



LUNDS UNIVERSITET

Med makt i centrum

En kritisk diskursanalys av visions-
och åtgärdsprogram för Lunds stad

Frans Elinder

Kandidatuppsats i Samhällsgeografi
SGEK03, HT16
Handledare: Carl-Johan Sanglert
Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Abstract

The aim of the essay is to analyse who is represented in urban space in three vision and action documents published by Lunds municipality. By using Norman Faircloughs critical discourse analysis as method the discourses in the material is located. From there the vision and actions are analysed through the theoretical framework Torsten Hägerstrands theory of time geography constrains and David Harveys understanding of the room. Through the located discourses in the three documents different measurements are being set in place depending on who is represented in the documents. The first document presents Lunds city and its society as being shifted towards sustainability. Throughout the document the group represented is furthest future generations. The second document presents a city that is accessible to both people living in the periphery and people living in the city centre. However, the accessibility is mainly directed towards visitors and thereby to the city. Due to Lund being a sprawled urban area this might lead to heavier traffic and result in a lowered accessibility with in the urban centre. The final document views the city as a solely economic entity, and thereby put forward actions to change the urban space in order to suite the consuming visitor.

Keywords: Lund, Critical discourse analysis, CDA, time geography, urban space

Innehållsförteckning

1. Inledning	5
1.2 Frågeställning	6
1.3 Disposition	6
2. Historisk bakgrund	6
2.1 <i>Bakgrund modernism</i>	6
3. Tidigare forskning	9
3.1 <i>Närheten, bilen och makten</i>	9
4. Teori	11
4.1 <i>Makt utifrån tidsgeografi</i>	11
4.2 <i>Tidsgeografiska restriktioner</i>	11
4.3 <i>Harveys definition av rum</i>	13
4.4 <i>Harvey och Fairclough - Förening</i>	14
5. Metod och material	15
5.1 <i>Val och avgränsning av material</i>	15
5.2 <i>Kritisk diskursanalys</i>	15
5.3 <i>Norman Faircloughs tre dimensioner</i>	16
5.4 <i>Material</i>	18
5.4.1 <i>Värna och vinna staden från 2005</i>	18
5.4.2 <i>LundaMaTs III</i>	18
5.4.3 <i>Handlingsplan för Lunds stadskärna 2011</i>	18
6. Analys	19
6.1 – <i>Textanalys och diskursiv praktik</i>	19
6.1.1 <i>Värna och vinna staden – Vision 2025</i>	19
6.1.2 <i>LundaMaTs III</i>	21
6.2.3 <i>Handlingsplan</i>	22
6.3 <i>Restriktioner</i>	24
6.3.1 <i>Vision 2025</i>	24
6.3.2 <i>LundaMaTs III</i>	24
6.3.3 <i>Handlingsplan</i>	25
7. Diskussion och slutsatser	25
7.1 <i>Diskussion - rumsliga uppfattningar</i>	25
7.1.1 <i>Vision 2025</i>	26
7.1.2 <i>LundaMaTs III</i>	27
7.1.3 <i>Handlingsplan</i>	27
7.2 <i>Slutsatser</i>	28

Figurförteckning

Figur 1 - Uppskattad storlek som Lunds stadskärna utgör av stadskroppen (<i>Värna och vinna staden – Fördjupning av översiktsplanen för staden Lund. 2005:14</i>).....	8
Figur 2 - Sambandet mellan Faircloughs dimensioner och Harveys rumsliga indelning. De lodräta pilarna visar att dimensionerna/rummen ständigt påverkar varandra. Den lodräta pilen visar att diskurs och rumslig uppfattning ingår i ett dialektiskt samband. (Författarens sammanställning).....	14
Figur 3 – Norman Faircloughs tredimensionella modell för kritisk diskursanalys (Winter Jørgensen & Phillips, 2000:68).....	17

Figur 4 - Uttryck och formuleringar som påvisar diskursen. Lodräta celler visar typ av diskurs, horisontella celler visar var i dokumentet de förekommer (Sammanställd av författaren)	20
Figur 5 - Uttryck och formuleringar som påvisar diskursen. Lodräta celler visar typ av diskurs, horisontella celler visar var i dokumentet de förekommer (Sammanställd av författaren)	22
Figur 6 - Uttryck och formuleringar som påvisar diskursen. Lodräta celler visar typ av diskurs, horisontella celler visar var i dokumentet de förekommer (Sammanställd av författaren)	24

1. Inledning

Under de senaste åren har frågan kring hur vi använder vårt stadsrum och vem som har rätt till det åter lyfts (Johansson & Ståhle, 2016). Debatten har startat i flera städer när gator gjorts bilfria under några veckor eller sommarmånader (Heick 2016, Leijnse & Brundin 2016, Sundström 2015). Frågan kring vem staden planeras för är emellertid inte ny. Sedan de stora stadsförändringarna tog fart under 1800-talet har stadens utformning och makten över stadsrummet varit centrala (Hall, 2014). Dagens debatt har kommit att lyfta flera frågor som bottnar i stadsplanering såsom miljö, konsumtion, jämlikhet och utanförskap (Johansson & Ståhle 2016, Sthåle 2016). I följande uppsats har jag valt att ta avstamp i resonemanget kring närhet i staden och vem vår stad planeras för. I ljuset av den rådande diskussionen men med ögonen mot den nya översiktsplan som görs för Lunds kommun och beräknas vara färdig 2018, har jag valt att analysera tre dokument för Lunds framtida stadsplanering och därigenom vem stadsrummet planeras för i Lunds stad (Lunds kommun, 2016).

Mitt syfte med följande uppsats är att utreda och analysera hur makt tar sig i uttryck ur ett diskursivt och rumsligt perspektiv i Lund. För att avgränsa mig har jag valt att fokusera på visioner och åtgärder som gjorts för Lunds stad. Min målsättning är att utifrån plandokument analysera vilka funktioner Lund tillskrivs och vem de representerar, för att således knyta an till makt i stadsrummet. Baserat på min analys redogör jag för ett kritiskt förhållningssätt till dagens funktioner utifrån presenterad teori.

Genom att koppla de åtgärder och visioner som beskrivs i text, till det faktiska rummet hoppas jag kunna bredda min diskursanalys och ge den ett rumsligt perspektiv. Det är sedermera mitt syfte att genom David Harveys rumsliga perspektiv samt Torsten Hägerstrands teoretiska beskrivning av tidsgeografiska begränsningar ge en förståelse för hur diskursen tar sig i uttryck i rumslig makt, och vem som staden planeras för. Jag har inte för avsikt att komma med förslag på konkreta förändringar eller allmängiltiga svar, dock hoppas jag att mina klargöranden ska ge en förståelse för att kunna ställa rätt frågor.

Tillgänglighet och planeringen av våra gemensamma ytor i staden i allra största grad är en fråga för geografin som disciplin. Vidare bör problematiken med tillgänglighet och vem som har rätt till staden förstås ur ett historiskt perspektiv som gett upphov till globala trender som format våra städer. I slutändan och som mottagare av stadsförändringar och planeringsprojekt står emellertid individen. Det är människan som upplever staden genom dess form, genom minnen och relationer. Det är människan som tvingas vänta vid övergångsstället, som kan njuta av en paus på en parkbänk och som flyttar ut till trädgårdsstaden för att låta barnen springa fritt men bittert saknar ungdomens spontanitet i den täta staden. De fysiska uttrycken visar sig i lokala företeelser längs våra städers gator, boulevarder och torg men bottnar i stora samhällsförändringar. Jag tror att ifrågasättandet av de strukturer och diskurser som utgör vår geografiska omgivning är till allas gagn när det gäller områden såsom jämlikhet, brytande av makthierarkier och återtagandet av det offentliga rummet.

1.2 Frågeställning

Syftet med uppsatsen konkritiseras i ett antal frågeställningar med utgångspunkt i makt i stadsrummet. Den övergripande frågeställningen ser till vem som representeras i stadsrummet utifrån vision och åtgärdsprogram. För att smalna av och kunna besvara den övergripande frågeställningen har jag konkritiserat nämnd frågeställning i tre preciserade frågeställningar som varit vägledande i analysen.

- Vem representeras i stadsrummet i vision och åtgärdsprogram för Lunds stad?
 - Vilka diskurser kan identifieras utifrån presenterade visioner och föreslagna åtgärder?
 - Vilka åtgärder i stadsrummet legitimerar diskurserna i vision och åtgärdsdokumenten?
 - Hur strukturerar presenterade åtgärder och visioner rummet med utgångspunkt i Hägerstrands teori kring restriktioner?

1.3 Disposition

Det andra kapitlet presenterar en kortfattad historisk bakgrund för de stadsplaneringsideal och åtgärder som dels vidtagits för att införliva idealen, som dels har format våra städer. Den historiska bakgrunden följs av samtida forskares kritiska syn på dagens städers utformning, och problematiken som följer. I det tredje kapitlet presenteras tidigare forskning gällande kritik mot den samtida stadens utformning. Det fjärde kapitlet presenterar det teoretiska ramverket utifrån Torsten Hägerstrands restriktioner och David Harveys rumsliga förståelse. Det femte kapitlet introducerar det material som används samt metoden utifrån hur materialet undersöks. I det sjätte kapitlet analyseras materialet utifrån den metod som presenterats och i förhållande till det utstakade teoretiska ramverk. I det avslutande, och sjunde kapitlet, tolkas analysen utifrån rumsliga aspekter för att sedan sammanfatta uppsatsen i en avslutande diskussion.

2. Historisk bakgrund

”Hell is a city much like London, A populous and a smokey city”
(P. B. Shelly, Peter Bell the Third, del tre, st.1, 1839)

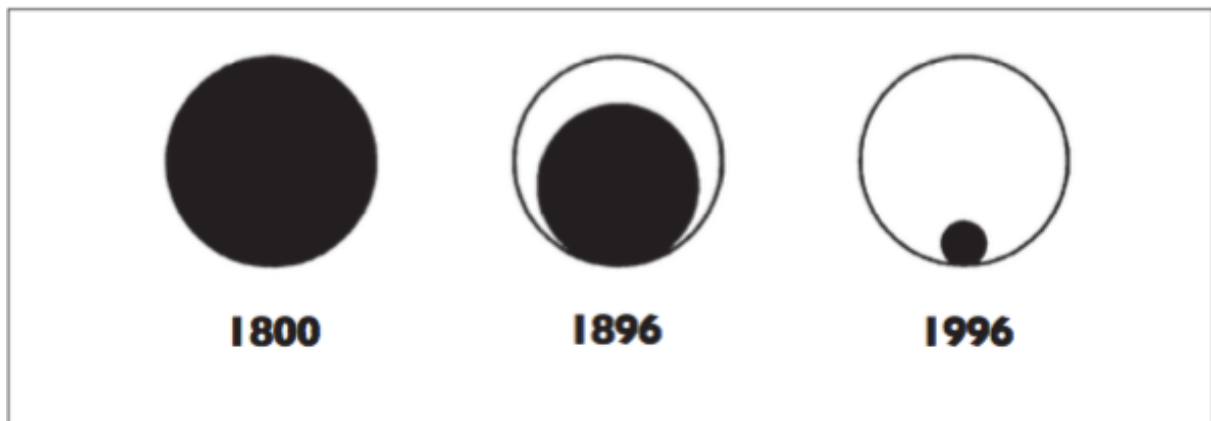
2.1 Bakgrund modernism

Maskinens intåg i stadslandskapet och den industriella stadens födelse och liv under 1800-1900-talet gav upphov till en ny typ av urban miljö. Trånga bostäder, vatten som spred kolera, mörker och misär är bilder som speglar de nyligen massurbaniserade städerna runt om i Europa och världen (Emrys 1970, Kargon & Molella, 2008). Bland den gulbruna röken från fabriker, i de mörka gränderna och i de trånga bostäderna fann modernismen och funktionalismen sin grogrund. Som en absolut motpol värnade modernismen istället om tanken kring en stad född ur rymd, ljus och natur. Det enda som stod mellan de modernistiska tänkarna och deras ideal var den föråldrade stadsstrukturen. Om staden inte kunde leva upp till sin samtid och bära tekniken och modernitetens ok var staden tvungen till att förändras (Harouel, 1990:94). Modernisterna skalade av staden till de uppehållande grundpelare, till dess grundläggande syften. Avskalningen av staden följer de samtida tankar som fanns kring

rationalisering inom produktion. Där onödiga arbetsuppgifter uteslöts i fabriker för att öka effektivitet, gick staden från form till funktion med samma mål i sikte (Crang, 2000). Den funktionsuppdelade staden var således ett led i tanken kring det rationaliserade och effektiviserade samhället. Funktionerna lokaliserades till arbete, bostad och rekreation. Mellan de rummen infinner sig transportzoner som utgörs av och anpassas efter bilismen (Kargon & Molella, 2008:93). Staden blev således en abstrakt idé, där individen lämnade centrum (både bildligt och bokstavligen), som skulle anpassas efter alla medborgares behov och således skulle stadsplaneringen kunna implementeras oberoende av plats eller tidigare planering (Harouel, 1990:94-95). Rivningsraseriet och den utglesade stadens tid var kommen.

Den utglesade staden var en direkt följd av det funktionsseparerade samhället. Genom att motverka blandstaden krävdes större yta, vilket ledde till att den urbana väven spred sina villamattor över ett större och större område utanför stadens murar. Förflyttningar mellan stadens zoner var för de nya moderna tiderna inte ett problem. Det skedde till en början med hjälp av kollektivtrafik och i takt med ökad tillväxt och individualisering blev bilen praxis (Kargon & Molella, 2008). Fram till och med 1900-talet har möjligheten till rörelse varit relativt jämn mellan olika grupper i samhället. Hade man inte häst och vagn fick man gå. Emellertid skedde en förändring inom vårt rörelsemönster under det senaste århundradet (Hägerstrand, 1970). Med bilens introduktion följde en möjlighet att billigt och effektivt kunna röra sig längre sträckor. Därmed kunde (och tvingades) stadsstrukturen att förändras. Förorter byggdes, bilvägar lades ut, parkeringsytor blev en del av stadens arkitektur för att kunna placera de rullande personliga ägodelarna någonstans, när de inte nyttjades för transport. Utglesningen skapade behovet av bilen, och bilen möjliggjorde att den utglesade staden fungerade. Den förändrade stadsstrukturen och de åtgärder som implementerades har i efterhand kommit att påverka hur stadsrummet upplevs. Städer över hela världen; Brasilia, Paris, London, Stockholm för att nämna några få, raserades och återskapades för att leva upp till dels modernismens ideal av funktionsindelning, vilka efterdyningarna vi ännu upplever (Hall 2014, Paulsson & Paulsson 1979). Men även genom den utglesning som skedde tack vare massbilismen som även den förändrade hur stadsrummet upplevs. Författaren Peter Hall beskriver mannen som fått förkroppsliga modernismen, arkitekten Le Corbusiers förändringar av stadsstrukturen som "[A]t best questionable, at worst catastrophic" (Peter Hall, *Cities of tomorrow*, 2014:238) med utgångspunkt i hur dåtidens planering lever kvar och upplevs av dagens invånare.

I relation till andra svenska städer befinner sig Lunds stad i en speciell situation. Under den stora rivningsvågen under som påbörjades på 1960-talet och pågick ända in på 90-talet besparades stora delar av Lunds stadskärna (Lunds kommun A, 2005). Även om Lunds stadskärna har behållit sin medeltida karaktär var det nära att stora förändringar skedde. Genom projektet Genombrottet planerades en motorled genom Lunds stadskärna. Projektet avstyrades innan planen sjösattes men dess förberedande arbete går att se än idag i form av regionalbusshållplatsen Galten samt omkringliggande moderna huskroppar (Nathéll, 2005). Tankarna kring en mer effektiv, rationell och i slutändan utglesad stad har alltså funnits även i Lund.



Figur 1 - Uppskattad storlek som Lunds stadskärna utgör av stadskroppen (Värna och vinna staden – Fördjupning av översiktsplanen för staden Lund. 2005:14)

Likt figuren ovan visar hur Lunds stadskärna i relation till sin omgivning krympt, det vill säga staden har blivit mer gles. I likhet med otaligt antal städer världen över i som gått samma öde till mötes, där förorterna växer medan stadskärnan i relation krymper (Hall, 2014). Dock är de kulturella och kommersiella aktiviteterna förlagda i de centrala delarna än i våra dagar, vilket kan te sig fullkomligt naturligt. Emellertid har utglesningen inneburit att stadskärnan, dels är beroende av omkringliggande tätorter för att tillgodose handel och arbetstillfällen, dels tvingats tillgodose en större omgivning och de påfrestningar som det innebär för exempelvis miljö och tillgänglighet i stadsrummet (Lunds kommun A, 2005:13-17).

3. Tidigare forskning

Som redan nämnts i inledningen har motståndet mot de moderna stadsplaneringsidealen funnit länge. Redan på den senare delen av 1800-talet vurmade österrikaren Camillo Sitte för närheten mellan människor och att staden måste planeras efter gaturummet och möten mellan människor. Han tog avstånd från de nya stadsplaneringsidealen. Möjligen teknofobisk och omåttligt romantiserande av en förlorad värld, ändock aktuell idag (Harouei, 1990:100). Mer samtida kritiker av vår urbana miljö är Henri Lefebvre och Jane Jacobs. Deras tankar må skilja sig åt i perspektiv men där Lefebvre ser de arbetande massorna och utsugande kapitalisterna i ett globalt system fokuserar Jacobs på de kvalitativa data som hon observerar längs hennes gata i Greenwich Village, New York (Lefebvre 2003, Jacobs 2005). Den svenska forskaren och författaren Alexander Ståhle (2016) har problematiserat den rådande stadsstrukturen genom att, likt Jacobs, peka på behovet av närhet inom staden och makten över stadsrummet. Vad som enar dem alla är en kritik gentemot ett rådande system, en strid mot Goliat som David ännu har att vinna. I följande stycken förmedlar jag en förståelse för några av Ståhles tankar.

3.1 Närheten, bilen och makten

I sin bok *Alla behöver närhet* (2016) undersöker Alexander Ståhle vikten av närhet för människan. Genom att problematisera stadens samtida utformning pekar han på de negativa konsekvenserna av den utglesade staden såsom utsläpp, segregation och osäkrare stadsmiljöer (Ståhle, 2016:64-65). Närhetsbegreppet utgår i Ståhles ramverk från individens perspektiv, det vill säga framförallt fotgängaren men i viss mån cyklisten och kollektivtrafikanten. Behovet av närhet grundar sig i en människans behov som social varelse, det vill säga att träffa andra människor. Emellertid har vårt behov utvidgats. Staden som funktion kan ses som en produkt av behovet av närhet. Desto längre bort människor bor från varandra desto mindre nytta kan vi göra för varandra i form av handel, vård, samarbeten och möten i allmänhet (Ståhle, 2016). I och med den mer utglesade staden menar Ståhle att modernismens stadsplanerare har fråntagit de mindre bemedlade deras rättighet till närhet. Ståhle benämner det som att många grupper i samhället fått lägre **spatialt kapital** (Ståhle, 2016:163). Frånvaro av närhet innebär längre absoluta avstånd vilket Ståhle menar ger segregation och ökade relationella avstånd. I fackterminologi innebär segregation ett lägre spatialt kapital. Det spatiala kapitalet avgör tillgång till lägen i staden som gör det möjligt att leva och verka. Den som har stort spatialt kapital har närhet och rätt till de goda lägena. Därmed krävs högre socialt och ekonomiskt kapital om man bor i periferin för att tillskansa sig högt spatialt kapital. Exempelvis krävs det någon typ av betalning för att ta sig från den utglesade periferin till den kompakta kärnan, vilket exempelvis sker genom kollektivtrafik eller bil.

Den samtida staden måste således förstås i relation med sin omgivning, förorterna, landsbygden, periferin. När Henri Lefebvre formulerade sina tankar om rätten till staden tog de avstamp i ett nytt sätt att se på staden eller det urbana. Där tidigare forskare hade undersökt och utgått från att staden var ett identifierbart objekt menade Lefebvre att staden ingick i vad som kan förklaras som ett system. Det systemet utgörs av urbaniseringen och industrialiseringen. Industrin skapar möjligheterna och under vilka villkor som urbanisering sker på, medan urbanisering sker tack vare att industrialiseringen sker på en global plattform (Schmidt, 2012). Likt Lefebvre menar Alexander Ståhle (2016) att staden och landsbygden genom industrialiseringen går hand i hand. Staden har stått för teknikutveckling och kunskap vilket beror på närheten mellan människor och således möjligheten att samordna kunskap som i sin tur kommer till gagn för den mer sparsamt befolkade landsbygden. De som bor i staden

behöver i sin tur den diversifiering av produkter som landsbygden tillhandahåller. Men staden har även gett upphov till det teknik- och bilberoendet som idag drabbar landsbygden och ger upphov till avbefolkning (Ståhle, 2016).

Bilen är en central faktor för att förstå den utspridda staden, och bör också ställas i relation till annan trafik användning. Ett begrepp som Ståhle (2016) använder för att jämföra olika trafikmedels (bil, kollektivtrafik etc.) ockupering av stadsrummet är **tidsyta**. Begreppet syftar till den yta som en person tar upp i rummet under en viss tid. Exempelvis upptar en bilist upp emot tusen gånger större yta än en som åker kollektivtrafik, därför är bilistens tidsyta större. En ytterligare intressant aspekt är att när en trafikant byter transportmedel fortsätter det tidigare transportmedlet att uppta yta. Exempelvis när en bil är parkerad och bilisten blir fotgängare fortsätter bilen att ta upp tidsyta (Sthåle, 2016:44). Problematiken med bilismen och dess inverkan på stadsutvecklingen och funktionsseparation har belysts av flertalet författare (Paulsson & Paulsson 1979, Johansson 1997). Jacobs (2003) anammar och pekar dock på vitala funktioner som staden går miste om när individen forceras in i den funktionsseparerade staden. Exempelvis lägger hon stor vikt vid de vakande ögon som alltid finns på plats inom en blandstad, oberoende av tid på dygnet. Den sterila bilvägen skapar således segregerade områden där brott och osäkerhet frodas (Jacobs, 2003). Funktionsindelningen ledde således inte till att staden eller behovet av närhet effektiviserades, snarare ledde det till längre, individuella transporter (Sthåle, 2016). Bilen och en stadsplanering som underlättade för att färdas med bil har lett till en bilplaneringsnorm i många städer. Ett begrepp som används för fenomenet är **inducerad trafik** (Ståhle, 2016:94). Inducerad trafik bygger på konceptet att desto fler vägar som byggs, desto fler bilister skapas. Vägar skapar således en egen efterfrågan, men därför gäller även motsatsen. Om vägar tas ur bruk minskar också antalet bilister. Sthåle hävdar att det mest effektiva sättet att få bukt med inducerad trafik är att minska antalet parkeringsplatser, utöka möjligheter till cykel- och kollektivtrafik samt införa trängselavgifter (Ståhle, 2016). Exempelen på städer som anpassats efter de utspridda och bilvurmande framtidsvisionerna är fler än vad vår värld borde få uppleva. Allt från Robert Moses grävmaskiner som gick varma i Bronx till rivningen av centrala Stockholm och det planerade, samt resterna av, genombrottet i Lund är högst levande exempel på automanin (Lunds kommun B 2005, Jacobs 2003, Paulsson & Paulsson 1979).

4. Teori

Mitt teoretiska ramverk syftar till att skapa en tolkningsram utifrån vilket jag studerar makt i Lunds stadsrum. Min definition för makt utgår från Torsten Hägerstrands tidsgeografiska forskning kring restriktioner och kopplar både till de diskurser som förs och deras rumsliga uttryck. För att förstå diskurserna och hur makten uttrycker sig genom dem använder jag Norman Faircloughs tre dimensioner (Se avsnitt 5.3). En del i problematiken med att använda Fairclough är att de tre dimensionerna inte har en direkt rumslig koppling. Emellertid har diskursen i de material jag analyserar i slutändan en fysisk slutprodukt, eftersom vision och åtgärdsdokumenten syftar till hur stadsrummet ska förändras. Således har jag valt att koppla Norman Faircloughs tre dimensioner med David Harveys förståelse för det absoluta, relativa och relationella rummet. Sammanfattningsvis kommer teorin att underlätta analysen av makt inom både diskurs och rum.

4.1 Makt utifrån tidsgeografi

I relation till Faircloughs kritiska diskursanalysen och till David Harveys förståelse för rummet bör vi se två typer av makt. Den kritiska diskursanalysen hävdar att det finns en inneboende maktfaktor som kontrollerar den rådande diskursen och utesluter andra diskurser. Vidare strävar den kritiska diskursanalysen efter att lokalisera den maktfaktorn och förändra den till det bättre, exempelvis genom större social jämlikhet (Winther Jørgensen & Phillips, 2000:5-6). Makten över agendan (diskursen) ger oss emellertid endast en del av förståelsen för hur makt uttrycker sig. För att få en fullskalig bild av visions- och åtgärdsdokumentens makt bör man utgå från diskurs samt praktisk förändring (Richardson & Jensen, 2003). Den kritiska diskursanalysen syftar till att belysa och analysera makt genom att studera det skrivna ordet. Emellertid, menar jag, i likhet med John Allen (2004), att makt inte går att koppla från tid och rum. Den rumsliga aspekten är därför av intresse för att förstå hur diskurser tar sig i fysiskt uttryck. För att skapa en insikt i makten över rummet har jag valt att se till Torsten Hägerstrands (1970) tidsgeografiska perspektiv. Även om Hägerstrand inte nämner begreppet makt explicit anser jag att det finns tydliga tankar kring makt i hans resonemang om möjligheter och begränsningar till rörelse i tid och rum.

4.2 Tidsgeografiska restriktioner

Torsten Hägerstrands tidsgeografiska resonemang grundar sig i en tidigare geografisk forskning som behandlade rummet och material i rummet likvärdigt. Först och främst påvisar Hägerstrand att vi måste förstå både rörelse i rum och rörelse i tid. Rörelsen i rummet innebär rent geografiskt hur en förflyttar sig, dock befinner vi oss i en ständig rörelse i tiden. Från det att vi föds måste vi befinner oss på en plats inom både tid och rum. Ett icke-existerande är ej tillåtet. Emellertid är människans förhållande till tid komplicerat. Likt individen kan byta skepnad och roll beroende på vilket rum man befinner sig i, byter man också skepnad beroende på var i tiden man befinner sig (Hägerstrand, 1970:145). Emellertid är även uppfattningen av tid relativ. För exempelvis varor mäts det ofta i andra faktorer än just tid (till exempel kostnad, energi etc.) (Hägerstrand, 1970:144-145). Det är eftersom varan är statisk och oföränderlig inom tiden. Förhållandet mellan tid och rum för människan är således en viktig aspekt att ta i beaktning vid diskussioner om makt i rummet. Individen tycks röra sig i en enorm labyrinth genom tiden och mellan rumsliga öar, såkallade domäner (Hägerstrand, 1970:152). Uttrycket domäner kan förklaras som rum inom tiden. Vissa domäner har många tillträden till (exempelvis en mataffär) andra domäner är mer skyddade (privat mark). Ständigt kuvad av sina egna restriktioner, de omgivande domänerna och andra individers rörelse tvingas individen till vissa typer av rörelse. Institutionernas makt, lagstiftade barriärer och den fysiska strukturen införlivar och häver restriktioner vilket kan komma att påverka domäner

under lång tid, beroende på deras legitimitet (ex. 'obehöriga äga ej tillträde'). De som besitter makt över restriktioner kan emellertid häva eller implementera restriktioner. Hägerstrand menar dock att makten över rummet och vem som får tillgång och vem som stängs utanför till det inte nödvändigtvis behöver vara av någon sorts illvilja. Snarare verkar det bero på okunskap om vilka effekter ens aktiviteter för med sig (Hägerstrand, 1970:153). En parallell kan dras till modernismens rationalisering som grundade sig i en god tanke om en bättre stad. Emellertid har utglesningen lett till att mindre bemedlade bor i periferin vilket leder till exempelvis längre pendlings tider och därmed införlivas restriktioner för vilka domäner de kan delta i (Hägerstrand, 1970:151). Ett annat exempel skulle det kunna gälla barriärer i form av större motorleder, vilket underlättar för fordonstrafik men stänger ute andra trafikanter. För individen är förändringen av systemet en primärt lokal och inte sällan utdragen process på grund av lagar och institutioners legitimitet (Hägerstrand, 1970:152). Därav kan vi utvärdera två perspektiv på Hägerstrands förståelse för makt i tid och rum. Dels ur det rent fysiska (vem kan vara var och under vilken tid?) samt en institutionell makt. Den institutionella makten är även den rumslig, men påverkar vem har möjlighet att influera vad som skrivs, var och när? För att bryta ned vad som kan ses som abstrakta idéer om tidsrummet har Hägerstrand formulerat tre olika typer av restriktioner som påverkar vår makt över rörelse till och från domäner.

Hägerstrand har lokaliserat tre olika typer av restriktioner vilka är: *Kapacitetsrestriktioner*, *kopplingsrestriktioner* och *styrningsrestriktioner* (Hägerstrand, 1970:146). Kapacitetsrestriktioner grundar sig i de biologiska förutsättningar som en individ kan begränsas av och vilka verktyg som personen kan använda. Biologiska förutsättningar behöver inte nödvändigtvis syfta till funktionsvariationer utan kan även innebära till exempel sömn och behovet av att äta vid vissa tidpunkter. När en äter eller sover begränsas möjligheten att ingå i andra aktiviteter.

Kopplingsrestriktioner syftar till nödvändigheten att befinna sig på en viss plats vid ett specifikt tillfälle. Det kan bero på att andra individer är på den platsen, eller att specifika verktyg finns på platsen vid ett visst tillfälle (Hägerstrand, 1970:146). Kopplingsrestriktioner har visserligen minskat i takt med att kommunikation kan ske över stora distanser, men restriktionerna kan även innebära tillträde till specifika rum. Platser där möten med andra individer och ting sker för att utöva produktion, konsumtion eller transaktion kallar Hägerstrand för buntning (*eng.* bundle). Exempelvis formar konsumenten och expediten en buntning när en transaktion sker, de befinner sig i samma rum. En majoritet av buntningarna är rumsligt förankrade, det vill säga individen måste ta sig till en specifik plats för att kunna utföra handlingen, men även kommunikation via telefon är en typ av buntning. Vid telekommunikation befinner sig sällan personerna inom varandras närhet, men är ändå ihopkopplade mellan rummen.

Styrningsrestriktioner är den tredje restriktionen och beror på makten en individ eller större organisationer har över ett rum och sedermera vem som får tillgång till det. Makten över rummet innefattar och utesluter individer beroende på deras behov och önskemål (Hägerstrand, 1970:152). Ett exempel är att se framför sig ett styrelsemöte på ett kontor. För att mötet (aktiviteten) ska kunna förverkligas behöver människor vara på plats vilket innebär att man begränsas att göra annat. Samtidigt behöver individerna tillträde till platsen vilket begränsas av fysiska barriärer väl som regler gällande vem som får närvara.

4.3 Harveys definition av rum

David Harveys rumsliga förståelse utgår från Lefebvres tankar kring produktionen av rum (Harvey, 2004:1). Genom att grunda sina tankar om rummet i Lefebvres teori formulerar han även en egen treenighet i vilket det rumsliga delas in. Harveys syfte är att klargöra vad rum innebär fränsett hur det används. Han menar att rum kan bindas till ord såsom det sociala-, personliga-, offentliga- osv. vilket förändrar betydelsen för rum väsentligt. Begreppet rum kan även sättas in i olika koncept och därmed innefatta olika betydelse såsom rum för eftertanke, för kapital (i sann Harveristisk anda) och för spänningar. För att upprätta ordning bland de rumsliga begreppen lokaliserar Harvey tre olika typer av rum. De är: *absolut rum*, *relativt rum* och *relationellt rum*. Likheten till Lefebvres indelning i production of space är slående vilket Harvey är väl medveten om och uppmärksammar (Harvey 2004:8, Schmid 2012).

Det **absoluta rummet** innefattar dels det som Lefebvre beskriver i vad vi kan uppfatta med våra sinnen (Harvey 2004:6, Schmid 2012). Harvey väljer emellertid att utveckla begreppet och menar att vi inte kan undgå det absoluta rummets betydelse. Förståelsen för laglig rätt för till exempel tillträde innefattas därför i det absoluta rummet. Exempelvis är ett hus endast ett ting, men den ger en förståelse och känsla för personen som ser den.

Med det **relativa rummet** menar Harvey att det finns flera sätt att se det spatiala och det beror helt på vem som relativiserar och vad objektet är som blir relativiserat (Ibid.). Förslagsvis en gata befinner sig i ett absolut rum likt betraktaren. Emellertid är gatan relativ beroende på funktion, det är en kostnadssträcka i kapital för logistikern, en sträcka i tid för pendlaren samt ett härligt promenadstråk för den som spatserar.

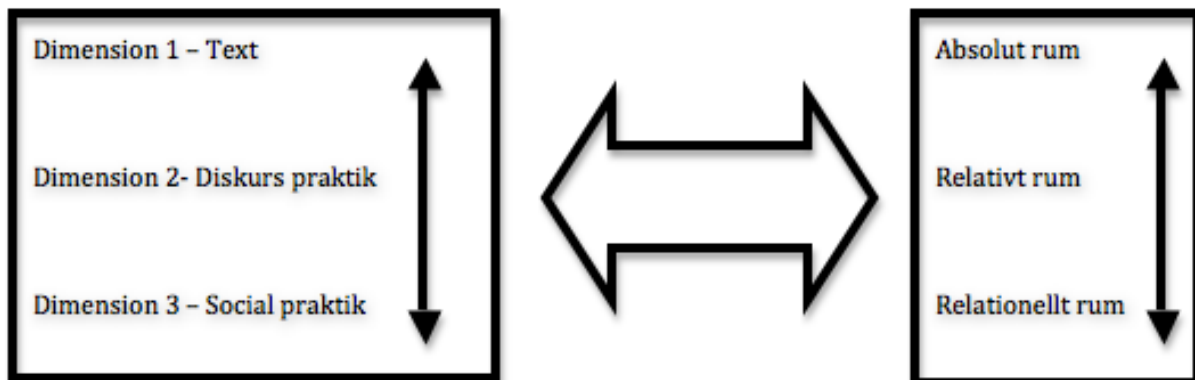
Det **relationella rummet** är möjligen det mest komplexa av de former som rummet kan anta (Ibid.). Harvey förklarar det genom att vi måste se rummet i relation till både historiska, samtida och framtida händelser, till exempel klimatförändring och finansiella kriser. Vidare relaterar det även till individens koppling till platsen utifrån minnen och känslomässiga band. Det innebär att utifrån ett relationellt perspektiv sker inte processer i rummet utan de definierar rummet. Beroende av sin omgivning och influenser som dimper ner i rum och tid definieras platsen olika vid olika punkter i tiden. För att förstå sin omvärld och förhållandet mellan individer och platsen måste en anta ett relationellt synsätt för att se på tid och rum. Det politiska och kollektiva minnet kan inte förstås genom att endast utgå från det absoluta eller relativa rummet. Vad rummet betyder kan endast besvaras genom att se det i relation till dess användare. Exempelvis kan endast frågan ”Vad *betyder* det här minnesmärket?” besvaras genom att tänka i relationella termer (Harvey, 2004:5).

Harvey (2004) menar att vi inte bestämt kan klassificera ett rum som absolut, relativt eller relationellt. Det kan vara en eller flera beroende på omständigheterna. Exempelvis bestämmer äganderätten ur ett absolut synsätt var monopol av makt i rummet kan existera. Förflyttningen av varor, människor eller information förhåller sig relativt till rummet eftersom kostnaden för rörelse beror på om vi mäter det i tid, pengar eller energi. Relationellt kan en se hur vi uppskattar rummet i kapital beroende på andra rum, ett exempel på det kan vara hyran på en fastighet i relation till omkringliggande områdets popularitet. Således kan ett rum innefatta alla tre indelningar samtidigt. Emellertid, poängterar Harvey, är ett rum aldrig endast relativt eller relationellt. Ett rum kan således vara (1) absolut, (2) absolut och relativt eller (3) absolut, relativt och relationellt.

4.4 Harvey och Fairclough - Förening

Genom att använda sig av kritisk diskursanalys vilket jag har beskrivit i sektion 5.3 kan möjliga maktfaktorer inom diskursen lokaliseras. Emellertid menar både Winther Jørgensen och Phillips (2000) samt Loretta Lees (2004) att diskursanalys bör användas som ett första steg att lokalisera maktfaktorer, men det är inte slutmålet i sig. Diskursanalysen av text fungerar likt en spegel av de skiftande maktbalanser mellan olika diskurser. Dock ger dem mig endast insikt i *hur* staden är formad utifrån planering. För att ge en insikt i *vad* som är skapat och under *vilka* omständigheter staden är skapad behöver diskursen kopplas till teori som berör det fysiska rummet (Richardson & Jensen, 2003). Representationen av rummet i till exempel kartor eller planeringsdokument innebär således endast en representation av staden och samhällets funktioner. Där representationerna sedan konkritiseras ges sedermera upphov till individuell tolkning av det fysiska rummet (Sanglert, 2013:43).

Gestaltningen av det urbana landskapet sker genom flertalet dimensioner där av måste undersökningen av det urbana landskapet belysa flera aspekter. Länken mellan text samt sociala och kulturella processer bör därför belysas (Winther Jørgensen & Phillips, 2000). I mitt fall har jag valt att kombinera Faircloughs metod för att analysera diskurser i text genom tre dimensioner och Harveys teorier kring absoluta, relativa och relationella rum. Den textuella dimensionen och det absoluta rummet har stora likheter i den meningen att de är konkreta. Emellertid beror texten på inom vilken diskurs den produceras och konsumeras, likt huset är relativt beroende på individen som observerar. Diskursen, texten och det fysiska rummet skulle således påverka varandra. Inom Faircloughs tredje dimension och Harveys relationella rum undersöks det kollektiva, hur upplevs det absoluta rummet av människor i relation till historiska processer? Hur förändras eller upprätthålls den sociala praktiken av den rådande diskursen? Den sociala praktiken bygger på flertalet diskurser och genres liksom det relationella rummet förhåller sig till flertalet relationer (historisk, samtida, framtida, ekonomisk, feministisk etc.) (Winther Jørgensen och Phillips 2000, Harvey 2004).



Figur 2 - Sambandet mellan Faircloughs dimensioner och Harveys rumsliga indelning. De lodräta pilarna visar att dimensionerna/rummen ständigt påverkar varandra. Den lodräta pilen visar att diskurs och rumslig uppfattning ingår i ett dialektiskt samband. (Författarens sammanställning)

Genom att kombinera Fairclough och Harveys tankar går det lättare att förstå hur rummet skapas, upplevs och återskapas i både text och fysisk form. För att förstå rummet kan man inte endast utgå från den textuella diskursen av landskapet. Rummet förskönas, förvrids och förenklas genom representationer i till exempel kartor, bild och text (Harvey, 2004:8). Således bör en förstå både den textbaserade och fysiska formen av rummet för att skapa sig en helhetsbild av hur rummet skapas, upplevs och återskapas. Då rummet representeras inom olika medium till vilka planeringsdokument kan räknas, upplevs det fysiska rummet snarare

av individen och individens perspektiv. Tillika beror individens rörelse och möjlighet att påverka stadsrummets utformning vilka restriktioner som begränsar henne. Restriktioner som Hägerstrand menar kan implementeras eller hävas av de som besitter makten över rummet (Hägerstrand, 1970:153).

5. Metod och material

5.1 Val och avgränsning av material

I följande uppsats har jag valt att tillämpa en kvalitativ diskursanalys som metod för att belysa hur strukturer förmedlas i dokumenterade källor i form av vision- och åtgärdsprogram. Det kvalitativa angreppssättet beror på att syftet med uppsatsen är att klargöra relationen mellan diskurs och det urbana landskapet. Uppsatsens fokus ligger på sociala, kulturella och men även ekonomiska strukturer för att skapa en helhetsbild av maktstrukturer inom dokumenten och genom studie av stadsrummet. Det material jag valt att undersöka består av en handelsutredning, en fördjupad översiktsplan samt en transportsystemsutredning. Alla dokument tillhandahålls av Lunds kommun och är skapade genom samarbete med kommunen och andra aktörer. Att jag uteslutande utgår från plandokument som tillhandahålls av Lunds kommun beror på det kommunala planmonopolet, vilket innebär att kommunen har monopol på planering som sker inom dess gränser (Boverket, 2014). Utifrån Sharan B Merriams (1994) genomgång av insamling av kvalitativ data utifrån intervjuer, observationer och dokumentstudier har jag valt det sistnämnda. Det beror först och främst på att jag i likhet med Merriams anser att dokument är stabila i den mån att min roll som forskare inte påverkar eller förändrar mitt studieobjekt, vilket både intervjuer och observationer riskerar att göra (Merriams, 1994).

Vidare följer jag Lewis Anthony Dexters (1970) kriterium att dokument ska användas om de ger bättre eller mer information till en lägre kostnad än andra metoder. Jag anser att det är aktuellt i det här fallet. För att förstå koppling mellan det diskursiva och det fysiska är det enkelt, för både forskare och läsare, att utgå från plandokument vilka tillhandahålls av kommunen. Inför följande uppsats har jag gjort epistemologiska och ontologiska överväganden gällande min inställning till hur kunskapen om verkligheten förhåller sig. Som föregående mening antyder ser jag till realismen, vilket näst intill förutsätts för att kunna studera rummets olika perspektiv. Vidare måste jag förhålla mig till att verkligheten upplevs olika beroende på observatör gällande återigen, rummet. Vidare anammar jag den kritiska diskursanalysens efterfrågan av att inte endast analysera, utan också förändra (Winther Jørgensen och Phillips, 2000:64). I likhet med Loretta Lees uppmaning om förändring (nedan) kan vi inte bara prata om sociala orättvisor utan vi måste även förändra dem. Genom att koppla diskursen till rummet ger det en vidare insikt i hur sociala orättvisor kan stävjas.

”So I leave my commentary reminding critical urban researchers that in writing about social justice in the city we need to start with the discursive, but then we need to move away from it because talking about social justice is not enough – we need to create it!”

(Loretta Lees, *Urban geography: discourse analysis and urban research*. 2004:105)

5.2 Kritisk diskursanalys

Som analysmetod för mitt material har jag valt att använda mig av Norman Faircloughs kritiska diskursanalys. Den kritiska diskursanalysen utgår från att när text skapas och tolkas bidrar det till att skapa den sociala världen i form av identiteter och sociala relationer. Där av

är det genom diskursen som förändringar och återskapandet av exempelvis sociala relationer och maktuttryck sker. Emellertid existerar inte diskurser i ett vakuum, diskurser beror på andra sociala dimensioner. Det innebär att diskurser både konstruerar och konstrueras av sociala strukturer. Genom att diskurser skapar och skapas av sociala strukturer riskeras ojämlika maktförhållanden mellan grupper i samhället. Den kritiska diskursanalysens huvudsyfte är att belysa de diskurser som skapar ojämlika maktförhållanden mellan grupper (Winther Jørgensen & Phillips, 2000:63). Genom att belysa maktförhållanden syftar kritisk diskursanalys till att skapa förändring i samhället och verka för undertryckta samhällsgrupper. Genom att vara kritisk inför den diskurs som man tar del av kan ojämlika maktförhållanden klargöras och därefter tillämpa social förändring (Ibid.).

Norman Fairclough grundar sin metod i ovan nämnda signum emellertid ger han den även en fördjupad bild och en regelrätt beskrivning för hur metoden kan appliceras i praktiken. Appliceringen sker genom en tredimensionell undersökning som består av text, diskursiv praktik och social praktik. De tre dimensionerna skapar ett ramverk för hur en kan analysera kommunikation och samhälle utifrån en kommunikativ händelse (text, tal, ljud, bild etc) (Winther Jørgensen & Phillips, 2000:67-68). I exempelvis den här uppsatsen syftar metoden till att analysera de tre skriftliga visions- och åtgärdsdokument. Vidare ingår diskurser i genrer. Genre syftar till ett användande av språk och hur det ingår och skapar specifika sociala konstruktioner. En genre kan till exempel syfta till nyhetsgenre eller reklamgenre. En genre kan därmed sätta nya diskurser och diskurser uppfattas olika beroende på inom vilken genre de formas (Ibid.). Exempelvis uppfattas en neo-liberal diskurs inom en nyhetsgenre annorlunda än om den presenteras i en politisk genre.

5.3 Norman Faircloughs tre dimensioner

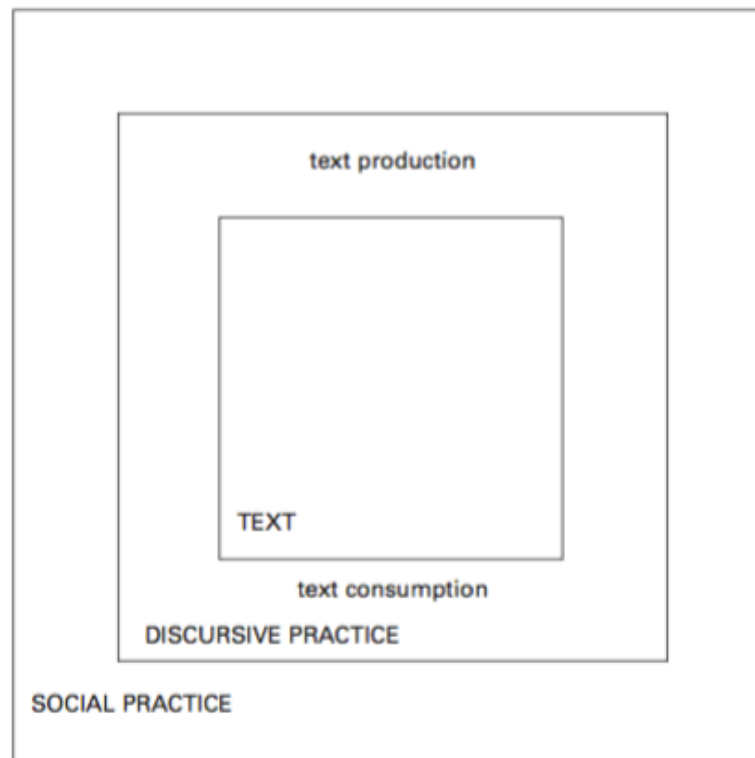
Varje dimension bör, enligt Fairclough, analyseras självständigt men de beror på varandra. Den första dimensionen syftar till textens egenskaper vilket innebär formella drag hos texten, exempelvis grammatik och vokabulär, som i sin tur konstruerar diskursen. Den andra dimensionen, diskursiv praktik, undersöker hur texten konsumeras och produceras. Den tredje och sista dimensionen, social praktik, är till exempel dit identiteter och sociala relationer tillhör. De tre dimensionerna påverkar ständigt varandra. Den andra dimensionen agerar även likt en buffert mellan texten och social praktik, det vill säga mellan dimension ett och tre. För att exemplifiera påverkar den rådande diskursen utformningen av texten (ordval, formuleringar), vidare formar därigenom texten återigen diskursen. På samma sätt påverkar diskursen den sociala praktiken. Därav är det genom den diskursiva praktiken som texten formar av den sociala praktiken och viceversa. Det centrala målet för Faircloughs tre dimensionella analys är att undersöka sambandet mellan språkbudskap i text och social praktik, hur vi agerar i samhället. Undersökandet av det sker genom att en analyserar konkreta fall av språkbruk eller kommunikativa händelser för att sedan påvisa det dialektala sambandet mellan nämnd händelse och den sociala praktiken (Winther Jørgensen & Phillips, 2000).

Följaktligen menar Fairclough att analysen av en kommunikativ händelse bör utföras i en analys av alla tre dimensioner (text, diskurs och social praktik).

”Analys av en kommunikativ händelse innebär således en analys av följande:

- *diskurser och genrer som artikuleras i produktionen och konsumtionen av texten (den diskursiva praktikens nivå)*
- *deras lingvistiska uppbyggnad (textnivå)*
- *överbäganden om huruvida den diskursiva praktiken reproducerar eller omstrukturerar den existerande diskursordningen, och vilka konsekvenser det har för den bredare sociala praktiken (den sociala praktikens nivå)”*

(Winther Jørgensen & Phillips, *Diskursanalys som teori och metod*. 2000:75)



Figur 3 – Norman Faircloughs tredimensionella modell för kritisk diskursanalys (Winter Jørgensen & Phillips, 2000:68)

Det är således genom den diskursiva praktiken som text och social praktik interagerar med varandra. Inom den diskursiva praktiken använder människor språk för att producera och konsumera texter. Texterna i sin tur formar och är formade av den sociala praktiken. Sammanfattningsvis är diskursen ett samband mellan text och social praktik, vilka formar varandra om och åter igen.

Vid tillämpning av kritisk diskursanalys som metod bör man vara medveten om de brister och problem som kan uppstå. Exempelvis kan det vara problematiskt att avgöra exakt när och hur text och social praktik påverkar diskursen och viceversa. Vidare menar Winther Jørgensen och Phillips (2000) att uteslutande en analys av texter egentligen inte genererar någon ny kunskap den måste tillämpas genom teori och praktik. Där igenom öppnar de upp för att om möjligheten finns att koppla kritisk diskursanalys till den sociala världen kan en peka på faktiska utfall (Winther Jørgensen & Phillips, 2000). Den sociala världen kommer att återknytas till utifrån det teoretiska ramverk som följer.

5.4 Material

Jag har valt att undersöka tre aktuella utredningar som berör och utgår från Lunds samtida planering, vidare presenterar de även möjliga utformningar för staden i framtiden. Materialet jag har valt att analysera är aktuellt och ger därför en mer precis bild av vilka diskurser som förs i dagsläget. Det ger således en fingervisning om vilka diskurser som kan komma att påverka framtida planeringar av Lunds stad. Att Lunds kommun tillgängliggör dokumenten samt är med och producerar dem ger innebär att de representerar vad som är skrivet i dem. Med planmonopolet i åtanke innebär det även att vid analys av åtgärder och visioner om hur en stad ska planeras är material publicerat och tillhandahållet av kommunen a större intresse än till exempel material publicerat av uteslutande privata aktörer. Vidare ger variationen av materialet en insikt i de diskurser som förs utifrån att flertalet aktörer som har möjlighet att påverka stadens utformning. Utifrån mitt metodval, kritisk diskursanalys, ger även mitt valda material en förståelse för de diskurser som förs gällande Lund – vilket jag problematiserar utifrån de teorier jag valt att använda.

5.4.1 Värna och vinna staden från 2005

Värna och vinna staden är en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Lunds stad. FÖP:en presenterar genomgående och grundligt Lunds stads förhållande till allt från handel till kulturmärkning av byggnader. De ger även en framtidsvision kallad Lund 2025 där de presenterar åtgärder och styrmedel som kan implementeras. Åtgärderna och styrmedlen utgår från mål som har satts i tidigare utredningar och i Översiktsplanen från 1998. Vid analysen kommer fokus att ligga på Vision 2025.

5.4.2 LundaMaTs III

LundaMaTs III är den tredje strategiplanen i ledet för ett mer hållbart transportsystem i Lund. Den syftar till att uppmärksamma transportsystemet och vikten av framförallt ett välplanerat transportsystem inom Lunds kommun och Lunds stad. Strategiplanen analyserar problem inom sektorer såsom byarnas utveckling, det innovativa Lund och den levande stadskärnan för att sedan ge förslag på åtgärder i den fysiska strukturen som syftar till att förbättra transportsystemet. Förbättringarna går i linje med de mål som antagits i den rådande ÖP (ÖP 2010), tidigare LundaMaTs (I och II) samt utredningar och rapporter. Exempelvis är ett övergripande mål att minska påfrestningen som miljön utstår av transporter samt att öka tillgängligheten för människan i staden genom att sätta människan i fokus (LundaMaTs III, 2014: s.6).

5.4.3 Handlingsplan för Lunds stadskärna 2011

Handlingsplanen för Lunds stadskärna är en del i ett visionsarbete av Lund Citysamverkan vilket är ett samarbete mellan handel, fastighetsägare och kommun för hur Lunds stad ska omformas för att bli ett mer levande och tillgängligt centrum. Handlingsplanen ger en kort beskrivning av hur handeln ter sig i dagsläget för att sedan ge förslag på åtgärder som kan vidtas för att förbättra Lunds konkurrensfördelar gentemot andra handelscentra för att locka till sig konsumenter. Eftersom handlingsplanen endast är en del i arbetet kring hur stadskärnan kan förbättras bygger den på tidigare genomförda undersökningar av brister och möjligheter som finns för Lunds stad. Valda satsningsområden grundar sig i den tidigare genomförda undersökningen *Handelsutredning* från år 2009.

6. Analys

Mellan de tre dokumenten som jag har valt att se till förs både diskurser som skiljer sig markant men även diskurser med vissa likheter. I följande analys har jag valt att presentera den kritiska diskursanalysen i en löpande text där diskursiv praktik, text och social praktik presenteras, analyseras och jämförs. För att underlätta förståelsen för diskurserna som presenteras följs varje analys av en tabell med de uttryck som representeras av diskursen.

6.1 – Textanalys och diskursiv praktik

6.1.1 Värna och vinna staden – Vision 2025

I Vision 2025 som presenteras i den fördjupade översiktsplanen Värna och vinna staden (2005) introduceras tidigt en hållbarhetsdiskurs som kommer att genomsyra stora delar av visionen. Diskursen tar sig i uttryck genom åtgärder dels hur staden ska utformas, men framförallt hur samhället ska förhålla sig till stad, natur och individ. Således är hållbarhetsaspekten genomgående för Vision 2025 och påverkar dels den fysiska utformningen av staden, men även grundläggande fundament inom samhället i form av värderingar. Visionen och de åtgärderna som eftersträvas, inverkar därför inte bara på stadsplaneringen och den fysiska strukturen utan samhället och dess aktörer i stort (Lunds kommun A, 2005:90). Hållbarhetsdiskursen innebär ett övergripande helhetsperspektiv som åskådliggörs i uttrycket kretsloppssamhälle (jfr. Lunds kommun A, 2005:88,90).

Kretsloppssamhället är en vidareutveckling av välfärdssamhället och innefattar utöver ledorden social och ekonomisk utveckling, även ekologiskt hållbar utveckling. Därmed är framtida generationers säkerhet och hälsa ett långsiktigt perspektiv som tas med i beräkningarna för dagens samhällsbygge. Med ett långsiktigt perspektiv och framtida generationer i åtanke legitimerar hållbarhetsdiskursen ”En värderingsförskjutning har skett i synen på människan och naturen. Det finns en fördjupad insikt om de ekologiska sambanden och om vad som krävs för ett långsiktigt hållbart samhälle” (s.90). Människan, staden och naturen ingår i en symbios á la uttrycket ’Våra-barn-ärver-inte-planeten-av-oss, vi-lånar-den-av-dem’. Det syftar till ett långsiktigt förhållningssätt genom uppmaning av civilsamhället att till exempel att odla för sitt eget husbehov, skötsel av närmiljö och omsorg för medmänniskor (Lunds kommun A, 2005:90).

Strävan mot Vision 2025 innebär att flertalet aktörer inte bara måste tänka hållbart, utan även agera hållbart (Lunds kommun A, 2005:92-93). Det sker exempelvis genom kunskapsspridning från skolor och en ökad förståelse hos privatpersoner, företag och kommunen för respektive aktörs påverkan och ansvar för ett hållbart samhälle. Den förhöjda kunskapen ska där igenom exempelvis påverka nyttjande av kollektivtrafik och tillvaratagande av det vi idag ser som restprodukter och långsiktigt byggande med hänsyn till miljöpåverkan genom krav på att samtliga byggnader ska vara miljöklassade (Lunds kommun A, 2005:89-92). Slutligen introduceras underlättande åtgärder för att förhöja medborgerlig involvering i kommunala frågor genom IT, vilket även det ses ur ett hållbarhetsperspektiv för att förankra förändringarna hos invånarna för att få folkligt stöd (Lunds kommun A, 2005:91)

Utifrån den övergripande hållbarhetsdiskursen växer även en funktionsdiskurs fram. Funktionsdiskursen förhåller sig till bland annat kretsloppssamhället, men syftar i större utsträckning till åtgärder inom stadens utformning. Hållbarhetsdiskursen tar således fysisk form i funktionsdiskursen med hänsyn till att det är genom förändringar i den fysiska

planeringen som ger möjlighet att förändra samhällsliga strukturer (jfr. Lunds kommun A, 2005:89-90).

Utifrån ovan nämnda kretsloppssamhälle syftar många av åtgärderna till att staden ska bli hållbar; socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Det synliggörs genom att staden är väl integrerad och funktionsblandad. Stadsområdet blandar således boende, arbete, service och rekreation. Åtgärden ger ett mångsidigt utbud vilket innebär att människor lockas att vistas i Lunds stad. Förtätningen innebär även att Lunds stad inte växer på bredden utan den värdefulla jordbruksmarken har skonats och används för att producera mat. Snarare än rivning och nybyggnad satsar kommunen och företag på om- och tillbyggnad (Lunds kommun A, 2005:91). Därför har inte befolkningsantalet vuxit i staden, istället har Lund antagit en roll som pendlarort, snarare än för inflyttning. Företag, studerande och människor från hela Öresundsregionen lockas till Lund. Förtätningen i Lund sker, enligt den fördjupade översiktsplanen, med miljön i fokus. Omkringliggande tätorter i förhållande till Lund fungerar som egna enklaver. De är väl förrättade med kollektivtrafik vilket har gjort dem till stationssamhällen, men med cykelavstånd till stadskärnan.

I likhet med bostadsområdena utanför Lund ska även handelsetableringar förläggas i närheten av bostäder och kollektivtrafik, därmed minskas incitamenten att ta bilen till externa köpcentrum. Funktionsdiskursen antar även ett större perspektiv där man åskådliggör Lunds stad i förhållande till omkringliggande tätorter. Tätorterna beskrivs som ”moderna ”stationssamhällen” på cykelavstånd från stadskärnan”(Lunds kommun, *Värna och vinna staden – Fördjupning av översiktsplanen för staden Lund*, 2005:89). Vilket syftar till en reaktion gentemot den bilburna förstaden utan att inskränka på de boendes tillgänglighet. Men även att den blandade staden av bostäder, arbete och rekreation premieras framför den idag utglesade ur en hållbarhetsdiskurs. Synen på stadens funktion och syfte har således kommit att förändras. Möten mellan människor har blivit en central del av vad staden ska möjliggöra. Möten sker på offentliga samlingsplatser (medborgarkontor, skolor och bibliotek), på kaféer och restauranger samt genom kulturlivet (konst, musik och teater). De sistnämnda beskrivs som ”[D]ynamiska kontaktpunkter” (Lunds kommun, *Värna och vinna staden – Fördjupning av översiktsplanen för staden Lund* 2005:90).

Typ av diskurs/ När uttrycken används i texten	Början	Mitten	Slutet
Hållbarhetsdiskurs	Utveckla samhället i långsiktig hållbar riktning (s.87), sund utveckling (s.87), kretsloppssamhället (s.88)	Långsiktighet (s.89), ”vårt gemensamma synsätt” (s.89), värderingsförskjutning (s.90), ”fördjupad insikt om de ekologiska sambanden” (s.90), aktivt näringsliv (s.90), påverkansmöjligheter (s.91)	Helhetsperspektiv (s.92), helhetssyn (s.93)
Funktionsdiskurs	Varierande sammansättning av befolkning och bebyggelse (s.87), förtätad och effektivare bebyggelse (s.89)	Integrering av arbete, boende och rekreation (s.90), mångsidigt utbud (s.90), förädlade stadsdelar (s.90), ombyggnad och tillbyggnad (s.91)	Kombinerade bostäder och arbetsplats (s.93), samutnyttjande av lokaler (s.93)

Figur 4 - Uttryck och formuleringar som påvisar diskursen. Lodräta celler visar typ av diskurs, horisontella celler visar var i dokumentet de förkommer (Sammanställd av författaren)

Av tabellen ovan går de specifika uttryck som befäster diskurserna att utläsa. I fallet med Vision 2025 finns inte en klar distinktion när respektive diskurs används, istället utgår funktionsdiskursen i stor grad från hållbarhetsdiskursen. Således tar sig hållbarhetsdiskursen i fysiska uttryck och faktiska åtgärder genom förändringar i stadens utformning. Vad som emellertid bör nämnas är att de antaganden och åtgärder som utmärks inom funktionsdiskursen baseras på att hållbarhetsdiskursen legitimerar dem. En blandad stad behöver följaktligen inte vara en effekt av eller syfte för att främja en vision om hållbarhet. En funktionsblandad stad kan likväl legitimeras av en diskurs som berör handel eller underlättande för funktionsnedsatta.

6.1.2 LundaMaTs III

LundaMaTs III beskriver ett Lund som ingår i ett större system av städer och transporter. Staden kan inte ses som en ensam enhet utan bör betraktas i relation till omkringliggande orter samt det transportnät som staden ingår i enligt rapporten. De åtgärder som LundaMaTs III redogör för att förändra dagens transportsystem och stad till en mer hållbar relation samt att Lunds stad ska vidhålla sin position som centrum i kommunen, vilket även det beror på transportsystemet. Utifrån diskussionen om ett mer miljövänligt transportsystem framträder en diskurs kring tillgänglighet. Tillgänglighetsdiskursen som förs i LundaMaTs III hårddras inte till endast varu- och biltransporter utan kopplas främst till människan och människans behov vilket formar de åtgärder som presenteras. LundaMaTs utgår ifrån att individen använder det färdmedel som framstår som mest fördelaktigt. Därav blir utformningen av transportsystemet viktigt för att påverka individens val och därigenom leva upp till mål såsom långsiktighet och hållbarhet (LundaMaTs III, 2014:7).

Emellertid påpekas det att inom åtgärderna för transportsystemet måste det göras en distinktion mellan tillgänglighet och rörelse. Rörelse ses som en viktig komponent i en levande stad och vi måste röra oss för att nå det vi inte har direkt tillgång till, det innebär dock inte att trafiksystemet ska riktas in på att underlätta rörelse i första taget. En ökande rörelse är orsakad av en illa planerad stad, en stad som inte är tillgänglig (jfr. LundaMaTs III, 2014:6,18). Exempelvis är Lund mindre tillgängligt för en person som bor i en förort, vilket innebär att personen i fråga har större behov av rörelse. Vidare bör tillgänglighet utifrån LundaMaTs III redogörelse förstås ur både ett mänskligt perspektiv men även ett hållbarhetsperspektiv som sträcker sig längre än utformningen av och rörelse i det fysiska rummet.

Hållbarheten innebär att transportsystemet ska utformas för att framtida generationer ska kunna tillgodoses samma eller bättre tillgänglighet än i dagsläget. Hållbarhetsaspekten syftar även till en form av social hållbarhet där integreringen av medborgare i ”utformning och användning av transportsystemet” (LundaMaTs III, 2014:6) understöds för att tillgängligheten ska gälla alla stadens medborgare. Om medborgarna är inkluderade i planering som föregår utformning och hur transportsystemet ska användas underlättar det att systemet är anpassat efter en stor del av befolkningen när det väl konkritiseras i fysisk form (Ibid.).

Utifrån den etablerade diskursen kring tillgänglighet tillkommer även en diskurs kring konsumenten. Konsumentdiskursen utgår från behovet av en stad med rörelse och liv – vilket förutsätts av en god tillgänglighet. Emellertid kan en plats vara mycket tillgänglig men om det inte finns incitament att röra sig, förlorar tillgängligheten sitt syfte. Således bygger konsumentdiskursen på en tanke kring att handeln är en vital del i stadens möjlighet att locka besökare, vilket sker genom åtgärder i stadsplaneringen. Ur en konsumentdiskurs ställs tillgänglighet i relation till utbud och konkurrens för att locka utomstående besökare, för att i

vidare mening skapa ”[E]n livfull och attraktiv och tillgänglig miljö” (LundaMaTs III, 2014:18).

För att uppnå det ska stadskärnan byggas för människor, vilket syftar till att bilism och andra fordon ska nedprioriteras. Därmed är en av förhoppningarna att man ska kunna locka besökare i större grad. Besökarna beräknas komma från konkurrerande externhandelsområden – vilka är mer bilanpassade (LundaMaTs III, 2014:10). Således förs även LundaMaTs argumentation utifrån föreställningen om att locka besökare för framförallt handelssektorn. Den attraktiva stadsmiljön skapas genom en rad åtgärder, framförallt gäller dem förändringar inom transportsystemet, exempelvis genom fler och modernare cykelparkeringar, cykelstråk och cykelgator (LundaMaTs III, 2014:11).

Åtgärderna ger således incitament att bruka cykeln istället för bil. Vidare läggs det fram åtgärder som kopplas direkt till handeln, såkallade handelsstråk. Stråken syftar till att öka flödet av människor och ge större underlag för handeln. Den ekonomiska diskursen belyses ytterligare genom fraser såsom ökad attraktivitet, lockandet av besökare samt positionera handeln som en central del i stadskärnans attraktivitet (Ibid.). I motsats till både fotgängare och cyklister menar LundaMaTs att bilen bör förflyttas från det offentliga stadsrummet till parkeringshus. Därmed behövs även ett mer effektivt parkeringsledningssystem, vilket syftar till att underlätta för bilister att nå fram till parkeringshus lättare, och således minska sökande efter lediga parkeringsplatser (Ibid.).

Typ av diskurs/ När uttrycken används i texten	Början	Mitten	Slutet
Tillgänglighetsdiskurs	Tillgänglighet/rörelse(S.6), hållbarhet(s.6), stärkt tillgänglighet (s.6), människans val (s.7)	Stadens planering ger trivsel, trygghet och tillgänglighet (s.10), hållbarhet genom tillgänglighet (s.12), attraktivt gaturum (s.12)	Livfull, attraktiv och tillgänglig (s.18), prioritera människan (s.18), underlätta framkomlighet för fotgängare, cyklister och bilister i stadskärnan (s.19)
Konsumentdiskurs	-	Handelsstråk (s.12), handel och levande stadskärna (s.12)	Stadskärnans attraktivitet (s.18), flöde (s.19), underlag för handel (s.19), starkare centrum (s.19), locka besökare (s.19)

Figur 5 - Uttryck och formuleringar som påvisar diskursen. Lodräta celler visar typ av diskurs, horisontella celler visar var i dokumentet de förekommer (Sammanställd av författaren)

6.2.3 Handlingsplan

I *Handlingsplan för Lunds stadskärna* (2011) utgörs en tydlig grundstomme i form av den tidigare undersökningen *Handelsutredning för Lunds stadskärna* (2009), vars resultat uppmärksammar att Lund halkar efter inom försäljning och handel i jämförelse med andra kommuner (Tyréns, *Handlingsplan för Lunds stadskärna*, 2009:14). Lunds stadskärna bör således åtgärdas för att slå mynt av ”en växande befolkning och prognoser om en fortsatt ökad

konsumtion” (Tyréns, 2011:7). Problematiken ligger i att den ökade konsumtionen inte nödvändigtvis måste ske i Lunds stadskärna. Omkringliggande externhandelscentrum och andra städer står i konkurrens med Lund om kunderna. Lunds förhållande till sin omnejd och de åtgärder som bör tas vid förs således i en diskurs som kretsar kring marknadsföring. Marknadsföringsdiskursen ger upphov till uttryck och formuleringar som vanligtvis tillskrivs företag, exempelvis beskrivs Lunds konkurrensfördelar som ”parker, kulturinstitutioner med mera som inte finns tillgängliga i ett externt köpcentra.” (Tyréns, 2011:6). En av stadens fördelar ligger därför vid dess differentierade utbud i form av olika aktörer. Visserligen uppmärksammas problematiken vid att flera ägarpartners (kommun, fastighetsägare och verksamheter) intressen som måste tillgodoses (Tyréns, 2011:6). Men de ingår även i ett sammanhang kring synergieffekter där exempelvis kultur och handel syftar till att gynna varandra. Stadens utbud fastslås inte endast till kommers utan även till kultur, evenemang och andra publika institutioner (jfr. Tyréns, 2011:18). Diskursen utgår således från att locka besökare till stadskärnan. Med fler besökare och större kundflöden ökar attraktiviteten i stadsrummet och därför är besökaren en förutsättning ”för ett rikt folkliv.” (Tyréns, 2011:18).

Även om marknadsföringen är väl genomförd, utbudet stort och konkurrensfördelarna tydliga betyder de ingenting om inte skyltfönstret verkar lockande. Det samma gäller för stadsplaneringen i Handlingsplanen (2011). Stadens utformning blir handels gemensamma skyltfönster i hoppet om att locka konsumenter till just Lund. Således är stadens funktion, sedermera benämnd som funktionsdiskurs, och de åtgärder som diskuteras direkt kopplade till marknadsföringsdiskursen. Funktionsdiskursen tar sig i uttryck genom att påvisa att stadskärnan måste ”[H]a en bra funktion”(Tyréns, 2011:6). En bra funktion utgår från de funktioner som staden bör brytas ned i för att bli mer lättöversiktlig för besökaren. Åtgärderna innebär fysiska förändringar i stadsbilden för att möta de kriterier som besökaren och konsumenten ställer. Därmed ska staden först och främst värna om sitt handelsstråk som sträcker sig genom staden. Handelsstråket utgör själva navet i stadsbilden och är det som lockar besökare, för att få dem att stanna behövs målpunkter och ankare. Ankare utgörs av kända butikskedjor som ’drar’ besökaren längs stråket, målpunkter utgörs både av offentliga platser (torg) och områdeskoncept vilket exempelvis kan vara att området kring Mårtenstorget ska karaktäriseras av mat och gastronomi. Vid etableringen av målpunkter längs handelsstråket är tillgänglighet och funktion centralt. Om handeln rent fysiskt är uppdelat efter funktion underlättar det orienterbarheten heminredningsbutiker på en plats, mat på en annan plats och klädkedjor på en tredje. Staden ska vara lättorienterad för de som kommer hit första gången, sträckan mellan parkeringsplatser, kollektivtrafik och handel ska vara kort som möjligt och information ska vara tydligt utplacerad för att skapa en översiktlig bild av stadskärnan. Således syftar åtgärderna till att göra stadens utbud mer konkurrenskraftigt, öka attraktiviteten och lyfta den potential som stadskärnan erbjuder.

Utifrån hur texten är formulerad i utredningen kan en utröna hur den representerar både hur staden används och av vem. Genom ordval relaterar texten till de diskurser som nämnts ovan. Exempelvis beskrivs den som rör sig i och använder stadsrummet som besökaren, i några få fall skrivs Lundabon (Tyréns, 2011:26,28). Emellertid visar det på att det finns en distinktion mellan de två grupperna – vilket belyser beskrivningarna av vem staden anpassas efter. Texten konstruerar en identitet där den som rör sig i staden är en besökare vars främsta syfte med besöket är konsumtion. Staden ska således åtgärdas genom att ha tydliga målpunkter som ansluter till handelsstråk. Stadens identitet skapas i ett sammanhang av utbud, konkurrensfördelar, orienterbarhet, lättillgänglighet, tydlighet och funktion.

Typ av diskurs/ När uttrycken används i texten	Början	Mitten	Slutet
Marknadsföringsdiskurs	Konkurrensfördelar (s.6), utbud (s.6), konkurrerande handelsplatser (s.6), marknadsförutsättningar (s.7)	Marknadsföring för att stärka identitet (s.14), lyfta det unika (s.17), synergi mellan stadens utbud (s.18), attraktionskraft (s.18)	Besökaren/kunden (s.22), kundflöden (s.22), uppdaterad information om stadskärnans utbud (s.24)
Funktionsdiskurs	Utformning och struktur avgörande för uppfattning (s.6), tydlig struktur (s.6), lättillgänglighet (s.6), A-,B- och C-stråk (s.8), handelsstråk (s.12)	Målpunkter (s.17), mötesplatser/anslutningspunkter (s.17) lättorienterat (s.17) olika karaktärsdrag (s.18)	Enhetlig struktur (s.23), tilltalande och funktionellt (s.23), restaurangutbud (s.23) butiksutbud (s.27), dela in i funktioner (s.28), tydligare funktioner (s.28)

Figur 6 - Uttryck och formuleringar som påvisar diskursen. Lodräta celler visar typ av diskurs, horisontella celler visar var i dokumentet de förekommer (Sammanställd av författaren)

6.3 Restriktioner

De tre dokumenten, och de diskurserna som förs, syftar till att genomföra konkreta åtgärder i stadsrummet och samhället som helhet. Förändringar i stadsrummet påverkar olika grupper i samhället på olika sätt. För att knyta an till hur åtgärder kan påverka tillgänglighet i staden och makten över stadsrummet ger Torsten Hägerstrands restriktioner en insikt i problemet.

6.3.1 Vision 2025

Diskursen som förs i Vision 2025 innebär ett förhållningssätt till staden där hållbarhet står som ledord (Lunds kommun A, 2005:87). Hållbarhet innebär således en utveckling av stadsstrukturen som ger en större funktionsblandning. Funktionsblandning och även en större täthet ger upphov att minska exempelvis kopplingsrestriktioner minskar i stadsrummet. Närheten för individen och möjligheten för andra individer att befinna sig på samma plats inom stadsrummet exempelvis att staden kan möjliggöra möten mellan människor, vilket visionsprogrammet eftersträvar (Lunds kommun A, 2005:90). Föresättningsvis kopplar även visionen om ett mer hållbart samhälle till minskade styrningsrestriktioner. Åtgärderna ser till att ett helhetstänk infinner sig i den kommunala samhällsplaneringen vilket sker genom medborgarnas möjlighet till insyn och påverkan på exempelvis planeringsprocessen genom IT (Lunds kommun A, 2005:91). Utifrån Hägerstrands förståelse innebär underlättandet för medborgerlig påverkan dels att makten över hur rummet utformas och tillgänglighet till rummet förskjuts men även att kapacitetsrestriktionerna för individen minskar. Via IT som verktyg överbyggs de rumsliga dimensionerna och individen har således möjlighet att delta i domäner som de rent fysiskt inte befinner sig i, till exempel ett kommunmöte. Genom att utöka den medborgerliga makten och insynen i de utredningar, planeringsdokument och rapporter som genomförs finns möjligheten att diskursen påverkas.

6.3.2 LundaMaTs III

Utifrån de åtgärder som LundaMaTs III lägger fram för förslag bidrar tanken kring ett långsiktigt hållbart transportnät. De åtgärder som presenteras för att förändra stadsbilden i

Lunds stad syftar till att ge ökad tillgänglighet för individen genom att prioritera fotgängare och cyklister (LundaMaTs III, 2014:19). Åtgärderna kan således kopplas till minskade kopplingsrestriktioner när bilismen ska förpassas från stadsrummets offentliga platser till parkeringsgarage (Ibid.). Även om åtgärderna syftar till att öppna upp större delar av stadsrummet för fotgängare och cyklister kan det finnas ett fenomen av inducerad trafik. Det vill säga att även om biltrafikens tillgänglighet i stadskärnan underlättas innebär det inte att trafiken minskar, utan snarare tvärtom. Således finns ett behov av ökat deltagande vid utformning av både stad och transportsystem, för att tillgängligheten anpassas till fler grupper i samhället vilket leder till ett mer hållbart transportsystem (LundaMaTs III, 2014:6). Det ökande deltagandet kan därav kopplas till mindre styrningsrestriktioner och ett större inkluderande.

6.3.3 Handlingsplan

Diskursen som lyfts fram i Handlingsplanen formar en stad som optimeras för att locka besökare och därigenom öka försäljning (Tyréns, 2011:6-7). Att staden formas efter att locka till besök och handel innebär, enligt utredningen, att stadens funktion måste förändras (Tyréns, 2011:6). Genom lättillgänglighet mellan entréer (tågstation, parkering) och konsumtion, underlättad orienterbarhet och funktionsindelning innebär det förändringar i först och främst kopplingsrestriktioner. Syftet kan ses som att minska kopplingsrestriktionerna genom att besökaren tidigt blir informerad var i staden vilken typ av handel finns, således finner sig rätt konsument vid rätt handlare med minsta möjliga friktion. Åtgärderna som Handlingsplanen presenterar utgår från de aktörer som vill påverka handel, exempelvis Handelsföreningen (Tyréns, 2011:2). Dokumentets utformning kopplar således till att befästa makten över stadsrummet genom att styrningsrestriktionerna inte lättas. Stadsrummet optimeras efter den grupp som uteslutande nämns i utredningen: besökaren. Således undersöks inte några förändringar för att underlätta inflytande från den grupp som utgör Lund, de boende, vilket beror på den grundläggande förståelsen för att staden och konsumtionskraften växer utåt, inte genom förtätning.

7. Diskussion och slutsatser

7.1 Diskussion - rumsliga uppfattningar

Genom den kritiska diskursanalysen och de ovan nämnda restriktionerna har de förda diskurserna lokaliserats, samt vilka effekter föreslagna åtgärder har på tidsgeografiska restriktioner. För att sätta analysen i ett geografiskt sammanhang är den rumsliga aspekten intressant att studera. Den rumsliga aspekten ger inblick i hur diskurs och restriktion strukturerar och kan kopplas till det absoluta, relativa och relationella rummet. Det relativa rummet som Harvey beskriver som rummet inom vilket vi tolkar upplevelser kan kopplas till det rum där diskursen existerar. Diskursen formar hur vi tänker kring staden, hur staden ska upplevas delvis genom stadens fysiska utformning. Den fysiska utformningen och de presenterade åtgärder som dokumenten föreslår ligger däremot närmre det absoluta rummet. Emellertid förs det även genomgående för dokumenten en tanke kring det relativa rummet. I det relativa rummet sätt stadsrummet i relation till hur det nyttjas av användaren.

Utifrån David Harveys rumsliga förståelse menar han att vi endast kan förstå vad exempelvis staden betyder utifrån det relationella rummet. Stadens betydelse och dess mål kan utrönas i de analyserade dokumenten utifrån den förda diskursen. Således är det genom hur diskursen för det relationella rummet och vem som tillåts tillträde som påverkar vem som representeras i dokumenten. Dock är det intressant att i vidare mening undersöka hur dokumenten förhåller

sig till det relativa och det absoluta rummet eftersom alla rummen beror och påverkar varandra.

7.1.1 Vision 2025

För att presentera Vision 2025 och den rumsliga aspekten ter det sig mest naturligt att börja med det relationella rummet. Vision 2025 ser i stor utsträckning till att förändra stora delar av samhället utifrån ett hållbarhetsperspektiv (Lunds kommun A, 2005:88, 90). Tanken kring kretsloppsamhället och dess inverkan på hur medborgare, företag och kommun ska tänka kring staden utifrån funktion, rörelse och tillgänglighet syftar i inte bara på att inkludera grupper som finns i samtiden. Snarare blickar Vision 2025 längre fram i tiden och ser de förändringar som måste ske för att ge framtida generationer samma, eller bättre, möjligheter och tillgång till rummet som dagens generation har.

Kopplingen kan således dras till tanken kring hur modernismens inverkan och förändring av stadsrummet under 1900-talet har påverkat vår uppfattning och vårt förhållningssätt idag till staden och rummet. Tanken kring ett inkluderade i det relationella rummet och minskade styrningsrestriktioner ger därmed en förhoppning om ett utfall i en upplevelse av rummet som mer tillgänglig för flera. Det relationella rummet inkluderar dock, likt Harvey nämnt, både det relativa och det absoluta rummet (Harvey, 2004). Följaktligen är förändringar även inom de relativa och absoluta rummen en möjlig väg att gå för att sedermera ta sig till målet om en mer hållbar framtid. Förändringarna som Vision 2025 presenterar i det absoluta rummet syftar exempelvis till en mer funktionsblandad stad, och är sprungen ur funktionsdiskursen.

Den funktionsblandade staden och de fysiska förändringar i stadsbilden kan där av ses som en motreaktion till både den utglesade staden och tanken kring den otillgängliga staden. Förändringen sker således även i det relativa rummet där staden i viss mening inte ska ses utifrån koncept såsom ekonomisk tillväxt eller transportnod, utan snarare som en plats för boende, arbete och rekreation. Med andra ord staden ska ses som en plats för människan. Likt tidigare nämnda minskade tidsgeografiska restriktioner syftar Vision 2025 till att lyfta fram och inkludera den mänskliga aspekten i sitt åtgärdsprogram. En likhet kan dras till modernismens tanke om att staden var missanpassad för sin samtid. Men där modernismen menade att staden var tvungen att förändras, i nedtonade ordalag, efter sin samtids teknologiska utveckling och skulle skalas ned till en abstrakt konstruktion redo att implementeras var som helst oberoende av mänsklig närvaro figurerar Vision 2025 tankar kring att staden ska byggas för människan. Visserligen hävdar de implicit att städer i allmänhet och Lunds stadsrum i synnerhet är felkonstruerade. Men problemet ligger inte i vid bristen på rationalitet eller effektivitet utan snarare en brist på närhet och tillgänglighet. Att genom förändringar i det absoluta rummet skapa en upplevelse av inkluderande och representation även inom det relativa och relationella rummet.

Människan som ska stå nära naturen och en övergripande kollektiv miljömedvetenhet är inte en konkret del av stadsrummet, men en logisk följd av ett förändrat stadslandskap. Inom stadsrummet och således det absoluta rummet syftar förändringarna till att skapa en mer blandad stad. Genom att arbete, bostad och rekreation finns inom samma område ökar det attraktiviteten att röra sig på platsen och minskar behovet av rörelse över längre sträckor vilket leder till att uppfylla målet om ett mer hållbart samhälle. Stadsrummet förhåller sig dock till en relativ förståelse där hållbarhet och miljö står i centrum. Därmed är det relativa rummet en produkt av den diskurs som stadens funktioner beskrivs ur. Vision 2025 belyser även möjligheter till förändringar inom de rum där diskursen förs och skapas, nämligen politiken. Vidare syftar därmed Vision 2025 till en framtida generation och deras rätt till att använda och forma stadsrummet.

7.1.2 LundaMaTs III

LundaMaTs III bygger sin vision och därefter sina åtgärder utifrån tanken om ett mer hållbart samhälle, samt ett bättre transportsystem. Upplevelsen av att staden ska vara tillgänglig är central för resonemanget och kan kopplas till både det absoluta men även det relationella rummet. Tillgänglighet inom det absoluta rummet uttrycker sig i hur stadens fysiska struktur ter sig. Inom LundaMaTs III syftar de konkreta åtgärder i stadsplaneringen till att påverka människors val av transportmedel vid rörelse. Det kan till exempel innebära utökade parkeringsmöjligheter för cykel, ytterligare satsningar vid handelsstråk för att locka till gångflöden samt omdirigering av bilparkering från offentliga ytor till parkeringshus. Förändringarna är sprungna ur en förståelse om Lunds stads relation till sin omgivning där aspekten tillgänglighet inte alltid är den samma.

Om staden ska vara tillgänglig för Lunds omnejd, exempelvis via bil, kan det innebära att själva staden Lund blir otillgänglig. Åtgärderna syftar därmed till förändring i det absoluta rummet men påverkar det relativa rummet. Genom den diskurs som förs gällande tillgänglighet och hållbarhet ingår framtida Lunds utformning. Ur ett vidare perspektiv syftar även en ökad tillgänglighet till att minska den utglesade staden. Ja, byar och samhällen i Lunds tätort ska fortfarande existera men genom framförallt ökade förutsättningar till rörelse via andra transportmedel än bil kan rörelse och tillgänglighet även inom tätorten att öka. Att tillgängligheten inom Lunds stad kopplas till människans rörelse är positivt. Det kan ses som en direkt reaktion gentemot den utglesade staden, och ligger i linje med tanken om att rörelse och tillgänglighet inte behöver korrelera. I och med att LundaMaTs III uppmärksammar behovet av att inkludera användarna av staden vid utformning av det absoluta rummet kan det liknas med att det relationella och relativa rummet ska utgå från användarens perspektiv. Upplevelsen av Lunds stad bör således representera och inkludera många grupper i samhället. LundaMaTs III väljer dock att lyfta fram gruppen besökare som central för utformningen av tillgänglighet. Om stadsrummet framförallt fokuserar på att locka besökaren genom handel och ekonomiska incitament kan det innebära att andra grupper upplever rummet som icke representativt. Med utgångspunkt i en diskurs som ser till stadskärnans utformning utifrån ekonomiska incitament ligger en av riskerna vid effekten av den utglesade staden; bilburna besökare. Emellertid innebär det en risk att föra staden mer lättillgänglig för bilburna besökare eftersom det riskerar att bli ett bakslag i form av inducerad trafik. En mer bilvänlig stad ger upphov till mer snarare än mindre trafik. Även om den utglesade staden i dagsläget gör många beroende av biltransport gör upphov till ytterligare missbruk endast att problematiken fortsätter.

7.1.3 Handlingsplan

Den gruppen som står centralt i Handlingsplanen är besökaren. Besökaren och framförallt den besökaren som konsumerar är själva navet för Handlingsplanens förändringar i och förhållande till de rumsliga aspekterna. I grund och botten bygger det på förändringar i det absoluta rummet vilka syftar till att öka försäljning. Ett optimerat stadsrum för besök och konsumtion kräver dock mer än bara affärer. Det är framförallt genom det relativa och det relationella rummet som Handlingsplanen bygger idén och förståelsen för handelscentrat Lund. Det är även genom det relativa och relationella rummet som Handlingsplanen negligerar stora grupper samma tillträde och tillgänglighet som andra. Genom det relativa rummet bygger Handlingsplanen bilden av att Lund står i konkurrens till både andra kommuner och andra externhandelscentra. Där igenom uppmanar de till en gemensam bild av det relativa rummet för att rättfärdiga förändringar i det absoluta rummet. Inom Handelsutredningen ges mycket konkreta exempel på hur det absoluta rummet bör förändras, men även reflektioner över vilken inverkan det får på känsla och upplevelsen av staden det vill säga hur det relationella rummet bör vara. Det kan exempelvis innebära att en entré ska

vara välkomnande eller att ett stråk ska upplevas som öppet för att ge ytterligare incitament att locka till handel. Upplevelsen av rummet utgår från besökaren vilket befästs genom exempelvis att staden ska vara lätt att orientera sig i och ha nära mellan kollektivtrafik/parkering och handel.

Åtgärderna i Handlingsplanen för stadsstrukturen bryts ner till tre enheter: känsla, struktur och utbud. Enheterna kan förstås som rumsliga uppfattningar där det förstnämnda representerar hur området uppfattas i form av värdeord (till exempel mysigt eller välkomnande), ofta står värdeorden i samband med utbudet av handel som ska utvecklas på platsen. Struktur syftar till själva områdesstrukturen det vill säga vilken typ av byggnadsstruktur det ska vara, ska det finnas stråk/torg och hur delarna ska kopplas till varandra för att skapa kundflöden. Utbudet presenterar rakt upp och ner vilka butiker, kulturella institutioner och offentliga byggnader som ska finnas på platsen. Det ger därav en inblick i hur funktionsindelningen av staden skulle komma att se ut utifrån Handlingsplanens åtgärder. Harveys förståelse för rummet kopplar även till produktionen av dokumenten. Den som har tillgång att påverka dokumentens produktion får även inflytande över vem som representeras i text och därmed i det absoluta rummet. De aktörer som har inflytande över produktionen av dokumentet innebär en makt över det absoluta rummet och därmed även det relativa och relationella. Stadsrummet i handlingsutredningen beskrivs, likt tidigare nämnt, som en plats för besökaren. Utifrån dokumentet ses staden som en ekonomisk enhet, vilket kan verka uteslutande för exempelvis mindre bemedlade grupper.

7.2 Slutsatser

Sammanfattningsvis har analysen genom Norman Faircloughs kritiska diskursanalys beskrivit de diskurser som går att utläsa i dokumenten. De tre dokumenten visar på två typer av diskurser vardera. En som ger en övergripande bild av stadens mål och förhållande till omvärlden, samt en som legitimerar de åtgärder som måste till för att staden ska nå dokumentens presenterade mål. Åtgärderna och visionerna spelar en central roll för att förstå makten över stadsrummet och vem som inkluderas och exkluderas i både det absoluta och relativa men även det relationella rummet. Utifrån Torsten Hägerstrands tidsgeografiska teori har de restriktioner som uppkommer genom åtgärderna och visionerna analyserats. Restriktionerna syftar dels till hur stadsrummet planeras och således vem som utesluts ur stadsrummet genom de fysiska förändringarna, men även vem som tillåts delta i beslutsfattande rum.

Eftersom den kritiska diskursanalysen kräver att den sätts i ett sammanhang genom teori och dessutom inte är kopplad till det geografiska rummet i sin grund utgår uppsatsen från David Harveys rumsliga förståelse. Harveys rumsliga förståelse sätter diskursen och de tidsgeografiska restriktionerna i ett rumsligt sammanhang, och visar därigenom vem som representeras inom de olika rummen. Vidare visar den analysen samt den rumsliga kopplingen att olika grupper representeras beroende på det övergripande mål eller vision som dokumenten utgår från. Det visar sig genom att Vision 2025 ser till en övergripande förändring inom hållbarhet och långsiktighet i samhället och således representerar en kommande generationer. Den framtida generations medverkan i staden genomlysas inom åtgärder för hur stadsstrukturen (det absoluta rummet), stadens funktion (det relativa rummet) och hur staden ska upplevas och förstå (det relationella rummet) genom till exempel större medverkan. Inom dokumentet LundaMaTs III presenteras en annan bild där tillgänglighet och ett förbättrat transportsystem syftar till att skapa ett mer hållbart samhälle. Målsättningen leder till ett större inkluderande i det relativa rummet.

Inom LundaMaTs III presenteras en gemensam bild av Lunds stad och dess omnejds problem. Där den äldre stads- och infrastrukturen har möjliggjort ökad rörelse har tillgängligheten fått stryka på foten. En effekt av den utglesade staden. Motreaktionen blir, likt nämnt, att öka tillgänglighet. Emellertid kan konceptet bli problematiskt på grund av hur dagens transportsystem ser ut. Om Lund ska vara tillgängligt från förstäderna, kan det innebära att tillgängligheten inom staden minskar på grund av exempelvis inducerad trafik. Att LundaMaTs III legitimerar åtgärder för att tillgängliggöra staden för gruppen besökare kan således resultera i problematik.

Handlingsplanen innehar ett tredje perspektiv där ekonomiska intressen sätts i fokus. Utifrån att det relationella rummet förhåller sig till att Lunds stad ska upplevas som konkurrensstarkt och med ett gott utbud formar diskursen ett rum som möjligen inte är tillgängligt för alla. Vidare legitimerar diskursen åtgärder som ser till en stad för främja besökarens upplevelse och locka till återbesök. Besökaren blir således den centrala målgruppen som stadsrummet ska värna om. Utifrån att styrningsrestriktionerna inte lättas uppstår risken att Lunds stad anpassas utifrån målsättningar som styrs av att ta tillvara på en ökande kundkrets i Lunds periferi.

Källförteckning

- Allen, John (2004). *The whereabouts of power: Politics, government and space*. Geografiska annaler. Vol.86 No. 1: 19-32
- Boverket, Hemsida, [elektronisk] 2014. Plan- och bygglagstiftningens utveckling. <http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/lag--ratt/plan--och-bygglagsstiftningens-utveckling/> Hämtdatum: 20-12-2016.
- Dexter, Lewis Anthony (1970). *Elite and specialized interviewing*. Evanston:
- Crang, Mike (1998). *Cultural geography*. London: Routledge
- Hall, Peter (2014). *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design since 1880*. Fourth edition
- Harouel, Jean-Louis (1993). *Urbanismens historia: om stadsbyggnadskonsten*. 1. uppl. Furulund: Alhambra
- Harvey, David (2004). *Space as a key word*. Paper for Marx and Philosophy conference. Insitutite of Education, London.
- Heick, P. (2016). *Innerstadsgator blir bilfria varje sommar*. Sveriges television. [elektronisk] Tillgänglig på: <http://www.svt.se/nyheter/lokalt/stockholm/innerstadsgator-bilir-bilfria-varje-sommar> Hämtdatum 2017-01-02.
- Hägerstrand, Torsten (1970). *What about people in regional science?*. Ninth European Congress of the Regional Science Association. Regional Association Papers.
- Jacobs, Jane (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos
- Johansson, Bengt O. H. (1997). *Den stora stadsomvandlingen: erfarenheter från ett kulturmord*. Stockholm: Arbetsgruppen för arkitektur och formgivning, Regeringskansliet
- Johansson, Sara CW, Ståhle, Alexander (2016) *Något har gått förlorat i stadsbyggnadsdebatten*. Dagens ETC. [elektronisk] Hämtdatum 2016-11-15
- Jones, Emrys (1970). *Staden*. Lund: Gleerup
- Kargon, Robert Hugh & Molella, Arthur P. (2008). *Invented Edens: techno-cities of the twentieth century*. Cambridge, MA: MIT Press
- Lees, Loretta (2004). *Urban geography: discourse analysis and urban research*. Progress in Human Geography. Vol.28 No.1: 101-107
- Lefebvre, Henri (2003). *The urban revolution*. Minneapolis, Minn.: University of Minnesota Press
- Leijnse, E. och Brundin, L. (2016). *Avstängda gator ska få Malmös invånare att välja andra transportmedel än bilen*. Sydsvenskan. [elektronisk] Tillgänglig på:

- <http://www.sydsvenskan.se/2016-09-16/avstangda-gator-ska-fa-malmos-invanare-att-valja-andra-transportmedel-an-bilen> [Hämtad 2-01-2017].
- LundaMaTs III (2014), *Lundamats III Strategi för ett hållbart transportsystem i Lunds kommun*. Utgiven av Lunds kommun
- Lunds kommun, hemsida [elektronisk] (2016). *Översiktsplan – Ny översiktsplan på gång*. Tillgänglig på: <https://www.lund.se/op>. Hämtdatum: 2017-01-02
- Lunds kommun (2010). *Allmänna intressen och ställningstaganden*. Översiktsplan.
- Lunds kommun A (2005). *Värna och vinna staden – Fördjupning av översiktsplanen för staden Lund*.
- Lunds kommun B (2005). *Handbok i bilsnål samhällsplanering* Red. Linda Edvardsson.
- Merriam, Sharan B. (1994). *Fallstudien som forskningsmetod*. Lund: Studentlitteratur
- Nathéll, Ingrid (2005). *Genombrottet för synen på gatumiljö*. Sydsvenskan [elektronisk] <http://www.sydsvenskan.se/2005-03-05/genombrottet-for-synen-pa-gatumiljon>. Hämtdatum:2017-01-02
- Paulsson, Thomas & Paulsson, Patrik (1979). *Den nya staden?*. Stockholm: Natur o. Kultur
- Richardson, Tim, Jensen, Ole B. (2003). *Linking discourse and space: Towards a cultural sociology of space in analysing spatial policy discourses*. Urban Studies. Vol. 40 No. 1: 7-22
- Sanglert, Carl-Johan. (2013). *Att skapa plats och göra rum - Landskapsperspektiv på det historiska värdets betydelse och funktion i svensk planering och miljövård*. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet
- Schmid, Christian (2012). Brenner, Neil, Marcuse, Peter & Mayer, Margit (red.) *Cities for people, not for profit: critical urban theory and the right to the city*. Abingdon, Oxon: Routledge
- Shelley, Percy Bysshe (1839). *Peter Bell the Third*. Miching Mallecho (red.)
- Ståhle, Alexander (2016). *Alla behöver närhet: blir framtidens städer*. Stockholm: Dokument Press
- Sundström, A. (2015). *Bilfritt väcker starka känslor*. Dagens Nyheter. [elektronisk] Tillgänglig på: <http://www.dn.se/sthlm/bilfritt-vacker-starka-kanslor/> Hämtdatum 2017-01-02
- Tyréns AB för Lunds kommun (2009) *Handelsutredning för Lunds stadskärna – Analys av handelns utveckling utifrån förslagna utvecklingsalternativ*
- Tyréns AB för Lunds kommun (2011) *Handlingsplan för Lunds stadskärna – Möjligheter till handelsutveckling*

Winchester, Hilary P.M., Hay, Iain (red.) (2005). *Qualitative research methods in human geography*. 2. ed. South Melbourne, Vic.: Oxford University Press

Winther Jørgensen, Marianne & Phillips, Louise (2000). *Diskursanalys som teori och metod*. Lund: Studentlitteratur