



## Finansdepartementet

Generaldirektör

Bo Holmberg

Telefon 08-405 12 37

Mobil 070-271 45 85

Telefax 08-54 35 60 32

E-post [bo.holmberg@finance.ministry.se](mailto:bo.holmberg@finance.ministry.se)

### **Förord**

Den 20 december tog regeringen beslutet om att utse en förhandlingsperson för att pröva möjligheten att tidigarelägga projektet Ostlänken. Den 15e februari anställdes Annelie Nylander som ämnessakkunnig på Näringsdepartementets infrastrukturenhet.

Infrastrukturminister Ulrika Messing utsåg den 3 mars 2006 följande sakkunniga;

Sven Bårström	stf generaldirektör, Banverket
Björn Eriksson	landshövding i Östergötlands län
Ulla Gustafsson	departementsråd, Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet
Thomas Nielsen	departementssekreterare, Finansdepartementet
Ulrika Rosenberg	ämnesråd, Näringsdepartementet

Vi har valt att etappindela uppdraget – med en delrapport före den 31/8 och en slutrapport senast i november 2006. Föreliggande rapport visar att planeringsarbetet kan påskyndas och att en tidigareläggning är möjlig från 2014 till 2010, dvs. med 4 år. Förslaget är att starta parallella planeringsprocesser i stat och kommun. Den föreslagna tidigareläggningen förutsätter dock att inga större eller oväntade problem dyker upp under det fortsatta och påskyndade planeringsarbetet.

Arbetet har i form inletts med sonderande kontaktomgångar med berörda kommuner, länsstyrelser och Banverket. Därefter har innehållet i denna delrapport diskuterats under en andra besöksomgång. Diskussioner har också först med de sakkunniga vid tre möten. Avsikten har varit att utforma en delrapport som berör den centrala frågan, nämligen planeringsprocessen. Utan förändringar av den komplicerade planeringsordningen kan någon tidigareläggning av järnvägsutbyggnaden inte åstadkommas.

Arbetet har i sak inriktats på de olika planeringsmomenten som, enligt lag och författning skall föregå byggstarten. Det är en komplicerad process som tar lång tid att genomföra. Inriktningen har varit att utan lagändringar åstadkomma en förkortad planeringsperiod. De nu presenterade förslagen bygger på idén att ersätta de linjära processerna eller planeringsmomenten med parallella processer. Detta i både stat och kommun samt mellan staten och kommunerna. Idén om parallella processer har i begränsad utsträckning prövats för Ostlänken i gemensamma avtal mellan kommunerna och Banverket. Detta nytänkande har inspirerat förslagen i denna delrapport.

Enligt regeringens direktiv skall också medfinansieringen behandlas. I denna delrapport ges en allmän belysning av denna fråga. Övervägande och förslag i finansieringsfrågan kommer att presenteras i slutrapporten. Kommunerna har i KS beslut deklarerat att de tar "ett huvudansvar för finansieringen av station- och resecentrumområdena". När det gäller privat medfinansiering av järnvägsbygget har två intressenter inkommit med garanterade förslag till PPP lösningar.

Vi har tagit del av regeringens trafikpolitiska proposition 2005/06:160, som anger förändringar av gällande infrastrukturplanering. Där står bland annat följande att läsa om planeringsprocessen: "Däremot har processen uppfattats som trög och tung. Möjligheterna att utforma processen så att den blir enklare, effektivare och mer flexibel bör därför undersökas." Detta är ett positivt ställningstagande från regeringen. För projektet Ostlänken är vi övertygade att planeringen kan effektiviseras och snabbas upp. Det föreligger dock stor osäkerhet kring allmänhetens planöverklaganden. Erfarenheterna från Botniabanan är många miljööverklaganden och i en del fall med lång tidsutsträck. Men antalet överklaganden borde kunna minska genom en bra dialog i planprocessen mellan allmänheten och berörda kommuner och Länsstyrelser.

För att kunna realisera vårt förslag om en parallell planeringsprocess inom staten och mellan stat och kommun behöver Banverket en resursförstärkning på 120 miljoner kronor och berörda Länsstyrelser på 10 miljoner kronor.

Det är också angeläget att regeringen i sin MIP ansökan till EU framhåller att Ostlänken är ett prioriterat järnvägsobjekt i Sverige.

Det är en överraskande stor resandeökning som snabbjärnvägen Ostlänken kommer att åstadkomma, enligt Banverkets nya prognos. Sträckan får störst resandevolym bland alla järnvägsträckor i hela Mälardalen. Ostlänken får också stor betydelse för miljön (mindre gods – och persontrafik på vägarna) och för jämställdheten (större arbetsmarknader för kvinnorna).

Stockholm den 31 augusti 2006

Bo Holmberg  
Annelie Nylander

### **Delrapport om Ostlänken**

Sedan arbetet påbörjades i mitten av februari har en etappindelning av uppdraget blivit alltmer angeläget att försöka åstadkomma. Detta med tanke på att planeringsprocessen är en nyckelfråga som först måste genomlysas - för att kunna pröva en tidigareläggning.

#### **Uppdraget**

Regeringen har givit generaldirektören Bo Holmberg i uppdrag ”att som förhandlingsman föra diskussioner med Banverket och lokala och regionala aktörer som förutom staten har ett intresse av en utbyggd spårkapacitet på sträckan Stockholm – Nyköping – Linköping (Ostlänken).

Uppdraget är att pröva förutsättningarna för en eventuell tidigareläggning av järnvägsutbyggnaden. Det innebär också att förhandling skall föras om möjligheter till medfinansiering av projektet.

Förhandlingsmannens uppdrag skall resultera i ett förslag på utbyggnadsordning av järnvägen som tar sin utgångspunkt i resultatet av de ovan nämnda diskussionerna. Uppdraget skall i övrigt genomföras inom ramen för den av regeringen fastställda nationella banhållningsplanen för perioden 2004–2015, vilket innebär att den där angivna ekonomiska ramen ligger fast och att en ombyggnad av bangården i Norrköping ska ingå i en första etapp av utbygganden.

Uppdraget skall redovisas till regeringen (Näringsdepartementet) senast den 15 november 2006.

#### **Bakgrund**

Regeringen har genom beslut den 17 februari respektive den 28 oktober 2004 fastställt den nationella banhållningsplanen för perioden 2004–2015. Objektet Ostlänken (nytt dubbelspår inklusive bangårdsombyggnad i Norrköping) ingår i planen med byggstart under perioden 2010–2015. Ostlänken ingår med 2,4 miljarder kronor 2010–2015. Resterande kostnader för utbyggnaden, ca 9 miljarder kronor, ligger utanför planen, dvs. efter år 2015.”

Ostlänken-projektet omfattar nybyggnad av en cirka 15 mil lång dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Syftet med den nya järnvägen är dels att stärka kommunikationerna i regionen och att knyta Östergötland, Stockholm - Mälardalen närmare varandra, dels att utgöra en del av Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö. Den är också tänkt att avlasta Västra stambanan mellan Järna och Katrineholm. Utbyggnaden av Ostlänken var ett av de projekt som Stockholmsberedningen förordade i sitt delbetänkande ”Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm–Mälardalsregionen” (SOU 2002:11).

Banverket arbetar för närvarande med en järnvägsutredning för Ostlänken som beräknas vara klar under 2007. Denna kommer att utgöra underlag för regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken. Efter beslut om tillåtlighet skall järnvägsplaner fastställas. Byggstarten är enligt uppdraget planerad till 2012 och enligt banverket till år 2014.

### **Ostlänken**

Ostlänken är en cirka 15 mil lång planerad dubbelspårsjärnväg mellan Järna och Linköping. Därmed kan snabbtåg sättas in på sträckan Stockholm – Nyköping – Norrköping – Linköping. Den nya järnvägen ska stärka kommunikationerna inom regionen och knyta Östergötland, Stockholm - Mälardalen närmare varandra. Järnvägsbygget kommer att påskynda regionaliseringen av Mälardalen. Ostlänken är också en länk i den framtida Götalandsbanan mellan Stockholm och Göteborg via Jönköping och Borås. Den ska också stärka förbindelserna mellan Stockholm och Malmö och är således ett stort nationellt intresse och projekt. EU:s vision är att knyta ihop Sverige med andra länder i Europa genom projektet Nordiska Triangeln som är en del av det Trans Europeiska Nätverket TEN.

Efterfrågan ökar på tätare och snabbare tågtrafik inom och utanför regionen. Med Ostlänken och Citybanan (pendeltågstunneln i Stockholm) utbyggda kommer hela regionen att få ett transportnät som ger möjlighet för fler tåg och kortare restider samt smidiga byten mellan olika tåg och trafikslag. Även godstrafiken får större utrymme för effektiva transporter.

### **Tidsplan för planering och prövning**

- Järnvägsutredning planeras vara klar 2007
- Tillåtlighetsprövning sker därefter av regeringen
- Järnvägsplaner fastställs efter att tillåtlighetsprövningen är klar
- Planerad byggstart mellan 2010 och 2015 enligt Framtidsplanen

Ostlänkens utredningskorridorer passerar Natura 2000-områdena Tullgarn Ost och Tullgarn södra. Banverket genomför en särskild miljöprövning enligt 7 kap Miljöbalken.

Banverket genomför under 2005 även en förstudie mellan Linköping C och Mantorp främst för att anpassa Linköping C till den nya järnvägen.

### **Regionalisering Mälardalen**

I takt med utvecklingen inom inte minst kommunikationsområdet har möjligheterna ökat för all fler att fritt kunna välja boende och arbete inom allt större geografiska områden.

Den funktionella regionindelningen är således inte statisk, utan förändras ständigt. Att gynna en utveckling mot allt färre, men större lokala arbetsmarknader, ökar således inte bara individens frihet. Det är också ett viktigt mål för en regionalt baserad närings- och tillväxtpolitik och därmed också för den nationella tillväxten. Se bilaga 1 och 2.

### **Planeringsprocessen – omfattande i sak och form**

Förhandlingsuppdraget är att till regeringen förslå en utbyggnadsordning som eventuellt gör det möjligt att tidigarelägga byggstarten av Ostlänken. Utbyggnadsordningen innehåller flera moment och berör både staten och

kommunerna. Situationen kompliceras ytterligare av att flera statliga myndigheter deltar och därtill fem kommuner. Detta med utgångspunkt från olika lagar och författningar.

Utbyggnadsordningen på den statliga sidan omfattar förstudie, järnvägsutredning, tillåtelseprövning, järnvägsplaner samt byggnationen (bygghandlingar och trafikstart). Därtill kommer den kommunala planeringsprocessen. Denna komplicerade situation föreligger när det gäller planeringen inför byggstarten av Ostlänken. Detta förklarar i sin tur den långa planeringstiden för uppnå byggstart.

Enligt regeringsuppdraget har möten hållits med Banverket, de fem berörda kommunerna – Södertälje, Trosa, Nyköping, Norrköping och Linköping – samt länsstyrelserna i Stockholm, Södermanland och Östergötland. Det föreligger en bred uppslutning kring ambitionen om en tidigarelagd byggstart av snabbjärnvägen.

För att kunna fullfölja regeringsuppdraget har Banverket på kort tid gjort ett fördjupat arbete om planerings och finansieringsläget: ”Ostlänken – eventuell tidigareläggning av byggstart”. I denna PM sammanfattas förutsättningarna och de insatser som krävs för en snabbare planperiod. Denna ”mycket grova och offensiva tids- och finansieringsscenario innebär att byggstart påbörjas ca 2 år efter det att tillåtighet medgivits och förutsätter finansiering utöver Framtidsplanen för 2007-2015. Utan sådan kan byggstart uppskattas till ca 2014”.

När det gäller utredningsläget anger Banverket två huvudrisker – Natura 2000 området vid Tullgarns slott och banstandarsfrågorna vid hastigheter över 200 km/h. Banverket förordar också att genomförandeavtal med kommunerna upprättas i god tid före byggstart. Arbetsplaner för vägar kan också behöva samordnas med erforderliga järnvägsplaner.

När det gäller ekonomin förordar Banverket ett underlag till EU-finansiering senast våren 2006 och slutligt utförande hösten 2007. Prognosverktyget Sampers har brister och ett arbete pågår i syfte att rätta till felaktigheterna. Banverket konstaterar också att det i dag saknas ”en ny och komplett samhällsekonomisk beräkning”.

### **Planeringsläget och ledarskapet**

Efter den gjorda förstudien har en gemensam avsiktsförklaring och separata avtal träffats mellan berörda kommuner och Banverket. De tre länsstyrelserna samverkar i sina åtaganden till järnvägsutredningen och Banverket. Avtalen med kommunerna innehåller flera viktiga sak- och samverkansområden.

Det pågår i dag en parallell planeringsprocess för Ostlänken mellan Banverket och berörda kommuner. Banverket skall utarbeta en järnvägsutredning (järnvägslag) och kommunerna skall planera i enlighet med PBL.

Det är positivt att samarbetet mellan banverket och kommunerna inletts med en gemensam avsiktsförklaring och därefter har kommunvisa avtal upprättats med Södertälje kommun i norr och till Mjölby kommun i söder. Avtalen innehåller många frågeställningar – utöver vad som krävs enligt järnvägslag och PBL. Därför påbörjas nu en ”rensning” av avtalen. Nuvarande järnvägsutredning Järna-Linköping omfattar inte Linköping C utan denna stannar vid anslutningen av Tjust-/Stångådalsbanan till Södra stambanan. Ostlänkens nytta kräver dock att resandet och trafiken kan nå Linköping C. Detta skulle i så fall efter beslut om förstudien Linköping C - Mantorp innebära att delen Linköping C bryts ut ur förstudien för att ingå i järnvägsutredningen.

För planeringsprocessen är ledarskapet i stat och kommun av stor betydelse. Ledarskapet kan påverka både planinnehåll och tidsplan. Det krävs ett tydligt ledarskap särskilt när planarbetet är fördelat på olika lagstiftningsområden, myndigheter och kommuner samt därtill är utsträckt i tiden. Med mitt förhandlingsuppdrag lyfts nu Ostlänksprojektet till högsta ledningsnivå i stat och kommun. Samt med ett förslag till regeringen om en förkortad utbyggnadsordning.

### **Överväganden och förslag**

I samtal med Banverket, Länsstyrelser och kommunerna har följande förslag utformats.

1. Linköping bör omfattas av Ostlänksprojektet och inordnas i gällande tidsplan. Det vill säga att nödvändiga beslut tas för Linköping och inordnas i järnvägsutredningen som fastställs 2007. Kommunen och banverket är överens om detta.

2. På mitt förslag görs nu en rensning och en etappindelning av avtalen mellan kommunerna och Banverket. Detta för att kunna snabba upp den statliga och kommunala processen. Vad behöver kommunerna enligt PBL och ev. annan lagstiftning ha klart till järnvägsutredningen? Under juni månad beslutar kommunerna om etappindelade avtal. Banverket anpassar också avtalen utifrån förändringsarbeten ute i kommunerna och kraven i järnvägsutredningen. Gemensamt uttalande från kommunerna i juni, se bilaga 3.

3. Förhandlingsresultatet resulterar i ”kommunala kontrakt” som i målsättningsperspektivet (översikts- och detaljplanen) innehåller följande ambitioner:

- Ostlänken är både ett järnvägs- och samhällsbygge - ett nytänkande i teori och praktik
- I anslutning till järnvägen kommer nya orter på sikt att byggas som knyter ihop boende, arbete och fritid,
- Samhällsbygget sätts in i perspektiven regionalisering och regionförstoring av Mälardalen,
- Målet är att fokusera på människan och det goda livet,

- Kommunerna tar – vid ett regeringsbeslut om tidigareläggning - ett huvudansvar för finansieringen av station/resecentrumområde. KS beslut tas i juni 2006.

När det gäller perspektivet att bygga både järnväg och samhälle finns en redan fastlagd kommunal grund för detta. Ett sådant framåtsyftande arbete sker också inom Nyköping–Östgötalänken AB. Detta i följande dokument: ”Långsiktiga effekter av en utbyggnad av Ostlänken – krav på samhällsbyggandet” av Gösta Oscarsson och Bo Wictorin, aug. 2004, ”Regionförstoring med Ostlänken” av Christina Andersson, oktober 2005, ”Kommunal och regional planering med Ostlänken” febr. 2006.

4. De tre länsstyrelserna fördjupar och snabbar upp sin påbörjade samverkan om miljö- och kulturhistoria. Detta i underlag till järnvägsutredningen och banverket. En samverkan mellan de tre Länsstyrelserna i Östergötland Sörmland och Stockholm är etablerad.

5. Den statliga planeringen sker idag linjärt och stegvis. Efter förstudien kommer järnvägsutredning, tillåtlighetsprövning, järnvägsplaner, byggnation (bygghandlingar) och trafikstart. Förslaget är att parallella planeringsinsatser görs inom berörda statliga myndigheter och departement samt att banverket tillförs ekonomiska resurser så att planeringsprocessen kan påskyndas inom banverket.

Banverket har det tunga och svåra planeringsarbetet inom staten. På grund av brist på ekonomiska resurser tar nuvarande planeringsarbete onödigt lång tid. Mitt förslag är att regeringen tilldelar Banverket 120 miljoner kronor så att arbetsinsatserna väsentligt utökas inom verket och då också i kontakter med berörda kommuner, länsstyrelser och statliga verk. De 120 miljonerna tas från budgeterade 2,4 miljarder som ligger i framtidsplanen 2010-2015. På motsvarande sätt tilldelas berörda Länsstyrelser 10 miljoner kronor. Arbetet på Länsstyrelserna (miljö och kulturhistoria) kan därmed påskyndas.

6. En tidigareläggning av Ostlänken ställer också krav på prioriteringar av arbetet i regeringskansliet. Inom Regeringskansliet finns en interdepartemental arbetsgrupp för större infrastrukturärenden. I gruppen ingår tjänstemän från berörda departement, dvs. Försvars-, Social-, Jordbruks-, Närings- samt Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet. Medlemmarna i gruppen informeras när ett nytt ärende kommit in och de får då också del av samtliga handlingar. När det gäller Ostlänken är det värdefullt att denna grupp informeras om Banverkets arbete långt innan ärendet lämnas in till regeringen. Handläggarna kan då tidigt informeras om ärendet och även uppmärksammas på särskilda problem eller intressekonflikter så att man är påläst när ärendet kommer in. Handläggarna kan vid dessa träffar även lämna råd till Banverket om kompletteringar kan behöva göras etc. Det är dock viktigt att poängtera att ansvaret för underlaget ligger på Banverket. En sådan samverkan har genom vårt arbete och med de sakkunniga inletts mellan Banverket och Regeringskansliet.

7. Kommunerna har ansvar för detaljplanerna. Dessa kan också överklagas till regeringen. Det är därför angeläget att kommunerna har samråd med allmänheten och gör väl utarbetade detaljplaner. Viktigt är att kommunerna har god framförhållning i sitt arbete med detaljplanerna. Och att detta drivs av kommunledningen och vidare redovisas i den kommunala beslutprocessen.

8. Jämställdhet. Skillnaderna i pendling är avsevärt större mellan olika grupper av förvärvsarbetande och det finns framför allt en betydande genusbetingad skillnad. Män pendlar i allmänhet avsevärt längre än kvinnor. Och skillnaden kan framför allt hänföras till skillnaden i pendling med bil. I genomsnitt (för hela landet) pendlar män dubbelt så långt per arbetsdag med bil som kvinnor, 14 km jämfört med 7 km. Detta betyder dessutom att de större möjligheterna till specialisering som större lokala arbetsmarknader erbjuder troligen inte kan nyttjas av alla grupper på arbetsmarknaden. Mest pendlar män med högre utbildning och vars pendling till i mycket stor del grundas på bilresor<sup>1</sup>. Med Ostlänken ökar kvinnors möjlighet till pendling och därmed tillgång till fler jobb i större arbetsmarknader.

Ostlänken är också ett samhällsbygge. Städerna längs den nya snabbjärnvägen blir en del av en större och gemensam arbetsmarknad. Det betyder att berörda kommuner behöver anpassa sin sociala service i daghem och fritidsverksamhet – för den pendlande familjen. Och om barnen i dagis och skola blir sjuka under dagen – hur ordnas detta tills någon förälder kommer hem?

Sammanfattningsvis: I dag är kvinnorna instängda i regionernas elva lokala arbetsmarknader, medan akademiskt utbildade män pendlar i färre. Såväl ur tillväxtperspektiv som ur ett jämställdhetsperspektiv finns det särskild anledning att försöka vidga kvinnors arbetsmarknader.

9. Miljö. Till exempel på väg 55 har godstrafiken ökat med drygt 100 %. Med utbyggd järnvägstrafiken kan ökningstakten minskas och förhoppningsvis upphöra. Erfarenheterna från Svealandsbanan är att all pendling med bil minskades. Trafiken på Svealandsbanan har ökat med 600%

10. Ostlänken får stor resandeökning. Banverkets nya trafikprognos enligt Samvips ger överraskande stor resandeökning för Ostlänken. Av bilaga 4 framgår att den uppskattade reseutvecklingen gör Ostlänken överlägset störst i Mälardalen, liksom Stockholm – Uppsala.

11. Snabbjärnväg för generationen efter X2000 planeras av Banverket för Ostlänken. Restiderna blir till Nyköping 35 minuter, Norrköping 45 minuter och Linköping 55 minuter.

12. Under vårt arbete har frågor ställts om hur gods, hamnar och flyg bör samordnas med Ostlänken? Längs sträckan finns hamnarna Oxelösund och

---

<sup>1</sup> RAPPORT NR 1:2003 Effekter av framtida regionförstoring i Stockholm-Mälardalenregionen

Norrköping. Flygplatserna Skavsta, Norrköping och Linköping. De här frågorna ingår inte i regeringens uppdrag. Frågorna behöver inte heller inte besvaras inför en tidigareläggning av järnvägsbygget. Men järnvägens koppling till flyg och hamnar är viktigt för den ekonomiska tillväxten och den framtida samhällsutbyggnaden i regionen och för nationen.

### **Summering av planeringsarbetet**

Sammanfattningsvis är min bedömning att regeringen kan anta en utbyggnadsordning som tidigarelägger byggstarten av Ostlänken till 2010. Det vill säga en tidsvinst med 4 år. Detta genom att påbörja ett arbete med parallella planeringsprocesser inom a) kommunerna, b) inom staten, c) mellan stat och kommun. Detta kräver i sin tur ökade ekonomiska och personella resurser till banverket och berörda Länsstyrelser. För Banverket innebär det ökade anslag med 120 miljoner kronor och för berörda Länsstyrelser med 10 miljoner kronor. Detta tillsammans (parallell planeringsprocess och resursförstärkning) gör det möjligt att tidigarelägga byggstarten.

För kommunerna gäller därtill att ha en god framförhållning och bra utformade detaljplaner, som inte i onödan förorsakar överklagande till regeringen.

För staten gäller att Banverket arbetar med parallella processer och med kontakter i regeringskansliet främst när det gäller tillåtelseprövningen (miljöprövningarna).

Länsstyrelserna tidigarelägger sina insatser inom miljö- och kulturhistoria och utvecklar tidig information till berörd allmänhet. Länsstyrelserna ökar också sina informella kontakter inom respektive länsstyrelse, mellan länsstyrelserna och i rådgivning med berörda centrala verk, t.ex. Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet. Länsstyrelserna tar sitt samordningsansvar inom ”den statliga familjen”. Berörd Landshövding har som sakkunnig under utredningens gång huvudansvaret för detta arbete.

För stat och kommun förestår en rensning och en etappindelning av avtalen mellan Banverket och kommunerna. Detta för att kunna snabba upp både den statliga och den kommunala planeringsprocessen.

### **Finansiering och medfinansiering**

Enligt regeringens direktiv skall också medfinansieringen behandlas. I denna delrapport ges en allmän belysning av denna fråga. Överväganden och förslag i finansieringsfrågan kommer att presenteras i slutrapporten.

Principfrågor:

1. Staten lånar (Riksgäldskontoret) till en tidigareläggning och Banverket bygger järnvägen.
2. PPP-lösning (staten äger banan) med alternativen a) privat kapital för tidigareläggning med senare återbetalning från staten, b) privat kapital för

tidigareläggning plus privat drift x antal år och c) privat bolag bygger med statlig lånegaranti.

3. Det finns möjligheter till medfinansiering från EU då Ostlänken är en del av den nordiska triangeln som ingår i det TEN (trans europeiska nätverket). I TEN finns stöd på 50% för utredningsarbete och stöd till byggnation på 10–15 procent. För att få medel till planering och bygge av Ostlänken är det viktigt att Sverige har med Ostlänken i den MIP (Multi annual indicative programme) ansökan som ska presenteras för kommissionen under 2006. Det är viktigt att det i ansökan söks medel till både planering och till byggnation av Ostlänken. När väl Ostlänken är med i MIP måste sedan Sverige skicka in en ansökan för Ostlänkenprojektet och att EU-kommissionen beviljar denna.

År 2006 formar EU ett nytt regionalpolitiskt stöd som kommer att gälla från 2007–2013. Sverige kommer att få en mindre andel regionalpolitiskt stöd från EU än under föregående programperiod 2000 – 2006. Norra Sverige blir utan stöd till glesbygd, det sk Mål 1 programmet. Det innebär att den summa pengar Sverige får ska delas ut över hela landet. Det talas om summor som 20 euro per invånare och år i stöd. Att få pengar till bygge av järnväg ur denna fond är därför mindre troligt.

4. Kommunerna kommer i KS beslut under juni månad deklarerat att de tar "ett huvudansvar för finansieringen av station- och resecentrumområdena". Upplysningsvis finns också statliga LTP pengar att söka för utbyggnad av resecentrum.

5. Jernhusen är intresserade av att vara med om byggandet av de stationer som finns längs Ostlänken och finns idag med i samarbetsgrupper kring diskussioner i Nyköping, Norrköping och Linköping. SJ kan också vara med och medfinansiera till resecentrum – vid en tidigareläggning av Ostlänken. SJ kan också – vid behov – låna pengar till Banverket för att påskynda planeringsarbetena.

6. Ägaren för Skavsta flygplats kommer att ta ett huvudansvar för en stations utbyggnad i anslutning till flygplatsen. Därtill kommer Nyköpings kommun att förskottera byggandet av en ny anslutningsväg.

7. Norrköping och Linköpings kommuner har tagit initiativ till undersökande av medfinansiering av resecentra. Detta tillsammans med näringslivet. En projektledare för detta anställs.

Avslutningsvis vill vi också framföra följande om PPP

Principen bör vara att järnväg och perrong finansieras av staten. Rese-centrum med kringsservice kan prövas för kommunal medfinansiering.

I möte med representanter för svensk exportkredit framkom att det finns både intresse och privat kapital för en PPP-lösning av Ostlänken. Se bilaga.

Skanska har presenterat sina arbetsinsatser i andra länder för Offentligt Privat Samarbete, POS, ibland annat Norge Finland och Polen.

I ett möte med advokatbyrån Setterwalls presenterades också alternativa och privata finansieringslösningar av Ostlänken. Setterwalls presenterade också en PM med helhetsgrepp i marknad, teknik, industri, infrastruktur, miljö, flyg och arbetstillfällen, se bilaga. Ett teoriunderlag finns, ”En komparativ analys av olika PPP-modeller och implikationer för projektet Ostlänken”, Staffan Hultén och Gunnar Alexandersson, Handelshögskolan i Stockholm.

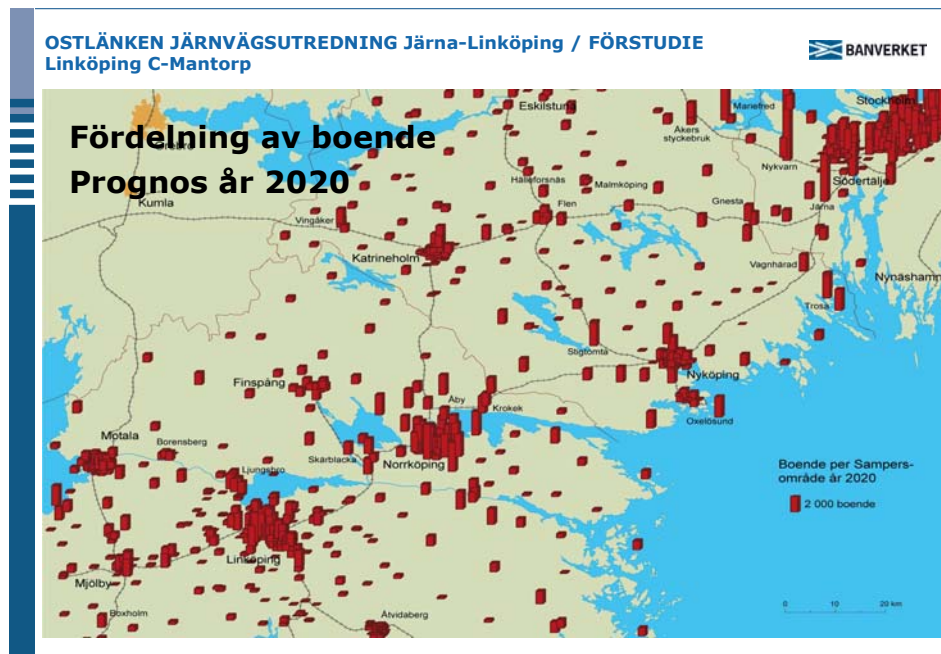
Vi har tagit del av det PM som SJ tagit fram ”flexibilitet vid strukturförändringar i US leasar”. SJ har leasar till ett värde av MUSD 850 (per årskifte 1999). Dessa leasar har finansierat köp av X2000 tågen. Samtliga leasar är tecknade av SJ som en del av svenska staten.

### **Summering finansiering**

Detta är en generell beskrivning av det ekonomiska läget. Fördjupade ekonomiska bedömningar och förslag presenteras i höstens slutrapport. Redan nu finns dock en kommunal avsiktsförklaring om ett huvudansvar för finansiering av stationer och resecentrumområdena. SJ är intresserad av planeringen av station och resecentrum. Jernhusen har också uttalat en positiv medverkan för planering och finansiering av resecentrum. Detsamma gäller ägarna till Skavsta flygplats och en stationsbyggnad vid flygplatsen.

I regeringens trafikpolitiska proposition 2005-06: 160 förordas förändringar av gällande infrastrukturplanering. Detta skapar viss osäkerhet för Ostlänken om planeringsunderlag och tidplan för kommande beslut om reviderad framtidsplan. I rapporten ”Ostlänken – eventuell tidigareläggning av byggstart” säger Banverket ”projektet Ostlänken torde totalt betinga i storleksordningen 1 Mrd per mil (dvs runt 15 Mdr) med början mellan 2010-2015. Kommande verksamhetsplanering bör aktualisera tidigareläggning av de 2,4 Mdr som finns i Framtidsplanen mellan 2010-2015. Genomförandeförberedelser krävs för att kunna påbörja byggnadsarbetena. Underlag för nästa Framtidsplan som gissningsvis kommer att omfatta perioden ca 2010-2020 behöver i så fall tas fram med början senast 2008. Alternativt aktualiseras detta i en eventuell uppdatering av Framtidsplanen som framgår av transportpolitiska propositionen 2005/06:160”.

## Bilaga 1 och 2



## Bilaga 3



2006-05-09

Trosa kommun  
 Nyköpings kommun  
 Oxelösunds kommun  
 Norrköping kommun  
 Linköpings kommun  
 Mjölby kommun  
 Södertälje kommun

## Gemensamt uttalande

### Förhandlingsarbetet

Regeringen har 2005-12-20 tillsatt generaldirektören Bo Holmberg att som förhandlingsman föra diskussioner med Banverket och de lokala och regionala aktörer som förutom staten har ett intresse av en utbyggd spårkapacitet Stockholm-Nyköping-Linköping. I uppdraget ingår att utreda förutsättningarna för en eventuell tidigareläggning och möjligheterna till medfinansiering. Förhandlingsmannen har genomfört en första samrådsrunda med berörda kommuner och bolaget. Det har varit mycket konstruktiva diskussioner.

### Ägarmötet 2006-04-28

Bolaget ska enligt aktieägaravtalet bl a samordna de gemensamma frågorna, tillse att största möjliga samordning sker av parternas beslutsprocesser, framföra synpunkter till och genomföra förhandlingar med staten och dess myndigheter och verk, länstrafikbolagen, finansiärer och andra tänkbara intressenter. Bolaget ska även svara för framtagande av förslag till avtal etc som parterna kan komma att behöva ingå.

Förhandlingsarbetet diskuterades vid ägarmöte den 28 april 2006. Det noterades att en förutsättning för en tidigareläggning är att Banverket kan komprimera den totala planeringstiden och att kommunerna i sin planering kan anpassa sig till denna komprimerade tidsplan. Dessutom påpekades att en sådan komprimering och koordinering aktualiserar behovet av att se över, rensa och komplettera gällande samarbetsavtal. Under den tid som gått sedan de upprättades har avtalen dessutom till viss del hunnit bli föråldrade.

Ägarmötet uttryckte sin tillfredsställelse med hur förhandlingsarbetet fortskrider och konstaterade samtidigt att arbetet nu är i ett skede där det är önskvärt med ett gemensamt uttalande inför fortsättningen av förhandlings- och planeringsarbetet. Ägarmötet rekommenderade därför att respektive kommunstyrelse före den 5 juni 2006 ska ställa sig bakom ett antal rekommendationer.



2006-05-09

Bolaget rekommenderar därför att respektive kommun i tillämpliga delar ställer sig bakom följande uttalande.

**Förslag till yttrande**

Kommunen ska i det fortsatta förhandlingsarbetet

- i samarbete med Banverket och bolaget fortsätta översynen av gällande avtal så att dessa harmonierar med en komprimerad gemensam tidplan och rådande planeringsförutsättningar (jämför gällande avsiktsförklaring och samarbetsavtal)
- planera för en koncentration, anpassning och begränsning av kommunens planering så att den inte kan bromsa en komprimering av Banverkets tidplan
- förbereda och ta ett huvudansvar för hur finansiering av station/resecentrumområde ska ske samt tillse att formerna för detta kan följas upp i kommande avtal
- samla och redovisa lokala och regionala aktörers medverkan för genomförandet av resecentrumområde

Göran Forssberg  
Styrelseordförande

Per Sandström  
VD

*Bilaga:*

- Förslag till beslutsmall

*Kopia för kännedom:*

- Bolagets styrelse
- Kontaktpersoner hos bolagets ägare och adjungerade

## Bilaga 4

