

# Sagan om Ostlänken

---

- Varför kommer höghastighetstågen till Östergötland?

The story of a new railway called "Ostlänken"

Why do high speed trains come to Östergötland?



## Abstract

High speed trains are very popular in Europe. In Sweden there has been a long political debate about the necessity of them. In 2008 there was a strong political no to the idea. However after some years of debate the government decided to build a new high speed railway between Järna (south of Stockholm) and Linköping, called “Ostlänken”.

This study is about the decision-making process of an investment of 35 billion SEK involving a new railway during 2017 up to 2028. This study includes interviews with prominent politicians from different parties. The first issue concerns what arguments were used to promote the new railway, and how the local and regional politicians work to agree on a common stand point. Special interest is focused on the Right party (Moderaterna), who lead the coalition that governed Sweden from 2006 to 2014.

In sum, four main issues were in focus. One conclusion is that a lack of railway-capacity between Stockholm and Linköping is important for the decision. Another issue is that “arbetslinjen” played an important role. The political interest in investments in infrastructure has raised sharply which also is positive for “Ostlänken”. A fourth issue is that globalization requires better connections to big airports.

Key words: High speed train, Ostlänken, new railway, politicians, Linköping.

## Innehållsförteckning

---

1. Inledning.....	5
1.1 Syfte.....	5
1.2 Problemformulering.....	5
1.3 Hypoteser.....	5
2. Metod.....	6
2.1 Några ord om författaren.....	6
2.2 Avgränsningar.....	7
3. Teori.....	7
3.1 Forskningsöversikt.....	7
3.2 Kampen om dagordningen.....	9
3.3 Lobbying.....	9
4. Resultat och analys.....	10
4.1 Stora järnvägssatsningar i augusti 2012.....	10
4.2 Beslutet firades med tårta.....	10
4.3 Ostlänken - hur började det?.....	11
4.4 Kommentar - Skavsta ersätter Bromma flygplats?.....	12
4.5 Vad hände 2008?.....	12
4.6 Alliansen splittrad om järnvägssatsningar.....	14
4.7 Socialdemokrater för höghastighetståg.....	14
4.8 Vilka är argumenten för Ostlänken?.....	15
4.9 Kommentar - arbetslinjen och höghastighetståg.....	16
4.10 Infrastruktursatsningar ökar tillväxten.....	17
4.11 Moderat infrastrukturminister 2010 - 2014.....	17
4.12 Östsam och flygplatsfrågan i Östergötland.....	18
4.13 Kommentar- lönsamt strategibyte.....	19
4.14 Kraftig ökning av infrastrukturanslagen.....	20
4.15 Kommentar - snabb scenförändring.....	22
4.16 Medfinansiering och Sverigeförhandlingen.....	22
4.17 Samhällsekonomiska kalkyler.....	24
4.18 Kommentar – moderat omsvängning.....	24
5. Avslutning.....	25
5.1 Slutsatser.....	25
5.2 Hypoteser med förklaringsvärde.....	26

5.3 Fortsatt forskning .....	27
6. Källförteckning.....	28
7. Bilaga 1 .....	31

## 1. Inledning

Ostlänken är det största nya järnvägsprojektet i Sverige i modern tid. Det är kostnadsberäknat till 35 miljarder och byggstart är planerad till 2017. Den femton mil långa järnvägssträckan mellan Järna och Linköping ska vara färdig senast år 2028. Citybanan i Stockholm blir klar 2017 och utgör en förutsättning för att Ostlänken ska kunna utnyttjas fullt ut.

Ostlänken är, tillsammans med sträckan Göteborg-Borås, planerad för farter på upp till 320 km/tim och utgör de första sträckorna på Sveriges höghastighetsjärnväg. En fortsatt utbyggnad av höghastighetsbanor mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö är kostnadsberäknad till mellan 110 och 170 miljarder (iTrafik nr 1/2015).

Beslutsprocessen runt ett stort infrastrukturprojekt är intressant. Efter drygt tio års påverkansarbete kom Ostlänken med i infrastrukturplanen 2004. Den nedprioriterades under Reinfeldts första regeringsperiod och fanns inte längre med i den infrastrukturplan som antogs. Vad gjorde att den återkom 2012?

I beslutet 2014 blev den dessutom första delen av en ny stambana för höghastighetståg. Om Sverige ska ha höghastighetståg har varit en livligt diskuterad fråga under 2000-talet. Ett ytterligare skäl till ämnesvalet är den stora betydelse den nya järnvägen kommer att ha för utvecklingen i Östergötland. Stora förhoppningar knyts till dess betydelse för näringslivet och arbetsmarknaden.

En bättre anknytning mellan järnväg och flygplatser är också en bärande idé bakom besluten. Det gäller både både Ostlänken med anknytningen till Skavsta flygplats och till Landvetter flygplats på den andra delsträckan av Götalandsbanan.

### 1.1 Syfte

Varför kommer en infrastrukturinvestering till stånd? Jag undersöker skälen till beslutet om att bygga Ostlänken. Min analys av beslutsprocessen kring järnvägsprojektet Ostlänken tar sin utgångspunkt i ett östgötskt politiskt perspektiv. För att förstå beslutet om att bygga ny järnväg väljer jag också att beskriva synen på infrastrukturinvesteringar på nationell nivå. Med denna bakgrund hoppas jag komma fram till några hypoteser som kan bidra till analysen även av andra infrastrukturprojekt.

### 1.2 Problemformulering

På lokal och regional nivå har enigheten varit stor om behovet av en ny järnväg. År 2008 klarnade de politiska skiljelinjerna på nationell nivå. Hur ser östgötska politiker på processen fram till beslutet? Vilka är skälen till att det blev ett beslut om att bygga Ostlänken år 2012? Vilka argument var betydelsefulla för att få fram ett beslut som är det viktigaste för Östergötland sedan universitetet lokaliserades till Linköping? Är det goda argument, starka aktörer eller verkligheten som lett till att Ostlänken ska byggas?

Hur har förändringar av svensk trafikpolitik påverkat beslutsprocessen runt Ostlänken? Jag har valt att ta utgångspunkten i Melins (2000) undersökningar i trafikpolitiken under senare delen av 1900-talet. Jag tar också hjälp av Falkemarks (2006) bild av hur trafikpolitiken i Sverige utvecklats. Hans studier av beslutsprocessen kring ett antal stora infrastrukturprojekt är också intressanta för att värdera projektet Ostlänken.

### 1.3 Hypoteser

Jag avser testa följande hypoteser som troligen förbättrat sannolikheten för ett positivt beslut om Ostlänken:

-Arbetslinjen är av avgörande betydelse för alliansens beslut

- Ökat intresse för satsningar på infrastruktur och särskilt spårinvesteringar
- En allt kraftfullare internationalisering av svenskt näringsliv ökar behovet av personliga kontakter och frakt
- Kapacitetsbristen på södra stambanan, särskilt sträckan Norrköping-Linköping hämmar konkurrensen på fjärrtågsmarknaden och arbetspendlingen inom Mälardalsregionen
- Medfinansiering gynnar ekonomiskt starka regioner

## 2. Metod

Jag avser göra en beskrivande fallstudie av besluten angående infrastrukturprojektet Ostlänken (Teorell-Svensson 2006, ss 98-106). Samt om möjligt komma fram till förklaringar som vägledning för hur infrastrukturbeslut kan analyseras, dvs generalisering från en beskrivande fallstudie (ibid, ss 150-152).

Ostlänken har diskuterats sedan nittiotalet, men min undersökning om östgötska politikernas syn på processen koncentreras på perioden 2008 och framåt. Vid intervjuer och studier av material framkommer saker som inte direkt rör Ostlänken, utan infrastrukturprojekt och trafikpolitiska beslut i allmänhet. Melin (2000) intervjuar ett stort antal aktörer i sina studier av trafikpolitiska beslut under senare delen av 1900-talet. Det är svårt att fånga ett samtida politiskt skeende utan intervjuer. Samtidigt får man vara medveten om att centrala, samtida källor kan ha skäl att vilja visa upp sig i ”fördelaktiga dagar” (Teorell-Svensson 2006, ss 104-106).

Jag har valt att använda intervjuer för att samla in information om fakta, värdera händelser och fånga respondenternas subjektiva åsikter. Inför de längre intervjuerna har syftet med uppsatsen meddelats muntligt och skriftligt och frågelistor översänts i förväg. Tidsåtgången har varit 30-90 minuter per intervju. För att skapa en förtroendefull och öppen stämning har intervjuerna inte bandats. De har varit öppna och haft karaktären av ett samtal där de intervjuade haft möjlighet att lyfta fram sina ”käpphästar”. Detta för att de ska vara motiverade, hysa förtroende för mig och känna att de kan svara självständigt (ibid, s 90). Efter genomförd intervju har intervjupersonerna fått en utskrift att kommentera. Därutöver har jag sänt ”undersökningsdelen” till några centrala intervjupersoner för att de ska se sammanhanget. Min strävan har varit att antingen ha två muntliga källor som har likartad uppfattning eller att den muntliga uppgiften styrks av skriftligt material. Öppna intervjuer kan inte göras om så det finns ett reliabilitetsproblem.

Jag har vidare läst material i form av tidnings- och tidskriftsartiklar, samt material från lobbygrupper som t ex Ostlänken (Nyköping-Östgötälänken AB), Europa-korridoren och Södra stambanan. Har också tagit del av propositioner, utredningar, motioner, frågor i riksdagen.

### 2.1 Några ord om författaren

Jag har arbetat drygt 30 år på Luftfartsverket, LfVs informationsfunktion, de sista fyra åren som ansvarig för samhällskontakter, Public Affairs. Personligen är jag för bygget av Ostlänken, tror att det är positivt för regionen, men också för att det förbättrar kommunikationerna inom Sverige och ut i Europa.

För LfV har egentligen huvudintresset varit den andra delsträckan, Göteborg-Borås via Landvetter flygplats. En snabbare och bättre kollektivtrafik till flygplatsen skulle kraftigt förbättra flygplatsens konkurrenskraft. Med bygget av Götalandsbanan skulle upptagningsområdet för flygplatsen väsentligt förbättras. Med huvudkontor i Norrköping är snabbare förbindelser till Stockholm mycket viktiga. På gamla Luftfartsverkets tid (före 1 april 2010) var anslutningen till Skavsta flygplats också viktig.

## 2.2 Avgränsningar

Intervjuerna har i huvudsak gjorts med aktörer i Östgötaregionen i vid bemärkelse. Jag har valt att koncentrera mig på politiker ur de partier som varit avgörande för beslutet.

Avgränsningen har gjorts både av praktiska skäl och att det i Östergötland finns flera nyckelpersoner som positivt bidragit till beslutet att bygga Ostlänken.

Centerpartiet representeras av Lena Ek, som var miljöminister (2011-2014) och deltog i beslutet om Ostlänken. Hon har tidigare varit kommunalråd i Valdemarsvik, riksdagsledamot och EU-parlamentariker.

Socialdemokraterna har både på lokal och nationell nivå drivit på för att Ostlänken ska byggas. Eva Andersson, kommunalråd i Norrköping (2001-2014) och nu ordförande i Regionfullmäktige representerar dem.

Moderaterna har genomgått den största förändringen i inställningen till järnvägsinvesteringar och Ostlänken. Jag har därför valt att intervjua tre företrädare. Paul Lindvall var kommunstyrelsens ordförande i Linköping (2007-2014) och är nu tf ordförande i lobbygruppen Europakorridoren. Jan Owe-Larsson, styrelseordförande i regionförbundet Östsam (2007-2014) har varit mycket drivande för Ostlänken. Han deltog tillsammans med Harald Hjalmarsson, kommunstyrelsens ordförande i Västervik (2001-2014), samt ordförande i regionförbundet Kalmar (2008-2012) i en arbetsgrupp på nationell nivå om moderat trafikpolitik och infrastrukturprojekt, som torde haft betydelse för förändringen av partiets trafikpolitik.

Moderaterna satt vid makten både i Linköping, landstinget och Östsam 2007-2014. Det är under den för mig mest intressanta perioden. Jag har valt att avgränsa huvudintresset till perioden 2008-2012. Efter att ha funnits med i planerna sa moderaterna nej till Ostlänken 2008. Sedan blev det ett ja i ett gemensamt utspel från allianspartiledarna i augusti 2012. Men det går inte att förstå den förändringen utan att beskriva bakgrunden till projektet. Det gör jag med hjälp av Wänström (2009).

Frågan om sträckningar och stationslägen har åter blivit aktuell under uppsatsperioden. I Linköping diskuteras ett tunnelalternativ, en diskussion som fått till konsekvens att en sträckning utanför staden kommer att utredas (Sievers 2015). I övrigt var diskussionen om sträckning avslutad på ett tidigare stadium sedan det blivit klart att huvudspåret ska gå via Skavsta flygplats, med en anknäytning till Nyköping C (Wänström 2009, ss 73-103). Dessa frågor har dock inte påverkat beslutsprocessen 2008-2012, så jag avstår från att titta närmare på dem.

Det har också skett en förändring sedan 2012 då regeringens beslöt om en ny stambana för snabbtåg, till att Ostlänken nu är den första delen i ett system för höghastighetståg. Inte heller det behandlas mer än i "Fortsatt forskning".

## 3. Teori

### 3.1 Forskningsöversikt

Jag anknäyt till tidigare statsvetenskaplig forskning som rör beslutsprocesser kring trafikpolitik och infrastrukturprojekt. Melin (2000) studerar centrala aktörer i trafikpolitiken och beskriver en utveckling där korporatismen i Sverige gradvis ersatts av en intressegruppspluralism. Hans slutsatser av studier kring fyra trafikpolitiska beslut, 1963, 1979, 1988 och 1998 är: "En pågående maktförskjutning där ekonomiskt starka grupper får större inflytande än traditionella folkrörelser med många medlemmar" (Melin 2000 s 264).

Han beskriver hur lobbyingen ökar och professionaliseras samt opinionsbildningens växande betydelse. Enligt min mening har denna utveckling förstärkts under 2000- talet och Niklassons (2013) beskrivning av Östsams betydelse för Ostlänken- projektet är ett exempel på detta.

Melins beskrivning i ” Makten över trafikpolitiken” syftar till att se ”hur olika organiserade intressen försöker att påverka politiska beslutsprocesser, samt att förklara hur detta påverkar det politiska utfallet” (Melin 2000, s 11). Han studerar intresseorganisationernas roll i den svenska demokratin och farorna med den tilltagande lobbyingen och den intressekamp som fördes mellan olika intressen i anslutning till den trafikpolitiska propositionen 1998.

Beskrivningen koncentreras framförallt på motsättningen mellan miljö- och järnvägsintresset på ena sidan och vägintresset på den andra. Ett viktigt motiv för att välja trafiksektorn är att tydliga politiska intressen står i konflikt med varandra och sektorn har mycket aktiva intresseorganisationer (ibid, ss 9-16).

Hans slutsats är att vägintressena vann över järnvägs- och miljöintresset. En viktig faktor till det är Svenska vägföreningens aktiva arbete som ett exempel på att ekonomiskt starka grupper får större inflytande än traditionella folkrörelser med många medlemmar (ibid, s 264).

Han kritiserar Falkemark (1999) som utifrån ett antal fallstudier försökt att dra generella slutsatser om trafikpolitiken i Sverige. ”Problemen med Falkemarks undersökningar är att de nästan enbart behandlar de mest kända och kontroversiella beslutsprocesserna och dessutom bara infrastrukturfrågor” (Melin 2000, ss 15-16).

”En annan viktig slutsats är opinionsbildningens stora betydelse för dem som vill påverka beslutsfattarnas beslutskalkyler. På detta område menar jag att min undersökning inneburit en ökad förståelse av det svenska styrelseskicket. Det finns dock ett stort behov av ytterligare forskning som undersöker intresseorganisationernas agerande och inflytande. Det krävs mer än en isolerad fallstudie för att komma till rätta med bristerna i den tidigare forskningen”.

(Melin 2000, s 274)

Falkemark (2006) återkommer med boken ”Politik, mobilitet och miljö” med den polemiska underrubriken ”Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem”. Han tar ett brett grepp över trafikpolitiken och anser att bilismen helt dominerat trafikpolitiken under många decennier (ibid, s 63). Han konstaterar att det är osannolikt och politiskt omöjligt att förslag som bryter transportpolitikens vägberoende läggs fram. Han konstaterar att ”utsikterna för en miljöanpassning av det svenska transportsystemet måste bedömas som mörka” (ibid, s 410).

Ett viktigt skäl till det är att bilismen har starka lobbygrupper. Bilindustriföreningen samlar biltillverkare och importörer av bilar. Föreningen heter nu Bil Sweden och redovisar bl a varje månad hur många bilar som säljs i Sverige. Näringslivets trafikdelegation samlar viktiga organisationer som representerar varudistribution. Motormännens Riksförbund och KAK är två organisationer som representerar det enskilda konsumentintresset. Dessutom fanns Svenska vägföreningen som spelade en stor roll under sin nästa nittioåriga existens (1914-2003). Den samlade både konsumentorganisationer, bil- och oljeindustrin och ordförande under dess sista decennium var förre finansministern Kjell-Olof Feldt (ibid, ss 273-4 och ss 359-361).

Falkemark förtecknar också lobbygrupper på tågsidan; Järnvägsforum, Järnvägsfrämjandet och ResenärsForum. De har betydligt färre medlemmar än motsvarande motororganisationer, små kanslier och små ekonomiska resurser. Som ett undantag nämns Rail Forum Sweden som fanns under åren 1990-95 och spelade en betydelsefull roll för att lyfta järnvägsfrågorna. Ordförande var Curt Nicolin och den hade ett antal svenska storföretag som medlemmar. Rail



Forum ”bidrog under sin femåriga existens till att politiskt uppgradera järnvägsfrågor. Organisationen fick järnvägen att framstå som modern och tekniskt intressant” (ibid, ss 360-361).

I Sverige har bilismen och vägbyggen länge dominerat infrastruktursatsningarna enligt Falkemark. På senare tid har flera viktiga järnvägssatsningar gjorts och fler planeras. Ostlänken är det hittills enskilt största projektet. Har det skett ett trendbrott när det gäller infrastrukturinvesteringar i Sverige? Har bilen förlorat sin ledande roll till järnvägen? Jag anknyter till Falkemarks (2006) studier av beslutsprocessen vid infrastrukturprojekt och ifrågasätter hans bild av bilens dominans.

### 3.2 Kampen om dagordningen

Knill & Tosun beskriver problemformulering och kampen om dagordningen (Knill & Tosun 2012, s 97-120). Det intressanta med Ostlänken är att den så snabbt kom upp på dagordningen och att det fattades beslut om att bygga den på ca tio år! Motala- bron tog över femtio år från att de första idéerna kom tills den blev klar.

En annan utgångspunkt är Knill & Tosuns (2012) beskrivningar av aktörsperspektivet. Aktörsperspektivet hos Melin är genomarbetat och Knill & Tosuns kategorisering fungerar bra. För den nationella trafikpolitiken fungerar det i stort sett bra att koncentrera sig på nationell politik. Men även Melin lyfter fram en tung lokal politiker som Göran Johansson, f d kommunalråd i Göteborg som spelar en viktig roll i en diskussion (ibid, s 198). I projekt av Ostlänkens karaktär spelar lokala opinioner en central roll. Dess betydelse har förstärkts genom att medfinansiering nu är fastlagd som en princip. Det innebär att regioner och kommuner deltar i finansieringen av angelägna projekt.

I Sverige är det s k Kommunpartiet starkt. Med skapandet av två nya regioner, Skåne och Västra götaland, har regionerna fått en betydelsefull position. Sedan valet 2014 har ett antal landsting omvandlats till regioner, bl a Östergötland och har hand om kommunikationer. Paraplyorganisationen Sveriges Kommuner och Landsting, SKL spelar en stor roll i beslutsfattandet och har maktresurser gentemot statsmakterna. Jag vill komplettera Knill & Tosuns kategorier med en femte som är region- och kommunpolitiker.

### 3.3 Lobbying

Tre strategier för lobbying är påverkan direkt mot makthavare, påverkan genom media eller strategiska allianser med andra intressegrupper, samt mobilisering av den allmänna opinionen. Avgörande för framgång är resurser; budget, personal eller expertkunnande. Men också vilken tillgång man har till makthavare (Knill & Tosun, s 117). Ju närmare kontakt och gehör man har hos makten, desto mindre intressant blir mobiliseringsstrategin.

Melin (2000) använder termen ”Intressegruppspluralism”, för en utveckling där fler intressen är med och vill påverka utvecklingen. Opinionsbildning, omfattande lobbying och informell påverkan har ökat. Svenska Vägföreningen är exempel på en lobbyorganisation som funnits under lång tid. Den skulle fyllt 90 år om den inte lagts ned 2003. Melin lyfter fram dess stora betydelse för att påverka KomKom genom ett professionellt agerande och med utnyttjande av stora ekonomiska resurser. De bildar strategiska allianser, skapar sidoorganisationer som ”Buss och Samhälle” och paraplyt ”Sverige i Rörelse”, ger ut nyhetsbrev och bearbetar aktivt motorjournalister (Melin 2000, ss 257-61).

Falkemark beskriver P G Gyllenhammar och hans samling av framstående europeiska industriledare i ”The European Round Table of Industrialists”, ERT som mycket betydelsefulla för några stora infrastrukturprojekt på 1980- och 90- talet i Sverige. En av visionerna var en ”Scandinavian Link”, ett komplett motorvägssystem mellan Oslo och

Hamburg längs den svenska västkusten. Det skulle också innehålla järnväg och fasta förbindelser över Öresund och Fehmarn Bält (Falkemark 2006, ss 359-365).

1984 beslöts att Uddevallavarvet, en av Sveriges större arbetsplatser, skulle läggas ned. Efter förhandlingar framförallt mellan Volvos VD Gyllenhammar och finansminister Feldt beslöt Volvo att bygga en fabrik i Uddevalla och staten en motorväg mellan Stenungsund och Uddevalla. Före finansministern Kjell-Olof Feldt blev sedan ordförande i Vägföreningen. Falkemark beskriver Gyllenhammar som inspiratör till Öresundsförbindelsen, som beslöts 1994 och invigdes år 2000, samt det politiska spelet runt den (ibid, ss 371-378).

Det förtjänar att nämnas att nu är också en fast förbindelse mellan Tyskland och Danmark via Fehmarn Bält beslutad och ska vara klar om knappt tio år. Falkemark spekulerar om psykologiska faktorer bakom Gyllenhammars visioner och lyfter fram enstaka personer som mycket betydelsefulla, samt beskriver det politiska spelet nästan konspirativt (ibid, ss 366-367).

## 4. Resultat och analys

### 4.1 Stora järnvägssatsningar i augusti 2012

I ett specialchartrat tåg åkte alliansens partiledare till Linköping 29 augusti 2012. Där presenterades en järnvägssatsning på 55 miljarder. Ostlänken 30 miljarder och på den andra delen av Götalandsbanan Göteborg-Borås 5 miljarder. Därutöver satsas 20 nya miljarder på drift och underhåll (Kärrman 2012).

Beslutet kommer som en överraskning för många. Själv var jag kallad till Näringsdepartementet 17 september tillsammans med andra företrädare för Trafikverket för att få information om den kommande Infrastrukturpropositionen. Men då meddelades att den var försenad, sannolikt framförallt beroende på de omdisponeringar som måste göras med hänsyn till partiledarnas utspel.

I budgetpropositionen annonseras satsningen under rubriken ”Bättre tillväxtförutsättningar och konkurrenskraft”. I motivtexten trycks på att kapacitetsutnyttjandet är högt på de högtrafikerade järnvägsspåren och att näringslivet kräver en ökad transportkapacitet. Därför inleds byggandet av en ny stambana för snabbtåg med Ostlänken och första delen av sträckningen Göteborg-Borås (Finansdepartementet 2012, ss 3-)

### 4.2 Beslutet firades med tårta

Beslutet kom överraskande för de flesta, men inte för miljöminister Lena Ek.

”Det kändes fantastiskt att få vara med och fatta beslutet om bygget av Ostlänken. Särskilt som jag började arbeta för Ostlänken som kommunalråd i Valdemarsvik på 90-talet. Vi firade detta diskret på departementet så att partiledarna fick ta åt sig äran och publiciteten när beslutet presenterades i Östergötland några dagar senare.”

(Ek 2015)

Paul Lindvall, Linköping beställde tårter med järnvägsmotiv till alla i Stadshuset när beskedet kom att Ostlänken fått grönt ljus.

”Beskedet var verkligen efterlängtat och överträffade våra förväntningar genom att hela sträckan skulle byggas. Mötet på Stora torget i Linköping med alliansens fyra partiledare var en stor stund för staden. Kanske den största sedan beslutet om Universitetets lokalisering hit. Linköpings universitet har

varit en stark förespråkare för Ostlänken, den förbättrar möjligheterna till rekrytering av studenter, forskare och lärare.”

(Lindvall 2014)

Jan Owe-Larsson, Östsam konstaterar att det kändes som en stor seger när Alliansens partiledare kom till Östergötland med tåg i augusti 2012 och berättade att Ostlänken fått klartecken. Beslutet har föregåtts av ett långvarigt och intensivt påverkansarbete.

### 4.3 Ostlänken - hur började det?

”Under 1900-talets andra hälft var järnvägen nästan uträknad i Sverige. Tåget ansågs tillhöra det förflutna eftersom det varken gick lika fort som flyget eller erbjöd samma individuella frihet som bilen” (Wänström 2009, s 33). Men på 1980-talet började det svänga. På nittioalet gjorde Banverket flera utredningar om kapacitetsbristen framförallt på sträckan Järna-Katrineholm där Västra och Södra stambanan samsades med problem som följd. X2000 som introducerades av SJ i början av nittioalet blev snabbt en framgång och eftersom den levde på snabbhet och punktlighet blev trängseln på spåren ett alltmer akut problem.

I Sörmland tryckte framförallt Nyköping på för snabbare förbindelser med Stockholm för att underlätta jobbpendling mellan urbana miljöer. Bättre kollektiva kommunikationer till snabbt växande Skavsta flygplats var också ett starkt önskemål. Göran Forssberg, socialdemokratiskt kommunalråd i Nyköping nämns som en av idégivarna till Ostlänken. Han blev ordförande när Nyköping-Östgötalänken AB med kommunerna Trosa, Nyköping, Öxelösund, Norrköping, Linköping samt landstingen i Östergötland och Södermanland som delägare bildades år 2000. Miljö- och klimatfrågor och satsning på höghastighetståg låg också i tiden (ibid, ss 33-45).

I Linköping var utgångspunkten också snabbare förbindelser till Stockholm och därmed skapandet av en större arbetsmarknad. Men i korten låg också fortsättningen till Jönköping och vidare till Göteborg (Götalandsbanan), samt engagemang i Europakorridoren för en snabbare förbindelse till Malmö/Köpenhamn (ibid ss 42-45).

VD i Nyköping-Östgötalänken AB blev Anders Lundberg, tidigare planeringschef på SJ och numera seniorrådgivare på Sweco. Forssberg, Lundberg och landshövdingarna Bo Holmberg, Södermanland och Björn Eriksson, Östergötland nämns som viktiga opinionsbildare i en artikel i korren som inleds så här ”Ostlänken så här långt kan ses som ett skolexempel på lyckad marknadsföring och lobbyism”. Bo Krogvig, lobbyist och tidigare informationschef och kampanjgeneral för socialdemokraterna hade knutits till projektet och 2003 beslutade regeringen att Ostlänken skulle med i Banverkets investeringsplan med byggstart 2014/15 (Sievers & Höjer 2006). Ytterligare en central opinionsbildare är Per Westerberg, moderat och tillika ordförande i Östsvenska Handelskammaren som omfattar Södermanland, Östergötland och Gotland som var riksdagens talman 2006-2014 (Wänström 2009, ss 56-57). Ostlänken kom med i investeringsplanen från december 2003. I samband med det beslutet kom kommunerna överens med Banverket om att börja arbetet med lokaliseringar av resecentrum och järnvägsutredningar. Anders Lundberg knyts nu till Banverket som konsult för det fortsatta arbetet med Ostlänken och VD-skapet övertas av Per Sandström, som ansvarar för trafikfrågor på regionförbundet Östsam.

Landshövding Bo Holmberg fick 2005 regeringens uppdrag att utreda en tidigare lagd byggstart. Han presenterade utredningen i december 2006 och genom parallella planprocesser så skulle bygget kunna påbörjas 2010 (ibid, ss 44-45). Banverket slutförde arbetet med järnvägsutredningar inför starten för Trafikverket 1 april 2010. Norrköpings och Linköpings kommuner lade då också fast en gemensam översiktsplan för utvecklingen fram till år 2030.

Eva Andersson, kommunalråd i Norrköping säger om Holmbergs utredning:

”Alliansregeringen var ointresserad av ny järnväg under sin första mandatperiod. Norrköpings kommun var med och finansierade bygget av Citybanan när det projektet återupptogs för att påskynda bygget av Ostlänken. För att ytterligare öka pressen på regeringen valde vi att bjuda in Mona Sahlin, Peter Eriksson, Maria Wetterstrand och Lars Ohly till ett symboliskt första spadtag för Ostlänken i augusti 2010. Hos de röd-gröna har Ostlänken funnits med hela tiden, liksom kopplingen till ett höghastighetståg.”

(Andersson 2014)

Lena Ek säger att Centerpartiet hela tiden har arbetat för Ostlänken:

”Ostlänken är en viktig del i ett höghastighetsjärnväg som knyter samman de fyra storstadsregionerna, säger. Ett skäl till att beslutet dröjde var att alliansen prioriterade satsningar på det eftersatta underhållet. Vi behövde också göra omtag med ett antal järnvägssatsningar som den socialdemokratiska regeringen underfinansierat. Det gällde t ex Citybanan i Stockholm.”

(Ek 2015)

Det pågående bygget av Citybanan avbröts av alliansregeringen. Man ville pröva ”Tredje spåret”-förslaget. Men som Paul Lindvall konstaterar hade det inte löst bristen på spårkapacitet i Stockholm. Istället blev Carl Cederschiöld statens förhandlingsman och gjorde ett omtag på Citybanan som innehöll medfinansiering.

#### 4.4 Kommentar - Skavsta ersätter Bromma flygplats?

För att vara ett infrastrukturprojekt gick det mycket snabbt från idé till beslut. Motalabron var aktuell i 50 år innan den blev verklighet. Så för att anknyta till Knill & Tosun och kampen om dagordningen så gick det som corren konstaterade mycket bra. En viktig del i det tror jag beror på anslutningen till Skavsta. I slutet av nittioalet diskuterades en ersättningsflygplats för Bromma söder om stan. Avtalet om flygplatsen skulle gå ut 2011 och flera alternativ på Södertörn diskuterades. Dock konstaterade dåvarande statsministern och sörmlänningen Göran Persson att det inte behövdes en ny Stockholms- flygplats eftersom Skavsta fanns. Så planerna på en ny flygplats föll.

Sedan förlängdes avtalet med Stockholms stad om Bromma flygplats till 2038 och frågan föll i glömska. Men behovet av nya bostäder i Stockholm har återigen aktualiserat frågan om en nedläggning av Bromma. Anders Sundström ska på regeringens uppdrag titta på frågan. Nu återkommer diskussionen om att med en utbyggd Ostlänken och en station på Skavsta så kan Bromma läggas ned (Kågeson 2015).

Utrikesminister Anna Lindh var gift med landshövding Bo Holmberg och hennes starka ställning i regeringen kan också ha bidragit till att Ostlänken fick ett snabbspår till beslut. Men hur spännande det är vore att gräva vidare i hur det kunde gå så snabbt så håller jag fast vid huvudlinjen att undersöka Borgs nej som blev ett ja.

#### 4.5 Vad hände 2008?

Carl Cederschiöld var statens förhandlingsman och förhandlade med Mälardals- och Östergötlandsregionerna om medfinansiering av Citybanan genom centrala Stockholm. Uppgårelsen blev att 2 miljarder skulle satsas av regioner och kommuner. För Ostlänken var fler spår in till Stockholms central av avgörande betydelse. Östergötlands andel blev 50 miljoner och pengarna betalades med varsin tredjedel av landstinget, Linköpings och

Norrköpings kommuner. Södermanland betalade 5-600 miljoner. Det preliminära avtalet överlämnades till regeringen 19 december 2007 och innehöll följande avsnitt om Ostlänken:

*”Staten åtager sig att genom Banverket eller på annat sätt utse en statlig representant som får i uppdrag att tillsammans med berörda regioner och kommuner utarbeta en sk OPS-lösning för Ostlänken med avsikt att tidigarelägga objektet. En utgångspunkt bör vara Bo Holmbergs förslag, som utrett denna fråga på regeringens uppdrag (min kurs).*

Staten åtager sig genom Banverket dels att under 2008 slutföra de två järnvägsutredningarna, dels utarbeta underlag för regeringens tillåtlighetsprövningar enligt Miljöbalken.

De kommunala parterna i Södermanland och Östergötland åtager sig att fortsätta sitt planarbete och medverka i fortsatta diskussioner om en OPS- lösning.

Frågan om finansiering och tidplan för utbyggnad diskuteras av parterna vid en kontrollstation under 2009. Ostlänken skall, som objekt, prövas inom ramen för Banverkets ordinarie långsiktiga planering för kommande planeringsperiod, om inte staten beslutar annat beträffande objektets finansiering.”

(Medfinansiering Citybanan 2007)

Ett år senare ersätts det första stycket (kursiverat) i det slutliga beslutet av regeringen med ”Ostlänken ingår som en del i utredningen om höghastighetståg. Banverket ska dock utse en särskild representant för Ostlänken” (Regeringsbeslut december 2008).

Vad är det för omsvängning som skett under 2008 som gör att skrivningen gick från att vara tydlig om att Ostlänken ska byggas till att bli vag? Jan Owe-Larsson menar att en orsak till detta är att finansminister Borg inte tror på OPS- eller PPP- lösningar. Men under våren 2008 utbröt också ett stort politiskt och medialt bråk i anslutning till en artikel om Anders Borg. Rubriken var ”minister med rätt att vara tråkig” och för alla förespråkare av Ostlänken var det dystra besked i artikeln. ”Ostlänken ligger långt fram i tiden” och ”Vi har många andra infrastrukturprojekt som ligger före i nyttighetsgrad. Det som ligger närmast i tiden för Östergötland är vägen till Kalmar, E 22:an.”

Borg kommenterade också ”Just nu är det andra infrastrukturprojekt som prioriteras högre. Men om någon är villig att ge bidrag för att hjälpa till att finansiera Ostlänken är det givetvis intressant” (Skandevall 2008).

Det kom ett snabbt svar på detta från näringslivet i Södermanland och Östergötland som skrev ”Bygg Ostlänken 2010 – vi är med och betalar”. Med Fredrik Lundberg som förstanamn skrevs:

*”Det finns starka miljöskäl för att snabbt färdigställa Ostlänken...Ostlänken är en viktig förutsättning för en ytterligare utbyggnad av järnvägslinjerna Götalandsbanan och Europa- korridoren, vilka är framtidsprojekt som skulle ge goda förutsättningar för ytterligare ökad tillväxt och bättre hushållning med resurser i hela Sydsverige. Ostlänken kommer också att bidra till bättre anslutningar till flyget”.*

(Lundberg m fl 2008)

Borg får stöd av statsminister Reinfeldt för sin negativa syn på Ostlänken. Han vill först och främst se till att de spår som finns ska fungera. Om nya banor ska byggas ska det finnas en ansvarsfull finansiering (Olauson 2008).

#### 4.6 Alliansen splittrad om järnvägssatsningar

Harald Hjalmarsson, kommunalråd Västervik och under en tid också ordförande i Kalmars regionförbund deltog tillsammans med Jan Owe-Larsson i en intern moderat arbetsgrupp för infrastrukturfrågor. Gruppen arbetade med start 2007 och leddes av finansminister Anders Borg. Den bestod av sammanlagt åtta personer som skulle titta igenom framtida infrastrukturinvesteringar, se på avvägningen mellan järnväg och väg, samt gå igenom olika tänkbara projekt. Gruppen arbetade med sikte på den nationella infrastrukturplanen 2010. Finansministern var försiktig med nya ekonomiska åtaganden under första mandatperioden, som präglades av den ekonomiska krisen. Han ansåg att tidigare beslutade järnvägsprojekt var underfinansierade och var skeptisk till höghastighetståg. Jan Owe-Larsson konstaterar vidare att i Finansdepartementets väggar satt åsikten att det var lönsamt att bygga vägar, men i princip olönsamt att satsa på järnväg. Ostlänken var en av många viktiga projekt som diskuterades som en förberedelse till nästa Nationella plan.

Nationellt är moderaterna med Borg och Reinfeldt i spetsen skeptiska till järnvägssatsningar, men i Östergötland finns ett starkt stöd för en satsning på Ostlänken över partigränserna. Centerpartiet är pådrivande för järnväg och höghastighetståg. Det är en viktig del av partiets miljöprofil, som Lena Ek konstaterar. Åsa Torstensson, centerpartist och infrastrukturminister (2006-2010) uttalar sig för en större satsning på järnvägen och är för höghastighetståg (Tal vid Centerpartiets kommundagar 2 februari 2008). Miljöminister Andreas Carlgren (2006-2011) är också aktiv i debatten till förmån för järnväg.

Folkpartiet prioriterar inte dessa frågor lika högt. Men Fp vill öka investeringar och underhåll i ett klimatsmart och trafiksäkert transportmedel som järnvägen. Man vill satsa på höghastighetståg och knyta samman Göteborg och Stockholm med de kontinentala näten. På så sätt frigörs kapacitet på dagens järnväg för ökad godstrafik och regional matartrafik och kollektivtrafik (Folkpartiets klimatgrupp 2008, s 6 o 23). 2008 pläderar också partiledaren Jan Björklund i sitt sommartal för höghastighetståg. I samma artikel nämns det utredningsuppdrag Banverket fått av Åsa Torstensson för höghastighetsbanor Stockholm-Malmö resp Stockholm-Göteborg (Veckans Affärer nr 33/2008).

Carl B Hamilton, Folkpartiets ekonomisk-politiska talesperson är skeptisk till stora järnvägssatsningar i Klimatberedningen, medan Kristdemokraternas representant Anders Wijkman, tillika EU- parlamentariker är för. KDs partisekreterare är Acko Ankarberg Johansson, som kommer från Jönköping. Hon utsågs våren 2010 till ordförande i den nya myndigheten Trafikverket. Hon var tidigare KS- ordförande i Jönköping och förekom som sådan i opinionsbildningen för Götalandsbanan och Europakorridoren (Europakorridoren annonsbilaga våren 2010). Finansmarknadsminister och kristdemokraten Mats Odell är också positiv till investeringar i väg och järnväg (Andersson 2008).

#### 4.7 Socialdemokrater för höghastighetståg

Som Eva Andersson konstaterade har S hela tiden drivit frågan om Ostlänken och ja till höghastighetståg parallellt. Det styrks bl a av att partiledare och språkrör för de rödgröna skrev en debattartikel våren 2010 (Vi bygger höghastighetståg om vinner valet i höst, Sahlin, M, Eriksson, P, Wetterstrand, M & Ohly, L DN Debatt 2010), samt deras ”första spadtag” för Ostlänken i Östergötland i augusti 2010.

Diskussionen om höghastighetståg är inte avslutad med beslutet 2012. I en partimotion med Trafikutskottets ordförande Anders Ygeman som förstanamn skrivs hösten 2013 bl a:

”Redan år 2021 beräknas den fasta Fehmarn Bält förbindelsen mellan Danmark och Tyskland stå klar. Det teknikval som vi och Trafikverket förordar ger goda

möjligheter för det svenska järnvägsnätet att kring år 2030 via Danmark kunna ansluta till det Europeiska höghastighetsnätet på kontinenten”

(Anders Ygeman m fl 2013, s 10).

Även nu i regeringsställning ligger dessa ställningstaganden fast. Infrastrukturminister Anna Johansson säger på Transportforum 2015:

”Sveriges viktigaste infrastrukturprojekt just nu är utbyggnad av nya stambanor för snabbtåg, sa. De kommer att frigöra utrymme för ökad godstrafik och utökad regional tågtrafik på de gamla stambanorna. Jag är glad över att alliansregeringen gav upp sitt motstånd mot höghastighetståg under slutet av mandatperioden.”

(Johansson 2015)

De två första delsträckorna – Ostlänken och sträckan Göteborg-Borås är beslutade. Tidplanen är något oklar, men Sverigeförhandlingen fortsätter sitt uppdrag. Infrastrukturministern anser att det är viktigt att snabba upp förbindelserna mellan våra tre storstäder. På fråga säger hon att Ostlänken är oerhört viktig. Vägslitageavgift, flygskatt och medfinansiering ska hjälpa till så de nya stambanorna kan byggas.

#### 4.8 Vilka är argumenten för Ostlänken?

Lena Ek, centerpartiet:

”Ostlänken öppnar fantastiska framtidsmöjligheter för hela Östergötland. Den är viktig för människor, företag och för miljön. Jag har hela tiden sett Ostlänken som en del i en höghastighetsjärnväg som ska binda samman Sveriges viktigaste regioner. Frankrikes sätt att knyta samman landet med snabba tåg är imponerande. Och nu är Frankrike också sammankopplat med London och Bryssel genom tåg.”

(Ek 2015)

Eva Andersson, socialdemokraterna:

”Jag tror vi behöver minska tidsavstånden. Jag har ett europeiskt perspektiv på Ostlänken. Sverige behöver kontakten med kontinenten och nu när det finns beslut om att bygga Fehmarn-Bält-förbindelsen så har höghastighetståg i Sverige blivit än angelägnare. I Danmark görs ju en stor satsning på att öka kapaciteten och snabba upp järnvägen från Köpenhamn till Rødby. Nordiska triangeln med höghastighetståg mellan Stockholm, Köpenhamn och Oslo vill jag se förverkligad. Ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv är satsningar på järnväg och sjöfart viktiga. Hamnen är viktig för Norrköping och jag vill se både goda tåg- och vägförbindelser till den. E22-an måste byggas så att den blir snabbare och säkrare.

I det korta perspektivet behöver kapaciteten på järnvägen framförallt mellan Norrköping och Linköping öka för att utveckla den gemensamma arbetsmarknaden. Pendlingsmöjligheterna är bra idag, men behöver bli ännu bättre. Fler spår skulle medge att det blev utrymme för fler pendeltågsstationer som skulle underlätta för ett mer spritt boende.

För Norrköpings del betyder snabbare resor till Stockholm att ännu fler kan pendla till Stockholm. Det öppnar också möjligheter för Stockholmare att pendla till Östergötland, något som inte är helt ovanligt t ex på de utlokaliserade statliga verken.”

(Andersson 2014)

Paul Lindvall, moderaterna:

”Ostlänken är viktig för jobben, för företagandet, för tillväxten och levnadsbetingelserna i Linköping. Det är bra för miljön att mer trafik kan flyttas över till järnväg och fler kan pendla till och från

Linköping. Ostlänken skapar en större arbetsmarknadsregion och är ett stort samhällsbyggnadsprojekt.”

(Lindvall 2014)

Jan Owe-Larsson, moderaterna:

”Arbetslinjen är ett viktigt skäl bakom beslutet om att bygga Ostlänken, konstaterar. Den ger möjlighet till arbetspendling över längre sträckor och bidrar till en regionförstoring. Det kommer att gå snabbare att komma till och från Stockholm och löser pendeltågstrafikens kapacitetsproblem i Östergötland. Det ger styvare tidtabeller och på sikt kan också fler pendeltågsstationer bidra till att fler kan åka kollektivt.

-Ur mina egna erfarenheter hoppas jag att den nya järnvägen innebär att man kan lita på att tåget håller tiden. Vid mina täta resor till Stockholm tar jag normalt ett tidigare tåg än nödvändigt för att vara säker på att komma i tid till viktiga möten. Det betyder också mycket att det kommer att gå snabbare. Både bättre punktlighet och ökad snabbhet är viktigt för näringslivet som har stort behov av snabba kommunikationer. Något som inte minst Östsvenska Handelskammaren har påpekat.

-Ostlänken är ett gigantiskt samhällsbyggnadsprojekt. Östsam har gjort en utredning som visar att det handlar om 13 000 årsarbeten bara för bygget av själva järnvägen. Sen tillkommer nya resecentrum i både Norrköping och Linköping. Dessutom planerar både Norrköping och Linköping att bygga nya arbetsplatser och bostäder i anslutning till dessa.”

(Owe-Larsson 2014)

Harald Hjalmarsson, moderaterna:

”För mig som är verksam i ett län och en kommun med ”glesbygdsproblematik” är bra kommunikationer ett måste, säger. Förbättrade kommunikationer kan vända trenden och motverka urbaniseringen. I första skedet ökar pendlingen men sen kan arbeten flyttas dit du bor vilket ökar livskvaliten.

Jag är positiv till och har drivit på för att få till stånd bygget av Ostlänken. För mig är Ostlänken framförallt ett regionförstoringsprojekt. En fullt utbyggd stambana för höghastighetståg är bra, men kommer att kosta mycket pengar och tar tid att bygga. Järnvägar är bra både ur miljöskäl och för att de är snabba. Jag reser gärna till Malmö och Köpenhamn via Linköping och även med dagens snabbtåg är restiderna överkomliga.

Jag är kritisk mot både föregående och nuvarande regering som inte tänkt tillräckligt på sjöfarten. Det är ett bra transportmedel och genom Östersjön har vi nära till stora marknader. En bra koppling mellan järnväg och sjöfart är bra för godstrafiken. Idag tar det för lång tid för godset och det är ytterligare ett gott skäl för Ostlänken, som frigör bankapacitet för godstrafiken.”

(Hjalmarsson 2014)

#### 4.9 Kommentar - arbetslinjen och höghastighetståg

Moderaterna knyter framförallt an till arbetsmarknaden, tillväxt och regionförstoring. Arbetslinjen syns mycket tydligt i deras argumentation. Det finns en skillnad i argumentationen för Ostlänken. Socialdemokraterna talar om dessa frågor, men höghastighetståg och kopplingen ut i Europa understryks kraftigt. Beslutet om ny fast förbindelse Fehmarn-Bält och den danska storsatsningen på järnväg söderut är viktiga faktorer som påverkar det kommande beslutet. Socialdemokraterna får också stöd av Trafikverket som ser fördelar med höghastighetståg alltsedan Gunnar Malm utredde denna fråga 2009. Centerpartiet är starka förespråkare för Ostlänken och höghastighetståg. En ledarskribent ställer frågan rakt på sak ”Bestämmer Borg över centerpartiet?”. Han pekar också på att kristdemokraten Mats Odell ”motiverat försäljningen av statliga företag med det stora behovet av kapital för investeringar i väg och järnväg” (Andersson 2008).



Men en gång låter det annorlunda. Det är i en riksdagsdebatt i juni 2010 föranlåten av att infrastrukturplanen inte innehåller Ostlänken som Åsa Torstensson säger:

”Den tveksamma samhällsekonomiska lönsamheten för höghastighetsbanorna och de stora kvarstående osäkerheterna innebär att regeringen har valt att prioritera mer angelägna infrastrukturåtgärder 2010-2021”.

(Höjer 2010).

Riksdagsman Johan Löfstrand, S som interPELLERADE konstaterade att det inte blir några höghastighetståg om alliansen vinner valet. Så blir det dock inte, utan 2014 bestämmer sig alliansregeringen för att Ostlänken ska byggas för att kunna trafikeras med höghastighetståg.

#### 4.10 Infrastruktursatsningar ökar tillväxten

Paul Lindvall anser att det är viktigt med goda kommunikationer. Han exemplifierar med att på 1800-talet var Ydre en rik och välmående bygd och tackade nej till järnvägen. ”Istället byggdes Tranås upp som en järnvägsknut på södra stambanan och se vilken olika utveckling det fört med sig för de bägge orterna.”

Två ekonomhistoriker har undersökt hur de orter som fick de första järnvägarna i Sverige påverkades av bättre kommunikationer. Deras resultat ”visar på stora positiva effekter av transportinfrastruktur på lokal ekonomisk tillväxt” (Berger & Enflo 2014, s 31). Dessa verkningar är långsiktiga och spelar roll än idag. De ser klara paralleller med diskussionen idag om att Sverige är för litet och glesbefolkat för höghastighetsbanor med motsvarande debatt på 1850-talet. Då ansåg många att ett fattigt och glesbefolkat jordbrukarland som Sverige inte hade råd med järnväg (ibid, ss 20-21).

NUTEK konstaterar att Stockholmsregionen även i europeiskt perspektiv har haft en bra tillväxt. Vidare sägs att:

”Sammantaget har alltså större regioner, med större marknader som är mer differentierade, bättre utvecklingsförutsättningar när den internationellt konkurrensutsatta delen av ekonomin koncentreras till mer kunskapsintensiv produktion... Med detta som bakgrund blir regionförstoring viktigt ur tillväxtpolitisk utgångspunkt”.

(NUTEK 2009, s 96)

#### 4.11 Moderat infrastrukturminister 2010 - 2014

Moderaterna ökade i valet 2010 och övertog då bl a posten som infrastrukturminister. Catharina Elmsäter-Svärd blev ny minister på Näringsdepartementet, som dock leddes av Centerpartiet. Hon var också ordförande för Stockholms läns moderater. Vid sitt första framträdande på Transportforum i Linköping i januari 2011 kom hon försent till sitt anförande pga tågförseningar. I sitt anförande öppnade hon dörren på glänt för Ostlänken genom att tala om att järnvägen var viktig för regionförstoring och arbetspendling. Enligt Jan Owe-Larsson kom hon att betyda mycket för att sätta Ostlänken på dagordningen igen.

Under Almedalsveckan 2011 spelade järnvägsfrågorna över huvud taget en stor roll. Två svåra vintrar med mycket tågförseningar bidrog till detta. Svensk ekonomi hade också återhämtat sig efter krisen.

Östsam bytte argumentationslinje och koncentrerade sig framförallt på att driva frågan om ”Två ytterligare spår”, dvs inte längre fokus på höghastighetståg. Peder Rehnström,

regiondirektör på Östsam tog fram en rapport om hur trångt det var på spåren mellan Linköping och Norrköping. Pendeltågstrafiken i Östergötland hade expanderat mycket kraftigt och led av kapacitetsproblem. Trängseln ökade ytterligare när fjärrtågstrafiken avreglerades. Fjärrtåg har dessutom prioritet före pendeltågen vid tidtabellsläggning, vilket förvärrade trängseln. Konsekvenser av kapacitetsbristen var bl a att Östgötatrafiken inte kunde ha en styv tidtabell eller öppna nya pendeltågsstationer.

Rapporten om bristen på spår påverkade Kapacitetsutredningens arbete. Den leddes av Lena Erixon, stf GD på Trafikverket och lades fram i april 2012. Men Ostlänken fanns inte med i utredningen. Opinionsbildningen efter valet 2010 var mindre publik och istället arbetade man mer med uppvaktningar och påverkan direkt mot centrala beslutsfattare. I augusti 2012 uppvaktades Catharina Elmsäter-Svärd av landshövdingarna Elisabeth Nilsson och Bo Könberg samt regionförbundens styrelseordförande Jan Owe-Larsson och Wiking Johansson, Södermanland.

Jan Owe-Larsson berättar:

”Vi talade med en mun för en start med sträckan Linköping – Norrköping. Men tryckte också på fortsättningen genom Sörmland och kopplingen till Skavsta flygplats. Borg såg möjligheten att göra offensiva satsningar under andra mandatperioden eftersom Sverige klarat den ekonomiska krisen med fortsatt starka offentliga finanser. Stora infrastruktursatsningar hade gjorts i de tre storstadsregionerna. Nu var det dax för Fjärde storstadsregionen.”

(Owe-Larsson 2014)

Paul Lindvall konstaterar:

”Vi har arbetat målmedvetet för att få till stånd Ostlänken. Arbetet har skett med en stark politisk samsyn och gott samarbete över partigränserna. Dessutom har näringslivet varit en aktör som gett projektet starkt stöd, inte minst då Fredrik Lundberg vars bolag har sitt ursprung i Norrköping, men är stora fastighetsägare också i Linköping. I Linköping har vi varit offensiva och bildade tidigt exploateringsbolaget ResMex som köpt upp hus och tomter som behövs för ett kommande Resecentrum.”

(Lindvall 2014)

Eva Andersson säger:

”Regionen har haft ett starkt fokus på tillväxt och att utveckla universitetet. Det har varit en framgångsfaktor för Ostlänken att det rått stor politisk enighet på lokal och regional nivå om vikten av att bygga den. Det har varit en bra dialog med näringslivet och vi har drivit denna och andra viktiga frågor tillsammans.

Näringslivet har engagerat sig kraftfullt i infrastrukturfrågorna, bl a genom Marknadsbolaget, och särskilt då Ostlänken. Bristen på spårkapacitet hämmar tillväxten, dels genom att arbetspendlingen försvåras, dels genom att godstrafiken har svårt att få plats. Båda dessa problem skulle lösas med två ytterligare spår. För Norrköpings del kommer godsbangården att flyttas till Händelö, vilket ställer krav på bygget av Norrleden.”

(Andersson 2014)

## 4.12 Östsam och flygplatsfrågan i Östergötland

Misslyckandet med att få till stånd en gemensam Östgötaflygplats under nittiotalet öppnade dörren för Skavsta flygplats. När så tankarna på en ny flygplats på Södertörn skrinlades fick Skavsta riktig fart under vingarna. Paradoxalt nog kom debaclet i flygplatsfrågan att bidra till att den gamla rivaliteten mellan Norrköping och Linköping förbyttes i en samarbetsanda.

Bättre järnvägsförbindelser mellan städerna och norrut till Stockholm var till fördel för alla. Östsams bildande 2002 och samarbetet bl a mellan de två Marknadsbolagen i Norrköping respektive Linköping under namnet ”Fjärde storstadsregionen” bidrog till beslutet 2003. Men Östsams stora betydelse kom inför det positiva beslutet 2012. ”Även om det återstår mycket arbete, så innebär detta att den förmodligen viktigaste utvecklingsfrågan i Östergötlands län har krönts med framgång” (Niklasson 2013, ss 77-).

”Ostlänken innebär att de nuvarande flaskhalsarna på stambanan genom Östergötland försvinner och att restiderna till och från Stockholm kortas. Effekten blir inte bara att LPI kommer närmare Sthlm, utan även att Malmö, Göteborg och Skavsta flygplats kommer närmare Sthlm. --- Visionen är att järnväg som binder samman stora kommuner i Götaland för att få större arbetsmarknadsregioner och större möjligheter till nya och växande företag. Det pratas om framtida snabbtåg till Köpenhamn och Hamburg.”

(ibid, s 78)

Paul Lindvall berättar:

”Jag hade sällskap med Lars Stjernkvist, kommunstyrelsens ordförande i Norrköping till mötet på Stora torget när alliansen gav klartecken för satsningen på Ostlänken. Han och jag hade tidigare tillsammans uppvaktat infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd. Då tryckte vi starkt på att det handlade om två ytterligare spår i Östergötland, för att komma undan en del av de låsningar som kopplingen till höghastighetsjärnvägen skapat. Det har varit till fördel för projektet att infrastrukturministern varit stark och drivande. Hon ville framförallt inrikta satsningar för bättre kommunikationer på tillväxtregioner och för att förbättra möjligheterna till arbetspendling. Och det stämmer in på den fjärde storstadsregionen.”

(Lindvall 2014)

Paul har arbetat för Ostlänken under 10-15 år och är nu tillförordnad ordförande för Europakorridoren, som verkar för att det ska byggas höghastighetsbanor från Stockholm till både Göteborg och Malmö.

Lena Ek konstaterar att det har spelat stor roll för framgången med projektet att regionens politiker varit sams över partigränserna. ”Nu gäller det att den enigheten lever kvar när tillåtlighetsprövningen ska genomföras. Jag vill inte spekulera i varför finansminister Borg ändrade sig, men kan konstatera att Annie Lööf är en mycket duktig förhandlare.”

#### 4.13 Kommentar- lönsamt strategibyte

Att beslutet om Ostlänken påverkades positivt av strategin ”två nya spår” och bidrog till att övertyga Borg styrks av följande artikel:

”Nu blev en nyckel till att vi kom fram till beslut att vi hade två huvudalternativ. Ett var att stänga järnvägsbanorna under en lång tid för en bredare renovering och underhåll. Då skulle vi förmodligen haft en period på kanske upp till två decennier av allvarliga driftsstörningar för att kunna genomföra en uppdatering av Ostlänken. Det andra alternativet var att bygga en ny stambana och ha kvar den gamla för kompletterande godstransporter. Det visar sig att kostnadsmässigt är de här alternativen likvärdiga. En stor renovering hade stängt banan under lång tid med stora driftsstörningar, och förmodligen kostat lika mycket som att göra den

här uppgraderingen till ny stambana. Det var min slutsats att det var dags att bygga en ny stambana. Vi börjar med Linköping och Norrköping.”

(Borg borgar 2014, AffärsStaden Linköping)

Hjalmarsson och Owe-Larsson visste redan i början av 2012 att Ostlänken låg bra till för att komma med i den kommande infrastrukturplanen. Några snöiga vintrar visade på ett handfast sätt bristerna i järnvägen. För att få ett robust järnvägssystem krävdes både bättre underhåll och nyinvesteringar. Även om oddsen var goda för att få med Ostlänken kämpade man på, för det var nervöst ända in i kaklet. Dessutom var man som Paul Lindvall konstaterade osäkra på om det skulle bli hela Ostlänken som fick klartecken.

En anonym Centerpartist som arbetat länge för Ostlänken konstaterade att det var lättare för Borg att säga nej till en centerpartistisk infrastrukturminister än till en moderat. Nu kunde moderaterna ta åt sig äran. Det skedde också en förändring inom moderaterna till förmån för spårbunden trafik. I infrastrukturpropositionen som omfattar perioden 2014-2025 så ökas ramen med ca 19%, till 522 miljarder. ”Cirka 75% av tillskotten till infrastrukturramarna 2016 avser satsningar på järnvägen”. I det Stockholmspaket som Sverigebygget förhandlade fram var en satsning på tunnelbanan med (Finansdepartementet 2012, s 15). Och i det västsvenska paketet finns också järnvägssatsningar.

#### 4.14 Kraftig ökning av infrastrukturanslagen

Under lång tid satsades lite på järnvägen och den infrastruktur som prioriterades var vägar. Dock pekar Falkemark på att det fanns tecken på en omvärdering ”att järnvägen kan vara på väg mot en renässans”. Han pekar på att det infrastrukturbeslut som fattats av riksdagen 2004 innebär en större satsning på järnväg än på väg. För perioden 2004-2015 skulle 100 miljarder satsas på järnväg och 70 miljarder på väg (Falkemark 2006, s 361).

Wänström (2009) ger samma bild ”Under 1900-talets andra hälft var järnvägen nästan uträknad i Sverige. Tåget ansågs tillhöra det förflutna eftersom det varken gick lika fort som flyget eller erbjöd samma individuella frihet som bilen”. Men han ser tecken redan på 1980-talet som blev början på ett trendbrott till järnvägens fördel. Miljö och regionförstoring är två nyckelbegrepp för att förstå omsvängningen i trafikpolitiken. Globalisering kräver kompetensutveckling och tåget var länken som kunde förena utbud och efterfrågan på arbetskraft (Wänström 2009, ss 33-45).

Under 1980-talet genomförs ett antal förändringar som i grunden ändrar förutsättningarna för järnvägens utveckling efter decennier av nedläggningar. 1979 upphävdes kravet på full kostnadstäckning för järnvägen och SJ rekonstruerades finansiellt 1983. I propositionen ”Riktlinjer för järnvägspolitiken” (Kommunikationsdepartementet 1985) slogs fast att det skulle vara slut på nedläggningar av linjer och det bannät som återstår 1985 bör finnas kvar under överskådlig tid. Investeringsmodellen görs om så det är staten, inte SJ som finansierar nyinvesteringar i spår. Sträng- överenskommelsen från 1983 mellan Stockholms läns landsting, SJ och staten möjliggjorde investeringar som bl a ledde till bygget av ett nytt dubbelspår Flemingsberg-Järna (Kommunikationsdepartementet 1985, s 21). Det är ett tidigt exempel på medfinansiering, ett begrepp som återkommer senare i uppsatsen. Propositionen innebär en omsvängning mot en aktivare järnvägspolitik och järnvägen ska bidra till en tillfredsställande transportförsörjning.

Melins (2000) avhandling beskriver utvecklingen fram till det trafikpolitiska beslutet år 1998. Han uppfattar fortfarande väginressena som dominerande, men flera beslut indikerar en annan inriktning. Höjningen av dieselskatten kom inte med i vårbeslutet, utan dröjde till efter valet 1998 samma höst (ibid, s 225).

Infrastrukturplanen får en ny tonvikt då järnvägen får mer pengar än vägen i nyinvesteringar. Detta trots att vägens andel av transportarbetet är mångdubbelt större. Diskrepansen stärks än mer vid julöverenskommelsen 2003, då järnvägens andel ökas till 110 miljarder för perioden 2004-2015, medan vägen får oförändrat 70 miljarder (Falkemark 2006, s 17 o 361).

Falkemark beskriver också ett antal järnvägsprojekt som beslutats. Arlanda- banan som beslutades 1994 och invigdes 1999. Svealandsbanan som ökade resandet dramatiskt på sträckan Eskilstuna-Stockholm (ibid, ss 362-364). Falkemark beskriver också processen som ledde till bygget av en ny järnväg mellan Härnösand och Umeå, Botniabanan. Den första större nya järnvägen i Sverige på många år och som började trafikeras 2010 (ibid ss 383-387). Den nationella planen som beslutades 2003 innehöll också Citytunneln i Malmö, Ostlänken med byggstart 2014/15, samt återupptagande av tunnelbygget genom Hallandsåsen. Tunneln är en viktig del i utbyggnaden av Västkustbanan. Investeringarna i de långsiktiga planerna för infrastrukturen ökar kraftigt och från att huvudsakligen ha gått till vägar, satsas nu mer på järnvägar.

I en debattbok från Studieförbundet Näringsliv och Samhälle (Swedenborg red 2002) kommenteras 2001 års infrastrukturproposition i kritiska ordalag. Infrastrukturinvesteringar på 364 miljarder under 10 år är för mycket pengar. Dessutom är det fel investeringar och de är inte underbyggda av ordentliga samhällsekonomiska bedömningar. Den innehöll tre stora järnvägssatsningar som alla betraktades som olönsamma; Hallandsåstunneln, Botniabanan och Citytunneln i Malmö. Regeringen fördubblade järnvägsinvesteringarna, trots ekonomernas kritik. Ingen hänsyn togs till kritiken från Riksdagens revisorer (Swedenborg 2002, ss 9-19) Staffan Widlert, då GD på SIKA, sedermera på Transportstyrelsen (2009-2015) tillhörde kritikerna och menade ”Det skulle vara motiverat med en kraftig omfördelning av investeringar från järnväg till väg”. Slutsatsen är att järnvägssatsningen kommer att få små effekter på de transportpolitiska målen om miljö och säkerhet (Widlert 2002, ss 83-86). Inte ens miljöprofilen Kågeson (2002) insåg värdet av järnvägssatsningar.

Ulf Adelson, styrelseordförande SJ (2002-2012) slog larm om järnvägens problem under rubriken ”Spåren har missköts i decennier”. Vintern 2009/10 var svår och han pekar på att spåren är gamla och dessutom används alla tillgängliga tåglägen. En försening medför följdförseningar och han pekar på att underhållet är kraftigt eftersatt och ”hoppas även på beslut om nya höghastighetsspår” (Adelson 2010).

Stämningläget hade förändrats och för varje ny Nationell plan har summan ökat och satsningarna blivit fler. I den senast beslutade planen är totalsumman 522 miljarder på 12 år, för perioden 2014-2025. Och det är statens kostnad exklusive medfinansiering, trängselavgifter och avgifter! Den största investeringen är 20,3 miljarder till Ostlänken. För att slutföra bygget krävs ytterligare ca 15 miljarder för att den ska bli klar år 2028 (i Trafik 2014, ss 15-18).

Men trots den kraftiga ökningen är många ekonomer kritisk mot att det satsas för lite på infrastrukturen. Svenskt Näringsliv tillhör de som talar kritiskt om Sveriges infrastrukturskuld. En lång rad av år med för små investeringar i järnväg och vägar jämfört med andra länders andel av BNP (Svenskt Näringsliv 2013).

Ekonomkåren talar också om att med dagens låga ränteläge så borde staten investera mer. Två exempel är Klas Eklund på banken SEB och Olof Manner på Swedbank. ”Med en historiskt låg statsskuld och extremt låga upplåningsräntor kan jag tycka att en massiv satsning på infrastrukturinvesteringar via obligationslån är självklart” (Manner 2015).

”En mer rimlig kombination är rejäla statliga satsningar på infrastruktur och byggande” (Eklund 2015). Jag har tidigare refererat två ekonomhistoriker som pekat på de långsiktiga positiva effekterna av en bättre transportinfrastruktur (Berger & Enflo 2014, s 31).

#### 4.15 Kommentar - snabb scenförändring

”Det tycks råda konsensus mellan de politiska partierna i bägge länderna om att infrastrukturen behöver upprustas eller byggas ut i snabbare takt” (Börjeson et al 2014, s 23). Jag blev själv överraskad över vad fort förändringen gått. Öresundsförbindelsen var länge hårt kritiserad, Dennis-paketet sprack och när man pratade järnvägsprojekt så var det Hallandsåsen och Botniabanan som fick stå som exempel på hur pengar slösades bort. Ett av alliansregeringens första beslut var att stoppa bygget av Citybanan och som en ledarskribent konstaterar senare ”Reinfeldts regering kan tacka sin gudar för att den upphävde sitt stopp för Citybanan” (Nilsson 2013).

Onekligen kan konstateras att den ökade uppmärksamheten kring en dåligt fungerande infrastruktur på järnvägsområdet gynnat Ostlänken. Två besvärliga vintrar 2010 och 2011, en besvärlig sammanslagning av Banverket och Vägverket som innebar att två olika kulturer skulle smältas ihop till Trafikverket. Dessutom bolagiserades stora delar av de gamla verken och tjänsterna skulle upphandlas av Trafikverket. Detta tillsammans med SJs problem med en gammal vagnspark (X2000) och svårigheten att omvandla en monopol- verksamhet till att verka i konkurrens, skapade sammantaget en bild av ett transportmedel i kris. Problemen förstärktes av att tåget attraherade alltfler resenärer:

”På 1990-talet trodde man att bil- och tågtrafik skulle öka ungefär lika mycket under 00-talet, men utfallet blev dubbel ökning för tåget, 66% och en halvering av den förväntade ökningen av biltrafiken, 13%. En del forskare menar till och med att vi nått peak-car”.

(Nilsson 2013)

Kombinationen av ökat tågresande och kapacitetsproblem på spåren stärkte kraven på ny kapacitet. Både västra och södra stambanan samsas om spåren fram till Katrineholm. Ostlänken skulle innebära fyrspar söderut, men därmed också avlasta västra stambanan och göra trafiken Stockholm-Göteborg mer robust. Det är självklart lättare att få beslut om en investering när pengapåsen hela tiden blir större.

#### 4.16 Medfinansiering och Sverigeförhandlingen

Alternativ finansiering är inte nytt vid infrastruktursatsningar. Sträng-överenskommelsen från åttiotalet är ett tidigt exempel. Arlandabanan som byggdes av privata intressen som i utbyte erhöll en koncession på trafiken under fyrtio år är ett annat. Viss medfinansiering från kommuner, landsting och regioner förekom också i samband med bygget av Botniabanan och Citytunneln i Malmö.

Förskottering av projekt som funnits med i infrastrukturplaner har också varit tillåtet. Det har gjort att projekten kunnat tidigareläggas och kommunens extrakostnad har då varit räntan på förskottet. Med alliansregeringen så utvecklades och formaliserades medfinansieringen och blev ett framträdande inslag i t ex Citybanan och för det stora infrastrukturpaket i Stockholm som inrymmer ”Förbifart Stockholm”. Medfinansieringsutredningen leddes av Nils Gunnar Billinger och lades fram 2011.

Paul Lindvall var besviken när Ostlänken inte kom med i infrastrukturplanen 2010, men gav inte upp. Borg var tveksam till lösningar med privat kapital inblandade typ OPS (Offentlig Privat Samverkan) och PPP (Public Private Partnership). Han menade att ingen kan låna pengar billigare än staten. Den tveksamheten redovisas också i ett längre reportage om infrastrukturinvesteringar (Bränfeldt 2009). Sen tillhör det ju finansministerns arbete att vara

återhållsam med pengar. Paul ser positivt på alternativ finansiering som kan skapa en bredare uppslutning runt ett infrastrukturprojekt.

Paul Lindvall anser att det var klokt att Östergötland var med och finansierade Citybanan.

”Därmed visade vi att vi är en del av Mälardalen och fick dessutom till stånd ett bra samarbete med Uppsala, Västmanland och Örebro, samt förstås Södermanland som vi redan tidigare samarbetat bra med.”Tredje spåret”- förslaget som alliansregeringen ville pröva efter sitt tillträde 2006 hade inte löst bristen på spårkapacitet i Stockholm.”

(Lindvall 2014)

Eva Andersson har viss förståelse för medfinansiering.

”Men samtidigt är det ett sätt för rika kommuner att köpa sig förtur i kön. Bygger man ett Resecentrum med större ytor för restauranger, kaféer och affärer så ökar intäkterna och då kan ju kommunen satsa pengar. Men spår och perronger och en säker övergång mellan spåren måste vara Trafikverkets ansvar. I Norrköping går ju resenärerna fortfarande över spåren och det är inte rimligt.”

(Andersson 2014)

Jan Owe-Larsson säger:

”Diskussionerna om medfinansiering har en utgångspunkt i att det sker en värdetillväxt när kommunikationerna blir bättre. Då anser staten att kommuner, regioner och fastighetsägare kan vara med och betala, men samtidigt bör grunden vara att staten tar ansvar för den nationellt viktiga infrastrukturen.

-Medfinansiering kan vara en del i ett infrastrukturprojekt, men inte på det sätt som förre statssekreteraren Leif Zetterberg drev frågan. ”Mernyttor” för kommun/region kan finansieras lokalt, t ex cykelbanor på Motalabron som Trafikverket inte anser nödvändigt ur nationell synpunkt. Men infrastrukturen är ett nationellt ansvar och det har vi fått gehör för när det gäller Ostlänken. Den är ju en del i det nya stambanenät som ska byggas.”

(Owe-Larsson 2014)

Lena Ek gillar medfinansiering:

”PPP- projektet Arlandabanan är uppskattat, attraherar många resenärer och är miljövänligt. Med Sverigebygget (nu namnändrat till Sverigeförhandlingen) så lyckades vi koppla ihop ökat bostadsbyggande med satsning på transportinfrastruktur. De har nu i uppgift att förhandla fram förslag till finansieringslösningar för en fortsatt utbyggnad av höghastighetsbanor. År 2035 hoppas jag Sverige har höghastighetståg som knyter samman storstadsregionerna.”

(Ek 2015)

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att binda samman de tre storstadsregionerna med en höghastighetsjärnväg och det finns en fastställd järnvägskorridor för sträckan Stockholm-Jönköping. De hanterar också storstadsförhandlingarna. Förhandlingarna ska vara slutförda i december 2017.

H-G Wessberg, Sverigeförhandlingen, för diskussioner med kommuner och regioner om medfinansiering. Han säger att det handlar inte bara om pengar, utan anlägga ett systemperspektiv och se till helheten. Det har förts informella diskussioner om korridoren Oslo-Göteborg-Malmö-Köpenhamn, men det finns inte med i uppdraget. Han konstaterar också att någon tunnel i Linköping finns inte med i direktiven.

#### 4.17 Samhällsekonomiska kalkyler

Efter att inledningsvis ha tittat på frågan om samhällsekonomiska kalkyler, var jag länge inne på att avföra frågan helt. Ingen intervjuperson nämnde frågan om samhällsekonomisk lönsamhet som argument för Ostlänken. I den tidigare nämnda boken från SNS pekades på flera ”olönsamma järnvägsprojekt”. Samhällsekonomiska analyser gjordes av Botniabanan med olika resultat (Falkemark 2006, ss 383-387). En forskare konstaterar lätt uppgivet i en rapport till Trafikverksutredningen att politiken inte verkar ta de samhällsekonomiska kalkylerna på allvar. Vidare att det verkar som om lönsamheten i järnvägssatsningar tenderar att underskattas (Nilsson 2009, ss 64-). En järnvägsvän konstaterar raljant att ingen forskare har hittat en lönsam järnvägsinvestering.

Men så kom en spännande artikel i Ekonomisk debatt med ett nytt perspektiv, som kan bidra till förståelsen av beslutet (Börjeson et al 2014, ss 15-24). Deras alternativa förklaring är ”att infrastrukturinvesteringar används som ett röstköpsinstrument” (ibid 2014, s 23). Forskarna ser detta som en delförklaring till väginvesteringar i Norge och Sverige. ”I bägge länderna ökar sannolikheten att en investering genomförs om regeringen har högt väljarstöd i regionen” (ibid, s 15) och ”Det kan också vara regeringens sätt att belöna regioner som har gett dem starkt stöd och därmed öka chansen till fortsatt förtroende” (ibid, s 20).

I Norge satsas mycket på landsbygden, medan regeringen i Sverige ”uppmånade trafikverken att särskilt prioritera växande regioner och högt specialiserade arbetsmarknader, och det sammanföll med sådana regioner där regeringen hade starkt stöd” (ibid, s 19). Författarna tar inte ställning om skillnaden beror på ”ideologi” eller ”röstköp”.

Artikeln kommenteras av Gudmundsson (2014) som formulerar ”Infrastrukturens första axiom: det politiska signalvärdet överstiger alltid den samhällsekonomiska lönsamheten” och ”regeringens sätt att belöna regioner som har gett dem starkt stöd och därmed öka chansen till fortsatt förtroende”.

#### 4.18 Kommentar – moderat omsvängning

Några avtal om medfinansiering finns inte i beslutet om Ostlänken. Att Resecentrum ska medfinansieras verkar allmänt accepterat. Men det verkar som om frågan om medfinansiering blivit akut först i samband med att Linköpings kommun beslutat sig för att förespråka en tunnel-lösning. För dragningen vidare söderut från Jönköping har medfinansiering dykt upp tidigt i debatten.

Har de dynamiska effekterna av bättre järnvägsförbindelser underskattats? Svealandsbanan och Arlandabanan nämns som tidiga exempel, medan Öresundstrafiken och Pågatågen (Citytunneln) är senare. I Östergötland har pendeltågstrafiken expanderat kraftigt, en utveckling som påskyndat behovet av nya spår. Att den kraftiga ökningen av regionaltrafiken inte förutsetts kan ha gjort politiker skeptiska till nationalekonomin. De alltmer ökade avstånden för arbetspendling verkar inte heller ha förutsetts. Arbetsresor mellan Norrköping och Stockholm underlättas av de allt större möjligheterna att jobba på tåget med hjälp av internet- uppkopplingar. Arbetspendlingen har blivit vanligare och tågresandet ökar (Nilsson 2014).

Urbaniseringen i Sverige är en stark trend. Moderaternas tidigare chefskommunikatör har tillsammans med en framtidsgrupp från Handelshögskolan skrivit om detta, ”Urban express” (Schlingmann & Nordström 2014). Moderaterna har varit starkast i storstäderna och frågan är vad omsvängningen beror på? För nu vill man satsa både spårvagnar, tunnelbanan i Stockholm och framförallt järnvägen.



Beror det på att deras väljare förespråker bättre kollektivtrafik? Eller handlar det om triangulering, att man tar ifrån de rödgröna ett röstdragande kort. ”Med järnvägssatsningarna har regeringen sett till att oppositionen fått en agrepppunkt mindre” (Crofts 2012).

Östergötland har varit ett starkt socialdemokratiskt fäste. Men i största kommunen Linköping har majoriteten växlat och under en lång period styrde S tillsammans med Centern (1994-2006). Alliansen övertog makten 2006, liksom i Landstinget. I länet har funnits en lång rad olika koalitioner, bl a samarbete mellan moderater och socialdemokrater i Åtvidaberg och Vadstena. Efter valet 2014 är det återigen blocköverskridande koalitioner under ledning av S i landstinget, Norrköping och Linköping.

Länet är landets fjärde största och länge marknadsfördes också samarbetet mellan Norrköping och Linköping under parollen ”Fjärde storstadsregionen”. Stockholmsregionen hade fått Citybanan och med Sverigebygget blev det också klart med storsatsningar på Förbifart Stockholm och nya tunnelbanor. Västsvenska paketet innehöll stora satsningar i Göteborgsregionen. Skåne har fått Öresundsbron och Citytunneln, samt en kraftig utbyggnad av nya stationer och spår från Helsingborg och söderut. Kanske var det nu tid att satsa på Fjärde storstadsregionen? Och politiskt viktigt eftersom majoriteten i landstinget hängde på Vrinnevilistan som inte ställde upp i 2014 års val?

## 5. Avslutning

### 5.1 Slutsatser

Undersökningen tar en utgångspunkt i ett antal längre intervjuer med några politiker som betytt mycket för projektet Ostlänken. I samtalen har de bidragit med viktiga fakta och argument om historiken, samt gett uppslag till andra undersökningar. Owe-Larsson talade om att det satt i finansens väggar att vägar var lönsamma infrastrukturprojekt, medan järnvägsprojekt var olönsamma. Den inställningen visade sig spridd i vidare kretsar och Affärsvärlden hade en längre artikel på samma tema (Bränfeldt 2008).

I Melins avhandling (2000) beskriver han moderaterna som bilvänliga. Det första paketet med infrastruktursatsningar 2008 innehöll bl a Sundsvalls- och Motalabron. Så fortfarande då fanns en tonvikt på väginvesteringar. Men nu har tyngdpunkten förskjutits mot tunnelbanor och järnvägar. Moderaternas nuvarande partiledare skriver om vikten av ”satsningar på ny stambana för höghastighetståg” (Kinberg Batra & Bengtsson 2014).

Järnvägen fungerade mycket dåligt några stränga vintrar. Den pågående urbaniseringen leder till krav på ökad kollektivtrafik och bättre pendlingsmöjligheter. Moderaterna med starkt stöd i storstäderna kände av det trycket och valde att lyssna på opinionen. När de väl bestämt sig satsade de kraftfullt. Järnvägspaketet med Ostlänken kom i augusti och Stockholmpaketet med utbyggd tunnelbana i september 2012. Men för att verifiera den beskrivningen skulle fler intervjuer behöva göras på nationell nivå.

Min bild är att de tre små allianspartierna har hela tiden varit för höghastighetståg och Ostlänken, men gjort kompromisser i enighetens tecken. Lena Ek kom tillbaka från Bryssel till posten som miljöminister i samband med att Annie Lööf tillträdde som partiledare och näringsminister 2011. Hennes långvariga engagemang för Ostlänken är väl känt. Hennes svar om att ”Lööf är en skicklig förhandlare” kan tyda på att Ostlänken varit en del i en större uppgörelse. Men det kan också betyda att Lööf i denna fråga var värtalig och stred hårt och framgångsrikt för att få gehör för tågsatsningar som stämmer väl med centerns miljöprofil.

Läget verkade kärvt för Ostlänken i början av 2011. Östsam bytte då tillsammans med Norrköping och Linköpings kommuner strategi och fokuserade på ”två nya spår” istället för att tala om höghastighetståg. Under 2011/12 trycktes starkt på bristen på spårkapacitet. En högt uppsatt politisk tjänsteman på Näringsdepartementet konstaterade, trött på ”Ostlänkengängets opinionsbildning”, att skälet till beslutet var för att underlätta/avlasta infrastrukturen. Borgs uttalanden i Affärsstaden Norrköping tar också fasta på järnvägens kapacitetsproblem i Östergötland. Eftersom Borg låst på motstånd mot höghastighetståg så innebar den förändringen en välkommen reservutgång. Det var ju faktiskt sedan inte förrän 2014 man var framme vid att det skulle bli en järnväg avsedd för höghastighetståg. Flera nämner den politiska samsynen i länet som viktig för framgången. Flera landshövdingar har också deltagit aktivt i arbetet. Elisabeth Nilsson, Östergötlands nuvarande landshövding säger: ”Det största av alla infrastrukturprojekt på 200 år, Ostlänken är också vår största och mest spännande utmaning” (Nilsson 2015).

Jag ställde inledningsvis upp några hypoteser som skulle kunna bidra till att förklara varför beslutet om Ostlänken kom. En hypotes var att medfinansiering gynnar ekonomiskt starka regioner. Det är möjligt, men ligger i såna fall väl dolt i argumentation och handlingar. Jag har inte kunnat hitta några spår av att det påverkat besluten. Jag har inte heller kunnat finna att samhällsekonomiska kalkyler använts i argumentationen eller påverkat besluten.

## 5.2 Hypoteser med förklaringsvärde

-Arbetslinjen är av avgörande betydelse för alliansens beslut. Tillväxt, regionförstoring som ökar möjligheterna till arbetspendling är argument som kommer igen både i intervjuer och artiklar i argumentationen för Ostlänken. Att knyta ihop Fjärde storstadsregionen med Mälardalen gynnar arbetskraftsutbudet, så jag bedömer att den varit ett viktigt argument.

-Ökat intresse för satsningar på infrastruktur och särskilt spårinvesteringar. När diskussionerna om Ostlänken inleddes i början på nittiotalet var fortfarande bilen och väginvesteringar det mest intressanta. Dessutom ifrågasattes infrastrukturinvesteringar för att den samhällsekonomiska lönsamheten bedömdes som liten eller negativ för många projekt, gällde särskilt järnvägsprojekt.

Miljön har varit en stor fråga sedan sextiotalet. Men växthuseffekten och klimatfrågan har blivit mer uppmärksammas, vilket satt transportsektorn mer i fokus. Det har ökat intresset för spårbundna investeringar. Den kraftiga ökningen av investeringar i infrastruktur förbättrade förutsättningarna för ett positivt beslut.

-En allt kraftfullare internationalisering av svenskt näringsliv ökar behovet av personliga kontakter och frakt. Öresundsbron öppnade möjligheterna att knyta ihop Skåne och Köpenhamnsregionen och skapa en gemensam arbetsmarknad. I järnvägspaketet med Ostlänken ingår också banor via Landvetter flygplats. Det är Sveriges nästa största flygplats och Skavsta är nummer 3 eller 4 (varierar mellan åren). Bra kollektiva förbindelser till flygplatser är viktig för att klara den globala konkurrensen. Arlandabanan är ett bra exempel på att tillgängligheten till flygplatsen är betydelsefull.

Godset får bättre utrymme på den gamla stambanan när nya spår byggs. Tysklands och Danmarks beslut att bygga Fehmarn-Bält förbindelsen innebär att Sverige får snabba tågförbindelser ända ut på kontinenten den dag höghastighetsjärnvägen söderut är byggd. Globaliseringen gynnar projektet Ostlänken.

-Kapacitetsbristen på södra stambanan, särskilt sträckan Norrköping-Linköping hämmar konkurrensen på fjärrtågsmarknaden och arbetspendlingen inom Mälardalsregionen.

I en rapport från Trafikverket konstateras att punktligheten på sträckan Stockholm-Jönköping/Malmö var 63,7% under perioden 2008-2013. Vidare slås fast att det är en akut kapacitetsbrist på sträckan Norrköping-Nässjö, särskilt uttalat på sträckan Linköping-Norrköping (Trafikverkets rapport från feb/mars 2014).

Som informatör vore det spännande att kunna peka på opinionsbildningens stora betydelse. Men jag tror att beslutet att bygga Ostlänken bygger på rationella grunder. Huvudorsaken är kapacitetsbrister på järnvägen. Därtill kommer att tåget är effektivt och miljövänligt. Inte minst växthuseffekten och klimatdebatten driver på för en miljövänligare kollektivtrafik, både på korta och långa avstånd.

Som ekonom tycker jag det är klokt att bygga nya spår avsedda för höghastighetståg när man ändå ska bygga nya banor. Den stora positiva tillväxteffekten på medellång sikt är att Mälardalens arbetsmarknadsregion breddas. Pendlingsavstånd på dryga timman med god uppkoppling och god komfort är inget stort problem. När sedan höghastighetsbanan vidare söderut byggs så minskar Sveriges avståndshandikapp.

### 5.3 Fortsatt forskning

Det är några saker som borde studeras vidare.

Hur kunde det gå så fort att få fram projektet Ostlänken till beslut? Hur mycket hängde samman med diskussionen om en ny flygplats på Södertörn och Skavstas roll?

Gunnar Malm lade fram utredningen om höghastighetståg 2009. Redan i Nationella planen 2014 finns den med. Även det har gått snabbt och extra förvånande är det efter att både Borg och andra moderata ministrar talat om dem som ”science fiction”. Ostlänken blev därmed en del av en ny stambana för höghastighetståg.

I Linköping pågår diskussioner om en tunnel- lösning mellan Sverigeförhandlingen, Trafikverket och kommunen. Det blir ett av de första skarpa exemplen på medfinansiering utanför de tre storstadsregionerna. I Stockholm och Göteborg/Västsverige finansieras mycket med trängselavgifter. I Motala och Sundsvall står broavgifter för en del av investeringen i nya vägbroar.

För Ostlänken finns inte samma naturliga möjlighet att ta betalt. Eftersom Sverigeförhandlingen är ny och ska värderas mot bakgrund av besluten om medfinansiering så kan det vara av statsvetenskapligt intresse att se hur den passar in i det politiska Sverige. Sverigeförhandlingen har gett Trafikverket i uppdrag att utreda en sträckning utanför Linköping. Det har skapat en intensiv debatt i Linköping, där politikerna vill ha en tunnel. Men den lösningen kräver att sträckan som byggs utökas till Malmslätt/Glyttinge, vilket kostar någon miljard utöver den ram som finns. I avvaktan på beslut om sträckningen vid Linköping väntar man med tillåtlighetsprövningen.

## 6. Källförteckning

### Tidningar och tidskrifter

- Adelsohn, U (2010) Spåren har missköts i decennier, *Svenska Dagbladet* 27 februari
- Akhtarzand, M porträtt (2008), *Veckans Affärer* nr 33
- Andersson, W (2008) Bestämmer Borg över Centerpartiet? *Folkbladet* 16 februari
- Atterbom, D (2014) Borg borgar, *AffärsStaden Linköping*, nr 2, s 24
- Berger, T o Enflo, K (2014) Infrastruktursatsningar och lokal ekonomisk tillväxt- vad kan vi lära av historien? *Ekonomisk debatt*, nr 5, ss 20-32
- Bränfeldt, L-E (2008) En farlig väg, *Affärsvärlden* nr 10, ss 21-29
- Börjeson, M, Eliasson, J, Odeck, J o Welde, M (2014) Spelar samhällsekonomisk lönsamhet någon roll för infrastrukturbeslut? En jämförelse mellan Sverige och Norge. *Ekonomisk debatt*, nr 8, ss 15-24
- Crofts, M (2012) Inte säkert pengarna kommer att räcka, *DN* 30 augusti
- Eklund, K (2015) Krönika i *Privata Affärer* nr 3, s 12
- Faktaruta om Ostlänken (2014) *Östgöta Correspondenten*, 23 oktober
- Höjer, E (2010) Klarspråk om Ostlänken, *Östgöta Correspondenten*, juni
- I Trafik* (2015) Sverigeförhandling för snabba tåg snabbt, nr 1, s 9
- i Trafik* (2014) Plan för byggen från 20 till 320, Tema Nationell plan, juni
- Kinberg Batra, A o Bengtsson, F (2014) Jobb och tillväxt i budgetfokus, *Östgöta Correspondenten*, 22 november
- Kågeson, P (2015) Så kan Bromma läggas ned och ersättas med bostäder, *DN Debatt* 12 februari
- Kärman, J (2012) 55 miljarder extra ska förbättra järnvägarna, *DN* 30 augusti
- Lundberg, F, Erichs, L, Krumlinde, A, Assarsson, B, Wallin, A, Dot Gade, Millnert, M, Östryd, A, Molkhert, R, Ancker, J, Sjöberg, L-G, Schill, H, Jagerfeldt, L, Sjölander, T, Sandström, P, Eklöf, U, Johansson, S, Cedwall, (2008) Bygg Ostlänken – vi är med och betalar, *DI Debatt* 20 februari
- Manner, O (2015) Riksbankens kamp ensam och hopplös, *Affärsvärlden* nr 4, s 13
- Newsfactory (2010) Fyrdubblade möjligheter för glödheta Jönköping, *annonsbilaga i samarbete med Europakorridoren*, våren
- Nilsson, E (2015) Vi har visionen om ett livskraftigt Östergötland, *Mera Linköping* 27 januari
- Nilsson, PM (2013) Även M tar snart tåget till framtiden, *Dagens Industri* 13 november
- Olauson, N (2010) Klarspråk om Ostlänken, *Östgöta Correspondenten*, 4 mars
- Sahlin, M, Eriksson, P, Wetterstrand, M & Ohly, L (2010) Vi bygger höghastighetståg om vinner valet i höst, *DN Debatt* 26 april
- Sievers, J o Höjer, E (2006) De baxade in Ostlänken i maktens korridorer, *Östgöta Correspondenten*, 28 november
- Sievers, J (2015) Järnvägsforskare tveksam till tunnlår, *Östgöta Correspondenten*, 10 mars
- Skandevall, L (2008) Minister med rätt att vara tråkig, *Vårt Norrköping* nr 1

### Tryckta källor

Falkemark, G (2006) *Politik, mobilitet och miljö*, Riga: Gidlunds

Knill, C & Tosun, J (2012) *Public policy. A New Introduction*. Macmillan

Kågeson, P (2002) *Infrastrukturpropositionen och miljömålen*. I Swedenborg, B (red) *Skattemiljarder i trafikpolitiken- till vilken nytta?* Kristianstad. SNS ss 59-71.

Melin, C (2000) *Makten över trafikpolitiken, Korporatism, lobbyism och opinionsbildning inför 1998 års transportpolitiska beslut* Diss. Uppsala Universitet. Stockholm

Niklasson, L (2013) *Från rivalitet till samverkan i Östergötland*. I Rakar, F & Tallberg, P Behövs regioner? Ss 77-93. Reglab i samarbete med SKL.

Nilsson, Jan-Eric (2009) m fl, *Infrastrukturpolitik på samhällsekonomisk grund*: <http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/infrastrukturpolitik-pa-samhallsekonomisk-grund.pdf>

NUTEK (2009) *Årsbok*, Danagårds grafiska.

Schlingmann, P & Nordström, K (2014) *Urban Express*. Falun. Bokförlaget Forum.

Swedenborg, B (red) (2002) *Skattemiljarder i trafikpolitiken- till vilken nytta? En granskning av 2001 års infrastrukturproposition*. Kristianstad. SNS.

Swedenborg, B (2002) *Att granska trafikpolitiken- inledning, sammanfattning och slutsatser*. I Swedenborg, B (red) *Skattemiljarder i trafikpolitiken- till vilken nytta?* Kristianstad. SNS ss 9-19.

Widlert, S (2002) *Har beslutet stöd i beslutsunderlaget?* I Swedenborg, B (red) *Skattemiljarder i trafikpolitiken- till vilken nytta?* Kristianstad. SNS ss 78-86.

Wänström, J (2009) *Samråd om Ostlänken, raka spåret mot en bättre demokrati?* Diss. Halmstad: Pandora.

### Propositioner/Motioner/Offentligt tryck

Finansdepartementet (2012). *Finansplanen* (Regeringens proposition 2012/13:1). Stockholm. Regeringskansliet.

Kommunikationsdepartementet (1985). *Riktlinjer för järnvägspolitiken* (Regeringens proposition 1984/85:114). Stockholm. Regeringskansliet.

Motion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m fl (S). Riksdagen

Näringsdepartementet (2012). *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*. (Regeringens proposition 2012/13:25). Stockholm. Regeringskansliet.

Regeringsbeslut 2008-12-18 ang Citybanans medfinansiering N2008/91/IR.

Bilaga Medfinansiering Citybanan 2007-12-19.

Regeringsbeslut. Näringsdepartementet 2014-04-03. Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025 mm. N2014/1779/TE, m fl.

### Intervjuer

Jan Owe-Larsson, (M) styrelseordförande Östsam 2007-2014, vice styrelseordförande 2003-2006. Intervju 2014-11-10

Harald Hjalmarsson, (M), KS- ordförande Västervik 2001-2014, ordförande Regionförbundet Kalmar 2008-2012. Telefonintervju 2014-11-27

Eva Andersson, kommunalråd i NRK 2001-2014, dessutom fullmäktiges ordf 2012-14. 2001-10 ansvar för infrastruktur och stadsbyggnadsfrågor, sedan regionala utvecklingsfrågor. Ordf i Östergötlands regionfullmäktige 2015- . Intervju 2014-11-28

Paul Lindvall, (M), kommunalråd och KS- ordförande 2007-2014, Ordförande Europakorridoren december 2014- , Intervju 2014-12-08

Lena Ek, miljöminister 2011-2014, riksdagsledamot 1998-2004, samt 2014-, kommunalråd Valdemarsvik 1994-1998, intervju 2015-01-30

#### Tal och kortare intervjuer

Anna Johansson, socialdemokrat och infrastrukturminister 2014- , tal och pressträff vid Transportforum i Linköping 8 januari 2015

Åsa Torstensson, centerpartist och infrastrukturminister 2006-2010, Tal vid Centerpartiets kommundagar 2 februari 2008

Anders Lundberg, seniorkonsult Sweco, VD i på Nyköping-Ostlänken AB, 2000-2003, fd planeringschef SJ, intervju 2015-01-09

H-G Wessberg, Sverigeförhandlingen, statssekreterare Statsrådsberedningen 2007-2010, intervju 2015-01-09

#### Tryckta broschyrer mm

Folkpartiet Liberalerna *Rapport till partirådet från Folkpartiets klimatgrupp* 2008-09-11

*Järnväg 2050. En vision om järnvägens framtida roll i samhället.* Sweco i samarbete med Tågoperatörerna, Almega, Bombardier, Alstom, Jernhusen, Swedtrain. 2014

*Infrastrukturskulden.* Svenskt näringsliv. April 2013

## 7. Bilaga 1

### Exempel på intervjufrågor

Vilka har varit de viktigaste argumenten för att bygga Ostlänken?

Vilka argument har varit mest bebyggelsefulla för att övertyga Socialdemokraterna nationellt om att bygga Ostlänken?

Vilka är de viktigaste argumenten för Ostlänken och vilka har varit mest gångbara i diskussionerna med regering och Trafikverket?

Hur ser du på samarbetet med andra politiska partier och näringslivet?

Vad kommer Ostlänken att betyda för regionens utveckling?

Ser du Ostlänken som ett regionalt, nationellt eller europeiskt projekt?

Vilka förhoppningar knyter du till Ostlänken för kommunens/regionens utveckling?

Är en satsning på höghastighetsjärnvägar nödvändig för att Ostlänken ska bli framgångsrik?

Är det bra att infrastrukturprojekt ska medfinansieras?

En ny princip som alliansregeringen knäsatte var medfinansiering. Var det rätt att bidra med pengar till Citybanan från Östergötland?

Vad ändrade Borgs negativa syn på Ostlänken från 2008 till ett ja 2012?

Traditionellt har M betraktats som mer bilvänliga, men nu driver ni ”Satsningar på ny stambana för höghastighetståg”, har det skett en förändring av den grundläggande inställningen till spårbunden trafik?

Är det lättare för storstäder att få pengar till infrastrukturprojekt?

Varför kom inte Ostlänken med i infrastrukturplanen 2010?

Hur mycket påverkades det positiva utfallet av en ny infrastrukturminister som kom 2010?

Och påverkades det av de svåra vintrarna för järnvägen 2010 o 2011?

Hur reagerade du när fick regeringens besked om att Ostlänken skall byggas i augusti 2012?

