jag att vi med regional medfinansiering redan för femtio år sedan skulle ha haft minst en fast Öresundsförbindelse. Och förbindelserna hade gjorts på ett sådant sätt att det inte skulle behövas ytterligare tunnlar för anslutande bil- och järnvägstrafik (som till exempel Citytunneln).

Regeringen betecknar järnvägen som ett miljövänligt transportslag i propositionen. Ansvariga statsråd har i debatten också pekat ut Citytunneln och tågtunneln genom Hallandsåsen som miljöprojekt. Miljökonsulten Per Kågeson går i ett kapitel igenom hur propositionen uppfyller riksdagens miljömål. Kågeson konstaterar att den stora satsningen på järnvägar inte med automatik kommer att leda till lägre koldioxidutsläpp. Väsentligt ökad andel järnvägstransporter belastar kraftssystemet på marginalen vilket Kågeson anger som kolkondens med fyrtio procents verkningsgrad. Ett skifte av en godstransport från väg till järnväg kan enligt Kågeson ge allt från minskning med 67 procent till en ökning med 58 procent!

För politiker är förmodligen kapitlet av Carl Melin särskilt intressant. Melin hävdar att regeringens senaste infrastrukturproposition inte

”Bra beslutsunderlag är ett underskattat hjälpmedel i svensk politik.”

i samma utsträckning som tidigare beslut påverkats av ickepolitiska särintressen. Propositionen har arbetats fram internt inom socialdemokraterna och diskuterats i en sluten grupp med vänsterpartiet och miljöpartiet. Något större utredningsarbete har inte föregått propositionen. I de underlag som regeringen fick av Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA), Banverket

och Vägverket fanns inget stöd för den kraftiga satsningen på järnväg. Storsatsningen på järnväg är ett resultat av regeringens förhandlingar med vänsterpartiet och miljöpartiet och inte av rationella överväganden.

LOKAL MEDFINANSIERING

Vad kan vi då göra för att förbättra beslutsprocesserna vid stora politiska investeringsbeslut? Birgitta Swedenborg från SNS föreslår en oberoende granskning av objekten både före och efter beslut. Dessutom före-

slås ett regionalt ansvar i medfinansiering av för den regionala nyttan av trafikinvesteringar.

Jag instämmer i SNS förslag och rekommenderar alla politiskt verk-samma läsning av skriften. Beslutsunderlag och samhällsekonomiska kalkyler kan tyckas vara tråkiga ämnen men i grunden handlar politik om att göra avvägningar mellan olika intressen och att hushålla med medborgarnas begränsade resurser.

Bra beslutsunderlag är ett under-skattat hjälpmedel i svensk politik. Och när politiker gör avsteg från

samhällsekonomisk lönsamhet eller från andra politiska mål borde de motivera varför.

Anders Ydstedt (anders@ydstedt.com) är biträdande regionchef vid Svenskt Näringsliv och ordförande i Kungliga Automobil Klubbens expertråd.

BOKFAKTA

Författare: Birgitta Swedenborg (red)

Titel: Skattemiljarder i trafikpolitiken

– till vilken nytta?

Förlag: SNS, 2002

SATIR

Politiskt inkorrekt

Av Per Heister

PJ O'Rourke skriver nyliberal slapstick som ingen annan. Men den går inte att översätta eller återberätta.

PJ O'ROURKES senaste bok – *The Ceo of the Sofa* – kom ut i höstas. Den har legat högst i högen för böcker att recensera sedan dess. Jag har nu slutligen bestämt mig för att jag inte klarar av att recensera den.

Jag har bestämt mig för att jag inte har en chans att göra varken PJ eller hans bok rättvisa.

PJ O'Rourke är ansvarig för utrikesbevakningen i tidskriften *The Rolling Stone* och är dessutom fast skribent i *The Atlantic Monthly*. Den nya boken, är som de flesta av hans nio böcker, en samling av i huvudsak tidigare publicerade, lätt bearbetade, artiklar.

PJ är rolig. Politisk och rolig. Han ser och noterar vardagen med öppet sinne och är skeptisk till alla konventionella visdomar och sanningar. Med självdistans och glim-

ten i ögat. Allt handlar inte om politik. Men han är hela tiden skeptisk till politik och politiker. Och politikens resultat.

Han är det mest politiskt inkorrekt man kan tänka sig – eller inte kan tänka sig.

Republikaner gör mer för etnisk och rasmässig mångfald än demokrater, skriver han i ett öppet brev till demokrater. Kolla bara vem som städar republikanernas hem, klipper deras gräsmattor, lagar deras mat och tar hand om deras barn. Svarta, bruna gula, you name it. Och varenda en av dem är i landet olagligt.

Och för övrigt vill republikanerna inte att alla skall bli republikaner. Det är svårt som fan att få tid på golfbanan redan som det är...

Det är PJ O'Rourke som förklarat att 100 miljarder dollar till mis-silförsvar ju inte är något att bråka om, det skulle ju inte ens täcka kost-

naderna för att fylla igen hålet där San Fransisco en gång låg...

Han kallar Hillary Clinton för republikanernas mest effektiva bidragsraggare, han kallar sociologi för journalistik utan nyheter, antropologi är reseberättelser för ställen med usel roomservice och han påpekar att det är stort att bli far. Man känner sig lite som aktiemäklarna på 80-talet. "Det vill säga man är lycklig att komma ut på permission, även om det bara är till garaget."

Och han skriver om senaten att i sin vishet skapades den av grundlagsfädren som en metod för republiken att samla hundra av de främsta tokskallarna och hålla dem ifrån den privata sektorn där de skulle kunna göra verklig skada.

Jag räcker inte till att recensera PJ O'Rourke. Och tyvärr blir han väldigt mycket sämre av att över-sättas.

Men läs själv!

Per Heister (pheister@europarl.eu.int) är redaktör för *Svensk Tidskrift*.

BOKFAKTA

Författare: PJ O'Rourke

Titel: *The Ceo of the Sofa*

Förlag: Atlantic Monthly Press, 2001