

Oro inför kommunaldelsreformen

Det är tradition att vänsterpartiets kommunala grenar i Lund, fullmäktigegruppen och ledamöter i de olika nämnderna skriver "verksamhetsberättelser" till årsmötet. Årets redogörelser är en utvärdering av det första hela året med rödgrön majoritet i Lund, kommentarer till kommunaldelsreformen och tack-och-farväl till den gamla kommunala organisationen.

Riskfyllt att dra åt vänster

Fullmäktigegruppen är mycket nöjd med arbetet i den nya politiska majoriteten. Det är grundat på ett samverkansdokument som skrevs efter valet -94. Med detta i ryggen har det praktiska samarbetet fungerat bra och partierna har respekterat varandra. Utdelningen för vänsterpartiets del har som bekant varit representation i nämnder och utskott, ordförande och vice ordförandeposter, långt mer än vad de fem fullmäktigemandaten egentligen berättigar till.

Att vara minsta parti i en koalition är inte riskfritt. Det är t.ex. inte lika lätt att profilera sig, att driva egna hjärtefrågor men det ger samtidigt en möjlighet att lite försiktigt dra hela majoriteten åt

vänster, som väl kompenserar detta, konstaterar man.

Brukarinflytande i stället för privatisering

Så här positivt och förtröstansfullt skriver fullmäktigegruppen om kommunaldelsnämnderna: "Årets stora fråga har varit sjösättningen av kommunaldelsnämndsreformen. Den kan sägas ha avverkats i två etapper. Etappett var diskussionen kring eventuell folkomröstning, initierad av motståndarpartierna m, fp och kds. Efter att kommunfullmäktige sagt nej till förslaget, med motiveringen att frågan diskuterats sedan mitten av 80-talet, och att resultatet av fullmäktigevalet -94 skall uppfattas som ett ja till kommunaldelsnämnder gick arbetet med kdn-reformen vidare. Styrelser och nämnder har ägnat mycket tid till att finputsas det tjänstemannaförslag som presenterades under våren. Så småningom, i september, fattades slutgiltigt beslut om organisation, bemanning mm, och därmed var förberedelserna klara för genomförandet av den största organisatoriska förändringen i Lunds kommun sedan kommunsammanslagningen i början av 70-talet.

Vänsterpartiet har deklarerat att vi ser kdn-genomförandet som ett viktigt steg mot demokratisering av den offentliga sektorn, en väg mot att öka brukarinflytandet i den kommunala verksamheten och ett sätt att minska människors känsla av att vara "kunder", ett mycket slagkraftigt alternativ till borgarnas privatiseringar.

Dessutom har, inte minst för vänsterpartiet, kommunaldelsreformen vitaliserat det partipolitiska livet."

Sorg och extremt stor oro

Andra rapportörer ser reformen med åtminstone delvis andra ögon. Gunnar Stensson kommenterar den oro och förstämning han mött hos personalen på skolkansliet. (Det har lagts ner) på följande sätt: "...skolkansliets upplösning innebär en förlust av kompetens. Många tjänstemän hamnar i nya befattningar inom skolan och kommer förhoppningsvis att göra samma goda arbete där. Men det finns andra som känner sig felplacerade och som kanske är det. Jag vill påpeka att jag under mina sju år i skolstyrelsen upplevt klokhets och insikt, parad med stor effektivitet hos skolkansliets personal och att jag kommer att

känna personlig saknad beträffande dem som nu får andra arbetsuppgifter inom kommunen."

Splittrat ansvar för naturvården

Tonen från Park- och Naturvårdsnämnden är hårdare: "Jag ser med extrem oro på hur naturvården hanteras i den nya organisationen. Från att tidigare ha legat under en nämnd, skall naturvården i fortsättningen hanteras av tre nämnder! Ingen av dessa har uttryckligen huvudansvar för naturvården. Ingen har naturvården, som framskjutet område. Enbart en nämnd har personal med speciell naturvårdskompetens och skall således serva de andra nämnderna. Organisationen är också mycket otydlig. Byggnadsnämnden skall ha hand om den strategiska planerade naturvården, Tekniska nämnden skall ha hand om genomförande och Miljönämnden skall utöva tillsyn enligt naturvårdslagen (vad det nu innebär). Personalen (dvs huvudsakligen kommunkologen) sorterar under Tekniska Nämnden. Jag lämnar således mitt uppdrag i Park- och Naturvårdsnämnden med viss sorg.", avslutar vänsterns representant.

Miljöinformation kommunens ansvar

Miljödelegationen yttrade sig förra sammanträdet över ett förslag om bidrag till miljöbiblioteket. Jag förhöll mig kritisk till förslaget huvudsakligen av två anledningar.

Ambitiös uppgift

För det första anser jag att bibliotek som riktar sig till allmänheten ska vara offentligt drivna. Kommunen har ett informationsansvar i förhållande till medborgarna som inte ska stå och falla med en ideell förenings ork. Att vara väl sorterad och ajour med allt som kommer ut med anknytning till miljöfrågor är en ambitiös uppgift. Miljöinformation bör lämpligen vara organiserad på ett sådant sätt att skolklasser och andra lätt ska kunna få reda på vad de behöver. Även om de som hittills har arbetat med miljöbiblioteket har gjort enorma prestationer tror jag inte på sikt att de kan klara av det växande behovet av miljöinformation. Det borde vara kommunens bibliotek som tillgodoser



nämnda behov. Jag har tidigare drivit att miljöbiblioteket borde slås samman med stadsbiblioteket. En specialavdelning om miljö under samma tak som stadsbiblioteket skulle kunna locka även dem som från början inte har ett uttalat miljöengagemang.

Praktiskt miljöarbete

För det andra inrättades miljöanslaget för att åstadkomma faktiska förbättringar i Lunda-miljön. Annorlunda uttryckt välkomnar vi alla förslag från kommunens nämnder och styrelser som leder till renare vatten, friskare luft, minskad användning av ädliga naturresurser etc. Enligt de regler för miljöanslaget som antagits av kommunstyrelsen ska miljöanslaget användas till ändamål av tillfällig natur och ej för löpande verksamheter. En annan förutsättning är att projekten inte ryms inom den ordinarie budgeten för nämnden eller styrelsen. Miljödelegationen har i sin verk-

samhetsplan sagt att 1996 ska vara den konkreta miljöomställningens år. Det är väl bra att vi informerar varandra, men är det dags att börja göra något också. Miljödelegationen håller exempelvis nu på att behandla Lundafastigheters ansökan om att få hjälp med att göra den blivande högstadieskolan på Östra Torn miljöanpassad på en avancerad nivå.

Sakligt och principiellt

Jag förstärker att föreningen miljöbiblioteket är besvikna över mitt ställningstagande. Jag har stor respekt för den kraft de lagt ner på sitt bibliotek. Men som förtroendevald handlar det inte i första hand om att ta ställning till de personer som står bakom ett förslag. Jag bemödar mig om att resonera sakligt och principiellt även om det kan leda till att jag går emot personer vars grundvärderingar jag anser mig stå väldigt nära.

Karin Svensson Smith
ordförande
i Lunds Miljödelegation

Lundavänstern under tjugo år

Återfunnen text. Fortsättning från VB 2/96

Den nya, stora symbolparollen blev så småningom "Bilfri innerstad". Under den första rödgröna koalitionen (se nedan) kom det så långt som till ett kommunalt beslut om försöksverksamhet, men utvecklingen stoppades av först ett överklagande och sedan ett borgerligt maktövertagande i kommunen. Även ett antal ringvägssegment – i söder, väster och öster – har med växlande framgång bekämpats.

Ett större Lund?

Miljöfrågan har också vidgats till en diskussion kring om och hur Lund ska växa. En grupp i partiet har bejakat den expansion som faktiskt skett, om än i mindre våldsamt takt än under rekordåren. En annan har velat sätta gränser för Lunds utbyggnad. I början av åttitalet var huvudmotivet att spara den goda åkerjorden runt staden och solidaritet med mindre lyckligt lottade landsändar, senare en mer allmän "Litet är vackert"-ideologi som säkert har utbredda sympatier hos dem som redan har lyckats bli Lundabor. I frågan om hur den eventuella utbyggnaden skulle ske har mer traditionellt funktionalistiska ideal stått mot nyurbanistiska.

Båda motsättningarna fick sitt mest konkreta uttryck i debatten om Hardebergastaden kring 1989. Konservativistiska krafter talade om hot mot ett (diffus definerat) skyddsvärd område, medan nyurbanisterna angrep de "stalinistiska" satellit- och bandstadsidéerna.

Den större arbetarrörelsen

Nu blev och blir det som bekant ingen Hardebergastad (främst) i och med att konjunkturen punkterades och att oenigheten var så stor inom den röd-gröna majoritet som styrde kommunen efter 1988 års val.

Vänsterpartiet i Lund hade alltså sedan sin faktiska återuppståndelse 1970 varit ett oppositionsparti. "Bryt borgarväldet i Lunds kommun" var en framträdande paroll, men den verkade länge inte särskilt sannolik med tanke på den demografiska och elektorala utvecklingen.

Ett sådant brytande förutsatte samverkan med socialdemokraterna. Det kan inte sägas att vpk psykologiskt beredde marken för en sådan. SAP utmålades i progandan och fullmäktigedebatterna som klassamarbetande, förstelnat, idéfattigt. Deltagarna på slutmötet jublade varje år när det förkunnades att s-tåget hade varit mindre även denna gång. Och det gjordes delvis framgångsrika försök att utmana hegemonin även inom den större arbetarrörelsen. Minst lyckades det kanske inom LO-facket där det dock fanns en betydande vänsteropposition i Metallsjuan till något år in på åttitalet. På Solidar/Konsumstämorna var vänstern ett

säkert störande inslag under en period, och i Hyresgäströrelsen lyckades den få ordförandepost (Roland Andersson) och majoritet. Det hölls hyresgästdemonstrationer och vpk motionerade regelbundet om kommunalt hyresstopp.

Särimer

Ändå blev det alltså en rödgrön majoritetskoalition. Dvs. miljöpartiet fortsatte att markera sin plats utanför höger-vänsterskalan. Vänstern tog för sej mer i uppgörelsen, så mycket att det knorrades en del inom s-partiet.

Man kan inte påstå att koalitionen 1989–1991 hade några stora framgångar. Miljöfrågorna markerades som ett gemensamt intresse men man lyckades ändå inte hitta nog med kvalificerade projekt till den miljöfond som avsattes. Fast internt i vänsterpartiet skedde ett slags omsvängning från kommunal "plakatpolitik" till "resultatpolitik".

Inte för att vänsterpolitiken hade varit helt ansvarslös innan. Men det fanns diskutabla inslag i budgetalternativen. Först gällde det Lunds andel av Bolmentunneln där andra partier ofta gav vänstern rätt i sak – vattnet från Småland behövdes inte – men med viss rätt framhöll att kommunen var bunden av överenskommelser. Sedan var det Grand hotell som fungerade som grisen Särimer: en intäkt från försäljning kunde år efter år sättas upp eftersom man visste att majoriteten inte skulle godta förslaget.

Internationellt

Även oavsett Östeuropa spelade de internationella frågorna en mycket större roll för tjugo eller tio år sen. När den aktuella epoken inleddes var visserligen Vietnamkriget över men det fanns en rad aktiva solidaritetsrörelser i Lund, med informationsverksamhet, insamlingar och annat. Det fanns också politiskt fördrivna från olika länder. Den antiimperialistiska avdelningen i vänsterns första-majtag brukade vara lång och brokig. Vpk hade länge ett internationellt utskott vars verksamhet gällde länder som Chile, Uruguay, Palestina och Sydafrika.

Sedan fick arbetet en tyngdpunkt åt två andra håll: Nicaragua och Eritrea. I båda fallen finns det kommunalpolitiska kopplingar såtillvida som Lund har fått en vänort i det förra landet och om det går som vänstern vill även får det i det senare. Afghanistanarbetet drevs i första hand av skp-are men vpk var inte frånvarande.

I måndagsmötena för de baltiska ländernas frigörelse tog vänsterpartiet aktiv del.

Kommersiellt

På senhösten 1981 försvann, efter många års ekonomiska problem,

Bokcafét, Lundavänsterns mest storslagna kommersiella äventyr. Den långt blygsammare efterträdaren Bokhörnan fick också ge upp efter några år.

1979 startade en annan affärsverksamhet med alternativkaraktär och flera vänsteranhängare bland aktivisterna, livsmedelsbutiken Seger som sålde giftfritt. Den kunde tyckas vara mer i takt med den miljömedvetna tiden, men misslyckades ändå där som de första konsumbutikerna hundra år tidigare hade lyckats.

En rad andra alternativprojekt med något slags vänsterprägel startade under de åren. Oftast dog de, och de som överlevde är inte längre så mycket vänster.

Orvar

Inte så få personer har sökt sej till Lundavänstern sedan 1975 men de har aldrig varit många eller sammanhållna nog att skapa någon egen, bestående organisations- eller aktivitetskultur. Det betyder är det fortfarande är 68-or som präglar verksamheten. De är inte alls så många som förr och framför allt inte så vitala och innovativa. Ibland har klyftan till den yngsta vänstern blivit särskilt markant, som under motdemonstrationerna 30 november i början av nittitalet.

Nu har det vänt, som det står i ingressen. De nya medlemmarna i vänsterpartiet har en osedvanligt bred bakgrund, yrkes- och organisationsmässigt. Samtidigt visar valresultat och opinionsmätningar på motsvarande tendenser bland anhängarna i stort. Möjligen gör dock själva bredden att de får svårt att hävda sej mot det lokala exemplet på "jätteproppen Orvar", dvs. att skapa den vänsterförnyelse som verkligen skulle behövas.

Gunnar Sandin

Brist på empati Svar till Gunnar Sandin

Du skrev till VB och kritiserade mig för att jag flög till Amsterdam samt från London till Köpenhamn. När vi fick programmet för resan meddelade jag skriftligt att jag förväntat mig att Komkom skulle åka tåg till Amsterdam. Detta särskilt med tanke på att SJ varit med och lagt upp resan. För den händelse tågtiderna var okända bifogade jag de uppgifter du gett mig. Min skrivelse ledde inte till någon förändring i programmet. Jag kontaktade resebyrån som meddelade att det inte fanns några sovplatser kvar den dag vi skulle åka. Hade det funnits platser kvar hade jag kommit till Amsterdam så sent att jag hade missat förvisningen av de holländska järnvägssattsningarna. Alltså flög jag med resten av kommittén.

Beträffande resan från London, hade Eurostar och tåg vidare hem försenat min hemkomst åtskilligt. Jag tror inte Gunnar Sandin kan sätta sig in i vad det innebär att vara yrkesarbetande med tre barn under 10 år och samtidigt politiskt verksam. De flesta veckor tillbringar jag 15 timmar dagtid på tåg eftersom jag arbetar i Stockholm på torsdagar och i Helsingborg de övriga dagarna. Jag har m.a.o. inget dåligt miljösamvete för mina resvanor.

Karin Svensson-Smith



Ta flyget till Bryssel – Svar till Gunnar S

Den råd lyder är vis, heter det. Den som lyder Gunnar Sandin blir säkert en upplevelse rikare. Men är det så klokt alla gånger.

"Sättet att resa till Bryssel" i förra VB är mer ett utslag av blind kärlek till järnvägen än en sansad bedömning av bästa sättet att ta sig till Bryssel.

I själva verket bör den kloke starkt avrådas från att ta tåget från Köpenhamn. Det är i praktiken redan nedlagt.

Sovvagnen till Bryssel kommer från Italien och är från 50-talet. Värmeanläggningen fryser regelbundet sönder i höjd med Köln på den nordgående ruten. Ifrån Köpenhamn är den igenproppad redan från början.

Den belgiske sovvnagskonduktören säger att så här är det jämt, och därför har han försett sig med en jättelik halsduk, som han virar flera varv kring halsen. Det ser pittoreskt ut, men har man själv

ingen halsduk fryser man som en hund.

Vid VBs testresa var det hyfsat med folk på vägen ner, men tomt i den enda sovvnagen på vägen tillbaka. Det kan man kanske också förstå. Ryktet sprider sig väl.

Fast det är kanske fint på sommaren.

Gunnar kunde väl använda sina krafter att luska reda på hur man när järnvägsbolaget som så effektivt saboterar förbindelsen, istället för att slå mot pressade småbarnsföräldrar som väljer flyget för att utföra partiuppdrag.

I vår startar Malmö Aviation en direktlinje från Lunds Airport Sturup till Bryssel. Låt oss kräva att bolaget ska köra turboprop istället för ozonskicksförstörande jetmaskiner. pr

Karins resa i Europa

Den statliga utredningen Kommunikationskommittén, populärt förkortad Komkom, har gjort en Europaresa för att studera transporter. Resan ägde rum 15/1 - 19/1. Eftersom nu även Lunds kommunstyrelse beslutat att Lunds transportsystem ska miljöanpassas, tror jag att ett och annat från resan är tillämpligt i vår kommun. Innan resan trodde jag att de uppfattningar jag brukar föra fram om motortrafik, och som knappast kan ha undgått VBs läsare, stod för en radikal avvikelse. I förhållande till dem Komkom träffade var jag dock inte så avvikande.

Holland Snitsiga järnvägsstationer

Tisdag förmiddag åkte vi kors och tvärs över Holland för att se järnvägsstationer. Landet är litet och järnvägsnätet är väl utbyggt, så vi hann se mycket på en förmiddag. Bakom den kraftiga järnvägssatsningen ligger ett principbeslut att fördubbla person- och godstrafiken på spår mellan 1990 och 2000. De nya järnvägsstationerna byggs för att fungera som resecentrum dit det är lätt att ta sig med buss, bil eller cykel. Lokal- och regionaltågen var också samordnade för att göra det samlade spårburna reseutbudet attraktivt. De nya stationerna var fiffigt anpassade till synskadade med konturslingor i golvet. I anslutning till stationerna fanns rymliga parkeringsplatser för cyklar och ofta också små reparationsverkstäder som kunde fixa ens cykel medan man var på jobbet. För den som i snart 20 år parkerat sin cykel utanför järnvägsstationen i Lund framstod faciliteterna i Holland som rena himmelriket.

Bilismen slår knut på sig själv

Transportministeriet i Haag gav oss en intressant inblick i det paradigmskifte som tycks vara på gång bland trafikplanerare. Holländarna är cirka tre gånger så många som svenskarna. De har som bekant en mycket mindre yta att vistas på. Samtidigt är det biltätaste landet. 40 procent av alla bilresor är under 5 km. Det verkar som om bilismen håller på att slå knut på sig själv med ständiga trafikstockningar och trafikinfarkter. Det gods som måste transporteras på väg kommer inte fram i tid och trafiken vällar ideliga klagomål. En snabb titt på en vägkarta visar att det inte finns särskilt stor yta kvar att bygga väg på.

Miljöanpassad transportplanering

Den övergripande målsättningen var att begränsa bilrörligheten genom ett antal åtgärder:

- höjda bensinskatter. En 30 % -ig höjning har nyligen genomförts, 9 kr/l räknade vi ut att bensin kostar i Holland.

- att använda den fysiska planeringen för att undvika biltrafik-alstring. Bostadsbyggandet koncentreras och placeras intill kollektivtrafikstråk. Arbetsplatser graderas i tre grupper efter hur mycket transporter de ger upphov till och ges i nästan bara etableringstillstånd i anslutning till lämpligt kollektivtrafikutbud. Samma gäller för fritidsanläggningar och affärer. Det fysiska planeringsinstrumentet är m.a.o. starkt, men i det förutsätter politiskt kurage och att beslutsfattarna tar sina egna planer på allvar, så departementssekreterare Oosterwijk till oss.

- en kraftig satsning på spår- och cykeltrafik. Groningen, Delft, Houten m. fl. kommuner utgår i sin planering från att cykel ska vara det dominerande kommunikationsmedlet inne i tätorten. Den cykelansvarige på ministeriet (undrar om det finns någon motsvarighet till kommunikationsdepartementet i Stockholm) påpekade att det väsentligaste för att främja cykeltrafik var att begränsa biltrafiken rent fysiskt och att sänka maxhastigheterna. Vi fick se en video med bl. a. cykelprioriterade korsningar (cyklarna står framför bilarna vid rött ljus och bilarna får inte köra förrän cyklarna kommit över) som fick den video som Lunds- fot och cykelfolk producerat att framstå som mesig. Fast det finns fler cykelhjälmar i Sverige.

- max 30 km/h i urbana områden. Detta har ännu bara börjat genomföras.

- höjda parkeringsavgifter. De har fördubblats på tre år.

Europeiska Unionen

Sverige mest känt för sina stora lastbilar

För att studera vad som är aktuellt inom EU vad gäller trafikområdet träffade vi tjänstemän vid Sveriges ständiga representation i Bryssel. De är nu med sina 90 anställda Sveriges största utlandsmyndighet. Per-Göran Blixt är ansvarig för Sveriges arbete mot generaldirektorat nummer 7. Det finns 24 generaldirektorat med sammanlagt ca 20 000 anställda. Alla generaldirektorat har en ansvarig kommissionär. 7:an sorterar under Neil Kinnock som är transportkommissionär.

Blixt berättade utförligt hur Sverige agerar i förhållande till (minister-)rådet och kommissionen. För mig som är samhällskunskapslärare var det en matnyttig fortbildning. EU-parlamentet ägnade man sig inte så mycket åt. Förvisso har parlamentet fått mera makt efter Maastricht-fördragets genomförande, men jämfört med kommissionen och rådet betyder det litet vad parlamentet anser. Blixt konstaterade att EU-systemet bygger på att kommissionen har monopol på att ställa förslag. Vill

man driva en fråga är det effektivast att försöka komma överens med de tjänstemän som jobbar åt den kommissionär som ansvarar för det område frågan sorterar under. Den bild jag fick av redovisningen var att Sverige framför allt profilerat sig på frågan om att få behålla långa och tunga lastbilar. En fråga där Sverige tyvärr varit framgångsrik i förhållande till de krav man ställt.

Ritt Bjerregaards kabinett

Vi träffade Niels Remmer som varit transportattaché i Bryssel sedan 1983. Han är nu kabinettssekreterare åt Ritt Bjerregaard, EUs miljökommissionär. Remmer hade ägnat sig mycket åt att försöka få järnvägstrafiken i EU att bli mer enhetlig och på så sätt bli konkurrenskraftigare gentemot långtraddarna vad gäller godstransporter. Vi fick en målande beskrivning över hur de nationella järnvägsbolagen sovit en törnrosasömn. Det franska bolaget motarbetar frenetiskt alla förslag som kan hota deras monopol.

Att förstärka EIA, environment impact assessment, är också en angelägen uppgift för Ritt Bjerregaards kabinett. Det kallas MKB, miljökonsekvensbeskrivningar, på svenska. Det nya skulle vara att gå in i tidigare i beslutsprocesserna för att göra strategiska val där miljöaspekterna ska bli styrande. Behöver vi verkligen den här investeringen eller kan vi använda medlen på ett bättre sätt? är exempel på frågor som Ritt Bjerregaard vill att beslutsfattarna ska ställa sig.

Den första mars kommer miljödirektoratet att lägga ett förslag angående sammansättningen av drivmedel. Det blir skärpningar som får konsekvenser för gällande lagstiftning även i Sverige vad gäller bensen m.fl. ämnen. Denna vår kommer också ett förslag på att lastbilar ska beskattas tuffare. Beträffande gemensam koldioxidskatt inom EU fann Remmer det helt otroligt att rådet skulle kunna ena sig om en sådan.

Hade Jacques Delors, Allan Larsson och Mats Odell fel?

Nästa person vi träffade var Jörgen Henningsen som är avdelningschef på miljödirektoratet och ansvarig för miljökvalitet samt naturresurser. Denne man gjorde en skarp analys av situationen inom EU och gav ett gediget intryck. Han berättade med ironi i rösten om förslaget på Trans-European Networks som lades två veckor innan Riokonferensen 1992. Förslaget innehöll 20 000 km nya motorvägar. Dess nya vägar skulle enligt förslaget bli så lönsamma att det privata finansierare kunde stå för lejonparten av investeringskostnaderna. Det har nu visat sig att förslaget byggde på glädje-

kalkyler och få externa finansierare har velat satsa på de föreslagna vägsträckningarna. Henningsen föreställde sig hur bankmän skulle storskratta om de blev tillfrågade om de ville vara med och finansiera motorväg i norra Danmark.

Komkomledamoten Bo Nilsson, riksdagsman från Landskrona som sitter i trafikutskottet, var inte riktigt med på noterna och frågade om Jacques Delors, Allan Larsson och Mats Odell hade haft fel när de pratat om att 1990-talet skulle bli infrastrukturens årtionde. Satsningarna skulle ju vara välgörande för både näringspolitiken, regionalpolitik och sysselsättning. Henningsen svarade att de motorvägar som blivit byggda inte alls visat sig ha de förväntade positiva effekterna. Själv tyckte han det var utmärkt att generaldirektorat 7 ville ha företagsekonomiskt lönsamma projekt i framtiden som skulle klara sig utan offentliga subsidier. I den vevan satte han några frågetecken för öresundsbron som Komkoms riksdagsmän valde att inte kommentera.

Koldioxidutsläppen oroar Henningsen. Förvisso finns det en stor potential för förbättringar vad gäller personbilarnas energiförbrukning, minst 30 - 40 %. Men det fodras ett högre bensinpris eller något annat för att bilföretagen ska utnyttja potentialen till bränslesnålare motorer. Flygtrafiken ökar med 6 % per år. EU accepterar nationella subsidier till flyget, vilket Henningsen tyckte var helt gale. Biobränslen skulle det inte fästas för stora förhoppningar till ansåg han. Energitillförseln för att producera, destillera och distribuera biobränslen motsvarar ungefär det man får ut när de används.

Mot slutet av det intressanta mötet med Henningsen dök en avdelningschef från transportdirektoratet upp, en tysk vid namn Erdmenger. Han erkände att det har varit extremt svårt att få privat kapital att satsa på de föreslagna vägprojekten inom EU.

Efter en intensiv dag på det vackra (nästan helt inrett i björk) Sverigekontoret i Bryssel avslutades dagen med en middag med Adtranz. Det är ett nybildat dotterbolag till ABB och Daimler Benz. Adtranz tillverkar tåg. Jag fick VDn till bordet så det är tur att man vet hur man ska uppföra sig.

forts. följer i nästa nummer



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

NY ADRESS.....



Svar till signaturen Sten H.

I en insändare till Veckobladet Nr 2 skriver signaturen Sten H. om "Energikälla Lund" och ställer ett antal frågor till bla "vänsterpartiets företrädare inom kultur- och energisektorn". Som nybliven ledamot för Lunds Energi AB vill jag därför framföra följande.

Lunds Energi AB är ett bolag som ägs av Lunds kommun. Det har en omsättning av ca. sex hundra miljoner kronor och resultatet ligger omkring hundra miljoner kronor. "Energikälla Lund" lär kosta bolaget ca tre hundra tusen kronor.

Det betyder att evenemanget "Energikälla Lund" inte på något sätt påverkar taxorna för el, värme eller gas.

Enligt bolagets ledning är "Energikälla Lund" ett led i bolagets marknadsföring, liksom den sponsring av olika idrottsklubbar, som företaget bedriver.

Man kan diskutera nyttan och nödvändigheten med marknadsföring för ett företag som Lunds Energi AB. Men, har man beslutat att ha marknadsföring så tycker jag att det är bättre med sådana evenemang, som "Energikälla Lund" eller sponsring av idrott än att tex sätta in dyra och meningslösa annonser i tidningar. (Jag tänker på SJ, som på två-sidiga helsidesannonser meddelar att SJ finns och att det är bra att åka tåg. Alla vet ju att SJ finns och kan lätt skaffa sig information om tidtabeller m.m.)

Alltså, som svar på Sten H's fråga: Jag har inget principiellt emot att Lunds Energi stöder det ekonomiskt. Samtidigt tycker jag att det hellst skall vara gratis inträde. Man bör heller inte samarbeta med bara en av lokal-tidningarna. Eftersom jag suttit i styrelsen så kort tid känner jag ej till förhistorien och har inte deltagit i planeringen av programmet. Detta kan ju utformas olika år från år. Jag var förhindrad att delta i årets Energikälla. Det verkar som att inte heller signaturen Sten H. varit närvarande så vi kan knappast diskutera innehållet. Jag har emellertid hört flera positiva omdömen om tidigare program.

En programpunkt gällde "Att klä sig rätt till fest" med Ingrid Schrewelius. Jag har tidigare i

denna tidning recenserat en modevisning ledd av henne. Hög standard. Kläder är kultur. Jag skulle emellertid föreslå en modevisning av kläder till vardags i stället. Detta därför det faktiskt har att göra med energi; se separat artikel.

Jag tror att ledningen för Lunds Energi med tacksamhet mottaget förslag till programinslag om evenemanget skulle upprepas nästa år. Både Påven och Lill-Babs blir säkert mycket smickrade av att bli inbjudna av Lunds Energi, ett av norra Europas finaste eneribolag, särskilt med tanke på att man upphämtar åtskilliga kilowattimmar från underjorden.

Sten H. frågar också om Energikälla Luns är ett rimligt sätt att driva kulturpolitik i Lund. Jag är inte den rätte att svar ty jag har en mycket vid definition för vad kultur är. Enligt denna är kultur allt vad människan byggt upp och skapat genom århundraden, d.v.s. detsamma som civilisation. Hit hör t.ex. det öppna skånska landskapet, Lunds stad, Lunds Energis anläggningar etc. etc. Att se en grupp vindkraftverk med sina roterande blad eller ett X-2000 rulla in på Lunds Central är för mig en genuin skönhetsupplevelse. Med denna definition blir alltså Lunds Energi AB en kulturinstitution. Konst, musik, litteratur, teater, dans och forskning är blott en del av vår kultur och har som sin viktigaste uppgift att beskriva verkligheten bakom alla myter, kuliss och dimridåer; att få oss att tänka på ett annat sätt än vi tänker och se på ett annat sätt än vi ser. Mot denna bakgrund blir "Energikälla Lund" inte ett helt orimligt sätt att bedriva kulturpolitik.

Per-Åke Albertsson

Svar från Sten H.

Det är lätt att känna sympati för Per-Åke Albertssons breda kulturbegrepp och inte är jag den som vill säga emot honom när det gäller skönheten i vindmøllor eller tåg. Men även han medger det tveksamma i att ett monopolföretag som Lunds Energi (monopol åtminstone gentemot oss normalabonnenter) ägnar sig åt marknadsföring med så yviga åthävor. Vad förväntas vi göra, ska vi konsumera mer energi eller ska vi älska Lunds Energi AB ytterligare? Och när Per-Åke kommer till slutklämmen så kan han i sin hederlighet ändå inte sträcka sig längre än till att evenemanget "inte [är] ett helt orimligt sätt att bedriva kulturpolitik".

Jag kan väl hålla med, helt orimligt är det inte och jag är inte

LUNDS MILJÖBIBLIOTEK

Vänsterpartiets inställning i fråga om ett miljöbibliotek i Lund förbluffar många.

Man har skrivit en motion om ett kommunalt miljöbibliotek. Fullmäktige beslutade att man istället ville stödja Föreningen Miljöbibliotekets verksamhet genom ekonomiskt stöd och fördjupat samarbete. Vänsterpartiets representanter i Biblioteksnämnden och Kulturnämnden stödde i höstas ett förslag om stöd och samarbete. Föreningen föreslås få ett bidrag från kommunen för att säkra verksamheten och bidraget är kopplat till en samverkan som på sikt kan leda till att kommunen tar över. Parterna var överens om denna lösning och majoritetspartierna var eniga i beslutet. När nu detta väl genomtänkta och förankrade förslag hamnar i Miljödelegationen vänder Vänsterpartiet helt om i frågan. Karin Svensson Smith har en annan uppfattning. En uppfattning som tydligen har ett visst fäste i partiet eftersom samma inställning uttrycks i den tidigare nämnda motionen om ett kommunalt miljöbibliotek. Den motionen fick emellertid inte stöd i kommunfullmäktige, inte ens från motionärerna. Men skam den som ger sig.

Ett miljöbibliotek i kommunens egen regi vore väl i sig inte fel. Jag undrar bara hur förespråkarna, Karin S S och eventuellt flera inom Vänsterpartiet, tänkt sig att detta

ute för att tala för var sak på sin plats och kulturen i kulturnämnden. Men låt oss göra ett litet tankeexperiment: anta att Renhållningsverket satte sig på bolag och höjde taxorna det där lilla extra som sätter guldkant på det kommunala livet. Pengarna skulle bränna i fickan, och vad skulle vara naturligare än några goodwill-skapande årliga "Rena dagar". Det skulle kunna bli symposier om återvinning, t.ex. med några av stadens teologer och själavandringen, och paneler där bakteriologer, etikprofessorer och litteraturteoretiker förde samtal om Renheten. Kända TV-personligheter kunde hyras in, pengar är ju inget problem. Jag tror att även Per-Åke skulle kalla det ett jippo. Energidagarna var väl jättetrevliga för den krets som roar sig och sina vänner, och de har utan tvivel tillkommit i bästa välmening. Men evenemanget är löjeväckande med sina skruvade associationer till bolagets verksamhet och nog skulle den årliga halvmiljon det kostar kunna användas bättre?

skall kunna genomföras utan samarbete med Föreningen Miljöbiblioteket.

Idag har vi ett fungerande miljöbibliotek som drivs av föreningen, helt utan kommunala bidrag. Att bygga upp och driva ett nytt kommunalt miljöbibliotek skulle alltså kosta betydligt mer pengar. Det skulle också ta tid, minst 3-5 år att få en verksamhet motsvarande den som föreningen driver idag. Det krävs media, litteratur och databaser, engagerad och kompetent personal, lokaler mm. Det kan bara gå snabbare om kommunen köper Föreningen Miljöbiblioteket för några miljoner, men det är både billigare och smartare att istället ge 150.000 kronor om året i bidrag och ta vara på det som redan finns.

Om kommunen inte ger bidrag till Miljöbiblioteket bortfaller också bidrag från andra håll och verksamheten kommer kommer då troligen inte att finnas om något år. Då finns bara Karin Svensson Smith's visioner om det kommunala miljöbiblioteket kvar tillsammans med minnena av det Miljöbibliotek som Lund en gång hade.

Vill Vänsterpartiet vara det parti som i Miljödelegationen utvecklar Lunds miljöarbete genom att avveckla Lunds Miljöbibliotek. Jag kan inte tro det. *Anders Ebbesson*
Miljöpartiet de Gröna i Lund

KDN-politiker träffas

Nu har vi haft våra första KDN-möten. Mycket är osäkert. En del är kaotiskt.

Vad är det vi ska ta hand om? Hur ska det fungera? Öppna möten? Hur jobbar vi med remisser? Vad är vänsterns uppgift i kommunaldelsnämnderna?

Den 5 febr träffas vi som har uppdrag i de lokala nämnderna för att diskutera stort och smått. Partilokalen, rummet på första våningen, kl 19.30.

Göran, Kajsa, Mats

MÖTE MÖTE

KOMPOL 5 febr kl 19.30 på partilokalen. Beredning av kommunstyrelsen. Separat möte kdn-ledamöter för diskussion kring erfarenheter hittills mm.
RÖDA KAPELLET Sönd 4.2 rep 18-19 se förra veckan. Arsmöte 19-21. Öl och mackor.

VECKOBLADET

Detta nummer gjordes av Sten Henriksson, Rolf Nilsson och Kajsa Theander.

Telefon till redaktörerna:
Karin Blom tel 14 16 12
Rolf Nilsson tel 12 90 44
Thomas Schlyter 14 75 05.
Vid utebliven tidning ring:
Sven-Bertil Persson tel 13 82 13.