

# VECKOBLADET

Fredag 9 februari

Utkommer fredagar

1996 22:e årg.

5

## Gudrun till Lund 1 maj

Gudrun Schyman blir vänsterpartiets huvudtalare i Lund på första maj. Egentligen hade hon lovat att komma till Skåne först 1997, men det lär vara vänsterpartisterna i Malmö som har övertalat henne om att tala här redan nu. Partiledningen har också uppmärksammat de stora opinionsfrågarna i Malmöregionen som de framgick av den senaste stora SCB-undersökningen.

Samordningen mellan Malmö och Lund brukar heller inte vara något större problem.

För Lunds del är även en annan samordning aktuell, den med socialdemokraterna och LO-sektionen. V-styrelsen och det senaste medlemsmötet har positivt utvärderat förra året, då som bekant båda demonstrationerna tågade till den hundraårsjubilerande folkparken och var med och ordnade en mängd festligheter. Vänsterpartiet har till socialdemokraterna framfört önskemål om kontakter för att åstadkomma något liknande, och bollen lär ligga hos deras första-majkommitté.

Någon sådan har vänsterpartiet inte tillsatt än, men det blir en av arbetsuppgifterna för den nya styrelse som tillsätts på årsmötet den 10 februari. Årsmötet får också anledning att i samband med verksamhetsplanen diskutera första-majfirandet ytterligare.

Gr

## Danskväll med Sten Gustens

lördag 10 feb kl 21 på vita huset (Djingsis Khans pub).

Midnattskören sjunger i pausen. Entré 40 kr.

Vill du friska upp dina danskunskaper – schottis, vals, engelska – hjälper Kersti Alm dig om du kommer kl 19.00.

## Musikcafé på Djingsis Khan

På söndag 11 feb kl 15.00 blir det musikcafé i vita huset (puben) bakom ICATornet på Uardavägen.

Mariama Sabo, Alagi Mbye, Souriba Tourai framträder med sånger, sagor och danser från Gambia. Berättare är Eva Sæther.

Arrangör är kulturföreningen Lilla Vargen.

## Stolta stad!

Med tanke på allt tal om det post-industriella samhället och att det är inom tjänsteproduktionen som vi skall söka lösningen på framtidens problem, måste man säga att 1996 har börjat bra för Lund. Staden har utnämnts till Sveriges Popstad 96 med Mejeriet som självklart centrum. Radions P3 direktsänder därifrån tre dagar, 7-9 februari, som en markering av utmärkelsen. Dessutom har tidsskriften Gourmet publicerat årets lista över landets bästa krogar. Petri Pumpa hamnade för andra året i rad bland den absoluta eliten. Denna gången på en välförtjänt andra plats, slagen endast av Grands Franska i Stockholm och även om Fiskaregatan pga ägarbyte tillfälligt – hoppas vi – försvunnit från listan befäster Lund sin ställning som kulinarisk storstad. Till detta ska läggas att Månadens affärer i sitt intressanta februari-nummer ägnar en spalt åt Apollon Bild och Film från Lund i sitt "dokument" om den svenska nöjesindustrin.

Popstad 96! Det låter ungdomligt och fräckt. Det är något att vara stolt och glad för inte minst med tanke på att Mejeriet skapats av den progressiva musikrörelsen i Lund och glöm inte att vänsterpartiet var först bland de politiska partierna att backa upp projektet! Det borde inte behöva sägas, men för säkerhets skull: Lunds ledande politiker bör gå till Mejeriet under popdagarna för att gratulera, och för att som gudmodrar och guddäder visa sin stolthet.

När Lennart Prytz eller Larry Andow presenterar Lund för utsocknes gäster måste talen givetvis innehålla något i stil med: "Vi är särskilt stolta över att Lund i år utsetts till Sveriges popstad!"

Att en av Sveriges absolut bästa restauranger ligger i Bokcaféts

gamla lokaler, kan kanske ses som en ironisk illustration till uttrycket "vänsterns långa march genom institutionerna", eller som en angelägenhet främst för dem, som har tjänstekort och representationskonton, men det är framför allt något att vara stolt över, som lundabo. Petri Pumpas matfilosofi är sympatisk och vill man inte spendera motsvarande en restresa till södern i själva restaurangen, kan man bokstavigt talat avnjuta "smulorna från den rike mannens bord" i Petri Bar, där dagens kostar 69 kronor. Kommunen kan visa sin uppskattning och gratulera genom att förlägga representation i "gamla Bokcafé".

Apollon Bild & Film i Lund startades 1986 av Martin Persson och Fredrik Boklund. Nu, tio år senare är det en av de största musikvideoproducenterna i Europa med en omsättning på 17 miljoner kronor och en produktion på ett 90-tal rockvideor per år. 1994 toppade företaget MTV:s "playlist" med i genomsnitt 165 visade videor per vecka. I dagarna medverkar man i SAF:s kampanj till ungdomar att starta eget. Att Martin och Fredrik är bra förebilder framgick när de intervjuades i Svenska Dagbladet i somras. Lyfte fram den kommunala musikskolan, som en förutsättning för den livaktiga och kreativa musikmiljön där de själva verkade. Och de uppmanade politikererna att satsa mera där (och mindre på jordbruket!).

Enligt uppgift försöker Apollon få in en fot i reklambranschen. Lunds kommun borde kanske köpa en tidsenlig turistvideo av dem för att komplettera den traditionella bilden av staden.

Mejeriet, Petri Pumpa, Apollon – Lund stolta stad!

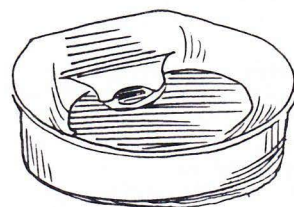
Rolf

## Lunds storföretag och Agenda 21

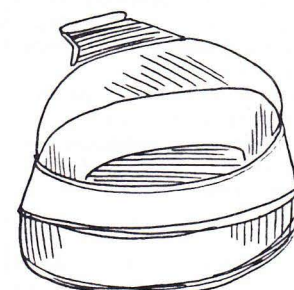
Astra Draco, Ericsson, Gambro, Pharmacia, Tetra Pak och Åkerlund & Rausing är de största privata företagen i Lund. De har nu börjat ett samarbete kring Agenda 21.

Vad Agenda 21 är behöver inte VB-läsarna upplysas om, så flitigt som det här har rapporterats om vänsterpartiets opinionsbildning och kommunens miljödelegation. Det lär också vara den senare som ligger bakom de lokala storföretagens sammankomst.

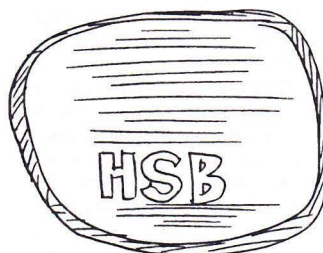
Företagen tycks handla utifrån ett upplyst egenintresse. Att hålla en god miljöprofil utåt har blivit allt viktigare för dem både politiskt och kommersiellt. Det finns också gamla försyndelser som det kan upplevas som angeläget att tvätta bort, främst då Å&R:s utsläpp. Just Å&R har börjat tänka på att åter börja använda sitt befintliga men svårt igenrostade tågspår för vissa transporter, och det skulle naturligtvis vara mycket positivt.



"Fällman" hopfälld



"Fällman" uppfälld



Botten upp på "Fällman"!

## Larrys kupp (kopp)

För någon vecka sedan kunde VB rapportera om att Larry varit inblandad i ett tårtdrama. Därför är det helt följdriktigt att han nu följt upp med en kaffekupp.

Fullmäktiges sammanträden har länge präglats av ett evigt verbalt kretslopp i talarstolen men miljöambitionerna har varit desto mer begränsade när det gäller kaffedrickandet i de många och långa pauserna. Engångsmuggar är en styggelse.

Larry är en handlingens man. Han införskaffade blå plastmuggar av vildmarksmodell till var och en av fullmäktiges ledamöter och för den som gör botten upp står det klart vilken organisation som ligger bakom donationen. Larry är s.k. arbetande ordförande i HSB Mellersta Skåne.

Den blå HSB-muggen är hopfällbar och med tanke på att HSB ligger bakom donationen så har VB:s konsumentrapporter, som inte är släkt med Bim Enström, beslutat att muggen skall bära namnet Fällman.



## Kommunalt

För ett par spalter sedan förutspådde jag att Dalby skulle bli en av de första kommundelarna med offentliga kommunalnämnsmöten. Det visade sig vara fel. Både Centrum och Södra Sandby har fattat beslut om att omedelbart öppna sina möten. Väster, med Mats Olsson (v) som vice ordförande, lär också vara på väg. Mats O. driver frågan, inspirerad av Humlan (med Hasse Alfredsons röst) i Dunderklumpen: "Irritera, irritera."

### Det extra steget dröjer

I september lämnade vänsterpartiet in en skrivelse med förslag att kommunstyrelsen skulle utlysa en tävling om hur man bäst rekonstruerar ett bostadsområde med kretsloppsanpassning som första kriterium. Som exempel på kretsloppsrenovering nämndes urinseparerade toaletter, trägolv i stället för plastgolv, södertak med solfångare, plats för källsortering.

Skälet till skrivelsen var dels att driva på kretsloppsanpassningen, dels att skapa arbetstillfällen för de många arbetslösa byggnadsarbetarna (30 procent då, knappast mindre nu).

Efter behandling i byggnadsnämnden (positiv), fastighetsnämnden (negativ) och miljödelegationen (positiv) beslöt kommunstyrelsen med 2 partier mot 4 (s och m mot v, mp, fp och c) att säga nej till förslagen i skrivelsen. Man hänvisade i sitt beslut till fastighetsnämndens/kontorets svar, där bl.a. följande kan läsas: "Fastighetsnämnden vill ånyo understryka det önskvärda i att ett dokument exempelvis i form av den nämnda 'regelboken' framtages och förankras i kommunens handläggnings- och beslutsapparat."

Ännu ett exempel på svårigheterna att få de ändå relativt miljömedvetna lundapolitikerna att ta det där extra steget framåt.

### Ett utrop för miljön!

Den geotermibaserade uppvärmningen av fjärrvärmesystemet skall ersättas, av två skäl. För det första är den ganska elberoende, för det andra sjunker värmen i det underjordiska vattnet så småningom under den nivå där det är lönsamt att utnyttja den. Istället skall energi produceras i kraftvärmeverk där biobränsle svarar för största delen av bränsletillförseln. I den utredning som nu är ute på remiss nämns fyra möjliga placeringar. Det finns nog anledning att så småningom fördjupa sig i den.

Mitt skäl till att nu ta upp den är att jag inte vill undanhålla läsekretsen ett stycke ur utredningen, som gjorts av Curt Lindahl, Rolf Månsson och Stig Brozén från Lunds Energi AB: "Det är därför viktigt att de höga byggnaderna (en skorsten på 120 meter, eller högre, min kommentar) ges en sådan utformning att kraftvärmeverket kan upplevas som en positiv förgrund till stadssilhuetten.

## Karins resa i Europa:

# Gör konkurrensen mellan transportslagen rättvis!

Innan Komkom lämnade Bryssel besökte vi Neil Kinnocks våning i EU-kommissionens högkvarter. Där hade vi ett möte med Mr Lowe, Neil Kinnocks kabinetschef. Mr Lowe angav två anledningar (utöver brist på privat investeringsvilja) till att få av de planerade väginvesteringarna fullföljts. För det första har budgetunderskotten i EUs medlemsländer lett till neddragningar av offentliga utgifter. För det andra sker en fundamental omorientering kring hur infrastrukturinvesteringar ska göras. Vägbyggen löser sällan de problem de sägs lösa. Många vägbyggen leder till ökad trafikvolym med ytterligare luftföroreningar och trafikstockningar som följd.

Mr Lowe underströk vikten av att hitta ett sätt att styra över investeringar från vägar till sjöfart och järnvägar. Hur antalet fordon ska kunna reduceras till ett minimum är en strategisk fråga. Neil Kinnock har alldeles nyligen gett ut en grönbok med titeln *Towards fair and efficient pricing in transport*. Grönboken konstaterar följande: "Priset som betalas för en resa visar sällan resans verkliga kostnader. Vissa kostnader, som har att göra med miljöproblem och trängsel täcks bara delvis eller inte alls." För att åstadkomma ett hållbart transportsystem krävs införande av förorenaren betalar-principen, står det på ett annat ställe. I en annan nyutkommen grönbok konstaterar Kinnock att 40 % av de europeiska hushållen saknar bil. Därför innehåller grönboken en inbjudan till diskussion om hur kollektivtrafiken ska kunna förbättras inom EU.

### Storbritannien

För att komma till London tog vi Eurostar, det nya snabbtåget som går i en tunnel under Engelska kanalen. Det var en angenäm resa. Det slog inte lock för öronen som det gör när man åker X 2000, trots att tåget går med 300 km/h vissa sträckor. Komforten är väsentligt bättre än på de nya pågatågen och den vegetariska måltiden smakade utmärkt.

Komkoms första möte på andra sidan kanalen var med organisationen Transport 2000. Denna organisation startade 1973 i protest mot förslaget att 90 % av järnvägstrafiken skulle läggas ner (protesterna lyckades förhindra detta), för att

*Skorstenen med sin höjd bildar ett utropstecken för Lunds miljöpåpassade energiproduktion, medan byggnaderna följer upp detta tema med sin följ samma och anpassade formgivning."*

Släng dej i väggen, Jacques Werup!

Sven-Bertil Persson

stoppa introduktion av tyngre lastbilar (det lyckades man också med) och att stoppa nya motorvägsbyggen (det lyckades man inte med).

Transport 2000 representerades av mr Joseph som berättade hur organisationen överlevt och fått ett rejält uppsving det senaste året. Nu finns det 250 lokalgrupper runt om i Storbritannien som bekämpar vägplaner och kräver ändrad samhällsplanering för att minska bilberoendet. Organisationen har breddats och omfattar många grupper utöver traditionella miljöaktivister.

Mr Joseph visade hur absurd bilismen dominerar samhället. 1971 gick 80% av alla brittiska 7-9-åringar själva till skolan. Trafikolyckorna med barn ökade. Allt fler började skjutsa sina barn till skolan. Biltrafiken ökade och färre föräldrar vågar låta sina barn promenera till skolan. 1994 gick mindre än 10% av de brittiska 7-9-åringarna själva till skolan.

Transportpolitiken i Storbritannien håller på att vända om. Mr. Joseph gav oss många bevis för detta. I höstas ifrågasatte transportministern underlaget för tidigare beslut. I november 1995 strök parlamentet merparten av de förslag till nya vägar som fanns i budgeten. Parlamentet beslutade också att höja bensinskatten med 5 % och att en årlig 5 %-ig höjning ska ske tills vidare. I den fysiska planeringen försöker man att styra etablering av arbetsplatser till ställen med möjlighet till kollektiva transporter. Nottingham framhölls som ett gott exempel. Där har arbetsgivarna och kommunen med hänvisning till Agenda 21 tillsammans gjort en treårsplan för att reducera de bilburna arbetsresorna med minst 30%. Arbetsgivarna anger bland många motiv för sitt aktiva deltagande i förverkligande av planen att de vill ha en friskare och starkare arbetskraft. Att gå eller cykla till och från jobbet förebygger vissa välfärdssjukdomar.

### 100-årsjubileum i motvind

I bilindustrins högkvarter inledde vi den sista dagen på resan med att lyssna på vad Ford har för uppfattning om bilens framtid. De hade två dagar innan vår ankomst firat brittisk bilindustris 100 årsdag. Firandet hade dock leddes av protestaktioner och farbröderna vi mötte, John Field och Peter T. Rogers, såg inte särskilt glada ut. Det pågår försök med en substans med beteckningen MMT (innehåller bland annat magnesium) för att ersätta bly och bensen i bensinen. Jag lyssnade extra noga eftersom min suppleant i Lunds miljönämnd och jag för en kamp för att göra något åt de höga bensenhalterna i LundaLuften. Ford var dock skeptiskt till att blanda in någon ny

metall i bensen eftersom de trodde att det kunde leda till att nya hälsoproblem skulle uppstå.

Vi fick reda på att lastbilarna i Storbritannien inte får vara mer än hälften så stora vad gäller dimension och vikt jämfört med vad som gäller för lastbilar i Sverige. Angående framtiden ville Ford gärna ha större lastbilar men de verkade inte ha någon förhoppning om att det skulle tillåtas. Ford gillar inte EU:s planer för den framtida bilen. Mr Field sa att satsningarna till över 90% handlar om elbilar. Ford säger sig tillämpa livscykelanalys och har kommit fram till att elbilar inte kan ha någon större framtid med tanke på de miljöproblem elproduktionen ger upphov till.

Mr Rogers bekräftade att Ford kan tillverka bilar med väsentligt lägre bensinförbrukning. När vi frågade vad som behövdes för att de verkligen skulle göra detta svarade de att bensinprishöjningar är den bästa signalen både till motorindustrin och till den enskilde bilisten. Då frågar potentiella bilköpare efter bränsleförbrukning, det blir en press på bilindustrin att tillverka bränslesnåla fordon och bilarna används inte i onödan.

### Kungl. kommission ger råd om transporter och miljö

Royal Commission on Environmental Pollution inrättades 1970 som en förberedelse inför den första FN-konferensen om miljöfrågor i Stockholm 1972. Kommissionen får ha maximalt 16 medlemmar. Samtliga är högt ansedda forskare, främst inom naturvetenskapliga ämnen. Margret Thatcher lär ha försökt upplösa kommissionen, men eftersom den var utnämnd av kungahuset fick hon inte igenom sin vilja. Kommissionen leds av Sir John Houghton, en atmosfärfysiker som också ingår i FN:s klimatpanel, IPCC.

Efter 2,5 års arbete publicerade kommissionen oktober 1994 en rapport om transporter och miljö. Professor i miljöfärd, Richard MacCorey, berättade att det faktum att kommissionen satte igång med att samla in material till rapporten ledde till en mängd aktiviteter hos andra aktörer. Stormarknader började ifrågasättas av forskare och då utfärdade regeringen en rekommendation att externetablering av köpcentra inte skulle tillåtas.

Kommissionen studerade effekterna av privatiseringar och avregleringar inom tåg- och busstrafik. Följden hade blivit prishöjningar och överflyttande av gods till lastbilstransport. Ett av de över hundra räden i rapporten är att införa bussprioriterade korsningar. Det kanske vi får i Lund också med tanke på att det är en av punkterna i Lunda-

forts. sid 4

Det spelar nog inte så stor roll vad man kallar det nya verksamhetsområdet idag, när det inte ska byggas ut förrän efter sekelskiftet. Det lär knappast bli fullbyggt på 25 år, och kanske det aldrig blir klart.

När Hörjel 1983 lade beslag på området som var planerat för bostäder öster om LTH så planlades det med samma rekordfart som LM:s bygge runt vattentornet 1995. Planområdet hade redan 1980 fått det präktiga, skånsklingande namnet Pålssjö Ängar, men det finns ju ingen som använder den adressen idag, trots att det finns en teckning som heter Pålssjö Ängsblad!

Vår alltid lika alerte lantmäterichef Gunnar Bolinder har i veckan uppmärksammat att ingen vill använda namnet Pålssjö företagsområde. Det är dessutom historiskt felaktigt enligt Otto Ryding som är bevaringskommitténs sekreterare. Området har aldrig tillhört Pålssjö, utan Östra Torn. Men att kalla det Ideons företagsområde vore helt galet – man kan ju inte ge namn efter ett visst företag på området. Så det får nog bli Schéelevägens företagsområde, om nu namnet inte passar.

Ofta kan det nog vara så, att de som förespråkar nya namn gör det av något slags önskan att vara internationell, och ibland t o m uttalat, att slippa använda våra unika bokstäver å, ä och ö! Kan det vara något sådant som ligger bakom motståndet mot "Pålssjö" och lanseringen av "Solbjer"?

Själv är jag nöjd med att bo på Östervångsvägen. Där finns å, ä och ö i samma ord! Ole Rømers väg, Tycho Brahes väg och Sölvegatan är präktiga namn på gator som finns och som kommer att finnas kvar inom den nordöstra sektorn av staden, där vetenskap och högteknologisk industri ska vandra hand i hand ända bort mot Gårdstånga om ingen sätter stopp för Lunds expansion.

### Brunnshögsplanen klar

I översiktsplanen för Lund är Brunnshög avsatt som ett nästan kvadratkilometerstort verksamhetsområde fram till Utmarksvägen. Större ska det inte bli enligt den majoritet som står bakom planen. Det finns också ett uttalat önskemål att området ska gestaltas med skönhet och med stor hänsyn till landskapet, dvs det utsatta läget kring Lunds högsta punkter.

Byggnadsnämnden utlyste under 1994 en tävling mellan parallella uppdrag till tre arkitektfirmor. De tre arkitektförslagen presenterades i VB för precis ett år sedan (nr 5/1995).

Men de tre alternativen kan idag räknas som helt passé! Glöm dem!

Under 1995 har den av kommunstyrelsen tillsatta Brunnshögsgruppen sammanträtt flera gånger. När byggnadsnämnden skulle avge sitt remissvar, ställde majoriteten sådana krav på områdets trafiklösningar och på verksamheternas anpassning till landskap och omgivning, att stadsarkitektkontoret fick ta

# Brunnshög eller Solbjer?

Det finns en grupp på Östra Torn som vill att Lunds nästa stora verksamhetsområde – förr hette det industriområde – ska heta Solbjer istället för Brunnshög. Så kallas det i den kommunala planeringen idag, dvs området som börjar vid Nya Vattentornet, när LM Ericsson håller på och bygger.

Solbjer låter onekligen lite mer uppåtsträvande än Brunnshög, som ju är en mer djuplodande benämning på ett topografiskt objekt, i sig en anomali. En brunn på en hög? Das läst tief blicken...



Brunnshögsområdets läge och Sölvegatan enligt stadsarkitektkontoret

fram ett helt eget förslag. Det är avgående planchefen Björn Gunnarson, som strax före jul visade politikerna den skiss till Brunnshög, som mycket väl följer de ställda kraven och dessutom föreslår en utformning av bebyggelse som ansluter väl till god lundatradition av det slag som Klas Anshelm etablerade med LTH från 1960 och framåt. Björn Gunnarsons skiss till Brunnshög var därför både en välkommen julkupp till politikerna som aldrig skulle ha kunnat enas annars, och ett fint "testamente" inför hans pensionering i denna månad. Skissen är inte offentlig ännu, men VB ska försöka beskriva dess huvuddrag:

### Sölvegatan genomgående

Sölvegatan, som ju börjar ända nere vid Biskopsgatan, är stommen för lokal angöringstrafik och fortsätter som en lång, slingrande gata genom hela universitetsområdet, genom Ideon (dvs Pålssjö Ängar!) under Autostradan, viker av runt LM Ericssons nybygge vid vattentor-

net, och fortsätter så ända fram till Utmarksvägen. Sölvegatan har ju redan fått tillbaka sitt namn under Autostradan, efter att ha kallats Neversvägen i tio år. Neversvägen finns kvar som namn på samma gata på Östra Torn, i det sk vänortsområdet. Utmarksvägen ska förresten ansluta som en lokal gata till Norra Gränsvägen på Norr, strax norr om den sk "deponin" som nu planeras.

Sölvegatan ska alltså inte vara någon huvudtillfart till Brunnshög. Precis som i sin nedre del, ska det vara en trädplanterad tvåfilig gata med cykelbanor på bägge sidor, och i framtiden kommer "Lundalänken" också att gå vid sidan. Och precis så som man senast i somras byggt om Sölvegatan vid John Ericssons väg med upphöjda vägkorsningar och avsmalningar, ska Sölvegatan fortsätta för buss, taxi och andra transporter till institutionerna utefter gatan.

Idéstråket har det kallats i en del visioner. Utefter detta ska inga större parkeringsplatser finnas, bara

angöringsplatser där man kan släppa av resande eller mindre varor. De som envisas med att köra bil till jobbet väljer de vägar som finns på baksidan, typ Ole Rømers väg, och på Brunnshög tar man sig in från Autostradan, via ett trafiksystem som är separerat från Sölvegatan. Dessutom, förstås, ett rikt förgrenat nät av gång- och cykelvägar på vilka man kan nå både nära och fjärran belägna stadsdelar.

Det var trafikstrukturen. Själva bebyggelsen kan man givetvis inte sja för mycket om idag, men det förväntas att företaget som bygger på Brunnshög ska följa strikta krav på gestaltning och orientering av huskroppar. Också landskapet med sina markerade höjdpunkter – dels vid vattentornet, och dels strax intill – ska vara en tydlig förutsättning för att området ska exponeras väl på avstånd.

### Kraftvärmeverk på Gunnesbo

Något kraftvärmeverk som tidigare planerats vid Brunnshög, lär det inte bli. Diskussionen om kommunens nya stora el- och värmeproduktionsanläggning är viktig att föra nu. Allra viktigast är att diskutera om man ska satsa på en så stor fastbränsleanläggning.

Lunds Energi har skickat ut ett digert förslag till lokalisering, där det nu är tre alternativa lägen på Väster som är mest aktuella. (Se Sven-Bertils artikel i förra VB.) När det gäller storleken på en sådan anläggning ligger både hetvattenackumulatort och kylvattenditon i lä. Och så mycket diskussion som det var kring hetvattenackumulatort och dess placering!

Frågan är väl snarare om Brunnshög blir avslutningen av Lund mot nordost. Det fanns redan i den förra översiktsplanen tankar om att bygga bostäder utefter gamla Getingevägen mot Gårdstånga, på mark som är ganska plan och ligger strax norr om Kungsmarken och andra vackra naturområden. Då hamnar man till slut i Södra Sandby, och det kanske inte är meningen att Lund ska byggas ihop med Sandby.

Men låt gärna spårvägen österut gå mot Sandby först och sedan upp mot Dalby för att där anknyta till spåret mot Staffanstorp och Malmö. Då får vi en ganska vettig spårstruktur i Romeletrakten!

Thomas Schlyter

### Årsmöte (v)

Vänsterpartiet i Lund har årsmöte nu på lördag kl. 10.30, på Laurentiigatans dagcentral (porten mitt över gatan från parti lokalen). Det blir sedvanliga årsmötesförhandlingar vilket är roligare än det låter – just årsmötesdiskussionerna brukar vara intensiva och bra. Det ska också behandlas ett antal motioner till partikongressen i maj.

Efter lunchpaus underhåller Panikorkestern en stund. Ingen fest på kvällen, men många kommer att gå till restaurang Cyrus vid 18-tiden.



**VECKOBLADET** Bredgatan 28, 222 21 LUND. Prenumeration: 180 kr per år. Ins. på postgiro 1 74 59-9. Ansv. utgivare: Monica Bondeson. Sättning och lay-out VB-red. på Tidsskriftsverkstan Svarbröderseg. 3. Tel 046-211 51 59 onsdagar e. kl 19. Fax: 046-14 65 82 Manus kan också lämnas på Bredg. 28 senast onsd. kl 17. Eftertryck av text tillåtes om källan anges. Bilder är upphovsmannens egendom. Red. förbehåller sig rätten att korta insänt material. Tryck:KFS AB, Lund.

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

**NY ADRESS**.....

## Kläder och energi

För i tiden, d.v.s. före andra världskriget, definierades en kalori som den värmemängd, som förmår att uppvärma ett gram vatten från 14,5 till 15,5 grader Celsius. Anledningen till detta intervall lär vara att man önskade utföra kalorimetriska experiment strax under rumstemperatur. Av detta kan vi dra slutsatsen att rumstemperaturen låg ett antal grader lägre än vad vi är vana vid idag. Detta inser man också efter att ha tittat på fotografier av interiörer från äldre tider. Ett fotografi av Strindberg i sitt hem i Lund, januari 1897, visar honom klädd i tjocka kläder och läderstövlar.

Den höga inomhustemperaturen vi har idag är ett sent fenomen. Det tillkom på 50- och 60-talen när oljan flödade och priset på olja sjönk för varje år. Folks inkomster steg och en miljon lägenheter byggdes. Så präglades fyrtioalsterna och senare generationer till att gå omkring i tunna kläder, T-skjortor och tunna blusar, tunna strumpor eller barfota i en temperatur uppemot 23–25 grader.

Jag minns min dagliga kamp med personalen på vårt lokala dagis på 80-talet. När det blåste, och det gjorde det jämt, stängde de ventilerna ty det var för dem otänkbart att klä på sig mer än ett lager. Varje morgon smög jag mig dit och öppnade ventilerna. På eftermiddagen var de åter stängda. Resultatet blev dålig luft, troligen fler infektioner, allt för personal-komfortens skull.

Höjer man inomhustemperaturen ett par grader när det är minusgrader ute så stiger värmeåtgången drastiskt. Om vi sänkte temperaturen inomhus till 16 grader skulle vi kanske kunna stänga ett kärnkraftverk. Då krävs det att vi får tillgång till lätta, praktiska och sköna kläder inomhus som har god värmeisolering. Klädmode och energi hänger ihop.

Det finns mycket energi att spara, enkelt, genom att ändra våra vanor. Min generation fick på 30- och 40-talet lära oss att släcka ljuset efter oss när vi lämnade ett rum. Detta är främmande för fyrtioalstister och yngre. Jag tvivlar på att de vill ändra sina sen barndomen präglade vanor. I stället får vi tillgripa tekniska lösningar. Genom att placera sensorer i ett rum kan man få automatisk tändning av lampor när man går in i rummet och släckning när man lämnar det. Sådan teknik finns redan. Jag har upplevt den i Schweiz, som för övrigt verkar vara pionjär på energiområdet.

Per-Åke Albertsson



## Händer inget?

Efter ett år i Gatu- och trafiknämnden kände jag mig ungefär så som Ulf Nymark i VB 38/1995 beskrev saken. Tiden går fort, ingenting händer. Det är inte alltid lätt att bedriva vänsterpartistisk kommunalpolitik. Jag är inte särskilt insatt i hur man sköter saker och ting i andra nämnder men ett stort problem är ju att vi inte har makten ensamma. När jag läste Ulf:s artikel fick jag ett intryck av att han kanske glömt det. Vi måste komma överens med två partier till, båda är större än v, ett av dem mycket större. Tillsammans har vi en rösts övervikt i varje nämnd – mer är det inte. Samarbete mellan s och v, och mellan s, v och mp har misslyckats förr, i denna stad och nyligen i Uppsala. Ett sätt att komma förbi svårigheterna är att sätta sig ner och förhandla för att få fram en gemensam plattform inom ett begränsat område. Kompromisser kan kosta i politisk trovärdighet, men krav vi inte får igenom kan vi ta som valfråga nästa gång.

## LundaMats

Inom trafik- och miljöområdet har (s), (v) och (mp) förhandlat ett tag. Det första resultatet var en vision om ett miljöanpassat transportsystem i Lund samt en skrivelse till kommunstyrelsen om att utre-

## Karins resa (forts. fr sid 2)

MaTs, visionen om en miljöanpassat transportsystem i Lund.

Två ekonomiprofessorer är medlemmar i kommissionen. Om jag uppfattade dem rätt föreslår de att tidsvinsterna i kalkylerna för nya vägar ska sättas till 0. De menade att även om man sätter ett lågt värde på tidsvinst, så multipliceras detta med ett stort antal resenärer och då blir nästan alla vägprojekt lönsamma. Nya vägar ger större tillgänglighet för bilisterna och bilkörandet ökar. I sin tur leder detta till nya trafikstockningar. Kommissionen föreslår att trafikstockningar i stället ska åtgärdas med olika förslag som minskar biltrafikvolymen.

I redogörelsen för vad kommissionen föreslår i sin rapport framhölls det viktiga rådet, att priset för vägtransporter borde fördubblas till år 2005.

da ett sådant. Ulf har naturligtvis rätt i att detta inte räcker långt. De ironiska kommentarerna som t.ex. Sydsvenskan bestod var kanske taskiga men egentligen inte särskilt orättvisa. Högtravande program leder ingenstans i sig. Några större protester mot visionen har inte hörts av, förutom en vilsekommen insändarskribent i Sydsvenskan, men han hängde väl mest upp sig på bristen på p-platser. Kanske gjorde vi en taktisk miss när visionen släpptes utan konkreta åtgärdsförslag. När nu ett antal konkreta förslag lagts är visionen bortglömd, folk rasar för varje p-plats som man ser förlorad och handelsföreningen är på krigsstigen osv. "Huvudsaken är att varje lundabo ska se, märka och känna att här händer något nytt." skrev Ulf. Det känns som om vi är på väg dit. Protester till trots, jag är för min del övertygad om att flertalet lundabor tycker att de föreslagna förändringarna av trafikmiljön är positiva. Men givetvis måste ju motargumentet synas, dels för att det är en demokratifråga, dels för att avslöja eventuella ihålligheter. Mången protest torde härröra från den ytterliga motvilja som finns mot att gå något hundratal meter – sådana protester ger jag inte mycket för.

Så några kommentarer till Ulf:

1. *Stäng av stadskärnan för biltrafik.* Majoriteten är överens om Östra Mårtensgatan och Mårtens-torget. En liten bit, det ska medges.

2. *Bygg om Lilla Fiskaregatan så att GC-trafiken separeras.* Det har jag hört andra som vill, men själv gillar jag nuvarande utformning rätt väl.

Något utmattade efter den höga intensiteten i vårt program åt vi lunch hemma hos den svenske Londonambassadören innan resan till Sverige anträdades. Mellan varmrätten och desserten serverades en aktuell redogörelse för det politiska läget i Storbritannien.

Kommunikationskommitténs resa gav många väl underbyggda argument för en radikal miljöanpassning av transporter. Men det är ett faktum att man hör det man vill höra och att mekanismerna för förnekande kan vara raffinerade. Fega riksdagsmän sneglar ängsligt på opinionen bland bilisterna och då kanske de till och med kan nöja sig med en 10-öring extra i bensinskatt. Det kan dock inte den som tar omställningen till hållbar utveckling på allvar.

Karin Svensson Smith  
ledamot i

Kommunikationskommittén (v)

3. *Separera gång- och cykeltrafik.* Cykeltrafiken var länge bortglömd i planeringen och lösningen att med ett streck dela gångbanan i gång- resp. cykelbana har ofta gett dålig framkomlighet och tränga passager. Vi driver frågan i Tekniska nämnden, skrivelse är lagd, men mer kan göras.

4. *Riv södra gång- och cykelbanan vid Dalbyviadukten.* Denna GC-väg är en urusel lösning men jag är ingen monumentrivare.

5. *Bättre cykelställ.* Överhuvudtaget behöver anordningar för cykeltrafik ges bättre standard. Såväl i cykeltrafikutredningen som i material från Lunds Fot- och Cykelfolk har en mängd brister påtalats. Jag är bara lite osäker på hur detta ska hanteras.

6. *Ta bort all "indragning" av övergångsställen och cykelöverfarter.* Jag ska kolla upp snarast.

7. *Hastighetsbegränsning till max 30 km/tim inom yttre ringen.* Stadskärnan och inre ringen är majoriteten överens om.

8. *Förmå polisen att bry sej om överträdelse av förbud mot bilkörning.* Som Ulf vet jag inte heller hur det ska gå till. Jag skulle vilja att de kommunala trafikvakterna hade större befogenheter.

En bit på vägen har vi kommit. Förhoppningsvis kommer vi längre än så. Att det sedan kommer påhopp från de som inte gillar vår politik får man stå ut med. Framförallt om de kommer från låta bilister.

Ola Haging

MÖTE  MÖTE

**KOMMUNALPOLITISKA GRUPPEN**  
möte månd. 12 feb. kl 19.30 på partilokalen. Amne: Uppföljning av årsmötet, rapporter från styrelser och nämnder.

**RÖDA KAPELLET** sönd. 11 feb. kl 18.45. Vi repar med Joakim: 101, 190, 2, 210, 218, 224, 226, 227, 239, 254, 278, 279, 287, 289, 296-298, 315, 321 + Bortom berg och Sakta lägger...

**STORBANDET** rep onsd. 14 feb. kl 19.00 på Vipeholmskolan.

**VECKOBLADET**

Detta nummer gjordes av Gunnar Sandin och Thomas Schlyter.



Manus sänds per post till: Veckobladet, Bredg. 28, 222 21 Lund. Onsdag e. 17 till fax 046-14 65 82. Manus mottas gärna på 3,5" diskett. Telefon till redaktörerna: Karin Blom 14 16 12 (nästa nr!) Rolf L Nilsson 12 90 44. Thomas Schlyter 14 75 05. Vid utebliven tidning ring: Sven-Bertil Persson 13 82 13.