

KOLUMNEN

# ”I vildarnas Ängelholm sviks väljarna.”

**S**tilla – för det mesta – flyter Rönneå genom Ängelholm. En på det hela taget ganska välmående kommun. Men i fullmäktige går det höga vågor och den lokala politiken har blivit allt rörigare.

Enligt SOM-institutets undersökningar har de flesta svenskar ett hyfsat stort och stabilt förtroende för politiker och för demokratin. Men det är betydligt lägre för den kommunala nivån än för riksnivån. Detta trots att kommunpolitiken berör vardagslivet och fler känner en kommunpolitiker än en rikspolitiker.

**Samtidigt** har partierna i kommunpolitiken blivit fler. På många håll bildas lokala partier, ofta utifrån en speciell fråga.

Det borde ha ökat engagemanget och fått de etablerade partierna att skärpa sig. Istället har avhopp blivit fler.

Tidningen *Dagens Samhälles* kartläggning förra året visade att det fanns politiska vildar i en tredjedel av alla kommuner och att de var fler än någonsin.

Förlorarna är väljarna. De röstade på ett parti, men fick något annat – en del satte visserligen ett kryss framför ett namn, men mindre än en tredjedel personröstade i kommunvalet 2014.

Av 51 ledamöter i fullmäktige i Ängelholm var förra veckan åtta politiska vildar. Denna veckan är de sju, en Engelholmspartist har återvänt till sitt parti. När detta skrivs är tre avhoppare från Engelholmspartiet, två är utslutna Sverigedemokrater, en har lämnat Liberalerna och en har lämnat Socialdemokraterna.

**Gemensamt** för dem är att de har valt att sitta kvar som partilösa. De har rätt att göra det, men ur demokratisk synpunkt är det problematiskt. I vildarnas Ängelholm sviks väljarna.

Det verkar som om partiet som gick till val 2010 på att vitalisera och lyssna på medborgarna har låtit de personliga motsättningarna ta över. Det vore förvånande om inte Engelholmspartiet får göra sor-

ti ur fullmäktige efter valet.

De två stora partiernas ledande politiker är bekymrade.

”Vem vill investera i vår kommun? Vi har så bra förutsättningar, men hur ska man kunna lita på politikerna?”, säger kommunstyrelsens ordförande Lars Nyander (S).

Oppositionsrådet Robin Holmberg (M) säger:

”Jag blir rätt upprörd faktiskt. Om det inte hade varit så nära valet borde det utlysas ett extra val.”

De har också den kommunala budgeten för valet 2018 ihop. Ett rörigt fullmäktigesammanträde slutade med att det S-ledda styret fick se en alliansbudget gå igenom. Det är en svår situation som kräver samarbete över blockgränsen.

S och M och övriga ansvarstagande partier borde ha ett gemensamt intresse av att visa att de kan samarbeta och ändå profilera det de går till val på. Om bara nio månader kommer betyget.

Sedan väntar nya utmaningar, i såväl Ängelholm som i andra kommuner.

**Troligen** krävs fler blocköverskridande koalitioner. Då gäller det att inte bara pussla ihop dem rent tekniskt utan också att vårda dem.

Väljarna röstar på partier och har ofta inte så god kännedom om de enskilda kandidaterna. En politiker som sitter kvar som vilde ändrar på valresultatet.

Väljarna i Ängelholm – och andra kommuner – förtjänar politiker som inte bara kan agitera för idéer utan också lyssna och prata med varandra. På spel står förtroendet för den lokala demokratin.

**FRISTÅENDE SKRIBENT**



**INGRID RUNSTEN**  
ingrid.runsten@gmail.com

Frilansskribent.

AKTUELLA FRÅGOR

Debattredaktör: Eva Rothstein aktuella@sydsvenskan.se 040-28 10 13  
Twitter: @aktuella Fler debattartiklar på sydsvenskan.se/opinion



FOTO: EVA ROTHSTEIN, GRAFIK: JOHAN STRÖMBECK



Den 20 november sänktes högsta tillåtna hastighet på väg 19 från 90 km/h till 80/km/h.

# ”Skåne behöver en östlig del som är pigg och vital. Dra inte ner på hastigheten på vägarna.”

**■ Vi insisterar på att frågan om en sänkning av hastigheten på väg 19 mellan Ystad och Kristianstad får en ny prövning hos regeringen.**

**Det skriver Per Tryding, vice vd för Sydsvenska Handelskammaren, tillsammans med kommunstyrelseordförandena i Tomelilla, Ystad och Kristianstad.**

**R**unt om i landet sänker Trafikverket den högsta tillåtna hastigheten på mindre vägar. Det sker främst i glesbygder och huvudargumentet är att förbättra trafiksäkerheten. Men resultatet blir sämre förutsättningar för både samhället i stort och för näringslivet på landsbygden.

**I själva verket** inför Trafikverket hastighetsbegränsningarna istället för att bygga säkrare och bättre vägar. När staten nu ska satsa över 600 miljarder kronor på vägar och järnvägar är det svårt att acceptera. I synnerhet som små investeringar ger stora resultat i glesbygd.

I Skåne finns det särskild anledning att reagera. Här finns en unik möjlighet att utveckla en speciell miljö där storstadsregionen runt Öresund kompletteras med öppna landskap som Österlen och tätorter i östra Skåne.

Det mesta av dagens debatt om framtidens kommunikationer handlar om hur storstäderna kan bindas samman med nya snabbtåg. Lite i skymundan går Trafikverket igenom många av landets vägar för att pröva

om den högsta tillåtna hastigheten på dem bör sänkas. Det sker främst i regioner som saknar tågtrafik, på sträckor där väg är enda alternativet för den som vill ta sig från punkt A till punkt B.

En av dessa vägar är riksväg 19 som förbinder Ystad och Tomelilla med Kristianstad och övriga Sverige norrut. Här har Trafikverket beslutat att sänka högsta tillåtna hastighet från 90 till 80 km/h.

Sydsvenska Handelskammaren och Tomelilla kommun överklagar nu gemensamt Trafikverkets beslut till regeringen. Överklagandet stöds av de två andra kommuner som är berörda av förändringen, Ystad och Kristianstad, och förenar företrädare för olika politiska partier och över blockgränsen.

Effekten av att Trafikverket nu har sänkt hastigheten på en rad vägar i landet blir att det tar längre tid för människor att nå dit de ska. Och när det tar längre tid att pendla till jobbet slutar kanske Tomelillabor att söka arbete i Kristianstad och kristianstadböbor att göra helgutflykter till Tomelilla.

Viktigt är också möjligheten att ta sig relativt snabbt till samhällsfunktioner som flygplatser och högstskolor, försämrats.

**Lite beroende på** definition bor mellan 35 och 40 procent av Sveriges befolkning i glesbygd och på mindre orter. Att de kan utgöra vitala och kreativa miljöer bekräftas av att omkring en tredjedel av Sveriges export skapas i glesbygdregioner. Ofta är företagen

världsledande och ligger i teknologisk framkant, även om de inte är extremt stora och därför inte får så mycket publicitet.

Vägar har också stor betydelse för den turism som glesbygden kan locka. På Österlen handlar det till exempel om Konstrundan och ett växande intresse för regionens matkultur.

**Hur landets** transportpolitik utformas kan bidra till utvecklingen och tillväxten i Sverige.

Vi talar om regioner där vägen är enda alternativet. Att bygga regionala järnvägar i samma sträckning som vägnätet innebär enorma investeringar. De lär inte ske inom överskådlig tid. Ingen kräver heller orimliga satsningar. Men ganska begränsade insatser på vägtrafik kan betyda mycket för att öka säkerheten och utveckla tillgängligheten. Det kan röra sig om att bygga rondeller, räcken och fält där bilar kan mötas.

Sverige behöver tillväxt i hela landet. Skåne behöver en östlig del som är pigg och vital. Därför insisterar vi på att frågan om en sänkning av hastigheten på väg 19 mellan Ystad och Kristianstad får en ny prövning hos regeringen.

**Per Tryding**

vice vd för Sydsvenska Handelskammaren

**Leif Sandberg (C)**

kommunstyrelsens ordförande i Tomelilla

**Kent Mårtensson (S)**

kommunstyrelsens ordförande i Ystad

**Pierre Månsson (L)**

kommunstyrelsens ordförande i Kristianstad