



**LUNDS**  
UNIVERSITET

# Medborgarnas möjlighet att influera planeringsprocessen

En fallstudie av medborgardialogen i Förbifart Stockholm

---

Linnea Mellquist

2019-05-29

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Vårterminen 2019  
SGEL36 Samhällsgeografi: Examensarbete inom kandidatprogrammet för  
samhällsplanering

Handledare: Carl-Johan Sanglert

## Abstract

One of the latest debates in the Bypass Stockholm project has been regarding the fact that one road section, in the middle of the extensive tunnel, will be placed above ground. This will cause noise and emissions for the residents living in the area close to the road section, which is as low income suburb. The plan was for another section situated close to fancier neighborhoods to be above ground as well, but after opinions about this section sent in by citizens, Trafikverket changed their plans and will now put this section in a tunnel. The aim of this thesis is therefore to examine which citizens have the possibility to power in the planning process. This will be understood with a theoretical framework based on cultural capital, constraints, and organization. Opinions from the citizens will contribute to information about who has the opportunity to express themselves in planning processes and analyzing the planning process will let us know which citizens have the power inside the process. This study shows that strong cultural capital results in both the opportunity to express power and the power to make a difference within the planning process.

Key words: Cultural capital. Constraints. Organization. Collaborative planning. The Stockholm Bypass.

Nyckelord: Kulturellt kapital. Restriktioner. Organisering. Medborgardialog. Förbifart Stockholm.

## Innehåll

1	Inledning.....	4
1.1	Syfte och frågeställningar .....	5
2	Bakgrund.....	6
2.1	E4 Förbifart Stockholm .....	6
2.2	Områdesbeskrivning.....	8
2.3	Medborgardialog/samråd .....	9
2.4	Tidigare forskning.....	9
3	Material, metod och avgränsning.....	12
3.1	Kvalitativ Fallstudie .....	12
3.2	Empiriskt underlag.....	13
3.3	Genomförande .....	14
3.4	Kritik av Material och Metod.....	15
4	Teoretiska utgångspunkter.....	16
4.1	Kulturellt och socialt kapital.....	16
4.1.1	Organisering.....	16
4.2	Restriktioner – Hägerstrand .....	18
5	Fallstudie och Analys .....	20
5.1	Resultat av fallstudie .....	20
5.1.1	Planprocessen .....	20
5.1.2	Yttranden.....	24
5.2	Analys av resultat.....	26
5.2.1.	Medborgarnas möjligheter.....	26
5.2.2.	Socialt kapital i planeringsprocessen.....	29
6	Slutsatser och diskussion.....	30
6.1	Slutsatser.....	30
6.2	Diskussion .....	30
	Referenser .....	33
	Bilagor .....	38

# 1 Inledning

Region Stockholm har sedan slutet på 1800-talet varit ett växande område med stark utveckling och den långsiktiga trenden ser ut att hålla i sig även framåt. För detta måste Stockholm fortsätta ha möjligheten att konkurrera på den globala marknaden för att underhålla den positiva befolkningstrenden och ekonomiska tillväxten. Detta kräver, enligt Trafikverket<sup>1</sup>, ökade transportmöjligheter (Vägverket 2005a: 6). Arbetet med en ny nord-sydlig förbindelse i Stockholm har varit en process inom Vägverket (nuvarande Trafikverket) sedan 60-talet (Trafikverket 2018a). Den förbindelse som finns idag – Essingeleden – ses som för sårbar då den behöver ta hand om Stockholms genomfartstrafik på egen hand, en genomfartstrafik som växer i takt med Stockholms expansion (Trafikverket 2018b).

Planen på hur den nya förbindelsen ska sträckas har under årens lopp förändrats ett antal gånger, men målen har varit detsamma och uppdelat i olika punkter. Ett mål är enklare framkomlighet mellan Stockholms norra och sydliga delar, utan att behöva belasta Stockholms innerstad. Detta skulle i sin tur medverka till en växande arbetsmarknad i Stockholm, möjliggöra regionen för en större tillväxt, och samtidigt skapa en enklare kommunikation för långdistanstrafik genom Sverige. År 2005 undersöktes ett förslag på hur denna förbindelse skulle kunna skapas och dessa mål nås utan att bygga en helt ny väg. Idén betonade resurseffektivt utnyttjande av existerande vägnät och förbättringar där kommunikation redan finns tillgänglig. 2006 valde Vägverket dock att fortsätta med förslaget Förbifart Stockholm, då målen ansågs kunna uppnås bäst med denna plan (Trafikverket 2018a).

Förbifart Stockholm ska nästan uteslutande gå i tunnel under mark. I början av processen var det två passager som skulle gå ovan mark mitt i sträckan vilka var en bro över Lambarfjärden samt ytläge vid trafikplats Hjulsta. Men sedan kom beskedet att även sträckan vid Lambarfjärden skulle grävas ner under jord. Det ledde till kritik, frågor och protester (Andersson 2016). Varför ska passagen vid Lambarfjärden helt plötsligt grävas ner, men inte ytläget vid trafikplats Hjulsta, precis vid Järvas miljonprogramsområden? Kritikerna säger att det kommer leda till ökat buller, utsläpp och förstörelse av naturområden (Chamy 2016, Livh & Holm 2011). Detta leder till funderingar om vems röster det är som hörs i en planprocess, och hur demokratiska medborgardialoger egentligen är.

---

<sup>1</sup> Vägverket ersattes av Trafikverket år 2010. Därför är myndigheten benämnd med olika namn beroende på tidpunkten i processen (Trafikverket 2017a).

I denna uppsats kommer problemet angripas genom teorier som behandlar kulturellt och socialt kapital, samt begreppen organisering och restriktioner. Den insamlade empirin, främst bestående av inskickade åsikter angående de två passagerna, ska analyseras och förklaras utifrån detta teoretiska ramverk, med fokus på medborgarmakt och hur det skapas.

### **1.1 Syfte och frågeställningar**

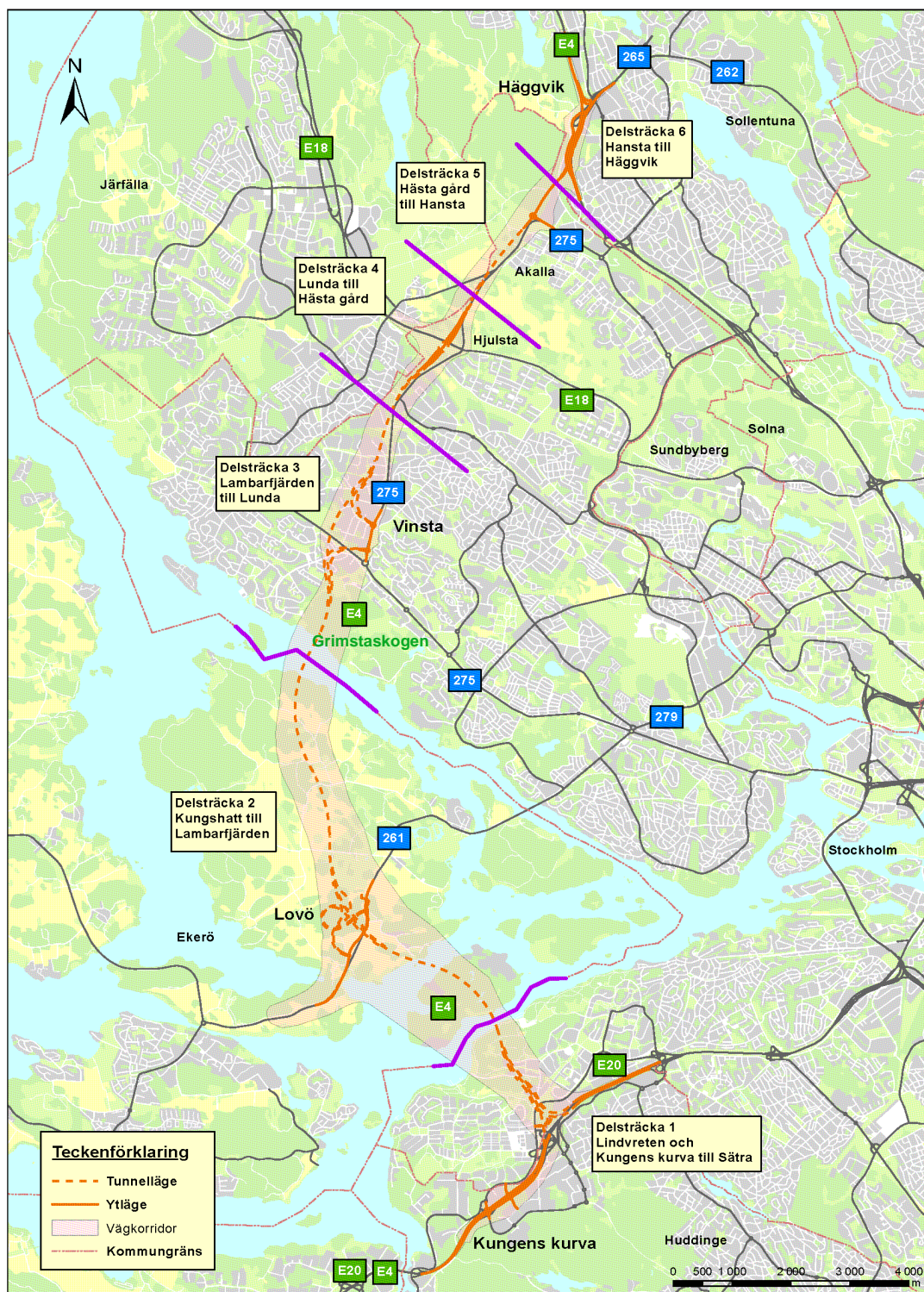
I denna uppsats undersöks hur medborgarnas makt i planprocesser kan förstås med hjälp av deras kulturella kapital i samhället, samt hur begreppen restriktioner och organisering kan assistera till att göra det. Vidare prövas detta genom en fallstudie av E4 Förbifart Stockholm, med två passager som undersökningsenheter. Detta leder till uppsatsens övergripande syfte; att ta reda på vilka medborgare som har möjlighet till makt i planeringsprocessen. Syftet operationaliseras genom följande frågeställningar:

- Vilken roll spelar kulturellt kapital för människors möjligheter att engagera sig i planeringsprocessen?
- Vilken betydelse har kulturellt kapital i planeringsprocessen?

## 2 Bakgrund

### 2.1 E4 Förbifart Stockholm

Regeringen gav sitt stöd till Förbifart Stockholm hösten 2009. Tanken var från början att förbifarten skulle gå i en tunnel hela vägen, förutom vid Kungens Kurva, en passage över Mälaren mellan Lovön och Grimstaskogen där det skulle bli en bro, en passage i Hjulsta där vägen skulle gå över E18, samt från Akalla till Häggvik där vägen ansluter till befintligt vägnät (Vägverket 2005b: 125-126). När förslaget gått på ett antal samrådsvändor blev dock resultatet att även bron över Mälaren byggs i en tunnel, trots att det till en början ansågs resultera i att den sammanhängande tunneln skulle bli för lång (Vägverket 2005a: 34). Projektet började därefter byggas hösten 2016 (Trafikverket 2018a). De passager som nu kommer läggas, eller ha anslutningar, ovan mark är i Kungens kurva, Lovön, Vinsta, Hjulsta, samt Akalla till Häggvik. I Kungens kurva kommer förbifarten åt ena hållet starta och byggas ut med motorväg (Trafikverket 2018c). På Lovön kommer två tunnelmynningar ner till förbifarten installeras (Trafikverket 2018d). I Vinsta kommer fyra tunnelmynningar installeras med tillhörande två cirkulationsplatser (Trafikverket 2018e). I Hjulsta övergår tunneln till en motorvägsbro som kommer vara placerad över E18 samt ha anslutningar till den, innan den sedan går ner i en tunnel igen (Trafikverket 2015). I Akalla kommer det installeras en tunnelmynning och förbifarten utmynnar från Akalla i en motorväg ovan jord (Trafikverket 2017) fram till Häggvik där den ansluter till de lokala lederna, E4 mot Uppsala och Norrortsleden (Trafikverket 2019).



Figur 1 - Karta över Förbifart Stockholm (Trafikverket 2012, Grimstaskogen illustrerad av Linnea Mellquist 2019)

## 2.2 Områdesbeskrivning

Hjulsta är ett bostadsområde i västra Stockholms kommun, formellt en del av stadsdelen Tensta (Stockholm stad 2019a). Hjulsta har en egen tunnelbanestation, men det närmaste centrumet är Tensta centrum. Både Tensta och Hjulsta är bostadsområden med starka kännetecken från miljonprogramtiden (Stockholmskällan u.å.a.) En stor majoritet av stadsdelen Tenstas befolkning är utländskt födda eller har två föräldrar som är utländskt födda med 88,3 % år 2018. Detta kan jämföras i ett större perspektiv med Stockholm stad där 33,3% av befolkningen är - eller har två föräldrar som är - födda utomlands (Stockholm stad 2019b: 1).

Polismyndigheten har de senaste åren släppt en lista till allmänheten med de mest utsatta områdena i Sverige (Polisen 2017). I detta register har Tensta ständigt varit medverkande under rubriken *särskilt utsatta områden*. Definitionen polismyndigheten använder sig av gällande ett utsatt område är:

... ett geografiskt avgränsat område som karaktäriseras av en låg socioekonomisk status där de kriminella har en inverkan på lokalsamhället. Inverkan är snarare knuten till den sociala kontexten i området än de kriminellas utstuderade vilja att ta makten och kontrollera lokalsamhället. (Polisen 2017: 10)

Beskrivningen fortsätter med “[e]ffekten blir att de boende i området upplever otrygghet, vilket i sin tur leder till **en minskad benägenhet att anmäla brott och att medverka i rättsprocessen.**” (Polisen 2017: 10, fetstil enligt originaltext). Vad som tas upp kontinuerligt i rapporten är att det som ständigt urskiljer särskilt utsatta områden från andra områden är svag socioekonomisk status. Både den sociala och den ekonomiska utsattheten är stor, med en större arbetslöshet och lägre inkomst än det svenska genomsnittet samt en lägre andel med behörig gymnasieexamen. Ofta hör det även ihop med etnisk segregation (Polisen 2017: 12).

Hjulsta gränsar till naturreservatet Järvafältet, ett område med historia långt bak i tiden (Stockholmskällan u.å.b.). Det är ett bostadsfritt reservat med en blandad natur och med det gamla jordbrukslandskapet skyddat (Henckel H. 2000).

Lambarfjärden är den del av Mälaren som ligger mellan Hässelby Villastad och Bromma på fastlandet samt Färingsö och Lovön på Ekerösidan. Den del av



Lambarfjärden som Förbifart Stockholm kommer att passera sträcker sig från Lovön till Grimstaskogen. Lovön består av ett stort naturreservat med ringa bebyggelse, allmänt känt av att Drottningholms slott är stationerat vid ena strandkanten på ön (Statens Fastighetsverk u.å.). Grimstaskogen är även det ett naturreservat, och ligger mitt emellan stadsdelarna Hässelby, Vällingby och Bromma (Google 2019). Det är ett välanvänt rekreativt område och erhåller flera välbesökta stränder vid Mälarens kant (Stockholm stad 2018). Ingen av stadsdelarna runt Lambarfjärden är utmärkta som särskilt utsatt område enligt polismyndigheten (Polisen 2017).

### **2.3 Medborgardialog/samråd**

Medborgardialog har på senare år blivit ett allt mer frekvent inslag i olika typer av planarbeten. Att i planprocesser ha en tydlig medborgardialog står fast i lagstiftning enligt Miljöbalken 6 kap 15 §.

Myndigheten eller kommunen ska så tidigt som möjligt i arbetet med förslaget till plan eller program ta fram miljökonsekvensbeskrivningen och göra den och förslaget tillgängliga för allmänheten och de kommuner och myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda. De ska ges information om hur de kan ta del av förslaget och miljökonsekvensbeskrivningen samt hur och inom vilken tid synpunkter kan lämnas. Tiden för att lämna synpunkter ska vara skälig. (SFS 1998:808)

Lagen har resulterat i att Sveriges Kommuner och Landsting SKL år 2006 startade ett projekt vid namn Medborgardialog för att hjälpa deras medlemmar att öka medborgardeltagandet i processer, och som resultat stärka demokratin (SKL 2019). Olika varianter av att samla in medborgarnas åsikter är idag därför en självklar del av Sveriges kommuners och andra aktörers planarbeten. Men det är desto mindre självklart vad för resultat det ger. Medborgardialog ses som en väg till en mer inkluderande stad och ökad demokratisk användning av den, men processen har också fått mycket kritik för att vara ett spel för gallerian.

### **2.4 Tidigare forskning**

Karin Bradley behandlar i artikeln *Planning for eco-friendly living in diverse societies* (2009) social rättvisa inom planeringen. Artikeln granskar hur planering för att främja en ekologiskt hållbar livsstil bland befolkningen förhåller sig till social och kulturell

mångfald. Bradley undersöker specifikt stadsdelsförvaltningen Spånga-Tensta, två gränsande stadsdelar belägna i västra Stockholm med stora strukturella skillnader i befolkningen dem emellan. I Tensta har en hög andel av invånarna utländsk bakgrund, de har låg utbildningsnivå och låg inkomst. I Spånga är det istället tvärtom, andelen med utländsk bakgrund är mycket lägre, utbildningsnivån är hög och likaså inkomstnivån är högre än Tenstas (Bradley 2009: 351). Bradley tittar på hur Stockholm stad planerar för att invånarna ska vilja leva ekologiskt hållbart samt hur, och om, dessa strategier har förhållit sig till de olika förutsättningar befolkningen i dessa två områden handskas med i sin vardag (Bradley 2009: 349).

Bradley förklarar att Stockholm stad använder sig av ett antal olika strategier för att främja och göra det enklare för invånarna att leva ekologiskt hållbart, vilket bland annat innebär tillgängligare sopsortering och att motivera användning av stadens grönområden. Vad resultatet visar är att dessa taktiker främst har riktat sig till att nå de boende i Tensta. Enligt författaren kan detta bero på att Stockholm stad undermedvetet har övat in att lägga sina resurser i detta område. Detta då de är vana vid att det är i Tensta och liknande områden problemen finns, trots att det inte stämmer i detta fall då det är Spångas invånare som flyger, konsumerar och överlag lever mindre ekologiskt hållbart (Bradley 2009: 359). Slutsatsen är att det är svenska medelklassnormer som styr stadens planering, vilket i många fall kan leda till att stänga ute vissa grupper ur samhället och lägga mindre värde i dessa invånares livsstil (Bradley 2009: 360).

Artikeln *Towards a reflexive planning theory* (2002) författad av Joe Howe och Colin Langdon behandlar Pierre Bourdieus arbete. Författarna menar att Bourdieus synsätt på exempelvis kapital ger planerare nya verktyg till att förstå utövandet av planering och dess härkomst samt utfall (Howe & Langdon 2002: 209-210). Artikeln visar hur planeringen utgörs av aktörer och sociala positioner, som genom socialt kapital samspelar i processerna (Howe & Langdon 2002: 221). Vidare förklaras hur de olika kapitalen kan omvandlas till ett annat kapital, särskilt hos medborgarna som maktfaktor. Exemplet ges med att ekonomiskt kapital kan bytas ut till kulturellt kapital, genom betalning, för att behålla en status eller få privilegier (Howe & Langdon 2002: 218).

Dessa artiklar belyser hur frågor om olika förutsättningar samt Bourdieus kapital har analyserats i förhållande till planeringsprocessen i tidigare forskning. Med fokus på

olika områden samt aktörer i samhället och hur dessa samspelar i planeringen, kan det vidare förstås hur komplex denna process är.

### 3 Material, metod och avgränsning

#### 3.1 Kvalitativ Fallstudie

Uppsatsen forskningsstrategi är uppbyggd på en fallstudie för att sätta det teoretiska ramverket i en social kontext. En fallstudie som forskningsstrategi är passande när syftet inte bara är att ta reda på vad som händer utan också varför det händer (Denscombe 2017: 87), vilket är vad denna studie ämnar förklara. En fallstudie är också passande eftersom denna uppsats är förhållandevis småskalig vilket gör det lämpligt att koncentrera sitt arbete (Denscombe 2017: 96). Förbifart Stockholm är ett passande studieobjekt i detta fall då det finns och har funnits tydliga konflikter i processen gällande dess gestaltning. Studien är även begränsad till två undersökningsenheter, vilket är två passager i Förbifartens vägsträcka. Dessa har valts då de har liknande förutsättningar i planeringsprocessen samt närmiljö, men inte i Förbifart Stockholms slutprodukt vilket även det har lett till konflikter.

Gällande fallstudier kan det vara problematiskt att generalisera resultatet. Vad resultatet ger är istället en förklaring till det undersökta fallet, men kan även fungera som utgångspunkt till andra studier (Denscombe 2017: 94). Fallstudien är därför en specifik studie, som försöker förklara de underliggande orsakerna till studiens problem samt hur och varför det gått till som det gjort i denna miljö vid denna tidpunkt. Den går på djupet och in i detaljnivå i det studerade ämnet, vilket bringar mer förståelse till en komplex samhällssituation. Men fallstudien kan alltså även användas som guide för att analysera och försöka förstå liknande processer (Denscombe 2017: 88). Även om Förbifart Stockholm är ett större vägprojekt än det normala så är liknande processer ständigt igång i Sverige, vare sig det är vägar, järnvägar eller andra typer av exploatering. Det gör att fallstudiens resultat kommer kunna användas i andra projekt för att förklara hur det har gått till på en plats.

De källor i det empiriska materialet som är privatpersoner har anonymiserats. Eftersom det viktiga för studien inte är deras namn utan i första hand deras åsikter och i andra hand deras geografiska plats kommer de endast benämnas med vart ifrån de kommer.

### 3.2 Empiriskt underlag

Studiens metodik är dokumentanalys. En av de främsta anledningarna att denna metodik valdes är att det då är möjligt att analysera vad som har sagts och bestämt vid olika tidpunkter (Tjora 2010: 127), då material har funnits som täcker hela arbetsprocessens gång. Denna information behövs för att kunna behandla när och varför skiftet i vägsträcka har skett, samt hur medborgardialog har använts i projektets förlopp. För att bilden av projektet ska bli rättvis har det tydligt förklarats när i processens gång respektive dokument är författat, vilket Tjora (2010: 128) förespråkar. Den empiriska analysen baseras på sekundärdata, det vill säga data som redan finns tillgänglig att ta del av (Denscombe 2017: 145).

De dokument som har använts är fallspecifika, det vill säga berör Förbifart Stockholm, samt generella, till exempel de som berör miljöbalken och samråd i allmänhet (Tjora 2010: 127). Några av de fallspecifika dokumenten är redogörelser samt sammanfattningar från medborgardialoger som Trafikverket haft med allmänheten och andra intressenter. Vad som kan vara problematiskt med detta är att det är kvalitativ information som kan vara problematiskt att förstå fullt ut eftersom jag personligen inte medverkat på dessa samråd. Kontexten är ofta viktig när det gäller kvalitativa studier, och det kan därför finnas missad information i redogörelserna (Tjora 2010: 134). Det är ändå viktigt att läsa dessa då Trafikverkets skildringar säger mycket om vad de själva anser vara de viktigaste frågorna som folk haft synpunkter på. Dessa dokument återger även Trafikverkets svar på åsikterna, vilket motiverar många av deras val i processen.

Dokumentanalysen består av dokument utgivna av Vägverket/Trafikverket. De består av yttranden, samrådsprotokoll, och olika utredningsdokument. Att uppsatsens empiri enbart är utkommet av Trafikverket beror på att det är hos Trafikverket all information angående processen är samlad, och det är processen och besluten processen har resulterat i som ska analyseras i denna uppsats. Den information som inte har funnits öppet på Trafikverkets hemsida är inkomna yttranden och svar på remisser, och dessa har då beställts från Trafikverket.

På Trafikverkets hemsida är de tidigaste yttranden som tydligt går att beställa från förstudien 2001. Vi kan därmed se hur medborgardialog har förts med intresserade från förstudiens publicering. Beställningen av förstudiens yttranden gjordes över mail, där jag skrev till Trafikverkets kommunikatör och bad om alla de yttranden de

fått in angående projektet under tiden förstudien var utställd. Dessa är daterade från år 2001 till 2005. En analys av samtliga yttranden hade varit alltför omfattande för att rymmas inom ramen för uppsatsen. Därför valdes yttranden från de första samrådsvändorna under förstudien som material, då det är en lämplig avgränsning i förhållande till utredningsprocessens olika delar.

### **3.3 Genomförande**

Två passager inom Förbifart Stockholm har undersökts i denna uppsats, och valet av dessa var därför det första urvalet. Valet av bron/tunneln vid Lambarfjärden samt bron vid trafikplats Hjulsta gjordes för att dessa två avsnitt har liknande förutsättningar. En bro kommer störa natur- och bostadsmiljö vid bägge platserna, och vid projektets start var det dessa två avsnitt som var tänkta att gå ovan mark mitt i den långa tunneln. Under projektets gång har dock planerna för en av passagerna ändrats till en fortsatt tunnel, trots mycket liknande förutsättningar. Det gör det intressant att förstå vad skillnaden mellan dem är. Ett annat alternativ hade även varit att jämföra fler passager, och då titta på varför inte dessa går ovan jord. I denna uppsats hade det dock blivit för stort att ta sig an, och jag anser att dessa två platser är intressanta för sig själva.

Analysmetoden vid genomläsningen var att läsa de yttranden som behandlade alternativet Förbifart Stockholm. Eftersom det vid denna tidpunkt i processen fanns andra vägsträckor som alternativ till förbifarten studerades inte de synpunkter som behandlade de andra. De åsikter som behandlade antingen passagen vid Hjulsta eller passagen vid Lambarfjärden citerade jag i ett dokument och färgkodade utefter vilken passage åsikterna berörde. Detta för att sedan enkelt kunna se hur fördelningen av åsikterna såg ut, och vilka som i detta skede gjort sin röst hörd. De sorterades sedan upp efter tre kategorier beroende på vem de var inskickade av: privatpersoner, intresseorganisationer eller politiska organ. Denna fördelning valdes då Trafikverket gjort samma uppdelning i sina sammanställningar. De tre aktörerna blev var för sig sedan uppdelade i hur många som haft åsikter om respektive passage.

Urvalet av utredningsdokumenten började med att skapa en överblick på hur processen till Förbifart Stockholm har sett ut, genom att läsa översiktsdokument till projektet publicerade av Trafikverket. Eftersom uppsatsens frågeställningar till stor del behandlar hur projektet har gått framåt, beslutsprocesserna, samt vägens gestaltning på två passager beslutades att analysera de dokument som visar hur

projektet har utvecklats som stort, de dokument som demonstrerar alternativ där beslut behöver tas, samt miljökonsekvensbeskrivningar då det i dessa presenteras hur projektet tänker kring medborgardialog och analyser över miljökonsekvenser beroende på hur vägens dras. Dokumenten har antingen behandlat hela sträckan eller enbart Lambarfjärden eller Hjulsta, då det är dessa som undersöks. Det har även gjorts urval inom de valda dokumenten, genom att endast studera de kapitel och stycken som behandlar hela sträckan, enbart Lambarfjärden eller enbart Hjulsta.

### **3.4 Kritik av Material och Metod**

Yttrandena som undersökts är alla inskickade under förstudien. Trafikverket meddelade dock på mail att det inte fanns möjlighet att skanna in alla yttranden, och därför innehåller inte empirin inskickade brev eller vykort. För att få tillgång till dessa också var jag tvungen att åka till Trafikverkets arkiv i Mölndal, Göteborg, vilket det inte fanns möjlighet att göra. Materialet i samband med förstudien behandlar därför inte verkligheten helt rättvist.

De undersökta yttrandena är inskickade i samband med förstudien, från dess publicering i december 2001 fram till 14 oktober 2005. Redovisningen av tunnelalternativet under Lambarfjärden togs i januari 2009, det vill säga senare i processen när fler samrådsväändor hade genomförts. Det är svårt att avgöra vilken inverkan materialet har på helhetsbilden, men min uppfattning är att materialet från förstudien fungerar i uppsatsen då det utgör en viktig fas i utredningsprocessen.

## **4 Teoretiska utgångspunkter**

Uppsatsens teoretiska ramverk baseras på sociologen Pierre Bourdieus teori om kulturellt samt socialt kapital, vilket utvecklas vidare med James S. Colemans analys av begreppen, samt begreppet restriktioner med ursprung från Torsten Hägerstrands tidsgeografiska teori. Detta teoretiska ramverk integreras både i varandra samt i det empiriska materialet i analysen. När dessa inkorporeras i varandra leder de till en bättre förklaring av hur perspektiven kan användas praktiskt.

### **4.1 Kulturellt och socialt kapital**

Pierre Bourdieu tog det redan väl använda begreppet kapital och applicerade det i andra sammanhang än ekonomiskt teori, med andra syften än egenintresse och maximal lönsamhet (Moore 2012: 101). Dessa andra sammanhang kallar han symboliskt kapital, och kulturellt kapital är här den mest framträdande grenen. Symboliskt kapital kan övergripande förklaras som att något måste erkännas av andra för att det ska bli tillskrivet ett värde, och därefter status (Grenfell & James 1998). Det Bourdieu vill uppmärksamma med att undersöka typer av symboliskt kapital är vad de kan ge för fördelar samt nackdelar i olika sammanhang. Han vill även understryka att de olika områdena inom symboliskt kapital är likvärdiga de strukturer som finns inom ekonomin, med klass och makt, och belysa att den sociala ojämlikheten genomsyrar hela samhället (Moore 2012: 104).

Kulturellt kapital menar Bourdieu kan uttrycka sig på tre olika sätt. Dessa är förkroppsligat, förtingligat, samt institutionaliserat. Med förkroppsligat menar han hur personer rör sig och beter sig, med förtingligat syftar han på hur saker blir kopplat till en viss status, och med institutionaliserat hur det tar sig uttryck i till exempel den akademiska världen med examen (Moore 2012: 103). Överlag kan kulturellt kapital ses som de möjligheter individer har att kunna tolka och nå framgångar i utbildningsväsende, arbetslivet och samhällets sociala liv som stort. Det handlar om att vara väl medveten om sina möjligheter och kunna värdera dessa och hur vägar dit ser ut. Ofta ärvs det nedåt i familjer, och det är vanligt att födas in i sitt kulturella kapital (Broady 1991: 175).

#### **4.1.1 Organisering**

Den Amerikanska sociologen James Samuel Coleman diskuterar likt Bourdieu symboliskt kapital, men med fokus på det sociala kapitalet. Han förklarar socialt kapital som en resurs för de individer som innehar det (Coleman 1990: 300), en



resurs som i sociala interaktioner hjälper människor att interagera med varandra (Coleman 1990: 302). Det viktigaste som särskiljer socialt kapital från andra typer av kapital är att det är beroende av just social interaktion. Socialt kapital uppnås via relationerna människor emellan och kan bara skapas i denna interaktion, även om den kan existera utanför. Socialt kapital uppstår när dessa sociala sammanställningar förändras, vilket bidrar till någon typ av handling (Coleman 1990: 304). Ett högt socialt kapital kan leda till kunskap och information via sina relationer, vilket i sin tur leder till någon form av aktion (Coleman 1990: 310). Coleman kopplar dessa perspektiv på socialt kapital till organisering. Organisering blir då en gruppinteraktion, som skapar socialt kapital via nya sociala möten vilket leder till information och till sist aktivism. Han beskriver hur organisering kan uppstå både spontant ur en situation, eller medvetet då medlemmarna vill förändra något. Spontan organisering kan uppstå när det sociala kapitalet blir en biprodukt av andra aktiviteter. Det kan börja med ett möte där meningen egentligen var något annat, men socialt kapital uppstår då medlemmarna får nytta av varandra socialt. Medveten organisering uppstår när anledningen till mötena är att stärka sitt, varandras eller andras sociala kapital. Ett exempel är föräldrar till elever på en skola som bildar en förening för föräldrar och lärare för att stärka kontakten dem emellan. Detta kommer bidra till att stärka det sociala kapitalet både för eleverna, föräldrarna och lärarna (Coleman 1990: 312-313).

Organiseringsbegreppet kan kontextualiseras genom artikeln *The Aestheticization of the Politics of Landscape Preservation* (2001), författad av James S. Duncan och Nancy D. Duncan. Författarna behandlar i denna text naturdeterminism i den Amerikanska staden Bedford, en rik förortsstad till New York City. Artikeln tar upp hur människor har skilda möjligheter till att mobilisera sig, och det resulterar i sin tur till skilda möjligheter i att påverka planeringsprocessen. För Bedfords befolkning är landskapet en stor del av deras kulturella kapital, vilket gör det till en statusmarkör de vill arbeta för att bevara (Duncan J.S. & Duncan N.D. 2001: 398-399) För att skydda det estetiskt vackra med deras stad engagerar sig befolkningen i miljöbevarande organisationer. Med denna grupp, samt varandra, i ryggen arbetar befolkningen för bevarandet av grönområden, zonindelning och att oanvänt land inte ska exploateras. Den gemensamma organiseringen för miljöbevarande gör att deras sociala kapital i frågan stärks, och de får tillsammans större makt och möjlighet att göra skillnad (Duncan J.S. & Duncan N.D. 2001: 406?).

## 4.2 Restriktioner – Hägerstrand

I geografen Torsten Hägerstrands tidsgeografiska koncept behandlar han hur tid och rum ständigt hör ihop, och att vi människor inte kan skiljas från varken vår tid eller vår rumsliga kontext (Wihlborg 2004: 4). Inom Hägerstrands tidsgeografi står restriktioner för en betydande del. Vad det innebär i Hägerstrands begreppsanalys är alla typer av restriktioner som finns dolda i samhällen, uppbyggda av andra människors närvaro samt kulturella lagar och regler (Hägerstrand 1970: 11). Dessa begränsar potentiella rörelsemönster i sin tid, sin personlighet, sina handlingar, och överlag sin fulla potential (Wihlborg; 6). Han bygger upp restriktionerna i tre olika grupper, som förklarar tre olika typer av begränsningar. Dessa är kapacitetsrestriktioner, kopplingsrestriktioner, samt auktoritetsrestriktioner (Hägerstrand 1970: 12).

Kapacitetsrestriktioner förklarar Hägerstrand som ens egen personliga förmåga till att vara närvarande. Dessa restriktioner består av att antingen biologiskt inte kunna röra sig dit, till exempel för att ägna tid till att sova, eller inte har eller kan ta del av de verktyg som krävs, till exempel kunskapen (Hägerstrand 1970: 12).

Kopplingsrestriktioner behandlar ens hembas, och hur denna alltid måste förhållas till i alla de aktiviteter som sker under en dag. Människor som har tillgång till en bil har exempelvis en större geografisk yta att röra sig på, och kopplingsrestriktionerna minskar därmed då personen kan röra sig längre sträckor på kortare tid. Även den koppling man har med andra människor under dagen, som möten eller att hämta barnen på förskolan, platsar i denna restriktion, då man måste få ihop sitt schema med andras (Hägerstrand 1970: 12-13). Något som har förändrat denna restriktion radikalt är telefonen och internet, när man nu inte behöver röra sig från hemmet för att göra många dagliga sysslor (Hägerstrand 1970: 15).

Auktoritetsrestriktioner handlar om att ha rättigheten till att utföra handlingar, och hur lagen styr individer. Hägerstrand förklarar det som domäner, det kan vara rum en inte får tillgång till, eller bara får tillgång till via inbjudan, betalning, någon typ av ceremoni, eller via andra tillvägagångssätt. Här kan de som har makt inom en speciell domän ta bort eller tillämpa restriktioner där det passar dem, exempelvis att gå före i köer eller hindra någon som egentligen har tillgång att komma in i domänen (Hägerstrand 1970: 16).

De tre grupperna av restriktioner korsar ofta varandra, och hör många gånger ihop. Socio-ekonomiskt svagare grupper har fler restriktioner att hantera än socio-ekonomiskt starka, och dessa restriktioner är utspridda bland de olika grupperingarna (Hägerstrand 1970: 17). Anledningar till att socioekonomiskt starka samhällsgrupper har färre restriktioner än de svagare grupperna är bland annat för att de har möjlighet att göra val som begränsar restriktionernas inverkan på deras liv. De kan till exempel anlita folk som tar hand om deras barn eller betala sig in i olika domäner.

### **Teoretiskt ramverk sammanfattning**

Det teoretiska ramverket utgörs av kulturellt och socialt kapital, begreppet organisering samt restriktioner. Colemans teoretiska begrepp organisering styrker i detta ramverk användningen av Hägerstrands restriktioner, genom att visa hur personliga restriktioner kan överbyggas. Begreppet restriktioner blir i sin tur en omskrivning för att förstå det kulturella kapitalets betydelse för medborgarmakt, och tillämpa det i uppsatsens empiri.

## 5 Fallstudie och Analys

Den första delen av kapitlet kommer vara en presentation av det resultat fallstudien har bidragit med. Detta medför både processen i projektet Förbifart Stockholm samt resultatet av de inkomna yttrandena. Nästa avsnitt följer sedan upp med analyser av resultatet i relation till uppsatsen teoretiska ramverk, uppdelat efter uppsatsens två frågeställningar.

### 5.1 Resultat av fallstudie

Fallstudien är metodiskt uppbyggd på dokumentanalyser. Resultatet av dessa presenteras här nedan, indelat efter processen i projektet Förbifart Stockholm samt yttranden inkomna under förstudien.

#### 5.1.1 Planprocessen

##### Samråd/Medborgardialog

I Förbifart Stockholms miljökonsekvensbeskrivning, utgiven i samband med vägutredningen 2005, finns det inget kapitel som speciellt behandlar medborgardialog eller samråd. I den miljökonsekvensbeskrivning som utgavs sex år senare, år 2011, tillsammans med arbetsplanen finns ett kapitel tillägnat samråd i planprocessen. I inledningen till kapitlet står det

Samråd syftar till att fortlöpande ta tillvara synpunkter under hela planerings- och projekteringsprocessen. Det betyder att i vägbyggnadsprojekt börjar samrådet redan vid arbetet med förstudien(...). (Trafikverket 2011: 515)

Det förklaras att vissa synpunkter som kommit fram under Förbifartens samrådsvändor har lett till förändringar i projektets utformning, och i projektets beskrivning av miljökonsekvenser. Detta exemplifieras bland annat med just Lambarfjärden:

Sammanfattning av anpassningar: Begränsning av påverkan på värdefulla natur-, kultur- och friluftsområden på norra Lovö och i Grimsta genom att bron över Lambarfjärden ersatts av tunnel. (Trafikverket 2011: 524)

Åsikter gällande Lambarfjärdspassagens utformning, inskickade och meddelade av allmänheten, intresseorganisationer och regionala myndigheter har alltså lett till ett direkt resultat i hur projektet har blivit utformat. Inget liknande är skrivet om att åsikter angående trafikplats Hjulsta har resulterat i ändringar i projektet.

## **Förbifart Stockholm – Händelseförlopp**

I detta avsnitt presenteras några av de viktigaste milstolparna hos Trafikverket angående planprocessen. Det sträcker sig från förstudien där projektet var utställt vid namn ”Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet” och tre leder var aktuella, till slutskedet med byggstart för E4 Förbifart Stockholm. Vilka specifika händelser som är angivna i händelseförloppet har valts ut efter deras relevans för vad som har tagit projektet framåt, och gör att processen tydligt går att följa. Alla de dokument som enbart rör trafikplats Hjulsta eller Lambarfjärden är angivna då dessa beslut och processer har hög relevans för studien. Ett beslut som hade varit av intresse att känna till och ange i händelseförloppet är när beslutet att låta passagen gå i tunnel under Lambarfjärden togs. Detta fastställande har jag inte lyckats hitta, varken via dokumentstudier eller via mailkorrespondens med Förbifarten då de inte har svarat vid två försök varav ett var vidarebefordrat till rätt person från en anställd på Trafikverket (Bilaga 1). Vad som går att säga av dokumentanalysen gällande detta beslut är att när arbetsplanen ställdes ut i maj 2011 var passagen över Lambarfjärden gestaltad som en tunnel, men i januari 2009 redovisades ett alternativ med tunnel under Lambarfjärden och beslutet var då alltså inte taget. Beslutet har alltså tagits någon gång mellan januari 2009 och maj 2011.

2001, december – Förstudie.

2005, juni - Vägutredning för Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Diskuteras bland annat hur bron över Lambarfjärden ska anläggas: *”Från trafikplats Lovö går leden i tunnel. På den norra delen av Lovön går leden i ytläge, med en vägbredd på 28 m, för att sedan passera på bro över Lambarfjärden till Grimsta. Anledningen till att vägen går upp i ytläge vid denna plats är att tunneln inte ska bli alltför lång. 10 km har i detta projekt bedömts vara den tunnellingd som man kan acceptera i sammanhängande följd. En bro ger också möjlighet till cykelförbindelse.”* (Vägverket 2005 b: 134. Kursivering för förtydligande.)

2005, juni – Vägutredningens MKB. Jämförelse mellan de olika vägförslagen och deras ekologiska påverkan.

2005, oktober – Samråd angående förstudien avslutas.

2006, oktober – Vägverkets ställningstagande om vägutredningen, val av Förbifarten. *”Förbifart Stockholm är det alternativ som Vägverket Region Stockholm sammantaget anser vara lämpligast för att tillgodose dagens och morgondagens vägtransportbehov väster om Stockholms centrala delar. Förbifart Stockholm bör därför föras vidare i planeringen och genomföras.”* (Vägverket 2006: 3. Kursivering för förtydligande.)

2009, januari – Redovisning av tunnelalternativ under Lambardfjärden.

2009, september – Regeringens tillåtlighetsbeslut.

2009, december – Samråd angående Förbifart Stockholms arbetsplan avslutas.

2010, november – Beslutsunderlag gällande tunnel under Trafikplats Hjulsta. *”Sammantaget bedöms alternativet med tunnel under trafikplats Hjulsta inte ge sådana fördelar att det motiverar en ändring av den lösningen som redovisas i arbetsplan och systemhandling.”* (Trafikverket 2010: 3. Kursivering för förtydligande.)

2011 – Arbetsplan

2011, maj – Arbetsplanens MKB.

2011, maj-augusti - Utställelse av arbetsplan

2012, juni – Reviderad utställelse av arbetsplan

2013, oktober – Fastställelse av arbetsplanen för väg E4 Förbifart Stockholm.

2014, maj – Regeringen beslutar att avslå samtliga överklaganden, lagakraftvunnen arbetsplan.

2016 – Arbetet påbörjades.

2026 – Förbifart Stockholm beräknas kunna öppna för trafik.

## **Beslutsunderlag angående tunnel Trafikplats Hjulsta**

År 2010 kom Trafikverket ut med ett beslutsunderlag angående ett förslag att bron vid trafikplats Hjulsta istället skulle gå under mark. Den utredning som beslutet grundade sig på utträttades som ett svar på den kritik och ifrågasättande från allmänheten som Trafikverket fått motta angående denna sträckning, med synpunkter om bland annat ökat buller, utsläpp och intrång på natur- och kulturmark. Utredningen genomfördes av utomstående aktörer, Sweco WSP Tyréns, där de undersökte vad en fortsatt tunnel skulle innebära istället för det ytläge arbetsplanen hade planerat för. De undersökte den tekniska möjligheten, samt de konsekvenser en fortsatt tunnel skulle få för miljö, människor, trafikanter, ekonomi, lokalboende, och tidsplan. Det skulle sedan vara upp till Trafikverket att analysera resultatet från den omfattande undersökningen, och komma fram till ett beslut (Trafikverket 2010: 3).

Utredningens resultat visade att en tunneldragning vid trafikplats Hjulsta är tekniskt möjlig, och skulle fungera lika väl med anslutningar som vid sträckans andra trafikplatser (Trafikverket 2010: 3). Bullret skulle minska markant både i bostadsområdena samt intilliggande rekreationsområden och nationalpark, och en tunnel skulle innebära färre ingrepp i både natur- och kulturmiljöer (Trafikverket 2010: 21). Det uppkom dock att en så pass lång tunnel som det i detta fall skulle bli bidrar till en osäkerhet i hur trafiksäkerheten kommer påverkas, samt en mer påfrestande tunnelluft för trafikanter och ökade luftföroreningar i tunnelmyningarna. Kostnaden skulle även bli runt 250 miljoner mer än vid nuvarande förslaget med bron (Trafikverket 2010: 3).

Trafikverkets analys av situationen bedömdes som sådan att projektet ska fortsätta som det började, med en dragning i ytläge vid Trafikplats Hjulsta. Detta då de positiva konsekvenserna av en tunnel inte sades väga upp för de negativa (Trafikverket 2010: 3).

I projektets början angavs det även att en tunnel under Lambardfjärden hade lett till en alldeles för lång sammanhängande tunneldel. Maxlängden för en sammanhängande tunnel utgavs vara 10 kilometer i detta projekt, och därför var en tunnel vid denna passage inte ett alternativ i startskedet (Vägverket 2005a: 34). Vi kan förstå av utredningen angående Trafikplats Hjulsta att en tunnel från Lovön till Grimsta också medför ökad olycksrisk då tunneln blir längre, ökade luftföroreningar

i tunnelmynningar, sämre luftkvalité för trafikanter, men en mindre påfrestning på miljö och människor i närområdet. Beslutet där blev alltså att ändå bygga ner vägen under mark, trots att vägutredningen beskriver hur Grimstaskogen, Lovön, samt Järvafältet är de områden som kommer generera störst negativa konsekvenser från vägbygget (Vägverket 2005c: 182).

### 5.1.2 Yttranden

I detta avsnitt presenteras de yttranden som inkommit under förstudien, år 2001-2005, och behandlar antingen bropassagen vid Lambarfjärden eller ytläget vid Hjulsta. De är uppdelade i tre olika grupper beroende på vad det är för aktör som har uttalat sig.

#### Privatpersoner

I de yttranden gällande förstudien som arbetades igenom hade tolv stycken privatpersoner haft negativa åsikter angående att vägen skulle gå i ytläge vid antingen Lambarfjärden eller trafikplats Hjulsta. Av dessa tolv handlade alla om bron över Lambarfjärden, och endast två hade åsikter kring trafikplats Hjulsta. Dessa två var inte heller specifikt inriktade på att just trafikplats Hjulsta skulle förläggas i tunnel, utan dessa yttranden hade åsikter gällande att hela sträckan borde gå under mark om den ska byggas. Citerat var det *"Förbifart Stockholm är miljömässigt helt oacceptabelt i ytläge..."* (Privatperson, Norsborg. Kursivering för förtydligande), samt *"... förordrar om man skall överhuvudtaget bygga denna led att allt skall gå i tunnel..."* (Privatperson, Liljeholmen. Kursivering för förtydligande).

De åsikter från privatpersoner som var kritiska till passagen över Lambarfjärden handlade antingen om exploatering av Grimstaskogen, exploatering av naturlandskapet på Lovön, det oattraktiva/miljöförstörande över att anlägga en bro över Mälaren, samt bullret en bro skulle generera.

Den geografiska fördelningen bland dessa yttranden var att fyra personer kom från Mälarens kant på Grimstasidan, fyra kom från söderort, och fyra var ej angivna. Ingen som bor vid eller är direkt berörd av trafikplatsen vid Hjulsta har alltså gjort sig hörd i detta skede.



## **Politiska organ**

Elva stycken yttranden har kommit från tjänstemän och förtroendevalda inom några av Stockholm läns kommuner. Av dessa är det två stycken, Järfälla kommun samt Kista Stadsdelsförvaltning, som har haft kritik mot ytläget vid trafikplats Hjulsta. I båda fallen har anledningen varit det ökade bullret som sträckan kommer medföra. De andra nio utlåtandena har behandlat bron över Lambarfjärden och de gäller främst naturreservatet Grimsta men även Lovön samt de föreningar i Mälaren en bro orsakar. Dessa nio utlåtanden kommer från de politiska organen Miljöpartiet för Marknämnden i Sundbyberg kommun, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet för Hässelby-Vällingby Stadsdelsnämnd, Miljöpartiet för Liljeholmens Stadsdelsnämnd, Miljöpartiet och Vänsterpartiet för Kista Stadsdelsnämnd, Ekerö kommun, Miljöpartiet för Borgarrådet, Vänsterpartiet för Marknämnden, Vänsterpartiet för Stadsbyggnadsnämnden och Miljöpartiet för Lidingö kommun.

## **Intresseorganisationer**

Av de intresseorganisationer som yttrat sig i förstudien hade tio stycken kritiska åsikter gällande utformningen av någon av de undersökta trafikplatserna. Organisationerna var Svenska Turistföreningens Stockholmskrets, Stockholms skridskoseglarklubb, Danderyds långfärdsskinnare, Lambarö Fastighetsägarförening, Riksantikvarieämbetet, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, Svenska Naturskyddsföreningen, Lovö Hembygdsförening, Sjöfartsverket och Naturskyddsföreningen i Stockholms län. Alla dessa organisationer var negativa till en broläggning över Lambarfjärden, och tre var även kritiska beträffande anläggandet av sträckan i ytläge vid trafikplats Hjulsta. Dessa tre var Svenska Turistföreningens Stockholmskrets, Naturskyddsföreningen samt Naturskyddsföreningen i Stockholms län.

## **Aktörer sammanfattat**

Sammanlagt kan vi se att av de totalt 33 organisationer och personer som har uttryckt sin åsikt gällande någon av dessa två passager har en övervägande majoritet behandlat bron över Lambarfjärden. 31 stycken har haft åsikter om passagen vid Lambarfjärden, och sju stycken om ytläget vid Hjulsta.

Resultatet visar att inga privatpersoner som yttrat sig i ärendet (av de som uttalat sin stadsdel) är baserade eller direkt berörda av ytläget vid trafikplats Hjulsta, däremot

bor ett flertal av privatpersonerna som gjort sig hörda i närheten av var bron över Lambarfjärden skulle dras och som resultat möjligtvis blir påverkade av denna.

## **5.2 Analys av resultat**

Som tidigare beskrivit behandlar Bourdieu kulturellt kapital bland annat som den medvetenhet människor har till att förstå sina möjligheter och handla därefter. Att veta hur man tar del av information, behandlar den och uttrycka sig som resultat. Att kunna tyda denna process uttrycker Bourdieu kan leda till goda resultat, högre status och framgång i både yrkeslivet, sin utbildning och sitt sociala liv. I Hägerstrands restriktionsbegrepp har även där tillgången till information stor betydelse inom undergruppen kapacitetsrestriktioner. Att inte ha möjligheten till att vara på plats eller inte veta handlingssätt för att kunna vara på plats är exempel på denna grupp av restriktioner. Vi kan därmed förstå hur kapacitetsrestriktioner kan bli större som ett direkt resultat av lägre kulturellt kapital. Kulturellt kapital blir i detta ramverk likaså till en fråga om socioekonomisk status, då restriktionsbegreppet bidrar med denna synvinkel. Likadant kan Colemans perspektiv på organisering som väg till socialt kapital anknytas till alla grupper inom restriktionsbegreppet, då organisering blir en väg till att komma förbi sina restriktioner. Med detta teoretiska ramverk som grund kan vi analysera hur kulturellt kapital ger medborgarna möjligheter, samt hur kulturellt kapital behandlas i planeringsprocessen.

### **5.2.1. Medborgarnas möjligheter**

I det insamlade materialet från yttrandena kan det av namnet förstås att det bland intresseorganisationerna framförallt är en som troligtvis har organiserat sig för att avsiktligt öka sitt sociala kapital i denna konflikt enligt Colemans tolkning av medveten organisering. Denna förening är Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen. Genom att sammarbeta många och anordna en grupp där medlemmarna har en gemensam agenda hjälper man varandra att hitta information, dela sin kunskap, och agera kollektivt för att skapa förändring. Det sociala kapitalet i gruppen ökar alltså för alla när de engagerar sig gemensamt i strävan mot sitt mål. Tydliga likheter går här att se med exemplet Bedford i artikeln av Duncan & Duncan, då det är samma typ av kollektiv organisering som sker för att öka sitt inflytande gällande utformning av lokalt landskap. Samma mönster kan också förstås för de föreningar som inte skapades för att stärka sitt sociala kapital i denna fråga, det vill säga där det skett spontan organisering. Det är intresseorganisationer såsom Stockholms

skridskoseglarklubb, Danderyds långfärdsskrinnare, Lambarö Fastighetsägarförening, och Lovö Hembygdsförening. De har från början förmodligen grundats som en medveten organisering till ökat socialt kapital inom deras respektive frågor och intressen, men när denna konflikt kommit upp till ytan sett potentialen att inom organiseringen ta gemensam ställning även i detta. På så vis ger en redan medveten organisering möjlighet till spontan organisering och socialt kapital i en annan fråga.

Båda dessa ovanstående exempel bidrar i sin tur till att minska kapacitetsrestriktionerna för alla medlemmar, då tillgången till kunskap ökar för alla de som engagerar sig vilket ökar möjligheterna till att kunna agera. Det kan även bidra till att minska kapacitetsrestriktionerna för andra i samhället som till exempel vill organisera sig men inte besitter kunskapen till hur detta ska gå till. Genom att de som redan är organiserade sprider information via olika kanaler kan allmänheten ta del av informationen, och har då ett verktyg till kunskap.

Som resultatet visat har flest yttranden innehållit åsikter angående passagen över Lambarfjärden. De privatpersoner som har yttrat sig i frågan har förmodligen ett högt kulturellt kapital, då de är medvetna om hur de ska få tillgång till informationen och hur de ska använda den. Av resultatet kan det utläsas att i majoriteten av de inskickade yttrandena är åsikterna i linje med vad författarna själva har för intressen, det vill säga vad som skulle påverka dem i sin vardag. De flesta yttranden behandlar som nämnt Lambarfjärden, vilket bekräftas av att flera av skribenterna till yttrandena bor i närområdet till den tänkta bron. Samma trend visar sig även åt andra hållet, ingen av privatpersonerna har öppet geografiska kopplingar till ytläget vid Hjulsta och få yttranden behandlar denna passage. Detta resultat i förhållande till kulturellt kapital visar att det kulturella kapitalet är starkare bland de som har en geografisk koppling till passagen vid Lambarfjärden, och svagare hos personerna med geografisk koppling till passagen vid Hjulsta. Som framställts tidigare kan kapacitetsrestriktioner och kulturellt kapital förklaras som komplement till varandra i många fall. Eftersom en starkare socioekonomi minskar individens restriktioner enligt Hägerstrand, och befolkningen i Hjulsta är socioekonomiskt svagare än den vid Lambarfjärden, hör detta ihop med resultatet. Hjulstas befolkning behöver handskas med mer restriktioner i sin vardag, varav en är tillgången till kunskap. Detta resulterar i ett svagare kulturellt kapital, där inte bara tillgången utan även hanteringen av kunskap och information är lägre. Även om Trafikverket har varit tydliga med

samråd och information i processen, kan en stor del av denna grupp ändå känna sig främmande till hur de ska hantera denna information och hur de ska gå tillväga för att använda den.

De tio olika organisationer som uttalat sig i ärendet är lika på det sätt att ingen av dem är geografiskt inriktade eller placerade i närheten av trafikplats Hjulsta, eller något annat särskilt utsatt område enligt Polismyndighetens definition. Detsamma gäller även de politiska organen, ingen av de elva som yttrat sig gör det baserat i ett geografiskt särskilt utsatt område. Med en utgångspunkt i det teoretiska ramverkets organisering, kan vi analysera resultatet med Hägerstrands olika restriktionsbegrepp. Alla dessa aktörer under både grupperingen intresseorganisationer och politiska organ är exempel på olika typer av organisering, vilket fastställt tidigare innebär att de hjälper varandra att stärka sitt sociala kapital genom att komma förbi samhälleliga eller privata restriktioner. Kapacitetsrestriktionen behandlar det biologiska, att kunna vara närvarande kroppsligt eller intellektuellt. Att organisera sig tillsammans hjälper i detta avseende till tidsmässigt genom att alla inte behöver göra allt, tiden delas upp medlemmarna emellan vilket resulterar i att möjligheterna att få mer gjort ökar. Detsamma gäller med kunskapen; alla bidrar med sin del och behöver inte ha kunskap om allt, samtidigt som lärdomar sprids bland varandra.

Organisering lättar även på kopplingsrestriktionerna, vilket också främst handlar om tid. Exempelvis kan de medlemmar i organisationen som har tillgång till bil göra de sysslor där bil underlättar, vilket medför att restriktionerna minskar även för de i gruppen som inte kör. Arbeten kan således delas upp efter vilka som har tiden eller möjligheten till det. Den sista gruppen av restriktioner – auktoritetsrestriktioner - är också lättare att kringgå som medlem i en organisation. Här är rätten att ha tillgång till ett stängt rum central, där det krävs inbjudan, betalning, eller annan metod för att få tillträde. En organisation kan här vara nyckeln in i de stängda rummen. Ett politiskt parti ger tillträde in i beslutsrummen, en miljöorganisation blir inbjuden att prata i media, någon annan förening erhåller pengarna till att betala sig in, och så vidare. Att organisera sig i någon form av politiskt parti, intresseorganisation eller liknande kan alltså ge både rättigheter och auktoritet som i många fall inte skulle förekomma hos privatpersoner. Det blir följaktligen en väg att gå för att minska sina privata kapacitetsrestriktioner, kopplingsrestriktioner samt auktoritetsrestriktioner.

Således blir medlemmarnas sociala kapital och som resultat kulturella kapital starkare tillsammans.

Att det enbart är organisationer inte hemmahörande i särskilt utsatta områden som har uttalat sig kan vara för att de från början är sammansatta av privatpersoner med högre socioekonomi och högre kulturellt kapital. Det har med andra ord redan från början större möjligheter till kunskap och att ta reda på information. Detta kan medverka till att färre medvetna organiseringar startas i särskilt utsatta områden, samt att de organisationer som finns har det svårare att engagera människor och då svårare att bryta igenom restriktionerna.

### **5.2.2. Kulturellt kapital i planeringsprocessen**

Vad dokumentanalysen bland annat resulterade i är Trafikverkets syn på medborgardialog i projektet Förbifart Stockholm, vilket framgår av projektets miljökonsekvensbeskrivningar. I miljökonsekvensbeskrivningen utgiven år 2005 finns inte detta ämne med som kapitel, men den publicerad år 2011 har som nämnt tidigare ett eget avsnitt till medborgardialog och samråd. De beskriver i denna att de vill ha in synpunkter under hela processens gång, och även har ändrat delar av planerna efter att åsikter från allmänheten inkommit. Dokumentanalysen visade också beslutet angående att trafikplats Hjulsta skulle fortsätta planeras i ytläge under processen. Detta beslut togs trots mycket lika förutsättningar med passagen över Lambarfjärden, och trots att utredningen motiveras med att synpunkter på utformningen av trafikplats Hjulsta inkommit till Trafikverket. Frågan är då varför planen har ändrats efter allmänhetens åsikter vid den ena passagen men inte den andra och att besluten blev annorlunda när förutsättningarna är så pass lika, från Trafikverkets sida. Även om det var färre personer som uttryckte sina åsikter gällande passagen vid Hjulsta än det var personer som uttryckte sina åsikter kring passagen vid Lambarfjärden står det i miljökonsekvensbeskrivningen att förslag angående att lägga passagen vid Hjulsta i en tunnel inkommit från allmänheten, även om dessa inkommit senare än liknande åsikter angående Lambarfjärden. Trafikverket har uttryckt att de vill ha medborgarnas synpunkter under hela processens gång, men har i denna fråga tagit hänsyn till de som kommit in först.

Detta tyder på att kulturellt kapital förstås ha auktoritet hela vägen in i beslutsprocessen hos Trafikverket. Områdena från vilka åsikterna har varit mest intensivt inskickade är de områden med starkare socioekonomisk status och vidare

således färre restriktioner samt starkare kulturellt kapital hos befolkningen. Området som Trafikverket har tagit hänsyn till i sin medborgardialog är det område som dessa yttranden har behandlat, det vill säga inskickat från de med högre kulturellt kapital. Sett på från andra hållet är färre åsikter i ärendet inskickade från områden med svagare socioekonomisk status vilket betyder fler restriktioner att ta hänsyn till och svagare kulturellt kapital. Trafikverket har i medborgardialogerna och projektet inte tagit hänsyn till det område som dessa yttranden främst berör. Vidare kan det tolkas som att det för människor med lägre kulturellt kapital inte enbart är svårare att få kunskapen som krävs till att yttra sig i processer, som förra avsnittet visade. Det är även svårare att bli lyssnad på av de som bestämmer i processen, när det första steget väl har övervunnits.

## **6 Slutsatser och diskussion**

Kapitlets första del består av de slutsatser uppsatsen utmynnar i. Den andra delen består av egna reflektioner relaterat till resultaten och analysen, och avslutas med möjlig utvecklande forskning på området.

### **6.1 Slutsatser**

Denna uppsats har belyst medborgarnas möjlighet till makt i processen för projektet Förbifart Stockholm. Detta har undersökts via frågeställningarna *Vilken roll spelar kulturellt kapital för människors möjligheter att engagera sig i planeringsprocessen?*, samt *Vilken betydelse har kulturellt kapital för planeringsprocessen?* Mina slutsatser är att kulturellt kapital spelar en roll för människors möjlighet att engagera sig i planeringsprocessen, då kulturellt kapital genererar möjligheter till kunskap och tillgång till information. Jag har även kommit fram till att kulturellt kapital har betydelse för planeringsprocessen, då de åsikter som har yttrats av medborgare med starkare kulturellt kapital har värderats högre i projektet.

### **6.2 Diskussion**

Under senare delar av processen med Förbifart Stockholm har mer kritik angående dragningen hörts i media. Det har bland annat skett demonstrationer angående beslutet att låta vägen gå i ytläge vid trafikplats Hjulsta. Detta tyder på medveten organisering för att göra sina röster hörda, och har alltså uppkommit hos denna samhällsgrupp senare i processen än vad denna uppsats har studerat. Detta leder till funderingar om Trafikverket och andra samhällsaktörer borde lägga mer resurser på

att få fler människor involverade i processen i ett tidigare skede. Om denna samhällsgrupp hade haft bättre möjligheter att ta del av informationen och känt sig bekväm med kunskapen tidigare i processen är det möjligt att det gjort skillnad även i gestaltningen för trafikplats Hjulsta. Detta eftersom avsnittet över Lambarfjärden grävdes ner i tunnel på grund av åsikter från medborgarröster. Att arbeta med att stärka medborgares kulturella kapital tidigt i processen skulle därmed kunna bidra till både bättre förutsättningar för människor att engagera sig, samt att planeringsprocessen får mer rättvist utfall.

Denna orättvisa i inflytande skulle möjligtvis minska ifall det fanns fler tillvägagångssätt att samla in medborgarnas röster än de som idag används, eftersom det tydligt inte resulterar i ett rättvist resultat gentemot befolkningen. Att Trafikverket har skrivit i sin miljökonsekvensbeskrivning att samrådsprocesserna och yttranden har gett resultat i att processen och planerna kring vägen har ändrats och justerats kan ses som att de är nöjda med hur de har gått tillväga kring medborgardeltaktighet. Men borde det finnas en process även efter medborgardialogerna, som tittar på vilka det är som faktiskt har gjort sin röst hörd? När en del av samhället inte hörs i samma utsträckning som en annan beror det nog inte på att de inte har några åsikter utan på att de inte vet hur de ska använda sina åsikter som verktyg i samhället. När medborgardialog resulterar i att en grupp människor inte hörs i ett projekt som gör en samhällsgrupp nöjd men inte en annan, är medborgardialog då verkligen vägen till starkare demokrati som förespråkarna säger, eller snarare till svagare?

I denna uppsats har materialet varit mer begränsat än vad idén var att det skulle vara till en början, vilket det blev för att enbart förstudiens yttranden skulle undersökas. För att komma förbi denna problematik valdes att låta det teoretiska ramverket tolkas in i materialet, och då kunna analysera resultaten utan att använda sig av en stark kvantitativ grund. Uppsatsens tillvägagångssätt kan därför ha utfallit i ett annat resultat än om materialet hade varit större och berättat om hela processen. Det betyder dock inte att denna studie är mindre giltig, det innebär att den förklarar en aspekt av verkligheten som kan vara betydande för fler delar och processer.

Det hade därför varit intressant med en studie där empirin utgjordes av yttranden inkomna under fler delar i processen än förstudien. Åsikter hade kunnat analyseras som inkommit från förstudien ända fram till att beslutsunderlaget för bron över

Trafikplats Hjulsta utkommit. Även om förstudiens yttranden räcker för att sätta det teoretiska ramverket i en analyserande kontext, som denna uppsats visar på, hade ytterligare material demonstrerat hur denna analys förhåller sig längs större delar av processen med Förbifart Stockholm.



## Referenser

- Andersson, E. 2016. All makt åt förorten. *Svenska Dagbladet*. Hämtad från: <https://www.svd.se/all-makt-at-fororten> 2019-05-03
- Bradly, K. 2009. Planning for eco-friendly living in diverse societies. *Local Environment*. 14(4): 347-363.
- Broadly, D. 1991. *Sociologi och epistemologi: Om Pierre Bourdieus författarskap och den historiska epistemologin*. Andra upplagan. HLS (Högsk. för lärarutbildning) (Skeptronserien).
- Chamy, C. 2016. Vägarbetet med Förbifart Stockholm påbörjat i Hjulsta. *Sveriges Radio P4 Stockholm*. [online] Hämtad från: <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=103&artikel=6592692> 2019-05-15
- Coleman, J. S. 1990. *Foundations of social theory*. Cambridge, Mass. Harvard Univ: The Belknap Press.
- Duncan, J. S., Duncan, N. G. 2001. The Aestheticization of the Politics of Landscape Preservation. *Annals of the Association of American Geographers*, 91(2): 387.
- Google. 2019. *Grimsta nature reserve*. Hämtad från: <https://www.google.com/maps/place/Grimsta+nature+reserve/@59.3598161,17.8320516,6787m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x465f9f6c248ca095:0x7e1956263746e895!8m2!3d59.356999!4d17.8551835> 2019-05-27
- Grenfell, M. & James, D. 1998. *Bourdieu and Education: Acts of Practical Theory*. London: Falmer Press.
- Henckel, H. 2000. Järvafältet. *Ut i Naturen – Stockholms Naturguider*. Hämtad från: <https://www.utinaturen.nu/portfolio/jarvafaltet/> 2019-05-25
- Howe, J & Langdon, C. 2002. Towards a Reflexive Planning Theory. *Planning Theory*, 1(3): 209–225.
- Hägerstrand, T. 1970. What about people in regional science? *Papers in Regional Science*, 24: 7-24.

Livh, A-M. & Holm, J. 2011. Förbifarten ett monument över miljörasismen. *Svenska Dagbladet*. Hämtad från: <https://www.svd.se/forbifarten-ett-monument-over-miljorasismen> 2019-05-15

Moore, R. 2012. Capital. I Grenfell, M. Red. *Pierre Bourdieu: Key concepts*. (s.98-113). Acumen Publishing.

Polismyndigheten. 2017. *Utsatta områden - Social ordning, kriminell struktur och utmaningar för polisen*. Nationella operativa avdelningen. Hämtad från: [https://polisen.se/siteassets/dokument/ovriga\\_rapporter/utsatta-omraden-social-ordning-kriminell-struktur-och-utmaningar-for-polisen-2017.pdf](https://polisen.se/siteassets/dokument/ovriga_rapporter/utsatta-omraden-social-ordning-kriminell-struktur-och-utmaningar-for-polisen-2017.pdf) 2019-05-17

SFS 1998:808. *Miljöbalken*.

Sveriges Kommuner och Landsting SKL. 2019. *Utveckla medborgardialoger i kommuner och regioner*. Hämtad från: <https://skl.se/demokratiledningstyrning/medborgardialogdelaktighet/medborgardialog.372.html> 2019-05-10

Statens Fastighetsverk SFV. U.å. *Lovö naturreservat – ett unikt område*. Hämtad från: <https://www.sfv.se/sv/fastigheter/sverige/stockholms-lan-ab/ovriga/lovo-naturreservat/> 2019-05-25

Stockholmskällan. U.å.a. *Miljonprogrammet*. Hämtad från: <https://stockholmskallan.stockholm.se/teman/staden-vaxer/miljonprogrammet/> 2019-05-24

Stockholmskällan. U.å.b. *Järvafältet*. Hämtad från: <https://stockholmskallan.stockholm.se/teman/stockholmsplatser/jarvafaltet/> 2019-05-20

Stockholm stad. 2018. *Grimsta naturreservat*. Hämtad från: <https://www.stockholm.se/grimsta> 2019-05-25

Stockholm stad. 2019a. *Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning*. Hämtad från:  
<https://stad.stockholm/organisation/stadsdelsforvaltningar/spanga-tensta/> 2019-05-26

Stockholm stad. 2019b. *Områdesfakta Tensta Stadsdel*. Hämtad från:  
<http://statistik.stockholm.se/omradesfakta/index.html> 2019-05-26

Trafikverket. November 2010. Beslutsunderlag. *Tunnel under Trafikplats Hjulsta*. Hämtad från:  
[https://www.trafikverket.se/contentassets/7f492f6ce23942b989207b9b30540b0c/ovrigt/beslutsunderlag\\_tunnel\\_under\\_trafikplats\\_hjulsta\\_november\\_2010\\_2.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/7f492f6ce23942b989207b9b30540b0c/ovrigt/beslutsunderlag_tunnel_under_trafikplats_hjulsta_november_2010_2.pdf)  
2019-04-28

Trafikverket. 2011. Miljökonsekvensbeskrivning. *Kapitel 22 Samråd*. Hämtad från:  
[https://www.trafikverket.se/contentassets/0d5b29225cb446c784d89a0461b83c45/mkb/mkb\\_sid\\_515-584.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/0d5b29225cb446c784d89a0461b83c45/mkb/mkb_sid_515-584.pdf) 2019-05-22

Trafikverket. 2012. Utställelsehandlingar. *Orienteringskarta*. Hämtad från:  
<https://www.trafikverket.se/contentassets/131edcb5350e43d4b47e7ec8671c80fa/hella-linjen/orienteringskarta.pdf> 2019-05-26

Trafikverket. 2015. *Så blir det i Hjulsta*. Hämtad från:  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Vagstrackning/Hjulsta/Sa-blir-det-i-Hjulsta/> 2019-04-16

Trafikverket. 2017a. *Vem gör vad av myndigheterna*. Hämtad från:  
<https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/vem-gor-vad-av-myndigheterna-inom-transportområdet/> 2019-05-04

Trafikverket. 2017b. *Så blir det i Akalla*. Hämtad från:  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Vagstrackning/Akalla/Sa-blir-det-i-Akalla/> 2019-04-16

Trafikverket. 2018a. *Bakgrund Förbifart Stockholm*. Hämtad från:  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/vi-bygger-och-forbattrar/Forbifart-stockholm/Om-projektet/Bakgrund/> 2019-04-26

Trafikverket. 2018b. *Om E4 Förbifart Stockholm-projektet*. Hämtad från:  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Om-projektet/> 2019-04-28

Trafikverket. 2018c. *Så blir det i Kungens kurva*. Hämtad från:  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Vagstrackning/Kungens-kurva/Sa-blir-det-i-Kungens-kurva/> 2019-04-16

Trafikverket. 2018d. *Så blir det sedan*. Hämtad från: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Vagstrackning/ekero/Lovo/Sa-blir-det-pa-Lovon/> 2019-04-16

Trafikverket. 2018e. *Så blir det i Vinsta*. Hämtad från:  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Vagstrackning/Vinsta/Sa-blir-det-i-Vinsta/> 2019-04-16

Trafikverket. 2019. *Så blir det i Häggvik*. Hämtad från:  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Vagstrackning/Haggvik/Sa-blir-det-i-Haggvik/> 2019-04-16

Vägverket. 2005 a. Vägutredning. *Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet*.  
Sammanfattning och Bakgrund. Hämtad från:  
[https://www.trafikverket.se/contentassets/dd8bf86caa2b4adfa5c03f08649af778/vag-utredning/vagutredning\\_del1\\_forbifart\\_stockholm.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/dd8bf86caa2b4adfa5c03f08649af778/vag-utredning/vagutredning_del1_forbifart_stockholm.pdf) 2019-05-19

Vägverket. 2005 b. Vägutredning. *Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet*.  
Alternativa vägförslag. Hämtad från:  
[https://www.trafikverket.se/contentassets/dd8bf86caa2b4adfa5c03f08649af778/vag-utredning/vagutredning\\_del5\\_forbifart\\_stockholm.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/dd8bf86caa2b4adfa5c03f08649af778/vag-utredning/vagutredning_del5_forbifart_stockholm.pdf) 2019-05-21

Vägverket. 2005c. Vägutredning. *Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet*.  
Konsekvenser av vägförslagen Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda. Hämtad från:  
[https://www.trafikverket.se/contentassets/dd8bf86caa2b4adfa5c03f08649af778/vag-utredning/vagutredning\\_del6\\_forbifart\\_stockholm.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/dd8bf86caa2b4adfa5c03f08649af778/vag-utredning/vagutredning_del6_forbifart_stockholm.pdf) 2019-05-26

Vägverket. 2006. *STÄLLNINGSTAGANDE till vägutredningen Effektivare nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet*. Hämtad från:  
[https://www.trafikverket.se/contentassets/dd8bf86caa2b4adfa5c03f08649af778/vag-utredning/stallningstagande\\_forbifart\\_stockholm.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/dd8bf86caa2b4adfa5c03f08649af778/vag-utredning/stallningstagande_forbifart_stockholm.pdf) 2019-05-10

Wihlborg, E. 2005. Flexible use of time to overcome constraints. In: Sloane A. (Red.) *Home-Oriented Informatics and Telematics*. IFIP International Federation for Information Processing, vol 178. Springer, Boston, MA.

## **Bilagor**

Bilaga 1: Mail till Förbifart Stockholm.

”Hej!

Jag heter Linnea och skriver just nu en uppsats om delar av processen i projektet Förbifart Stockholm, och har en fråga angående tunneln under Lambarfjärden. Jag kan inte hitta bland dokumenten på er hemsida när beslutet att lägga sträckan mellan Lovön och Grimsta i en tunnel istället för en bro togs. Det jag hittar är en redovisning av ett tunnelalternativ från januari 2009, men inte när beslutet faktiskt bestämdes. Jag undrar om ni kan hjälpa mig att hitta denna information.

Tack!

Linnea Mellquist”