

# VECKOBLADET

Nr 31 webbform

091016

## **Röda Kapellet på Mårtenstorget**

Röda Kapellet håller appellmöte på Mårtenstorget i morgon lördag den 17 oktober kl 11.00--12.00. Henrik Smith talar. Höstens sista appellmöte är bokad till nästa lördag, den 24 oktober.

---

## **Rättvis fika**

Vänsterpartiet deltar i Nordic Fairtrade Challenge, där organisationer över hela Norden ordnar rättvisemärkt fika. Temat för fikaten i Lund är "Vad är rättvist?" och ställer frågan vad som krävs för att fika, kläder och annat ska kunna kallas rättvisa. Den 20 oktober kl 17-21. Antalet deltagare ska rapporteras in så tag gärna med en kompis, uppmanar Vänsterpartiet i Lund.

---

## **Poor People's Economic Human Rights**

Den 17 oktober har Vänsterpartiet besök av två personer, Jennifer Jewell och Rosemarie Williams, från den amerikanska organisationen "Poor People's Economic Human Rights". Det kommer att vara fika och samtal med dessa på partilokalen med start kl 17.

---

## **Demokratisk Vänster på Mårtenstorget**

Den 17 oktober finns företrädare från Demokratisk Vänster på Mårtenstorget kl 11-12 för att svara på frågor och informera om partiets politik.

---

## **Kulturtips**

Lära sig att stiga upp

Skulle vi alla tjäna på om långtidsarbetslösa och andra orkeslösa grupper fick som de ville och kunde sova dygnet runt?

Institutet och eldsjelen Niklas Hansson ställer frågor rakt ut i luften inför en tveksam allmoge. Premiär på KONG 16 oktober. [Läs mer](#)

Fordringsägare – Riksteatern

på Lunds Stadsteater 17 oktober kl 18. [Läs mer](#)

Farfalle

Två dansare och häpnadsväckande scenbilder skapade med ny teknik ger dig känslan av att bli en del av fjärilens värld i denna magiska familjeföreställning. 17 oktober kl 13 och 16 på Dansstationen, Palladium.

[Läs mer](#)

Fibes, Oh Fibes! live

På Babel lördag 17 oktober. [Läs mer](#)



Total Twin

Finns det någon därute som ser ut precis som du? Total Twin är en dansföreställning som blandar rörelse med dramatik och drastisk humor. På Dansstationen, Palladium 17 okt kl 14.30. [Läs mer](#)

Kino - Tosca - Repris från the Met

På grund av att nästan alla höstens the Met-föreställningar är slutsålda kommer dessa repriseras på Kino, söndagen 8 dagar efter direktsändningen. På Kino i Lund söndag 18 oktober. [Läs mer](#)

Bob Brozman

Onsdag 21 oktober kl 19.30 på Victoriateatern. [Läs mer](#)

Eilen Jewell

På Babel 21 oktober. [Läs mer](#)

Hela kulturcentralens [program](#)

---

## **Kommentar från VB-bloggen: Ohly passar bra i uniform**

Kommentar till förra veckans "[Mer eller mindre väsentligt av L-A Jönsson](#)":

Intressant, insiktsfullt och i allt väsentligt riktigt. Med tiden blev jag om möjligt mer krävande som militär chef.

En som jag tyckte och tycker om var Lars Ohly. Han gjorde sin militärtjänst på mitt kompani. En medryckande och målinriktat hårdför chef, som vann respekt bland manskapet.



Ehuru hans farfar och far var präster, var hans farbror Carl Ohly major vid Svea livgarde och min personliga vän.

Lars Ohlys militära tjänst var så framstående att jag föreslog honom att stanna i armén, där han skulle ha en utstakad framgångsrik karriär.

Han valde annorlunda och lyckades väl inom den bana han valt. Det återstår blott av hjärtat att önska honom framgång här i livet.

Det hindrar dock inte att jag utan alltför bullrande tonlägen bestrider klokskapen i den politik han förfäktar.

Den politiska kompromissen är grunden för Sveriges relativa lugn och välstånd.

Hälsar er

*Stellan*

## Lunds Manhattan

**Apropå diskussionen om Lunds stadskärna** kan jag rekommendera en bok som heter ”*Green Metropolis: Why Living smaller, Living Closer, and Driving Less Are the Keys to Sustainability*”; David Owen, Riverhead .

**Manhattan är en modell** som resten av USA borde efterlikna, hävdar Owen. ”Tack vare extrem förtätning är New York den grönaste stan i USA. Manhattan-bon förbrukar inte mer bensin än genomsnittet i USA på 1920-talet. 82% av Manhattan-bornas arbetsresor sker med kollektiva trafikmedel, på cykel eller till fots. Det är tio gånger fler än genomsnittet för amerikanerna och åtta gånger fler än genomsnittet i Los Angeles.

Förklaringen är att Manhattan är mycket tätbefolkat.

Befolkningstätheten är 67 000 per mile. Det innebär att den är ungefär 30 gånger högre än i Los Angeles. Genom att placera en och en halv miljon invånare på en ö berövar man dem möjligheten att slösa. De klarar sig utan bilar och uppmuntras att begränsa sina familjer. Flertalet tvingas bo i den energieffektivaste bostadsform som finns här i världen: höga flerbostadshus. Manhattan frigör stora landområden som resten av amerikanerna kan sprida ut sig i.” Problemet är att de gör just det.

**Städer som spretar** åt alla håll är det värsta Owen vet. En av de förfärligaste är Washington, vars planering uppmuntrar bilkörning och avskräcker från gående. Därigenom förvärras hela tiden dess ”sprawl”. Ekologiskt är Washington en katastrof.

**Bilen är boven** i dramat. Den är spretighetens orsak. ”Det verkliga problemet med bilen är inte hur mycket bensin den drar per mil. Felet är att den gör det för lätt för folk att sprida ut sig och uppmuntrar till en samhällsutveckling som är både slösaktig och fördärvbringande.

De flesta så kallade miljöinitiativ beträffande bilar är kontraproduktiva därför att de gör bilkörning billigare (genom att minska drivmedelsbehovet) och resandet behagligare (genom att eliminera trafikstockningar). Det vi verkligen behöver både för att spara energi och skydda miljön är åtgärder för att göra bilkörning dyrare och otrevligare.”

Gunnar Sandin har dragit samma slutsats.

**Oljan har flutit in i varenda vrå** av ekonomin. Vetenskapsmännen söker feberaktigt efter något som kan ersätta den. Det är oljan som försatt oss i den situation som vi befinner oss i nu. En ersättning för oljan leder bara till att den katastrofala utvecklingen fortsätter.

**Manhattans miljömodell** – lev sparsamt, bo tätare, kör mindre – är ”ett ovärderligt mönster för att effektivt försörja en växande global befolkning under en period då tillgången till ett brett spektrum av naturtillgångar minskar, men hur det mönstret ska tillämpas förblir ett frustrerande mysterium, åtminstone för mig,” skriver Owen.

**Lunds Manhattan Klostergården** – de tio ursprungliga höghuskvarteren – är en tillämpning av Owens tankar. Tätt boende i höga flerbostadshus. Service inom gång- och cykelavstånd. Relativt goda kollektiva kommunikationer. Ekonomisk uppvärmning via fjärrvärme. Vidsträckta naturområden intill stadsdelen.

Med högre hus och tätare boende hade servicen, kommunikationerna, hushållningen med resurser och tillgången till naturområden blivit ännu bättre.

Tyvärr utvecklas Klostergården nu i en slösaktig och skadlig riktning med ökande spretighet, minskande grönområden och mer bilkörning. Det första steget i förfallet var uppförandet av låghusen söder om Sunnanväg, det andra tycks bli Riksbyggens - som det verkar - oundvikliga utbyggnad av BUP-området.

Vad som borde göras är att stoppa Klostergårdens sprawl ner i St Larsparken och påskynda

uppförandet av Holmenkollenhuset vid Klostergårdens idrottsplats, gärna till en höjd av 16 eller 18 våningar. Det skulle förstärka Klostergårdens ursprungliga koncept, förtäta Lund, knyta området tätare till centrum och bevara grönområdena.

Efter det att jag skrivit ovanstående såg jag i Sydsvenskan 15/10 att skidbackehuset i en ny plan som snart ska ut på samråd styckats upp i ett antal husblock. Då går den elegant sluttande kurvan förlorad. Den ersätts av en trappa. Det högsta blocket, 16 våningar, ska byggas först, uppe vid sportarenan. Husen vid Nordanväg föreslås få fyra våningar.

I dagens eko rapporterades i morse att energiförbrukningen i flerbostadshus sjunkit drastiskt. Ytterligare stora besparingar kan säkert uppnås genom en renovering av miljonprogrammets bostäder. De har inneburit en stor succé. Flera generationer och sju eller åtta miljoner svenskar har haft sina hem där. Att det finns brister är en självklar konsekvens av programmets storlek och det snabba genomförandet. Alla områden har inte planerats med samma omsorg som Klostergården.

Det är lätt att nu när Lund expanderar föreställa sig en rad tillämpningar av reglerna lev sparsamt, bo tätt och kör mindre.

Klostergården, Lunds Manhattan, förblir ett ovärderligt mönster, men hur det mönstret ska bestå och tillämpas i framtiden förblir ett frustrerande mysterium.

*Gunnar Stensson*

---

## **Lundaborna är värda vårdade och välskötta parker**

Park- och grönyteskötsel är den del av kommunens verksamhet som mest av allt röner lundabornas uppmärksamhet i form av klagomål. Klagomålen är berättigade. Kommunens parkskötsel och dito underhåll är kraftigt eftersatt på grund av att en långvarig besparingskampanj, oavsett politisk majoritet. Under senare år har nedskärningarna inom parkskötseln blivit allt kännbarare.

Det eftersatta underhållet – underhållsskulden – beräknas av Park- och naturkontoret idag uppgå till nära 50 miljoner kronor. Om underhållsskulden inte återbetalas kommer den att växa med ”ränta på ränta”.

Våra parker är en väsentlig del av en attraktiv kommun. Eller som det heter i det av fullmäktige antagna Grönstruktur- och naturvårdsprogrammet: ”Det är av stor betydelse för människors hälsa och livskvalitet med god tillgång till gröna och trivsamma utemiljöer kring bostäder, arbetsplatser, skolor, förskolor, vårdhem och sjukhus.”

Kommunfullmäktige har som ett mål för Tekniska nämnden fastslagit att ”parker ... skall vårdas, utformas och anläggas så att de fyller sina funktioner ur social, estetisk, ekologisk och kulturhistorisk synpunkt”. Tekniska nämnden tvingas nu åter konstatera att det inte går att nå upp till detta mål. I denna bedömning är sålunda kommunen helt överens med lundaborna.

Lundaborna är värda vårdade och välskötta parker. Det är hög tid att börja avbetala på parkskötselns underhållsskuld.

Vi föreslår därför kommunfullmäktige besluta

*att* underhållsskulden i park- och grönyteskötseln ska betalas inom en tidsrymd av 5 till 7 år

*att* uppdra åt Tekniska nämnden att som underlag för fullmäktiges beviljande av ekonomiska medel ta fram en prissatt plan för de åtgärder som fordras för att dels successivt återbetala underhållsskulden, dels förhindra att en ny skuld efter betalning byggs upp på nytt

*Sven-Bertil Persson, Ulf Nymark, Demokratisk Vänster*

## Det är inte sex, det är pengar

Befolkningstillväxten brukar beskrivas som en av klimatuppvärmningens huvudfaktorer. Det är inte sant. I själva verket tycks vi ha nått en demografisk brytpunkt där den minskar i nästan hela världen.

En artikel i tidskriften *Environment and Urbanisation* visar att det är just på de platser där befolkningen växer snabbast som utsläppen ökar långsammast.

Afrika söder om Sahara står för 18,5% av befolkningstillväxten men bara för 2,4% av ökningen av koldioxid-utsläpp.

I Nordamerika ökar utsläppen däremot med 14% trots att befolkningen bara utgör 4% av jordens.

Studien visar också att en sjättedel av jordens befolkning är så fattig att den inte åstadkommer några märkbara utsläpp alls.

Många av de utsläpp som fattiga länder anklagas för orsakas i själva verket av de rika nationerna. Oljebolagens gasbränning i Nigeria ger upphov till mer växthusgaser än alla andra utsläppskällor i Afrika söder om Sahara tillsammans.

De som överlever genom att ta vara på sopor, det vill säga en stor del av världens underklass, sparar däremot ofta mer växthusgaser än de ger upphov till.

### De stinkande rika

Korrelationen mellan global uppvärmning och befolkningstillväxt är alltså låg.

Däremot är korrelationen mellan global uppvärmning och rikedom hög. Super-yachts kan förbruka upp till 3400 liter bensin i timmen när de går i 60 knop. Ägaren till ett sådant fartyg skadar biosfären mer på tio minuter än flertalet afrikaner gör under sin livstid.

Det vi behöver är inte så mycket en demografisk övergång som en övergång till minskande konsumtion. Folk får färre barn när de blir rikare, men de konsumerar mer.

Vanorna bland de superrika visar att det inte finns några gränser för extravaganserna. Konsumtionen ökar med den ekonomiska tillväxten tills biosfären kollapsar.

Den som inser detta och ändå påstår att det är befolkningstillväxten och inte konsumtionen som är det avgörande hotet skyggar för sanningen.

”Var finns de rörelser som protesterar mot de stinkande rika som förstör våra överlevnadsmöjligheter? Var finns de direkta aktionerna mot super-yachts och privata jetplan? Var finns klasskriget nu när vi behöver det?”

Det är dags att definiera problemet. Det är inte sex; det är pengar. Det är inte de fattiga; det är de rika.”

Ovanstående är ett kortreferat av en debattartikel av George Monbiot i *The Guardian Weekly* 09.10.09. Tidskriften [Environment and Urbanisation](#) är lätt att finna på nätet; jag har klarat av det.

Jag kunde inte undgå att tänka på hamnen i Lomma. Dock är flertalet båtar där segelbåtar, många visserligen mycket dyra. Lyxyachter finns det gott om i Västra hamnen i Malmö. Och i Limhamn. Så många privata jetplan har jag inte funnit

*Gunnar Stensson*

## 320 knyck genom Lund

Ännu en VB-artikel om järnvägar? Ja, men det handlar om häftiga grejer.

Borgerliga regeringen har trots klimathot och annat snålat med pengarna till järn- och spårvägar och en mängd investeringar har fått skjutas upp, även såna som berör Lunds kommun (Simrisbanan). Därför var mina förväntningar inte så stora på den utredning om höghastighetståg som regeringen tillsatte.

Utredningen och dess förslag har förvisso brister. Men det stora är att den förordar anläggning av banor för en maxhastighet av 320 km/h att stå klara till 2025. De befins vara samhällsekonomiskt lönsamma.

### Tolv spår till Lund!

Vilka är då de tänkta konsekvenserna för Lund?

Nätet bildar ett Y. En bana från Stockholm delar sej i Jönköping med en gren till Göteborg och en gren till Skåne. Den senare delas i sin tur i Markaryd med linjer mot Helsingborg och Hässleholm. Den senare kopplas på den befintliga stambanan som ska uppgraderas. Men eftersom det är osäkert hur det blir med förbindelse över norra Öresund (danskarna är tills vidare ointresserade) kommer de snabba tågen att nå Lund även från nordväst.

En gång berättade vi här i VB om den regionala Skånetrafikens visioner som innebar en stark utbyggnad av järnvägsnätet, med fyra spår i alla tre riktningarna ut från Lund. Läger vi på höghastighetstågen blir det en väldig trafik, som kommer att ställa både dagens anläggningar och dagens debatter i skuggan.

### Upp i luften!

Utredningen säger nästan inget specifikt om stationen i Lund, annat än att det behövs en utbyggnad, men att det är oklart om den blir i markplan eller tunnel.

Tunnlar har en tid sett som universallösningen vid järnvägsutbyggnad genom tätorter. Men den nyss avhållna mässan Nordic Rail i Jönköping lät ana en ny trend. Norrköping, Jönköping, Ulricehamn och kanske även Borås vill alla dra sin nya bana på pelare genom stan, med tågen i ett slags inglasade tuber. Det hela är mycket anslående på skisserna.

Så låt de nya tågen susa fram en våning upp! Det underlättas av att de kommer att ha mycket bättre backtagningsförmåga än de gamla.

Plats på de befintliga spåren får de nämligen inte med tanke på den övriga expansion som väntas. Däremot kan höjdläget ge Armaturfabriken en viss respit.

Man kan vänta sej opinioner mot att Klosterkyrkan skymms och förslag om att dra spåren utanför stan. Men då är det tveksamt ifall de snabba tågen gör något lokalt uppehåll alls, givet närheten till Malmö.

### Tänk snabbt!

En utredning är inget förslag och regeringen har som sagt hittills haft andra prioriteringar än tåg. Men den internationella utvecklingen talar starkt för höghastighetsbanor (t.ex. bygger Marocko redan en), och så hoppas vi ju på rödgrönt efter nästa val.

Officiellt har Lunds kommun hittills engagerat sej för en snällösning. Vi är nämligen med i nätverket Stambanan som pläderar för en uppgradering av den befintliga järnvägen till blygsamma 250 km/h. Men den banan kommer att behövas till alla nya gods- och regionalståg.

Så låt oss tänka stort. Och snabbt.

*Gunnar Sandin*

## **Demokratisk vänster: ”För ett levande stadscentrum – Krossa inte stadskärnan!”**

Demokratisk Vänster har inte beretts möjlighet att delta i den politiska styrgrupp som utreder stadskärnans framtid. Därför är vi, jämfört med övriga partier, lite senare ut med vårt ställningstagande. Men vid ett medlemsmöte i förra veckan beslutades om riktlinjer för DV:s agerande i den fortsatta politiska processen. ”För en levande stadskärna!”, torde vara en bra sammanfattning av riktlinjerna. En annan kortversion av besluten skulle kunna vara ”Låt inte Nova Lund och köplador vid Mobilia krossa stadskärnan!”

DV:s inriktning konkretiseras i 10 punkter som nedan återges i sin helhet. Vi kommer nu att verka för att:

1. Stadskärnans centrala delar fortsatt ska ha en god tillgänglighet för både lokala och regionala kollektivtrafikresenärer. T.ex. ska stadsbussarna fortsatt trafikera stadskärnans centralaste delar, samt regionbussarna österifrån angöra nuvarande terminal vid stationen via den s k Lundalänken eller ha sin ändhållplats vid Bank-gatan/Galten. Regionbussarna från Malmö vänder vid eller i anslutning till kv Galten.
2. Planering för genomförandet av spårtrafik genom stadskärnan som stommen i stadens kollektivtrafik ges högsta prioritet.
3. Gågator\* etableras i stadskärnan. Så bör t ex Ö. Mårtensgatan från Laboratoriegatan och västerut liksom Mårtensstorgets södra sida göras till gågata. Detsamma gäller Bytaregatan, och Lilla Fiskaregatan
4. Fler gator stängs av för biltrafik. Så t ex kan Klostergatan och Bangatan stängas för biltrafik
5. Stortorget får ett verkligt lås som hindrar smittrafik
6. Mårtensstorget förstärks som mötesplats även efter torghandelstid
7. Gatumarksparkering förbjuds i stadskärnans centralaste delar (utom för rörelsehindrades fordon) Detta möjliggör att biltrafiken kan styras till befintliga p-hus och att det ges utrymme för fler cykelställ
7. Gatumarksparkering förbjuds i stadskärnans centralaste delar (utom för rörelsehindrades fordon) Detta möjliggör att biltrafiken kan styras till befintliga p-hus och att det ges utrymme för fler cykelställ
8. Samtliga fordon, inklusive bussar, får framföras i högst gångfart på stadens centrala gator. Det gäller t ex de båda Mårtensgatorna, Klostergatan, Kyrkogatan, Stortorget, delar av Stora Södergatan m fl

### **samt att**

9. Lunds kommun satsar på befintliga stadsdelscentra och förhindrar att fler externa och halvexterna köpcentra förstoras eller etableras
10. Lunds kommun ska arbeta för att vägavgifter/biltullar ska kunna tas ut på tillfartsgator till befintliga externa köpcentra. Som alternativ eller komplement till detta ska Lunds kommun arbeta för att möjliggöra att kommunen av affärsidkarna kan ta ut en avgift på de externa köpcentras parkeringsplatser

*Ulf N*

\* På en gågata och i ett gångfartsområde gäller följande. 1. Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart. 2. Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser. 3. Fordonsförare har väjningsplikt mot gående. På en gågata får motordrivna fordon inte föras annat än för att korsa den. Sådana fordon får dock föras på gågator om det behövs för 1. varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan, 2. transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan, 3. transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan, eller 4. transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan. (*Trafikkungörelsen 8 kap §1/2*)

## Lägesrapport från dammarna

Himlen är citronfärgad längs horisonten i väster. Längre upp övergår färgen omärkligt i genomskinligt blått. Solen höjer sig i öster och tänder stycke efter stycke av landskapet. Ögonen känner att ljuset blir intensivare. Vattenspeglarna reflekterar strålarna. Rimfrost glittrar i gräset. Nya färger flamlar. Grönt, gult, brunt, rött.

Svanarna som flutit omkring på vattnet som kritvita isflak, med huvudena under vingen, vaknar och reser sina långa halsar.

Min nyfödda skugga flyter framför mig på stigen. Åkerslutningen upp mot Värpinge är ljusgrönt vårlig sedan höstsåden grott. Den var vetevit för två månader sedan. Efter skörden blev den stubbrun och efter plöjningen blank och jordsvart.

Sothönsen och de halvtama, kalle-anka-kvåkande gräsänderna har fått sällskap av skyggare andflockar som visslar varnande och samfällt simmar undan när jag närmar mig. Bläsänder, brunänder och viggas från arktiska vatten. Många kommer att stanna hela vintern. Andra fortsätter.

En glad fågelskådare med kikare och kamera visar mig bilden av en hornuggla som han nyss fotograferat i videsnåren invid Höje å. Han har också fotograferat kungsfåglar. – Det finns gott om dem men de är svåra att upptäcka bland alla löven, säger han. – De är väl mat för hornugglan, gissar jag

Hägrarna står som alltid vaktande på cementbalkarna men det verkar som om storskarvarna dragit vidare. Flera gånger hörs vingslag av besökande svanar. Den enda bofasta svanfamiljen fick bara två ungar i år.

*Gunnar Stensson*

---

## **DV-interpellation: Om att minska antalet bullerstörda**

LundaEko, Lunds program för ekologisk hållbar utveckling, antogs av kommunfullmäktige år 2006. Programmet är avsett att täcka in tiden fram till 2012. Följaktligen befinner kommunen sig tidsmässigt halvvägs in i programperioden.

Det finns därför goda skäl till att kommunledning och nämnder för fullmäktige och övriga lundabor redovisar hur arbetet med åtgärderna i LundaEko fortskrider.

En åtgärd syftande till att nå det miljömålet ”God bebyggd miljö” som beslutats i LundaEko är att begränsa buller vid källan. Lokalt miljömål är att boende som utsätts för buller överstigande riktvärdena, ska minskas med 20 procent fram till 2012. (Basåret är 2001, då ca 10 000 personer trafikbullernivåer som översteg riktvärdena i sina bostäder). Som en av åtgärderna för att nå målet finns ett uppdrag till Miljönämnden att intensifiera samarbetet med Luftfartverket, Vägverket och Banverket för att säkerställa att gällande bullernormer efterlevs. Vi vill med anledning av detta ställa följande frågor till Miljönämndens ordförande:

Vilka konkreta åtgärder har samarbetet med de tre nämnda trafikverken lett till?

Hur stor minskning av antalet bullerstörda beräknas ha skett med anledning av dessa åtgärder?

*Sven-Bertil Persson, Ulf Nymark, Demokratisk Vänster*