

# VECKOBLADET

2021:3

210205

46:e årgången

---

## Friday for Future alla fredagar



Varje fredag kl 12-14 samlas vi för klimatstrejk på Stortorget med Corona-avstånd eller för digital strejk. Från och med fredag den 20 nov och framåt kan vi bara vara åtta personer närvarande.

---

## Sprid flygblad om att utreda E22 projektet mer



Idag under iskallt väder ställde många upp att dela ut flygblad om E22 projektet. Tack alla som var med! Nästa omgång på onsdagen den 11 februari kl 13:00 vid Hardeberga bron. [Anmäl dig här](#)

2021:3

1

## Veckans skolnotis



*Bilden lånad från Skolvarlden.se*

Vinstskolekoncernen Academedias aktieägare tjänade 173 miljoner på skolpengen under kvartalet oktober-december. Även Lunds skattebetalare bidrog. *TT*

---

### Lars Norén av Sten H

Det är lätt att glömma att Lars Norén också var en man från Lund. I början av 1960-talet lärde jag känna en flicka som talade med stor värme om Norén och hans dikter. Dessvärre läste jag honom aldrig då och hade ingen aning om att han också skulle bli dramatiker.

Men på 70-talet såg jag "Natten är dagens mor" och "Kaos är granne med Gud" och tog starkt intryck. Och ingen som kommer in i Genarp från Dalbyhället och ser den gula tegellängan till höger kan väl undgå att tänka på att i den låg det landsortshotell där Norén växte upp och där pjäserna utspelar sig. Här fanns också ölhall, första, andra och tredje klassens restaurang där man kunde möta bönder från trakten som "satt här och söp upp sina gårdar." Hotellet är nu nerlagt och byggnaden har blivit en ordinär bostadslänga. Men jag hoppas att Lunds Kulturnämnd kostar på en skylt i brons på den kulturhistoriska byggnaden.



Slutligen, fattaren har gett upphov till ett nytt begrepp i svenska språket. Man talar numera om en "Norén-jul" utan att behöva förklara sig närmare.

## Fyrspåret Malmö-Lund



På fredag öppnar vi äntligen södra passagen vid Höje å. Det är knappt vi vågar skriva det, för oj vilka turer det har varit fram och tillbaka. En utmaning har varit kraftledningarna ovanför den södra delen av bron. Vår entreprenör fick bygga om en maskin för att kunna påla säkert under ledningarna, för så spännande ville vi inte ha det på jobbet. Marken vid det södra brofästet bjöd också på motstånd som gjorde att det tog ännu lite längre tid.

November blev till december som blev till januari. Vi vet att det nu är februari. Och håll i er, för här kommer uppdateringen som många av er har väntat på.

På fredag eftermiddag den 5 februari öppnar södra passagen vid Höje å.

Så. Nu finns det ingen återvändo. Promenadskorna är redo. Fram med kaffe och termos så ses vi i spåret! På fredag väntar en liten kul överraskning.

Läs mer om [Fyrspåret Malmö-Lund](#)



---

## Hot om privatisering av Lunds Renhållningsverk av Ulf Nymark

Den borgerliga majoriteten i Renhållningsstyrelsen har nu tagit beslut om att, som det heter, ”göra en översyn” av samtliga verksamheter. I klartext: vi ska utreda möjligheterna att privatisera kommunens avfallshantering. MP och S röstade förstas emot ett sådant beslut.

### Ideologiska skäl

I en skriftlig reservation mot beslutet konstaterar Miljöpartiet och Social-demokraterna att de borgerligas beslut tas utan föregående diskussion och analys. (Vänsterpartiet har inte rösträtt i 2021:3

styrelsen, men av reservationen framgår att partiet stödjer MP och S). De rödgröna skriver vidare: att ”vi inte kan se annat än att de borgerligas ställningstagande är betingat uteslutande av ideologiska skäl. I ett läge där avfallsmängderna, lokalt, nationellt och globalt, blivit en alltmer brännande miljöfråga är det djupt olyckligt och olämpligt att öppna dörren för att slå sönder en väl fungerande verksamhet.”



### **Kommunens ansvar**

Reservationen pekar också på att kommunen och renhållningsverket i dag inte bara har som uppgift att ta hand om avfallet. Kommunens ansvar är också enligt lag att återvinna och förebygga avfall. Detta ansvar kan enligt de rödgröna inte läggas på privata utförare.

Avslutningsvis säjs att ”vi rödgröna vill slå vakt om och utveckla kommunens välfungerande avfallshantering och stärka Lund som föregångskommun nationellt och internationellt. Därför yrkade vi avslag på översynen av driftsformerna. Vi reserverar oss mot de borgerligas beslut att öppna dörren för en privatisering av verksamheten vid Lunds renhållningsverk.”

---

## **Vi gratulerar Nina Björk till Lenin-priset**



Leninpriset delas ut av Lasse Diding till en i Sverige verksam författare eller konstnär som arbetar i samhällskritisk och upprorisk vänstertradition. 2013 fick Nina Björk Sydsvenskans kulturpris. Den här gången var det hennes roliga debattbok *Om man älskar frihet* som prisades.

”Det känns gött. Det var en fin motivering och jag får pengar som jag behöver, säger Nina Björk.

**Själv letar jag fram** *Imperialismen som kapitalismens högsta stadium*, översättning Alice Wallenius, Arbetarkultur, tredje upplagan, 1972, som jag inhandlade i Lunds bokkafé för 7 kronor. Det är en epokgörande skrift, alltjämt





tillämplig i dagens konflikter mellan de tre kapitaliststaterna USA, Ryssland och Kina. Något förlag borde ombesörja en nyutgivning försedd med en aktuell kommentar.

*Gunnar Stensson*



---

## Uppror mot utplånande av Gunnar Stensson



Extinction Rebellion, (XR), vill sätta upp vägs skyltar som sänker hastigheten till 90 i stället för 110 kilometer i timmen vid påfarterna till E22 längs den vägsträcka genom Lund som ska breddas enligt Trafikverket och Lunds kommun.

Upprorrets syfte är att minska bilismens koldioxidutsläpp som hotar Parisavtalet och kan bidra till utplånandet av livet på jorden som vi känner det.

Trafikverket förfäras. Det är livsfarligt! ropar Göran Holmberg. Bilar kan krocka! Det är ett brott! hotar polisen.

Pontus Bergendahl, XR:s representant, fastslår i ett uttalande att Lunds kommun inte har uttömt alla möjligheter att stoppa utbyggnaden.

I ett senare meddelande uppskjuter han aktionen och inbjuder Trafikverket att tillsammans med XR sätta upp 90-skyltarna.

Trafikverkets representant Göran Holmberg vet inte om det är möjligt. ”Det får våra enheter titta på, sedan får se när vi kan återkomma och om det blir positivt eller negativt.”

Det tycks alltså faktiskt pågå en sorts dialog mellan XR och Trafikverket. Bra. Det är viktigt att stöda XR:s ståndpunkt i den processen.

”Vi ser det som ett nödvändigt arbete att pröva det här. Vi kommer att fortsätta att arbeta på något sätt”, säger XR:s Pontus Bergendahl. (Sandra Qvarfordt, SDS 31/1)



**Fullmäktigemötet den 28 januari** beslöt att genomföra en annan stor utbyggnad enligt ett förslag från Trafikverket. Det handlar om trafikplatsen Lund Södra som kommer att förses med flera nya ytkrävande rondeller både i Lunds och Staffanstorps kommuner. E22 kommer att få ännu ett körfält mellan Södra infarten och Råby.

I samband med utbyggnaden av Södra infarten ska också väg 108 breddas med ett körfält och den tillåtna hastigheten höjas till 110 kilometer i timmen.

Utbyggnaderna kommer att intensifiera trafiken och påverka Sankt Lars-parken och naturreservatet i Höjeådalén under många år.

VB har känt till Trafikverkets utbyggnadsplaner länge och kommenterat dem flera gånger. Nu är de godkända av samtliga partier i kommunfullmäktige utom V, MP och FI.

Beslutsfattare runt hela jorden står inför liknande beslut. Var och en kan skylla ifrån sig och säga att påverkan av just deras beslut är så liten att den ingenting betyder. Tillsammans skadar besluten klimatet, men ingen känner sig skyldig. Det är det som kallas *Allmänningens tragedi*.

Vi måste uppnå klimatmålet inom tio år. Ungefär samtidigt blir utbyggnaden klar. Kommer Parisavtalets klimatmål att vara uppnått då?

Vi hoppas att R ska kunna stoppa X innan det är för sent.

---

## Framgafflat – om cykel och trafik: Hemmagjord ”cykelgata” i Malmö av Ulf N



Vägmärke E33

Sydsvenskan presenterade häromdagen i text och bild Malmös första cykelgata, Hohögsgatan. Det finns en hel del problem vid gatan, både för boende och för cyklister. Cyklisterna känner sig otrygga, bilar kör för fort och tränger cyklisterna och i marken finns ”pluppar” som utgör en trafikfara för cyklisterna.

### Förbryllande

Tekniska förvaltningen i Lund håller nu på att analysera vilka gator i Lund som lämpligen kan omvandlas till cykelgator. MP har också lämnat in en motion till fullmäktige om att införa cykelgator. Ska vi drabbas av samma problem i Lund? Det ska vi absolut inte tro!

Jag är förbryllad, ja till och med *mycket* förbryllad över hur Malmö utformat och skyltat gatan. Felet med hela konceptet är helt enkelt att det inte är någon cykelgata! Åtminstone inte i Trafikförordningens mening. För att vara cykelgata måste vägmärket för cykelgata, vägmärke E33 i vägmärkesförordningen, vara uppsatt. Av bilden i Sydsvenskan att döma finns inget sådant märke. I stället har Gatukontoret satt upp en hemmagjord skyltvariant, diskret placerat bakom en

stor kruka med växter.

### **Riktig cykelgata 30 km/tim**

På Malmös ”cykelgata” har hastighetsbegränsningen satts till max 40 km/tim. Fast på en cykelgata, alltså en *riktig* cykelgata, krävs inga skyltar om hastighetsbegränsning. I benämningen cykelgata ligger nämligen enligt regelverket, att hastigheten för alla fordon, alltså även för cyklister, är begränsad till 30 km i timmen. För att låtsas göra gatan lite cykelvänligare har gatukontoret satt upp de juridiskt, och mestadels även i praktiken, helt verkningslösa skyltarna om rekommenderad hastighet till 20 km/tim.

### **Anpassning till cyklister**

Ett lagstadgat krav på bilister och andra motorfordonsförare på en cykelgata är att ”anpassa hastigheten till cykeltrafiken” (Trafikförordningen). Exakt vad att ”anpassa hastigheten” innebär är förstås lite oklart, men en minimitolkning är väl att bilister ska hålla högst samma hastighet som de cyklister som för tillfället färdas på cykelgatan. Finns inga cyklister på gatan eller färdas cyklisterna i 30 km/tim är det OK för bilister att hålla den hastigheten; kör cyklisterna i en hastighet under maxgränsen (och det gör nog de flesta) får bilisterna hålla högst samma hastighet som cyklisterna.

Varför Malmös gatukontor ställer till det på det här viset med en hemmagjord uppfinning av en trafikmiljö de kallar ”cykelgata” är obegripligt. Inte lär det främja allmänhetens förståelse för önskvärdhet och behov av cykelgator, snarare tvärtom. Förhoppningsvis har Lund snart riktiga cykelgator att visa upp. Gator med till cyklisterna anpassad motorfordonshastighet. Och vägmärke E33.

**NOT:** Såvitt jag har kunnat finna är inte Hohögsgatan registrerad som cykelgata i lokala trafikföreskrifter. Därmed torde det vara klarlagt att det inte heller är någon cykelgata. Fast jag måste gardera mej för att jag kan ha hamnat vilse i Transportstyrelsens inte ur alla synpunkter så användarvänliga register över lokala trafikföreskrifter.

---

## **Källby eller Sjölund? av Gunnar Stensson**



Naturreseptatet i Höjeådalén är formellt bekräftat genom beslut i fullmäktige förra veckan. Mer än en halv mil långt är det, längs Höje å från bron vid Malmövägen genom Sankt Larsparken, Hästhagen, under järnvägsbron, förbi Källby reningsverk, längs alla dammarna, förbi Rinneäckens utlopp, fram till Värpinge och Trollebergsvägen. Och sedan en halv mil tillbaka söder om Höje å.

För tillfället är det smala reservatet delat i mitten av brobygget som ska ge rum för två nya järnvägsspår. Klostergårds-borna rör sig på den östra sidan om bron, Värpinge-borna på den västra. Denna vinter är det många som är ute och går eller springer, många med kikare och kamera för att studera åns och dammarnas rika fågelliv som nu domineras av de vackra bläsänderna som om ett par månader ska återvända till arktiska trakter.



**Men mitt i naturreservatet** ligger Källby avloppsreningsverk. Ska Källby rustas upp och byggas ut eller ska Lunds avloppsvatten pumpas till Sjölunda i Malmö? Frågan kommer att avgöras nu.

Den har varit aktuell flera år. Längre verkade alternativet Sjölunda sannolikast. Vid flera möten med Höjeåns vattenråd utgick man från det. Ett bekymmer var då framtiden för reningsverkets dammar. De är med sitt rika fågelliv en stor naturtillgång, trots att utgrävningen av dammarna på 1930-talet innebar ett brutalt övergrepp mot natur och kultur i Källby.

Om reningsverket i Källby läggs ner kommer kanske dammarna att torrläggas och hela naturområdet därigenom förlora sin största attraktion. Vattenrådet gjorde en utredning som presenterades vid ett möte härom året på Klostergårdens bibliotek om möjligheten bevara dem genom att leda Lunds dagvatten dit.

Vid Naturskyddsföreningens vandring i reservatet i höstas föreföll de flesta utgå från att Källby reningsverk skulle läggas ner. Nu är frågan ställd på sin spets.

**Utredarna grälar** om kostnaden för att bygga ut Källby. VA Syds experter tror 1,75 miljarder. Konsulterna Sven Landelius, Erik Ander och Clas Göran Persson hävdar att utbyggnaden kan genomföras för 650 miljoner.

VA Syds kostnadsbedömning är alltså mer än dubbelt så hög som konsulternas. Fredrik Ljunghill, M, ställer sig utan tillgång till mer kunskap på VA Syds sida.

Jag tvivlar inte på att samtliga utredare, både VA Syds och de anlitate konsulternas, är kompetenta och har gjort ett så gott arbete som möjligt.

Trots det har de kommit till helt olika resultat. Man kan fundera över varför. Påverkades bedömningarna av att experterna på båda sidor hade förutfattade åsikter om vilket utfallet borde bli? Vilka som har rätt kan vi bara få svar på om Källby reningsverk byggs ut.

VA Syd tror alltså att en utbyggnad av Källby skulle kosta 1,75 miljarder medan Sjölunda-alternativet skulle medföra en kostnad för Lund på mellan 2,4 och 2,7 miljarder, och alltså vara mellan 650 miljoner och en miljard dyrare än att bygga ut Källby reningsverk. Det har ingen ifrågasatt.

**S, M och L har ställt sig bakom Sjölunda-alternativet** trots att det är dyrare än Källby. Det innebär en svag majoritet för Sjölunda när kommunfullmäktige ska avgöra frågan om några veckor.

Men man kan inte utesluta att det finns en Königsson i majoriteten. Som ni minns var det Königsson, Folkpartiet, som räddade ATP med sin utslagsröst. Han fick plikta med livet för



ställningstagandet. MP, V, FNL, FI och SD stöder Källby.

Beslutet i fullmäktige får stora konsekvenser för naturreservatet och för planeringen av Källby-staden. Ett utbyggt reningsverk i Källby ryms inom det nuvarande området. Däremot innebär det en förskjutning norrut för den planerade Källbystaden som framför allt kommer att byggas i det stora skräpiga Åkerlund och Rausing-området, när det nu blir av. Dammarna bevaras i nuvarande skick.

Väljs Sjölunda-alternativet innebär det för det första att ett nytt pumpverk byggs i naturreservatet närmast järnvägen. Källbystaden kommer sannolikt att inkräkta på reningsverkets nuvarande område. Värre är de miljöskador avloppstunneln till Sjölunda genom slättlandet söder om Lund kan orsaka. Sannolikt bygger Staffanstorps urbaniseringsplaner i Trollebergsområdet söder om ån på förutsättningen att avloppstunneln byggs. Man kan också ifrågasätta att ett stort viktigt reningsverk byggs nära kusten och riskerar att slås ut av den kommande höjningen av havsnivån.