Principer i klinch

Öresundsbron och cykelorganisationerna

MARTIN EMANUEL

Sommaren 1991 beslutade Sveriges riksdag och Danmarks folketing att godkänna ett avtal mellan de båda ländernas regeringar om en fast förbindelse över Öresund. Förbindelsen skulle utformas som en kombinerad väg- och järnvägsbro med fyrfilig motorväg och dubbelspår för järnväg mellan Köpenhamn och Malmö. Nio år senare, sommaren 2000, kunde Öresundsbron invigas. Den bestod då av en högbro över de svenska farlederna Flint- och Trindelrännan, en lågbrodel, och en tunnel under den danska farleden Drogden. Öresundsbron hade en lång förhistoria och det fanns skeden då den planerades med cykelbanor. Men den byggda förbindelsen hade inga cykelbanor och att cykla på den är förbjudet. I detta kapitel kommer vi att följa de svenska och danska cykelorganisationernas hållning gentemot Öresundsbron och cykelbanor på den.

Cykeln har sedan 1970-talet fått tjäna som symbol för ett mjukare och miljövänligare samhälle. Cykelorganisationer ser sig idag ofta som en del av miljörörelsen. Tron på cykeln som ett miljövänligt transportmedel är en vanlig anledning att engagera sig cykelpolitiskt. Men en annan ingång kan vara frustrationen över en upplevd obalans i hur våra transportsystem tar olika hänsyn till olika slags trafikanter och indirekt medborgare. Dessa två motiv att engagera sig ger upphov till olika perspektiv på förhållandet mellan miljö och cykling. Å ena sidan framhålls ett ökat cyklande som en väg till ett hållbart samhälle. Å andra sidan framhålls cykelns miljövänlighet som ett argument för att cyklister måste förses med bättre förhållanden.

Men det finns tillfällen då miljöperspektivet och rättighetsperspekti-

vet krockar. Cykelorganisationernas hållning till en fast förbindelse över Öresund är ett belysande exempel. Utifrån ett strikt hållbarhets- och miljöperspektiv vore det bästa en järnvägstunnel under Öresund snarare än en kominerad bil- och järnvägsbro, eftersom det skulle prioritera kollektivtrafiken och hålla biltrafiken stången. Men ifall den kombinerade bil- och järnvägsbron trots allt skulle byggas vore det bästa ur ett likarättsperspektiv att cyklister (och fotgängare) fick tillgång till denna på samma villkor som bilister och tågresenärer. Både dessa perspektiv fanns representerade bland cykelorganisationer i Sverige och Danmark. Inom Dansk Cyklist Forbund (DCF), som var mer aktivt i frågan än de svenska organisationerna, fanns i själva verket två olika falanger som representerade respektive perspektiv, vilket innebar en ständig dragkamp om vad som skulle vara organisationens officiella hållning utåt. Det är denna dragkamp som står i centrum i detta kapitel.[1]

Min utgångspunkt är alltså inte att cykelorganisationerna är enhetliga homogena aktörer med ett enkelt identifierbart mål. Inte heller är jag intresserad av förbundets heterogena karaktär *per se*: interna hierarkier, maktkamper och förehavanden inom organisationen. Undersökningen ligger närmare det organisationsforskaren W. Richard Scotts identifierar som ett tredje övergripande organisationsteoretiskt perspektiv, som lägger större vikt vid processer än strukturer samtidigt som organisationens beroendeförhållande till kontext och miljö uppmärksammas mera. Organisationen reproduceras av skiftande koalitioner av deltagare som alla är inbäddade i en bredare kontext. Nedan kommer jag i linje med detta perspektiv att sätta Dansk Cyklist Forbunds heterogenitet i samband med förändringar i (en del av) den miljö som organisationen verkade i och försökte påverka: trafikpolitiken kring Öresund och en fast Öresundsförbindelse.[2]

Öresundsförbindelsen från idé till beslut

Tankar om en fast förbindelse över Öresund hade förekommit åtminstone sedan slutet av 1800-talet. Det handlade huvudsakligen om

Fig. 22. Øresundsbroen. Perspektiv af Brobanen.

BILD 1. Ett dansk-svenskt konsortium lade 1936 fram ett förslag om nytt motorvägsnät i Danmark. I förslaget ingick en Öresundsbro utrustad med cykelbana. Ur *Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund*.

privata initiativ som hämtade inspiration i järnvägens snabba utveckling i Europa och som ville koppla upp Norden på det framväxande internationella järnvägsnätet. En järnvägstunnel skulle minska Sveriges isolering i förhållande till det kontinentala Europa.[3]

På 1930-talet fördes en Öresundsförbindelse åter på tal, nu som en del av en storstilad motorvägsplan för Danmark framlagd av ett dansk-svenskt konsortium. Planens förslag till Öresundsförbindelse utgjordes

av en kombinerad väg- och järnvägsbro mellan Malmö och Köpenhamn vars vägsektion var utrustad med gång- och cykelbanor. Konsortiet tänkte sig att förbindelsen skulle finansieras med en differentierad broavgift beroende på trafikantslag där även cyklister fick betala.[4]

Förslaget överlämnades till statsmakterna men blev liggande på grund av krigsutbrottet. Nya initiativ togs efter kriget av ovan nämnda liksom av andra konsortier, vilka lade fram olika planer på väg- och järnvägsförbindelser i både norra och södra Öresund. Efter inledande samtal mellan den svenska och den danska regeringen 1954 tillsattes den gemensamma Öresundsdelegationen, vilken 1962 lade fram sitt förslag om en kombinerad bil- och järnvägsbro mellan Helsingborg och Helsingör samtidigt som man höll dörren öppen för en framtida kompletterande förbindelse i södra Öresund.[5] Cykelbanor var inte från början uteslutna, men delegationen slutade i bedömningen att förbindelsen borde byggas utan cykelbanor eftersom sådana skulle bli ”synnerligen kostnadskrävande”.[6]

Inte i någon senare framlagd statlig utredning om en Öresundsförbindelse togs cykelbanor upp till behandling. En eventuell vägbro tänktes utformad som motorväg och sådana uteslöt per definition både cyklister och annan långsammare trafik.

Den fasta förbindelsens utformning och placering var emellertid föremål för fortsatt utredning och livlig debatt. En förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör var billigast och tillfredsställde bäst den svenska statens önskemål om förbättrade transporter mellan Sverige och kontinenten. Kritiker menade att en bro mellan Malmö och Köpenhamn skulle ge större samhällsekonomiska fördelar. Den statliga utredning som 1964 fick i uppdrag att följa upp Öresundsdelegationens material landade 1967 i ett betänkande som starkare betonade de regionala effekterna av en fast förbindelse och förespråkade en placering Malmö–Köpenhamn.[7]

I slutet av 1960-talet fördes förhandlingar mellan den svenska och den danska regeringen om en paketlösning med en sexfilig vägbro

mellan Malmö och Köpenhamn, flygplats på Saltholm och en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Förhandlingarna gick i lås och en överenskommelse undertecknades 1973, vilken följdes av ett positivt majoritetsbeslut i Sveriges riksdag. Oljekris, växande miljörörelse och vikande framtidsoptimism grusade emellertid planerna. Danska Folketinget röstade ned flygplatsen på Saltholmen 1975, vilket fick svenskarna att bryta avtalet.[8]

Det skulle dröja ytterligare 16 år innan ett nytt regeringsavtal om en Öresundsförbindelse ratificerades. Processen dit var en snårig historia med inslag av politiskt rävspel och påtryckningar från starka industriintressen. Förhandlingar om en fast Öresundsförbindelse återupptogs vid mitten av 1980-talet. Upptakten har beskrivits som ett framgångsrikt lobbyarbete av framträdande europeiska industriledare som 1982 samlades i ”The Roundtable of European Industrialists” med Volvos koncernchef Pehr G. Gyllenhammar i spetsen. Roundtable-gruppens nordiska avstickare, ScanLink-konsortiet, lyckades engagera den svenska och danska staten för en fast Öresundsförbindelse. En ny Öresundsdelegation tillsattes sommaren 1984 som året därpå föreslog en sänktunnel för järnvägstrafik Helsingborg–Helsingör och en fyrfilig motorvägsbro Malmö–Köpenhamn. Efter ett tilläggsuppdrag rekommenderade delegationen i juli 1987 istället en kombinerad bil- och järnvägsbro mellan Malmö och Köpenhamn vars vägavgifter skulle finansiera även järnvägen. De regionala motiven till en fast Öresundsförbindelse hade vid det laget vuxit sig starkare och en kombinerad bro Malmö–Köpenhamn rekommenderades på basis av dess förväntade regionalekonomiska effekter.[9]

Avtalet mellan den svenska och den danska regeringen som undertecknades våren 1991 nämnde inga cykelbanor. Senare hävdade politiker och tjänstemän som varit involverade i de svensk-danska förhandlingarna att man hade haft cykelbanor uppe till diskussion, men att det avfärdats på ett tidigt stadium och att det därför aldrig förekommit något egentligt beslutsunderlag i frågan.[10]

Frågan uppmärksammades av cykelorganisationerna i ett sent skede. Hösten 1990 skrev Nils Wemmenhed, som drev Cykelfrämjandets Malmökrets arbete i frågan, till Vägverkets generaldirektör Lennart Johansson och framförde krav på att cyklisternas behov togs i beaktande i planeringsstadiet, bäst i form av en dubbelriktad cykelbana på ena sidan av bron. Blev det en järnvägstunnel var det viktigt att cyklister tillförsäkrades rätten att ta med cykel på tågen. Johansson försäkrade att hänsyn skulle tas till cyklisters behov, men han var inte säker på att cykelbanor var bästa sättet. Det skulle kunna bli för dyrt för cyklisterna (som liksom alla andra måste betala för att utnyttja bron) och både högbron och den två kilometer långa tunneln skulle bli obehagliga för cykling.[11]

Med det verkar de svenska organisationerna ha nöjt sig. På den danska sidan var det först våren 1991 som Öresundsförbindelsen uppmärksammades på allvar. Fokus hade under en längre tid legat på Stora Bältbron – DCF hade förgäves försökt få till stånd en cykelbana där – och ingen räknade med att Öresundsbron skulle aktualiseras så snabbt som skedde. Organisationen blev, liksom den danska miljörörelsen i stort, tagna på sängen av den betydelsefulla socialdemokratiska partiledningens omsvängning angående Öresundsförbindelsen.[12]

De danska socialdemokraterna förespråkade – liksom miljörörelsen och även delar av den svenska socialdemokratin – en tågtunnel framför en kombinerad bro. Officiellt av miljöhänsyn men i praktiken även för att säkra svenska godstransporter genom Danmark och för att få till stånd en järnvägsförbindelse till Kastrup. Den svenska partiledningen gick emellertid hårt fram, körde över det egna partiets gräsrötter och hotade danskarna med att låta SJ sköta de kontinentala förbindelserna med snabbfärjor till Tyskland om de inte gick med på den kombinerade förbindelsen.[13]

Inom loppet av några få månader gjorde den danska S-ledningen en helomvändning, gav den kombinerade bron sitt stöd och uppmanade den danska regeringen att sluta avtal med den svenska dito. I

början av mars 1991 ingick den danska regeringen med Konservative och Venstre en överenskommelse om bron med Socialdemokraterne och Centrum-Demokraterne. När trafikminister Kaj Ikast (K) kort därpå skickade ut en diger rapport om miljökonsekvenserna av att bygga en bro på remiss blev det startskottet för en dansk offentlig debatt om en fast Öresundsförbindelse. Avtalet mellan de två regeringarna undertecknades den 23 mars och den 2 maj lade Ikast fram ett lagförslag om en fast förbindelse över Öresund. Lagförslaget följdes under maj och juni månad av en stor mängd alternativa förslag från ingenjörsfirmor och forskare men de avvisades utan vidare undersökning. Partierna bakom överenskommelsen var vid det laget fast beslutna om den kombinerade broförbindelsen.[14]

”Det är realistiskt att cykla över Öresund”

Den intensiva debatt om alternativa lösningar och dess miljöeffekter som pågick våren 1991 handlade främst om havsmiljön, men DCF försökte utnyttja den för att propagera för cykelbanor.[15] Förbundets första agerande för en cykelbana på Öresundsförbindelsen ägde rum den 31 maj 1991, i form av ett brev från DCF:s styrelseledamot Ernst Poulsen till trafikminister Ikast. Med utgångspunkt i exemplet Golden Gate, som hade cykelbanor, undrade Poulsen varför samma sak inte var möjligt på Öresundsbron. Som argument mot en cykelbana på Öresundsbron förde Ikast fram att en sådan inte skulle ”förränta sig” med den förväntade storleken på cykeltrafik. Vidare skulle ventilationsförhållandena i den två kilometer långa sänktunneln inte bli ”acceptabla”.[16]

Poulsen förde som svar fram exempel på tunnlar ute i Europa där cykling var tillåten och uppenbarligen möjlig. Utifrån ett räkneexempel menade han att bron skulle betala tillbaka sig inom 30 år. Ikast svar kom först i september 1991, efter att Folketinget ratificerat regeringsavtalet om Öresundsförbindelsen. Frågan om cykelbana hade enligt Ikast övervägts men förkastats under de dansk-svenska för-

handlingarna, och nu ”omöjliggjorde” regeringsavtalet att cykelbana anlades; saken var ”avslutad”. Samtidigt upplyste han om att partierna bakom överenskommelsen genom ett tillägg i anläggningslagen skapat garantier för att möjligheterna att transportera cyklar över bron skulle ägnas särskilt omsorg.[17]

Ernst Poulsen hade inlett sitt idoga arbete med att tillbakavisa de argument mot cykelbana på bron som fördes fram av trafikministern och andra. Han lyckades få ministeriet att backa om att det skulle vara omöjligt att cykla på bron och en rundringning hos rederierna som trafikerade Öresund gav vid handen att antalet cyklister som fraktade sina cyklar med färjor över sundet var tre gånger fler än vad som dittills uppgivits av ministeriet. Med dessa uppgifter som underlag uppmanade Poulsen de trafikpolitiska ordförandena för fyra politiska partier att kräva en trafikprognos och kostnadsberäkning för att bredda vägrenen och åstadkomma en cykel- och gångbana.[18] En minoritet i folketinget föreslog förgäves en grundligare genomgång av miljömässiga konsekvenser och alternativ, bland annat med avseende på cyklismens förutsättningar.[19]

Knäckfrågan var emellertid kostnaden för en cykelbana och på den punkten fick DCF med Poulsen i spetsen jobba hårt innan man nådde ett genombrott. Enligt Vejdirektoratets beräkningar uppgick kostnaden till mer än det dubbla jämfört med de som förbundet låtit genomföra, vilket senare (alltför sent) visade sig bero på att direktoratet räknat på enkelriktade cykelbanor på båda sidor av förbindelsen medan förbundet föreslagit en dubbelriktad cykelbana på ena sidan.[20]

I februari 1992 samlade Poulsen sina rön som ifrågasatte Trafikministeriets argument mot en cykelbana på bron i en rapport som gavs ut av DCF. Han efterlyste en mer realistisk kostnadsberäkning av en cykelbana (det här var innan man fått kännedom om Vejdirektoratets beräkningar) och ville att cyklingens positiva betydelse vägdes in i den övergripande bedömningen av en cykelbana på förbindelsen.[21] Rapporten rönte ingen större uppmärksamhet. Annorlunda var

det när en något reviderad, omsorgsfullt formgiven och illustrerad version under hösten samma år gavs ut under titeln ”Sådan cykler man over Øresund”. Liksom tidigare försökte Poulsen skjuta motargumenten i sank genom att föra fram exempel som visade att det ur teknisk synvinkel var möjligt att anlägga cykelbanor. Cykelbanor skulle dessutom kunna utnyttjas vid underhållsarbete och liknande. Med nuvarande utformning måste ett körfält tas i anspråk vid en trafikolycka eller ett motorhaveri.[22]

Vidare formulerade Poulsen nya argument kring cykelbanans kostnad och attraktionskraft. Merkostnaden för att förse bron med cykelbanor var marginell – mindre än en procent – jämfört med anläggningskostnaderna i sin helhet. Angående dess attraktionskraft på cyklister underströk Poulsen att Öresundsbron inte i första hand skulle utnyttjas för arbetspendling, utan för cykelturism och utflykter, och för den sortens cykling var förbindelsens 17 km inte alls någon särskilt lång distans. ”De fysiska strapatserna är … en del av upplevelsen”, menade Poulsen,”och därför kommer en Öresundsbro närmast att verka som en magnet på cykelturister.” I början av 1990-talet tog 30–35 000 cyklister färjan över sundet, men med cykelbanor på bron menade Poulsen att 100 000 cyklister om året var en försiktig uppskattning.[23]

Poulsen summerade med att man visst kunde cykla över Öresund, men att frågan var om ”om politikerna *vill*, att det ska kunna låta sig göras.” Retorik och praktik gick här skilda vägar, menade han, för parallellt med allt prat om miljön lät politikerna merparten av resurserna gå till vägar, broar och tunnlar som inte fick användas av fotgängare och cyklister. Ett förbud mot fotgängare och cyklister på förbindelsen skulle enligt Poulsen skada Danmarks image som ett cykelvänligt land.[24]

Rapporten gick ut brett, bland annat till samtliga folketingsledamöter, och fick stort medialt genomslag med artiklar i flera dagstidningar som underströk att det visst var möjligt att förse Öresundsförbindelsen med cykelbana.[25] För trafikminister Kaj Ikast var frågan

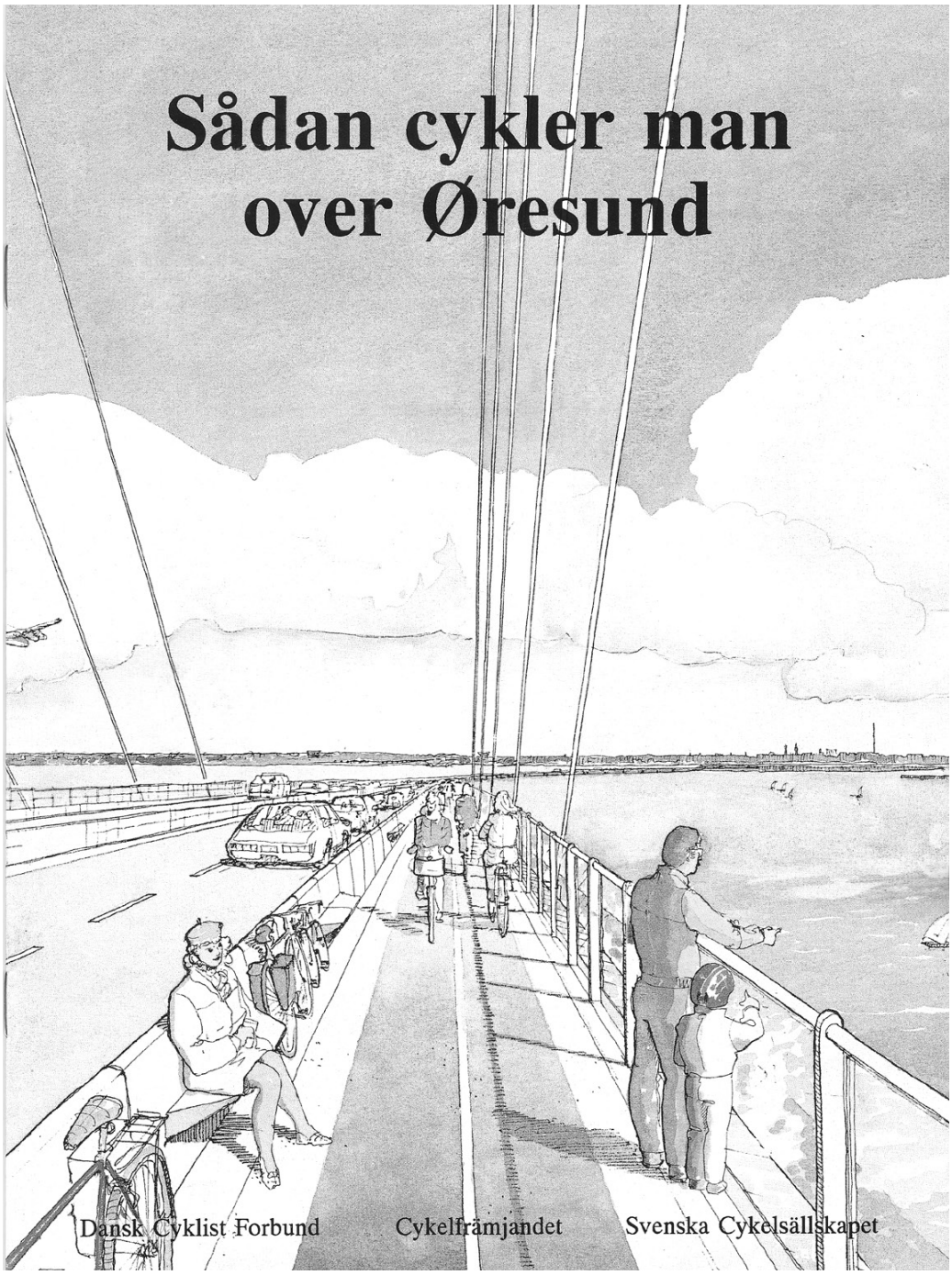

BILD 2. I "Sådan cykler man over Øresund" samlade Dansk Cyklist Forbunds styrelseledamot Ernst Poulsen sina motargument till påståendena om att det var omöjligt att förse bron med en sådan. Arkitekten Peter Munch anlitades för att illustrera hur en Öresundsförbindelse med cykelbana skulle kunna se ut.

emellertid avslutad. I *Politiken* hävdade han att det vore för farligt att släppa upp cyklister på bron, och att släppa in dem i tunneln vore helt enkelt ”oansvarigt”.[26]

På den svenska sidan verkar cykelorganisationerna vid det här laget ha accepterat att Öresundsförbindelsen inte skulle få någon cykelbana. I ett remissvar till Länsstyrelsen 1992 beklagade Cykelfrämjandet detta faktum och underströk att det därför var desto viktigare att möjligheten att ta med cykeln på allmänna kommunikationsmedel inte försämrades.[27] Men de svenska organisationerna bidrog ekonomiskt till ”Sådan cykler man over Øresund” och hjälpte till att sprida rapporten till svenska nyckelpersoner, politiker och media.[28] Möjligen var det dessa uppvaktningar som fick socialdemokraterna Martin Nilsson och Ulrica Messing att i slutet av januari föreslå en cykelbana på Öresundsbron. I likhet med många av sina partivänner föredrog Nilsson och Messing förvisso av miljöhänsyn en borrad järnvägstunnel framför den kombinerade bron, men när bron nu ändå skulle byggas såg de gärna att ”miljövänliga kommunikationer och friluftsliv” stimulerades. Trafikutskottet avstyrkte och riksdagen avslog motionen eftersom avtalet om förbindelsen inte innehöll någon gång- och cykelbana och då särskilt sänktunneln talade emot att tillåta cykling.[29]

Cykelfrämjandets Malmökrets bjöd med anledning av rapporten in Poulsen till en presskonferens i Stadshuset i Malmö i januari 1993. Utspelet uppmärksammades i den sydsvenska pressen. Jan Ramqvist, ordföranden i Malmökretsen och ingenjör vid gatukontoret i Malmö, menade att det var en ”skandal” att bygga en bro som inte gav plats för alla trafikslag. Dagen efter presskonferensen gick koncessionsförhandlingarna om Öresundbron, som ägde rum i Malmö, in på sin sista dag. DCF och Cykelfrämjandet hoppades där kunna åstadkomma ett tilläggsyrkande om cykelbana på bron.[30] Koncessionsnämnden avfärdade emellertid snabbt Poulsens synpunkter som oväsentliga för de snävt havsmiljöinriktade förhandlingarna.[31]

Svenska Cykelsällskapet var å sin sida cementerade bromotståndare. I sitt följebrev till rapporten var organisationen mån om att framhålla detta och redogöra för den problematiska helhetsbilden ur miljösynpunkt. Helst ingen bro, resonerade sällskapets frontfigur Lars Brynolf, men om en bro trots allt skulle byggas borde den förses med cykelbana.[32]

Moratorium mot arbete för cykelbana på Öresundsbron

I framställningen hittills har det framstått som självklart att Dansk Cyklist Forbund skulle arbeta för cykelbanor på Öresundsförbindelsen. Så var alls inte fallet. I likhet med Svenska Cykelsällskapet var den officiella hållningen länge att det inte borde byggas någon bro. Förbundet var, liksom stora delar av miljörörelsen, principiellt emot en kombinerad bil- och järnvägsbro och föredrog en borrad järnvägstunnel.[33]

Särskilt inom organisationens Brundtlandsutskott arbetade man idogt mot Öresundsbron. Låt oss gå tillbaka i tiden. Inför det stundande beslutet i folketinget den 14 augusti 1991 arrangerade utskottet en aktion mot ”motorvägsbron”. En mindre grupp medlemmar barrikaderade den 6 augusti förbindelsens tänkta fortsatta dragning på Amager med ett ”tältläger” under en kort tid innan man blev avhyst av polisen. Två dagar senare inleddes en tre dagars cykeldemonstration med början i Rødby Havn och slutpunkt på Amager – den sträcka som förbundet befarade skulle bli motorväg om Folketinget röstade för en Öresundsbro och därefter inledde förhandlingar om etableringen av en förbindelse över Femernsund.[34]

Från 1991 var DCF:s officiella hållning utåt att man föredrog en järnvägstunnel, men att man, i fall det ändå blev en bro, ville ha till stånd en cykelbana på den.[35] Det principiella bromotståndet kom dock att ersättas med en ny linje, som innebar ett erkännande av att Öresundsbron antagits i både Sverige och Danmark, och att man därför uteslutande skulle arbeta för att ge cyklister tillgång till bron med cykelbanan.[36]

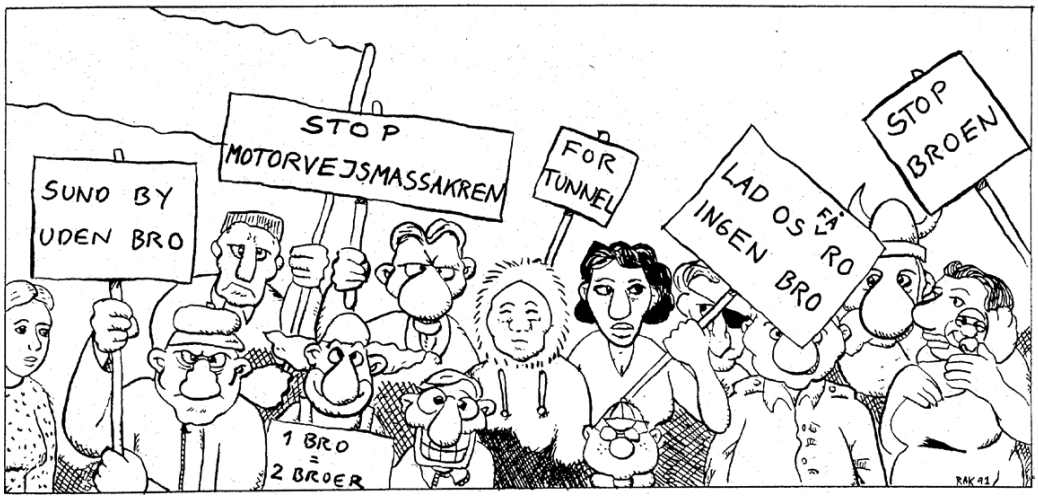

BILD 3. Teckning av signaturen RAK från pressmedelandet inför Dansk Cyklist Forbunds tredagarsdemonstration per cykel mot Öresundsbron.

Brundtlandsutskottet reagerade starkt när förbundets representanter förde fram en gång- och cykelbana som ett sätt att ge bron en ”mjukare profil” och motverka dess ”motorvägsimage”.[37] Utskottet menade att Ernst Poulsens linje riskerade att ge intrycket av att organisationen ville ha en bro och man gjorde återkommande försök att desarmera arbetet för en cykelbana på bron. Vid förbundets landsmöten 1991 och 1992 försökte Brundtlandsutskottet (1992 tillsammans med Köpenhamnsavdelningen) få till en ny syftesparagraf som tryckte på hållbara transporter snarare än ”cyklisternas särintressen”. I praktiken innebar det att man inte skulle jobba för cykelbanor på Öresundsbron utan begränsa sitt arbete till att motarbeta den kombinerade förbindelsen som uppfattades som alltför miljöbelastande.[38]

Förslagen om stadgeändring blev emellertid nedröstade vid båda tillfällena och i november 1992 dödförklarade utskottet frågan.[39] Men i början av 1993 utsattes Öresundsförbindelsen av skarp kritik från flera håll. Den internationella expertpanel som tillsatts av den svenska och den danska regeringen, liksom den svenska koncessionsnämnden, underkände oberoende av varandra Öresundsförbindelsen i dess dåvarande utformning. De merkostnader som ett säker-

ställande av vattengenomströmningen skulle medföra gav kritiker av bron vatten på sin kvarn.[40] DCF:s Brundtlandsutskott betraktade i och med de två rapporterna och dess efterverkningar brofrågan som ”återöppnad”, vilket också borde få konsekvenser för förbundets politik. Utskottets Lars Georg Jensen (även konsulent vid Danmarks Naturfredningsforening) riktade kritik mot förbundets arbetsutskott för att alltför ensidigt fokusera på frågan om cykelbanor på bron. Om DCF fortsatte sin ”cykelbana-på-bron-kampanj” kunde det bara uppfattas som stöd för en ”bilbro” som nu var förklarad miljömässigt ohållbar. Det vore enligt utskottet mycket olyckligt för offentlighetens uppfattning av Dansk Cyklist Forbund. Förbundet måste därför revidera sin praktiska politik och gå tillbaka till att arbeta för en borrad järnvägstunnel ”och enbart det” – kompletterat med en omfattande och flexibel medtagning av cyklar på tåg.[41]

Förbundets ordförande Walther Knudsen försvarade Ernst Poulsens frivilliga insatser för att få till stånd en cykelbana på bron, men menade att man borde hålla låg profil i frågan nu när politikernas uppslutning bakom Öresundsbron inte var lika solid som tidigare. Styrelsen tog i mars också beslut med den andemeningen.[42]

Vid förbundets landsmöte i Odense i maj 1993 blev Öresundsförbindelsen föremål för livlig debatt och flera omröstningar. Församlingen riktade kritik mot att styrelsen prioriterat arbetet med cykelbana på bron framför en ren järnvägstunnel, men röstade ned ett förslag om att helt strypa arbetet med cykelbanan. Man enades vidare (med knapp majoritet) om en skrivning som innebar att kravet på en järnvägstunnel sattes före kravet på en cykelbana på bron om en sådan trots allt blev av.[43] Upplägget lämnade öppet för förbundets båda falanger att driva sin linje, vilket kanske är typiskt för en gräsrotsorganisation där en stor del av resurserna är det arbete som de aktiva lägger ned. Enligt Ernst Poulsen bromsade DCF:s beslutande organ sällan enskildas initiativ så länge de inte motverkade organisationens syften.[44] Samtidigt blottlade upplägget en omvänd principiell prio-

riteringsordning. Samma upplägg återkom i förbundets erinran mot Öresundsförbindelsen som gick in i början av juli 1993.[45]

Därmed kunde man tro att oenigheterna var överstökade. Men mitt under arbetet med den gemensamma skrivelsen kom det till bromotståndarnas kännedom att Poulsen och Knudsen bjudit in den nytillträdde socialdemokratiska trafikministern Helge Mortensen till en provtur per cykel på Stora Bältbron, med det explicita syftet att undersöka hur det skulle kunna vara att cykla på Öresundsbron och vilken potential en cykelbana på bron skulle kunna ha.[46]

Mortensen hade offentligt uttryckt en ekonomiskt grundad skepsis mot en cykelbana på Öresundsbron. Han menade att DCF underskattat kostnaden för en cykelbana om den skulle få en tillfredställande bredd och att förränta investeringen skulle kräva orealistiskt många (800) cyklister per dag.[47] Men vid ett möte med förbundet i slutet av maj 1993 hävdade Mortensen att cykelbana på bron fortfarande var en öppen fråga om än kantad av en rad tekniska problem.[48] Ministern hade åtminstone inte helt gett kalla handen. I mitten av juni 1993, när beslutsprocessen kring Öresundsförbindelsen gick in i sin slutfas, bjöds alltså Mortensen in till ovan nämnda cykeltur. Turen blev troligen aldrig av, men inbjudan rev ändå upp nya sår mellan cykelbane- och järnvägstunnelförespråkarna inom organisationen. Ernst Poulsen hade tolkat landsmötesbesluten som att han hade frikort att gå vidare med att förespråka cykelbanor på Öresundsbron, vilket Lars Georg Jensen och flera andra tunga representanter inom DCF kraftigt motsatte sig.[49]

Den här gången var bromotståndarna framgångsrika. Knudsen skulle senare hävda att Köpenhamns- och Tårnbyavdelningen utverkat ett moratorium mot arbetet för cykelbana på bron.[50] I september 1993 undertecknade han som ordförande och Charlotte Østergård som representant för ”Tunnelgruppen” inom DCF ett gemensamt pressmeddelande med rubriken ”Dansk Cyklist Forbund ønsker rene linier”, med vilket man menade att vattnet mellan Sverige och Danmark inte skulle brytas av en bro utan att Öresundsförbindelsen

skulle utformas som en järnvägstunnel. En bro med motorväg skulle stimulera biltrafiken i en region med redan höga nivåer. En tunnel skulle istället locka över bilister till kollektivtrafiken, vilket i sin tur också skulle förbättra trafikmiljön för cyklister.[51]

Cykelbana åter på dagordningen

Den svenska miljöprövningen av Öresundsförbindelsen fortsatte. Vattendomstolen tillstyrkte i november 1993 Öresundskonsortiets ansökan med förbehållet att en så kallad nollösning (att salt- och syrehalten i Östersjön inte påverkades) kunde uppnås. Oenigheter inom den svenska regeringen – Centerpartiet var hårda bromotståndare – fördröjde emellertid processen. Efter att Öresundskonsortiet i flera steg vidtagit förändringar som skulle säkerställa en nollösning gav regeringen sitt tillstånd den 16 juni 1994. Det skedde under viss dramatik; centerledaren och miljöministern Olof Johansson avgick i protest under regeringssammanträdet. Kort tid därefter fick Öresundskonsortiet tillstånd från både Koncessionsnämnden och Vattendomstolen, återigen förutsatt att en nollösning kunde erhållas. Byggprocessen kunde inledas under hösten 1995.[52]

Att det nu nästan var helt klart att bron skulle byggas innebar att arbetet för en cykelbana på den åter framstod som legitimt inom DCF. Sommaren 1995 tog förbundet med Ernst Poulsen i spetsen nya tag. Ett par saker gjöt nytt mod i företaget. För det första hade en grupp studenter från Danmarks Tekniske Universitet nyligen på uppdrag av DCF låtit undersöka möjligheterna att anlägga en cykelbana på bron. I januari 1995 lade studenterna fram rapporten ”Cykel- och gangsti på Øresundsforbindelsen” där de tillbakavisade argumenten mot cykelbana. Några tekniska problem förelåg inte. Det nya var emellertid den konkreta utformningen av cykelbanan på högbron och i tunneln. För tunneln rekommenderade studenterna att cykelbanan förlades i den befintliga men breddade servicetunneln. Den billigaste och bästa lösningen för högbron var en utformning i två plan, motorväg upptill

och järnväg nedtill, och där cykelbanan hängdes på under bilplanet. Totalkostnaden för en cykelbana i denna utformning var 210 Mdkr, vilket stämde med Vejdirektoratets beräkningar.[53]

För det andra fick DCF i juni 1995 stöd från oväntat håll när tidigare Volvo-direktören och 1980-talets kanske främste broförespråkare Pehr G. Gyllenhammar i ett brev till Ernst Poulsen uttalade sig för cykelbanor på Öresundsbron. Gyllenhammar var av principen att ”det skall finnas plats för alla på vägarna, och då broförbindelsen kommer att vara den enda fasta förbindelsen mellan den skandinaviska halvön och kontinenten bör cyklister kunna färdas på bron”. Av hänsyn till miljön ansåg han vidare att den icke-förorenande cykeln borde ges plats på bron.[54]

Med dessa två nyheter i ryggen gick DCF till ny offensiv med stor medial utdelning.[55] Flera danska politiker ställde sig bakom kravet på cykelbanor på Öresundsbron under förutsättning att det var tekniskt möjligt och ekonomiskt överkomligt, nämligen den radikale trafikborgmästaren i Köpenhamn Bente Frost och på riksnivå den socialdemokratiske miljötalesmannen Martin Gleerup och Radikale Venstres trafiktalesperson Vibeke Peschardt. Även Malmös starke man Ilmar Reepalu sade sig vara redo att pröva idén.[56] I övrigt var det svårt att gjuta liv i frågan på den svenska sidan. Cykelfrämjandet saknade resurser att driva frågan och den artikel som Poulsen själv skickade till större svenska dagstidningar refuserades.[57]

Motståndet från representanter från Trafikministeriet, brokonsortiet och tunga trafikpolitiker på riksplanet var emellertid starkt. Arne Melchior (CD), ordförande i Folketingets trafikutskott, menade att DTU-rapporten var ”fullständigt nonsens!”. Enligt honom var det ekonomiskt oförsvarligt att anlägga cykelbanor med tanke på hur lite de enligt ”all expertis” skulle användas.[58] Representanter från Öresundskonsortiets menade att det var för farligt att ha en cykelbana på en motovägsbro och att det skulle bli problem med ventilation i tunneln och höga vindstyrkor på högbron. Konsortiets administrativa chef

Sven Landelius underströk att deras uppdrag var att bygga den bro som man skrivit avtal om, det vill säga en utan cykelbana, och det var vad man ämnade göra.[59] Svenska Vägverket förde också fram avgas- och bullerproblem i tunneldelen, men framförallt trodde man inte att DCF:s uppskattning av antalet cyklister på bron (100 000 per år) var realistisk och menade att det faktiska antalet inte skulle motivera merkostnaden.[60] Saken fick heller inget offentligt stöd från de viktigaste rikspolitikerna, socialdemokraterna som hade avgörandet i sin hand: miljöminister Svend Auken och trafikminister Jan Trøjborg.[61]

Skeptikerna fäste med andra ord inte särskilt stor vikt vid DCF:s eller DTU-studenternas erinringar om att det inte förelåg några hinder mot en cykelbana på Öresundsförbindelsen. Desto mer uppseendeväckande var därför ett uttalande som planeringschefen vid Trafikministeriets broavdelning Kurt Lykstoft Larsen fällde med anledning av ett påstående om att politiker i brofrågan blivit förda bakom ljuset av tjänstemännen. Lykstoft Larsen hävdade att DTU-rapporten inte innehöll något som helst nytt: självklart var det tekniskt möjligt att skapa en cykelbana – ”Man kan ju skicka människor till månen” – men av resursskäl hade en klar majoritet av politikerna valt bort en sådan. Att introducera en cykelbana i det här läget skulle kräva nya förhandlingar både mellan Sverige och Danmark och med entreprenörerna, och de senare skulle enligt Lykstoft Larsen ”slicka sig om munnen”.[62]

Dessutom väckte förbundets nya initiativ för att få till en cykelbana på Öresundsförbindelsen ny anstöt hos bromotståndarna inom organisation. Lars Georg Jensen uppmanade Köpenhamnsavdelningen att agera gentemot förbundets huvudstyrelse. Genom sina kontakter med andra miljöorganisationer visste han att de var undrande inför DCF:s arbete för cykelbanor på bron.[63] Den här gången var bron dock tillräckligt nära ett förverkligande för att kritiker inom förbundet skulle acceptera Poulsens arbete för cykelbanor på den. Erik Hjulmand, ordförande för Köpenhamnsavdelningen, menade att avdelningen var principiellt mot bron, men eftersom loppet var

kört måste man förhålla sig till den.[64] Ordföranden Walther Knudsen försvarade i det här läget också arbetet för en cykelbana på bron.[65]

Frågan om cykelbana på bron definitivt stängd

Dansk Cyklist Forbunds nästa drag var att via en Gallupundersökning försöka visa att det fanns folklig uppbackning av en cykelbana på Öresundsbron. Tanken var att ett sådant resultat skulle göra att politiker som var för bron vågade träda fram och ge cykelbanan sitt officiella stöd. Cirka två tredjedelar av de tillfrågade köpenhamnarna ville ha en cykelbana på bron, en knapp fjärdedel svarade nej.[66] Responsen blev blandad. Flera politiker menade att det var viktigare, eller kanske rimligare, att säkra goda villkor att kunna ta med sig cykel på kollektivtrafiken.[67]

Socialdemokratiska folketingsledamöter från miljöutskottet backade emellertid under hösten 1995 upp cykelbanorna och uppmanade trafikminister Trøjborg att överväga frågan på nytt. I brev till Poulsen menade de att en cykelbana skulle ge bron en grönare profil och därmed ett starkare folkligt stöd.[68] Martin Gleerup, miljöpolitisk talesperson, citerades i dagspressen: ”Vi måste visa, att Danmark är ett miljömässigt föregångsland. Därför bör man gå till botten med den här frågan.”[69] Dansk Cyklist Forbund riktade nu in sig på att övertyga socialdemokraterna i frågan och att vinna över trafikminister Trøjborg på sin sida.[70] Trøjborg var avvisande. Lite oväntat var det Arne Melchior, som tidigare varit så kritisk till idén om cykelbanor på Öresundsförbindelsen, som övertygade trafikministern att låta Öresundskonsortiet utarbeta ett notat i ämnet.[71]

Konsortiets rapport innehöll en grundlig genomgång av varför cykelbanor på förbindelsen och framförallt i tunneln inte var lämpligt. Särskilt de höga anläggningskostnaderna gjorde cykelbana orealistisk. Vidare förde konsortiet fram en rad förhållanden – buller, avgaser och den klaustrofobiska känslan av att cykla i tunneln, samt obehaget av att cykla nära höghastighetståg och i stark vind på bron

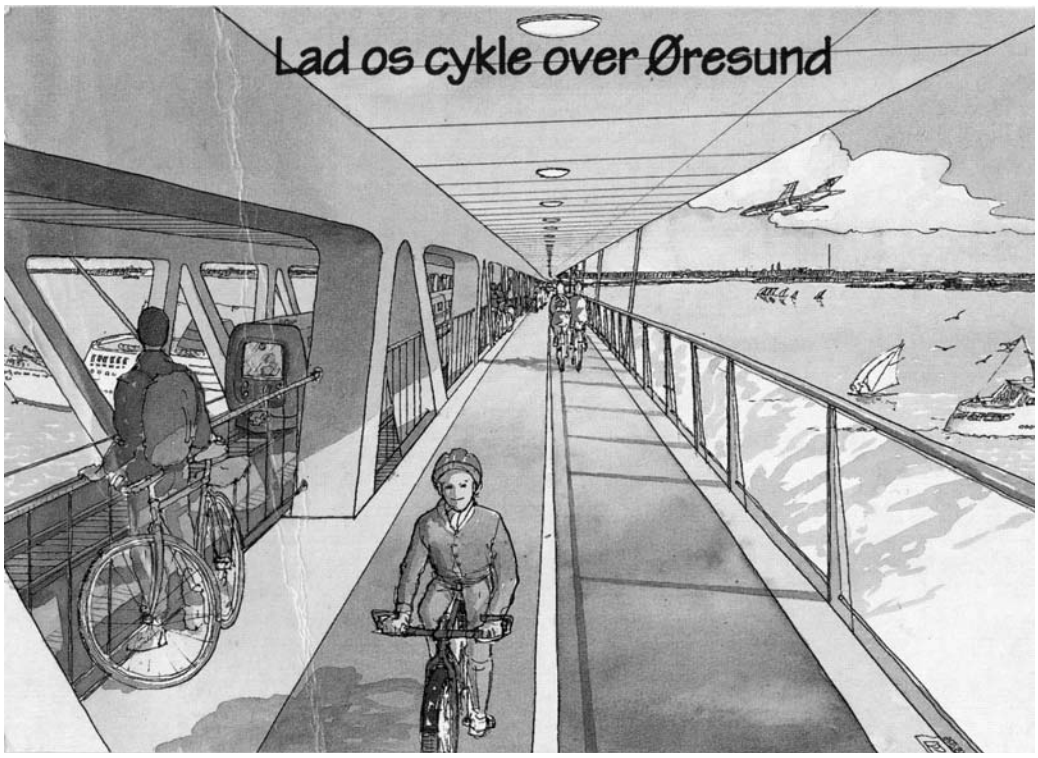

BILD 4. Vykort med cykelbanan påhängd under bilplanet snett ovanför järnvägsspåret i enlighet med DTU-studenternas huvudförslag till utformning. Vykortet var föradresserat till trafikminister Jan Trøjborg med en uppmaning att omvärdera sin hållning till cykelbana på Öresundsbron. Teckning av Peter Munch.

– som sammantaget fick dem att ifrågasätta DCF:s uppskattning att 100 000 cyklister skulle använda bron årligen.[72]

Hela rapporten var en argumentation *mot* cykelbanor på bron, menade Thomas Krag i ett brev till Melchior, knappast en förutsättningslös undersökning av saken. Särskilt ställde Krag sig undrande till att kostnaderna för tunneln av konsortiet uppskattades bli två till tre gånger högre än bedömningarna som gjorts av DTU-studenterna och Vejdirektoratet.[73]

För ledande politikerna var rapporten däremot en välkommen bekräftelse på att projektet inte behövde revideras. Trøjborg menade att kontrakten för tunnelbygget redan var påskrivna och att ändra i dem skulle bli ”kollosalt dyrt … flera hundra miljoner”.[74] I en artikel i *Politiken* samma dag konstaterades att tre partier, Venstre, Konservative

och Centrum-Demokraterna stod bergfast vid beslutet att man inte skulle kunna cykla på bron. Hos Öresundskonsortiet, slutligen, var cykelbana på bron en död fråga med tanke på de politiska vindarna: ”Det förslaget har vi inte ens i våra byrålådor. Det är inget vi spekulerar över längre.”[75]

Frågan om cykelbana på Öresundsförbindelsen var död. DCF:s fortsatta propåer om cykelbana på Öresundsförbindelsen under våren 1996 möttes med uppmaningar från Öresundskonsortiet, Trøjborg och andra politiker om att DCF istället skulle bidra genom att detaljera kraven till alternativa transportordningar för cyklister på Öresundsförbindelsen.[76]

Avslutning

Öresundsbron öppnade för trafik sommaren 2000. Invigningen föregicks av evenemanget Öppen bro som sträckte sig över tre dagar i juni. Första dagen erbjöds möjligheten att promenera över bron, andra dagen kunde man cykla över och sista dagen gick det avslutande Broloppet av stapeln. I Cykelfrämjandets medlemstidning rapporterades i text och bild med beundran från invigningen och Brocyklingen. Högbrons längd, spann och högsta segelfria var imponerande och pylonerna ”stiliga”. Att cykling inte tilläts bekymrade inte skribenten nämnvärt; däremot blev det nu smidigt att ta med cykeln på tåget till Kastrup vid utlandssemestern.[77] En skribent i *Sydsvenska Dagbladet* menade däremot att brocyklingen visade att det gick ”alldeles utmärkt att cykla på Bron och få cyklister tyckte att det var otäckt i tunneln eller för brant uppförsbacke.”[78] Men det var ett undantag att cyklister fick tillgång till bron. Som en speakerröst påminde Brocyklingens deltagare om: ”Ni är 42 000. Det blir inte fler. Aldrig mer kommer någon att kunna cykla på bron.”[79]

Men kanske är sista ordet ändå inte sagt. Den politiska uppbackningen av cykling har onekligen vuxit sig starkare sedan 1990, samtidigt som planerarna lägger fram allt djärvare cykelinriktade förslag.

I en vision för Öresund 2070 som lades fram av Sweco och Skanska sommaren 2014 skisseras inte mindre än sex förbindelser över Öresund varav en är en cykelbana placerad ovanpå Öresundsbrons befintliga brobanor och i en egen tunnel mellan Pepparholm och Själland.[80] För att citera Ernst Poulsen när han idag reflekterar över sin kamp för cykelbana på bron under 1990-talet: ”Liksom tiden ibland kan vara din motståndare, som när ett projekt hastas igenom, så kan tiden också arbeta för dig. Någon gång svänger pendeln tillbaka, och då griper man tag i den tidigare generationens visioner.”[81]

I det här kapitlet har vi följt cykelorganisationernas och särskilt Dansk Cyklist Forbunds hållning gentemot Öresundsförbindelsen från det att de svenska och danska regeringarna tecknade avtal om förbindelsen våren 1991 till fem år senare, när bron började byggas och det inte längre fanns några utsikter att ändra på planerna. Det blev aldrig någon cykelbana på bron. Som cyklist får man istället ta med sin cykel på tågen som trafikerar bron. Cykelbanor var egentligen aldrig uppe för seriöst övervägande i förhandlingarna mellan regeringarna som föregick 1991 års avtal. När DCF sedan måste lägga all sin kraft på att punktera de argument mot en cykelbana som fördes fram av motvilliga tjänstemän, innebar det att de inte lyckades få upp frågan på dagordningen i tid för att påverka folketinget inför dess beslut att godkänna regeringsavtalet. Att de små cykelorganisationerna därefter skulle förmå myndigheter och statliga konsortier att ändra sina planer var närmast utsiktslöst. Egentligen kan man säga att de var förbluffande nära ett genombrott.

Samtidigt har vi sett att en betydelsefull grupp inom Dansk Cyklist Forbund – Brundtlandutskottet och lokalavdelningar i huvudstadsområdet – var kritiska till Ernst Poulsens och resten av styrelsens arbete för en cykelbana på bron. De ville i linje med miljörörelsen inte ha någon bro över huvudtaget och menade att arbetet för en cykelbana lätt kunde misstas som ett stöd för bron. Den hållingen fick extra bränsle när politiker och cykelbaneförespråkarna talade om en cy-

kelbana på bron som ett sätt ge bron en grönare inramning. Svenska Cykelsällskapet var med sitt starka bromotstånd befryndat med denna falang inom DCF, medan Cykelfrämjandet svarade på Poulsens appeller om en cykelbana på bron.

DCF:s ambivalenta hållning och varierande strategier i förhållande till Öresundsbron vore knappast begriplig om organisationen betraktades som ett enhetligt kollektiv, och troligen inte så mycket bättre om analysen begränsades till personmotsättningar och interna schismer. Organisationsforskaren W. Richard Scotts tredje perspektiv på organisationer, att de produceras genom dess skiftande konstellationer med lojaliteter och förankring i sammanhang som sträcker sig utanför organisationen, är en hjälpande hand i min analys.

Nyckelpersoner inom DCF:s Brundtlandsutskott hade ett ben i den danska miljörörelsen och värnade om förbundets (och troligen sitt eget) rykte bland miljövänner. Utifrån deras sätt att se spelade det mindre roll hur långt gångna planerna på en bro var; det var principiellt fel att en organisation med miljöambitioner gav sitt indirekta stöd till bron genom att förespråka cykelbanor på den. Anhängarna av en cykelbana på bron var idealistiska angående cyklisters rättigheter men pragmatiska i förhållande till miljön. En tredje grupp, som jag här bara har berört i förbifarten, var företrädare för de stora kretsarna i huvudstadsområdet. Deras lojaliteter hörde just staden till: de intresserade sig förvisso både för (stads)miljön och för cyklisters rättigheter i (stads)trafiksammanhang. Men eftersom en cykelbana på Öresundsbron bedömdes ha med utflyktscykling att göra (medan bron förutsattes bidra till fortsatt trafikökning i Köpenhamn) övergav de sitt bromotstånd först i ett sent skede.

Bromotståndare/miljöaktivister/idealister inom förbundet stod mot dess cykelbaneanhängare/rättighetsaktivister/pragmatiker, och vem som hade övertaget – det vill säga vem som formulerade förbundets hållning utåt – skiftade beroende på hur ofrånkomlig en realisering av bron tedde sig.

Noter

1. Kapitlet bygger i hög utsträckning på dokument förmedlade av Ernst Poulsen som drev frågan om en cykelbana på Öresundsbron inom Dansk Cyklist Forbund. Material i myndighetsarkiv skulle kunna berätta mer om varför en cykelbana avskrevs i ett tidigt skede, men troligen inte tillföra så mycket till en analys av cykelorganisationernas kluvna förhållande till bron och cykelbanor på den. Inte heller Dansk Cyklist Forbunds arkiv har konsulterats. Eftersom Ernst Poulsen drev cykelbanefrågan inom förbundet och då hans privata arkiv i ämnet är omfattande (cirka 10 pärmar) bedömer jag att organisationsarkivet skulle ge marginell utdelning och då främst angående den konkurrerande hållningen till cykelbanor inom organisationens Brundtlandsutskott. DCF:s medlemsblad för särskilt aktiva medlemmar, *Aktivcyklisten*, skulle troligen ge en djupare förståelse av meningsskiljaktigheterna inom förbundet i frågan, men jag bedömer att dessa kommer till uttryck tydligt nog i Poulsens dokument.
2. W. Richard Scott, *Organizations: Rational, natural, and open systems*, 5. ed. (Upper Saddle River, N.J.: Prentice Hall, 2003), 25–30.
3. Christine Blomquist och Bengt Jacobsson, *Drömmar om framtiden – beslut om infrastruktur* (Lund: Studentlitteratur, 2002), 37f; Markus Idvall, ”Nationen, regionen och den fasta förbindelsen: Ett hundraårigt statligt projekts betydelser i ett territoriellt perspektiv”, i Sven Tägil, Fredrik Lindström och Solveig Ståhl (red.), *Öresundsregionen – visioner och verklighet* (Lund: Lund Univ. Press, 1997), 126–151, här 128–132.
4. *Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund, Forslag udarbejdet af Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S, Kampmann, Kierulff & Saxild A/S, for Broen over Øresund i Samarbejde med AB Armerad Betong, Byggnads AB Contractor, AB Skånska Cementgjuteriet* (København, 1936), 42f, 72 och 77f.
5. Blomquist & Jacobsson 2002, 38–40; SOU 1962:53, Öresundsförbindelsen: Betänkande. D. 1, Utredningar och förslag (Stockholm, 1962), 29f.
6. SOU 1962:53, 19, 30, citat på s. 30. Utifrån kostnadsberäkningarna som gjordes med och utan cykelbanor kan slutsatsen dras att kostnaden för cykelbanorna skulle uppgå till mellan 5.4 och 13.3 procent av totalkostnaden. Ibid., 83–103.
7. Blomquist & Jacobsson 2002, 40–42; 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* (Stockholm, 1967), 70f, 199–221.
8. Blomquist & Jacobsson 2002, 40–44.

9. Gunnar Falkemark, *Politik, lobbyism och manipulation: Svensk trafikpolitik i verkligheten* (Nora: Nya Doxa, 1999), 68–78; Blomquist & Jacobsson 2002, 45–52.
10. Se t.ex. Mats Odell till DCF 3.4.1992; Jørn Holdt (Trafikministeriet) till Ernst Poulsen 6.3.1996; samt citat av Per Gustavsson, planeringschef på Öresundsdelegationen i Malmö, i Maja Hök, ”Bron stängs för cyklister?”, *Sydsvenska Dagbladet* 17.10.1991.
11. Nils Wemmenheds skrivelse till Lennart Johansson och Johanssons svar återges i *Cykling* 4/90, 24.
12. Ernst Poulsen, ”Cykler over Øresund. En rapport om cykel- och gangsti over Øresund”, Dansk Cyklist Forbund, Februar 1992, 1; intervju med Ernst Poulsen 26.12.2013.
13. Falkemark 1999, 78–94; Blomquist & Jacobsson 2002, 52–67. Angående de svenska socialdemokraternas hållning i förhållande till miljöfrågan generellt men också specifikt till Öresundsbron, se också Jonas Anshelm, *Socialdemokraterna och miljöfrågan: En studie av framstegstankens paradoxer* (Stockholm: Symposion, 1995). För ett danskt perspektiv på saken, se Claus Hedegaard Sørensen, *Slår bro fra kyst til kyst? En analyse af Socialdemokratiet og Øresundsforbindelsen* (Højbjerg: Hovedland, 1993).
14. Hedegaard Sørensen 1993, 10f, 119–125.
15. Ernst Poulsen och Gretter Aggernæs, ”Cykler over Øresund”, Dansk Cyklist Forbund, Februar 1992, 1; intervju med Ernst Poulsen 26.12.2013. DCF:s tidiga försök att ifrågasätta argumenten mot cykelbanor behandlas utförligare i en studentuppsats vid Roskilde universitet: Morten Brok, Rudolf Joenssen, Kristian Knudsen, Tove Lodal och Morten Menné, ”Cykler Over Øresund, et case studium om magtrelationer”, RUC-rapport, 1992, se särskilt 110–118.
16. Ikast till Poulsen 3.7.1991. Samtliga översättningar från danska till svenska är författarens egna.
17. Poulsen till Ikast 31.5.1991; Poulsen till Ikast 12.7.1991; Poulsen till Ikast 17.7.1991; Ikast till Poulsen 11.9.1991.
18. Poulsen till trafikpolitiska ordförandena i Socialistiskt Folkeparti, Socialdemokratiet, Kristelig Folkeparti och Radikale Venstre 13.8.1991.
19. Blomquist & Jacobsson 2002, 69–70.
20. Trafikministeriet (Thygesen) till DCF 12.9.1991; DCF (Krag) till Trafikministeriet (Thygesen) 13.9.1991; Trafikministeriet (Lykstoft Larsen) till DCF 23.9.1991; Krag till Poulsen 27.9.1991; ”Notat fram møde i Vejdirektoratets bro-afdeling den 7.4.1992”, Thomas Krag, 9.4.1992; Brok et al. 1992, 112–116.

21. Ernst Poulsen, ”Cykler over Øresund. En rapport om cykel- och gangsti over Øresund”, Dansk Cyklist Forbund, Februar 1992; DCF pressmeddelelse 5.2.1992, ”Det er realistiskt at cykle over Øresund”.
22. Ernst Poulsen, *Sådan cykler man over Øresund* (København: Dansk Cyklist Forbund, 1992).
23. Ibid., 4 och 12.
24. Ibid., 3 och 14.
25. DCF (Poulsen) till ”politiske venner & fjender/folketingsmedlemmer” 10.11.1991; Jans P. Skaarup, ”På cykel over Øresund”, *Politiken* 19.10.1992; Sign. ”orff”, ”Man kan cykle over Sundet”, *Berlingske Tidende* 26.10.1992; Sign. ”Jep”, ”Cykelstier teknisk muligt”, *AmagerBladet* 17.11.1992; intervju med Ernst Poulsen 26.12.2013.
26. Jans P. Skaarup, ”På cykel over Øresund”, *Politiken* 19.10.1992; Ikast till DCF (Poulsen) 19.11.1992.
27. Cykelfrämjandet skrivelse, signerad Nils Wemmenhed, återges i *Cykling* 3/1992, 20.
28. Cykelfrämjandet (Wathen) till DCF 29.10.1992; Svenska Cykelsällskapet (Brynolf) till DCF 28.10.1992; ”SCS-bidrag till Öresundsbron”, *Nya Cykeltidningen* 4/92, s. 7; DCF (Poulsen) till Cykelfrämjandet respektive Svenska Cykelsällskapet 30.11.1992; Cykelfrämjandet (Wathen) till Poulsen 8.12.1992; Cykelfrämjandet (Hägglund) till svenska riksdagsledamöter 1.12.1992; Cykelfrämjandet pressmeddelande 7.12.1992, ”Ang. cykel- och gångbana på Öresundsbron”.
29. Riksdagstryck. Motion 1992/93:T916; Betänkande 1994/95:TU2; Protokoll 1994/95:37.
30. Eva Rothstein, ”Nya krav på cykelbana”, *Sydsvenskan* 15/1 1993; Lena Danielsson, ”Rena rama skandalen att brofolket glömt cyklisterna”, *Arbetet* 15/1 1993; Peter Andréasson, ”’Bygg cykelbana över Sundet!’ Danska och svenska organisationer till offensiv”, *Skånska Dagbladet* 15.1.1993.
31. Intervju med Ernst Poulsen 26.12.2013.
32. SCS pressmeddelande 17.11.1992. Se också ”Öresundsbron igen – odemokratiskt slöseri”, *Nya Cykeltidningen* 3/1991, 7; Svenska Cykelsällskapet (Brynolf) till DCF 28.10.1992; ”SCS-bidrag till Öresundsbron”, *Nya Cykeltidningen* 4/92, s. 7; ”Cykelbana över Öresund”; Svenska Cykelsällskapet (Brynolf) till DCF 3.12.1992.
33. Markus Idvall har beskrivit två vågor av motstånd mot bron: en kortvarig i samband med att den svenska och danska regeringen offentliggjorde sin första överenskommelse om en Öresundsförbindelse (men som aldrig ratific-

erades av danska Folketinget), och en mer utsträckt från och med bildandet av ScanLink 1984 och som kulminerade under den svenska miljöprövningen en bit in på 1990-talet. Markus Idvall, *Kartors kraft: Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid* (Lund: Nordic Academic Press, 2000), 75–90.

34. DCF pressmeddelelse (Holm) 6.8.1991; DCF pressmeddelelse (Krag) 8.8.1991, ”Tre-dages cykeldemonstration mod motorvejsbroerne”; DCF (Aggernæs), ”Velkommen til denne cyklistdemostration”, August 1991; LI-Z, ”Protestlejr ryddet efter en halv time”, *Berlingske* Tidende 7.8.1991; ”Kort Cyklist-Protest”, *Information* 7.8.1991; ”Landsmøde Viborg 1992”, Dansk Cyklist Forbund, 14.
35. ”Dansk Cyklist Forbunds holdning til en fast Øresunds-forbindelse”, Dansk Cyklist Forbund, 1.8.1991.
36. ”Landsmøde Odense 1993”, Dansk Cyklist Forbund, 18f.
37. Referat af møde i Brundtland-udvalget 21.11.1992.
38. ”Landsmøde Viborg 1992”, Dansk Cyklist Forbund, 32.
39. Referat af møde i Brundtland-udvalget 21.11.1992.
40. Blomquist & Jacobsson 2002, 70–73; Falkemark 1999, 106–108.
41. Jensen (DCF:s Brundtland-udvalg) till DCF:s Forretningsudvalg 1.3.1993.
42. Knudsen till Jensen 5.3.1993; ”Referat af HB-møde 19 marts 1993 i Rømersgade”.
43. ”Referat fra Dansk Cyklist Forbunds Landsmøde i Odense 22–23 maj 1993”; Ernst Poulsen, ”Øresund: Hvem må – og hvem skal arbejde med hvad?”, odaterad.
44. Intervju med Ernst Poulsen 26.12.2013.
45. Poulsen till HB’ere samt bro- og tunnelintresserade, odaterad; Jensen till DCF (Østergaard/Poulsen) 22.6.1993; Poulsen och Jensen till HB 2.7.1993; DCF (Kjerulf Jensen) till Trafikministeriet, ”Indsigesle mod Øresundsfrobindelsens kyst-til-kyst anlæg”, 6.7.1993.
46. DCF (Knudsen/Poulsen) till Helge Mortensen 16.6.1993.
47. Jørgen Steen Nielsen, ”Cykelforbud på Øresund”, *Information* 12.3.1993.
48. Thomas Krag, ”Notat om møde med trafikminister Helge Mortensen den 24.5.1993”.
49. Østergård/Jensen/Kjerulf Jensen/Kristensen/Jespersen till Forretningsudvalget och Knudsen 2.7.1993.
50. Knudsen till styrelsen, inkommen 6.11.1995, ”Befolkningsflertallet og cykelsti-skeptikerne”. Poulsens arbete gick dessutom i stå när han flyttade till Köpenhamn och inledde sina journaliststudier, vilket gjorde att han inte kunde ägna lika mycket tid åt påverkansarbetet. Intervju med Ernst Poulsen

26.12.2013. Det finns knappt några dokument i frågan från hösten 1993 och hela 1994 bland Ernst Poulsens handlingar.

51. DCF pressmeddelelse (Knudsen/Østergård), "Dansk Cyklist Forbund ønsker rene linier", 15.9.1993.
52. Blomquist & Jacobsson 2002, 72–78; Falkemark 1999, 109.
53. Peter Hansen, Malene Bentzen och Anne Dorte Koch, "Cykel- och gangsti på Øresundsforbindelsen", DTU-rapport, efterår 1994.
54. Gyllenhammar till Poulsen 6.6.1995; DCF pressmeddelelse 18.7.1995.
55. Lotta Satz, "Gyllenhammar stöttar cyklister", *Sydsvenskan* 12.7.1995; "Gyllenhammar släpper gärna cyklister över bron", *Arbetet* 12.7.1995; Pia Fris Jensen, "Uventet støtte til cyklestier over Øresund", *Information* 13.7.1995; Bent Dahl Jensen, "Krav om cykelsti på Øresundsbroen", *Kristeligt Dagblad* 12.7.1995.
56. Vibeke Perschard, "Cykelstiprojekt kræver velvilje", *Berlingske Tidende* 16.7.95; Poulsen till DCF:s medlemmar, 6.8.95; DCF pressmeddelelse, utan datum, "Borgmestre i København og Malmö- vil undersøge Øresunds-cykelsti"; DCF pressmeddelelse 18.7.1995, "Politikere støtter cykelsti over Øresund".
57. Cykelfrämjandet (Wathen) till Poulsen 7.8.1995; Mats Bergstrand (DN) till Ernst Poulsen 14.8.1995; Per Forslind (Svenska Dagblandet) till Ernst Poulsen 8.7.1995; Jan Frimansson (Aftonbladet) till Ernst Poulsen 20.7.1995.
58. Pia Fris Jensen, "Uventet støtte til cyklestier over Øresund", *Dagbladet Information* 13.7.1995.
59. Pia Fris Jensen, "Socialdemokrater vil cykle over Øresund", *Dagbladet Information* 14.7.1995; Pia Fris Jensen, "Modstridende svar om cykelsti på Øresundsbro", *Dagbladet Information* 27.7.1995.
60. Vägverket (Leif Adolfsson) till Cykelfrämjandet 10.8.1995, "Cykeltrafik på Öresundsförbindesen".
61. "Ingen støtte til cykelsti på bro", *Kristeligt Dagblad* 27.7.95; "På frihjul om cykelsti", *Berlingske Tidende* 27.7.1995.
62. Pia Fris Jensen, "Modstridende svar om cykelsti på Øresundsbro", *Dagbladet Information* 27.7.1995
63. Jensen till DCF:s Köpenhamnsavdelnings styrelse 24.8.1995.
64. Hjulmand/Rasmussen till Jensen 20.9.1995; Hjulmand (DCF Københavnsafdelingen) till Hovedbestyrelsen 11.10.1995.
65. Knudsen till styrelsen, inkommen 6.11.1995, "Befolkningsflertallet og cykelsti-skeptikerne".
66. DCF pressmeddelelse 18.9.1995, "Gallupundersøgelse: Københavnerne vil

have cykelsti på Øresundsforbindelsen"; DCF (Poulsen) till riksdagsledamöter 20.9.1995.

67. DCF (Poulsen) till Folketingsmedlemmar 19.9.1995; Margrete Auken (SF) till Poulsen 21.9.1995; Pia Gjellerup (S) till DCF 27.9.1995; Poul Andersen (S) till DCF (Ernst) 6.10.1995; Jan Trøjborg till Folketingets Trafikudvalg 20.9.1995.
68. Hardy Hansen (S) till Poulsen 11.10.1995; Jacob Buksti (S) till Poulsen 22.9.1995. SF:s miljöpolitiska talesperson hade resonerat på ett liknande sätt ett par månader tidigare. Elsebeth Gerner Nielsen till Poulsen 1.8.1995.
69. Else Boelskifte, "Flertal ønster cykelsti over Øresund", *Jyllands-Posten* 20.9.1995; "Cykelsti på øresund", *Dagbladet Information* 20.9.1995; Peter Mose, "Fornyet krav om cykelsti", *Politiken* 21.9.1995.
70. Poulsen till DCF:s sekretariat 1.9.1995; Poulsen till Krag m.fl. 3.9.1995.
71. Trøjborg till DCF 6.10.1995; Poulsen till Melchior 18.7.1995; Melchior till Trøjborg 20.10.1995.
72. "Cykelstier og alternative transportordninger på Øresundsforbindelsen", Øresundskonsortiet, 20.12.1995.
73. DCF (Krag) till Melchior 24.1.1996.
74. Pia Fris Jensen, "Broen breder sig", *Information* 9.1.1996.
75. Jakob Nielsen, "Flertal mod cykelsti til Sverige", *Politiken* 9.1.1996.
76. Henrik Brøndum (Øresundskonsortiet) till Krag och Poulsen 29.1.1996; Erling Christensen till Krag 13.3.1996; Trøjborg till DCF (Johannes Lund) 31.7.1996.
77. "Bron med stort B invigd", *Cykling* 3/2000, 30.
78. Niklas Orrenius, "Varför kan man inte cykla på bron?", *Sydsvenskan* 10.7.2000.
79. Tom O'Dell, "Regionauterna", i: Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad: Regionbyggare i evenemangsbranschen, ed. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen och Orvar Löfgren (Lund: Studentlitteratur, 2002), 97–113.
80. "Öresund 2070: Vision för Öresundsregionen år 2070", juni 2014, tillgänglig på www.oresund2070.se (senast besökt 11.11.2014).
81. Epost-korrespondens med Ernst Poulsen 09.11.2014.