

# VECKOBLADET

Fredag 21 februari

Utkommer fredagar

1997 23:e årg.

6

## Svensson & pengar 1

Jörn Svensson säger alltså till Dagens Politik (se VB nr 5), som motivering för att han brutit överenskommelsen att varje månad avstå 25 000 av sin EU-lön till vänsterpartiets centrala kassa och andra ändamål, att han i stället hjälper lokala arrangörer med möteskostnaderna när han är ute och talar om EU. VB rapporterade förra veckan att det inte tycks gälla alla möten, som enligt Jörn var cirka sjuttio under 1996.

Låt oss ändå utgå från siffran 70. 25 000 kronor i månaden blir 300 000 om året (de tjänar lite för bra i Bryssel och Strasbourg, tvingas en gammal EU-vän konstatera). Det blir en genomsnittskostnad av 4 300 kr per möte.

EU-parlamentarikerna förlägger rimligen sina offentliga möten till de rätt omfattande perioder då de ändå vistas i hemlandet. Det minskar de potentiella resekostnaderna, och den genomsnittliga hyreskostnaden för mötena med Jörn torde inte överstiga 500 kr – en del lär hållas i partiets egna lokaler och vid debatter o. dyl. torde det finnas medarrangörer.

Det är faktiskt lite märkligt att inte Dagens Politikens reporter gjorde en liknande snabbkalkyl och pressade Jörn en smula på den här punkten.

Vi har ringt ett par andra potentiella sydsvenska mötesarrangörer. Inte heller de känner till något ekonomiskt bidrag från Jörn, men de säger också att han mycket väl kan ha kontakt med lokala arrangörer som de inte känner till, och att han troligen har en livligare mötesverksamhet närmare sina nuvarande hemtrakter i norra Sverige – vilket emellertid borde sänka hans genomsnittliga resekostnader. Det är också rimligt att han varit rationell nog att lägga samman några av alla mötena till en turné.

En erfaren och i sammanhanget luttrad vänsterombudsman som vi talar med under rundringningen säger:

– Det är nog ingen i partiet som har så många brutna överenskommelser bakom sej som Jörn Svensson, när det gäller möten och annat där han har lovat att medverka. Varför skulle han vara pålitligare den här gången?

Men samma ombudsman säger att han gärna inbjuder Jörn till fler möten. Jörn är trots allt en av vänsterpartiets stora ideologer och agitatorer. Det höll vi med varandra om.

## Stockholm ligger steget före Skåne

– Jag avundas er inte. Ni har det värsta framför er. Vi har gjort vår våra del. Det var nödvändigt för oss att göra stora besparingar och ta strukturgreppen så snabbt, som möjligt. Det var Gunnar Ågrens kommentar när han informerades om de sparplaner som är aktuella för den skånska sjukvården.

Gunnar Ågren är vänsterpartiets landstingsråd i Stockholm. Han har ansvar för folkhälsofrågorna, men är kanske mest känd, som den vänsterpolitiker, som varit med om att avveckla akutsjukhus och spara 3 000 miljoner inom sjukvården i Stockholm. Han delade med sig av sina erfarenheter till vänsterns skånska landstingspolitiker och andra intresserade vid en konferens i Lund den 15 februari.

### Okontrollerbart utflöde

Det var av flera skäl nödvändigt att agera tidigt i Stockholm. Ekonomin undergrävdes. Det egna kappitalet minskade snabbt. Den viktigaste orsaken var givetvis den ekonomiska krisen med vikande skatteunderlag pga hög arbetslöshet. Men borgarnas satsning på privata vårdgivare i slutet av förra valperioden gjorde också att peng-

## Svensson & pengar 1

– Det handlar om minst en halv miljon, kanske så mycket som en miljon kronor, säger statsåklagare Pihlsgård till Sydsvenskan 19.2.

Och det handlar om Kenneth Svensson och priset för hans golfresor. De har redan kostat honom posten som regionchef för Rikshyggen. Han är tydligen en stor golfentusiast själv men har också använt resorna till att underhålla sina affärskontakter, inte minst med sydsvenska kommunalmän.

Åtal är på väg och rubriceringen kommer att lyda grov trolöshet mot huvudman.

Nu är Kenneth Svensson även s-politiker med den viktiga posten som förste vice ordförande i länsstrafiken. Hans aktuella situation lär försvåra hans möjligheter att sköta det uppdraget, nu då länsstrafiken står inför uppgiften att gå samman med motsvarigheten i f.d. Kristianstads län samtidigt som den skånska regionaltrafiken hela tiden måste utvecklas.

Men bortsett från detta är det fel att Kenneth Svensson har fått stanna så länge på sitt uppdrag. Han är inte dömd ännu men arbetsgivarens åtgärd och åklagarens rubrik borde ge hans partikamrater anledning ingripa och åtminstone sätta honom i karantän.

Vad gör ordförande Sten Norin?

ar strömmade ut på ett okontrollerbart sätt. Det var inte bara att de privata vårdgivarna hade fri dragningsrätt på landstingets budget. Man tog också stora resurser i anspråk genom att man kunde begära dyra undersökningar.

Det behövdes strukturgrepp på Stockholms sjukvården och den ekonomiska situationen gjorde dem möjliga. Starkt förenklat kan man säga att det fanns för mycket sjukvård – åtminstone akutsjukvård – på ett så litet geografiskt område.

I strukturplanen som togs av s. v och mp ingick att man samtidigt, som man omvandlade akutsjukhus till sjukhus för planerad verksamhet, satsade nya resurser på primärvården.

Gunnar Ågren trodde nog att det fanns utrymme för ytterligare koncentration av akutvården i Stockholm. Av regionalpolitiska hänsyn har man tex inte rört "ytterkantssjukhusen" i Norrtälje och Södertälje trots att befolkningens behov av vård hade kunnat tillfredsställas av de stora Stockholms sjukhusen.

Det är också uppenbart att det fortfarande finns överkapacitet inom vissa områden: Omhändertagandet av svårt skadade olycksoffer sker tex på två ställen i Stockholm på ett mycket avancerat sätt, med helikopterflygfält och dygnetruntbemannning av den högteknologiska anläggningen. Olycksfrekvensen ligger emellertid på en nivå där en sådan anläggning hade varit tillräcklig. Det finns också för många magnetrontgenkameror i förhållande till behovet, i Stockholm precis som i övriga landet.

På lite sikt bör det också vara möjligt att samordna verksamheterna vid universitetssjukhusen i Stockholm med Akademiska sjukhuset i Uppsala så att resurserna utnyttjas effektivare.

### Resultat nu – offensiv valrörelse

Gunnar Ågren konstaterade också att sjukvården i Stockholm är framgångsrik. Den har blivit bättre och bättre. Som exempel nämnde han att dödligheten i hjärt- och kärlsjukdomar och i trafikolyckor minskat påtagligt de senaste tio åren. Det beror naturligtvis inte enbart

på bättre vård, men världens utveckling är en viktig bidragande orsak.

Bilden är inte bara ljus. Erfarenheterna från Danmark och Köpenhamnsregionen visar att hälsoläget tenderar att försämrans, som en följd av långvarig hög arbetslöshet bland befolkningen. Det hotet vilar nu också över Stockholm.

Redan nu kan man se effekter av strukturplanen. Det innebär att man kan förbereda nysatsningar i vården. Resurserna bör främst gå till psykiatri. Nerskärningarna där har troligen gått för långt och lett till försämrad vård. Men det är samtidigt viktigt att gå vidare mot mer koncentrerad och bantad akut-sjukvård.

Det har varit en del uppmärksammade avhopp inom sjukvården i Stockholm. Cheföverläkare har kunnat beklaga sig över oförstående landstingspolitiker i teve och tidningar. Gunnar Ågrens kommentar till detta var att visserligen har läkarna ett försprång i debatten genom att de har högre trovärdighet än politiker, men den sakliga grunden för klagomålen har varit mycket svag.

Det är många, som förvånat sig över att vänstergruppen i Stockholm klarat att medverka i så hårda strukturgrepp och sparprogram. Det har givetvis inte varit utan interna protester, men det har ändå gått relativt smärtfritt. Landstingspolitikerna har lagt ner mycket arbete på att förankra sin politiska linje och man har haft ett värdefullt stöd av partiets distriktstyrelse i Stockholm men även från andra partiinstanser.

Gunnar Ågrens sammanfattning var att tack vare att man tagit snabba och radikala struktur- och besparingsbeslut nästan omedelbart efter valet kan man reformera vården nu under andra halvan av valperioden och visa upp vad man utträtta i form av sanerad ekonomi och bättre vård i en offensiv valrörelse 1998.

Från skånskt horisont kan man konstatera att Stockholm ligger steget före. Just nu pågår inflammerade debatter på lokal tidningsarnas insändarsidor. Temat är det gamla välkända: Rör inte mitt sjukhus och spara någon annanstans! Eftersom det är så många svåra frågor, som skall lösas samtidigt i Skåne tyder det mesta på att vi får en valrörelse 1998 utan att ha så mycket av konkreta förbättringar att visa upp för väljarna.



# Vems verklighet? Skolans eller Lundafastigheters?

Lundafastigheter övertog 1993 ansvaret för skolbyggnaderna från dåvarande skolkansliet. Bolaget ska ta ut "marknads- eller marknadsanpassade hyror". Utgångspunkten för debatten är den undersökning som presenterades i Dagens Nyheter den 25 januari, vilken visade att Lund är en av de kommuner i landet som gjort de största höjningarna på lokalkostnaderna och de största nedskärningarna i undervisningen under åren 1991-95.

Tekniskt sett är arrangemanget mellan gymnasieskolorna, Lundafastigheter och utbildningsnämnden följande:

## 40 procent i hyra

Lundafastigheter skickar ut de specificerade hyresräkningarna till respektive skola. Regeln är att skolorna därefter får fullständig täckning av lokalkostnaderna, det vill säga att utbildningsnämnden å kommunens vägnar betalar dem. På det sättet likställs skolorna och frågan om hyreskostnaden förs åt sidan.

I utbildningsnämndens budget utgör hyreskostnaden cirka 40 procent av totalkostnaden. Beträffande grundskolorna och kommunalnämnderna är förfarandet enligt vad jag fått veta likartat.

Jag hoppas min beskrivning är riktig. Kommunens ekonomiska engagemang är inte helt lättgenomsådliga. Rätta mig om jag har fel. Debatt är enda möjligheten att närma sig - verkligheten.

## Rolands verklighet

Roland Andersson publicerade ett inlägg i denna debatt i förra numret av Veckobladet. Det framgår av formuleringarna att den skrivits som svar på en artikel av Rune Liljekvist i samma ämne som publicerades en vecka före min artikel "Den fejkade skolsatsningen". Rune redovisade i stort sett samma fakta som jag. Roland uttrycker sig alltid rakt och logiskt, vilket gör det produktivt att debattera med honom, vilket jag vill försöka, trots att han snarast vänder sig till Rune.

Roland påpekar att man inte kan definiera bort verkligheten. Lokalkostnaderna är en väsentlig del av skolans verklighet, och den synliggörs genom att de offentliggörs. Det är lätt att hålla med. Det vore förskräckligt om de hemlighölls.

Roland tycks förutsätta att Lundafastigheters hyror är ett direkt uttryck för verkligheten. Är någonsin "marknads- eller marknadsanpassade hyror" det?

Hyror ser verkliga ut. De beräknas på ett expertmässigt, tekniskt komplicerat sätt. Man utgår från faktorer som kapitalkostnad, underhållskostnad, olika byggnaders ålder och tillstånd m.m., så att kvadratmeterhyran på en skola kan variera från byggnad till byggnad och någon gång till och med inom samma byggnad. Förfaringssättet gör det svårt att bedöma den åsatta hyran, samtidigt som det ger ett intryck av yttersta exakthet. Här tycks ibland föreliggande ett försök att få fram ett

bruksvärde i marxistisk bemärkelse. Men man skulle ju sätta ett marknadsvärde. Därför för man också in värderingar av värdet på den mark som skolan utnyttjar. Det är inte detsamma på t.ex. Polhem och Katedralskolan.

Värderingar av fastigheters värde och hyreskostnader är långt ifrån någon exakt vetenskap, även om det kan se så ut. Särskilt osäkra blir de om man ska tillämpa marknadskriterier. Det lärde sig svenska banker och fastighetsbolag den hårda vägen i samband med bank- och fastighetskraschen i början av 90-talet.

## Monopol

Roland skriver, att om inte rektorerna är nöjda med hyran får de väl försöka hyra andra lokaler billigare. Där träffar han problemets kärna. Det finns ingen marknad för skollokaler. Lundafastigheter har monopolställning i förhållande till skolorna i Lund. Följaktligen kan de sätta monopolpriser. Monopolpriser är mycket verkliga för dem som betalar. Men de avviker ofta från det verkliga marknadsvärdet.

Jag vet inte om Lundafastigheter tar för mycket betalt för sina tjänster, men det är värt att undersöka, eftersom bolaget höjt skolhyrorna mer än nästan alla kommuner. En belysande siffra: Lokalkostnaden per elev i Lund var, enligt det material Skolverket presenterade i september 1996, 21 000 kronor. Lokalkostnaden per elev i den grupp av elever till vilka Lund statistiskt räknas var 17 000 kronor. Skillnaden på 4 100 kronor per elev är uppseendeväckande.

Vi berörde frågan i en debatt med Ung vänster i september. Roland sa då, att den höga lokalkostnadsnivån i Lund inte spelade någon roll eftersom kommunen fullständigt täckte skolornas hyreskostnader. Men visst spelar hyresnivån roll, eftersom hyreskostnaden kommer med på Utbildningsnämndens budget och tränger undan andra viktiga behov.

## Hur kunde det hända?

Många har undrat hur det var möjligt att hyrorna kunde höjas med hela 79 miljoner samtidigt som anslaget för undervisning skars ner med 41 miljoner under den korta perioden 1991 till 1995. Rektorer och personer på skolförvaltningen jag talat med har alla pekat på samma mekanism.

Under dessa år genomfördes betydande besparingar på skolans område. Hyreskostnaderna, som idag utgör cirka 40 procent av gymnasieskolans totalkostnad, var helt undantagna från besparingarna.

Detta innebar att en besparing på till exempel 2 procent i realiteten blev nästan dubbelt så stor, eftersom den bara drabbade den del av totalkostnaden som utgörs av verksamheten. Samtidigt växte därigenom hyreskostnadernas relativa andel. Detta skedde flera år i rad, och varje gång ackumulerades totaleffekten. Den nådde till slut de hisnande siffror som DN-artikeln presenterade.

Ett av skälen till den allmänna blindheten var formeln "skolan får fullständig täckning för de ökade lokalkostnaderna" som vände bort blicken från realiteterna. En orsak till de höga hyrorna var att underhållet av skolorna i Lund ansågs eftersatt när Lundafastigheter tog över. Om det förhöll sig så borde den höga hyresnivån vara temporär och sänkas så snart de nödvändiga åtgärderna för underhållet vidtagits. Vi kanske har hunnit dit nu?

## Räntesänkning

Ekonomi tycks ofta gå sina egna vägar oavsett beslut på kommunnivå. De senaste två åren har räntan sjunkit ordentligt. Lundafastigheters kapitalkostnader har alltså minskat och som svar på den minskningen har de sänkt hyran. Man har till och med låtit en procent gå tillbaka till skolorna. Detta får inte tolkas som att hyran inte skulle kunna tänkas vara för hög fortfarande. Räntan är bara en av hyrans beståndsdelar. Om skolornas marknadsvärde är för högt satt, om kostnaden för fastighetsskötseln är för hög så innebär det att hyran fortfarande är för hög.

En metod att minska hyrorna skulle vara att skolan tog på sig en

större del av ansvaret för underhållet. Roland hävdar, att det är bättre att Lundafastigheters experter sköter det. I andra sammanhang brukar han och vi annars förespråka decentralisering och brukarinflytande, inte centralisering. Jag är övertygad om att det finns saker som den enskilda skolan är bättre skickad att sköta än Lundafastigheter. Den som går i skolan vet bäst var den skaver.

## Vänd processen!

Om besparingarna på skolans område upphör samtidigt som hyran till Lundafastigheter sänks, vänder den tidigare beskrivna processen. Då minskar lokalkostnadernas andel av skolans totalkostnad, vilket innebär att utrymme bereds för ökade resurser till undervisningen. Processen börjar rulla baklänges.

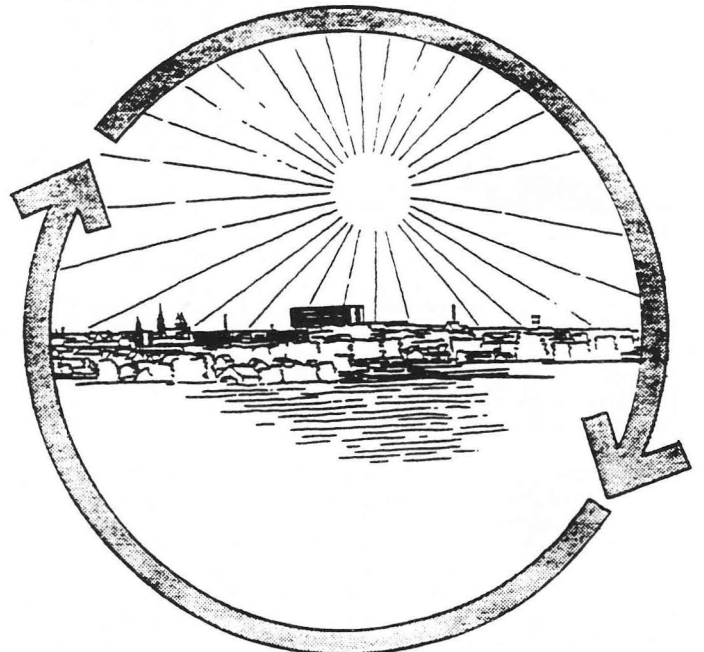
Vi är inte där än. 1998 ska enligt budgeten en generell besparing på 3,6 miljoner göras på utbildningsnämndens område. Enligt den tidigare beskrivna processen skulle det innebära att ytterligare fem miljoner skärs på verksamheten.

Gymnasieskolan står inför stora utmaningar. I det nya läroavtalet finns en skolutvecklingsdel på 10 procent under tre år. Kommunen avsätter bara 5 procent för denna kostnad. Resten måste klaras genom rationaliseringar, i värsta fall personalnedskärningar och större klasser.

År 2002 beräknas gymnasieskolan till följd av babyboomen i slutet av 80-talet ha 1200 fler elever än nu. De eleverna bör i så fall befinna sig på högstadiet 1999. Dit är det två år.

Gunnar Stensson

## Stad och land



heter stadsarkitektkontorets senaste underlagsrapport till översiktsplanen. Den handlar om det viktiga sambandet mellan staden och omgivande landsbygd, som resurs för basförnödenheter i till staden och de nödvändiga näringsämnen ut ur staden till omgivande land.

# Hur ska Lund se ut?

**Någon ny översiktsplan finns ännu inte i sinnevärlden. Trots det diskuteras den livligt i en del kretsar. Det är mest politiker och tjänstemän i kommunen som känner sig berörda. Resten av lundaborna skiter i frågan, eftersom de upplever att saken inte angår dem. Förrän om flera år, och då är det kanske för sent att bry sig.**

I själva verket finns det naturligtvis skisser till olika planalternativ liggande i hemliga lådor på stadsarkitektkontoret, i väntan på att politikerna ska slå näven i bordet och begära fram dem. I alla fall enligt planerarnas önskedröm. Fast flera av dem drömmer nog om att slippa släppa fram en plan som de själva kanske inte tror på, men som de bestämt vet kommer att välla våldsamma diskussioner och bråk bland politikerna. För att till slut förkastas som ogenomförbar till och med på sikt.

Anledningen är förstärkt av tjänstemännen blivit brända. Förra gången de la fram en översiktsplan kastade man fram en slagkraftig idé – den om Hardebergastaden. En "new town" mellan Lund och Dalby, på om inte jungfrulig så i alla fall obebyggd mark. Den skulle bli ett viktigt argument och underlag för att bygga snabbspårsvägen österut, den som alla ville ha... Politikerna jublade, i alla fall var de flesta positiva – till en början. Så småningom fann man allt fler argument mot Hardebergastaden, som ledde till att planen bidde inte ens en tumme. Särskilt vänsterpartiet gjorde en skamlöst avhopp, men som visade sig vara riktigt.

## Fel ända

Undra på om stadsplanerarna idag känner att det var fel väg att börja på. Inför den nya översiktsplanen har man börjat i andra änden. Med politikernas fulla stöd har man tagit fram den ena underlagsrapporten efter den andra, sammanlagt nära ett tjugotal. Med alla dessa som fast grund att stå på ska man logiskt och systematisk härleda en geografiskt definierad lösning på problemet – en översiktsplan avfattad som en karta på papper, eller i alla fall på datorskärmen. Det är ju detta fysiska resultat som alla berörda med spänning väntar på.

Men då bryter helvetet loss. Trots alla fattade beslut om målsättningar för utbyggnadsvolymer, principiella inriktningar om tillgänglighet och täthet, samt hänsyn till olika riksintressen kommer företrädare för alla politiska partier och dessutom på alla olika nivåer och i olika kommunaldelar, att protestera:

– Bygg inte här, och inte där, och framför allt inte på den goda jorden i Stångby, men skapa gärna nya jobb och bygg fler arbetsplatser och goda bostäder till alla som ska jobba här...

– Och vägar? Varför finns det en massa vägar i planen? Det talades ju inte i inriktningsmålen om några vägar alls, bara om "kommunikationsstråk". Det lät som om endast nya spårvägar och banor för kollektivtrafik skulle bli framtidens melodi. Jättebra tyckte miljöpartiet och vänstern!

## Miljön och Agenda 21

– Och vart tog miljön vägen? "Lund ska utvecklas och förnyas, dock inte mer än vad kommunen tål..." står det i direktiven. Hur mycket Lunds miljö tål har vi inte fått svar på, därför har inte miljömålen kunnat preciseras. Dessutom är det ekologiskt hållbara samhället bara en av de tre aspekter på uthållighet som planen ska bygga på: sociala och ekonomiska perspektiv ska också vägleda, och de behöver inte sammanfalla förrän om 50 år.

Men översiktsplanen ska ju i alla fall bygga på Agenda 21-arbetet! Dvs den lokala Agenda 21 som kommunfullmäktige ska anta till sommaren. Det borgar ju för att översiktsplanen blir bra och miljöinriktad. Jovisst, men ännu vet ingen vilket Agenda 21-beslut fullmäktige kommer att ta! Det är ju dom vanliga människorna som ska vara delaktiga i Agenda-arbetet, deras synpunkter som ska styra fullmäktiges beslut.

Den första versionen av Lunds Agenda 21 är nu på remiss. Den innehåller förslag till lokala miljömål för koldioxidutsläpp, markanvändning, kretslopp och hälsa. Frågan ställs om det är rätt mål, om de är möjliga att uppnå och hur de kan uppnås. Det här är naturligtvis mycket begränsade delar av den slutliga Agendans innehåll. Flera kommunala förvaltningar klagat på dessa begränsningar och visar hur svårt det är att uppnå målen. Och att det är så oehört mycket mer komplicerat, så det gäller att påverka människors attityder och värderingar. (Var det inte tvärtom...?)

Det kan tyckas som om tjänstemännen med stöd av de borgerliga partierna vill ifrågasätta så pass mycket av Agenda 21-dokumentet hittills, att det blir en helt annan produkt som fullmäktige ska anta. Och när vi kommer därhän vet vi idag inte om det blir några viktiga miljömål kvar. Och då hänger också översiktsplanen mer eller mindre i luften.

## Lätt att känna sig lurad

Det finns risk att man så småningom får fram en översiktsplan, där miljömålen är borta eller har tonats ner, trots alla vackra ord om att de ska styra planen. Eller en plan där kartan är täckt av utbyggnadsområden och vägar. Då är det lätt att känna sig lurad, men då är det också för sent att agera. Det är därför viktigt, dels att lundaborna aktivt är med i arbetet på basplanet med synpunkter på Agenda-arbetet, dels att Agenda 21-dokumentet verkligen blir mer heltäckande och förutom ekologiska omfattar även sociala och ekonomiska aspekter, samt att inriktningen bör vara att dessa ska sammanfalla betydligt tidigare än om 50 år.

Avvägningen mellan miljömålen och utbyggnadsintressena är central i planen och dess viktigaste uppgift. Men också den uppgift som är svårast att politiskt nå enighet om. Det är här som alla vackra ord om gemensamma mål ställs på sin spets och avslöjar politiska skiljelinjer inte minst mellan partierna. Med den inriktning som miljödelegationen hittills kunnat enas om över partigränserna, finns det dock hopp om att den inte ska behöva urarta i det kommande arbetet. Om inte annat, visar det sig när själva plankartan ligger på bordet.

Då kommer det också att visa sig att det saknas en hel del mål, framför allt de som kan formuleras om kvaliteter. Planen utgörs varken bara av underlagsrapporter eller av själva plankartan. Det handlar också om att visa *hur* vi vill att staden ska gestaltas.

## Kvalitetsmål

Ett sätt att knyta an till den traditionella uppbyggnaden av staden är att bygga vidare text i sammanhängande kvarter och gator, med en blandning av bostäder, arbetsplatser och service. Framför allt ingen indelning av staden i zoner för dessa funktioner. Vi bör tala om stadsdelar, inte om bostadsområden – det hör sextiotalet till, liksom den totala trafikdifferentiering som kallades "Scafi". Kvaliteter i stadsbyggnad och bostadsutformning handlar inte heller bara om grönska och gröntstruktur, det enda som hittills tagits upp som fysiska kvalitetsmål.

Om partierna kan enas om att formulera flera sådana kvalitetsmål, kan Lund komma att utvecklas på grundval av det som hittills byggts, och som blivit uppskattat av lundabor och besökare. Hittills har Lund förskonats från större trafikaneläggningar, både "motorvägskaruseller" och jättestora parkeringshus. Detta präglar Lund och får staden att behålla sitt traditionella utseende.

Det gäller att visa på goda åskådningsexempel. Delar av det redan byggda Lund är sådana goda exempel, och dessutom har varje ort en egen identitet som det kan vara angeläget att slå vakt om och bygga vidare på – i anslutning till *den* orten.

I några städer som jag nyligen besökt satsar man, helt felaktigt enligt min mening, på att investera miljarder i tvivelaktiga väg- och tunnelprojekt för bilismen. Dennispaketet i Stockholm har lyckligtvis pajat – det gäller ju att inte investera sig fast i bilismen. I Göteborg finns planer på att återställa hamnområdet på södra älvstranden genom en ny bergtunnel under Otterhällan. I Oslo vill man bygga en sänktunnel under hamnen för att få bort de hiskeliga biltrafikleder som snärjer hamnen idag. Bägge dessa är exempel på hur man accepterar och ytterligare underlättar för mer biltrafik, istället för att försöka motarbeta den. Det är en eftergivenhet som rimmar illa med strävandena om en god miljö.

Thomas Schlyter

## Lund – lagom rund stad i sina bästa år

Runda städer är inte det lättaste att förse med ett kollektivtrafiknät som ger goda transporter. Lundaborna är kända för att kompensera detta med att cykla mer än invånarna i städer som Göteborg och Stockholm. Den lilla storstaden som den ser ut idag är en trivsamt stad.

I förberedande resonemang om en ny översiktsplan för Lund heter det i stadsarkitektkontorets rapporter att "50 % av alla resor är kortare än 3 km. Här borde finnas en potential för överflyttning till cykel- eller kollektivtrafik". Lägg här till att man önskar sig max 5 km cykelavstånd till arbete och centrum från "bostadsområden i staden".

Någonstans i Lund vill man förlägga 500 nya lägenheter per år. Var, om man vill "bibehålla karaktären av liten storstad"? Förtätning anses kunna ge 1500 lägenheter. Men man tänker inte stanna vid detta tal. En del drar ut konsekvenserna av dragningskraften hos den lilla storstaden till en storstad på 140 000 invånare. Då är den inte längre en lagom rund stad och därigenom blivit ännu svårare att förse med en rimlig kollektivtrafik.

Ett miljöanpassat transportsystem, gärna enligt devisen från Agenda 21-forumgruppen Trafik, Gång- och cykelkommunen Lund, ska förse med rimlig kollektivtrafik. Inte minst om man avser att försöka nå delmålet angående koldioxidutsläpp från trafiken, som anges i Miljödelegationens skrivning till Agenda 21. "Vägtrafikens koldioxidutsläpp ska minska med 1/4 till år 2005." Ställ detta mot ett ökat transportbehov i en stad som växer med 40 % eller mer fram till 2050, då koldioxiden ska minska med 3/4 jämfört med 1995 års totala utsläpp i kommunen, det senare enligt samma Agenda 21-skrivning.

Någonstans har man planer på bandstäder med spåruren trafik. Lund kan växa på det sättet om det är tillväxt man önskar. Då bör denna ske i byarna österut, där en utbyggd service och förläggning av arbetsplatser bör bidra till ett minskat transportbehov i form av pendling.

För att begränsa den runda stadens tillväxt får man styra den ut till byarna. Här ligger ett särskilt tungt ansvar på placering av industrier i kanten av den befintliga staden. Upphör man inte med det försvinner visionen av den överblickbara lilla storstaden. Attraktionskraften i staden minskar, problemen hopar sig. Inte bara för trafik och miljö men för trivseln som följer av en stad i någorlunda balans med sin historiska kärna. En aningslös tillväxt ligger i den "500 lägenheter per år"-prognos som fått utgöra ett grundtema för de stora partiernas framtidsstro.

Är det inte bättre att planera för en stad som följer kraven på "hållbar utveckling och ett kretslopps-samhälle" samt "koordineras med Agenda 21-arbetet"? Eller är dessa formuleringar enbart avsedda som glassyr på byggnadsnämnden stårta?

Thomas Dellans



**HAR DU FLYTTAT?** Skicka in hela adressdelen till Veckobladet (Se ovan).

**NY ADRESS**.....

## Posten: Dags att skriva historia

Tidningarna berättar i dag om det stora internationella teleavtalet som beräknas sänka telekostnader med upp till 80 procent. Utvecklingen går rasande snabbt på det här området. Knappt hade faxen blivit allmän förrän de flesta skaffade sej e-postadress. Arkivarien på ett statligt verk som jag nyss var i kontakt med lät uppriktigt förvånad i telefon när jag berättade att jag tänkte skriva, inte faxa eller mejla.

Den gamla brevposten är på rätt snabb väg ut. Då är det dags att skriva historia. Förra året kom två böcker om den då nedlagda järnvägsposten. I Lund har den flitige Bengt Karlsson författat boken *Postverket i Lund*. Jag tycker att det är hans bästa bok hittills, med ett rikt innehåll och allmänt trevlig. Han har nog känt för sitt ämne.

### Redan Karl XII

Nu finns det visserligen svårare saker att posten att skriva historia om. Det finns en bred verksamhet på området genom Postmuseum och Erik Lindgren och många filatelister. Men Bengt Karlsson är väl inläst.

Just nu går jag, som skickar uppskattningsvis tusen brev och kort om året, och småvändas inför 1 mars då brevportot ska höjas till 5 kr. Men det var värre på Karl XII. Under sina år i Lund fördubblade han portot. Någon form av ordnad postgång som berörde Lund fanns emellertid långt före hans tid. Bengt Karlsson skisserar utvecklingen ända från medeltiden. Många postmästare, längre fram i regel f.d. militärer, satt länge på sin post men själva postkontoret (länge fanns ett enda i stan) flyttade ofta.

Bilder är det gott om i boken, även om alla kanske inte motiverar sitt stora format eller sin existens. En som jag inte hade velat vara utan är fotot på en desinfektionsapparat, avsedd för brev som kom från smittdrabbade områden. Brevven skulle genomstickas, rökas och doppas i ättika.

### Arbetshistoria

Bokens största förtjänst är de konkreta beskrivningarna av olika arbetsrutiner, antingen det gäller sortering eller utbärning. Lund 1 var en stor arbetsplats där aktivitet pågick nästan dygnet runt. Organisationen var länge hierarkisk och byråkratisk, präglad av Postverkets officiella ställning, och boken ger en del exempel på löjväckande formalism och kitslighet.

Lunds tillväxt under 1900-talet och inte minst efter andra världskriget



Josef Larsson, gammal järnvägspostiljon i Lund. Teckning av pseud. Otto Wilhelm ur boken "Bekanta" 1927.

kriget åtföljdes av ett filialkontor öppnades i de nya stadsdelarna. Vändpunkten kom när Lund 11 öppnades på Linero 1967. Nu pågår som bekant en tillbakagång.

### Tågpost

Posten och järnvägen har sympatiskt nog fått eget kapitel. Alla järnvägar utom de minsta (som Lund-Björred) hade postkupéer där breven sorterades under gång, och ute på landsbygden levde post och järnväg i symbios såtillvida att stinsarna hade delarvode från postverket och skötte poständringen genom biljettluckan. Att vara järnvägspostiljon på de mindre banor som berörde de östra delarna av Lunds kommun (BLHJ, MGJ, MSJ) var enligt flera vittnesbörd en eftertraktad sinekur med mycket fritid.

Ett speciellt tåg som berörs i kapitlet var "truckatåget" som transporterade postsäckar från Lund C till postkontoret Lund 1, som ju då låg på Lilla Gråbrödersgatan. Det var till en början batteridrivet, så eldrivna vägfordon är ingen nyhet i Lund.

På slutet i boken finns ett par kompletterande bidrag av Sven-Göran Larsson och Sven-Hugo Mattsson, och en förteckning över alla postexpeditioner som funnits i Lunds kommun. Men nog ligger väl Harlösa och Hunneberga i Eslöv, och nog är väl posten i Vallkärra nedlagd?

Gunnar Sandin

## Nya investeringar i bilismen?

Två nya, stora investeringar i bilismen planeras just nu i Lund. I stöpsleven ligger ombyggnad av Utmarksvägen till att utgöra första sträckningen av en ny Östra ringväg, och planerna på en "parkeringsstad" väster om järnvägsstationen. Parkeringsstadens omfattning övertrumfar med god marginal borgarnas ännu inte slutgiltigt skrinlagda planer på ett p-hus i kvarteret Blekhagen. Vänsterpartiet har förhållit sig märkligt tyst.

I samverkansdokumentet mellan (s), (v) och (mp), "Svampen", var man överens om att Östra ringen inte ska byggas under mandatperioden. På borgerligt initiativ har nu både byggnadsnämnden och tekniska nämnden fattat beslut om att planera för en breddning och uträkning av Utmarksvägen, åtminstone mellan Sandbyvägen och rondellen vid norra infarten.

Att vi utreder vägen, behöver ju inte innebära att den byggs, säger stadsbyggnadsdirektören i dagspressen. Kanske det, men om vägen inte ska byggas så behöver den ju heller inte utredas och planeras.

### Västra parkeringsstaden

"Svampen" slog också fast att en p-anläggning i Klosterhagen skulle kunna bli aktuell under mandatperioden. Dokumentet säger ingenting om dimensioneringen av anläggningen, inte heller vilket syfte den ska tjäna. Jag vet inte exakt på vilket stadium planeringen befinner sig i dag. Allt talar dock för att det ska byggas en underjordisk p-anläggning, som i flera plan ska rymma 400-500 bilar. Nuvarande markparkering bakom kyrkan blir kvar, samtidigt som ytterligare nya p-platser norrut längs spåret ska tillkomma.

Vänsterpartiet måste kraftfullt agera mot nya sorsatsningar på bilismen, vilka bland mycket annat går tvärt emot intentionerna i den lokala Agenda 21. Ett av flera motiv för att bredda Utmarksvägen sägs från anhängarna vara att lätta trafiktrycket på Thulehemsvägen och Tornavägen. Visst måste trafiktrycket lättas på dessa gator, liksom på alla gator och vägar. Hittills har dock ingen kunnat visa, att nya trafikleder påtagligt och varaktigt avlastat gamla, eftersom nya vägar i sig självt leder till en trafikökning. En betydligt enklare, effektivare och billigare lösning av trafikproblemen på nämnda gator är givetvis att förbjuda genomfartstrafik. Bilarna kan lätt nå resmål på norr och på Ideon via motorvägen och Norra ringen. Vänsterpartiet måste klart och

entydigt säga nej till Östra ringen, även om den är maskerad som "ombyggnad" av Utmarksvägen.

### Parkeringsstaden

Frågan om hur ett miljöanpassat trafiksystem i Lund ska se ut är ännu inte besvarad. Klart är väl ändå att det inte kan byggas på bilismen som grundstomme. Att bygga en storskalig p-anläggning väster om järnvägsstationen låser fast planeringen vid bilismen för decennier framåt (en dyrbar p-anläggning måste förränta sej!), leder till en ökning av biltrafiken totalt sett, och kommer att kraftigt öka trängsel-, buller- och avgasproblemen på Väster.

Vänsterpartiet utgångspunkt i denna fråga måste vara följande:

1. Självklart ska vi hålla fast vid överenskommelsen med s och mp.
2. Eftersom de p-platser som idag finns i området normalt sett väl räcker till för bilburna besökare till stadskärnan, behövs inte fler p-platser för denna kategori bilister.
3. Den nya p-anläggningen ska dimensioneras för kollektivtrafikresenärernas behov, dvs. resenärer som vill ta bilen till järnvägsstationen för att sedan fraktas vidare med buss och tåg. Det innebär att det räcker med en ganska liten p-anläggning.

Någon ansvarig instans inom vänsterpartiets lundaorganisation måste snarast ta ställning i dessa två väsentliga miljöfrågor.

Ulf Nymark

## MÖTE MÖTE



**KOMMUNALPOLITISKA GRUPPEN.** Må 24.2 kl. 19. Först KDN-frågor, t.ex. bokslut 96. Därefter fullmäktiges valberedning.

**RÖDA KAPELLET.** Sö 23.2 kl. 18.45. Rep. med Joakim. Bara bleckblas efter kaffet. Kom i tid, ny portkod.

## VECKOBLADET

Detta nummer gjordes av Thomas Schlyter och Gunnar Sandin.

Näste redaktör: Karin Blom.

Manus sänds per post till: Veckobladet, Bredg. 28, 222 21 Lund.

Onsdag e. 17 till fax 046-14 65 82.

Manus mottas gärna på 3,5" diskett eller e-mail: lunds.tidskriftsverkstad

@ mailbox.swipnet.se

Telefon till redaktörerna:

Karin Blom 046-14 16 12

Rolf Nilson 046-12 90 44

Thomas Schlyter 046-14 75 05

Vid utebliven tidning ring: Sven-Bertil Persson 046-13 82 13