

När innanförskap leder till utanförskap

Det man förstår kan man förändra. Är det så enkelt som det låter? Jag skulle vilja tro att det är så men något säger mig motsatsen. Hur kommer det sig att man i så många olika sammanhang erbjuder fyrkantiga lösningar istället för att bryta ner fyrkanterna till något mjukare och "rundare" ramar för att på ett flexibla och effektivare sätt hitta lösningar som passar.

Jag har en känsla av att ett givet svar är resursbrist: avsaknad av pengar och tid. Orsak och verkan. Är resursbrist en godtagbar ursäkt? Är vi oförmögna att göra det som situationen kräver med befintliga medel? Eller handlar det om annat?

Kan det grunda sig på okunskap, osäkerhet, kontrollbehov och rädslor för att det gamla och invanda ersätts med något nytt och obekant? Handlar det om att de egna grundantagandena och livsreglerna blir ifrågasatta? Obekvämt? Förorsakar det en splittring i de interna konstellationerna? Inträng i de inre cirkelarna? Blir det oreda i de redan förutbestämda grupperingarna? Ruckas hierarkin? Insyn i det dolda?

Oskrivna lagar och outtalade sociala normer blir uttalade. Listan kan göras lång. Utan att upplevas alltför provokativ så har jag en känsla av att det ligger en hel del i ovan frågeställningar samtidigt som det finns många aspekter att väga in i dem och ta hänsyn till. Men som sist och slutligen, i det stora hela, handlar om vilken attityd och inställning man har.

Den avgörande frågan är inte vilka brister man har, utan vad som gör att man envist håller fast vid dem eller blundar för dem. Det är på de krafterna vi behöver fokusera, och som vi behöver kartlägga. Sällan är det svart eller vitt och vem överreagerar inte på förändringar som man inte får vara delaktig i eller ha en viss påverkan på?

En fallgrop med att ha alltför många regler och riktlinjer i de "olika sammansättningarna" är att det kan riskera att den enskilde slutar reflektera över sina egna handlingar.

Det är inte utanförskapet som är problemet utan det är innanförskapet. Min övertygelse är att när vi bryter "innanförskapets" mönster så ökar vi möjligheterna för att bättre hantera och förebygga "utanförskapet". Och samtidigt lösgöra mer tid och använda de befintliga resurserna mer flexibelt och effektivt. Hur då?

Sammantaget handlar det om att samverka och bygga nätverk. Något som låter både logiskt och självklart men inte alltid så lätt på grund av den mångfald vi representerar, främst genom de olika roller vi har och med våra olika uppfattningar och åsikter. Det heter att det finns lika många sanningar som människor.

Mycket handlar om att klargöra och förtydliga vilka roller vi har och utifrån dessa se över ansvarsområdena och förbättra samarbetet. Var och en kan få en god upplevelse genom att bli sedd, hörd, bekräftad, förstörd, accepterad och delaktig. En så kallad "möjligheternas plattform" att bygga vidare på. Det gäller att skapa nya former för att samarbeta och nätverka utanför de egna gränserna. Se till att skaffa anledningar att nätverka. Ingen är fullkomlig, släpp prestigen och ta hjälp av varandra. Om något går snett, peka inte ut någon utan ta in lite humor och gör en kul grej av det genom att skämmas tillsammans. Ingen kan allt men alla kan tillföra något. Se möjligheter. Hitta nya sätt att mäta flera dimensioner än bara det finansiella. Sträva efter att ta fram nyckeltal som är relevanta för ändamålet och som motiverar till att jobba mer resultat- och målinriktat för att nå den framgång som önskas. Lagg större fokus på lärande och utveckling. Okunskap kan rättas till med kunskap, och ökad kunskap stärker individen.

Det ger också bättre förutsättningar för att bryta ner fyrkanterna och ett ökat mod att tänka nytt så att ramarna i större grad anpassas efter de behov som finns istället för stöpa alla i samma form.

Var kreativ och prioritera värderingsarbete. Det är svårare att bearbeta och förändra omedvetna handlingar och inarbetade mönster. Att arbeta med värderingsövningar ökar chanserna för att bli mer medveten om sina egna tankar och värderingar. Som sedan i sin tur kan leda till större självinsikt om att det kanske finns orsak att omvärdera ett och annat.

Det är lätt att fastna i gamla spår men finns viljan att förändra så är det fullt möjligt! Det gäller att börja någonstans och det här kan vara några aktiviteter att börja med för att luckra upp innanförskapet och förhindra utanförskap. Skapar vi många vinnare så får vi också många vinnare.

HÅLLBAR LIVSSTIL

Axplock- att tänka på:

- Gör mer med mindre – acceptera resursbristen men låt den inte bli en ursäkt
- Skapa nätverk med de som har erfarenhet, eller något annat du behöver
- Förebilder behövs- att visa respekt är lämpligt i alla situationer
- Släpp prestigen- agera i sak och du får utdelning därefter
- När någon lyssnar blir det lättare att prata, berätta och engagera sig
- Prioritera tid för reflektion och återhämtning
- Dagliga inslag av humor och glädje!



FÄRJA ELLER BRO? Ett exempel, Embarssundsbron beräknas kosta 22 miljoner. En ny linfärja kostar ca en tiondel av detta. Linfärjan kan göras eldriven, då blir det inga avgasutsläpp för den transportsträckan. Foto: Erkki Santamala

Oekonomiskt med broar

■ I en artikel i tidningen Åland den 7 maj bemöter infrastrukturminister **Veronica Thörnroos** min kritik mot korttruttsutredningen. Thörnroos menar att jag inte förstått att miljökonsekvensbedömningen (MKB) som gjorts gäller ett helt trafiksystem och inte enskilda delar.

Jag tycker att hennes uttalande är oklart och inte ger tydliga svar och förklaringar till hennes ställningstagande. Samtidigt säger hon att det finns en samsyn gällande snabba persontransporter.

Kortrutten togs mig vederligen fram som ett sätt att minska kostnaderna för skärgårdstrafiken. Min analys av utredningen visar att föreslagna åtgärder inte ger någon inbesparing, tvärtom är risken stor att man i stället drar på sig större kostnader. Thörnroos säger enligt artikeln angående underhåll av broar att hon har " - - uppfattningen att man försökt vara så heltäckande som möjligt - -". Detta är inte ett svar på om underhållet av broar och nya vägar medtagits.

Jag vill veta om dessa kostnader är med, jag har inte hittat dem. Om de saknas faller kalkylen för hela trafiksystemet. Jag har också påpekat att en antagen vinst i storleksordningen åtta procent av ackumulerad kostnad under en 40-årsperiod inte är tillräcklig för att ligga till grund för så omfattande investeringar speciellt som

ingångsvärdena är osäkra.

Regeringen har antagit en policy att Åland skall vara ett hållbart samhälle till 2051. Vad avser man med det uttalandet? Jag tolkar det så att man i varje beslut skall sätta miljön i främsta rummet. Tyvärr har det aldrig gjorts tidigare. Det gäller användning av fossila bränslen, det gäller bevarande av naturmiljöer på land och hav. Det gäller också bevarande av kulturmiljöer och att slippa buller.

Skärgårdsmiljön är Ålands största tillgång. Överallt i världen stressas folk av bullriga stadsmiljöer. Efterfrågan på lugn och ro och orörd natur är en växande turistmarknad, som kanske är den största möjligheten för att bevara och utveckla skärgården, något som man hittills varit dålig på.

Utredningen ser faktiskt inte någon potential för fler jobb i skärgården med korttruttssystemet.

När ett stort komplext system skall analyseras så bryter man ner det i mindre delar, som blir mer hanterbara. Veronica Thörnroos, det gäller också kortrutten! Om de olika delarna inte klarar en granskning så klarar inte helheten det heller. Enligt min analys ger ingen av de föreslagna broarna någon ekonomisk vinst i förhållande till befintlig färja, då blir inte heller helheten lönsam. Det

enda som är säkert är, att miljön tar stryk.

Ett exempel, Embarssundsbron beräknas kosta 22 miljoner. En ny linfärja kostar ca en tiondel av detta. Linfärjan kan göras eldriven, då blir det inga avgasutsläpp för den transportsträckan. Vinst för miljön och ekonomin.

Thörnroos säger att en bro alltid är att föredra framom en linfärja. Det här synsättet tycks inte svenska Trafikverket dela. Vad sägs om ett 200 m långt färjepass där man 2013 hade 627 039 personbilar och 51 215 övriga fordon? Eller det kortaste färjepasset på västkusten, 130 m och med 130 829 personbilar och 12 754 övriga fordon.

Inga broplaner där, speciellt som man har börjat införa eldrift där det är möjligt. Billigare och man sparar miljön. En bro är naturligtvis lite bekvämare för de boende och man sparar några minuters restid men en bro genererar också en hel del onödig nöjesträff. Det är intressant att man i Bohuslän tackat nej till föreslagna broar!

En fullständig MKB skall innehålla miljöpåverkan för hela bygget med alla utsläpp från entreprenadmaskiner och transporter, CO2 påverkan och andra utsläpp från materialtillverkning där bland annat cement är en stor CO2 bov. Stålproduktion ger också mycket

CO2. Därtill all sprängning och synlig miljöpåverkan och till slut påverkan från driften.

Miljöpåverkan från en linfärja är en droppe i havet i jämförelse med en bro. Som jag påpekat tidigare är ett trafiksystem med färjor flexibelt till skillnad från broar och vägbankar.

Menar regeringen och politikererna allvar med att Åland skall bli ett hållbart samhälle? Vill man verkligen spara pengar i skärgårdstrafiken? Den samsyn Thörnroos hänvisar till är lite tveksam. Genom att från början integrera snabba passbåtar i trafiken kan man spara pengar och dessutom få bättre förbindelser. Thörnroos menar att man först skall spara genom införande av korttrutt innan passagerarbåtarna kan införas.

Jag tycker det är fel tänkt. Genom en kombination av passbåtar och nya energieffektiva färjor kan man spara både ekonomiskt och miljömässigt jämfört med korttrutt.

De svar infrastrukturministern gett gör mig bekymrad. Jag får intrycket att ekonomiska besparingar och miljöfrågor får stå tillbaka. Broar till varje pris förefaller vara det väsentliga. Har det gått så mycket prestige i korttruttsidén att man inte vill ta till sig andra lösningar som kan vara bättre?

Jan Grönstrand

Rosella som en ny stadskrog i Mariehamn?

■ **Vi läser** ofta att Viking Lines Rosella har evenemang, uppträdanden och dansgalor ombord. Detta på helger, vi resenärer erbjuds att få dansa och festa loss även efter att Rosella lagt till vid kajen i Mariehamn efter kl. 23.25.

Vi har lite funderingar kring detta, har Rosella tillstånd att servera alkohol när fartyget ligger vid kajen, för då är det ju knappast någon taxfreezon. Är inte detta en ren och skär konkurrens mot Mariehamns och Ålands nöjesetablissemang

och landturism. Vad tycker egentligen stadens krogar om detta och hur kan ÅMHM tillåta utskänkning under dessa former.

Är detta en del i Viking Lines sätt att renodla sin redningsverksamhet? I så fall kan vi

ju bara tolka detta på ett sådant sätt att Viking Line inte vill att deras resenärer spenderar några som helst pengar iland.

Vad är nästa steg? Bedriva hotell på Rosella när hon ligger vid kajen?

Gänget som dansar på land

Jessica Eriksson
redaktion@nyan.ax