



Visionsstyrd planering och medborgardeltagande

Spårvägsprojektet i Lund

Johanna Lindqvist
Masterarbete 30 hp
Masterprogrammet för Strategisk Fysisk Planering
Blekinge Tekniska Högskola
2016.05.23

Sammanfattning

Arbetet har som syfte att undersöka om visionen är styrande i förhållande till den formella planeringen som bedrivs och isåfall hur det påverkar befolkningens möjlighet till inflytande i planeringen. Studien har avgränsats till att undersöka det visions- och strategiarbete som har bedrivits kring stadsdelen Brunnshög i Lund samt vilken möjlighet befolkningen har haft att påverka detaljplanerna för den spårväg som ska förläggas mellan Lund C och ESS/Brunnshög. Det empiriska materialet som har undersökts består av strategiska och formella plandokument samt samrådsyttranden.

Den teori som har valts ut som central i förhållande till studiens frågeställning är *government* och *governance*. Teorin används för att analysera vilket inflytande olika aktörer har i planeringen liksom vilka relationer som föreligger. Teorin konkretiseras ytterligare genom att utgå från hur olika forskare har arbetat med *governance* i form av *modeller*, *aktörer*, *relationer*, *institutionella ramverk* och *beslutsprocess* samt *makt som handlingsförmåga och uteslutning*. Vidare används även begreppet *tankefigur* för att analysera hur visioner och strategier kan förstås och användas i en planeringsprocess. För att få en inblick i den forskning som finns kring forskningsfrågan i dagsläget har även forskning kring *strategisk planering*, *visioner* samt *medborgardeltagande* studerats närmre.

Utifrån undersökningen är det möjligt att dra slutsatsen att kommunens vision och ”strategierna för en sammankopplad stad” är styrande i förhållande till den formella planeringen som bedrivs. Vidare begränsar den visionsstyrda planeringen befolkningens möjlighet att påverka markanvändningen och den slutgiltiga bebyggelsen. Trots att befolkningen har en formell rätt till inflytande i detaljplaneskedet uttrycker de en kritik kring att deras möjlighet till inflytande har varit begränsat. Detta tydliggör att befolkningen har en föreställning om direktdemokrati som krockar med den representativa demokratin. Samtidigt som befolkningen uppmanas vara delaktiga anses deras möjlighet till inflytande begränsat vilket skapar en förvirring. Forskaren har även kunnat utläsa att befolkningens direktinflytande i detaljplaneskedet har begränsats till följd av den strategiska planeringen, vilken främst bedrivits inom ramarna för den representativa demokratin. Detaljplanerna har endast varit föremål för mindre justeringar och fördjupade resonemang. De problemområden som kommunen är mer tillmötesgående till ryms enbart inom ramen för den vision och de strategier som har formulerats. Det gäller bland annat problemområdena tillgänglighet och framkomlighet, buller, vibrationer samt elektromagnetiska fält. Övrig kritik från befolkningen avfärdas med hänvisning till studier och fakta. Det gäller bland annat valet av spårvägstrafik och hållplatslokalisering. Vidare försvarar sig även kommunen genom att understryka att de beslut som är tagna är förankrade bland befolkningen genom den representativa demokratin. Det är formellt rätt men eftersom kommunen sägs ha bedrivit nära samarbete med ESS och MAX IV samt att visionen och strategierna fokuserar på den typ av verksamhet de bedriver tyder på att relationen mellan kommunen och dessa aktörer kan vara marknadsbaserad. Med utgångspunkt i det material som har studerats är det dock inte möjligt att dra några slutsatser kring huruvida detta är fallet. Läsaren bör emellertid vara en medveten om att ESS och MAX IVS värderingar kan ha färgat den vision och de strategier som har formulerats vilket i sin tur har begränsat möjligheten för befolkningens intressen och

värderingar att implementeras. Detta tydliggör hur kommunen och eventuella utomstående aktörer som står bakom visionen och strategierna sätter ramarna för den planering som bedrivs. Visionen och de strategier som har formulerats är del av en *tankefigur* som har *institutionaliserats* i den kommunala organisationen, vilket har begränsat möjligheten för övriga *tankefigurer* att implementeras. Att kommunen överväger möjligheten kring elbussar i stadskärnan tyder dock på att kommunen är beredd på att överge tanken kring spårvägstrafik i stadskärnan. Huruvida detta är ett resultat av kritik från befolkningens sida går det dock inte att dra några slutsatser kring. Om det är fallet skulle det emellertid kunna tyda på att befolkningens kritik har fått gehör.

Nyckelord: Strategisk planering, visionsstyrd planering, tankefigur, governance, medborgardeltagande, institutionalisering och handlingsförmåga.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Inledning.....	6
1.1 Problemformulering och frågeställning.....	6
1.2 Syfte	7
1.3 Underfrågeställningar.....	7
1.4 Bakgrund kring spårvägsprojektet.....	7
2. Teoretiskt ramverk	9
2.1 Government och governance.....	9
2.1.1 Modeller av governance.....	10
2.1.2 Aktörer, relationer, institutionella ramverk & beslutsprocess.....	12
2.2 Makt som handlingsförmåga och uteslutning.....	12
2.2.1 Tankefigurer	13
3. Forskningsöversikt	14
3.1 Strategisk planering.....	14
3.1.1 Visioner	16
3.1.2 Medborgardeltagande.....	17
4. Metod och analys.....	20
4.1 Kvalitativ fallstudie	20
4.2 Empiriskt material	21
4.3 Kvalitativ innehållsanalys	24
5. Empiriskt material och analys	26
5.1 Världens främsta forsknings- och innovationsmiljö.....	26
5.2 Visionens genomsyrande i detaljplanerna	29
5.2.1 Detaljplan för spårväg Clemenstorget-Bredgatan	30
5.2.2 Detaljplan för spårväg norr om Solbjersvägen-Odarslövsvägen.....	31
5.3 Samrådsyttranden	31
5.3.1 Kulturhistorisk miljö	32
5.3.2 Tillgänglighet och framkomlighet.....	33
5.3.3 Odemokratisk process	36
5.3.4 Övriga problemområden.....	37
5.4 Samrådsredogörelse och antagandehandlingar.....	39
5.5 Utlåtandehandling	41
5.6 Överklaganden.....	45
6. Diskussion och slutsats.....	47

6.1. Brunnshögs vision, dess utformare och stöd	47
6.2 Visionens genomsyrande i detaljplanerna	48
6.3 Visionens förankring bland befolkningen	49
6.4 Förskjutningar i detaljplanerna.....	51
6.5 Befolkningens handlingsförmåga.....	54
7. Avslutande reflektioner	58
8. Referenslista	59

1. Inledning

Världens främsta forsknings- och innovationsmiljö. Så kan visionen för Lund NE/Brunnshög sammanfattas. Visionen byggs av tre komponenter:

- Världens främsta forskningsanläggningar.
- Ett europeiskt föredöme för hållbart stadsbyggande.
- Ett regionalt utflyktsmål för vetenskap, kultur och rekreation (Lunds kommun, 2012a:5).

Ovanstående citat utgör Lund kommuns vision för den nya stadsdelen Brunnshög som ska växa fram i den nordvästra delen av Lund. Det är en relativt tydlig och målinriktad vision som främst riktar sig till forskare samt företagare med tanke på visionens och komponenternas fokus på forskning, innovation och hållbart stadsbyggande. Visionen har även mynnat ut i ”strategier för en sammankopplad stad” vilka uttrycker ett behov av att förstärka kunskapsstråket mellan Lund C och ESS/Brunnshög genom att etablera spårvägstrafik. Etablerandet av spårväg anses skapa förutsättningar för förtätning och ytterligare företagsetableringar längs kunskapsstråket (Lunds kommun, 2013a:22).

Den fysiska planeringen har utvecklats under senare år och användandet av informella strategiska planer har tilltagit. Flertalet kommuner utöver Lunds kommun använder sig av visioner som ett strategisk styrmedel i förhållande till den översiktliga planeringen. Visionen anses fungera som en referensram i förhållande till den planering som bedrivs och anses således effektivisera och förenkla det fortsatta planeringsarbetet. Visionsarbetet bedrivs dock utanför det formella lagverket och det finns således inget krav på medborgardeltagande genom samråd. Detta skapar utrymme för en flexibel process där valet av drivande och involverade aktörer är fritt. Visionsplaneringen kan därmed i ett flertal sammanhang betraktas som en förskjutning där politiker och/eller övriga nyckelaktörer får ett större inflytande över planeringen på bekostnad av allmänheten och planeringsexpertis. Detta tydliggör i likhet med aktuell forskning en konflikt mellan medborgardeltagande och *top-down* planering.

Genom att studera tidningsartiklar i Sydsvenskan är det möjligt att utläsa att befolkningen inte har varit särskilt delaktiga i utformandet av visionen och strategierna för Brunnshög. Det lokala partiet Förnyalund har bland annat gett uttryck för att medborgardialogen i samband med spårvägsprojektet har varit undermålig. Vidare lyfts det fram kritik för att processen har bedrivits av en skara toppolitiker samt vinstdrivande konsulter. I vilken utsträckning en visionsstyrd planeringsprocess påverkar befolkningens möjlighet till inflytande i planeringen förefaller därmed intressant att undersöka närmre i detta sammanhang.

1.1 Problemformulering och frågeställning

Visionsarbetet är ett politiskt verktyg som är förlagt till den politiska arenan och bedrivs inom ramarna för den representativa demokratin. Arbetet ställer därmed till skillnad från den lagstadgade planeringen inte krav på medborgardeltagande genom samrådsprocesser. Visionsarbetet är således en relativt flexibel process och det står kommunen fritt att välja drivande och involverade partners i processen. Trots denna selektiva process fungerar visioner och tillhörande strategier i olika utsträckning som ett strategisk styrmedel i förhållande till den formella planeringen som bedrivs och kan således påverka de detaljplaner som framställs.

Vad gäller detaljplaner är dock planeringsprocessen reglerad i plan- och bygglagen. Inte förrän i detta skede finns det en formell rätt för sakägare att påverka den vision och de strategier som har fastställts inom den representativa demokratin. Frågan är dock huruvida den vision och de strategier som har formulerats i ett tidigare skede begränsar befolkningens möjlighet till inflytande i detaljplaneskedet. Arbetets huvudsakliga frågeställning är därmed: *Hur påverkar en visionsstyrd planeringsprocess befolkningens möjlighet till inflytande över markanvändningen och den slutgiltiga bebyggelsen?*

1.2 Syfte

Arbetet har som syfte att undersöka om visionen är styrande i förhållande till den formella planeringen som bedrivs och isåfall hur det påverkar befolkningens möjlighet till inflytande i planeringen.

1.3 Underfrågeställningar

För att kunna besvara den huvudsakliga frågeställningen har ett antal underfrågeställningar formulerats:

- Hur ser visionen och strategierna för stadens framtida utveckling ut, vilka aktörer står bakom och har bidragit till att utforma dessa?
- Är visionen och strategierna förankrade bland befolkningen?
- Vilken roll spelar visionen och strategierna i detaljplanerna och planeringsprocessen?
- Hur förhåller sig tjänstemän och politiker till de debatter, konflikter och överklaganden som inkommit samt hur har kritiken påverkat de beslut som fattats?

1.4 Bakgrund kring spårvägsprojektet

Politikerna i Lunds kommun har föreslagit att det ska förläggas en spårväg mellan Lund C och den nya stadsdelen Brunnsberg. I en tidningsartikel i Sydsvenskan framkommer det dock att frågan kring spårvägstrafik:

...är väldigt speciell genom att det råder total politisk enighet mellan partierna. Samtidigt kan vi konstatera att bland medborgarna finns inte denna enighet. Det ger ett demokratiskt dilemma. Normalt sett brukar partierna ha olika uppfattningar och då kan medborgarna följa debatten och tycka till. När alla politiker är eniga blir det ingen debatt. Det ställer speciella krav på politikerna att se till att debatten kan föras på ett vettigt sätt ändå (Aktion för spårvägsfritt Lund, 2013).

Citatet ovan tyder på att processen bakom spårvägsprojektet har varit komplex och interaktionen mellan befolkningen samt politikerna verkar ha varit begränsad. I december 2015 beslutade politikerna ändå att spårvägsprojektet skulle genomföras. Det råder med utgångspunkt i en tidningsartikel i Sydsvenskan emellertid fortfarande oenigheter bland såväl politiker och befolkning. Med anledning av att ”medborgardialogen har varit undermålig” gav partiet Förnyalund förslag på folkomröstning. I kommunfullmäktige kom majoriteten dock att rösta nej på med argument att ”Det handlar inte om ett enkelt ja eller nej till spårväg. Det handlar om vilken stad vi vill bygga, vilket Brunnsberg vi vill bygga” (Kuprijanko, 2016).

Citatet tyder på att det finns en motsättning mellan befolkningen och den planering som kommunen bedriver samt att relationerna kan analyseras i hierarkiska termer.

Kritiken kring den begränsade möjligheten till deltagande har resulterat i att Lunds kommun har satt in en oberoende utredning för att studera beslutsunderlaget. Utredningen visade på ett behov av en ökad möjlighet till inflytande samt bättre information till befolkningen från kommunens sida (Holm & Lundgren, 2015). Det förefaller därmed intressant att undersöka detaljplaneprocesserna närmre för att få en uppfattning huruvida detta endast är retorik eller faktiskt möjliggörs.

Spårvägsprojektet har även varit föremål för kritik då det påstås ha drivits av en liten skara toppolitiker och vinstdrivande konsulter (Holm & Lundgren, 2015). Denna kritik tyder på att utomstående vinstdrivande aktörer kan ha påverkat den planering som bedrivs i en viss riktning. Det anses därmed nödvändigt att studera fallet närmre för att få en inblick i vilka aktörer som kommunen samarbetar med, i vilket syfte kommunen väljer att involvera dessa aktörer samt hur dessa samarbeten i sin tur påverkar befolkningens möjlighet till inflytande i planeringen.

2. Teoretiskt ramverk

Den teori som valts ut som central i förhållande till studiens frågeställningar är *government* och *governance*. Vald teori kan användas för att analysera vilket inflytande olika aktörer har i planeringen liksom vilka maktrelationer som föreligger. Teorin konkretiseras ytterligare genom att utgå ifrån hur Jon Pierre, Henning Nuissl och Dirk Heinrichs respektive Dalia Mukhtar-Landgren har arbetat med *governance* i form av *modeller, aktörer, relationer, institutionella ramverk* och *beslutsprocess* samt *makt som handlingsförmåga och utslutning*. Vidare behandlas även Johan Asplunds resonemang kring *tankefigurer* för att kunna analysera hur visioner och strategier kan förstås och användas i en planeringsprocess.

2.1 Government och governance

Övergången till *governance* startade under 1990-talet och denna politiska struktur präglar idag flertalet offentliga organisationer i olika utsträckning. Enligt Nuissl och Heninrichs är det möjligt att särskilja två olika typer av *governance* – som en motsats till *government* respektive en förändring av *government*. Den förstnämnda innebär att den formella och hierarkiska offentliga styrningen har ersatts av en informell och icke hierarkisk sådan. Den andra typen av *governance* innebär att *government* fortfarande har en dominerande roll. Detta för att säkerställa ett välfungerande ekonomiskt system, att medborgarna får en chans att delta liksom att en demokratisk process upprätthålls (Nuissl & Heinrichs, 2011:49). Oavsett vilken typ av *governancestruktur* som tillämpas menar Åström och Granberg att relationerna mellan den offentliga och privata sfären har förändrats och beslutsfattandet har kommit att bli mer inkluderande och interaktivt (Åström & Granberg, 2009:159). Nuissl och Heinrichs hävdar även att koalitioner av starka intresseaktörer från såväl offentlig och privat sektor i större utsträckning sammansluts och formar tillsammans strategiska vägval och beslut (Nuissl & Heinrichs, 2011:47). Åström och Granberg påpekar att övergången till *governance* har ställt krav på nya former av politiskt deltagande och därmed förefaller det idag trendigt att testa nya metoder för medborgardeltagande. Författarna menar dock att deltagandet fortfarande sker inom administrativa och politiska gränser vilket beroende på den institutionella synen på medborgardeltagande kan komma att begränsa möjligheterna till deltagande (Åström & Granberg, 2009:160).

Åström och Granberg menar att anledningen till det mer inkluderande och aktiva samarbetet är ett resultat av en ökad misstro mot politiska partier samt politiker. Det förändrade diversifierade samhället med möjlighet till nya metoder för kommunikation sägs dessutom ha gjort att medborgarna ställer krav på en mer samtalsorienterad och direkt representation. Ytterligare ett argument till ovan nämnda utveckling påpekas vara den alltför passiva välfärdsstaten. De offentliga verksamheterna anses vara ineffektiva och har inte möjlighet att möta medborgarnas behov. Detta sägs vara ett resultat av att samhället är alltmer diversifierat idag. Genom att involvera befolkning och privata aktörer i de offentliga verksamheterna anses arbetet bli mer tids- och kostnadseffektivt samt kundinriktat (Åström & Granberg, 2009:159-160). Syrett och Sepulveda hävdar vidare att utvecklingen av *governance* även är en följd av decentraliseringen av staten liksom den globaliserade ekonomin där tanken kring

konkurrenskraft är i central. Fokus ligger således mer på processer för att kunna möta en ökad global ekonomi samt för att uppnå ekonomisk tillväxt (Syrett & Sepulveda, 2012:239).

Som ett resultat av att dagens organisationer präglas av ett allt mer *governance* styrande anser Pierre att det är av vikt att få en mer ingående inblick i dessa strukturer. Detta för att få en förståelse för aktörernas normerande inverkan i de vägval och beslut som politiken slutligen resulterar i. Fenomenet kallas för *institutionalisering*. Aktörers normer och värderingar kan institutionaliseras och forma mål, regler samt politiskt utfall liksom begränsa möjligheten för andra mål och värderingar att implementeras (Pierre, 2011:15-17 & 20).

2.1.1 Modeller av governance

I boken *The politics of urban governance* (2011) samt artikeln *Models of Urban Governance* (1999) har Pierre analyserat *governance* strukturer i olika sammanhang och kommit fram till att det finns fyra olika idealmodeller av *governance*. Modellerna har varierande bakomliggande politiska mål, syn på deltagande, instrument samt utfall och benämns vid *managerial*-, *corporatist*-, *progrowth*- och *welfare* *governance* (Pierre, 1999:372 & 377).

De organisationer som präglas av *managerial governance* tilldelar en större makt till professionella aktörer på bekostnad av politikerna (Ibid:380). Beroende på det politiska styret påverkas dock de professionella aktörernas möjlighet till inflytande i organisationen. Utvecklingen har emellertid gått mot att de professionella aktörerna arbetar i allt närmre partnerskap med de folkvalda (Pierre, 2011:29 & 31). Förhållandet mellan politikerna och de professionella aktörerna har således kommit att bli mindre hierarkiska och mer informella till sin karaktär. Politikerna formulerar ofta långsiktiga politiska samt ekonomiska mål och de professionella aktörerna har sedan relativt fria tyglar att operationalisera målen. Utvecklingen av *managerial governance* sägs vara ett resultat mot övergången till *New public management* (NPM) (Ibid:29 & 39). NPM eftersträvar professionalism och minimal politisk inverkan i syfte att uppnå tids- och kostnadseffektivitet samt en offentlig service som är mer kvalitativ och kundinriktad. För att uppnå detta öppnas den offentliga sektorn upp för konkurrens från den privata sektorn. Privatisering och kontraktering är några vanliga följder av detta (Ibid:34 & 36). Mötet mellan offentlig och professionell kultur kan dock vara problematisk eftersom de professionella aktörerna inte är insatta i behovet av legitimitet i planeringen. Det finns således en risk att medborgarna inte får lika stor möjlighet att medverka i offentliga politiska debatter vilket begränsar deras möjlighet till direktdemokratiskt inflytande (Ibid:46 & 48).

De organisationer som präglas av *corporatist governance* involverar såväl sociala grupper samt ickestatliga och volontära organisationer i den lokala politiken (Pierre, 2011:49 & 55). *Governancemodellen* är särskilt typisk för små, industriella och utvecklade demokratier i västra Europa med en omfattande offentlig verksamhet, omfördelningspolitik, välfärdsstatsservice liksom en hög grad av politiskt deltagande samt starka volontärföreningar (Ibid:50 & 53). Syftet med att involvera utomstående organisationer är att marknadsföra en viss profession eller att reproducera vissa normer och värderingar. Det vill säga att säkerställa att de intressen som finns i den utomstående organisationen formar och stärker den politik som bedrivs. Genom att involvera samtliga aktörer i ett tidigt skede anses de beslut som fattas

få en hög legitimitet. Trots att detta kräver resurser i form av tid brukar det resultera i att beslut lättare implementeras i jämförelse med övriga modeller. Detta eftersom nyckelaktörerna har varit delaktiga redan från start. Den offentliga verksamhetens primära roll anses enligt denna modell vara att hantera konflikter, arbeta mot konsensus samt organisera offentliga och privata handlingar (Ibid:56). I samband med denna modell finns det emellertid en risk att de sociala grupper och organisationer som inte deltar aktivt inte får sina intressen tillgodosedda. Eftersom involveringen av utomstående organisationer skapar en viss handlingskraft står de lokala beslutsfattande aktörerna dessutom ofta i beroendeförhållande till organisationerna. Det finns därmed en risk att de utomstående organisationerna kan komma att påverka det politiska utfallet i en viss riktning vilket i sin tur kan komma att missgynna det allmänna intresset. Det finns dessutom en risk att de utomstående organisationerna endast väljer att involvera sig i särskilda frågor som är av deras intresse och övriga viktiga politiska frågor blir således bortprioriterade (Pierre, 2011:57 & 1999:382).

De organisationer som karakteriseras av *progrowth governance* strävar efter ett ökat samarbete mellan den offentliga och privata sektorn i syfte att uppnå ekonomisk tillväxt. Den offentliga sektorn är beroende av arbetstillfällen vilket genererar skatt, något den privata sektorn kan erbjuda. Instrument för att uppnå ekonomisk tillväxt är bland annat mobilisera resurser från regionalt och nationellt håll samt arbeta med frågor som berör infrastrukturutveckling. Ytterligare två metoder är att institutionalisera offentliga och privata samarbeten samt att utarbeta ett attraktivt varumärke för staden vilket sägs locka ytterligare investeringar. Eftersom målet kring ekonomisk tillväxt är i så pass stort fokus hamnar dock ofta deltagandet i skymundan (Pierre, 1999:384-385).

Welfare governance går att utläsa på de ställen som har haft svårigheter att omdefiniera sin ekonomiska grund efter avindustrialiseringen och har en begränsad ekonomisk tillväxt. Det kortsiktiga målet är att få in bidrag från staten men det långsiktiga målet däremot är något mer oklart. Beroendeförhållandet till staten är därmed stort och den lokala verksamheten har ett stort förtroende för att staten ska erbjuda kompensationsprogram. Att upprätthålla en god kommunikation med staten blir således så pass viktigt att den ekonomiska omstruktureringen och övergången till samarbete med privata aktörer inte får lika mycket utrymme. Dels på grund av den osäkerhet ett sådant samarbete medför. De aktörer som har utrymme i politiken är främst lokala och nationella tjänstemän samt byråkrater. Det industriella arvet i kombination med en hög arbetslöshet leder ofta till att politiken växer alltmer mot vänster. Den politiska massinvolveringen kan komma att skrämja bort eventuella investerare, vilka det i mer än övriga situationer finns ett behov av för att kunna utveckla en långsiktigt hållbar ekonomisk struktur där organisationen inte är i lika stort beroendeförhållande till staten (Ibid:386-387).

Inom en och samma nationella kontext kan förhållandet till *governancemodeller* variera. Det är inte heller omöjligt att en organisation kan kopplas till ett flertal modeller. Olika sektorer inom verksamheten kan förespråka olika modeller vilka står i konflikt mot varandra. Detta kan medföra vissa spänningar i verksamheten. Vidare kan en modell med tiden komma att övergå till en annan till följd av förändringar i det nationella och/eller lokala politiska styret (Ibid:372 & 377).

2.1.2 Aktörer, relationer, institutionella ramverk & beslutsprocess

I artikeln *Fresh Wind or Hot Air – Does the Governance Discourse Have Something to Offer to Spatial Planning?* (2011) problematiserar Nuissl och Heinrichs tanken kring *governance* och menar att det finns en risk att de politiska organisationerna överträder de demokratiska principerna vad gäller legitimitet, representativitet och pålitlighet genom att i större utsträckning involvera befolkning och privata aktörer i planeringen. De hävdar bland annat att alla inte har lika stor makt att tillgodose sina intressen. Ett ökat deltagande kan således snarare leda till att orättvisa förhållanden mellan inkluderade och exkluderade grupper reproduceras och stärks ytterligare (Nuissl & Heinrichs, 2011:51). Med utgångspunkt i denna problematik har Nuissl och Heinrichs utvecklat ett analysverktyg för att kritiskt granska planeringsprocessen. Detta genom att undersöka *aktörer, relationer, institutionella ramverk* samt *beslutsprocesser*.

Inledningsvis konstaterar Nuissl och Heinrichs vikten av att identifiera de *aktörer* som påverkar beslutsprocessen liksom vilka som exkluderas. Vidare är det av vikt att undersöka *relationerna*. Det vill säga om relationerna sinsemellan aktörerna är marknadsbaserade, hierarkiska eller ickehierarkiska. Efter att *aktörer* och *relationer* har identifierats anses det väsentligt att undersöka de *institutionella ramverken*, det vill säga i vilken utsträckning organisationens arbete är formellt eller informellt samt vilka regler som styr beslut och handlingar. Formella regler uppmanar till lagstyrning, regleringar och planer. Informella regler däremot är oskrivna samt föränderliga (Nuissl & Heinrichs, 2011:53-55). För att få en uppfattning om balansen mellan de olika intressena påpekar Nuissl och Heinrichs vikten av att undersöka *beslutsprocesserna*. Det som bör studeras är möjligheterna till deltagande, den sociala interaktionen under beslutsprocessen liksom hur aktiviteter, problemlösning och samarbetet ser ut. Det vill säga om processen är transparent och öppen för förändringar liksom informerar berörda aktörer (Nuissl & Heinrichs, 2011:53-55).

2.2 Makt som handlingsförmåga och uteslutning

Mukhtar-Landgren har i avhandlingen *Planeringen för framsteg och gemenskap – om den kommunala utvecklingsplaneringens idémässiga förutsättningar* (2012) konkretiserat teorin kring *governance* och *government* genom att förklara relationerna i ett maktperspektiv. Det teoretiska ramverket har utvecklats med utgångspunkt i Torben Bech Dyrbergs analys samt definition av politik och makt där han framhåller makt kan definieras som *handlingsutrymme*. Vidare har Dyrberg utgått från Michel Foucaults arbeten kring makt samt Ernesto Laclau och Chantal Mouffes analys kring politik. I Mukhtar-Landgrens avhandling är Mouffes studier kring politik särskilt centrala. Detta med tanke på att Mouffe för en djupgående diskussion kring idéernas betydelse för politisk praktik. Exempelvis hävdar hon att begreppsdefinitioner har en förmåga att *institutionaliseras* och får på så sätt återverkningar i den politiska praktiken (Mukhtar-Landgren, 2012:22-23).

Mukhtar-Landgren utgår från att planering, liksom all politik, såväl producerar och begränsar verksamheten. Verksamhetens arbete karaktäriseras således av två parallella makrelationer, *makt som handlingsförmåga* respektive *makt som uteslutning* (Ibid:29). *Makt som*

handlingsförmåga handlar om ”den process som framställer planering som en legitim verksamhet. [...] en legitimeringsprocess som skapar grunden för politiskt auktoritet” (Ibid:27). För att undersöka vem som har *handlingsförmåga* kan processen bakom de beslut som fattats studeras närmre. Som en följd av ovan handlingar innebär planeringen automatiskt även en rad exkluderingar. *Makt som uteslutning* handlar därmed om att åskådliggöra de aktörer och intressen som har valts bort (Ibid:27).

2.2.1 Tankefigurer

I boken *Essä om Gemeinschaft och Gesellschaft* (1991) talar Asplund om begreppet *tankefigur*. En *tankefigur* utgör grunden i diskurser, har en viss utbredning och är inte endast momentan och/eller lokal (Asplund, 1992:22 & 38). De består av en mängd idéer, begrepp och tankar som möjliggör olika fenomen (Asplund, 1991:12-13). *Tankefigurer* gör sig synliga i såväl litteratur, arkitektur, stadsplanering och politik. En kan stärkas genom att vi tillför denna nya exempel, hänvisar till egna erfarenheter, berättar anekdoter och fäller värdeomdömen. *Tankefigurer* är således levande men kan komma att förlora sin kraft och producera mindre begrepp, idéer och tankar om de inte längre anses angelägna i det samhälle vi lever i (Ibid:12-13 & 16). Asplund menar vidare att ”tankefigurer är ofrånkomliga; hur vi än ser på verkligheten ser vi den alltid som någonting.” Genom att frilägga en *tankefigur* finns det dock en möjlighet att öppna upp för andra alternativa sätt att se på verkligheten (Ibid:40).

I samband med att utomstående aktörer i större utsträckning involveras i planeringen hävdar Pierre att det finns en risk att aktörernas normer och värderingar färgar de mål, regler samt beslut som fattas liksom begränsar möjligheten för övriga normer och värderingar att implementeras (Pierre, 2011:15-17 & 20). De *tankefigurer* som aktörerna förespråkar har således en möjlighet att *institutionaliseras* och färga den politik som bedrivs samt bidra till att andra *tankefigurer* utesluts. Det finns därmed även en relevant teoretisk koppling mellan Mukhtar-Landgrens resonemang kring *makt som handlingsförmåga och uteslutning* respektive Asplunds resonemang kring *tankefigurer*. Den *tankefigur* som har *institutionaliserats* sätter ramarna för *handlingsförmågan*, det vill säga vad som kan och inte kan diskuteras närmre i den planering som bedrivs. Den *tankefigur* som har *institutionaliseras* utesluter således övriga *tankefigurer* att göra sig gällande i planeringen. De teoretiska utgångspunkterna kompletterar varandra väl och bidrar till en fördjupad förståelse för hur *tankefigurer* kan förknippas med maktrelationer i planeringen.

3. Forskningsöversikt

Den forskning som presenteras berör den strategiska planeringen och den problematik som har medförts i samband med denna utveckling. Ämnet fördjupas ytterligare genom att beröra forskning kring visioner och medborgardeltagande.

3.1 Strategisk planering

Under 1900-talet kom den strategiska planeringen att bli alltmer angelägen. Albrechts menar att utvecklingen är ett resultat av den ökade komplexiteten i den västerländska planeringen som var beroende av den strategiska planeringens förmåga att kombinera strategiska visioner med kortsiktiga handlingar (Albrechts, 2004:743). Mäntysalo påpekar vidare att utvecklingen av den strategiska planeringen symboliserar övergången från en byråkrati- till managementkultur vilken eftersträvar en ökad flexibilitet, konkurrenskraftighet och partnerskap. Den formella planeringen anses alltför tung och ineffektiv för att hantera de strategiska projekt som ofta initieras från informellt håll (Mäntysalo et al. 2015:350 & 353). I likhet med Mäntysalo hävdar Albrechts även att utvecklingen är ett resultat av att den strategiska planeringen i större utsträckning tillåter samarbete över den offentliga och privata sektorn, olika skalnivåer samt arbetsområden. Den sägs således kunna mobilisera resurser för att leda utvecklingen framåt (Albrechts, 2004:749-750).

Enligt Albrecht kännetecknas den strategiska planeringen av en relativt informell och flexibel planeringsprocess där såväl befolkning, företagare och organisationer uppmanas vara delaktiga. Tillsammans skapar de ett nätverk där de kritiskt granskar en specifik plats och utformar en vision för dess framtid samt ett antal strategiska projekt för att nå dit (Albrechts, 2010:1119-1120). Visionen sägs sedan vara vägledande i förhållande till de framtida beslut som tas vilket anses förenkla och effektivisera det fortsatta planeringsarbetet (Albrechts, 2004:749). Eftersom den strategiska planeringen är i behov av att involvera utomstående aktörer sägs den vara förenlig med övergången till *governancestruktur*. Med tanke på att den strategiska planeringen sker utanför det formella lagverket finns det dock inga krav på hur processen ska gå till. Detta lämnar utrymme för en friare process där valet av drivande aktörer, involverade aktörer liksom tillvägagångssätt och dokumentering av processen är fritt (Mäntysalo et al. 2015:350-351). Valet av koncept, process samt verktyg varierar även till följd av den strategiska planeringens krav på platspecifitet där platsens tid, rum och aktörer ska finnas i åtanke (Albrechts, 2004:747-748 & 2010:1121).

Albrechts menar att det huvudsakliga problemet inom den strategiska planeringen idag är hur man ska lyckas involvera alla aktörer och erhålla en transparent process samtidigt som man ska låta aktörerna påverka planeringen. Med ett alltför dominerande *top-down* perspektiv finns det en risk att gå miste om unik lokal kunskap och historia. Dessutom sätts idéernas potential på spel om det inte finns något stöd hos övriga aktörer. Med ett alltför omfattande *bottom-up* perspektiv däremot finns det dock en risk att viktiga makrotrender hamnar i skymundan. Någon form av balans däremellan måste därmed eftersträvas. Öppen dialog, deltagande, konsensuskapande och ansvar har blivit några ledord i detta arbete (Albrechts, 2004:750-751). Vidare hävdar Albrechts det är svårt att vara neutral i den strategiska

planeringen vilken ska vara transformativ. Det viktigaste anses således vara att prioritera vad som är viktigast liksom eftersträva rättvisa lösningar (Albrechts, 2010:1120). Trots att involveringen innebär vissa svårigheter anser Albrechts dock att det är en nödvändig del av planeringsprocessen (Albrechts, 2004:750).

Liksom Albrechts betonar Healey att den strategiska planeringen är en relativt komplicerad process. Det är en process som präglas av komplexa aktörsförhållande, motsättningar och konflikter. Såväl politiker, konsulter, privata aktörer eller tjänstemän kan vara ledande strategiutformare och med tanke på att de har olika intressen kring den framtida utvecklingen kan de färga de initiativ och det utfall som uppnås (Healey, 2009:445-446). Därmed går det att ifrågasätta strategiernas legitimitet. För att bemöta denna problematik menar Healey att de ledande strategiutformarna bör vara medvetna om de olika intressen som dem själva liksom övriga aktörer har och bilda sig en uppfattning kring vilka som kan komma att förlora och vinna på de strategier som eftersträvas. Trots att den strategiska planeringen medför vissa problem menar Healey att den är nödvändig. Den har kapacitet att leda utvecklingen framåt och frambringa en ökad offentlig debatt. Något som Healey understryker väger tyngre och kompenserar för de problem som kan tänkas medföras (Ibid:441-442, 445).

Newman kritiserar Healeys och Albrechts normativa syn på strategisk planering. Han menar att den normativa synen på strategisk planering riskerar att styra planeringen i en ohanterbar riktning och blundar för det faktum att beläggen för att applicera *governance* är svaga (Newman, 2008:1381). Det förefaller exempelvis problematiskt att involvera utomstående aktörer eftersom det är en väldigt kostnads- och tidsineffektiv process. Vidare måste man få relevanta aktörer att vilja involvera sig, det vill säga förstå deras syfte och motivation för att det ska vara villiga att lägga tid och pengar på att delta. Slutligen måste man kunna uppnå konsensus vilket är lättare sagt än gjort. Utöver dessa problem förefaller det dessutom finnas begränsade möjligheter för utomstående aktörer att påverka de politiska beslut som fattas. Newman ställer sig därför frågande till varför de ens ska välja att delta (Ibid:1374 & 1377).

Syrett och Sepulveda liksom Lake konstaterar även att *governance* är svårt i dagens differentierade samhälle som präglas av en mängd värderingar och intressen vilket gör det svårt att uppnå konsensus i frågor. Det kan i värsta fall bidra till att orättvisa maktförhållanden kan komma att reproduceras och stärkas ytterligare (Syrett & Sepulveda, 2012: 240 & Lake, 2013:11). Detta var bland annat fallet i Camden, New Jersey där involveringen av utomstående aktörer medförde att frågor kring bostadsmarknaden hamnade i centrum och övriga frågor gällande vård, omsorg och skola hamnade således i skymundan. Det medförde att situationen för dem som levde i Camden inte förbättrades i någon större utsträckning. De orättvisa förhållandena stärktes snarare (Lake, 2013:11). Under planeringen av den nationella flygplatsen Schiphol i Amsterdam arbetade politikerna dock under 20 år medvetet med att involvera olika aktörer och eftersträva konsensus. Trots detta präglades samarbetet ändå mestadels av ett maktspel där de intressen som representerade tillväxt övervann de intressen som representerade miljöfrågor, vilket skapade en misstro till det nationella politiska styret. Enligt Huys och Koppenjan beror svårigheterna kring att samarbeta och uppnå konsensus på att aktörerna inte förstår att de kan dra nytta av det. Vidare har alla aktörer olika institutionell bakgrund och makt i planeringen vilket skapar svårigheter att samarbeta. Dessutom saknas det

en social variation, koalitioner är de samma eftersom aktörerna vill skydda sina intressen och är rädda att förlora makten (Huys & Koppenjan, 384-386). Trots det begränsande inflytandet menar Huys och Koppenjan att aktörerna fortsätter vara delaktiga. Detta eftersom de ser en möjlighet att skydda sina intressen. På senare tid har dock samarbetet kring Schiphols flygplats kommit att bli mer lyckat. En anledning kan vara att samarbetet kräver tid. Det är en långsiktig process som inte bidrar med positiva effekter förrän efter ett tag (Ibid:385 & 387-288).

3.1.1 Visioner

I såväl Finland, Norge och Sverige går det att tydliggöra en övergång till användningen av strategiska plandokument, däribland visionsdokument (Mäntysalo et al. 2015:350 & 353). Trots att visioner används mer frekvent idag är det inget nytt begrepp. Begreppet har kommit att omtolkas och förstått på olika sätt genom årens gång. Fram till 1980-talet var begreppet starkt sammankopplat till visionära personer och deras idealistiska framtidsbilder. Idag kopplas begreppet snarare till en kollektiv visionsskapande process (Shipley, 2000:224-225). En vision består således av en gemensam bild av en idealistiskt och önskvärd framtid vilken skapas i syfte att engagera ett flertal grupper i planeringen vilka sedan förväntas stödja, ge visionen mening och driva vidare denna (Shipley & John L. 2006:224 & Albrechts 2004:747). Visionsskapandet sker såväl på lokala, regionala, nationella och internationella plan och kan ledas av såväl privata som offentliga aktörer (Shipley & John L. 2006:224). Albrechts menar att visionen fungerar som en referensram som pekar åt en viss riktning och rättfärdigar vissa vägval och beslut (Albrechts, 2010:1120). Mukhtar-Landgren menar även att användningen av visioner är ett sätt att legitimera handlingar och beslut. Handlingar och beslut rättfärdigas genom att man säger sig kunna uppnå en form av utopisk framtidsbild som är av allmänt intresse (Mukhtar-Landgren, 2012:53-54). Vidare hävdar Mukhtar-Landgren att visionen legitimeras genom att den är rationell eller demokratisk formulerad. Den rationella legitimitetsgrunden var bland annat fallet i Malmös visionsarbete i slutet av 1900-talet med fokus på övergången från industri- till kunskapsstad där formuleringen var opolitisk och leddes av tjänstemän och konsulter. Det rationella visionsarbetet var föremål för en hel del kritik med tanke på avsaknaden av en demokratisk grund. Detta tyder enligt Mukhtar-Landgren på en spänning mellan den demokratiska och rationella legitimitetsgrunden (Ibid:118-119). Faludi understryker att det inte är förrän i efterhand som planeringen förefaller rationell i förhållande till det mål som har formulerats. Under planeringens gång kan utvecklingen mycket väl leda åt ett helt annat håll som inte är förenlig med den rationella grunden (Allmendinger, 2009:48-51). Albrechts hävdar att det är viktigt att involvera en mängd aktörer i visionsskapandet för att undvika en alltför ensidig och orättvis vision (Albrechts, 2010:1125). När visionen är brett förankrad finns det dessutom en större kraft bakom denna. Resurser har således mobiliserats och aktörerna är trogna den vision som formulerats vilket gör att den i större utsträckning kan implementeras. Inblandade resursstarka aktörer anses dock endast offra sig om de är säkra på att en omvandling är möjlig och att de kan dra fördel av denna förändring (Ibid:1121 & 1123).

Enligt Albrechts går det inte att förneka att processen bakom visionsskapandet är selektiv. Alla aktörer har olika resurser och makt vilket påverkar deras möjlighet till inflytande i planeringen (Albrechts, 2004:749-750). Med andra ord har inte alla aktörer lika stor *handlingsförmåga* i planeringen. Vidare medför valet av vision att andra aktörer och intressen utesluts. Shipley och John menar även att det finns forskning som visar på att utomstående aktörer, trots att de har en möjlighet att vara delaktiga i visionsskapandet, endast har en liten eller ingen möjlighet alls att påverka beslut i slutändan (Shipley & John L. 2006:227). Den selektiva visionsskapandeprocessen går bland annat att tydliggöra i det visionsarbete som har bedrivits av konsulter och tjänstemän i Malmö kommun under slutet av 1900-talet då fokus låg på övergången från industri- till kunskapsstad. Övriga alternativa framtidsbilder har dock ständigt funnits vid liv och utgjort en konfliktdimension (Mukhtar-Landgren, 2012:119).

3.1.2 Medborgardeltagande

Enligt Henecke och Khan finns det studier som pekar på att medborgardeltagandet har fortsatt att gynna socioekonomiskt starka grupper med politiska resurser medan övriga aktörer fortsatt hamnar i skymundan. Det finns dock exempel på samhällen med ett starkt föreningsliv och småföretagsanda vilka har en tradition av starkt engagemang. Likaså har betydelsefulla sakfrågor vilka påverkar hela samhället haft en tendens att bidra till ett ökat engagemang inom planeringen. Bemötandet av befolkningen från tjänstemännens sida anses även ha en stor betydelse för deltagandet. Tjänstemännen måste se till att demokratiska värden upprätthålls, skapa diskussion, informera, ge ut kunskapsunderlag, lyssna, stödja samt förmedla resultaten till de folkvalda. Bemötandet varierar dock mellan kommuner till följd av den planeringskultur samt ambitionsnivå som råder. I samband med medborgardeltagande kan det dock även vara svårt att uppnå krav på helhetssyn och effektivitet. Det är ofta särintressen som dominerar och det finns ingen förståelse för helheten eller någon vilja att acceptera några alternativa perspektiv (Henecke & Khan, 2002:27-29).

Eftersom processen bakom den strategiska planeringen inte är lagstadgad kan det enligt Mäntysalo et al. uppstå vissa legitimitetsproblem. Rätten till deltagande, rättvisa liksom ansvar kan således inte garanteras. Detta kan resultera i att legitimiteten hos det lokala politiska styret kan komma att ifrågasättas. När den strategiska och lagstadgade planeringen överlappar varandra blir legitimeringen av det politiska systemet dessutom inte lika enkel. Detta medför spänningar eftersom den informella strategiska planeringen legitimerar beslut annorlunda än den lagstadgade planeringen vilken till exempel ställer krav på medborgardeltagande (Mäntysalo et al. 2015:350-352). Legitimeringsproblematiken handlar enligt Mäntysalo et al. om den oklarhet lagen har i förhållande till olika demokratiska idéer. Vad gäller generella mål förespråkas den deliberativa demokratin men när det gäller specifika paragrafer är det den liberala demokratin som förespråkas. Planerarna dras således mellan olika idéer, ena sidan involverande av privata aktörer och en begränsad öppenhet och andra sidan en mer bred involvering av aktörer. Lagens olika förhållningssätt till deltagande skapar dessutom en förvirring bland utomstående aktörer då de inte är medvetna om i vilken utsträckning de har möjlighet att påverka planeringen (Ibid:360). Strömgren framhåller i likhet med Mäntysalo et al. att den kommunikativa planeringsdiskursen krockar med den

rationella planeringsdiskursen eftersom de representerar olika syner på demokrati. Den förstnämnda, tar fasta i en deliberativ demokratisyn, där befolkningen och övriga aktörer tillsammans formar beslut medans den senare tar fasta i en representativ demokrati, där folkvalda har beslutmakten (Strömgren, 2007:164). Mäntysalo et al påpekar vidare att om inte dessa problem och spänningar mellan olika förhållningssätt till demokrati åskådliggörs är det svårt att hantera dessa. Lösningen sägs vara att acceptera de olika demokratimodellerna och de varierade formerna av legitimitet samt utveckla planeringsmetoder som gör att det formella och informella planeringssystemet kan integreras i större utsträckning (Mäntysalo et al. 2015:362).

Liksom Mäntysalo et al. och Strömgren konstaterar Henecke och Khan att den nuvarande plan- och bygglagen ger uttryck för deltagardemokratiska ambitioner. Detta eftersom den ger möjlighet för ett tidigt och kontinuerligt deltagande för medborgarna i planprocessen. Vidare går det även att tydliggöra deliberativa ambitioner eftersom översiktsplanarbetet öppnar upp för mer förutsättningslösa diskussioner kring utformningen av den fysiska miljön. Trots att lagstiftningen har en deltagandedemokratisk prägel förefaller möjligheten till medborgardeltagande i den formella planprocessen dock fortfarande relativt begränsat. Det finns inga direktdemokratiska deltagandemöjligheter utan besluten ligger fortfarande inom den representativa demokratin. Vidare finns det även möjlighet att bedriva en förenklad planprocess vilken minskar möjligheten till medborgardeltagande ytterligare. Vad gäller detaljplaner har medborgarna endast rätt att hävda enskilda intressen. Medborgarna har även möjlighet att överklaga detaljplanen men ändringar av planen sker ytterst sällan. Möjligheten till inflytande rör främst detaljfrågor kring planernas utformning. Att påverka frågor av strukturell och strategisk karaktär förefaller dock svårare (Henecke & Khan, 2002:29-30). Det är upp till kommunen att överväga om de enskilda intressena väger tyngre än det allmänna intresset. Det anses dock problematiskt för kommunen att göra neutrala avvägningar eftersom de är beroende av de privata aktörernas investeringsvilja. Övriga aktörer och deras intressen blir därmed åsidosatta (Ibid:5, 22 & 50). I praktiken liknar således planprocessen mer den liberala elitdemokratiska och pluralistiska demokratimodellen till följd av att informella förhandlingar mellan kommunen och privata byggherrar dominerar över den formella processen (Ibid:5 & 30). Detta ger enligt Henecke och Khan uttryck för:

...ett tydligt gap mellan retorik, lagstiftning och praktik vad gäller medborgarnas möjligheter till inflytande över den fysiska planeringen och det faktiska stadsbyggandet (Ibid:5).

I Demokratiutredningen av plan och bygglagen år 2001 anses medborgarna behöva få en mer proaktiv roll. Det vill säga att dem inte endast ska ha möjlighet att lämna synpunkter på färdiga planer under samråds- och utställningsskeden utan snarare kunna delta i dialog där de har en större formell rätt att ta initiativ (Ibid:22-23).

Med utgångspunkt i den forskning som finns kring forskningsområdet i dagsläget verkar den visionsstyrda planeringsprocessen begränsa möjligheten för befolkningen att påverka markanvändningen och den slutgiltiga bebyggelsen. Detta med tanke på att den strategiska planeringen inte ställer krav på medborgardeltagande. Visionerna är således nödvändigtvis inte förankrade bland befolkningen. Involvering av utomstående aktörer i visionsarbetet

förefaller dock utgöra en komplex process och kan snarare bidra till att orättvisa förhållanden reproduceras och stärks ytterligare. Trots möjligheten till deltagande och allmänhetens formella rätt att i ett senare skede hävda enskilda intressen är det dessutom i slutändan ändå den representativa demokratin som har den slutgiltiga makten. Det förefaller intressant att undersöka det valda fallet närmre för att få en ökad kunskap inom forskningsområdet samt för att få en uppfattning om ovan resonemang är en generell trend eller om det finns exempel på en visionsstyrd planeringsprocess som inte begränsar befolkningens möjlighet att påverka markanvändningen och den slutgiltiga bebyggelsen.

4. Metod och analys

4.1 Kvalitativ fallstudie

Det förefaller vara en komplex fråga att undersöka om visionen är styrande för den planering som bedrivs och isåfall hur det påverkar befolkningens möjlighet till inflytande i planeringen. Med tanke på undersökningens komplexitet anses valet av fallstudie vara en lämplig metod som tillåter en mer djupgående studie där forskaren kan få en inblick i olika förklaringar och konsekvenser kring forskningsfrågan (Yin, 2007:31 & Flyvbjerg, 2006:13).

Studien har avgränsats till att beröra det visionsarbetet som bedrivs i förhållande stadsdelen Brunnsög i Lund. Anledningen är att visionen kring Brunnsögs framtida utveckling är tydlig. Brunnsög ska bli "Världens ledande forsknings- och innovationsmiljö". Likaså har arbetet med att uppnå visionen pågått sedan 1990-talet vilket gör att det finns en hel del material att tillgå. Vidare förefaller visionen främst rikta sig till forskare och företag vilket tyder på att befolkningen inte har varit delaktiga i visionsutformandet i särskilt stor utsträckning. Eftersom befolkningen inte verkar ha varit delaktiga är fallet särskilt intressant att studera för att bidra med ytterligare kunskap i forskningsfrågan. Denna förståelse har varit ingången i det fall som studeras. Undersökningen får sedan visa om denna förståelse är relevant eller inte. Studien avgränsas ytterligare genom att fokus ligger på spårvägsprojektet, det vill säga den nya spårväg som ska förläggas mellan Lund C och ESS/Brunnsög. Avgränsningen till spårvägsprojektet har gjorts av tre anledningar. För det första kan spårvägsprojektet ses som en strategi som har formulerats i syfte att uppnå visionen och utgör således ett konkret utvecklingsprojekt med koppling till den vision som har formulerats. För det andra har politikerna beslutat att spårvägstrafik ska uppföras och det finns detaljplaner som har vunnit laga kraft att studera. För det tredje har spårvägsprojektet resulterat i en del debatter, motstånd och överklaganden vilket gör projektet särskilt intressant att undersöka i förhållande till den frågeställning som studien tar fasta på.

Valet av fallstudie baseras på det faktum att det valda fallet utgör ett kritiskt fall. Visionens formulering tyder på att befolkningen inte har varit delaktiga i visionsutformandet i särskilt stor utsträckning. Fallet förefaller därmed relevant att studera närmre i förhållande till forskningsfrågan. Vidare har visionen liksom spårvägsprojektet varit föremål för ett flertal protester från befolkningens sida och det finns således ett omfattande material i form av yttrande och överklagande att undersöka i förhållande till forskningsfrågan vilket med utgångspunkt i Yins och Flyvbjergs metodresonemang skulle kunna bekräfta teorin eller tillföra forskningen ytterligare perspektiv samt slutsatser (Yin, 2007:61 & Flyvbjerg, 2006:17).

Fallstudien är av kvalitativ karaktär med tanke på forskningsfrågans komplexitet som utgör ett behov av en kvalitativ studie, där ord och dess betydelse står i fokus. Valet av kvalitativ undersökning baseras dessutom på det empiriska materialet som utgörs av plan- och genomförandebeskrivningar, yttranden, samrådsredogörelse, utlåtandehandling, vilka är av kvalitativ karaktär. Utifrån studiens kvalitativa karaktär kan forskaren dra slutsatsen att det är svårt att förhålla sig helt opartisk. Forskaren är en del av forskningsprocessen och

undersökningen kan därmed formas av forskarens personliga egenskaper och erfarenheter (Denscombe, 2009:320-323). För att undvika denna problematik har forskaren enligt Brymans råd strävat efter en hög *extern reliabilitet*, det vill säga pålitlighet. För att uppnå en hög *extern reliabilitet* måste forskaren vara tydlig i sitt tillvägagångssätt. På så sätt är det möjligt för andra att upprepa undersökningen och uppnå samma resultat (Bryman, 2011:352 & 354). Forskarens tillvägagångssätt i studien förklaras således ingående i detta metodavsnitt.

En kritik som riktats mot fallstudier är dess begränsade *externa validitet*, det vill säga dess möjlighet att generaliseras för att även gälla övriga fall. För att bemöta kritiken har forskaren identifierat viktiga kännetecken och detaljer vilket kan bidra till en ökad möjlighet för jämförelse med övriga fall (Denscombe, 2009:68-69). Forskaren har bland annat valt att inte anonymisera fallet, varit tydlig i presentationen av yttrandena genom att sammanställa två tabeller samt i presentationen av empirin använt samma begrepp som framkommit i yttrandena. Flyvbjerg påstår dock att det är möjligt att generalisera utifrån ett visst fall och att fallstudien är ett bra alternativ till övriga metoder. Han understryker dock att behovet av att generalisera för att bidra i forskningsutvecklingen är överskattat. Fallstudier sägs kunna belysa viktiga exempel som kan bidra med kunskap i forskningsutvecklingen (Flyvbjerg, 2006:12). Med tanke på att det fall som studeras är av kritisk karaktär anses det kunna bidra med en hel del ytterligare kunskap kring forskningsfrågan.

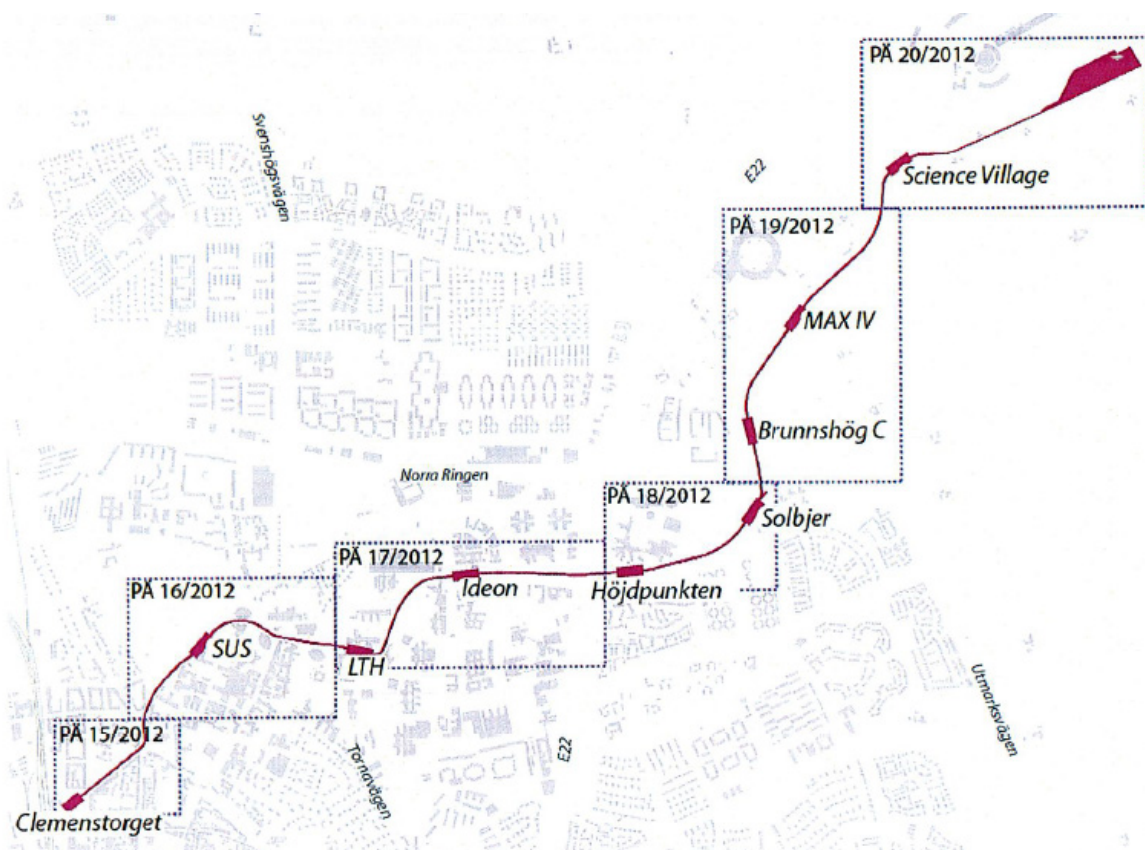
4.2 Empiriskt material

Valet av fallstudie öppnar upp möjligheten för att använda ett flertal källor. Det kan vara av fördel eftersom det leder fram till ett rikare empiriskt material att analysera (Denscombe, 2009:61). I denna studie har dock endast dokumentstudier gjorts. Detta eftersom materialet som fanns att tillgå i dokumenten ansågs tillräckliga för att besvara studiens frågeställningar. De dokument som har undersökts är dessutom av olika karaktär och är formulerade av en mängd olika aktörer vilket anses berika undersökningen. Vidare baseras valet av dokumentstudier även på att det förefaller vara svårt att bedriva intervjuer med befolkningen då det krävs en hel del resurser i form av tid från befolkningens sida. Dessutom framkommer befolkningens åsikter redan till stor del i de yttranden som inkommit. Det skulle dock vara intressant att intervjua personer som inte redan har uttalat sig och är mer positiva till projektet för att få en bättre uppfattning kring hur väl förankrad visionen och strategierna egentligen är hos befolkningen. Detta eftersom de flesta yttranden som inkommit är av en mer negativ karaktär. Det förefaller dock svårt att finna dessa personer. Därmed har forskaren valt att enbart undersöka yttrandena. Vidare anses det även svårt att bedriva intervjuer med tjänstemän och politiker med tanke på att maktrelationer är ett ämne som är känsligt att tala om. Ämnets känslighet kan påverka sanningshalten i de svar som framkommer och därmed bedömer forskaren att det är lämpligare att endast undersöka de dokument som kommunen har formulerat för att åskådliggöra vilka bakomliggande värderingar och maktrelationer som egentligen föreligger.

De dokument som har studerats är *Förstudie spår väg Lund C till ESS - ett starkare kunskapsstråk med spår på Lundalänken* (2011), *Trafikstrategi för Lund NE/Brunnshög* (2012), *Lund NE/Brunnshög - vision och mål* (2012) samt *Fördjupning av översiktsplanen för*

Lund NE/Brunnshög (2013). I förhållande till spårvagnsdragningen från Lund C till ESS/Brunnshög finns det sex detaljplaner (Se figur 1) som har vunnit laga kraft varav två vid namn *Detaljplan för spårväg Clemenstorget-Bredgatan* (PÅ 15/2012) samt *Detaljplan för spårväg norr om Solbjersvägen-Odarslövsvägen* (PÅ 19/2012) har undersökts.

Valet av detaljplaner som har undersökts baseras på detaljplanernas varierade geografiska lägen. Clemenstorget är centralt beläget och frågan kring huruvida spårvagnsdragningen ska gå tvärs över eller vid sidan av torget har debatterats aktivt. Den andra detaljplanen däremot ligger i utkanten av staden och ännu inte i anslutning till någon bebyggelse utan endast de två verksamheterna *ESS* och *MAX IV*. Detaljplanernas varierade förutsättningar har bidragit till att forskaren har kunnat åskådliggöra flera olika aktörer och intressen i förhållande till spårvägsprojektet och Brunnshögs utveckling. Genom att studera de övriga detaljplanerna skulle analysen säkerligen kunna ha berikats ytterligare eftersom ett flertal andra aktörer och intressen som är av betydelse även skulle kunna åskådliggöras. Några övriga verksamheter som ligger längs Kunskapsstråkets förläggning och enligt figur 1 förefaller få tillgång till framtida spårväghållplatser är bland annat *Lunds Tekniska Högskola* samt *Skånes Universitetssjukhus*. Dessa aktörer kan utöver de som har kunnat identifierats inom ramarna för denna studie även ha haft en inverkan i de vägval och beslut som politiken har resulterat i.



Figur 1: 6 detaljplaner för spårväg mellan Lund C och ESS/Brunnshög samt 8 utpekade spårväghållplatser (Lunds kommun, 2013).

I förhållande till de detaljplaner som har undersökts har såväl kartor, illustrationer, plan- och genomförandebeskrivningar, miljökonsekvensbeskrivningar, yttranden, samrådsredogörelse, utställningsutlåtanden samt överklaganden analyserats. Anledningen till att såväl yttranden och samrådsredogörelser har undersökts är för att det kan ge en inblick i hur tjänstemännen tolkar, omformulerar och förhåller sig till de olika aktörernas yttranden. De yttranden som har studerats berör såväl de enskilda detaljplanerna samt projektet som helhet. Samtliga yttranden som är från privatpersoner är anonyma och återges med det aktbilaganummer som Lunds kommun givit dem. Således är det möjligt för läsaren att studera originalyttrandena närmre om så önskas. Antalet yttranden som inkommit i förhållande till *Detaljplan för spårväg Clemenstorget-Bredgatan* (PÅ 15/2012) är 38 varav 18 är från privatpersoner, 4 från föreningar, 4 från företag och 5 från myndigheter och 7 från olika nämnder i Lunds kommun. Vad gäller de yttranden som inkommit av privatpersoner innehåller ett av yttrandena 900 namnunderskrifter. Vidare har detaljplanen överklagats gemensamt av 14 privatpersoner. I förhållande till *Detaljplan för spårväg Norr om Solbjersvägen-Odarslövsvägen* (PÅ 19/2012) däremot har 28 yttranden inkommit varav 5 är från privatpersoner, 6 från företag, 5 från föreningar, 6 från myndigheter samt 6 från olika nämnder i Lunds kommun. Vidare har detaljplanen överklagats gemensamt av 3 privatpersoner. I *Samrådsredogörelse* (2014) sammanfattas samtliga yttrande som framkommit till alla 6 detaljplanerna och således har ytterligare ett fåtal yttranden som riktar sig till projektet som helhet undersökts. I förhållande till dessa har dock inte originalyttrandena studerats.

I förhållande till samrådsredogörelsen har ytterligare yttranden framförts kring ovan detaljplaner samt samrådsprocessen. Dessa yttranden framkommer i *Utlåtande – Detaljplaner för spårväg Lund C-ESS* (2014) som Lunds kommun har sammanställt. Antalet privatpersoner som har yttrat sig i förhållande till spårvägsprojektet som helhet och de detaljplaner som undersökts i detta arbete är 6, varav två yttrande hänvisar till 13 respektive 20 namnunderskrifter. Vidare har Svenska kyrkan och Lunds Universitet även yttrat sig. Antalet föreningar som yttrat sig är 5, antalet företag är 5, antalet myndigheter 5 samt antalet nämnder i Lunds kommun är 4. I förhållande till dessa yttranden har inte originalhandlingarna studerats.

Med utgångspunkt i samrådsyttrandena liksom utställningsyttrandena har två tabeller sammanställts som redovisar vilka problemområden som framkommer i yttrandena liksom hur många privatpersoner, föreningar, företag, myndigheter och kommunala nämnder som står bakom. Vissa aktörer har yttrat sig i förhållande till båda detaljplanerna men de problemområden som respektive aktör berör har dock endast förts in i tabellerna en gång. I vissa yttranden har dock inte problemområden kunnat utläsas lika tydligt. Exempelvis talar många aktörer om vilken negativ inverkan projektet kommer att ha på kulturmiljön men de säger inte huruvida de är emot projektet, vilket det är möjligt att indirekt tolka att de är. Forskaren har dock hållit sig neutral till dessa yttranden och har således inte dragit några egna slutsatser kring aktörernas ställningstaganden.

I efterhand har forskaren sett ett behov av att studera ett bredare empiriskt material. Det empiriska materialet som har studerats har nämligen inte kunnat ge svar på vilket inflytande *ESS* och *MAX IV* har haft i förhållande till utformandet av visionen och strategierna.

Forskaren har därmed inte heller kunnat dra några slutsatser kring om involveringen av dessa verksamheter har bidragit till att begränsa befolkningens möjlighet till inflytande. Denna fråga anses ändå viktig samt relevant att föra fram och diskutera närmre.

4.3 Kvalitativ innehållsanalys

Med utgångspunkt i det empiriska materialet har en kvalitativ innehållsanalys genomförts. Det innebär att forskaren har formulerat särskilda kategorier för att kunna bryta ner texten i särskilda teman vilka i sin tur gör det lättare att analysera det empiriska materialet (Bryman, 2011:290 & 505). Fördelen med innehållsanalys är att forskaren lättare kan få information om de förhållanden som råder mellan olika sociala grupper vilka det förefaller svårt att få direkt kontakt med (Ibid:296). Det anses exempelvis som tidigare sagts svårt att bedriva intervjuer med befolkningen då det krävs en hel del resurser i form av tid från befolkningens sida. Det förefaller även svårt att hitta lämpliga intervjupersoner bland befolkningen. Vidare anses det även svårt att bedriva intervjuer med tjänstemän och politiker med tanke på att maktrelationer verkar vara ett ämne som är känsligt att tala om. Det kan som tidigare sagts påverka sanningshalten i de svar som framkommer. För att uppnå en studie av kvalitet bedömer forskaren därmed att det är lämpligare att endast undersöka de dokument som kommunen har formulerat liksom de yttranden som inkommit för att åskådliggöra vilka bakomliggande värderingar och maktrelationer som egentligen föreligger.

För att uppnå en hög *intern validitet*, det vill säga trovärdighet, i den analys som görs sägs det finnas ett behov av att forskaren strävar efter att det teoretiska ramverket som formuleras ska vara relevant i förhållande till det empiriska material som studeras (Ibid:352, 354). De teoretiska begrepp som använts som utgångspunkt i innehållsanalysen har därmed formulerats allteftersom forskaren har blivit mer insatt i fenomenet och den kontext som råder. Det teoretiska ramverket som har formulerats tar avstamp i Asplunds, Pierres, Nuissls, Henrichs och Mukhtar-Landgrens forskning kring *tankefigurer, governancemodeller, aktörer, relationer, institutionella ramverk, beslutsprocess* samt *makt som handlingsförmåga och uteslutning*. Utifrån deras forskning har ett lämpligt tillvägagångssätt och särskilda teoretiska begrepp identifierats för att lättare kategorisera det empiriska materialet.

- Identifiera kommunens vision och de strategier som har formulerats inom ramarna för visionen samt hur dessa genomsyrar detaljplanernas samrådshandlingar.
- Studera vilken kritik som har inkommit från befolkningen i yttranden och överklaganden för att få en uppfattning om hur väl förankrad kommunens vision och de strategierna som har formulerats inom ramarna för visionen är hos befolkningen samt om de är styrande i utformandet av detaljplanerna.
- Studera vilka förskjutningar som kan åskådliggöras kring de antagna detaljplanernas karaktär, intressen och värderingar för att få en uppfattning om kommunens planering är visionsstyrd. Studera hur kommunens grad av visionsstyrd planering påverkar befolkningens möjlighet till inflytande kring marknadsanvändningen och den slutgiltiga bebyggelsen.

- Identifiera vilka *aktörer, relationer, institutionella ramverk* samt den *beslutsprocess* som ligger bakom visionens, strategiernas och detaljplanernas utformande för att få en uppfattning om hur samarbetet mellan olika aktörer ser ut liksom vilka maktrelationer som föreligger.

5. Empiriskt material och analys

Det empiriska materialet samt tillhörande analys presenteras i en kronologisk tidsordning. Inledningsvis presenteras och analyseras visionsarbetet, därefter detaljplanernas samrådshandlingar, samrådsyttranden, samrådsredogörelsen och antagandehandlingar, utlåtandehandlingen samt överklaganden.

5.1 Världens främsta forsknings- och innovationsmiljö

I dokumentet *Lund NE/Brunnshög vision och mål* (2012) påpekar Lund kommun att det ska växa fram en helt ny stadsdel vid namn Brunnshög i den nordöstra delen av Lund under de kommande 30-40 åren (Lunds kommun, 2012a:2).

Världens främsta forsknings- och innovationsmiljö. Så kan visionen för Lund NE/Brunnshög sammanfattas. Visionen byggs av tre komponenter:

- Världens främsta forskningsanläggningar.
- Ett europeiskt föredöme för hållbart stadsbyggande.
- Ett regionalt utflyktsmål för vetenskap, kultur och rekreation (Ibid:5).

I Brunnshög ska det finnas plats för ca 50 000 arbetare och bosatta. Förutsättningarna för denna utveckling sägs vara väldigt speciell med tanke på att två av världens främsta forskningsanläggningar för materialvetenskap, *ESS* och *MAX IV* byggs där. Forskningsanläggningarna anses utgöra basen för visionen och skapar förutsättningar för att uppnå världens främsta forsknings- och innovationsmiljö (Ibid:2 & 5). Visionen nämns vidare grunda sig i Lunds nuvarande identitet som ”kunskaps- och innovationsstad”. En identitet som beskrivs som oomtvistad. Vidare påpekar kommunen att Lund är en stad rik på kulturhistoria och dess intressanta stadsmiljö sägs komplettera bilden av Lund som kunskapsstad. Det påpekas även att invånarna i Lund har en hög utbildningsnivå och de forskningsintensiva företag som etableras i Brunnshög i framtiden anses således ha en möjlighet att rekrytera den arbetskraft de behöver (Ibid:7).

Visionen och de tre komponenterna har mynnat ut i ett antal strategier som anses viktiga att arbeta med för att nå visionen. Strategierna har fördjupats ytterligare i den *Fördjupade översiktsplanen för Lund NE/Brunnshög* (2013). För att uppnå ”världens främsta forskningsanläggningar” anser kommunen att det är viktigt att ge utrymme för ett brett fält av mötesplatser där olika aktörer med olika bakgrund och kunskap kan mötas och utveckla nya idéer. Vidare ska det eftersträvas en mångfald av aktörer, byggherrar och intressenter med varierade mål och verksamhetsbakgrunder. På så sätt anses miljön bli mer dynamisk och intresseväckande (Lunds kommun 2013a:16).

Strategierna för att uppnå ”ett europeiskt föredöme för hållbart stadsbyggande” sammanfattas med begreppen minimera, balansera och maximera. Minimera syftar till att begränsa den klimatpåverkan som utbyggnaden ger upphov till. Exempelvis hävdar kommunen att lokal och förnybar energi ska eftersträvas, nya system för återanvändning ska skapas och andelen energiförbrukning minimeras. Genom att balansera användandet av den goda åkerjorden kan jordbruksmark i större utsträckning finnas till hands i framtiden. Bygandet på jordbruksmark anses kunna ersättas och kompenseras på olika sätt under utbyggnaden av Brunnshög. Bland

annat genom ersättningsbiotoper och nya odlingsmöjligheter. Vad gäller maximera understryker kommunen att de ska skapa plats för upplevelser, sinnesintryck och mötesplatser vilket ska bjuda in till lek, aktivitet och stillhet. De goda sinnesintrycken sägs uppnås genom att erbjuda en stor kvalitet och variation i offentliga rum samt bebyggelse. Strategierna anses generera trygghet, trivsel samt kreativitet och innovation (Ibid:17-18).

Det anses vara en utmaning att skapa miljöer som gör att människor vill vistas i Brunnsnäs utöver arbetstid liksom att locka utomstående att vilja vistas där (Lunds kommun, 2012a:2). En strategi för att skapa ”ett regionalt utflyktsmål för vetenskap, kultur och rekreation” är att erbjuda en besöksanläggning, Science center. Denna anläggning ska ge allmänheten möjlighet att få information om verksamheterna och forskningsresultat vid *MAX IV*, *ESS* och *Lunds Universitet* liksom om innovationer från forskningsintensiva företag i regionen. Vidare ska ett lättillgängligt rekreationsområde erbjudas för såväl lundabor som övriga invånare i regionen med tillgång till en stadspark, utställningar, café och pedagogisk verksamhet. Vidare övergår stadsparken i stadsodling, ekologiskt jordbruk, vatten, våtmarker, betesmarker och ängar med stråk för vandring, cykling samt ridning (Lunds kommun 2013a:20). Med utgångspunkt i dessa strategier sägs Brunnsnäs i större utsträckning kunna bli en plats där inte bara företagare, forskare och deras familjer rör sig (Lunds kommun, 2012a:2).

Samtliga strategier anses skapa förutsättningar för en attraktiv stadsmiljö där såväl besökare, arbetare och boende av olika kultur, bakgrund, inkomst och ålder väljer att vistas (Ibid:7). En metod för att nå visionen sägs vara att arbeta i nära samarbete med befolkning, studenter och företag. Detta genom att erbjuda möten, workshoppar och kommentarer via webben. Det anses även viktigt att bedriva en aktiv dialog med byggherrar och exploatörer. På så sätt anser Lunds kommun att aktörerna kan sätta upp gemensamma mål liksom gemensamma identiteter för delområden (Ibid:63).

Till skillnad från visionsdokumentet presenterar den fördjupade översiktsplanen även ”strategier för en sammankopplad stad”. Strategierna går dock även att utläsa i inledningen av visionsdokumentet. Dessa strategier anses viktiga för att uppnå ett hållbart resande samt samnyttjande och synergieffekter bland service och målpunkter. Strategierna grundar sig i tanken om att Kunskapsstråket som växer från Lund stad mot Brunnsnäs ska utvecklas. I förhållande till detta stråk finns i dagsläget en ”unik koncentration av vetenskap, forskning och innovativa företag” vilka anses utgöra viktiga regionala arbetsplatser med möjlighet att utvecklas ytterligare. Förtätning och verksamhetsetablering längs dessa noder sägs därmed vara till fördel (Lunds kommun 2013a:22). Ett mål vid utvecklingen av Brunnsnäs är att cirka 1/3 åker bil, 1/3 åker kollektivt och 1/3 går till fots eller cyklar. För att nå målet eftersträvar kommunen ett hållbart transportsystem och det system som anses rimligt i förhållande till det ambitiösa mål som kommunen har formulerat är spårvägstrafik (Lunds kommun, 2012a:2 & 5). För att stödja valet av spårvägstrafik hänvisar kommunen även till övriga lyckade spårvägsprojekt i Europa, bland annat i Strasbourg (Lunds kommun 2013a:22)

Tanken kring att anlägga spårväg i Lund anses ha funnits sedan lång tid tillbaka. Då kommunen anlade Lundalänken år 2003, det vill säga det kollektivtrafiksstråk som sträcker sig från Lund C till ESS, säkerställde de att en övergång till eventuell spårvägstrafik skulle

kunna vara möjlig. Marklutningar, kurvor och bropassager har således anpassats till eventuell spårvägstrafik (Ibid:47). År 2011 genomförde kommunen en förstudie vid namn *Spårväg Lund C till ESS* där de konstaterade att spårväg var ett bra transportalternativ som har möjlighet att bidra till att uppnå de mål som finns på såväl lokal och nationell nivå. Förstudien har bedrivit samråd med berörda myndigheter, organisationer samt enskilda. Vilka det specifikt omfattar och vilka synpunkter de har framfört framkommer inte i det material som har studerats. Synpunkterna sägs dock ha behandlats och funnits i åtanke i det fortsatta arbetet. Förstudien har sedan fungerat som ett underlag i de beslut som fattas (Lunds kommun, 2011:2-3). Under 2012 antogs dokumentet *Lund NE/Brunnshög Vision och mål*. I detta dokument utgör spårvägstrafiken ryggraden i Brunnshögs framtida transportsystem (Lunds kommun 2013a:72). År 2012 antogs även en särskild trafikstrategi för Lund NE/Brunnshög vilken innehåller gemensamma strategier för spårvägstrafik och bebyggelseutveckling men även strategier för övrig trafik. Denna strategi har vidare fungerat som underlag för den fördjupade översiktsplanen (Lunds kommun 2012b:1 & 3) vilken antogs år 2013 (Lunds kommun 2013a:1). Till skillnad från i förstudien framkommer det inte huruvida visionsdokumentet och trafikstrategin har varit föremål för inflytande från befolkningens sida. Den fördjupade översiktsplanen som antogs 2013 har dock varit föremål för samråd. Vilka synpunkter som har inkommit och hur dessa har behandlats har dock inte framkommit i det material som har studerats.

Lunds kommun menar att valet av spårvägstrafik baseras på att det är ett attraktivare, hållbarare och snabbare trafikmedel. Det anses vara ett trafikmedel som i större utsträckning konkurrerar med bilen (Lunds kommun, 2012a:2). Med bussförbindelser hävdar kommunen att det inte är möjligt att uppnå den attraktivitet och flertalet resor skulle istället ske med bil. En utökad busstrafik anses dessutom medföra att vägnätet belastas, utbyggnaden av Brunnshög begränsas och att målet kring ett hållbart resande inte skulle kunna uppnås (Lunds kommun 2013a:53). För att nå bästa effekter av spårvägstrafiken eftersträvar kommunen stationsnärhetsprincipen, det vill säga att bostäder, verksamheter, service och handel ska lokaliseras i nära anslutning till hållplatsen (Ibid:36). Inom de närmsta 20 åren ska därmed utbyggnaden ske inom 300 meter från hållplatserna. Inledningsvis är det tre spårvägshållplatser som kommer att prioriteras, *Solbjer*, *Centrala Brunnshög* samt *Norra Brunnshög*. Det är främst dessa lägen som kommer att utgöra primära handelslägen. Detta för att motverka en alltför stor spridning av bebyggelsen (Ibid:26-27). En framtida utökning av spårvägslinjen till Dalby med anslutning till Simrishamnsbanan ingår även i planförslaget (Ibid:29 & 35). Vad gäller finansiering av spårvägsprojektet ansvarar kommunen för spårvägen och *Region Skåne* för vagnpark och trafikering. För att projektet ska kunna genomföras finns det dock ett behov av statlig medfinansiering. Trots dessa osäkerheter har detaljplaneprocessen för spårvägen påbörjats under 2013 (Ibid:46-47).

Visionen och de strategier som har formulerats är en del av en *tankefigur* som uttrycker behovet av att Lund ska utvecklas ytterligare som forsknings- och innovationsstad. Spårvägstrafik anses vidare utgöra det mest attraktiva och hållbara transportalternativet samt sägs passa befolkningens livsstil väl. Det är tydligt hur kommunen faller positiva värdeomdömen som stödjer den *tankefigur* som förespråkas. Kommunen tillskriver

forskningsanläggningarna och spårvägstrafiken en stor betydelse för kommunens framtida utveckling samt associerar bland annat spårvägstrafik med begrepp så som ”hållbar” och ”tillgänglig”. Det förefaller svårt att dra några slutsatser kring vilka som utöver kommunen har varit delaktiga i visions- och strategiutformandet eftersom det inte framgår i det material som har studerats. Visionens och strategiernas fokus på det arbete som *ESS* och *MAX IV* bedriver skulle dock kunna tyda på att de har varit delaktiga i utformandet men huruvida detta är fallet går det inte att dra några slutsatser kring. Det är även möjligt att ifrågasätta om befolkningen har varit delaktiga i visions- och strategiutformandet eftersom den forskningsmiljö som eftersträvas kan kännas främmande för dem. Vidare har befolkningen endast fått utrymme visionen och de tre komponenterna i form av besökare.

5.2 Visionens genomförande i detaljplanerna

Detaljplanernas har som syfte

...att pröva lämpligheten att anlägga spårväg mellan Lund C och Science Village Scandinavia/ESS, för att tillgodose det långsiktiga behovet av ett attraktivt kollektivtrafiksystem mellan Lund C och Brunnsög/ESS (Lunds kommun, 2013b:1).

Vidare nämns att planerna kring spårväg mellan Lund C – ESS utgör etapp 1 av ett möjligt större spårvägsnät i och kring Lund. Etapp 2 går från Brunnsög längs Utmarksvägen till Dalby med anslutning till den planerade Simrishamnsbanan. En tredje utbyggnadsetapp är tänkt att gå genom Lunds centrum till Staffanstorp. På längre sikt kan spårväg även byggas mot Södra Sandby och Bjärred (Lunds kommun, 2013b:4).

Detaljplanerna inleds med en övergripande presentation av spårvägsprojektet i Lund och det så kallade kunskapsstråket som utgör kopplingen mellan Lunds historiska centrum och Brunnsög (Ibid:4). Det sägs bland annat att:

Lund har en unik koncentration av vetenskap, forskning och innovativa företag i ett brett område från Lunds innerstad mot Brunnsög. Inom Kunskapsstråket finns ca 25 000 arbetsplatser och 40 000 studenter. Området är idag regionens största arbetsplats för kunskapsbaserade verksamheter. Med de nya forskningsanläggningarna *ESS* och *MAX IV*, kommer Lund som kunskaps- och innovationscentrum få ytterligare internationell tyngd (Ibid:4).

För att förstärka utvecklingen av Brunnsög och forskningsanläggningarna säger sig kommunen eftersträva ett attraktivt och hållbart transportsystem. Det transportsystem som anses uppfylla kommunens krav är spårvägstrafik. Den planerade spårvägen Lund C – ESS/Brunnsög sägs komma att utgöra Kunskapsstråkets ryggrad. Vidare refererar kommunen till övriga lyckade spårvägsprojekt i Europa däribland i Reims och Le Mans (Ibid:4 & 7).

I miljökonsekvensbeskrivningen gör kommunen en jämförelse mellan spårvägstrafik och nollalternativet bestående av en utökad befintlig busstrafik samt med BRT (Bus Rapid Transit) vilket utgörs av en separat bussbana som trafikeras med 25 m långa dubbelbussar. I

flertalet jämförelser anses spårvägstrafik vara den bästa lösningen (Lunds kommun, 2014c:2-3). Att spårvägstrafik är ett konkurrenskraftigt färdmedel med hög kapacitet och bidrar med minskade underhållskostnader samt en minskad busstrafik i centrala Lund lyfts bland annat fram som fördelar till skillnad från busstrafik (Ibid:7-9 & 28). I de jämförelser som görs kring påverkan av kulturmiljö ges dock inte de övriga alternativen lika mycket analysutrymme som spårvägsalternativet (Ibid:13-14). I förhållande till frågorna kring buller och vibrationer är det endast spårvägsalternativet som har analyserats (Ibid:21 & 24). Vad gäller ämnena kulturmiljö och stadsutveckling är de övriga alternativens analyser dessutom av en mer negativ karaktär (Ibid:13-14). För att stödja valet av spårvägstrafik hänvisar kommunen bland annat till dokument som *Strukturplan för kunskapsstråket*, *Fördjupning av översiktsplanen för Brunnsög* samt *Ramprogram Lund C*. För att uppnå de mål som formulerats i samtliga dokument argumenterar kommunen för att valet av spårvägstrafik är nödvändigt. Bland annat sägs det att busstrafik inte skapar lika stor förutsättning för förtätning och stadsutveckling längs Kunskapsstråket. Likaså anses inte busstrafik stödja Brunnsögs positiva och hållbara utveckling i lika stor utsträckning. Detta eftersom busstrafik påpekas vara mindre attraktivt, vilket bidrar till fler bilresor och därav mer utsläpp samt en glesare utbyggnad (Ibid:27-35). Vidare sägs det att spårvägstrafik och hållplatsläget på Clemensstorget:

...ger goda förutsättningar för en samlad lösning för stationsområdet med en välfungerande knutpunkt och attraktiva mötes- och handelsplatser, samtidigt som man bevarar de historiska byggnaderna och utvecklar torgets karaktär. I jämförelsealternativet utformas Lunds C och Clemensstorget som en bytespunkt mellan järnväg och buss. Ytbehovet för busshållplatser och busslogistik ökar mycket kraftigt, vilket bedöms vara svårt att kombinera med attraktiva mötesplatser och stadsrum (Ibid:34).

Genom att studera den vikt kommunen tillskriver forskningsanläggningarna, Brunnsögs utveckling samt spårvägsprojektet blir det tydligt att kommunen driver sin vision och de strategier som har formulerats inom ramarna för visionen i detaljplanerna. Kommunen tycks referera till noga utvalda lyckade exempel för att ge ytterligare stöd till valet av spårvägstrafik. Det finns säkerligen en mängd negativa effekter av spårväg liksom mindre lyckade exempel vilka kommunen inte väljer att belysa. Kommunen refererar dessutom till ett flertal positivt laddade värdeomdömen så som "attraktivitet", "hållbarhet", "internationell tyngd" samt "stadsutveckling" för att stärka etableringen av forskningsanläggningarna, Brunnsögs utveckling samt valet av spårvägstrafik ytterligare. Detta ger uttryck för att den vision och strategier som har formulerats är en del av en *tankefigur* som har *institutionaliserats* i den kommunala verksamheten och påverkar den formella planeringen som bedrivs. Vidare tyder den kritik som kommunen framför i förhållande till övriga kommunikationsmöjligheter på att kommunen inte är öppen för övriga kommunikationsalternativ utan de förefaller redan ha beslutat sig för att spårvägstrafik är den bästa lösningen.

5.2.1 Detaljplan för spårväg Clemensstorget-Bredgatan

Detaljplanen omfattar delsträckan hållplatsen Clemensstorget till Bredgatan (Lunds kommun, 2013b:1). Hållplatsen föreslås gå diagonalt på torget i nära anslutning till den framtida

utbyggnaden av Lund C. I förhållande till planerna kring det framtida stationsområdet kan ett enkelt byte mellan tåg, spårväg och buss ske vid Clemenstorget. Det påpekas dock att:

Området kring centralstationen är ett viktigt stadsrum med flera historiska byggnader, vilket gör att dess karaktär och utvecklingspotential måste beaktas. De kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna Godsmagasinet och Tullhuset vid Lund C ska beaktas och utvecklas tillsammans med de nya funktionerna som behövs för ett välfungerande och attraktivt resecentrum (Ibid:10-11).

Kommunen anser att en god koppling till Lund C är en förutsättning för att uppnå visionen och strategierna vilket återspeglas i denna detaljplan. Trots spårvägens negativa inverkan på kulturmiljön i Lunds stadskärna anses valet av spårvägstrafik liksom hållplatsens förläggning diagonalt över Clemenstorget vara nödvändig. Detta för att kunna erbjuda goda kommunikationsmöjligheter till de nya bostäder och arbetsplatser som ska etableras i Brunnsnög.

5.2.2 Detaljplan för spårväg norr om Solbjeravägen-Odarslövsvägen

Detaljplanen omfattar delsträckan från Solbjer fram till hållplats Science Village (Lunds kommun, 2013c:1). Planområdet sägs vara föremål för kraftig utveckling i form av bostäder och arbetsplatser. De stora forskningsanläggningarna *ESS* och *MAX IV* planeras och byggs här vilket sägs vara betydelsefullt för områdets framtida utveckling. Brunnsnög påpekas på sikt att bestå av en stadsmiljö med blandad bebyggelse med ett flertal arbetsplatser och bostäder (Ibid:6). Detaljplanen reglerar spårvägens placering i förhållande till den kommande stadsbebyggelse som planeras här. För Brunnsnög anses förhållandena speciella ur detaljplaneperspektiv. Detta eftersom spårvägen planeras bli ryggraden i den kommande utvecklingen av Brunnsnög. Kommunens påpekar bland annat att:

Spårvägen kommer att bilda ett huvudelement i transportsystemet som kompletteras med gång- och cykelvägar, bilvägar och ridstråk för att göra stadsdelen tillgänglig på många olika sätt [...] Stadsdelens trafiklösning har som mål att högst en tredjedel av transporter till och från området görs med bil. Målet är tufft, men inte omöjligt att åstadkomma med rätt planering och god utformning av den nya stadsdelen (Ibid:9-10).

Visionen och strategierna återspeglas tydligt i denna detaljplan med tanke på att kommunen refererar till ett flertal positivt laddade värdeomdömen så som ”utveckling”, ”huvudelement”, ”tillgänglighet” och ”rätt planering” för att stärka etableringen av forskningsanläggningarna, Brunnsnögs utveckling samt valet av spårvägstrafik ytterligare.

5.3 Samrådsyttranden

För att få en uppfattning om hur väl förankrad kommunens vision och de strategier som har formulerats inom ramarna för visionen är bland befolkningen liksom hur befolkningen har uppfattat samrådsprocessen och deras möjlighet att påverka detaljplanerna har en tabell sammanställts. I tabellen har de problemområden som har lyfts fram i yttrandena kategoriserats liksom hur många privatpersoner, föreningar, företag, myndigheter och kommunala nämnder som står bakom dessa yttranden. Läsaren bör dock i förhållande till

antalet yttrande som har inkommit vara medveten om att det i Lunds kommun bor ca 116 000 invånare (Lunds kommun, 2013d).

Samrådsyttranden	Privatpersoner	Föreningar	Företag	Myndigheter	Lunds kommun	Samtliga
Emot spårvägstrafik	7	1				8
Emot spår över torget	906*	1				907*
Kulturhistorisk miljö	912*	3		1	1	917*
Tillgänglighet & framkomlighet	920*	3	2	1	4	930*
Olyckor & säkerhet	2			2	4	8
Handel & service	11	3			1	15
Buller	12	2		1	4	19
Vibrationer	1	2	2		1	6
Elektromagnetiska fält			2	1	1	4
Luftföroreningar	2	1				3
Dagvattenhantering			1	1	1	3
Ledningsomläggningar		1	3			4
Grönska	907*	1			1	909*
Brunnshögs & ESS framtid osäker	5	2				7
Stadskärnan glöms bort	2	1				3
Ifrågasätter tillväxt	1	1				2
Ogrundade beslut	5					5
Studera övriga alternativ	907*	2				909*
Ansvar & kostnadsfrågor	5	2	4	1	2	14
Odemokratisk process	908*	2				910*

Tabell 1: Tabellen visar vilka problem som har lyfts fram i samrådsyttrandena liksom hur många privatpersoner, föreningar, myndigheter samt kommunala nämnder som står bakom dessa yttranden (Lindqvist 2016). * Den höga siffran beror på de 900 namnunderskrifter som finns i ett yttrande.

Det är möjligt att utläsa tre dominerande problemområden. Det vill säga problem som återkommer i flertalet yttrande och problematiseras djupgående. Dessa är *kulturhistorisk miljö*, *tillgänglighet och framkomlighet* samt *odemokratisk process*. Övriga problem lyfts inte fram med stöd i lika djupgående diskussioner. De övriga problemområdena kommer dock ändå att lyftas fram under rubriken *övriga problemområden*.

5.3.1 Kulturhistorisk miljö

Enligt 912 privatpersoner, *Handelsföreningen i Lund*, *Aktion för spårvägsfritt Lund*, *Föreningen Gamla Lund*, *Länsstyrelsen Skåne* samt *kultur- och fritidsnämnden i Lunds kommun* finns det en oro kring att utbyggnaden av spårvägstrafik ska drabba Lunds kulturhistoriska miljö negativt (PÅ 15/2012 Aktbilaga 22, 27, 31, 32, 38, 40, 43, 45, 49, 51, 56, 62, 64, 66, 68). *Länsstyrelsen* menar dock att intrånget förefaller godtagbart med hänsyn till de förbättringar kring miljö och folkhälsa som spårvägstrafik medför (PÅ 15/2012 Aktbilaga 51). Enligt privatpersonerna och föreningarna verkar dock inte intrånget lika godtagbart. De argumenterar istället för alternativa transportmedel, spårvägsdragningar samt

hållplatser som inte anses inverka lika negativt på den kulturhistoriska miljön (PÅ 15/2012 Aktbilaga 31, 38).

Genom föreslagen spårvägsdragning anser såväl 902 privatpersoner liksom *Föreningen Gamla Lund* att kommunen går emot sina egna planer. Det anses framgå i *Lunds stadskärna, bevaringsprogram Clemens och Drottens rotar* (1981) att kommunen ska visa särskild omsorg till Clemenstorget och Sankt Laurentiigatans allé. Om föreslagna planer genomförs måste dock träd fällas och torgets användning samt gestaltning anses därmed förändras (PÅ 15/2012 Aktbilaga 40, 49 & 66). Vidare ifrågasätts huruvida valet av hållplats på torget är "...för att tillfredställa Jernhusens ambitioner att få bygga ytterligare kommersiella ytor, vilka de kan tjäna pengar på..." (PÅ 15/2012 Aktbilaga 65). *Föreningen Gamla Lund* samt tre privatpersoner föreslår istället en hållplats vid torgets sidor eller i den norra delen av torget. På så sätt anses inte torget påverkas i lika stor utsträckning utan dess kulturhistoriska karaktär och funktion kan bevaras (PÅ 15/2012 Aktbilaga 22, 62 & 49). Vidare presenterar *Föreningen Gamla Lund* en alternativ spårvägsdragning där Sankt Laurentiigatan och dess allé inte är föremål för förändring och istället bevaras som i dagsläget (PÅ 15/2012 Aktbilaga 49). *Föreningen Gamla Lund* hävdar vidare att de luftstolsledningarna som ska placeras ut förefaller påverka stadsmiljön negativt och de kräver att alternativa lösningar som påverkar stadsmiljön mindre utreds (PÅ 15/2012 Aktbilaga 49). Eftersom kommunen säger sig komma att utveckla torget i samband med etablering av spårväghållplats ställer sig även en privatperson frågande till hur denna utveckling ska ske (PÅ 15/2012 Aktbilaga 68).

Ovan yttranden kring problemområdet kulturhistorisk miljö tydliggör att *Länsstyrelsen* stödjer valet av spårvägstrafik. Vidare verkar det bland befolkningen och övriga aktörer finnas ett starkt stöd för det existerande Lund vilket står i motsättning till kommunens fokus på nyetablering och expansion. Införandet av spårvägstrafik anses ske på bekostnad av det kulturhistoriska värdet som befolkningen och övriga aktörer värdesätter högt. Att spårvägsprojektet och utvecklingen av Brunnsög ska komma att gynna allmänheten verkar således inte ha vunnit gehör.

5.3.2 Tillgänglighet och framkomlighet

Genom att införa ytterligare ett trafikslag i staden anser 8 privatpersoner liksom *Föreningen Gamla Lund* att vägnätet belastas alldeles för mycket vilket påverkar såväl gång- och cykeltrafikanter samt biltrafik negativt (PÅ 15/2012 Aktbilaga 28, 32, 38, 39, 49, 57, 68 & PÅ 19/2012 Aktbilaga 34). Mindre plats för bilen i form av vägyta och parkeringsplatser anses dessutom göra rundkörning till ett problem. Det anses skapa såväl trängsel och en ökad andel luftföroreningar (PÅ 15/2012 Aktbilaga 68). Kritik riktas även till Skånetrafiken för att de prioriterar kortare restider framför boendemiljön. "Inte ska väl Lunds politiker få låta Skånetrafiken diktera villkoren så fullständigt" (PÅ 15/2012 Aktbilaga 65). Avsaknaden av en enhetlig och sammanhängande kollektivtrafikplan för staden lyfts även fram av två privatpersoner. De hävdar vidare att spårvägstrafiken endast kommer att gynna 10 % av befolkningen och dem uttrycker således ett behov av att kommunen förmedlar hur de ska

arbete för att förbättra kommunikationerna för den resterande befolkningen (PÅ 15/2012 Aktililaga 64 & 68).

Ytterligare något som kritiseras av en privatperson är att det finns fler målpunkter än *ESS* (PÅ 15/2012 Aktililaga 41). En privatperson ifrågasätter även att Lund C är den dominerande knutpunkten i staden. Detta sägs inte vara fallet men genom att planera för det så sker en hel den onödiga resor genom Lund C vilket anses belasta stadens kultur och bebyggelse (PÅ 15/2012 Aktililaga 49). Att de som kommer resande utifrån kommunen först måste resa via Lund C för att sedan byta färdmedel sägs enligt en privatperson medföra att många väljer att ta bilen istället (PÅ 15/2012 Aktililaga 68). Två nämnder i Lunds kommun menar även att de förändrade kommunikationsmöjligheterna kommer att medföra ett behov av nya kommunikationer för att bemöta ett flertal bytesresor (PÅ 15/2012 Aktililaga 36 & 45). En ny järnvägsstation i klostergården, Gunnesbo eller Stångby med förbindelser till Brunnsbög anses enligt *Aktion för Spårvägsfritt Lund* samt *Föreningen Gamla Lund* vara en bättre lösning som dessutom anses avlasta Lund C (PÅ 15/2012 Aktililaga 49 & PÅ 19/2012 Aktililaga 30). *Region Skåne* och *Trafikverket* däremot stödjer valet av spårvägstrafik och anser att hållplatsen på Clemenstorget är funktionell (PÅ 15/2012 Aktililaga 37 & 61). *Region Skåne* ser dock ett behov av att flytta hållplatsen närmre Lund C för att underlätta eventuella bytesresor och förhindra att folk väljer att ta bilen istället (PÅ 15/2012 Aktililaga 61). Vidare kritiserar en privatperson den framtida tanken kring spårvägstrafik till Dalby respektive genom stadskärnan. Dalby anses vara ett utbrett bilsamhälle med alltför långt avstånd till Lund för att spårvägstrafik ska kunna konkurrera med bilen (PÅ 15/2012 Aktililaga 64). Spårväg genom Lunds stadskärna anses dessutom inverka desto mer negativt på stadens stadskaraktär. Detta är även något som *kultur- och fritidsnämnden* i Lunds kommun påpekar (PÅ 15/2012 Aktililaga 64 & 45).

Vidare menar två privatpersoner att spårvägen kan komma att utgöra en barriär samt att arbeta med framkomligheten såväl till fots som med kollektivtrafik i nord-sydlig riktning måste beaktas (PÅ 15/2012 Aktililaga 41). Ytterligare ett problem som har förts fram av 903 privatpersoner, en bostadsrättsförening samt *vård- och omsorgsnämnden* i Lunds kommun är den begränsade framkomligheten över torget som en spårvägshållplats kommer att medföra (PÅ 15/2012 Aktililaga 34, 41, 56 & 66). Detta anses särskilt problematiskt ur ett barnperspektiv. Något som inte anses ha problematiserats tillräckligt (PÅ 15/2012 Aktililaga 66). Vid en framtida dragning till Dalby krävs dessutom perronger på 80 meter till skillnad från de 35 meter som har redovisats i detaljplanerna. Enligt en bostadsrättsförening samt *vård- och omsorgsnämnden* i Lunds kommun finns det ett behov av att dessa perronger måste redovisas redan nu för att det ska vara möjligt att ta ställning till planförslagen (PÅ 15/2012 Aktililaga 34 & 56).

I ett yttrande från en privatperson ifrågasätts kommunens vilja att

...planera för kommunikationer till kommande perifert belägna arbetsplatser och bostäder enligt ambitiösa målsättningar samtidigt som man raserar mera centralt boendes (PÅ 15/2012 Aktililaga 38).

Den begränsade framkomligheten med bil kommer att innebära en omfördelning av biltrafiken. Detta har ansetts problematiskt av en privatperson respektive en bostadsrättsförening och fördjupade studier över spårvägstrafikens påverkan på biltrafiken och alternativ till övriga spårvägsdragningar har därmed efterfrågats (PÅ 15/2012 Aktililaga 56 & 65). Föreslaget alternativ medför dessutom att två busshållplatser försvinner längs Sankt Laurentiigatan och vid Allhelgonakyrkan. Detta anses enligt fyra privatpersoner, *Aktion för spårvägsfritt Lund*, en bostadsrättsförening, *Handelsföreningen i Lund* samt *miljönämnden i Lunds kommun* bli problematiskt för de vård- och serviceinrättningar som finns i anslutning till dessa hållplatser. Här finns bland annat en kyrka, folktandvård, läkarmottagning och ett äldreboende som kommer att drabbas negativt. Äldreboendet anses särskilt utsatt eftersom den begränsade tillgängligheten sägs påverka de äldres vardag negativt (PÅ 15/2012 Aktililaga 31, 36, 38, 40, 43, 48, 53 & PÅ 19/2012 Aktililaga 36). En privatperson liksom *tekniska nämnden* och *handikapprådet i Lunds kommun* ser därför ett behov av att studera eventuella ersättningsållplatser (PÅ 15/2012 Aktililaga 43, 46 & 70).

Trafikverket däremot uttrycker sig positiva till spårvägsprojektet eftersom verksamheten *ESS* är av statligt intresse. Goda förbindelser dit anses således vara till fördel (PÅ 19/2012 Aktililaga 33). *Region Skåne* delar även "kommunens syn på ett högkvalitativt kollektivtrafikspår mellan Lund C och Science Village/ESS". Vidare sägs dem beröras med tanke på att dem har ansvar för den regionala infrastrukturplaneringen samt är markägare till *ESS*. De ser dock ett behov av att kommunen för ett nära samarbete med *ESS* och *MAX IV* för att undvika att spårvägen inte påverkar verksamheterna negativt (PÅ 15/2012 Aktililaga 61). *MAX IV* framför i sitt yttrande att:

Lunds kommun har genom sitt stöd möjliggjort etableringen av den nya synkrotronljusforskningsanläggningen *MAX IV* i kunskapsstråkets förlängning, inom norra Brunnhögsområdet. Utvecklandet av *SVS* och den där planerade, gemensamma infrastrukturen och supporten till de inom respektive vetenskapsområde världsledande forskningsanläggningarna *MAX IV* och *ESS*, beläget inom det mellanliggande markområden, med visionen att här skapa en världsledande forsknings- och innovationsmiljö kommer ytterligare att förstärka etableringen.

ESS yttrande inleds det samma men de nämner dock inte något kring visionen. Vidare nämner både *ESS* och *MAX IV* att:

Den direkta och snabba länken till övriga delar av kunskaps- och forskningsområdet, till Lunds stadskärna och vidare kommunikationer vid Centralstationen kommer att vara en viktig framgångsfaktor för Brunnhögsområdet, *MAX IV*, *ESS* samt väl tjäna den gemensamma ambitionen att bygga ett hållbart forskningsområde (PÅ 19/2012 Aktililaga 58 & 59).

I avslutningen av yttrandena påpekar *ESS* och *MAX IV* återigen att en nära anslutning till kollektivtrafik anses viktigt men med anledning av problematiken kring vibrationer och elektromagnetiska fält måste kommunen göra en noggrann avvägning mellan spårvägens förläggning och de risker som finns (PÅ 19/2012 Aktililaga 58 & 59).

I förhållande till problemområdet tillgänglighet och framkomlighet går det att tydliggöra att *Region Skåne, Trafikverket, ESS* och *MAX IV* stödjer valet av spårvägstrafik. *MAX IV* ger även uttryck för att kommunen har fört nära samarbete med forskningsanläggningarna vilket kan tyda på att de har varit delaktiga i visionsarbetet och utformandet av strategierna. Huruvida detta är fallet har dock inte framkommit i det material som har studerats.

Mellan befolkningen och kommunen är det återigen möjligt att tydliggöra en konflikt som handlar om huruvida kommunen ska satsa på de etablerade invånarna eller de som förväntas flytta hit i samband med utvecklingen av Brunns hög. Några argument för denna konflikt är hur befolkningen negligeras till förmån för de som kommer resande och de som väljer att bosätta sig i Brunns hög. Endast 10 % av den nuvarande befolkningen i Lund anses gynnas av spårvägen mellan Lund C-ESS/Brunns hög. Dessutom understryker befolkningen att införandet av spårvägstrafik försämrar kommunikationsmöjligheterna i de centrala delarna. Yttrandena tyder således på att kommunens vision och de strategier som har formulerats inom ramarna för visionen inte är förankrade bland befolkningen. Att fyra kommunala nämnder på olika sätt förefaller kritiska till spårvägstrafik tyder även på att ”strategierna för en sammankopplad stad” inte är förankrade inom den kommunala organisationen.

5.3.3 Odemokratisk process

En privatperson framför att detaljplanerna inte har uppnått sitt syfte. Detta eftersom detaljplanerna inte har utrett spårvägstrafikens lämplighet tillräckligt noggrant (PÅ 15/2012 Aktbilaga 68). En privatperson framför att detaljplanerna verkar grunda sig i en så kallad ”politisk fix idé” (PÅ 19/2012 Aktbilaga 36). Samrådsprocessens inriktning på ”information präglad av reklam på alla sätt – för att övertyga, snarare än öppen debatt” kritiserar även (PÅ 15/2012 Aktbilaga 65). Spårvägstrafiken anses självklar, outbytbar och jämförelserna sägs vara alltför oneutrala och subjektiva. Baserade på värdeomdömen snarare än fakta (PÅ 15/2012 Aktbilaga 64). 907 personer, *Aktion för spårvägsfritt Lund* samt *Handelsföreningen i Lund* ser ett behov av att studera övriga lösningar mer djupgående, däribland en utveckling av den befintliga busstrafiken (PÅ 15/2012 Aktbilaga 31, 38, 40, 43, 53, 65, 66, 68 & PÅ 19/2012 Aktbilaga 34).

Två privatpersoner hävdar att delar av de beslut som är fattade i förhållande till detaljplanen inte varit föremål för samråd och är därmed inte förankrade bland befolkningen. Valet av spårvägstrafik respektive lokaliseringen av hållplats diagonalt över Clemenstorget anses bland annat inte ha prövats i en saklig och demokratisk process. Besluten sägs således strida mot plan- och bygglagen (PÅ 15/2012 Aktbilaga 64 & 68). Upplägget av 6 detaljplaner kritiserar även. Befolkningen vill ha en möjlighet att påverka hela projektet. Det förefaller dessutom missvisande hur projektet ska kunna genomföras om en detaljplan fallerar (PÅ 15/2012 Aktbilaga 64). Vidare anses det vara svårt att utläsa vad som redan är beslutat och vad befolkningen har möjlighet att påverka (PÅ 15/2012 Aktbilaga 64). Det framförs även kritik för att kommunen inte kontaktat och informerat berörda sakägare kring de ändringar som planförslaget medför (PÅ 15/2012 Aktbilaga 69).

Slutligen anses inte detaljplanerna förhandlingsbara och således sägs även tanken kring samråd fallera (PÅ 15/2012 Aktbilaga 64 & 68). En privatperson menar att det kanske finns någon ”dold agenda” bakom kommunens utveckling men understryker vidare att ”det ska inte gå att ta sig vilka friheter som helst, i namn av och inom ramen för representativ demokrati”. Vidare nämns det att det förefaller problematiskt att ”...vi som är av annan åsikt än kommunledningen, inte har något politiskt representation (och därmed inget politiskt inflytande” (PÅ 15/2012 Aktbilaga 68). Av liknande anledning lyfter två privatpersoner fram behovet av en kommunal folkomröstning (PÅ 15/2012 Aktbilaga 62).

I förhållande till den kritik som framkommit i förhållande till problemområdet odemokratisk process är det möjligt att tydliggöra krocken mellan den deliberativa och representativa demokratin. Befolkningen förväntar sig ha en större formell *handlingsförmåga* än vad de egentligen har i planeringen. Genom hur kommunen bedriver sin planering har dock befolkningens *handlingsförmåga* begränsats mer än nödvändigt. Kritiken från befolkningens sida tyder nämligen på att den visionsstyrda planeringen har en tendens av att bedrivas *top-down*. Befolkningen förefaller exempelvis inte ha varit delaktiga i visions- och strategiutformandet och ett flertal viktiga beslut anses ha tagits i förväg. Vidare påpekar befolkningen att de inte har haft en möjlighet att påverka kommunens beslut i någon större utsträckning. Befolkningens behov av att påverka kommunens beslut kring valet av spårvägstrafik liksom hållplatslokalisering tyder även återigen på att kommunens vision och ”strategierna för en sammankopplad stad” inte är förankrade bland befolkningen. Befolkningen ser ett behov av en annan framtid än den kommunen eftersträvar.

5.3.4 Övriga problemområden

Fyra privatpersoner menar att dagens kollektivtrafik fungerar bra och de ser således inte ett behov av spårvägstrafik (PÅ 15/2012 Aktbilaga 27, 32 & 57). För att bemöta ett eventuellt framtida ökat resande anses det dock vara mer effektivt att utveckla det nuvarande bussystemet. Busstrafik anses vara en smidigare och mindre kostsam lösning som dessutom inte sägs medföra lika stort intrång på Lunds kulturhistoriska miljö (PÅ 15/2012 Aktbilaga 31, 38, 40, 43, 53, 65, 66, 68 & PÅ 19/2012 Aktbilaga 34). I ett yttrande framkommer det att *Aktion för spårvägsfritt Lund* har genomfört en studie som visar på att ett effektiviserat bussystem skulle fungera minst lika bra dock mot en betydligt lägre kostnad (PÅ 15/2012 Aktbilaga 43). Vidare finns det bland 907 privatpersoner och en bostadsrättsförening dessutom en oro att spårvägen medför att de gröna värdena påverkas negativt (PÅ 15/2012 Aktbilaga 30, 39, 40, 48, 62, 64, 66 & PÅ 19/2012 Aktbilaga 34)

Vidare ifrågasätter fem privatpersoner, *Naturskyddsföreningen* samt *Handelsföreningen i Lund* huruvida Brunnhög kommer att byggas ut i den takt som kommunen förmedlar. Hela spårvagnsprojektet bygger på dessa spekulationer och prognoser vilket förefaller problematiskt (PÅ 15/2012 Aktbilaga 40, 53, 62, 63, 64, 68). Kommunens höga förväntningar sägs även vara grundade ”glädjekalkyler”. Siffrorna påpekas bygga på en utopisk bild och isåfall anses det inte finnas behov av spårvägstrafik (PÅ 15/2012 Aktbilaga 40 & 68). De

överdrivna beräkningarna anses vidare vara ett sätt för kommunen att ”motivera projektets legitimitet” (PÅ 15/2012 Aktililaga 67). *Handelsföreningen i Lund* ser ett behov av att invänta beslut kring finansiering innan detaljplanerna antas (PÅ 15/2012 Aktililaga 53). Vidare kritiseras tanken kring att spårvägstrafik skulle vara så pass attraktiv att fler väljer att åka kollektivt och att företag väljer att etablera sig i närheten eftersom resonemanget inte anses ha stöd i någon forskning (PÅ 15/2012 Aktililaga 64). *Naturskyddsföreningen i Lund* menar även att utvecklingstakten varierar och den har visat sig att vara betydligt lägre senare år (PÅ 15/2012 Aktililaga 63). Att starta ett stort infrastrukturprojekt med en sådan osäker grund anses dessutom enligt en privatperson vara förhastat (PÅ 15/2012 Aktililaga 68). Vidare motsätter sig *Naturskyddsföreningen i Lund* den utbyggnadstakt och ökade andelen resor som eftersträvas då det inte sägs vara förenligt med ekologisk och social hållbarhet (PÅ 15/2012 Aktililaga 63). I ett yttrande från en privatperson ifrågasätts även tanken kring tillväxt, det anses inte nödvändigt att Lund måste växa ytterligare (PÅ 15/2012 Aktililaga 68). *Handelsföreningen i Lund* framför vidare kritik för att spårvägsprojektet inte visar ambitioner på att utveckla stadskärnan. Det handlar främst om att slussa människor till och från Lund C och de stora arbetsplatserna längs kunskapsstråket. Med en ökad befolkning anser de emellertid att det är desto viktigare att utveckla Lunds stadskärna. Handeln anses även vara en stor arbetsgivare i kommunen och goda kommunikationer och parkeringsmöjligheter krävs därmed även i denna del av staden. (PÅ 15/2012 Aktililaga 53). Den begränsade framkomligheten med bil som en spårvägstrafik medför anses även enligt *Aktion för Spårvägsfritt Lund* påverka handeln i stadskärnan negativt. De lyfter exempelvis fram argument om att parkeringsplatserna blir färre, avstånden längre och parkeringspriserna högre (PÅ 15/2012 Aktililaga 31).

Ytterligare ett problem med spårvägstrafik anses enligt 12 privatpersoner, *Föreningen Gamla Lund*, en *bostadsrättsförening*, *Länsstyrelsen Skåne* samt 4 nämnder i Lunds kommun vara det buller som medförs. Invånarna vill försäkra sig om att åtgärder för att minska buller ska genomföras och att dessa åtgärder inte inverkar negativt på dess fastigheter (PÅ 15/2012 Aktililaga 27, 28, 30, 32, 33, 36, 49, 51, 56, 57, 60, 62, 68, & PÅ 19/2012 Aktililaga 27, 34). En privatperson, en bostadsrättsförening, *Föreningen Gamla Lund miljönämnden i Lunds kommun*, *MAX IV* och *ESS* framför dessutom problematiken kring vibrationer (PÅ 15/2012 Aktililaga 49, 56, 62 & PÅ 19/2012 Aktililaga 32, 58 & 59). Bland *miljönämnden i Lunds kommun*, *Region Skåne* samt *ESS* och *MAX IV* lyfts även problematiken kring elektromagnetiska fält fram (PÅ 15/2012 Aktililaga 36 & PÅ 19/2012 Aktililaga 51, 58, 59). Enligt *ESS* och *MAX IV* finns det en risk att de vibrationer och elektromagnetiska fält spårvägstrafik medför påverkar verksamheterna negativt. Det anses bidra till ett behov av fördjupade analyser samt nära samarbete för att förhindra att problem uppstår (PÅ 19/2012 Aktililaga 58 & 59). Vidare finns det bland två privatpersoner och en bostadsrättsförening även en oro kring att en förtätning bland trafiken ska bidra till en ökad andel luftföroreningar (PÅ 15/2012 Aktililaga 56, 65 & 68). Två privatpersoner, *Räddningstjänsten Syd*, *Polismyndigheten Skåne* samt fyra nämnder i Lunds kommun för även fram problematiken kring olyckor och säkerhet. Detta med anledning av att spårväg är ett nytt trafikslag i Lund och för att kommunen har valt att inte uppföra stängsel kring spåren. Samtliga framför ett behov av analyser och åtgärdsstudier som riktar sig till spårvägstrafik (PÅ 15/2012 Aktililaga

30, 36, 42, 45, 52, 68 & PÅ 19/2012 Aktbilaga 27, 34). En bostadsrättsförening, *Kraftringen Nät AB*, *TeliaSonera Access AB* samt *E.ON Elnät Sverige AB* däremot har lyft fram problematiken kring ledningsomläggningar. Utbyggnaden av spårväg innebär att befintliga ledningar måste läggas om vilket i större utsträckning måste finnas i åtanke (PÅ 15/2012 Aktbilaga 48 & PÅ 19/2012 Aktbilaga 22, 25 44). *VA SYD* samt *Länsstyrelsen Skåne* har även efterfrågat ett fördjupat resonemang kring dagvattenhantering (PÅ 19/2012 Aktbilaga 49 & 50). Företag så som *E.ON Elnät Sverige AB*, *Teliasonera Skanova Access ABB*, *Kraftringen Nät AB* och *VA SYD* ser dessutom ett behov av en tydligare ansvarsfördelning liksom kostnadsförhandlingar (PÅ 15/2012 Aktbilaga 23, 26, 59 norr om 44). Vidare framförs ett behov av ekonomiska beräkningar för att invånarna ska kunna få ett perspektiv på projektet (PÅ 15/2012 Aktbilaga 60). Av de siffror som framkommer i olika sammanhang anser dock såväl 3 privatpersoner, *Aktion för spårvägsfritt Lund*, *Telia Sonera Skandinavias Access AB*, en bostadsrättsförening samt *tekniska nämnden i Lunds kommun* att projektet är alldeles för dyrt (PÅ 15/2012 Aktbilaga 23, 31, 39, 45, 56 & PÅ 19/2012 Aktbilaga 34, 36). En privatperson framför att det finns andra frågor som måste prioriteras (PÅ 15/2012 Aktbilaga 62).

Ovan motsättningar tydliggör återigen att kommunens vision och de strategier som har formulerats inom ramarna för visionen inte är förankrade bland den befolkningen som har yttrat sig. Befolkningen ser behov av en annorlunda framtid än kommunen. Handeln i stadskärnan och kulturmiljön är några värden som anses behöva prioriteras framför utbyggnad och expansion. På bekostnad av att de människorna som ska bo i Brunnsnäs ska få snabba kommunikationer kommer den nuvarande befolkningen utsättas för mer buller liksom förlora den gröna strukturen de värderar högt. Vidare ger befolkningen och övriga aktörer även uttryck för en misstro mot planeringsprocessen då den jämförelse, statistik och forskning som spårvägsprojektet grundar sig i inte anses legitim.

5.4 Samrådsredogörelse och antagandehandlingar

Samrådsredogörelsen redogör för samtliga yttranden som har framkommit i förhållande till *detaljplan för spårväg Clemenstorget-Bredgatan* samt *detaljplanen för spårväg Norr om Solbjersvägen-Odarslövsvägen*. De yttranden som är längre presenteras dock inte i sin helhet utan förkortningar görs (Se exempel: PÅ 15/2012 Aktbilaga 31, 64 & 2014d:32 & 62). I förkortningarna framkommer ställningstaganden tydligt men ofta uteblir fullständiga resonemang och argument som ligger bakom ställningstagandena.

Vad gäller kritiken kring avsaknaden av alternativa studier hänvisar kommunen till den förstudie som har gjorts. I denna studie framgick det att valet av spårväg är den bästa lösningen då den ger bäst förutsättningar för ett ökat kollektivt resande samt stadsutveckling i kunskapsstråket (Lunds kommun, 2014d:63). För att försvara lokaliseringen av hållplats diagonalt över Clemenstorget hänvisar kommunen till det beslut som:

...kommunstyrelsen tog, baserat på omfattande alternativstudier, ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.l.a. innebär att spårväghållplatsen placeras på Clemenstorget. Den pågående planeringen av Lund C visar på en lösning där ett nytt resecentrum kopplar samman järnvägen med spårvägen och ett enkelt byte mellan tåg, spårväg och buss kan ske

vid Clemenstorget. Att skapa enkla och trygga förutsättningar för ett kollektivt resande i Lund är viktiga förutsättningar för både spårvägsprojektet och projektet kring Lunds resecentrums utveckling (Ibid:11).

Detta visar på att en mängd andra dokument och beslut har givit stöd till detaljplanernas utförande. Dokument och beslut som befolkningen inte har varit medvetna om eller formellt sätt har haft en möjlighet att påverka.

Kommunen hävdar vidare att det inte är nödvändigt att redovisa perronger för framtida etapper. Detaljplanen behöver endast tillåta en sådan utbyggnad. Tillåten utbyggnad av perronger gäller dock inte där det befaras medföra ett större intrång på miljön, exempelvis på Clemenstorget (Ibid:44). För att minska den negativa påverkan på den kulturhistoriska miljön påpekar kommunen att ledningsstolparna ska placeras varsamt. Vad en varsam placering innebär förklaras dock inte närmre (Ibid:38). För att kompensera för de träd som är tvungna att fällas längs Sankt Laurentiigatan och Clemenstorget säger kommunen att nya träd ska planteras (Ibid:52 & 44). I antagandehandlingen har det dessutom tillagts att projektet kommer att innebära ett intrång på torgytan och påverka Clemenstorgets användning samt gestaltning (Lunds kommun, 2014a:11). Kommunen påpekar dock i samrådsredogörelsen att i samband med spårvägsprojektet ska torget komma att utvecklas (Lunds kommun, 2014d:38). Det ska ”bli ett dynamiskt och attraktivt torg med förbättrad tillgänglighet, möjlighet till torghandel och samexistens mellan gång- och spårtrafik och med människan i fokus” (Ibid:35). För tydligare förklaring av torgets utveckling hänvisar dock kommunen till *Ramprogram Lund C* samt det gestaltungsprogram som har utarbetats (Lunds kommun, 2014a:7 & Lunds kommun, 2014d:38).

För att bemöta kritiken kring spårvägens negativa konsekvenser för tillgängligheten samt handeln och servicen i Lund centrum ska kommunen påbörja en utredning av busstrafiken i stadskärnan (Lunds kommun, 2014d:83). Vidare så menar kommunen att ett avstånd på 140, 200 respektive 300 meter till hållplats vid Clemenstorget är ett godtagbart avstånd trots det ska eventuella ersättningshållsplatser för de som tas bort studeras (Ibid:52). Vad gäller problematiken kring buller har detaljplanerna kompletterats med justeringar kring bullermätningar samt fördjupade resonemang kring bullerproblematiken respektive eventuella åtgärder (Ibid:43). Vidare säger sig kommunen även ta fram ett TrafikPM för förändrade trafikbullernivåer för de gator som med föreslagen plan kommer få en ökad trafikering. Vad gäller luftföroreningar anses inga märkbara ändringar ske och därav sägs inga utredningar behövas (Ibid:2014d:43 & 76). Vad gäller kostnadsfrågor och finansiering hänvisar kommunen till den kostnads- respektive osäkerhetsanalys som har gjorts (Ibid:83). Likaså har mindre tillägg i detaljplanerna gjorts, exempelvis att förhandlingar med vissa aktörer ska göras samt att *Skånetrafiken* är huvudman för trafikeringen på spåren (Lunds kommun, 2014a:27).

Kommunen påpekar vidare att beslutet kring val av spårvägstrafik inte alls är orimliga då det grundar sig i studier, trafikräkningar och prognoser (Lunds kommun, 2014d:83). De hänvisar bland annat till en rapport kring resandeprognos som SPIS, *Spårvägar i Skåne* har gjort, där

de har kommit fram till att antalet resor mellan Brunnsnög och Lund C kommer att öka. Prognosen tar avstamp i en framtida utbyggnad av Brunnsnög samt en högre resstandard (Ibid:47). Kommunen belyser dessutom att det redan idag finns en del arbetsplatser i Brunnsnög vilket medför ett behov av effektiv kollektivtrafik (Ibid:67). Kommunen hävdar vidare att processen har varit demokratisk och att de har följt gällande lagstiftning. Besluten är tagna av folkvalda och anses således vara förankrade bland medborgarna. Under processen gång har dessutom information funnits att tillgå på stadsbyggnadskontoret, biblioteket och via internet (Ibid:83). Kommunen avvisar förslaget till folkomröstning med anledning av att:

...om 10 procent av de röstberättigade begär det måste fullmäktige pröva om en folkomröstning ska hållas. Men om två tredjedelar av ledamöterna i fullmäktige sedan röstar nej till initiativet blir folkomröstningen inte av. Fullmäktige i en kommun eller ett landsting kan även själva besluta att fråga de som bor i kommunen vad de tycker genom en folkomröstning. Det kan vara ett led i arbetet med en fråga som fullmäktige måste ta ställning till (Ibid:60).

Det går att tydliggöra att vissa problemområden har fått mer utrymme i detaljplanerna samt inom det fortsatta kommunala arbetet. Det gäller bland annat problemområdena buller, vibrationer och elektromagnetiska fält som har kompletterats med justeringar i mätningar, utredningar och med fördjupade resonemang kring problematik och eventuella åtgärder. Problemområdet tillgänglighet och framkomlighet har även fått mycket utrymme i kommunens fortsatta arbete. Kommunen ska påbörja en utredning kring busstrafiken i stadskärnan och eventuella ersättningshallplatser för de som tas bort ska studeras. Med tanke på att vissa problemområden med färre antal representanter har påverkat detaljplanerna i större utsträckning än de problemområden med ett större antal representanter tyder på någon form av hierarkisk relation mellan problemområden respektive aktörer. Det vill säga att vissa aktörer och problemområden prioriteras framför andra. Kommunen förefaller behandla de problemområden som ryms inom ramarna för visionen och strategierna mer tillmötesgående. Kritik som ryms utanför ramarna för visionen och strategierna avfärdas dock genom att hänvisa till studier och fakta som kommunen säger sig ha tillgång till liksom genom att understryka att besluten är förankrade via den demokratiska representativiteten. Detta tydliggör hur den vision och de strategier som formulerats är fast och påverkar befolkningens *handlingsförmåga* i processen. Det nära samarbetet med företagen *ESS* och *MAX IV* liksom kommunens fokus på problemområdena vibrationer och elektromagnetiska fält kan även tyda på att relationerna är marknadsbaserade. Dessa företag kan således ha haft en normerande inverkan i de beslut som har tagits vilket kan ha påverkat detaljplanernas utformande i en viss riktning.

5.5 Utlåtandehandling

Efter att planen har varit på utställning har Lunds kommun publicerat en utlåtandehandling. Denna består av en sammanställning av utställningsyttranden samt kommentarer från kommunens sida. För att få en uppfattning kring vad olika aktörer tycker kring de förändringar som har gjorts i detaljplanerna efter samrådet samt hur de har uppfattat samrådsprocessen har en tabell sammanställts. I tabellen har de problemområdena som har

lyfts fram i yttrandena kategoriserats liksom hur många privatpersoner, föreningar, företag, myndigheter och kommunala nämnder som står bakom dessa yttranden.

Utställningsyttranden	Privatpersoner	Föreningar	Företag	Myndigheter	Lunds kommun	Samtliga
Emot spårvägstrafik						
Emot spår över torget	33*	1				34*
Kulturhistorisk miljö	2	1				3
Tillgänglighet & framkomlighet	17*	6	1	1	2	27*
Olyckor & säkerhet	13*				1	14*
Handel & service	13*	1				14*
Buller	13*	1			2	16*
Vibrationer	13*	1	1			15*
Elektromagnetiska fält	13*	1	1			15*
Luftföroreningar						
Dagvattenhantering			1			1
Ledningsomläggningar		1	1			2
Grönska	35*	2				37*
Brunnshögs & ESS framtid osäker	2					2
Stadskärnan glöms bort	1					1
Ifrågasätter tillväxt						
Ogrundade beslut	2	1				3
Studera övriga alternativ	15*	1				16*
Ansvar & kostnadsfrågor	22*	2		1		25*
Odemokratisk process	39*	1				40*

Tabell 2: Tabellen visar vilka problem som har lyfts fram i utställningsyttrandena liksom hur många privatpersoner, föreningar, myndigheter samt kommunala nämnder som står bakom dessa yttranden (Lindqvist, 2016). * Den höga siffran beror på de 13 och/eller 20 namnunderskrifter som finns i två yttranden.

Många av de yttranden som inkommit i detta skede påminner om de samrådsyttranden som presenterats i avsnitt 5.4 Likaså förefaller de svar som kommunen förmedlar vara samma. För att undvika alltför mycket upprepningar kommer endast de utställningsyttranden och svar från kommunens sida som skiljer sig från samrådsyttranden samt samrådsredogörelsen att presenteras. I tabellen tydliggörs dock samtliga problemområden som har tagits upp i utställningsyttrandena och i föregående avsnitt 5.4 har det redogjorts för hur kommunen har tagit ställning till dessa problemområden.

Yttrandena visar att oron kring konsekvenserna för den kulturhistoriska miljön kvarstår bland två privatpersoner samt *Föreningen Gamla Lund* (Lunds kommun, 2014e:11 & 18). För att uppnå en varsam placering av kontaktledningsstolpar påpekar kommunen att de ska samråda med en byggnadsantikvarks expertis innan genomförande (Ibid:44). *Naturskyddsföreningen* samt 15 privatpersoner håller fast vid åsikten att bussalternativet inte fått lika mycket utrymme. *Naturskyddsföreningen* menar vidare att detta förefaller ”anmärkningsvärt eftersom spårvägsalternativet hela tiden saknat finansiering” (Ibid:8 & 19). *Region Skåne* påpekar även att osäkerheter kring finansiering kvarstår, det vill säga om projektet kommer att finansieras

av den nationella trafikinfrastrukturplanen. Därmed ser de ett behov av att föra en dialog kring hur kommunen på andra sätt kan arbeta med kollektivtrafik för att stärka kunskapsstråket. Kommunen kommenterar dock inte detta närmre (Ibid:4). Att kommunen inte erkänner de brister som visionen och spårvägsprojektet har kan ha medfört att valet av spårvägstrafik har fått fortsatt stöd och inte ifrågasatts i lika stor utsträckning. 13 privatpersoner menar att elbussar är en betydligt bättre lösning. Det förefaller inte lika kostsamt och ger inte samma strukturbildande effekt. Kommunen hävdar dock att en utökad busstrafik inte är förenlig med övriga utvecklingsmål, den är alltför ytkrävande och kan ”inte stärka den förtätning som önskas i staden”. Elbussarna anses dock kunna vara viktiga att beakta i förhållande till utvecklingen av kollektivtrafiken i stadskärnan (Ibid:20-21). Det förefaller otvetydigt huruvida kommunen är redo att överge tanken om spårvägstrafik i stadskärnan eftersom kommunen på ett flertal andra ställen i utlåtandehandlingen inte väljer att besvara kritiken kring eventuell spårvägstrafik i stadskärnan.

Föreningen Gamla Lund anser att hållplatsen bör läggas om till torgets sidor, således påverkar inte Clemenstorgets plataner. Föreningen lyfter även till skillnad från tidigare fram ett förslag till en alternativ spårvägsdragning där inte Sankt Laurentiigatan drabbas. Genom föreslagna lösningar skadas inte de värdena som pekats ut som viktiga i bevarningsprogrammet. Detta med hänsyn till kulturmiljön (Ibid:11-12). Till skillnad från i samrådsredogörelsen argumenterar kommunen för att:

...placeringen på Clemenstorget hänger även ihop med spårgeometrin och placering av växlar. Genom att undvika snäva kurvradier minimeras slitage och oljud i form av gnissel. En placering av hållplats på torgets norra sida kan ej anordnas utan att blockera övriga funktioner kring Lund C. En placering av hållplatsen längs Clemenstorgets norra sida innebär att fler träd behöver fällas än vid en diagonal placering (Ibid:12-13).

Vid en utbyggnad av etapp 3 anser *Föreningen Gamla Lund* även att spårvägen ska dras om och inte gå igenom stadskärnan. Den kritik som har förts fram till etapp 3 har kommunen inte kommenterat. *Föreningen Gamla Lund* framför återigen att alternativ till ledningsstolpar vilka påverkar kulturmiljö mindre bör utredas (Ibid:11-12). Kommunen håller fast vid att det är dyrt, men till skillnad från vad som tidigare sagts ännu inte uteslutit. Det kan vara aktuellt i förhållande till framtida spårvägsdragningar (Ibid:13). *Region Skåne* håller fast vid att en hållplats lokalisering närmre Lund C är att föredra. Kommunen tillägger dock till skillnad från tidigare argumentering att

...placeringen av hållplatsläget närmre det framtida resecentrum har studerats och ej funnits rimligt i sammanhanget då det skulle öka intrånget på torget utan på ett betydelsefullt vis minska gångavståndet till plattformarna (Ibid:4).

Med utgångspunkt i ovan citat går det att tydliggöra hur kommunen i utlåtandehandlingen formulerar nya argument för att stödja valet av spårvägstrafik. Det första argumentet är av en teknisk karaktär vilket gör det svårt för dem utan expertis att debattera. Vidare används värdet kulturmiljö för att ge ytterligare stöd till valet av hållplatsens lokalisering. Ett värde som kommunen är medvetna om att befolkningen håller varmt om hjärtat, med tanke på de flertalet yttrande vad gäller problemområdet kulturmiljö som har inkommit under samrådet.

Yttrandena visar att bullerproblematiken fortfarande oroar 13 privatpersoner, en hyresgästförening samt två nämnder Lunds kommun (Ibid:2, 9 & 19). Kommunen har tillagt att bullerberäkningar kommer att

...utföras i samband med fortsatt utredning och projektering i spårväg tillsammans med möjliga alternativ för bullerdämpning. Efter ett drifttagande av spårvagnsanläggning kommer mätningar och uppföljning att göras för att följa upp att de planerade målen för bullersituationen har uppnåtts (Lunds kommun, 2014e:44).

Problematiken kring vibrationer och elektromagnetiska fält kvarstår bland 13 privatpersoner och en hyresgästförening (Ibid:9 & 19). *MAX IV* anser dessutom att de vibrationsdämpande åtgärderna som nämns i detaljplanen är otillräckliga. Vidare efterfrågar de även ett fortsatt samarbete kring utredningar och hantering kring störningar. De nämner även att ”ju längre bort från anläggningen som spårvägen placeras desto bättre, samtidigt ställer sig verksamheten positiv till kollektivtrafikförsörjning.” Kommunen nämner att ovan kommentarer beaktas i den fortsatta projekteringen och när konkreta åtgärdsförslag är klara fortsätter samarbetet mellan parterna. *ESS* lyfter dessutom återigen frågan kring elektromagnetiska fält. De framför att avskärmning behövs och i detta sammanhang efterfrågas ett gemensamt utrednings- och utvecklingsarbete. Kommunen menar att dialogen kring detta fortsätter när konkreta åtgärdsval har gjorts (Ibid:10-11).

Enligt 22 privatpersoner förefaller det svårt att se vilka justeringar som har gjorts i detaljplanerna efter samrådsskedet. I ett yttrande från en privatperson framkommer det även kritik till samrådsredogörelsens utförande. Förkortningar har gjorts och viktiga resonemang samt kritik mot detaljplanerna har således uteblivit (Ibid:25 & 27). Kommunen menar dock att ”redovisa yttranden i sin helhet blir en ohanterlig mängd text, därför sammanfattar stadsbyggnadskontoret alla inkomna yttranden” (Ibid:29). I ett yttrande från 13 privatpersoner framkommer det dessutom kritik till att detaljplanernas syfte fortfarande inte anses ha uppnåtts, jämförelserna är fortsatt subjektiva och planerna sägs vara missvisande. Utbyggnad av framtida etapper kommer innebära betydligt större intrång på torget än vad planerna redovisar (Ibid:19-21). Ytterligare kritik har framkommit till att beslutet kring hållplatsens lokalisering diagonalt över Clemenstorget har tagits innan detaljplanen har antagits. Kommunen menar dock att denna kritik inte är berättigad.

Beslutet som Kommunstyrelsen tog 2014-04-02 bekräftar ett tidigare beslut som togs 2014-04-03, alltså innan detaljplanerna skickades ut på granskning. Båda besluten är anslagna på kommunens anslagstavla och hemsida enligt Kommunallagen 5 kap 62 paragraf. Ett sådant beslut måste inte följa detaljplaneprocessen, med samråd och granskning. Underlag till besluten presenteras i tjänsteskrivelser som ligger till grund för Kommunstyrelsens beslut. (Ibid:28).

Liknande kritik har framkommit till att gestaltningsprogrammet inte har varit föremål för samråd liksom kostnadskalkyler inte har offentliggjorts. Kommunen menar dock att gestaltningsprogrammet inte ingår i detaljplaneprocessen. Besluten är tagna i kommunstyrelsen och anslaget på kommunens anslagstavla och hemsida enligt kommunallagen. Vad gäller kostnadskalkyler behöver dessa inte redovisas i detaljplan, det behöver endast framkomma vilka kostnader som finns samt vilka som bär ansvar för dessa

(Ibid:29). Ovan nämnda resonemang tyder återigen på krocken mellan den deliberativa och representativa demokratin. Planeringen har olika förhållningssätt till deltagande och beslutsfattande i olika skeden av planeringsprocessen vilken skapar en förvirring kring befolkningens formella *handlingsförmåga* i planeringen.

I förhållande till utlåtandehandlingen är det möjligt att tydliggöra hur kommunen återigen är mer tillmötesgående till de problemområden som ryms inom ramarna för visionen och de strategier som har formulerats. Det vill säga problemområdena buller, vibrationer och elektromagnetiska fält. För den kritik som inte ryms inom ramarna för visionen och strategierna hänvisar kommunen till fakta. Till skillnad från tidigare hänvisar kommunen dock till fakta av mer teknisk karaktär liksom byggnadsantikvarieexpertis. I likhet med tidigare hävdar de även att de beslut som det framkommer kritik emot är förankrade bland befolkningen via den demokratiska representativiteten. Detta är formellt sett rätt men det är möjligt att ifrågasätta varför befolkningen ska delta om de i slutändan ändå inte kan påverka några beslut. Till skillnad från hur kommunen har besvarat samrådsyttrandena finns det dock i utlåtandehandlingen svar från kommunens sida som tyder på att det finns en möjlighet att de kan överge tanken om spårvägstrafik i stadskärnan. Om detta är fallet kan det tyda på att befolkningens kritik har fått gehör.

5.6 Överklaganden

Länsstyrelsens beslut om att anta *detaljplanen för spårväg Clemenstorget-Bredgatan* har överklagats av 14 privatpersoner med anledning att processen ansetts vara odemokratisk och viss information inte publicerats eller överhuvudtaget offentliggjorts. Enda sättet att påverka planen anses vidare vara genom att överklaga. Vidare hävdar dem att hänsyn ej har tagits till kulturmiljön eller de försämrade kommunikationerna som planen medför och alternativa transportlösningar anses inte ha utretts i lika stor utsträckning som spårvägstrafik. Vidare anses inte kommunen analysera eventuella olycksrisker och åtgärder för att minska denna problematik presenteras inte. Uppdelningen i 6 detaljplaner anses dessutom inte bidra till någon helhetssyn, det sägs snarare vara ett sätt för att kommunen ska begränsa enskilda sakägares möjlighet att påverka valet av transportlösning. Vidare lyfts ett effektiviserat bussystem fram som en lämpligare lösning än spårvägstrafik. Slutligen anses planen missvisande eftersom kommunen inte presenterar de omfattande ingrepp på kulturmiljön som framtida utbyggnadsetapper medför. Utbyggnaden av etapp 3 medför exempelvis ett betydligt större intrång på torget än vad som har redovisats i detaljplanen. Med utgångspunkt i ovan resonemang efterfrågas en folkomröstning. Tingsrätten har valt att begära avslag och därefter har tingsrättens beslut överklagats i Hovrätten vilka beslutade att inte begära prövningstillstånd. *Detaljplanen för spårväg Norr om Solbjersvägen-Odarslövsvägen* har även överklagats av 3 privatpersoner med samma motivering som överklagandet kring *detaljplan för spårväg Clemenstorget-Bredgatan*. Tingsrätten har liksom ovan valt att begära avslag och beslutet har därefter överklagats till Hovrätten vilka inte valde att begära prövningstillstånd (Växjö Tingsrätt, 2015a & 2015b). I överklagandena lyfts mer eller mindre samtliga problemområden som har kunnat utläsas i samrådsyttrandena. Att befolkningen har

valt att överklaga detaljplanerna tydliggör hur pass omfattande motsättningen mellan befolkningen samt den vision och strategier som kommunen förespråkar är.

6. Diskussion och slutsats

Diskussionerna och slutsatserna är strukturerade i rubriker vilka grundar sig i de frågeställningar som har formulerats i inledningen. Inledningsvis diskuteras och besvaras studiens underfrågeställningar och avslutningsvis studiens huvudsakliga frågeställning.

6.1. Brunnskögs vision, dess utformare och stöd

Brunnskögs vision (världens främsta forsknings- och innovationsmiljö) och de strategier som har formulerats inom ramarna för visionen är en del av en *tankefigur* som uttrycker behovet av att Lund ska utvecklas ytterligare som forsknings- och innovationsstad. I förhållande till ”strategierna för en sammankopplad stad” framkommer det även att spårvägstrafik utgör det mest attraktiva och hållbara transportalternativet och anses passa befolkningens livsstil väl. Det går att tydliggöra hur olika aktörer utöver kommunen stödjer visionen och de strategier som har formulerats. *ESS* och *MAX IV* understryker att spårvägen kommer att vara en viktig framgångsfaktor för Brunnskög och forskningsanläggningarna samt för att uppnå den gemensamma ambitionen om ett hållbart forskningsområde. *Länsstyrelsen* påpekar även att spårväg medför förbättringar kring miljö och folkhälsa. *Trafikverket* däremot understryker att de är positiva till spårvägsprojektet och *Region Skåne* hävdar att spårväg är ett högkvalitativt kommunikationssätt. Samtliga aktörer visar sitt stöd till visionen och/eller spårvägsprojektet genom att fälla värdeomdömen vilket enligt Asplunds resonemang kring *tankefigurer* är ett sätt att stärka en *tankefigur* ytterligare.

Inom ramarna för denna studie går det dock inte att fastslå vilket inflytande ovan nämnda aktörer har haft i visions- och strategiarbetet. Det går enbart att utläsa att de stödjer visionen och ”strategierna för en sammankopplad stad”. *MAX IV* och *ESS* nämner dock att Lunds kommun har varit ett stort stöd för deras verksamhetsetablering och möjliggjort etableringen av verksamheterna längs Kunskapsstråkets förlängning. Kommunens samarbete med *ESS* och *MAX IV* skulle kunna symbolisera övergången till *governance* vilket enligt Åström, Granberg, Nussil och Heinrichs karaktäriseras av ett mer inkluderande och interaktivt samarbete där offentliga och privata intressen tillsammans formar strategiska vägval och beslut. Visionens och strategiernas fokus på det arbetet som dessa verksamheter bedriver tyder på att relationen mellan kommunen och dessa företag kan vara marknadsbaserad. *ESS* och *MAX IVS* värderingar och normer kan således ha *institutionaliserats* i den kommunala verksamheten och färgat den vision samt de strategier som har formulerats liksom begränsat möjligheten övriga *tankefigurer* att implementeras. Som tidigare sagts framkommer det inte huruvida detta är fallet inom ramarna för det material som har undersökts, men det förefaller ändå intressant att diskutera det närmre i förhållande till de övriga frågeställningarna.

Det nära samarbetet med forskningsanläggningarna *ESS* och *MAX IV* kan även vara en taktik från kommunens sida i hopp om att stärka Lunds historiska identitet som ”kunskaps- och innovationsstad”. Likheter kan tydliggöras i förhållande till Pierres *governancemodell corporatist governance*. Genom att föra nära samarbete med privata aktörer har organisationer som syfte att säkerställa att de privata aktörernas intressen färgar den politik som bedrivs. Kommunen är möjligtvis medveten om att spårvägsprojektet medför vissa problem för *ESS*

och *MAX IV*. Att involvera dessa nyckelaktörer från start kan därmed ha varit nödvändigt för att kunna genomföra projektet. Kommunen kan även ha valt att samarbeta med företagen i syfte att uppnå ekonomisk tillväxt. Etableringen av *ESS* och *MAX IV* sägs nämligen medföra fler arbetstillfällen och därmed skatteintäkter. Vidare hävdar kommunen att etableringen av *ESS*, *MAX IV* och spårväg är en katalysator för övrig utveckling av Brunnsnög. De metoder som enligt Pierre är vanliga för att uppnå ekonomisk tillväxt har dessutom tillämpats i Lunds fall och paralleller kan således dras till *governancemodellen pro growth governance*. Ett stort infrastrukturprojekt i form av spårvägstrafik har påbörjats, kommunen har mobiliserat resurser från *Region Skåne* och den nationella infrastrukturplanen samt utarbetat ett attraktivt varumärke för staden (världens främsta forsknings- och innovationsmiljö) i hopp om att locka ytterligare investeringar.

I såväl visions- och strategiarbetet som i detaljplaneprocessen förefaller utöver politiker även tjänstemän liksom utomstående experter ha fått ett stort utrymme i planeringen med tanke på att de i samarbete har bedrivit studier och utformat plandokument. Några av de utomstående aktörerna som har kunnat identifierats i processen förutom de statliga myndigheterna är *Trivector Traffic AB* samt *SPIS*. Dessa aktörer förefaller ha ett särskilt intresse vid införandet av spårvägstrafik och kan således ha påverkat det politiska utfallet i en viss riktning. Likheter kan tydliggöras i förhållande till Pierres resonemang kring *governancemodellen managerial governance* vilken möjliggör för professionella aktörer att på bekostnad av politikerna få ett större inflytande i planeringen. I vilken utsträckning tjänstemän och utomstående experter har påverkat den vision och de strategier som har formulerats framkommer dock inte i det material som har studerats.

Det är möjligt att tydliggöra hur kommunens arbete rör sig bort från en traditionell *governmentmodell*. Forskaren har kunnat åskådliggöra drag av olika *governancemodeller* och kommunens samarbete associeras således inte av några renodlade *governancemodeller*. Detta ger uttryck för en komplex process där en mängd olika aktörer och relationer har en inverkan i den planering som bedrivs.

6.2 Visionens genomsyrande i detaljplanerna

Visionen för Brunnsnög (världens främsta forskningsmiljö) gör sig synlig i detaljplanerna vilka inleds med en presentation av *ESS* och *MAX IVS* betydelse för den framtida utvecklingen av staden. ”Strategierna för en sammankopplad stad” genomsyrar framförallt detaljplanerna eftersom de har som syfte att pröva lämpligheten att anlägga ett attraktivt kollektivtrafiksystem i form av spårväg mellan Lund C och Brunnsnög/*ESS*. Detta tydliggör att den vision liksom de strategier som har formulerats i förhållande till den strategiska planeringen har *institutionaliserats* i den kommunala verksamheten och påverkar den formella planeringen som bedrivs.

För att stödja valet av spårvägstrafik och hållplatslokalisering hänvisar kommunen till dokument såsom *Strukturplan för kunskapsstråket*, *Fördjupning av översiktsplan för Brunnsnög* samt *Ramprogram Lund C*. För att uppnå de strategier och mål som formulerats i dessa dokument hävdar kommunen att spårvägstrafik liksom vald hållplatslokalisering är

nödvändig. Genom ett attraktivt och hållbart kommunikationssätt anser sig kommunen uppnå målet om att en tredjedel av resorna ska ske kollektivt. Vidare anses valet av spårvägstrafik skapa större förutsättningar för förtätning. Valet av hållplatslokalisering diagonalt över Clemenstorget anses underlätta möjligheten för bytesresor och sägs därmed bidra till en bättre tillgänglighet. Likaså menar kommunen att valet av hållplatslokalisering bidrar till ett mindre intrång på stadens kulturmiljö eftersom färre träd behöver fällas. Detta tydliggör i likhet med Albrechts och Mukhtar-Landgrens resonemang hur kommunen i förhållande till valet av spårvägstrafik hänvisar till övriga studier, dokument och mål som har formulerats inom ramarna för visionen för att rättfärdiga och legitimera de vägval och beslut som har tagits. Vidare associerar kommunen visionen och strategierna med positivt laddade värdeomdömen så som ”attraktiv”, ”hållbart”, ”tillgänglighet”, ”förtätning” och ”kulturmiljö” vilket enligt Asplunds resonemang kring *tankefigurer* är ett sätt att stärka en *tankefigur* ytterligare. Kommunen hänvisar även till övriga lyckade spårvägsprojekt i Europa vilket liksom ovan även kan vara en metod för att stärka en *tankefigur* ytterligare.

Det går även att tydliggöra att ”strategierna för en sammankopplad stad” har påverkat miljökonsekvensbeskrivningen i stor utsträckning med tanke på att övriga transportalternativ inte får lika mycket analys- och utredningsutrymme som spårvägstrafik. Spårvägen lyfts även fram till fördel framför övriga alternativ vilka presenteras med en mer negativ karaktär. Exempelvis sägs inte en utökad busstrafik kunna bidra med samma förutsättningar för förtätning som spårvägstrafik. Vidare förefaller en hel del kritik som finns gentemot spårvägstrafik ha uteslutits. Kommunen har exempelvis inte diskuterat problemområdena tillgänglighet och framkomlighet, olyckor och säkerhet samt ansvar och kostnadsfrågor särskilt djupgående. Att kommunen har drivit visionen och spårvägsprojektet samt blundat för ovanstående problemområden visar hur det omfattande stödet bakom en *tankefigur* och fällandet av värdeomdömen kan bidra till att en *tankefigur* stärks ytterligare. Om kommunen inte varit lika positiva till Brunnskögs utveckling samt valet av spårvägstrafik och istället erkänt de brister som finns kanske *tankefiguren* inte hade ansetts lika angelägen. Därmed skulle möjligtvis inte heller spårvägsprojektet kunna genomföras. Att visionen och ”strategierna för en sammankopplad stad” har fått så pass mycket utrymme i detaljplanerna och miljökonsekvensbeskrivningen liksom att övriga intressen har uteslutits tydliggör även att kommunen inte har valt att frilägga den dominerande *tankefiguren* för att öppna upp för andra alternativa sätt att se på verkligheten.

6.3 Visionens förankring bland befolkningen

I flera av de yttranden som har inkommit liksom i överklagandena verkar privatpersoner och föreningar indirekt kritiska till visionen samt ”strategierna för en sammankopplad stad”. De anser bland annat att det inte är nödvändigt att Lund ska växa ytterligare. Dessutom understryker de att den statistik som kommunen baserar den framtida utbyggnaden i Brunnskög på är realistisk. Etableringen av *ESS* förefaller dessutom osäker då det saknas finansiering. Befolkningen menar även att spårvägen inte är nödvändig då resandet och utbyggnaden inte kommer öka i den takt kommunen förmedlar. Vidare anses spårvägstrafiken endast gynna 10 % av befolkningen samtidigt som kommunikationerna i stadskärnan kommer

att försämrats. Befolkningen uttrycker ett behov av att prioritera andra värden så som stadskärnan och kulturmiljön framför utbyggnaden av Brunnsög och/eller utveckla alternativa transportlösningar. Med utgångspunkt i ovanstående argument är det möjligt att tydliggöra en motsättning mellan kommunens fokus på expansion och utbyggnad samt befolkningens behov av att fokusera på den befintliga befolkningen och dess intressen. Denna motsättning tyder på att visionen och de strategier som har formulerats inte är förankrade bland den befolkning som har yttrat sig. I förhållande till de 160 000 invånare som bor i Lund är dock antalet invånare som har yttrat sig få. Det gör det svårt att dra några slutsatser kring om visionen och strategierna är förankrade bland befolkningen överlag. Det är emellertid möjligt att ifrågasätta huruvida de lundaborna som har yttrat sig är negativa till själva visionen, strategierna eller enbart reagerar på mark- och bebyggelseförändringar i sin närhet. Mestadels av kritiken riktas nämligen mot den påverkan som spårvägstrafiken har på privatpersonernas närmiljö. Det kan tyda på att befolkningen nödvändigtvis inte har något emot visionen utan snarare ”strategierna kring en sammankopplad stad”. Att befolkningens kritik främst berör frågor kring närmiljön kan även tyda på att de nödvändigtvis inte har något emot visionen och strategierna utan snarare reagerar på mark- och bebyggelseförändringar i sin närhet. Skulle spårvägen förläggas annorlunda är det möjligt att ett flertal privatpersoner inte skulle välja att yttra sig överhuvudtaget.

Ovanstående resonemang tydliggör problematiken kring att analysera förhållandet mellan planering på en översiktlig och detaljerad nivå. Befolkningen uttrycker sig inte särskilt negativa till visionen, utan främst de strategier som visionen har mynnat ut vilka berör mark- och bebyggelsefrågor i befolkningens närhet. Befolkningen verkar således inte förstå visionen och strategiernas betydelse i förhållande till den formella planeringen förens dessa påverkar mark- och bebyggelseförhållandena i deras närmiljö. Befolkningens ointresse kring översiktliga frågor gör det därmed svårt att dra några slutsatser kring huruvida visionen och strategierna är förankrade bland befolkningen.

I de yttranden och överklaganden som har studerats riktas även kritik till kommunen för att detaljplaneringsprocessen liksom visions- och strategiarbetet inte har varit föremål för deltagande och inflytande. Därmed anses inte heller besluten vara förankrade bland befolkningen, däribland valet av spårvägstrafik samt lokaliseringen av hållplats diagonalt över Clemensstorget. Enligt Åströms och Granbergs resonemang kan kritiken mot bristen på demokratiskt inflytande grunda sig i dagens diversifierade samhälle liksom möjligheten till nya kommunikationer vilket medför att befolkningen ställer krav på en mer samtalsorienterad och direkt representation. Ytterligare en anledning till att kritiken mot bristen av demokratiskt inflytande har framkommit kan enligt Mäntysalo et al. bero på att befolkningen är förvirrad över i hur stor utsträckning de kan påverka planeringen. Detta eftersom lagstiftningen visar ambitioner på såväl deliberativ och representativ demokrati. Det vill säga mer öppna och förutsättningslösa diskussioner samtidigt som de folkvalda har den slutgiltiga beslutande makten. Yttrandena tyder på att det förefaller finnas en viss förvirring från befolkningens sida då de verkar övervärdera sin formella rätt till inflytande i detaljplanerna.

Med utgångspunkt i de *governancemodeller* som har kunnat appliceras på det fall som studeras menar Pierre att det finns en risk att möjligheten till deltagande begränsas. Organisationers fokus på ekonomiskt tillväxt, tids- och kostnadseffektivitet samt de privata och professionella aktörernas ökade makt på bekostnad av politikerna kan medföra att befolkningens deltagande hamnar i skymundan samt att den demokratiska legitimiteten inte kan tillgodose i lika stor utsträckning. Healey, Nuissl och Heinrichs konstaterar även i sin forskning att det i samband med strategisk planering och involvering av utomstående aktörer i planeringen finns en risk att de demokratiska principerna vad gäller legitimitet, representativitet och pålitlighet överträds. Befolkningens kritik kring detaljplanernas och samrådsprocessens brist på demokratiskt inflytande liksom möjligheten för utomstående aktörer så som *ESS*, *Jernhusen* och *Region Skåne* att påverka planeringen vittnar även om denna problematik. Trots att kommunen hänvisar till att vägval och beslut är förankrade bland befolkningen kan därmed den kritik som framkommer i förhållande till problemområdet odemokratisk process förefalla berättigad. Genom samarbete med utomstående aktörer finns det nämligen en risk att deras intressen och värderingar *institutionaliseras* och begränsar möjligheten för övriga intressen att implementeras. Trots att befolkningen efterfrågar mer effektiva kommunikationer i stadskärnan har spårvägen förlagts till *ESS* och *MAX IV* vilket kan tyda på att dessa aktörer har påverkat politiken i en viss riktning som inte gynnar det allmänna intresset. Enligt Henecke och Khans forskning förefaller det även svårt för kommuner att göra neutrala avvägningar mellan den enskilda och allmänna intresset eftersom de står i beroendeförhållande till de privata aktörernas investeringsvilja. Det tydliggörs dock att kommunen inte är beroende av *ESS* och *MAX IVS* finansiering i spårvägsprojektet vilket kan betyda att de nödvändigtvis inte står i beroendeförhållande till de. Kommunen kan snarare ha valt att involvera dessa aktörer med syfte att stärka kommunens identitet som kunskaps- och innovationsstad. Under informella förhandlingar kan dock vissa krav ha ställts på kommunen vilket inverkar i de beslut som fattas.

6.4 Förskjutningar i detaljplanerna

En av de diskussioner som under och efter samrådsprocessen har varit mest omfattande berör kulturmiljön. Vad gäller kritiken kring ledningsstolparnas negativa inverkan på kulturmiljön ska kommunen placera dessa varsamt. Detta anses fortfarande problematiskt efter samrådskedet och kommunen tillägger därmed att kommunen ska samråda med en byggnadsantikvarns expertis innan genomförande. I den kritik som har framkommit till lokalisering av hållplats hänvisar kommunen till det politiska inriktningsbeslut som har tagits. Ett beslut som grundar sig i möjligheten till enkla och trygga kollektivresor. För att kompensera för ianspråktaganden av Clemenstorget ska torget utvecklas. Vad denna utveckling innebär förklaras inte närmre utan kommunen hänvisar till *Ramprogram för Lund C* samt det gestaltningsprogram som har utarbetats. Ovan resonemang tydliggör hur kommunen hänvisar till expertkunskap för att begränsa kritiken kring spårvägens negativa effekter på kulturmiljön. Vidare hänvisar även kommunen till visionen och strategierna för att legitimera de beslut som fattas. ”Strategierna för en sammankopplad stad” uttrycker bland annat ett behov av ”enkla” bytesresor för att uppnå goda kommunikationer till och från Brunnsög vilket rättfärdigar valet av hållplatslokalisering. Kommunen förefaller dock

medveten om att framtida etapputbyggnader medför ett betydligt större intrång på Clemenstorget och en framtida etapputbyggnad tillåts därmed inte i detaljplanen i dagsläget. Detta konstaterande i kombination med att en nämnd som framför kritik kring spårvägens negativa inverkan på kulturmiljön skulle kunna tyda på att det råder spänningar i förhållande till spårvägsprojektet inom den kommunala organisationen. Kritiken kring hållplatsens lokalisering kvarstår även efter samrådsskedet. För att försvara valet av hållplats lyfter kommunen fram nya argument av teknisk karaktär. Vidare hävdar kommunen att alternativa hållplatser anses inverka desto mer negativt på kulturmiljön. Genom att hänvisa till tekniska problem blir det svårt för dem utan expertis att debattera. Vidare är kommunen efter inkomna samrådsyttranden troligtvis medveten om att befolkningen värderar kulturmiljön högt. Kommunens argumenteringar är således taktiska och kan ha använts i syfte att motverka kritik och skapa ytterligare stöd kring valet av hållplatslokalisering.

Det andra problemområdet som har varit resultat för omfattande diskussioner är tillgänglighet och framkomlighet. Några privatpersoner menar att det inte finns ett behov av spårvägstrafik då resandet och utbyggnaden av Brunnsberg inte anses öka i den takt som kommunen beskriver. Kommunen står dock fast vid att resandet kommer att öka med hänvisning till den resandeprognos som tagits fram av SPIS. SPIS är en organisation med särskilt intresse av spårvägstrafik och denna prognos förefaller därmed subjektiv. Det tydliggör hur kommunen hänvisar till fakta som har formulerats inom ramarna för visionen för att legitimera vägval och beslut. För att bemöta kritiken kring spårvägsprojektets negativa inverkan på den centrala handeln och servicen säger sig kommunen påbörja en utredning och inventering av busstrafiken i stadskärnan. Vidare så ska även eventuella ersättningshållplatser för de hållplatser som dras in i samband med spårvägsprojektet studeras. Den kritik som har fått gehör ryms endast inom ramarna för den vision och de strategier som kommunen har formulerat. Inventeringen av busstrafiken i stadskärnan liksom studierna över ersättningshållplatser påverkar nämligen inte visionens och strategiernas genomförbarhet. Övrig kritik inom problemområdet tillgänglighet och framkomlighet som inte ryms inom ramarna för visionen och strategierna, så som valet av spårvägstrafik samt lokalisering av hållplats, avvisas däremot med hänvisning till fakta och med argument av att besluten är förankrade genom den representativa demokratin. Till skillnad från i samrådsredogörelsen påpekar kommunen på ett ställe i utlåtandehandlingen att eventuella elbussar kan studeras närmre i förhållande till stadskärnan. Det skulle kunna innebära att befolkningens kritik har fått genomslag och att kommunen är beredd på att överge tanken kring spårvägstrafik i stadskärnan. Det skulle kunna tyda på att det inom ramarna för en visionsstyrd planering kan vara möjligt för befolkningen att påverka markanvändningen och den slutgiltiga bebyggelsen. Vidare kan kommunens varierade förhållningssätt till spårvägstrafik även tyda på att ”strategierna kring en sammankopplad stad” inte är förankrade inom den kommunala organisationen. Med tanke på att fyra nämnder i Lunds kommun förefaller kritiska till spårvägsprojektets negativa inverkan på kulturmiljön samt kommunikationsmöjligheterna i staden skulle detta kunna vara fallet. Det varierade förhållningssättet till spårvägstrafik kan dock även vara ett resultat av att visionen samt strategierna främst fokuserar på utvecklingen av Brunnsberg och etablering av spårväg i de övriga delarna av staden förefaller därmed inte lika prioriterat.

Ytterligare en diskussion som har varit omfattande berör samrådsprocessens och detaljplanernas brist på demokratiskt inflytande. Befolkningen anser att möjligheten till insyn och påverkan har varit begränsad. Vidare anser de att beslut kring valet av spårvägstrafik och hållplatslokalisering har tagits i förväg vilket medför att besluten inte är förankrade bland befolkningen. Kommunen menar dock att planerna har funnits tillgängliga på stadsbyggnadskontoret, stadsbiblioteket samt internet. Detta tyder på att möjligheten till insyn har funnits men att kommunen har varit dåliga på att informera, vilket kan ha begränsat befolkningens möjlighet att påverka tidigare vägval och beslut. För att försvara kritiken kring att besluten inte förefaller förankrade understryker kommunen att besluten är tagna av folkvalda och är således förankrade bland befolkningen. Kommunen påpekar vidare att de beslut som har fattats kring valet av spårvägstrafik samt lokalisering av hållplats inte måste följa detaljplaneprocessen genom samråd och granskning. Kommunen menar även att gestaltningsprogrammet inte ingår i detaljplaneprocessen och vad gäller kostnads kalkyler hävdar kommunen att dessa inte behöver offentliggöras i detaljplanen. Detta tyder återigen på att kommunen har varit dålig på att informera befolkningen vilket begränsar befolkningens möjlighet att påverka tidigare beslut samt att bedöma spårvägsprojektets lämplighet. I detta sammanhang tydliggörs även som Mäntysalo et al., Henecke, Khan och Strömgren talar om krocken mellan den deliberativa och representativa demokratin. I vissa fall ställer lagen krav på deltagande i beslutsfattandet och i andra fall har de folkvalda beslutsmakten. Detta skapar förvirring bland befolkningen då de inte är medvetna om i vilken utsträckning de har en möjlighet att påverka planeringen. Vidare förefaller möjligheten till inflytande i den formella processen fortfarande begränsad trots att lagen har deltagardemokratiska ambitioner. Trots att befolkningen har hävdat enskilda intressen liksom överklagat detaljplanerna har några strukturella och strategiska ändringar inte skett, vilket enligt Shipley, John, Henecke och Khans forskning förefaller vara en generell trend. De enskilda intressena avvisas med anledning av att kommunen anser att de vägval och beslut som ryms inom detaljplanerna gynnar det allmänna intresset. Att kommunen hänvisar till att beslut är förankrade genom den representativa demokratin är formellt sätt rätt men det är i likhet med Newman möjligt att ifrågasätta varför befolkningen ska delta om de i slutändan ändå inte har en möjlighet att påverka några beslut. Det är dock möjligt att konstatera att detaljplanerna har varit resultat för mindre justeringar och fördjupade resonemang. Vissa problemområden har bemötts mer positivt och fått mer utrymme i detaljplanerna samt inom det fortsatta kommunala arbetet. Det gäller som tidigare sagts problemområdet tillgänglighet och framkomlighet. Problemområdena buller, vibrationer samt elektromagnetiska fält har även kompletterats med utomstående studier, uppföljningar, justeringar samt fördjupade resonemang kring problematik och eventuella åtgärder. Trots att vissa övriga problemområden har lika många eller till och med fler representanter har inte dessa påverkat detaljplanerna i lika stor utsträckning. Det tyder på en hierarkisk relation mellan aktörer respektive problemområden. Kommunen är till synes mer tillmötesgående till de aktörer vars intressen ryms inom visionen och de strategier som har formulerats.

6.5 Befolkningens handlingsförmåga

Liksom Henecke och Khan hävdar i sin forskning kring medborgardeltagande kan man i Lunds fall tydliggöra att det finns ett gap mellan retorik och praktik vad gäller befolkningens möjlighet till inflytande i planeringen och det faktiska byggandet. Kommunen menar att befolkningen har involverats men den kritik som har inkommit under och efter samrådsskedet tyder på att möjligheten till deltagande och inflytande har varit begränsat. Forskaren har även tydliggjort att befolkningen endast har haft en möjlighet att yttra sig i förhållande till färdiga planer i samråds- och utställningsskeden. Planer där viktiga strategiska vägval och beslut redan är tagna. Exempelvis har valet av spårvägstrafik liksom hållplatslokalisering redan gjorts. Vidare har den kritik som framkommit i förhållande till detaljplanerna enbart lett till att kommunen har genomfört mindre justeringar och fördjupade resonemang samt startat upp ett fåtal utomstående studier. Forskaren har även kunnat utläsa att den kritik som har fått gehör enbart ryms inom ramarna för den vision och de strategier som har formulerats. Kommunen avvisar enskilda intressen genom att hävda att den vision och de strategier som har formulerats anses gynna det allmänna intresset. Den strategiska planeringen och den användandet av visioner och strategier verkar således begränsa befolkningens möjlighet till inflytande i detaljplaneskedet.

Att enbart den kritik som ryms inom ramarna för visionen och de strategier som har formulerats har fått gehör tyder som tidigare sagts på en hierarkisk relation mellan aktörer respektive problemområden. Visionen, strategierna och de aktörer som står bakom dessa sätter ramarna för *handlingsförmågan* vilket resulterar i att övriga aktörer och deras intressen utesluts. I förhållande till den kritik befolkningen förde fram till framtida spårvägstrafik i stadskärnan besvarade dock kommunen på ett ställe att eventuella elbussar skulle studeras närmre i förhållande till stadskärnan. Det kan innebära att kommunen är beredd på att överge tanken kring spårvägstrafik i stadskärnan. Om detta är fallet skulle det kunna tyda på att det inom ramarna för en visionsstyrd planering finns en möjlighet för befolkningen att påverka markanvändningen och den slutgiltiga bebyggelsen. Det varierade förhållningssättet till spårvägstrafik i stadskärnan kan dock även vara ett tecken på att visionen och strategierna inte är förankrade inom den kommunala organisationen samt att kommunen inte prioriterar att införa spårvägstrafik i övriga delar av staden. Om någon utav ovan anledningar är fallet har nödvändigtvis inte befolkningen någon makt att påverka markanvändningen och den slutgiltiga bebyggelsen inom ramarna för en visionsstyrd planering.

I förhållande till de yttranden som framfört kritik kring samrådsprocessen brist på deltagande och inflytande är det dock möjligt att tydliggöra att befolkningen har en föreställning om direktdemokrati som krockar med den representativa demokratin. Befolkningen anser sig ha en större *handlingsförmåga* än vad de formellt sätt har rätt till i planeringen. Lagens varierade förhållningssätt till deltagande och inflytande kan vara en bidragande orsak till befolkningens oklarhet kring deras formella rätt att påverka planeringen. Förvirringen kan även bero på att kommunen inte har varit tillräckligt tydlig kring befolkningens formella möjlighet till deltagande och inflytande i planeringen. Att kommunen involverar befolkningen i planeringen men inte tar hänsyn till den kritik som framkommer skapar en irritation. Kommunen skapar genom sitt otydliga förhållningssätt till deltagande och inflytande orealistiska förhoppningar

bland befolkningen. Befolkningen anser sig kunna påverka detaljplanerna mer än vad de har formell rätt till vilket resulterar i en hel del ”oberättigad” kritik, som kommunen själv uttrycker det. Det är å andra sidan möjligt att ifrågasätta varför kommunen väljer att involvera befolkningen om de i slutändan ändå inte har någon möjlighet att påverka de beslut som fattas. En anledning kan vara att det förefaller vara komplext för kommunen att förhålla sig till lagens varierade förhållningssätt till demokratimodeller. Samtidigt som de uppmanas involvera befolkningen och låta de påverka planeringen ska de ha allmänheten i åtanke. Genom att i större utsträckning ta hänsyn till enskilda intressen kan dock det allmänna intresset äventyras. Kommunen måste därmed göra noggranna avvägningar för att den planering som bedrivs ska vara representativ. Något som förefaller lättare sagt än gjort.

Det kan som tidigare nämnts möjligtvis förefallit problematiskt för kommunen att göra neutrala avvägningar eftersom de för nära samarbete med *ESS* och *MAX IV*. Deras värderingar och intressen kan således ha *institutionaliserats* och färgat den vision samt de strategier som har formulerats vilket kan ha begränsat möjligheten för de övriga aktörernas intressen att implementeras. *ESS* och *MAX IV* kan således ha satt ramarna för *handlingsförmågan* vilket har resulterat i att befolkningen och deras intressen exkluderats. Detta skulle kunna vara troligt med tanke på att visionen och strategierna fokuserar på det arbete som dessa verksamheter bedriver liksom eftersom kommunen är mer tillmötesgående till de problemområden (vibrationer och elektromagnetiska fält) som dessa aktörer framför. Vidare verkar tillväxt vara något som kommunen värderar högt och som går före övriga värden. Det behöver därmed nödvändigtvis inte vara så att *ESS* och *MAX IV* har påverkat det politiska utfallet i någon större utsträckning utan kommunen kan ha valt att involvera dessa aktörer i hopp om att de ska stärka visionen ytterligare. Kommunens fokus på ekonomisk tillväxt kan således även ha begränsat befolkningens *handlingsförmåga*. Det tydliggör isåfall återigen spänningen mellan den rationella och demokratiska legitimitetsgrunden i enlighet med den forskning som Mukhtar-Landgren har gjort. Visionens fokus på tillväxt och involverandet av utomstående aktörer i visionsarbetet tyder på att visionen är rationellt legitimerad. En vision som är rationellt legitimerad kan enligt Mukhtar-Landgrens forskning begränsa befolkningens möjlighet till inflytande i planeringen, vilket även befolkningens kritik kring bristen på deltagande och inflytande i detta fall tyder på.

För att befolkningen ska få en större möjlighet att påverka markanvändningen och den slutgiltiga bebyggelsen bör enligt Henecke och Khan befolkningen kunna vara delaktiga i dialoger där de har en större formell rätt att ta initiativ. Kommunen måste således enligt det synsätt som Henecke och Khan representerar involvera befolkningen i större utsträckning och låta dem påverka vägval och beslut. Utifrån denna studie tydliggörs även behovet av att kommunen ska vara tydlig kring vilka frågor befolkningen har en möjlighet att påverka för att befolkningen inte ska ha några orealistiska förhoppningar. Studien tydliggör även att befolkningen bör vara delaktig i utformandet av visionen och strategierna eftersom dessa förefaller vägledande i den formella planeringen. Om befolkningen är delaktiga och aktiva redan i detta skede skulle de i större utsträckning kunna påverka den *tankefigur* som har *institutionaliserats*. Detta skulle i sin tur kunna inverka positivt på deras *handlingsförmåga* i planeringen. Att Lunds kommun ska bli bättre på att involvera och informera befolkningen

kan således vara ett led i rätt riktning. Med utgångspunkt i Mäntysalos et al. resonemang kan en lösning dessutom vara att acceptera de olika demokratiska förhållningssätt som lagen ger uttryck för samt utveckla planeringsmetoder för att integrera de olika demokrati- och legitimitetsgrunderna i större utsträckning. Detta förefaller dock lättare sagt än gjort. I samband med ett ökat deltagande i planeringen är det emellertid viktigt att problematisera huruvida den demokratiska representativiteten sätts på prov. Syrett, Sepulveda och Lake konstaterar nämligen att involverandet av aktörer är en komplex process. Det finns studier som visar på att involverandet av utomstående aktörer snarare medför att orättvisa förhållande reproduceras och stärks ytterligare. Om kommunen inte hanterar de legitimitetsproblem som medförs i samband med ett ökat deltagande skulle således befolkningens möjlighet att påverka markanvändningen och den slutgiltiga bebyggelsen inom ramarna för en visionsstyrd planering kunna begränsas ytterligare.

7. Avslutande reflektioner

Den teori och det teoretiska ramverk som har formulerats har fungerat bra att använda som utgångspunkt i insamlandet av empirin liksom under analysen. Vissa teoretiska resonemang och begrepp har dock varit svåra att använda vilket diskuteras närmre i detta avsnitt.

Teorin kring *governance* liksom *governancemodellerna* förefaller ha varit användbara och har fungerat som en bra grund i arbetet. Med utgångspunkt i det material som har studerats har ett samarbete mellan kommunen och utomstående aktörer så som befolkningen, *ESS*, *MAX IV*, *Trafikverket*, *Region Skåne*, *Länsstyrelsen*, *SPIS* och *Trivector Traffic AB* kunnat tydliggöras. Samtliga relationer har dock inte kunnat analyseras lika utförligt med tanke på att det empiriska materialet inte har varit tillräckligt djupgående. Relationen mellan kommunen och befolkningen förefaller dock ha kunnat utläsas relativt tydligt. Vidare har forskaren kunnat utläsa att det finns någon typ av intressegemenskap mellan kommunen och de övriga aktörerna, men om och hur dessa relationer har inverkat i den planering som bedrivs har inte forskaren kunnat dra några slutsatser kring. En relation som forskaren ser ett särskilt behov av att studera närmre är bland annat relationen mellan kommunen samt *ESS* och *MAX IV*.

Med tanke på att det empiriska materialet inte har varit tillräckligt djupgående har det även varit svårt att använda delar av Nuissl och Heinrichs analysverktyg. Det finns säkerligen en mängd andra *aktörer* vilka är relevanta för forskningsfrågan men som inte har synliggjorts inom ramarna för det material som har studerats. Forskaren har relativt tydligt kunna utläsa relationen mellan befolkningen och kommunen men vilka *relationer* som föreligger med övriga aktörer har varit svårt att utläsa. Vidare har det varit svårt att använda begreppen *institutionella ramverk* och *beslutprocesser*. Forskaren har kunnat tydliggöra att den strategiska planeringen som inte är reglerad i lagstiftningen påverkar den formella planeringen som bedrivs. Visionen och strategierna har *institutionaliserats* i den kommunala verksamheten och verkar vägledande i den fortsatta planeringen. Forskaren har inte kunnat dra några slutsatser kring hur *beslutsprocessen* har sett ut. Det material som har studerats tyder dock på att befolkningen har haft en begränsad möjlighet till inflytande i de beslut som har fattats. Besluten förefaller dock förankrade bland befolkningen genom den representativa demokratin. Det finns dock en möjlighet att utomstående aktörer så som *ESS* och *MAX IV* kan ha haft en inverkan i de beslut som fattats vilket kan ha missgynnat allmänna intresset. Dessa informella processer och ramverk har dock inte kunnat studeras närmre med tanke på att de empiriska materialet inte har varit tillräckligt djupgående.

Med utgångspunkt i det material som har studerats går det att dra slutsatsen kring att kommunens visionsstyrda planering begränsar befolkningens *handlingsförmåga*. Befolkningens deltagande i visions- och strategiutformandet har varit begränsat men den vision samt de strategier som har formulerats har *institutionaliserats* i den kommunala organisationen samt begränsat befolkningens formella rätt till inflytande i ett senare skede. I materialet har det även kunnat tydliggöras att utomstående aktörer så som *ESS* och *MAX IV* kan ha varit delaktiga i utformandet av visionen och strategierna. Därmed kan även dessa aktörer ha bidragit till att befolkningens *handlingsförmåga* inom ramarna för en visionsstyrd planering har begränsats.

8. Referenslista

Forskningslitteratur

Albrechts, Louis. (2004) Strategic (spatial) planning reexamined, *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol.31, pp. 743-758

Albrechts, Louis. (2010) More of the same is not enough! How could strategic spatial planning be instrumental in dealing with the challenges ahead?, *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol.37, ppp.1115-1127

Allmendinger, Philip (2009) *Planning theory second edition*. Palgrave macmillan: London

Asplund, Johan (1991) *Essä om Gemeinschaft och Gesellschaft*, Elanders Infologistics Väst AB, Mölnlycke Bokförlaget Korpen: Lund

Flyvbjerg, Bent (2006) Five Misunderstandings About Case-Study Research, *Qualitative Inquiry*, vol. 12, no. 2 pp. 219-245

Bryman, Alan (2011) *Samhällsvetenskapliga metoder*, Liber AB: Malmö

Denscombe, Martyn (2009) "*Forskningshandboken -för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*", Studentlitteratur: Lund

Healey, Patsy. (2009) In Search of the "Strategic" in Spatial Strategy Making, *Planning Theory & Practice*, Vol.10, No.4, pp.439-457

Henecke, Birgitta & Khan, Jamil (2002) *Medborgardeltagande I den fysiska planeringen – en demokratiteoretisk analys av lagstiftning, retorik och praktik*, Sociologiska institutionen, Lunds Universitet: Lund

Pierre, Jon (1999) Models of Urban Governance: The Institutional Dimension of Urban Politics, *Urban Affairs Review*.

Pierre, Jon (2011) *The politics of urban governance*, Palgrace Macmillan:UK

Lake, Robert W (2013) "*Planning desire: Participatory planning, governmentality, and construction of the planning subject*", Opublicerat konferensbidrag till AESOP:Dublin

Menno, Huys & Joop, Koppenjan (2010) Policy networks in practice: the debate on the future of Amsterdam Airport Schipol, *The new public governance. Emerging perspectives on the theory and practice of public governance*. Stephen P. Osborne. Routledge: London & New York

Mukhtar-Landgren, Dali (2012) "*Planering för framsteg och gemenskap. Om den kommunala utvecklingsplaneringens idémässiga förutsättningar*". Statsvetenskapliga institutionen:Lund

Mäntysalo, Raine, Jarenko, Karoliina, L.Nilsson, Kristina, Saglie,, Inger-Lise. (2015) Legitimacy of informal strategic urban planning-observations from Finland, Sweden and Norway, *European planning studies*, 23:2, 349-366

Newman, Peter (2008) Strategic Spatial Planning: Collective Action and Moments of Opportunity. *European Planning Studies* Volume 16, Issue 10 1371-1383

Nuissl, Henning & Heinrichs, Dirk. (2011), Fresh Wind or Hot Air – Does the Governance Discourse Have Something to Offer to Spatial Planning?, *Journal of Planning Education and Research*. 31, pp.47-59.

Shiple, Robert (2000). The Origin and Development of Vision and Visioning in Planning. *International Planning Studies*. Vol. 5, No. 2: 225-236

Strömberg, Andreaz. (2007) Samordning, hyfs och reda. Stabilitet och förändring i svensk planpolitik 1945–2005. (Co-ordination, Manners and Order. Stability and Change in Swedish Planning Policy). Acta Universitatis Upsaliensis. *Skrifter utgivna av Statsvetenskapliga föreningen i Uppsala*: Uppsala.

Shiple, Robert & John L. Michela (2006). Can vision motivate planning action? *Planning Practice & Research*. Vol. 21, No. 2: 223-224.

Syrett, Stephen & Sepulveda, Leandro. (2012), Urban governance and economic development in the diverse city. *European Urban and Regional Studies* 19. pp.238-253

Yin, Robert (2007) *Fallstudier: design och genomförande*. Liber: Lund

Åström, Joachim. Granberg, Mikael. (2009) Medborgerligt deltagande och interaktivt beslutsfattande: kontinuitet och förändring inom fysik planering. Hedlund, Gun. Montin, Stig. (red.) *Governance på svenska*. Santérus Academic Press, s.159-178.

Tidningsartiklar och internetkällor

Aktion för spårvägsfritt Lund (2013) *Öppet brev mot spårvägen*. Sydsvenskan. Elektronisk: <http://www.sydsvenskan.se/lund/oppet-brev-mot-sparvagen/> [2016-02-20]

Cecilia Holm & Charlotte Lundgren (2010) *Dialogen om spårvägen ströks av kommunen*. Sydsvenskan. Elektronisk: <http://www.sydsvenskan.se/asikter/dialogen-om-sparvagen-stroks-av-kommunen/> [2016-02-20]

Lunds kommun (2013d) *Lunds befolkning passerade 116 000 under 2015*. Elektronisk: <http://www.lund.se/Medborgare/Kommun--politik/Kommunfakta/Befolkning/> [2016-06-08]

Kuprijanko, Alexander (2016) *Fullmäktige sa nej – ingen folkomröstning om spårvägen*, Sydsvenskan. Elektronisk: <http://www.sydsvenskan.se/lund/fullmaktige-sa-nej--ingen-folkomrostning-om-sparvagen/> [2016-02-29]

Dokument

Lunds kommun (2011) *Förstudie spårväg Lund C till ESS – ett starkare kunskapsstråk med spår på lundalänken. Förslagshandling.*

Lunds kommun (2012a) *Lund NE/Brunnshög - vision och mål.*

Lunds kommun (2012b) *Trafikstrategi för Lund NE/brunnshög.*

Lunds kommun (2013a) *Fördjupning av översiktsplanen för Lund Ne/Brunnshög.*

Lunds kommun (2013b) *Samrådshandling Detaljplan för spårväg Clemenstorget-Bredgatan i Lund, Lunds kommun.*

Lunds kommun (2013c) *Samrådshandling Detaljplan för spårväg norr om Solbjersvägen - Odarslövsvägen i Lund, Lunds kommun.*

Lunds kommun (2014a) *Antagandehandling planbeskrivning Detaljplan för spårväg Clemenstorget-Bredgatan i Lund, Lunds kommun.*

Lunds kommun (2014b) *Antagandehandling planbeskrivning Detaljplan för spårväg norr om Solbjersvägen - Odarslövsvägen i Lund, Lunds kommun.*

Lunds kommun (2014c) *Miljökonsekvensbeskrivning för spårvägen Lund C-ESS i Lund, Lunds kommun.*

Lunds kommun (2014d) *Samrådsredogörelse.*

Lunds kommun (2014e) *Utlåtande - Detaljplaner för spårväg Lunds C-ESS.*

Växjö Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen (2015a) *Dom – mål nr P 2017-15.*

Växjö Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen (2015b) *Dom – mål nr P 2092-15.*

Samrådsyttranden

Privatperson (2013) Aktililaga 22 15/2012

TeliaSonera ACESS Skanova AB (2013) Aktililaga 23 15/2012

Kraftringen nät AB (2013) Aktililaga 26 15/2012

Privatperson (2013) Aktililaga 27 15/2012

Privatperson (2013) Aktililaga 28 15/2012

Barn- och skolnämnden Lunds kommun (2013) Aktililaga 30 15/2012

Aktion för spårvägsfritt Lund (2013) Aktililaga 31 15/2012

Privatperson (2013) Aktililaga 32 15/2012

Vård- och omsorgsnämnden Lunds kommun (2013) Aktililaga 34 15/2012

Miljönämnden Lunds kommun (2013) Aktililaga 36 15/2012
Trafikverket (2013) Aktililaga 37 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 38 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 39 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 40 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 41 15/2012
Räddningstjänsten Syd (2013) Aktililaga 42 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 43 15/2012
Kultur- och fritidsnämnden Lunds kommun (2013) Aktililaga 45 15/2012
Tekniska nämnden Lunds kommun (2013) Aktililaga 46 15/2012
Bostadsrättsförening (2013) Aktililaga 48 15/2012
Föreningen Gamla Lund (2013) Aktililaga 49 15/2012
Länstyrelsen Skåne (2013) Aktililaga 51 15/2012
Polismyndigheten Skåne (2013) Aktililaga 52 15/2012
Handelsföreningen Lund (2013) Aktililaga 53 15/2012
Bostadsrättsförening (2013) Aktililaga 56 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 57 15/2012
E.O.N (2013) Aktililaga 58 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 60 15/2012
Region Skåne (2013) Aktililaga 61 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 62 15/2012
Naturskyddsföreningen (2013) Aktililaga 63 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 64 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 65 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 66 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 68 15/2012
Privatperson (2013) Aktililaga 69 15/2012

Handikapprådet Lunds kommun (2013) Aktbilaga 70 15/2012
TeliaSonera Acess Skanova AB (2013) Aktbilaga 22 19/2012
Krafringen nät AB (2013) Aktbilaga 25 19/2012
Barn- och skolnämnden Lunds kommun (2013) Aktbilaga 27 19/2012
Vård- och omsorgsnämnden Lunds kommun (2013) Aktbilaga 29 19/2012
Aktion för spårvägsfritt Lund (2013) Aktbilaga 30 19/2012
Miljönämnden (2013) Aktbilaga 32 19/2012
Trafikverket (2013) Aktbilaga 33 19/2012
Privatperson (2013) Aktbilaga 34 19/2012
Räddningstjänsten Syd (2013) Aktbilaga 35 19/2012
Privatperson (2013) Aktbilaga 36 19/2012
Kultur- och fritidsnämnden Lunds kommun (2013) Aktbilaga 38 19/2012
Tekniska nämnden Lunds kommun (2013) Aktbilaga 40 19/2012
Föreningen Gamla Lund (2013) Aktbilaga 41 19/2012
Polismyndigheten Skåne (2013) Aktbilaga 42 19/2012
Handelsföreningen i Lund (2013) Aktbilaga 43 19/2012
E.O.N (2013) Aktbilaga 44 19/2012
Lantmäterimyndigheten (2013) Aktbilaga 45 19/2012
VA SYD (2013) Aktbilaga 49 19/2012
Länsstyrelsen Skåne (2013) Aktbilaga 50 19/2012
Region Skåne (2013) Aktbilaga 51 19/2012
Naturskyddsföreningen (2013) Aktbilaga 52 19/2012
Privatperson (2013) Aktbilaga 53 19/2012
Privatperson (2013) Aktbilaga 54 19/2012
Svenska kyrkan (2013) Aktbilaga 5 19/2012
Handikapprådet Lunds kommun (2013) Aktbilaga 57 19/2012
MAX IV (2013) Aktbilaga 58 19/2012

ESS (2013) Aktililaga 59 19/2012

Figurer

Figur 1: Lunds kommun (2013) *Samrådshandling - Detaljplan för spårväg Clemenstorget-Bredgatan i Lund, Lunds kommun.*

Tabeller

Tabell 1: Lindqvist, Johanna (2016) Problemområden samrådsyttranden. Informationen är hämtad från samtliga samrådsyttranden i förhållande till PÄ 15/2012 & 19/2012.

Tabell 2: Lindqvist, Johanna (2016) Problemområden utställningsyttranden. Lunds kommun (2014) *Utlåtande – Detaljplaner för spårväg Lund C-ESS.*