

VEIDEC RACEWAY



INLEDNING

Har VEIDEC Raceway gynnat Malmö och Malmös befolkning?

Sedan några år tillbaka har Malmö en dragracingbana där människor kan träffas och dela sitt intresse.

Alla är dock inte positiva. I omröstningen om en ny bana eller inte år 2002, röstade alla partier i Malmö kommun utom Miljöpartiet ja – Miljöpartiet var emot en ny bana i Malmö.

Att därför få höra människor från olika håll berätta om sina erfarenheter av banan tyckte jag kunde vara intressant, då mitt motorsportintresse är stort.

Har VEIDEC Raceway gynnat Malmö och Malmös befolkning över huvudtaget?

Har den illegala streetracingen minskat sedan banans öppnande? Påverkas skattebetalarna av något som inte är av allas intresse?

Frågorna är många och förhoppningsvis besvarade när sista meningen är läst.

FAKTA

Det är den 5 maj.

Vid horisonten, bakom ett ensamt vindkraftverk och några oljetankar, ses solen försöka tränga sig fram bakom de mörka, grå molnen. Det tycks svårt och det är kallt. Men stämningen är på topp när två bilar står beredda bakom startlinjen. Däcken värms upp och V8:orna mullrar. De har båda samma mål – att ta sig till en punkt 201 meter framför dem, så snabbt som möjligt. Lamporna ger tecken åt dem att köra och säsongspremiären för VEIDEC Raceway är ett faktum och läktaren jublar.

Idéer om banan som sträcker ut sig framför läktaren tog form den 3 juli år 2002, då Anneli Philipsson och Anton Flink skrev en motion till kommunfullmäktige.

Man föreslog att ett beslut snarast skulle fattas om att Tekniska nämnden i samråd med fritidsnämnden och företrädare för föreningslivet skulle utreda möjligheterna att på lämplig plats iordningställa en streetracingbana. Man föreslog också hur denna bana skulle finansieras. ”En bana arrangerad för träning och tävlingskörning kan, tillsammans med polisiära insatser och hastighetssänkande åtgärder, förhindra att enskilda oseriösa personer arrangerar streetracing på allmänna vägar”, sade Anton Flink.

Den 29 augusti samma år fick man beslutet att alla partier i Malmö kommun var för byggandet av en dragracingbana i Malmö. Alla utom Miljöpartiet.

Först den 10 december år 2003 var beslutandet klart i Tekniska nämnden och det kunde konstateras att en dragracingbana skulle finnas i Malmö hamn år 2004.

Det första spadtaget togs av politiker den 22 januari 2004 och några dagar senare kunde NCC börja gräva på riktigt. Senare samma år stod banan klar för invigning, som ett resultat av ett samarbete mellan myndigheter och utövare i Malmö.

Den främsta anledningen till att man önskade en streetracingbana i Malmö var alltså för att motverka den illegala streetracingen i Malmö.

Niklas Klaesson från SRIF, Skåne Racers Ideella Förening, håller med:

- Jag var inte med i klubben innan banan byggdes, men har hört att banan byggdes främst för att få bort den illegala racingen i Malmö.

Har den illegala streetracingen i Malmö minskat sedan banans öppnande?

- Ja, den var i stort sett obefintlig efter banans öppnande. Malmöpolisen behövde inte extra förstärkning på onsdagarna längre. Vi har nu även inlett ett samarbete med Kävlinge-polisen för att hjälpa dem med den illegala racingen vid center syd i Löddeköpinge.

Utöver minskningen av illegal streetracing, har ni funnit andra positiva följder efter byggandet av banan? Jag tänker arbetstillfällen, ett rikare kulturliv m.m.?

- Närheten till en dragracingbana i Malmöregionen, där vi kör ca 5 tävlingar per år. Innan kördes det en tävling i Feringe och Landskrona och någon tävling per år i Rinkaby och på Bulltofta halkbana.

Intresset för dragracing har ökat sedan banan byggdes, vilket var den första permanenta banan i Sverige. Närmsta permanenta bana är i dagsläget Sundsvall, sedan körs det i Lindesberg, Moholm, Västerås, Kjula och Mantorp. Det hålls på med en ny bana i Tierp. Dessutom är det öppet varje onsdag maj-september för testkörning med din vanliga bil blandat med dragracingbilar. Vi har haft en anställd vaktmästare i tre år nu.

Niklas säger också att sedan banan invigdes 2004 har det inte kommit in ett enda klagomål på banan och dess verksamhet, vare sig till dem eller till Malmö stad.

Anders Nilsson, som gör en utredning om hela hamnområdet där banan är placerad, håller delvis med:

- De positiva följderna väger över de negativa. Streetracingen har minskat och banan har blivit som en turistattraktion i Malmö.

Klagomålen som hörts har främst kommit från arbetarna i Oljehamnen. De säger att de inte kommer förbi bilar som tillhör besökare under onsdagskvällarna, då banan är öppen för allmänheten. Det är mycket fler bilar under onsdagskvällarna. Man lade ut en slang för att mäta trafiken och man kom fram till att antalet bilar under onsdagarna fördubblas – från 1500 till 3000.

Några komplikationer med spårvagnarna i närheten har inte uppstått. Innan banan stod klar hade SRIF och Banverket samt Green Cargo ett möte, där man kom fram till att spåren endast

används mellan klockan sju på morgonen till klockan 12 mitt på dagen under vardagarna, och att ingen av parterna skulle komma att störas av varandra.

Motorsport i allmänhet är inte en miljövänlig sport och den medför också ofta buller. Har ni som arbetar med banan på något sätt försökt minska miljöpåverkan och bullernivån? Finns det fler hinder då man driver en bana av detta slag utöver detta? Jag tänker påverkan på ekosystem vid placering och byggande m.m.?

- Ja, vi är miljöcertifierade av Riksidrottsförbundet, så vi har stora krav på oss vad gäller miljön. Många dragracingbilar kör på metanol vilket är bättre för miljön än vanlig handelsbensin.

Vi trodde att fågellivet skulle försvinna men de är kvar och verkar inte ha påverkats av oss, säger Niklas.

Miljöcertifiering innebär att en verksamhet prövar om dess sätt att arbeta för en bättre miljö uppfyller kraven i ISO 14001 och därmed blir godkänd och miljöcertifierad av en certifieringsfirma.

Detta innebär i praktiken att man ständigt förbättrar sig genom att sätta mål för att minska en negativ miljöpåverkan och höja verksamhetens positiva miljöpåverkan.

Något annat som man försöker förbättra är bullernivån. Bilarna måste följa de regler som finns i de olika klasserna när det gäller ljuddämpare och bullernivåer. Banan ligger dessutom intill industrilokaler på ena sidan som hindrar ljudet från att gå in i Malmö, och på andra sidan ligger Öresund med hela Oljehamnen emellan.

Lockar banan många danskar/andra grannar som på så sätt genererar pengar åt banan och Malmö?

- Ja, det kommer en hel del danskar, hur mycket det genererar pengar till Malmö vet jag inte.

I hur stor utsträckning påverkas skattebetalarna av banan?

Ingenting. Vi arrenderar "gatan" av Malmö stad för ca 240 000 kr/år. De första 3,5 åren betalade vi det dubbla arrendet.

ANALYS

Banor som VEIDEC Raceway väcker känslor.

Känslor i form av glädje och adrenalinkickar hos de positivt inställda. Känslor i form av irritation och skepsis hos de negativt inställda.

Även om jag tillhör den förstnämnda gruppen, så har jag försökt att på ett objektivt sätt komma fram till om, och i så fall hur, VEIDEC Raceway har gynnat Malmö och Malmös befolkning.

De olika för- och nackdelarna är många, beroende på vem du frågar. Jag valde att fråga personer som arbetar med VEIDEC Raceway och ville också höra vad Miljöpartiet Malmö, som ju var kritiska till byggandet vid en början, hade att säga. Men då deras arbete att hitta någon som kunde besvara mina frågor om deras kritiska inställning till banan tog längre tid än vad jag hade, valde jag att ställa frågor till Malmö Kommun istället, för att på så vis inte grunda min analys på endast en sidas åsikter. Jag kunde på så sätt försöka svara på grundfrågan i detta arbete på ett så objektivt sätt som möjligt.

Vad som är rätt och vad som är fel är det ingen som kan avgöra, men det går inte att undkomma att den illegala streetracingen faktiskt har minskat mer eller mindre, tack vare banans uppkomst.

Kanske har banan inte utrotat den illegala streetracingen helt och somliga väljer antagligen fortfarande att köra på allmänna vägar istället för på bana, men som Niklas Klaesson säger var den illegala streetracingen nästan obefintlig vid banans öppnande.

Med andra ord behövde inte Polisen, som bekostas av statliga medel i form av skattepengar, extra förstärkning vid illegala streetrace under onsdagarna längre. Dessa skattepengar kunde istället gå till viktigare saker. Sjukvård för att nämna ett exempel. Militär för att nämna ett annat.

Att utplåna den illegala streetracingen helt är inte lätt. Men genom att bygga banor i städer där den illegala streetracingen är ett faktum kan, om inte vara hela lösningen, så i alla fall en stor del av lösningen. Människor i städer där den illegala streetracingen är utbredd hänvisar till Malmös bana och anser att Malmö är ett bra exempel att efterfölja. Människor i Lindesberg år 2009 vid deras banas uppkomst, för att nämna ett exempel.

Att den illegala streetracingen påverkar befolkningen går inte att undkomma.

Visst, ofta körs racen under nätter och kvällar för att slippa trafik och människor, men att köra illegalt på detta vis innebär att man använder allmänhetens vägar för att köra i hastigheter uppemot, och till och med över, 200 km/h. En stor risk för befolkningen i samhället med andra ord, då det är lätt att någon oskyldig hamnar på fel plats vid fel tillfälle. Det är också viktigt att tänka på vad som händer om en bil skulle hamna bland publiken, vilket är väldigt lätt hänt med de hastigheter man kommer upp i. Då är det lätt att fordonen börjar kränga vid hastiga väjningar. Vems ansvaret då är, är värt att tänkas på.

Jag tror att det som talar för att en bana av denna typ skulle kunna motverka illegal streetracing är det faktum att man försöker hålla kostnaderna på en så låg nivå som möjligt, att banan är öppen för alla intresserade och att det i och med läktaren ryms fler åskådare som därmed ser racen bättre än vid de illegala.

Säkerhetsåtgärder såsom säkerhetsavstånd publik och bana emellan, samt det faktum att somliga människor tycks dras mot spänningen i det olagliga, är två faktum som talar emot banan.

Hänsynstagandet till miljön vid sådana här evenemang kan diskuteras. Det går inte att frångå att varken motorsport eller bilar i allmänhet inte är vänliga mot miljön.

Det är allmänt känt att vårt användande av bilar utgör den största delen av de växthusgaser som släpps ut. Jordens lägre atmosfär och hav blir som bekant varmare och varmare genom den så kallade globala uppvärmningen.

Media rapporterar om stigande havsnivåer, smältande glaciärer, förändrade förutsättningar för jordbruket och extrema väderhändelser. Hela jorden riskerar att drabbas. Också vi här i södra Sverige. Skanör och Falsterbo och halvudden dessa utgör riskerar att hamna under vattenytan om havsytan skulle stiga.

Att sluta köra och att sluta tävla med bilar och motorcyklar helt, skulle enligt vissa vara det optimala.

Men jag tror inte det är möjligt. För trots att vi klarade oss utan bilen som färdmedel för bara hundra år sedan, så är vi idag så vana vid att kunna ta bilen när och vart vi vill. Vi är så vana vid bilarna att vi tror att vi inte klarar oss utan dem.

Och så länge som bilismen finns kommer streetracingen finnas tror jag – legal eller illegal. Jag vet i alla fall att jag föredrar det första alternativet.

Jag vill dessutom påstå att VEIDEC Raceway är positiv för vår miljö.

Dels är banan, som Niklas sade, miljöcertifierad av Riksidrottsförbundet. Man har med andra ord stora krav på sig då man arbetar för en bättre miljö. Bilarna körs dessutom i många fall på metanol.

Och dels är den närmsta permanenta banan i Sverige placerad i Sundsvall och det körs också i Lindesberg, Moholm, Västerås, Kjula och Mantorp. Det hålls dessutom alltså på med en ny bana i Tierp. Alla banor flera mil från Malmö och hela södra Sverige.

Att inte behöva köra 70 mil från Malmö till Uppsala för att se dragracing sparar mycket på miljön, när inte bara vi i Malmö har närmare till en dragracingbana, utan hela södra Sverige med omnejd.

Rent ekonomiskt gynnar banan Malmö främst, då banan är som Anders Nilsson säger – en turistattraktion. Inte minst turister i form av danskar dras mot banan.

Att få in en utländsk valuta i ett land, om än i mindre mängder, är alltid positivt för turistnäringen.

Man ska inte heller glömma att banan genererar arbete.

Visst, en vaktmästare låter inte mycket. Men banans funktionärer får, om inte ett jobb, så i alla fall en sysselsättning. Och man ska inte heller glömma byggarbetarna som sysselsattes då banan skulle byggas.

För att sammanfatta kort säger jag som Anders Nilsson som arbetar i Malmö Kommun; de positiva följderna väger över de negativa.

För med den nya banan har streetracingen minskat, banan och Malmö har lockat till sig turister och man har därmed fått in en utländsk valuta i landet och banan har genererat arbete, om än i liten skala.

Och detta utan att varken miljön eller skattebetalarnas plånböcker belastats mer än tidigare.

KÄLLFÖRTECKNING

Internet

- » <http://www.srif.se/banan%20aldre.htm>, 2010-04-16 12:50
- » <http://www.mecaraceway.se/PDF%20filer/Arsmote%202010/verksamhetsplan.pdf>, 2010-04-16 13:14
- » <http://webzone.k3.mah.se/projects/ki/lankar/streetracing.pdf>, 2010-05-01 15:34
- » <http://www.vk.se/Article.jsp?article=301504>, 2010-05-05 19:11
- » http://www.resgeom.slu.se/swe/Infomaterial/Miljo/vad_innebar.cfm, 2010-05-06 21:02

Intervjuer

- » Bengtsson, Sofia. Intervju med Niklas Klaesson 2010-05-03
- » Bengtsson, Sofia. Intervju med Anders Nilsson 2010-05-06

