

**Sven Winnell 28 februari 2012+: Yttrande
till Plan- och byggnadsnämnden i Strängnäs
kommun angående järnvägen i Strängnäs.**
<http://winnell.com/omr71m.pdf>

Sist, på sidorna 74-75, har den 5 mars 2012 lagts till en bild som visar princip för tunnlar i området vid stationen

Till Plan- och byggnadsnämnden i Strängnäs kommun angående järnvägen i Strängnäs.

Från Strängnäs kommuns hemsida på Internet:
Strängnäs Kommun - Resecentrum - detaljplaneprogram

“Resecentrum - detaljplaneprogram

Resecentrum i Strängnäs ska byggas om i samband med att Trafikverket bygger dubbelspår på sträckan Ulvhäll-Härad. Strängnäs kommun ansvarar för detaljplanen för området och Trafikverket äger ombyggnadsprojektet.

Den 19 januari hölls ett informationsmöte kring järnvägsplanen för området och Strängnäs kommun visade upp förslag på placering av ett nytt resecentrum. Bilderna som visades på utställningen finns nu tillgängliga genom att klicka på nedanstående länk. Materialet finns även utställt på medborgarkontoret i kommunhuset.

Samhällsbyggnadskontoret vill gärna ha in dina synpunkter på den föreslagna placeringen inför det kommande detaljplanearbetet med nytt resecentrum.

Skicka in din synpunkter till plan-ochbyggnamnden@strangnas.se eller via brev Plan- och byggnämnden 645 80 Strängnäs senast den 1 mars 2012. För frågor kontakta Lennart Nilsson 0152-29276, lennart.nilsson@strangnas.se

[Klicka här för att se bilderna från utställningen den 19 januari](#)
[Klicka här för Trafikverkets information om projektet!](#)

Uppdaterad 2012-01-20 Kontaktperson: [Lennart Nilsson](#) “

Jag har varit med hela tiden från det de första funderingarna på en Svealandsbana dök upp, och har kommenterat och gjort förslag o d hela tiden efter det. Det byggdes en bana som invigdes 1997.

Det som hänt finns beskrivet i tre pdf-filer, som finns på Internet och som jag hänvisar till.

[Sven Wimmell 061213: Järnväg i Strängnäs \(http://wimnell.com/omr71e.pdf\)](http://wimnell.com/omr71e.pdf)

[Sven Wimmell 6 august 2010 : Till Trafikverket om järnväg i Strängnäs http://wimnell.com/omr71h.pdf](http://wimnell.com/omr71h.pdf) Detta brev finns inlagt i följande brev.

[Sven Wimmell 29 april 2011: Brev till kommunstyrelsen i Strängnäs om järnvägen i Strängnäs. http://wimnell.com/omr71i.pdf](http://wimnell.com/omr71i.pdf)

Bifogas: <http://wimnell.com/omr71e.pdf>

I brevet nu är inlagt kopia av brevet till kommunstyrelsen, <http://wimnell.com/omr71i.pdf>

Kommentarer till kommunens förslag i början på 2012

Kommunens hemsida på Internet anger:

[Klicka här för att se bilderna från utställningen den 19 januari](#)

[Klicka här för Trafikverkets information om projektet!](#)

Av utrymmesskäl kopieras inte bilderna in här, läsaren kan ladda hem dem genom att klicka. Bilderna och förslaget kommenteras ändå här:

I Trafikverkets förslag tidigare, omkring 2010, fanns de två spåren , men för att komma till det inre spåret skulle man gå över det yttre spåret, något som naturligtvis inte kan accepteras.

Tidigare diskuterade trafikverket om yttre plattformar eller mellan-plattform. Nu föreslås mellanplattform, vilket är det enda rätta.

I förslaget nu har man byggt så att man går över det yttre spåret för att komma till mellanplattformen. Ett alternativ är att gå under det yttre spåret för att komma till mellanplattformen, vilket förefaller bättre. Att gå över ett tåg på det yttre spåret medför trappor på kring fyra-fem meter, går man under behöver det inte bli så höga trappor eftersom man bara behöver räkna med personhöjd plust konstruktion, kring tre meter.

Det föreslagna läget på stationsområdet är tråkigt. Som det är nu kommer man ut från tåget till ett område som är mer öppet och där man kan se kyrkan och märka att man kommit till Strängnäs.

Den stora nackdelen med förslaget nu är man inte tar tillfället att rätta till den förstörelse av Långberget som skett. Istället för att göra en ny två km lång bergtunnel västerut bör man lägga pengarna på att få in tåget i berget under Långberget och lägga stationen i berget så som visats i mitt förslag.

Rådet är att järnvägen genom Strängnäs bör byggas om till det förslag som beskrevs i sammanställningen februari 1995, kompletterad 2006. 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 ettspårstunneln 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 ettspårstunneln. Man kan därför börja med att göra dubbelspårstunneln under Långberget och skjuta på framtiden att göra en ny extra ettspårstunnel västerut bredvid den befintliga ettspårstunneln.

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.

I förslaget som kommunen presenterar nu har man rivit ett antal villor för att få fler parkeringsplatser. Det kan man göra även i förslaget med tåg och station i berget.

I det följande kommer först kopia av brevet till kommunstyrelsen 29 april 2011 på sidorna 4-32 (inklusive brevet till Trafikverket). På sidan 34-72 kommentarer om planeringar. På sidan 73 underskrift.

Kopia av brevet till kommunstyrelsen 29 april 2011:

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.arbetarekommun@telia.com

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

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

MPspråror 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

Ändringar:

Kristdemokraterna i Strängnäs.

Lokalavdelningen. catharina.degeer@hotmail.com

(Istället för helene som ej fungerar.)

Kontaktperson. Barbro Söderberg. barbro.soderberg@vattnet.com

Adressen fungerar ej.

Kopia av brevet till Trafikverket 6 augusti 2010:

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 tragisk 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 vikarierande 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 ettspårstunneln 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.”

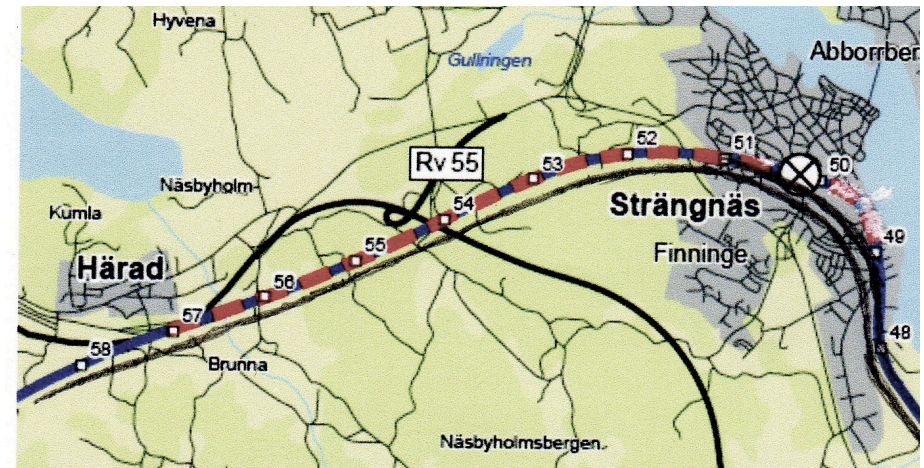
Efter 2006 har Banverket upphört och ingår nu i Trafikverket. Där har man planer på att göra en bergtunnel bredvid den två km långa bergtunneln och göra dubbelspår i dagen i kanten på Långberget ungefär fram till Ulfhäll. Man tycks stödja sig på en amatörgrupp som kallar sig Rädda Långberget. Det är 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.

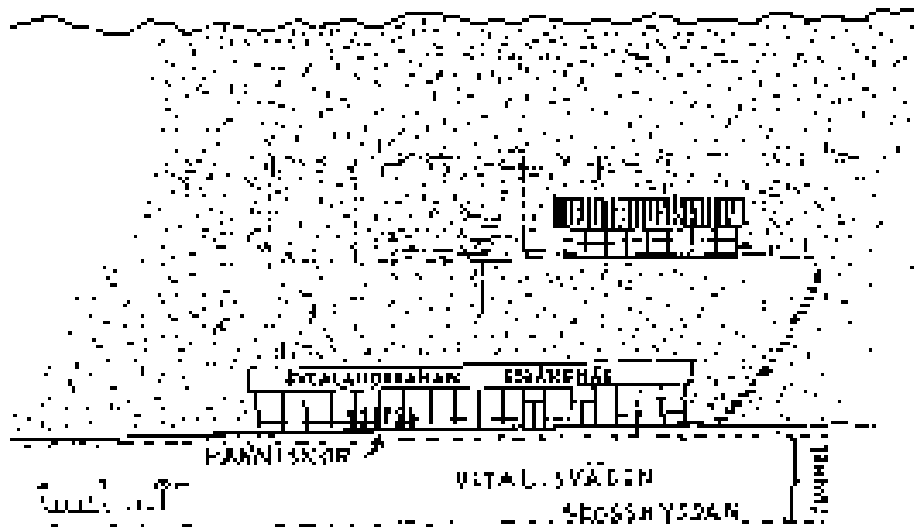
Ritningar i det följande är förminskade kopior av ritningar som Banverket fick på 90-talet.



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 ettspårstunneln 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 Byggekostnader 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:

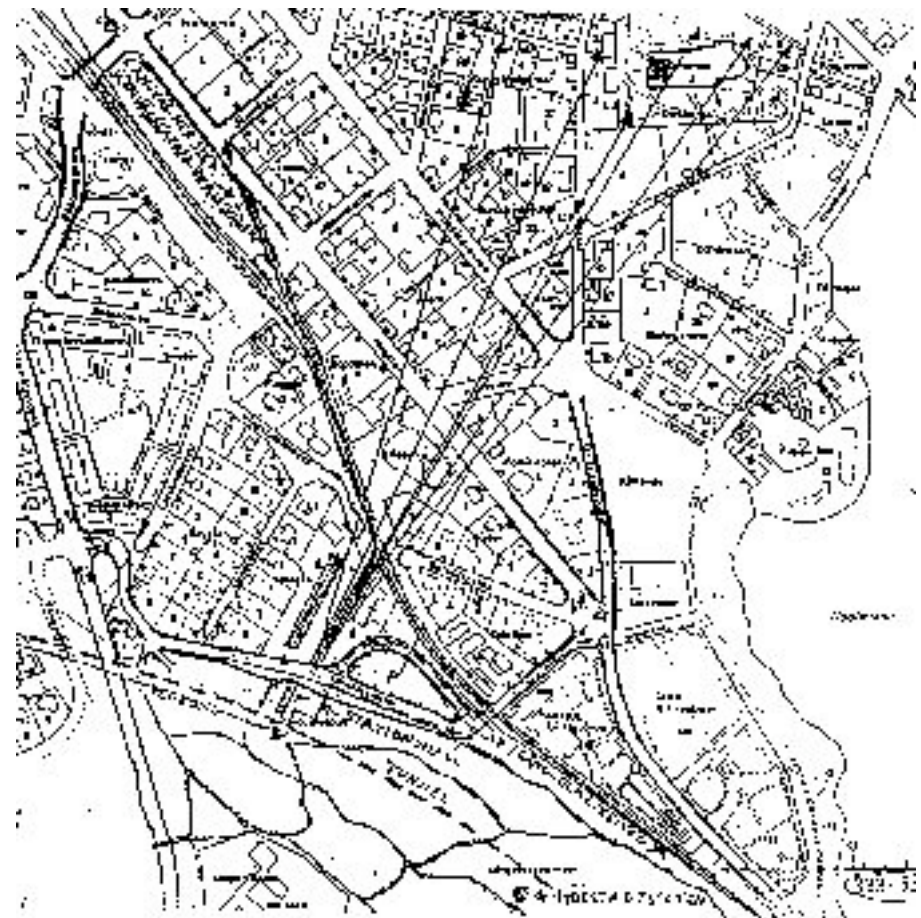
Tunneldelen från Ulfhälls allé till Södertäljevägen är cirka en tredjedel av hela tunneln. I detta alternativ slipper man alla problem som uppstår i alternativet med järnvägen i dagen i kanten på Långberget. Stationen har ingång mittför Vitalisvägen. Bilden visar stationsområdet utanför och stationen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

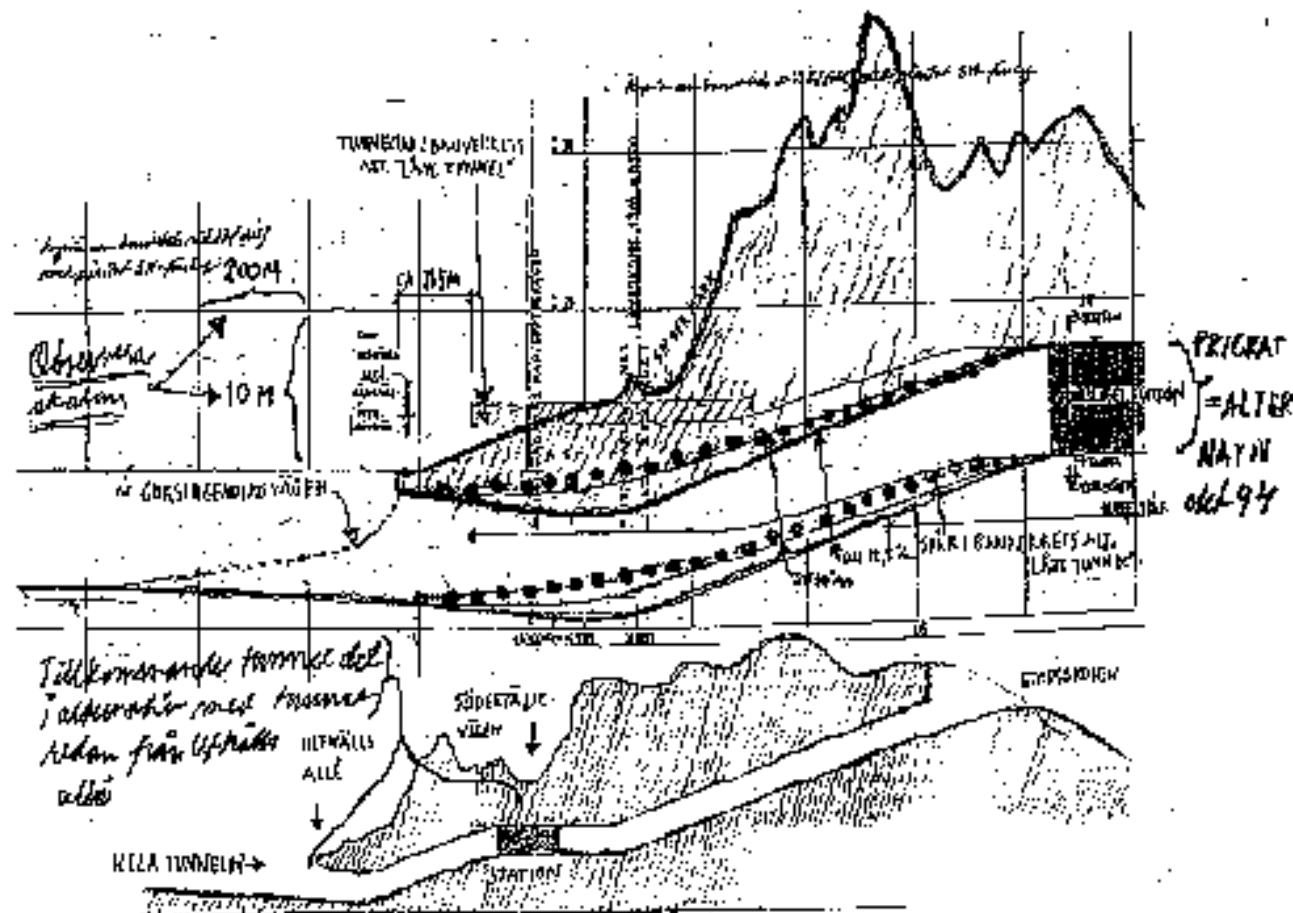
- * Bullerproblemen för boende vid Ulfhäll minimeras.

- * 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.

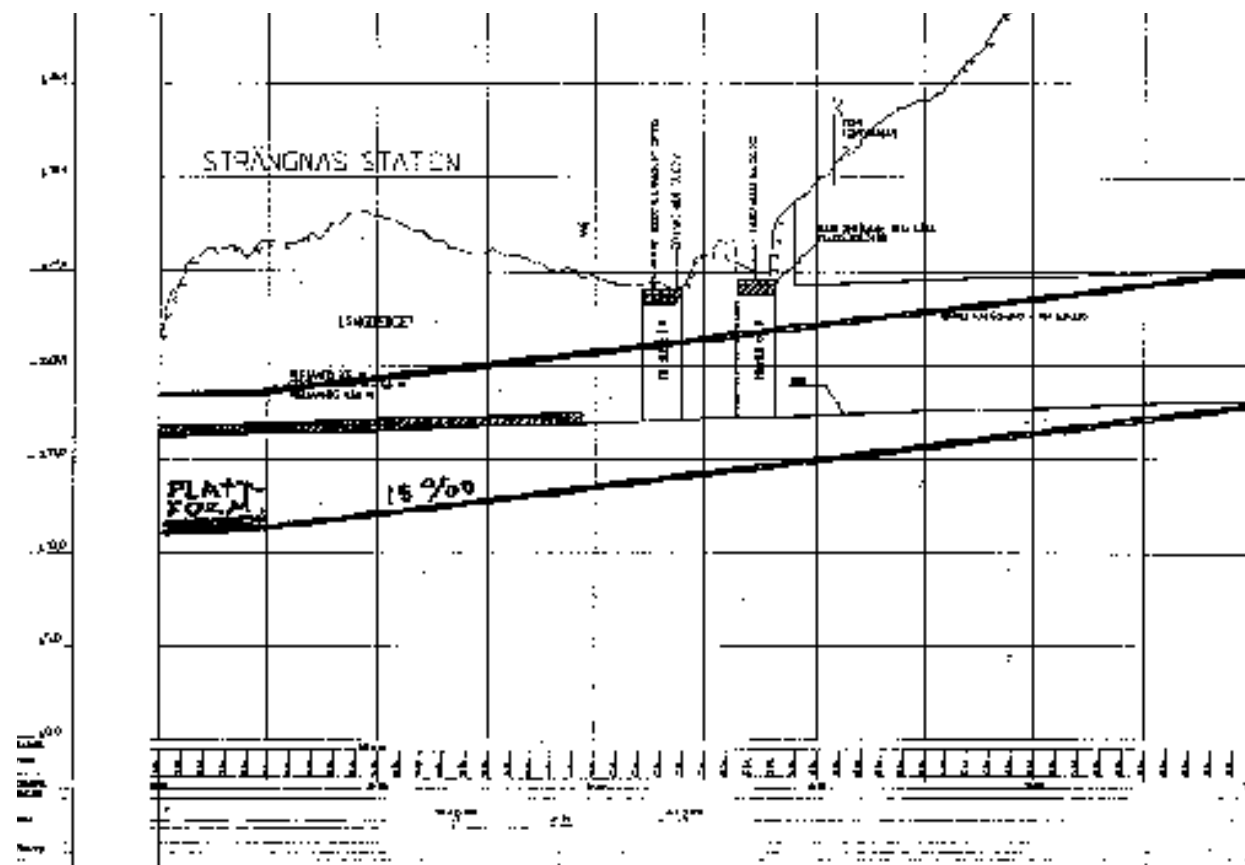
- * Ingången till stationen vid Skogshyddan kan läggas på samma ställe som i banverkets förslag juni 1993 och området utanför stationen kan utformas på i princip samma sätt i mitt förslag till lång tunnel och i banverkets förslag i juni 1993.



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 dementa 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 järnvägstrafik. 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 trimnings-åtgärder 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 infrastrukturer 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. konjunkturedgången, 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 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 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 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 regeringse beslut 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 affärsfärdighet 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 upprustningen 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 branscher. 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 Nillson 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 miljardräkningen kommer inom några år.

Juan Flores
Knut Kainz Rognerud"

STRÄNGNÄS KOMMUN
2011-05-19

Avkrift av brev.

Lennart Nilsson
Utvecklingsstrateg
Strängnäs kommun
64580 STRÄNG NÄS
015229276,0761253421
lennart.nilsson@strangnas.se

Sven **Wimmell**
Fyrverkarbacken 40
112 60 Stockholm

Brev 2011-04-29 ang planeringen av järnvägen i Strängnäs

Kommunstyrelsen i Strängnäs har mottagit handlingar om planering av utbyggnad av järnvägen i Strängnäs. Handlingarna innehåller en omfattande historisk beskrivning med bakgrund till järnvägsutbyggnaden i Strängnäs och synpunkter på hur nu aktuell utbyggnad bör planeras och utföras. Kommunen tackar för materialet som tillförs det aktuella ärendet att planera för utbyggnad av dubbelspår och ny station i Strängnäs.

Med vänliga hälsningar

Lennart Nilsson
Strängnäs kommun

Strängnäs kommun Tel 0152-291 00 kommunstyrelsen@strangnas.se
Bankgiro 621-6907 Nygatan 10, Fax 0152-290 00 www.strangnas.se
645 80 Strängnäs

Kopia av brev

Till Trafikverket. stockholm@trafikverket.se

Jag har tidigare i brev 6 augusti 2010 till generaldirektören för Trafikverket Gunnar Malm Gunnar.Malm@trafikverket.se.
framfört synpunkter på förslag till ombyggnad av järnväg i Strängnäs.

Trafikverket och Strängnäs kommun har nu kommit med nya förslag och jag överlämnar härmed yttrande över det som komplement till mitt tidigare yttrande.

Jag bifogar pdf-filer:

[Sven Wimmnell 061213: Järnväg i Strängnäs \(http://wimnell.com/omr71e.pdf\)](http://wimnell.com/omr71e.pdf)

Innehåller beskrivningar om planeringen av Svealandsbanan.

[Sven Wimmnell 28 februari 2012: Yttrande till Plan- och byggnadsnämnden i Strängnäs kommun angående järnvägen i Strängnäs. http://wimnell.com/omr71m.pdf](http://wimnell.com/omr71m.pdf)

Stockholm den 28 februari 2012

Sven Wimmnell
Fyrverkarbacken 40
112 60 Stockholm
sven.wimnell@telia.com

Kommentarer till kommunens förslag i början på 2012

Kommunens hemsida på Internet anger:

[Klicka här för att se bilderna från utställningen den 19 januari](#)

[Klicka här för Trafikverkets information om projektet!](#)

Av utrymmesskäl kopieras inte bilderna in här, läsaren kan ladda hem dem genom att klicka. Bilderna och förslaget kommenteras ändå här:

I Trafikverkets förslag tidigare, omkring 2010, fanns de två spåren , men för att komma till det inre spåret skulle man gå över det yttre spåret, något som naturligtvis inte kan accepteras.

Tidigare diskuterade trafikverket om yttre plattformar eller mellan-plattform. Nu föreslås mellanplattform, vilket är det enda rätta.

I förslaget nu har man byggt så att man går över det yttre spåret för att komma till mellanplattformen. Ett alternativ är att gå under det yttre spåret för att komma till mellanplattformen, vilket förefaller bättre. Att gå över ett tåg på det yttre spåret medför trappor på kring fyra-fem meter, går man under behöver det inte bli så höga trappor eftersom man bara behöver räkna med personhöjd plust konstruktion, kring tre meter.

Det föreslagna läget på stationsområdet är tråkigt. Som det är nu kommer man ut från tåget till ett område som är mer öppet och där man kan se kyrkan och märka att man kommit till Strängnäs.

Den stora nackdelen med förslaget nu är man inte tar tillfället att rätta till den förstörelse av Långberget som skett. Istället för att göra en ny två km lång bergtunnel västerut bör man lägga pengarna på att få in tåget i berget under Långberget och lägga stationen i berget så som visats i mitt förslag.

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 Ulfhalls allé under Långberget till en station i berget med ingång ungefär mittför Vitalisvägen. Från stationen ansluts spåren till den befintliga ettspårstunneln 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 Ulfhalls 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 ettspårstunneln. Man kan därför börja med att göra dubbelspårstunneln under Långberget och skjuta på framtiden att göra en ny extra ettspårstunnel västerut bredvid den befintliga ettspårstunneln.

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.

I förslaget som kommunen presenterar nu har man rivit ett antal villor för att få fler parkeringsplatser. Det kan man göra även i förslaget med tåg och station i berget.

Minnen av planeringar.

Storflygplatsdelegationen byggde en landningsbana vid Halmsjön (Arlanda) och gjorde banan med sämsta möjliga lutningar i alla avseenden. Den var 1800 m lång, 60 m bred och 20 cm tjock armerad betong. När den var färdig kom flygarna och provade och sa, att den går inte att använda. Luftfartsverket byggde efter många om och men en ny bana och byggde sedan om och sprängde den första dåliga banan.

Banverket försökte bygga en järnvägstunnel genom Hallandsåsen. Det gick dåligt och grundvattnet försvann till skada för dem som bodde på åsen. Ännu efter decennier finns ingen järnväg.

De politiska partierna har misslyckats med bostadspolitiken.

Regeringens politik för de fysiska miljöerna lyser mest med sin frånvaro.

Längre tillbaka kom förslag om att bygga en motorväg från Tosteröbron i Strängnäs över känsliga delar på Kungsbergsåndan i Strängnäs och vidare efter stranden nedanför biskopen. Protester avvärjde detta. För trafiken byggdes såsmåningom en ny bro västerut vid Kaskaren.

Om järnvägen i Strängnäs.

Det kom förslag om Svealandsbana som skulle gå över Strängnäs. Överstemakthavaren i Strängnäs föreslog att tåget skulle gå uppe på Långberget. Det var inte bra. Det skulle nog gå att komma med tåg västerifrån upp på berget, men österut skulle lutningarna göra det omöjligt att ta sig ner med tåg.

Banverkets huvudkontor gjorde flera förslag om järnväg vid Långberget, bl a ett med tunnel under berget i juni 1992. (Jag hade föreslagit det). Onödiga gräl om kostnadsfördelning mellan stat och kommun gjorde att det tunnelförslaget kom i skymundan.

Banverket gjorde förslag med bana i kanten på Långberget och med plankorsning med väg vid Ulfhäll, med bommar. De lade ner mycket onödigt arbete på kalkyler om lönsamhet med plankorsning. Vägverket påpekade att det kunde man inte ha, naturligtvis.

Kostnadsberäkningar visade att alternativet med tunnel under Långberget blir billigare än bana i kanten på Långberget, bl a därför att man i det senare förslaget på minst fyra ställen måste bygga dyra broar för att nödortfärdigt klara problem med korsningar mellan vägar och järnvägen.

Stadsarkitekten sa, att hon inte skulle ha några synpunkter på järnvägen och miljön, bara göra som politikerna ville.

Kommunfullmäktige beslutade om detaljplan för tunnel västerut och detaljplan för del av Långberget mellan Ulfhäll och Södertäljevägen, utan att ha kunskap om hur det blev vid Ulfhäll. En sådan beslutsordning strider mot allt förnuft och strider också mot lagar och förordningar som säger att man måste ha konsekvenserna klara genom miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) före beslut.

Konsekvenserna ska redovisas i samhällsekonomiskt perspektiv. Man skall då räkna in alla kostnader, både Banverkets investeringskostnader och driftskostnader, Strängnäskommunens investeringskostnader och driftskostnader, de tågförande bolagens kostnader, anslutningsbussbolagens kostnader, allmänhetens kostnader och kostnader för

intrång och skador etc. När fullmäktige tog besluten om detaljplanerna för tunneln mot Stadsskogen och delen vid Långberget fanns inte någon MKB för konsekvenserna vid Ulfhäll, det fanns inget förslag för Ulfhäll och det redovisades inga alternativ och inga kostnadskalkyler och fullmäktige hade inte möjlighet fatta korrekta beslut.

Samhällsbyggnadsnämndens förslag för delen vid Ulfhäll visade sedan att förslaget med järnvägen ovan jord genom Ulfhäll och i kanten på Långberget var synnerligen olämpligt och inte borde utföras. I stället borde göras tunnel med dubbla spår från Ulfhälls allé under Långberget, göras station med dubbelspår under Skogshyddan med ingång från Långbergsgatan mittför Vitalisvägen. Banan kunde därefter fortsätta i tunnel mot Stadsskogen och mot Eskilstuna.

I kommunens förslag gick järnvägen så att man förstörde Ulfhäll och Långbergsparken, stadsparken i Strängnäs. Långbergsparken är mer än en park, Långberget är en intressant och vacker, oersättlig geologisk formation som är en viktig del i stadens arkitektur och historia.

Chefen för Banverkets östra regionkontor Sven Bårström framhöll att alternativet med tunnel är den miljömässigt bästa lösningen, det är inte kontroversiellt, menade han.

En representant för Banverkets östra regionkontor berättade, att Banverket frågat kommunen om man inte borde utreda alternativet med tunnel genom Ulfhäll och Långberget som alternativ till förslag till bana i kanten på Långberget, men att kommunen då svarat att man inte ville ha ett sådant tunnelalternativ.

Några av de mest ansvariga i kommunen menade att de inte kunde bedöma Banverkets förslag och att de bara följde Banverkets rekom-

mendationer. Fullmäktigeledamoten Hans Marke framhöll på fullmäktigemöte, att kommunen inte har kompetens att bedöma Banverkets förslag.

Som ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden förklarade Kenneth Nilsson på informationsmöte att han inte kunde bedöma Banverkets förslag.

Som kommunfullmäktiges ordförande har Leif Lindström vid intervju av redaktör vid Strängnäs Tidning gjort uttalande som innebär, att kommunen inte kan bedöma Banverkets förslag, enligt tidningen den 26 maj 1994: "Kommunfullmäktiges ställningstagande beror på tekniska förhållanden som vi har fått redovisade, säger han. Sådana frågor har vi inte tillräcklig kunskap om, dem måste vi överlåta till Banverkets experter."

Nils Henrik Schager, som varit ordförande i kommunens kommunikationsutskott, har i Strängnäs Tidning den 3 september 1994 redovisat undersökningar han gjort. Schager har efterlyst kostnadsberäkningar för olika alternativ, men har inte fått några besked. Schager skriver: "Projektchefen vid Banverket har vid förfrågan meddelat att någon särskild kostnadsättning för tunnelalternativet aldrig begärts av det enkla skälet att något tunnelalternativ inte på allvar diskuterats....."

Makthavarna i kommunen skyller på Banverket och tycks mena, att förslaget med bana i kanten på Långberget kommer från Banverket, men Banverket förnekar, att förslaget med bana i kanten på Långberget är Banverkets förslag. Banverket har velat närmare utreda förslaget med tunnel från Ulfhälls allé, men hindrats av kommunen.

Nils Henrik Schager "Det nu aktuella förslaget till utformning av

stationsläget är häpnadsväckande uselt. Genom en omfattande bortsprängning av Långbergets norra kant i stadens centrala del och nära riksintresseområdet kring domkyrkan erhåller Strängnäs ett enkelspår och torftig stationsanläggning med begränsad tillgänglighet. När man från kommunens och Banverkets sida vill påstå att detta är en god lösning utmanar man både anständighet och löje.

Hur har detta undermåliga alternativ kunnat komma till stånd och accepteras av kommunstyrelse och kommunfullmäktige? Beslutet i kommunfullmäktige i juni 1990 talade om att spåren skulle gå i tunnel genom denna del av Långberget. När nytt beslut togs i fullmäktige i september 1992 sades fortfarande att spåren skulle ledas i tunnel fram till delvis insprängd station före Södertäljevägen.

När jag efterforskat hur dessa beslut kunnat förvandlas till det nuvarande förslaget, med spår i öppet läge längs Långbergets bortsprängda kant, framkommer en förvirrad bild. De tjänstemän i kommunen som ansvarar för planförfarandet har förklarat att de är så nya i sina befattningar så att de inte vet vad som tidigare beslutats."

Den som skrev detta var ingen vanlig insändarkverulant utan Nils Henrik Schager, chefsekonom vid Arbetsgivarverket och före detta ordförande i Strängnäs kommunikationsutskott. Han kunde ärendet inifrån. Och han hade en bastant opinion bakom sig.

Jag hade kontakt med professor Stig Nordqvist vid Nordiska institutet för samhällsplanering, professor i samhällsplanering och med trafikplanering som specialitet. Han tog del av mina utredningar och förslag om järnvägens passage genom Ulfhäll och Långberget och menade att mina synpunkter och förslag är kloka och att man borde följa dem.

Jag hade också kontakt med arkitekturprofessor John Sjöström vid Kungliga Konsthögskolans arkitekturavdelning. Han hade under många år engagerat sig bl a för bevarandeproblem i småstäder. Han

hade tagit del av mina utredningar och förslag om järnvägens passage genom Ulfhäll och Långberget och Banverkets egen miljökonsekvensbeskrivning för denna del.

Hans slutsats var, att han ansåg det självklart, att man borde göra enligt mina förslag, dvs lägga ned banan i tunnel. Han tyckte bl a att de nysprängda bergväggarna och den kala gatan för banan i Banverkets förslag i kanten på Långberget blev förskräckliga. Han ansåg också, att stationen i Banverkets och kommunens förslag med bara ett spår utan mötesmöjlighet blev alldeles för dålig, det blev bara en hållplats, och att enda möjligheten att få plats med en bra station var att lägga den i berget enligt mitt förslag, i kombination med en tunnel från Ulfhälls allé.

Centerpartiet var hela tiden emot att förstöra Långberget och pläderade för en järnväg söder om Strängnäs. En majoritet i kommunfullmäktige ville dock ha station vid Långberget och då ansåg centerpartisterna, att det enda möjliga var att dra banan i tunnel redan från Ulfhälls allé.

Folkpartisterna såg sig vilseledda av kommunens förslag under 1992 och ansåg, att det enda möjliga alternativet var en tunnel från Ulfhälls allé. Hösten 1993 motionerade folkpartisterna i fullmäktige och ville ha utrett tunnelalternativet och därefter en kommunal folkomröstning, men motionen blev nedröstad.

För majoriteten av makthavarna i Strängnäs kommun tycktes stationen i Strängnäs ha blivit en statussymbol mer än en station för resenärer. Som statussymbol ville man ha den nära city. Och köpmännen i city tycktes räkna med att deras affärer skulle gå bättre om stationen kom nära dem.

Generaldirektörna Gösta Blücher i Boverket och Rolf Annerberg i

Naturvårdsverket hade en gemensam artikel i Svenska Dagbladet den 27 oktober 1993, med rubriken ”Skärpta krav för miljöprövning av trafiksystem”. De skrev bl a:

”...Riksdagen har nu beslutat satsa hela 98 miljarder på investeringar i vägar och järnvägar....programmet handlar om väldiga satsningar med vittomfattande effekter på miljön, som kommer att beröra många människor....

Ivern att satsa på infrastrukturen förefaller ha tagit överhanden och medger inte en nödvändig diskussion av inriktning och konsekvenser. Denna iver är lika stor som när bostädernas miljonprogram sjösattes i mitten på 60-talet och vi vill inte än en gång uppleva det negativa eftermäle som detta fick.

Ohållbart. Alla borde nu vara medvetna om att det är ohållbart att fortsätta satsa på transportsystem utan att utgå från miljömålen.... Förutom direkta föroreningar medför nya trafikleder ofta oreparabla intrång i natur- och kulturmiljö.

När trafikinvesteringar blir ett överordnat mål finns en påtaglig risk för att de får styra samhällsutvecklingen i stället för tvärtom. Transporter är ändå inte något som är bra i sig. De är till för att underlätta en bra samhällsutveckling vad gäller hälsa, livslust, standard och yttre miljö.....

På Boverket och Naturvårdsverket arbetar vi gemensamt för att belysa möjligheterna att förena en hög rörlighet med miljökraven. För att vi inte ska komma alldeles fel i planeringen konstaterar vi då att det måste utvecklas bättre metoder för att miljöpröva trafiksystem. I dag är kravet på miljökonsekvensbeskrivningar för vägar knutna till enskilda projekt eller vägavsnitt... Helheten prövas inte.

Först när vi har en analys av möjligheterna att realisera ett miljöanpassat transportsystem, som utgår från miljömålen kan vi välja de projekt som passar in i ett framtida samhälle.... “

Gösta Blüchers och Rolf Annerbergs beskrivningar av förekommande planeringssätt stämmer (tyvärr) väl med det tokiga sätt som Banverket, Vägverket och Strängnäs kommun tillämpat vid planeringen av Svealandsbanan genom Strängnäs kommun.

Föreningen Strengnenses är en förening för före detta elever vid gymnasiet i Strängnäs. Föreningen ansåg, enligt beslut på årsmötet, att det var mycket olämpligt att i Strängnäs dra den nya järnvägen ovan jord genom Ulfhäll och ovan jord i kanten på Långberget. Om järnvägen alls skulle dras genom centrala Strängnäs ansåg föreningen det nödvändigt, att järnvägen, när den kommer från Stockholmshållet, förläggs i tunnel från Ulfhälls allé till Stadsskogen och förses med station i berget under Skogshyddan. Föreningen ansåg det nödvändigt att stationen utförs med dubbla spår så att tåg kan mötas på stationen, lämpligen med spåren på ömse sidor om en mittplattform.

Banverkets miljökonsekvensbeskrivning skrev bl a: Järnvägen utmed Långberget får stora konsekvenser för landskapsbilden. Bergskärningarna kommer att exponeras på långt håll. Järnvägen kommer även att medföra viss negativ påverkan på de geovetenskapliga och rekreationsvärdena i området.

Jag skrev brev till SJ och försökte få dem att medverka till att bygga bättre, bl a med dubbelspår vid stationen i Strängnäs. Något skriftligt svar kom inte utan sent en kväll ett telefonsamtal från en tjänsteman som menade att dubbelspår inte var viktigt.

Generaldirektören för Banverket tillfrågades hur man skulle göra när det kom krav om dubbelspår och då sa han att då skulle man bygga ett nytt spår söder om Strängnäs.

När järnvägen genom Strängnäs var byggd och Svealandsbanan ansågs klar hölls invigning med Kungen och med högstämda tal vid hållplatsen i Strängnäs, där representanter för kommunen, Banverket och SJ uttalade sig om hur bra det var.

Efter en tid kom krav på att Svealandsbanan var för dålig och måste byggas om till dubbelspår.

Banverket/Trafikverket har kommit med förslag i Strängnäs om ett nytt spår bredvid det första, på sätt som gör det ännu värre än det är nu.

Minnena om järnvägen är hämtade från:
[Sven Wimmell 061213: Järnväg i Strängnäs \(http://wimnell.com/omr71e.pdf\)](http://wimnell.com/omr71e.pdf)

Mer finns att läsa där.

En sammanställning om planering.

Innehåll

Hur klarar mänskligheten sina problem?

Det är människornas verksamheter som avgör världens framtid.

För framtidsplaneringen har forskats fram en planeringsfilosofi och ett klassifikationssystem för mänskliga verksamheter som ska ge bättre underlag för kunskaper om verksamheterna och deras samband - för bättre demokrati och bättre framtid i en gemensam värld.

Den fundamentala påverkanskedjan

En inledning om planering.

Förhållanden i Sverige och världen.

Samhällsplanering. Fysiska och sociala samhällen.

Om moderaterna och socialdemokraterna.

Välfärdsfördelning, levnadskostnader och skatter

Regeringar

Politiska problem

Den fysiska planeringen

En uthållig demokrati!

Politik för folkstyrelse på 2000-talet. SOU 2000:1

Mänskligheten och Sverige.

Hur var det,

är det,

kan det bli och

hur bör det bli ?

Mänskliga rättigheter i världens länder.

Hur klarar mänskligheten sina problem?

Det är en stor fråga som tar lång tid att besvara. Jag har bedrivit ett forskningsarbete om det sedan mitten av 1960-talet. Forskningsarbetet finns sedan 1998 behandlat på Internet.

Det är människornas verksamheter som avgör världens framtid. För framtidsplaneringen har forskats fram en planeringsfilosofi och ett klassifikationssystem för mänskliga verksamheter som ska ge bättre underlag för kunskaper om verksamheterna och deras samband - för bättre demokrati och bättre framtid i en gemensam värld.

På Sven Wimmells hemsida, <http://wimnell.com>, ges en relativt kort redovisning av forskningsarbetet, med titeln: ” Samhällsplaneringens problem. Hur ska man kunna förbättra världen.” Med ett klassifikationssystem för mänskliga verksamheter.

Utvecklingen mot framtiden beror huvudsakligen av människornas verksamheter. De har grupperats i 129 verksamhetsområden i huvudområden numrerade 1-9.

Där finns myndigheter och privata företag och organisationer, arbetare, tjänstemän, filosofer, forskare, lärare, elever, författare, människor av alla slag med alla upptänkliga verksamheter, yrkesverksamheter, fritidsverksamheter, tankeverksamheter o s v.

Sidorna på hemsidan avser att i första hand belysa hur verksamheterna fördelas på de 129 områdena. De innehåller inte de senaste aktualiteterna. De kompletteras av särskilda utredningar, vanligen i pdf-format, som nås via länkar på sidorna, och som vartefter innehåller aktuella saker som gäller problem och konflikter som ska lösas på vägen mot framtiden.

De särskilda utredningarna finns förtecknade i följande pdf, som också innehåller innehållsförteckningar till de senaste årens utredningar.

[Sven Wimnell 080203+++ Samhällsplaneringens problem. Hur ska man kunna förbättra världen? Ett forskningsarbete. Utredningar och deras innehåll. \(http://wimnell.com/omr40zf.pdf\)](http://wimnell.com/omr40zf.pdf)

Klassifikationssystemet har följande avdelningar på högsta nivån:

1. **Psykologiska och filosofiska verksamheter.**
2. **Religiösa verksamheter o d.**
3. **Politikvetenskaper och politiska verksamheter.**
4. **Sambandsforskningsverksamheter. Infostruktur.**
5. **Naturforsknings- och matematikverksamheter.**
6. **Teknologiska / Ekonomiska verksamheter.**
7. **Formgivning av fysiska och sociala miljöer.**
8. **Språkvetenskap. Litteraturvetenskap. Skönlitteratur.**
9. **Blandade saklitterära verksamheter. Tidningar. Allmän geografi. Biografi. Allmän historia.**

Människornas levnadsvillkor beror av fyra föränderbara faktorer :

Individens kroppsliga förhållanden, dvs individens kroppsliga status och personliga hjälpmedel för de kroppsliga behoven.

Individens psykiska förhållanden, dvs individens olika psykiska tillstånd och aktiviteter, individens inre verklighet.

Individens fysiska miljö - fysiska samhälle. De fysiska miljöerna gäller det fysiska i omgivningarna. De fysiska miljöerna kan gälla:

* De fysiska miljöerna som estetiska objekt med kulturella värden och funktioner.

* De fysiska miljöerna som materiella objekt med ekonomiska värden och teknologiska funktioner.

Individens sociala miljö - sociala samhälle, dvs människornas psykiska samspel, de sociala miljöerna.

Förändringsprocesserna i världen hålls i de mest väsentliga avseendena igång av människornas verksamheter :

Individernas viljor.

Kollektiva viljor. (Politik).

Handlingar för kroppen (ekonomiska- teknologiska handlingar).

Handlingar för psyket (informationshandlingar- kulturella handlingar).

Verksamheterna påverkar varandra i en påverkanskedja utan slut.

Människorna påverkar genom verksamheter i fyra olika roller i livet:

A.Huvudroll: allmän levnadsroll lekmannaroll-fritidsroll.

A1: att i största allmänhet leva med kropp och psyke i de fysiska och sociala miljöerna med de möjligheter och innanför de ramar som ges av de politiska styrningarna.

A2: att påverka de politiska styrningarna som direkt eller indirekt styr individernas levnadsförhållanden, som beror av de fyra ovan nämnda faktorerna.

B. Biroll: förvärvslivsroll-expertroll-yrkesroll.

B1: att hitta lämplig plats i de gemensamma förvärvslivssystemen och göra arbetet med hänsyn till egna egoistiska krav.

B2: att sköta arbetsuppgifterna i förvärvsarbetet med hänsyn till vad de övriga samhällsmedlemmarna kan begära att få utträttat i den gemensamma arbetsfördelningen.

Individer och samhällen planerar framtiden.

Planeringar går ut på att finna vad man bör vilja och innehåller fyra planeringsmoment som kan redovisas på många olika sätt alltefter omständigheterna i varje planeringsfall :

Hur var det ? Kunskaper och erfarenheter från det förgångna.

Hur är det ? Riktiga kunskaper om rådande förhållanden.

Hur kan det bli ? Vilka alternativ är möjliga i framtiden ?

Hur bör det bli ? Vilket eller vilka alternativ bör man välja ?

Dessa frågor bör ställas ifråga om alla mänskliga verksamheter.

Man bör utforma svaren på frågorna om hur det bör bli med hänsyn till effekterna, sedda i jämlikhetsperspektiv, på individernas levnadsvillkor, som ges av

psykiska och
kroppsliga förhållanden och av deras
fysiska och
sociala miljöer.

Vill man förbättra världen - göra världen till en bättre plats - måste man arbeta på alla de fyra områdena om psykiska och kroppsliga förhållanden och fysiska och sociala miljöer. De fyra områdena påverkar varandra och direkt eller indirekt slutmålet: tillfredsställelse för individen.

Ska man gemensamt kunna åstadkomma en bättre framtid i världen måste man ha gemensamma framtidsvisioner, det kräver gemensamma viljor och gemensamma planeringar. I en demokrati är alla medansvariga för utvecklingen och får försöka bilda sig uppfattningar och ta ställning och försöka påverka verksamheterna inklusive samverkansverksamheterna i lämplig riktning. I en demokrati är det viktigt att alla medborgare är så väl informerade att de kan delta i styrningarna mot framtiden. Det ställer stora krav på informationssystemen.

Områdena för mänskliga verksamheter, i korthet:

1-2 Filosofiska, psykologiska och religiösa verksamheter.

1 Filosofiska och psykologiska verksamheter o d.

10 Samlat vetande och hanteringen av det:
101 Arkiv. 102 Bibliotek. 103 Vårdringar. 104-108 Översikter.
109 Lärdomshistoria, vetenskapshistoria, filosofihistoria.
11-19 Individens inre verklighet: 11 Individens kunskaper och erfarenheter. 12 Framtidsvisioner. 13 Värderingar. 14 Världsbilder
15 Psykiska processer. 16 Logik och 17 Moral.

2 Religiösa verksamheter. Dogmer. Regler.

3 Politiska vetenskaper och verksamheter.

31 Statistik. 32 Statsvetenskap. 33 Nationalekonomi. 34 Juridik.
35 De demokratiska församlingarna.
36-39 Politiska krav från partier, grupper och individer.

4 Verksamheter om samband mellan verksamheter.

5-6 Naturforskning och teknologiska/ekonomiska verksamheter.

5 Naturforskning och matematik.

50 Allmän naturkunskap. 51 Matematik. 52 Astronomi. 53 Fysik.
54 Kemi. 55 Geologi. 56 Arkeologi. 57 Biologi. 58 Botanik. 59 Zoo.

6 Teknologiska/ekonomiska verksamheter

61 Hälso- o sjukvård 62 Ingenjörsvetenskap 63 Biologisk prod.
641-642 Mathållning. 643 Boende. 644 Energi- o hygienförsörjning. 645 Hemutrustning. 646 Personlig hygien 647 Hus-hållsekonomi. 648 Tvätt Städning. 649 Hemsjukvård o d.
651 Kontorsverksamheter. Datoranvändning.
6520-6524 Opolitisk off. civil förvaltning. 6525-629 Militärt.
653 Handel. 654 Tele. Internet. 655 Förlag. 656. Transporter
657 Penningverksamheter. Skatter. Försäkringar.
658 Företagsekonomi Arbetskraft . 659 Reklam.
66-68 Tillverkning av varor och 69 byggnader och anläggningar.

7-9 Kulturella verksamheter.

7 Formgivning av fysiska o sociala miljöer.

70 Allmänt om konst o kultur. 71 Planering av fysiska miljöer.
72 Formgivning av byggnader och anläggningar. 73 Museer.
Skulptur. 74 Formgivning föremål. 75-77 Bildkonst. 78 Musik.
79 Beteenden och sociala miljöer.
7911-7913 Seder o bruk. 7914-7919 Film Radio TV o d.
792 Teater od. 793 Sällskapsnöjen. Lek. Hobby. Fritid.
794 Spel. Lotteri. Tips.
7951 Socialtjänst. 7952-7956 Sociala miljöer 7957 Undervisning
Forskning. 7958 Sociala miljöer i boendet o d. 7959 Grupper o d.
796-799 Sport Idrott o d. Motion.

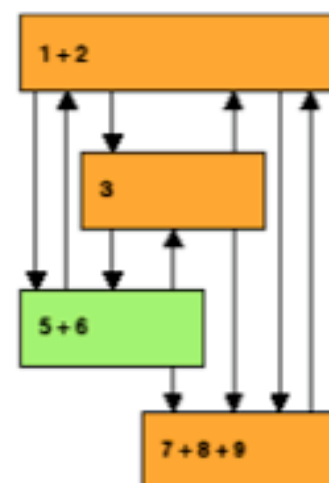
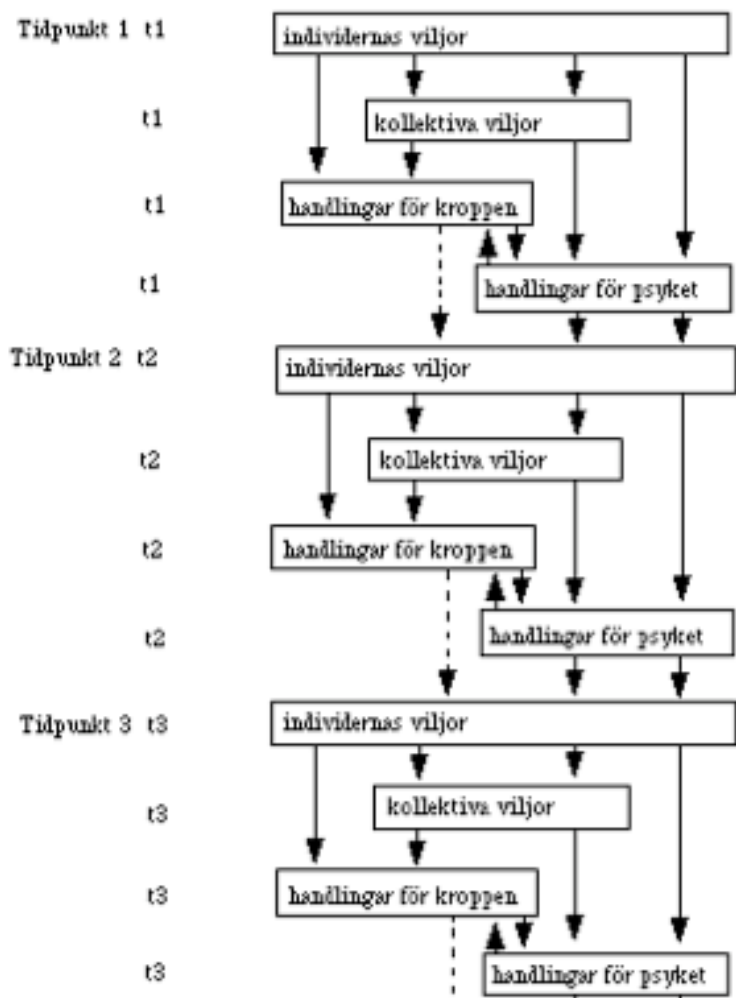
8 Språk. Litteraturvetenskap. Skönlitteratur.

80 Språk. 801 Allmänt. 802 Engelska. 803 Germanska. Tyska.
Svenska mm. 804 Franska od. 805 Italienska o d. 806 Spanska.
Portugisiska o d. 807 Latin. Grekiska. 808 Slaviska o baltiska.
809 Orientaliska och övriga språk.
81 Litteraturvetenskap.
82-89 Skönlitteratur. Motsvarar 802-809.

9 Saklitterärt. Allmän geografi. Biografi. Allmän historia.

90 Tidningar. Tidskrifter. Journalistik.
91 Allmän geografi. Reseskildring. Lokalhistoria.
92 Biografi. Släkthistoria. Memoarer.
93-99 Allmän historia.
93 Världshistoria. Forntidshistoria.
94-99 Medeltid o nyare tid.
94 Allmänt och Europa.
95 Asien.
96 Afrika.
97 Nord- o Mellanamerika.
98 Sydamerika.
99 Oceanien. Polarområdena. Rymden.

Den fundamentala påverkanskedjan



- 1-2 Filosofiska, psykologiska och religiösa verksamheter.
- 3 Politiska vetenskaper och politiska verksamheter.
- 5-6 Naturforskning och teknologiska/ekonomiska verksamheter.
- 7-9 Kulturella verksamheter.
- 4 Bakgrundens med pilarna: Sambandsforskning på samhällsnivå.

Påverkan enligt pilarna sker direkt eller indirekt.

Den fundamentala påverkanskedjan

Det är viktigt att observera den fundamentala påverkanskedjan, där individernas inre verkligheter ger viljor som styr världens utveckling. Viljorna styr de kollektiva politiska viljorna och individernas viljor och de politiska kollektiva viljorna styr tillsammans handlingarna i den yttre verkligheten.

Handlingarna styr dels ekonomiska/teknologiska verksamheter till kroppslig nytta (eller onytta), dels kulturella verksamheter som är informationsverksamheter med olika uttrycksmedel - till psykisk nytta (eller onytta).

De kulturella verksamheterna påverkar individernas inre verkligheter som i sin tur ger upphov till nya viljor, nya kollektiva viljor och och nya ekonomiska och kulturella handlingar.

Vill man förbättra världen måste man se till att individernas inre verkligheter blir lämpliga, vilket kan göras bara med hjälp av lämpliga kulturella verksamheter.

Man kan säga att individernas inre verkligheter och viljor idag på det hela taget är olämpliga, hur ska man då kunna åstadkomma lämpliga kulturella verksamheter? Bland de kulturella verksamheterna finns de offentliga utbildningssystemen (grundskola, gymnasium etc) som genom årtal av förändringar i teorin blivit tämligen bra, i Sverige. I världen för övrigt finns många dåliga utbildningssystem eller inga alls.

Men utbildningssystemen är bara en liten del av alla kulturella verksamheter. Verksamheter som påverkar individernas inre verkligheter och viljor finns också i alla andra kulturella verksamheter: i nöjesindustrin, i reklamindustrin, i tidningar, tidskrifter, radio, TV, video etc, i konst- och designvärlden, överallt. Dessa verksamheter översvämmas av informationer och program som visar livsstilar som inte befrämjar uppkomsten av lämpliga inre verkligheter och lämpliga viljor.

De ekonomiska/teknologiska verksamheterna är beroende av individernas inre verkligheter och viljor och av de kollektiva/politiska viljorna. Det innebär idag fördelning av produktion och konsumtion av varor och tjänster som är mer ojämlig än den behövde vara. Den nuvarande fördelningen är resultat av de bilder av livsstilar som de kulturella verksamheterna förmedlar.

Individernas inre verkligheter och deras viljor, politiken, de ekonomiska verksamheterna och de kulturella verksamheterna bildar alltså fyra stora problemkomplex, som påverkar varandra i ständigt pågående påverkanskedjor.

Komplexen innehåller många skevheter som borde rättas till.

Vill man rätta till skevheter i de fyra komplexen bör man ha lämpliga värderingar som utgångspunkt. Eftersom hela jordklotet bildar ett enda stort system bör man ha värderingar som gäller överallt. Det som då finns att tillgå är bland annat FNs mänskliga rättigheter och mål med komplement som bl a FNs Millenniedeklaration.

Skillnaden mellan teknologiska/ekonomiska verksamheter och kulturella verksamheter:

I de ekonomiska/teknologiska verksamheterna ligger tyngdpunkten vid det materiella. Man gör t ex en spade. De kulturella verksamheterna arbetar med materiellt, men tyngdpunkten ligger i syftet med verksamheterna: att påverka psyken. Den som gör bilder t ex använder pennor och penslar o d, men syftet är att man ska uppfatta en bild.

Människors kulturella beteenden är materiella, man använder kroppen, men det man avser är att visa en åsikt, t ex teater. De fysiska miljöerna gäller det fysiska och i avdelning 71-72 är tyngdpunkten på hur de påverkar psyken, estetik. Det materiella i de fysiska miljöerna behandlas i område 6. De sociala miljöerna gäller hur människor påverkar varandra psykiskt och vad de anser om varandra o d.

En inledning om planering.

Det är problem med världens klimat. Klimatförändringarna ger redan svåra konsekvenser och det blir säkert värre om inget görs för att förbättra utvecklingen. Det finns också andra problem, om välfärdsfördelningen i världen mm. Det är bråttom att göra något.

Det behövs planeringar som klargör utvecklingen och riktar in den på lämpligt sätt mot framtiden. Planeringar bör innehålla fyra moment:

hur var det,

hur är det,

hur kan det bli och

hur bör det bli.

Vi i världen lever på det hela taget i ett planeringslöst tillstånd. Det finns delvis beskrivningar om hur det var, hur det är, kan bli och bör bli, men det finns inga heltäckande beskrivningar som systematiskt går igenom alla problem och sätter alla delar i relation till varandra.

Det är människorna som kan göra något för att förbättra utvecklingen och människorna agerar enskilt och i grupper som finns i olika storlekar.

* Hela världens befolkning representeras av Förenta nationerna, FN. I FN finns underliggande organisationer som svarar för delar av de totala verksamheterna.

* Befolkningar i grupper av länder representeras av regionala organisationer som Europeiska unionen, EU, och motsvarande eller likande organisationer i andra delar av världen. I EU finns bl a Kommissionen med underavdelningar och Europaparlamentet med partigrupper och utskott.

* Befolkningen i de olika länderna representeras av regeringar och riksdagsförsamlingar o d med departement och riksdagsutskott o d. Under dessa finns myndigheter med särskilda uppgifter.

* På lägre nivåer kommer kommunstyrelser och kommunförsamlingar, med underavdelningar.

De nu nämnda har vissa bestämda maktbefogenheter. Vid sidan av dem finns organisationer för arbetsgivare och anställda av många kategorier och organisationer för olika uppgifter och intressen, t ex forskare, tillverkare och konsumenter.

Nedanför eller utanför organisationerna finns de enskilda människorna med egna kunskaper, erfarenheter och tycken.

När man säger att organisationerna representerar dem inom gruppen är det inte helt korrekt, de representerar på sin höjd en majoritet i gruppen, och de kanske bara representerar ett ledarskikt i gruppen.

I alla planeringsmomentet hur det var, hur det är, kan bli och bör bli kan göras olika beskrivningar som strider mot varandra. T ex när det gäller kostnader för klimatförbättringar finns olika beskrivningar om hur det bör bli, fattiga länder anser att de rika länderna bör betala mycket, men de rika länderna tenderar av girighet att motsätta sig det.

Arbetsgivare och anställda brukar ha olika uppfattningar om lönernas storlek. Socialdemokrater och moderater kan ha olika uppfattningar i många ärenden. Journalister kan vinkla beskrivningar om hur det är. Direktiv till offentliga utredningar kan vara missledande. Politiker kan göra beskrivningar som utelämnar viktig information för att få fler röster. De kommersiella reklamfirmorna är specialister på att med förföriska formuleringar framställa varor och tjänster som enbart fördelaktiga för köparna.

Beskrivningar i de fyra planeringsmomenten kan vara av olika kvalitet och kan vara dåliga. Beskrivningar från vetenskapliga institutioner ligger vanligen högt på kvalitetsskalan.

Planeringars uppgift är i första hand att reda ut vad man bör vilja, i andra hand att besluta om åtgärder som leder dit man vill. Vilja och åtgärder bör bedömas efter konsekvenser i viktiga avseenden, varom mera längre fram idet följande.

Det är viktigt att observera, att man kan planera vad man vill utan att ha möjlighet att besluta om åtgärder. Sverige bör hålla sig med en världsplanering som underlag för deltagande i styrningar i internationella organisationer och som underlag för utbyten med delar av världen som inte regleras genom sådana organisationer.

Planeringar syftar i första hand till att skaffa sig kunskaper och i andra hand till att påverka. Det är sålunda bra att skaffa sig kunskaper om hur det var, är, kan bli och bör bli i andra länder, t ex USA, Kina, Ryssland, utan att ha möjlighet att besluta om förhållandena i de länderna.

Med planeringar avses här kunskapsbildande processer och ska inte förknippas med s k planhushållningar som förekom i det kommunistiska Sovjetunionen.

När det gäller åtgärder som kan följa av uppfattningar om vad man bör vilja och göra finns det två olika områden som beror av maktförhållandena: offentliga demokratiskt styrda beslut i offentliga organisationer och beslut av privata organisationer och enskilda personer.

Det vill säga offentliga organisationer av typ FN, EU, stater och kommuner som har laglig rätt besluta. I världen har sådana organisationer numera vanligen ledning som är vald genom allmänna val, direkt eller indirekt, men det förekommer också ledningar av diktaturtyp o d, som inte följer av allmänna val. De offentliga organisationernas åtgärder är inte opartiska utan beror av var ledningsmajoriteten hör hemma i de politiska skalorna, höger, vänster eller något annat.

Privata organisationer är företag av olika slag, oljebolag, biltillverkare, läkemedelstillverkare, telefonbolag, handelsbolag, tidningsutgivare etc och arbetsgivarorganisationer, branschorganisationer, löntagarorganisationer, ideella föreningar etc. Privata organisationer är numera ofta styrda på ett eller annat sätt av de demokratiska organisationerna, men har stor frihet att tycka och göra vad de vill.

Den 6 december 2009 började FNs klimatomöte i Köpenhamn. Det var meningen att man bl a skulle få fram åtgärder som minskar utsläpp av koldioxidgaser mm som påverkar jordens klimat och kan förstöra jordklotet om inget görs för att förhindra det. Eftersom gaserna sprids i atmosfären är det en fråga för hela världens befolkning. Men eftersom det huvudsakligen är enskilda personer och privata organisationer som gör utsläppen är det svårt att styra förändringar. Utsläpparna inser inte tillräckligt väl konsekvenserna av den förstörelse som pågår. Köpenhamnsmötet var ett misslyckande. Nytt möte hölls i december 2011, i Durban, utan större framgång.

Världen är på katastrofkurs. Vill man undvika katastroferna måste människorna i världen få kunskper och bli medvetna om hur saker hänger ihop.

Klimatplanering ingår i område 71 och grundar sig på naturforskningar i område 5:

Forskningar i område 55 geologi o d, meteorologi, hydrologi och allt som gäller det fysiska som händer med jordklotet. Men också forskningar om det som händer med det levande, område 57 biologi, 58 botanik och 59 zoologi. Klimatet beror också av det som händer inom områdena 52 astronomi, 53 fysik och 54 kemi.

Till detta ska läggas människors värderingar om hur klimatet bör bli, vilket också nödvändiggör långa forskningar och utredningar av många slag, bl a om samband mellan alla människornas verksamheter.

Förhållanden i Sverige och världen.

2010

Sven Winnell 30 januari 2010:

Planering, klimat och välfärdsfördelning.

<http://winnell.com/omr36-39za.pdf>

Innehåll, sidan:

- 7 En inledning om planering.
- 9 Samhällsplaneringens problem. Hur ska man kunna förbättra världen?
- 32 Miljö och energi, mänskliga rättigheter, i-länder och u-länder, krig och fred.
- 79 Klimatmöte och välfärdsfördelning.
- 174 Världspöblem. Bistånd. Planering.
- 306 Sverige.
- 365 Sammanfattning och några kommentarer.
- 380 Kompletteringar 2010

2011

Sven Winnell 16 juni 2011:

Fysisk planering i Sverige. (Område 71)

<http://winnell.com/omr71l.pdf>

Innehåll, sidan:

- 3 Samhällsplanering. Fysiska och sociala samhällen.
- 5 Den fysiska översiktsplaneringens framväxt i Sverige.
- 23 Stadsplaner i Sverige genom åren enligt Arkitekturmuseet. 7 juni 2011.
- 30 Nuvarande samhällsplanering enligt Boverkets hemsida 11 juni 2011.
- 89 Boverkets Regelsamling för hushållning, planering och byggande.
- 92 Nuvarande bostadsplanering enligt Boverkets hemsida 11 juni 2011.
- 132 Boverkets webbkarta på Internet. 14 juni 2011.

Sid 3: Samhällsplanering. Fysiska och sociala samhällen.

De finns i princip två slags samhällen: de fysiska samhällena, som gäller det fysiska - materiella, och de sociala samhällena som gäller människornas relationer. När det talas om samhällsplanering är det vanligen planeringen av de fysiska samhällena som avses. När det gäller det fysiska talar man om fysisk planering och fysisk miljö, och det är det som avhandlas i Plan-och Bygglagen, planeringen där utgår från markanvändningen: hur marken ska användas och vilka regler som ska gälla för det.

I fråga om de sociala samhällena, de sociala miljöerna, finns inte planeringsregler som på samma sätt anknyter till markanvändningen, men det finns många regler av olika slag. På den världsomspännade nivån finns bl a FN:s konvention om de mänskliga rättigheterna, i den finns många regler om vad man får och inte får göra i förhållandet människor emellan. På mindre omfattande nivåer finns bl a i EU många regler och bl a också regler om mänskliga rättigheter, som avviker något från FN:s.

På nationsnivå har de olika nationerna sina egna lagsystem, med regler för bl a demokrati, uppfostran och undervisning, brott och straff, regler för handel och avtal, arbetsmiljöer, jämlikhet, jämställdhet, välfärdsfördelning o s v.

I Sverige idag fungerar inte demokratin tillräckligt bra, skulden till det kan läggas på de politiska partierna, de kan inte fånga upp folkets uppfattningar och på lämpligt sätt forma de fysiska och sociala miljöerna och deras innehåll efter dem.

Om man ska kunna nå en bättre framtid måste man ha klart för sig att det finns både fysiska och sociala samhällen och miljöer. I någon mån kan man förbättra de sociala miljöerna genom att förbättra de fysiska miljöerna, men förbättringar av de sociala miljöerna kräver mer än ändringar av de fysiska miljöerna.

Bra planeringar av de fysiska miljöerna är viktiga. I Sverige har kommunerna det sk planmonopolet som innebär rätt att föreskriva markanvändningen i fysiska planeringar, med hjälp av kartor och byggnadsregler o d. Svensk fysisk samhällsplanering av svenska samhällen hade en storhetstid under ett par årtionden efter andra världskriget.

Kommunerna planerade de fysiska miljöerna och hade bl a höga ambitioner om bostäderna, men kunde inte tillräckligt väl styra bostadsproduktionen. Efter kriget flyttade folk till arbetsplatser i städerna och staten prioriterade anläggningar för varuproduktion före bostadsbyggande, vilket ledde till bostadsbrist som bara blev större och större. Till slut, i mitten på 60-talet, måste staten börja med det sk miljonprogrammet där en miljon bostäder skulle byggas på tio år. I det läget fick byggnadsentreprenörerna större betydelse och den mer all-omfattande samhällsplaneringen halkade efter.

Efter de tio årens bostadsbyggande gick, kan man säga, luften ur planeringssverige. Efter miljonprogrammets dagar har den fysiska samhällsplaneringen vartefter ändrat karaktär. Nu talar man om att samhällsplaneringen domineras av en förhandlingsplanering, som innebär, att kommunernas planerare minskar sina planeringsinsatser och överlåter delar av planeringen till byggföretag som köpt mark och i visst samråd med kommunerna planerar för de egna markområdena. Från samhällets sida kan det innebära vinster då byggföretagen delvis tar hand om risker och delvis utför planeringar som kommunerna annars skulle utföra och betala.

Men denna ordning rör kanske inte på planeringsproblem som gäller sådant som segregation, nedslitna förorter, kriminalitet och utanförskap, ökande ekonomiska klyftor. Överlåtandet av delar av planeringen till privata aktörer innebär att planeringen sker mer på företagets villkor och att det demokratiska inflytande äventyras.

Hur det kommer att gå hänger på de politiska partiernas kunskaper, vilja och förmåga att rikta in samhällsplaneringen på lämpligt sätt. Man kan frukta, att partierna inte klarar att reda upp samhällsplaneringsproblemen. Någon rejäl bostadspolitik finns inte. Det är svårt upptäcka någon framgångsrik segregationspolitik. Sjukskrivningarna har ökat till oanade höjder. Valfärds-klyftorna tycks öka.

Tillägg i juni 2011:

På Sven Winnells hemsida, <http://winnell.com>, ges en relativt kort redovisning av ett forskningsarbete med titeln: "Samhällsplaneringens problem. Hur ska man kunna förbättra världen." Med ett klassifikationssystem för mänskliga verksamheter. I klassifikationssystemet finns den fysiska planeringen på område 71.

Ordet samhällsplanering förknippas kanske mest med den fysiska samhällsplaneringen, d v s planering av byggnader och anläggningar, vägar och olika slags byggnadsområden, grönområden o d. På Sven Winnells hemsida avser samhällsplanering planeringar för samhällen i vidare mening, omfattande också planeringar av sociala samhällen, dvs alla slags relationer mellan människorna. Klassifikationssystemet där gäller den mer omfattande samhällsplaneringen.

Till den fysiska planeringen hör klimatfrågor o d som man tidigare inte fäste så stor vikt vid.

Man bör observera att den fysiska samhällsplaneringen ännu inte tagit sig upp till den globala nivån. På den nivån förekommer viss planering ifråga om klimatfaktorer och havshöjningar o d och kanske något mera, men mera fullständiga planeringar lyser med sin frånvaro.

Det gäller också planeringar av sociala samhällen på global nivå. Det fattas alltså mycket planeringar för världen.

De som styr Europa håller nu på med att försöka undvika konkurser för dåligt utvecklade Europeiska stater.

2012:

Sven Winnell 10 januari 2012: Samhällsplaneringens problem. Hur ska man kunna förbättra världen? Politik inför 2012. Det behövs ordentliga och hederliga planeringar för många delområden i nio huvudområden. <http://winnell.com/omr36-39zo.pdf>

Denna är ett slags kort sammanfattning om klassifikationssystemet och 2012 aktuella samhällsplaneringsproblem.

Innehåll, förkortat:

- 8 En inledning om det förgångna.
- 64 Samhällsplaneringens problem.
Hur ska man kunna förbättra världen?
- 93 Inre och yttre verkligheter.
- 145 Om världsåskådningar, världsbild, livsåskådningar, människosyn, psykologi, moral, lärdom, vetenskap, filosofi, religioner, demokrati och ideologier,
- 188 Så styrs Sverige.
- 200 Något om skatte- och bidragshistoria.
- 204 Svensk politik från 2005.
- 221 Något om läget inför 2012
- 238 Utdrag ur "Det svenska folklynnet" (1911)
- 242 Socialdemokraterna och moderaterna
- 247 Det borgerliga samhället : i tur och retur?
- 260 Borgerligheten, alliansen, överklass och underklass.
- 287 Om moderaternas idéprogram hösten 2011
- 324 Moderaterna och socialdemokraterna
- 325 Socialdemokraterna. Sammanfattningsvis
- 325 De gamla problemen har ersatts med nya
- 326 Alliansregeringens utförsäljning av välfärden.
- 381 Mål för välfärden och medel för välfärden.
- 416 Några ord till slut.
- 416 Förenta Nationernas Millenniedeklaration
- 418 Hur har det gått?
- 419 Människornas verksamheter och levnadsvillkor
- 421 Politikerna har makten att förbättra världen.
- 435 Klassifikationssystemet för verksamheter.
Med socialdemokraternas budgetmotion hösten 2011.

Sid 287 Om moderaternas idéprogram hösten 2011

Moderaterna nya program innehåller till stor del skrivningar som socialdemokraterna nog skulle kunna hålla med om. För att locka till sig socialdemokratörernas sympatisörer och sådana som borde vara det har moderaterna bakat in socialdemokratiska värderingar i sitt idéprogram.

Moderaterna är det parti som mest följer de borgerliga värderingarna, moderaterna är inget socialdemokratiskt parti, och idéprogrammet är ett borgerligt program, men så utformat att de särskilda borgerliga värderingarna smygs in så att de knappast märks. Borgerligheten vill att staten ska ha så liten makt som möjligt och att individerna ska ha så stor makt som möjligt att göra som de vill utan statliga restriktioner, individerna ska tävla med varandra om platser i en överklass som kan glänsa över dem därunder. Moderaterna gynnar de borgerliga.

Borgerlighetens skolpolitik lägger största vikten vid att den ska ge kunskaper för näringslivets behov, goda villkor för entreprenörskap och företagande, och försummar utbildning för det som behövs för att med politiken forma en bättre framtid. Borgerligheten vill helst att folk inte bryr sig om politik, att världen ska styras av marknadskrafterna. Men tillståndet i världen och marknadskrafternas spel visar att det behövs mer bra politik.

Sid 325 Socialdemokraterna. Sammanfattningsvis:

Ett reformistiskt socialdemokratiskt parti som ser den demokratiska staten som det bästa redskapet för att förverkliga demokrati, jämlikhet och rättvisa.

I folkhemsideologin ingår idén om jämlikhet och individuellt oberoende som grundläggande ideal. Målet är att frigöra arbetare och andra som inte tillhör överklassen från inte bara fattigdom i rent ekonomiska termer utan även allehanda förnedrande och förödmjukande former av personligt beroende. Detta gäller såväl den gamla patriarkala familjen som andra hierarkiska och patriarkala institutioner i det svenska sam-

hället, från auktoritärt styrda företag till privata välgörenhetsorganisationer och toppstyrda kyrkor.

Målet är att skapa en välfärdsstat, ett nätverk av institutioner och rättigheter som ökar jämlikhet och minskar såväl fysisk fattigdom och sociala klassklyftor som kulturell misär och social stigmatisering.

Ingen medborgare ska vara beroende av familj eller välgörenhet, utan staten ska garantera alla grundläggande rättigheter till fundamentala nyttigheter som skolutbildning, sjukvård och äldreomsorg. Alla svenska individer – män, kvinnor, äldre, barn, sjuka och handikappade – ska med statens hjälp kunna leva oberoende liv i trygghet och frihet.

Sid 325 “Åsa Moberg: De gamla problemen har ersatts med nya” (DN 30 dec 2011)

“Reformer brukar framställas som lösningen på problem. Varför skulle de annars genomföras? Undrar om alliansregeringen ibland funderar över den frågan. Många reformer som drogs igång med stor politisk frenesi efter förra valet inte har lett till de avsedda resultaten. En mandatperiod är kort. Efter regeringsskiftet 2006 såg det ut som om alliansen inte vågade tro på mer än fyra år vid makten. Allt måste ändras, genast. Här några exempel bland allt som inte gick som planerat.

Hemlösheten skulle minska, eller rent av utrotas, som Ulf Kristersson (M) sa när han tillträdde som socialborgarråd i Stockholm 2006. Ingenting mätbart hände och något lärde han sig: som socialminister lovar han ingenting om någonting. Inte ens vräkningar av barnfamiljer har upphört, påpekade experterna i Maria Larssons (KD) utredningsgrupp i ett inlägg på DN Debatt på julafton i år.

A-kasseavgiften höjdes dramatiskt i yrken med hög arbetslöshet. Det skulle skapa fler jobb. Den enda tydliga effekten blev att högavlönade fick lägre a-kassa medan lågavlönade flydde facket för att de inte hade råd. De förlorade därmed sitt skydd vid arbetslöshet.

Och skolan. Alla förstår att det tar tid att reformera den, men en tredjedel av varje årskull går ut nian utan behörighet till gymnasiet. Jan Björklunds (FP) nya lärlingslinjer lockar få eftersom de inte ger behörighet för högskolestudier. 13 000 i varje årskull får aldrig något jobb. I avslutningsprogrammet i UR:s utomordentliga serie ”Sveriges bästa skitskola” med Natanael Derwinger fick vi veta att de kostar samhället 150 miljarder kronor – per årskull. Det har nationalekonomen Ingvar Nilsson räknat ut. Alla satsningar på barn och unga är lönsamma, sedda i det perspektivet. Tyvärr har ingen i uppgift att se ett samhällsekonomiskt helhetsperspektiv.

Utanförskapet skulle bekämpas. Men allt fler mellan 20 och 24 hamnar utanför: 2003 hade 7 658 förtidspension, i mars i år hade 13 926 aktivitetsgaranti, en ökning med 79 procent. Jobbgarantin för unga då? Tja: ”De mätbara effekterna är inte helt glasklara... Det är i alla fall inget som tyder på att det inte fungerar”, säger Claes Olsson, Arbetsförmedlingens analyschef, till TT.

Det är mer än man kan säga om rehabiliteringsgarantin: bland dem som inte fått del av dessa åtgärder kommer fler tillbaks i arbete än bland dem som har fått det. De sjuka blev inte heller, som regeringen trodde, arbetsföra av att utförsäkras ur sjukförsäkringen. För mig är den reformen ofattbar. Hur kan en regering ställa tusentals människor utan försörjning?

Privatisering som lösning på någonting över huvud taget vill få förespråka i Caremaskandalernas tid. Ändå vill jag försiktigt påminna om att dålig äldreomsorg har funnits i alla tider. Kanske är detta ett område som kräver annat än politik? De politiska reformerna leder inte till lösningar, de ersätter gamla problem med nya.

Åsa Moberg moberg.lekholmen@telia.se “

Sid 405. 2011. Förvärvsarbetande icke-pensionärer utan barn.

Bostadshyran antages vara 4700 kr per mån = 56 400 kr per år för ensam och 5700 kr per mån för makar/sambor= 68400 kr/år.

Överskott avser överskott i hushållsbudgeten sedan 134 000 kr betalats för det minsta rimliga i ensamhushåll och 201 000 för makar/sambor. I de angivna lägsta kostnaderna ingår ej semesterkostnader och andra resor än lokalresor. (Skattetabell 33, kolumn1.)

Ensam			Makar lika inkomst		
Mån.	Prelskatt		Efter skatt	Över-	Överskott
lön	/mån	/år	/mån/år	skott/år	/år
6001	680	8160	5321	63852	-70148
7001	911	10932	6090	73080	-60920
8001	1142	13704	6859	82308	-51692
9001	1373	16476	7628	91536	-42464
10001	1630	19560	8371	100452	-33548
11001	1930	23160	9071	108852	-25148
12001	2231	26772	9770	117240	-16760
13001	2532	30384	10469	125628	- 8372
14001	2833	33996	11168	134016	<u>16 kris-</u>
15001	3134	37608	11867	142404	8404 gräns
16001	3435	41220	12566	150792	16792
17001	3736	44832	13265	159180	25180
18001	4037	48444	13964	167568	33568
19001	4338	52056	14663	175956	41956
20001	4669	56028	15332	183984	49984
21001	4970	59640	16031	192372	58372
22001	5271	63252	16730	200760	66760
23001	5572	66864	17429	209148	75148
24001	5873	70476	18128	217536	83536
25001	6181	74172	18820	225840	91840
26001	6510	78120	19491	233892	99892
27001	6843	82116	20167	242004	108004
29001	7504	90048	21497	257964	123964
30001	7834	94008	22167	266004	132004
35001	9931	119172	25070	300840	166840
40001	12581	150972	27420	329040	195040
45001	15231	182772	29770	357240	223240
50001	18054	216648	31947	383364	249364
55001	20954	251448	34047	408564	274564
60001	23854	286248	36147	433764	299764

Sid 404. Skattesänkning i kronor till följd av jobbskatteavdraget för personer som inte fyllt 65 år med inkomster från aktivt förvärvsarbete. Inkomståret 2011**Arbetsinkomst**

per år, kr	Jobbskatteavdrag, kr	Jobbskatteavdrag i procent av inkomsten
100 000	8 776	8,8
150 000	10 863	7,2
200 000	13 940	7,0
250 000	17 018	6,8
300 000	20 088	6,7
350 000	21 256	6,1
400 000	21 256	5,3
500 000	21 256	4,3

2012:

[Sven Wimmell 11 januari 2012: Kulturutredningar och kulturbudgetar. http://wimnell.com/omr70c.pdf](http://wimnell.com/omr70c.pdf)

Kulturen innehåller problem som de flesta och isynnerhet politiker-na är dåliga på att hantera. Innehåller bl a, sidan:

- 29 2 En värld i förändring
- 58 3 Kulturpolitiken och 1900-talets kultursyn
- 98 4 1974 års kulturpolitik
- 123 5 Att lämna 1900-talet
- 160 6 Kulturpolitikens praktik

2012:

[Sven Wimmell 10 februari 2012+ 24 feb: Alliansregeringens verksamheter i februari 2012 och en socialdemokratisk skuggregering. http://wimnell.com/omr36-39zp.pdf](http://wimnell.com/omr36-39zp.pdf)

En sammanställning om vad alliansregeringens statsråd gör på de många verksamhetsområdena i klassifikationssystemet.

Sid 17. Förslag till socialdemokratisk skuggregering.

Sammanfattning.

För att kunna styra Sverige måste det finnas planeringar för Sverige, och för att kunna göra det måste man först ha

- en världsplanering för hela världen och
- en planering för Europa, eftersom vi är med i EU.

Världsplaneringen kan först inriktas på de stora: Kina, Indien, Japan, Ryssland, USA, Brasilien och från Afrika t ex Sydafrika. Sedan får man fortsätta med de mindre.

Observera ordningsföljden för de olika områdena.

- Det börjar med ledning och samordning av Världssplanering, Europaplanering och planeringar för Sverige, med hjälp av en lämplig samhällsbeskrivning, och en lämplig planeringsfilosofi.

- Sedan kommer Planeringarna för omvärlden: Världsplanering och Europaplaneringar. Hur är läget i världen, hur är vi beroende, hur ska vi anpassa oss och hur ska vi ingripa i världsutvecklingen ?

- Därefter demokratifrågor. I globalt och svenskt perspektiv. Stat kontra kommuner mm.

- Velfärdssektor för individer och sociala miljöer. Velfärden först.
- Velfärdssektor för fysiska miljöer.
- Materiell velfärdsservice.
- Samhällsekonomi, pengar.

Planering har fyra moment: hur var det, hur är det, hur kan det bli, hur bör det bli. De frågorna bör ställas och besvaras i varje skuggministerområde.

Ledning:

Statsminister

Planeringsminister (ny)

för samordning av Världssplanering, Europaplanering och planeringar för Sverige med hjälp av en lämplig samhällsbeskrivning och en lämplig planeringsfilosofi.

Informationssekreterare,

för Socialdemokraternas hemsida på Internet och för information.

område 353

103-109, 11-19, 4, 40

Omvärlden:

Utrikesminister och FN-minister och

Världsplaneringsminister

Försvarsminister

Biståndsminister

EU-minister och Europaplaneringsminister

För ingrepp i EU.

6520-6524

354, 91, 93-99

6525-6529

7951

354

Demokrati:

Demokratiminister (ny)

Med statistik och nationalekonomi

Justitieminister, även civilminister

Partisekreterare, för kontakter med

kommunalpolitiker och partimedlemmar

32, 31, 33

34, 7952-7956

Välfärdssektor för individer och sociala miljöer:

Utbildningsminister	7957
Socialminister	7951, 61
Barn- och äldreminister	7951
Socialförsäkringsminister	657
Jämställdhetsminister och	7952-7956
Integrationsminister och	7958
Migrationsminister	7958
Kultur- och idrottsminister	70, 796-799
	101, 102, 20, 73, 74,
	75-77, 78, 791-793
	7959, 80, 81, 92

Välfärdssektor för fysiska miljöer:

Miljöminister. För klimat o d.	71
Plan- och byggminister, Bostadsminister	71, 62, 643, 647, 69

Materiell välfärdsservice:

Arbetsmarknadsminister	658
Landsbygdsminister	63
Näringsminister	658, 62, 66-69
Energiminister	644
Handelsminister	653
IT-minister	654, 651
Infrastrukturminister (Transporter)	656

Samhällsekonomi, pengar:

Finansminister	657
Finansmarknadsminister	657
Skatteminister (ny)	657

Sid 22: Några ord till slut. Om politiska problem.

“ Människan är ett djur, som utvecklats från atomer i vårt 13,7 miljarder år gamla universum. Med tiden kom vi till och har haft en historia som är bara 5000 år gammal. Under dessa år har människorna lärt sig en hel del, att ordna samhällen med enskilda och gemensamma verksamheter, med krig och maktstrider, med utvecklingar på många områden. Man har kommit så långt att man ofta försöker lösa konflikter utan våld, med samtal och överenskommelser, demokrati.

Förenta Nationerna, FN, är ett försök att leda världen.

Förenta Nationernas Millenniedeklaration är en milstolpe på vägen in i ett nytt århundrade. Den antogs av Millennietoppmötet som hölls från den 6 till den 8 september 2000 i New York och är ett uttryck för 147 stats- och regeringschefer och totalt 191 nationers oro och engagemang för världens framtid. Mötet var den dittills största sammankomsten av världens ledare.

Politikerna har makten att förbättra världen.

I Sveriges riksdag finns nu åtta partier. I regeringen finns moderaterna, folkpartiet, centerpartiet och kristdemokraterna, borgerliga partier. I oppositionen finns socialdemokraterna, vänsterpartiet, miljöpartiet, som betecknas som de rödgröna, och sverigedemokraterna.

I regeringen dominerar moderaterna och de andra kämpar för att göra sig gällande, vad de vill är dock tämligen oklart, det man vet är att de vill vara i regeringen tillsammans med moderaterna, som har en politisk linje bakåt till överklassen på 1800-talet och början av 1900-talet.

I oppositionen är socialdemokraterna det största och äldsta partiet med en politisk linje bakåt till 1889 då det bildades och början av 1900-talet då de förde arbetarnas och underklassens talan och kunde införa allmän rösträtt och demokrati under motstånd från överklassen.

Socialdemokraterna ville förbättra med fredliga medel, mer hårdhänta bröt sig ur och bildade ett kommunistiskt parti, som sedan blivit vänsterpartiet. Miljöpartiet bildades i slutet på 1900-talet och kom in i riksdagen. Sverigedemokraterna är nu för första gången i riksdagen och beskrivs som ett främlingsfientligt parti som bl a vill hindra invandring.

Den stora striden mellan partierna står mellan moderaterna och socialdemokraterna. Moderaterna representerar fortfarande överklassen men försöker lura folket, bl a genom att påstå att de är det enda arbetarpartiet och försöka göra troligt att de infört allmän rösträtt i Sverige. Moderaterna gynnar de bäst ställda och försämrar på många sätt för de sämre ställda. Moderaterna menar att socialdemokraternas politik är omodern och från en förgången tid.

Moderaternas ideologi är borgerlighetens ideologi som vill minska statens makt till förmån för individernas önskan att göra som de vill, d v s ser världen som en djungel där de som kan tar för sig och lämnar andra i sticket.

Sedan 2006 har pågått politiska diskussioner om borgerlig och socialdemokratisk politik.

Många vill sätta arbetslösheten som det viktigaste problemet. Men man tänker då mest på arbetsinkomsterna, som är medel för de verkligt stora problemen, om välfärdens grunder:

- individernas kroppsliga och psykiska förhållanden,
- men också de fysiska och sociala miljöerna.

Socialdemokraternas politik innehåller många brister, men är i grunden bättre än moderaternas, och mer i överensstämmelse med FN:s millenniedeklaration med krav bl a om jämlikhet och solidaritet.

Vänsterpartiet, miljöpartiet och centerpartiet menar sig driva en grön politik. Partierna förespråkar vindkraftverk utan att klargöra att man måste vara mycket försiktig så att man inte fördärvar miljön, estetiska sett. Vindkraftverken har fått egna regler så att de kan uppföras utan hänsyn till alla de regler som gäller för annan bebyggelse, med risk att landskapen förstörs. Lönsamheten kan ifrågasättas.

Partierna är också moståndare till kärnkraft på ett dogmatiskt sätt. Kärnkraften är miljövänlig och nya generationer kärnkraftverk väntas bli effektivare och säkrare. De väntas också kunna använda kärnavfall från nuvarande reaktorer och avsevärt förbättra förhållandena ifråga om förvaring av avfall. I globalt perspektiv kan man tro att kärnkraften är nödvändig och måste byggas ut för att åstadkomma den minskning av utsläpp av växthusgaser som behövs. Näringsliv och fackföreningar vill inte avstå från kärnkraftverk. Enligt folkomröstningen ska kärnkraften "avvecklas med förnuft", det är för tidigt att avveckla nu de närmast decennierna, det bör dröja.

Socialdemokraterna bör iaktta försiktighet ifråga om vindkraftverk och inte slopa kärnkraftverken.

De sociala miljöerna är något partierna inte förstår sig på. Det finns många regler som styr dem, men någon sammanhängande politik för de sociala miljöerna finns inte. "Kulturen" kan sägas höra ihop med de sociala miljöerna, partierna är inte särdeles duktiga på att hantera den....."

Tillägg: Jobbskatteavdragen går till största delen till inkomsttagare med höga inkomster som inte behöver de bidrag avdragen innebär. Onödiga jobbskatteavdrag har utgått hittills med cirka 200 miljarder kr, samtidigt som alliansregeringen försämrar för sjuka och arbetslösa och skär ned på andra åtgärder som kan förbättra välfärdsfördelningen.

Alliansregeringens intresse för den fysiska planeringen är magert.

Regeringen har en miljöminister som ska ägna sig åt det som gäller klimat o d:

Miljö, energi och klimat

- [Energi](#)
- [Hav och vatten](#)
- [Hållbar utveckling](#)
- [Kemikalier](#)
- [Klimat](#)
- [Kretslopp och avfall](#)
- Har inte undermenyer [Miljöanpassad offentlig upphandling](#)
- [Miljökvalitetsmålen](#)
- [Miljölagstiftning](#)
- [Miljöforskning och miljöövervakning](#)
- Har inte undermenyer [Miljösamarbete i internationella organisationer](#)
- [Naturvård](#)
- [Strålskydd och kärnsäkerhet](#)

Ansvarigt statsråd

- [Lena Ek](#) Miljöminister
- [Anna-Karin Hatt](#) It- och energiminister

Ansvarigt departement

- [Miljödepartementet](#)
- [Näringsdepartementet](#)

Lena Ek Miljöminister Miljödepartementet:

"Sverige ska fortsätta att vara en ledande miljönation i världen. Genom en aktiv och framtidsinriktad miljöpolitik som hittar lösningar på både internationella och lokala miljöproblem ska Sverige bli det land där det är enklast, billigast och roligast att vara miljövänlig."

Regeringen:Boende och byggande

- [Bostadsmarknad](#)
- [Fastighetsrätt](#)

- Har inte undermenyer [Hållbar stadsutveckling](#)
- [Lantmäteriverksamhet](#)
- [Samhällsplanering och byggande](#)

Ansvarigt statsråd

- [Lena Ek](#) Miljöminister
- [Beatrice Ask](#) Justitieminister
- [Stefan Attefall](#) Civil- och bostadsminister

Ansvarigt departement

- [Justitiedepartementet](#)
- [Socialdepartementet](#)
- [Miljödepartementet](#)

Stefan Attefall Civil- och bostadsminister Socialdepartementet:

"Vi har under alltför många år byggt alldeles för få bostäder i Sverige. Mitt jobb är att identifiera hinder och skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande."

Civil- och bostadsminister Stefan Atterfalls ansvarar för:

- **[Bostadsmarknad](#)**

Väl fungerande bostadsmarknader med långsiktigt stabila regelverk samt med sunda och förutsägbara villkor för byggande, ägande och förvaltning av bostäder i alla upplåtelseformer är målsättningen. Bostäder med god kvalitet ska eftersträvas och konkurrens ska råda inom byggsektorn och bostadsmarknaderna. Utbudet ska styras av efterfrågan och bidra till en fungerande arbetsmarknad i alla delar av landet.

- **[Plan- och byggande](#)**

Den fysiska miljön och sättet vi använder marken på är grundläggande för samhället. Planering, byggande och förvaltning ska utformas på ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Samhällsplanering och regelverk anpassas för att uppfylla dessa behov.

- **[Lantmäteri](#)**

Det statliga lantmäteriet är en rikstäckande myndighet - Lantmäteriet. Lantmäteriverksamheten omfattar frågor om fastighetsbildning, inskrivning enligt jordabalken och informationsförsörjning.

Vad gör Trafikverket?

Trafikverket ligger i område 656 i klassifikationssystemet.

Från Trafikverkets hemsida på Internet den 28 februari 2012:

Trafikverket

[Grafisk profil](#)

[Kris & säkerhet](#)

[Forskning & innovation](#)

[Biblioteket](#)

[Författningssamlingar](#)

[Årsrapporter](#)

[Organisation](#)

[Snabbfakta om Trafikverket](#)

[Regleringsbrev](#)

[Policydokument](#)

[Månatlig trafikrapport](#)

[Vem gör vad av myndigheterna inom transportområdet?](#)

[Vision, verksamhetsidé och värderingar](#)

Om webbplatsen

- [Användningstips](#)
- [Bilder & länkning](#)
- [Hitta rätt](#)
- [Juridisk information](#)
- [Kontaktuppgifter](#)
- [Om RSS](#)
- [Talande webb](#)
- [Tillgänglighet](#)
- [Så fungerar det bäst](#)

Om webbplatsen

På trafikverket.se kan du läsa om vår verksamhet. Här hittar du information om vad Trafikverket gör, pressmeddelanden och nyheter. Här finns också funktioner som hjälper dig att planera din resa med tåg, bil eller andra färdmedel.

På vår webbplats hittar du bland annat information om när ett tåg ankommer eller avgår. Är tåget försenat så finns det upplysningar här. Reser du med bil så kan du söka efter information om väglag och trafikarbeten och efter kartor för när plogbilen kommer i ditt län. Här finns även tidtabeller för färjetrafiken.

Innehållet på webbplatsen är uppdelat i Privat och Företag.

Privat riktar sig till dig som besöker trafikverket.se som privatperson. Sidorna under Företag vänder sig till dig som besöker webbplatsen i ditt yrke. Arbetar du med transporter eller med att bygga och planera järnvägar eller vägar? Då är det på företagssidorna som du hittar aktuell information som är intressant för just dig.

Om du går in under Privat kan du bland annat läsa om planerade och pågående järnvägs- och vägprojekt. Här kan du också fördjupa dig i trafiksäkerhetsfrågor. Vill du exempelvis veta mer om alkohol, droger och trafik så finns det material här. Olycksstatistik och information om vad Trafikverket gör för att öka trafiksäkerheten hittar du också. För att få regional information kan du välja att gå in på fliken I ditt län.

Vill du veta mer om Trafikverket som myndighet är vår webbplats en bra utgångspunkt. Här kan du se hur Trafikverket är organiserat, vilka projekt som pågår och vilka karriärvägar som finns inom Trafikverket. Kanske är Trafikverket en arbetsplats för dig? Titta gärna in under Jobb & framtid och se vilka lediga jobb som ligger ute just nu

Senast uppdaterad/granskad 2011-02-07

Privat

[I ditt län](#)
[Projekt](#)
[Resan & trafiken](#)
[Miljö & hälsa](#)
[Trafiksäkerhet](#)
[Vägar & järnvägar](#)
[Service & e-tjänster](#)
[Körkortsprov](#)

Företag

[Trafikera & transportera](#)
[Bygga & underhålla](#)
[Planera & utreda](#)
[Upphandling](#)
[System & e-tjänster](#)
[Yrkesförarprov](#)

Aktuellt

[Nyhetsarkiv](#)
[RSS-flöden](#)
[Vinter](#)
[Evenemang](#)
[Tidningar och nyhetsbrev](#)

Jobb & framtid

[Jobba hos oss](#)
[Jobba internationellt](#)
[Studerande](#)
[Skolpersonal](#)
[Lediga jobb](#)
[Frågor & svar](#)

Om Trafikverket

[Trafikverket](#)
[Grafisk profil](#)
[Kris & säkerhet](#)
[Forskning & innovation](#)
[Biblioteket](#)

[Författningssamlingar](#)

[Årsrapporter](#)

Kontakta oss

[Våra kontor och öppettider](#)
[Ring oss](#)
[Skicka e-post](#)
[Anmäl skador & brister](#)
[Här finns vi i sociala medier](#)
[Fakturor till Trafikverket](#)

Trafikverket, Postadress: 781 89 Borlänge, Telefon: 0771-921 921,

Skicka e-post

Du skickar e-post till oss via länkarna nedan. Välj den länk som passar ditt ärende bäst.

Jag vill ställa en fråga eller lämna en synpunkt om...

[...min tågresa](#)

[...vägtrafiken \(öppnas i nytt fönster\)](#)

[...järnvägen](#)

[...vår övriga verksamhet \(öppnas i nytt fönster\)](#)

Skicka in dokument digitalt

Vill du skicka in en handling digitalt till oss, använd e-postadressen:
trafikverket@trafikverket.se

Skicka in dokument i pappersform

[Så här skickar du post till Trafikverket](#)

Senast uppdaterad/granskad 2012-01-11

En uthållig demokrati! - Politik för folkstyrelse på 2000-talet. SOU 2000:1

Avsändare: Justitiedepartementet
Slutbetänkande från Demokratiutredningen

Ladda ner

- [En uthållig demokrati! - Politik för folkstyrelse på 2000-talet \(pdf 2,7 MB\)](#)

Demokratiutredningen var mycket uppmärksamman när den gjordes och kom ut. Nu är den nog bortglömd, men det kan vara skäl att påminna om den. Den finns fortfarande att ladda ner.

Innehåll:

Vårt sätt att arbeta	8
Demokrati	13
Demokratis genombrott	14
Varför demokrati? Om människovärde och medborgardygder	17
Demokratiteorier	21
Folkstyrelsen i internationell belysning	24
Den representativa demokratis värden	28
Den svenska demokratis individoch samhällscentrering	30
Det dynamiska medborgarskapet	33
Demokrati som rättvis procedur	40
Demokratis förhållande till andra värden	42
De förändrade förutsättningarna	50
Den globala offentligheten	61
Globalisering	62
Medialisering	76

Lobbning	89
IT	98

Den flexibla flernivåstyrningen	112
Europeiska unionen	115
Statsförvaltningen	126
Regionerna	136
Kommunerna	139

Det villkorade deltagandet	164
Politiska partier	165
Väljare, val och valdeltagande	176

Det mångtydiga medborgarskapet	194
Medborgarsammanslutningar	196
Medborgarnas deltagande, inflytande och delaktighet	210

Den mångvetenskapliga demokratiforskningen	234
Politik för folkstyrelse på 2000-talet	240
Referenser	253

Reservationer och särskilda yttranden	261
Bilagor	
1. Kommitténs direktiv	279
2. Kommitténs tilläggsdirektiv	285
3. Förteckning över seminarierna	287
4. Förteckning över småskrifterna	291
5. Förteckning över forskarvolymerna	293
6. Förteckning över innehållet i stencilen	
<i>En demokrati i förvandling</i>	294
7. Demokratitorget	295

Mänskligheten och Sverige.

Mänsklighetens mer utvecklade historia, med bl a skriftspråk, sträcker sig från ungefär 5000 år tillbaka i tiden. De första högkulturererna fanns i Nordafrika, Mellanöstern och Indien, Kina.

Vartefter bildades stater, ledda av mäktiga kungar och furstar där ledningen ofta gick i arv. Religioner hade stor betydelse och religiösa makthavare kunde spela med eller mot de världsliga.

I världshistorien slutar forntiden omkring år 400 och i svensk historia 1060. Medeltiden slutar i båda fallen omkring år 1500. Därefter följer nya tiden.

Det kristna påvedömet utvecklades kraftigt under medeltiden, omkring år 600 tillkom Islam, grundat av Muhammed. Kristendomen grenades vid nya tidens början upp i den katolska läran och protestantiska läror. I den dominerande katolska läran ingick, att jorden var 6000 år gammal och var universums medelpunkt, kring vilken bl a solen rörde sig. Vid nya tidens början framkom att det var jorden som rörde sig kring solen, en revolutionerande uppfattning som påven ogillade.

Vid nya tidens början låg maktens centrum i Europa och europeiska stater gav sig ut och skaffade kolonier i Amerika, Afrika och Asien. Tidigt gjorde sig människorna i Amerika fria och bildade egna stater. USA bildades i slutet av 1700-talet och har sedan dess kvar en författning som betonar individernas frihet, bl a frihet att bära vapen. Andra kolonier har blivit självständiga senare, mest efter andra världskriget.

Kungar och furstar omgav sig med medhjälpare som fick makt och privilegier. De kunde missbruka sin makt och på olika sätt förtrycka befolkningen. Det gav tillfälle till uppror och franska revolutionen 1789 kan ses som symbolet för maktförändringar som vartefter följde. Religionernas maktsällningar ändrades också. I Sverige brände man

häxor på bål till följd av religiösa dogmer, men det upphörde småningom. De sista häxproceserna i Sverige fördes i Dalarna 1763.

Uppsala universitet tillkom i slutet av 1400-talet, svenska statliga gymnasier tillkom i början av 1600-talet. Utbildningen vid dessa institutioner inriktades mest mot vad som behövdes för statens och kyrkans tjänstemän. Lag om svensk folkskola tillkom 1842, men det dröjde innan skolan var helt genomförd, undervisningen präglades i början mycket av den svenska protestantismens läror.

Världsbilden förändrades väsentligt när Darwin 1859 lade fram sin bok om arternas uppkomst, - en stöt mot de kyrkliga läroren. Inom naturvetenskaperna gjordes viktiga upptäckter och en välutvecklad atomteori fanns innan första världskriget bröt ut. Nu räknar man att universum är 13,7 miljarder år gammalt.

Karl Marx intresserade sig för fattiga proletärer och författade 1847 tillsammans med Engels ett kommunistiskt manifest. Första internationalen, en arbetarorganisation, bildades i London 1864. Sveriges socialdemokratiska part bildades 1889 och hade som mål bl a åttatimmarsdag sex dagar i veckan, vilket blev lag i Sverige 30 år senare 1919.

I slutet på 1800-talet rådde stora klasskillnader i Sverige. Marie Sophie Schwartz skrev romaner om det, bl a "Mannen av börd och kvinnan av folket". I "Ädlingens dotter" (utgåva 1860) skildrar hon en grevefamilj där greven har makten som ingen där får sätta sig mot. Han blev gift in i ett resonemangsäktenskap för pengarnas skull och har en oäkta dotter, moderlös eftersom modern är död. Han vill ge dottern en utbildning och god framtid, men kan inte eränna henne som dotter. Hans äkta barn och hans grevinna som känner till saken trakasserar henne. Dotterns mamma var visserligen av medelklass, men det hjälper inte, hon är oäkta. Arbetare var i det sammanhanget något som knappast räknades.

Sid 117 i boken: Adelsmän tro vanligen “ att rikedom och börd berättiga till all möjlig okunnighet, dålighet och oförsämndhet.” Sid 124, en ung greve: ” Du vill väl icke uppdraga någon jämförelse mellan den, som tillhör en högre samhällsställning, och den, som leder sitt ursprung från folket.” Sid 140: “Grefvinnan: Så länge en adel finnes, bör denna adel söka upprätthålla sitt anseende genom att ega vänner endast inom sin klass....Den finhet i lefnadsvanor, som tillhör den högre aristokratin, är endast en följd af dess förädlade smak och tänkesätt, något som bör utmärka de förnämsta inom en nation.” Liknande attityder kan man finna 150 år senare, 2012

Ständsriksdagen med adel, präster, borgare och bönder avskaffades 1866 och ersattes med en tvåkammarriksdag. Rösträttslagar utestängde arbetare från riksdagen. Allmän rösträtt blev inte klar förrän 1921.

Parlamentarism, dvs att riksdagen bestämmer om regeringen blev inte genomförd förrän 1917, dessförinnan gjorde kungen anspråk på att ensam få bestämma.

På 1970-talet ändrades regeringsformen så att kungens makt helt togs bort. Han har nu bara representativa uppgifter. Han öppnar riksdagen varje år med ett litet tal, men ingen behöver bry sig om vad han säger. Han klipper band vid utställningar, reser runt i Sverige och hälsar på folk, gör statsbesök då hans följeslagare får arbeta och han själv helst inte bör säga någonting annat än artighetsfraser.

1932-1976, 44 år, hade socialdemokraterna statsministerposten. Per Albin Hansson, Tage Erlander och Olof Palme. Därefter har den växlat mellan partierna.

1976-1978 statsminister Centerledaren Thorbjörn Fälldin med koalition: Centerpartiet, Moderata samlingspartiet och Folkpartiet.

1978-1979 statsminister Ola Ullsten i en Folkpartiregering.

1979- 1981 statsminister Thorbjörn Fälldin med koalition:

Centerpartiet, Moderata samlingspartiet och Folkpartiet.

1981-1982 statsminister Thorbjörn Fälldin med koalition: Centerpartiet, Folkpartiet.

1982-1986 statsminister Olof Palme Socialdemokratisk regering.

1986-1991 statsminister Ingvar Carlsson Socialdemokratisk.

1991-1994 statsminister Carl Bildt. Koalition: Moderata samlingspartiet, Centerpartiet, Folkpartiet och Kristdemokraterna

1994-1996 statsminister Ingvar Carlsson Socialdemokratisk regering

1996-2006 statsminister Göran Persson Socialdemokratisk regering

2006- statsminister Fredrik Reinfeldt. Koalition: Moderata samlingspartiet, Centerpartiet, Kristdemokraterna och Folkpartiet.

Första världskriget.

Perioden 1914-1945 bildar en epok med första världskriget, mellankrigstiden och andra världskriget. Österrikes tronföljare mördades 1914 med ett skott i Sarajevo och det utlöste första världskriget 1914-1918, som ledde till stora förändringar av Europas karta. Kriget var en fortsättning på gamla maktstrider i Europa och slutade med nederlag för Tyskland.

I krigets spår ägde rum revolutioner i Tyskland och framför allt i Ryssland som förvandlades till Sovjetunionen. Ett antal nationalstater uppstod eller återuppstod. Finland, Estland, Lettland och Litauen blev självständiga stater. Polen, som varit uppdelat på grannländer, återuppstod. Tyskland förminskades. Tjeckoslovakien tog arv efter bl a det medeltida Böhmen. Rumänien förstörades. Serbien växte ut till Jugoslavien. Österrike-Ungern splittades. Det Ottomanska-Osmanska riket som existerat från 1300-talet och omfattat områden i Nordafrika, Mellanöstern och delar långt upp i Östeuropa splittades. En turkisk nationalstat bildades 1923 och av övriga delar bildades så småningom många skilda stater. Av Europas många monarkier återstod efter kriget och revolutionerna drygt ett dussin.

På initiativ av USA-presidenten Wilson tillkom 1919 Nationernas förbund, men hans eget land blev aldrig medlem och Sovjetunionen stod också utanför.

Spanien blev republik 1931 och sedan utbröt där inbördeskrig som slutade med att general Franco blev diktator. Italien underkuvade Etiopien 1936 under ledning av Mussolini som gjort sig till överste makthavare, diktator, i Italien. Japanerna ockuperade större delen av Kina 1937-1938. Stalin gjorde sig till diktator i Sovjetunionen.

I Tyskland uppträdde Adolf Hitler och bildade den nationalsocialistiska rörelsen. Han blev rikskansler 1933, statschef 1934 med titeln "Führer und Reichskanzler" och gjorde sig till diktator. Han tog Österrike mm "under sitt beskydd", dvs ockuperade och anslöt till Tyskland.

Andra världskriget pågick 1939-1945.

Hösten 1939 angrep tyskarna Polen och det andra världskriget kom igång. Det var till en början lokalt, men utvidgades våren 1941. Danmark och Norge ockuperades 9 april 1940 av tyskarna och Holland och Belgien den 10 maj. Frankrike var helt ockuperat i juni. Italien inträdde därefter på Tysklands sida.

I en tysk-rysk vänskapspakt 1939 "fick" ryssarna de baltiska länderna, och efter finsk-ryska vinterkriget 1939-40 måste Finland avstå Karelen. Vänskapen tog slut när tyskarna angrep Sovjetunionen 1941.

I december det året anföll japanerna USA genom bombning av den amerikanska flottbasen Pearl Harbor. Kriget fick därmed full styrka med Tyskland, Italien och Japan på den ena sidan och England, USA och Sovjetunionen på den andra. Krigshandlingar förekom huvudsakligen i Europa, Nordafrika och Ostasien. Sverige kunde hålla sig utanför kriget.

Det gick sämre och sämre för tyskarna och de allierade på andra sidan träffades i Jalta i februari 1945 och gjorde upp om krigsslutet och Europas framtid, det var brittiske premiärministern Churchill, amerikanske presidenten Roosevelt och Sovjetdiktatorn Stalin. Den 30 april 1945 var det tyska nederlaget nära och Hitler begick självmord i en bunker i Berlin. Kapitulation följde kort därefter.

Men kriget pågick i Asien. För att få definitivt slut på det lät amerikanske presidenten hösten 1945 fälla två atombomber över Japan, som då kapitulerade. President var vid denna tid Truman, sedan Roosevelt avlidit i början av april. Mussolini avrättades av italienska partisaner.

Det andra världskriget har setts som en kamp för demokratin mot Hitlers diktatur med "arier" som herrefolk och med en rasism som riktades isynnerhet mot judar med en strävan att utplåna dem helt.

Efterkrigstiden. Från 1945.

Den europeiska politiska kartan efter andra världskriget såg i stort sett ut som före kriget, men de baltiska staterna blev sovjetiska delstater, Polen flyttades västerut och Tyskland delades i öst och väst. Alla de östeuropeiska staterna förvandlades till s k folkrepubliker i rysk regi.

Som supermakter framstod efter kriget USA och Sovjetunionen. Vänskapen dem emellan under kriget övergick snart i fiendskap i ett "kallt krig", en "järnridå" drogs ned i Europa mellan öst och väst. Den s k Berlinmuren byggdes. Världspolitikerna har under efterkrigstiden präglats av motsättningarna mellan USA och Västeuropa å den ena sidan och Sovjetunionen å den andra.

De krigshärjade delarna av världen återuppbyggdes. Kolonierna frigjorde sig vartefter och bildade en stor mängd nya stater, många i Afrika. De västeuropeiska staterna har blivit fredliga demokratier, även Spanien.

På 80-talet gjorde sig polackerna mer och mer fria från det sovjetiska inflytandet, och med början 1989 ratade fredliga revolutioner i Sovjetunionens s k satellitstater i Östeuropa den sovjetiska kommunismen som havererade. Tysklands två delar förenades 1990. Berlinmuren revs. I Sovjetunionen har avskaffats och den mäktiga delen där är Ryssland.

Nationernas förbund havererade och kunde inte hindra andra världskriget. Som en efterföljare bildades vid krigsslutet Förenta Nationerna, FN. Organisationen har under efterkrigstiden medverkat till att dämpa många svåra konflikter länder emellan. Den medverkade till bildandet av staten Israel 1948 med avsikt att ge judarna det hemland de inte haft och saknat under långa tider. Judarna har dock inte varit nöjda med det land de fått och krävt mera, vilket orsakat strider i trakterna där hela efterkrigstiden. Man väntar på en tvåstatslösning med Israel och Palestina.

Världen inför 2012.

Det har hänt mycket i världen efter andra världskriget, men allt kan inte relateras. Inför 2012 kan man göra några noteringar om läget:

Revolutionerna i Nordafrika och protesterna i Jemen och Syrien har fått mycket plats under sommaren och hösten 2011. Kadaffi i Libyen har försvunnit från arenan. Den diktatoriska ledaren i Jemen har avgått och ledaren i Syrien har fått många krav om avgång. Vad som ska komma efter i de här länderna finns det stora frågetecken kring. Ska det bli en regim utan religiösa, islamiska, inflytanden, som väl västvärlden hoppas, eller något annat ?

I Sydafrika är apartheid avskaffat men nya problem dyker upp. I Afrika för övrigt råder många missförhållanden, bl a i Somalia m m i öst och Västsahara i väst. Kina investerar i Afrika i jakt efter råvaror till den egna industriproduktionen. I Nordafrika och Mellanöstern finns olja och islam som ger problem.

Konflikterna mellan Israel och Palestina fortsätter. USA har dragit sig ur Irak men har kvar problem med Iran, som tycks hålla på att skaffa sig atomvapen.

I Afghanistan försöker de stödjande utlänningarna dra sig ur, men det finns en oro för hur det ska gå då de försvunnit.

Pakistan har problem med sina grannar.

Kina har lagt beslag på Tibet och Dalai Lama reser runt världen och talar om fred. Bangladesh drabbas ständigt av översvämningar.

Militärregimen i Burma tycks ha lättat litet på det diktatoriska trycket, men oppositionen är pessimistisk.

I Sydostasien har industrialiseringen gått framåt. Japan var stor industrination redan i början av 1900-talet, landet har nu problem efter naturkatastroferna i mars. Fillippinerna har råkat ut för kraftiga stormar med stor ödeläggelse och mycket förluster.

Kina går det bra för. Ledarna styr och det blir överskott som kan lånas ut till USA. Men de tänker sig att öka den privata konsumtionen

så att det blir mindre att skicka till USA.

Shanghai är en stor stad med 18 miljoner invånare, dubbelt så mycket som hela Sverige. Kinesiska barn där klarar sig bättre i skolan än svenska.

Indien med nästan lika många invånare som Kina, är en demokrati, men med mycket stora klasskillnader med många fattiga och många rika. Indierna är bra på datorer.

I Nordkorea har diktatorn dött den 17 dec 2011, 69 år gammal, diktator av värsta sort sedan 1994, efter fadern. Nu tycks yngsta sonen i 30-årsåldern ta över. Nordkorea lär ha atomvapen, har isolerat sig och man vet inte mycket om landet, men tror att människorna är undernärda.

USA vill ha stabilitet kring Nordkorea. Sydkorea och Japan fruktar problem efter diktatorns död. Kan sonen sköta landet? Deras atomvapen sätter skräck i världen.

Ryssland blev ett annat land efter sovjetunionens fall. Forna sovjetstater som gränsar till Ryssland har problem både inrikes och utrikes. Mikhail Gorbatsjov var den siste sovjetiske presidenten 1985-91. Han införde perestrojka och glasnost men fick vika för Boris Jeltsin 1992-99. Jeltsin avgick och lämnade platsen till Vladimir Putin 2000-2008.

Putin fick inte omväljas och Dmitrij Medvedev blev president till i mars 2012. Då ska Putin väljas till president, tänkt till 2024 och Medvedev ska bli premiärminister. Under Putins och Medvedevs presidenttid har förhållandet till USA blivit bättre, inrikes har det varit mycket att styra och ställa med.

I USA hänger de gamla frihetstankarna med i gamla former och skulle behöva moderniseras. Men amerikanerna i USA anser att de förträder den bästa formen av frihet, friheten att se världen som en djungel där det gäller att skaffa sig så mycket pengar som möjligt, om det behövs med hjälp av skjutvapen.

USA är världens största militärmakt och republikanke presidenten George W Bush såg sig som kallad av Gud att vara världens polis.

Attentaten mot de två tornen i New York den 11 september 2001 kom som en chock. Han startade krig mot terrorismen, de som inte var med honom var emot honom.

USA är kapitalismens och marknadsekonomens förlovade land och har länge varit världens största ekonomiska stormakt. Dollar har gått överallt. Och man har de största utsläppen av skadliga växthusgaser. Som ekonomisk stormakt hotas nu USA av Kina.

USA fick i valet 2008 sin första svarta president, demokraten Barack Obama. De politiska striderna mellan republikanerna och demokraterna har lett till stora budgetunderskott och svårigheter att få bort dem, republikanerna vill sänka skatterna för dem med höga inkomster och demokraterna vill förbättra villkoren för dem med låga inkomster. Att vara med och förbättra världens klimat är svårt i det läget.

USA har på ett avgörande sätt varit med och räddat världen mot Hitler och den sovjetiska Stalinkommunismen, och ofta varit ledande i den tekniska utvecklingen, men saknar de tankar om gemensamma åtaganden som så småningom börjat råda i Europa och som kommit relativt långt i de nordiska länderna.

De nu rådande finanskriserna kan sägas ha sitt ursprung i USAs finansvärld.

De svarta i USA har bidragit till musikhistorien genom jazzen. Film och underhållning har flödat från USA. Den amerikanska livsstilen har satt spår i Europa.

I Amerika för övrigt: Narkotikaodlingar i bl a Colombia och transporter av narkotika över Mexiko till USA. Skogsskövlingar i Amazonas. Jordbävningar i Haiti och Chile. Kuba, de latinamerikanska danserna hemland: salsa, mambo, rumba, cha-cha-cha, och med USAs fångläger för terrorister, Guantanamo.

Europa präglas nu av finanskriserna, euron, sydeuropeiska staternas budgetunderskott och försöken att hitta pengar för att undvika staternas konkurs.

Det var socialdemokraterna som förde in Sverige i EU 1995. Senare var det fråga om att Sverige skulle med i EMU, unionen om euron, men i en folkomröstning svarade svenska folket nej.

Klimatmötet i Durban gav inte önskat resultat bara en provisorisk förbättring. Isarna kring Nordpolen smälter och stater med anspråk där börjar förbereda sig för att ta upp värdefulla råvaror från botten. Världen ser inte ut som något paradiset på jorden, det finns mycket att göra på vägen dit.

Fattiga länder i världen har ofta stora problem med livsmedel, bostäder, vatten, avlopp, avfall, skolor, sjukdomar, malaria mm, sjukhus o s v.

Som fattiga räknas de som har mindre än 2,5 dollar om dagen att leva på, säg cirka 17 kronor om dagen. I Sverige ligger lägsta rimliga levnadskostnader 2011 som genomsnitt för ensamma förvärvsarbetande vuxna på cirka 367 kr om dagen och för förvärvsarbetande sambor på tillsammans cirka 551kr = per styck cirka 275 kr om dagen. Genomsnitt för ensamma och sambor, grovt räknat (säg cirka 40% ensamma och 60%gifta/partner) cirka 310 kr per person om dagen, vilket blir cirka 18 gånger högre än 17 kr.

Sverige behöver en världsplanering

dels som underlag för planeringen av Sverige, vilka krav ställer världens förhållanden på Sverige, dels som underlag för vad Sverige kan göra för världen.

En sådan planering kan bygga på klassifikationschemat för människornas verksamheter.

Schemat upprepas och man bör för varje verksamhet ställa frågorna:

hur var det,

är det,

kan det bli och

hur bör det bli ?

Underlag för en värdsplanering.

1-2 Filosofiska, psykologiska och religiösa verksamheter.

1 Filosofiska och psykologiska verksamheter o d.

10 Samlat vetande och hanteringen av det:
101 Arkiv. 102 Bibliotek. 103 Vårdringar. 104-108 Översikter.
109 Lärdomshistoria, vetenskapshistoria, filosofihistoria.
11-19 Individens inre verklighet: 11 Individens kunskaper och erfarenheter. 12 Framtidsvisioner. 13 Värderingar. 14 Världsbilder
15 Psykiska processer. 16 Logik och 17 Moral.

2 Religiösa verksamheter. Dogmer. Regler.

3 Politiska vetenskaper och verksamheter.

31 Statistik. 32 Statsvetenskap. 33 Nationalekonomi. 34 Juridik.
35 De demokratiska församlingarna.
36-39 Politiska krav från partier, grupper och individer.

4 Verksamheter om samband mellan verksamheter.

5-6 Naturforskning och teknologiska/ekonomiska verksamheter.

5 Naturforskning och matematik.

50 Allmän naturkunskap. 51 Matematik. 52 Astronomi. 53 Fysik.
54 Kemi. 55 Geologi. 56 Arkeologi. 57 Biologi. 58 Botanik. 59 Zoo.

6 Teknologiska/ekonomiska verksamheter

61 Hälso- o sjukvård 62 Ingenjörsvetenskap 63 Biologisk prod.
641-642 Mathållning. 643 Boende. 644 Energi- o hygienförsörjning. 645 Hemutrustning. 646 Personlig hygien 647 Hus-hållsekonomi. 648 Tvätt Städning. 649 Hemsjukvård o d.
651 Kontorsverksamheter. Datoranvändning.
6520-6524 Opolitisk off. civil förvaltning. 6525-629 Militärt.
653 Handel. 654 Tele. Internet. 655 Förlag. 656. Transporter
657 Penningverksamheter. Skatter. Försäkringar.
658 Företagsekonomi Arbetskraft . 659 Reklam.
66-68 Tillverkning av varor och 69 byggnader och anläggningar.

7-9 Kulturella verksamheter.

7 Formgivning av fysiska o sociala miljöer.

70 Allmänt om konst o kultur. 71 Planering av fysiska miljöer.
72 Formgivning av byggnader och anläggningar. 73 Museer.
Skulptur. 74 Formgivning föremål. 75-77 Bildkonst. 78 Musik.
79 Beteenden och sociala miljöer.
7911-7913 Seder o bruk. 7914-7919 Film Radio TV o d.
792 Teater od. 793 Sällskapsnöjen. Lek. Hobby. Fritid.
794 Spel. Lotteri. Tips.
7951 Socialtjänst. 7952-7956 Sociala miljöer 7957 Undervisning
Forskning. 7958 Sociala miljöer i boendet o d. 7959 Grupper o d.
796-799 Sport Idrott o d. Motion.

8 Språk. Litteraturvetenskap. Skönlitteratur.

80 Språk. 801 Allmänt. 802 Engelska. 803 Germanska. Tyska.
Svenska mm. 804 Franska od. 805 Italienska o d. 806 Spanska.
Portugisiska o d. 807 Latin. Grekiska. 808 Slaviska o baltiska.
809 Orientaliska och övriga språk.
81 Litteraturvetenskap.
82-89 Skönlitteratur. Motsvarar 802-809.

9 Saklitterärt. Allmän geografi. Biografi. Allmän historia.

90 Tidningar. Tidskrifter. Journalistik.
91 Allmän geografi. Reseskildring. Lokalhistoria.
92 Biografi. Släkthistoria. Memoarer.
93-99 Allmän historia.
93 Världshistoria. Forntidshistoria.
94-99 Medeltid o nyare tid.
94 Allmänt och Europa.
95 Asien.
96 Afrika.
97 Nord- o Mellanamerika.
98 Sydamerika.
99 Oceanien. Polarområdena. Rymden.

Hur var det i världen?

Det har kort beskrivits i det föregående.

Hur är det i världen?

Det har också kort beskrivits, men vill man ha en bättre beskrivning måste man dela upp och beskriva alla verksamhetsområden, eftersom utvecklingen går olika i olika områden.

Här kan nu bara göras några kommentarer.

Klimatet, dvs utsläppet av skadliga gaser. Det går dåligt framåt med lösningar. Bl a USA är inte med på de krav som ställs.

På det hela taget är USA ett hinder för en god utveckling i världen.

USA är kapitalismens och marknadsekonomens förlovade land. Amerikanerna i USA anser att de förträder den bästa formen av frihet, friheten att se världen som en djungel där det gäller att skaffa sig så mycket pengar som möjligt, om det behövs med hjälp av skjutvapen.

De politiska striderna mellan republikanerna och demokraterna har lett till stora budgetunderskott och svårigheter att få bort dem, republikanerna vill sänka skatterna för dem med höga inkomster och demokraterna vill förbättra villkoren för dem med låga inkomster. Att vara med och förbättra världens klimat är svårt i det läget.

USA har ofta varit ledande i den tekniska utvecklingen, men saknar de tankar om gemensamma åtaganden som såsmåningom börjat råda i Europa och som kommit relativt långt i de nordiska länderna.

USAs marknadsekonom klarar inte att lösa gemensamma problem. De nu rådande finanskriserna kan sägas ha sitt ursprung i USAs finansvärld. Svårigheterna i EMU beror på systemet i USA. USA har länge varit världens största ekonomiska stormakt. Som ekonomisk stormakt hotas nu USA av Kina.

Politiken tycks i alltför hög grad styras av religiösa dogmer och vidskepelser.

David Brooks, amerikansk författare och journalist skriver i en artikel som bifogas:

“Vi amerikaner omhuldar våra myter. En handlar om att ståndscirkulationen är effektivare i USA än i Europa. Den är falsk. En annan handlar om att statsapparaten är mindre här än i Europa. Den är i stort sett falsk, den också.

Den amerikanska välfärdsstaten är inte märkbart mindre än de europeiska ländernas. Vi är bara duktigare på att dölja det. Européerna kanaliserar sin välfärd genom direkta offentliga utbetalningar. Vi gör det bakvägen genom skattelättnader.... Se här vad som bör få högsta prioritet: en skattereform som förenklar statsmaskineriet, frigör ekonomin och riktar samhällsstödet till dem som verkligen behöver det. En skattereform, skapad av en vänster-högerallians i det syftet, skulle bryta både det politiska och det ekonomiska dödläget.”

Det nuvarande politiska systemet i USA har tagits som förebild av de borgerliga partierna i Sverige, som nu bedriver en föråldrad politik som amerikaner vill gå ifrån.

De mänskliga rättigheterna ligger inte bra till i världen. Se [Sven Wimmell 4 maj 2011: Om mänskliga rättigheter 2007 i alla världens länder enligt Urikesdepartementets utredningar.](http://wimnell.com/omr103a.pdf)

<http://wimnell.com/omr103a.pdf>
I sammanställningen finns med uppgifter om statsskick, som på många ställen är dåliga. Innehållsförteckning bifogas.

“Den arabiska våren”, dvs revolutioner som vill få bort diktatoriska regimer kan gå snett och medföra religiösa, islamiskt drivna regimer, vilket är illa. Religioner har för mycket att säga till om i dagens värld.

Man kan fortsätta enligt klassifikationslistan, men här bara i all hast några kommentarer utan ordning:

Den vilda växt-och djurvärden kan förstöras av människorna.
Utbildning och sjukvård har stora brister. Analfabetism.
Fattigdom, undernäring, övervikt.
Livsmedelsproduktion, distribution och hantering sker under slöseri.
Fisket sker så att risk för utrotning finns.
Bostadssituationen är dålig överallt.
Energiförsörjningen är problematisk.
Tillgången till vatten och avlopp och avfallshantering visar brister.
Arbetslösheten är stor.
Ojämliketen är stor, välfärdsfördelningen skev.
Skatte-och bidragssystemen dåliga.
Krig. Brott och straff.
Framtidsplaneringen är undermålig på både övergripande nivåer och lägre nivåer.
Dålig demokrati på många håll. Mycket korruption.
Dåliga och ofullständiga myndigheter.
Dåliga politiker.
Dåliga företagsledare.
Dåliga kunskaper. Dålig moral.
Ofullständig forskning.
Dåliga informationssystem.
Dåliga planerare. Etcetera.

Hur kan det bli i världen?

Värre.

Hur bör det bli i världen?

Bättre.

“Bakvänd amerikansk välfärd”

(DN 27 feb 2012)

“Gigantiska lättnader gynnar de välbärgade och hämmar tillväxten. USA behöver en skatteomläggning.”

“Vi amerikaner omhuldar våra myter. En handlar om att ståndscirkulationen är effektivare i USA än i Europa. Den är falsk. En annan handlar om att statsapparaten är mindre här än i Europa. Den är i stort sett falsk, den också.

Den amerikanska välfärdsstaten är inte märkbart mindre än de europeiska ländernas. Vi är bara duktigare på att dölja det. Européerna kanaliserar sin välfärd genom direkta offentliga utbetalningar. Vi gör det bakvägen genom skattelättnader.

I Europa bekostas sjukvården direkt av det offentliga. I USA får arbetsgivarna ett gigantiskt skatteavdrag för att göra samma sak. I Europa erbjuder det offentliga barntillsyn. I USA har vi skatteavdrag för barn. I Europa subventionerar staten gynnade branscher. Vi gör likadant genom att bevilja särskilda skatteavdrag och rentav skattefrihet för all möjlig verksamhet.

Dessa skatteavdrag är dolda men enorma. För år 2007 beräknas de ha uppgått till 600 miljarder dollar. Om man hade redovisat dem som statliga utgifter skulle den federala statsapparaten ha varit en femtedel större än den nu föreföll vara.

OECD har räknat ut hur mycket varje rikt land ägnar åt sociala åtgärder. När man inkluderar direkta utgifter och skatteutgifter är USA en av världens största välfärdsstater. Vi hamnar efter Sverige men före Italien, Österrike, Nederländerna, Danmark, Finland och Kanada. De sociala utgifterna i USA ligger långt över organisationens genomsnitt.

Någon säger kanske att skatteavdrag inte är detsamma som utgifter. Det är fel.

Nationalekonomen David Bradford vid Princeton ger den bästa illustrationen av hur systemet fungerar. Låt oss säga att Pentagon vill köpa ett nytt stridsplan. I stället för att rakt av betala tillverkaren en faktura på 10 miljarder dollar utfärdar den federala regeringen en ”skattekredit för vapenleverans” på 10 miljarder dollar.

Planen skulle ändå tillverkas. Företaget skulle få sina pengar genom skattekrediten och politikerna en chans att skryta med att de hade sänkt skatterna och reducerat statens utgifter!

Det är i praktiken vad som har hänt i den ena sfären efter den andra. Staten tar allt större kontroll över ekonomin när den genom manipulation av skattelagstiftningen förmår människor att göra som den vill. Politikerna får äran av att ta itu med problem efter problem, men inget av det de gör framstår som impopulära utgifter.

Många av dessa individuella skatteutgifter är bra för landet, som till exempel avdragen för välgörenhet och jobbskatteavdraget. Men som nationalekonomen Bruce Bartlett visar i sin exemplariskt objektiva bok ”The benefit and the burden” är den sammantagna effekten av dessa avdrag fruktansvärd. Likt förvuxet ogräs snedvrider härvan av skattelättnader beteendet, ekonomin går trögare och staten berövas intäkter.

Och eftersom de är dolda går många avdrag till dem som behöver dem minst, till de välbärgade och etablerade och inte till de utsatta och företagsamma.

En förändring kan äntligen vara på väg. I teorin har Obamas administration alltid eftersträvat en enklare skattelagstiftning fast den ofta har rört till den i praktiken. Nyligen avslöjade finansminister Geithner ändå en blygsam men sund plan för en förenkling av bolagsbeskattningen. Planen är inte fulländad. Obamas teknokrater vill alltid mixtra och krångla till allting. Men Geithners plan tar oss ett litet steg i rätt riktning och bildar en förnuftig bas för de stora skatteförhandlingar som väntar.

Mitt Romney har ett mer omfattande förslag som sänker de individuella skattesatserna över hela linjen och täpper till en del kryphål. Det är mer övergripande än Geithners men lider av två svagheter. För det första är politiken den gamla vanliga. Romney är tydlig med efterrätten – lägre skattesatser – men vag med spenaten, alltså vilka kryphål som måste täppas till för att finansiera dem.

För det andra är det fantasilöst. Republikanerna försöker ständigt göra vad Ronald Reagan gjorde. Men dagens högsta skattesatser är inte lika betungande som de var 1980, så att sänka dem ger inte lika mycket lättnad. Partiets tänkande sitter fastklistrat i det förflutna.

Låt oss ändå ta till oss goda nyheter när vi möter dem. Uppmärksamheten förskjuts till skatteutgifter och inte bara till direkta utgifter. Det börjar stå klart hur kolossal, ogenomskinlig och ineffektiv den amerikanska staten har blivit. Det dröjer kanske inte så länge förrän våra politiska ledare faktiskt uppbådar den politiska viljan att ta itu med de särintressen som försvarar dessa skattelättnader.

Se här vad som bör få högsta prioritet: en skattereform som förenklar statsmaskineriet, frigör ekonomin och riktar samhällsstödet till dem som verkligen behöver det. En skattereform, skapad av en vänster-högerallians i det syftet, skulle bryta både det politiska och det ekonomiska dödläget.

David Brooks, är amerikansk författare, journalist och fristående kolumnist i Dagens Nyheter.

Översättning: Margareta Eklöf

Copyright (2012) New York Times”

Sven Winnell 4 maj 2011:
Om mänskliga rättigheter 2007 i alla världens länder enligt
Utrikesdepartementets utredningar.
<http://winnell.com/omr103a.pdf>

Innehåll

7	Från Utrikesdepartementets hemsida på Internet.
7	De mänskliga rättigheterna
8	Konventioner om mänskliga rättigheter som Sverige har undertecknat
11	Vilka rättigheter finns det?
11	Rätten att inte bli diskriminerad
12	Rätten till liv - dödsstraffet
14	Förbud mot tortyr
15	Förbud mot slaveri och slavhandel
16	Regler om rättssäkerheten
17	Privat- och familjelivet
18	Tanke- och religionsfrihet
18	Yttrandefrihet
20	Förenings- och församlingsfrihet
21	Rätten till arbete
22	Rätten till tillfredsställande levnadsstandard
22	Rätten till hälsa
23	Sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter
24	Rätten till utbildning
25	Kvinnors rättigheter
27	Allt du behöver veta om FN:s kvinnokommission
28	Mäns våld mot kvinnor, hedersrelaterat våld och förtryck i samkönade relationer
31	Barnets rättigheter
33	Barns deltagande fick konkret innebörd på evenemang som hölls parallellt med FN debatten om barnets rättigheter
34	Rättigheter för personer med funktionsnedsättning
36	Urfolkens rättigheter
38	Rättigheter för HBT-personer

41	Flyktingars rättigheter
42	Migranternas rättigheter
43	Folkmord
44	Väpnade konflikter
46	Våld och förtryck i heders namn
47	Demokrati och mänskliga rättigheter
47	Utbildningshäften om mänskliga rättigheter
49	På lätt svenska: Vad är mänskliga rättigheter?
50	Vem gör vad?
50	Sverige och mänskliga rättigheter
53	UD:s rapporter om MR i världens länder
55	Dokumentarkiv
56	Polisen
57	MR-arbetet i Sverige framöver

58 Europa och Centralasien

60	Nordeuropa
61	Island
70	Danmark
76	Norge
87	Sverige
88	Finland
96	Estland
106	Lettland
117	Litauen
128	Västeuropa
129	Storbritannien
140	Irland
149	Frankrike
163	Luxemburg
168	Belgien
177	Nederländerna
188	Tyskland
201	Österrike
211	Schweiz
218	Liechtenstein

222 Sydeuropa

223 Spanien
231 Portugal
239 Italien
246 Grekland
257 Turkiet
269 Cypern
276 Malta
280 Andorra
284 Monaco
290 San Marino
293 Vatikanstaten

296 Östeuropa

297 Ryssland
310 Ukraina
321 Moldavien
337 Vitryssland
349 Polen
358 Tjeckien
364 Slovakien
377 Ungern
386 Rumänien
400 Bulgarien
413 Makedonien
425 Albanien
436 Serbien
447 Kosovo
459 Montenegro
470 Bosien-Hercegovina
480 Kroatien
490 Slovenien

494 Centralasien

495 Georgien
505 Azerbajdzjan
512 Armenien
519 Turkmenistan
525 Uzbekistan

532 Kazakstan
538 Kirgizistan
544 Tadzjikistan

550 Mellanöstern och Nordafrika**552 Mellanöstern**

553 Iran
566 Saudiaraben
576 Jemen
584 Oman
593 Förenade Arabemiraten
603 Qatar
609 Bahrain
615 Kuwait
623 Irak
635 Syrien
648 Libanon
658 Israel
666 Palestinska områden
679 Jordanien

691 Nordafrika

692 Egypten
703 Libyen
709 Tunisien
717 Algeriet
730 Marocko
742 Västsahara

747 Afrika söder om Sahara**749 Nordafrika söder om Sahara**

750 Mauretanien
756 Mali
762 Niger
767 Tschad

771 Västra och ekvatoriala Afrika

773 Senegal
779 Gambia
784 Guinea Bissau
789 Guinea
794 Sierra Leone
800 Liberia
808 Elfenbenskusten
818 Burkina faso
826 Ghana
833 Togo
839 Benin
845 Nigeria
856 Kamerun
862 Ekvatorialguinea
866 Sao Tomé och Príncipe
871 Gabon
875 Republiken Kongo
880 Demokratiska republiken Kongo
889 Angola
898 Centralafrikanska republiken
904 Uganda
916 Rwanda 928 Burundi

938 Östra och södra Afrika

939 Sudan
951 Eritrea
957 Djibouti
962 Etiopien
975 Somalia
983 Kenya
996 Tanzania
1009 Malawi
1019 Mocambique
1032 Zambia
1043 Zimbabwe
1056 Botswana
1068 Namibia
1081 Sydafrika

1094 Lesotho
1101 Seychellerna
1105 Mauritius
1112 Komorerna
1116 Madagaskar

1122 Asien och Oceanien**1124 Sydvästasien**

1125 Afghanistan
1137 Pakistan
1151 Indien
1164 Bangladesh
1174 Bhutan
1180 Nepal
1188 Sri Lanka
1199 Maldiverna

1206 Fjärran Östern

1207 Mongoliet
1215 Kina
1229 Nordkorea
1238 Sydkorea
1247 Japan
1225 Taiwan
1265 Hongkong
1269 Macao
1273 Vietnam
1284 Laos
1296 Kambodja
1308 Thailand
1321 Burma

1332 Sydasiien

1334 Filippinerna
1343 Brunei
1349 Östtimor
1360 Indonesien
1373 Singapore
1383 Malaysia

1395 Oceanien

1396 Marschallöarna
1399 Mikronesien
1402 Palau
1406 Papua Nya Guinea
1410 Nauru
1414 Salomonöarna
1417 Tuvalu
1421 Samoa
1424 Vanuatu
1427 Fiji
1431 Tonga
1434 Nya Zeeland
1440 Australien

1447 Amerika**1450 Nordamerika**

1451 Kanada
1459 USA

1472 Latinamerika

1472 Mexiko
1489 Belize
1497 Guatemala
1513 El Salvador
1523 Honduras
1532 Nicaragua
1545 Costa Rica
1552 Panama
1560 Colombia
1574 Ecuador
1585 Peru
1594 Bolivia
1607 Chile
1615 Argentina
1630 Paraguay
1643 Uruguay
1654 Brasilien

1665 Surinam
1674 Guyana
1677 Venezuela
1688 Trinidad och Tobago

1692 Karibien

1693 Kuba
1703 Jamaica
1707 Haiti
1711 Dominikanska republiken
1716 Bahamas
1722 Saint Kitts och Nevis
1725 Antigua och Barbuda
1728 Dominica
1731 St Lucia
1734 Barbados
1737 Saint Vincent och Grenadinerna
1740 Grenada

Stockholm den 28 februari 2012

**Sven Winnell
Fyrverkarbacken 40
112 60 Stockholm**

sven.winnell@telia.com

Tillägg 5 mars 2012: En bild vid stationen.

Se till att utbyggnaden av järnvägen i centrala Strängnäs för miljöns skull sker så att spåren byggs in i tunnel i berget.

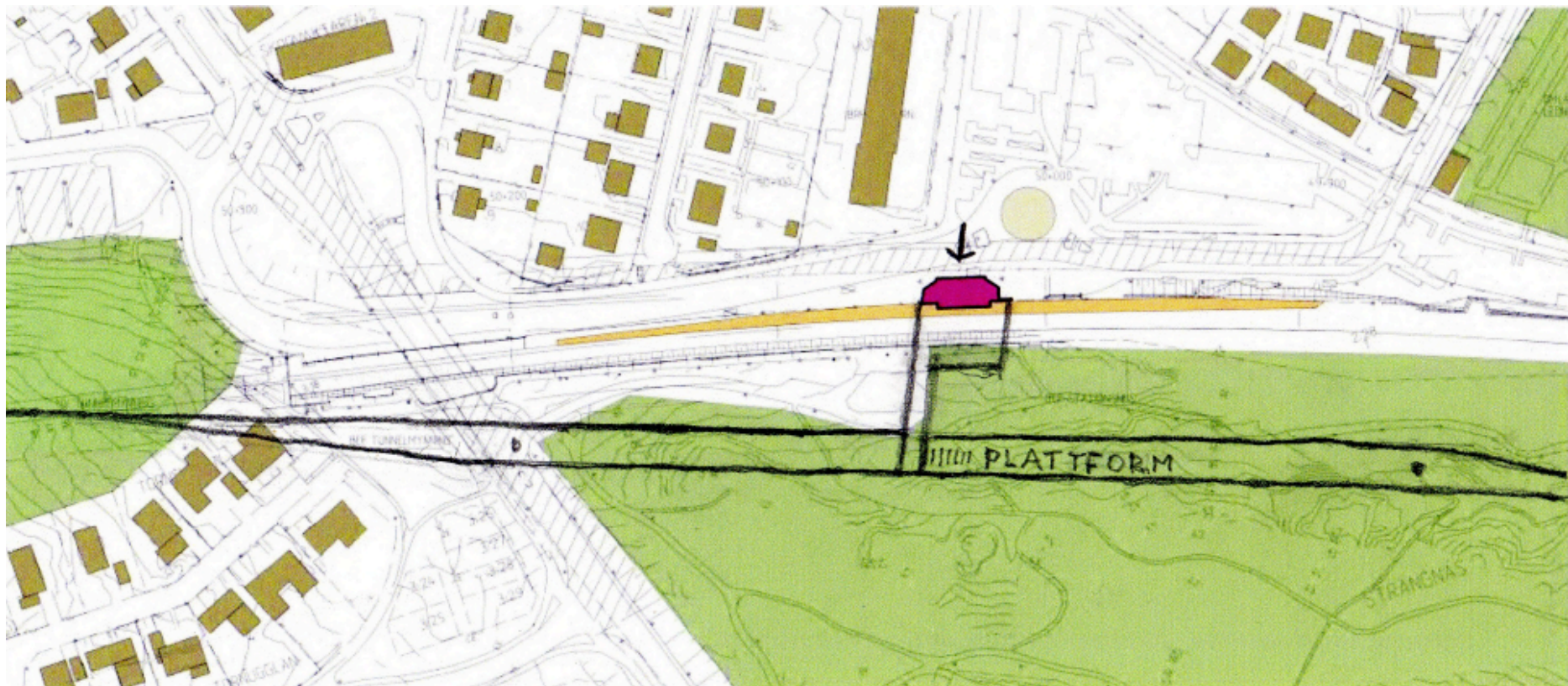
Nu finns efter byggandet av Svealandsbanan sedan 1997 ett spår från Eskilstuna väster om Strängnäs, som går i en 2 km lång berg-tunnel innan det kommer ur tunneln strax före stationen i Strängnäs nedanför Långberget, sedan går spåret österut i dagen i kanten på Långberget på ett sätt som förstör miljön.

När Svealandsbanan byggdes fanns ett bättre alternativ där tunneln västerifrån från Eskilstuna fick fortsätta i berget en km till så att miljön inte förstördes. Stationen låg i berget med mittplattform och mötesplats, med utgång från berget så att man såg domkyrkan i Strängnäs när man kom ut. Det förslaget borde man ha byggt.

Nu avser man att bygga ut till dubbelspår och i ett förslag från Trafikverket och Strängnäs kommun föreslår man att man bygger en 2 km lång tunnel ytterligare från eskilstunahållet fram till stationen och sedan bygger ytterligare ett spår i kanten på Långberget så att miljön förstörs ännu mer. Detta bör man inte göra.

Istället för att bygga 2 km ny tunnel väster om stationen bör man fortsätta den befintliga tunneln med en 1 km lång tunnel i berget så att man kan förbättra miljön, och den tunneln bör vara med två spår så att man kan ta bort det befintliga spåret i dagen i kanten på Långberget. Mängden nya spår i berg blir samma i detta förslag som i Trafikverkets och kommunens förslag nu.

Med dubbelspår i berget och med station i berget under Långberget behövs inte två 2 km långa tunnlar västerifrån. Vid stationen får man en mötesplats som gör att det kan räcka med bara den 2 km långa befintliga tunneln väster om stationen. **Se bild på nästa sida.**



Förslag i princip inlagt på Trafikverkets bild över det befintliga.

Till vänster är den befintliga 2 km långa tunneln med ett spår som kommer från Eskilstuna. Tunneln fortsättes åt höger, åt öster, i berget under Långberget. Och spåret delas till två spår som får ligga på ömse sidor om en mittplattform. Till mittplattformen kommer man via ingång utifrån vid pilen, i gatans plan. Spåren ligger så lågt att man lagom kommer över tågen. Några streck antyder en trappa ned till plattformen. Spåren fortsätter sedan österut ungefär 1 km och ansluter

till det befintliga spåret i dagen (vid Ulfhäll) , eller till dubbelspår om Trafikverket tänker bygga det.

Det röda vid pilen är Trafikverkets bild för den befintliga stationen. Entrén i förslaget ligger alltså på samma ställe som befintliga stationen. Innanför pilen är markerat en yta för det som behövs i stationen.

Om man i framtiden vill ha dubbelspår västerut, åt vänster på bilden, kan man bygga en ny tunnel söder om den befintliga eller norr om den, och ansluta till det nedre eller övre spåret på bilden.