



Markus Idvall

”Manifest glömska: Bromotståndet som gömt och glömt samhällstrauma”

ur

Orvar Löfgren & Fredrik Nilsson (red.)

Regionauterna: Öresundsregionen från vision till vardag
(2010)

Serie: Centrum för Danmarksstudier nr 24, ISSN: 1651-775X

Upplaga för elektronisk publicering 2022 för forsknings-, utbildnings- och biblioteksverksamhet och ej för kommersiella ändamål.

Publicerad med tillstånd från Makadam förlag.

DOI: <https://doi.org/10.37852/oblu.135.c194>

Tryckt utgåva finns i bokhandeln:

ISBN 978-91-7061-079-0

Makadam förlag, Göteborg & Stockholm

www.makadambok.se

Edition to be published electronically 2022 for research, educational and library needs, and not for commercial purposes. Published by permission from Makadam Publishers.

DOI: <https://doi.org/10.37852/oblu.135.c194>

A printed version is available through book stores:

ISBN 978-91-7061-079-0

Makadam Publishers, Göteborg & Stockholm, Sweden

www.makadambok.se

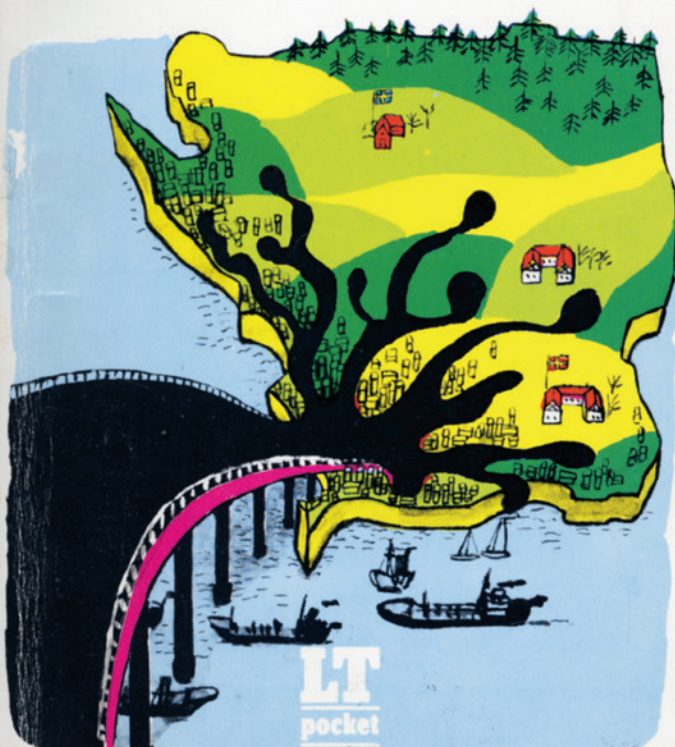


Denna text är licensierad under CC BY-NC-ND. Det betyder att du får sprida verket, men bara i icke-kommersiella sammanhang. Du får inte bearbeta verket och om du sprider det måste du ange ovanstående som upphovsperson för artikeln. Se fullständiga villkor:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.sv>

Öresunds bron

En av Nordens viktigaste planeringsfrågor —
kritiskt belyst och debatterad.



MANIFEST GLÖMSKA BROMOTSTÅNDET SOM GÖMT OCH GLÖMT SAMHÄLLSTRAUMA

Markus Idvall

Seeing one thing is not seeing another. Recounting one drama is forgetting another.¹

Då den fasta Öresundsförbindelsen eller »bron« mellan Köpenhamn och Malmö snart fyller tio år står klimatfrågan högt på den världspolitiska agendan. Före detta vicepresidenten i USA Al Gores film *An Inconvenient Truth* hade säkert stor betydelse i detta avseende när den kom 2006. Men de politiska ledarna har också lyssnat till de forskare som långt tidigare startade hela diskussionen. Vid ett bestämt tillfälle började dessa varna för de förödande globala klimatförändringar som kunde komma i spåren av den växande användningen av fossila bränslen inom industri och trafik. Parallellt med politikernas ökade engagemang för klimatet har olika miljöorganisationer inlett ett arbete med klimatfrågor. Begreppet klimaträttvisa har lanserats som en kritik av världens industriländer för dessas orättfärdiga förbrukning av jordens resurser på bekostnad inte bara av det globala klimatet utan även av länder i tredje och fjärde världen. Den klimatsmarta livsstilen har på samma gång framhållits som en grund för hur den egna vardagen kan anpassas efter de nya kraven på minskade koldioxidutsläpp.

Bron brukar inte förknippas med den pågående klimatpolitiska debatten trots att den främjar både regional biltrafik och internationell flygtrafik, två aktiviteter som släpper ut stora mängder med koldioxid.² Sedan den öppnades för trafik år 2000 har den istället haft flera framgångsrika trafikår. I synnerhet den förment miljövänliga kollektivtrafiken med tåg har beskrivits som en succé. Berättelsen om den lyckosamt invigda och numera tillämpade bron har sammanflätats med den äldre berättelsen om

⇨ Omslaget, tecknat av Christer Byhr, till *Aktion Skåne-Miljös debattbok om Öresundsbron*, som kom ut våren 1974. I boken presenterade ett stort antal forskare, journalister, aktivister m.fl. sina viktigaste argument mot den planerade bron.

den framväxande Öresundsregionen. I detta »nyregionaliserande« sammanhang, där superlativerna ofta ligger nära till hands, har det varit lätt att glömma att bron en gång var en kontroversiell miljöfråga, vilket den faktiskt var i flera decennier. Särskilt de tidiga anhängarna av bron kan i dag ha svårt att erinra sig det motstånd som den planerade bron och det initierade brobygget för inte så länge sedan gav upphov till. Bromotståndets diffusa karaktär blir inte mindre av att själva brolandskapet saknar alla spår av den gröna aktivismen.

Men hur kommer det sig att bromotstånd har blivit en så främmande fågel i dagens regionala sammanhang? Hur har denna specifika miljöaktivism glömts bort av sin samtid? Hur har den gömts undan och osynliggjorts under den korta perioden efter brons invigning 2000? Hur har själva bron kommit att omges av en specifik »manifest glömska« i filosofen Paul Ricœurs mening, en glömska på ytan som beslöjar bestämda känsliga delar av brons tillkomsthistoria?³ Ett preliminärt svar på dessa frågor är att brokonflikten var ett samhälleligt trauma, vars upplösning med broinvigningen innebar inledningen till en period för utövandet av praktisk glömska. Bromotståndarna hade ju förlorat kampen mot broanhängarna. De sistnämnda – »vinnarna« – har inte haft något intresse av att berätta och påminna om det förflutna, om dessa årtionden då bromotstånd var en realitet. Bromotståndarna själva har också gått vidare i livet. Det motstånd som de en gång i tiden uppamade mot den tänkta och i sinom tid påbörjade bron, kan de i dag ha olika känslor inför. Somliga kan fortfarande drivas av en stark antagonism i sakfrågan. Andra kan ha förlorat sin motståndsvilja och kanske rent av blivit brovänligt inställda med tiden.

I artikeln har jag som mål att närma mig dessa frågor, liksom mitt tentativa antagande ovan om att huvudfrågan gäller ett samhällstrauma i någon bemärkelse, genom att återerövra delar av den aktuella glömda och gömda politiska historien.⁴ Utifrån ett material som samlades in på 1990-talet, bestående av observationer, intervjuer och tidningsklipp, ska jag redogöra för några valda delar av den broaktivism som inleddes i början av 1970-talet och som sedan höll i sig fram till att bron togs i bruk år 2000. Fokus faller på bromotståndets dubbeltydiga och kroppsliga estetik, på dess pendling mellan å ena sidan den *agiterande* kampform som var central för bromotståndets offentliga genomslag hos allmänheten och i medierna och som hade *kroppen-i-rörelse* som yttersta förutsättning, och å andra sidan den *bevakande* stil som var viktig för kritiken av och samtalet med myndigheter och broanhängare och vars grundläggande politiska koreografi var en kropp som inte provocerade eller stötte bort sina antagonister utan som var ett exempel på *kroppen-i-vila*. Två individers agerande under bromotståndsdecennier-na får åskådliggöra de skilda men kompletterande motståndsstilarna.⁵ Barbro Melan-

der, som var initiativtagare till samt under olika perioder sekreterare och ordförande i föreningen Aktion Skåne-Miljö, representerar den bevakande stilen. Roland Rittman, ledande inom först Fronten mot Öresundsbron och senare Kampanjen mot Örestad, utgör exempel på den agiterande motståndsstilen.⁶ Nedan inleds analysen med ett par fältobservationer från en vecka i juni 1995. Bron var då föremål för två olika aktioner med Melander och Rittman som deltagare. Bygget hade vid denna tid godkänts av både den svenska och den danska regeringen. På den svenska sidan var man emellertid mitt uppe i en period då bron skulle miljöprövas i olika instanser. I denna kritiska fas hade jag möjlighet att följa bromotståndarnas aktiviteter och samtidigt få en egen erfarenhet av de två motståndsstilarnas särskilda förutsättningar. Efter den inledande analysen av dessa observationer utgår jag från det år, 1973, då broaktivismen startade, för att ytterligare åskådliggöra Melanders och Rittmans skilda men kompletterande motståndsstilar. Avslutningsvis ställs frågan om bromotståndets existens i dag som potentiell handling och som historiskt fenomen.

Koncessionsförhandlingar i Malmö och ett vikingatåg på Söderslätt

Onsdagen den 14 juni 1995, klockan 08:40

Vi är utanför Sheraton Hotel vid Triangeln i Malmö, där snart en offentlig förhandling ska inledas mellan Öresundsbrokonsortiet och Koncessionsnämnden för miljöskydd angående tillståndet att uppföra en bro över Öresund. Medlemmar i Miljöförbundet Jordens vänner håller på att veckla ut en banderoll framför hotellentrén. Strax dyker en person upp som jag känner igen från tidningsspalterna: Högni Hansson som är miljöchef i Landskrona kommun. Vi står alla och pratar en stund innan vi går in i den höga byggnaden där hotellet huserar. I hissen upp till våningen med förhandlingssalen säger Högni Hansson om de kommande förhandlingarna som är tänkta att pågå i tre dagar: »Det går snabbt, det kommer bara att ta två dagar.«

Klockan 09:00

Förhandlingarna inleds punktligt i salen Svansjön. Jag sitter rätt långt bak i salen för att ha överblick över det som händer. Barbro Melander har infunnit sig i god tid och sitter i mittdelen av salen tillsammans med flera andra broaktivister. Jag lägger märke till henne precis innan mötet öppnas av koncessionsnämndens ordförande, som har tagit plats längst fram i salen vid ett långt bord tillsammans med nämndens övriga fyra medlemmar. Barbro har varit framme vid det långa bordet och överlämnat ett papper till

ordförande. Ingen dialog med honom utan bara ett snabbt överräckande av det som jag förmodar är en skrivelse från Aktion Skåne-Miljö i det aktuella ärendet.

Nämndens ordförande låter inledningsvis alla presentera sig. Närmast nämndens långbord, vid eget långbord med blå duk, sitter, från nämnden sett, konsortiets representanter till höger och olika myndighetsrepresentanter till vänster. Konsortiets företrädare i dag av en handfull av personer. Förutom vd Sven Landelius finns konsortiets advokat samt några av konsortiets experter på miljöfrågor närvarande. En av dessa experter är den riksbekante miljökampen Björn Gillberg. Han är kontroversiell inom miljörörelsen eftersom han har valt att stå på konsortiets sida i brofrågan. Närvarande myndigheter är Naturvårdsverket, Länsstyrelsen, Malmö stad, Miljönämnden i Malmö och Miljönämnden i Landskrona.

Presentationsrundan fortsätter i den mer allmänna avdelningen där stolarna, i avsaknad av bord med blå duk, står ensamma i långa rader. Barbro reser sig från sin stol och säger med hög och myndig röst: »Aktion Skåne-Miljö«. Vidare presenterar sig företrädare för Miljöförbundet Jordens Vänner, Aktion Stoppa Bron och Limhamns Miljöförening. Representanterna för den »skrivande pressen« längst bak i salen avstår från att presentera sig, liksom jag själv.

Klockan 12:25

Det är lunchpaus i förhandlingarna. Tillsammans med några bromotståndare har jag slagit mig ned vid ett bord på en servering i skyskrapans galleria. Vi talar om förmiddagen som har varit. Dramatiken har uteblivit då förhandlingarna har inletts. Man har hunnit påbörja den längre procedur då konsortiet mer i detalj ska berätta om bron och dess anslutningar, hur allt ska utformas och vilka störningar som eventuellt kan uppstå i fråga om buller, vibrationer, luft, vattenmiljö m.m. Barbro, som har yttrat sig ett par gånger under förmiddagens förhandlingar, säger nu vid bordet i gallerian att hon saknar stöd från övriga landet i brofrågan. Hon menar att stockholmarna numera bara är intresserade av Dennispaketet.⁷ Frågan om Öresundsbron verkar inte vara något som berör dem längre. Barbro får medhåll från de andra runt bordet.

På vägen tillbaka till hotellets förhandlingssal frågar jag Barbro om hon ska vara med vid Roland Rittmans planerade manifestation mot bron kommande lördag. Detta så kallade vikingatåg mot Örestad, har jag nyligen fått veta av Roland själv per telefon, ska dessutom avsluta en hel veckas protestaktioner mot en planerad genomfartsled i Trelleborg. Tåget ska enligt planerna gå mellan två historiska, vikingatida platser: Trelleborgen i centrala Trelleborg och Lindholmens borgen som ligger drygt två mil nordost om staden vid Börringesjön. På den sistnämnda platsen som är slutdestination för marschen kom-

mer det därtill att pågå en av Trelleborgs kommun arrangerad medeltidsfestival denna kommande lördag med anledning av att den gamla borgruinen fyller sex hundra år. Nej, svarar Barbro, hon ska inte delta i vikingatåget.

Klockan 15:30

Barbro har fått ordet från koncessionsnämndens ordförande. Hon reser sig från sin stol och ger synpunkter på det som konsortiet nyss har presenterat. Hon är kritisk och efterlyser större precision i analyserna. Hon ger ett säkert intryck. Hon är värtalig och påläst. Nämndens ordförande tackar för inlägget och ber konsortiet att förtydliga sig på den punkt som Barbro tar upp. Konsortiet visar sig ha en annan uppfattning, vilket man redogör för. Barbro ges ingen replik utan förhandlingarna löper vidare med nya frågor och kommentarer från det allt mer aktiva auditoriet.

Klockan 16:30

Förhandlingarna är slut för dagen. Koncessionsnämndens ordförande påminner om att morgondagen börjar med ett besök på konsortiets broutställning i centrala Malmö och därefter en besiktning av Lernacken, området för det planerade brofästet. Konsortiet har hyrt in en buss för att transportera nämndens medlemmar och övriga intresserade.

Jag satt med vid koncessionsnämndens förhandlingar även under den andra dagen. Efter den inledande utflykten till broutställningen och platsen för det planerade brofästet fortsatte förhandlingarna ungefär som vid dag ett. Sammantaget under dessa förhandlingsdagar befann sig kropparna i vila då de olika parterna lade fram sina argument och angav sina skäl för den egna ståndpunkten. Det var en politisk praktik som genom att äga rum vid bord skapade en (illusorisk) bild av jämlikhet (mellan ett antal stillasittande kroppar). Det fanns en strävan efter enighet och pragmatiska lösningar så långt det var möjligt, men det var också en sorts pacifisering av de kroppar som kunde tänkas bli oroliga och gränslösa.⁸ Men då broaktivisterna i realiteten saknade ett eget bord vid dessa förhandlingar, blir deras roll där än mer svårtolkad. Hur uppfattade egentligen koncessionsnämnden deras närvaro? Sågs bromotståndarna som en reell röst i förhandlingarna eller som en, i det läge frågan hade kommit, ovidkommande opinionsyttning, med drag av det *agiterande* förhållningssätt som medlemmarna i Miljöförbundet Jordens Vänner gav uttryck för då de vecklade ut sin banderoll utanför hotellet första förhandlingsdagen?

Lördagen den 17 juni 1995, Trelleborg, klockan 10:30

Det är någonting som inte stämmer när jag kommer fram till kuststadens senaste attraktion: den alldeles nyligen rekonstruerade Trelleborgen. Platsen är visserligen full med folk.



*»Stoppa Öresundsbron« och »Luk Barsebäck«:
två centrala paroller för vikingatåget i Trelleborg
liksom för Rolands eget liv som motståndare till
bron och Örestadtanken.*

*sidor av Sundet. Hennes egen närvaro här och nu är ett levande bevis för det, är andeme-
ningen. Efter en stund tar S. från Helsingborg över mikrofonen. Han varnar för den re-
gionala obalans mellan norra och södra Öresundsområdet som bron kommer att leda till.*

*Då Roland får tillbaka mikrofonen börjar han läsa från ett manuskript som han håller
framför sig:*

*FOLK ÄR I RÖRELSE ÖVERALLT! FOLK ÄR I RÖRELSE ÖVERALLT! Detta kon-
staterades av en skrämde herreman som packade sina pengar och värdesaker och stack
från sitt slott in till Helsingborg...*

*De flesta är emellertid där för att titta
på ringborgen, inte för att demonstrera
mot Örestad. Trots att tidpunkten för
avmarsch är nära är det bara en hand-
full demonstranter på plats. Roland ser
glad ut när jag kommer. Dagen till ära
har han iklätt sig en svart väst med två
protestmärken fastsydda på bröstet, det
ena mot bron och det andra mot kärn-
kraften. Men han är orolig för den stun-
dande marschen. Av någon anledning
har han fått återbud från de fältbiologer
som tidigare i veckan har tältat i stadens
centrum i protest mot den planerade
genomfartsleden. Uteblivit har också
den rika tillströmning av demonstran-
ter från Köpenhamn, Malmö-Lund och
Helsingborg som man förväntat sig.*

Klockan 12.00

*På torget: M., tågets enda danska del-
tagare, har fått mikrofonen av Roland.
Trelleborgarna fortsätter att passera
utan att stanna. Bänkarna framför oss
stod tomma när vi kom och gapar fort-
farande tomma. M. förklarar segervisst
att motståndet mot bron finns på båda*

Talet, har jag fått veta innan, är identiskt med den appell som Roland höll mot Örestad för knappt tjugo år sedan i samband med den första stora atommarschen mot Barsebäck. Då som nu var Roland demonstrationens ledare. Då som nu var det väsentligt att förankra den inledda aktionen i de historiska tidevarven. En bonderevolt i 1800-talets Skåne blir den naturliga upptakten i ett upprop som sedan spänner över olika regionala och historiska konflikthårdar: Sturup, Örestad, bron. Fler och fler stannar till på torget och lyssnar. Några enstaka slår sig ned på bänkarna. En och annan lägger en peng i bössorna som bärs runt och skriver samtidigt sitt namn på protestlistorna.

Klockan 13:10

Vi är på väg österut i staden och vår poliseskort har lämnat oss. Bilisterna bakom oss verkar inte förstå att vår lilla grupp på gatan är en demonstration. De lägger sig tätt inpå och tutar. Till sist finns det ingen annan utväg än att stiga upp på trottoaren.

Vi kommer allt längre från stadens centrum och möter allt färre människor. Vi passerar sträckningen för den planerade led som vi demonstrerar emot. Strax bortom detta vägbygge möter M. upp. Hon har hämtat Rolands bil, en blå Saab, som vi ska turas om att köra under vår fotvandring till Lindholmen. Efter en gemensam granskning av kartan börjar vi så smått vika av inåt land. Vid stadens vattentorn tar den man som har följt med tåget enbart för att protestera mot den nya genomfartsleden avsked av oss. Han önskar oss lycka till och vänder sedan tillbaka in mot stan i sällskap med sin sjuårige son, demonstrationens yngste deltagare.

Protestmarschen har förvandlats till en mer rogivande utflykt i ett försommarlandskap med sol och varma vindar. Alla bär ryggsäck med proviant och annat för att klara den långa vandring som ligger framför oss. Vårt första mål är inte Lindholmen utan pilgrimskyrkan i Fru Alstad som ligger på vägen. Här har Roland avtalat med en präst, känd i bygden som aktiv bromotståndare, att denne ska hålla en mässa mot bron samtidigt som tågets demonstranter pustar ut.

Klockan 15:30

Kyrkklockor ringer på avstånd. Vi närmar oss Fru Alstad. M. har kört i förväg för att förvarna om att vi är på väg. I backen upp till kyrkan blir vi plötsligt fotograferade av någon som dyker upp bakom en buske inne i en trädgård.

Prästen och hans fru, som också är präst, möter oss på kyrktrappan. De verkar inte nedslagna över att vi är så få utan bjuder oss in i kyrkan. Under gudstjänsten talar den brokriske prästen, klädd i vit skrud, engagerat om nödvändigheten att kämpa för skapelsen.

Klockan 17:50

När vi efter en kort paus i ett vägska! passerar ett ensamt hus utmed vägen möter vi två män i trettioårsåldern. Den ene av dem säger spydigt till Roland: »Har du inget bättre att göra!« Roland, som verkar känna männen, försöker skämta och svarar: »Det är ju lördag!« Han talar en stund med de båda männen medan vi andra avvaktar i bakgrunden. Roland frågar om huruvida de kände till att demonstrationen skulle äga rum. Mannen som ställde den spydiga frågan verkar inte intresserad av att fortsätta konversationen utan går i väg. Med ryggen mot oss svarar han ändå: »Ja, jag läste om det i tidningen.«

Klockan 19:00

Ingen tar direkt notis om oss när vi kommer fram till Lindholmen. Vår sista gemensamma insats blir att sätta flygblad på bilarnas vindrutor vid parkeringsplatsen i utkanten av festivalområdet.

Under denna vecka i juni 1995 då jag följde bromotståndarna blev det tydligt att jag hade att göra med två skilda motståndspraktiker. Att marschera fram på en landsväg i protest mot bron utgjorde helt enkelt en annan sorts kroppsligt baserad motståndsstil än att sitta ned i förhandlingar om bron. Att marschera var att sätta kroppen i rörelse *mot* den tänkta bron snarare än att låta samma bro röra sig *omkring* den egna stillasittande kroppen. Kroppen-i-rörelse, till skillnad från kroppen-i-vila, var och är sålunda ett instrument eller medium för att fastslå omöjligheten i den kompromiss som motparten eventuellt kan vara intresserad av vid segslitna förhandlingar. Broaktivismens kropp-i-rörelse var det definitiva uttrycket för att »vi bromotståndare« aldrig kan enas med »de andra«, med »broanhängarna«.

Broaktivismens födelse

Den ekologiska balansen är redan rubbad i sydvästra Skåne. Enbart trafiktekniska och merkantila skäl får aldrig utgöra grunden för ett så viktigt avgörande som en broförbindelse av denna storleksordning. In i kalkylen måste föras miljömässiga negativa följder genom ökad industrialisering och ökad befolkning. Detta medför ytterligare ökning av föroreningen av luft, vatten och jord, buller och trängsel på vägarna. De fördelar en bro skulle ge i form av kontakter och tillgång till kultur och nöjen måste jämföras med dessa ekologiska nackdelar. Det blir människan som fysiskt och psykiskt kommer att drabbas.

I augusti 1973 yttrade sig Aktion Skåne-Miljö till den svenska riksdagen och det danska folketinget över den planerade bron mellan Malmö och Köpenhamn. Den citerade tex-

ten ovan är ett utdrag ur yttrandets sammanfattning. Den illustrerar miljögruppens dåvarande hållning i brofrågan, vilket var att de statliga utredningar och rapporter som hade behandlat brofrågan mellan 1962 och 1973 var otillräckliga i det att de enbart koncentrerade sig på tekniska och ekonomiska aspekter.⁹ Nu pläderade Aktion Skåne-Miljö för en ekologisk utredning från myndigheternas sida. I yttrandet anförde man flera skäl till att en sådan utredning måste genomföras. Ett flertal risker var enligt miljögruppen outredda: det ökade trafikflöde som bron skulle generera, det energislöseri som till exempel innebar att brons biltransporter skulle bli sex gånger mer energikrävande än transporter med båt, liksom den markförstöring och asfaltering av den goda jorden som bron och dess landsanslutningar skulle förorsaka i en värld med massvält. Yttrandet var undertecknat av förbundets ordförande och vice ordförande samt av Barbro Melander, som vid denna tid var gruppens sekreterare.

Barbro, privatlärare i botten, hade på 1960-talet haft ett ekologiskt uppvaknande med bland annat den internationellt kände livsmedelsforskaren och växtfysiologen Georg Borgströms radioföreläsningar om miljöns betydelse för världens fortlevnad. Hon hade också bedrivit u-landsarbete och företagit en resa till Indien, som vände upp och ned på alla begrepp. Hon var 55 år gammal när hon i juni 1971 var med om att starta Förbundet Aktion Skåne-Miljö vid ett konstituerande möte på Alnarp. En styrelse, där Barbro kom att ingå, utsågs och stadgar antogs. I ett brev daterat augusti 1971 till den dåvarande landshövdingen i Skåne Gösta Netzen framträdde sedan den nya miljögruppens profil som var att bidra med upplysning och information i miljöfrågor som rörde Skåne.

Förbundets syfte är [...] att arbeta för en bättre planering av markanvändning och utkomstmöjligheter som skapar goda livsbetingelser och harmoniska människor inom hela Skåne.

Vår förhoppning är att vi skall kunna räkna med Eder välvilliga inställning, då vår målsättning går ut på att påverka planeringen så att god åkerjord och natur i största möjliga utsträckning skyddas och boendemiljön göres trivsamt så den kan bidra till skapandet av harmoniska människor.

Vinterhalvåret 1972–73 inträffade så några händelser som blev avgörande för Aktion Skåne-Miljö:s beslut om att inleda en bevakning av brofrågan. I november 1972 gjorde först Sveriges kommunikationsminister Bengt Norling ett offentligt uttalande som väckte stor uppmärksamhet. Han förklarade att Sverige kunde åta sig att självt bygga och bekosta en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, under förutsättning att Danmark samtidigt löste storflygplatsfrågan på sin sida om Sundet.¹⁰ I januari 1973 lade sedan den regionala samarbetsorganisationen Sydvästra Skånes kommunalförbund

fram en regionplan för sydvästra Skåne, som hade Öresundsbron som ett av sina grund-element och som i övrigt talade om en ökad urbaniseringstakt och befolkningstillväxt i regionen.¹¹ Samtidigt höll Malmö-Lunds nya och kontroversiella flygplats Sturup och dess olika väganslutningar på att färdigställas. Under januari till mars 1973 blossade en intensiv debatt i lokalpressen upp, om den planerade väg 816 som skulle dras genom ett skogsparti i trakten av Holmeja. Den planerade vägsträckan var ur miljövännernas synvinkel förkastlig eftersom syftet med vägen endast var att korta bilresan mellan Lund och Sturup med några få minuter, samtidigt som skogen på platsen skulle ödeläggas. I mars kulminerade konfrontationen när vägbygget inleddes med trädfällning under bevakning av polis. Miljöaktivister, inklusive representanter för Aktion Skåne-Miljö, lyckades inte hindra vägbygget, men de hade stora delar av opinionen på sin sida. Den skånska miljørörelsen var på så vis född och letade efter ett nytt mål för sin aktivism.¹²

Det kritiska yttrande som Barbro Melander och hennes kamrater i Aktion Skåne-Miljö presenterade i augusti 1973 hade sannolikt formulerats över sommaren samma år. Naturfotografen och journalisten Arne Schmitz var en inspiratör i detta sammanhang. Redan i maj 1973 hade denne, i en av sina kolumner i *Sydsvenskan*, beskrivit den planerade Öresundsbron som en *miljöfara*.

Det kan sägas, att Öresundsbron planerats och utretts i många tiotals år, men det som gjorts är inte alls tillräckligt. De tekniska och ekonomiska beräkningarna kan möjligen vara tillfredsställande utförda, men mycket mera kräves idag för ett så enormt och ingripande projekt. De trafiktekniska följderna i Skåne är knappt beaktade, inte de sociala och samhällsgeografiska och – naturligtvis, är det frestande att säga – inte heller de ekologiska eller miljömässiga.¹³

Hösten 1973 blev intensiv för Barbro och gruppen omkring henne. Motståndet mot bron ökade successivt och hade den planerade riksdagsdebatten om brofrågan i december som tidshorisont. Aktion Skåne-Miljö skickade flera skrivelser om bron till den svenska riksdagen under denna period. I september 1973 offentliggjorde man också sitt remissvar till Sydvästra Skånes kommunalförbunds regionplan. I samband med detta beskrevs Öresundsbron som ett miljöhot som skulle medföra att trafiktrycket skulle öka och god åkerjord försvinna i Skåne.¹⁴

Hösten 1973 var också den period då Roland Rittman på allvar trädde in i kampen mot bron. Om Barbro Melander representerade en grupp medelålders och relativt väletablerade personer i den förda miljökampen, så var Roland en företrädare för tidens nya ekologiska och politiska rörelse bland ungdomar och unga vuxna. Han var fältbiolog och hade redan som tonåring på 1960-talet arbetat med miljöfrågor i Trelleborgs



50 demonstranter mötte Öresundsrådets delegater

Stoppa bron! Ljöd talkören från ett 50-tal demonstranter när kommunikationsminister Bengt Norling och deltagarna i Öresundsrådets årsmöte i går eftermiddag tågade in till förhandlingarna i församlingshemmet i Trelleborg. Det var miljövärdsgruppen vid Skurups folkhögskola

och Fronten mot Öresundsbron som stod bakom demonstrationen anförd av bl a Roland Rittman. De ställde upp med ett tiotal plakat (se bilden) och spred flygblad med uppmaning att riksdagen skall förmås stoppa projektet nu i höst. När årsmötet skulle börja försvann demonstranter-

na och arrangörerna var något förvånade över att de inte stannade kvar och hörde Bengt Norlings anförande. Det fanns gott om lediga platser i församlingshemmet. Läs vidare om Öresundsrådets årsmöte på sid 10 där också Norlings tal refereras.

En bild från demonstrationen i Trelleborg 1973 mot Öresundsrådet och Sveriges kommunikationsminister, som Roland Rittman senare kom att minnas som särskilt framgångsrik.

kommun. Under några år runt 1970 fungerade han också som ansvarig för medlemsrekryteringen inom Skånes Fältbiologer. När han kom till Lund som student engagerade han sig i en miljögrupp som kallade sig Kommunergrillan. Vid två studentaftnar lyckades han också skapa medial uppmärksamhet kring miljöfrågorna i Öresundsregionen

genom att verbalt angripa först statsministern Tage Erlander och sedan dennes efterträdare Olof Palme vid deras respektive besök i Lund.¹⁵

Våren 1973 hade Roland ännu varit student. Han gick sista terminen på sin lärarutbildning i Stockholm och följde kampen mot väg 816 på distans. När han kom tillbaka till Skåne längre fram på året tog han anställning vid Skurups folkhögskola. Här fanns också en miljögrupp som Roland snart var engagerad i. Tillsammans med elever och lärarkollegor vid folkhögskolan tog han i september 1973 initiativ till en paraplyorganisation för motståndet mot bron, som fick heta Fronten mot Öresundsbron. Aktion Skåne-Miljö hörde till de miljöorganisationer som anslöt sig till Fronten mot Öresundsbron. Fronten blev sedan drivande vid organiserandet av de demonstrationer mot bron som satte sin prägel på hösten 1973. Samspelet med medierna var viktigt i detta sammanhang. Demonstrationståg, brodebatter, konferenser, utställningar – alla möjliga arrangemang skulle inte bara samla folk vid enskilda tillfällen, utan också leda till att det skrevs i tidningarna och talades i radio och tv om bromotståndet. Kroppen-i-rörelse skulle alltid ta vidare gestalt i medierna. En i detta avseende lyckad manifestation var en aktion i början av oktober 1973 då den svensk-danska kommunala samarbetsorganisationen Öresundsrådet hade ett möte i Trelleborg, med Sveriges kommunikationsminister Bengt Norling som en av de inbjudna. I min intervju med Roland 1994 mindes han aktionen som en av de mest framgångsrika under 1973.

Öresundsrådet, de samlades i Trelleborg på ett möte om Öresundsregionen och Örestad. Det fick vi reda på och på några dagars varsel fick vi skolan [Skurups folkhögskola] ledig. De som ville. Vi åkte i en bilkaravan ner. Vi hade demonstrationstillstånd, vi hade gjort plakat, och vi hade gjort talkörer och pressmeddelanden. Vi räknade ju med att det skulle vara massmedia där också, och det blev en fullständig framgång, för där var ju alla massmedia från Norden samlade. Det var en stor sak. Och de glömde ju alla de här pamparna som travade in där, för de fotograferade ju oss och... Det slog, det blev så kraftfullt, när vi kom runt hörnet fram till lokalen där och visade upp oss för massmedia och politikerna, så att de körde det gång på gång som en trailer i tv-programmen under flera år liksom för att illustrera Öresundsbromotståndet.

Fronten mot Öresundsbron var i första hand en lokal organisation för det skånska bromotståndet. Den fortsatte att verka under hela hösten 1973 men blev snart kompletterad med ytterligare en paraplyorganisation som kom att betona det nordiska sammanhanget. Nordiska Kampanjen mot Öresundsbron konstituerades vid ett broseminarium i Malmö i november 1973. Kampanjen samlade miljö- och ungdomsorganisationer från hela Norden. Grunden för detta var Föreningen Nordens Ungdomsrepresentantskap

och dess sekreterare Rune Lanestrands samarbete med de skånska broaktivisterna. Både Roland och Barbro var involverade i denna nordiska broaktivism som kulminerade i december 1973 då den svenska riksdagen skulle fatta beslut om frågan. Lördagen den 1 december hade utsetts till »Bromotståndets dag«. Över hela Norden demonstrerade miljögrupper mot bron denna dag. Stortorget i Malmö och Gustaf Adolfs torg i Göteborg var två av de många platser där »antibrodemonstranter« med »smörgåsplakat« med slagord mot bron« gjorde sin röst hörd under några timmar.¹⁶

Riksdagsdebatten ägde rum torsdagen den 13 december. Trots att majoriteten broanhängare var stor i riksdagen och utgången given vid den omröstning som skulle ske, så höll debatten på i flera timmar. Många riksdagsledamöter ville yttra sig i den omdebatterade frågan. Samtidigt genomfördes ytterligare utomparlamentariska manifestationer mot bron. Utanför riksdagshuset i Stockholm organiserade miljögruppen och Rolands och Barbros samarbetspartner Alternativ Stad en demonstration mot bron med en manlig Lucia i spetsen. Representanter för den Nordiska Kampanjen mot Öresundsbron uppvaktade i samband härmed trafikutskottets ordförande och folktopartisten Sven Gustafson. Vid uppvaktningen överräcktes ett upprop om ytterligare utredningar i brofrågan, som hade undertecknats av 137 forskare vid Lunds universitet och administrerats av Aktion Skåne-Miljö i samarbete med fältbiologer. Vidare denna riksdagsdebatt dag offentliggjorde Nordiska Kampanjen mot Öresundsbron en namnlista mot bron med 26 000 namn, baserad på en namninsamling som Fronten mot Öresundsbron stod bakom. Dagen efter kunde man läsa i tidningarna om dessa aktioner, men framför allt om att broanhängarna hade vunnit med förkrossande 215–97 vid voteringen i riksdagen. Socialdemokrater, moderater och folktopartister hade i huvudsak röstat för en bro medan centerpartister och vänsterpartiet kommunisternas ledamöter hade röstat emot.¹⁷

Den arbetsfördelning mellan bevakande och agiterande bromotståndare som var vedertagen ordning 1995 kännetecknade sålunda broaktivismen redan under födelseåret 1973. Barbro Melander och hennes grupp Aktion Skåne-Miljö hade från första början som sin profil att skriva yttranden över brofrågan till olika makthavare och myndigheter. Roland Rittmans arbete inom Fronten mot Öresundsbron kom samtidigt att etablera honom som en av bromotståndets centrala agiterande krafter. Liksom 1995 kunde emellertid rågången mellan agitation och bevakning ibland vara hårfin. Under den kritiska månaden december 1973 till exempel tog i stort sett samtliga bromotståndare, inklusive dem med bevakande stil, strid mot bron utifrån agiterande motståndsformer. Bevakningen fick därmed temporärt ge plats för full koncentration på agitation.

»Brodjävulen«, Citytunneln och den manifesta glömskan

När jag våren 2009 börjar mitt arbete med denna artikel är jag intresserad av hur broaktivismen i allmänhet och Rittmans och Melanders motstånd i synnerhet har överlevt det faktum att bron nu existerar som materiell verklighet. Jag känner till att Roland, sedan vi sågs senast, har startat ett eget företag inom livsmedelsbranschen. I min egen morgontidning har jag läst om hans annorlunda företag som finns i Sydskåne och som är specialiserat på att sälja och leverera vilda örter, bär, svamp, ekologiskt odlade grönsaker m.m. till restauranger i storstäderna. På nätet hittar jag hans företags hemsida. Jag blir en smula förvånad då jag ser att det refereras till »bron till Danmark« när det geografiska läget för den gård i södra Skåne som härbärgerar företaget beskrivs.¹⁸

En söndag i september 2009 besöker jag Roland på hans gård. Han visar mig runt och berättar samtidigt om sin firma. När vi sedan kommer in på kontoret är det som om han anar vad jag ska fråga om i intervjun. Innan vi har hunnit sätta oss »erkänner« han att han använder »brodjävulen« vid sina resor till Köpenhamn med leveranser. Han hade dock mycket hellre velat åka med en bilfärja eller en snabb katamaran. Visst hade han behövt följa en tidtabell då, men det hade fungerat lika bra, menar han.

I den inspelade intervjun fördjupar sig Roland i saken. Bron har visserligen blivit den väg som i hans tillvaro gör det möjligt för honom att komma snabbt fram till och tillbaka från sina kunder i Köpenhamn. Att han som bor i Sydskåne ens skulle överväga att fara med bilfärjan Helsingborg–Helsingør känns bara absurt. Men bron är också förknippad med rigiditet. I Rolands ögon är den ett slags struktur som inte ger några alternativ. Bron har skapat ett monopol eller ett monolandskap i södra Öresundsregionen där det inte finns utrymme för andra resealternativ än bron. Rolands val att använda bron är därmed inget fritt val, utan resorna över bron sker mer av tvång. Han har blivit ett slags motvillig regionaut i Öresundsområdet.¹⁹ Han vidhåller det som han sade till en journalist från *Sydsvenskan* i maj 2005 i samband med att Barsebäcks kärnkraftsverk stängdes:

Nu har vi stoppat Barsebäck. Nästa steg är att avveckla Öresundsbron och stoppa Citytunneln. De leder utvecklingen fel. Det som möjligen behövs är en järnvägstunnel från Malmö till Köpenhamn.²⁰

I intervjun med mig är det inte den eventuella stora tidsvinsten eller goda framkomligheten som Roland kommer sig för att tala om när han beskriver sina resor över bron, utan en landskapsbild av ansenlig miljösymbolisk betydelse. Körandes på högbron

brukar han, bakom ratten, speja både norrut och söderut och samtidigt glädja sig åt en miljöstrid som i hans ögon fick ett klart bättre utfall än brokampen. I norr ser han då konturerna av det nedlagda Barsebäckswerket som han under flera årtionden bekämpade inom organisationer som Kampanjen mot Örestad och Barsebäcksoffensiv. I söder fastnar hans blick på de många vindkraftstorn som numera finns vid Lillgrund. I Öresundsregionen har vindkraften segrat över kärnkraften och Roland känner sig med rätta delaktig i denna seger.

Barbro avled för några år sedan, men när jag googlar på Aktion Skåne-Miljö finner jag att gruppen är aktiv alltså. Senaste årsmötet var 2008. Att döma av hemsidan är dock bron inte längre ett huvudämne inom gruppen. Men under fliken »Aktuellt« hittar jag uppgifter om att Aktion Skåne-Miljö har anmält det brorelaterade infrastrukturprojektet Citytunneln till Europadomstolen. Anledningen är enligt hemsidan dels att »[m]iljödomstolen [inte] lyssnade [...] på våra miljöargument trots att vi kunde åberopa experter«, dels att alla de tusentals arbetstillfällen som skulle gynna Malmö, har gått till tyskar, danskar och polacker samt »[n]ågra ledande jobb« till Stockholm. Det sistnämnda är förstås inget miljöargument utan liknar mer ett populistiskt förhållningssätt som ställer Malmö mot övriga världen.²¹

På sätt och vis förefaller sålunda både det agiterande och bevakande bromotståndet att bestå. Agitationen av i dag är dock mer privat än offentlig, mer symbolisk än faktisk, och ur kroppslig och materiell synvinkel sker den i linje med snarare än på tvärs emot de ramar som brons nya reseregion omfattar. Även bevakningen är mer begränsad än tidigare. Att den ändå vidmakthålls betyder att den, eller snarare dess basala praktiker, snabbt kan tas i bruk på ett mer omfattande sätt igen vid eventuella nya krishärdar, som exempelvis i anslutning till det utrymme för miljökamp som den planerade bron över Fehmarn Bält mellan Rødby och Puttgarden potentiellt innebär.

På samma gång åskådliggör Barbros bortgång hur bräckligt det kollektiva minnet kan vara och hur beroende det är av enskilda personers närvaro. På 1990-talet tillhörde bromotståndarna tre olika generationer. Dels var det två generationer av unga respektive äldre aktivister från 1970-talets första år av motstånd, dels en ny ung generation av motståndare som »debuterade« på 1990-talet. När medlemmar i den äldsta av dessa tre motståndsgenerationer, till vilken Barbro hörde, dör, försvinner samtidigt väsentliga delar av minnet om motståndet mot bron. Om inte motståndsstilarna underhålls av nya generationer kommer sålunda de specifika erfarenheterna så småningom att falla i glömska. Det bromotstånd som man i dag kan misstänka i huvudsak är *gömt*, riskerar därmed också snart vara ett alldeles *glömt* fenomen. Det kan uttryckas som att den manifesta glömskan allt mer fördjupas samtidigt som (historien om) broaktivismen

försvinner som valmöjlighet från den allmänna repertoar för politisk handling, inom vars ramar samhällets grundläggande konflikter ska förstås och hanteras.

Noter

1. Paul Ricœur, *Memory, History, Forgetting*, Chicago & London 2004, s. 452.
2. Klimatforskaren Christian Azar anger att transporterna år 2000 stod för 14 % av de samlade utsläppen av växthusgaser (inklusive koldioxid). Flygtrafiken motsvarade ungefär 2 % av utsläppen. Problemet med flygtrafiken är, menar Azar, »inte de nuvarande totala utsläppen, utan den snabba ökningen [av flygtrafiken] i kombination med att det är betydligt svårare att hitta tekniska lösningar på flygets klimatpåverkan än på utsläppen från andra sektorer, exempelvis elproduktionen«: *Makten över klimatet*, Stockholm 2008, s. 18.
3. Glömskan beskrivs som att den har olika vertikala nivåer. Det finns en djup respektive en ytlig eller manifest glömska. Det är i det senare fallet som man också kan tala om bruk och missbruk av glömskan: Ricœur, s. 412–418, 443–456.
4. Orvar Löfgren talar om gömd och glömd historia utifrån en diskussion kring kulturarv och landskapsupplevelse. Utväljandet och glömskan spelar en central roll då kulturlandskap gestaltas, sakraliseras och emotionaliseras: »Kulturarvets renässans: Landskapsupplevelse mellan marknad och politik«, *Rig*, nr 1–2, 1997, s. 9–11.
5. Analysen av motståndet och dess samhällstraumatiska betydelse bygger sålunda på den teoretiska distinktionen mellan olika aktörers mobilitet respektive immobilitet. Inom forskningen är denna uppsplätning inte helt ovanlig. Filosofen Gilles Deleuze och psykiatrikern Félix Guattari diskuterar exempelvis rummets egenskaper utifrån en distinktion mellan stillasittande och rörliga individer: *Nomadology. The war machine*, Edinburgh 1986.
6. Etnologer brukar i vanliga fall inte röja sina informanternas riktiga namn av hänsyn till personernas integritet. I denna artikel väljer jag att göra motsatsen, dels av det skälet att en sådan anonymisering inte låter sig göras så lätt eftersom både Rittman och Melander var offentliga personer under sina år som brottotståndare (de framträdde ofta i medierna både som intervjuobjekt och som skribenter), dels för att jag vill bejaka den strävan efter att ge vittnesbörd som ofta finns hos aktörer som har deltagit i olika politiskt och etiskt laddade stridigheter.
7. Dennispaketet fick sitt namn efter chefsförhandlaren och riksbankschefen Bengt Dennis och var en politisk överenskommelse i början av 1990-talet mellan socialdemokrater, moderater och folkpartister i Stockholms stad och län om att bygga ett antal trafik- och ringleder i Stockholmsregionen. Dennispaketet väckte stora protester och ledde till ett omfattande miljömotstånd: Ulf Stahre, *Den gröna staden. Stadsomvandling och stadsmiljöförändring i det nutida Stockholm*, Stockholm 2004.
8. Anne Knudsen, *Her går det godt, send flere penge*, København 1996, s. 12–19.
9. Till dessa statliga arbeten hörde bl.a. SOU 1962:53, *Öresundsförbindelsen. Del I. Utredningar och förslag*. Betänkande avgivet av svenska och danska öresundsdelegationerna, samt SOU 1967:54, *Fasta förbindelser över Öresund. Översyn av Öresundsdelegationernas betänkande (SOU 1962:53 och 54)*. Redogörelse avgiven år 1967 av svenska och danska Öresundsgrupperna.
10. *Arbetet* 22.11.1972.
11. *Förslag till regionplan 1972 för sydvästra Skåne*, Malmö 1973.
12. Markus Idvall, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid*, Lund 2000, s. 189ff.
13. *Sydsvenska Dagbladet* 28.5.1973.
14. *Arbetet* 5.9.1973, *Dagens Nyheter* 5.9.1973.
15. *Arbetet* 29.3.1969, 27.4.1971.
16. *Arbetet* 2.12.1973, *Göteborgs-Posten* 2.12.1973.
17. *Arbetet* 14.12.1973, *Dagens Nyheter* 13.12.1973, *Göteborgs-Posten* 13.12.1973, *Sydsvenskan* 14.12.1973.
18. www.rittman-jordnara.com, 2009-09-12.
19. Tom O'Dell, »Regionauterna«, *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen, Orvar Löfgren, Lund 2002, s. 97–113.
20. *Sydsvenskan* 31.5.2005.
21. www.skane-miljo.org.se, 2009-09-04.

Referenser

Offentligt tryck

SOU 1962:53, *Öresundsförbindelsen. Del I. Utredningar och förslag*. Betänkande avgivet av svenska och danska öresundsdelegationerna

SOU 1967:54, *Fasta förbindelser över Öresund. Översyn av Öresundsdelegationernas betänkande (SOU 1962:53 och 54)*. Redogörelse avgiven år 1967 av svenska och danska Öresundsgruppen

Tidningar

Arbetet 1969, 1971, 1972, 1973

Dagens Nyheter 1973

Göteborgs-Posten 1973

Sydsvenska Dagbladet/Sydsvenskan 1973, 2005

Trelleborgs Allehanda 4.10.1973

Hemsidor

www.skane-miljo.org.se (Aktion Skåne-Miljö)

www.rittman-jordnara.com (Roland Rittmans företag)

Tryckta källor och litteratur

Azar, Christian, *Makten över klimatet*, Bonniers, Stockholm 2008

Deleuze, Gilles & Guattari, Félix, *Nomadology. The war machine*, Semiotext(e), Edinburgh 1986

Förslag till regionplan 1972 för sydvästra Skåne, Malmö 1973

Idvall, Markus, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid*, Nordic Academic Press, Lund 2000

Knudsen, Anne, *Her går det godt, send flere penge*, Gyldendal, København 1996

Löfgren, Orvar, »Kulturarvets renässans. Landskapsupplevelse mellan marknad och politik«, *Rig*, nr 1–2, 1997

Melander, Barbro & Ingegerd Wachtmeister, red., *Öresundsbron – den hotfulla bron*, Stockholm 1974

O'Dell, Tom, »Regionauterna«, *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002

Ricœur, Paul, *Memory, History, Forgetting*, University of Chicago Press, Chicago & London 2004

Stahre, Ulf, *Den gröna staden. Stadsomvandling och stadsmiljörelse i det nutida Stockholm*, Atlas, Stockholm 2004