

Den nya miljöbalken-en ny miljöskandal Sviker vänsterpartiet?

- Att en skandal som den den tunnelbygget genom Hallandsåsen har inträffat, tycker Karin Svensson-Smith inte är särskilt förvånande.

Karin Svensson-Smith är ordförande i miljödelegationen i Lund och har även suttit med i den statliga utredningen av kommunikationsfrågor. Hon föreslås som första namn på riksdagslistan av vänsterpartiet i Lund

- Den nuvarande lagstiftningen och sättet att hantera miljöfrågor lämnar alltför stor frihet åt företag och ekonomiska intressen, säger Karin. De lagar som i första hand styr dagens hantering av miljöfarliga ämnen är lagen om kemiska produkter (LKP) och miljöskyddslagen. Kemikalier som introduceras på marknaden skall granskas av kemikalieinspektionen, som tyvärr släpar efter enormt i denna granskning. Nya ämnen introduceras i en rasande hastighet och inspektionen har inte resurser att hinna med i denna takt. Många kemiska produkter används alltså utan att de hunnit bli granskade.

- Även om kemikalieinspektionen skulle komma fram till att en viss kemisk produkt är farlig för hälsan, hjälper inte detta särskilt mycket, om detta ämne får användas i andra EU-länder. Den viktigaste principen inom EU är ju att de fria marknadskrafterna inte får hindras. Är varan tillåten i ett EU-land skall den i princip vara tillåten i övriga länder, fortsätter Karin.

Döda kor svåra att dolja

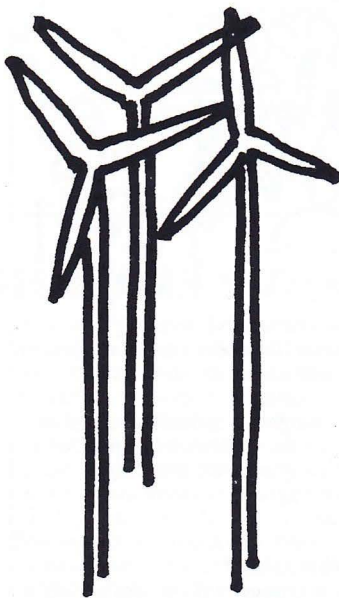
- Lagen om kemiska produkter föreskriver att företag m.fl. för ett visst ändamål skall använda det minst miljöfarliga ämnet, när det finns flera att välja på, den s.k. substitutionsprincipen. Det är kommunerna och länsstyrelserna, som skall utöva tillsyn och se till att företag och andra aktörer följer denna princip. Idag finns det, enligt Karin Svensson-Smith, alldeles för lite resurser hos de myndigheter som skall granska att denna lagstiftning följs.

- Det innebär alltså att företag m.fl. kan härja ganska fritt, om inte det råkar bli sådana uppenbara skandaler som att kor faller ner och dör. Hade inte detta med korna

inträffat, är jag övertygad om att hanteringen kunnat fortsätta, och allmänheten hade inte fått kunskap om dessa flagranta överträdelser både mot miljölagstiftning och mot lagstiftningen till skydd för de anställdas hälsa, fortsätter Karin.

Ny miljöbalk förvärrar läget

Ett förslag till en ny samlad lagstiftning inom miljöområdet, den s.k. miljöbalken, kommer enligt regeringens planer att läggas fram som en proposition inför riksdagen före jul.



- Man skulle ju kunna hoppas, att ett nytt förslag till miljöbalk skulle ta itu med de brister, som dagens miljölagstiftning har. Men så är knappast fallet, snarare tvärtom, säger Karin. Staffan Westerlund, professor i miljö rätt, sitter med i den grupp som lagt fram förslaget till ny miljöbalk. Hans reservation mot förslaget omfattar 70 sidor och innebär allvarlig kritik mot förslaget. Karin har läst denna reservation och är benägen att instämma i den massiva kritiken.

Värdelös lag utan sanktionsmöjligheter

- Den nya miljöbalken avlövar faktiskt de centrala paragraferna i dagens lagstiftning. Möjligheterna till att döma till sanktioner för brott mot § 5 i lagen om kemiska produkter, den s.k. substitutionsprincipen, tas i praktiken bort i det nya förslaget. Vad skall man med en lag till om det inte finns möjligheter att bestraffa dem som bryter mot lagen, frågar sig Karin.

- En annan sak jag skulle vilja ändra på i förslaget är det s.k. uppsåtsrekvisitet. Detta innebär att åklagaren måste bevisa att miljöbrottslingen brutit mot lagen med avsikt. Uppsåtsrekvisitet är ett stort hinder i lagstiftningen, när det gäller att kunna utdöma straff för miljöbrott. De få och relativt måttliga påföljder som blir följden av ett miljöbrott strider mot ett allmänt rättsmedvetande och fungerar knappast brottsförebyggande.

Vänsterpartiet sviker?

- Detta och mycket annat måste ändras i den nya miljöbalken, anser Karin. Det förslag som ligger idag är knappast moget att läggas fram för riksdagen. Socialdemokraterna och tyvärr tycks även vänsterpartiet centralt arbeta för att förslaget skall läggas fram som proposition före jul. Om socialdemokraterna och vänsterpartiet verkligen menar något med att de är miljöpartier, måste förslaget omarbetas rejält. Den lydelse som förslaget till miljöbalk har idag innebär snarast ett steg bakåt för miljöpolitiken.

- En bra lagstiftning är ett viktigt styrinstrument i miljöpolitiken, men lagen måste kompletteras med en rad andra åtgärder. Det är naturligtvis också viktigt att alla myndigheter som på olika sätt övervakar att lagstiftningen följs ges väsentligt utökade resurser, anser Karin.

Marknaden och konsumenten

- Idag förväntar sig politikerna att konsumenterna skall göra miljömedvetna val i sin konsumtion. Det är naturligtvis positivt med miljömedvetna konsumenter,

men det går inte att förlita sig på att enbart miljömedveten konsumtion skall styra marknaden i önskvärd riktning, säger Karin. Detta skulle kräva att konsumenterna är mycket ansvars-kännande, kan överblicka en oändligt stor informationsmängd och dessutom kanske är villiga att betala ett högre pris för den ekologiskt riktiga produkten. Ansvaret för att styra produktionen in mot en hållbar och ekologisk inriktning kan inte enbart hänvisas till marknaden utan måste i stor utsträckning vila på samhället.

Dags för nationell Agenda 21

- Lagar är bra ett bra styrmedel, men har den nackdelen att de ofta släpar efter i den snabba utvecklingen av nya produkter. Målsättningen för miljöpolitiken måste vara att på sikt upphöra med den ständiga introduktionen av nya naturfrämmande ämnen, vars verkningar man ofta inte vet något om förrän de ställt till med irreversibla skador.

- Vi har idag Agenda 21 både på internationell nivå och på kommunal nivå. Ofta kan man uppleva att det som görs på kommunal nivå kan motverkas av det som händer på nationell nivå, säger Karin. Det är dags för en Agenda 21 på nationell nivå. Miljömål måste integreras i hela samhällsplaneringen. Målsättningen för både för näringslivspolitik, jordbrukspolitik, bostadspolitik, energipolitik och inte minst för kommunikationspolitiken måste vara en hållbar utveckling. Idag använder staten 111 miljarder till nybyggnad och underhåll av vägar. Istället för att ytterligare underlätta för den miljöförstörande bilismen skulle dessa pengar kunna satsas på arbeten inom vård och utbildning, som både skapar arbetstillfällen och är till nytta för medborgarna.

Sm

Rättelse

I förra VB hade ett fel insmugit sig angående Daniel Sestrajcics telefonnummer. De rätta är: 040-921411 eller 040-79293

Valupptakt

Som en upptakt till Vänsterpartiets valarbete inför valet nästa år hölls förra lördagen ett möte i Växjö. Medlemmar från hela södra Sverige var där för att få inspiration och kraft. Från Lund kom Göran Fries och jag.

Med hjärtat till vänster.

I en stor dansrotunda i Folkets Park samlades vi och möttes med texten "Välkomna till Växjö här styr vänsterpartiet tillsammans socialdemokrater och miljöpartister." Där fanns också en färgglad banderoll "Med hjärtat till vänster", som hade beställts och tillverkats i kommunens systuga för arbetslösa. Vänsterpartiet har gjort Växjö känt som en föregångskommun både med arbetstidförkortning och i jämställdhetsarbete.

Guadrans dag

Men det var inte mycket prat om den lokala politiken. Guadrans inledde med att tala att vi i valrörelsen måste gå ut till försvar för politiken, för demokratin. Den representativa demokratin måste försvaras och ges tyngd i balansen med marknadens och medias. Politikerföraktet och ointresset är ett reellt hot som vi måste möta med att möta människor där de är.

- Vi ska bjuda in oss och bjuda ut oss, sa Gudran

- Vi ska kontakta alla tänkbara föreningar, och fråga om vi inte kan få komma för att höra vad de har för synpunkter på samhället och vad de vill förändra.

Guadrans var i god form, tiden gick fort och i inledningstimmen talade hon mest om arbetslösheten, EMU och arbetstidsförkortning, det vill säga sådant som i första hand kan hänföras till det första av vår politikens fyra ben: klass, kön, miljö, internationell solidaritet. Men sedan hade vi flera timmar till politisk diskussion med Gudran mycket annat.

Valplanering

Medan Gudran pratade med journalister, presenterade Ann-Margareth Livh, som jobbar i vänsterpartiets centrala valplaneringsgrupp, hur det är tänkt att partiets begränsade resurser ska användas. Numera är det ju lätt för alla lokalorganisationer att ta hem centralt material via internet om man vill veta snabbt vad partiet gör i riksdagen eller hur uttalanden i olika frågor har formulerats. Att skriva insändare är en viktig del i valkampanjen, och det är något som bör intensifieras nu. Sedan blir det trångt i spalterna.

Det kom fram starka önskemål på ett veckobrev efter moderat modell. Vi får se vad de klarar av i Stockholm. Ann-Margareth visade också resultat av några under-

sökningar av hur folk uppfattar de olika partiernas profil. Vänsterpartiet uppfattas som det parti som står på de svagas sida. Det kan vi vara stolta över, men det förpliktigar också.

Positiv stämning

Ingen fråga kom till Gudran om hennes alkoholism. Inledningsvis hade hon sagt att det var fritt fram för frågor om detta eller för diskussion om partiledarposten. Men det var politiken som diskuterades, och det i mycket positiva

När jag kommer hem finner jag i handlingarna till partistyrelsemötet nästa helg att valplattformgruppen med Lars Ohly i spetsen anser att partistyrelsen ska föreslå kongressen att kräva en medlemomröstning om regeringsmedverkan för vänsterpartiet blir aktuell. För mig tycks det som om tron på den representativa demokratin är svag i partiet. Kan det verkligen vara så att gruppen inte anser sig kunna lita på den styrelse vi ska välja i januari? Jag misstänker att det snarare är frågan om



och konstruktiva ordalag. Många synpunkter kom fram men inte mycket som kan uppfattas som kritik. Jag hade hört, att på ett valupptaksmöte i Bollnäs helgen innan, hade många män tagit upp och ifrågasatt feminismen som grund för partiet. Någon sådan grundläggande ideologisk fråga togs inte upp i Växjö.

Regeringssamarbete?

Självklart berördes frågan om förhållandet till socialdemokraterna och någon menade att man ska inte gå ut och prata om ministerposter för valet. Men alla lät sig övertygas (eller nöjas) med Guadrans skickliga bemötanden. Hon kommer att vara beredd att diskutera sakfrågor med tänkbara samarbetspartner efter valet. Ett partistyrelsemöte är inplanerat direkt efter valet för att kunna ha inflytande på processen. Men på en fråga om hon kunde tänka sig en så bred regering som i Finland, var svaret nej. Moderaterna är våra huvudmotståndare i valet och våra skillnader i sakfrågorna ger knappast möjligheter för detta.

att skapa en så otymplig procedur så att förhandlingar om samarbete i praktiken blir omöjliga.

Enigheten är kanske inte så stor som det tycktes i Växjö. Det är bara genom en ordentlig debatt i sakfrågor som större enighet kan nås.

Sätt igång!

Valarbetet måste börja. Våra opinionssiffror är inte lika höga som för ett år sedan. Men vi är fortfarande tredje största parti och med en god valrörelse tänker vi förbli det.

Ann

Hösttankar

När rönnbären är röda och räven alltmer sur står svamparna maskätna i backen. Då är det för sent att komma i tid och för tidigt att gå i ide.

Noak

Stenen har börjat rulla

Ansvar för kommunens skolor bör läggas tillbaka på utbildningsnämnden. Det föreslår Gunnar Stensson i förra VB. Gunnar saknar en kompetent och respekterad kommunal nämnd som kan ta ansvar för de skolbeslut som fattas av riksdagen. Ungefär samma sak säger Ulf Nilsson (fp), f d ordförande i skolstyrelsen, som i en motion till fullmäktige föreslår att utbildningsförvaltningen ska få det övergripande ansvaret för all skolverksamhet i kommunen.

Dessa förslag missar vad som håller på att hända. De lokala nämnderna kanske inte fungerar som en traditionell skolstyrelse, men de kan i stället bli en injektion för utvecklingen i skolan. De lokala politikerna har ansvar för en eller ett par skolor och utkräver ansvar direkt från varje skola. Politikerna i kommunalnämnden känner sina skolor. De vet vad som fungerar bra och vad som är mindre bra. De följer utvecklingsarbetet, tar reda på hur man arbetar med de barn som inte får godkänt, vet hur stora klasserna är osv. För första gången har vi nämnder som inte bara tar ansvar för de beslut som fattas av riksdagen, utan som också tar ansvar för utvecklingen av de de enskilda skolorna.

Skolan har en lång historia bakom sig med olika läroplaner som beslutats centralt och som bara lämnat marginella spår efter sig i det dagliga skolarbetet och i utvecklingen av skolan. Så har det blivit eftersom det varit ett stort avstånd mellan dem som fattat besluten och dem som skolat verkställa dem.

Även sedan skolan kommunaliserats har skolstyrelserna och förvaltningarna fortsatt i de gamla spåren. De har låtit skolorna sköta sig väldigt mycket själva. Så har skolan blivit en institution som är svår att påverka både för elever och föräldrar.

Respekt för besluten

Det är en tydlig skillnad i hur de olika verksamheterna i kommundelen respekterar den lokala nämndens beslut. För personal inom barnomsorg, äldreomsorg och fritidsverksamhet är nämndens status självklar. Så är det inte inom skolan. Det krävs korta avstånd mellan skola och politiker för att ändra på detta.

I den nya kommunalorganisationen betraktas skolan utifrån. Politikerna har inte skolan som specialintresse. "Skolchefen" kan komma från en helt annan verksamhet än skolan. Rektorer får möjlighet att träffa chefer från barnomsorg och äldreomsorg på ledningsgruppsmöten. Skolpersonal träffar personal från andra områden. Alla "utomstående" har synpunkter på skolan från sina barns perspektiv, från sitt eget föräldraperspektiv och utifrån sin erfarenhet av andra organisationer där de själva arbetar.

forts sida 4

För en bättre miljö - inga fler satsningar på bilismen

Vid Tekniska nämndens oktober-sammanträde behandlades förslag till yttrande över "Samrådsförslag till översiktsplan" för Lunds kommun. Vänsterpartiet föreslog att nämnden skulle uttala att planeringen inte borde anpassas till den ohämmade tillväxten av bilismen, som är en av planens förutsättningar. Därför skulle de i planen inlagda vägreservaten utgå enligt Vänsterpartiets uppfattning. Nämndens majoritet valde att avslå förslaget. Jag reserverar mej härmed därför till förmån för Vänsterpartiets förslag.

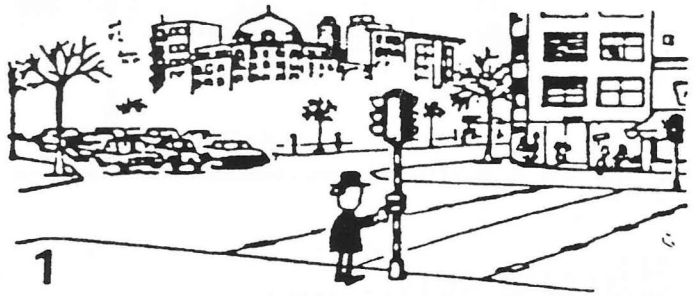
Bakgrunden till vårt ställningstagande är givetvis bilismens ständigt växande hot mot miljön. Biltrafiken är den dominerande källan för utsläpp av kväveoxider och den står för ungefär hälften av utsläppen av koldioxid. Enligt den lokala Agenda 21 måste vägtrafikens utsläpp av koldioxid minskas med 25 procent fram till år 2005 (jämfört med år 1995). Översiktsplanen räknar med en ökning av trafikarbetet med bil med ca 70% (!) fram till år 2030. Man kan hoppas att bränslesnålare motorer, alternativa drivmedel och bättre avgasrening utvecklas på sikt. Även om så sker, kommer utsläppsnivåerna från biltrafiken att öka markant. Detta dystra framtidsperspektiv förutsätter givetvis att ingenting görs för att minska motorfordonstrafiken, t.ex. genom att införa styrmedel för att hejda den ohämmade tillväxten av

biltrafik parallellt med en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken.

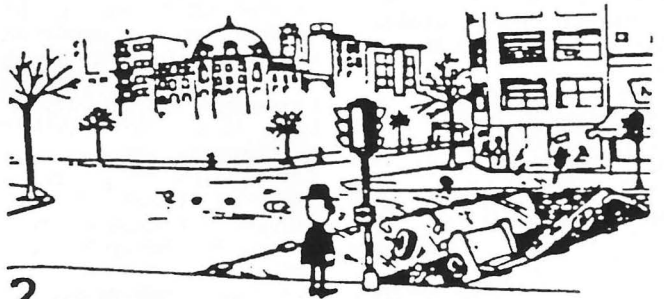
Trots att samrådsförslaget planerar för satsningar på kollektivtrafiken kommer dessa inte att minska biltrafiken. Översiktsplanens uppgift är måhända inte att föreslå restriktioner för biltrafiken och förslaget kan knappast kritiseras för att sådana förslag saknas. Vänsterpartiet kan dock inte acceptera att samrådsförslaget villigt anpassar planeringen till den förväntade biltrafiktillväxten genom att lägga in reservat för nya vägar i planen. Sålunda signalerar planen fritt fram för att bygga t.ex. en ny östra och en ny Norra Ringväg runt Lunds tätort. Förslaget påpekar visserligen att vägarna inte nödvändigtvis kommer att byggas bara för att de finns med som reservat i planen. Detta är naturligtvis i och för sig ett riktigt påpekande. Men risken för att vägarna verkligen kommer till stånd ökar avsevärt genom att de finns med i planen. Så stora risker vill vi inte ta.

Vänsterpartiet i Tekniska nämnden säger nej till nya bilvägar, nej till nya samhälleliga satsningar på bilismen. Vi säger därmed JA till renare luft, JA till minskade utsläpp av växthusgaser och JA till en bättre miljö.

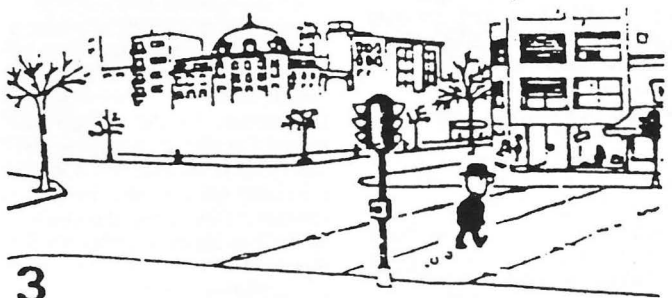
Vänsterpartiet i Tekniska nämnden Ulf Nymark



1



2



3

Trafikberedningens studiebesök i Köpenhamn

Trafikberedningen är en liten grupp förtroendevalda med ledamöter från tekniska nämnden, byggnadsnämnden samt miljödelegationen. Vår huvuduppgift är att leda arbetet med miljöanpassning av transporter i Lund, det s.k. MaTs-arbetet. Den 24/10 reste vi till Köpenhamn för att se hur man förhåller sig till trafikproblemen där.

Förmiddagen tillbringades hos HT, Hovedstadsområdets Trafikselskab. Med 200 bilar per 1000 invånare ligger Köpenhamn lägst vad gäller bilnehav bland Europas städer efter Tirana. Inflyttning av höginkomsttagare till Köpenhamn tenderar dock att öka bilnehavet. 31 % av persontrafikarbetet utförs med bil, lika mycket med kollektivtrafik och resterande 37 % är gång- och cykeltrafik.

Attityden till trängsel var befriande klar; det går inte att bygga bort trängsel på vägarna. Ingen stad har kunnat det hittills. Nya vägar leder till ökad tillgänglighet för

motorfordon, som leder till mer vägtrafik och så har trängseln uppstått igen. Samma motiv angavs för att antalet parkeringsplatser inte ska öka. En nationell utredning om införande av vägavgifter var tillsatt.

I HTs vision för år 2005 finns 20% fler kunder i kollektivtrafiken. För att klara det målet vidtas en rad kraftfulla åtgärder. Wien uppgavs vara en av förebilderna, där en kombination av investeringar och stadsplanering ska sänka bilens andel av det totala trafikarbetet till 25% år 2010. Busstrafiken håller på att förnyas och dess framkomlighet underlättas med smart stads- och trafikplanering. Spår-vagnslinjer med totalt 30 km längd ingår i planerna. Ett antal städer i Storbritannien, Tyskland och Frankrike omtalades för sina satsningar på spårtrafik. Strasbourg verkade vara den mest framstående. Försäljning av mark till det planerade området Örestad ska finansiera en tunnelbana som ökar kollektivtrafikens tillgänglighet högst väsentligt. Första etappen av

minimetron förväntas vara färdig år 2000.

De olika fördragningarna från HT präglades av en genomtänkt strategi och offensiv framåtanda. Ambitionen att öka kollektivtrafikandelen på bilens bekostnad gav ett trovärdigt intryck. Sven Tufvesson tackade för vår räkning och noterade bland annat kontrasten till regionaltrafiken i f.d. M-län.

Efter intagen frokost gästade vi Köpenhamns motsvarighet till Lunds stadsarkitektkontor. Mängden biltrafik i Köpenhamns kommun är ungefär densamma nu som 1970. Utanför kommungränsen har den samlade biltrafiken ökat med 80 % under samma tidsrymd. Jämfört med de huvudstäder som likt Stockholm förstört sin stad genom att upplåta den åt förfulande vägtrafik är alltså Köpenhamn ett jämförelsevis gott exempel. Tjänstemännen redogjorde för den trafik- och miljöplan som utgör en

väsentlig del av det som ska bli Köpenhamns nya översiktsplan. Problem med att ändra gamla parkeringsnormer för att underlätta målen i trafik- och miljöplanen redovisades. En klar parallell till vad som borde aktualiseras i Lund.

Undertecknad ansåg att resonemangen om miljökapacitet saknade några av de problem som identifieras vid MaTs-arbetet i Sverige. Kommentarer blev inte särskilt fullödiga och vi fick reda på att diskussionen inte förs på den nivån. Den allmänna oviljan bland invånarna mot bilar i kommunen var så stark att miljöargumenten inte behövde förfinas. Detta illustrerades med några bilder, varav en kopierades för Veckobladets räkning.

Karin Svensson Smith

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

NY ADRESS.....

Bättre sent.....

Vad var det vi sade Så skulle man kunna säga om man var lagd åt det hållet. Kommentaren gäller hur majoriteten numera ser på den ekonomiska situationen för sjukvården i Skåne.

Länge höll man fast vid uppfattningen att ekonomin skulle vara i balans vid utgången av 1998. Det skulle vara rent bord när de tre sjukvårdshuvudmännen gick samman i landstinget Skåne. Ingen skulle kunna lura de andra att betala det man själv inte åtgärdat. Konsekvensen var att sparbetningen var orimligt stora. De var bokstavligen omöjliga att klara av. Vänsterpartiets inställning var att man skulle spara på längre sikt och utnyttja hela den tid man lagligen har rätt till, alltså till 31 december 2000, till att få balans i ekonomin. Sent om sidor har vi fått full upplutning bakom den uppfattningen!

Kaj Essinger, som tidigare varit sjukhusdirektör i Stockholm har använts för att utreda hur besparingarna skall fördelas på bästa sätt på de skånska sjukhusen. Hans förslag kallas gement för Essinger I, som innebär samarbete i par mellan ett stort och ett mindre sjukhus och sammanläggning av sjukvårdsdistrikt: Helsingborg - Ängelholm; Landskrona - Lund - Orup; Malmö - Trelleborg; Simrishamn - Ystad; Hässleholm - Kristianstad och fördelning av den mest specialiserade vården mellan

universitetssjukhusen i Lund och Malmö. Alla Skånes sjukhus finns då kvar och Essinger II, det verkliga hotet, som innebär att sjukhusen i Landskrona och Simrishamn läggs ner och att verksamheten koncentreras ytterligare till de stora sjukhusen. Vänsterpartiet sa redan från början att Essinger I räcker. Dit men inte längre går vi med. Efter Kaj Essingers kontrollstation i början av oktober är det vår linje som gäller.

I början av hösten kastade den nye regiondirektören, Stefan Carlsson heter han, in en brandfackla i diskussionen om Skånes sjukvårdsstruktur. Han föreslog att universitetssjukhusen i Lund och Malmö skulle slås ihop och att man skulle göra ett stort sjukvårdsdistrikt av Malmö - Trelleborg och Landskrona - Lund - Orup distriktet. Det var bara Vänsterpartiet, som tvekade då i augusti och Stefan Carlsson gick vidare med sitt förslag tills han förväntat upptäckte att det inte fanns majoritet för det förslaget. Det är nu devalverat till en utredning om utvidgat samarbete mellan sjukvården i Lund och Malmö. Ungefär enligt vänsterpartiets linje.

Det är väl inte alltid vi har rätt, men ovanstående är exempel på tunga frågor där vi både haft och fått rätt.

R N

Stenen.....

forts från sid 2

Detta kommer också att bidra till att skolan blir öppnare mot brukarna, och att föräldrar och elever får mer inflytande.

Nätverken viktiga

Skolutveckling är givetvis mer än brukarinflytande. Det mesta utvecklingsarbetet sker lokalt på skolorna. I den gamla organisationen fanns på det centrala skolkansliet flera tjänstemän som sysslade med utveckling och utredningsarbete. I den decentraliserade organisationen finns motsvarande resurser i kommundelarna, med en person på en hel eller en del av en tjänst som har ansvar för skolutvecklingen. De deltar i och driver det lokala utvecklingsarbetet tillsammans med lärarna — direkt på skolorna. I en decentraliserad organisation uppstår formella och informella nätverk. Skolutvecklingarna träffas för att utbyta erfarenheter och få inspiration. På samma sätt kan

lärare i olika ämnen och stadier bygga upp nätverk för att ge varandra idéer och impulser.

Det tar tid

I den gamla organisationen hade skolstyrelsen ett övergripande ansvar. Nu ligger ansvaret hos kommunstyrelsen. I båda fallen handlar det om att se till att det arbetas fram en skolplan och att den utvärderas. Förra gången gjordes skolplanen av tjänstemän på skolkontoret. Nu görs den av en grupp med personal från de olika kommundelarna. Kanske blir den mer lokalt förankrad nu.

Kommundelsreformen är två år gammal. Det tar mer än två år för lärare och annan personal att skapa nätverk. Det tar mer än två år att få skolans personal att inse att det är politikerna som styr. Det tar mer än två år för nya lokala politiker att lära känna sina skolor och styra dem på rätt sätt. Men stenarna har börjat rulla.

Kajsa Theander

Saltfri halkbekämpning till förnyad debatt

Sedan några år tillbaka har Lund saltfri halkbekämpning, dvs man nyttjar enbart sand/grus. Fast det är inte korrekt att säga att vi har saltfri halkbekämpning, utan snarare nästan saltfri. För, som det heter i Tekniska nämndens beslut från hösten 1993, "saltning får dock ske i nödsituationer med mycket svår ishalka då andra halkbekämpningsmetoder bedöms vara verkninglösa". Saltning får ske endast i huvudgatu- och bussgatanäten. Dit räknas inte trottoarer, torgytor, cykel- och gångvägar.

Halkolyckorna ökar?

Nu vill Tekniska förvaltningen få detta beslut ändrat, och tillåta mera saltning. Visserligen befuktat salt eller helst saltlake, vilket kräver mindre saltmängder. Dock föreslås även denna saltningsmetod begränsas huvudsakligen till huvudgatanätet. Bakgrunden till förvaltningens önskemål är dels större kostnader för (nästan) saltfri halkbekämpning, dels att antalet halkolyckor rapporterats öka under sistlidna vinter. Klagomål från allmänheten över undermålig halkbekämpning under vinter 96/97 var också frekventa, dock förhöll sej bilisterna anmärkningsvärt tysta.

För hög fart?

Huruvida halkolyckorna verkligen ökat kan diskuteras. En anledning är att när olyckor registreras så anges i regel vilket väglag som rådde vid olyckstillfället. Emellertid är det inget som säger att halkan vållade olyckan, bara att det var halt. När det gäller motorfordon så finns det goda skäl att anta att det i själva verket varit för hög fart som är olycksorsak. En annan osäkerhetsfaktor är att på stadens trottoarer är det fastighetsägarna som står för halkbekämpningen. Över privata fastighetsägares sätt sköta halkbekämpningen råder inte Tekniska nämnden. En annan fråga som måste ställas är om olyckan hade kunnat undvikas även om saltning varit tillåten. (Frågan är berättigad eftersom vissa gång- och cykelvägar halkbekämpas först efter 12 timmar). Jag menar alltså att man inte utan vidare kan ta uppgifter om stigande olycksfrekvens på grund av hittills vald halkbekämpningsmetod för givna.

Klart är dock att det inträffar halkolyckor som får allvarliga konsekvenser för framför allt de oskyddade trafikanterna. Rent

konkret får dessa ställas mot de miljöproblem som saltet ställer till med. Träd och planteringar får illa, långsiktig negativ påverkan på grundvattnet, smuts, kladd och klet.

Kostnaderna då? Tekniska förvaltningens kostnader för vinterväghållning under 1995 och 1996 låg på drygt 5 miljoner kronor per år. Man räknar med att för att klara en acceptabel nivå på vinterväghållningen enligt nuvarande principer kommer det att behövas ytterligare ca 3 miljoner (pengar som idag inte finns). En strategi med befuktat salt enligt ovan skulle kunna klaras av med ett tillskott av ca 1 miljon kronor.

Genuint osäker

Det är inte helt lätt att ta ställning i denna fråga: miljön står mot trafikolyckor som kan drabba den enskilde hårt.

För att minska olycksrisken för oskyddade trafikanter skulle jag kunna tänka mej att Vänsterpartiet accepterar saltning vid ishalka på torgytor, gång- och cykelvägar samt på ur trafiksynpunkt viktiga övergångsställen. Att öka saltningen på bilgator betraktar jag - i varje fall tills vidare - som uteslutet. Men jag är genuint osäker på hur vi ska ställa oss när frågan kommer upp i Tekniska nämnden för beslut. Kan manne VBs läsekrets hjälpa mej med synpunkter?

Ulf Nymark
v-representant i
Tekniska nämnden



MÖTE MÖTE
Röda kapellet
Söndagen den 9.11 kl 18.45 rep m.
Joakim inför spelning den 30.11, Ta
med: 73,82,187,188,237,253,279,286,
334,348, 349,350,351.

VECKOBLADET

Detta nummer gjordes av Karin Blom
Marianne Sonby och Bodil Veige.
Näste redaktör: Rolf Nilson.



Manus sänds per post till: Vecko-
bladet, Bredg. 28, 222 21 Lund.
Måndag e. 17 till fax 046-123123.
Manus mottas gärna på 3,5" diskett
eller e-post vp@lund.mail.telia.com.
Telefon till redaktörerna:
Karin Blom 046-14 16 12
Rolf Nilson 046-12 90 44
Gunnar Sandin 046-13 99 58
Vid utebliven tidning ring:
Sven-Bertil Persson 046-13 82 13.