VECKOBLADET

Utkommer fredagar

29: årg. 2003
Fredag 24 januari

2

Veckobladet

fortsätter som utlovat att kommentera Säkerhetskommissionens rapporter, nu ur en Vietnamaktivists perspektiv (se s. 4).

Vi upprepar vad vi skrev i nr 1: det vore trevligt att identifiera "Kandidaten" och IB/Säpos andra rapportörer i Lund. Vi har redan fått ett par tips på både personer och spaningsmetoder. Men vi hoppas att andra läsare drar sitt strå till stacken. Det gör inget om bidragen är fragmentariska eller anekdotiska: kontraspionen lägger pussel.

Och vi utlyser härmed en liten tävling: "Avslöja Kandidaten!" Vinnaren får vara med när VB:s skjutjärnsreportrar gör en intervju med vederbörande.

Vänsterpartiet

ska på en konferens kommande veckoslut analysera och debattera valrörelsen och valutgången. Karin Svensson Smith deltar och har lovat VB ett referat till nästa nummer. Ämnet kommer också att tas upp på det möte med Gudrun Schyman som Kvarnbyskolan och VB arrangerar torsdag 30.1 på Folkets hus i Lund (se nr 1). Det mötet kommer förstås att refereras utförligt i VB, och tillsammans borde de analyserna/artiklarna kunna ge upphov till en givande och viktig debatt.

Mötet med Gudrun är för övrigt det första i en liten serie. De övriga mötena äger rum på andra orter i Skåne. Vi kommer i senare nummer att berätta om rubrik, inledare, datum och plats.

Ny lokal Agenda 21

Lunds kommun har utarbetat ett förslag till revidering av den lokala Agenda 21. Förslaget är nu ute på remiss. Alla vänsterpartiets medlemmar och sympatisörer som är intresserade av att delta i utarbetandet av v-Lunds svar kan anmäla sej på sedvanlig adress eller till ulf.nymark@telia.com

Rättelse

Vi uppgav i nr 1 att Nita Lorimer, Ulf Nymark och Gunnar Stensson ansvarar för demonstrationsberedskapen inför ett Irakkrig. De båda senare namnen är rätt. Det tredje namnet ska vara Lena Chabi.

En lämplig banderoll finns sen demonstrationen i oktober och ett par till kan framställas på några timmar.

Partiernas lokala hemsidor i Lund:

Igenslammad kommunikationskanal

Häromveckan publicerades resultaten av en ganska omfattande undersökning av vad den del av svenska folket, som har tillgång till Internet, egentligen använder nätet till. Att skicka e-post var – inte oväntat – det man gjorde allra mest. Däremot förvånade det mig att den näst vanligaste användningen var *att söka information* – följt av sådant som att chatta, spela spel, göra bankaffärer och handla.

Men var för slags information kan man hitta? VBs politiskt intresserade skribent beslöt att testa möjligheten av att få lokalpolitisk information – via de politiska partiernas hemsidor.

Jag startade med de borgerliga partierna.

Vad hände efter valet?

Folkpartiets sida var en del av den regionala Skåne-sidan.

Men i fp:s värld på nätet är Tove Klette fortfarande kommunalråd, Debattsidan i stort sett död och den senaste texten i avdelningen för Nyheter daterade sig 31 oktober förra året.

Hemsidans kalendarium var den enda ljuspunkten, den verkade vara uppdaterad. Men särskilt mycket information om folkpartiets aktuella kommunpolitik eller ståndpunkter i omdebatterade frågor fanns inte.

Centerpartiet hade faktiskt ett uppdateringsdatum på sin startsida (15 december), men vad som kan ha aktualiserats då framgick inte, eftersom det på sidan fortfarande finns mycket valinformation (!). Och Lokala nyhetssidan för Centern i Lund var alldeles tom.

Inte heller *kristdemokraterna* hade kläm på att ge information via nätet. Deras sida för Aktuellt var tom och Aktiviteter – tomt och mycket annat fanns inte.

Med viss förhoppning loggade jag in på *moderaternas* sida. Carl Bildts parti borde väl förstå vikten av digital information. Men det är lika illa här. Enligt moderaterna är Christine Jönsson fortfarande ordförande i kommunstyrelsen, valrörelsen är i full gång. Under avsnittet Idéer & Åsikter står det "Rösta på ditt Lund". Aktuell kommunal politik syns det inga spår av.

Rödgrön röra

OK då – lika illa kunde det väl inte stå till på de röd-grönas sidor? Men det kunde det!

Miljöpartiet sysslar fortfarande med valrörelsen och det finns en Händer i Lund, som går fram till november. Man kan märka att det funnits en viss ambition att publicera anföranden, insändare, motioner etc. men – liksom för motsvarande material hos de andra partierna – har liksom ansatsen runnit ut i sanden. Det mesta är odaterat och på sin höjd från förra året.

Socialdemokaternas sida är inte särskilt omfattande. Men det som finns är inaktuellt – så har man inte heller här orkat lägga in nya uppgifter om s-politiker efter valet. Lennart Prytz t.ex. är fortfarande gruppledare i fullmäktige.

En ljuspunkt på sossarnas hemsida är deras digitala tidskrift *Lunda-Demokraten*, i upplägget ett slags motsvarighet till Veckobladet. Här finns intervjuer (den senaste med lundariksdagsmannen Morgan Johansson), referat från fullmäktige och andra nämnder, bokrecensioner etc. De flesta artiklarna är ordentligt daterade och hela sajten är lättnavigerad. Det framgår inte riktigt hur ofta den *Lunda-Demokraten* uppdateras. Men t.ex. informationen om politiker etc. var korrekt – från efter valet.

Vänsterpartiets webbplats utgör tyvärr inget undantag från den allmänna slappheten. Den anges vara senast uppdaterad 9 september 2002! Och precis så är det – vi får idag (mitten av januari) veta vad som ska hända inför valet. Inte heller vänsterpartiet har justerat sin politikerlista.

Litet patetisk är länken till den interaktiva sidan Fråga (v), där det utlovas debattinlägg med svar. Sidan är tom.

Informationssökning på Internet?

Hur bra den informationen som man hittar på nätet är varierar förstås. Man måste alltid vara kritisk och tillämpa vanlig källkritik – det är självklart. Men att lägga ut så vanskötta sidor som de lokala politiska partierna i Lund har på Internet – det vittnar inte om något särskild respekt för det faktum att alltfler vanliga människor söker information via nätet. Och befäster fördomen att man inte kan lita på politikerna.

O.k. Nästan alla partierna har publicerat sina valmanifest eller sina partipolitiska lokalprogram. Det är bra. Några har haft en ambition att publicera motioner och manifest i diverse ämnen. Det är också bra. Om än litet tråkigt. Men nästan all annan information är odaterad, gammal och ofta inaktuell.

Det är svårt eller omöjligt att få veta vad partierna tycker i aktuella konkreta frågor (Jag försökte med ESS-anläggningen. Endast miljöpartiet hade en cirka ett år gammal information, de andra ingenting.).

Jag saknade också dialog och debatt (synd att inte någonting av de häftiga interna diskussionerna inom vänsterpartiet ens anades på hemsidan, de gav ju eko både i Veckobladet och lokalpressen). Men det reser förstås frågan om en webbplats ska vara en megafon eller plats för meningsutbyte.

Varför har de lokala partierna sina lokala hemsidor egentligen? För att man "måste"? Inte kan det vara för den informationssökande allmänhetens räkning?

i.

Besökta webbsidor:
Socialdemokraterna www.lund.sap.se
Miljöpartiet http://home.swipnet.se/~w-18871/
Vänsterpartiet http://vansterpartiet.mine.nu/vp/hogskolepp.shtml
Folkpartiet www.fpskane.nu/lokalt/area_home.php?areaid=17
Centerpartiet http://public.centerpartiet.se/lund
Kristdemokraterna www.lund.kristdemokrat.se
Moderaterna www.skane.moderat.se/index.asp?webid=37
Sidorna kollades 20030119.

Käcka upp din kamratpost!
Häfta på kuverten med en röd etikett:
PROLETAIRE/KLASSBREV
Rulle om 1000 st kr 250:- plus porto 22:-
Sätt in beloppet på postgiro 66 53 36-4, Olle Ekstrand
Kommunikation, Lund. Erbjudandet gäller så långt lagret räcker.
(Betald annons.)

Rapport från transportforum i Linköping

I Linköping arrangeras sedan flera år tillbaka under januari en konferens för transportforskare och alla som har professionella intressen av forskningsresultaten. Att arrangemanget tillmäts stor betydelse i branschen visas av det stora deltagarantalet. I år var vi ca 1600 stycken som invaderade Linköping 7-9/1. Upp till 23 seminarier pågick parallellt. Allt vad centrala Linköping kunde uppbringa av samlingslokaler; biosalonger, bibliotekshörsalar, museer, hotellfestsalar etc. togs i anspråk för husera oss kunskapstörstiga forumdeltagare.

Journalistmingel

Dagen innan seminariet ordnades pressträffar där vissa av oss föreläsare disponerades av fackpress och andra representanter från medierna. De unga människornas stigande överrepresentation bland de trafikdöda blev huvudnyheten i år. Andelen unga bland vållande till dödsolyckor har ökat med 50 %. Möjligheterna till övningskörning från 16 år samt ett fortsatt minskat körkortstagande bland 18–24-åringar borde leda till motsatsen. Återinförande av trafikundervisning i skolan, förbättrad körskoleutbildning och ökad trafikövervakning diskuteras som medel för att bryta denna negativa trend. Jag är dock övertygad om att problemet inte kan åtgärdas effektivt förrän föreliggande fakta analyseras utifrån ett könsperspektiv. Bakom samlingsbeteckningen unga ryms en kraftig majoritet av killar. Orsakssammanhangen är inte klarlagda, men de är föga troligt att unga tjejer manifesterar sin könsidentitet genom fortkörning i bilbälteslöst och berusat tillstånd.

Konferensöppning

Öppningsprogrammet utspelades i konserthusets stora sal. Tänkvärda fakta yttrades om de offer trafiken skördar. Var 11:e minut dör en EU-medborgare i trafiken. Det innebär annorlunda uttryckt att en folkmängd motsvarande en genomsnittlig svensk stad utplånas varje år som effekt av vägtrafiken. Ulrica Messing redogjorde för regeringens planer inom transportområdet. Trafiksäkerhet samt banhållnings- och väghållningsplanernas fastställande kommer att stå i fokus det närmaste året. När trafikverken och länen är färdiga med sina förslag till hur de tidigare avsatta 364 miljarderna för 2004 – 2015 ska disponeras, kommer näringsdepartementet att stämma av resultatet mot transportpolitiska mål och samhällsekonomiska kriterier. Sista ordet blir riksdagens och det är då ödet för Norrbottniabanan, Staffanstorpsbanan etc slutligen avgörs. Ministern passade också på att berätta om den samlade miljööversyn inom tranportområdet som regeringen avser att göra.

Det statliga verket för innovationssystemet, Vinnova, är huvudansvarig för forskningsfinansieringen inom transportområdet. Sedan den särskilda kommunikationsforskningsberedningen, KFB, lades ner har det framförts kraftig kritik mot koncentrationen på det som gynnar fordonsindustrin samt att den långsiktiga och samhällsmotiverade kunskapsuppbyggnaden är satt på undantag. SAABs (General Motors) representant var emellertid inte kritisk utan uttryckte sin tillfredställelse över det nära samarbetet mellan svenska staten och fordonsindustrin.

Hållbart transportsystem

Tidigare år har jag bevistat Transportforum för att delta i debattpaneler och liknande. Inför årets evenemang gjorde jag en intresseanmälan för att få hålla en egen föreläsning. Det fick jag. Med en avdelningsdirektör från Naturvårdsverket som seminarieledare genomfördes ett miljöseminarium under rubriken "Hot, visioner och styrmedel". En klimatforskare knuten till SMHI redogjorde för de senaste rönen om klimatförändringarna. Sweclim, det svenska klimatforskningsprogammet har gjort scenarier över troliga klimatförändringar de närmaste 100 åren. Torra områden har en tendens att bli torrare medan mer nederbörd är att vänta i de fuktiga områdena. Extrema väderleksföreteelser blir inte nödvändigvis mer frekventa, men intensiteten hos dem tycks bli allt kraftigare. Nedhuggning av skog, omfattande asfaltering och strandnära bebyggelse (pga dispenser från strandsskyddslagen) gör det moderna samhället sårbart vid kraftiga regn och översvämningar. När Elbes vattenstånd i augusti förra året steg med otroliga nio meter ställde det till med mycket omfattande skador i Dresden och några andra orter. Allt talar för att större kraft måste ägnas åt att minska klimatpåverkan och att förebygga de skador som sannolikt uppkommer till följd av densamma.

Min föreläsning behandlade omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Långtgående målsättningar finns det tillräckligt

av. Att utvecklingen trots dessa kloka beslut är på väg åt fel håll beror främst på två saker. För det första behöver hållbar utveckling definieras utifrån ett naturvetenskapligt perspektiv. Att blanda in social, ekonomisk och kulturell hållbarhet virrar till diskussionen och gör begreppet hållbart meningslöst. När den sociala aspekten berördes i Brundtlandkommissionens rapport (där hållbarhetsbegreppet myntades) och i Riokonferensens Agenda 21 (1992) avsågs relationen mellan i- och u-världen. Tillgångarna i världen måste bli mer rättvist fördelade om utvecklingen ska bli långsiktigt hållbar. För att effektiva hållbarhetsstrategier ska kunna upprättas krävs dock att miljöhoten är det överordnade.

Det andra problemet är det bristande ansvar som beslutsfattarna uppvisar vad gäller beslut om styrmedel för hållbar utveckling. Så länge de kostnader vägtrafiken ger upphov till inte återspeglas i priserna för att använda person- och lastbil är det självklart att den nödvändiga omställningen uteblir. Det aktuella denna mandatperiod är att införa ett ändamålsenligt trängselavgiftssystem i Stockholm och att ta fram en modell för kmbeskattaning av tung trafik på hela vägnätet som snabbt kan införas. Jag efterlyste ett beslutsfattaransvar som innebär att alltid kombinera målsättningar med de verktyg som behövs för att nå målen. Ett omedelbart stopp för nyetablering av externa köpcenter och en sänkning av maxvikten för långtradare ner till EU-nivå är exempel på rimliga styrmedelsbeslut.

Mobility management

Inom ramen för sitt sektorsansvar driver Vägverket ett antal projekt som syftar till att miljöanpassa transporterna. Ett projekt kallas Mobility management och går i korthet ut på att öka tillgängligheten utan att öka (kapaciteten för) vägtransporter. Ökad- andel gång- och cykelresor, fler resor som kombinerar olika transportslag, mobilitetskontor är inslag VB-läsarna känner igen från Lund. Ingen annan kommun anses sammantaget ha kommit längre vilket visar hur långt det är kvar innan transporterna blivit miljöanpassade. Nottingham, som har motsvarande position i England fanns på VTI-dagarna för att förmedla sina erfarenheter av mobility management. Bara de kommuner/län som inför vägavgifter eller förbud mot gratis p-platser kan få statlig medfinansiering av kollektivtrafikinvesteringar. En Robin Hood-line (Light Rail) håller på att anläggas baserad på de stora arbetsplatsernas planer att minska bilresorna till och från jobbet. Från Stockholm rapporterades att p-normen för Hammarby sjöstad är 0.25 p-platser per lägenhet. Mer mark till grönområden eller nya bostäder blir en attraktiv bieffekt. En seminariedeltagare ansåg att lagkraven på p-platser borde ersättas med lagkrav på tillgång till kollektivtrafikhållplats för tätorter med en viss minimistorlek.

Lightrail

Efter att ha bevistat ett kollektivtrafikseminarium med en hög andel kvinnor bland deltagarna gick jag över till ett seminarium om moderna spårvägslösningar. Snabbt slog det mig att jag var den enda kvinnan trots att vi var många i biografsalongen. Vid något tillfälle berördes olika trådbusslösningar, duobussar som kan lämna tråden och köra vidare samt bussar som fick sin drivkraft via ett spår mitt under fordonet i stället för från tråd ovanifrån. Dessa lösningar ansågs emellertid som obekväma eftersom de inte hade det passagerarutrymme och den komfort som tågtrafiken kan erbjuda. Lite hädiskt tänkte jag att bussar är till för kvinnor, barn och pensionärer, medan de dyrare spårlösningarna är till för att locka män (som ju visat sig ha svårare att lämna bilkupén än kvinnorna).

Seminariet andades av entusiasm mot bakgrund av de framsteg som gjorts de senaste åren, särskilt i Europa. I Frankrike har antalet städer med spårtrafik ökat från 3 till 14 under en kort tidsrymd. Räknat i antalet spårkilometer är det en femdubbling. Bakgrunden till denna framryckning finansierad med rejäla statliga investeringsmedel är de ökande olägenheterna från biltrafiken kombinerat med de fördelar spårvägen visat sig ha. Den franska urbana transportplaneringen kräver en minskning av biltrafiken. Frånsett från den låga energiåtgången och den sparsmakade markåtgången ansågs tillförlitlighet (> 95 % rättidighet) samt bristen på olyckor som de stora fördelarna. Det som tidigare betraktades som spårvägens stora nackdel har visat sig vara dess styrka; bristen på flexibilitet. Människor som inte orkar hålla rätt på busshållplatser och tidtabeller hittar lätt till spårvagnen om den går med tillräckligt täta intervall. Trots linjedragningar genom utomhuscaféer och avsaknad av staket har det varit rapporterades få olyckor jämfört med trafik på gummihjul. Erfarenheterna bekräftades från Norrköping där spårvagnsresandet går upp trots att kollektivtrafiken som helhet har färre resenärer. Att statistiken från Göteborg inte är lika glädjande förklarades med att alla som råkar ut för en olycka till och från en spårvagnshållplats finns med.

Jag frågade hur många städer i Sverige som det nu borde vara samhällsekonomiskt motiverat att anlägga spårtrafik. Ingen ville uttala sig med bestämdhet, men att tretton städer haft det när Sverige hade betydligt färre invånare ansågs som ett tecken på vad som borde vara möjligt igen. Självklart med spår på Lundalänken tänkte givetvis jag.

Utan egen bil

En forskare hade studerat livet hos ett antal bilfria barnfamiljer. Bilfriheten var oftast en konsekvens av ansvarskänsla för miljö och/eller låga inkomster. De intervjuade ansåg sig inte ha transportproblem i vardagen. Däremot blev de utsatta för många påtryckningar kring vad de gick miste om när de inte kunde storhandla med bil. De undersökta familjerna handlade oftare, vanligtvis på väg hem från jobbet.

Järnväg till Dalby! Men Simrishamn?

– Dalby kan få järnväg 2010, berättar Lennart Prytz (s) glatt sedan Banverket antytt något åt det hållet. Också jag gläder mej men vågar inte riktigt tro på det. För det första kräver tidpunkten att något annat projekt försenas, vilket inte är otroligt. Men för det andra räcker det med att en paragrafkunnig bondjävel i Staffanstorp ogillar tanken så försenas processen med minst fem år. Spåren (det felande dubbelspåret) från Västkustbanan förskräcker.

Historien går igen

I geologin talar man om ledlinjer. En spricka i jordskorpan må vara en miljard år men nästa gång marken rör på sej uppstår den nya sprickan på samma ställe, tillföljd av den gamla svaghetszonen.

Ungefär likadant med järnvägsnätet. När det skånska järnvägsnätet byggdes upp under 1800-talets andra hälft rådde inte planekonomi utan kommunstyrd konkurrenskapitalism. Därför blev inte järnvägsnätet så rationellt som det borde, därför måste tågen till Kristianstad idag köra en tre mil längre väg än bussen. Redan på den tiden hade det varit mest logiskt att Dalby fått järnväg till Lund men borgarna i Malmö var starkare.

Spåret Malmö–Staffanstorp är det inte mycket med och fortsättningen till Tomelilla finns inte utom några dressinsträckor. Men den fysiska (järnvägsfastigheten) och den mentala ledlinjen finns där, och därför ska 1892 års misstag upprepas. För förbindelsen Lund–Dalby talas det vagt om spår på en Lundalänk som ingen vet hur den ska gå bortom Utmarksvägen.

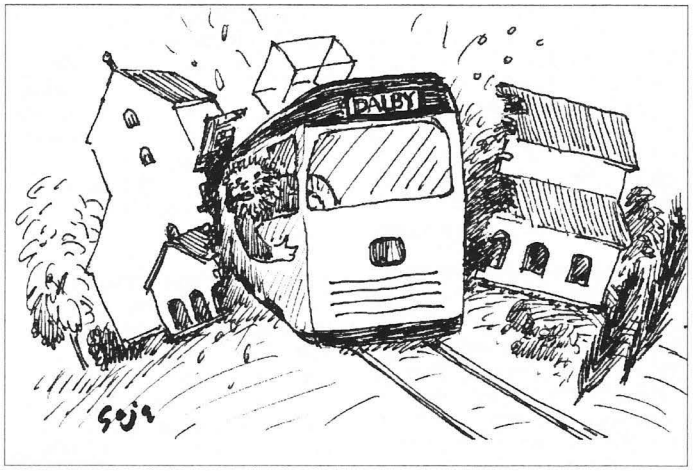
Fast tills vidare blir det möjligt att köra direkta pågatåg från Lund C via Östervärn till Dalby på mindre än 30 minuter. Hoppas Skånetrafiken är öppen för så fantasifulla lösningar.

Efter hundra år

Femti miljoner från de berörda kommunerna och lika mycket från regionen har fått Banverket att tidigarelägga Dalbybanan i sina planer. Det är i förhållande till dagens penningvärde och kommunala budget betydligt mindre än den halva miljon som Lund köpte aktier för i järnvägen till Harlösa, men det är glädjande att kommunerna efter hundra år åter är villiga till ekonomiska uppoffringar för att få järnväg.

Det är också bra att man nu talar om en kraftsamling på Dalby som utbyggnadsort och inte splittrar nybebyggelsen på alla de fyra stora byarna (och de många mindre). Det finns gott om stationsnära mark att bygga på söder om järnvägen, och Dalby är faktiskt den trivsammaste av Lunds byar genom höjdskillnaderna och den gamla bykärnan. Veberöd känns inte lika angeläget, för att nu inte välja ett mer drastiskt uttryck.

Även till Staffanstorp kommer man att kunna ta tåget. Den utbyggnad av vägen Lund–Staffanstorp till fyrfilig som Vägverket har tänkt sej 2012 framstår som helt onödig. Lägg pengarna på järnvägen!



Planerna på återupptagen spårtrafik till Dalby har väckt visst lokalt motstånd, inte minst från m-håll. Man har bland annat talat om risken för skador på äldre bebyggelse. Vänstern anser emellertid att inget får stå i vägen för en miljövänlig utveckling.

Vad är nyttigast?

Men inte nödvändigtvis på järnvägen vidare österut från Dalby. Kanske, men inte nödvändigtvis.

I ett samhälle där knapphet råder (och var är det inte så?) måste man nämligen prioritera, också när det gäller att bygga järnväg. Prioritera på nationell nivå, till exempel ställa Norrbottniabanan mot Malmös Citytunnel som Peter Eriksson (mp) nyss har gjort. Jag tror han har fel men det är rätt att ställa frågan och göra en avvägning. Men prioritera också regionalt. Var gör ett nytt spår den största nyttan? Var uppstår den största nyttan i form av sammanlagd restid? Var leder det till minskade utsläpp från vägtrafiken? Det är inte säkert att svaret heter Dalby–Tomelilla. Själv gissar jag på Lund–Hörby–Kristianstad.

Fast vi lär få tid att göra våra samhällsekonomiska kalkyler. Kanske visar det sej trots allt att man bör bygga vidare mot Veberöd och Sjöbo. Inte minst är det roligt att kommunledningen har ändrat sej på det senare stället. Det var inte bara invandrare som Sven-Olle Olsson ogillade, det var järnvägar också.

Men bortom Sjöbo, innan man når spåret i Tomelilla? Två mil av gles glesbygd. Och det är tveksamt om det finns underlag att köra tät tågtrafik i två riktningar från Simrishamn. För Ystad med dess skolor och sjukhus måste vara en minst lika viktig målpunkt som Malmö/Lund.

Gunnar Sandin

Utrett

De båda lundensiska politiska blåsorkestrarna har nu fått en plats i historien. Det är i Ingvar Carlssons förtjänstfulla utredning om Göteborgshändelserna som ett kapitel ägnas åt Malmödemonstrationerna. Både ungdomsorkestern Röda Flåset och det något mera mogna Röda Kapellet deltog och det står nu i SOU 2002:122.

Den klassiska uppgiften för blåsorkestrar, trumslagarpojkar, säckpipeblåsare m.fl. är ju att elda de egna så att de med dödsförakt kastar sig mot fienden. Men intressant nog anges i utredningen Flåset ha haft en annan funktion. Vi citerar: ”Längst fram i det fjärde blocket satt orkestern Röda Flåset och spelade för att tona ner den hotfulla stämningen.” Tja, varför inte? Det kanske är dags för båda orkestrarna bredda sin repertoar. Borde vi dra ner på Eislerlåtarna från gatustridernas Berlin och lägga in lite fler lyriska stycken? Det måste bli ömsesidigt: jag lovar att inte spela ”Rote Wedding” om polisen håller igen på sin sida.

Genrep

Malmö kom att fungera som ett genrep för Göteborg. Det var gott om polishästar redan vid S:t Knuts Torg och alldeles efter starten sprutade en svartklädda med en pulversläckare(!) på en av polisryttarna. Hästen blev rädd, gick mot en husvägg varvid den ridande polisen blev klämd och enligt utredningen fick en ”lårkaka” (fult ord va, vanlig ishockeyskada: smärtande lokal blödning i muskeln). Därmed var saken klar för polisen: demonstrationen leddes från Bergsgatan in på en gata där en lämplig del kunde omringas. Fem beställda ML-bussar uppställda vid Slussplan beordrades fram. 269 demonstranter togs om hand och fraktades till ett beställt utrymme i Fosie. Några fick på käften, andra blev kallade ”kommunistfittor”. Resterna av demonstrationen fick fortsätta.

Utredningen diskuterar om ingripandet var bestämt i förväg och svarar nej: alla polisstyrkorna var inte optimalt placerade. Jag säger: bah. Det är väl känt från militärhistorien (se t.ex. historikern CA Gemzells arbeten) att genomarbetade planer har en starkt styrande inverkan. När man nu ändå hade bussarna beställda var det väl lika bra att slå till fyra minuter efter start? Polisen i Malmö var mycket nöjd med sin preventiva insats och förmedlade det till Göteborg. Resten är historia.

Beträffande bilpooler ligger Sverige efter många andra industriländer. För närvarande finns cirka 40 stycken i Sverige. Hammarby sjöstad är ganska känt, men Majorna är störst. Där delar 300 hushåll på 22 bilar. Förklaring till den mellaneuropeiska tätpositionen är sannolikt trängseln i städerna. I flera länder är anslutning till bilpool ett tillbehör som kan läggas till månadskortet för kollektivtrafik. Kollektivtrafikkortet kan då fungera som nyckel i bilpoolsbilen. Mobility carsharing (Schweiz) har 50 000 användare. 51 kollektivtrafikhuvudmän i Tyskland samarbetar med bilpooler. Iniziativa Car sharing (ICS) Italien har erhållit 9 miljoner ECU från miljödepartementet för att bygga upp bilpooler i städerna. Internationella utvärderingar visar på en reduktion av biltrafikvolym på 30–60 % vilket är betydligt mer än de flesta andra åtgärder med syfte att minska biltrafiken. För bilisten är den ekonomiska vinsten ansenlig vid körning under 1200 mil/år. Den som övergår från privat bil till bilpool ökar sitt kollektivtrafikresande och sin gång/cykeltrafik. 15 % av svenska bilägare har enligt en undersökning sagt att de kan tänka sig att gå med i bilpool. Tre olika deviser förknippas med bilpooler; ”The missing link to sustainability”, The sustainability trigger” och The key to combined mobility”.

Karin Svensson Smith

Wing Commander Olzen åter i tjänst?

Från stridsledningsscentralen på Segevång antyds att Chefen är på väg tillbaka efter en tids konvalescens. Vi på VB gratulerar och kommer förstås att följa den kommande kampanjen.

Lucifer

POSTTIDNING B

VECKOBLADET Svartbrödersg 3, 223 50 Lund.Tel 046/14 33 09. Utges av V-o UV Lund. Prenumerationsavgiften, (se redaktionsrutan nedan) insättes på postgiro 1 74 59-9.
Ansv. utgivare:Ola Hagring Tel 046/14 33 09.
Manus sändes till ovanstående adress el. e-post till: *veckobladet.lund@passagen.se* Red. förbehåller sig rätt att korta i insänt material.Tryck: KFS AB, Lund. Adressbyte:sänd e-post,eller använd postens adressändringskort.

Begränsad eftersändning. Vid definitiv adressändring sänds tidningen i retur till Veckobladet.

FNL-grupperna och säkerhetstjänsten

Sommaren 1965 kritiserade ledande svenska intellektuella USA:s krig i Vietnam, framför allt i DN, Stockholms-Tidningen och Aftonbladet. Olof Lagercrantz, Göran Palm, Sven Lindkvist, Sara Lidman, Lars Forssell, Sven Öste, Peter Weiss, Sivar Arnér, Karl Vennberg och Göran Sonnevi kan nämnas. I september bildades den första FNL-gruppen i Stockholm.

Hösten 1967 gjorde statsminister Erlander allt för att stoppa Russelltribunalen om USA:s krigsförbrytelser i Vietnam. I samband därmed greps min systers sambo av polis i Stockholm och fick en sorts straffkommendering till flygfältet i Skellefteå (han gjorde sin värnplikt som vapenvägrare). Han besökte oss under helgerna i det norrländska vinterhelvetet.

Den 30 november samma år arrangerade Karin och jag en FNL-kabaré i Luleå med en teater- och musikensemble från Framnäs Folkhögskola i Piteå. Mycket folk. Jag mötte för första gången FNL-are. De smög fram efter föreställningen och gav oss FNL-märken av papp. Jag förmodar att registrering och telefonavlyssning kan ha inletts vid denna tid.

20 december samma år firades FNL:s sjuårsdag i Folkets hus i Stockholm. Mötesdeltagarna inringades av hundratals poliser och hästar. I de omfattande kravallerna blev många sönderslagna och nedsparkade, bland andra Jan Myrdal. Händelsen fick mycket stor publicitet. Jag har en pärm med tidningsklipp.

Februari 68 deltog Olof Palme, då ecklesiastikminister, i en demonstration sida vid sida med Nordvietnams ambassadör. Arrangör var den nybildade Svenska kommittén för Vietnam, som utgjorde socialdemokraternas försök att ta över Vietnamrörelsen. Senare samma vår kom en socialdemokratisk statssekreterare till Framnäs och fördömde FNL-gruppernas verksamhet, antagligen en följd av att skolan initierat mötet i Luleå.

Mitt förhållande till den socialdemokratiske rektorn på skolan blev allt mer spänt och i augusti 1969 reste jag med min familj till Lund för att studera.

I september deltog jag i min första Vietnamdemonstration i Lund till minnet av den döde Ho Chi Minh. Kort därefter kontaktades jag Elisabet Larsson, Lunds FNL-grupp. Samma höst genomgick jag FNL-gruppernas grundcirkel överst i skatteskrapan vid Järnåkraskolan och blev invald i Lunds FNL-grupp.

Lund, Sveriges tredje stad

Lund hade jag längtat till flera år för att aktivt kunna delta i kampen mot USA-imperialismen. Lund var som Säkerhetstjänstkommissionen fastslår "avgjort Sveriges tredje stad när det gäller freds- och vänsteraktivitet på 60-talet".

Mina syskon och vänner hade länge varit verksamma där, och jag kunde se dem i massmedia i samband med Lundavänsterns mest i ögonenfallande aktioner som till exempel den aktion mot värnplikten som tvingade statsminister Erlander att smyga ut bakvägen från Aten och in i en polisbil, som sedan byttes när han kom ut på motorvägen till Malmö.

FNL-gruppen var vid denna tid och några år framåt Lunds största vänsterorganisation med flera hundra medlemmar, ett inslag av amerikanska desertörer och en stor sånggrupp. Verksamheten var vanligtvis stillsam och fredlig. Två stora kampanjveckor om året (det var till dem jag rekryterade ovannämnda författare och intellektuella, som aldrig krävde honorar), bössinsamlingar varje vecka (där konfronterades man ofta ensam med motståndare, som exempelvis kunde säga som en känd matematiklektor från Malmö Latin, bosatt i Lund: "På 30-talet hade vi nazisterna, nu har vi er") och stora demonstrationer, som jag ofta talade vid. Stillsamma säkerhetspoliser som släntrade omkring bland demonstranterna och fotograferade.

Gunnar Stensson

Forts. i nästa nummer.

Kommunal kick-off (v)

Ekonomin är basen. Denna marxistiska grundsats är nog ordentligt befäst hos alla vänsterpartister trots att de inte läser Marx lika flitigt som förr. Kanske var det skälet till att inga protester hördes när kommunstyrelsens vice ordförande Mats Olsson (v), understödd av två pedagogiska tjänstemän från drätselkontoret, förklarade att den kommunala ekonomin är kärv, att reformutrymmet är högst begränsat och att vänsterpartiet måste genomföra omställningen från kravmaskin till bromsare.

Nå, som Mats påminde om, visade vänstern ekonomiskt ansvar även i sin förra roll och var enda parti som yrkade på en rejäl höjning av kommunalskatten. Någon sådan blev det som bekant inte, delvis för att behoven hos Region Skåne var ännu större.

Det var vänsterpartiets kommunalpolitiker som i lördags hade samlats för grund- eller repetitionsutbildning i det kommunala arbetets former och kommunalpolitikens viktigaste innehåll. Fast Mats underströk att man borde använda uttrycket "förtroendevald" i stället för "politiker" som har blivit en smula belastat.

De 34 punkterna

De 34 punkter (= antalet rödgröna mandat) som den kommunala majoriteten enats om som grund för arbetet är väl kända inom vänstern – de publicerades bland annat omgående i VB. Särskilt bland socialdemokraterna är deras innehåll inte lika känt och det finns anledning att påminna därom, framhölls det. Liksom om att det ska hållas gemensamma gruppmöten.

Om det som inte står på 34-listan kan partierna skaffa sej en egen ståndpunkt och offentliggöra den. Men enighet bör eftersträvas. Svårast tycks detta inte oväntat bli i trafik-, miljö- och stadsbyggnadsfrågor, där v och mp oftast tycker lika medan s har lätt att hitta borgerliga vänner. Samsynen är för övrigt allmänt god mellan v och mp, där den mer vänsterorienterade kandidaten blev kommunalråd.

Åtskilliga av de 34 punkterna handlar om skolan. Ett problem är att lärare och annan personal är trötta på omorganisationer och ständigt nya politiska signaler och därmed svåra att engagera. Om det följer nya resurser med de nya signalerna är det förstås lättare men pengar är som sagt en knapp nyttighet. Och de siffror som presenterades visade att det i Lund redan satsas betydligt mer per elev än i landet som helhet, troligen ett resultat av att föräldrar och lärare trycker på särskilt aktivt hos oss.

– Satsa på elevdemokrati! föreslogs det. Det kostar nästan inget.

Bostäder eller valförlust

Bristen på bostäder och särskilt ekonomiskt överkomliga hyresrätter var en fråga som lokalt engagerade många inför valet, och både s och v kan delvis förklara sin framgång med sina bostadslöften, påminde Mats Olsson. Därför är det högst angeläget att komma igång med byggandet. Annars har borgarna valsegern 2006 i en liten ask.

Finns det bara mark och färdiga planer kan det kommunala bostadsbolaget bygga mycket mer, försäkrade Clas Fleming som sitter i LKF:s styrelse. Borgarna höll LKF på svältkost. Men då har vi motsättningarna kring var det ska byggas. Alla andra partier har inflytelserika medlemmar från byarna och vill gärna bygga där, medan de flesta bostadssökande vill bo så centralt som möjligt. Vänstern menar att behoven kan fyllas genom förtätning av den nuvarande stadsytan, bland annat på bekostnad av vägmark. Det stöter dock på både politiska och andra hinder så det är lättare att expandera på jungfrulig mark. Men den marken har bördighetsklassen 10+, och vi får kanske se en repris på den diskussion om den "goda jorden" som dominerade Lundavänsterns kommunala diskussioner under flera år. En annan potentiell konfliktfråga är försäljning av kommunala fastigheter för att klara budgeten. En gång handlade det om Grand hotell, nu undras om kommunen verkligen ska behålla saluhallen.

Mötet vittnade i alla fall om entusiasm bland de förtroendevalda (v). Vilket bland annat gör att arbetsformerna får ses över. Kommunalpolitikernas traditionella måndagsmöten har blivit otympliga.

Gr

VECKOBLADET
Detta nummer gjordes av Göran Persson, Gunnar Sandin (red.) och Kajsa Theander. Nästa redaktör Gunnar Sandin, 135899.

Manus sänds per post till Veckobladet, Svartbrödersg 3, 223 50 Lund. Måndag e. 17 till fax 046-123123.
Manus mottas gärna i form av Worddokument (.doc), RTF eller ren text på 3,5" diskett. Bifoga helst pappersutskrift. Enklare är att skicka e-post till vbladet.lund@passagen.se
Lämna då gärna två versioner: den råa texten som brev och dokumentet i format enligt ovan som bilaga.
Telefon till redaktörerna:
Gunnar Sandin 13 58 99
Charlotte Wikander (tjl) 13 96 26
Vid utebliven tidning ring
Cecilia Wadenbäck 13 82 13.