

VECKOBLADET

Fredag 23 februari

Utkommer fredagar

1996 22:e årg.

7

Ska socialbidragen sänkas till 2200 eller möjligen 1564 kr exklusive hyra? Häpnadsväckande förslag har dykt upp på sistone. Samtidigt säger rapporter att vi förutom B-laget håller på att få ett stort C-lag i samhället. Inte undra på att stora grupper inom socialdemokratin och fackföreningsrörelsen reagerar.

Reagerar gör också vänsterpartiet. Kom till offentligt möte:

Kan välfärden räddas?

Riksdagsledamöterna Owe Hellberg och Hanna Zetterberg försöker besvara lundabornas frågor

månd. 26.2 kl. 19
Medeltidssalen, Folkets hus.

Spår 1

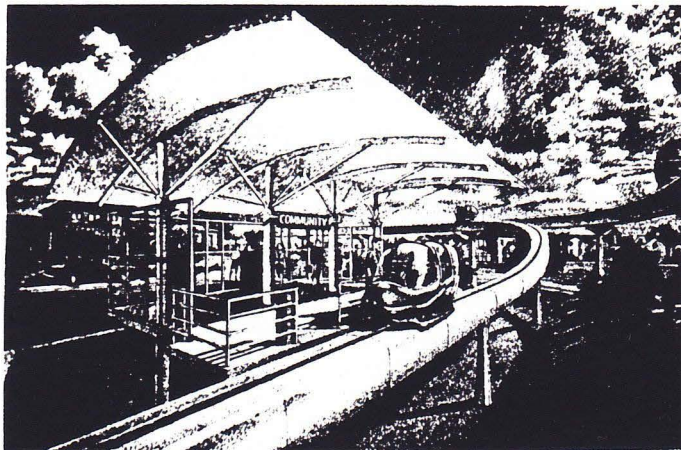
på Lund C, det närmast Bangatan, med dess nya plattform användes i tisdags av ett ankommande tåg från Kalmar. Det var sannolikt för första gången sedan mitten av 1920-talet då det nya spårssystemet kom till. Roligt att tågtrafiken i Lund åter har blivit så omfattande att de gamla spåren inte räcker till.

Tråkigt däremot att byggnadsnämnden nu senast sköt på planen om dubbelspåret. Men jobbet med spårporten går obehagligt framåt och utanför Nöbbelövs kyrkoväg står det redan stakkäppar i åkern. Mats Lind & Co har anledning att sura men miljövännerna gläder sej. Och har ni sett det taker som byggs över plattformen vid spår 7? Likadana limträbågar från Töreboda som på 1920-talet men fräckare form.

Söliga Sydsvenskan

Lördag 10 februari hade vänsterpartiet årsmöte i Lund (se referat i förra numret). Måndag den 12 hade Arbetet Nyheterna och Skånskan en notis med de viktigaste besluten. Den byggde på en pressrelease som hade lämnats i lokalredaktionernas brevlådor dagen efter mötet. Sydsvenskan fick förstas motsvarande material. Men där kom notisen in först i söndags. Dåligt journalistiskt hantverk!

Lundalänken nästa!



Lundalänkens nya högbana passerar Östra Torn på sin väg mot Ideon, LTH, Lasarettet och järnvägsstationen. Lundalänken är i denna utvecklingsfas ett spårtalesystem med små, nästan individuella automatiska, förarlösa fordon. på egen bana.

Nu ska konsekvenserna av varje detaljplan och översiktsplan beskrivas med avseende på deras miljöpåverkan. En s.k. miljökonsekvensbeskrivning bör enligt plan- och bygglagen åtfölja varje planerande. Byggnadsnämnden i Lund har tagit fasta på detta, och som ett av de första exemplen på miljökonsekvensbeskrivningar, har stadsarkitektkontoret bett universitetets institution för miljö- och energisystem (IMES) göra en sådan analys av den "fördjupade översiktsplanen för universitets-, lasarettets- och forskningsområdet".

Den presenterades strax före jul av projektgruppen på 22 studenter som under ledning av universitetslektor Ingegerd Ehn ägnat hösten åt detta arbete. Nu finns analysen också i rapportform, som byggnadsnämndens politiker kunde diskutera på ett seminarium i januari.

Studenterna slår fast, att om landstinget ska bygga ut lasarettområdet i den omfattning man visat i sina egna planer, så kommer inte marken att räcka till även för den parkering som verksamheterna kommer att alstra. Trots att planerna för lasarettområdet innehåller inte mindre än fyra parkeringshus, varav det första, ovala, just har börjat byggas.

Studenterna finner också att varken trafiksystemet, energiförsörjningen eller vatten- och avloppssystemet bidrar till någon särskilt hållbar utveckling. Istället föreslås alternativa system, som bättre tar tillvara de ändliga resurserna – energin, näringsämnen osv.

Absurt parkeringsbehov

Trots att arbets- och besöksresorna till den stora arbetsplatsen "universitetssjukhuset" är mycket omfattande, ger trafiken inte så stora störningar ifråga om avgaser, att gränsvärdena överskrids. Men parkeringsbehovet blir alltså närmast absurt, och frågan är om man verkligen ska acceptera att så många åker i egen bil till en så centralt belägen arbetsplats som sjukhuset ändå är.

Av alla som jobbar på sjukhuset bor ca 3 600 utanför Lunds tätort. Redan för fem år sedan föreslog en trafikkonsult att länstrafiken borde inrätta särskilda expressbussar från orter som Hörby, Löddeköpinge, Staffanstorps, Sjöbo m.fl. till lasarettområdet. Några sådana direktbusslinjer har ännu inte inrättats. Endast några få linjer passerar lasarettentrén.

Vänsterpartiet, socialdemokraterna och miljöpartiet har därför begärt att tekniska nämnden snarast tar upp överläggningar med länstrafiken om att inrätta sådana direktlinjer. Det skulle bidra till att minska de privata arbetsresorna med bil och därmed parkeringsbehovet på lasarettområdet.

Parkeringsavgifter

Ett annat sätt att minska parkeringsbehovet är att landstinget, i likhet med vad staten gjort sedan tjuo år tillbaka, och vad kommunen nu håller på att införa, nämligen att ta rejält betalt av sina anställda för arbetsplatsparkering. Det är rimligt att anställda i

stat, kommun, landsting och även enskilda företag får samma villkor för sina arbetsresor. De sjukhusanställda bör undantas som arbetar på natten, då det är svårt att ordna bra kollektivtrafik. Redan idag finns ett system, där de som anmäler att man har behov av bil till jobbet, kan få en reserverad plats nära sin klinik – utan avgift! Det är lätt att misstänka att dessa platser snarare reserveras för klinikchefer än undersköterskor som bor långt bort och jobbar natt.

I vilken mån bättre kollektivtrafik och dyrare och fastare regler kan bidra till att minska parkeringsbehovet på lasarettområdet tycks landstinget inte ha klart för sig. I diskussionerna om den senaste planen för lasarettområdet, vill landstinget inrätta markparkering utanför staden, t.o.m. på Brunns- hög vid nya vattentornet, och att en egen skyttelbusslinje ska transportera de anställda till och från sjukhuset.

Lundalänken utredd

Detta verkar vara en ganska desperat nödlösning, som man får hoppas blir ganska tillfällig medan mer bestående satsningar på kollektivtrafiken görs. Bland annat planeras den s.k. Lundalänken, en spårburen, högklassig kollektivtrafiklinje från järnvägsstationen över lasarettområdet, LTH, Ideon och vidare till Brunns- hög och österut.

Denna bana, som inledningsvis kan vara en buss på egen bana, och senare snabbspårvg eller möjligen högbana, har nu utretts av nyssnämnda trafikkonsult, och ska presenteras i veckan. Det finns en bestämd uppfattning bland trafikplanerare och -politiker i Lund att ett sådant spårssystem enligt översiktsplanen är något som har framtiden för sig. Det kommer att utgöra ett bekvämt och snabbt alternativ till biltrafiken, inte minst för arbetsresor inom och till detta Lunds mest intensiva verksamhetsområde i nordost.

Thomas Schlyter

Avkortad skidresa

fick ett antal Malmö-, Lunda- och Dalbybor som var okloka nog att ta bussen till Alperna. De fastnade i isen utanför Gedser. Tågfärjorna och tågen söderut gick däremot utan problem, meddelar resebyrå på förfrågan. En läxa för nästa års vintersemester?

VB KOMMENTAR

Citytunnel?

Minns ni vad den socialdemokratiska regeringen sa, bl.a. till kritiker i det egna partiet, när beslutet om Öresundsbron trumfades igenom? Jo, att tågtrafiken på bron skulle prioriteras och att biltrafiken skulle hållas nere med höga avgifter.

Fast samtidigt konstruerades avtalet så att tågen betalar en fast avgift men bilarna en rörlig, vilket gör att brobolaget inte har något intresse av att stimulera den förra trafiken men väl den senare. Och bilavgifterna kopplades till färjemonopolet vid Helsingborg. Nu håller det på att försvinna vilket öppnar för lägre bilavgifter och dramatiskt ökad trafik på bron. Vilket redan har välkomnats av Arbetet Nyheter (s).

På presskonferensen om Citytunneln i tisdags erkände Gunnar Hermansson från Malmöhus Trafik att järnvägen faktiskt inte hade haft någon prioriterad ställning när bron projekterades. Jojo, vi var några som påpekade det redan då, men för döva öron. Nu fruktar SJ att de flesta lokala kollektivresenärer över Sundet kommer inte kommer att välja tåg utan buss eftersom det går fortare och kanske blir billigare.

Om det inte byggs en Citytunnel för 5 miljarder.

Vi har i VB upprepade gånger hävdade att Citytunneln ligger i både Lunds och regionens intresse, framför allt för de möjligheter som den ger att utveckla den miljövänliga pågatågtrafiken. Men den nya prislappen kan göra en betänksam. Regionen (länsstrafiken, Malmö stad osv) har lovat att skaffa fram en miljard men mäktar knappast med mer. Och man kan frukta att staten tvekar att gå in med de resterande fyra miljarderna. Bl.a. lär det inom Kommunikationskommittén (en sittande statlig utredning) ifrågasatts om tunneln är värd så mycket.

I alla händelser kan nog det statliga beslutet dröja. Citytunneln blir ändå inte klar förrän tidigast tre år efter broöppnandet. Provisorier måste ändå till, och då tycker kanske de i Stockholm att ett par års ytterligare väntan inte ger så mycket.

Vänsterpartiet har nyss i riksdagen interpellat om att avbryta brobygget. Hedervärt men knappast politiskt realistiskt. Alternativt krävs att dess vägdel bantas. Brobolaget har ju nyss lagt på kapacitetshöjande, breda väggenar – då fanns det pengar. Vi tvivlar på att regeringen beaktar ens det förslaget.

Vad kan då göras? Det finns faktiskt en halvdålig lösning som vore värd att pröva på nytt, nämligen en anslutningsbana utmed Limhamnsfältet till brofästet. En sådan skulle till största delen gå i det fria och därmed bli mycket

Visa Lund!? I Staffanstorp?

–Stolta stad! utropade Veckobladet för ett par nummer sedan. Lund hade utnämnts till Sveriges popstad, och det var naturligtvis värt att fira. Det verkar också som utnämningen skulle vara mer än temporär – Mejeriet har ju kämpat länge tills Lund nått denna position.

Men vad har Lund i övrigt att vara stolt över? Vi var några stycken som hade anledning att fundera över detta, när nu Staffanstorp är så stolt över att ha begåvats med ett nytt centrum, att man beslutat sig för att stå som värd för nästa års bostadsmässa, Bo97. Vi funderade över vad Lund kan bidra med, som ju inte ligger så väst långt bort. Nog skulle väl mässbesökarna kunna ta en sväng inom Lund och få en fläkt av en 1000-årig kulturstad, till skillnad från ett 100-årigt stationsområde.

Jovisst – domkyrkan, stadsparken, universitetet, Kulturen, Lundagård... (ja om man inte hunnit fälla träden förstås). Ett bilfritt centrum? Nja, inte riktigt ännu.

Men att Lunds stadskärna inte blev massakrerad av ett 42 meter brett gatugenombrott på 60-talet, det kan vi förstås vara stolta över. I andra städer beklagar man sig nu över att deras stadskärnor utplånats och fyllts med varuhuslädor och parkeringshus. Lund blev lyckligtvis aldrig offer för denna slags trafikplanering, tack vare en bred utomparlamentarisk opinion, som till slut påverkade de folkvalda i stadsfullmäktige. Trots det positiva i detta, finns det folk som tycker att Lund har kommit på efterkälken och inte riktigt hängt med i utvecklingen.

Varför flyttar folk till Malmö?

Samma dag som vi inventerade Lunds stoltheter, kunde vi läsa i en Malmötidning att folk har börjat flytta till Malmö. Förra året flyttade 423 lundabor till Malmö. Beror det på att Malmö tagit sig ton och börjat skryta över hur fantastiska man är? Nej, det är väl inte förrän på sistone som denna stöddighet börjat märkas – att man ska inrätta ett konkurrerande universitet, att man skaffat sig en ny suddig näringslivslogo, att man bygger världens fräckaste allmännyttiga bostadshus på en gammal potatisåker, att man kanske får (ja, inte gratis) en Citytunnel för att inte tala om en Bro.

Så att folk flyttar till Malmö beror nog mest på att de haft mycket tomma lägenheter, medan Lund har haft brist på bostäder. Studenter och andra har lätt kunnat skaffa sig en billig bostad – men i en stad med hamn och kanaler. Vilket naturligt-

billigare att bygga. Invändningarna kom förra gången förslaget var upp från överklassen på Limhamn med dess förnämliga villor. Men Malmö-Limhamns järnväg har faktiskt funnits sedan 1889 och är äldre än överklassvillorna. Den har alltså anciennitetsrätt.

Prova det alternativet, och gör det snabbt. □

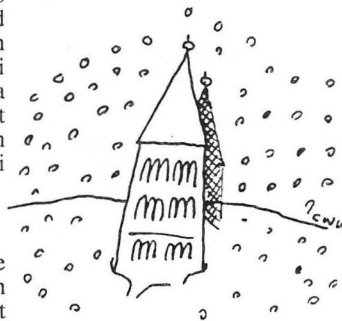
vis bidragit till attraktionskraften för dem som uppskattar storstaden.

Ty det är naturligtvis inte bara de billiga lägenheterna som lockar. Det finns nog också nånting alldeles extra med Malmö.

Vad har byggts i Lund?

Bostadsbyggandet i Lund har aldrig varit så lågt som det senaste året. Ändå är byggarbetslösheten lägst i länet. Det byggs nämligen en hel del industri- och institutionsbyggnader – Draco, LMEricsson, BMC. Däremot inte bostäder. Ännu har inga lyxvillor börjat byggas vid Sankt Lars, men i Lund lyser också de lite mer spektakulära bostadsområdena med sin frånvaro.

Sanningen är att Lund på senare år inte varit särskilt framstående på att bygga bra bostäder eller bostadsområden. Säg några stadsdelar, som blivit bra och attraktiva! Gunnesbo, Ladugårdsmarken, Värpinge – har de förutsättningar att bli trivsamma och attraktiva stadsdelar? Kanske om trettio år.



Köp- och tjänstemannaväldet

Det normala är naturligtvis att hävda att är allt politikernas fel. Särskilt om man de senaste mandatperioderna har haft skiftande majoriteter, som inte hunnit infria sina vallöften, förrän minoriteten återgått till makten. Det har skett i Lund, det har skett i Malmö, men det kommer knappast att ske igen.

Så enkelt är det förstås inte. Varför kunde s-v-mp-majoriteten i Lund inte genomföra sina idéer förra perioden det begav sig? Ett skäl är att Lund har en gedigen hegemoni av högre tjänstemän med ett stort motstånd mot nya idéer. Liksom köpmännen tror de inte på att några förändringar kan vara av godo, särskilt inte om de inskränker på den heliga bilismens rörelsefrihet. Uppbackade av enskilda medborgare, som i Lund kanske mest av alla utöver sin lagliga rätt att överklaga beslut som inte passar dem, har de lyckats dra många frågor i långbänk, så att luften till slut gått ur dem. Hardebergaspåret, Villa Sunna, Bilfri innerstad är några exempel.

Ulf Nymark kritiserade i VB nr 38/95 majoriteten i Lund för att inget händer, och Ola Hagring svarade honom i nr 5/96. Det som händer syns dock inte ännu.

Men snart ska det hända! Snart ska Mårtenstorget bli bilfritt och fotgängare och cyklister ska kunna röra sig lättare in till och i staden. Det som krävs är bara att politikerna är fast beslutsamma och lyckas överföra sin entusiasm både på tvivlare i de egna partierna, och på tvivlare bland stadens köpmän som alltid varit rädda för förändringar.

Jönköping föredöme?

Handelsföreningen har, som VB berättade i förra numret, bjudit in sina medlemmar och ett antal politiker att ta del av exemplet Jönköping, där stadskärnan åter väckts till liv efter stormarknadsetablering utanför stan. Men lösningen är där, lika lite som i Lund, att bygga en massa parkeringshus centralt. En satsning på trivsamma uteserveringar på gator, där folk kan promenera och handla, behöver inte betyda maximal biltillgänglighet. Det är tillgängligheten för människan som är avgörande. Om hon sedan tar sig till stan med bil, buss eller cykel, så är det viktigaste hur man utnyttjar dessa transporter. Bra information om busslinjer, tider och hållplatser, om lediga parkeringslägen för cyklar och bilar är viktigare än närheten till dem.

Det ska bli intressant att diskutera med handelsföreningens medlemmar om de mål som är våra gemensamma, nämligen en levande stad. Inte bara innerstad, utan hela Lund, och inte minst hur stadsdelarna ska bli levande och självförsörjande.

Detta är väl knappast något vi hinner att visa upp för besökare till Staffanstorps bomässa redan nästa år. Det lär ta lite längre tid, om alla ska vara med på noterna, inklusive de bekväma stadsbilister som ger uttryck för sitt förakt för de nya trafikidéerna i Sydsvenskans inändarspalter.

Visa Sunda skolan!

Men för att ta fasta på Lunds eventuella brister i förträfflighet, är det bäst att ta tjuren vid hornen. Sagt och gjort! Lundas fastigheters ordförande Mårten Dunér har redan föreslagit sin styrelse att initiera ett arbete med att visa upp Lund på Bo97. Mårten pekar på kommunens engagemang i "Sunda skolan" och det miljötänkande som präglar mycket av arbetet i kommunen idag. Han förslår en samarbetsgrupp mellan Lundas fastigheter, byggnadsnämnden, miljödelegationen Lunds Energi och tekniska nämnden, men också informationsavdelningen och turistbyrån, som kan behöva några konkreta projekt att visa upp.

Målet är: Visa Lund – i Staffanstorp – om inte besökarna vill ta sig hit!

Thomas Schlyter

Ge AMS resurser till kommunerna!

Inför årsmötet hastade jag i sista stund fram en motion om vänsterpartiets syn på den offentliga sektorns organisation för full sysselsättning. Detta i en tid då klassklyftor och fattigdom ökar och vi ser en medelklass som konsumerar välfärd och en växande underklass som hålls vid liv genom fattigvård och som många gånger ställs utanför den demokratiska processen.

Jag hade tyvärr ingen möjlighet att under årsmötet delta i debatten kring min framlagda motion. Jag gör nu ett försök att väcka debatten i Veckobladet och hoppas att den kan bli startskottet till den förnyelse- och framtidsdebatt som allt fler efterfrågar i och utanför vänsterpartiet.

Jag har svårt att förlika mig med socialdemokraternas förslag att samtidigt som man höjer ersättningsnivåerna i socialförsäkringarna till 80% vill införa en riksnorm för socialbidragen på ca 1 500–2 000 kr i månaden. En politik som hårdast drabbar de svaga tex de 50 000 ensamstående mödrar som idag står utan för socialförsäkringssystemet. Socialdepartementet försvårar sig med att arbete och utbildning alltid måste löna sig och att det aldrig får löna sig med bidrag. Detta förstärker bilden av att politikerna inte längre har kontakt med vanligt folk som de hade förr. Vanligt folk som de tvingas till socialkontoren när alla pengar är slut vet att det inte lönar sig med socialbidrag. Sverige måste ha råd att garantera sina medborgare en skälig levnadsnivå. Vilka krav ställer man på individen i en tid då inte ens en högkonjunktur skapar full sysselsättning? Alla vill med något undantag arbeta, ska dessa straffas med gamla tiders fattigvård, nödhjälpsarbeten och ökad kontroll? Människors behov av socialbidrag är inte längre knutet till att de har individuella problem. Problemet har istället flyttat upp till en strukturell nivå.

Sextimmarsdagen

Sextimmars arbetsdag, övertidsbegränsningar, kompetensutveckling, ökat socialt ansvarstagande inom företagen, lärlingssystem och skatteväxling är bra åtgärder som vänsterpartiet vill införa för att möta de strukturella förändringarna som är orsaken till arbetslösheten.

Innan vi sitter i regeringen och inför dessa åtgärder, krävs en översyn av konstruktionen kring ersättningsnivåerna med inriktningen på att stoppa det dualistiska samhälle som Sverige håller på att bli. I vilket de som finns i systemen får åtnjuta det vi har kvar av välfärd medan de som står utanför blir allt fler och allt fattigare. Centerpartiets idé om tryggad generell välfärd genom grundtrygghet bör inte genast förkastas.

”Inkomsttrygghet är effektivast när det gäller att bekämpa fattigdom och klassklyftor” står det att läsa i förslaget till nytt principprogram för vänsterpartiet. Inkomsttrygghet är en förutsättning för att en arbetslös och socialt utslagen ska kunna frigöra egna resurser och gå vidare, men det vete katten om dagens konstruktion av dessa ersättningar

är effektivast när två tredjedelssamhället börjar bli ett faktum, där allt fler hamnar utanför systemen och solidariteten för den utslagna tredjedelen försvinner från politiska agendan. Under de senaste tio åren har en miljon hushåll, eller 1,8 miljoner svenskar varit tvungna att med mössan i hand ansöka om socialbidrag. Socialbidragsutgifterna har under samma tid ökat från 2 miljarder till dagens 12 miljarder. Dagens socialförsäkringssystem är inte anpassade till dagens massarbetslöshet. När statens skyddsnet inte funkar, så får kommunerna ta över kostnaderna.

Lyft bort försörjningsfrågorna från kommunerna

Det är framförallt ungdomar, ensamstående mödrar och invandrare som idag inte klarar av att vara självförsörjande. Kommunernas redan ansträngda ekonomi får allt svårare att klara försörjningsansvaret för de allt fler utförsäkrade arbetslösa människorna. Arbetsbelastningen på socialkontoren närmar sig bristningsgränsen vilket får till följd att det sociala arbetet med arbetslöshetens långsiktiga effekter som ökad social utslagning, missbruk, ghattobildningar m.m. blir eftersatt då resurserna tryter.

På socialkontoren ska den utförsäkrade arbetslöses ekonomi genomgå en tidskrävande individuell behovsprövning allt enligt gammal fattigvårdsmodell. Här fungerar inga rationella enhetliga och framförallt rättvisa handläggningsprinciper. 1967 tillsattes en utredning som skulle ge oss en modern sociallagstiftning. Den gamla fattiglagen skulle bort. Tio år senare kom socialutredningen med förslaget: Sverige skulle få en modern socialtjänst, där hjälp för fattiga och utslagna skulle bli social service på samma villkor som för alla andra medborgare. Tyvärr blev det inte så. Fattiglagen blev kvar, med de lokala, godtyckliga behovsprövningarna. Med de nya förslagen om en riksnorm på 1 500–2 000 kr är vi tillbaka på 50-talet, då småbarnsmamman får gå till socialen innan hon har råd att söka läkarvård för sina barn.

Annorlunda i Europa

Ute i Europa ser det annorlunda ut. I Storbritanien överfördes redan på 40-talet det ekonomiska bistånds-

prövningen från socialarbetarna i kommunerna till statliga försäkringskontor. I Holland och i många andra EU-länder arbetar socialarbetarna ute i rådgivningsverksamheter ute i kommundelarna och utgår från tillgänglighet och anonymitet. Tapio Salonen, vänsterpartist och fil. dr i socialt arbete skriver i *Socionomien* 7/95: ”När väl försörjningsfrågor och lagreglerade insatser lyfts bort från det kommunala sociala arbetet kan det egentliga sociala arbetet ges en möjlighet att utvecklas. En historisk chans. I detta scenario kan en brokig mångfald av sociala verksamheter utvecklas som sysslar med stöd- och motivationsarbete.”

Ett radikalt förslag från ett radikalt vänsterparti borde vara: Låt de lokalaförsäkringskassorna administrera en riksnorm på ca 3 500 kronor (vilket motsvarar dagens nivåer).

Överför resurser från AMS och staten till kommunerna

Förra våren granskades AMS av amerikansk expertis som utifrån ett krasst marknadsekonomiskt perspektiv baserade ut att det var dags att lägga ner stora delar av verksamheten bl.a. arbetsmarknadsutbildningarna. Som vänsterpartist tycker jag att det är hög tid att granska den heliga kon AMS som allt för länge skyddats från vettig insyn av socialdemokratiska karriärer och tempeltjänare som gör allt för att behålla den gamla kartans beprövade vägar trots att verkligheten förändrats och nya vägar måste skapas. Detta får vi inte lämna över till amerikanska experter. Vänsterpartiet måste komma med förslag till förändringar som passar in på vår syn om framtidens arbetsmarknadspolitik.

Inför den socialdemokratiska partikongressen har det väckts många motioner i samma riktning. Kommunalpolitiker, SSU och fackföreningarna reagerar allt mer mot ineffektiva arbetsmarknadsåtgärder, t.ex. Samhall, rundgångar i systemen m.m. En del motioner handlar om att låta kommunerna ta över arbetsförmedlingarna. Detta tycker jag är ett steg i rätt riktning. (Givetvis måste Länsarbetsnämnder och viss kvaritativt överbyggnad finnas kvar inom staten.)

Däremot bör kommunerna få ett större ansvar för den praktiska arbetsmarknadspolitik. Från det patriarkala uppifrån ner systemet är det nu dags att vända till ett nerifrån och upp perspektiv. Inom AMS finns det en övertro på uppifrån styrda strategiska åtgärder och ibland går det riktigt galet som när Länsarbetsnämnden fick för sig att museerna i regionen behövde folk som registrerade museiföremål. Varken Malmös eller någon annan kommuns politiker blev ansvariga eller delaktiga när AMU i Malmö senare fick uppdraget av länsarbetsnämnden att utbilda ett fyrtiotal

arbetshandikappade till museiregistrerare i avancerad datateknik till en kostnad av ca 30 miljoner kr. Det hela blev inte bättre av att Margot Wallström beslutade att fördela 230 miljoner kr till dylik registrering med föreskriften att arbetet endast fick utföras av unga arbetslösa akademiker. Endast ett fåtal arbetshandikappade sitter idag på museerna och registrerar. De flesta får nu förtids/sjukpension/socialbidrag medan museernas arkiv dammar igen, och saken blev inte bättre av att merparten av de statliga pengarna gick till museer i Stockholm. Typiskt dålig uppifrån och ner-planering.

De nya dateken för arbetslösa ungdomar ska innehålla praktikuppgifter ute i det lokala näringslivet. Detta går mycket trögt på de kommunalt drivna dateken då de styrs av AMS reglementen. Där emot är resultaten från Malmös privata datek betydligt bättre.

Ge de kommunala dateken större handlingsutrymme. På kommunens initiativ skulle dateken kunna medverka i skolans IT-satsningar eller stötta lokala ungdomskooperativ som gav ut vettiga företagstidningar för de lokala näringslivet.

Popstad Lund kanske kan bli popstad Europa om vi som i Århus har ett 40-tal kommunalt anställda unga popband. Minska våldet på Lunds skolgårdar genom att som i Burlöv ALU-anställa rastvakter, manliga förebilder mm. Ja listan på olika behov av socialservice i närmiljön är lång. Förutsättningarna för att organisera meningsfulla sysselsättningar för utförsäkrade arbetslösa medborgare och att säkra rehabiliteringskedjor för socialt utslagna förbättras och blir effektivare om kommunerna får ansvaret för arbetsförmedlingarna.

Författaren och ekonomen Carl Hamilton som fått uppdraget att komma med förslag till åtgärdsprogram mot arbetslösheten i Västernorrland kom under en inventering av arbetsmarknadsåtgärdernas olika kostnader fram till, att en lätt alkoholiserad, arbetslös man i 35 års åldern under ett år kostat samhället en miljon kronor i olika åtgärder från olika instanser. Mannen hade själv uppburit ca 100 000 kr för sin försörjning. Hur effektivt investeras denna miljon kan man fråga sig? I Kommunförbundets programberednings slutrapport: Så vill vi ha't redovisas bl.a. följande: 60–80 % av socialtjänstens, försäkringskassans, arbetsförmedlingens och psykiatriens personal anser att det ofta eller ibland förekommer dubbelarbete mellan myndigheter. Ökade sparbetning för med sig att de olika myndigheterna gärna försöker föra över kostnadsansvaret på en annan myndighet.

(forts. på sid 4)

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

NY ADRESS.....

Trafiken i Lund

Tekniska nämnden och byggnadsnämnden inbjöd ledamöterna till ett informations- och diskussionsmöte om trafiken i Lund den 30 januari. Programmet var ganska omfattande och täckte in mycket av det utredningsarbete som nu pågår.

Första punkten var Hållbar utveckling enligt Riokonferensen, men det sades inte så mycket om den. Istället fick Stig Gustavsson från Stadsarkitektkontoret fortsätta med en kort men bra exposé över trafikutvecklingen i Lund. Det verkar som om Riokonferensen trots allt gjort ett visst intryck.

Nästa programpunkt behandlade vägar. Den ena av Vägverkets båda representanter föredrog Östra Ringen. Vägverket ska göra en sammanställning av remissvaren. Det ska bli intressant att se vad den kommer att innehålla – Vägverket ger sig nog inte i första taget.

Önnerupsvägen

Vägverkets andra representant föredrog väg 108, anslutning väster om Lund. Sex olika lösningar för anslutningen av Trollebergsvägen-Lommavägen mot väg 108 presenterades. I korsningen har det inträffat flera trafikolyckor och Vägverket vill höja trafiksäkerheten. Nu var plötsligt Riokonferensen glömd. Bakom förslagen ligger en förväntad trafikutveckling som obönhörligen ger ökad trängsel, längre restider, fler olyckor och sämre miljö. Lösningen å la Vägverket är som vanligt att öka kapaciteten i trafiksystemet, dvs. i allmänhet fler och fler vägar. Det var sorgligt att i uppräknningen av de olika förslagen höra den begränsade hållbarheten som den förväntade trafikutvecklingen ger. Ett förslag duger till 2005, ett annat till 2010 etc. Och då, plötsligt, kom Vägverkets representant ihåg Riokonferensen: fick man inte förbättra vägsystemet skulle detta leda till köbildning etc. som i sin tur skulle ge ännu större koldioxidutsläpp. Då blev åtminstone jag härsken.

Mårtentorget återstår

Därefter presenterades läget för Centrumutredningen. Kvar att färdigställas finns bl.a. Mårtentorget och Östra Mårtensgatan. Anders Tingvar efterlyste riktlinjer, det finns flera förslag för t.ex. Östra Mårtensgatan. Han fick svar direkt av Thomas Schlyter: Det kommer skrivelser, i vilka Östra Mårtensgatan föreslås bli gågata, till byggnadsnämnden och tekniska nämnden. Skrivelserna är ett resultat av de överläggningar som s. v. o. mp haft kring trafikfrågor.

Staffanstorpsvägen

Mot slutet togs Staffanstorpsbanan och Lundalänken upp. Staffanstorpsbanan är tänkt att gå Malmö-Staffanstorp-Dalby och Lundalänken Staffanstorp-Lund med slutstation vid LTH/Ideon. Projektet sägs stå och falla med Citytunneln, ett exempel på den hämsko som Öresundsbron utgör för utvecklandet av kollektivtrafiken. För sex år sedan lade Miljödelegationen Västra Skåne ett förslag om snabbspårsvägar inkluderande bl.a. Lund, Staffanstorp och Malmö. Därefter kom Öresundsbrobeslutet och den lokala regionala spårtrafiken blev beroende av Citytunneln. Utan citytunnel kan spåren ej dras in i centrala Malmö, med sämre tillgänglighet och attraktivitet som följd.

Vad kostar spårvägen?

Jan Andersson (m) frågade hur många miljarder dessa spårprojekt skulle kosta och fick svaret 450 miljoner kr, vilket inkluderar vagnar. Kostnaden kan jämföras med vad vägbyggnaderna väster om Lund kostat hittills: 250 miljoner kr och vad Östra Ringen med tillhörande vägar beräknas kosta: 150 miljoner. Det finns alltså pengar, men som så ofta på fel ställe. Det är en uppenbar risk för att det här projektet går i stå: Vägverket och Malmö stad driver ett energiskt arbete för Yttre Ringvägen. Frågan är hur det går med kollektivtrafikinvesteringarna då?

Mötet gav en kommunalpolitiker ett och annat att fundera på. Den svåraste frågan är den som rör den totala trafikvolymen (första punkten i s. v. o mp's vision om trafiken i Lund). Hur ska vi hantera den årliga ökningen av trafikvolymen med 1%, en ökning som är svår att kontrollera på lokal nivå. Ökningen har många orsaker, flera av icke-kommunal art. Man kan hoppas på nationella restriktioner (höjt bensinpris osv.) men utan dessa blir det svårt. Jag känner starkt för en politik i linje med andra punkten i svomp's vision om trafiken i Lund (inga nya vägar ska byggas...): kappat i hjulet för den utveckling som bl.a. Vägverket önskar. Bättre förutsättningar för gående, cyklist och kollektivtrafikresenärer ska vi erbjuda istället!

Ola Haging

Skåne – time out

Den politiska styrgruppen för bildandet av landstinget Skåne har begärt "time out". Det betyder att bordet gjorts rent för det, som man – åtminstone i Kristianstad län – anser vara kärnfrågan: Var institutionerna skall ligga. Andra frågor tas överhuvudtaget inte upp förrän Kristianstad garanterats ordentlig utdelning av samarbetet.

I det senaste nyhetsbrevet från Landstinget Skåne uttrycks det så här: "Vid den efterföljande överläggningen beslöt den politiska styrgruppen att inte gå vidare med dagens aktuella beslutsärenden.

Styrgruppen uppmanar partioorganisationerna i Skåne att nu ägna kraft åt fördelning och lokalisering av Skånes regionala verksamheter, såväl landstingskommunala som statliga.

Styrgruppen beslöt vidare att ändra programmet vid det planerade internatet i Margareterop den 18–19 mars. Programmet ska koncentreras kring frågor om hur och var Landstinget Skånes regionala funktioner skall lokaliseras."

Det är uppgiften att landshövdingen i det enade Skåne skall bo i Malmö, som utlöst det bråk, som tidigare bara legat latent. Framträdande kristianstadspolitiker hotar nu att hoppa av det samarbete, som idag finns över länsgränsen och planerna på att slå samman länen om "de inte får resten." Om de menar allvar återstår att se.

Vänsterpartiets grundinställning till regional demokrati kanske kan lösa upp knutarna. Om den tillämpas fullt ut i Skåne – på försök – blir det kanske enklare att komma överens. Skåne kan bli en region där man på försök avskaffar landshövdingeämbetet, för över uppgifter som länsstyrelserna har idag och som inte är ren myndighetsutövning och eventuellt ytterligare något som behöver samordning till ett gemensamt landsting för hela Skåne. Kvar blir då myndighetsfunktionerna, som gärna kan ligga i ett statligt lokalkontor i Kristianstad.

Eftersom den infekterade frågan om landskapets huvudstad intimt är förknippad med landshövdingens bostadsort, bör rimligtvis infektionen gå över om "kungens befallningshavare" avskaffas. Sedan kan kommunerna gräla bäst de gitter om vilken, som verkligen är Skånes huvudstad. Det kan också vara intressant att se om vi verkligen klarar oss själva utan Ann-Cathrine Haglund och Anita Bråkenhielm. Går det inte får man väl inrätta ämbetet igen.

Rolf N

AMS... (forts.från sid. 3)

EU-fonderna, t.ex. socialfond 3 mot arbetslösheten, kräver ett nerifrån och upp-perspektiv, kommunerna måste stå för 50 % av kostnaderna för sökta EU-projekt.

Ge kommunerna medel för att utveckla den lokala arbetsmarknaden genom att avbyråkratisera AMS-apparaten! Omfördela resurser från de omfattade företagsstöden på närmare 50 miljarder, som enligt en färsk utredning från industrins utredningsinstitut (IUI) inte ger några jobb! (Citat utredaren, SDS13/2 96: "I själva verket är det svårt att hitta några positiva effekter av företagsstöden.") Satsa mer på kommunala projekt, kooperativ, social service och miljöarbete! Mitt bidrag till Rolf Nilsons föreslagna vänsterdebatt om 2000-talets vänsterfrågor är i korthet:

– Samla tidigare sektorsindelade myndigheter inom arbetsmarknadsfrågor och rehabilitering i s.k. kommunalarbetsförbund tillsammans med lokala näringslivet.

– Lyft bort försörjningsfrågorna från kommunerna och låt kommunerna sköta arbetsmarknadsåtgärderna och social service till invånarna.

– Låt de lokala försäkringskassorna administrera en riksnorm med skäligen levnadsnivå.

– Överför resurser från AMS och staten till kommunerna; låt kommunerna bli arbetsförmedlare.

Per Schüller

MÖTE MÖTE



KOMMUNALPOLITISKA GRUPPEN
Må 26.2 kl. 19.30 på partilokalen. Beredning av fullmäktigeärenden. Må 11.3 kl. 19.30, möte om trafikfrågor. Ola Haging, tekniska nämnden, Thomas Schlyter, byggnadsnämnden och Karin Svensson Smith, miljödelegationen inleder. Alla välkomna!

RÖDA KAPELLET Sö 25.2 kl 18.45 rep. med Joakim på musikskolan inför 23 mars. Nr 101, 190:2, 175, 209, 218, 224, 226, 296, 297, 298a, 315, 321, 324 och 325. Fre. 1.3 internat, samling i Skånes Tranås kl. 18.30. Anmälan till sommarlägret mottas gärna!

VECKOBLADET

Detta nummer gjordes av Gunnar Sandin och Thomas Schlyter.



Manus sänds per post till Veckobladet, Bredg. 28, 222 21 Lund. Onsdag e. 18 till fax 046-14 65 82. Manus mottas gärna på 3,5" diskett. Telefon till redaktörerna: Rolf L. Nilson 046.12 90 44 Karin Blom 04-14 16 12 Thomas Schlyter 046-14 75 05. Vid utebliven tidning ring: Sven-Bertil Persson 046-13 82 13.