

Sven Winnell 29 april 2011:
Brev till kommunstyrelsen i Strängnäs
om järnvägen i Strängnäs.

<http://winnell.com/omr71i.pdf>

Till kommunstyrelsen i Strängnäs.

kommunstyrelsen@strangnas.se

Järnvägen i Strängnäs.

Järnvägarna fungerar dåligt och regeringen vill förbättra underhållet. Men det är inte bara underhållet som inte fungerar. Ny- och ombyggnader sker inte på lämpligt sätt. Järnvägen genom Hallandsåsen är ett exempel på inkompetens. Ett annat exempel är ombyggnaden av Svealandsbanan. Där klagar fem generaldirektörer på att trafiken inte fungerar.

Den nya Svealandsbanan invigdes 1997 och sedan har man påbörjat försök att förbättra. Kompetensen vid det gamla Banverket som nu ingår i det nya Trafikverket är dock inte tillräckligt stor.

Svealandsbanan är bl a en ombyggnad av gamla järnvägen mellan Stockholm och Eskilstuna. Förr gick järnvägen via Läggesta och Åkers Styckebruk och från Åker gick en bibana till Strängnäs. Ombyggnaden innebar bl a att det gjordes en helt ny bana mellan Läggesta och Eskilstuna, som gick via centrala Strängnäs.

Det som gjordes i Strängnäs var, trots protester, en förfärlig dragning genom stadsparken Långberget som förstörde miljön och var ett enkelspår. Nu föreligger ett förslag att dra ett spår till så att man får önskade dubbelspår, men förslaget är på ett sådant sätt att miljön blir ännu mer förstörd. Det fanns bättre förslag när Svealandsbanan drogs genom Strängnäs och det finns bättre förslag nu när man försöker få till dubbelspår.

De dåliga förslagen i Strängnäs beror inte bara på Banverket/Trafikverket utan skulden ligger också hos de kommunala myndigheterna och isynnerhet de politiska partierna där.

Banverket förstod efter några år efter invigningen 1997 att de byggt något dumt och började utreda en ombyggnad av järnvägen. Verket har gjort utredningar som visar, att den kritik som framfördes 1995 var befogad. Banverket begärde synpunkter på sina nya förslag före den 22 juni 2006 och i en ny omgång före den 6 december 2006.

Jag gjorde då en sammanställning som nu bifogas och som också finns på min hemsida: [Sven Wimmell 061213: Järnväg i Strängnäs \(http://wimnell.com/omr71e.pdf\)](http://wimnell.com/omr71e.pdf) "Rapport februari 1995 kompletterad 15 juni 2006 och 4+13 december 2006". Där finns förslag till ombyggnad.

I brev till trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm den 6 augusti 2010 upprepade jag mina förslag till ombyggnad och föreslog att man skulle följa mina förslag. Brevet finns i kopia i det följande och finns också på min hemsida: [Sven Wimmell 6 august 2010 : Till Trafikverket om järnväg i Strängnäs http://wimnell.com/omr71h.pdf](http://wimnell.com/omr71h.pdf)

**Den 14 mars 2011 fanns i Dagens Nyheter en debattartikel
"Tågens vinterkollaps är inte samhällsekonomiskt rimlig":**

"Fem generaldirektörer i Mälardalen: Vi kan inte acceptera hur de senaste vintrarnas tågkaos påverkat våra myndigheter. Som chefer för myndigheter lokaliserade utanför Storstockholm ser vi att förseningar och inställda tåg kostar stora summor av skattemedel. Det påverkar dessutom hela den gemensamma arbetsmarknaden i Mälardalen. SJ:s och Trafikverkets bristande förmåga att hantera kyla och snö är inte samhällsekonomiskt rimlig, skriver de fem generaldirektörerna "

“Vi, som är chefer och ansvariga för myndigheter med verksamhet lokaliserad utanför Storstockholm, är djupt oroad över järnvägstrafikens bristande tillförlitlighet. Förseningar och inställda tåg kostar våra myndigheter stora summor av skattemedel i såväl tid som minskad effektivitet i verksamheterna.

Osäkerheten i tågtrafiken påverkar verksamheten tydligt. Det går inte att ha möten på morgonen, då man inte vet om de anställda kommer att hinna till arbetsplatsen på utsatt tid. Arbetstid går åt för att informera sig om inställda och försenade tågavgångar. Anställda måste även ibland brådstörtat lämna arbetsplatsen i förtid på eftermiddagar för att hinna hämta barn på förskolor sedan planerade tågavgångar ställts in.

Vid tjänsteresor försvinner dyrbar arbetstid för personal som tvingas tillbringa tid på försenade tåg eller drabbas av inställda avgångar.

Detta är vad man omedelbart ser, men det är inte det allvarligaste. Erfarenheterna av hur illa tågtrafiken fungerar gör att den gemensamma arbetsmarknaden i Mälardalen inte fungerar. Medarbetare som ett par gånger missat att hämta barn på förskolan föredrar snabbt att skaffa ett arbete närmare hemmet. Duktiga medarbetare lämnar oss och möjligheterna att rekrytera i hela regionen minskar.

Vi har miljöriktlinjer vid våra myndigheter, som anger att arbetsresor i allra största utsträckning ska ske med tåg. Övergång till bilpendling är orimligt – inte bara ekonomiskt och miljömässigt utan också därför att kvalificerade medarbetare inte kan lägga 2–3 timmar per dag på bilkörning. Samma tid går däremot att använda till tågresor eftersom den tiden kan användas produktivt.

Vi kan inte se att denna bristande förmåga hos SJ och Trafikverket att hantera snö och kyla är samhällsekonomiskt rimlig.

Arbetspendlingen i Mälardalen har under några år blivit betydande och berör inte enbart våra myndigheters arbetsplatser. Aktuell SCB-statistik bekräftar den ökade arbetspendlingen.

Av Energimyndighetens personal pendlar en tredjedel från Stockholm och en tredjedel från andra orter i Mälardalen. Det är således endast en tredjedel av personalen som är bosatt i Eskilstunaområdet. Vid Energimarknadsinspektionen är drygt hälften av de anställda bosatta utanför arbetsorten. Bilden är liknande för Lotteriinspektionen i Strängnäs.

Situationen är densamma på Myndigheten för yrkeshögskolan i Västerås, där många av de anställda dagligen tågpendlar från Stockholm, men även från andra orter, såsom Hallstammar, Kungsör, Enköping, Örebro och Avesta. En minoritet av myndighetens anställda är bosatta på verksamhetsorten.

SCB: s verksamhet är förlagd till både Stockholm och Örebro och det är en förutsättning för myndighetens verksamhet att resor mellan de båda arbetsplatserna fungerar friktionsfritt. Det är ett stort antal medarbetare som dagligen reser i tjänsten mellan de båda orterna.

Tågtrafikens vinterkollaps bekräftas av statistik, som sammanställts utifrån uppgifter från Trafikverket. Sedan den 1 november fram till när detta skrivs har antalet inställda och försenade tåg varit 664 respektive 336 på sträckan Arboga–Eskilstuna och omvänt, 1 384 försenade och inställda tåg på sträckan Västerås–Stockholm och 973 mellan Eskilstuna och Stockholm!

SJ och Trafikverket måste samarbete på ett bättre sätt och gemensamt se till att den spårbundna trafiken i Mälardalen fungerar. Som statliga aktörer borde de kunna se samhällsekonomiska mål.

I april 2010 önskade SJ:s vd Jan Forsberg en rejäl vinter 2010–2011 så att alla åtgärder och förbättringar som vidtagits utifrån erfarenheterna från den tågkaotiska vintern 2009–2010 skulle kunna visas upp. Ingen av oss är imponerade av vad vi hittills sett och upplevt. De senaste årens tågkaos är helt oacceptabelt.

PIA ENOCHSSON

generaldirektör, Myndigheten för yrkeshögskolan, Västerås

YVONNE FREDRIKSSON

generaldirektör, Energimarknadsinspektionen, Eskilstuna

HÅKAN HALLSTEDT

generaldirektör, Lotteriinspektionen, Strängnäs

TOMAS KÅBERGER

generaldirektör, Energimyndigheten, Eskilstuna

STEFAN LUNDGREN

generaldirektör, SCB Stockholm-Örebro “

När jag gjorde mina förslag innan Svealandsbanan började byggas räknade jag med att det för eller senare skulle komma behov att göra dubbelspår. En fråga till banverkets generaldirektör hur man skulle ordna dubbelspår i banverkets förslag besvarades med att man då skulle bygga ett andra spår söder om Strängnäs. Det var ett dumt svar och jag gjorde vad som då gick att göra, jag föreslog dubbelspår åtminstone vid stationen i Strängnäs.

Krav om dubbelspår kom ganska snart efter invigningen. Banverkets/Trafikverkets förslag nu innebär att de vill bygga en ny tunnel bredvid den två km långa tunneln västerut från stationen och den ska mynna på gatan utanför stationen och mot öster ligga utanför det befintliga spåret, på något sätt hänga i luften över kyrkogården och fortsätta mot Ulfhäll. Hur man vid stationen ska ta sig över det yttre spåret för att komma till tåget på det inre spåret är oklart.

Banverkets/Trafikverkets förslag bör inte genomföras. Bättre än att

göra det förslaget är att vänta. Bäst är att göra som jag föreslår. Jag föreslår att den befintliga tunneln från väster får fortsätta in under Långberget, med en station i berget och att man fortsätter tunneln med två spår mot Ulfhäll, kommer i dagen där och fortsätter med två spår mot öster. Spåret i Långbergskanten kan tas bort.

Om man har ont om pengar kan man tills vidare ha bara ett spår på sträckan med den befintliga två km långa tunneln västerut från stationen eftersom man kan ordna möten vid stationen i berget under Långberget, där tåg kan vänta om det behövs. Har man pengar bygger man en tunnel nummer två bredvid den två km långa tunneln så att man får två spår västerut från stationen.

Detta beskrivs i brevet till Trafikverket den 6 augusti 2010. Detaljer om hur det bör göras i berget under Långberget finns i handlingarna jag gjorde innan Svealandsbanan byggdes, i sammanställningen 2006.

Banverket/Trafikverket håller på och bygger dubbelspår på Svealandsbanan, men det dröjer väl innan det är helt klart. På de flesta ställen lär det gå bra utan stora miljöproblem, den svåraste delen är nog delen genom Strängnäs centrala delar, vid Långberget. Trafikverkets förslag där är helt oacceptabelt, vilket är synd.

Banverket har teknik för att bygga spår, men förstår sig inte på att bygga med hänsyn till estetiska krav i känsliga områden. Byggnadsentreprenörer som byggde de tokiga delarna vid Långberget ogillande Banverkets lösningar där, men byggde för att tjäna pengar.

Nu har man möjlighet att rätta till gamla tokigheter, men makthavarna vill fortsätta att förstöra miljön ännu mer.

Regeringen avsätter pengar för mer underhåll och kanske för snöröjning, men det vore bra om man också ville förbättra miljön.

Brevet nu är ett försök att få makthavarna att bli förnuftiga. Kopior av brevet skickas till många som borde hjälpa till att förbättra miljön. Se till att man gör enligt mitt förslag.

I det följande kommer först kopia av brevet till Trafikverkets generaldirektör den 6 augusti 2010 .

Efter det har lagts in några artiklar som kan vara intressanta i sammanhanget.

- * Svårt att hitta ny SJ-ordförande.**
- * Regeringens nyhetsbrev, 8 april 2011. "Vi satsar på järnvägen"**
- * PM: 800 miljoner kronor till förbättrat underhåll av järnvägen.**
- * Trafikverket nöjt med regeringens besked.**
- * Drömmen om marknaden drev SJ till ruinens brant.**

Kopior av brevet går till:

Marie Jonsson Enhetschef Plan- o byggenheten
marie.jonsson@strangnas.se

Mikael Rojek tf Stadsarkitekt Gestaltungsfrågor, detaljplaner, översiktsplanering. mikael.rojek@strangnas.se

Biblioteks-, musei- och kulturchef Christer Hermansson
Biblioteks-, musei- och kulturchef

Moderaterna i Strängnäs. Ordförande Krister Berg.
Krister.berg@strangnas.se

Folkpartiet. jan.bjorklund@folkpartiet.se
Folkpartiet i Strängnäs. Kommunföreningens ordförande Gunnar Swahn. gunnar.swahn@swipnet.se
Kontaktperson. Barbro Söderberg. barbro.soderberg@vattnet.com

Centerpartiet i Strängnäs. Kretsordförande Anton Nordström
anton.nordstrom@strangnas.se

Gruppledare Marianne Andersson
marianne.politiker.andersson@strangnas.se

Göran Hägglund, kd-ledare. info@kristdemokraterna.se
Kristdemokraterna i Strängnäs. helene@kristdemokraterna.se
Kontaktperson: bertil.stensgard@spray.se

Socialdemokraternas ordförande Håkan Juholt,
hakan.juholt@riksdagen.se
Socialdemokraterna i Strängnäs. strangnas.arbetarkommun@telia.com

Kommunalråd Tord Tjernström tord.tjernstrom@strangnas.se
Gruppledare KF Ingrid Fäldt ingrid.falldt@strangnas.se

Lars Ohly, v-ledare. vansterpartiet@riksdagen.se
Vänsterpartiet i Strängnäs. strangnas@vansterpartiet.se

MPsprörör Peter Eriksson. peter.eriksson@riksdagen.se
Miljöpartiet i Strängnäs. strangnas@mp.se

Strängnäspartiet i Strängnäs. info@strangnaspartiet.se

Generaldirektören för Trafikverket Gunnar Malm.
Gunnar.Malm@trafikverket.se.

Miljöminister Andreas Carlgren, Miljödepartementet.
registrator@environment.ministry.se

Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd,
Näringsdepartementet. registrator@enterprise.ministry.se

It- och regionminister Anna-Karin Hatt, Näringsdepartementet.
registrator@enterprise.ministry.se

Generaldirektör PIA ENOCHSSON, Myndigheten för yrkeshögskolan,
Västerås. pia.enochsson@yhmyndigheten.se

Generaldirektör YVONNE FREDRIKSSON, Energimarknads-
inspektionen, Eskilstuna. registrator@ei.se

Generaldirektör HÅKAN HALLSTEDT, Lotteriinspektionen,
Strängnäs. registrator@lotteriinspektionen.se

Generaldirektör TOMAS KÅBERGER, Energimyndigheten,
Eskilstuna. registrator@energimyndigheten.se

Generaldirektör, STEFAN LUNDGREN, SCB Stockholm-Örebro.
stefan.lundgren@scb.se

Stockholm den 29 april 2011

Sven Winnell

Fyrverkarbacken 40
112 60 Stockholm

sven.winnell@telia.com

Brev till generaldirektören för Trafikverket
Gunnar Malm den 6 augusti 2010

Gunnar.Malm@trafikverket.se.

Till generaldirektören för Trafikverket Gunnar Malm **Gunnar.Malm@trafikverket.se**

I slutet av 1800-talet byggdes järnväg mellan Södertälje och Eskilstuna. Den passerade Läggesta och Åkers Styckebruk. Från Åker gjordes en bana på cirka två mil till Strängnäs. I slutet på 1900-talet uppkom förslag om att rusta upp banorna och förslag om att lägga ner bandelarna mellan Läggesta och Eskilstuna och istället dra en ny bana Läggesta-Strängnäs-Eskilstuna. Järnvägen söder om Mälaren skulle heta Svealandsbanan.

Man ville ha en station i Strängnäs nära centrala delarna av staden. Ett problem med det var höjdförhållandena. På Mälarens södra sida löper en förkastning som i Stockholm tar sig uttryck i Södra bergens långsträckta branter. I Strängnäs finns motsvarande bergsbranter som är särskilt framträdande i kanten på naturparken Långberget och som bildar en lång sydlig gräns för de centrala delarna av staden. På 1930-talet fanns ingen stadsbebyggelse söder om Långberget, senare har staden vuxit ut där.

Långbergsparken rustades upp i slutet av 1800-talet med hjälp av frivilliga insatser av stadens befolkning. Vägar och utsiktsplatser m m anlades och parken blev mycket omtyckt och använd av stadsbefolkningen, den blev en viktig del i det sociala livet.

När det blev tal om att dra ny järnväg till Strängnäs föreslog regerande kommunalråd (fp) att järnvägen skulle dras uppe på Långberget. Det var ett vansinnigt förslag och han dog snart efter det. Från Eskilstunahållet skulle nog tåget komma upp på berget, men på grund av lutningsförhållanden skulle det inte komma ned i östra änden av Långberget. Och hur skulle ett stationsområde med bilar och bussar etcetera ordnas uppe på berget? Det värsta var dock att Långbergsparken skulle bli totalförtörd.

Banverket kom med förslag att en station skulle läggas ungefär där hållplatsen nu är och att tåget därifrån och mot Eskilstuna skulle gå i en cirka två kilometer lång bergtunnel. Mot öster från stationen skulle tåget gå på något sätt. Jag föreslog Banverkets huvudkontor, att stationen borde ligga i berget med ingång mittför Vitalisvägen och att tunneln borde fortsätta i berget österut och komma i dagen vid Ulfhäll och där fortsätta mot Läggesta.

Huvudkontoret kom också sedan med ett sådant förslag. Men då utbröt kostnadsdiskussioner och några menade att det skulle bli för dyrt att på sådant sätt fortsätta den två kilometer långa tunneln med ytterligare cirka en km som det var fråga om.

Motförslaget var att den två kilometer långa tunneln från Eskilstunahållet skulle komma i dagen strax före en station i nuvarande läge och att tåget österut sedan skulle gå i dagen i norra kanten på Långberget, svänga runt östra änden av Långberget och så fortsätta via Ulfhäll mot Läggesta. Det fördes en dårlig diskussion om att ha plankorsning mellan järnväg och väg vid Ulfhäll. Det lades mycket energi på att beräkna kostnader för denna plankorsning. Plankorsning övergavs så småningom och då behövdes fyra nya broar för att klara korsningarna, som inte alls uppstod i förslaget med den hellånga tunneln. Kostnadberäkningar jag gjorde visade att tunnelalternativet skulle bli billigare.

Förslaget med järnväg i dagen i norra kanten på Långberget förstörde Långbergsparken och tillgängligheten till parken.

Jag är född och uppvuxen i Stängnäs och förfäder på både fars och mors sida har bott i Strängnäs sedan åtminstone tvåhundra år. Jag känner därför väl till Strängnäs och strängnäsbornas historia, och kan Långbergsparkens betydelse i stadens liv. Jag är arkitekt och samhällplaneringsforskare med doktorsutbildning i samhällsplanering och anser mig vara kompetent att ha åsikter om järnvägsplaneringen i Strängnäs. Jag har många år arbetat med planering av flygplats-

terminaler för den civila luftfarten och har erfarenhet av hur man tar hand om stationsområden. Sedan drygt tio år har jag på Internet en hemsida om samhällsplaneringens problem, <http://wimnell.com>.

Jag har också goda minnen av misslyckanden som myndigheter gjort ifråga om stora projekt av typ Svealandsbanan.

Efter andra världskriget uppstod opinioner för byggande av en "storflygplats" i Sverige för att vi inte skulle komma efter i "utvecklingen". Storflygplatsdelegationen bildades och kom till att en storflygplats skulle byggas vid Halmsjön i Uppland. Man byggde så småningom en 1800 m lång bana, 60 m bred och med 20 cm tjock armerad betong. När den var klar bjöd man in piloter som provflög och sa, att denna bana kan inte användas, vi vägrar att flyga på den. Projektörerna hade använt sig av sämsta möjliga lutningsförhållanden på både längden och tvären och lyckats ordna det så att flygarna på grund av en puckel inte kunde se banan så som var nödvändigt.

Delegationen ersattes av Luftfartsverket. Verket menade för skams skull att läget vid Halmsjön nog inte var bra och utredde ett par andra lägen, men kom till slut ändå till att Halmsjöläget fick duga. Man byggde en ny bana där och med sprängningar förbättrade man senare den gamla odugliga banan. Flygpatsen bytte namn till Arlanda.

Man hade en användbar bana men inga flygbolag som ville använda den, det fanns inga stationsanläggningar. Luftfartsverket gjorde i ordning en provisorisk station i en stor nybyggd driftsbyggnad, men flygbolagen nappade inte på det, bland annat för att den inte låg vid plattan och passagerarna måste fraktas med buss till flygplanen. Den stationen användes aldrig. Jag fick i uppdrag att försöka förbättra läget och kom tillsammans med SAS stationschef till att det bästa vore att bygga en ny provisorisk station vid plattan. Vi lyckades övertyga Luftfartsstyrelsen om det och så blev det. Den nya stationen tillkom på rekordtid och invigdes av Konungen i början av 60-talet. Det var inte möjligt att utsträcka byggtiden, en viss dag bestämdes för när flyg-

trafiken skulle flyttas över från Bromma till Arlanda och tidtabeller för det trycktes långt i förväg.

Efter andra världskriget när bilarna blivit flera ville myndigheterna förbättra väg 55 som då gick genom centrala Strängnäs. På 1930-talet hade färjan mellan Strängnäs och Tosterön ersatts av en bro som fortsättning av gatan upp till kyrkan. Den bron skulle fortsättningsvis användas för väg 55 och på strängnässidans skulle göras en motorvägsliknande ny väg snett över kvarteren mot ångbåtsbron och Östra Strandvägen skulle breddas och bli del i väg 55. Det var ett förskräckligt ingrepp i Strängnäsmiljön och rönt stort motstånd som pågick länge. Den vägen blev aldrig gjord genom ingrepp av arkitekturprofessorn Lage Wernstedt i Göteborg. Han var född och uppvuxen i Strängnäs och ville rädda Strängnäs. Han föreslog att det skulle göras en ny bro västerut och att väg 55 skulle ligga söder och väster om centrala Strängnäs. Så blev det också så småningom.

När förslagen om ny järnväg genom Strängnäs kom anade jag risk för att det skulle bli stora miljöproblem, vilket det ju också blev. Dessförinnan hade jag undvikit att lägga mig i vad myndigheterna gjorde i Strängnäs, men nu ansåg jag det nödvändigt att försöka rädda Strängnäs. Där fanns också en liten grupp personer som var ute i samma ärende och kallade sin grupp "Rädda Långberget". Vi hjälptes åt att försöka övertyga makthavarna om att de skulle avstå från att lägga järnvägen i dagen i kanten på Långberget och istället lägga den i berget. Som professionell planerare ritade, beräknade och beskrev jag, och gjorde av med uppemot 15000 kr av mina egna pengar på ritningskopior och porton. Jag gjorde utredningar om hela järnvägen från Läggesta till Härad. Den långa obetalda arbetstid jag använde vill jag inte tänka på.

Jag fick i nåder ett halvrimligt långt samtal med stadsarkitekten, en kvinna som var tämligen ny på sin post. Hon sa att hon inte skulle ha några synpunkter på järnvägen, bara göra som politikerna bestämde,

ett synnerligen anmärkningsvärt uttalande av en stadsarkitekt som borde se till stadsmiljön.

Regerande kommunalråd tillhörde ett tillfälligt politiskt parti och hade inte någon kompetens ifråga om planering. Efter mandatperioden försvann partiet och kommunalrådet försvann från den politiska kartan. De gamla vanliga partierna fick mina utredningar men svarade aldrig.

Planeringen av Svealandsbanan sköttes av Banverkets östra regionkontor. Den ledande socialdemokraten uttalade på slutet att politikerna inte förstod problemen med järnvägen och bara gjorde som Banverket föreslog. Banverket sa då att de velat gå vidare med förslaget om järnvägen i berget men inte fått för kommunen.

Vid ett offentligt möte om järnvägen sa Banverkets högste tekniker i östra regionen i början att man bara fick diskutera Banverkets förslag. Eftersom det var ett offentligt möte om järnvägen begärde jag ordet och började tala om järnväg i berget. Teknikern i fråga avbröt mig och sa: "Hörde du inte vad jag sa? Du får inte tala om det." En representant för gruppen Rädda Långberget, en pensionerad ingenjör som på ledande post arbetat flera decennier med tunnelbyggen i Stockholm begärde ordet och började tala om järnväg i berget, också han avbröts lika bryskt och fick inte fortsätta.

På podiet satt en rad av dem som svarade för planeringen och en från gruppen Rädda Långberget frågade om någon av dem hade någon utbildning om planering med hänsyn till estetiska förhållanden, men ingen hade någon sådan utbildning.

En fråga var behovet av dubbelspår. Banverkets generaldirektör tillfrågades vid ett tillfälle hur man senare skulle göra om det krävdes dubbelspår och han svarade att då skulle man dra ett nytt spår söder om Strängnäs.

Det hela var en tagisk historia som slutade med att järnvägen drogs i dagen i kanten på Långberget. Förslaget stöddes märkligt nog av

Naturskyddsföreningens representant i Strängnäs.

I brev till SJ vädjade jag om hjälp med att få järnvägen i berget, men fick inget brevsvaret utan en kväll ett telefonsamtal från en tjänsteman som försökte rättfärdiga förslaget med järnväg i kanten på Långberget.

I brev till delegationen för infrastrukturinvesteringar förklarade jag problemen men fick aldrig något svar.

Generaldirektörerna för Boverket och Naturvårdsverket påpekade i en tidningsartikel att planeringen av stora projekt hade brister och behövde förbättras, och de fick redovisningar om järnvägen i Strängnäs. Senare avgick de.

Förslaget överklagades upp till regeringen där centerpartiet hade statsråd i beslutande departementet. Statsrådet hade ogillat förslaget om järnväg i kanten på Långberget, men när överklagandet hamnade på hennes bord tog hon ledigt och överlämnade beslutet till ett vikarie- rande statsråd som avslog överklagandet. Så går det till.

Järnvägen blev så småningom klar i kanten på Långberget och hela Svealandsbanan invigdes av Kungen i juni 1997 och i Strängnäs med högstämde tal om hur bra det hela blev.

Senare avgick Banverkets generaldirektör och andre mannen där och avgick chefen för Östra regionkontoret. Alla som var med som makthavare när järnvägen lades i kanten på Långberget är nu borta.

Banverket förstod efter några år att de byggt något dumt och började utreda en ombyggnad av järnvägen. Verket har gjort utredningar som visar, att den kritik som framfördes 1995 var befogad.

Banverket begärde synpunkter på sina nya förslag före den 22 juni 2006 och i en ny omgång före den 6 december 2006. Jag gjorde då en sammanställning som nu bifogas och som finns på min hemsida : <http://wimnell.com/omr71e.pdf> "Rapport februari 1995 kompletterad 15 juni 2006 och 4+13 december 2006".

Första sidan lyder:

“Rädda Ulfhäll, Långberget och Strängnäsmiljön genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé.

Sven Winnell: Rapport februari 1995. Kompletterad 15 juni 2006 och 4+13 december 2006.

Innehåller till en början en sammanställning av flera års kritik, gjord i februari 1995 innan järnvägen genom Strängnäs började byggas. Den byggdes inte enligt förslagen i sammanställningen.

Banverket förstod efter några få år att de byggt något dumt och började utreda en ombyggnad av järnvägen. Verket har gjort utredningar som visar, att den kritik som framfördes i sammanställningen februari 1995 var befogad.

Banverket har begärt synpunkter före den 22 juni 2006 och i en ny omgång före den 6 december 2006:

Rådet är att järnvägen genom Strängnäs bör byggas om till det förslag som beskrevs i sammanställningen februari 1995. Dvs ta bort spåret i kanten på Långberget och gör en dubbelspårstunnel från Ulfhälls allé under Långberget till en station i berget med ingång ungefär mittför Vitalisvägen. Från stationen ansluts spåren till den befintliga enspårstunneln västerut mot Eskilstuna, eller görs en extra tunnel västerut söder om den befintliga så att det blir dubbelspår där också.

Där dubbelspåren i den nya tunneln går i dagen vid Ulfhälls allé fortsätts med dubbelspår söderut mot Läggesta. Då man får dubbelspår vid stationen och tåg kan vänta där kan man i värsta fall acceptera att man från stationen och västerut har bara den befintliga enspårstunneln. Man kan därför börja med att göra dubbelspårstunneln under Långberget och skjuta på framtiden att göra en ny extra enspårstunnel västerut bredvid den befintliga enspårstunneln.

Broarna vid Ulfhäll rivs och kanten på Långberget ordnas så att den i möjligaste mån blir som innan man förstörde Långbergskanten.

Tegelmuren utanför Skogshyddan rivs och berget nedanför täcks med jord och grönska. Den nuvarande stationsbyggnaden rivs.”

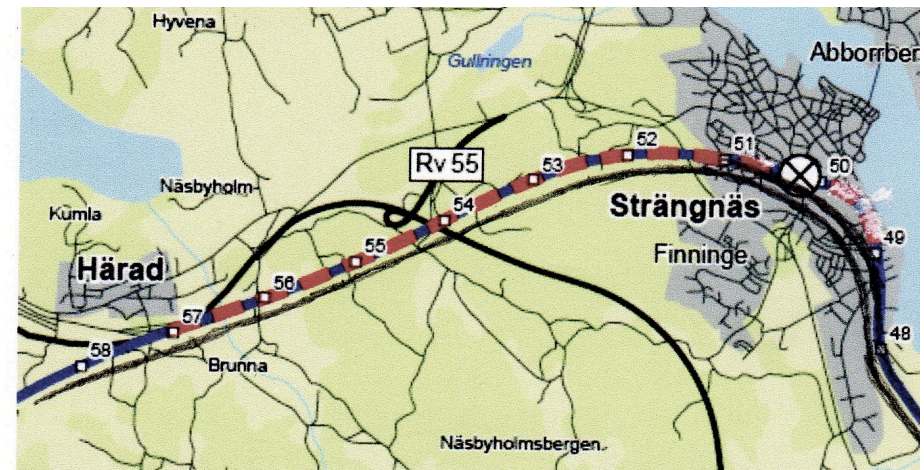
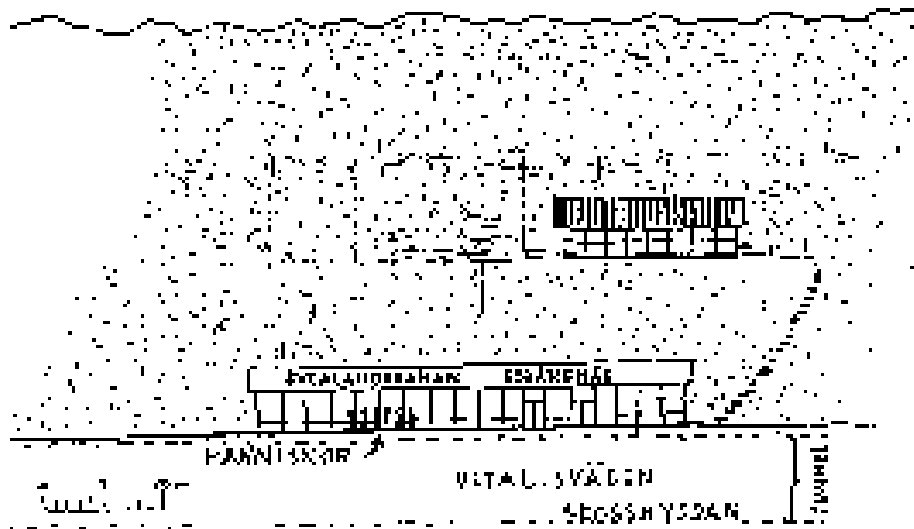
Efter 2006 har Banverket upphört och ingår nu i Trafikverket. Där har man planer på att göra en bergtunnel bredvid den två km långa bergtunneln och göra dubbelspår i dagen i kanten på Långberget ungefär fram till Ulfhäll. Man tycks stödja sig på en amatörgrupp som kallar sig Rädda Långberget. Det är en annan grupp än gruppen Rädda Långberget på 1990-talet. Den nya gruppen räddar inte Långberget utan gör miljön ännu värre än den är.

Generaldirektören för Trafikverket bör skrinlägga förslaget att bygga ut järnvägen i kanten på Långberget och istället lägga in stationen och järnvägen i berget.

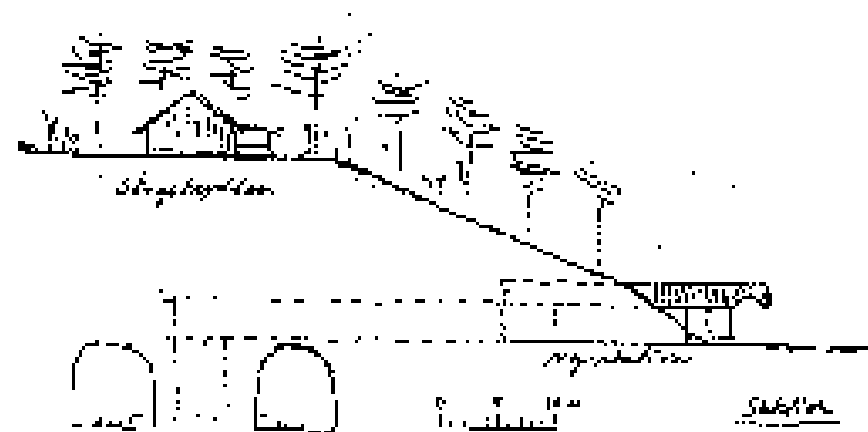
Ritningar i det följande är förminskade kopior av ritningar som Banverket fick på 90-talet.



Trafikverkets förslag. Två spår utefter den rödblå linjen.



Sven Winnells förslag. Från den befintliga tunnelns östra ände dras det befintliga spåret om genom berget till i dagen vid Ulfhäll. Det nya spåret dras intill. Nedan sektion i princip och till vänster fasad mot gatan. Innanför fasaden stationshall och gång till trappor och hiss ned till mittperong.



Rädda Ulfhäll, Långberget och Strängnäs- miljön genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé.

Här innehållet i:

Sven Winnell: Rapport februari 1995.

Kompletterad 15 juni 2006 och 4+13 dec. 2006.

(På Internet: [Sven Winnell 061213: Järnväg i Strängnäs](http://winnell.com/omr71e.pdf)
(<http://winnell.com/omr71e.pdf>)

Innehåller till en början en sammanställning av flera års kritik, gjord i februari 1995 innan järnvägen genom Strängnäs började byggas. Den byggdes inte enligt förslagen i sammanställningen.

Banverket förstod efter några få år att de byggt något dumt och började utreda en ombyggnad av järnvägen. Verket har gjort utredningar som visar, att den kritik som framfördes i sammanställningen februari 1995 var befogad.

Banverket har begärt synpunkter före den 22 juni 2006 och i en ny omgång före den 6 december 2006:

Rådet är att järnvägen genom Strängnäs bör byggas om till det förslag som beskrevs i sammanställningen februari 1995. Dvs ta

bort spåret i kanten på Långberget och gör en dubbelspårstunnel från Ulfhälls allé under Långberget till en station i berget med ingång ungefär mittför Vitalisvägen. Från stationen ansluts spåren till den befintliga enspårstunneln västerut mot Eskilstuna, eller görs en extra tunnel västerut söder om den befintliga så att det blir dubbelspår där också.

Där dubbelspåren i den nya tunneln går i dagen vid Ulfhälls allé fortsätts med dubbelspår söderut mot Läggesta. Då man får dubbelspår vid stationen och tåg kan vänta där kan man i värsta fall acceptera att man från stationen och västerut har bara den befintliga enspårstunneln. Man kan därför börja med att göra dubbelspårstunneln under Långberget och skjuta på framtiden att göra en ny extra enspårstunnel västerut bredvid den befintliga enspårstunneln.

Broarna vid Ulfhäll rivs och kanten på Långberget ordnas så att den i möjligaste mån blir som innan man förstörde Långbergskanten. Tegelmuren utanför Skogshyddan rivs och berget nedanför täcks med jord och grönska. Den nuvarande stationsbyggnaden rivs.

Innehåll

Sven Winnell: Rädda Ulfhäll, Långberget och Strängnäsmiljön genom att göra järnvägstunnel redan från Ulfhälls allé.

Rapport februari 1995. Förord 5 sidor, innehållsförteckning för sidorna 1301-1408 och sidorna 1301-1408.

1417-1436 Sammanfattning om utredningar av Sven Winnell rörande Svealandsbanan, E20 och RV55 genom Strängnäs kommun, till och med sidan 1408.

Komplettering 15 juni 2006. Sid 1501-1528
Med innehållsförteckning för sid 1501-1528

Komplettering 4 december 2006. Sid 1529 -1556
Med innehållsförteckning för sid 1529 -56

Tillägg 061213: sidorna 1557-1561 med bilder.

Innehållsförteckning för sidorna 1301-1408. Februari 1995.

- 1301 Svealandsbanan
- 1303 Kommunmedlem i Strängnäs kommun under 60 år.
- 1304 Den gamla järnvägen.
- 1305 Några miljöproblem i Strängnäs.
- 1306 Järnvägen genom Långberget i Strängnäs.
- 1307 Svealandsbanan genom Strängnäs komun.
- 1308 Kommunens detaljplaner.
- 1309 Karta med Benninge-Fridhem-Ulfhäll.
- 1310 Kommunens förslag för Benninge-Fridhem-Ulfhäll.
- 1312 Detaljplan för delen vid Ulfhäll.
- 1314 Järnvägen genom Ulfhäll, Långberget och Stadsskogen.
- 1317 Kan ingen rädda Långberget ?
- 1318 Professorer i samhällsplanering och arkitektur föreslår tunnel från Ulfhälls allé.
- 1318 Något om de politiska partierna.
- 1319 Snålheten bedrar visheten. Puckelbanan på Arlanda.
- 1320 Provisorisk station på Arlanda som aldrig blev använd.
- 1321 Klokheten vann med ett nytt bättre provisorium på Arlanda.
- 1322 Järnvägen i Strängnäs.
- 1322 Generaldirektörerna Gösta Blücher i Boverket och Rolf Annerberg i Naturvårdsverket kräver skärpta krav för miljöanpassning av trafiksystem.
- 1324 Generaldirektörernas beskrivningar och krav när det gäller Svealandsbanan och nya vägar genom Strängnäs kommun.
- 1325 Föreningen Strengnenses vill ha tunnel från Ulfhälls allé.
- 1326 Planeringen av Svealandsbanan.
- 1330 Långberget: samhällets största, vackraste och mest egenartade park.

- 1332 Långberget - en plats för socialt liv och för kroppens och själens rekreation.
- 1335 Långbergsparken i Strängnäs.
- 1336 En enkel lösning på Långbergsproblemet : gör tunnel.
- 1338 Kartor med dragning av banan i dagen i kanten på Långberget.
- 1338 Kartor med tunnel från Ulfhälls allé.
- 1340 Kartor med tunnlar genom Långberget: Alternativ med tunnel från Ulfhälls allé och Banverkets tunnneförlag 1992.
- 1341 Ritningar till alternativ med tunnel från Ulfhälls allé : Fasad och sektion av station vid Vitalisvägen.
- 1342 Sektioner av tunnel genom Långberget
- 1343 Tunnelsektion vid stationen och plan av stationsområdet.
- 1344 Kommunens förslag till detaljplan för Benninge-Fridhem-Ulfhäll.
- 1345 Kommunens sektioner genom järnväg vid Benninge-Fridhem-Ulfhäll.
- 1347 Plan vid Benninge-Fridhem-Ulfhäll av alternativ med tunnel från Ulfhälls allé .
- 1348 Sektion genom tunnel från Ulfhälls allé.
- 1349 Banverkets och kommunens förslag med bana i dagen i kanten på Långberget. Miljökonsekvensbeskrivningar.
- 1352 Banverkets förslag i juni 1993 för delen Ulfhäll-Långberget.
- 1353 Banverkets utredning juni 1992.
- 1354 Karta med kommunens förslag 21.8. 92
- 1355 Man kan konstatera.
- 1356 Störningar och olägenheter i alternativet med banan ovan jord mellan Ulfhäll och Södertäljevägen.
Bullret.
Ljusstörningar.
Elektriska störningar.
Den synliga miljön.
- 1357 Barriäreffekter och försämringar av Långbergsparken.
- 1358 Kostnader för järnvägslösningen som följer av detaljplaneförslaget. Restider, tågtider, lokalkollektivtrafik.
- 1359 Säkerhet.
Stationsbyggnaden.
Hissen och Skogshyddan.
- 1360 Området utanför stationen.
- 1361 Kopior av skrivelser från aktionsgruppen Rädda Långberget.
- 1367 Kompletteringar till sammanfattningarna på sid 1356-1360.
- 1369 Kan ingen rädda Långberget ? Tidningsartikel av Gunnar Brusewitz.
- 1370 Undermålig station i Strängnäs. Tidningsartikel av Nils Henrik Schager.
- 1371 Svealandsbanan genom Ulfhäll och Långberget i Strängnäs. Banverket och kommunen förstör i sina förslag Långberget och Strängnäsmiljön. Rädda Ulfhäll och Långberget genom att börja tunneln redan vid Ulfhälls allé. Och det blir billigare ! men framför allt blir det mycket bättre !
- 1371 Svealandsbanan.
Banverkets förslag till järnväg genom Strängnäs kommun. Järnvägens korsning med Mariefredsvägen.
Alternativ med tunnel som räddar Ulfhäll och Långberget.
- 1372 Miljön, fördyringar och kostnadsfördelning.
Lagar och förordningar.
Börja tunneln vid Ulfhälls allé !
- 1373 Byggkostnader för järnvägen enligt Banverkets preliminära utredningar.
- 1374 Kostnader.
Kostnadsberäkningar för stora projekt.
Kostnaderna för Svealandsbanan.
Fördyringar, andra järnvägar och kostnadsansvar.

- 1375 Kostnadsfördelningar.
Banverket letar pengar i vägkorsningar.
En lång tunnel löser problemen.
- 1376 Kommunens förslag till järnväg och stationsområde i Långberget
bör kasseras.
Kostnader för Banverkets och kommunens alternativ.
Kostnader för alternativ med tunnel som räddar Långberget.
- 1377 Svealandsbanan genom Strängnäs kommun. Om konsten att
planera.
- 1379 SJ och Långberget.
- 1382 Den lokala kollektivtrafiken.
- 1383 Trafikföringen vid stationen.
- 1384 Stationsområdet i mitt SW-förslag.
- 1385 Kvarteret Skuggan och Långbergsgatan därintill.
- 1388 Kommunens planbeskrivning.
- 1389 Kommunens miljökonsekvensbeskrivning.
- 1390 Den på kommunens förslag ritade stationsbyggnaden.
- 1391 Samrådsmötet den 25 januari 1994.
- 1392 Strängnäs samhällsbyggnadskontors sammanställning den 29
april
- 1994 av synpunkter under utställningen av detaljplaneförslaget för
Strängnäs station.
- 1395 Lagar och förordningar mm om planering och utformning.
Plan-och bygglagen.
Lagen om hushållning med naturresurser mm.
- 1396 Miljöskyddsalagen.
- 1397 Buller, bullerskydd, bullernormer.
- 1398 Länsstyrelsen i Södermanlands län, PM om buller den 20
september 1993.
- 1399 Naturresurslagen.
Länsstyrelsen i Södermanlands län om vägkorsningar mm.

- 1400 Brister i planeringen av anslutningsbussar och anslutningstider
vid järnvägsstationerna.
- 1401 Miljökonsekvensbeskrivningar och miljöplaneringsprocesser.
- 1404 Utdrag ur plan- och bygglagen.
- 1405 Boverket, Kommunförbundet och Riksantikvarieämbetet om
hänsyn, utformning och bevarande.
- 1406 Utdrag ur lagen om hushållning med naturresurser mm och
förordning om miljökonsekvensbeskrivningar.
- 1407 Utdrag ur kommunallagen om medlemsskap i kommunerna.
- 1408 Intyg om vidatreutbildning och forskarutbildning i
samhällsplanering.
- 1409 Eventuella tillägg.
- 1417-1436 Sammanfattning om utredningar av Sven Winnell
rörande Svealandsbanan, E20 och RV55 genom
Strängnäs kommun, till och med sidan 1408.

Innehåll till kompletteringar 15 juni 2006. Sid 1501-1528

- 1501-1507 Kopia av brev till socialdemokraterna, folkpartisterna
och centerpartisterna i Strängnäs kommun den 22
februari 1995
- 1508-1518 Invigningen av Strängnäs station 9 juni 1997.
- 1519-1521 Banverket i broschyr i juni 2006.
Låt oss få veta vad du tycker!
- 1522-1524 Banverket: Förstudie Svealandsbanan.
Kapacitetsförstärkning delen Södertälje-Eskilstuna.
Slutrapport 20050104. Sid 50 om Strängnäs
- 1525-1527 Förslag till ombyggnad i Strängnäs. 15 juni 2006 av
Sven Winnell.

1528 På grund av midsommarhelgen 2006 måste detta
avbrytas nu. Återkommer eventuellt i juli. Undertecknat: 15 juni
2006 Sven Winnell sven.winnell@telia.com)

Innehåll till Kompletteringar 4 december 2006. Sid 1529 -1556

1529 Titelsida: Komplettering 4 december 2006

1530 Innehållsförteckning

1531 Kopia av brev till Östra banregionen 060615.

1531 Kopia av brev från Östra banregionen 060629

1532 Från banverkets hemsida banverket.se 061202

1532 Förstudie Svealandsbanan.

1532 Svealandsbanan. Södertälje-Eskilstuna.

Sida uppdaterad 30 okt 06.

1533 Banverket. Broschyr, november 2006.

1534 Bild 1 och 2 från banverket över Svealandsbanan.

1535 Eskilstuna - Kuriren. <http://ekuriren.se>

Artikel om Svealandsbanan.

1537 Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.

Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra alternativet. Förslag 15 juni och 4 dec 2006 av Sven Winnell.

1539 Sektion genom den föreslagna nya tunneldelen från stationsplattformens västra ände och västerut med anslutning till befintlig tunnel.

1540 Brev till SJ i februari och april 1994.

1548 Samrådsmöte med allmänheten i Strängnäs

1551 Samrådsmöte med allmänheten i Nykvarn

1553 Samrådsmöte med allmänheten i Eskilstuna

1556 Återkommer när banverket har något nytt att berätta.

Stockholm den 4 december 2006 Sven Winnell

Fyrverkarbacken 40 112 60 Stockholm. sven.winnell@telia.com

En kort sammanfattning av förslaget:

Tillägg 061213. Bilder:

1557 Från sid 1339A:

Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.

Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen.

1558 Från sid 1339B:

I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen. Bilden visar att man kan se kyrkan när man kommer ut från stationen.

1559 Från sid 1340B:

Bilden visar mitt förslag till tunnel genom Långberget.

Jag har föreslagit en förbättring av banverkets alternativ med lång tunnel: Tunneln börjas redan vid Ulfhälls allé, banan läggs djupare under Mariefredsvägen och läggs på delen norrut från korsningen med Mariefredsvägen längre in i berget, dvs längre västerut. På det sättet vinnes flera fördelar:

* Den horisontella radien på banan blir större och stämmer bättre med krav om banradier som banverket har och tågen kan köras med högre hastighet, vilket är önskvärt.

* Bergtäckningen över tunneln blir större så att bergtunnel kan göras norrut från och med ungefär korsningen med Mariefredsvägen eller något norr därom. Betongtunnel behöver göras på bara ungefär 250-350 m, från Ulfhälls allé och norrut.

* Tack vare den befintliga markens höjdlägen före tunnelmynningen får man en vacker tunnelinfart. Marken ligger lägre före tunnelmynningen än vid allén, vilket innebär att stödmurarna före tunnelinfarten blir relativt små.

* Banan får ett lägre läge utanför läkemedelsfabrikerna och tågen kommer att störa fabrikerna mycket mindre.

* Bullerproblemen för boende vid Ulfhäll minimeras.

* Ulfhälls allé återupprättas och återfår sin ursprungliga längd och sitt ursprungliga utseende.

* Området mellan Mariefredsvägen och Gorsingeholmsvägen norrut från Ulfhälls allé blir ett tämligen vackert område. Läkemedelsfabrikerna kan utvidga fram till Ulfhälls allé.

* Trafiken på Mariefredsvägen kan flyta som nu eftersom järnvägen helt ligger i tunnel under vägen. Mariefredsvägen kan från Kilen efter komplettering med alléträd och lämpligt ordnade buskage o d mellan träden göras till en mycket vacker infart till Strängnäs.

* Ingången till stationen vid Skogshyddan kan läggas på samma ställe som i banverkets förslag juni 1993 och området utanför stationen kan utformas på i princip samma sätt i mitt förslag till lång tunnel och i banverkets förslag juni 1993.

1560 Från sid 1341B:

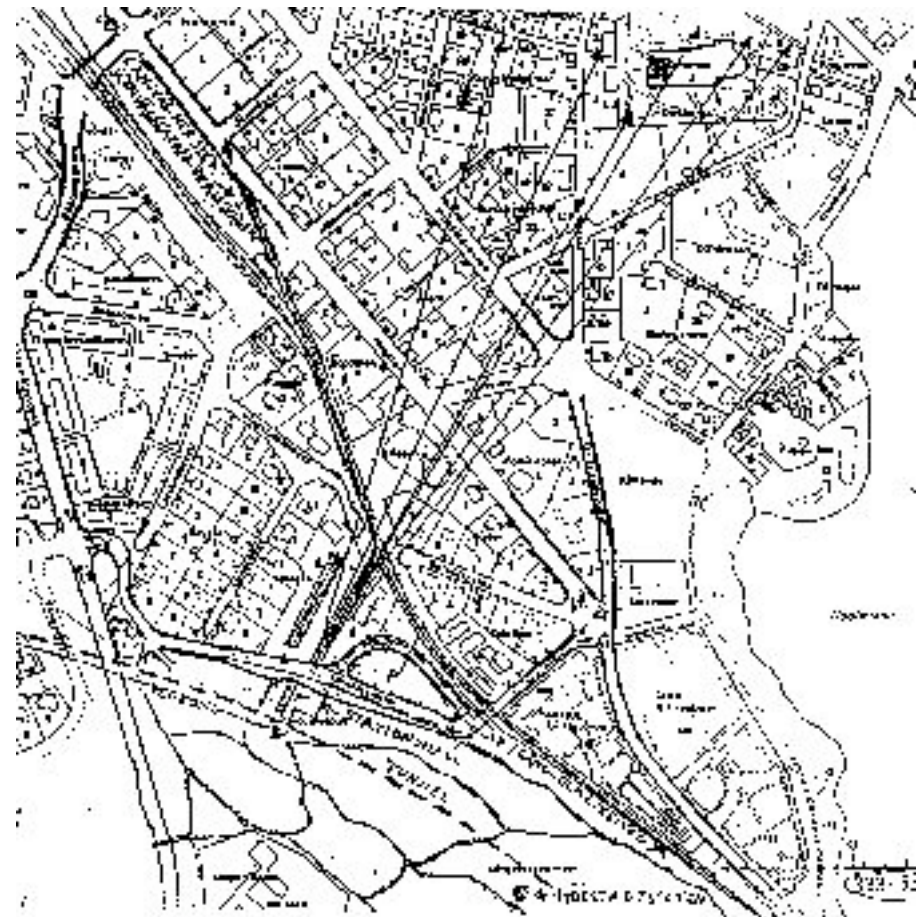
Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen. Bilden visar stationsområdet utanför och stationen inne i berget. Bilden visar att dubbelspåret vid stationen går ihop till ett spår österut, men 2006 är avsikten att dubbelspåret från stationen ska fortsätta österut.

1561 Från sid 1348:

Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen. Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Bilden visar sektion genom tunneln, delen mellan Ulfhälls allé och stationen. Det prickade är alternativ där tunneln ligger något högre vid Benninge. I mindre skala visas hela tunneln från Ulfhälls allé till Stadsskogen.



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.
Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen.
1557



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.
I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen. Bilden visar att man kan se kyrkan när man kommer ut från stationen.
1558



SW-alternativ “Lång tunnel”

Bilden visar mitt förslag till tunnel genom Långberget.

Jag har föreslagit en förbättring av banverkets alternativ med lång tunnel: Tunneln börjas redan vid Ulfhälls allé, banan läggs djupare under Mariefredsvägen och läggs på delen norrut från korsningen med Mariefredsvägen längre in i berget, dvs längre västerut. På det sättet vinnes flera fördelar:

- * Den horisontella radien på banan blir större och stämmer bättre med krav om banradier som banverket har och tågen kan köras med högre hastighet, vilket är önskvärt.
- * Bergtäckningen över tunneln blir större så att bergtunnel kan göras

norrut från och med ungefär korsningen med Mariefredsvägen eller något norr därom. Betongtunnel behöver göras på bara ungefär 250-350 m, från Ulfhälls allé och norrut.

- * Tack vare den befintliga markens höjdlägen före tunnelmynningen får man en vacker tunnelinfart. Marken ligger lägre före tunnelmynningen än vid allén, vilket innebär att stödmurarna före tunnelinfarten blir relativt små.

- * Banan får ett lägre läge utanför läkemedelsfabrikerna och tågen kommer att störa fabrikerna mycket mindre.

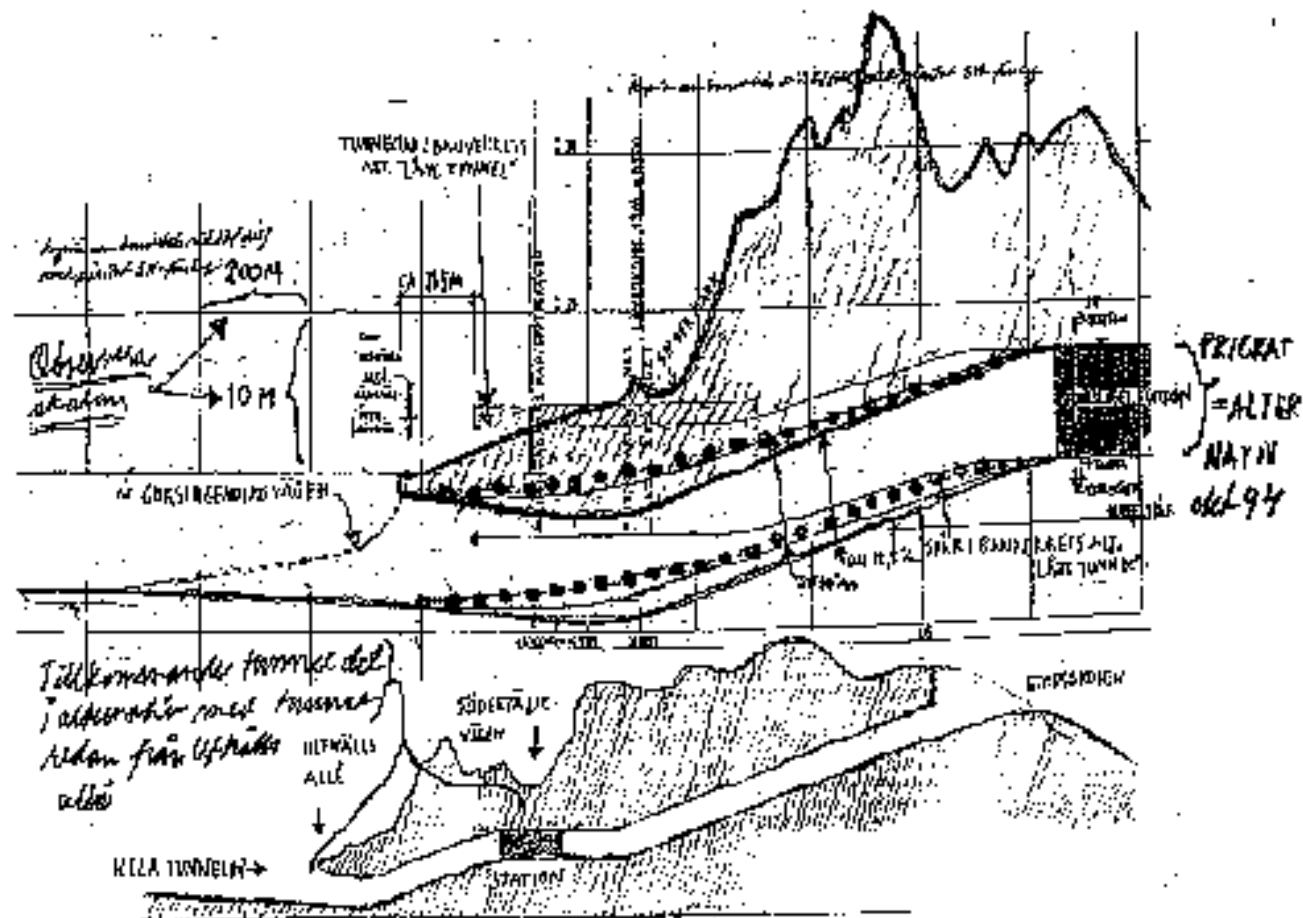
- * Bullerproblemen för boende vid Ulfhäll minimeras.

- * Ulfhälls allé återupprättas och återfår sin ursprungliga längd och sitt ursprungliga utseende.

- * Området mellan Mariefredsvägen och Gorsingeholmsvägen norrut från Ulfhälls allé blir ett tämligen vackert område. Läkemedelsfabrikerna kan utvidga fram till Ulfhälls allé.

- * Trafiken på Mariefredsvägen kan flyta som nu eftersom järnvägen helt ligger i tunnel under vägen. Mariefredsvägen kan från Kilen efter komplettering med alléträd och lämpligt ordnade buskage o d mellan träden göras till en mycket vacker infart till Strängnäs.

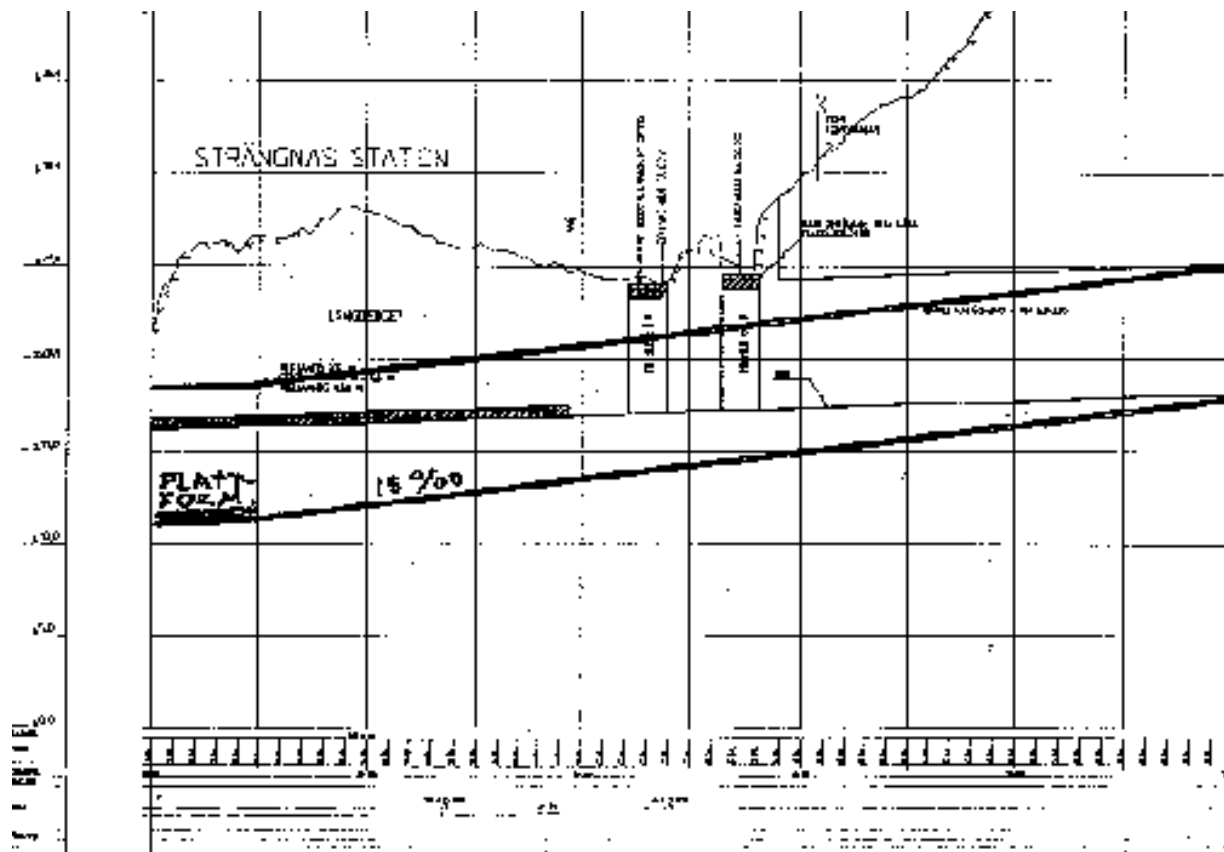
- * Ingången till stationen vid Skogshyddan kan läggas på samma ställe som i banverkets förslag juni 1993 och området utanför stationen kan utformas på i princip samma sätt i mitt förslag till lång tunnel och i banverkets förslag i juni 1993.



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.

Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen.

Bilden visar sektion genom tunneln, delen mellan Ulfhälls allé och stationen. Det prickade är alternativ där tunneln ligger något högre vid Benninge. 1561



Alternativ med hel tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen.
Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på

Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen som i det andra alternativet. Förslag 15 juni och 4 dec 2006 av Sven Winnell. 1539 Till höger på bilden kommer den befintliga tunneln från väster. Till vänster anpassning till ny stationsplattform.

Stockholm den 6 augusti 2010

**Sven Winnell
Fyrverkarbacken 40
112 60 Stockholm**

sven.winnell@telia.com

DN 28 april 2011:

“Svårt att hitta ny SJ-ordförande”

“Regeringen hittar ingen ny ordförande för SJ. I dag på årsstämman när Ulf Adelsohn formellt slutar tvingas en tjänsteman på finansdepartementet rycka in som tillfällig ersättare, erfar DN Ekonomi.”

“Jakten på en efterträdare till Moderatpolitikern Ulf Adelsohns styrelseordförandeplats i SJ har misslyckats.

Staten skulle, i egenskap av huvudägare, besluta om ett nytt namn på förmiddagen i dag - men har inte hittat någon lämplig kandidat. Sedan månadsskiftet då regeringen offentliggjorde att Adelsohn lämnar posten har ett intensivt rekryteringsarbete pågått på finansdepartementet om vem som ska ta över rodret i tågbolaget. I sista sekund får i stället en tjänsteman på departementet rycka in som tillförordnad styrelseordförande, uppger källor för DN Ekonomi.

Ett av skälen till att regeringen avvaktar kan vara att staten vill försäkra sig om att få bra kontroll över SJ och en bättre insyn efter alla tågskandaler. Adelsohn har vid flera tillfällen kritiserat regeringen och sade i samband med att han avgick att svensk trafikpolitik varit "en lekstuga för okunniga politiker i 25 år". Enligt DN:s källor är uppgiften som styrelseordförande för SJ en svår uppgift och kräver bred kompetens om järnväg och infrastrukturpolitik. Finansdepartementet ville i går inte kommentera DN Ekonomis uppgifter. Enligt finansmarknadsminister Peter Normans presssekreterare Victoria Ericsson jobbar departementet med ärendet:

– Frågan är under beredning och vi återkommer till stämman. Vi kommer att skicka ut ett pressmeddelande om hur det blir. Jag kan varken bekräfta eller dementera någonting, säger hon. DN Ekonomi har sökt SJ:s förvaltare på finansdepartementet Lars-Erik Fredriksson.

Kristoffer Örstadius kristoffer.orstadius@dn.se “

Regeringens nyhetsbrev, 8 april 2011

“Vi satsar på järnvägen”

“Både resenärer och företag måste kunna lita på att tågen och järnvägstransporterna fungerar väl och går att lita på under hela året. Så har det tyvärr inte varit, speciellt inte under de senaste vintrarna. Därför föreslår nu regeringen en förstärkning av insatserna för drift och underhåll av järnvägen.

Tågtrafiken ska fungera

Att tågen är i tid och att järnvägstransporterna fungerar väl är viktigt, både för Sveriges ekonomi och för att människors vardag ska fungera. Den senaste vintern visade tydligt konsekvenserna av att underhållet av det svenska järnvägsnätet blivit eftersatt under en alldeles för lång tid. Förseningarna och störningarna drabbade många människor runt om i Sverige och de påverkade också våra företag. Allt detta skadade tilltron till järnvägen.

Störningarna pekade också på behovet av ökade åtgärder på järnvägsområdet. Därför föreslår nu regeringen förstärkta insatser för järnvägens drift och underhåll, för reinvesteringar och för trimningsåtgärder, under 2011 och då inte minst inför den kommande vintern.

800 miljoner kronor till förbättrat underhåll

2010 beslutade regeringen om en stor infrastruktursatsning på närmare 500 miljarder fram till 2021. I den satsningen ingår bland annat 40 procent mer pengar till drift och underhåll av järnvägen jämfört med 2006.

Nu föreslås ytterligare en förstärkning av insatserna. Regeringen kommer att under 2011 fatta nödvändiga beslut för att skapa det utrymme som krävs för att öka insatserna för banhållning med 800

miljoner kronor. Detta i syfte att möjliggöra förebyggande åtgärder avseende drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder på järnväg bland annat inför kommande vinter.

Det här innebär att regeringen i år satsar sammanlagt 6,1 miljarder kronor på järnvägsunderhåll för en bättre och mer pålitlig järnvägs- trafik. Läger man till nya investeringar beräknas satsningarna på järnväg uppgå till cirka 14,3 miljarder kronor under 2011.

Den här satsningen löser inte alla problem. Men tillsammans med beslutade och pågående insatser är det ett viktigt steg för att möta problemen med tågtrafiken för såväl persontrafik som gods och för att förbättra pålitligheten i den svenska järnvägen.

Vägen framåt

Att förbereda och genomföra investeringar i infrastruktur tar tid. Det tar dessutom lång tid att åtgärda ett järnvägsnät vars underhåll inte tidigare har prioriterats. Den satsning som regeringen presenterar i dag kommer inte att lösa alla problem, men är ännu ett viktigt steg och som förstärker de insatser som redan pågår och är beslutade.

Därtill krävs också mer långsiktiga analyser av behoven. Hur ser arbetspendlingen ut i storstadsregionerna? Hur kan kapaciteten i järnvägssystemet i hela landet öka ytterligare? Det är några av de uppdrag som regeringen har lagt ut för att få en mer långsiktig bild av de framtida behoven för en bättre järnväg.”

“ PM: 800 miljoner kronor till förbättrat underhåll av järnvägen. ” 2011-04-08

800 miljoner kronor till förbättrat underhåll av järnvägen.

Sverige står starkt i en orolig värld. Tack vare en ansvarsfull politik under finanskrisen har vi undgått de svåra påfrestningar som drabbat många andra länder. Snabbare än i nära nog något annat land ser vi nu också hur den ekonomiska återhämtningen kommer på bred front. Det öppnar för reformer. Därtill möjliggör den allt ljusare konjunkturen att vi i Sverige kan ta tag i våra långsiktiga utmaningar, förstärka politiken för fler jobb och bättre välfärd.

Det finns också skäl att förstärka insatserna i samhällsfunktioner som är viktiga för tillväxten och för att människors vardag ska fungera. Ett exempel är den svenska järnvägen. Den senaste vintern visade tydligt konsekvenserna av en lång tids eftersatt underhåll i järnvägsnätet. De förseningar och störningar som uppstod drabbade både människor, företag och skadade tilliten till järnvägen.

Alliansregeringen beslutade 2010 om en historisk infrastruktur-satsning på närmare 500 miljarder kronor fram till 2021. I satsningen ingår bland annat ökade resurser för drift och underhåll i det svenska järnvägsnätet med 1,4 miljarder kronor årligen eller 40 procent.

Alliansregeringen föreslår nu ytterligare en förstärkning av insatserna för järnvägens drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder inför kommande vinter. 2011 ökas insatserna med ytterligare 800 miljoner kronor eller 15 procent. Det innebär att alliansregeringen i år satsar 6,1 miljarder kronor på järnvägs-

underhåll för en bättre och pålitligare järnvägstrafik. Tillsammans med nya investeringar beräknas satsningarna på järnväg under 2011 därmed uppgå till cirka 14,3 miljarder kronor.

Satsningen löser inte alla problem som följer av en lång tids eftersatt underhåll och framvuxna problem. Tillsammans med beslutade och pågående insatser är det dock ännu ett viktigt steg för att möta att tågtrafiken inte fungerat tillfredsställande samt förbättra pålitligheten i den svenska järnvägen.

Bakgrund

Väl fungerande järnvägstransporter är viktigt för såväl människor som företag. De senaste vintrarna har problemen i järnvägssystemet varit påtagliga och behovet av stärkt drift, underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder har aktualiserats. Ett antal rapporter har pekat på behovet av ökade åtgärder på järnvägsområdet.

I rapporten *Situationen i det svenska järnvägsnätet* (2011-02-17) från Trafikverket (TRV) påtalas att man för att råda bot på problemen i järnvägstrafiken måste komma i kapp vad gäller reinvesteringar i infrastrukturen. Stora delar av infrastrukturen är sliten dels på grund av eftersatta reinvesteringar, dels till följd av det ökade trafikarbetet på järnväg.

Regeringens utredare landshövding Per Unckel menade i sitt slutbetänkande *Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen* (SOU 2010:69) att det krävs ökade satsningar på järnvägsinfrastrukturen. Unckel pekade på att infrastrukturen är sliten och att det avhjälpande underhållet har tenderat att öka i förhållande till det förebyggande underhållet.

Regeringens satsning

Regeringen kommer att under 2011 fatta nödvändiga beslut för att skapa det utrymme som krävs för att öka insatserna för banhållning med 800 miljoner kronor. Detta i syfte att möjliggöra förebyggande åtgärder av-seende drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder på järn-väg bland annat inför kommande vinter.

Satsningen ska möjliggöra:

1. Ökat underhåll. Detta för att ge möjlighet att förebygga en större andel av de avvikelser i infrastruktur och tekniska system som annars riskerar att skapa störningar i trafiken. Exempel på åtgärder är att snabba på utbytestakten av komponenter i de mest utsatta växlarna samt installation av modern växelvärmestyrning för att minska vinterproblematiken.

2. Trimningsåtgärder. Detta exempelvis i signalsystem, mötesplatser och förbigångsspår för att skapa förutsättningar att utnyttja dagens infrastruktur så effektivt som möjligt. Bland annat handlar det om åtgärder för att minska antalet nedrivna kontaktledningar och snabba upp processen för att skapa fler nya mötesspår på stråk som är särskilt viktiga för närings-livets transporter och för arbetspendlingen. Enligt TRV har persontransporterna på järnväg ökat med ca 77 % de senaste 15 åren. Motsvarande siffra för gods är 5 %. Godstransporterna ökade dock med 18 % mellan 1995 och 2008, minskade kraftigt 2008-2009 pga. konjunkturnedgången, och ökade sedan igen 2010.

3. Ökade reinvesteringar. Detta innebär i praktiken att öka bytestakten av gamla delar av anläggningen och ersätta med ny materiel i stället för att underhålla eller vänta tills det går sönder. Detta kan på sikt innebära att underhållsbehovet blir mindre än vad som annars vore fallet.

Regeringens tidigare satsningar

Alliansregeringen har redan tidigare konstaterat att det funnits tydliga brister i underhållet av den svenska järnvägen. Därtill att sårbarheten och kapacitetsbristen på våra järnvägar är stor. Bland annat mot denna bakgrund beslutade regeringen våren 2010 om en historisk infrastruktursatsning på närmare 500 miljarder kronor fram till år 2021. Satsningen innebär en ökning av de årliga anslagen till väg- och järnväg med cirka 4 miljarder kronor.

Infrastruktursatsningen innebär kraftfullt ökade resurser för drift och underhåll av det svenska järnvägsnätet. Sedan år 2006 fram till i år har anslagen till drift och underhåll av järnvägsnätet redan före dagens satsning ökat med 1,4 miljarder kronor eller cirka 40 procent i löpande prisnivå. Till detta ska läggas den aviserade höjningen av banavgifterna som möjliggör ytterligare ökade resurser för drift och underhåll. Därtill finns ett effektiviseringsuppdrag till Trafikverket som också kan frigöra resurser.

Under 2011 beräknas de statliga utgifterna för banhållning totalt uppgå till cirka 14,3 miljarder kronor, varav ca 6,1 miljarder kronor (inkl. de 800 miljoner kronor som nu satsas) avser drift och underhåll. Därtill disponerar Trafikverket under 2011 intäkter från banavgifter på cirka 715 miljoner kronor vilka används till främst drift och underhåll.

Vägen framåt

Investeringar i infrastruktur är komplexa projekt som tar tid både att förbereda och genomföra. Ett järnvägsnät vars underhåll varit lågprioriterat tar lång tid att åtgärda. Den nu aviserade satsningen löser inte alla problemen som följer av en lång tids eftersatt underhåll och framvuxna problem. Tillsammans med beslutade och pågående insatser är det dock ännu ett viktigt steg för att möta att tågtrafiken inte fungerar tillfredsställande och förbättra pålitligheten i den svenska järnvägen.

Det krävs samtidigt mer långsiktiga analyser av behoven. Regeringen gav därför nyligen myndigheten Trafikanalys i uppdrag att redovisa ett kunskapsunderlag om hur arbetspendlingen ser ut i storstadsregionerna. Förutom en kartläggning av läget ska brister för arbetspendling i storstäderna och kostnader till följd av detta analyseras. Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2011.

Regeringen har också gett Trafikverket i uppdrag att se över hur kapaciteten i järnvägssystemet kan öka ytterligare. Särskilda aspekter 4 som ska belysas är att identifiera flaskhalsar, behov av följdinvesteringar i andra delar av transportsystemet, i vilken mån ekonomiska styrmedel kan bidra till ett effektivare järnvägssystem samt hur drift- och underhållsåtgärder kan bidra till effektivitetsökningar.

Uppdraget omfattar kort, medellång och lång sikt. En första delrapport ska lämnas i oktober 2011, slutrapportering ska ske 29 februari 2012. Regeringen kommer under 2011 att inhämta ytterligare underlag från bland annat Trafikverket för att kunna göra en samlad bedömning av situationen i järnvägsnätet.

Därtill finns den mer långsiktiga bilden. För denna krävs fördjupad analys av situationen och eventuella behov. I denna analys måste även ingå att se över effektiviteten i anläggningsbranschen för att säkerställa att de satsningar som görs används effektivt och ger önskat resultat. Därtill behöver analyseras hur till exempel priser och avgifter utformas för att åstadkomma ett mer effektivt utnyttjande av järnvägssystemet.

Det finns dock ett brådskande behov att hinna med åtgärder inför kommande vinter, vilket föranleder regeringen att redan nu och med dagens besked ge Trafikverket möjlighet att planera för nödvändiga åtgärder. De 800 miljoner kronor som nu satsas kommer att möjliggöra ökade åtgärder och inte motsvaras av neddragningar i annan verksamhet på området. “

DN 8 april 2011:

“Trafikverket nöjt med regeringens besked”

“Trafikverkets generaldirektör är nöjd med fredagens besked om att anslagen för drift och underhåll ökar med 800 miljoner kronor för 2011. "Men vi skulle behöva 2 till 3 miljarder", säger Gunnar Malm.”

“ – Vi gläds väldigt mycket dels över att vi har en samsyn på tillståndet i det svenska järnvägssystemet och dels över att vi nu får [det här tillskottet](#). Det är i alla fall tillräckligt för att klara av under det här budgetåret, säger Gunnar Malm till DN.se.

Inför årets vinter, som kom med ännu ett vinterkaos, rapporterades att Trafikverket ansåg att problemen var direkt kopplade till ett tidigare regeringsebslut om att sänka kostnaderna för järnvägsunderhåll med 700 miljoner kronor per år. Gunnar Malm vill nyansera bilden.

– Jag tror det bygger på ett missförstånd. De 700 miljonerna är i förhållande till den nationella planen som tidigare Banverket och Vägverket lämnade. Deras gemensamma nivå var så mycket högre, men de pengarna har i stället lagts på investeringar i stället, säger Gunnar Malm.

Så ert tidigare missnöje är stillat?

– Jag tycker att vi nu börjat en konstruktiv resa framåt för att börja rätta till tillståndet i järnvägssystemet. Vi driver själva ett omfattande effektiviseringsarbete för att kunna plocka fram mellan 2 och 3 miljarder extra per år för underhåll och så vidare. Så mycket skulle behövas för att, så att säga, återställa åldern i systemet.

Ossi Carp ossi.carp@dn.se “

Från DN på nätet den 28 april 2011:

“Drömmen om marknaden drev SJ till ruinens brant”

“SJ har gått från affärsverk med enväldig generaldirektör till en uppsjö av bolag med dyra vd-ar. Detta är historien om hur bolagiseringen av SJ misslyckades.”

“Någon månad in i 1998 lämnade Stig Larsson Statens järnvägar. Han var Mr SJ, hade varit det i ett decennium, den siste store ledaren. Under hans tid tycks SJ ha blommat ut, förvandlats från ett mossigt, eftersatt järnvägsföretag med stationer som enligt en av hans medarbetare "såg ut som Kosovo efter kriget", till ett modernt, effektivt företag. Larsson var medial, hade en stor pr-avdelning med 15 medarbetare. "100 punkter på tre år" och andra kampanjer gav SJ en ny fräsch image.

– Med Stig Larsson följde alla influenser från 80-talets näringsliv. Man var så okritisk och trodde det var metoden för affärsmässighet och lönsamhet, säger en person som i många år jobbat nära ledningen i SJ.

Det var början av 1998 och Stig Larssons efterträdare fanns redan på plats, handplockad även han från näringslivet: Daniel Johannesson, med tio år som vd på Kinnevik. Johannesson beskrivs som en "balansräknings-Elvis", fenomenal med siffror, mindre kunnig om transportverksamhet, ja inte ens särskilt intresserad.

Han hade redan sett igenom luftslottet som Larsson byggt upp: SJ vittrade sönder underifrån.

I tio år har Larsson sålt ut tillgångar för åtta miljarder, bland annat företagen Swebus och ASG, men också fastigheter, hotellverksamhet - och tåg. Dessutom såldes alla lok, vagnar och X2000-tåg genom

avancerade sell-leaseback affärer med amerikanska företag som i sin tur skatteplanerade med tillgångarna.

- Jag hade fått tydliga order från departementet att finansiera uppbyggnaden av järnvägen genom att sälja egna tillgångar, säger Larsson.

Det var också under hans tid som det första av många förlustavtal med de olika landstingen tecknades.

1998 stod två principer mot varandra: dittills hade SJ varit som ett konglomerat, en koncern med företag i de mest skiftande branscherna. Fastigheter, restauranger, kasinon, rederier, hotellverksamhet, verkstäder, godstrafik och persontrafik.

Daniel Johannesson drev på den nya doktrinen: SJ måste bolagiseras. Och styckas - konglomerat var en styggelse. Det var själva förutsättningen för att han tog jobbet. Men motorn bakom SJ:s uppdelning var en man som anställdes hösten 1998 - på näringsdepartementet: Dag Detter. Detter blev chef för enheten för statligt ägande.

Där låg ett 30-tal av statens bolag med jättar som Telia, Posten och SJ. Dag Detter rekryterades från den Londonbaserade investmentfirman BZW. Som statens koncernchef fick han en position mäktigare än Wallenbergarnas toppchefer. Detter vokabulär var hämtad från aktiemarknaden. Penningflöde, corporate governance och värdebyggande.

Dag Detter ville inte bara göra småbolag av konglomeratet SJ. Han ville krossa de kedjor av mäktiga mellanchefer som år efter år saboterade nya vd-ars föresatser att stuva om i statens bolag. Han ville renodla den minsta bärande enheten inom varje verksamhet. Han ansåg att de allsmäktiga vd:arna var dinosaurier. De hade inte en rimlig chans att sätta sig in i de disparata verksamheter som statens bolag höll på med. Detter ville ha tråkiga kamrerstyper som höll sig till kärnverksamheten, skar bort kostnader år efter år och såg till att maximera vinsten i stället för att bygga imperier.

Dag Detter höll högt tempo. Under hans tid börsnoterades Telia, Vattenfall expanderade kraftigt.

Men i februari 2001 avslöjades det att Dag Detters meritförteckning innehöll tveksamheter. Detter hade i sin ansökan till departementet bland annat angett att han studerat juridik vid Stockholms universitet och att han gått reservofficerslinjen vid Sjökrigsskolan. Men i verkligheten handlade juridikstudierna om en kvällskurs vid ett studieförbund, Kursverksamheten. Officerslinjen tvingades han avsluta eftersom han inte ansågs lämplig. Dessutom fanns otydligheter kring flera andra meriter.

Under 2000 intensifierades bolagiseringsprocessen. En av de mest pådrivande var fackförbundet Seko vilket enligt flera källor övertygade Björn Rosengren.

- Man påstod att affärsverket var hämmande och hjärntvättade facket. Facket gjorde en gemensam uppvaktning hos Björn Rosengren för en bolagisering, säger en tidigare SJ-chef.

Detta bekräftas av en person nära knuten till regeringen.

- Seko var en oerhört stark pådrivare av bolagiseringen, säger han.

Sekos ordförande Janne Rudén medger att man förordade ett SJ som bolag.

- Vi anlade inte någon moteld mot den konstruktion man föreslog. Men det blev inte som vi tänkt. Vi förordade ett sammanhållet bolag. Där har vi blivit blåsta, säger han.

Förste januari 2001 var SJ historia. I stället fanns nu SJ AB. Ledningen lade ned stor kraft på att förklara att SJ numera inte betydde Statens järnvägar. SJ var ingen förkortning. Det stod bara för SJ. Visserligen slumpade det sig så att SJ AB:s aktier ägdes av staten, men de kunde lika gärna ägas av någon annan. Staten järnvägar var det gamla affärsverket förklarade Daniel Johannesson, styrelseordförande och Kjell Nilsson, nu vd i det nya bolaget.

Men Kjell Nilsson hade större problem än att förklara språkliga otydligheter.

På sidan två i bolagets första årsredovisning finns en bild på Kjell

Nilsson på Centralstationen. Kavajen är knäppt, han ser bister ut. Det är inte så konstigt. Kjell Nilsson var projektledare för bolagiseringen, men det blev inte som han hade tänkt. Hans tanke var att det nya SJ skulle vara en koncern med flera dotterbolag. I stället styckades företaget upp i sju olika bolag utan samband. Bland annat stationshusen, underhållet, städningen, IT och godstrafiken hamnade i egna bolag som så fort som möjligt skulle säljas till privata ägare.

SJ:s förste vd blev inte långvarig. Bakom Kjell Nilssons avgång i slutet av september 2001 låg hård konflikt om kontrollen över underhållet som hamnat i bolaget Euromaint.

- Att flytta bort underhåll ur trafikrörelsen till ett eget bolag är van-sinne. Euromaint hade bara en kund, att se det som ett eget aktiebolag kan aldrig vara korrekt. Det är en integrerad del av trafikoperationerna, säger en före detta chef inom SJ.

Efter upprepade incidenter med X 2000 krävde Kjell Nilsson att delar av underhållet skulle återföras till SJ. Annars skulle han säga upp sig, något han även hotat med tidigare. Men Björn Rosengren och Dag Detter sade nej. De hade en annan dagordning.

Bråket om underhållet hade pågått redan från bolagiseringens start.

Ett syfte med att bolagisera underhållet var att få konkurrens som skulle pressa priset och öka kvaliteten. Problemet var bara att det inte fanns någon konkurrent.

Ett annat intresse som departementet hade var att de avknoppade verksamheterna skulle säljas så fort som möjligt till ett bra pris. Dag Detter ville gå ett steg längre.

- Han var en katastrof. Han ville börsnotera det hela som någon sorts idé, säger en person inom näringsdepartementet.

Konflikten mellan SJ:s intresse och de nya bolagen blev allt mer tydlig. SJ ville ha så korta avtal som möjligt med bland annat underhållet i Euromaint, allt för att kunna pressa priset.

- Attityden var hela tiden att man skulle halvera kostnaderna och

frågan var ständigt "Vad får jag för halva priset?", säger Ragnar Hellstadius som då var vd för Euromaint.

Euromaint ville ha så långa och så dyra avtal som möjligt för då blev bolaget mer värt. Dag Detters linje var att värdet på de enskilda bolagen var viktigare än se till SJ:s intressen.

- Just då skulle vi säljas, man skulle putsa på fasaden och se vacker ut. Vi borde ha fått ett år på oss innan man skulle sälja, säger Ragnar Hellstadius.

Oenigheterna blev så starka att Kjell Nilsson och Ragnar Hellstadius till och med bråkade högljutt på ett möte på näringsdepartementet inför ägarna. Senare tvingades de båda sluta. Någon försäljning av Euromaint har ännu inte blivit av. Däremot har man till slut lyckats göra sig av med städningen och dataenheten.

I dag är SJ ett anorektiskt bolag utan egna tillgångar. Fastigheterna, underhållet, städningen, dataenheten är borta. Inte ens tågen och vagnarna äger man själva. De har sålts till amerikanska bolag i ett avancerade skatteupplägg där miljarดรäkningen kommer inom några år.

Juan Flores
Knut Kainz Rognerud”