

Lucifer goes On Line

Nu har det hänt! Den konservativa Lucifer, Veckobladets mångårige kåsör, har kastat gäsfjäderspennan och svingat sig ut i Cyberspejs! Från VP Lunds hemsida kan man sedan några veckor klicka sig in på Lucifers elektroniska vecko-kåseri. Aktualiteten har ökat, nu kan man snabbt ta del av hans magsura reaktioner på händelser i tiden. Adressen är www.vansterpartiet.se/~lund/ och det hela är fortfarande en försöksverksamhet. – Man är väl uppkopplad, säger kåsören och ler tvekydigt. – Jag hackade kod och var allmänt nördig långt innan Bill Gates, Nicholas Negroponte och Carl Bildt hade sett ett @! Jag kanske skulle ha föredragit att stansa in det på hålkort, men lite virtuell har man ju alltid varit, försäkrar han och återgår till pizzan och Colan.

VB, med sin av Posten påtvungade distributionstid om fyra dygn, ber att få hålla sig försiktigt avvaktande men återger, för denna gång, det senaste elektroniska alstret.

En stor stark

Det har klagats på att vänsterpartiet är för passivt i politiken. Må vara hur det vill med den saken, men nu har tystnaden brutits och partiet har intagit en central plats i den politiska debatten.

Jag syftar naturligtvis på att en v-ledamot av riksdagen, enligt meddelande i dagspressen i fredags, har tagit upp en fråga som vi är många som har ställt oss: Vad är egentligen en stor stark? Det kan nämligen visat sig att det kan variera mycket starkt (ursäkt): flasköl eller fatöl, styrka mellan öl eller starköl, volym från 33 till 50 cl.

Det är ju bekant att det finns saker som är noga fastställda. Man får inte kalla vilken fet korv som helst för falukorv. Det ska vara noga reglerade mängder av kött och späck etc, annars får det heta aptittring eller något liknande artist-namn. Och vad gäller drycker så kan man se hur det går till i resten av Europa: det är noga krönta mått av både pints och centilitrar. Men i Sverige härskar laglösheten.

Men ska inte marknaden klara av detta? Nja, den öltörstande har sällan mätglas med sig och vi överlåter ju inte till marknaden att själv justera vågarna i torghandeln. Dvs. en knippa morötter kan nog variera i storlek, det finns ingen fastställd

SAMTIDA BEKÄNNELSER av en lundensisk kommunalman, 2

Vår partisekreterare kallar sig fortfarande kommunist. Fast det är han egentligen inte utan istället en särskild sorts finare människa som arbetar för det klasslösa samhället. Detta i motsats till oss som är socialister och vill ha klass-samhället kvar.

Själv har jag också kallat mig kommunist. Men jag är inte lika nobel som partisekreteraren. För mig – liksom för alla andra kommunister jag träffat eller läst om – betydde det att vara revolutionär. Jag anslöt mig till den kommunistiska traditionen med rötter i bolsjevikrevolutionen 1917.

Om att hålla på Sovjet

Min far var också kommunist. Men hans kommunism inskränkte sig till att prenumerera på Ny Dag, dela ut valsedlar och tillsammans med farbror Allan vid sidan av Tre Kronor också ha Sovjet som hemmalag. I början av 60-talet slutade han med det.

Även farbror Willie var kommunist. Fast han var inte min riktiga farbror och hette inte Willie. Det var ett slags täcknamn. Egentligen hette han Heinrich. Han hade varit politisk kommissarie i Thälmann-

storlek på knippor. Vi rör oss här helt enkelt på ett oklart juridiskt område.

Jag vet inte om man ska betrakta vänsterpartistens initiativ som ett kraftfullt inlägg i kampen för arbetarklassens rättmätiga intressen. Jag är själv inte främmande för att tömma en stor stark och kanske två, men tror kanske ändå att det finns angelägnare ärenden att ta upp, också vad gäller alkohol. Det skulle t.ex. vara att bemöta de ohöjda kampanjer som nu bedrivs för kraftigt sänkta alkoholskatter och slopande av Systembolagets försäljningsmonopol. Det påstås på fullt allvar att alkoholproblemen bland ungdomar skulle minska eftersom kraftigt sänkta priser skulle få svartspritbranschen på fall.

Arbetarrörelsen och vi alla har ett klivet förhållande till alkohol, det är oundvikligt. Men när det gäller politiskt agerande borde det vara en självklarhet att vi verkar för att begränsa alkoholbruk, inte att underlätta det.

OnLineLucifer

bataljonen. Efter inbördeskriget kom han som flykting till Limhamn. Allan gömde honom i ett av rummen på vinden i huset farmor och farfar hyrde.

Willie var en tysk maskinreparatör med betydande näsa, grå tweedkavaj, stickad pullover och slips. Efter kriget kom hans fru, tant Käthe, hit. Hon hade överlevt kriget i Hamburg med en efterlyst kommunistisk man och ett barn. Är man kommunist måste man vara duktig på sitt jobb, sa hon senare när hon skulle förklara hur hon klarat det. De stannade i Sverige och firade jul och födelsedagar med oss till sin död. Willie skrev för byråldan och läste många tidningar men pratade sällan politik. Av ishockey var han inte alls intresserad. Käthe gav mig en gång 100 kr till "partiet och ungdomen" men pratade inte politik hon heller.

Själv läste jag Folke Fridell men höll på Sovjet bara när de mötte USA. När jag började i Lund blev jag passiv medlem i Socialdemokratiska Studentklubben och började prenumerera på New Statesman. Det var bara Willie som förstod att jag kunde göra så.

Sedan kom 68-rörelsen. Det var då jag blev politiskt aktiv och revolutionär. Självklart läste jag såväl Lenin som moderna skrifter om den leninistiska synen på staten och politiken. Trots att jag mest höll till i studentrörelsen kändes det som jag fortsatte en tradition. Jag var intresserad av smågrupperna men tyckte att jag hörde hemma i arbetarrörelsen.

I vpk blev jag medlem 1972. Att det blev just då berodde på att jag väntade på det program partiet antog det året. Det läste jag som ett program för en fredlig revolution på svenska under parlamentariska former. Efter en valseger för vänstern skulle en revolutionär regering bildas som med stöd av en stark mobilisering utanför parlamentet skapade de institutioner som kunde börja bygga och försvara socialismen.

Den utomparlamentariska kampen var viktig. Det som hände i parlamentet var mer som stormningen av Vinterpalatset – en bekräftelse av det som tidigare hänt i strejker och andra massaktioner.

Sverige hade blivit som Lettland

Vårt revolutionära program ledde till en måttlös överbudspolitik. Det fanns inte en utomparlamentarisk rörelse som inte fick vårt stöd. När Skärholmsfruar demonstrerade mot höga matpriser föreslog vi slopad matmoms; när hyresgäster protesterade mot hyreshöjningar föreslog vi en ökning av de redan höga bostadssubventionerna; när varvsarbetare eller andra blev arbetslösa på grund av moderniseringen av svensk industri stod vpk berett med förslag på subventioner för att bromsa moderniseringen.

Fanns det inte någon massrörelse försökte partiet formulera krav som det skulle gå att mobilisera folk kring. Om någon frågade hur vi skulle finansiera alla våra människovänliga förslag sa vi att vi skulle "beskatta kapitalet". Med hjälp av den formeln förvandlade vi alla diskussioner till en fråga om socialismen.

Om våra förslag verkligen genomförts hade statsfinanserna förvandlats till en sump, det produktiva kapitalet hade flytt landet och vi hade nu befunnit oss på samma industriella nivå som Lettland och Litauen.

Bekymrad över det här sättet att driva politik blev jag första gången vi fick gemensam majoritet med socialdemokrater och miljöpartister i Lund. Jag insåg att det faktiskt inte gick att genomföra det program jag propagerat för under oppositionstiden och valrörelsen.

Först försökte jag lösa det på samma sätt som tidigare; genom att pressa maktavarna – i det här fallet socialdemokraterna – till eftergifter och sedan låta dem ta ansvar för avslagen på kraven.

Sedan insåg jag att också vi var maktavare. Vi delade ansvaret och vi ledde samma kommun med samma resurser. Då började jag helt enkelt skämmas över att ha vilselett medborgarna och lovade mig själv att i fortsättningen inte offra min tid på sådant appspel.

Det har jag inte gjort heller.

Roland Andersson

Manifestation mot nazism – se sid. 3!

Ann-Mari Campbell svarar Gunnar Sandin

Om tjänstebilar, moral och politikens kärna

I en artikel i Veckobladet häromveckan gick Gunnar Sandin till storms mot mig med anledning av min tjänstebil. Eftersom pressen under senaste tiden framför allt ägnat sig åt tjänstebilarna och villkoren kring dem är det väl inte så konstigt. Innan artikeln skrevs blev jag också kontaktad av Gunnar Sandin och fick ge min syn på saken. Det verkar dock som vissa saker behöver klargöras ytterligare.

Först: av politikerna är det endast regionråden som är berättigade till tjänstebil. Av de tretton regionråden är det såvitt jag vet tio som utnyttjat förmånen. Av oppositionens fem regionråd har samtliga numera tjänstebil. Skälet till att regionråden ges möjlighet till bil är att vi, trots att vi har våra tjänsterum i Kristianstad och att regionkontoret är placerat där anses ha vår bas i den valkrets där vi är valda.

Dubbel arbetsplats

Min arbetsplats är alltså i lika hög grad Malmö som Kristianstad och det är därför jag inte, på samma sätt som till exempel de politiska sekreterarna, kan dra av "resor till och från arbetet". Eftersom jag är vänsterpartiets enda regionråd är hela Skåne min arbetsplats och jag behöver bilen för att kunna transportera mig "inom" min arbetsplats, inte "till och från".

I mitt arbete ingår att lära känna verksamheter, fackliga organisationer, intresseorganisationer med mera över hela Skåne, samt att delta i och samordna de olika arbetsgrupper som krävs för att vårt gemensamma politiska arbete på regionnivå ska kunna utvecklas, vilket oftast sker på kvällstid eller på helgerna. Jag antar att Vänsterpartiet vill att vi ska nå ut till våra väljare och möta dem där de finns, inte förskansa oss bakom skrivbord i Skånehuset. Då krävs det också att vi kan transportera oss. Mitt uppdrag innebär också att jag behöver utveckla goda kontakter med våra egna lokalorganisationer, och målet är att besöka samtliga. Jag måste också ha nära kontakter med distriktsstyrelsen som ju har nominerat mig. Eftersom jag också är ledamot där fungerar den kontakten bra, men också det innebär resande.

Som regionråd är jag formellt utsedd av Regionfullmäktige och är därför representant för Region Skåne i många sammanhang. Även detta innebär resor. Tyvärr lämnar den skånska kollektivtrafiken en del övrigt att önska. Särskilt om man behöver besöka flera orter under en och samma dag, vilket inte är ovanligt. Kvällstid är det särskilt besvärligt. Detta ser naturligtvis lite olika ut från vecka till vecka.

Ett sent beslut

Jag beslutade mig att utnyttja möjligheten till tjänstebil relativt sent. Det var inte förrän i april jag beställde bilen (och jag fick den

sen inte förrän i augusti). De första månaderna åkte jag Kustpilen till Kristianstad och buss eller pågatåg i övriga Skåne, när så var möjligt. För att vara i Kristianstad till 9.30 behövde jag gå hemifrån 6.30.

I vissa fall, när sammanträden började ännu tidigare, kunde jag tvingas gå hemifrån strax efter fem, för att hinna till 6.15-tåget.

Det blir en sammanlagd transporttid på tre timmar i enkel riktning. Sen är det en annan sak att själva bussresan från Bunkeflostrand till Malmö C tar 20–30 minuter, väntetiderna mellan bussen och tåget måste också räknas in.

Under den tiden var jag helt beroende av min mans möjlighet att köra mig in till stan och hämta mig. En ohållbar situation. Ska jag ha en möjlighet att fullgöra mitt uppdrag och leva upp till åtminstone hälften av ambitionerna kring det måste jag bita i det sura äpplet och övervinna min motvilja mot att köra bil. Vi diskuterade mycket noga hemma om vi kunde klara oss med en bil men kom fram till att det skulle bli ohållbart i längden.

Tjänstebil: inte den bästa ekonomin

Alternativet var då att köpa en bil till eller att utnyttja möjligheten till tjänstebil. Tjänstebilen föreföll då vara den enklaste och mest praktiska lösningen, däremot inte den fördelaktigaste ekonomiskt sett, bör tilläggas.

Nettokostnaden blir sedan drygt 2000 kr per månad som jag alltså betalar i skatt för bilen. Då ingår alla kostnader för bilen utom bensinen som jag själv betalar. Hade jag å andra sidan fortsatt att köra min mans bil hade jag fått 25 kr/mil i ersättning för resor i tjänsten (resorna Malmö–Kristianstad är tjänsteresor för mig enligt bestämmelserna!). Av dessa 25 kr är 15 skattefria. (Av de uppgifter vi tagit del av anses det allmänt att det finns en brytpunkt vid cirka 1700 mil per år. Därefter blir det ekonomiskt fördelaktigare för arbetsgivaren att tillhandahålla tjänstebil.)

Jag kör i snitt 100 mil/vecka (drygt 400 mil i månaden eller 4500 mil per år). Det skulle bli 1500 kr i bilsättning per vecka, dvs. 6000 kr per månad!! Sen kan man ju fundera över vilket som är mest förmånligt om det är själva "förmånen" man hänger upp sig på.

Gunnar tycker att jag kunde valt en Ford 120 000 i stället för en Volvo V40 för 220 000 och det

kunde jag kanske gjort. Nu lär just Volvo V40 höra till de säkraste bilarna och den hör, precis som Gunnar skriver, inte till de dyraste. Det bör också påpekas att bilen inte är avsedd för kortare stadsresor utan för långa och dagliga körningar vilket ställer andra krav än när bilen är avsedd att användas för kortare resor.

Diskussionen om antalet basbelopp hade inte påbörjats när jag valde bil, bör påpekas. Gunnar antyder att jag och min politiske sekreterare, Anders Arenhag, skulle ha olika uppfattning om var den övre gränsen borde ligga. Det har vi i grunden inte. Att Anders stödde mig i mitt beslut att skaffa bil antar jag beror på att han faktiskt såg hur min, och hans, arbetssituation såg ut. Det innebar också en hel del merarbete för honom att jag inte hade bil.

Det skånska vägnätets brister

När det sen gäller bilåkandet i sig, så är jag av den åsikten att bilismen måste minska och kollektivtrafiken, och då framför allt den spårbundna, måste utvecklas. Men mitt myckna bilåkande har också lärt mig en del om det skånska vägnätet och dess brister. Jag har också insett att många orter i Skåne ligger risigt till när det gäller kollektivtrafik, Väntetider, anslutningstrafik är också mycket betydelsefullt när det gäller människors benägenhet att välja kollektivtrafik ramför bil.

Jag anser att hela Skåne ska leva och utvecklas! Förtätningen av Malmö–Lund och Sydvestskåne är inte i sig positivt. Det måste vara möjligt att bo på landsbygden och utanför städerna och ändå kunna nå tätorten när så behövs. I realiteten är många människor beroende av bilen idag. Det är lätt att ondgöra sig över människors bilåkande när man bor mitt i stan och har nära till både tåg och buss, och kanske heler inte har oregelbundna arbetstider.

Ska vi vara övermänniskor?

Frågan är ju om vi om vänsterpartister ska sträva efter att vara någon sorts moraliska övermänniskor som i alla lägen lever upp till våra höga ideal, eller om vi bör sträva efter att förstå människors livsvillkor för att kunna förändra dem. Det är ett privilegium att få arbeta med politik på heltid, och det ger också möjligheter att påverka. Men det är också slitsamt. Varken arbetstiden eller arbetsuppgifterna har i princip någon begränsning. Det är ambitionen som sätter gränsen! Ska vi kunna utveckla vår politik är det också viktigt att vi som är heltidspolitiker inte isolerar oss från vare sig det övriga partiet eller samhället i övrigt.

Oförskämt goda villkor

Men, det är också viktigt att som heltidspolitiker känna att det finns ett förtroende i partiet för det arbete som utförs. I Region Skåne har vi oförskämt bra villkor för vår politiska verksamhet, et ska erkännas. Det gäller såväl heltidspolitiker, sekreterare som partistöd. På andra ställen i landet är arbetsvillkoren betydligt sämre.

När vi nu har fått dessa möjligheter bör vi också använda dem till att utveckla vår politik. Regionförsöket i sig är omdiskuterat och börjar ifrågasättas på många håll. Hur vill vi i vänsterpartiet att det ska utvecklas? Hur vill vi utveckla Skåne? Hur ska vi ge samhällets utveckling en socialistisk inriktning? Hur ska vi få stopp på utförsäljning och privatiseringsraseri?? Och är vi eniga om att vi vill ha stopp på det???

Det är viktigt att vi på allvar börjar diskutera politikens innehåll. Visst ska vi vara vaksamma på maktkoncentration och maktelitens privilegier, men en alltför intensiv koncentration på enskilda politiker leder till att politikens kärna kommer i skymundan.

Ann-Mari Campbell

Början till en replik

Jag är glad att Ann-Mari Campbell gjort sej mödan att ge ett utförligt svar på min kritik. Det ger dock mej anledning att vara utförlig än en gång för frågan har flera viktiga dimensioner – det kan inte hjälpas om jag prövar läsarnas tålmod.

Av utrymmesskal ska jag i dag ta upp en enda aspekt.

Det låter orimligt hårt med tre timmars enkel resa till jobbet. Emellertid: Kustpilen är förvisso ett trevligt fortskaffningsmedel och det är positivt att Ann-Mari åkte tåg. Men buss hade varit smartare. På mindre än tjugo minuter hade hon kommit till Södervärn och den väntande "Skåneexpressen", en välutrustad bus (med bland annat toa) som med endast sex hållplatsstopp på vägen hade fört henne när nog till Skånehusets ytterdörr på en timme och fyrtio minuter. Alltså cirka två timmar totalt.. En god del av tiden kunde användas till läsning.

Bilen är förmodligen snabbare men hur mycket? Attio minuter vid lågtrafik, annars nittio, uppgav Ann-Mari i min telefonintervju med henne. Jag ska naturligtvis inte betvivla hennes uppgifter, men med tanke på hur tjockt det om morgnarna är på både Inre Ringvägen i Malmö och Autostradan till Lund måste hon blåsa på bra för att klara den tiden. Tänk om ett vildsvin springer ut på vägen!

Gunnar Sandin

Viktig motion av vänsterpartiet

Ordna biltrafiken kring stationen

VB har återgett några v-motioner i trafikfrågor och fortsätter med nedanstående text. Tillsammans bildar de ett radikalt alternativ till dagens ordning, genom att ta på allvar de principer som formulerades av den förra majoriteten i Lund.

På senare tid har motortrafik-problemen på Väster kommit i fokus för debatten. Det planerade tunnelbygget under Fasanvägen gav ny näring åt protesterna från boende. Nu när Västra Stationstorget påbörjats ställer sig de boende på Väster och många andra lundabor frågan hur en god boendemiljö ska kunna åstadkommas, när nya motortrafikströmmar släpps loss med början hösten 2000. Kommunen måste snarast ta itu med att utarbeta ett trafiksaneringsprogram för området kring järnvägsstationen.

Självklara utgångspunkter

Lunds kommuns utgångspunkter är – eller i varje fall borde vara – självklara. Den lokala Agenda 21 och LundaMaTs utpekar båda motortrafiken som den kanske största enskilda källan till miljöförstöring. Om inte kraftfulla åtgärder vidtas lokalt, regionalt och nationellt kommer biltrafiken i regionen att öka med 70 procent på fyrtio år (se Konsekvensbeskrivning till Översiktsplanen 1997).

För Lunds del räknar planerna med en tillväxt på 85 procent inom samma tidsrymd, det vill säga nästan en fördubbling av motortrafiken. Det innebär till exempel att år 2037 skulle cirka 32 000 motorfordon dagligen trafikera Fasanvägen.

Lunds Agenda 21 sätter upp målet att hejda denna utveckling. Koldioxidutsläppen ska minska med en fjärdedel till år 2005, och år 2050 ska de vara nere i 25 procent av 1995 års nivå. Det är uppenbart att bränslesnålare motorer och/eller nya drivmedel inte räcker långt på vägen mot det målet. Därför måste biltrafiken minska, inte bara på Väster, inte enbart i stadskärnan, utan i hela kommunen.

Trafikproblemen väster och öster om Lund C

Byggandet av Västra Stationstorget är i sig positivt för miljön. Det kommer att öka kollektivtrafikens attraktivitet, vilket gör att fler väljer att resa kollektivt.

Beklagligtvis har Västra Stationstorget kopplats samman med anläggningen av en gigantisk bilparkeringsanläggning. Förutom de p-platser som idag finns i Klosterhagen ska 370 nya platser tillkomma under jord. Därtill kommer et att finnas 35 korttidsplatser på torget – plus taxiplatser.

Det finns oss veterligt ännu inga beräkningar gjorda över hur stor trafikökningen runt järnvägsstationen kommer att bli. Dagens, eller snarare gårdagens, motortrafikflöden ser ut som följer:

Med utgångspunkt i dessa siffror kan man idag enbart göra grova uppskattningar av hur stora flödena blir när Västra Stationstorget står färdigbyggt.

Väster

De 370 underjordiska p-platserna kommer uppskattningsvis att i genomsnitt beläggas med vardera fyra fordon per dygn. De 35 korttids-parkeringsarna kommer att ha väsentligt tätare bilbyten – kanske uppemot femton byten per dag. De nytilkomna platserna alstrar alltså 4000 nya fordon om dygnet. De 35 korttidsplatserna kommer genom sitt attraktiva läge att förorsaka en omfattande söktrafik, som i dag är svår att kvantifiera. Erfarenheter av liknande högattraktiva p-lägen (till exempel snedparkeringarna vid Mårtenstorgets södra sida) pekar dock mot att det kan röra sig om cirka tusen fordon per dygn.

Till detta kommer så transport av resenärer till och från järnvägsstationen (inklusive taxi), som i ringa utsträckning utnyttjar p-platserna. Uppskattar man denna trafik till tusen motorfordon per dygn räknar man i varje fall inte för högt.

Denna försiktiga beräkning av trafikvolymen ger vid handen att minst 6000 "nya" motorfordon i genomsnitt per dygn kommer att trafikera området väster om järnvägsstationen. Hur trafikflödena kommer att fördela sig på olika gator är omöjligt att gissa. Med ledning av flödena i tabellen kan vi dock dra slutsatsen att vissa gator/gatuavsnitt kommer att drabbas av en trafikökning på 50–100 procent, i vissa fall kanske till och med över 100. Och detta ligger inte fyrtio år framåt i tiden, utan handlar om år 2001.

Öster

På Bangatan kommer hämta/lämna-trafiken förmodligen att minska. Genomfartstrafiken till och från Väster kan antas förbli oförändrad eller hamna på en högre nivå. Tillgänglighet och framkomstmöjligheter på Bangatan blir bättre genom att en del trafik flyttar över till Väster. Risken är då stor att bilister som idag inte trafikerar Bangatan väljer den för genomfart. Det är inte orimligt att anta att en del biltrafikanter tack vare den (tillfälligt) ökade framkomligheten väljer Bangatan som väg till Västra Stationstorget. Trafikminskningen i Bangatan blir sannolikt därför enbart temporär.

Läget i januari 2001 – då det nya stationshuset står klart – blir alltså att minst 6000 nya motorfordon

Fordonsflöde per årsvardagsmedeldygn 1998

Bangatan, norr Bantorget	11 300
Bryggaregatan, söder Kung Oskars väg	9 300
Bryggaregatan, söder Öresundsvägen	11 300
Byggmästaregatan, norr Fjellievägen	2 600
Fasanvägen, norr Trastvägen	17 100
Fjellievägen, väster Fasanvägen	12 700
Fjellievägen, öster Fasanvägen	3 500
Trollebergsvägen, vid järnvägsviadukten	9 000
Trollebergsvägen, väster Byggmästaregatan	11 200

dagligen rör sig i området väster om stationen, samtidigt som minskningen av motortrafiken öster om stationen i bästa fall minskar enbart marginellt. En konsekvens av detta är att bostadsområdena på Väster nästan bokstavligen kommer att förslummas av buller, avgaser, trafikbarriärer och olyckstillbud.

Riktlinjer för trafiksanering

Vi förväntar oss att mera noggranna beräkningar av trafikflödena inom kort presenteras av kommunens trafikplanerare. Vi är förvissade om att dessa beräkningar kommer att understryka behovet av en trafiksanering i området runt järnvägsstationen.

Vänsterpartiet menar att utgångspunkten för planeringen av den framtida trafiken öster och väster om Lund C måste vara bland annat följande:

1. De boende väster om järnvägsstationen måste garanteras en god boendemiljö. Trafikplanen måste därför ta sikte på att trafiken på Trollebergsvägen, Fasanvägen, Fjellievägen, Bryggaregatan och Byggmästaregatan år 2001 ska minska jämfört med 1998. (Samtidigt får trafiken på intilliggande gator inte öka.) I planeringsarbetet ska ingå ett ge förslag på vilka åtgärder som fordras för att uppnå alternativa nivåer på motortrafikminskningen (till exempel vad som behövs för att uppnå en minskning med 10, 30, 50 % etc.) samt trafik- och miljökonsekvensbeskrivningar för de olika alternativen.

2. Trafikmiljön på Bangatan vid järnvägsstationen ska markant förbättras genom en minskning av trafikflödet. Även här ges, som i punkt 1 ovan, åtgärdsförslag med konsekvensbeskrivningar för alternativa minskningsnivåer.

3. Den icke spårburna kollektivtrafiken måste ges goda framkomstmöjligheter.

4. Cyklister och gående måste tillförsäkras maximal trafiksäkerhet, komfort, tillgänglighet och framkomstmöjligheter i området, vilket inte förutsätter trafikseparering. Gatumiljö, hastighet och trafikförföring måste anpassas till de oskyddade trafikanternas villkor.

5. Biltrafiken i kommunen som helhet får inte öka på grund av trafik till, från och vid Västra Stationstorget.

Vänsterpartiet vill inte föregripa programarbetet och idag ta ställning för konkreta lösningar. Vi vill dock framhålla, att det är vår uppfattning att en utredning måste överväga följande åtgärder:

– Genomfartstrafik på Bangatan – i båda riktningar – omöjliggörs.
– All markparkering i och vid stationsområdet, utom den på det nya torget, slopas. Detta innebär även befintlig markparkering utanför Klosterkyrkan.

– Biltrafiken leds till och från Västra Stationstorget i tydligt avgränsade sektorer eller motortrafikkorridorer. Så kan till exempel Öresundsvägen utgöra en sådan korridor. På de gator som inte utgör genomfartsstråk till och från Västra Stationstorget förhindras genomfartstrafik.

Ulf Nymark (v)
Mats Olsson (v)

Strax före VB:s pressläggning på måndagskvällen anlände ett

Upprop för en gemensam manifestation för solidaritet – mot nazism

Stortorget Lund lördag 23 oktober kl. 12

Björn Söderberg mördades av nazister i Sverige den 12 oktober 1999. Björn var fackligt aktiv och var därför en av de politiska motståndare som nazisterna sedan en tid hade kartlagt.

Med den här manifestationen vill vi hedra de som fascismen mördade – då och nu. Men vi samlas också för att visa att vi inte låter oss skrämmas av dessa fascister, och måste ena oss mot nazismen som den kriminella rörelse den är.

Andreas Bergegårdh
Lunds LS
av SAC – syndikalisterna

Kicki Bobacka
Söder om Åsen LS
av SAC – syndikalisterna

Gentlemannens frukost Brunius Café, trots allt

Det finns mycket ont att säga om den gamle USA-presidenten Richard Nixon, men han hade ett försonande drag: han åt wienerbröd till frukost. Det finns de som förfasar sej över den kosten men de förfasar sej fel. Man ska börja dagen med att vara snäll mot sej själv, och vad kan väl vara snällare än att unna sej något nybakat, frasigt, vaniljdoftande som smälter i munnen, gärna med aningen av knäckskorpa i en kant? För övrigt innehåller t.ex. havregrynsgröten-bart lättflyktiga kalorier, enligt läkarnas senare rön.

Brunius Café för inte wienerbröd. Kanelsnäckor och banankaka har de, och det är inte samma sak. Annars finns det mycket gott att säga om stället.

Förr lär det har legat ett sumphål i hörnet av Magle Lilla kyrkogata och Kiliansgatan. En man hade drunknat där och därför kunde professor Brunius köpa tomten billigt, berättar Bo Grandien i sin avhandling "Drömmen om medeltiden". På tomten byggde Brunius ett hus åt sej själv, i Bruniusstil, alltså i opusat rött tegel med rundbågefriser och markerade profilister och olika utseende på varje gavel. Ja, ni har själva sett huset många gånger.

Sympatiskt att kaféet har tagit namn efter den gamle husritande grekprofessorn. Sympatiskt att de håller flera olika morgontidningar, alltså inte bara Sydsvenskan utan Arbetet, Dagens Industri, Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet, fast inte alla varje dag så man undrar om de kommer över rest-exemplar från Tidningsbärarna. Högst sympatiskt att de bara tar 18 kr för kaffe och två nybredda ostmackor med en liten gurkskiva, om än osten saknar karaktär. Också övriga priser är angenämt låga jämfört med de många andra ställen som vuxit upp under senare tid. Trevligt att man kan välja mellan konventionella bord och en hög bänk som vetter mot gatan. Hög-talarmusiken kunde jag vara utan men den är diskret.

I och för sej förstår jag innehavarna. Det är besvärligt att baka wienerbröd, med alla skikt som ska till. Det är mycket lättare att sno ihop en mjuk kaka. Framför allt är det nog så att wienerbröd inte känns så angeläget för dagens ungdom, att det är något som mer hör ihop med Richard Nixons och min generation.

Gr

Brunnshög och Agenda 21

Brunnshög, norr och öster om vattentornet i nordöstra Lund, är det första större område som planeras i staden sedan programmet Agenda 21 antogs. Det är också en viktig målpunkt för Lundalänken, den kollektivtrafikförbindelse som just nu byggs ut med hjälp av ett avsevärt statsanslag. Märks det?

Frågan ställdes på Byggnadsnämndens möte förra veckan då översiktsplanen för området behandlades inför avgörande i kommunfullmäktige. Från vänsterpartiet har planförslaget kritiserats för att det är högst traditionellt med ett överdimensionerat vägnät och en mycket gles bebyggelse som gör gångavstånden till den centrala busshållplatsen långa och inattraktiva. Den "nya" filosofin med smala gator, blandad trafik och bilar som tvingas anpassa hastigheten har inte slagit igenom. Planen riskerar att inom kort upplevas som gammalmodig.

Planförslaget innehåller en "stadsskog" och det låter sympatiskt, men en sådan är inget optimalt upptagningsområde för en högklassig kollektivförbindelse.

Flytta skogen till ett annat läge och bygg bostäder på dess tänkta plats, föreslog därför vänstern. Ett område där det bor och visas människor dygnet runt är också tryggare att röra sej i, till exempel för gående, cyklande eller bussåkande kvinnor med kvällsjobb.

I Byggnadsnämndens yttrande står även att möjligheten till bostäder bör provas. Men skogen finns också kvar i den plan som föreläggs fullmäktige så det är osäkert hur det går. Osäkert är dessutom hur området kommer att ta sej ut. Det ser grönt ut på kartan men risken finns att en stor del av ytorna mellan huskropparna kommer att fyllas med parkeringsplatser. Ericssons anläggning på området är redan ett avskräckande exempel. Nu står det i översiktsplanen att bilarna bör förvaras koncentrerat, det vill säga i flera plan, men sådant kostar och vem är Lunds kommun till att tvinga Ericsson?

Sådana frågor börjar få sitt svar när översiktsplanen ska konkretiseras till detaljplaner. Tills vidare får vi glädjas åt att Byggnadsnämnden, med hänvisning till den goda kollektivtrafikförsörjningen, har sänkt parkeringsnormen med 20 procent.

För övrigt anslöts sej vänsterpartiet på nämndmötet till socialdemokraternas förslag.

Försökspensionär VII

Bara den estetiska kontemplationen, och då särskilt i form av musikupplevelser, kan befria oss från den rastlösa livsviljan som gör våra liv till ett lidandets Golgatavandring, ansåg ju filosofen Schopenhauer. När man blir äldre försvagas viljelivet och det blir säkert extra tid att lyssna på musik, skulle kunna vara en följdats till denna tanke.

När det är konsert med klassisk musik i Lund, på t.ex. Skissernas museum, verkar pensionärer dominera bland publiken. Går vi till Mejeriet och lyssnar på jazz i stället, utgör de som börjar närma sig seniorskapet ett ganska stort inslag. I nästa generationsvåg väntar de medelålders rockarna.

Alltäre av musik finns förstås och till dem hör jag, men egentligen är detta nog uttryck för en viss likgiltighet från min sida. Jag lyssnar aldrig exempelvis på CD:n hemma utan föredrar tystnaden, men med en viss regelbundenhet besöker jag dock lördagsbruncherna på Mejeriet, som bjuder på konserter av hög kvalitet, vilka dessutom är gratis om man gått med i musikföreningen Plektrum.

I Stockholm, där jag växte upp, dominerade under tonåren bop och dixie på skoldanserna, Nalen och på Skansens dansbana; den som låg nära inpå elefanternas rastgård. Här (på dansbanan) kunde man höra Dompan, Lasse Gullin, Simon Brehm m.fl. storheter spela utan att man tyckte det var något särskilt med det. Huvudsaken det svängde så man fick bjuda upp flickor – jo vissa preferenser har man väl ändå för jazzen!

Men roligast är ändå att själv musicera. Det lärde jag mig i begynnande medelålder, då Gunnar Sandin en dag på 70-talet lånade ut ett buktigt tenorhorn och uppmanade mig till flitigt övande. Det som skulle bli Lunds kommunistiska blåsorkester behövde nämligen mer bleck.

Innan jag lärt mig noter ordentligt och att blåsa någorlunda rent fick jag praktisera på första maj – till råga på allt gående. Det var livets hårda skola, och man hoppades att den egna insatsen drunknade i den allmänna ljudmassan.

Så småningom blev jag bättre på mitt instrument och som nyfrälst musikanter fick jag lust att börja lära mig nya instrument: flöjt, trumpet, sax lockade mig (tänk om det funnits gratis kommunal musikskola när man var ung, vilket proffs man hade varit vid det här laget!). Ofta möttes jag sen vid repetitionerna av den näbbiga

frågan: Jaha vad ska du spela för instrument idag då? Nu trakterar jag i alla fall kornett i Röda Kapellet och jag har kostat på mig ett nytt instrument av märket "Getzen", som jag håller på att spela in.

På ålderns höst har jag också fått äran att lira i ett Storbånd under mästern Håkan Olssons glada ledning. Här spelar jag tenorsax. Inte sällan svänger det ganska bra i denna orkester, som mest har standardlåtar i sin repertoar.

Vi i bandet borde kunna ha en stark publikbas bland dagens pensionärer, som säkert känner igen låtarna och som genom åren tagit sig åtskilliga svängom till dessa melodier. Orkestern har inte givit sig något namn ännu, men "Lunds seniorstorbånd" vore kanske något att gå ut med!

Det senaste förslaget inom atomläroeteorin är att materians yttersta beståndsdelar består av någon sorts svängande strängar som är att likna vid musik. Så en god påminnelse till oss äldre, som vill ha kontakt med universums innersta mysterier, är kanske den välkända låten "It don't mean a thing if it ain't got that swing".

Gamle Finn



KOMMUNALPOLITIK. Må. 25.10 kl. 19, v-lokalen: ärenden inför kommunfullmäktige 28.10 m.m.

RÖDA KAPELLET. Lö. 23.10 kl. 10.30, samling inför spel 11–12, Mårtenstorget. Förra veckans repertoar minus 325 plus 2 och ev. 183. Sen går vi sannolikt till Stortorget och medverkar i den antinazistiska manifestation som syndikalisten tagit initiativ till – se sidan 3. Ev. kommer andra noter då att delas ut. Mötet på Mårtenstorget kan komma att påverkas av Stortorgsmötet. Sö. 24.10 rep. kl. 18.45, Olsson. Bl.a. nr 157 och EU-hymn.

VECKOBLADET

Detta nummer gjordes av Gunnar Sandin.

Nästa redaktör: Marianne Sonnbly.



Manus sänds per post till: Veckobladet, Svarbrödersg. 3, 223 50 Lund. Måndag e. 17 till fax 046-123123.

Manus mottas gärna på epost, vp@lund.mail.telia.com eller 3,5" diskett.

Telefon till redaktörerna:

Sten Henriksson 046-14 44 57

Marianne Sonnbly 046-13 19 75

Gunnar Sandin 046-13 58 99

Vid utebliven tidning ring:

Cecilia Wadenbäck 046-13 82 13.