



Politiska institutioner och strategiskt agerande 32

*Det trafikpolitiska fallet*

## **Direkta aktioner**

En studie av direkta aktioner i vägbyggnadskonflikter,  
1987-1997

Åsa Sandström

Projektet *Politiska institutioner och strategiskt agerande* (PISA) syftar till att öka vår kunskap om det moderna styrelseskicket. Den teoretiska utgångspunkten är att politiska institutioner formar olika aktörers möjligheter att utöva inflytande och tillvarata sina intressen. En viktig empirisk utgångspunkt är att svensk politik inte längre kan beskrivas som en kombination av parlamentarism och korporativism – den institutionella legering som i detta avseende var liktydig med den svenska modellen. Hur det nya styrelseskicket bäst kan karakteriseras är emellertid ännu en öppen fråga. Tidigare forskning har visat att korporativismen har minskat i betydelse. Den ofta framförda tanken att lobbying och andra former av informell och mindre rutiniserad maktutövning har trätt i dess ställe, bör tills vidare enbart uppfattas som ett slags arbetshypotes.

PISA-projektet initierades hösten 1994 med hjälp av ett planeringsanslag från *Riksbankens Jubileumsfond*. Projektet bedrivs sedan 1995 med ekonomiskt stöd från Riksbankens Jubileumsfond (huvudansvarig Jörgen Hermansson), *Arbetslivsfonden* (PerOla Öberg) och *Kommunikationsforskningsberedningen* (Torsten Svensson).

I PISA:s rapportserie publiceras projektets arbetspapper och vissa mindre delrapporter. Som brukligt är i vetenskapliga sammanhang är författarna till de enskilda rapporterna själva ansvariga för innehållet.

1	Inledning .....	2
1.1	Disposition .....	3
2	Vägbyggande i Sverige .....	4
2.1	Hur fattas besluten? .....	6
3	Informella former för politiskt inflytande .....	8
4	Rapportens frågeställningar .....	11
4.1	Hur vanligt är det med direkta aktioner och vad är det man gör? .....	11
4.2	Vad utmärker de vägbyggnadskonflikter där direkta aktioner ingick? .....	12
4.3	Vilka deltog i aktionerna? .....	13
4.4	Varför används aktioner som påverkansform? .....	15
4.5	Är direkta aktioner en effektiv påverkansmetod? .....	16
5	Vägbyggen med konflikter .....	17
5.1	Tillvägagångssätt och material .....	17
5.2	Vägbyggen med konflikter, 1987-97 .....	20
5.3	Vägbyggen med och utan direkta aktioner – några slutsatser .....	34
6	Vägbyggnadskonflikter med direkta aktioner .....	37
6.1	E 6 Stenungsund – Uddevalla .....	37
6.2	Vallaleden, Linköping .....	41
6.3	E 4 "Deltavägen", Timrå .....	43
6.4	Linnégatan, Växjö .....	45
6.5	E 22, Sölvesborg .....	47
6.6	Bärbyleden, Uppsala .....	49
6.7	Öresundsbron .....	51
6.8	Dennispaketets vägprojekt .....	56
6.9	Skeppsholmsbron, Stockholm .....	63
7	Slutsatser .....	64
	REFERENSER .....	67

## 1 Inledning

På senare år har flera undersökningar visat att det svenska styrelseskicket håller på att förändras.<sup>1</sup> De korporativa arrangemang som i den svenska modellen har varit ett viktigt komplement till parlamentarismen tycks ha minskat i betydelse och nya mönster växer nu fram för politiska aktörers deltagande i det offentliga beslutsfattandet. För utomparlamentariska aktörer innebär den här utvecklingen en förskjutning från ett direkt deltagande i beslutsprocesserna till försök att i mer informella former skaffa sig inflytande över de politiska besluten. Mot den bakgrunden finns det nu en utbredd föreställning om att informell påverkan genom lobbying, opinionsbildning och direkta aktioner håller på att bli allt viktigare inslag i det "levande statsskicket".<sup>2</sup> Framför allt när det gäller mer okonventionella deltagandeformer som direkta aktioner har vi dock fortfarande stora kunskapsluckor.<sup>3</sup> Genom en studie av direkta aktioner inom trafikpolitiken syftar därför den här rapporten till att bidra till ökad kunskap om denna del av vårt styrelseskick.

Vad är det då som gör trafiksektorn till ett intressant studieområde för nya påverkanssätt i politiken? Traditionellt sett är det industrialismens värderingar som har varit dominerande i trafikpolitiken. I industrisamhällets strävan efter ökad sysselsättning och tillväxt har investeringar i infrastruktur och kommunikationer spelat en betydelsefull roll, som sällan ifrågasatts. Meningsskiljaktigheterna har snarare gällt hur ansvaret för att bygga och finansiera de nya vägarna och järnvägarna skulle fördelas mellan den offentliga och den privata sektorn. Från slutet av 1960-talet har dock konfliktmönstren blivit mer komplicerade genom den tilltagande kritik som miljörörelsen och olika regionala intressen har riktat mot de värderingar som styrt trafikpolitiska beslut och det har i samband med detta blivit allt vanligare att beslut i exempelvis vägbyggnadsfrågor

---

<sup>1</sup>Se Maktutredningens huvudrapport, SOU 1990:44, samt resultaten från forskningsprojektet "Riksdagen och de organiserade intressena", vid Statsvetenskapliga institutionen, Uppsala universitet.

<sup>2</sup>Hermansson, Svensson & Öberg 1995, s. 6.

<sup>3</sup>Inom PISA-projektet har civil olydnad behandlats i några uppsatser, se Thelander 1997 och Ullén 1997. I en tredje uppsats, av Karlsson 1997, studeras även mer militanta former av påverkan, som sabotage och våldsaktioner.

har medfört protester från utomparlamentariska grupper.<sup>4</sup> De mest uppmärksammade protesterna har gällt utbyggnaden av E 6:an i Bohuslän, brobygget över Öresund och de omfattande planerna på kringfartsleder i Stockholm, som ingick det sk Dennispaketet. I sina försök att hindra projektens genomförande har utomparlamentariska aktörer som motsatt sig dem bland annat använt sig av direkta aktioner. Det visar att direkta aktioner som påverkanssätt uppenbarligen har vunnit intåg i trafikpolitiken, särskilt i konflikter kring väg- och brobyggen, vilket kan motivera en närmare studie av aktioner i den typen av konflikter.<sup>5</sup>

Samtidigt har det också kommit rapporter om protestaktioner och civil olydnad inom andra områden, där framför allt grupper med koppling till freds- och miljörelsen har deltagit och generellt sett finns det nu tecken på att direkta aktioner håller på att bli allt vanligare som påtryckningsmedel i Sverige<sup>6</sup>. Men hur vanligt det faktiskt är, vilka som använder denna påverkansform och under vilka omständigheter, vet vi egentligen inte mycket om. På trafikområdet vet vi att direkta aktioner har förekommit mot väg- och brobyggen, men hur ser aktionsmetodens utbredning ut? Ska de tre projekt som nämnts ovan ses helt och hållet som specialfall, eller är de snarare att betrakta som toppen av ett isberg? I vilken omfattning och i vilken typ av konfliktsituationer förekommer aktioner och vilken typ av aktörer deltar? För att öka klarheten kring detta kommer jag i den här rapporten att studera användningen av *direkta aktioner i vägbyggnadskonflikter under den senaste decenniet, från och med 1987*.

## 1.1 Disposition

Rapporten inleds med en kort översikt över väginvesteringarnas omfattning under undersökningsperioden, samt en beskrivning av hur planering och beslut om vägbyggen går till och vilka möjligheter till påverkan som finns i den processen. En genomgång av olika former för inflytande från utomparlamentariska aktörer följer efter det, med främsta syftet att leda fram till en definition av direkta aktioner i förhållande till andra former av informell påverkan.

---

<sup>4</sup>Pettersson (red.) 1996, s. 93.

<sup>5</sup>För enkelhetens skull använder jag "aktioner" som synonym till "direkta aktioner".

Därefter utvecklas rapportens frågeställningar, med teoretiska resonemang kring dessa. Med hjälp av den bakgrund som givits om beslutsprocesserna vid vägbyggande, preciseras här också hur frågeställningarna ska besvaras. Själva undersökningen inleds med att jag utifrån begreppsutredningen letar fram alla vägbyggen som utsatts för aktioner från 1987 och framåt, samt en annan grupp vägbyggen från samma period, där konflikter visserligen funnits men där dessa inte har tagit sig uttryck i direkta aktioner. För att se om vägbyggnadskonflikter med direkta aktioner har några speciella särdrag jämfört med de övriga, görs först en översiktlig jämförelse mellan alla dessa vägbyggen med konflikter. Därefter studeras de vägkonflikter som innehöll direkta aktioner var och en för sig, för att få fram vilka aktioner som förekom och hur direkta aktioner använts i det fallet. I en jämförande analys besvaras slutligen rapportens frågeställningar.

## 2 Vägbyggande i Sverige

Vägnätet är indelat i allmänna vägar, gator och enskilda vägar.<sup>7</sup> De allmänna vägarna, riksvägar och länsvägar, tillhör statens ansvarsområde och det är då Vägverket som sköter planering, byggande och drift utifrån reglerna i Väglagen och Vägkungörelsen.<sup>8</sup> Kommunerna ansvarar för gatorna, genom Plan- och bygglagen<sup>9</sup>, och i många fall även för en del länsvägar inom tätorterna "på entreprenad" från staten.

De årliga investeringarna i det svenska vägnätet 1987-96, som framgår av tabell 1, ger en översiktlig bild av vägbyggandets totala omfattning under undersökningsperioden.<sup>10</sup> Sammanlagt rörde det sig om över 50 miljarder kr som stat och kommuner investerade i små och stora vägbyggnadsprojekt under perioden. Man kan också se att summorna ökat år för år fram till 1995. Det beror på att det har satsats stort på de statliga vägarna under 1990-talet, vilket mer än väl väger upp de minskningar som kan ses i det

---

<sup>6</sup>Hermansson, Svensson och Öberg 1995, s. 29.

<sup>7</sup>De enskilda vägarna är ingen offentlig angelägenhet, utan byggs och sköts av vägföreningar, samfälligheter, eller enskilda fastighetsägare.

<sup>8</sup>Väglagen (1971:948, omtryckt 1987:459) och Vägkungörelsen (1971:954, omtryckt 1987:461).

<sup>9</sup>Plan- och Bygglagen (1987:10, omtryckt 1987:346).

kommunala byggandet under samma period.

**Svenska väginvesteringar 1987-96 (1000 kr, i 1995 års prisnivå)<sup>11</sup>**

<b>År</b>	<b>Kommunernas investeringar</b>	<b>Statens investeringar</b>	<b>Summa</b>
1987	1 584 000 <sup>12</sup>	1 429 000	3 013 000
1988	uppgift saknas	1 518 000	(1 518 000)
1989	3 000 000	2 154 000	5 154 000
1990	2 445 000	2 290 000	4 735 000
1991	1 748 000	2 733 000	4 481 000
1992	1 520 000	4 335 000	5 855 000
1993	1 517 000	6 205 000	7 722 000
1994	1 188 000	6 233 000	7 421 000
1995	1 160 000	6 326 000	7 486 000
1996	1 269 000	5 600 000	6 869 000
<b>Summa</b>	<b>15 431 000</b>	<b>38 823 000</b>	<b>54 254 000</b>

<sup>10</sup>Motsvarande uppgifter för 1997 finns ännu inte att tillgå.

<sup>11</sup>Uppgifterna är hämtade ur *Kommunernas väghållning 1996*, Svenska Kommunförbundet, utom statliga investeringar 1987 och 1988: *Statistisk årsbok 1996*, 149.

<sup>12</sup>Beräknat i 1987 års prisnivå.

## 2.1 Hur fattas besluten?

### *Kommunala gator*

Kommunen fattar beslut om användningen av mark och vatten genom en översiktsplan över hela kommunens yta, samt detaljplaner över alla förändringar som ska genomföras i tätbebyggda områden, däribland utbyggnad av gator. Nya detaljplaner ska utarbetas i samråd med bland annat länsstyrelsen. Dessutom ges även organisationer, fastighetsägare och andra som berörs av förslaget tillfälle till samråd. När förslaget sedan är klart måste det oftast ställas ut så att alla som vill kan yttra sig innan kommunfullmäktige antar planen.<sup>13</sup> Detaljplanen ger kommunen rätt att lösa in mark, men för att bygget ska kunna komma igång krävs det naturligtvis också att kommunen har anslagit pengar i budgeten. I samband med beslut om detaljplaner och budgetanslag kan därmed byggprojekt som uppfattas som kontroversiella bli föremål för partipolitiska konflikter i fullmäktige. Samtidigt är antagandet av en detaljplan ett förvaltningsbeslut som kan överklagas, först till länsstyrelsen och därefter vidare till regeringen. Rätten att överklaga gäller dock inte alla som inte fått sina synpunkter tillgodosedda genom beslutet, utan enbart de markägare och boende som kommer att beröras av byggplanerna.<sup>14</sup>

### *Statliga vägar*

De övergripande beslut som styr vägbyggandet är riksdagsbesluten om trafikpolitikens mål och inriktning.<sup>15</sup> De ligger till grund för regeringens direktiv till Vägverket och länsstyrelserna, som utifrån direktiven upprättar långsiktiga investeringsplaner med vägprojekt listade i prioritetsordning. Planerna tas fram i dialog med centrala verk, länsmyndigheter, kommuner och organisationer och om Vägverket och länsstyrelsen är ense om en plan går avgörandet till regeringen. Vilka byggprojekt som faktiskt

---

<sup>13</sup>Om planförslaget har begränsad betydelse och saknar intresse för allmänheten kan fullmäktige delegera åt kommunstyrelsen eller byggnadsnämnden att fatta beslutet.

<sup>14</sup>En bra översikt över reglerna i PBL finns i Boverket Rapport 1994:5, s. 14-16.

<sup>15</sup>De senaste årtiondena har trafikpolitiska beslut fattats 1979, 1988 och nu senast 1996.



kommer att genomföras kan sedan även påverkas av kostnadsökningar, fördröjningar i den fysiska planeringen och ändringar i storleken på budgetanslagen till väginvesteringar.<sup>16</sup> Bara i undantagsfall tar regeringen ställning till investeringsförslagen i detalj i statsbudgeten. Oftast gäller det då politiskt omdiskuterade eller särskilt viktiga förslag.<sup>17</sup>

Den fysiska planeringen startar oftast med någon form av vägutredning, där Vägverket undersöker olika alternativa vägdragningar och deras konsekvenser. Kommuner, länsstyrelser och andra berörda organ är med och studerar alternativen, som sedan presenteras så att även allmänheten ska kunna lämna synpunkter. Sedan fattar Vägverket beslut om vilken sträckning vägen ska ha och gör utifrån den en mer detaljerad arbetsplan, där det från och med 1987 också ska ingå en miljökonsekvensbeskrivning. Arbetsplanen ställs ut så att kommuner, länsstyrelse, markägare och övriga intresserade kan yttra sig innan den fastställs.<sup>18</sup> Om länsstyrelsen därefter inte kan godkänna planen går avgörandet till regeringen. Missnöjda markägare och andra berörda kan sedan överklaga Vägverkets beslut till regeringen och på senare år har det också blivit möjligt att gå vidare och begära prövning i regeringsrätten.

Länsstyrelsens "vetorätt" mot bygget motsvaras inte av något liknande formellt krav på godkännande från kommunernas sida. Men även om kommunerna formellt sett bara är samrådsparter, så kan deras reella inflytande över besluten variera från fall till fall. Om vägen ska gå genom ett område med detaljplan är Vägverket dessutom förhindrat att fastställa en arbetsplan som strider mot denna, vilket betyder att bygget inte kan komma igång förrän kommunen ändrat detaljplanen.<sup>19</sup> Trots att kommunen alltså inte har den formella beslutanderätten om det statliga vägnätet, är vägbyggen ändå viktiga frågor i kommunalpolitiken och konflikter kan då uppstå kring kommunens ställningstagande till vägdragningar och byggplaner.

---

<sup>16</sup>Ds 1993:7, s.10f.

<sup>17</sup>Prop. 1990/91:87, s. 81.

<sup>18</sup>Påverkansförsök riktade mot Vägverkets arbetsplaner har studerats i en uppsats av Hyllander, 1997.

<sup>19</sup>I Boverkets Rapport 1994:5 presenteras 10 exempel på vägplaneringsprocesser med varierande grad av kommunalt inflytande.

### 3 Informella former för politiskt inflytande

I föregående kapitel beskrevs de formella processer som leder fram till beslut om väg- och gatubyggen och vilka möjligheter som där ges till de som direkt berörs att kräva omprövning av förvaltningsbesluten. Dessutom berördes möjligheterna att påverka besluten via den parlamentariska kanalen, något som i frågor om väg- och gatubyggen oftast blir aktuellt på kommunal nivå. I det här avsnittet är det istället möjligheterna för utomparlamentariska aktörer att vinna inflytande den *informella* vägen som står i fokus. Huvudsyftet med diskussionen är att komma fram till vad som är utmärkande för *direkta aktioner* i förhållande till andra metoder för informellt deltagande, vilka kan karakteriseras som *lobbying* respektive *opinionsbildning*.<sup>20</sup>

För att börja med skillnaderna mellan dessa två fenomen, kan man säga att *lobbying* är en typ av påverkansförsök som riktar sig direkt till vissa utvalda beslutsfattare, medan *opinionsbildning* har en mer obestämd och indirekt prägel och syftar till att påverka beslutsfattarna överlag. Till skillnad från lobbyismens direkta och personliga kontakter med en eller flera inflytelserika personer, exempelvis genom telefonsamtal, skrivelser och uppvaktningar, handlar det opinionsbildande agerandet mer om att föra fram de egna åsikterna på ett generellt plan och visa upp hur vilket stöd dessa åsikter har. Förutom att visa upp hur många som redan är övertygade handlar det ofta om att försöka "*skapa eller ge sken av ett opinionstryck*", för att öka möjligheterna att makthavarna ska låta sig påverkas. Till opinionsbildning kan man räkna både påverkan genom punktinsatser i enskilda frågor och en mer genomgripande strävan att påverka människors åsikter och föreställningar på lång sikt.<sup>21</sup>

På vilket sätt skiljer sig då *direkta aktioner* från dessa påverkanssätt? Liksom lobbying och opinionsbildning är aktioner ett sätt att försöka påverka ett politiskt skeende genom att gå utanför det parlamentariska systemet, men i det här fallet går man ett steg längre och "*tar saken i egna händer*". Det är här fråga om ett mer påtagligt och drastiskt agerande, där även materiell skadegörelse kan ingå som medel för att tvinga fram ett visst handlande, eller som i det här fallet för att hindra ett visst beslut från att

---

<sup>20</sup>Begreppsbildningen är hämtad från Hermansson, Svensson, & Öberg 1995.

<sup>21</sup>Öberg 1997, s. 69.

genomföras. Däremot faller ett agerande som innehåller våld mot personer utanför begreppet och skulle snarast kunna kallas terrorism. En direkt aktion måste dock inte nödvändigtvis ha som syfte att handgripligen tvinga fram en förändring. I det här fallet är det alltså inte nödvändigt att handlingen faktiskt rent fysiskt hindrar byggprojektets genomförande. Aktionen kan också i första hand syfta till att skapa opinion i frågan. Den skiljer sig då ändå från andra typer av protester med samma syfte genom *sättet* man här väljer för att väcka denna uppmärksamhet, där en direkt aktion kännetecknas av att man försöker föra fram den egna åsikten med hjälp av någon sorts maktdemonstration, eller genom ett agerande som kan uppfattas som pressande, som ett indirekt hot om ett rent fysiskt ingripande. Själva handlingen i aktionen kan dock vara mer symbolisk.<sup>22</sup>

Begreppet direkta aktioner ligger i praktiken nära *civil olydnad*, eftersom aktionerna ofta innebär lagbrott. Det gäller till exempel vid husockupationer och olika typer av blockader, som trafikblockader, blockader mot arbetsmaskiner och trädskramning. Civil olydnad är dock ett begrepp som oftast begränsas till att innefatta icke-våldsaktioner, medan direkta aktioner även kan innebära skadegörelse i politiskt syfte, något som i miljökretsar går under beteckningen "*ekosabotage*".<sup>23</sup> Direkta aktioner behöver dessutom inte innehålla medvetna lagbrott och begreppet är alltså även på det sättet vidare än civil olydnad.<sup>24</sup> Att ett visst agerande strider mot lagen behöver teoretiskt sett inte heller betyda att det bör betraktas som en direkt aktion. Exempelvis räknar jag inte in helt ordinära fredliga demonstrationer och torgmöten som direkta aktioner oavsett om det skulle visa sig att arrangörerna saknat polistillstånd.

Demonstrationer är i princip ett agerande jag med utgångspunkt i diskussionen ovan räknar som en form av opinionsbildning. Det samma gäller namninsamlingar, en annan vanlig företeelse i utomparlamentariska protester. Båda dessa metoder innebär ju att man försöker visa hur stor opinionen är i en viss fråga.<sup>25</sup> Till kategorin demonstrationer kan man också lägga mer spektakulära opinionsyttringar, som gatuteater, vars syfte

---

<sup>22</sup>En del av tankarna här är hämtade från Carter 1973. Se särskilt kap. 1.

<sup>23</sup>Om civil olydnad: se Thelander 1997, om ekosabotage: se *Fältbiologen*, nr 4 1993 och Karlsson 1997.

<sup>24</sup>Hermansson, Svensson & Öberg 1995, s. 28.

också är att väcka uppmärksamhet i en viss fråga. I vissa fall kan dock även demonstrationer (och deras mer spektakulära varianter) vara direkta aktioner, nämligen när de har en mer hotfull och pressande framtoning. Att försöka avgöra i efterhand vilka demonstrationer som faktiskt hade den karaktären är förstås ingen lätt uppgift. Jag kommer i min undersökning att bedöma demonstrationen som en direkt aktion i de fall den inte i första hand tycks rikta sig mot beslutsfattarna utan mot själva den planerade handlingen. När det gäller vägbyggen skulle det omfatta demonstrationer vid själva bygget och "adoption" av träd som ska avverkas för vägen. Dessa företeelser kan uppfattas som indirekta hot om att faktiskt handgripligt agera, till exempel genom att sätta sig i vägen för bygget. Adoptionslappar uppspikade på trädstammarna är inget hinder för avverkning men kan ses som ett slags symbolisk trädskramning. Demonstrationen är ingen blockad, men den syftar här till att symboliskt hindra bygget. Det handlar alltså inte här bara om att visa upp för politikerna hur många man är eller vad man tycker.

Genom räkna den här typen av protester som direkta aktioner riskerar jag naturligtvis att också få med en och annan demonstration som till formen egentligen var ganska ordinär, förutom att den råkade vara förlagd till själva byggplatsen, men begränsningarna i det material jag har att utgå ifrån gör att det tyvärr är oundvikligt. En definition måste också vara praktiskt användbar och skillnaden mellan att "stå i vägen" och att "stå bredvid" är inte så stor, eller lätt att avgöra, i praktiken som i teorin. För att hindra skogsavverkning för en ny väg behöver man till exempel inte nödvändigtvis kedja fast sig i träden. En folksamling kan också göra arbetet omöjligt genom att helt enkelt ställa sig bland träden och vägra flytta sig på uppmaning. Arbetet blockeras då genom att vägmotståndarna riskerar att skadas av fallande träd, på samma sätt som det blockeras om de istället hade ställt sig i vägen för en grävsropa. Om vägarbetet avbryts i samband med en sådan protest, kan det vara svårt att avgöra i efterhand om orsaken var att människor verkligen riskerade att komma till skada, eller om det bara berodde på att man inte ville provocera motståndarlägret.

---

<sup>25</sup>Överlämnandet av en namninsamling kan samtidigt också beskrivas som ett lobbyingförsök.

## 4 Rapportens frågeställningar

### 4.1 Hur vanligt är det med direkta aktioner och vad är det man gör?

Eftersom ämnet fortfarande är ganska outforskat blir det främsta syftet med den här rapporten att försöka ta reda på *hur vanligt det är med direkta aktioner i protest mot vägbyggen*. De tidigare nämnda konflikter som dominerat debatten, har alla varit aktuella under det senaste decenniet och jag kommer därför att begränsa mig till den perioden och söka efter *aktioner som förekommit från och med 1987 och framåt*. Ambitionen sträcker sig alltså till att ge en ”ögonblicksbild” av omfattningen av direkta aktioner de senaste åren.

Egentligen skulle vi ju också vilja veta något om förändringen över tid, eftersom den övergripande problemställningen bakom den här studien handlar om det svenska styrelseskickets förändring. Tidsperioden som studeras här är dock för kort för att man utifrån den ska kunna avgöra om det finns någon trend mot ökad förekomst av direkta aktioner. Men med stöd av en genomgång av ett mer begränsat material kan jag ändå så här inledningsvis göra några jämförelser med situationen tidigare under 1980-talet. Vid en genomgång av tidskrifterna *Miljötidningen* och *Fältbiologen* i samtliga årgångar från och med 1982 fann jag ingen rapportering om aktioner i samband med vägbyggnadskonflikter före 1987, trots att dessa tidskrifter har en omfattande bevakning av den typen av konflikter och även visade sig ha den mest omfattande rapporteringen om de aktioner som förekommit under senare år. I en annan källa har jag sedan funnit uppgifter om ett par aktioner 1984, som genomfördes i protest mot byggandet av Vallaleden i Linköping. (Mot detta vägbygge genomfördes fler aktioner efter 1987 och jag har därför valt att ta med dem alla i min undersökning.) Tydligt förekom alltså åtminstone ett par aktioner under den tidigare delen av 1980-talet, som dessa tidskrifter inte uppmärksammade, men ökningen i deras rapportering är så markant att den, trots att den gäller ett begränsat material, är värd att lyfta fram som ett tecken på att direkta aktioner i samband med konflikter om vägbyggen troligen är vanligare nu än under de tidigare åren under 1980-talet. Min uppfattning om utvecklingen på trafikområdet överensstämmer också med Lars Ulléns, som i sin uppsats om civil olydnad i Sverige under 1990-talet hävdar att olydnadsaktioner var betydligt vanligare under 1990-talet än

under tidigare år.<sup>26</sup>

Det finns alltså vissa tecken som tyder på att användningen av direkta aktioner har ökat i omfattning, men ökningen har i så fall skett från låg nivå. Den fråga som ska besvaras här är därför vilken omfattning aktionerna nu faktiskt har fått, dvs hur många direkta aktioner som har genomförts. Den första uppgiften blir att ta reda på *i vilka vägbyggnadskonflikter direkta aktioner har förekommit sedan 1987*.<sup>27</sup> Nästa steg består sedan i att undersöka *i vilken omfattning* den typen av påverkansförsök förekom i de olika konflikterna och vilket slags aktioner det rörde sig om.

#### **4.2 Vad utmärker de vägbyggnadskonflikter där direkta aktioner ingick?**

Varje år investeras stora summor i nya gator och vägar, men många byggprojekt orsakar inte några större konflikter över huvudtaget och i andra fall tar sig konflikterna andra uttryck än i direkta aktioner. Det kan därför vara intressant att försöka urskilja några utmärkande drag hos de vägbyggnadskonflikter där aktioner förekom. Det skulle till exempel kunna vara så att stora, omfattande vägprojekt riskerar att bli mer konfliktfyllda, eftersom de gör stort intrång i omgivningen och kostar mycket pengar att bygga och att de därför i större utsträckning också leder till så drastiska former av protester som direkta aktioner. Man kan också tänka sig att det kan finnas regionala skillnader i aktionsmetodens utbredning. För att kunna avgöra om det finns något mönster när det gäller byggprojektens *storlek*, mätt som budgeterad *investeringskostnad* och deras *geografiska belägenhet* kommer vägbyggen med aktioner att jämföras med en grupp byggen som har varit aktuella under samma period, dvs sedan 1987, där det visserligen har funnits ett motstånd mot byggplanerna men där inga direkta aktioner har förekommit.

Förekomsten av direkta aktioner i samband med vissa vägbyggen, ger ju onekligen intrycket att konflikterna kring dessa byggprojekt var ovanligt starka. Men skillnaden från andra vägkonflikter skulle också främst kunna bestå just i valet av en

---

<sup>26</sup>Ullén 1997, s. 3.

okonventionell påverkansmetod. Genomgången av vägbyggandets formella beslutsprocesser visade att de främsta möjligheterna till påverkan på "ordinarie" väg finns i de kommunalpolitiska besluten om arbetsplaner, respektive detaljplaner och budgetanslag, samt i möjligheterna att sedan överklaga och rättsligt pröva byggplanerna. Frågan är därför om det vid vägbyggen med aktioner var starkare konflikter än i andra fall, även när man mäter *graden av konflikt* genom att titta på dessa mer konventionella typer av påverkan. Eller var det tvärtom så att konflikterna med dessa mått mätt var svagare just i aktionsfallen? En jämförelse av alla dessa vägbyggen som medfört konflikter i någon form, är tänkt att ge klarhet i om aktionsfallen uppvisar några sådana gemensamma drag som skiljer dem från andra vägbyggnadskonflikter.

Förutom direkta aktioner, rättsliga prövningar och påverkan genom de kommunala besluten, finns det ju också en mängd andra uttrycksformer som motståndare till ett visst vägprojekt kan använda sig av. När de vägkonflikter som gav upphov till aktioner sedan studeras närmare kommer ett par andra vanliga typer av informell påverkan också att kartläggas, nämligen användandet av *namninsamlingar* och *demonstrationer* av den konventionella typen. Utifrån en sådan bredare beskrivning av hur aktörerna i varje sådan konflikt har gått till väga för att försöka påverka vägfrågan är tanken att man bör kunna se tydligare i vilka sammanhang deltagande sker genom direkta aktioner. Var protesterna mot dessa vägbyggen inriktade på enbart direkta aktioner, eller förekom aktionerna i situationer då en mängd vanliga demonstrationer och namninsamlingar tidigare genomförts utan resultat? Eller ser man vanligtvis flera typer av agerande samtidigt?

#### **4.3 Vilka deltog i aktionerna?**

För att kunna säga något om hur deltagande i direkta aktioner förhåller sig till andra former av politiskt deltagande, ska jag också så långt materialet tillåter ta reda på *vilken typ av aktörer och grupper som deltog i aktionerna*.

Kartläggningen av antalet direkta aktioner, bidrar till kunskaperna om medborgarnas deltagande i politiken, genom att vi kan bilda oss en bättre uppfattning om hur vanlig

---

<sup>27</sup>Som vägbyggen räknar jag även broar, så länge dessa är till för biltrafik. Rena järnvägsbroar utesluts därmed.

just denna deltagandeform är. Men det intressanta är ju inte bara hur ofta och mycket de olika påverkanskanalerna används, utan också vilken typ av människor som deltar i de olika kanalerna, dvs hur olika former av deltagande förhåller sig till varandra. För att använda Maktutredningens termer handlar det om att bedöma i vilken utsträckning medborgarnas politiska deltagande kan beskrivas som *kumulativt* eller *komplementärt*.<sup>28</sup> Är det med andra ord en liten grupp människor som står för större delen av engagemanget i politiken och som därför också använder sig av många olika kanaler för att försöka påverka, eller är deltagandet spritt till en större del av landets befolkning?

Om det är så att en stor del av befolkningen engagerar sig politiskt, är det möjligt att det finns exklusiva deltagandeformer, som används som enda uttrycksmedel av vissa grupper. Det har diskuterats om politiska protester, såsom direkta aktioner, skulle vara en sådan deltagandeform, som aktiverar andra grupper än de som normalt engagerar sig i politiken. Protester anses ofta vara mindre resurskrävande än andra aktiviteter och har därför setts som en deltagandemetod för politiskt svaga grupper. Om den typen av aktiviteter håller på att bli vanligare skulle det i så fall bidra till ökad pluralism i det politiska systemet.

I Maktutredningens medborgarundersökning fann man dock att det även i protester, i form av strejker, demonstrationer och olagliga protestaktiviteter, var högt utbildade människor i tjänstemannayrken som dominerade, dvs samma grupper som dominerar även de mer konventionella deltagandeformerna. Utmärkande för protesterna var däremot att de aktiverade yngre och kvinnor i större utsträckning.<sup>29</sup> Liknande resultat rapporterades i Verba, Schlozman & Bradys amerikanska deltagarundersökning, där man fann att en överväldigande andel av deltagarna i protester även deltog genom andra kanaler (röstning undantaget). I deras undersökning saknas dock olagliga aktiviteter.<sup>30</sup> De här undersökningarnas resultat ger alltså inget stöd åt tanken på protestdeltagandet som ett komplement som breddar det politiska deltagandet genom att engagera de politiskt utanförstående.

Mot den bakgrunden är syftet här att se på vilket sätt deltagarna i direkta aktioner i

---

<sup>28</sup>SOU 1990:44, s. 211.

<sup>29</sup>Ibid., s. 215 och s. 219.



väggkonflikter passar in i den här diskussionen. Kan man säga att direkta aktioner har blivit ett sätt för grupper som står *utanför etablissemangen* att agera politiskt, eller är det snarare de redan *politiskt aktiva* som deltar även på detta sätt? För att få en uppfattning om det ska jag försöka avgöra om de medverkande hade någon sorts koppling till makten: framgår det att deltagare i aktionerna hade anknytning till något politiskt parti? I så fall finns det anledning att misstänka att medverkan i direkta aktioner inte nödvändigtvis är anti-etablissemangets uttryckssätt, utan snarare elitens.

#### 4.4 Varför används aktioner som påverkansform?

Frågan om direkta aktioner används kumulativt eller komplementärt leder också över i funderingar om orsaken till att man har valt att försöka påverka just genom direkta aktioner. Om det är frågan om en exklusiv deltagandeform kan det hända att aktionsformen inte alls används därför att den anses ha några speciella fördelar, utan snarare som en sista utväg när ingenting annat fungerar. Direkta aktioner skulle i så fall vara ett uttryck för de *vanmäktigas protest* mot etablissemangen. Begreppet vanmakt innebär inte nödvändigtvis att man i det här fallet verkligen har försökt att påverka på annat sätt och då stått maktlös, dvs inte kunnat påverka. Däremot kan tidigare misslyckade försök till påverkan, leda till att man så småningom ger upp att ens försöka, eftersom man ändå inte tror sig kunna förändra något. I Maktutredningen beskrivs vanmakt som resultatet av en självförstärkande negativ spiral, där passiviteten i sig minskar tilltron till den egna förmågan att göra sig hörd och därmed förstärker känslan av maktlöshet.<sup>31</sup> Resultatet av dessa gruppers känsla av att inte *kunna* utöva inflytande på annat sätt, skulle därmed kunna vara att direkta aktioner framstår som den enda återstående möjligheten.

Men direkta aktioner skulle också kunna ses som en smart *strategi*, som ger god slagkraft i opinionsbildningen. En möjlighet är då att det rör sig om en strategi som utnyttjas av grupper som helt enkelt inte *vill* utnyttja mer konventionella deltagandeformer. De står utanför etablissemangen och föredrar att försöka påverka politiska skeenden genom direkta aktioner, framför ordinarie kanaler för deltagande och

---

<sup>30</sup>Verba, Schlozman & Brady 1995, s. 43 och s. 66.

<sup>31</sup>SOU 1990:44, s. 219 f.

representation. Direkta aktioner skulle då fortfarande vara en exklusiv deltagandeform, men valet att stå utanför behöver ju inte nödvändigtvis uttrycka vanmakt. Deltagandet i aktioner skulle kunna ha sin grund i aktörernas ideologiska ställningstaganden och därmed kunna tolkas som ett tecken på avståndstagande från den etablerade samhällsformen och den representativa demokratin som styrelsesätt. Men man kan också tänka sig att det är mer pragmatiska än ideologiska skäl som ligger bakom valet av påverkanssätt. Det representativa systemet kanske inte lockar på grund av att det anses för omständigt. Direkta aktioner skulle då snarast användas av effektivitetsskäl, på grund av otålighet.

Direkta aktioner kan också vara ett strategiskt val för etablissemang, som i en viss fråga, eller i ett visst skedet i konflikten, väljer att försöka påverka genom aktioner eftersom det för tillfället bedöms vara den mest ändamålsenliga strategin, eller för att det helt enkelt förstärker möjligheterna att nå fram med det egna budskapet. Det kan till exempel vara ett sätt för de som förlorat i en fråga på den parlamentariska arenan att försöka få igenom sin vilja med utomparlamentariska metoder, dvs en "förlorarens strategi".

Vad skulle kunna ge skäl att tolka aktionerna just som ett uttryck för vanmakt, snarare än strategiskt val? För att åtminstone komma en bit på vägen mot en ökad förståelse för vad som ligger bakom direkta aktioner som påverkansform, kommer jag här att använda mätningen av graden av konflikt i de kommunalpolitiska besluten. Tanken är att om vägmotståndarnas intressen finns ordentligt företrädade bland de inblandade beslutsfattarna är det kanske mindre troligt att aktionerna härrör ur en känsla av vanmakt. Om de kommunala församlingarnas beslut om bygget fattades i stark konflikt, kommer aktionerna istället att tolkas som en strategi. Beroende på om deltagarna hade kopplingar till makten kan det sedan vara frågan om en elitstrategi eller anti-etablissemangets strategi.

#### **4.5 Är direkta aktioner en effektiv påverkansmetod?**

Här är det helt enkelt frågan om att undersöka om aktionerna ledde till de önskade förändringarna, genom att bygget inte genomfördes, eller genom att man valde en mindre kontroversiell sträckning för vägen.

## 5 Vägbyggen med konflikter

Här ska nu urskiljas vilka vägbyggnadsprojekt som vid åtminstone något tillfälle sedan 1987 har givit upphov till protester i form av direkta aktioner, så som termen definierats ovan. Dessutom identifieras en grupp vägbyggen som också var kontroversiella, med där det inte förekom några direkta aktioner.

### 5.1 Tillvägagångssätt och material

Kartläggningen av vilka direkta aktioner och andra former av utomparlamentariska protester som har förekommit i vägbyggnadsfrågor, bygger till stor del på rapporteringen i media, framför allt i form av tidnings- och tidskriftsartiklar. Eventuella aktioner, demonstrationer och namninsamlingskampanjer som inte blivit föremål för mediarapportering kan därför saknas, men med tanke på att man genom den här typen av agerande i stor utsträckning strävar just efter att dra till sig massmedias uppmärksamhet, bedömer jag inte det som något stort problem. Såvida det inte rör sig om sabotage, brukar deltagarna i en aktion vara noga med att varsko media i förväg, så att de får bevakning på plats.<sup>32</sup> Den massmediala förkärleken för konfrontation och dramatik talar även för att denna rapportering borde kunna fungera som källa när det gäller ekosabotage. Ett litet bekymmer är att de grupper som använder sig av sabotageaktioner som protestmetod inte alltid offentligt tar på sig skulden efteråt, vilket gör det svårt att få fram vilka som stod bakom. Det blir då samtidigt oklart om det verkligen var fråga om ekosabotage, snarare än skadegörelse utan politiskt syfte. Ofta finns det dock kvarlämnade slagord eller liknande som uttrycker protester mot bygget och i så fall kommer skadegörelsen att tolkas som ekosabotage.

Men det avgörande problemet gäller inte materialets begränsningar i sig, utan hur man ska gå till väga för att söka fram det och hur man bedömer om man har hittat allt som finns. Det finns ingen enkel metod för att sälla fram de vägfrågor där aktioner har förekommit och det momentet är därför en källa till osäkerhet i undersökningen. När man väl har hittat en sådan konflikt kan man sedan följa rapporteringen i den frågan och

---

<sup>32</sup>Se till exempel Fältbiologernas handledningsstencil "Miljövård i klubben", där man ger råd om hur olika typer av påtryckningar ska genomföras för att få bästa resultat.

genom att jämföra uppgifter från olika källor är det då möjligt att bilda sig en god uppfattning om vilka protester som har förekommit mot just detta bygge.

För att hitta vägfrågorna började jag med att gå igenom tidningsurklipp om trafikpolitik från åren 1987-97.<sup>33</sup> Förutom att jag här fann en del artiklar om aktioner kunde jag utifrån de vägfrågor som diskuterades i detta material få en första uppfattning om vilka som alls kunde vara aktuella att undersöka närmare. Jag har också gått igenom samtliga årgångar av tidskrifterna *Miljötidningen* (Miljöförbundet - Jordens vänner), *Fältbiologen* (Fältbiologerna), *Miljö och Framtid* (Miljöcentrum) och *Nisse Hult* (Grön Ungdom). Framför allt Fältbiologernas och Miljöförbundets tidningar ägnar stor uppmärksamhet åt vägbyggnadsprotester och direkta aktioner, främst naturligtvis därför att dessa organisationer och deras medlemmar ofta är mycket aktiva i motståndet mot vägbyggen. Av den anledningen har jag också varit i kontakt med medlemmar i organisationerna, för att få tips om byggen och aktioner. Jag har också varit i kontakt med ett stort antal personer på vägverket, runt om i landet. Främst säkerhetsansvariga och projekteringsansvariga som kan komma i kontakt med protestaktioner. Utifrån jämförelser av vad som kommit fram från olika källor bedömer jag att jag borde ha täckt in vad som förekommit. Vad som ändå skulle kunna saknas är enstaka direkta aktioner i samband med mindre vägbyggnadsprojekt, som mött lokalt motstånd från aktörer utan koppling till miljörörelsen.

När man sedan vill ta reda på vad det är för typ av vägbyggen som har medfört direkta aktioner, skulle man ju i princip kunna jämföra dessa vägbyggen med aktioner med alla andra vägprojekt som var aktuella i Sverige under samma period. I praktiken är det dock knappast möjligt att genomföra en så omfattande undersökning. Dessutom är det rimligt att anta att en stor del av alla enskilda vägprojekt gällde ganska okontroversiella byggplaner, som inte gav upphov till några större konflikter överhuvudtaget. En något mer hanterlig och samtidigt intressantare uppläggning blir därför att ställa vägbyggen med aktioner i kontrast mot andra vägbyggen där *konflikter uppstod*. Eftersom ambitionen i den här rapporten inte sträcker sig längre än till att mycket översiktligt visa i vilken typ av vägbyggnadskonflikter direkta aktioner förekommer, måste ytterligare ett par begränsningar göras i den "jämförelsegrupp" som ska urskiljas, för att denna

---

<sup>33</sup>Tidningsurklipp från perioden 1987-97, som kategoriserats som trafikpolitik på Pressarkivet i Uppsala.

kompletterande kartläggning inte ska kräva alltför omfattande arbete. För det första kommer endast konflikter i samband med det *statliga* vägbyggandet att ingå och för det andra rör det sig enbart om byggen som faktiskt *genomförts* under åren 1987-97. Det beror på att det visade sig vara svårare att få fram vilka kommunala väg- och gatubyggen som varit kontroversiella och att gruppen vägbyggen som på grund av konflikter inte kom att genomföras som planerat är ganska svåråtgad. Trots bristerna bör jämförelsen ändå kunna vara till hjälp för att skapa en uppfattning om när direkta aktioner förekommer i konflikter om vägbyggande.

Denna kartläggning baseras framför allt på genomgången av tidningsurklipp om trafikpolitik.<sup>34</sup> Som vägbyggen med konflikter räknas här de statliga vägprojekt som blev föremål för debatt i tidningsartiklar under perioden från början av 1980-talet och framåt och som sedan genomfördes (eller påbörjades) mellan 1987 och 1997. Vissa kompletteringar har sedan gjorts efter samtal med vägverkets olika regionkontor.<sup>35</sup> Tillvägagångssättet innebär att bedömningen av var gränsen ska dras för vilka byggen som kan anses ha medfört konflikter i några fall riskerar att bli ganska subjektiv och att vissa vägkonflikter kan saknas i det tidningsmaterial jag utgått ifrån. Däremot bedömer jag det inte som särskilt sannolikt att jag har missat något att de mest kontroversiella fallen. I den bedömningen kan jag också stödja mig på genomgången av miljötidsskrifter och kontakterna med medlemmar i miljöorganisationer, där dessa vägkonflikter också har kommit upp. Syftet var då visserligen att kartlägga direkta aktioner, men samtidigt gav det ju också en hel del information om vilka vägbyggen som medfört konflikter överhuvudtaget.

---

<sup>34</sup> Även här är det materialet på Uppsala universitets pressarkiv som avses. Det rör sig om ett omfattande material, med klipp från ett stort antal svenska dagstidningar, men det är inte helt fullständigt. Små, lokala vägkonflikter kan eventuellt saknas.

<sup>35</sup> Jag har då räknat upp de vägkonflikter jag funnit från den aktuella regionen och frågat om det fanns andra vägfrågor som blev lika omdiskuterade.

## 5.2 Vägbyggen med konflikter, 1987-97

### 1. E 6 Stora Höga (Stenungsund) – Uddevalla

<i>Status och år</i>	Byggd, 1987-95
<i>Kostnad</i>	815 miljoner kr (1986 års prisnivå) <sup>36</sup>
<i>Län</i>	Göteborgs och Bohus län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<p><u>Uddevalla kommun</u>: Kommunfullmäktige godkände arbetsplanen utan reservationer riktade mot vägbygget som sådant. I arbetsplanen fanns dock flera alternativ för den omtvistade dragningen vid Ljungskile och i valet mellan dem röstade kommunen för en annan dragning än den vägverket ville ha och som sedan byggdes. På grund av den avvikelsen reserverade sig 4 av 61 ledamöter, vilket innebär att ca 93 % av Uddevallas kommunpolitiker motsatte sig den dragning vägen fick.<sup>37</sup></p> <p><u>Stenungsunds kommun</u>: Kommunfullmäktige godkände arbetsplanen i enhälligt beslut.<sup>38</sup></p>
<i>Rättslig prövning</i>	Arbetsplanen överklagades i ca 300 skrivelser. Regeringens beslut om att avslå överklagandena prövades sedan i regeringsrätten, som beslöt om ny regeringsprövning. Även den nya prövningen ledde till att regeringen avslog överklagandena. Några fastighetsägare stämde också vägverket inför fastighetsdomstolen, men då regeringen sedan återigen hade godkänt bygget blev ärendet aldrig prövat i domstolen. <sup>39</sup>
<i>Direkta aktioner</i>	<b>Förekom</b>

### 2. E 4 Sörberge – Torsboda, ("Deltavägen")

<i>Status och år</i>	Byggd, 1988-91
<i>Kostnad</i>	125 miljoner kr (1984 års prisnivå) <sup>40</sup>

---

<sup>36</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1986-11-27.

<sup>37</sup>Falkemark & Westdahl 1991, s. 123.

<sup>38</sup>Fullmäktigebeslut, 1986-05-26.

<sup>39</sup>Falkemark & Westdahl 1991, s 133 och s. 181-193.

<sup>40</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1985-05-10.

<i>Län</i>	Västernorrlands län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Timrå kommun</u> : Kommunfullmäktige godkände arbetsplanen i enhälligt beslut. <sup>41</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	2 överklaganden
<i>Direkta aktioner</i>	<b>Förekom</b>

### **3. E 18 Enköping – Bålsta**

<i>Status och år</i>	Byggd, 1988-91
<i>Kostnad</i>	250 miljoner kr (1988 års prisnivå) <sup>42</sup>
<i>Län</i>	Uppsala län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Enköpings kommun</u> : 8 av kommunfullmäktiges ledamöter, motsvarande 16 %, röstade mot godkännandet av arbetsplanen. <sup>43</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	45 överklaganden
<i>Direkta aktioner</i>	Förekom inte

### **4. Vallaleden, Linköping**

<i>Status och år</i>	Ej byggd. 1989 stoppades vägbyggnadsplanerna slutgiltigt efter att vägmotståndarna vunnit en kommunal folkomröstning i frågan.
<i>Kostnad</i>	50 miljoner kr <sup>44</sup>
<i>Län</i>	Östergötlands län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Linköpings kommun</u> : 18 ledamöter av 78, dvs 23%, röstade nej vid fullmäktigebeslutet om att anta en generalplan för bygget. <sup>45</sup>

---

<sup>41</sup>Fullmäktigebeslut, 1985-02-25.

<sup>42</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1988-06-09.

<sup>43</sup>Fullmäktigebeslut, 1988-03-24.

<sup>44</sup>Svedlindh, i boken *Vallaskogen – Linköpings lunga Resurs för linköpingsborna eller hinder för trafiken?*, s. 53.

<sup>45</sup>Ibid., s. 52.

*Rättslig prövning* Ett 100-tal överklaganden

*Direkta aktioner* Förekom

## **5. E 4 Lövstad – Norrköping**

*Status och år* Byggd, 1989-92

*Kostnad* 290 miljoner kr (1988 års prisnivå)<sup>46</sup>

*Län* Östergötlands län

*Parlamentarisk konflikt* Norrköpings kommun: kommunstyrelserna godkännande var enhälligt.<sup>47</sup>

*Rättslig prövning* 2 överklaganden

*Direkta aktioner* Förekom inte

## **6. R 60 Lilla Mon – Rya**

*Status och år* Byggd, 1990-92

*Kostnad* 77 miljoner kr (1988 års prisnivå)<sup>48</sup>

*Län* Örebro län

*Parlamentarisk konflikt* Nora kommun: 2 ledamöter av 11, dvs 18 %, reserverar sig mot kommunstyrelsens beslut om godkännande av arbetsplanen.<sup>49</sup>

*Rättslig prövning* Arbetsplanen överklagades i 13 skrivelser. Regeringens avslagsbeslut prövades sedan i Regeringsrätten.<sup>50</sup>

*Direkta aktioner* Förekom inte

---

<sup>46</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1989-05-16.

<sup>47</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1989-03-06.

<sup>48</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1989-04-12.

<sup>49</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1988-06-27.

<sup>50</sup>Dom, Regeringsrätten, 1990-04-20.



## **7. Linnégatan, Växjö**

<i>Status och år</i>	Byggd, 1990-91
<i>Kostnad</i>	17 miljoner kr <sup>51</sup>
<i>Län</i>	Kronobergs län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Växjö kommun</u> : 20 ledamöter av 57, dvs 35 %, röstade mot förslaget om att anslå pengar till bygget vid fullmäktigebehandlingen. <sup>52</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	Ingen
<i>Direkta aktioner</i>	Förekom

## **8. E 4, trafikplats i Haga Norra**

<i>Status och år</i>	Byggd, 1991-93
<i>Kostnad</i>	220 miljoner kr (1991 års prisnivå) <sup>53</sup>
<i>Län</i>	Stockholms län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Solna kommun</u> : Kommunen deltog i utredningen inför bygget och tog därför inte särskild ställning till det färdiga förslaget. <sup>54</sup> Detta kan tolkas som att ingen konflikt längre fanns kring bygget.
<i>Rättslig prövning</i>	En tidigare arbetsplan överklagades i 10 skrivelser till regeringen, vilket ledde till att vägverket och kommunen enades om att utreda en alternativ plan för bygget, med mindre intrång i Hagaparken. Den nya arbetsplanen överklagades inte.
<i>Direkta aktioner</i>	Förekom inte

---

<sup>51</sup>Detaljplan, del av Linnégatan, mm i Växjö, Växjö kommun, 1988-01-25.

<sup>52</sup>Fullmäktigebeslut, 1989-11-30.

<sup>53</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, 1991-08-28.

<sup>54</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, 1991-08-28.

## **9. L 108 trafikplats Lund Södra - Trolleberg**

<i>Status och år</i>	Byggd, 1991-93
<i>Kostnad</i>	68 miljoner kr (1990 års prisnivå) <sup>55</sup>
<i>Län</i>	Malmöhus län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Staffanstorps kommun</u> : Kommunstyrelsen beslutade enhälligt att inte acceptera arbetsplanen. <sup>56</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	Arbetsplanen överklagades i 11 skrivelser, varav en från Staffanstorps kommun.
<i>Direkta aktioner</i>	Förekom inte

## **10. E 22 förbi Sölvesborg**

<i>Status och år</i>	Byggd, 1991 – 1995
<i>Kostnad</i>	165 miljoner kr (1988 års prisnivå) <sup>57</sup>
<i>Län</i>	Blekinge och Kristianstads län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Sölvesborgs kommun</u> : 16 av kommunfullmäktiges ledamöter, dvs motsvarande 32 %, röstade mot godkännandet av arbetsplanen. <sup>58</sup>  <u>Bromölla kommun</u> : Arbetsplanen röstades enhälligt ner vid fullmäktigebehandlingen. <sup>59</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	62 överklaganden inkom. När dessa avslogs stämde fastighetsägare vägverket inför fastighetsdomstolen. Ärendet fördes ända upp till Högsta domstolen, som ansåg att vägdragningar inte kunde avgöras i domstol.

---

<sup>55</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1990-12-11.

<sup>56</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1990-05-07.

<sup>57</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, 1990-07-02.

<sup>58</sup>Fullmäktigebeslut, 1989-01-30.

<sup>59</sup>Fullmäktigebeslut, 1989-02-13.

*Direkta aktioner*    **Förekom**

**11.                    L 178 Ellös – Varekil, Orust**

*Status och år*            Byggd, 1991-95

*Kostnad*                115 miljoner kr (1988 års prisnivå)<sup>60</sup>

*Län*                      Göteborgs och Bohus län

*Parlamentarisk  
konflikt*                Orust kommun: Byggnadsnämnden godkände arbetsplanen i enhälligt beslut.<sup>61</sup>

*Rättslig prövning*    7 överklaganden

*Direkta aktioner*    Förekom inte

**12.                    E 4 Gammelsta – södra södermanlandsgränsen**

*Status och år*            Byggd, 1992-94

*Kostnad*                390 miljoner kr (1990 års prisnivå)<sup>62</sup>

*Län*                      Södermanlands län

*Parlamentarisk  
konflikt*                Nyköpings kommun: Kommunstyrelsen röstade nej till arbetsplanen. 7 ledamöter reserverar sig mot beslutet, vilket innebär att en majoritet på ca 53 % av ledamöterna motsatte sig vägbygget.<sup>63</sup>

*Rättslig prövning*    7 överklaganden

*Direkta aktioner*    Förekom inte

**13.                    E 4 Utansjö – Gallsäter (med HögaKustenbron)**

*Status och år*            Byggd, 1993-97

---

<sup>60</sup>Beslut om fastställselse av arbetsplan, Vägverket, 1990-02-16.

<sup>61</sup>Beslut i byggnadsnämnden, 1989-01-25.

<sup>62</sup>Beslut om fastställselse av arbetsplan, 1991-04-05.

<sup>63</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1990-10-15.

<i>Kostnad</i>	1,9 miljarder kr (1992 års penningvärde) <sup>64</sup>
<i>Län</i>	Västernorrlands län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Kramfors kommun</u> : En av 15 ledamöter, vilket motsvarar ca 7 %, reserverar sig mot kommunstyrelsens beslut om att godta arbetsplanen. <sup>65</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	Arbetsplanen överklagades i 18 skrivelser. Regeringens beslut om avslag på överklaganden prövades sedan i regeringsrätten. <sup>66</sup>
<i>Direkta aktioner</i>	Förekom inte

#### **14. E 18 Arboga – Köping**

<i>Status och år</i>	Byggd, 1993-96
<i>Kostnad</i>	390 miljoner kr (1992 års penningvärde) <sup>67</sup>
<i>Län</i>	Västmanlands län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	De berörda kommunerna, <u>Arboga</u> , <u>Köping</u> och <u>Kungsör</u> deltog i vägplaneringen och ansåg sig därför inte behöva yttra sig över den färdiga arbetsplanen. <sup>68</sup> Detta kan tolkas som att eventuella konflikter lösts.
<i>Rättslig prövning</i>	26 överklaganden
<i>Direkta aktioner</i>	Förekom inte

---

<sup>64</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1993-01-25.

<sup>65</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1992-05-12.

<sup>66</sup>Regeringsrätten, dom, 1993-10-15.

<sup>67</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1992-06-24.

<sup>68</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1992-06-24.

## **15. Dennislederna, Stockholm<sup>69</sup>**

*Status och år* 1993 påbörjades byggandet av de första delarna i överenskommelsen. En del av de planerade sträckorna har dock skjutits upp på framtiden och kommer kanske inte att genomföras.

*Kostnad* 18 miljarder kr<sup>70</sup>

*Län* Stockholms län

*Parlamentarisk  
konflikt*

*Rättslig prövning*

*Direkta aktioner* Förekom

## **16. L 158 Säröleden, Göteborg**

*Status och år* Byggd, 1993

*Kostnad* 53 miljoner kr (1991 års prisnivå)<sup>71</sup>

*Län* Göteborgs och Bohus län

*Parlamentarisk  
konflikt* Göteborgs kommun: Byggnadsnämnden godtog arbetsplanen i enhälligt beslut.<sup>72</sup>

*Rättslig prövning* 4 överklaganden

*Direkta aktioner* Förekom inte

## **17. E 4 förbi Norrköping**

*Status och år* Byggd, 1993-96

---

<sup>69</sup>Även om Dennisöverenskommelsen innehöll flera olika vägsträckor har jag valt att se dem som ett projekt. Det beror på att överenskommelsen kom till som en "paketuppgörelse" och att protesterna mot de ingående väginvesteringarna därför ofta riktade sig mot paketets vägbyggen som helhet. Även t ex blockader mot byggandet av en viss sträcka, syftade oftast till att stoppa hela paketet.

<sup>70</sup>Malmsten, s. 45-46.

<sup>71</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1992-06-24.

<sup>72</sup>Byggnadsnämnden, beslut, 1991-08-20.

<i>Kostnad</i>	625 miljoner kr (1991 års prisnivå) <sup>73</sup>
<i>Län</i>	Östergötlands län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Norrköpings kommun</u> : I ett enhälligt beslut ställde kommunfullmäktige krav på förändringar för att acceptera arbetsplanen. <sup>74</sup> Med tanke på att kraven på förändringar var så allvarligt menade att kommunen sedan överklagade Vägverkets beslut när kraven inte uppfylldes, kan yttrandet tolkas som att fullmäktige motsatte sig bygget.
<i>Rättslig prövning</i>	Arbetsplanen överklagades i 24 skrivelser. Bland dem fanns en från Norrköpings kommun, som inte hade fått sina krav i yttrandet tillgodosedda.
<i>Direkta aktioner</i>	Förekom inte

## **18. E 14 förbi Östersund**

<i>Status och år</i>	Byggd, 1994-95
<i>Kostnad</i>	200 miljoner kr. <sup>75</sup>
<i>Län</i>	Jämtlands län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Östersunds kommun</u> : Byggnadsnämndens godkännande var enhälligt. <sup>76</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	Ingen
<i>Direkta aktioner</i>	Förekom inte

## **19. R 55 Bärbyleden, Uppsala**

<i>Status och år</i>	Byggd, 1994-95
<i>Kostnad</i>	182 miljoner kr (1993 års prisnivå) <sup>77</sup>

---

<sup>73</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1992-03-25.

<sup>74</sup>Fullmäktigebeslut, 1991-11-28.

<sup>75</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1993-10-14.

<sup>76</sup>Byggnadsnämnden, beslut, 1993-06-22.

<sup>77</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1993-06-29.

<i>Län</i>	Uppsala län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Uppsala kommun</u> : 38 fullmäktigeledamöter, dvs motsvarande 48,1 %, röstade mot vägbygget vid kommunfullmäktiges omröstning om detaljplan för vägen. <sup>78</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	9 överklaganden
<i>Direkta aktioner</i>	<b>Förekom</b>

## **20. R 80 Tegelbruket – Kungsgården**

<i>Status och år</i>	Bygget pågår sedan 1995.
<i>Kostnad</i>	210 miljoner kr <sup>79</sup>
<i>Län</i>	Gävleborgs län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Sandvikens kommun</u> : Kommunstyrelsens godkännande var enhälligt. <sup>80</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	19 överklaganden
<i>Direkta aktioner</i>	Förekom inte

## **21. Öresundsbron**

<i>Status och år</i>	På den svenska sidan startade arbetet med bron och dess landanslutning 1995 och pågår än.
<i>Kostnad</i>	17 miljarder kr (1990 års prisnivå) <sup>81</sup>
<i>Län</i>	Malmöhus län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Riksdagsbeslut</u> <sup>82</sup> : Vid riksdagens beslut om att godkänna avtalet med Danmark om byggandet av Öresundsbron röstade 85 ledamöter nej, vilket motsvarar 27

---

<sup>78</sup>Fullmäktigebeslut, 1993-06-28. Eftersom vägen låg i ett område med detaljplan, var det i detta beslut kommunen tog ställning till bygget. Något något beslut fattades därför inte angående arbetsplanen.

<sup>79</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1994-11-22.

<sup>80</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1994-05-25.

<sup>81</sup>Ansökan från Öresundskonsortiet om tillstånd att bygga fast förbindelse över Öresund, 1992-07-21, s. 5.

<sup>82</sup>Öresundsbron var ju framför allt en rikspolitisk fråga. Därför illustreras konflikten på den parlamentariska arenan i det här fallet bäst med hjälp av riksdagsbeslutet.

%.<sup>83</sup>

Malmö kommun: 2 ledamöter, dvs ca 13 %, reserverar sig mot kommunstyrelsens beslut om att godkänna bygget.<sup>84</sup>

*Rättslig prövning* En miljöprövning enligt Naturresurslagen genomfördes av Koncessionsnämnden för miljöskydd, men beslutet om sådan prövning fattas av regeringen. Det var i det här fallet alltså inte frågan om någon överklagandeprocess som påverkansmetod från bromotståndarnas sida.

*Direkta aktioner* **Förekom**

## **22. E 20 Eskilstuna – Arphus**

*Status och år* Bygget pågår sedan 1996.

*Kostnad* 360 miljoner kr (1993 års prisnivå)<sup>85</sup>

*Län* Södermanlands län

*Parlamentarisk konflikt* Eskilstuna kommun: Kommunstyrelsen accepterade enhälligt arbetsplanen, trots att man hade föredragit en annan vägdragning över ett omtvistat område vid Barva.

*Rättslig prövning* 4 överklaganden

*Direkta aktioner* Förekom inte

## **23. Vallsundsbron, Östersund**

*Status och år* Bygget pågår sedan 1996.

*Kostnad* 260 miljoner kr<sup>86</sup>

*Län* Jämtlands län

*Parlamentarisk* Östersunds kommun: Kommunstyrelsens godkännande var enhälligt.<sup>87</sup>

---

<sup>83</sup>Prot. 1990/91:130.

<sup>84</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1992-11-26.

<sup>85</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1994-08-30.

<sup>86</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1994-10-24.

<sup>87</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1994-05-04.



*konflikt*

*Rättslig prövning* 10 överklaganden

*Direkta aktioner* Förekom inte

## **24. E 4, trafikplats i Antnäs, Luleå**

*Status och år* Byggd, 1996-97

*Kostnad* 22 miljoner kr (1995 års prisnivå)<sup>88</sup>

*Län* Norrbottens län

*Parlamentarisk konflikt* Luleå kommun: Statsbyggnadskontorets yttrande om arbetsplanen var utan större invändningar. Något politiskt beslut om kommunens ställningstagande fattades inte, vilket kan tolkas som att eventuella konflikter var lösta.<sup>89</sup>

*Rättslig prövning* 18 överklaganden

*Direkta aktioner* Förekom inte

## **25. E 6 Lerbo - Torp (förbi Uddevalla)**

*Status och år* Bygget startade 1997 och pågår än.

*Kostnad* 1,3 miljarder kr (1993 års prisnivå)<sup>90</sup>

*Län* Göteborgs och Bohus län

*Parlamentarisk konflikt* Uddevalla kommun: Kommunstyrelsens godkännande var enhälligt.<sup>91</sup>

*Rättslig prövning* Prövning i regeringsrätten. Eftersom länsstyrelsen och Vägverket inte var överens om vägförslaget var det regeringen som fick fatta beslut om att anta arbetsplanen. I det här fallet användes domstolsprövningen därför inte för driva ett överklagande vidare, utan blev första instans för att pröva vägbeslutet.<sup>92</sup>

---

<sup>88</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1995-09-19.

<sup>89</sup>Yttrande, statsbyggnadskontoret, 1995-04-26.

<sup>90</sup>Motorväg E 6 Lerbo - Torp, Vägverket, (informationsblad).

<sup>91</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1994-06-28.

<sup>92</sup>Dom, Regeringsrätten, 1996-06-24.

*Direkta aktioner*      Förekom inte

## **26.                      E 4 Söderhamn – Svalarne**

*Status och år*              Bygget pågår sedan 1997.

*Kostnad*                      250 miljoner kr (1996 års prisnivå)<sup>93</sup>

*Län*                              Gävleborgs län

*Parlamentarisk  
konflikt*                      Söderhamns kommun: Kommunstyrelsens godkännande var enhälligt.<sup>94</sup>

*Rättslig prövning*      Ingen

*Direkta aktioner*      Förekom inte

## **27.                      E 18/E 20 Örebro-Arboga**

*Status och år*              Bygget pågår sedan 1997.

*Kostnad*                      1,3 miljarder kr<sup>95</sup>

*Län*                              Örebro län

*Parlamentarisk  
konflikt*                      Örebro kommun: En ledamot, vilket motsvarar ca 7 %, reserverar sig mot kommunstyrelsens beslut att godta arbetsplanen.<sup>96</sup>

*Rättslig prövning*      31 överklaganden

*Direkta aktioner*      Förekom inte

---

<sup>93</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1996-09-11.

<sup>94</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1996-06-06.

<sup>95</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1995-09-29.

<sup>96</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1995-08-31.

## **28. E 22 Söderåkra – Hossmo**

<i>Status och år</i>	Bygget pågår sedan 1997.
<i>Kostnad</i>	410 miljoner kr (1995 års prisnivå) <sup>97</sup>
<i>Län</i>	Kalmar län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Torsås kommun</u> : Kommunstyrelsen beslutar enhälligt att inte godta arbetsplanen. Kommunen vill ha en annan dragning av vägen. <sup>98</sup>  <u>Kalmar kommun</u> : 18 ledamöter av 61, dvs motsvarande ca 30 % av politikerna i kommunfullmäktige reserverar sig mot beslutet om att godta arbetsplanen. <sup>99</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	108 överklaganden
<i>Direkta aktioner</i>	Förekom inte

## **29. E 6 Sunnanå – Kronetorp**

<i>Status och år</i>	1997 påbörjades bygget, som är en del av Yttre Ringvägen runt Malmö.
<i>Kostnad</i>	286 miljoner kr (1994 års prisnivå) <sup>100</sup>
<i>Län</i>	Malmöhus län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Burlövs kommun</u> : 1991 antog kommunfullmäktige särskilda områdesbestämmelser för markanvändning i Burlövs kyrkby, för att på så sätt hindra det planerade vägbygget genom området. Kommunen och Vägverket träffade sedan en överenskommelse om vissa förändringar i vägförslaget. Denna godkändes av kommunfullmäktige med 36 röster mot 4. Motsvarande 10 %, röstade alltså fortfarande mot vägbygget. <sup>101</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	5 överklaganden
<i>Direkta aktioner</i>	Förekom inte

---

<sup>97</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1996-05-22.

<sup>98</sup>Kommunstyrelsebeslut, 1995-09-05.

<sup>99</sup>Fullmäktigebeslut, 1995-12-18.

<sup>100</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1997-02-03.

<sup>101</sup>Fullmäktigebeslut, 1997-01-20.

### 30. Skeppsholmsbron, Stockholm

<i>Status och år</i>	Den gamla bron skulle rivas och en ny bro byggas, men efter protesterna stoppades projektet 1997.
<i>Kostnad</i>	30 miljoner kr
<i>Län</i>	Stockholms län
<i>Parlamentarisk konflikt</i>	<u>Stockholms stad</u> : Stadsbyggnadsnämnden motsatte sig enhälligt projektet. <sup>102</sup>
<i>Rättslig prövning</i>	-
<i>Direkta aktioner</i>	<b>Förekom</b>

---

#### 5.3 Vägbyggen med och utan direkta aktioner – några slutsatser

Som framgår av sammanställningen ovan förekom *direkta aktioner* i *nio vägbyggnadskonflikter* under den undersökta perioden. Visserligen ingick flera olika vägbyggen i konflikten kring Dennispaketet, men trots det kan man konstatera att protester i form av direkta aktioner tycks ha förekommit mot ett mycket begränsat antal vägbyggen. Förutom de tre redan kända konflikterna har jag ju faktiskt bara funnit direkta aktioner i ytterligare 6 vägkonflikter. Med tanke på hur stor uppmärksamhet som riktats mot fenomenet direkta aktioner i media under senare tid, hade man kunnat föreställa sig att det förekom i betydligt fler fall än vad som framkommit här. I förhållande till de över 54 miljarder kronor som totalt sett investerats i vägbyggen under undersökningsperioden utgör dessa projekt, i de fall de har genomförts, också en mycket liten andel. Jämför man med att endast 21 vägbyggnadskonflikter utan aktioner har framkommit i undersökningen blir bilden en annan, men det beror nog snarast på att problemen med tillvägagångssättet i den kartläggningen gjort att den siffran blivit orimligt låg. Här fanns ju också en hel del definitionsproblem som gjorde det problematiskt att urskilja alla byggprojekt som var kontroversiella och som därmed

---

<sup>102</sup>Stadsbyggnadsnämndens prot. 1997-04-24.

kunde ha fört med sig direkta aktioner. I väntan på den perfekta undersökningen, kan dessa 21 byggen ändå användas till några jämförelser av vad slags vägbyggnadskonflikter det är som har innehållit direkta aktioner.

För det första visar då en jämförelse av *storleken på investeringarna* att aktioner inte bara har förekommit i samband med de största projekten. Öresundsbron och Dennislederna är visserligen i särklass störst, med investeringskostnader i mångmiljardklassen, och motorvägen mellan Stenungsund och Uddevalla ligger även den helt klart i det övre skiktet, men de 6 andra konflikter där direkta aktioner ingick rörde alla investeringar under 200 miljoner kr, varav det minsta bygget bara beräknades kosta ca 17 miljoner kr. Bland de 21 vägkonflikterna utan direkta aktioner, finns å andra sidan tre stycken som gällde investeringar för mellan en och två miljarder kr, vilket även i vägbyggnadssammanhang är oerhört mycket. Dessutom finns i den här gruppen ett stort antal vägbyggen som beräknades kosta mellan 200 och 600 miljoner kr att genomföra. Konflikter kring stora projekt behöver alltså inte leda till protester i form av direkta aktioner och direkta aktioner förekommer också i samband med mindre projekt.

Tittar vi sedan på byggprojektens *geografiska belägenhet* kan vissa skillnader noteras mellan de två grupperna. Vägkonflikter utan aktioner var relativt väl spridda över hela landet, med 15 stycken i södra och mellersta Sverige och 6 i Norrlandslänen. De konflikter där det förekom direkta aktioner, gällde däremot alla utom en byggen i södra och mellersta Sverige. 4 av dem låg dessutom i storstadsregionerna (eller fem om man väljer att räkna Uppsala till Stockholmsregionen), medan samma siffra för den andra gruppen var 7 av 21, dvs en tredjedel. Eftersom vi har att göra med så få fall är det ju möjligt att tillfälligheter har spelat in, men fördelningen skulle också kunna tyda på att direkta aktioner är en deltagandeform som är vanligare i storstadsregionerna.

När det gäller *graden av konflikt* visade sig ingen konflikt alls i de kommunala besluten i 12 av fallen i jämförelsegruppen, vilket motsvarar drygt hälften av dem. I ytterligare tre fall motsvarade andelen vägmotståndare 10 % eller mindre, vilket i praktiken innebar några enstaka motröster i fullmäktige eller en reservation i kommunstyrelsen. Bland de övriga var vägmotståndarna i majoritet i fyra beslut och bestod i två av fallen av en minoritet på 16 respektive 18 %. Motståndet mot dessa byggen kan tyckas ha gett

förvåningsvärt litet utslag i de politiska besluten med tanke på att de ändå allihop ska vara byggen med konflikter, men man måste också komma ihåg att det kan ha varit starkare konflikter i tidigare skeden i beslutsprocessen. En omdiskuterad sträckning kan ju under planeringens gång ha ändrats enligt kritikernas önskemål. När byggplanerna väl är klara kan det också hända att en missnöjd minoritet anser att det är för sent att försöka stoppa bygget.

Betydligt starkare konflikter visade det sig dock vara i besluten om vägprojekt där direkta aktioner förekom. Här fattades bara ett av vägbesluten utan något motstånd, medan motståndarna i sju fall motsvarade mellan 23 % och 100 %. Det tycks alltså finnas ett samband mellan direkta aktioner och graden av konflikt i de parlamentariska besluten.

Svårare blir det att tolka resultatet när det gäller användandet av juridiska metoder i motståndet. Antalet överklaganden kan ju inte enbart ses som ett uttryck för stark konflikt, eftersom det ju också beror på hur befolkat det område är där vägen ska dras. I de fall projektet enbart går ut på att bygga en bro är det ju ett helt oanvändbart mått. Dessutom kan ibland en hel förening stå bakom en och samma skrivelse, medan andra inlämnas av privatpersoner. Men eftersom överklaganden trots allt är den vanligaste metoden vid protester mot vägbyggen, så har de ändå redovisats här. Vad man kan se är att fyra av byggprojekten med aktioner även förde med sig ett mycket stort antal överklaganden (mellan 62 och 300) och i tre av dessa fall gick motståndarna dessutom vidare och begärde domstolsprövning. Det enda bygge med aktioner som godkändes av en enig parlamentarisk församling orsakade däremot bara 2 överklaganden. I jämförelsegruppen fanns ett projekt med drygt 100 överklaganden och stark konflikt i det parlamentariska beslutet, men för de övriga var genomsnittet ett tiotal överklaganden. Det var dock bara i samband med tre av byggena i gruppen som juridiska metoder överhuvudtaget inte hade utnyttjats och här går inte heller att se något samband mellan antal överklaganden och konflikt i det politiska beslutet.

## 6 Vägbyggnadskonflikter med direkta aktioner

### 6.1 E 6 Stenungsund – Uddevalla

I januari 1985 presenterade regeringen ett stödpaket som skulle rädda sysselsättningen i Uddevalla efter nedläggningen av Uddevallavarvet. Bland annat förklarade man att en motorväg skulle byggas mellan Stenungsund och Uddevalla. En sådan utbyggnad hade också föreslagits några år tidigare av storföretagsledarna i Roundtable of European Industrialists, men då som en del i storprojektet Scandinavian Link, som var ett förslag om stora investeringar i förbättrade vägförbindelser mellan Oslo och norra Tyskland.<sup>103</sup> I oktober 1987 kom bygget igång och 1995 hade så den sista återstående vägsträckan mellan Göteborg och Uddavalla fått motorvägsstandard. Men protesterna mot projektet var många. Att den nya motorvägen skulle gå rakt igenom Ljungskile samhälle och dessutom ansågs förstöra den unika naturen i Bratteforsdalen utanför Ödsmål, var det som orsakade mest debatt. Många var också oroliga att detta bygge skulle vara början på ett genomförande av övriga delar av Scan Link-projektet, framför allt en bro över Öresund och man ifrågasatte nu om det verkligen var nödvändigt att bygga en motorväg överhuvudtaget.

---

<sup>103</sup>Falkemark & Westdahl, s. 17-22.

	Direkta aktioner	Tidpunkt <sup>104</sup>
1.	Trädadoption	Start 5 oktober 1987
2.	Blockad av byggarbetsplatsen	6-14 oktober 1987
3.	Blockad av byggarbetsplatsen	21 oktober 1987
4.	Blockad av byggarbetsplatsen	28 oktober 1987
5.	Sabotageaktion (utstakningspinnar plockades bort)	Oktober 1987 <sup>105</sup>
6.	Blockad av byggarbetsplatsen	2 november 1987
7.	Blockad av byggarbetsplatsen	16 november 1987
8.	Demonstration på byggplatsen	6 december 1987
9.	Blockad av byggarbetsplatsen	18 december 1987
10.	Blockad av byggarbetsplatsen	29 januari 1988
11.	Blockad av byggarbetsplatsen	24 februari 1988
12.	Blockad av byggarbetsplatsen	15 mars 1988
13.	Sabotageaktion (utstakningspinnar plockades bort)	20 mars 1988
14.	Blockad av byggarbetsplatsen	11 april 1988
15.	Blockad av byggarbetsplatsen	2 maj 1988
16.	Blockad av byggarbetsplatsen	3 maj 1988
17.	Blockad av byggarbetsplatsen	5 maj 1988
18.	Trädplantering på byggarbetsplatsen	17 maj 1988
19.	Blockad av byggarbetsplatsen	13 september 1988
20.	Blockad av byggarbetsplatsen	13-16 februari 1989 <sup>106</sup>

<sup>104</sup>När inget annat anges är uppgifterna om aktionerna hämtade ur Dejke (red) 1989, s. 21-28.

<sup>105</sup>Göteborgsposten, 871014.



I tabellen ovan förtecknas de 20 *direkta aktioner* som förekom i protest mot detta bygge. Till största delen bestod aktionerna av blockader. Aktivisterna satte sig på och framför byggmaskinerna och samlades i skogen för att försöka förhindra skogsavverkningen, bland annat genom att själva klättra upp i träden. Vid ett tillfälle försökte man också försvåra och fördröja byggarbetet genom att plantera dit nya träd på arbetsplatsen. Protestmetoden ledde till att vägmotståndarna kom att kallas för "Trädkramarna".

En del av trädkramarna var ortsbor från trakten kring Ljungskile och Stenungsund och andra kom från framför allt Göteborg och övriga Bohuslän, men även från andra delar av landet. Många av deltagarna var medlemmar i Miljöförbundet eller Fältbiologerna.<sup>107</sup> Många hade också varit aktiva i samarbetsorganisationen Motlänken, som bildats 1985 i protest mot Scan Link-planerna. Medlemmarna där bestod av ett hundratal organisationer: miljöorganisationer, politiska ungdomsförbund, fackförbund, hembygdsorganisationer med flera. Syftet med Motlänken var att samordna det lokala opinionsarbetet längs hela Scan Link-sträckan, eftersom tidigare erfarenheter visat "att det var omöjligt att vinna en kamp mot en motorväg bara genom lokalt opinionsarbete".<sup>108</sup> Trädkramaraktionerna framstår alltså som ett resultat av ett samarbete mellan miljörörelsen och den lokala opinionen. Bland de aktiva fanns också både lokal- och rikspolitiker. Bland annat deltog Miljöpartiets språkrör Birger Schlaug och VPKs vice ordförande Viola Claesson i aktionerna. Av de kommunalpolitiker som uppgavs ha deltagit tycks också de flesta varit miljöpartister och vänsterpartister, men även socialdemokrater nämns.<sup>109</sup>

Hur stor del av deltagarna som hade anknytning till något politiskt parti är svårt att avgöra, men man kan i alla fall konstatera att det inte enbart var grupper utanför etablissemangen som deltog i de här aktionerna och att de som var politiskt aktiva främst kom från vänster- och miljökretsar.

Aktionerna inleddes samtidigt som vägarbetena startade, i oktober 1987. Den 9 februari

---

<sup>106</sup>Dejke (red), s. 174.

<sup>107</sup>Dejke (red.), s. 28-29.

<sup>108</sup>Dejke (red), s. 10-12.

1989 kom regeringens slutgiltiga beslut att för andra gången avslå alla överklaganden och dagarna efter beslutet genomförde trädskramarna sin sista aktion.<sup>110</sup> Men direkta aktioner var inte den enda formen av utomparlamentariska protester mot detta bygge. I april 1985 hade 1500 människor demonstrerat i Ljungskile och varje fredag under sommaren och hösten följde sedan nya demonstrationer på orten. Under året ordnades också en namninsamling mot bygget. Resultatet blev 6000 underskrifter, som i december överlämnades till statsminister Ingvar Carlsson. I januari 1986 genomfördes även en demonstration i Uddevalla.<sup>111</sup> Demonstrationer och protestlistor tycks alltså ha varit de protestaktiviteter man började med. Sedan vägbygget och trädskramarktionerna hade inletts anordnade trädskramarna ytterligare en demonstration i oktober 1987 utanför Regeringskansliet i Rosenbad.<sup>112</sup>

Hur kom det sig då att motståndet mot vägbygget kom att bedrivas genom direkta aktioner? Kan det tolkas som ett uttryck för vanmakt? Som diskuterades ovan borde man inte gärna kunna tolka direkta aktioner som ett resultat av vanmakt om motståndet mot projektet även hade fått fäste i de politiska församlingarna. Aktionerna borde i så fall snarare tolkas som förlorarsidans strategi. I det här fallet är det inte helt tydligt hur man ska se på aktionerna. I Stenungsunds kommun röstade ingen av kommunfullmäktiges ledamöter emot arbetsplanen. VPK och Miljöpartiet röstade dock för att frågan skulle bordläggas. Av beslutet i Uddevalla kommun framgår att en stor majoritet av politikerna röstade ner den föreslagna vägdragningen genom Ljungskile, men kommunen valde ändå att inte motsätta sig projektets genomförande i sig. Trädskramarnas aktioner var dock inte inriktade enbart på att stoppa dragningen genom Ljungskile, så det är kanske inte helt rättvisande att säga att deras intressen fanns företrädade i fullmäktige. Motorvägsprojektet behandlades också i riksdagen, i samband med regeringens förslag om att anslå pengar till bygget i budgetpropositionen 1986. VPK och centerpartiet motionerade då emot bygget och fick i riksdagens omröstning 17 % av rösterna.<sup>113</sup> Till skillnad från besluten i de kommunala församlingarna, kan man

---

<sup>109</sup>Göteborgsposten, 871014, Miljömagasinet, 920423, samt Dejke (red), s. 84 och 120.

<sup>110</sup>Falkemark & Westdahl, s. 193.

<sup>111</sup>Dejke (red), s. 10-14.

<sup>112</sup>Dejke (red), s. 24.

<sup>113</sup>Falkemark & Westdahl, s. 131.

kan man här se att det fanns en minoritet som tydligt motsatte sig projektet som sådant. Dessutom fanns ju även politiker med bland trädskramarna, vilket även det talar för att aktionerna istället borde ses som förlorarnas strategi.

## 6.2 Vallaleden, Linköping

Idén om att bygga en ringled runt Linköping växte fram i kommunen under 1950-talet, som lösning på problemen med den allt intensivare trafiken mellan stadskärnan och ytterområdena. Ringleden presenterades för första gången i kommunens generalplan från 1968 och som en del av ringleden planerade man då att bygga en 3,5 kilometer lång väg genom Vallaskogen, ett av stadens mest centrala skogsområden. Denna vägsträcka, som gick under namnet Vallaleden, blev sedan ett återkommande tvisteämne i kommunen under många år. Det främsta skälet till motståndet var att skogen var ett populärt rekreationsområde för stadsborna. 1978 fick socialdemokraterna och folkpartiet igenom sitt förslag om att bygga Vallaleden med 44 röster i kommunfullmäktige mot 35 från motståndarna i centern, moderaterna och vpk. Detaljplaneringen av vägen satte nu igång, men själva byggstarten sköts upp i väntan på bidrag från vägverket.<sup>114</sup> Den 23 april 1989 anordnades till slut en lokal folkomröstning om Vallaleden. 74 % av Linköpingsborna sade då nej till projektet och vägen kom därför aldrig att byggas.<sup>115</sup>

Som en förberedelse inför det kommande vägbygget började kommunen under våren 1984 gallra i Vallaskogen, längs de tänkta vägrenarna för Vallaleden. När det blev känt samlades ett trettiotal vägmotståndare i skogen och ställde sig i vägen för avverkningen. Eftersom dessa människors säkerhet inte garanteras under avverkningen avbröts arbetet tills vidare. Först fyra månader senare återupptogs trädfällningen, med en ny blockad som följd. Den här gången pågick blockaden i en månad, genom att aktivisterna upprättade ett tältläger på platsen, för att hindra nya försök till avverkning.

Aktionsgruppen Stoppa Vallaleden, som hade organiserat vägprotesterna sedan 1972, blev i samband med dessa aktioner ombildad till Föreningen Rädda Vallaskogen -

---

<sup>114</sup>Svedlindh, i boken *Vallaskogen - Linköpings lunga. Resurs för linköpingsborna eller hinder för trafiken?*, s. 46-52.

<sup>115</sup>Hansson, s. 15.

Stoppa Vallaleden.<sup>116</sup> 1988 startade föreningen en trädadoptionskampanj, där sympatisörer uppmanades att adoptera träd genom att inbetala en mindre summa till föreningen, som därefter försåg de adopterade träden med "adoptionsbevis".<sup>117</sup>

Vid *tre* tillfällen hade protesterna mot Vallaleden alltså karaktären av *direkta aktioner*. Tyvärr går det inte att säga mycket om vilka som deltog i dem, förutom att medlemmar i Miljöförbundets Linköpingsgrupp fanns bland de aktiva i föreningen mot Vallaleden.<sup>118</sup> Förutom direkta aktioner hade även demonstrationer och namninsamlingar använts som påtryckningsmedel, framför allt under tidigare år. Den nybildade aktionsgruppen Stoppa Vallaleden ordnade en första demonstration 1972 och samma år samlade man även in 10 000 namnunderskrifter. Ytterligare en demonstration anordnades 1974 utanför kommunalhuset, inför ett kommunfullmäktigesammanträde om Vallaleden. Där överlämnades också nya protestlistor, med underskrifter av 17 000 motståndare mot bygget.<sup>119</sup> Något beslut fattades inte om Vallaleden vid det tillfället, då politikerna valde att istället utreda frågan på nytt. Efter att beslutet sedan hade fattats 1978, överlämnades ytterligare 13 000 namnunderskrifter till kommunen.<sup>120</sup> Föreningens protester omfattade även en cykeldemonstration genom Linköping 1986. Här samarbetade man med ett tjugotal ungdomsorganisationer, som under namnet Ungdomsaktionen För Europas Skogar organiserat en kampanj mot skogsdöden.<sup>121</sup>

Även i kommunfullmäktige fanns uppenbarligen ett starkt motstånd mot Vallaleden. Beslutet 1978 att genomföra bygget hade ju fattats med knapp majoritet av socialdemokrater och folkpartister, medan övriga partier var emot vägen. Här är det därför ganska tydligt att det var förlorarna som använde sig av direkta aktioner för att få till stånd en omprövning av beslutet. Det framgår visserligen inte i materialet om aktivisterna hade några kopplingar till den politiska eliten, men även om aktionerna skulle ha genomförts av grupper utanför etablissemangen, finns det inget som tyder på

---

<sup>116</sup>Pettersson, i boken *Vallaskogen - Linköpings lunga. Resurs för linköpingsborna eller hinder för trafiken?*, s. 65-67.

<sup>117</sup>*Miljötidningen*, nr 3 1988.

<sup>118</sup>*Miljötidningen*, nr 5 1990.

<sup>119</sup>Svedlindh, i boken *Vallaskogen - Linköpings lunga Resurs för linköpingsborna eller hinder för trafiken?* s. 44-46.

<sup>120</sup>*Ibid.*, s. 70.

att orsaken var vanmakt.

### 6.3 E 4 "Deltavägen", Timrå

1991 invigdes E 4:ans nya sträckning genom Indalsälvens utloppsdelta, den sk Deltavägen, i Timrå kommun.<sup>122</sup> Den 6,2 kilometer långa vägsträcka mellan Sörberge och Torsboda som då stod klar innebar att vägen rätades ut och sträckan Sundsvall-Härnösand blev 4 kilometer kortare än tidigare. Med den nya dragningen gjorde trafikanterna en tidsvinst på i genomsnitt fyra minuter och genomfartstrafiken leddes samtidigt längre bort från bebyggelsen.<sup>123</sup> Genom de förbättrade vägförbindelserna skulle Sundsvall, Timrå och Härnösand knytas närmare varandra och Sundsvall - Härnösands flygplats bli en knutpunkt för flygtrafiken i Norrland.<sup>124</sup>

Timrå kommun tycks inte ha haft några invändningar att tala om. Ett enigt kommunfullmäktige godkände i februari 1985 vägverkets byggplaner med endast marginella påpekanden. 2 socialdemokratiska ledamöter valde dock att inte delta i beslutet.<sup>125</sup> Från miljörörelsen var reaktionerna däremot mycket negativa. Det unika växt- och djurlivet i deltaområdet, med bland annat den utrotningshotade vittryggiga hackspetten, ansågs hotat genom vägbygget. Östra Medelpads Naturskyddsförening och Miljöpartiet i Sundsvall-Timrå, som inte fanns representerade i Timrå kommunfullmäktige, överklagade beslutet till regeringen. Regeringen ansåg dock inte att dessa organisationer berördes på sådant sätt att de hade besvärsrätt.<sup>126</sup>

I december 1987 bildades aktionsgruppen Rädda Deltat, i samband med att vägverket

---

<sup>121</sup>Pettersson, i boken *Vallaskogen – Linköpings lunga Resurs för linköpingsborna eller hinder för trafiken?* s. 68 f.

<sup>122</sup>*Miljömagasinet - alternativet*, 910808.

<sup>123</sup>Beslut om fastställelse av arbetsplan för omläggning av väg E 4 Sundsvall - Härnösand, delen Sörberge - Torsboda, Vägverket, 1985-05-10.

<sup>124</sup>*Dagbladet*, 870515, samt *Nya Norrland*, 910801.

<sup>125</sup>Timrå kommunfullmäktige, sammanträdesprotokoll 25 februari 1985.

<sup>126</sup>Kommunikationsdepartementet, regeringsbeslut 27 juni 1985.

beslutade om byggstart för vägen i februari 1988.<sup>127</sup> Den första aktion som genomfördes var en kampanj med trädadoptioner.<sup>128</sup> När skogsavverkningarna inför bygget sedan startade i januari samlades ett 20-tal vägmotståndare bland träden för att blockera skogsarbetet.<sup>129</sup> Arbetet avbröts då och skogsarbetarna fick order om att istället börja med ett planerat avverkningsarbete strax intill, i ett område som inte berördes av den kommande vägen. Ett tärtläger organiserades och under en månad därefter bevakades skogen av vägmotståndarna, för att förhindra att man åter började fälla de adopterade träden.<sup>130</sup> Efter en månad avbröts den aktionen, men senare under våren genomfördes tre punktaktioner. Två av dessa gällde blockering av vägbyggets grävmaskiner och vid det tredje tillfället blockerades ingången till vägverkets byggsplatskontor, så att personalen inte kom in.<sup>131</sup>

En stor del av deltagarna i dessa *fem direkta aktioner* var unga och gick i skolan. Många var fältbiologer, men bland deltagarna fanns även medlemmar i Miljöförbundet, Naturskyddsföreningen och de politiska ungdomsförbunden, samt en socialdemokratisk kommunpolitiker.<sup>132</sup> Miljöpartiets dåvarande språkrör Eva Goes var inblandad i protesterna och deltog vid ett tillfälle själv på platsen.<sup>133</sup> Aktionerna mot Deltavägen hade en tydlig koppling till de samtidigt aktuella trädkramaraktionerna i Bohuslän. Taktiken med blockader och trädadoptioner hade hämtats från dessa protester, som hade inletts bara några månader tidigare och som fortfarande pågick.<sup>134</sup> Företrädare för deltaräddarna uttryckte till och med tankar på att samordna sina aktioner med de mer uppmärksammade trädkramarnas aktioner, för att på så sätt uppnå bättre effekt.<sup>135</sup>

---

<sup>127</sup>Nisse Hult, 880802.

<sup>128</sup>Miljötidningen, nr 6 1987.

<sup>129</sup>Dagbladet, 880114.

<sup>130</sup>Dagbladet, 880115.

<sup>131</sup>Miljötidningen, nr 4-5 1988, samt Nya Norrland, 910801.

<sup>132</sup>Fältbiologen, nr 1 1988

<sup>133</sup>Dagbladet, 880115, samt Miljötidningen, nr 4-5 1988.

<sup>134</sup>Miljötidningen, nr 6 1987.

<sup>135</sup>Miljötidningen, nr 4-5 1988.

Eftersom motståndarna mot Deltavägen knappast tycks ha haft något stöd alls i kommunfullmäktige, framstår användandet av direkta aktioner i den här konflikten mer som ett uttryck för vanmakt än strategiskt val. Tydligen var Miljöpartiet motståndare till bygget, men eftersom partiet inte hade någon plats i fullmäktige fanns inte möjligheten att kanalisera missnöjet den vägen. Att medlemmar i de politiska ungdomsförbunden medverkade i aktionerna innebär dock att bilden av aktionerna som anti-etablissemangets protest inte är entydig.

Utöver direkta aktioner förekom varken demonstrationer eller namninsamlingskampanjer. Möjligen hade det att göra med att det inte var någon stor grupp fastighetsägare som drabbades i det här fallet, vilket borde ha reducerat möjligheterna att samla imponerande folkmassor eller långa protestlistor. I sin nya sträckning skulle ju vägen komma att gå längre ifrån bebyggelsen, så närmiljön skulle snarast förbättras för de som bodde i närheten. Konflikten om bygget tycks istället helt och hållet ha gällt vägens intrång i ett skyddsvärt naturområde.

#### **6.4 Linnégatan, Växjö**

Under hela 1980-talet fördes diskussioner i Växjö kommun om att förlänga Linnégatans sträckning genom Linnéparken i centrala Växjö. Det skulle innebära att gatan byggdes i en viadukt under järnvägen och en bit av Linnéparken skulle i och med denna ombyggnad komma att försvinna.<sup>136</sup> Det ursprungliga motivet för en utbyggnad var att ambulanserna behövde en snabb och säker järnvägspassage till sjukhuset. Men projektet blev sedan också ett led i en mer övergripande plan för trafiksanering av innerstaden.<sup>137</sup>

I valrörelsen 1985 riktade socialdemokraterna skarp kritik mot den borgerliga majoritetens förslag till ny vägsträckning genom parken. Då socialdemokraterna kom till makten efter valet var det dock deras tur att föreslå en utbyggnad, men nu enligt ett modifierat förslag, som de menade krävde mindre mark.<sup>138</sup> En detaljplan antogs av kommunens byggnadsnämnd 1988, som en del i den övergripande

---

<sup>136</sup>Smålandsposten, 891201.

<sup>137</sup>Smålandsposten, 891213.

<sup>138</sup>Smålandsposten, 891208.

trafiksaneringsplanen.<sup>139</sup> Men då kommunstyrelsen vid fullmäktigesammanträdet den 30 november 1989 föreslog att medel till utbyggnad av Linnégatan skulle anslås i nästkommande års budget, uppstod ny debatt om projektet. Socialdemokraternas inställning innebar en fullständig omsvängning, ansåg motståndarna. Vid omröstningen röstade VPK och Miljöpartiet enhälligt mot bygget, medan övriga partier var splittrade. Med en majoritet på 37 ledamöter kunde förslaget ändå röstas igenom och i mitten av december sattes byggarbetena igång.<sup>140</sup> Vid ett nytt sammanträde om utbyggnaden av Linnégatan måndagen den 18 december beslutade så kommunens arbetsutskott att skjuta upp vägbygget till våren.<sup>141</sup> Under tiden utreddes nya vägalternativ och i mars kunde en enig kommunstyrelse sedan fatta beslut om en alternativ utformning av Linnégatan, som innebar att inga träd behövde huggas ner.<sup>142</sup>

Som första steg i byggandet av den nya trafikleden skulle fem hundraåriga lindar i en allé vid Växjösjöns strandpromenad fällas, tillsammans med ytterligare tre gamla träd inne i Linnéparken. När arbetet inleddes genomfördes en direkt aktion av den nybildade aktionsgruppen Trädräddarna.<sup>143</sup> Dessa bestod främst av SSU:s medlemmar och sympatisörer.<sup>144</sup> Beskrivningarna av hur aktionen gick till går isär något och det går därför inte att avgöra om det var frågan om en regelrätt blockad eller snarare en mer symbolisk form av aktion bredvid byggarbetsplatsen. Själva trädfällningen kom aldrig igång, men om det berodde på att vägmotståndarna hade riskerat att komma till skada, eller om det främst var hänsyn mot opinionen som låg bakom, är svårt att säga.

Under eftermiddagen samma dag demonstrerade Trädräddarna sedan utanför kommunhuset, där kommunstyrelsens arbetsutskott sammanträdde. Vid sammanträdet fattades beslut om att avbryta vägarbetet för att under den närmaste veckan se över projektet ytterligare en gång.<sup>145</sup> Några dagar senare följde en ny demonstration, med

---

<sup>139</sup>Växjö kommuns byggnadsnämnd, sammanträdesprotokoll, 880629.

<sup>140</sup> *Smålandsposten*, 891201 och 891209.

<sup>141</sup>Växjö kommunstyrelsens arbetsutskott, sammanträdesprotokoll, 891218.

<sup>142</sup>Växjö kommun, kommunfullmäktiges sammanträdesprotokoll, 900329.

<sup>143</sup>*Miljötidningen* nr 1 1990, samt *Smålandsposten*, 891211.

<sup>144</sup>*Smålandsposten*, 891212.

<sup>145</sup>*Smålandsposten*, 891212, samt *Miljötidningen*, nr 1 1990.



efterföljande torgmöte. Talare var flera av de politiker som röstat ner förslaget om pengar till projektet vid fullmäktigesammanträdet i november.<sup>146</sup>

I den här konflikten var det uppenbarligen det politiska etablissemang som agerade. Efter att motståndarna mot projektet med knapp marginal förlorat omröstningen i kommunfullmäktige, övergick de till utomparlamentariska metoder och lyckades på det sättet tillslut få igenom sina krav.

## **6.5 E 22, Sölvesborg**

I början av 1990-talet byggdes E 22 ut till motorväg i ny sträckning förbi Sölvesborg. Vägverket presenterade inför ombyggnaden fyra alternativa förslag till ny vägsträckning för de två berörda kommunerna, Sölvesborg och Bromölla. Kommunerna förespråkade då olika alternativ och Vägverket valde sedan den dragning som föredragits av Bromölla kommun. Efter att detta förslag hade justerats något för att minska miljökonsekvenserna i ett riksintressant våtmarksområde, godkände kommunfullmäktige i Sölvesborgs kommun arbetsplanen i april 1989, med 33 röster mot 16.<sup>147</sup> Det förändrade vägförslaget blev dock enhälligt nedröstat i Bromölla kommun, med motiveringen att miljöproblemen i tätorten Valje skulle bli för stora. Trots det fastställdes arbetsplanen av Vägverket 1990.<sup>148</sup>

Hösten 1989 bildades föreningen Vägvalet av en rad föreningar och berörda husägare som motsatte sig den beslutade vägdragningen. Förutom intrånget i våtmarken var det närheten till bostadsområden och vägens dragning genom en bokskog i utkanten av Sölvesborg, som gav upphov till protesterna. Föreningen tog kontakt med Björn Gillberg och organisationen Miljöcentrum, som för fastighetsägarnas räkning överklagade beslutet. Även Bromölla kommun överklagade, men i maj 1991 avslog

---

<sup>146</sup>Smålandsposten, 18 december 1989.

<sup>147</sup>Sölvesborgs kommuns remissyttrande, 880302, samt Beslut om fastställelse av arbetsplan för E 66 förbifart Sölvesborg delarna Bromölla - Valje - Charlottendal - och (Tivoli) - Charlottendal - Sölve, Vägverket, 1990-07-02, samt Blekinge Läns Tidningar, 880219.

<sup>148</sup>Kommunfullmäktige, Bromölla kommun, Protokoll, 890213.

regeringen alla överklaganden.<sup>149</sup> Tillsammans med Björn Gillberg och advokat Staffan Michelsson gick ett trettiotal av fastighetsägarna i Vägvalet vidare genom att stämma vägverket inför domstol, för brott mot väglagen och miljöskyddslagen. Syftet med processen var att få vägen byggd genom ett mer glesbefolkat område längre ifrån Sölvesborgs tätort. Efter att ha förlorat i Tingsrätten fördes ärendet vidare ända upp till Högsta Domstolen, som dock inte ansåg det möjligt att domstolspröva beslut om vägbyggen på detta sätt.<sup>150</sup> 1995 stod därför vägen tillslut klar i den sträckning vägverket hade beslutat.

Sedan bygget startat, i augusti 1991, demonstrerade Vägvalets medlemmar regelbundet varje onsdag på byggsplatsen. I februari 1992 upphörde man med demonstrationerna, då Vägverket på grund av brist på budgetmedel beslutade att skjuta upp vägarbetet.<sup>151</sup> Dessa protester borde betecknas som direkta aktioner, men det är oklart hur många tillfällen det totalt sett rörde sig om. I slutet av 1991 startade Vägvalet också en trädadoptionskampanj, som resulterade i att över 2000 träd adopterades i den hotade bokskogen.<sup>152</sup> Under året förekom även sabotage mot arbetsmaskiner vid två tillfällen, i maj och december. Detta tog dock Vägvalet avstånd ifrån och det är därför inte säkert att det faktiskt fanns ett politiskt motiv till skadegörelsen.<sup>153</sup>

När sedan ett antal träd började fällas i bokskogen i maj 1992, i samband med förberedande arbeten inför denna del av bygget, genomförde Vägvalet två dagar i rad vägblockader för att hindra arbetsmaskinerna att komma fram till platsen. Aktionerna motiverades med att bygget inte borde fortsätta medan rättsprocessen pågick.<sup>154</sup>

I januari 1993, då stämningsansökan var inlämnad men domstolsprövningen ännu inte hade kommit igång, hade vägförvaltningen planerat att inleda avverkningen av det

---

<sup>149</sup>Kommunikationsdepartementet, Regeringsbeslut, 2 maj 1991.

<sup>150</sup>Nytt Juridiskt Arkiv, 1993:116.

<sup>151</sup>Sydöstran, 911214 och Blekinge Läns Tidning, 920211.

<sup>152</sup>Barometern, 921026.

<sup>153</sup>Idag, 910519 och Sydöstran, 911214.

<sup>154</sup>Sydöstran, 920505 och 920506.

omtvistade området i bokskogen. Ett hundratal vägmotståndare samlades då i skogen för att hindra avverkningen genom en blockad. Någon konfrontation inträffade dock inte denna gång, eftersom avverkningsbeslutet nu tillfälligt stoppades, i väntan på domstolsprövningen.<sup>155</sup>

Det sammanlagda antalet direkta aktioner var troligen minst ett tiotal, men kanske ännu fler. Förutom direkta aktioner var domstolsprocessen i det här fallet en viktig del av motståndet, men även andra former av protester förekom. 400 personer demonstrerade utanför Sölvesborgs kommunhus i april 1989, då fullmäktige skulle fatta sitt beslut om vägverkets arbetsplan.<sup>156</sup> Ytterligare en demonstration, anordnad av föreningen Vägvalet, genomfördes i december 1990. Föreningen stod även bakom en protestlista, som samlade 4000 namnunderskrifter mot bygget.<sup>157</sup> Motståndet mot den nya vägen förbi Sölvesborg var uppenbarligen också stort i de kommunala församlingarna och aktionerna borde därför rimligen ses som en del av vägmotståndarnas samlade strategi för att försöka stoppa bygget.

## 6.6 Bärbyleden, Uppsala

Bärbyleden är namnet på den trafikled som 1995 stod klar i Uppsala efter flera decenniers tvister. Det var riksväg 55 från Enköping som då hade fått en förlängning fram till E 4 mot Gävle, för att man skulle få bort den tunga genomfartstrafiken från Uppsala centrum. Bärbyleden tillhör det statliga vägnätet, men då vägen skulle gå genom tätbebyggt område med detaljplan, blev planeringen i praktiken till stor del en kommunal angelägenhet. Redan 1970 började vägen byggas, men efter att första delen blivit klar 1971 stoppades bygget på grund av en tvist om vägens fortsatta dragning. Det dröjde sedan till 1994 innan arbetet kunde återupptas med de 2,8 km väg som saknades.<sup>158</sup>

---

<sup>155</sup>*Miljö och framtid*, nr 1 1993.

<sup>156</sup>*Sydöstran*, 890509.

<sup>157</sup>*Miljö och framtid*, nr 5 och nr 8 1990.

<sup>158</sup>*Detaljplan för Bärbyleden*, Uppsala kommun, 1993, Beslut om fastställelse av arbetsplan, Vägverket, 1993-06-29,

Bärbyleden blev en stor politisk stridsfråga i Uppsala kommun, mellan å ena sidan socialdemokraterna, som hela tiden förespråkade ett nordligt läge och å andra sidan moderaterna och folkpartiet, som ansåg att en sydligare sträckning skulle ge större avlastning för innerstadstrafiken. Den socialdemokratiska hållningen motiverades med att vägen i sydligt läge skulle dras rakt igenom ett koloniområde och även komma alltför nära intilliggande bostadsområden.<sup>159</sup> Centerpartiet stödde under åren än det sydliga, än det nordliga alternativet, vilket var en bidragande orsak till att majoriteterna växlade mellan de två förslagen. Problemet med det nordliga förslaget var dock att vägen då skulle komma att gå över flygflottiljen F 16:s mark, vilket försvaret länge motsatte sig.<sup>160</sup> I juni 1993 kunde tillslut moderater och folkpartister med centerns hjälp driva igenom sitt förslag om Bärbyleden i en sydlig sträckning. Med en knapp majoritet på 41 röster, mot 38 motröster från socialdemokraterna, vänsterpartiet, miljöpartiet och kds, antogs då en detaljplan för bygget.<sup>161</sup>

En direkt aktion genomfördes, i form av en demonstration vid byggstarten. Bland deltagarna fanns SSU-medlemmar och koloniägare från det koloniområde som delvis skulle försvinna.<sup>162</sup> Sedan förekom även sabotage mot entreprenadmaskiner vid flera tillfällen. Ingen grupp tog dock på sig skulden och man kan därför inte utesluta att det kan ha rört sig om vanlig skadegörelse, snarare än en politisk protest riktad mot det omdiskuterade vägbygget.<sup>163</sup>

Efter att projektet kommit igång anordnades också ett demonstrationståg av den konventionella typen, men det man då protesterade mot var främst planerna på att i framtiden bygga ytterligare en förlängning av denna väg.<sup>164</sup>

---

samt *Uppsala Nya Tidning*, 95103.

<sup>159</sup>*Uppsala Nya Tidning*, 931223.

<sup>160</sup>*Uppsala Nya Tidning*, 910126.

<sup>161</sup>Uppsala kommunfullmäktiges protokoll 1993-06-28.

<sup>162</sup>*Uppsalademokraten*, 940209.

<sup>163</sup>*Uppsala Nya Tidning*, 940510

Den djupa oenighet som fanns mellan de politiska partierna i Uppsala kommun, gör det uteslutet att tala om vanmakt när det gäller protesterna mot Bärbyleden. Då den enda direkta aktion som med säkerhet förekommit, anordnades av det socialdemokratiska ungdomsförbundet, kan vi ju inte heller säga att frågan har engagerat andra grupper än de som normalt deltar i det politiska livet.

## 6.7 Öresundsbron

Frågan om en fast förbindelse över Öresund har varit föremål för heta debatter de senaste decennierna, men 1991 kunde riksdagen tillslut godkänna ett avtal med Danmark om att bygga en bro med motorväg och dubbelspårig järnväg över sundet. Regeringens slutliga klartecken kom dock först den 16 juni 1994, då danskarna redan hade påbörjat arbetet med sina landanslutningar. Sedan 1995 pågår bygget även på den svenska sidan. För själva kust-till-kust-delen ansvarar Öresundskonsortiet, som ägs av de två nationella bolag som bildats för att bygga landanslutningarna. Förbindelsen består av en bro mellan Lernacken (söder om Malmö) och en konstgjord ö söder om Saltholm i Öresund, som sedan övergår i en tunnel vidare till Kastrup, söder om Köpenhamn.

### *Direkta aktioner*

Våren 1988 genomfördes den första broprotest som kan kallas en direkt aktion. Lunds Miljögrupp, en lokalförening inom Miljöförbundet, anordnade då en trädplanteringsaktion utanför Malmö, på platsen för det tänkta brofästet.<sup>165</sup> Trädplanteringen var ju inte på något sätt ett oöverstigligt hinder när brofästet sedan skulle börja byggas, men i linje med tankegångarna i begreppsdiskussionen ovan kan man ändå se den som en mer handgriplig form av protest än en ren opinionsyttring och den räknas därför som en typ av direkt aktion även om själva handlingen främst var

---

<sup>164</sup>Uppsala Nya Tidning, 940214.

<sup>165</sup>Miljötidningen, nr 3 1988.

symbolisk.

Nästa aktion mot bron var en sabotageaktion i form av en anlagd brand på Danmarks vicekonsulat i Linköping, i augusti 1992. Ett kvarlämnat meddelande, undertecknat av "Commando Röda Stadsgerillan", med budskapet "Nej till bron", ledde till att dådet kom att tolkas som en protest mot Öresundsbron.<sup>166</sup>

Vid två tillfällen i mars 1994 försökte sedan bromotståndare för första gången stoppa bygget genom att sätta sig i vägen för grävskeporna. Blockaderna genomfördes på den danska sidan, där arbetet med landanslutningarna då redan hade kommit igång. Bakom aktionerna stod framför allt medlemmar i den danska gruppen Byekologisk aktion, men även svenska aktivister deltog. Gruppen Byekologisk aktion är knuten till den anarkistiska ungdomsrörelsen "De autonoma", som också finns i Malmö. Även Malmös autonoma hade tidigare förklarat att de planerade att använda sig av direkta aktioner mot bygget när det startade, men det är inte helt klart att de svenskar som deltog i dessa två aktioner kom från just den gruppen.<sup>167</sup>

I samband med en demonstration ordnad av bromotståndarnas paraplyorganisation Aktion Stoppa Bron den 9 mars 1996, protesterade bromotståndare även genom att fylla igen den grop som nu hade börjat grävas för brons blivande landfäste vid Lernacken söder om Malmö. En av deltagarna i aktionen var miljöpartiets språkrör Birger Schlaug.<sup>168</sup> Tre veckor senare utsattes en av Öresundsförbindelsens arbetsplatser i Köpenhamn för en sabotageaktion med hemgjorda tidsinställda rörbomber.<sup>169</sup>

Under sommaren 1996 ordnades ett Öresundsbroläger i Malmö den 21 juni - 21 juli, vars syfte var just att genomföra aktioner mot brobygget. Bland lagrets deltagare fanns medlemmar ur Fältbiologerna, Miljöförbundet Jordens Vänner och Syndikalistiska

---

<sup>166</sup> *TT* (Linköping), 920803.

<sup>167</sup> *Sydsvenska Dagbladet*, 951007 och *Aftonbladet*, 940108.

<sup>168</sup> *Dagens Nyheter*, 960310.

<sup>169</sup> *TT-RB* (Köpenhamn), 960329.

ungdomsförbundet.<sup>170</sup> Den första av Öresundsbrolägrrets direkta aktioner var en blockad mot Öresundskonsortiets kontor i Malmö, den 3 juli 1996. Närmare 30 ungdomar, varav många uppgavs vara fältbiologer, blockerade på morgonen ingången i två timmar.<sup>171</sup> Nästa aktion genomfördes den 9 juli 1996, då ett 20-tal bromotståndare tog sig in på Öresundsbrobyggets arbetsplats i Malmö. De satte upp banderoller och kedjade fast sig vid maskinerna. Deltagarna kom från bland annat Fältbiologerna och Miljöförbundet Jordens Vänner.<sup>172</sup> Vid Öresundsbrolägrrets sista aktion, den 17 juli 1996, blockerades maskiner som användes för muddringsarbeten i Öresund. Aktivisterna tog sig ut med båt till ett av muddringsverken utanför Kastrup på den danska sidan, kedjade fast sig vid en kran. 3 danskar deltog, tillsammans med fyra svenskar från Fältbiologerna, Miljöförbundet Jordens Vänner och Aktion Stoppa Bron.<sup>173</sup>

Den 10 augusti 1996 genomfördes återigen en sabotageaktion, men den här gången vid byggplatsen på den svenska sidan. 5 grävmaskiner vandaliserades, med avklippta tändkablar och grus i bensintankarna.<sup>174</sup> Nästa aktion, den 8 september, anordnades på den danska sidan. 40 bromotståndare tog sig då ut till den konstgjorda ö där bron skulle anslutas till en tunnel in mot Köpenhamn. De utropade ön till den självständiga republiken Ekotopia och kedjade fast sig vid varandra och vid byggmaskiner för att blockera byggarbetet.<sup>175</sup> Dagen efter, den 9 september, lyckades sedan en grupp som kallade sig "Glädje och motmakt" ta sig in på en broarbetsplats i Malmös hamn och blockera arbetet med att gjuta bropelare. Bland annat fältbiologer ingick i gruppen.<sup>176</sup> Veckan efter försökte aktivister vid två tillfällen blockera transporter av förorenade schaktmassor från Köpenhamns hamn till den konstgjorda ö som höll på att byggas. Till största delen tycks deltagarna här ha varit danska ungdomar, men även svenskar från

---

<sup>170</sup>Fältbiologen, nr 5 1996.

<sup>171</sup>TT (Malmö), 960703.

<sup>172</sup>TT (Malmö), 960709.

<sup>173</sup>TT (Malmö), 960717 och Miljötidningen nr 5 1996.

<sup>174</sup>TT (Malmö), 960810.

<sup>175</sup>TT (Köpenhamn/Malmö), 960908.

<sup>176</sup> Miljötidningen, nr 5 1996 och Fältbiologen, nr 6 1996.

Miljöförbundet Jordens vänner fanns bland de aktiva.<sup>177</sup> Ytterligare en blockad drabbade slutligen brofabriken i Malmös hamn den 28 oktober 1996. Även denna gång var det gruppen ”Glädje och motmakt” som låg bakom.<sup>178</sup>

Sammanlagt har åtminstone 15 direkta aktioner genomförts i protest mot Öresundsbron. Eftersom svenska aktivister även har deltagit i aktioner på den danska sidan av sundet, hade det varit orimligt att begränsa kartläggningen till aktioner som genomförts i Sverige. I materialet ingår inga danska tidningar och det kan därför hända att t ex mindre aktioner i Danmark saknas här, men om aktionerna inte har uppmärksammats i svensk press är det ju samtidigt mindre troligt att svenska grupper deltog i dem.

Medlemmar i Miljöförbundet Jordens Vänner och Fältbiologerna fanns med bland deltagarna i ett flertal av aktionerna. Troligen har även syndikalistiska ungdomsförbundet och den anarkistiska gruppen ”de autonoma” deltagit, men för övrigt är uppgifterna om vilka som deltagit i protesterna ganska knapphändiga. Vid ett par tillfällen uppges deltagarna ha varit medlemmar i organisationen Aktion Stoppa Bron, men det var en paraplyorganisation för det svenska bromotståndet, som i sin tur bestod av minst ett trettiotal olika organisationer. Med undantag för Miljöpartiets språkrör Birger Schlaug är det därför svårt att närmare placera dem. Medlemsorganisationerna var bland annat miljöorganisationer, fackföreningar som Transportarbetareförbundet och Sjöfolksförbundet, Miljöpartiet, Centern, Vänsterpartiet, samt alla politiska ungdomsförbund utom Moderata ungdomsförbundet. Ordföranden Ronny Åkerberg förklarade dock att Aktion Stoppa Bron som organisation inte ställde sig bakom aktioner där man använde olagliga metoder, även om vissa av medlemsorganisationerna gjorde det.<sup>179</sup>

### ***Demonstrationer och namninsamlingar***

Den 4 september 1988 demonstrerade 10 000 människor i Helsingborg för ett rent Öresund och mot Öresundsbron.<sup>180</sup> Inför den socialdemokratiska partistyrelsens beslut

---

<sup>177</sup>”TT-RB (Köpenhamn), 960913 och *Miljötidningen*, nr 5 1996.

<sup>178</sup>”TT (Malmö), 961028 och *Fältbiologen*, nr 6 1996.

<sup>179</sup>*Sydsvenska Dagbladet*, 951007.

<sup>180</sup>Andersson, Kjell och Samuelsson, Arne, ”Öresundsfonden” s. 27, i Berit Cavallin (red.), *Öresundsbron - en*



angående Öresundsförbindelsen, ordnades ett år senare en tvärpolitisk demonstration mot Öresundsbron i Malmö. Initiativtagarna var medlemmar i Malmö socialistklubb, Malmö Miljövärn (en lokalförening i Miljöförbundet) och de autonoma i kulturföreningen Vinterpalatset och det var här paraplyorganisationen Aktion Stoppa Bron bildades.<sup>181</sup>

Aktion Stoppa Bron arrangerade sedan ytterligare två demonstrationer i Malmö, i november 1993 och september 1994.<sup>182</sup> Under dessa två år organiserade de dessutom två namninsamlingar.<sup>183</sup> Organisationen stod även bakom en sista demonstration i Malmö den 8 juni 1996.<sup>184</sup>

Miljöförbundet genomförde den 3 juni 1991 demonstrationer mot Öresundsbron på ett flertal orter i Sverige, samt ännu en demonstration utanför riksdagshuset i Stockholm den 12 juni, då den stora brodebatten pågick inför riksdagens klartecken till brobygget.<sup>185</sup>

### *Slutsats*

Trots att ett stort antal direkta aktioner genomfördes i protest mot Öresundsbron, var detta långt ifrån den enda formen av utomparlamentariska påverkansförsök i den här frågan. Troligen var dock inte deltagarna i aktionerna något tvärsnitt av alla motståndare mot Öresundsbron. Framför allt tycks det ha varit grupper i miljörörelsen som använt sig av direkta aktioner och det finns inte mycket som tyder på att de medverkande hade några starkare kopplingar till den politiska makten. Ändå är det inte självklart att med de mått som används här tolka aktionerna som ett uttryck för vanmakt, eftersom motståndarna mot Öresundsbron även fanns representerade i riksdagen. En fjärdedel av riksdagens ledamöter hade ju faktiskt röstat nej då beslutet fattades om att godkänna broavtalet med Danmark 1991.

---

*onaturlig hägring*. Skånes Natur. Årg. 79. 1992. Skånes Naturvårdsförbund.

<sup>181</sup> *Miljötidningen*, nr 8 1989.

<sup>182</sup> *TT* (Malmö), 931113 och *Fältbiologen*, nr 3-4 1994.

<sup>183</sup> *Folket i Bild*, 930423 och *Dagens Nyheter*, 940520.

<sup>184</sup> *TT* (Malmö), 960608.

<sup>185</sup> *TT* (Stockholm), 910603 och 910612.

## 6.8 Dennispaketets vägprojekt

Den 29 december 1992 undertecknades överenskommelsen om investeringar i Storstockholmsområdets trafiksystem, det sk Dennispaketet, av företrädare för socialdemokraterna, folkpartiet och moderaterna. Man kom här överens om att bygga en ringled runt Stockholms innerstad och en "Yttre tvärled" som skulle förbinda Stockholmsregionens norra och södra delar med varandra. Ringleden bestod av tre delprojekt: *Södra Länken* (4 020 Mkr), *Norra Länken* (2 150 Mkr) och *Österleden* (4 340 Mkr). I Yttre tvärleden ingick delsträckorna *Fors-Jordbro*, *Södertörnsleden*, *Västerleden* (4 600 Mkr), *Bergslagsplan-Hjulsta*, *Hjulsta-Häggvik*, *Norrortsleden* och *Söderhall-Rösa*. Totalt sett beräknades dennispaketets vägtrafikinvesteringar kosta ca 18 miljarder kr.<sup>186</sup>

---

Direkta aktioner <sup>187</sup>	Tidpunkt
1. Vägverkets avdelning för projektering av Dennislederna ockuperades i fyra timmar. Aktionen genomfördes av gruppen Kockosbollarna.	25 augusti 1993 <sup>188</sup>
2. Kockosbollarna tog sig ombord på en flotte som användes för bottenundersökningar inför byggandet av Österledstunneln. Syftet var att ockupera flotten för att blockera arbetet, men polisen stoppade aktionen.	10 september 1993 <sup>189</sup>
3. Kockosbollarna ockuperade samma flotte på nytt och limmade denna gång fast sig vid mätinstrumenten.	7 oktober 1993 <sup>190</sup>

---

<sup>186</sup>Malmsten, 45-46.

<sup>187</sup>Dennislederna har varit föremål för en ansenlig mängd protester av olika slag, men materialet om dessa protester har också varit mer lättillgängligt än i övriga fall. Jag bland annat gått igenom Denniskansliets arkiv för pressklipp och utskrifter från etermedia, samt använt mig av en samling pressklipp, arbetsanteckningar och polisrapporter från Vägverket.

<sup>188</sup>*Aftonbladet*, 940109.

<sup>189</sup>Ibid.

<sup>190</sup>Ibid.

4. Kockosbollarna blockerade trafiken på Norr Mälarstrand i en halvtimme och delade ut flygblad mot Dennispaketet. 1 november 1993<sup>191</sup>
5. Under 6 veckor ockuperades ett hus i Sollentuna som skulle rivas inför byggandet av Häggviksleden. Aktionen organiserades av medlemmar i nätverket "Ur tid är leden". April-maj 1994<sup>192</sup>
6. En trädadoptionskampanj organiserades av Naturskyddsföreningen, Haga-Brunnsvikens vänner och Förbundet för Ekoparken i protest mot planerna på att bygga en tunnel för Norra länken under Bellevueparken. Start i mars 1995<sup>193</sup>
7. Trafikblockad på Klarabergsgatan. 5 april 1995.<sup>194</sup>
8. Ytterligare ett rivningshus ockuperades i Häggvik. Deltagarna var samma som stått bakom husockupationen året innan. Start 21 maj 1995<sup>195</sup>
9. En grupp dennismotståndare kedjade fast sig på universitets tunnelbanestation för att blockera sprängningsarbetet för Norra länken. Deltagarna var medlemmar i Socialekologisk aktion, Kockosbollarna och Fältbiologerna. 20 december 1995<sup>196</sup>
10. Sabotage mot Norra Länken-bygget vid Tekniska högskolans tunnelbanestation. 28 december 1995<sup>197</sup>
11. Sabotage mot Norra Länken-bygget vid Tekniska högskolans tunnelbanestation. 3 januari 1996<sup>198</sup>
12. Blockad mot Norra Länken-bygget vid Tekniska högskolans tunnelbanestation. 23 januari 1996<sup>199</sup>

---

<sup>191</sup>Ibid.

<sup>192</sup>*Dagens Nyheter*, 940413 och 940526.

<sup>193</sup>*Dagens Nyheter*, 950318.

<sup>194</sup>*Lokal-TV Stockholm, TV 4 kl. 06.30*, 950406.

<sup>195</sup>*Metro*, 950530.

<sup>196</sup>*Dagens Nyheter*, 951221 och *Miljömagasinet*, nr 1, 1996.

<sup>197</sup>Vägverket, stencil, 960104.

<sup>198</sup>Ibid.

<sup>199</sup>*Expressen*, 960124.

13. 8 ungdomar ockuperade kansliet för information om Dennisöverenskommelsen. De kallade sig Kontorsjouren, men gruppen bildades enbart för denna aktion. Februari 1996<sup>200</sup>
14. Entrén till Landstingshuset i Stockholm blockerades med en "miljötull", där politiker från Vänterpartiet och Miljöpartiet skulle deklarerat om de stod fast vid valöverenskommelsen att stoppa Dennispaketet om det inte skulle klara miljöprövningen. 9 maj 1996<sup>201</sup>
15. Kommunikationsdepartementets entré blockerades av "Vänggrupper mot Dennispaketet". 15 maj 1996.<sup>202</sup>
16. "Vänggrupper mot Dennispaketet" blockerade ingången till Vägverket i Solna. 15 maj 1996.<sup>203</sup>
17. Ett hus i Häggvik ockuperades av några medlemmar i organisationen "Vänggrupper mot Dennis". Huset användes som kontor för bygget av Häggviksleden, vilket inleddes dagen efter. Några av deltagarna i aktionen hade också varit med i de tidigare husockupationerna i Häggvik. 19 maj 1996<sup>204</sup>
18. Samma organisation genomförde dagen efter en demonstration, som enligt vissa uppgifter även var en blockad, vid byggstarten för Häggviksleden. 20 maj 1996<sup>205</sup>
19. "Vänggrupper mot Dennis" ockuperade återigen byggkontoret i Häggvik. Aktivisterna förstörde även byggritningar och datorer i samband med ockupationen. 31 maj 1996<sup>206</sup>
20. Samma grupper genomförde sedan nya blockader mot vägbygget i Häggvik varje måndag under flera veckor: 17 juni 1996

---

<sup>200</sup>Miljömagasinet, nr 9 1996.

<sup>201</sup>ABC, SVT 2, 960509.

<sup>202</sup>Svenska Dagbladet, 960515.

<sup>203</sup>Lokal-TV Stockholm, TV 4 kl 17.30, 960515.

<sup>204</sup>Dagens Nyheter, 960520 och 960709, samt Miljömagasinet, nr 2/3 1997.

<sup>205</sup>Dagens Nyheter, 960521.

<sup>206</sup>Dagens Nyheter, 960601.

- |     |   |                                  |
|-----|---|----------------------------------|
| 21. | Blockad mot Häggviksbygget.   | 24 juni 1996                     |
| 22. | Blockad mot Häggviksbygget.   | 1 juli 1996                      |
| 23. | Blockad mot Häggviksbygget.   | 8 juli 1996 <sup>207</sup>       |
| 24. | Blockad mot Norra Länken-bygget vid Tekniska högskolans tunnelbanestation.  | 27 september 1996 <sup>208</sup> |
| 25. | Trafikblockad på Klarabergsgatan.   | 7 oktober 1996 <sup>209</sup>    |
| 26. | Sabotage mot Norra Länken bygget utfördes av gruppen Socialekologisk aktion.  | 6 januari 1997 <sup>210</sup>    |
| 27. | Socialekologisk aktion saboterade Södra Länken-bygget i Årsta.  | 27 januari 1997 <sup>211</sup>   |
| 28. | Samma grupp utförde ytterligare en sabotageaktion mot Norra Länken.   | 30 januari 1997 <sup>212</sup>   |
| 29. | Bygget av Södertörnsleden blockerades, bland annat genom trädskramning. I aktionen ingick även sabotage, genom att spikar slogs in i träden, för att försvåra avverkningen. | 8 juli 1997 <sup>213</sup>       |

De 29 direkta aktioner som har förtecknats ovan, gällde som synes framför allt arbetsblockader, trafikblockader, husockupationer och sabotage. Förutom dessa aktioner kan ytterligare en lång rad sabotageaktioner ha genomförts, men här är det i många fall svårt både att få fram antalet tillfällen och att avgöra om det verkligen var dennismotståndare som låg bakom skadegörelsen. För det första gäller det här den skadegörelse som förekommit vid ett flertal tillfällen på utrustning som användes för markundersökningar inför byggandet av Västerleden. För det andra gäller det

---

<sup>207</sup>*Dagens Nyheter*, 960709.

<sup>208</sup>*Arbetet Nyheterna*, 960929.

<sup>209</sup>*Svenska Dagbladet*, 961008.

<sup>210</sup>*Dagens Nyheter*, 970108.

<sup>211</sup>Lokal-TV Stockholm kl 18.15, TV 4, 970127.

<sup>212</sup>Stockholmsnytt kl 9.00, Radio Stockholm, 970130.

<sup>213</sup>*Dagens Nyheter*, 970709.

bygget på väg 73, mellan Fors och Jordbro, som genom hela byggtiden drabbades av mycket omfattande skadegörelse, till en sammanlagd kostnad av mellan 2 och 3 miljoner kronor. Vid detta bygge har det förutom skadegörelse även förekommit inbrott, stölder och mordbrand. Kvarlämnat klotter tyder på att det var sabotageaktioner genomförda av dennismotståndare, medan andra tecken tydde på att en pyroman låg bakom dåden.<sup>214</sup>

De första direkta aktionerna genomfördes 1993, efter att de första delprojekten hade kommit igång. Gruppen "Kockosbollarna", som låg bakom, bildades i december 1992. Medlemmarna var unga och bestod främst av aktiva i miljö- och vänsterorganisationer som Grön Ungdom, Ung Vänster, Alternativ Stad (dvs Miljöförbundets Stockholmsavdelning) och Fältbiologerna, samt i anarkistiska och syndikalistiska grupper.<sup>215</sup> Ett annat nätverk, som ordnade ett stort antal aktioner under våren och sommaren 1996, kallade sig "Vängrupper mot Dennispaketet". En del av aktionerna organiserades under en aktionsvecka i maj 1996, med bas i ett tältläger i Landstingshusets park. Bakgrunden till aktionsveckan var att byggandet av dennislederna då skulle återupptas, efter att ha legat nere ett år. I detta nätverk ska bland annat gruppen "Socialekologisk Aktion" ha ingått och liksom Kockosbollarna hade många av medlemmarna i nätverket en bakgrund i Fältbiologerna och politiska ungdomsförbund som Grön ungdom och Ung vänster.<sup>216</sup> Över huvudtaget verkar det vara ungefär samma människor inblandade i många av aktionerna mot dennispaketet, även om aktivisterna röde sig mellan olika tillfälliga grupperingar och löst sammanfogade nätverk, antagligen delvis beroende på vilka metoder de var beredda att använda sig av. Socialekologisk aktion ställde sig t ex bakom flera av de sabotageaktioner som genomfördes nu under de senaste åren. Enligt aktivister i Socialekologisk aktion var övergången från att enbart blockera till att också sabotera byggandet en medveten strategi om upptrappning av motståndet.<sup>217</sup>

Protesterna mot Dennispaketet omfattade också en lång rad stora demonstrationer och

---

<sup>214</sup>Nynäshamnsposten, 960906 och Skånska Dagbladet, 960817.

<sup>215</sup>Aftonbladet, 940109.

<sup>216</sup>Dagens Nyheter, 960520 och 960709, samt Miljömagasinet, nr 2/3 1997.

<sup>217</sup>Byggnadsarbetaren, nr 4 1997.

namninsamlingar. (se förteckning nedan) Redan 1991 ordnades den första demonstrationen och de här typerna av protester fortsatte sedan parallellt med direkta aktioner även under senare år. Många av demonstrationerna arrangerades av paraplyorganisationen ”Ur Tid är Leden”, där de flesta organisationer och grupper som motsatte sig Dennispaketet ingick.<sup>218</sup>

Demonstrationer och namninsamlingar	Tidpunkt
Kampanjen Stoppa Västerleden ordnade en demonstration i centrala Stockholm.	Augusti 1991 <sup>219</sup>
Kampanjen Stoppa Västerleden anordnade en båtdemonstration utanför Stadshuset, där även 15000 namnunderskrifter mot Västerleden överlämnades till dennisförhandlarna.	September 1992 <sup>220</sup>
Fältbiologerna demonstrerade mot Västerleden i Bromma.	Oktober 1992 <sup>221</sup>
Ett tiotal organisationer organiserade ett fackeltåg genom centrala Stockholm mot Öster- och Västerlederna.	Mars 1993 <sup>222</sup>
”Aktionsgruppen Stoppa Dennislederna” demonstrerade på en utställning om Dennisledningarnas ventilationstorn.	April 1993 <sup>223</sup>
En protestlista mot Österleden, med 16 550 namn samlades in av nio föreningar.	Våren 1993 <sup>224</sup>
Paraplyorganisationen ”Ur tid är leden” ordnade ett fackeltåg genom centrala Stockholm i protest mot Dennispaketet.	November 1993 <sup>225</sup>

<sup>218</sup> Wohlgemuth, 1997, s. 34.

<sup>219</sup> Lokaltidningen, 911009.

<sup>220</sup> Dagens Nyheter, 920916.

<sup>221</sup> Svenska Dagbladet, 921019.

<sup>222</sup> Dagens Nyheter, 930318.

<sup>223</sup> Dagens Nyheter, 930417.

<sup>224</sup> Expressen, 939511.

<sup>225</sup> Dagens Nyheter, 931118.

“Ur tid är leden” demonstrerade på Sergels Torg.	Maj 1994 <sup>226</sup>
“Ur tid är leden” ordnade en demonstration mot Dennislederna framför landstingshuset.	September 1994 <sup>227</sup>
Med ett fackeltåg protesterade “Huddingenätverket mot Dennis motorleder” mot Södertörnsleden.	Februari 1995 <sup>228</sup>
“Huddingenätverket mot Dennis motorleder” samlade in 3000 namnunderskrifter för kravet på en kommunal folkomröstning om Haningeleden.	April 1995 <sup>229</sup>
2000 Akallabor skrev under en protest mot dragningen av Västerleden förbi Akalla.	April 1995 <sup>230</sup>
Vid en demonstration utanför stadshuset framförde miljöorganisationer krav på en folkomröstning om Dennislederna.	Oktober 1995 <sup>231</sup>
Stiftelsen Stolta Stad samlade in 36 000 namnunderskrifter för kravet på en folkomröstning om Dennispaketet.	1995 <sup>232</sup>
Ett fackeltåg i protest mot Dennislederna organiserades av “Ur tid är leden”.	Mars 1996 <sup>233</sup>
Unga dennismotståndare demonstrerade och anordnade ett tältläger i Landstingshusets park.	13-18 maj 1996 <sup>234</sup>
“Ur tid är leden” ordnade en cykeldemonstration i rondellen på Sergels Torg.	Maj 1996 <sup>235</sup>
Miljöförbundet Jordens Vänner anordnade en demonstration, i form av ett	Juni 1996 <sup>236</sup>

---

<sup>226</sup>*Svenska Dagbladet*, 940517.

<sup>227</sup>*Dagens Nyheter*, 940914.

<sup>228</sup>*Mitt i Huddinge*, 950207.

<sup>229</sup>*Dagens Nyheter*, 950422.

<sup>230</sup>*Dagens Nyheter*, 950407.

<sup>231</sup>*Internationalen*, nr 42, 1995.

<sup>232</sup>*Dagens Nyheter*, 951114.

<sup>233</sup>*ABC-nytt*, SVT 2, kl 19.10, 960314.

<sup>234</sup>*Stockholmsnytt*, kl 17. 00, Radio Stockholm, 960513.

<sup>235</sup>*Dagens Nyheter*, 960519.

<sup>236</sup>*Dagens Nyheter*, 960616.



begravningståg för ett dödat träd från Häggviksbygget.

“Ur tid är leden”, tillsammans med “Rädda Vården” anordnade ett fackeltåg för vården och mot dennislederna. December 1996<sup>237</sup>

## 6.9 Skeppsholmsbron, Stockholm

Våren 1997 var det tänkt att den 136 år gamla Skeppsholmsbron i centrala Stockholm skulle rivas och ersättas med en nybyggd kopia. Bron, som är byggd i valsat smidesjärn, hade rostat sönder och en renovering beräknades kosta mellan 50 och 100 miljoner kr, medan en nybyggd kopia bara skulle kosta 38 miljoner kr. Skeppsholmsbron är en av de sista bevarade broarna i sitt slag i världen och 1993 blev den därför kulturminnesmärkt. Kulturminnesmärkningen upphävdes dock av regeringen den 20 februari 1997, för att göra det möjligt för den ansvariga myndigheten, Statens Fastighetsverk, att riva bron.

I december 1996 bildades “Nätverket för Skeppsholmsbrons bevarande”, som arbetade för att bron istället skulle renoveras. Nätverket var en löst sammanfogad grupp, där bland annat kulturpersoner, tjänstemän i regeringskansliet och företrädare för stiftelsen Stolta Stad ingick. Inför rivningen höll medlemmar i nätverket bron under bevakning, för att rivningsarbetet skulle kunna blockeras så fort det kom igång. Den enda aktion som kom att genomföras var ett tältläger på bron den 20 maj, men någon blockad blev aldrig nödvändig eftersom rivningsarbetet sköts upp i väntan på nya utredningar.<sup>238</sup>

I augusti beslutade Fastighetsverket tillslut att bron skulle bevaras. Det hade då visat sig att bron med hjälp av en ny teknik skulle kunna renoveras för bara 25 miljoner kr, dvs mindre än vad det skulle kosta att bygga en ny bro.

I frågan om Skeppsholmsbron var det helt tydligt etablissemangen som agerade för att stoppa projektet. Även Stockholms Stadsbyggnadsnämnd hade enhälligt motsatt sig rivningen, men eftersom bron är statens egendom behövdes inget medgivande från

---

<sup>237</sup>*Internationalen*, nr 51, 1996.

<sup>238</sup>*Dagens Nyheter*, 970521.

kommunens sida.<sup>239</sup> Att inrikta sig på utomparlamentariskt arbete var därför uppenbarligen en effektivare strategi i det här fallet.

## 7 Slutsatser

Som redan konstaterats visar den här undersökningen att det var en förvånansvärt liten del av det senaste decenniets vägbyggande som orsakade direkta aktioner. När de aktuella vägbyggnadskonflikterna studerades närmare visade det sig dock att det i samband med några av dem förekom ett ganska stort antal aktioner. Sammanlagt rör det sig därför om minst ett 80-tal direkta aktioner som riktats mot olika vägbyggnadsprojekt under perioden. Av dem bestod ett 50-tal av olika typer av blockader och "ockupationer". När det gäller ekosabotage visade det sig vara svårare att ange hur många aktioner som genomförts. Vid ett tiotal tillfällen var det ganska klart att det var fråga om ekosabotage, men utöver det har flera av byggarbetena också utsatts för skadegörelse utan uttalat politiskt motiv. Oavsett hur man räknar kan man ändå inte komma fram till någon annan slutsats än att direkta aktioner fortfarande tycks vara en ganska ovanlig påverkansmetod.

Det här resultatet kan också jämföras med den kartläggning Lars Ullén tidigare gjort av det totala antalet aktioner av karaktären civil olydnad i Sverige åren 1990-96.<sup>240</sup> Han fann i sin undersökning belägg för att åtminstone ett 70-tal sådana aktioner hade genomförts. Inte heller där framstår alltså aktioner som något särskilt vanligt påverkanssätt, även om den undersökningen gjordes utifrån en annan definition av aktioner. Den definition av civil olydnad som författaren använder rymmer också materiell skadegörelse (sabotage), men endast aktioner som sker öppet, i den meningen att de medverkande inte försöker undvika att gripas av polis. I och för sig är det kanske en relativt vid definition av civil olydnad, men den är ändå snävare än den definition jag har använt för att beteckna direkta aktioner. Av olydnadsaktionerna betecknas 11 stycken som protester mot vägbyggen. Det måste ses som en jämförelsevis låg siffra,

---

<sup>239</sup>Stadsbyggnadsnämndens prot. 1997-04-24.

<sup>240</sup>Ullén, Lars, *Civil Olydnad – En kartläggning av civila olydnadsaktioner i Sverige 1990-96*, Statsvetenskapliga

men till en del kan skillnaden förklaras av den snävare definitionen, den kortare tidsperioden och begränsningen till aktioner som genomförts på svensk mark. Det sista gör skillnad när det gäller antalet aktioner i protest mot Öresundsbron.

När man generellt sett talar om en ökad betydelse för informella påverkanssätt i politiken tyder det mesta alltså på att man trots allt fortfarande bör betrakta informell påverkan genom direkta aktioner som en ovanlig företeelse, som i vägbyggnadssammanhang har varit starkt koncentrerad till några få projekt. Man kan också konstatera att de flesta direkta aktioner gällde just de tre stora projekt som har fått mycket uppmärksamhet, dvs E6:an i Bohuslän, Dennislederna och Öresundsbron. Även om det också förekom direkta aktioner i protest mot ett antal mindre byggen, så utgjorde aktionerna mot tidigare ouppmärksammade byggen inte någon stor grupp. Att protesterna mot dessa tre projekt blev så uppmärksammade kan i sig vara en förklaring till den något överdrivna föreställningen om aktionsfenomenets utbredning. Eftersom de här byggena ligger i de tre storstadslänen, blir det nu också ännu tydligare att direkta aktioner har förekommit i störst utsträckning i storstadsregionerna.

Uppgifterna om vilka som deltog i aktionerna är ibland ganska knapphändiga, men av de uppgifter som finns kan man ändå se ett ganska tydligt mönster. Generellt sett var aktivisterna ofta medlemmar i miljöorganisationer och politiska partiers ungdomsförbund. Det tycks inte heller ha varit helt ovanligt att etablerade riks- och kommunalpolitiker deltog i enstaka aktioner. Vanligast var det då att miljö- och vänsterpartister deltog. Direkta aktioner framstår alltså framför allt som en deltagandeform som utnyttjas av (unga) människor i vänster- och miljökretsar. Men någon exklusiv påverkansmetod, som enbart utnyttjas av anti-etablissemangen verkar det inte vara frågan om. Det faktum att medlemmar i politiska ungdomsförbund så ofta funnits bland aktivisterna är snarast något som stöder synen på direkta aktioner som något som används kumulativt, av samma typ av människor som dominerar de konventionella deltagandekanalerna. I flertalet fall fanns ju motståndet mot dessa byggen också i de beslutande församlingarna, vilket gjorde att aktionerna oftast framstod mer som ett strategiskt grepp, än som ett resultat av vanmakt. Ofta hade aktionerna också föregåtts av vanliga demonstrationer, namninsamlingar och överklaganden av byggplanerna i tidigare skeden i konflikten. När detta inte gav resultat

övergick protesterna i direkta aktioner. Här kan man dock diskutera vad man egentligen ska lägga in i begreppet vanmakt och hur det ska mätas. Med närmare studier av deltagare och beslutsprocesser i varje konflikt skulle man kanske få fram en tydligare bild av orsakerna till aktionerna.

Vad kan man nu utifrån den här undersökningen säga om effekterna av direkta aktioner? När det gällde E6 i Bohuslän, Deltavägen i Timrå, E 22 i Sölvesborg, Bärbyleden i Uppsala och Öresundsbron, hade aktionerna uppenbarligen ingen effekt. Vägmotståndarna lyckades här inte hindra att projekten genomfördes. I de övriga fyra vägkonflikterna lyckades motståndarna bättre. I Linköping stoppades Vallaleden helt och i Stockholm bevarades den gamla Skeppsholmsbron. I Växjö byggdes visserligen förlängningen av Linnégatan, men parkens träd skonades och det var ju det vägmotståndarna ville uppnå. Även dennismotståndarna rönt vissa framgångar. En del av de ingående vägprojekten byggdes, medan andra är uppskjutna på framtiden. Det var alltså med blandat resultat motståndare mot vägbyggen använde sig av direkta aktioner. Att aktionerna lyckades just i de båda konflikterna kring Vallaleden och Linnégatan skulle kunna betyda att det är lättare att påverka genomförandet av kommunala byggprojekt än statliga.

## REFERENSER

Boverket Rapport 1994:5. *Samverkan för bra vägar. Erfarenheter och rekommendationer med utgångspunkt från tio exempel.*

Carter, April 1973. *Direct Action and Liberal Democracy.* (London: Routledge)

Cavallin, Berit (red.). *Öresundsbron – en onaturlig hägring.* Skånes Natur, årg. 79, 1992. Skånes Naturvårdsförbund

Dejke, Anders (red.) 1989. *Trädkramare inför rätta.* (Göteborg: Bokskogen)

Ds 1993:7. *Kartläggning av pågående infrastrukturprojekt.* Kommunikationsdepartementet.

Falkemark, Gunnar och Westdahl, Peter 1991. *Att offra västkusten. Det politiska och rättsliga spelet kring ScanLink och motorvägsbygget i Bohuslän.* (Stockholm: Rabén & Sjögren)

Hansson, Rikard 1997. *Kommunala verksamheter - en fråga för gatans parlament?* (Uppsala: Statsvetenskapliga institutionen, Uppsala universitet)

Hermansson, Jörgen, Svensson, Torsten och Öberg, PerOla 1995. *Politiska institutioner och strategiskt agerande (PISA).* Projektansökan till Riksbankens jubileumsfond. (Uppsala: Statsvetenskapliga institutionen, Uppsala universitet)

Hyllander, Johannes 1997. (Uppsala: Statsvetenskapliga institutionen, Uppsala universitet)

Karlsson, Karin 1997. *Olaglig kamp för djurens befrielse. Hur veganer försvarar användandet av olagliga metoder.* (Uppsala: Statsvetenskapliga institutionen, Uppsala universitet)

*Kommunernas väghållning 1996.* (Stockholm, Svenska Kommunförbundet)

Malmsten, Bo, *Dennisöverenskommelsen.* KFB Rapport 1993:18.

Pettersson, Olof (red.) 1996. *Demokrati och ledarskap.* Demokratirådets rapport 1996.

(Stockholm: SNS förlag)

Proposition 1990/91:87.

Riksdagsprotokoll, 1990/91:130.

SOU 1990:44. *Demokrati och makt i Sverige*. Maktutredningens huvudrapport.

*Statistisk Årsbok 1996*. (Stockholm: Statistiska Centralbyrån)

Thelander, Mia 1997. *Civil olydnad som politiskt deltagande. Fallet Plogbillsrörelsen*. (Uppsala: Statsvetenskapliga institutionen, Uppsala universitet)

Ullén, Lars 1997. *Civil olydnad. En kartläggning av civila olydnadsaktioner i Sverige 1990-96*. (Uppsala: Statsvetenskapliga institutionen, Uppsala universitet)

*Vallaskogen - Linköpings lunga. Resurs för linköpingsborna eller hinder för trafiken?* 1988. (Linköping: Föreningen Rädda Vallaskogen - Stoppa Vallaleden, i samarbete med Studieförbundet.)

Verba, Sidney, Scholzman, Kay Lehman, Brady, Henry E. 1995. *Voice and Equality. Civic Voluntarism in American Politics*. (Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press)

Wohlgemuth, Daniel 1997. *Medborgarsammanslutningar i nätverk – motståndet mot Dennispaketet som fallstudie*. (Göteborg: Statsvetenskapliga institutionen, Göteborgs universitet)

Öberg, PerOla 1997. *Medborgarnas inflytande och särintressenas makt. Korporatism och lobbying i statsförvaltningen*. (Uppsala: Statsvetenskapliga institutionen, Uppsala universitet)

## **Tidskrifter**

*Fältbiologen*, årgång 1982-1997.

*Miljötidningen*, årgång 1982-97.

*Miljö och framtid*, årgång 1987-1997.

*Nisse Hult*, årgång 1987-97.

### **Tidnings- och tidskriftsartiklar**

*Aftonbladet*, 940108, 940109

*Arbetet Nyheterna*, 960929

*Barometern*, 921026

*Blekinge Läns Tidning*, 880219, 920211

*Byggnadsarbetaren*, nr 4 1997

*Dagbladet*, 870515, 880114, 880115

*Dagens Nyheter*, 920916, 930318, 930417, 931118, 940413, 940520 940526, 940914, 950318, 950407, 950422, 951114, 951221, 960310, 960519, 960520, 960521, 960601, 960616, 960709, 970108, 970521

*Expressen*, 930511, 960124

*Folket i Bild*, 930423

*Fältbiologen*, nr 1 1988, nr 4 1993, nr 3-4 1994, nr 5 1996, nr 6 1996

*Göteborgsposten*, 871014

*Idag*, 910519

*Internationalen*, nr 42 1995, nr 51 1996

*Lokaltidningen*, 911009

*Metro*, 950530

*Miljö- och framtid*, nr 5 1990, nr 8 1990, nr 1 1993

*Miljömagasinet (-alternativet)*, 910808, 920423, nr 1 1996, nr 9 1996, nr 2-3 1997

*Miljötidningen*, nr 6 1987, nr 3 1988, nr 4-5 1988, nr 8 1989, nr 1 1990, nr 5 1990, n 5 1996

*Mitt i Huddinge, 950207*

*Nisse Hult, 880802*

*Nya Norrland, 910801*

*Nynäshamnsposten, 960906*

*Skånska Dagbladet, 960817*

*Smålandsposten, 891201, 891208, 891209, 891211, 891212, 891213, 891218*

*Svenska Dagbladet, 921019, 940517, 960515, 961008*

*Sydsvenska Dagbladet, 951007*

*Sydöstran, 911214, 920505, 920506, 890509*

*Uppsala Nya tidning, 910126, 931223, 940214, 940510, 950103*

*Uppsalademokraten, 940209*

### **Vägverkets fastställelsebeslut-arbetsplaner**

E 6 Stora Höga - Bratteröd, 1986-11-27

E 4 Sörberge - Torsboda, 1985-05-10

E 4 Lövstad - Norrköping, 1989-05-16

R 60 Lilla Mon - Rya, 1989-04-12

E 4, trafikplats i Haga Norra, 1991-08-28

E 4 E-länsgräns - Gammelsta, 1991-04-05

E 66 förbifart Sölvesborg, 1990-07-02

E 4 Utansjö - Gallsäter, 1993-01-25

E 18 Arboga - Köping, 1992-06-24



E 4 förbifart Norrköping, 1992-03-25

E 14 vid Östersund, 1993-10-14

R 55 Bärbyleden, 1993-06-29

Vallsundsbron, 1994-10-24

E 4, trafikplats i Antnäs, 1995-09-19

R 80 Tegelbruket - Kungsgården, 1994-11-22

E 4 Söderhamn - Svalarna, 1996-09-11

E 6 Sunnanå - Kronetorp, 1997-02-03

E 22 Söderåkra - Hossmo, 1996-05-22

E 18/ E 20 Örebro Arboga, 1995-09-29

L 178 Ellös - Varekil, 1990-02-16

L 108, Lund södra - Trolleberg, 1990-12-11

E 18 Enköping - Bålsta, 1988-06-09

L 158 Säröleden, 1992-06-24

E 20 Eskilstuna – Arphus, 1994-08-30

### **Kommunala beslut**

Timrå kommun, kommunfullmäktige, 1985-02-25

Norrköpings kommun, kommunstyrelsen, 1989-03-06

Nyköpings kommun, kommunstyrelsen, 1990-10-15

Sölvesborgs kommun, kommunfullmäktige, 1989-01-30

Bromölla kommun, kommunfullmäktige, 1989-02-13

Kramfors kommun, kommunstyrelsen, 1992-05-12

Norrköpings kommun, kommunfullmäktige, 1991-11-28

Östersunds kommun, byggnadsnämnden, 1993-06-22

Uppsala kommun, kommunfullmäktige, 1993-06-28

Östersunds kommun, kommunstyrelsen, 1994-05-04

Luleå kommun, statsbyggnadskontoret, 1995-04-26 (yttrande)

Sandvikens kommun, kommunstyrelsen, 1994-05-25

Uddevalla kommun, kommunstyrelsen, 1994-06-28

Söderhamns kommun, kommunstyrelsen, 1996-06-06

Burlövs kommun, kommunfullmäktige, 1997-01-20

Torsås kommun, kommunstyrelsen, 1995-09-05

Kalmar kommun, kommunfullmäktige, 1995-12-18

Örebro kommun, kommunstyrelsen, 1995-08-31

Enköpings kommun, kommunfullmäktige, 1988-03-24

Göteborgs stad, byggnadsnämnden, 1991-08-20

Stockholms stad, stadsbyggnadsnämnden, 1997-04-24

Nora kommun, kommunstyrelsen, 1988-06-27

Växjö kommun, kommunfullmäktige, 1989-11-30

Staffanstorps kommun, kommunstyrelsen, 1990-05-07

Orust kommun, byggnadsnämnden, 1989-01-25

## Övrigt

ABC-nytt, SVT 2, 960314, 960509

*Detaljplan, del av Linnégatan, mm i Växjö, Växjö kommun, 1988-01-25*

Lokal-TV Stockholm, TV 4, 950406 (kl. 06.30), 960515 (kl. 17.30), 970127 (kl. 18.15)

*Miljövård i klubben.* (Fältbiologerna, odaterad stencil)

*Motorväg E 6 Lerbo - Torp*, informationsblad, Vägverket

*Nytt Juridiskt arkiv*, 1993:116

Pressarkivet, Uppsala: Trafikpolitik i dagspress, 1987-1997

Regeringsrätten, dom, 90-04-20

Regeringsrätten, dom, 1993-10-15

Regeringsrätten, dom, 1996-06-24

Stockholmsnytt, Radio Stockholm, 970130 (kl 9.00), 960513 (kl 17.00)

TT-RB (Köpenhamn), 960329

TT (Köpenhamn/Malmö), 960908

TT (Linköping), 920803

TT (Malmö), 931113, 960608, 960703, 960709, 960717, 960810

TT (Stockholm), 910603, 910612

Vägverket, stencil, 960104

Öresundskonsortiet, Ansökan om tillstånd att bygga fast förbindelse över Öresund, 1992-07-21

## PISA-projektets rapporter

---

1. Ekman, Marie 1995. *Arbetslivsfonden - en modern förvaltningsform. En jämförelse mellan Stockholm och Uppsala län. (ALF)*
2. Vaverka, Joakim 1995. *Särintressenas inflytande över den lagstiftande processen. En jämförande studie av lobbying i den amerikanska kongressen och ett svenskt riksdagsutskott. (KFB)*
3. Lautmann, Johan 1996. *Arbetslivsfonden: En kaderförvaltning? En studie av organisations- och förvaltningsstyrningen av Arbetslivsfonden. (ALF)*
4. Nyqvist, Charlotta 1996. *Organisationernas inflytande efter avkorporatiseringen.*
5. Hansson, Rikard 1996. *Inlandsbanan. Från försvar till turism på 100 år. (KFB)*
6. Tidestav, Kristina 1996. *Har tjänstemännen för stor makt i målstyrda myndigheter? En studie av brukarnas upplevelser och åsikter om Arbetslivsfonden. (ALF)*
7. Berg, Per-Åke 1996. *Arbetslivsfonden. Resultatet av ett politiskt spel. (ALF)*
8. Bosarfve, Sven 1996. *Byråkratins växt. Fallet Arbetslivsfonden. (ALF)*
9. Johansson, Ursula 1996. *Kön och makt i statsförvaltningen. En jämförelse mellan Arbetslivsfonden i fyra län. (ALF)*
10. Duit, Andreas 1996. *Makten och profeterna. Om partier och opinionsundersökningar.*
11. Wockelberg, Helena 1996. *Verksledningsdebatten. En analys av partiers och intresseorganisationers förvaltningspolitiska idéer.*
12. Vaverka, Joakim 1996. *Demokrati i förändring. En studie av lobbying mot kommunikations-, arbetsmarknads- och jordbrukssektorerna i Sverige. (KFB)*
13. Marcusson, Katja 1996. *Att uppvakta statsråd. (KFB)*
14. Oskarsson, Sven 1997. *Påverka och påverkas. 1994 års reformering av arbetslöshetsförsäkringen.*
15. Book, Cecilia 1997. *Kuppmakare och ideologiskt skifte? Om processen när socialdemokraterna upphävde valutaregleringen.*
16. Tidestav, Kristina 1997. *Förvaltningsstyrelser - En arena för makt- och intressekamp? En studie av vägverkets förvaltningsstyrelse. (KFB)*
17. Öberg, PerOla 1997. *Medborgarnas inflytande och särintressenas makt. Korporatism och lobbying i statsförvaltningen. Rapport till förvaltningspolitiska kommissionen.*

## PISA-projektets rapporter

---

18. Bergström, Jonas 1997. *Korporatismens död. Svenska Arbetsgivareföreningens avhopp från ämbetsverkens styrelser.*
19. Berg, Hans 1997. *Massmedia - folkföreträdare på frammarsch?*
20. Arnberg, Erik 1997. *Avkorporatiseringen, arbetsmarknadsmyndigheterna och arbetsgivarna. En studie av avkorporatiseringens effekter på Malmöhus länsarbetsnämnd 1993-95.*
21. Fogelberg, Petra 1997. *Trafikinformation som informationstrafik. (KFB)*
22. Berg, Per-Åke 1997. *Arbetslivsfondens organisation. Noggrant övervägande eller slump? (ALF)*
23. Hylander, Johannes 1997. *Påverkansförsök mot förvaltningen. En studie av Vägverkets arbetsplaner. (KFB)*
24. Karlsson, Karin 1997. *Olaglig kamp för djurens befrielse. Hur veganer försvarar användandet av olagliga metoder.*
25. Bjerstedt, Staffan 1997. *Särintressen i statliga verksstyrelser.*
26. Oskarsson, Sven 1997. *Frihet, Jämlikhet, Effektivitet. Debatten om lagen om anställningsskydd.*
27. Persson, Thomas 1997. *När socialdemokratin avvecklade det statliga bankägandet. En maktstudie om regeringens agerande vid beslutet att sälja Nordbanken.*
28. Olofsdotter, Sofia 1998. *Välfärdssystem i förändring. En studie av den svenska socialdemokratins syn på pensionsfrågan 1959 & 1994.*
29. Ullén, Lars 1998. *Civil olydnad. En kartläggning av civila olydnadsaktioner i Sverige 1990-1996.*
30. Danielsson, Marianne 1998. *Avregleringspolitiken – exemplet taxi. (KFB)*
31. Hååg, Karin 1998. *Dennisöverenskommelsen i pressen – en studie om opinionsbildning genom media och hur media medierar. (KFB)*
32. Sandström, Åsa 1998. *Direkta aktioner. En studie av direkta aktioner i vägbyggnadskonflikter, 1987-1997. (KFB)*
33. Berg, Per-Åke 1998. *Arbetslivsfonden avvecklas. Debatten om när Arbetslivsfonden avvecklades och besluten om att dra in 5 miljarder kronor från fonden. (ALF)*

## PISA-projektets rapporter

---

34. Lundgaard, Mads 1998. *Påverkan av politiska beslut. Intresseorganisationer som lobbyister. En jämförande studie av LO, LRF och SAF.*
35. Ekstam, Mattias 1998. *Den intresserade staten. Regeringens kontakter med remissinstanserna i kultur- och mediafrågor, före och efter kulturdepartementets inrättande.*
36. Fornstedt, Anna 1998. *Tar lobbyisterna över? En studie av lobbying riktad mot Trafikutskottet i Sveriges Riksdag. (KFB)*
37. Morén, Kristoffer 1998. *Från Keynes till normpolitik. Om socialdemokratin, LO och den ekonomiska politikens förändring 1990.*
38. Wahlgren, Anna 1998. *DN Debatt och Brännpunkt. En studie i vad debattforumen i Dagens Nyheter respektive Svenska Dagbladet betyder för samhällsdebatten.*
39. Holm, Stefan 1998. *Avkorporatisering? En empirisk undersökning rörande särintressen i statliga kommittéer.*
40. Lundin, Henrik 1998. *Demokrati i förändring. En ny form av intresserepresentation växer fram.*
41. Björnemo, Anna 1998. *Myndigheter och massmedia. En fallstudie av Arbetsmarknadsstyrelsen.*
42. Andersson, Hanna, *EUs strukturfonder och svensk korporatism. En studie av de regionala kommittéerna för Mål 3.*
43. Åkerblom, Elisabet 1998. *SACO som särintresse och allmänintresse. Organisationens påverkan på arbetsmarknadspolitikområdet.*
44. Egervärn, Jonas 1998, *Lobbyingen kring försvarsfrågan 1996.*

