

moni som hemideal betonades redan vid sekelskiftet av Ellen Key och blev på 1930-talet ett led i fredsfostran. Ännu tydligare framträder det i ungdomsförbundens budskap: Scout-, nykterhets- och idrottsrörelserna byggde på nordiska och internationella kontakter och vid slutet av decenniet blev humanitära uppgifter beredskap inför eventuella krigssituationer. Detta tillhörde 1930-talets vardagliga praktiker men som forskningstema har vardagskulturen tolkats med distans till tiden.

Irene Anderssons slutsatser redovisas i en överskådlig sammanfattning. Hon klargör sammanhang i kvinnors organiserade aktioner mot krig inom en förändringsprocess kopplad till det politiska skeendet 1914–40 och till kvinnors krav på delaktighet i politiska ansvarsområden. Den diakrona studien visar generationsskillnader och varianter av protestaktioner under de år då krigsfaran ryckte allt närmare. Detta väcker frågor om specifikt kvinnliga ställningstaganden och om förändrade genusmönster.

*Ingrid Nordström, Lund*

Sofie Storbjörk: *VÄGSKÅL. Miljöfrågan, subpolitiken och planeringsidealets praktik i fallet riksväg 50*. Tema Vatten i natur och samhälle. Linköpings universitet. 2001. 307 s. ill. English summary. ISBN 91-7373-079-3.

Det övergripande målet för den här avhandlingen är att studera konflikter mellan olika rumsliga visioner och utopier i det mellanrum som uppstår mellan samhällsplaneringens ideal och praktik. Undersökningens specifika fall utgörs av lokaliseringen av ny infrastruktur i form av en ny riksväg till västra Östergötland under 1990-talet. Bakgrunden är de konflikter inte minst ur miljösynpunkt som uppstod och ställde viktiga planeringsfrågor på sin spets.

I samhällsplaneringens rutiner aktualiseras drömmar och intressekonflikter liksom förutsättningar och villkor för miljöpolitiken. Det handlar ofta om svåra avvägningar mellan olika markanvändningsintressen, politikområden och värden.

Avhandlingen handlar alltså om politik och planering, om vad som händer när olika aktörer på olika nivåer, lokalt, regionalt och nationellt skapar olika innehåll i samma rum utifrån motstridiga uppfattningar om hur rummet skall nyttjas ur olika samhällsideal. Två planeringsförutsättningar förs fram som särskilt vikti-

ga, den ena är miljöfrågan och den andra är politikens förändrade villkor. Hållbar utveckling har som begrepp visat sig förrädisk och den representativa demokratins legitimitet har minskat. Syftet är att visa hur de båda förutsättningarna kommer till uttryck i praktiken.

Men avhandlingen har också ett flertal andra syften, som att skapa förståelse för rummets komplexitet. Forskningsfältet är vitt och mångvetenskapligt och tangerar både sociologi och etnologi, kulturgeografi och miljöforskning, forskning om planering och om sociala rörelser. Det här är i bästa mening en tvärvetenskaplig studie, vars centrala problemställning om planeringens villkor och politikens möjligheter berör alla dem som arbetar med sådana frågor både i teorin och i praktiken.

Inledningsvis får vi veta att samhällsplaneringens ideal har förändrats från en tydlig förankring i expertvetande till en öppnare, mer kommunikativ idealbild som betonar demokrati och deltagande. Modernitetens rationalistiska planeringsideal bestod av en apolitisk planerarkår som såg planeringsarbetet som en teknisk process där allt beaktades ur ett centralistiskt sektorstänkande, vilket genomsyrade planeringen och politiken. Ett kritiskt reflekterande över modernitetens synsätt ledde dock under 1960- och 70-talen till förändrade förutsättningar och nya planeringsrutiner. Miljöfrågans etablering ledde bl.a. till skärpt miljölagstiftning, inrättandet av Statens Naturvårdsverk och den fysiska riksplaneringens genomförande och inte minst till att begreppet hållbar utveckling blev ett samhällsmål, vilket i sin tur ledde till att miljöfrågan kom att framstå som en samförståndsfråga. För vägplaneringens del innebar detta, skriver Sofie Storbjörk, att vägbyggen inte enbart skulle vara tekniskt och ekonomiskt optimala utan också politiskt och förhandlingsmässigt möjliga. Vi har att göra med ett planeringsideal i förändring, där planeraren förvandlats från expert till medlare, konstaterar hon, och undrar vilka uttryck detta då tar sig i praktiken kring riksväg 50.

Till sin hjälp för att reda ut planeringens möjligheter och utmaningar utgår hon ifrån två mycket olika teoretiska ansatser. En som vill söka planeringens dolda maktrelationer utan ambitioner att leverera ett nytt planeringsideal och en som står för det nya, kommunikativa planeringsidealet. Här finns emellertid problem i jämförbarheten. Den förra teoretiska skolan som är marxistiskt påverkad representeras av David Harvey, Edward Soja och Henri Lefebvre och den har en mycket tydlig ideologisk inriktning. Alla betonar de vikten av att se rum som sociala, fyllda av ideologi och kamp om

tolkningsföreträden. Den senare teoretiska ansatsen tar inte fasta på någon egentlig skolbildning utan är en pragmatisk planeringsideologi – det kommunikativa planeringsidealet – som arbetar mer normativt. Enligt denna kan planeringen ses som en process av ömsesidigt lärande som kan förändra etablerade maktförhållanden.

Redan i avhandlingens underrubrik finns de fyra teoretiska ingångarna med: 1. miljöfrågan, 2. subpolitiken, hämtad från Beck vars tes går ut på att den effektiva politik som blivit en maktfaktor bedrivs utanför de institutionaliserade ramarna i t.ex. enfrågesammanslutningar som de vi lär känna här. Det är alltså fråga om en ny politisk kultur, där medieuppmärksamhet, personliga kontakter och sådant visat sig mer inflytelserikt än den gängse politiken i den representativa demokratins form. 3. Oavsett vad den här politiken kallas, har den lett till nya planeringsideal och en ny 4. planeringspraktik.

Kampen om rummet förs i en motstridig konfliktladdad planeringsprocess, mellan kommunikativa planeringsideal och praktikens erfarenhetsvärldar. Storbjörk intresserar sig främst för hur miljöfrågan framträder under planeringsprocessens gång.

Avhandlingens metod är kvalitativ och handlar framförallt om texttolkning. Materialet utgörs av alla de handlingar som berör planeringens hanteringar av riksväg 50 under 1990-talet. Här finns också ett stort mediaintervjuer med de berörda aktörerna. Storbjörks analytiska redskap är främst *övertygandets metodik* – ett slags tolkande argumentationsanalys eller retorikanalys, som visar hur rummets innehåll bestäms.

Efter en aptitretande inledning kommer vi in i det här vägprojektets fyra faser, som också är de fyra empiriska avsnitt som utgör kärnan i avhandlingen. Detta är en kumulativ avhandling med ett tydligt processperspektiv – själv kallar Storbjörk det för en löpande kronologisk analys eller en pendling mellan empiriladdad teori och teoriladdad empiri. Vi leds sakta men säkert genom en planeringsprocess samtidigt som vi i undersökningen av densamma leds genom en analytisk process.

I kapitel 3 behandlas det konkreta ärendet – en ny riksväg 50 i västra Östergötland, som en del av ett nytt nationellt stamvägnät. Dramat tar sin början hösten 1993 då väghållningsplanerna för kommande tioårsperiod offentliggjordes. I dem uttrycktes 90-talets storsatsningar på infrastruktur och här erbjöds möjligheter att genomföra länge efterlängtade vägförbättringar i västra länsdelen. Som en del av projektet Bergslagsdiagonalen skulle riksvägen mellan Motala och Ödeshög, som man uttryckte det, massivt rustas upp och byggas

om. Detta visade sig snart vara ett omtvistat ämne. Flera intressen stod emot varandra. Riksvägen blir ett ovanligt tydligt exempel i en analys av planeringens praktik. På nationell politisk nivå talas om infrastruktursystem med stråk som binder samman landets olika delar och knyter samman nationen med Europa. På regional nivå hade länge påtalats behovet av förbifarter kring Motala och Vadstena samt ett allmänt upprustningsbehov av riksväg 50; på lokal kommunal nivå hävdades samma sak. Redan 1990 hade emellertid också en aktionsgrupp mot Bergslagsdiagonalen börjat göra sin röst hörd för att få till stånd en öppen debatt i frågan. Naturskyddsföreningen hade också börjat granska frågan. I remissvaren hade Naturvårdsverket hävdade att Vägverket inte levde upp till sitt ansvar för miljön. Men kritiken fick nu inget genomslag och i februari 1994 fastställdes väghållningsplanen. Miljömålen framställdes antingen som hotade av vägen eller som gynnande av den. Både ur kommunalpolitisk synvinkel och i infrastrukturpropositionen framställdes riksväg 50:s förbättring och stamvägnätet som en möjlighet. I remissvaren från de berörda verken och i riksdagsdebatten liksom ifrån de politiska partiernas ungdomsförbund kunde man dock ana att konflikter väntade.

Raskt förflyttas vi därför till kapitel 4 och nästa fas i planeringen, den s.k. *förstudien*. Eftersom det fanns intressekonflikter i området beslöt man att tillsätta en särskild lokaliseringsstudie, som pågick från hösten 1993 till hösten 1994 då den s.k. lokaliseringsplanen offentliggjordes. Nu blir det riktigt intressant, nu börjar själva analysen av ett konfliktfyllt, motsägelsefullt och politiskt laddat rum och nu får man klart för sig att miljöfrågan är något problematiskt och svårhanterligt i planeringen. Vägkorridorer och sträckningsförslag presenteras och diskuteras. Nu börjar också folk i lokalsamhällen och den lokala pressen att ifrågasätta vägprojektet. Kring vägen i väst och valet av framtid urskiljer Storbjörk de båda grupperna förespråkare och bevarare. Var vägen ett hot eller en möjlighet för bygden, miljön och framtiden och hur ser demokratin, myndighetsutövningen och representationen ut, undrar hon. Bland dem som såg vägen som ett hot fanns politiker, kommunala tjänstemän, organisationer med intresse för bygdefrågor, för natur- och kulturmiljöfrågor, friluftsliv, jordbruk och boendemiljöfrågor. Vidare fanns en hel rad andra intressenter, alltifrån Mariadöttarna till en sagoberättare. Kommunstyrelsen i Vadstena fick ta emot åtskilliga protestbrev i samband med sitt första möte om vägen, länet största tidning tog ställ-

ning för bevararna, i Ödeshög bildades den s.k. 3-novemberrörelsen och med representanter från både Ödeshög, Vadstena och från andra delar av landet bildades föreningen *Rädda Tåkern–Omberg-området*. Nu skulle man plocka sönder Vägverkets planer och argument. Utifrån den franske filosofen och sociologiprofessorn Henri Lefebvres analytiska distinktion mellan abstrakt och konkret rum visar Storbjörk hur bevararna lyckades åstadkomma en tydlig platsfokusering av området genom att omformulera det "Västra alternativet" till "Ombergsvägen". Planerarnas abstrakta synsätt ställs mot de boendes, brukarnas, konkreta rumsupplevelser. På samma sätt använder de boende mjuka, verklighetsnära och tydliga ordvändningar som att vägen skulle dras en bit upp på Omberg i motsats till planerarnas abstrakta resonemang om sträckningar och korridorer. På så sätt kunde man också påtala inkonsekvenser hos planerarna. Förtroendet för myndigheter och politiker var i gungning. Talet om hållbarhet användes för att driva frågan vidare som ett vägval för samhället och livet. Mot ett romantiserat paradisliv för ställde brukarna en urholkad samtida naturrelation.

Nu använder Storbjörk *retorikanalysens pathos* för att förklara hur bevararna väckte känslor. Argumentationen byggde på länkar bakåt i historien med helheter, sammanhang och kontinuitet där människor levde i samklang med naturen och dystopiska framtidsbilder med biltrafik som rusade fram med miljöförstörelse som följd. Nu hänvisar man också till området som riksintresse i den fysiska riksplaneringen. Vidare betnade man boendemiljön och rättviseperspektiv som att lokalbefolkningen hade rätt till området. Man öppnade också ett rum för turistiska upplevelser som rationellt och ekonomiskt försvarbart. Utredningsområdet förvandlades av bevararna till vad kulturgeografen Tom Mels i Lefebvres anda kallar "ett organiskt rum", ett rum bebott och brukat av människor, som ställs emot planerarnas strukturerade planeringsområde. På så sätt problematiseras frågor om framtid, om hållbar utveckling och om vägens oförenlighet med uppsatta miljömål. I sin argumentation använde bevararna också många hänvisningar till utredningsresultat och expertutlåtande, vilket Storbjörk tolkar som uttryck för *retorikanalysens logos*, att undervisa och informera och dess *ethos* att använda de andra, dvs. planerarna själva som stöd i bevisföringen mot byggandet av vägen.

Men i sina argument för vägen som en möjlighet för bygden, miljön och framtiden använde även förespråkarna i sin betoning på ekonomi och säkerhet samma

argumentationstaktik. En kommunrepresentant uttryckte argumenten som att de inte ville att området skulle vara något Skansen utan förbli en levande bygd. Motståndarna kallades för miljöknuttrar och när det gällde miljöfrågan menade man att utbyggd infrastruktur och miljö var förenliga storheter. Debatten ställde på olika sätt frågor om demokrati och myndighetsutövning i fokus, vilket Storbjörk tolkar som en problematisering av den representativa demokratin. Förespråkarna använde t.ex. helheten för att ge kommunens politik legitimitet genom att framställa motståndarna som representanter för särintressen, medan bevararna menade att den representativa demokratin inte förmådde ta tillvara medborgarnas intressen. Parallellt med den här debatten pågick arbetet med förstudien och ärendet gick på remiss till kommunerna, där en bild av kommunal och regional enighet förmedlades. Referensgrupper bildades i olika försök att förankra planeringen och skapa en känsla av öppenhet. Snart visade sig emellertid konflikter också kring den östra korridoren i planen. Här framhölls Väderstadsområdets arkeologiska betydelse och gamla gårdar och vägsystem. Vägen skulle här också klyva ett bördigt odlingslandskap.

Det skulle visa sig att frågorna om bevarande och miljökonsekvenser handlade om olika värderingar och Storbjörk konstaterar att planeringens ambitioner att skapa ett mångsidigt beslutsunderlag istället kom att användas för att ställa olika värderingar mot varandra. Ett år efter att debatten hade kommit igång presenterades lokaliseringsplanen för allmänheten och nya starka intressestrider tog fart. Det västra alternativet framstod som mest komplicerat avseende natur, kultur och friluftsvärden och det östra som mest trafikekonomiskt lönsamt. Miljöbedömningarna presenterades i förstudien som om de vore okontroversiella och givna, konstaterar författaren. Nu började folket i öster, i det som kallades den genuina bondebygden att rusta sig för kamp. Argumentationen härifrån gick ut på att en levande bygd hotades, liksom att ett historiskt rum – Bjälbo, från Birger Jarls tid – inte kunde komma ifråga. Tofsvipor och sägner, framgångsrikt rationellt jordbruk, potatis och grönsaksskafferier var argument som användes i den här debatten. Flera aktionsgrupper, bl.a. *Klyv inte slätten*, bildades. Åter får vi prov på vad *retorikanalysen* benämner *pathos*, att känslor väcktes för att övertyga. Men även här handlade det också om *logos*, att upplysa. Så småningom fattar Vägverket dock beslutet att fokus borde ligga på det östra alternativet.

Vad har vi då lärt av denna förstudie? Jo, något om

hur politiskt påverkad planeringsprocessen kan vara. Olika synsätt rymde även olika föreställningar om rummets potential för framtida vägval, säger Sofie Storbjörk och den process där det fysiska rummet fick olika betydelser, den formades av de olika aktörernas övertygande retorik. För aktörerna i vägplaneringen handlade det om att argumentera för att vinna trovärdighet och enligt *retorikanalysen* stärka sitt *ethos*. Man hade visat den representativa demokratins bräcklighet och utmanat dess förtroende. Olika sätt att se på hållbar utveckling stod i centrum för argumentationen och miljöfrågan blev allt mer komplex.

Det är i det här kapitlet som avhandlingen når sina höjdpunkter, i analysen av de olika intressen som formar planering och politik. Vi har nu tillbringat två år tillsammans med de olika grupperna i Östergötland och i kapitel 5 förflyttas handlingen till sommaren 1995. Alternativ öst har blivit en konfliktladdad fråga medan planeringsprocessen övergår i utredningsfasen som förordar detta alternativ samtidigt som möjligheterna för de övriga också hålls öppna. Planerarna tar nya tag och vässar argumenten som en av de många talande rubrikerna i avhandlingen gör gällande. Vägutredningen vill naturligtvis genom att fördjupa analysen av de olika alternativen åstadkomma ett val av ett av dem. Intressegrupperna inbjöds att medverka, vilket visar en ambition att demokratisera processen. Samtidigt ifrågasattes hela idén med nationella stråk, Bergslagsdiagonal osv. på nationell nivå, riksdagen hade fattat beslut om en ny trafikpolitisk kommitté, den s.k. Komkom under ledning av Naturvårdsverkets generaldirektör. Dessutom behövdes besparingar på vägbyggen. Och redan 1996 var riksväg 50 borta ur Vägverkets verksamhetsplaner. Satsning på infrastruktur var inte viktigt längre. Det var relativt tyst i medierna under den här perioden. Intressegrupperna verkar mer argumentera för de boende än för natur–kultur-frågor, men när utredningen offentliggjordes bröts tystnaden och samförståndet och kritiken tog åter fart. Det handlade än en gång om hur miljövärden skulle prioriteras och nu hade några auktoriteter på kulturmiljöns område också börjat höras. Två år efter det att utredningen tagit sin början meddelade Vägverket ett inriktningsbeslut som tillfredsställde kritiken från öst, men inte från väst, varför kampen tog ny fart. En samförståndslösning hade alltså misslyckats, varför Storbjörk går in och tittar på vad som egentligen hade hänt i de där samrådsgrupperna. Nu tar hon hjälp av Anders Gullbergs gamla men goda metod, att granska deltagandets effektivitet för dem

som deltar och för samhället. Hela det här avsnittet bygger på intervjuer med dem som deltog i samråden.

Vägverket försökte avpolitiserade dialogen och intog ett rent planeringstekniskt förhållningssätt med fokusering på tekniska detaljer snarare än strategiska och politiska diskussioner. Inom grupperna rådde både olika samtals- och demokratiideal och föreningarnas folk tyckte inte att de fick komma till tals tillräckligt. Det påverkade ingenting att vi satt där, säger en av intervjupersonerna. Planeringsadministrationen hade velat nå ökad enighet och såg den representativa demokratins roll som koordinator, medan intressegrupperna ville diskutera principer. Men även inom intressegrupperna var uppfattningarna motsägelsefulla, då de parallellt med missnöjet över samråden accepterar vad de kallar demokratins natur. Olika sätt att se på planering och demokrati stod emot varandra och visar att det kommunikativa planeringsidealet inte fungerat i praktiken. Kampen fortsatte på nationell nivå.

Vi har kommit fram till hösten 1997 och till kapitel 6 och det är dags för nya vägghållningsplaner för den kommande tioårsperioden. Nationella myndigheter och organisationer tar del i debatten och speciellt Riksantikvarieämbetet kommer att spela en viktig roll. Medierna beskrev det som ämbetets steg in i miljöpolitiken. Ämbetet konstaterade att kulturmiljön kring nuvarande riksväg 50 inte skulle tåla den standardhöjning som planerades och som också länsstyrelsens kulturmiljöenhet hade godkänt. De krävde helt andra alternativa lösningar. Vägen skulle bli kulturväg och bl.a. skulle den tunga trafiken begränsas. Samtidigt engagerade sig miljöopinionen i väst starkt i att få gehör för sin kritik nationellt med motivet att natur- och kulturmiljöerna vid Omberg och Tåkern var av riksintresse. Föreningen satte människornas landskap i fokus mot Vägverkets kvantitativa helhetsbeskrivningar uttryckta i vad de kallade ett omänskligt landskap i form av abstrakta kartor med inprickade fornlämningar och monumentala miljöer. Slutligen tar regeringen ett beslut i juni 1998 som innebär en ombyggnad av riksvägen genom Motala stadskärna, men där delen Vadstena–Omberg inte fastställs, med motiveringen att det var alltför stora konfliktrisker med områdets omfattande riksintressemiljöer. Vägverket fick i uppgift att söka nå en hållbar helhetslösning i samråd med Riksantikvarieämbetet och Naturvårdsverket. Föreningen Rädda Tåkern–Omberg såg detta som en ramgång medan reaktionerna i öster var att beslutet var oklart. Sofie Storbjörk identifierar två olika synsätt i kampen om rummet, där den

ena handlar om ett riksperspektiv representerat av Tåkern-Omberg och det andra ett lokalt perspektiv, dvs. att länets representanter bäst kände problemen. Eller som lokalpolitikerna och mediedebatten framställde det – miljöopinionen på riksnivå företrädd av en grön elit mot folket i Östergötland. Sammanfattningsvis var resultatet ny väntan på nya utredningar och ännu åtta år efter att vi första gången fick inblick i detta planeringsärende pågår fortfarande väntan.

Ett återkommande ord i analysen av den här frågan har varit glapp. Det har varit glapp mellan planeringsideal och planeringspraktik och mellan olika sätt att ge rummet betydelser, mellan olika sätt att ge miljöfrågan ett innehåll och mellan den representativa demokratin och subpolitiken. Vad var det då som hände i praktiken? Därute i HETEROTOPIA, i glappet, mellanrummet som skapas när olika sätt att ordna det sociala möts, prövas och omformuleras, förstår vi att samhällsplanering handlar om vad som händer när utopin om den goda platsen möter praktiken i form av en kamp mellan olika – vidare – samhälleliga sociala och politiska intressen och värden. Heterotopia är alltså den relation genom vilken de rådande normerna och processerna blir tydliga. I vägplaneringsprocessen kring riksväg 50 synliggörs olika normer både i en omstridd planeringspraktik och i ett faktiskt omstritt rum. Och gapet mellan utopin och verkligheten, mellan ideal och praktik var stort. Intressegrupper kunde ha större inflytande än den representativa demokratis representanter och rummets komplexitet växte när olika föreställningar om det goda samhället skulle konkretiseras till den goda platsen. Två utopier framträder som särskilt tydliga i avhandlingen: en som säger att miljöhänsyn och trafikutveckling är förenliga och att vägen därför skulle innebära livskraft och hållbar utveckling för regionen; en annan som menade att miljövärden och platsen inte kunde förenas med vägen, då hållbarhet och livskraft istället fanns i att bevara bygden. I försöken att föra ner dessa båda utopier till en gemensam praktik uppstår en kamp mellan en rad olika intressen. Även vetenskapens roll i planeringen visar sig företrädd av skilda värden och ställningstaganden. Det handlar, konstaterar Storbjörk, om en starkt retorisk praktik, som hon i sin tur använder för att förkasta den kommunikativa planeringsteoriens beskrivning av praktiken som en ideal samtalsituation till förmån för användning av heterotopibegreppet, med vars hjälp istället planeringens praktik framträder som ett rum, där det förs en kamp mellan olika strategier. Visst hade man åstadkommit ett vidgat

deltagande i den här planeringsprocessen, men även här framträdde ett gap mellan huruvida kommunikationen bara skulle vara ett ideal eller om den faktiskt också skulle leda till ett reellt inflytande i praktiken. Trots att handlingen utspelar sig inom en tid av drygt fem år, bör detta ses som en historisk studie, då den har ett tydligt förändringsperspektiv. Det händer mycket i både den här studien och i den planeringsprocess som den analyserar. Det är en kunskapsrik och insiktsfull analys av planeringens och politikens villkor och förutsättningar i dagens samhälle. Miljöfrågan, subpolitiken och planeringsidealets översättning till praktik, visar i fallet riksväg 50 hur många skäl som bör vägas in i samhällsplaneringsprocessens rutiner.

*Birgitta Svensson, Lund*

Eva Gustavsson: *Trädgårdsideal och kunskapssyn. En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling*. Acta Universitatis Agriculturae Sueciae, Agraria 262. SLU, Alnarp 2001. 105 s., ill. ISBN 91-576-5785-8.

Att iscensätta en trädgård är ett drama som idag innefattar många aktörer. Längtan efter gröna rum, vilsamma oaser och spännande blomsterkombinationer har under det senaste decenniet blivit ett allt påtagligare inslag i den svenska kulturen. I bokhandeln tar den exklusiva litteraturen kring lustfyllda trädgårdar och konsten att arrangera smakfulla buketter allt fler hyllor i anspråk. Utgåvorna är påkostade, rikt illustrerade och säljs ofta som presentböcker. Det som vid första anblicken kan tyckas utgöra en mångfald, visar sig vid en noggrannare inventering handla om samsyn och konsensus. I den rika floran av trädgårdsböcker framträder ett smakideal som handlar om en mycket speciell syn på trädgården: Sinnlig, lustfylld, historisk och – framför allt – naturlig.

Som en kontrast till denna typ av lättsmält (och dyrköpt) smakfostran utkom nyligen en avhandling om trädgårdsideal och kunskapssyn vid institutionen för landskapsplanering på Alnarp. Landskapsarkitekten Eva Gustavsson har, som det formuleras i undertiteln, studerat ”meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling”. Dessa två svenska trädgårdsprofiler tjänar som biografiska utgångspunkter för en analys av trädgårdsskapandets mening ur ett humanvetenskapligt handlingsteoretiskt perspektiv.