

Spelet om infrastrukturen

En diskursanalys av riksdagsledamöters föreställningar
av offentlig privat samverkan

Axel Lindersson

Abstract

The purpose of this article is to describe the discourse in which public-private partnership (PPP) resides, in the field of infrastructure, within the Swedish parliament. I have chosen to look at the last three years deliberation where PPP appears in parliament bills.

This case study is based upon discourse as a qualitative method. Five indicator signs which is history, comparison, geographic location, vision of growth potential and solution controls the context of PPP

The result of the analysis was that a clear discourse was unravelled. A first rather surprising conclusion shows that it is possible to disconnect the discourse from PPP. PPP is not important by itself, the result shows that it only plays the part of possible solution to the problems related to the discourse and does not have any value in its own.

This result led to the conclusion that PPP is no more than a tool for politicians to get as much out of their infrastructural aims as possible. It also leads to the conclusion that the power over defining a solution as PPP is partly a question of ideology. The discourse by itself is not linked to ideology, still PPP as a question of what the state should do and as a solution seeking a problem is highly ideological.

Keywords: Private-public partnership, infrastructure, discourse, parliament bills, history, comparison, geographic location, vision of growth potential, solution

Word: 9985

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
1.1	Syfte & frågeställningar	4
1.1.1	Förförståelse & tidigare forskning	4
1.2	Disposition	5
2	Private-Public Partnership & Offentlig privat samverkan	6
2.1	Översikt av PPP/OPS	6
3	Vad bör staten göra	8
3.1	Liberalism – medborgarens autonomi	8
3.2	Socialism – kommunitarism	9
4	Metodpresentation	10
4.1	Kvalitativ fallstudie	10
4.1.1	Diskursanalys som metod	11
4.1.2	Analysram	11
4.1.3	Validitet, reliabilitet & intersubjektivitet	12
4.1.4	Urval & avgränsning	12
5	Analys – den diskursiva verkligheten	14
5.1	Hur är materialets innehåll strukturerat	14
5.2	Historiens utforskade möjligheter	14
5.3	Avstånd, regionförstoring & beroendeställning	15
5.4	Jämförelse	17
5.5	Visioner om tillväxtpotential	18
5.6	Lösning på alla våra problem	19
5.6.1	Annan infrastruktur samma diskurs	20
6	Slutsats	22
6.1	Diskursanalysens resultat	22
6.1.1	Den ideologiska aspekten – vad bör staten göra	22
6.1.2	Propositioner & skuggbudgetmotioner	24
6.1.3	Målen helgar medlen	25
6.1.4	Visionerna - tvingande verklighetsuppfattningen	26

7	Avslutande diskussion	27
8	Referenser	28

1 Inledning

"Stora krafter och rika tillgångar ligga slumrade i landets sköte, men de långa avstånden och de bristande kommunikationsanstalerna utgöra ofta ett oöverstigligt hinder för deras tillgodogörande. Jag tror därför, att när man vill räcka en hjälpsam hand åt våra näringar och utveckla våra hjälpkällor, så är det åt detta håll som man företrädesvis bör rikta sin uppmärksamhet, och att av detta skäl staten icke kan på något verksammare, lämpligare, rättvisare och mera storartat sätt befordra landets förkovran i nästan alla riktningar, än genom ett kraftfullt uppträdande för att åstadkomma järnvägar." (Kaijser 1994:11, egen kursivering)¹

När man idag diskuterar samhällets framtida utveckling så framkommer det ofta att infrastrukturen har en central del i åt vilket håll utvecklingen ska gå. Med en bra infrastruktur så finns alla möjligheter och med en dålig nästan inga överhuvudtaget. Under de senaste årtiondena med svaga statliga finanser och svårigheter för det offentliga att motsvara förväntningar och krav i fråga om infrastruktursatsningar, så har man börjat söka efter alternativa finansieringskällor för att bygga infrastruktur.

Av alternativa finansieringskällor när man ska bygga nya vägar eller dra nya järnvägsspår så är det ett begrepp som det talas mycket om, Offentlig-privat samverkan eller private-public partnership. Men vad är detta för något och vad innebär de nya finansieringsformerna. Grundfrågan som styr hela diskussionen blir på en fundamental principiell nivå *vad staten bör göra?*

Man kan redan vid utbyggnaden av järnvägen i mitten av 1800-t finna en diskussion om det var mest effektivt för samhället om staten tog ansvar för utbyggnad eller om man skulle låta det privata stå för utbyggnaden (Kaijser, 1994:12). Frågan är med andra ord inte ny vad det gäller infrastrukturen. Som det inledande citatet visar så spelar det stor roll hur verkligheten uppfattas och hur denna uppfattning genom galant språklig användning förmedlas. Men varför ska man då undersöka vad för föreställning om verkligheten som förmedlas när man pratar om hur infrastrukturen ska finansieras? Om språket styr hur vi uppfattar vad vi behöver i infrastrukturen och hur vi ska finansiera de behoven så blir det en central fråga för att förstå vad man anser vad staten bör göra.

¹Det inledande citatet av är hämtat ur ett tal från år 1857 där dåvarande finansministern Johan August Gripenstedt sökte få riksdagen att ta beslut angående utbyggnaden av landets järnvägar (Kaijser, 1994:11).

1.1 Syfte & frågeställningar

Det övergripande undersökningsobjektet i uppsatsen är att lyfta fram hur politiken på språklig väg formeras i problem och lösning samt förhållandet mellan dem. Uppsatsen tar sin första utgångspunkt i E E Schattschneiders devis att "[...] *the definition of the alternatives is the supreme instrument of power* [...]" (Schattschneider, 1975:66). Den som har möjlighet att identifiera problem och även definiera lösningar på dessa innehar politisk makt (Hall et al, 2006:57f). Utifrån detta konkretiserar jag sedan till att titta på hur riksdagsmän/kvinnor diskuterar private-public partnership och/eller offentlig privat samverkan (PPP/OPS)², för att sedan relatera diskursen till ett ideologiskt grundantagande om den principiella frågeställningen *vad staten bör göra?*. För att kunna besvara frågorna *hur* och *varför* man pratar om en sak så måste man förstå den språkliga kontext som begreppet rör sig inom.

Uppsatsen tar därför sin utgångspunkt i diskursanalys som behandlar just språkets centrala roll i konstruktion av verkligheten. Diskursanalys som metod kommer på ett ingående sätt diskuteras och redogörs för under kommande del **Diskursanalys som metod**.

Utifrån detta följer att frågeställningarna som uppsatsen söker svaret på är följande:

- Hur ser den diskurs ut inom vilken PPP/OPS rör sig?
- Vilken roll har PPP/OPS i materialet som ska analyseras?
- Vad kan man dra för slutsatser om PPP/OPS i förhållande till olika ideologiska utgångspunkter utifrån den principiella frågeställningen?

1.1.1 Förförståelse & tidigare forskning

Innan uppsatsen tar sin början kan det vara på sin plats att dels förklara min egen förförståelse av ämnet samt även varför den här uppsatsen är intressant, utefter tidigare forskning på området. Bent Flyvbergs bok *Megaprojects and risk*, som använts som litteratur men är inte direkt refererat i uppsatsen, tar upp problem med demokrati, risk, förväntningar etcetera när man pratar om PPP/OPS. Vidare kan nämnas framförallt boken *Privat Offentliga Partnerskap* vilken är en antologi som behandlar PPP/OPS ur en rad olika perspektiv bland annat de demokratiska och ekonomiska aspekterna av begreppet (Mörth et al., 2006).

För min egen förförståelse har dels stort eget intresse i området infrastruktur legat som utgångspunkt för uppsatsen, och dels har ett verk varit stor inspiration för uppsatsen. Både vad gäller idé och struktur så har Patrik Halls och Karl Löfgrens *Politisk styrning i praktiken* haft stort inflytande. Hall & Löfgren

² Begreppen Private-Public-Partnership (PPP) och offentlig-privat samverkan (OPS) kommer genomgående i uppsatsen förkortas tillsammans med PPP/OPS. Begreppen kommer mer ingående förklaras under kapitel PPP/OPS.

genomför en diskursanalys av policyprocess med fokus på IT-politiken i Sverige. Avhandlingen ligger som grund för den här uppsatsen på sådant sätt att jag av den fått upp ögonen för framförallt den politiska makt som finns i visionär styrning av politik. I deras bok kan man även hitta bland annat jämförelse och historiska tecken som jag i den här uppsatsen kommer lyfta fram. Vidare har även *Nätverk söker förankring: Öresundsregionen i ett demokratiperspektiv* fått mig att intressera mig för interregionala samarbeten och dess påverkan på politisk legitimitet, vilket kommer återspeglas i senare slutsatser.

Uppsatsens bidrag i den statsvetenskapliga forskningen kommer av avsikten att det finns brister i den normativa diskussionen angående politisk styrning av infrastrukturutbyggnad. Den diskussionen ämnar jag med uppsatsen lägga en grund till. Jag menar vidare att uppsatsen i kommande slutsatser åskådliggör ett stort legitimitetsproblem med vad för ideologi partier företräder och den politik de för.

1.2 Disposition

I del två kommer PPP/OPS att redogöras för i syfte att ge läsaren en djupare kunskap om begreppet. Den tredje delen behandlar liberalismens och socialismens ideologiska infallsvinklar på frågan vad staten bör göra och även en vid koppling till uppsatsens fokus, infrastrukturen. Fjärde delen förklarar de metodologiska utgångspunkter som ligger till grund för uppsatsens analys. Delen hanterar diskursanalys som metod och analysinstrument samt redogör för analysens materialurval.

Femte delen, analys, syftar till att ge en grundläggande beskrivning av hur diskursen ser ut, detta redovisas i form av undergrupper för att strukturen ska vara så lättförståelig som möjligt. Del sex behandlar slutsatser som man kan dra av diskursen samt även en problematisering av slutsatserna. Sjätte delen innehåller en slutlig diskussion om slutsatser och hur vidare forskning på området skulle kunna se ut.

2 Private-Public Partnership & Offentlig privat samverkan

Ambitionen i denna del är att ge läsarna en förståelse av begreppen PPP/OPS. Detta därför att det är intressant att veta vad begreppet innebär i det material som i ett senare skede ska analyseras. PPP/OPS är ett mycket mångsidigt begrepp som beroende på vad man talar om har olika definitioner.

2.1 Översikt av PPP/OPS

Ett första antagande när man pratar om PPP/OPS är att syftet med detta inte är en privatisering av offentligheten utan betoningen ligger på samarbete. Detta i syfte att sprida finansiell risk mellan privat och offentlig sfär samt att fördelar som de två sfärerna innehar ska kunna utnyttjas på bästa sätt (Linder, 1999:36).

Anledningen till grundantagandet när det gäller hur man borde uppfatta PPP/OPS är att det inte är normativt på sådant sätt att det medför en uppfattning om vad man bör göra. Privata initiativ är inte ett helt nytt koncept vid utbyggnad av infrastrukturen utan man kan i svenska historien hänvisa till exempelvis den tidiga utbyggnaden av järnvägen under 1850-t³ eller byggnationen av Arlanda-banan i mitten av 1990-t (Ds 2000:65, s.38).

PPP/OPS har under en längre tid förekommit utomlands, primärt i Storbritannien där man tillämpat finansieringsformen på allt från sjukhus- och fängelsebyggnation till infrastruktur. Våra grannländer Finland och Norge har tillämpat PPP/OPS på två respektive tre vägbyggen (Nilsson et al., 2007:15-20)⁴.

När man avser alternativ finansiering av i detta fall infrastruktur innebär det att man tillämpar andra former av finansiering än över statsbudgeten. Man kan urskilja tre konkreta sätt för finansiering av infrastruktur:

- **Anslagsfinansiering** med direktavskrivning uteslutande över statsbudgeten, det vill säga allt från investeringskostnader till kostnader för drift och underhåll finansieras i statsbudgeten.

³ Greve Adolf von Rosen ansökte 1845 tillsammans med brittiskt konsortium om rättigheter att bygga ut huvudnät av banor mellan bland annat Stockholm-Göteborg. Fick bifall av regeringen men förslaget föll i riksdagen. Argumenten mot att låta privata bygga ut järnvägen var främst järnvägens militära och politiska betydelse. Avslaget mot von Rosen ledde till att staten ensamt tog ansvar för utbyggnad av landets stambanor. Enskilda banor vid sidan av eller i anslutning till stambanenätet överläts till lokala och regionala intressenter (Kaijser, 1994:138f; 147).

⁴ För mer information se VTI – Offentlig-privat samverkan kring infrastruktur – en forskningsöversikt från 2007.

- **Lånefinansiering** av projekt genom att det offentliga upptar lån i t.ex. riksgälden. Anslag i statsbudget används sedan för att finansiera amorteringar, drift och underhåll.
- **Finansiering genom partnerskap** det vill säga PPP/OPS där det offentliga tar hjälp av privata aktörer för finansiering, drift och underhåll av infrastrukturen (Ds 2000:65, s.20).

Definitionen av aktörerna, vid infrastrukturinvesteringar, ska förstås på sådant sätt att det privata representeras av marknadsekonomiska aktörer och den offentliga aktören av kommun, landsting eller staten. När det gäller Sverige är det staten som avses när det är den offentliga aktören (Mörth et al., 2006:38).

Finansiering genom partnerskap kan sedan delas in i ytterligare kategorier utefter olika entreprenadformer beroende på hur man avser att samarbetet ska se ut:

- **Utförandeentreprenad**, beställaren sätter upp ramarna för ett projekt och sedan låter utförare upphandla objektet. Beställaren är i kontroll över alla moment, utföraren genomför endast det fysiskt materiella delmomentet.
- **Totalentreprenad**, beställaren låter en utförare upphandla ett projekt som upphandlaren själv till stor del ansvarar för. Det vill säga delaktig i eller helt ansvarig för alla delar i ett projekt.
- **Funktionsentreprenad**, liknar totalentreprenad med tillägget att utföraren även har ansvar för underhåll av objektet efter färdigställande. Fokus på att beställaren istället för att beställa en utformning eftersträvar en funktion. Att leverera funktionen blir sedan upp till utföraren.
- **PPP/OPS**, fungerar på liknande sätt som funktionsentreprenad men med skillnad i finansiering, vid funktionsentreprenad får utföraren ersättning vid utförandet medan PPP/OPS innebär att ersättning ges under den kontrakterade avtalsperioden. Avtalsperioden är den period under vilken beställaren genom avtal med utföraren förbinder sig att betala ersättning i utbyte mot att få en specifik tjänst levererad. Utföraren finansierar i begynnelseskedet med eget kapital och/eller lån och får sedan ersättning utifrån avtalade former. Ersättning baseras på hur väl utföraren motsvarar ramarna i avtal. Ersättning avtalas ofta genom att beställaren betalar antingen en fastställd ersättning för att få utnyttja en anläggning, skyggtullar där ersättning helt eller delvis kopplas till trafikflöden alternativt att utföraren får rätt att ta ut ersättning av brukarna, till exempel biljettintäkter (ex. Arlandabanan) (Nilsson et al., 2007:12-14).

PPP/OPS är alltså inte ett samlingsnamn för samfinansierad infrastruktur. Det är dock möjligt att med hedern i behåll sammanföra alla ovanstående entreprenadformer till ett sammanhängande uttryck, PPP/OPS. Anledningen till att jag använder mig av ett sammanhängande uttryck är att det förenklar för läsare att hålla isär offentlig finansiering respektive samverkansfinansierad infrastruktur.

3 Vad bör staten göra

För att ha en möjlighet att hantera den principiella frågeställningen *vad staten bör göra* så kommer jag i den här delen att beskriva de ideologiska infallsvinkarna på frågan. Genom att klargöra **liberalismens** respektive **socialismens** infallsvinklar så skapar jag en möjlighet att relatera kommande slutsatser till teori om *vad staten bör göra*. Anledningen till att uppsatsen tar sin utgångspunkt i de två ovanstående teoribildningarna är att jag menar de står för två diametralt motsatta utgångspunkter. Begreppet ideologi betraktas i uppsatsen som idekluster av föreställningar om hur världen fungerar och borde fungera. Föreställningarna konstruerar i sin tur verkligheten samtidigt som verklighetens maktförhållanden konstruerar ideologin (Bergström et al., 2005:149-154). Först kommer en kort del om de fundamentala utgångspunkterna och sedan en koppling till uppsatsen problemområde.

3.1 Liberalism – medborgarens autonomi

Liberalismen eller principen om medborgarens autonomi bygger på tanken om att staten ska vara utformad på så sätt att den alltid står neutral i förhållande till sina medborgares livsval oavsett vad de än må vara (Rothstein, 2006:38ff). Vidare tar ideologin sin utgångspunkt i lika omtanke och respekt, lika omtanke utgår från tanken om att staten inte får fördela samhälliga resurser ojämnt och lika respekt är synonymt med ovanstående angående livsval (ibid. 2006:40ff).

Förespråkare för liberal styre, i detta fall en marknadsanpassning, har även andra incitament för en sådan vilja. Ett centralt sådant är det ekonomiska i form av att produktion av offentliga tjänster på en marknad skulle medföra lägre kostnader och även större valfrihet. Valfriheten ur att konsumenten kan få större utbud. Lägre kostnader genom antagandet att det privata på grund av konkurrens producerar mer effektivt, även att inkomster vid utförsäljning i kombination med sänkta skatter medför generellt lägre kostnader (Lundqvist, 2001:252ff). Vidare menar liberala ideologin att demokratisk styrning och kontroll inte får stryka på foten så länge som ordentlig kontroll av företag förekommer (ibid.). Grundantagandet utgår ifrån att åsikten att en minimal stat är det mest effektiva.

3.2 Socialism – kommunitarism

En första avgränsning vad gäller kommunitarismen är att redogöra för vilken inriktning av kommunitarism som avses. Teorin kan ses som 'höger' i sociala frågor och 'vänster' i ekonomiska. Grundtanken för kommunitarismen i stort och högerkommunitarism i synnerhet utgår från att staten ska verka som en moralisk ledsagare för sina medborgare, konkret innebär det att staten på ett direkt sätt ska ta ställning för alternativt emot vad som ses som eftersträvarsvärda livsval (Rothstein, 2006:44f). Grunden för fokus i uppsatsen, socialismens ekonomiska ställningstaganden, är att produktionsvinster och mervärde förenklat ska tillfalla de som skapar värdet och inte de som äger produktionen (Nordin, 2003:435).

I uppsatsen så kommer vänsterkommunitarism att vara i fokus och då de ekonomiska frågorna. Socialismen ser att privatisering medför en försämring av möjligheten att utöva insyn, kontroll etcetera i företag. Det medför en urholkning av demokratin samtidigt som tillgångar förs över från det offentliga till det vill säga medborgarna till det privata, vilket kan vara medborgarna men inte det breda lagret av befolkningen (Lundqvist, 2001:253f). Vidare ser inte socialismen, på grund av att staten är vald i demokratiska val att, monopol är något av naturen dåligt, i fallet med infrastruktur kan man argumentera för att järnväg/väg är naturligt monopol, varför samhällets tillgångar endast skulle fördelas från ett statligt till privat monopol, från flertalet till fåtalet. Järnvägen är även en kollektiv nytta vilket kännetecknas av icke-rivalitet vilket ett naturligt monopol är ett exempel på (Andersson, 1993:39ff).

4 Metodpresentation

Det här kapitlet ska ge läsaren en inblick i hur man kan se på metodbegreppet och även hur man kan använda sig av diskursanalys.

För att läsaren ska förstå vilka metodologiska val jag gör och varför jag gör dem så vill jag förklara mina egna ontologiska ställningstaganden. Detta då dessa kommer avspeglade sig på vilken metod jag använder för att besvara frågeställningarna. Jag menar att språket är konstituerande för verkligheten. Det innebär att betraktarens uppfattning om världen konstitueras utefter språket, närmare bestämt diskurser. Det innebär att arbetet tar sin utgångspunkt i den tredje dimensionen av makt vilken ser makt som kontroll över formandet av preferenser och föreställningar om hur samhället eller världen fungerar och/eller bör fungera. Språket spelar i processen en mycket central roll då det har möjlighet att styra vad som ska uppfattas som ett problem vice versa inte ett problem (Hay 2002:178-182).

4.1 Kvalitativ fallstudie

Frågeställningarna som ligger till grund för det här arbetet kommer uteslutande att behandlas utifrån kvalitativa metodverktyg. Valet av kvalitativ metod utgår från åsikten att problemområdet och syftet med uppsatsen är alltför komplext för att förklaras genom en kvantitativ studie (Esaiasson et al. 2004:233f). Den kvalitativa fallstudien i uppsatsen syftar till att förklara förekomsten av PPP/OPS i analysmaterialet, rollen begreppet innehar samt dess innebörd. Jag kommer i uppsatsen anta att infrastrukturfrågor generellt och PPP/OPS i synnerhet innebär ett tydligt åskådliggörande av frågan vad staten bör göra. Jag anser även att infrastruktur är en fråga som kan diskuteras utifrån till exempel demokratiska variabler.

Ett problem som kan uppstå när man använder sig av fallstudie för att ta sig an sitt problem är att studien kan få en a-teoretisk beskrivning. Studieobjektet i den här uppsatsen, det vill säga materialets diskurs behöver därmed generaliseras till någon teori (Esaiasson, 2004:31). Problemet söker jag undvika genom att relatera diskursanalysens resultat till teori utifrån ideologisk grund angående frågan *vad staten bör göra?*.

4.1.1 Diskursanalys som metod

På grund av att språket innehar en central roll i uppsatsen så behövs en textanalytisk infallsvinkel på språkets användning för att kunna påvisa sammanhang och strukturer. Detta föranleder att diskursanalys på grund av dess socialkonstruktivistiska infallsvinkel är det metodologiska verktyg som bäst kan besvara frågeställningarna och även styra analysen av uppsatsens material.

Diskursen inom ett område är ett bestämt sätt att se, tala om och förstå världen (Winther et al., 2000:7). Med användning av diskursanalys finns möjligheten att se den som en paketslösning där både metod, teori och analysram är inlemmad. Centralt för diskursanalys är det filosofiska antagandet att språket har en central roll i konstruktion av världen (Winther et al., 2000:10; Hall et al., 2006:56).

Forskning med diskursanalys som analysinstrument strävar efter att upptäcka, åskådliggöra och analysera förgivettagna föreställningar om världen, för att sedan förstå hur uppfattningarna inom en diskurs står i relation till andra uppfattningar. I denna kamp om vilken föreställning av världen som ska ha tolkningsföreträde så exkluderas i slutändan en diskurs för en annan varför diskursanalys är tätt sammanknippt med makt (Hall et al., 2006:24f; Bergström et al., 2000:311).

Centralt för slutsatser av kommande analys blir att åskådliggöra vem som har makt över att definiera vad som ska uppfattas som ett problem och även lösningar på detsamma. Maktbegreppet definieras genom det inledande antagande om makten över dagordningen i form av problemformulering samt lösningar på detsamma (jmf. Schattschneiders, 1975:66 ; Hay, 2002:178-182). För att åskådliggöra diskursen inom vilket PPP/OPS rör sig behöver jag en analysram som styr hantering av uppsatsen material.

4.1.2 Analysram

Konstruktionen av en analysram har i syfte att kommunicera med läsaren hur analysen av materialet genomförs och vad den har för ett regelverk. Vid analys av material med diskursanalys som verktyg är det av **intersubjektiva** skäl viktigt att på ett genomtänkt sätt förmedla för läsaren hur materialet är tänkt att angripas. Angreppssättet i den här uppsatsen syftar till att besvara de övergripande frågorna *Vad är problemet, vad är orsaken till problemet och vad är lösningen på problemet?* Utifrån detta kommer jag att dra slutsatser i relation till det principiella problemet (Esaiasson, 2004:239). De övergripande frågorna kommer ligga implicit i analysen av materialet. Utifrån detta kommer jag i analysen utgå från fem stycken tecken, dessa tecken rör sig runt ett begrepp, en nodpunkt. Begreppet (PPP/OPS) ska ses som centrum i ett kluster av tecken, i den meningen att diskursen byggs upp av de olika signifikativa tecknen inom klustret. Klustret med sina referenspunkter i form av tecken konstruerar verkligheten som PPP/OPS rör sig inom och ger begreppet samt verkligheten en mening (jmf. Winther et al., 2000:32-37).

I analysen hanteras de fem tecknen, *Historien*, *'Avstånd, regionförstoring & beroendeställning'*, *Jämförelse*, *Visioner* och *Lösning*. Dessa tecken har valts ut genom en första översikt av strukturen på det material som jag använder mig av. En närmare beskrivning av strukturen finns under **Hur är materialets innehåll strukturerat**. Tecknen i sig har stor betydelse för hur diskursen runt PPP/OPS ser

ut. Var för sig kan de verka som självständiga förklaringar, tillsammans ger de dock större styrka åt kommande slutsatser om hur diskursen ser ut. Relationen mellan del (tecken) och helhet (diskursen) innebär i den här uppsatsen att delen inte kan förklaras utan att titta på helheten och vice versa kan inte helheten förklaras utan delarna (jmf. Esaiasson, 2004:247).

4.1.3 Validitet, reliabilitet & intersubjektivitet

Validitet och **reliabilitet** är i statsvetenskaplig forskning mycket viktiga frågor som behandlar om en undersökning undersöker det som avses i problemformuleringen respektive om detta sker på ett så exakt sätt som möjligt. Det finns alltid en risk att undersökningar som denna blir tendentiös på sådant sätt att frågeställning ger materialurval vilket i sin tur ger slutsatserna oberoende av analysen (Esaiasson et al. 2005:61-69 ; Lundquist, 1993:99). Undersöks det som i avsiktsförklaring och frågeställning avses undersökas? Validiteten i uppsatsen anses god då både operationalisering utefter tidigare redogjorda tecken samt materialurvalet medför att undersökningen mäter det som avses mätas. Vad gäller reliabiliteten kommer denna problematik att söka avhjälpas genom att **intersubjektiviteten** hålls på en hög nivå (Lundquist 1993:99).

Intersubjektivitetskravet är ett avgörande kriterium för att kunna klargöra om en slutsats är giltig eller inte. Intersubjektivitet innebär att det är möjligt för en annan forskare att komma fram till samma slutsatser vid genomförande av samma undersökning. Uppsatsen blir på sådant sätt rekonstruerbar. Bra intersubjektivitet bibehålls genom att information om tillvägagångssätt och utgångspunkter i forskningsprocessen är tydliga och lättåtkomliga för utomstående granskare. Arbetet måste därför sträva efter att vara så transparent och värderingsfritt som möjligt. För att i en kvalitativ studie skapa transparens krävs öppenhet runt slutsatser som dras utifrån teori för att på så sätt ge möjlighet åt andra forskare att förstå ens slutsatser. Samt att slutsatserna på ett tillfredställande sätt ska argumenteras för, det vill säga att man kan motivera analysen (Esaiasson et al. 2005:23f; Bergström et al. 2005:33-36 ; Lundquist, 1993:52f).

4.1.4 Urval & avgränsning

"Regeringen styr riket. Den är ansvarig inför riksdagen." (1 kap. §6 regeringsformen)

Regeringsformens utformning innebär precis som man kan förstå av citatet ovan att riksdagen i Sverige innehar den slutgiltiga politiska makten. I Sveriges riksdag tas de slutgiltiga besluten om hur politiken ska se ut varför man med rätta kan argumentera för att den politiska makten ligger hos riksdagen. Att då titta på hur riksdagsledamöter genom språket utövar makt över vad som ses som ett problem alternativt lösning på detsamma blir av yttersta intresse för undersökningen. Man kan även anta att riksdagen har ett större direkt inflytande på politiken än andra offentliga debattforum, samtidigt som argument måste vara mer välartikulerade. Valet av riksdagens offentliga dokument blir därmed en första avgränsning för att besvara uppsatsens frågeställningar. Det hade även varit möjligt att använda sig av

debattartiklar från de större debattforum i Sverige t.ex. DN-debatt. Men som nämnt är det i riksdagen den slutgiltiga makten över politikens utformning finns. Därmed är andra källor på grund av sin lägre dignitet, i form av direkt diskursiv makt, inte intressanta för den här uppsatsen.

Materialet, det vill säga de offentliga dokument, som ska analyseras i den här uppsatsen har blivit valt genom en sökning efter fyra kategoriseringar. Dessa kategoriseringar utgår från följande, PPP, ”private public partnership infrastruktur”, OPS och ”offentlig privat samverkan infrastruktur” på riksdagens hemsida. Anledningen till de fyra kategoriseringarna är att materialet inte ensidigt använder sig av ett begrepp, förkortningar förekommer utan utveckling och vice versa. Det är möjligt att denna avgränsning är en aning hårddragen då det utesluter annat material som behandlar infrastruktur utan PPP/OPS, det är dock syftet med avgränsningen då uppsatsen vill undersöka PPP/OPS och diskursen detta begrepp rör sig inom. En problematisering av slutsatser med hjälp av andra motioner som behandlar infrastruktur men inte behandlar PPP/OPS kommer dock att genomföras. Vid problematiseringen så kommer urval att ske utefter sökning på ”infrastruktur”.

Efter en första sökning, utefter kategoriseringarna ovan, har materialet avgränsats till de senaste tre årens offentliga dokument, det vill säga från åren 2006, 2007 och 2008. Att jag valt att använda mig av de senaste tre åren är på grund av dess aktualitet, för att kunna säga något om hur det ser ut idag så måste man även följa den diskussion som förs idag. Det är även möjligt att anta att dagens diskussion om PPP/OPS är ett resultat av en ackumulation av kunskap över en längre tid. Avgränsningen i tid gör dock att det inte är möjligt att följa en förändring i utveckling över en längre period.

För att få tyngd och förklaringskraft i de slutsatser om hur diskursen ser ut på området som jag ämnar undersöka så räcker det inte med en liten mängd text där begreppen nämnts (Bergström & Boréus, 2000:11). Problematiken avhjälpas genom att analysen innehåller 31 motioner fördelade på 15st perioden 2006-07 och 16st 2007-08 samt regeringens budgetpropositioner. Det bör nämnas att analysen inte kommer att ta upp alla 31 explicit i analysen. Tendenser som framförs i analysen är dock generaliserbara för hela urvalet. I urvalet av material var det endast ett dokument innehållande PPP/OPS som behandlar ett annat område än infrastrukturen (motion 2007/08:Fö214). Detta medför belägg för att diskussionen om PPP/OPS i riksdagen rör infrastrukturfrågor.

5 Analys – den diskursiva verkligheten

Tanken bakom kommande kapitel är att lyfta fram hur diskursen på området ser ut. Detta genom att dels titta generellt på textmassan för att på sådant sätt få en klar överblick av hur de är uppbyggda. Efter detta kommer en analys av språket genomföras utefter vissa diskursiva markörer, tecken, som är återkommande i alla motioner och som enskilt spelar stor roll för diskursen. Varje tecken kommer att behandlas för sig i följande ordning *Historien*, *'Avstånd, regionförstoring & beroendeställning'*, *Jämförelse*, *Visioner och Lösning*.

5.1 Hur är materialets innehåll strukturerat

Generellt sett byggs motionerna som ska analyseras upp på likvärdigt sätt. En inledande beskrivning av 'verkligheten' och vad som anses vara problem, denna följs sedan av en del där slutsatser dras om problemen som föreligger med att inte en förändring kommit till stånd. Vidare framförs en bild av den alternativa verkligheten som beskriver vad resultatet skulle bli om ett bifall gavs till motionen. Avslutningsvis skisseras en kortare del där möjliga lösningar på de problem som man tidigare redovisat framförs.

Strukturen är inte återkommande i alla motioner men majoriteten är likvärdigt uppbyggda. Varje del påverkar diskursen om PPP/OPS på olika sätt och denna påverkan gör att det inte finns en enkel direkt diskurs om begreppet. För att fånga hela diskursen runt PPP/OPS krävs det därmed att delarna behandlas genomgående för att sedan sammanföras i en sammanfattning där slutsatser dras av den diskurs som finns angående begreppen.

5.2 Historiens utforskade möjligheter

Vissa områden i Europa har som bekant under de senaste 20 åren genomgått radikala förändringar i sina politiska system som ett resultat av Sovjetunionens fall och i vissa fall även ett senare medlemskap i EU. Denna utveckling ser motionärerna stor potential i och menar att nu och endast nu finns chansen att ta till vara på denna potential. För att göra detta krävs som sagt investeringar i de områden som de företräder.

"[...] mer än 20år sedan muren och järnridån föll. Sedan maj 2004 är länderna på andra sidan Östersjön medlemmar i EU. [...] tidigare [...] "vallgrav" som hindrade kontakt [...] i dag en bro mellan sydöstra Sverige och de nya EU-länderna[...]" (mot. 2006/07:T313). Vidare menar motionären att handel som med forna sovjetländer sett en "kraftig ökning" och även att prognoser visar att den

kommer ”fortsätta växa kraftigt” (ibid.). Att inte direkt utnyttja dessa prognoser, som inte på något sätt lämnas referens till, innebär risk att ”[...] gynnsamma förutsättningar för tillväxt och jobb som finns i Sydsverige, Öresundsregionen och södra Östersjöområdet går förlorade om inte E 22 byggs ut.” (ibid.).

De gamla länderna bakom den tidigare järnridån är där framtiden för ett stort område i Sverige och även Europa finns, den framtiden existerar bara så länge som E 22 byggs ut. Om detta inte sker missar vi chansen att ”[...] utnyttja den tillväxtpotential som handelsvägarna österut över havet ger oss.”. Länderna österut erbjuder vidare möjligheter ”[...] vi bara sett början på.” (ibid.).

Det intressanta i den här och andra motioner som beskriver samma fenomen, det vill säga tanken om ’det nya Europa’, är att det inte bara är vi som är betjänta av utbyggd infrastruktur. Effekterna går över land och hav, nästa steg i en liknande diskussion skulle kunna vara att till exempel Sverige, alternativt även Norge, skulle delfinansiera Fehmarn-bältbron mellan Tyskland och Danmark. Detta för att vi är betjänta av positiva effekter av denna möjlighet till snabba transporter landvägen.

Att man agerar fort för att inte missa ett ’window of opportunity’ och att ta chansen är så att säga ”[...] avgörande för [...] ta till vara de nya möjligheter som utkristalliserats kring södra Östersjön.” (mot. 2006/07:T443).

I förlängningen verkar som sagt även övriga Östersjöländers utveckling vara beroende av att vi tar beslut om att bygga ut delar av vår infrastruktur, eller som en motionär tydligt skriver. ”Aktiviteter i de nya EU-länderna på andra sidan Östersjön kräver att infrastrukturen i sydöstra Sverige har en rimlig standard.” (mot. 2007/08:T274). Samma motionär använder sig av titeln ”Östersjön en bro” där denna som sagt lyfter fram att E 22 har en ”nyckelroll” för att pågående och framtida utveckling i länderna runt Östersjön (ibid.).

Dessa antaganden backas aldrig upp av någon sorts empiri och inte heller ges referenser till utredningar i frågan, i detta fall om E22ans betydelse för Baltikums möjligheter att utnyttja sin ’potential’. Att antagandena aldrig har en klar grund är mycket intressant och en diskussion om detta kommer att föras längre fram i texten då denna problematik återkommer.

5.3 Avstånd, regionförstoring & beroendeställning

”För att Sverige verkligen skall komma närmare Europas centrala delar [...] nu viktigt att vi påverkar danskar och tyskar så att det blir [...] gränsöverskridande järnvägar i Danmark, Tyskland och Sverige[...]” (mot. 2006/07:T267)

Följande passage är hämtat ur en motion med Europakorridoren⁵ som fokus där motionären menar att det är fundamentalt för Sverige som land att söka minska avståndet till kontinenten. Det är på kontinenten som vår framtid finns och denna framtid är endast möjlig om avstånden dit inte är allt för stora. En annan

⁵ Hög-hastighetsjärnväg Stockholm-Helsingborg via bland annat Linköping och Jönköping. För mer information <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Jarnvagen/Undersida-1-Jarnvagen/Framtidsplanen/Persontrafik.aspx> (besökt 2008-05-15), alternativt sök efter Europakorridoren på www.banverket.se

motion angående riksväg 40 menar att "[...] Sverige med sin belägenhet i utkanten av Europa är det av särskilt samhällsintresse att infrastrukturen håller hög standard för att kompensera de stora avstånden" (mot. 2006/07:T416).

Ytterligare en motion som behandlar infrastrukturen i Skåne menar att "[...] Sverige är ett litet land som är beroende av världen runtomkring oss. Vår handel med andra länder ger oss ekonomisk tillväxt och är en grundförutsättning för vårt lands välstånd" och att "modern infrastruktur utgör grundläggande förutsättningar för tillväxt och utveckling. Ökad sysselsättning och bättre näringsklimat [...]" (mot. 2006/07:T443).

Vi måste förhindra att möjligheter glider oss ur händerna och kompensera för en olycklig geografisk placering, möjligheter som vi vad det verkar skulle ha till skänks om geografiska förhållandena hade varit annorlunda. Vad det är för möjligheter som finns där ute och som vi nu inte får tillfälle att nyttja underlåter sig motionären att inte nämna. Det är snarare en fråga om abstrakta möjligheter av särskilt 'samhällsintresse'.

Ett annat återkommande argument är att det kommer skapas en regionförstoring som kommer att leda till både 'lägre arbetslöshet' och generell 'tillväxt' samt även intressant nog 'bättre livskvalitet' (2006/07:T208; 2006/07:T268).

Vid tillfällen då en motionär för upp regionförstoring som bakomliggande orsak till att infrastrukturen bör byggas ut framförs allt som oftast ett uppräknande av vad regionerna som binds samman innehar. Två exempel som återkommer är Skånes roll som transitzon för utrikeshandel och Göteborgs roll som utskeppningshamn för exportvaror, dessa spelar en central roll i att skapa grundförutsättningar för infrastrukturens utveckling. Men som tidigare nämnt är inte "[...] Nordens enda transoceaniska hamn[...] av vital betydelse[...] tillräckligt utan det gäller att försvara initiativet så att det inte är "[...] någon hamn utanför Skandinavien som övertar rollen." (mot. 2006/07:T399).

Infrastrukturen i regionsförstoringssyfte har en central roll om man ser på hur man bygger upp tanken bakom att få infrastrukturen utbyggd. En motion om Ostlänken⁶ är mycket bildlig och full av positiva resultat av en regionförstoring och får exemplifiera slutsatser av de motioner som använder liknande språkliga verklighetsbeskrivning. "Sju kommuner, 440 000 invånare, ca 35 000 företag, flera hamnar, flygplatser och universitet är direkt berörda[...] Ostlänken innebär möjligheter till kraftfull tillväxt, vidgad arbetsmarknad och vidgade studie- och bostadsmarknader." (mot. 2007/08:T434)

Avstånd, regionförstoring och beroendeställning återkommer ofta i motionerna som anledning till att ett projekt så fort som möjligt ska genomföras, att man tar till dessa argument har i en första slutsats sin grund i att man vill visa på en bred uppslutning bakom projektet.

Uppvisandet av den breda uppslutningen för ett projekt och en vilja att få utbyggnad exemplifieras på ett mycket tillfredställande sätt med bildandet av E 22

⁶ 15 mil dubbelspårig järnväg mellan Linköping och Järva som första steg i tidigare nämnd Europakorridoren (se tidigare fotnot. För mer information <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Aktuella-projekt/Projekt/1871/Ostlanken.aspx> (besökt 2008-05-15) alternativt Linköpings kommun eller www.banverket.se sök ostlänken.

AB. En motionär framställer det på följande vis under titeln ”Samsyn politik och näringsliv”, ”Region Skåne, Region Blekinge och Regionförbundet i Kalmar Län har bildat E 22 AB tillsammans med Sydsvenska Handelskammaren. Region Östman har option på att gå med. Syftet med bolaget är dels att visa på den starka enigheten bakom kravet på att bygga ut E 22 [...]” (mot. 2007/08:T274).

Den starka enigheten om behovet av satsningen på E22an ligger som grund för bildandet av den interregionala intresseorganisationen E 22 AB⁷. Denna organisation verkar som en lobbyorganisation mot regering/riksdagen och genom sitt samarbete blir självklart syftet att stärka sin argumentation för utbyggnad av E22an (intervju; Henrik Andersson, 23/5-08).

5.4 Jämförelse

Jämförelser som medel för att få sin politik genomdriven återkommer tillsammans med resterande indikatorer och är därför viktiga att lyfta fram för att få en bild av den språkliga verklighet som PPP/OPS rör sig inom. Att jämföra sig med andra är ofta nödvändigt för att kunna måla upp en bild av vem man själv är i förhållande till den andra. Jämförelsen fyller därmed alltid ett syfte vad det än må vara, att utmåla sig själv som bättre eller sämre beroende på vilka syften man har. Dessa slutsatser bygger på antagandet att i detta fall motionärerna har ett syfte med jämförelserna.

”Runtom i Europa har de flest länder en motorväg mellan landets största och näst största stad. [...] länder som Finland, Grekland, Danmark, Tjeckien, Portugal, Frankrike, England, Italien, Holland och Tyskland, för att nämna några [...] Sverige borde tillhöra dessa länder” (mot. 2006/07:T209).

Vi står därmed utanför denna samling av vitt spridda Europeiska länder och befinner oss på något sätt efter dessa vilket ses som ett stort problem. Att motionären vidare menar att den politiska och industriella huvudstaden ska bindas samman är oerhört viktigt och speciellt om man betänker att den senare som tidigare nämnt är ”porten till världen”. Det är enligt motionären ”[...] hög tid att Sverige ansluter sig[...]” till vad det verkar en exklusiv förening av länder som ser framåt i förhållande till det egna landet (ibid.). Samma förhållande finns när man diskuterar hög-hastighetsjärnväg där det är mycket viktigt att Sverige finns med i den grupp av länder som är kopplade till ett ”europeiska höghastighetsnät” (mot. 2006/07:T267).

Det europeiska transportnätet är utan diskussion något som vi i jämförelse är långt ifrån utvecklings och modernitetsmässigt. Som en motionär tydligt uttrycker sig så uppnår inte ”Standarden på vägen [...] de krav [...] som krävs i ett modernt samhälle.” (mot. 2007/08:T274). Vi befinner oss i en jämförelse inte på en nivå med vad man kan kräva av ett modernt samhälle vilket borde vara eftersträvarsvärt för alla länder. Känslan som förmedlas i dessa motioner är därmed att Sverige är en sorts passiv bakåtsträvar.

⁷ För mer info se <http://www.e22.nu/>

Alla dessa jämförelser fyller självklart syftet av att framställa Sverige på ett sätt där vi inte passar in i den självbild av en modern stat som man kan anta att landet i stort har. För att uppfylla sin egen självbild så måste vi på ett sorts profetiskt sätt uppfylla de krav på infrastrukturen som man kan anta att man ska uppfylla i ett modernt land. Jämförelserna blir extra verkningsfulla när man tittar på andra europeiska länder och en uppräkningslista av dessa är synnerligt värdefullt för att framställa oss som utanför en gemenskap som vi sedan 1995 i form av EU är medlemmar av. Att skapa ett vi och dom med länder som vi rent politiskt är mycket nära sammanbundna med blir mycket effektivt om man ser till att det till stor del är rationellt att sålla sig till vi istället för de andra.

5.5 Visioner om tillväxtpotential

”Ett blomstrande näringsliv behövs ju faktiskt för att statens finanser skall må bra och för att Sverige skall kunna ta *behövliga kliv uppåt i den internationella välståndsligan*” (mot. 2007/08:T294, egen kursivering).

Detta citat återkommer intressant nog två gånger med ett års mellanrum och självklart är det samma motionärer som är upphovsmän. Motionen i sig behandlar utbyggnad av riksväg 40 mellan Borås och Jönköping som är ett projekt vilket ofta figurerar i de motionerna.

Vad är det då motionärerna åsyftar? Uttalandet medför en tanke om att Sverige och vi alla skulle vara betjänta av att ta oss uppåt i den ’internationella välståndsligan’. Varför detta är välbehövligt för att inte säga nödvändigt finns inte någon argumentation om, det bara är så det är och det finns ingen anledning att föra en diskussion om vad det egentligen innebär eller får för konsekvenser.

Vidare argumenterar samma motionärer om förlorade möjligheter för tillväxt i form av att som de säger ”[...] timmerexportören som förlorar en kund på grund av att han inte kan möta dagens ”just in time”-krav och personalen som avstår från att ta det erbjudna jobbet.” (mot. 2007/08:T294).

Det existerar en förväntan om konstant rörelse framåt vilken inte är möjlig eller ens eftersträvarsvärd att förstå. ”just in time”-krav medför att arbetstillfällen försvinner om man inte kan leva upp till förväntningar samtidigt som motionärerna samtidigt ser ett problem med stagnation för den enskilde individen för att i detta fall väg 40 inte har tillfredsställande standard.

En annan motionär menar att samma investering måste genomföras på grund av ”tillväxtskäl” och även att ”Borås och Sjuhäradsbygden har en styrka i sin företagsanda och sina entreprenörer som har förmågan att skapa något, ofta ur ingenting” (mot. 2006/07:T327). Det finns därmed en överhängande risk att tillväxt kommer att gå förlorad och detta på något konstigt sätt samtidigt som i detta fall ”Borås ligger i toppskiktet i Västsverige”, det finns en överhängande risk som måste förmedlas och göras till en sanning. Riskens reella existens i verkligheten är oväsentlig, det finns en möjlighet att förmedla en risk, eftersom att risk till största delen ska förebyggas tjänar riskförmedlingen därmed ett centralt syfte som vi senare ska återkomma till (ibid.).

Tanken om att mindre framgångsrika områden ska kunna dra nytta angränsande områdens tillväxt förs även det relativt ofta fram. Tillsammans med detta även en negativ vision för det framgångsrika området som genom brister i infrastrukturen blir den part som hamnar i sorts beroendeställning till det mindre

framgångsrika området. Den negativa visionen är negativ på sådant sätt att den påvisar risken med att inte genomföra, och använder denna för att klargöra att investeringen är av yttersta vikt för Sverige välmående nu och i framtiden.

”Sverige befinner sig nu i en mycket stark konjunktur. I Öresundsområdet varnas det allt oftare för en begynnande överhettning. Samtidigt ser vi betydande brister i hur arbetsmarknaden fungerar. Parallellt med tilltagande brist på flera arbetsmarknader har vi många människor som står utan sysselsättning” (mot. 2007/08:T452). Vidare innebär då en bättre sammankoppling med bättre infrastruktur att ”Risken för framtida överhettningssituationer skulle minska. Det vore bra för hela den svenska ekonomins funktionssätt” (ibid.). I samma motion konstateras sedan att utbyggnad av i detta fall E22an skulle medföra ”ökad växtkraft” och att Öresundsregionen som en viktig del i Sveriges utveckling i egenskap av gränsregion ”står väl rustad” (ibid.). Vad den ska stå väl rustad mot redogörs inte för och inte heller vad det finns där ute utanför landets gränser som på ekonomisk nivå skull kunna hota. Det existerar med andra ord på sätt och vis något sorts abstrakt hot som endast kan överkommas med utbyggnad av E22an.

5.6 Lösning på alla våra problem

Som lösningen på alla våra problem är på det sätt föreställningen om PPP/OPS till största delen formeras. Genomgående i alla motioner som har en positiv infallsvinkel till begreppen så lanseras det på sådant sätt att den grundläggande framställningen formerar sig utefter tidigare kategorier för att sedan abrupt inlemma PPP/OPS. Motioner utan slutsatsen att PPP/OPS är lösningen men som hanterar infrastrukturfrågor redogörs för efter genomgång av de positivt inställda motionerna.

Att begreppet tas in så abrupt medför att det på sätt och vis försöker koppla direkt till föregående diskursiva grund oavsett om det gäller direkt regionförstoring, jämförelse eller vision om tillväxt. Återkommande är passager där motionären antingen som slutmening eller i direkt anknytning till avslutningen av motionen menar att PPP/OPS är svaret på finansieringsfrågan. Exempelvis följande slutsats på en motion, ”Därför bör utbyggnaden av E 20 bli en nationellt prioriterad uppgift som borde kunna finansieras på andra sätt – t.ex. PPP – än dagens former.” (mot. 2006/07:T209). Avslutning föregås inte med ett ord angående PPP/OPS och följs inte heller av något sådant. Vid andra tillfällen kan motionären lägga in en mening mitt i en vidare diskussion angående infrastrukturen och investeringsproblem till exempel ”Offentlig-privat samverkan (OPS) är en lösning som är intressant i sammanhanget.” (mot. 2007/08:T487). Det förekommer ingen fortsättning där motionären argumenterar för vad PPP/OPS är lösningen på förutom som lösning på den diskursiva verklighetens problem, detta föranleder frågan om vad begreppet egentligen har för betydelse för motionären. Denna problematik ska vi återkomma till i ett senare skede.

”PPP (public-private partnership) är en finansieringsmetod som med fördel kan användas för att finansiera större och angelägnare infrastrukturprojekt.” (mot. 2006/07:T267). På vilket sätt PPP skulle vara fördelaktigt i förhållande till traditionell finansiering redogörs inte för. Det finns ingen diskussion angående

vad PPP/OPS egentligen är utan konstateras endast att vissa projekt är ”lämpligt objekt” för sådan finansiering och att det är ”angeläget” att man tar tillvara på möjligheter som ges med PPP/OPS (mot. 2006/07:T416). Lämplighet, angelägenhet och även instick som ”hög tid att prova alternativfinansiering” för att driva igenom projekt med PPP/OPS och att ta tillvara på möjligheter återkommer i flertalet motioner (se vidare bl.a. : mot. 2006/07:T327; mot.2006/07:T416; mot. 2007/08:T257; mot. 2007/08:T239).

Vad som ger dessa fördelar vad gäller finansiering av just motionärernas projekt utelämnas till stor del förutom en kortare hänvisning till att vägverket och ”andra bedömare” ansett projektet lämpligt för utbyggnad (mot. 2007/08:T257). Vilka dessa andra bedömare med någon sorts expertkunskap för att bedöma lämplighet i när PPP/OPS skulle kunna användas redogörs inte för. Potentiellt sett skulle dessa utomstående bedömare kunna vara vem som helst som menar på att alternativ finansiering är av godo oberoende av utbildning eller sorts auktoritativ status på området. Kanske är det så att man undviker att utelämna dessa bedömare då det antingen kan uppstå situationer där dessa är del av de intressen som vill genomföra ett projekt, eller helt enkelt för att de inte är auktoriteter i offentligt ljus, alternativt inte existerar. Det sista konstaterandet utgår inte från någon vilja att se det krasst eller fälla kontroversiella slutsatser utan endast ett återgivande av en möjlig förklaring.

När man ska försöka analysera de motioner som tar upp PPP/OPS men inte förordar att man ska använda sig av det som en lösning så ska man hålla i minnet att de är mycket lättträknade under perioden. De motioner som gör detta är till största delen mycket mer omfattande rent text- och därmed innehållsmässigt än de som hittills analyserats, de som finns är skrivna av den nuvarande oppositionen i form av skuggbudgetmotioner som svar på regeringens budgetpropositioner. Detta föranleder slutsatsen att det finns en ideologisk grund till att vara positivt respektive negativt inställd till PPP/OPS. Klargörande av olika ideologiska infallsvinklar och hur dessa inte nödvändigtvis behöver ligga till grund för diskursen kommer vi senare återkomma till.

Det intressanta för att förstå delen Lösning blir istället att undersöka andra motioner med fokus på infrastruktur där PPP/OPS inte figurerar, med urval i undersökningsperioden. Detta för att i de olika motionerna se vad det finns för skillnader respektive likheter i hur diskursen ser ut och vad den presenterar för lösning. I och med denna infallsvinkel är det möjligt att bibehålla analysramen och därmed kan jag hantera motionerna med samma tecken.

5.6.1 Annan infrastruktur samma diskurs

De följande motionerna för som tidigare nämnt inte fram lösningen PPP/OPS på den språkliga verklighet deras diskurs förmedlar. I en motion angående Norrbotniabanan menar motionärerna att ”Inom Barentsregionen finns [...] växande konsumtionsmarknad som kommer få stor betydelse för Europa.” (mot. 2006/07:T390). Vidare följer en visionär konsekvensbeskrivning om vi inte väljer att hoppa på tåget in i framtiden ”Vill Sverige ta del av den utveckling som kommer[...]” och ” Om inte, riskerar Sverige att bli en återvändsgränd i ett framtida Europa[...]” (ibid.).

En mycket intressant iakttagelse som man bör göra är användandet av ett fenomen som innebär att industrin behöver infrastrukturen för att klara ”just in time”-krav (mot. 2006/07:T390; mot. 2006/07:T351). Den här slutsatsen finns även i en tidigare nämnd motion (jmf. mot. 2007/08:T294) varför man utefter detta kan dra slutsatsen att den diskursiva verkligheten reproduceras fast i detta fall är inte PPP/OPS lösningen.

En annan motion som behandlar infrastruktur använder sig även den av den tidigare åskådliggjorda diskursen men inte heller den har PPP/OPS som lösning. Samtidigt återskapas den diskursiva verkligheten så som när motionären argumenterar för infrastruktur för att åstadkomma ”Vidgade arbetsmarknader [...]” eller “[...] regionförstoring framför genom en utbyggnad av järnvägssystemet.” (mot. 2007/08:N387). Under titeln ”*Förstoring av arbetsmarknadsregionerna*”(egen kursivering) kan man i första meningen identifiera ett av tecknen som diskursen bygger på när motionären gör helt grundläggande konstaterande för framtida utveckling. “[...] tillgången till väl fungerande och tillförlitliga kommunikationer en grundläggande förutsättning för ett livskraftigt näringsliv[...]” (ibid.)

Vidare menar en motionär att ”Höghastighetsjärnväg av europeiskt snitt behövs i Sverige för att minska vårt avståndshandikapp både inom landet och mot kontinenten[...]” (mot. 2006/07:T351).

Samma tecken återkommer precis som tidigare och även direkta meningar, de påvisar samma språkliga konstruering av verkligheten som den tidigare åskådliggjorda diskursen. Att liknande formuleringar för att inte säga ord, till exempel just in-time, används medför en fråga vad det är för direkt lösning som följer på den diskursiva framläggningen. Den genomgående tendensen i vad man ser för lösning istället för PPP/OPS är att man menar staten ska frigöra tillgångar som sedan kan finansiera utbyggnad. Det finns egentligen inte en direkt diskussion om hur finansieringen ska komma till stånd utan snarare ser motionärerna det generellt sett så att staten har ansvaret över området punkt.

Alternativt så kan även motionärerna påvisa att det är billigare att finansiera lån via riksgälden än vad det är att göra det för en privat intressent hos ett privat kreditinstitut. Det handlar då snarare om ekonomiska frågor än om ideologiska ställningstaganden (mot. 2007/08:T510).

Skillnaden mellan motionerna ovan och de som förordar PPP/OPS är därmed endast vad man anser vara lösningen på infrastrukturens finansieringsproblem. Själva diskursen återskapas konstant och bygger på sådant sätt upp en bild av nuvarande förutsättningar och möjliga lösningar oavsett vad dessa är. För att se återskapande av diskursen som i stort beskrivits se vidare exempelvis motionerna 2007/08:T500, 2007/08:T493, 2007/08:T530, 2007/08:T293.

6 Slutsats

Den här delen syftar till att knyta samman analysen och resultat av denna för att sedan relatera detta till den principiella frågeställningen som styr arbetets gång.

6.1 Diskursanalysens resultat

Efter att ha lyft fram föreställningar som materialet förmedlar genom att titta på de tecken som väglett analysen så kan det vara dags att ställa sig frågan om en diskurs klarlagts angående begreppen PPP/OPS. Utifrån analysen av den verklighetsbild som i materialet återges och som visar på den språkliga verkligheten så menar jag att man kan slå fast att det föreligger en klar diskurs inom vilken PPP/OPS rör sig. Utifrån den slutsatsen uppkommer nästa fråga, är denna beroende av PPP/OPS, finns det någon kausal koppling mellan diskursen och begreppet?

I metoddelen fördes en diskussion angående att tecken aldrig är helt fasta i sin betydelse. Betydelsen av ett tecken är därmed hela tiden öppen för omtolkning och dess betydelse kan hela tiden förändras. Det har vid genomgång av materialet framkommit att den diskursiva verklighetsbild som byggs upp runt PPP/OPS kan se likvärdig ut utan att framhäva begreppet som slutlig lösning. Detta är mycket viktigt för att förstå att man inte ska vara för snabb att dra slutsatser om att diskursen med nödvändighet är kopplad till PPP/OPS. Varför diskursen inte är helt och hållet given beror på dess utformning där man med lätthet kan skilja PPP/OPS från diskursen (läs **Historien, 'Avstånd, regionförstoring & beroendeställning', Jämförelse, Visioner**) för att sedan använda den fast med en annan lösning.

På grund av att ovanstående slutsatser utifrån ett diskursteoretiskt angreppssätt på frågeställningarna så vill jag försöka förklara varför diskursen är avhängig PPP/OPS. För att göra detta så kommer jag att relatera den vidare slutsatsen till de två tidigare presenterade ideologiteoretiska infallsvinklarna på den principiella frågan.

6.1.1 Den ideologiska aspekten – vad bör staten göra

Som jag visat ovan och i analysen så är det inte en självklarhet att begreppet följer som logisk lösning på diskursen. Det finns dock ideologiska infallsvinklar utifrån den principiella frågeställningen som måste hanteras. Ideologiseringen får makt över diskursen på sådant sätt att man som sagt söker förändra grundsynen på vad man anser staten klara av och vice versa, samt att skapa incitament för att få

privata sfären att framstå som en bättre aktör för att hantera samhällets problem (jmf Lundqvist 2001:252-285 ; Rothstein 2006).

Som jag redogjorde för i syftet så har uppsatsen inte för avsikt att normativt avgöra om PPP/OPS är bättre eller sämre. För att hantera vidare slutsatser angående den ideologiska aspekten på vad staten bör göra så kommer jag att göra en återkoppling till tidigare resonemang om de två olika utgångspunkterna i frågan.

En första slutsats angående PPP/OPS är att se begreppet som ett resultat av en ideologiskt formad lösning på finansiella problem, en lösning som söker ett problem. Det blir för betraktaren en till stor del ologisk politik, istället för att ha ett problem och söka reella lösningar så innehar man en lösning och söker ett problem. Det här faktumet beskriver John Kingdon i sin bok *Agendas, alternatives and public policies*, politiken har inte med nödvändighet den stringenta policyprocessen som man kan förvänta sig med problem, konsultering, diskussion, lösning och slutligen beslut utan att processen är bakvänd (Kingdon, 2003:77f). Utifrån detta kan man dra paralleller med diskursen runt PPP/OPS. Begreppet i sig och dess innebörd kan vid analys av materialet ses som en lösning i jakt på ett problem vilket det funnit i infrastrukturen. Vidare så måste man då även bena ut vem det är som för fram PPP/OPS som lösning respektive där det inte finns som lösning.

Ur de motioner som figurerat i materialet som förespråkar PPP/OPS som lösning på finansieringsproblem i infrastrukturen ser partifördelningen ut som följer⁸:

Moderata samlingspartiet:	46 (noterbart 3st mot. över 10 underskrifter)
Kristdemokraterna:	3
Folkpartiet	7
Centerpartiet	1

Ur de motioner med samma diskurs men med annan lösning ser fördelning ut på följande sätt⁹:

Moderata samlingspartiet:	4
Kristdemokraterna:	1
Folkpartiet	1
Centerpartiet	2
Socialdemokraterna	19
Miljöpartiet	4
Vänsterpartiet	2

Vad kan man då dra för slutsatser utifrån ovanstående. För det första så är inte detta representativt på grund av att allt material inte är representerat där PPP/OPS förespråkas utan endast det som använts i analysen. Vidare så är det material som

⁸ Urval ska inte på något sätt ses som representativt utan endast ett klagörande av hur fördelning är i de 16 motioner som i analysen förespråkat PPP/OPS. Antalet som presenteras är även räknat utifrån antalet underskrifter och inte antal motioner. Detta då det inte alltid är en författare respektive inte alltid enhetliga partimotioner. Uppräkningen syftar till att visa vilka partier som är benägna att föra fram PPP/OPS.

⁹ Urvalet utefter de åtta motioner som presenteras i delen **Annan infrastruktur samma diskurs**, ska inte ses som representativ utan endast till för att påvisa skillnader.

inte tar upp PPP/OPS inte heller möjligt att generalisera ifrån då det materialet endast är en del av det som behandlar infrastruktur, det har använts uteslutande för att påvisa att diskursen reproduceras oavsett möjlig lösning, vilket är en viktig slutsats för kommande problematisering. Vad kan man då dra för slutsatser utifrån materialet med hänsyn till dessa förhinder?

För det första är det utefter siffrorna förhållandevis uppenbart att PPP/OPS som lösning kommer från partier vilka kan härledas till den liberala ideologiska traditionen. Emellertid är det så att partier med liberal ideologitradition finns representerade i facket där ingen lösning med PPP/OPS existerar. Man ska dock inte dra allt för stora växlar på detta då en lösning inte med nödvändighet måste företrädas av hela partier. För att kunna kontrollera siffrorna bättre skulle man behöva ett urval på alla motioner vilka behandlade infrastruktur för att sedan särskilja de med PPP/OPS och därefter kontrollera fördelningen. Ett senare steg skulle vara att titta på vilken position i det här fallet de olika motionärerna har. Om de som lanserar PPP/OPS och har en liberal grund och samtidigt sitter i rådsgrupper, beslutande organ, remissinstanser som behandlar infrastrukturfrågor så skulle man kunna dra än större växlar av resultatet.

6.1.2 Propositioner & skuggbudgetmotioner

Nästa steg blir därför att titta på vad partier med olika ideologisk grund har för inställning. Om vi tittar på den senaste budgetpropositionen från den borgerliga alliansen som innehar regeringsmakten i Sverige så kan vi se följande

”Det statliga åtagandet kan dock komma att kompletteras genom medfinansiering från företag [...] Anläggningsmarknaden präglas av låg produktivitetsutveckling. Bristande konkurrens är en orsak, men åtgärder behöver vidtas även på beställarsidan. Regeringen arbetar nu med en rad initiativ i syfte att få en bättre fungerande marknad och i slutändan mer infrastruktur för varje satsad krona.” (prop. 2007/08:100, s.54, egen kursivering)

Det finns ingen direkt uttalad vilja att använda PPP/OPS, däremot finns en antydning genom ”medfinansiering från företag” vilket ger incitament till samtal om PPP/OPS. Vad för initiativ regeringen arbetar med för att få en bättre fungerande marknad redogörs inte för. Det är därför inte möjligt att dra slutsatsen att det är PPP/OPS som åsyftas, emellertid kan man utifrån tanken om medfinansiering från företag anta att det är det som initiativen innebär.

Det som är intressant med regeringens politik på området är inte vad den har uttalat för åsikt i den senaste budgetpropositionen utan vad den sagt innan och nu har reviderat. I budgetproposition 2006/07:1 framförs att ”Regeringen kommer att verka för nya finansieringslösningar för infrastrukturen. Offentlig-privat samverkan (även kallat PPP)[...]” (prop. 2006/07:1 utgiftsområde 22, s.26). Regeringen har eller verkar snarare haft ett klart mål att använda sig av PPP/OPS i finansiering av infrastruktur.

Detta ställs mot den nuvarande oppositionen som har grund i de socialistiska ideologin. I en skuggbudgetmotion 2007/08:Fi9 så menar motionären att anledningen till att infrastrukturen inte byggs ut är att regler idag gör att finansiering sker över statsbudgeten. Detta medför att infrastrukturens finansiering får pengar ur samma kaka som till exempel skola och vård. Lösningen som motionären vill ha är i form av lånefinansiering via riksgälden (se

under ”Ny budgetlag för långsiktiga investeringar”, s.49). Vad gäller PPP/OPS ser motionären endast detta som ett förskjutande av makt från offentlig till privat sektor och att infrastrukturens utbyggnad ska ske efter behov och inte profit (mot. 2007/08:Fi9, s.49f). I samma motion framförs även att PPP/OPS vore onödigt att ta ställning till om man skulle ändra lagen för att lättare lånefinansiera (Ibid. s.41-45).

En annan oppositionell skuggmotion menar apropå PPP/OPS att de i förhållande till regeringen ”[...] förordar istället funktionsupphandlingar där man samordnat upphandlar både byggande och drift av vissa väl avgränsade projekt och finansierar dem genom lån i Riksgälden. Med en sådan modell uppnår man samtliga fördelar med OPS men till betydligt lägre kapitalkostnader.” (mot. 2007/08:Fi277). Det ekonomiska incitamentet väger uppenbarligen tungt och egentligen är det inte ett uttryck för åsikten vad staten bör göra som framkommer. Dock ska man hålla i minnet att politik i frågan till stor del behandlar ekonomiska möjligheter, ekonomiska argument är i mångt och mycket alltid viktigt. Den grundsynvinkel som ovanstående skuggbudgetmotioner har är på en mer djuplodad nivå uppenbart ideologiskt färgade, vilket inte heller är så förvånande när man betänker att det är en skuggbudget vänd mot den nuvarande borgerliga regeringen.

Föga förvånande finns en klar koppling mellan ideologi och begreppet PPP/OPS vilket ovan bevisats, detta främst genom en återkoppling till tidigare resonemang angående frågan om statens roll kontra det privata. Frågan är dock om det i alla fall och framförallt i det material jag lyft fram alltid är en fråga om vad staten på en ideologisk nivå bör göra. För att kunna besvara den frågan och för att problematisera de slutsatser som nu framkommit så tänker jag behandla det specifika fallet med E 22 AB.

6.1.3 Målen helgar medlen

Det är fullt möjligt att dra den snabba slutsatsen att inställning till PPP/OPS utgår från partitillhörighet/ideologi. Slutsatsen att PPP/OPS endast är ett resultat av ideologisk utgångspunkt är en fullt plausibel slutsats men den lämnar obesvarade frågor. Hur kommer det sig till exempel att det är en bred uppslutning runt E 22 AB?

Det är inte möjligt att på rak arm anta att det inte finns några ideologiska motståndare till att privata entreprenörer ska välkomnas in på en arena som under lång tid varit statlig. Det är dock inte nödvändigtvis så att den ideologi du företräder direkt styr din uppfattning om PPP/OPS. Den slutsatsen har styrkts i en intervju med E 22 AB:s informations- och analyschef Henrik Andersson. För det första så finns det inte endast borgerligt styrda kommuner längs med E22an från Trelleborg i söder till Norrköping i norr¹⁰. Utifrån detta så skulle man sedan

¹⁰ Politisk representation i kommuner längs med E 22an, i de olika samarbetsparterna, ser ut som följer: Regionförbundet i Kalmar län (5kommuner längs sträckan); Borgerlig majoritet(B) 3, Socialistisk majoritet(S) 2. Region Blekinge (4); (B) -, (S) 3, Oklar majoritet (O) 1. Region Skåne (10); (B) 4, (S) 3, (O) 3. Region Östman (Östergötland) (3); (B) 2, (S) 1. Information från <http://www.val.se>. Kategorin oklar majoritet utgår från att

kunna dra slutsatsen att PPP/OPS är en helt ideologisk fråga beroende på om kommuner med socialdemokratiskt, vänsterpartistisk och/eller miljöpartistisk styrelse skulle vara motståndare på en ideologisk nivå.

På frågan angående till exempel socialdemokratiska kommunledningars eventuella motstånd svarade Henrik Andersson att E22 AB inte mött någon fientlig inställning eller negativitet gentemot PPP/OPS som sådant. Det som man enligt honom möjligtvis skulle kunna dra slutsatser om vad det gäller PPP/OPS var att region och/eller kommuner inte var villiga att vara den andra parten i förhållande till det privata. Det som verkar vara den mest rimliga förklaringen till varför analysen påvisar den inställning till PPP/OPS som finns är att detta inte handlar om ideologi, effektivitet och så vidare. Det verkar till största delen snarare handla om att motionärer är valda av kommun- respektive regioninvånare och med det uppdrag som detta ger så ska de motsvara vad väljarna vill ha för politik.

Politikernas största mål är att få sin politik genomdriven oavsett vad det gäller, när budgeten för infrastrukturen medför att ban- och vägverket måste prioritera vissa objekt över andra så gäller det att gripa alla halmstrån som finns tillgängliga. Man strävar då även efter att maximera projektets storlek oavsett om detta strider mot samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler eller inte (jmf. Andersson, 1993:78). De griper efter dessa halmstrån för att ta alla chanser som finns att få sin politik genomförd oavsett om de egentligen har en vilja att använda sig av i detta fall PPP/OPS eller inte.

6.1.4 Visionerna - tvingande verklighetsuppfattningen

Man kan även i diskursen åskådliggöra en sorts visionär styrning där visionen om framtiden ses som en sorts tvingande utveckling oberoende av vilken politik som förs och vilket tecken man analyserar. Antingen befinner man sig på tåget mot framtiden eller så ser man detta lämna perrongen. Hall & Löfgren argumenterar för att den IT-diskurs som byggdes upp i slutet av 1990-talet till stor del styrdes av en visionär diskurs där innehåll inte var lika viktiga som visionen om framtidens tvingande förändringar (jmf. Hall et al., 2006).

Man kan dra många liknande slutsatser utifrån vad diskursen runt PPP/OPS visat. Hall & Löfgren lyfter på ett mycket tydligt och tillfredställande sätt den maktdimension som finns i och med hur man söker framställa en tvingande framtidsvision. ”Genom att fastställa en speciell samhällsutveckling, peka ut vissa utvecklingsfaktorer som tvingande och i enlighet med denna utvecklingsmodell definiera bestämda aktörsroller för exempelvis stater [...] individer får denna visionära styrning en maktpotential.” (Hall et al. 2006:54). Den visionära styrningen blir därmed också ideologiserande i enlighet med tidigare slutsatser angående vad staten bör göra.

lokala småpartier har vågmästarroll vilket föranleder att traditionella höger- respektive vänsterkonstellationer inte är givna.

7 Avslutande diskussion

Diskursen som PPP/OPS rör sig inom är som tidigare visats direkt avhängig begreppet och fungerar istället som en grund från vilken stöd söks för att få finansiering av infrastruktursatsning. PPP/OPS är därmed inte det viktiga utan det är att uttömma alla möjligheter för att få sitt projekt godkänt och genomdrivet. Att det finns en ideologisk aspekt i begreppet är inte så viktig för diskursen som har undersökts. Emellertid är den ideologiska aspekten central om man vill titta på varför PPP/OPS presenterats som lösning och vad den har för roll i dagens debatt.

Vad gäller den här uppsatsen så är det viktigt att med hjälp av den diskursanalytiska analysramen lyfta fram hur diskursen som PPP/OPS rör sig inom ser ut. Detta anser jag att jag gjort på ett bra sätt, jag menar också att det är fullt möjligt att dra de slutsatser som presenterats tidigare utifrån den diskurs som blivit åskådliggjord. Den relation till ideologi som presenterats lyfter fram en annan problematik i och med vem som har den direkt språkligt baserade agendasättande makten. Jag har i den här uppsatsen inte gjort en direkt konsekvensanalys av detta, en sådan analys hade varit en möjlig förlängning av det här arbetet och torde vara nästa steg för att kunna förklara den infrastrukturpolitik som förs och kommer att föras under nuvarande regeringsmajoritet. Jag har i uppsatsen inte haft någon ambition att bedriva normativ forskning det vill säga om det är bra respektive dåligt med PPP/OPS. Jag ser i förlängningen intressanta frågor utifrån att man ser infrastruktur som något som har demokratiska normativa implikationer samt en större diskussion om vad man anser att staten bör göra i relation till infrastrukturen. Det kan tyckas att infrastruktur är ett allt för abstrakt ämne för sådana diskussioner samt att det inte finns demokratiska infallsvinklar/problem med infrastruktur. Det anser jag vara ett misstag då även detta rör människors direkta vardag. Även om det inte är en normativ fråga likt till exempel fördelningen av inkomster mellan medborgarna så rör det sig inom det normativa fältet då frågor som *för vem? var? och varför?* byggs infrastrukturen kan ställas mot bakgrund av satsningar på infrastruktur.

Avslutningsvis ska det ska bli intressant att följa den vidare utvecklingen på området och se vem som får möjlighet att genomdriva sitt PPP/OPS-’pilotprojekt’. Den som får den chansen har med största sannolikhet utnyttjat språkets förmåga att vara *the supreme instrument of power*.

8 Referenser

Andersson, Roland, 1993. *Bygga Sverige ur krisen? : om lönsamhetsbedömning och finansiering av infrastrukturinvesteringar*. Stockholm: SNS Förlag

Bergström, Göran – Boréus, Kristina, 2005. *Textens mening och makt*. Lund: studentlitteratur.

Bourgon, Jocelyne, 2007. "Responsive, responsible and respected government: towards a New Public Administration theory", *International Review of Administrative Sciences*, vol.73 nr.1 s.7-26.

Cars, Göran – Snickars, Folke, 1994. *Spelet om infrastrukturen : en studie av samverkan i samhällsbyggandet mellan privat och offentlig sektor*. Stockholm: SNS Förlag

Flyvbjerg, Bent - Bruzelius, Nils - Rothengatter, Werner, 2003. *Megaprojects and risk : an anatomy of ambition*. Cambridge: Cambridge University Press

Esaiasson, Peter – Gilljam, Mikael – Oscarsson, Henrik – Wängnerud, Lena, 2005. *Metodpraktikan – Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Andra upplagan. Stockholm, Norstedts Juridik AB

Hall, Patrik - Löfgren, Karl, 2006. *Politisk styrning i praktiken*. utgivningsort okänd: Liber

Hall, Patrik – Sjövik, Kristian – Stubbergaard, Ylva, 2005. *Nätverk söker förankring: Öresundsregionen i ett demokratiperspektiv*. Lund: Studentlitteratur

Hay, Colin, 2002. *Political Analysis - A Critical Introduction*. London: Palgrave

Hill, Michael, 2005. *The public Policy Process*. Forth edition. Harlow: Pearson Education Limited

Kaijser , Arne, 1994. *I fädrens spår : den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*. Stockholm: Carlssons

Linder, Stephen H., 1999. "Coming to Terms With the Public-Private Partnership: A Grammar of Multiple Meanings", *American Behavioral Scientist*, vol.43 nr.1 s.35-52.

Lundquist, Lennart, 1993. *Det vetenskapliga studiet av politik*. Lund: Studentlitteratur

Lundqvist, Lennart J., 2005. 'Privatisering – varför och varför inte?' ur Rothstein, Bo, 2005. *Politik som organisation*. Tredje upplagan. Stockholm: SNS förlag.

Mörth, Ulrika – Sahlin-Andersson, Kerstin, 2006. 'Partnerskap i samhällsförändringens rum' ur Mörth, Ulrika – Sahlin-Andersson, Kerstin, 2006. *Privat Offentliga Partnerskap*. Stockholm: SNS förlag.

Nilsson, Jan-Eric – Pyddoke, Roger, 2007. *Offentlig privat samverkan kring infrastruktur – en forskningsöversikt*. Linköping: VTI –Väg- och transportforskningsinstitutet

Nordin, Svante, 2003. *Filosofins historia – det västerländska förnuftets äventyr från Thales till postmodernismen*. Andra upplagan. Lund: Studentlitteratur.

Rothstein, Bo, 2006. *Vad bör staten göra?* Andra upplagan. Stockholm: SNS Förlag.

Schattschneider, Elmer Eric, 1975. *The semisovereign people : a realist's view of democracy in America / E.E. Schattschneider*. Hinsdale, Ill. : Dryden P

Winther Jørgensen , Marianne och Phillips, Louise. 2000. *Diskursanalys som teori och metod*. Lund: Studentlitteratur.

Åkerström Andersen, Niels, 2003. *Discursive Analytical Strategies - understanding Foucault, Koselleck, Laclau, Luhmann*. Bristol: Policy Press

Muntliga källor

Andersson, Henrik. Informations och analyschef E 22 AB, telefonintervju 2008-05-23

Offentligt tryck

Departement serien 2000:65, Näringsdepartementet. *Alternativ finansiering genom partnerskap: ett nytt sätt att finansiera investeringar i vägar och järnvägar*. Stockholm: Fritzes offentliga publikationer, 2000.

Motion 2007/08:Fi277, Sahlin, Mona . ”Sverige tjänar på rättvisa”

Motion 2007/08:Fi9, Ohly, Lars. ”med anledning av prop. 2007/08:100 2008 års ekonomiska vårproposition”

Motion 2007/08:T500, Johnson, Jacob – Leander, Helena. ”Järnvägen mellan Örbyhus och Hargshamn”

Motion 2007/08:T510, Axelsson, Christina m.fl. *"Utgiftsområde 22 Kommunikationer"*

Motion 2007/08:T530, Johansson, Wiwi-Anne. *"Bohusbanan"*

Motion 2007/08:T452, Nylander, Christer m.fl. *"Snabb utbyggnad av E 22"*

Motion 2007/08:T293, Johansson, Annie. *"Infrastrukturpengar till Jönköping"*

Motion 2007/08:T493, Smith Andersson, Karin. *"Kommunikationer"*

Motion 2007/08:T434, Hagberg, Liselott. *"Ostlänken"*

Motion 2007/08:T274, Johnsson, Jeppe m.fl. *"Utbyggnad av E 22"*

Motion 2007/08:T294, Sjösten, Ulf - Johansson, Bengt-Anders. *"Riksväg 40"*

Motion 2007/08:T257, Lindgren, Else-Marie. *"Motorvägsstandard på riksväg 40"*

Motion 2007/08:N387, Green, Monica m.fl. *"Västsveriges näringsliv och infrastruktur"*

Motion 2007/08:T487, Norlén, Andreas m.fl. *"Upprustning och utbyggnad av riksväg 50"*

Motion 2007/08:T239, Wachtmeister, Peder – Habsburg Douglas, Walburga. *"OPS-finansiering av Ostlänken"*

Motion 2006/07:T390, Zakrisson, Kristina m.fl. *"Norrbottenbanan"*

Motion 2006/07:T351, Danielsson, Staffan m.fl. *"Infrastrukturen i Östergötland"*

Motion 2006/07:T313, Johnsson, Jeppe m.fl. *"Utbyggnaden av E 22"*

Motion 2006/07:T443, Pålsson, Anne-Marie m.fl. *"Skånsk infrastruktur"*

Motion 2006/07:T416, Lindgren, Else-Marie. *"Motorvägsstandard på riksväg 40"*

Motion 2006/07:T327, Sjösten, Ulf. *"Vägarnas betydelse för ekonomin"*

Motion 2006/07:T267, Danielsson, Peter. *"Europakorridoren"*

Motion 2006/07:T208, Tysklind, Lars. *"Bohusbanans framtid"*

Motion 2006/07:T268, Tysklind, Lars. *"Fast förbindelse över Gullmarn"*

Motion 2006/07:T209, Widegren, Cecilia. *"E 20 som nationellt prioriterad väg"*

Motion 2006/07:T399, Enochson, Annelie. ”Nya vägförbindelser över Göta älv”

Proposition 2007/08:100. *Förslag till riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken*. 2008 års ekonomiska vårproposition. Regeringens proposition.

Proposition 2006/07:1 UTGIFTSOMRÅDE 22. *Kommunikationer*. Förslag till statsbudget för 2007. Regeringens proposition