

Lynetteholmen

För Köpenhamns invånare eller för Köpenhamns image?

Abstract

As climate change becomes more urgent and menacing humanity will need its cities more than ever. Green urban development is therefore a way, for leading cities, to try and tackle future complications. This is also the ambition of this study to examine a new future planned green district in central Copenhagen called Lynetteholmen. The aim of this study is to analyze potential incentives in the urban development and the driving forces behind such progression. A secondary intention is also to analyze what kind of social disparity that might occur in relation to projects like Lynetteholmen. This has been done through qualitative research where case study has been applied as a method. The study makes use of a theory called city branding as an indicator over what these incentives of the project might be. The result finds that mega-projects like Lynetteholmen tend to address and be designed for the upper classes of society thus driving less socioeconomic strong groups out in the suburbs. The result also displays a desire to market the city in the interest of attracting investment, tourists and new potential inhabitants.

Nyckelord: Lynetteholmen, City branding, Social hållbarhet, Mega-projekt, Stadsutveckling
Antal ord: 9576

Innehållsförteckning

1 Inledning	1
1.1 Introduktion.....	1
1.2 Bakgrund.....	3
1.3 Problem och Syfte.....	3
1.3.1 Problem.....	3
1.3.2 Syfte.....	4
1.4 Frågeställning och hypotes.....	5
1.4.1 Frågeställning.....	5
1.4.2 Hypotes.....	5
2 Teori	6
2.1 City branding.....	6
2.2 Teorianknytning.....	7
2.3 Tidigare forskning.....	8
3 Metod	11
3.1 Metodologisk diskussion.....	11
3.2 Begreppsprecisering.....	12
3.3 Avgränsning och material.....	12
4 Analys	14
4.1 Principavtalet om Lynetteholmens anläggning.....	14
4.2 Medborgardialog i samband med Lynetteholmen.....	16
4.3 Köpenhamns drivkrafter till en förnyad image.....	17
5 En stadsdel för den allmänna invånaren?	23
6 Avslutning	26
6.1 Vad härnäst?.....	26
6.2 Förslag till vidare forskning.....	26
7 Referenser	27

1 Inledning

1.1 Introduktion

Den femte oktober 2018 presenterade den danska regeringen ett miljardprojekt som kommer att innebära en ny artificiell ö som ska ligga i Öresund mellan Refshaleøen och Nordhavn. Det provisoriska namnet på projektet introducerades som Lynetteholmen och ska vara ett passande Köpenhamnskvarter omgiven av stränder, grönområden och bestå av en stor del allmänna bostäder tillgängliga för människor med alldaglig inkomst. Lynetteholmen ska byggas med hjälp utav överbliven jord från andra projekt och kommer sammanlagt kosta 20 miljarder danska kronor. Överborgmästaren Frank Jensen ser det som ett visionärt framtidsprojekt som kommer förändra Köpenhamns karta. Jensen nämner att ”Lynetteholmen är en framtida säkerhet för Köpenhamn och vårt sätt att leva tillsammans på.” (DR 2018)

Med projektet går det att urskilja tre grundläggande ändamål: minskad bostadsbrist, effektivare infrastruktur och skydd mot klimatförändringar. På senare år har det byggts mycket i Köpenhamn men det har inte byggts tillräckligt. Lynetteholmen ska därför vara med och skapa bostäder för 35 000 nya människor och minska den växande bostadsbristen som har resulterat i eskalerade bostadspriser. Totalt ska 20 000 nya bostäder byggas och runt en fjärdedel av dem kommer att bli allmänna bostäder. Förutom bostäder så har man också planer på att satsa kraftigt på en förbättrad infrastruktur i huvudstaden. Med hjälp utav en ny vägförbindelse, Østlig Ringvej, är det tänkt att underlätta för trafiken i innerstaden runt Kongens Nytorv och göra det enklare för invånare att komma fram. Idag måste Köpenhamns invånare först köra till centrum för att kunna komma öster om staden således ska Lynetteholmen fungera som en förbindelse. Det ska även förbättra infrastrukturen när det sker en anslutning till antingen Helsingørs motorväg norrut eller Öresunds motorväg söderut. Med infrastruktur finns det också ytterligare planer på att förlänga en tunnelbana som ska anknytas till ön men också byggandet av en ny hamntunnel som ska försäkra framkomligheten till Lynetteholmen. Till sist så ska Lynetteholmen fungera som en klimatkontroll över staden och skydda Köpenhamn från framtida klimatförändringar vilket bland annat kan innebära stigande havsnivå, översvämningar och extremväder. Köpenhamn är traditionellt sett en stad som är byggd på öar och Lynetteholmen ska därför fungera som ett skydd mot eventuella stormfloder. En etablering av

projektet innebär därför att man inte behöver skydda utsikten och tillgången till vattnet i Köpenhamns inre hamn genom höga kajer. Bebyggelsen av stadsdelen påbörjas runt 2035 och förväntas vara klar först 2070. (DR 2018)



Figur 1 Lynetteholmen med perspektiv från den inre hamnen (Foto: By & Havn)



Figur 2 Vision över Lynetteholmens kartläggning (Foto: By & Havn)

1.2 Bakgrund

Under 1980-talet bestod Köpenhamn av flera centralt belägna industrier och hamnområden som gick långt ut i Öresund. Stadens traditionella image betraktades då som överbefolkad, industriell och förorenad. Redan 1949 fanns 37 % av alla industriarbetarplatser i vad som nu betraktas som Köpenhamns innerstad. Köpenhamn ansågs som en av de mest tätbefolkade städerna i Europa där bostäder förenades tillsammans med industri vilket skapade relaterade hälsoproblem, dålig luftkvalité och ohälsosamma lägenheter.

Först 1990 insåg man vilken stor potential det fanns i att utveckla en grön verksamhet och med hjälp utav forskningsmiljöer, investeringar i infrastruktur och en rad andra åtgärder gick man åt en mer hållbar stadsutveckling. Sen dess har Danmark, men inte minst Köpenhamn, länge varit föregångare inom miljö- och hållbarhetsområdet där dansk teknik, miljöanalysverktyg och innovationer har exporterats till omvärlden. Köpenhamns ambitioner har fortsatt varit storslagna och man har därefter försökt marknadsföra sig själva som en europeisk miljömetropol. En positiv bild av en stad attraherar människor, investerare och företag. Högkvalitativ miljö tillsammans med lokala hållbarhetsinitiativ hjälper till att skapa en positiv image av staden. Öresundsregionen och Köpenhamn är bara några få exempel på områden som har anammat hållbarhetsstrategier och innovativa lösningar tillsammans med grön marknadsföring. Deras ansträngningar har därför inneburit en internationell profilering som är grön och hållbar. (Anderberg & Slentø 2009, s. 6-7)

1.3 Problem och Syfte

1.3.1 Problem

När det förekommer stora investeringar och mega-projekt som Lynetteholmen är det lätt hänt att stadsutveckling skiftar från att vara hållbart till ett entreprenörsartat tankesätt som är neoliberalt. Detta påverkar också miljöpolitik och diskursen kring utvecklingen av städer. Stadsutveckling riktar sig då åt åstadkomma en attraktionskraft till staden istället för att primärt reducera miljöpåverkan och vara hållbar. Som konsekvens blir det att beslut tas efter hur väl ett projekt kan bli marknadsfört och bidra till att skapa tillväxt snarare än att utveckla en hållbar och miljövänlig stad. En ytterligare problematik är att intressen riktas åt de största konsumenterna som företag, turister och nya potentiella invånare till staden. (Holgensen & Malm, 2015)

Med projektet försöker man etablera en idé om sin egen framtid, vem man vill vara och vart man är på väg. Det är även ett sätt att försöka tackla samtida och eventuellt framtida klimatförändringar genom att vara enastående. Enastående i den mån att städer kan försäkra ett hem för människor i framtiden och skydda oss från klimatförändringar. (Taylor, 2013 s. 349) Å andra sidan är det också ett sätt för Köpenhamn att skapa en positiv bild med sina stora hållbarhetsambitioner och locka till sig människor, investerare och företag. I en ekonomiskt globaliserad värld tävlar städer sinsemellan där ingen vill gå miste om investeringar. Detta kan göra så att det sker en eskalering i stadsutveckling. Om så är fallet, representerar projektet Köpenhamns vilja att utveckla en image och locka till sig kapital snarare än att ta hänsyn till Köpenhamns invånare. I denna process är det intressant att undersöka vilka intressen som negligeras och hur dess konsekvenser uttrycks i städer. Är det verkligen nödvändigt med mega-projekt för att påvisa en hållbarhet eller är det bara en täckmantel som rättfärdigar stadsutveckling i större skala.

Agendan kring hållbar stadsutveckling har med åren utvidgats. Förr så fanns det ett primärt fokus på miljö och energi men har på senare tid inkluderat mer traditionellt sociala och ekonomiska välfärdsmål. Idag finns det mycket mer fokus på hur städer kan vara med och bidra till invånarens livskvalitet och sysselsättning. Social välfärd och en god livsstil framhävs som viktiga att integrera tillsammans med stadsutveckling. (Anderberg 2009, s. 4) När man för diskussion i termer kring hållbar stadsutveckling innebär hållbarhetsbegreppet tre följande dimensioner: miljömässig eller ekologisk hållbarhet, social hållbarhet och ekonomisk hållbarhet. (Boverket 2010, s. 21) Regeringen framställer Lynetteholmen som nytt, välkänt och något som ska vara tillgängligt för en större del av samhället som ska förena människor i Köpenhamn. (DR 2018) Frågan kvarstår dock hur pass väl visionen kommer fungera när det blir till verklighet. Kommer Lynetteholmen verkligen bli tillgängligt för 'den gemene Köpenhamnsbon' eller tvingas de till utkanten av en allt mer entreprenörsdriven och imageskapande stad.

1.3.2 Syfte

Syftet med studien är följaktligen att undersöka vad det finns för drivkrafter bakom Köpenhamn stad att vilja förnya sig själva och staden. Detta innebär följaktligen att reda ut varför Köpenhamn engagerar sig i en viss stadsutveckling och vad de gör för att upprätthålla sin image som hållbar. Vad ser de för möjligheter och vilka intressen och argument ligger bakom som rättfärdigar mega-projekt som Lynetteholmen. Ett vidare syfte med studien innebär också att analysera vilka problem mega-projekt tenderar att skapa i samband med social hållbarhet och hur de ges uttryck i städer. Vem är visionen för, vilka intressen kommer till tals och vad negligeras i stadsutvecklingens anda.

1.4 Frågeställning och hypotes

1.4.1 Frågeställning

För att besvara syftet och ta sig an forskningsproblemet kommer två frågeställningar presenteras varav en överordnad frågeställning och en underordnad. Dessa lyder följande:

Överordnad: Vad finns det för motiv till att Köpenhamn utvecklar projekt som Lynetteholmen?

Underordnad: Vad finns det för problem med mega-projekt som Lynetteholmen när det kommer till social hållbarhet och hur manifesteras dess konsekvenser i städer?

En av grunderna i samhällsplanering är att kunna göra avvägningar mellan olika intressen och redan i tidigt stadium försöka identifiera eventuella konsekvenser och intressekonflikter som kan skapas vid stadsförnyelser. (Boverket 2010, s. 155) Den överordnade frågeställningen innebär därför att undersöka vad det kan finnas för bakomliggande incitament, förutom de tre tydliga ändamålen, för att genomföra stadsutveckling i så pass stor omfattning. Målet med den underordnade innebär istället att analysera tänkbara problem som uppstår i samband med mega-projekt som Lynetteholmen. Frågeställningen gör här en åtskillnad att analysera projektets hänsynstagande till sociala dimensioner och hur dess problem manifesteras i stadsutveckling.

1.4.2 Hypotes

Hypotesen som ligger till grund är att projektet framställs som hänsynstagande till hållbarhet och Köpenhamns invånare men att det endast är ett tillvägagångssätt som rättfärdigar storskaliga projekt. Detta sker på grund av att det finns andra ambitioner med projektet som att skapa en image och marknadsföra staden. Hypotesen och misstron till projektet har etablerats utifrån tidigare forskning och erfarenhet som har uppstått från tidigare mega-projekt.

2 Teori

2.1 City branding

Green city branding genom sina innovativa lokala hållbarhetsinitiativ och ambitioner betraktas som en utgångspunkt från city branding. City branding har sitt fokus på att se staden som en plats för tillväxt hos företagare och en bra stad att leva i. På senare tid så har det blivit alltmer populärt hos städer att försöka mildra klimatförändringar eller göra anpassningar med utgångspunkt från green city branding. Det finns flertaliga exempel på detta runtom i världen där projekt som är klimatförändringsrelaterade och framtidsvisioner har blivit mer betydelsefulla. (Gustavsson & Elander, 2012)

Städer utvecklas idag konstant och tävlar intensivt för att framhäva en attraktiv image. Konceptet kring city branding är nymodigt och må definieras som en process där en stad kännetecknas genom sina unika fysiska drag som sammanfattar området. City branding begränsas inte bara till att ge en positiv image utav staden utan kan även breda ut sig och vara en stadsupplevelse. Det är en process av variation där lokala turistorganisationer, konst, kulturella inrättningar, museum och historisk bevaring konstrueras och utgör en stadsimage för individen. Genom att ta tillvara sociala och kulturella värden försöker man ge staden en fördelaktig bild. Att lyckas skapa ett starkt varumärke av staden kan locka till sig konsumtion och investering till ett särskilt område. Eftersom det är svårt att ge en heltäckande bild av staden koncentreras city branding vanligtvis till ett precist område av staden. Här försöker staden ta tillvara på hur den ska kännetecknas, vad för slags image man vill skapa och sen arbeta vidare med sitt varumärke. I diskussionen kring city branding bör det finnas hänsyn till kontext då alla städer har en särskild geografisk position och ursprung. Huvudmålet sedan 1990 har varit att förnya Köpenhamns stadsbild vilket man också har lyckats med eftersom de inte längre betraktas som en industristad. (Anderberg 2009, s. 9) Att det finns möjligheter till att skapa en positiv bild utav staden innebär likaså att utvecklingen kan ske negativt. Dessa faktorer kan vara exempelvis vår subjektiva bild av staden sen tidigare, socioekonomiska problem, kriminalitet, arbetslöshet och hur staden skildras i media. Sammanfattningsvis går det att förklara city branding i följande dimensioner:

(1) Stadsbyggnad eller stadsförnyelse – en process där man gör ett område särskilt attraktivt eller förmånligt för att åstadkomma konkurrenskraftig fördel regionalt eller internationellt.

(2) Marknadsföring – En ansträngning för att främja ett område eller ge platsen specifika förutsättningar.

(3) Stärka stadens rykte och dess företagsverksamhet som kommer förbättra ekonomisk tillväxt.

(4) Utveckla nya sätt att kommunicera en stadsbild till regionen eller till världen som helhet, vilket anses som att utveckla en bild i media. (Rehan 2013, s. 3)

2.2 Teorianknytning

De mest uppenbara exempel på städer som väljer att marknadsföra sig själva genom ”climate branding” är de som utmärker sig för att bli koldioxidfria de kommande åren. Den nya planerade staden Masdar i Abu Dhabi, Förenade Arabemiraten ska bli en miljövänlig stad fri från avfall, utsläpp och bilar. (Rueter 2012) Växjö har tillkännagett ambitioner om att bli fossilfritt och försökt känneteckna sig själva som ”den grönaste staden i Europa”. (City of Växjö, 2007) Även Filippinerna har planer på en koldioxidfri stad större än Manhattan. (Forbes 2018) Listan kan göras lång, likt vill Köpenhamn också toppa detta och har varit en av de mest ambitiösa storstäderna när det kommer till grön marknadsföring. Redan vid förberedelser till FN:s klimatkonferens COP 15 2009 lanserade Köpenhamn en vision om att bli den mest miljövänliga huvudstaden till 2015 och därefter bli koldioxidfritt 2025. (Anderberg & Clark, 2013)

Det går att finna en uppenbar anknytning att Köpenhamn har försökt profilera sig som hållbara genom city branding men även att de på senare tid har varit noggranna med hur Köpenhamn profileras i regionen och internationellt. Det går även att finna en form utav kapplöpning mellan städer och regioner då de tävlar om investeringar och turister. En motivering till varför man väljer att genomföra projektet lyder följande att en stadsdel bestående av stränder och bostäder ser mycket trevligare ut än en konstruerad kaj som går tvärs över Öresund. I området ligger Rådhuspladsen och ännu närmre ligger Den lilla sjöjungfrun som är ett känt landmärke. (DR 2018) I dagsläget när invånare och turister blickar ut i Öresund bakom Den lilla sjöjungfrun kommer de att se Refshaleøen och i framtiden, givet att projektet går som planerat, kommer även Lynetteholmen finnas. Den lilla sjöjungfrun tillsammans med kompletterande delar i området bidrar med turism och konsumtion samtidigt som de sätter Köpenhamn på kartan. Det finns därför ett planerat synsätt över hur Köpenhamn ska porträtteras och vad för image människor får när de besöker Köpenhamn vid erfarenhet.

2.3 Tidigare forskning

Under 2000-talet är vi i behov av våra städer mer än någonsin; likväl måste de vara enastående. Att det har utvecklats en mängd litteratur på området kring 'gröna städer' innebär också att städer har centrerats i klimatdebatten. Många städer som hotas av klimatförändringar runtom i världen finns längs kusten och är väldigt sårbara för stigande havsnivåer. Om ett klimatkaos uppstår så är städer det primära offret på grund av deras naturliga svagheter som också förhöjs av social orättvisa. En definition av olika sociala och ekologiska problem som finns i samtiden går att beskriva genom just städer. Städer innefattar stor population och innehavare av mänsklig aktivitet, de bidrar med en avsevärd mängd utsläpp till atmosfären och de står för stor del av konsumtionen. Men istället för att anpassa sig så fortsätter många att utveckla lyxiga lägenheter i hamnområden för eliten och områden för företag att investera i. (Dawson 2017, s. 1-5)

Parallellt med Köpenhamn har även Malmö och Lund utvecklats och fått mycket uppmärksamhet internationellt för deras arbete kring hållbara städer. Främst Malmö med sina flaggskepp som Västra Hamnen och Ekostaden Augustenborg. Holgerson och Malm påpekar att Malmö stad använder hållbarhetspolitik som en "green fix" för att ta itu med stadens ekonomiska nedgång. Målet med "green fix" är inte att reducera stadens miljömässiga påverkan för att det ska vara en uppoffring. Istället ser man det som att mobilisera resurser och förnya den lokala ekonomin. I globaliseringens era har nationalstaten försvagats och investering sker genom en förhandling mellan lokalt och internationellt finanskapital. Planering genom grön image karakteriserar städer och attraherar ytterligare kapital vilket är ett läge som är gynnsamt för alla. (Holgersen & Malm, 2015)

Ian Gordon och Nick Buck (2005: 6) uppmärksamma att det har uppstått ett pånyttfött optimism kring städer sen början av 2000-talet från att se städer som kvarlevor av det industriella samhället till att uppleva städer som spännande och en kreativ plats att bo och arbeta på. Vad en stad ska representera, betyda och fylla för funktion förändras över tiden. Detta är också något som städer själva är med och bidrar till och förmågan att göra staden adaptiv är, för mesta del, stadens egna initiativ. Städer gör val över hur man ska använda tillgänglig mark exempelvis genom att öppna köpcentrum, hamnområde eller bostadsområde. Men det finns även mängder av fall där ekonomiska intressen i samverkan med tillmötesgående politiker har varit med och format agendan hur stadsutvecklingen i området ska gå till. Det verkar också finnas ett växande intresse bland medborgare att få vara med och bestämma över vad som utvecklas i staden. När det finns ett val att utveckla något på ett visst sätt så finns det också en självklar roll för politisk debatt och diskurs. (Pierre, s. 137) Städer är i konstant förändring och någon som återbesöker en stad efter årtionden kan bli överraskade över hur mycket som har förändrats (undantag mer historiska städer som Jerusalem och Aten) och förändring börjar alltid med ett val. Det huvudsakliga problemet med beslut i städer är att de

erbjuder stor ekonomisk potential till privata företag och verksamheter vilket resulterar i att opinionen hos stadens invånare oftast försummas. Dilemmat som finns i stadsutveckling är att städer som väljer att utvecklas efter ekonomiska intressen kommer utfrysa grundligt demokratiskt deltagande. Samtidigt om städer prioriterar allmänhetens intresse anses man som fientligt inställda till privat kapital vilket resulterar i att de söker sig till ett mer gynnsamt område. Finansiella resurser och väljarkårer finns på olika ställen i städer därför måste stadsutveckling finna en balans mellan dessa. (Pierre, s. 138)

I *'Extreme Cities'* argumenterar Ashley Dawson att det bästa sättet för att tackla klimatförändringar är inte genom att befästa strandskoning eller utveckla storskaliga projekt. Istället bör man göra städer mer rättvisa och tillgängliga genom att minska social orättvisa. Eller som Naomi Klein lägger upp det; vårt ekonomiska system är i krig med klimatet. Kapitalismen vinner varje gång vi accepterar att göra ekonomisk tillväxt på bekostnad av miljön. För att rädda miljön behöver vi därför förändra allting. Med detta menar Klein hur vår ekonomi fungerar, hur vi lever och vilket synsätt vi har på jorden och våra resurser. (Klein 2014, s. 26) Dawson anser att radikala anpassningar i städer innebär därför inte att uppdatera infrastruktur, använda smart teknologi eller toppstyrd ingenjörskonst. I viss mån är förändringar som dessa nödvändiga men de är inte tillräckligt effektiva element för att uppnå ett nytt urbant system. För att kunna förvandla städer så behövs nya former av kollektiv, där demokratisk planering utvecklas så att man kan garantera rättvis och hållbar kontroll över resurser som är gemensamma. (Dawson 2017, s. 272-273) Större projekt inom stadsutveckling kan tänkas öka social orättvisa och inte anses som tillräckligt radikalt för förändring. Hur mycket en stad tar hänsyn till etnicitet, klass och kön är betydelsefullt när det kommer till att klara av förändring och anpassning. Varken smarta stadsdelar eller skicklig design kommer på egen hand ge skydd åt staden när förändringar väl sker. Stadsplanering och teknologi behövs för att kunna anpassa sig till det kommande klimatkaoset men under närvarande förhållande så är det mer sannolikt att eliten skapar arkitektur som banar för gentrifiering. Detta ger i sin tur en social orättvisa som inte är ett hjälpmedel för att klara av klimatförändringar. (Dawson 2017, s. 6-8)

Ett mer bekant namn inom stadsforskning är Richard Florida och hans argument att ekonomisk tillväxt i städer beror på vad han kallar 'den kreativa klassen'. Ironiskt nog så kan städer vara olikartade och segregerade samtidigt. Välstånd och fattigdom förekommer i samförstånd. En enkel formulering är att de rika är rika och kreativa städer når framgång på grund av att andra människor utnyttjas eller marginaliseras på andra ställen. (Florida 2017, s. 116)

Storskaliga projekt som får mycket uppmärksamhet internationellt hjälper städer att porträtteras som innovativa hållbara centrum. Ett exempel på detta, som tidigare nämnt, är ekostaden Masdar i Förenade Arabemiraten. Här har stadsutvecklare fokuserat på att skapa en koldioxidfri stad med sofistikerat transportsystem. Konstigt nog så sammanfaller infrastrukturen i staden tillsammans med närliggande Abu-Dhabi internationella flygplats genom vanlig

tågförbindelse. Det har även uppkommit en del tvivel på projektet och att det bara är en stor show för omvärlden. Många experter är kritiska till projektet trots dess innovativa tillvägagångssätt då man menar att investeringar som gick till projektet hade kunnat spenderas på ett mycket bättre sätt. Det fanns enklare lösningar som även det lokala folket hade kunnat dra nytta av. Om deras hus hade blivit bättre isolerade eller om det skett montering av solpaneler på deras tak hade man uppnått större effektivitet samtidigt som det hade varit mindre kostsamt och miljövänligare. För att påvisa att koldioxidfri energiförsörjning med förnybar energi är möjligt behöver man inte mega-projekt. Kritiker ser därför Masdar först och främst som ett projekt för att förbättra Abu Dhabi's image samtidigt som de är ett av de länder som förorenar mest. (Rueter 2011)

Checker (2011) tar steget vidare och argumenterar för att städer som använder hållbarhetsstrategier för att marknadsföra staden skapar inte bara bristfällighet utan kan även direkt vara skadligt för hållbarhet i ett bredare syfte. Ett projekt som betecknas som hållbart kan utveckla en miljömässig gentrifiering. Avancerad utveckling som anses vara miljömässigt säker men innebär egentligen att vinstmaximera olika intressen. Ett sådant intresse kompromissas genom social orättvisa och leder till en ekonomisk åtskillnad där fattigare medborgare placeras i mindre välbärgade områden. (Checker, 2011)

Man bör däremot ifrågasätta om den skeptiska synen på initiativ och hållbarhetsprojekt kan rättfärdigas, eller om det endast är ett uttryck för en neoliberal agenda. (Anderberg 2015)

3 Metod

3.1 Metodologisk diskussion

På grund utav studiens empiriska infallsvinkel blir det naturligt att använda fallstudie som metod eftersom det ger förmågan att undersöka en specifik företeelse istället för ett avgränsat system. Fallstudie som forskningsmetod har sin metodologiska bakgrund från Robert K. Yins ”Case Study Research: Design and Methods” och ger förutsättningar att studera den levda verkligheten eller ett specifikt objekt. Med hjälp av metoden kan man förankra sig väl i verkliga situationer och ge en mer omfattande eller djupgående analys av fenomenet. Detta innebär också att metoden bygger på en helhetssyn och spelar en viktig roll för att utveckla ny kunskap inom ett visst område. Att ha i åtanke när det kommer till val av fall är att fallet endast är en enskild enhet varav det finns mängder med andra deltagare, situationer och händelser. (Merriam 1994) Av den orsaken, tillsammans med tid och resurser, är det nödvändigt med någon form av avgränsning för att göra studien hanterbar. Specifik avgränsning och motivering till detta presenteras mer ingående i 3.3.

Med fallstudie som metod finns det heller ingen konkret riktlinje hur insamling av information ska gå till. Detta innebär att allt från tidskrifter till intervjuer kan användas som material. Metodens tillvägagångssätt är därför inte unikt i sig, istället vill man arbeta med induktiva resonemang och dra slutsatser utifrån empiriska erfarenheter. I detta tillstånd uppstår det information som hjälper författaren att bilda begrepp, hypoteser och förmåga att göra generalisering. (Merriam 1994)

Som nämnt i inledningen så är fallet ett framtidsprojekt som förväntas vara klart först 2070. Detta innebär att projektet i nuläget endast är en vision och det är inte möjligt att analysera utifrån ett slutgiltigt utfall. I statsvetenskapliga studier ska man helst undvika att ställa frågor om framtiden och fenomen som ännu inte har hänt. Även om det finns en medvetenhet om detta så behandlar studien, paradoxalt nog, ett framtidsprojekt. Däremot finns det en del metodologiska övervägningar som kan tänkas göra det försvarbart. Nyckelordet är att studera fenomenet som *vision* vilket innebär att arbeta med Lynetteholmen utifrån dess koncept för att kunna säga något intressant med hjälp utav teorin. Den underordnade frågeställningen har också en mer generell karaktär eftersom det inte är möjligt att besvara exakt hur resultatet av projektet kommer att bli. Med hjälp utav tidigare fall och litteratur, som redovisat i tidigare forskning, är tanken att föra en

diskussion vad mega-projekt som Lynetteholmen kan innebära för problem inom social hållbarhet. Empiriska erfarenheter utav äldre fall fyller därför ett syfte i undersökningen och hjälper mig som författare att föra ett resonemang kring eventuella utfall av projektet. Den överordnade frågeställningen har istället en mindre abstrakt karaktär och ska fylla det teoretiska syftet med studien, vilket är att förklara Lynetteholmen med hjälp utav teorin city branding.

3.2 Begreppsprecisering

För att det inte ska ske några missförstånd så kan det vara bra att tydligt redovisa vad som menas med de centrala begreppen i studien. City branding, som är en av dem, definieras med hjälp utav de fyra dimensionerna som redovisades i teoridelen. Detta har gjorts på grund av att dimensionerna fungerar som mer eller mindre generella indikatorer över vad som betecknar begreppet city branding. På så sätt kan studien förhålla sig till i vilken omfattning kriterierna uppfylls i samband med projektet och användas som verktyg för att besvara den överordnade frågeställningen.

Ett annat centralt begrepp som kan vara bra att redogöra är social hållbarhet men är å andra sidan inte lika enkelt att definiera. Forskaren Helena Nordström Källström anser att det finns kunskapsluckor i den svenska forskningen kring social hållbarhet och att definitionen kan antingen bli mycket bred eller mycket smal. En mer exakt definition är därmed inte möjlig. (Nordström Källström 2008) Studiens användande av begreppet social hållbarhet innebär därför i vilken mån stadsutveckling tar hänsyn till olika gruppers behov, jämställdhet, förutsättningar för människor att mötas, socioekonomisk indelning, kön och gentrifiering.

3.3 Avgränsning och material

I den bästa av världar hade man önskat analysera alla existerande fall som omfattas av en viss teoribildning. På så sätt hade man besparats från att göra ett urval och inte ställas inför problemet att behöva generalisera. Tyvärr är inte detta möjligt då bland annat tid och resurser tvingar en att välja analysenheter ur populationen. (Teorell – Svensson 2016, s. 68-69)

Kriterierna som har funnits i samband med urvalsmetoden är att analysenheten ska på något sätt härstamma från studiens teoretiska antagande och problemformulering. Detta innebär således att Lynetteholmen går att sammankoppla med teorin city branding och är av relevans för den problembeskrivning som är given. Med problemformuleringen har det även funnits vissa idéer eller skeptiska antagande till att mega-projekt inom stadsutveckling tenderar att skapa vissa påföljder. Dessa idéer och antaganden har

också varit med och format vad för typ av infallsvinkel och fokus studien har. På så sätt har det skett en avgränsning där ett specifikt fall undersöks men också en distinktion vad för typ av fokus som behandlas. Anledningen till att studera Lynetteholmen har gjorts på grund av förmågan att undersöka ett nytt projekt som inte finns med på forskningsfronten. Det är även tacksamt att välja Köpenhamn på grund av den stora kvantiteten av tidigare forskning i Öresundsregionen från bland annat Malmö stad och deras hållbarhetsprojekt. Det kan också tänkas vara fördelaktigt att använda empiriskt material inom Öresundsregionen eftersom stadsutveckling har gått till under liknande omständigheter och geografisk miljö. Materialet som används består därför av tidigare studier som har undersökt liknande fall som Lynetteholmen, officiella dokument och forskare som behandlar området.

4 Analys

4.1 Principavtalet om Lynetteholmens anläggning

I principavtalet kring Lynetteholmen framhävs bland annat att tillväxt och utveckling i Köpenhamn inte bara är nyttigt för dess invånare, utan också för Öresundsregionen och hela Danmark. Även om huvudstaden är stark när det kommer till internationell konkurrens mot andra nordeuropeiska städer så finns det en ständig vass konkurrens. För att Köpenhamn ska fortsätta att vara en stor konkurrenskraftig huvudstad så måste man skapa mer utrymme för medborgare och företag samt förbättra rörligheten genom infrastrukturinvesteringar. Den växande befolkningen har skapat allt mer press på bostadsmarknaden vilket har resulterat i stigande bostadspriser som i sin tur gör det svårare för unga människor att etablera sig och driver låginkomstfamiljer ut ur staden. Om det inte finns något utrymme för stadsutveckling kommer prishöjningar accelerera vilket kommer innebära lägre tillväxt och mindre flexibel arbetsmarknad. Regeringen och Köpenhamns kommun vill säkerhetsställa att utveckling i huvudstaden sker på lång sikt och Köpenhamn ska vara ett område som det är attraktivt att investera i – även för ungdomar, äldre och invånare med lägre inkomster. Vi är därför i behov av en framtidslösning som säkerhetsställer skydd mot 2100-talets utmaningar. Intäkterna från stadsutvecklingen på Lynetteholmen kan vara med och bidra till finansieringen av tunnelbanetjänster i området likaså kan utveckling av infrastruktur öka lönsamheten för tillväxt och företag. Kostnader för konsumtion, drift och underhåll av den nya infrastrukturen ska finansieras genom användarbetaling från trafikanter. (KK 2018, s. 1-2)

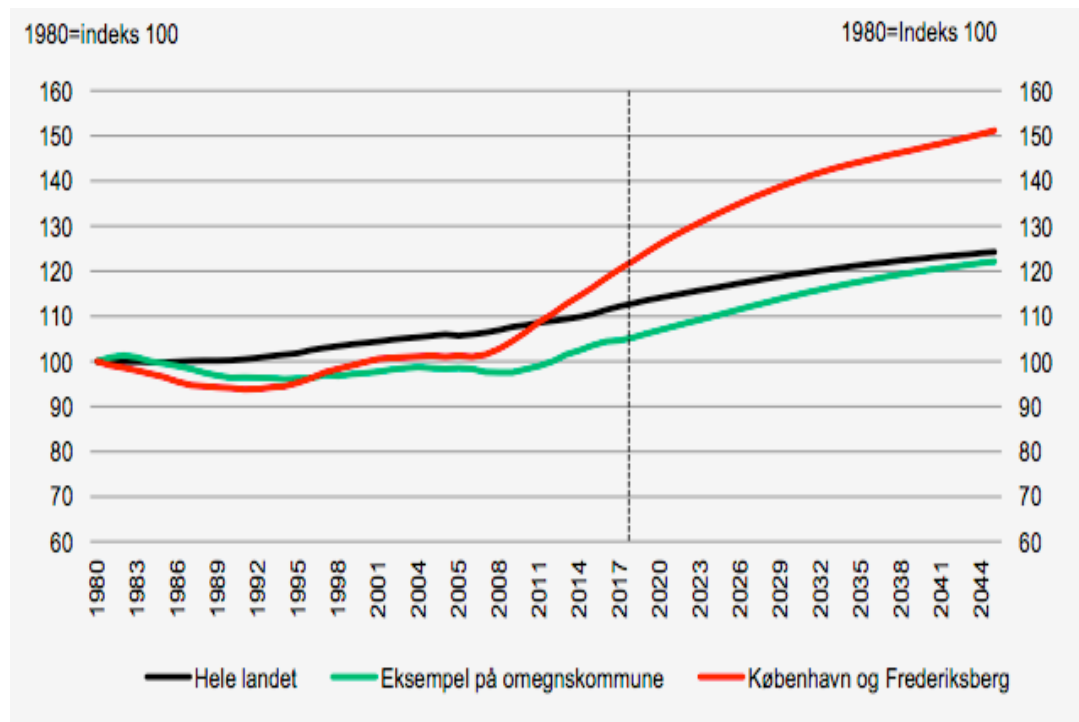
Transport-, bygg- och bostadsministern Ole Birk Olesen påpekar att Lynetteholmen kommer på lång sikt lösa en betydande del av de utmaningar vi kan se idag men att det inte är hela lösningen för den framtida bostadsutmaningen. Projektet kommer heller inte lösa de stora och nuvarande problemen som finns på bostadsmarknaden. Kommunen måste arbeta med att låta fler hus byggas och tillåta områden i huvudstaden att utökas och förvandlas vilket gäller både centralt i Köpenhamn och hos de kringliggande kommunerna. (TRM 2018)

Enligt Danmarks Statistik så förväntas befolkningsökningen i Köpenhamn kommun tillsammans med fristående Frederiksberg kommun öka med ytterligare 170 000 invånare fram till 2045. Om man utgår från att två personer bor i respektive bostad motsvarar det omkring 85 000 bostäder. Det finns därför ett

behov av bostäder i innerstaden där pristrycket är som högst. Lynetteholmen förväntas på längre sikt skapa ungefär 15-20 000 bostäder och har som syfte att täcka en betydande del av det framtida bostadsbehovet.

För att lyckas med detta har man inrättat ett nytt bolag, *Lynetteholmen I/S*, som ska vara med och förverkliga visionen man har med projektet. Bolaget kommer att ägas cirka 47 % av den danska staten och ungefär 53 % av By & Havn vilket gör att bolaget som helhet ägs av både Köpenhamns kommun och staten. Bägge parterna är överens om att en etablering av projektet är något som kan finansieras av egna medel genom exempelvis deponering av jord, försäljning av mark, betalning i tunnelbanan, hamnverksamhet, parkering och så vidare. Näringsministern Rasmus Jarlov menar att Köpenhamn ska vara en sysselsatt huvudstad och att detta kommer bli den största prestationen för Köpenhamn stad i många årtionden. Vid årsskiftet kommer ytterligare planer presenteras för att hela huvudstaden ska växa och utvecklas under de kommande decennierna.

Regeringen och Köpenhamns kommun är överens om att detta avtal ska implementeras genom ekonomiska, tekniska och juridiska lösningar som kommer klargöras längre fram i arbetet. Det är viktigt att etableringen av Lynetteholmen initieras så snabbt som möjligt eftersom det kommer vara en lång process att göra området iordningställt för bostäder. (KK 2018, s. 3-4)



Figur 3 Befolkningsutvecklingen från 1980-2018 tillsammans med skildring fram till 2044. (Källa: Befolkningsuppgifter och prognoser från Danmarks Statistik)

4.2 Medborgardialog i samband med Lynetteholmen

Som framfört i tidigare forskning har Ian Gordon och Nick Buck (2005: 6) påpekat ett allt mer växande intresse för medborgare att vara delaktiga i samband med stadsutveckling. (Pierre, s. 137) Det kan därför vara intressant att presentera vad det har funnits för medborgardialog och opinion bland Köpenhamns invånare i samband med Lynetteholmen.

Christianshavns lokaludvalg är en kommitté av de totalt 12 lokala utskott i Köpenhamn vars syfte är att fungera som en länk mellan medborgare och kommunfullmäktige i stadshuset. Utskottet fungerar som ett hjälpmedel till att skapa en dialog med medborgare i staden och opererar även som rådgörande åt kommunen för invånarnas vägnar. Nedanför kommer ett utdrag från de 27 punkter som uppstod när lokalkommittén diskuterade planen att bygga Lynetteholmen utanför Refshaleøen. Mötet skedde den 28.11.2018, kl. 18:30 i Beboerhuset, Dronningensgade 34. (KK 2018, s. 1)

- *Klimatskydd bör prioriteras först, redan för några år sedan var Christianshavn nära att bli drabbad av en stormflod.*
- *Vem ska bostäderna på Lynetteholmen byggas för och var kommer invånarna ifrån?*
- *Det bör övervägas hur man ska förse Lynetteholmen med billiga bostäder.*
- *Det är en bakvänd finansiering, det kommer inte kunna byggas några billiga bostäder.*
- *Vi måste förvänta oss att det kommer ske en fortsatt urbanisering vilket skapar ett behov för fler bostäder i Köpenhamn.*
- *Det är en bra idé att slå ihop skydd mot översvämning, bostäder och trafik men det finns utmaningar: Teknik- och miljöledning har hittills inte varit involverad i processen. Det är osäkert vad ritningarna kan användas till och vad som är möjligt att ändras.*
- *Visst behövs det fler bostäder, men man bör undersöka om de kan byggas någon annanstans än Lynetteholmen.*
- *Finansieringsprocessen är oroväckande – det blir skattebetalarna som i slutändan får betala projektet. (KK 2018, s. 10-11)*

En sammanställning av punkterna från medborgardialogen kan koncentreras till följande: Likt studiens inriktning finns det en viss skepticism åt förslaget och det är ytterst få punkter som har en positiv ståndpunkt åt projektet. Något som är genomgående är att det finns oroligheter hur projektet ska finansieras och om det verkligen kommer bli möjligt med billiga bostäder på Lynetteholmen. Man är positivt inställd till fler bostäder, bättre infrastruktur och klimatskydd med hur vidare Lynetteholmen är en lösning på dessa tre förblir ifrågasättande. I principavtalet finns det också en viss betoning från regeringens sida att

Köpenhamn är i behov av tillväxt och utveckling för att man ska kunna stå sig an mot en allt mer växande konkurrens i Öresundsregionen. Genom en etablering av projektet försöker man skapa utrymme för tillväxt och samtidigt ligga i framkanten för en hållbar stadsutveckling. Mer specifika motiv till dessa drivkrafter presenteras i nästa avdelningsrubrik med en sammankoppling till teorin city branding. Något som man inte ska undanhålla är att det finns en ordagrann beskrivning av att projektet ska ta hänsyn till alla grupper i samhället. Regeringen påpekar att stigande bostadspriser eventuellt kommer pressa undan mindre ekonomiskt starka grupper. (KK 2018, s. 1-2) Det går därmed att påträffa en konsensus om att bostäder som byggs ska vara tillgängliga för alla samhällsgrupper men likaså kan detta vara en retorisk formulering från regeringens sida endast för att rättfärdiga större projekt. I samband med mötet tycks det också finnas en vilja bland invånarna att bostäder byggs någon annanstans än Lynetteholmen samtidigt som ambitionerna i Köpenhamns stadsutveckling säger något annat. Det som förblir tvivelaktigt är därför om man lyckas finna en balans mellan väljarkår och finansiella resurser i samband med projektet. I nästa avsnitt presenteras därför olika incitament som kan tänkas driva stadsutveckling åt ett mer finansiellt håll.

4.3 Köpenhamns drivkrafter till en förnyad image

Redan i tidigt stadium så har tankar om hållbar stadsutveckling och ekologisk modernisering haft ett stort genombrott i Öresundsregionen och dess storstäder jämfört med andra områden. Som redovisat tidigare har detta märkts genom mängder med ambitioner och mål som att skapa en koldioxidfri stad men även bryta sambandet mellan ekonomisk välfärd och negativ miljöpåverkan. Det finns däremot litteratur på att insatsen inte har varit speciellt djärv eller produktiv. Redan för 20 år sedan ansågs Öresundsregionens storstäder bland de mest miljövänliga tätbefolkade områden i världen där man hade gjort dramatiska förbättringar tillsammans med ekonomisk tillväxt. Det som skiljer Köpenhamn och Malmö från 1990, då hållbarhetsarbetet startade, och nu är att de har fått mycket mer uppmärksamhet som internationella föregångare i området kring hållbar stadsutveckling. Främst Köpenhamn men också Malmö på senare tid. Från Köpenhamns perspektiv kan detta bero på bland annat uppvisandet av kreativa hållbarhetsprojekt och att man har visat att det är möjligt med program för hållbar utveckling. Men deras framgång består också till stor del på att man kreativt har tagit till sig den generella miljöförbättringen i regionen och sedan vidareutvecklat detta genom olika innovativa projekt och visat upp för omvärlden. Köpenhamn anses som en av de främsta föregångarna bland hållbara städer. Men deras framgång tycks snarare vara baserad på en subjektiv och godtycklig bragd än djupgående och konsekvent jämförelse mellan olika städer. (Anderberg 2009, s. 10-11) Frågan kvarstår därför vad det finns för drivkrafter och motiv till att

Köpenhamn förnyar och utvecklar sin image som hållbara. Om det endast hade varit på grund av en vilja att skapa hållbar stadsutveckling kan Lynetteholmen vara någorlunda paradoxalt. Behövs det verkligen stadsdelar byggda på konstgjord väg för att förena människor och säkra städer från klimatförändringar, eller finns det enklare lösningar? Med detta sagt så kan det därmed finnas en dold agenda och andra intressen av projektet som inte framkommer i regeringens beskrivning av visionen.

Ett motiv kan vara exempelvis att man ser möjligheter till att kombinera hållbarhet med ekonomisk tillväxt där aktiva miljömässiga initiativ kan bidra till att skapa tillväxt. Inom miljöpolitik är detta fenomen mer bekant som ekologisk modernisering där man försöker identifiera och lyfta fram situationer som är win-win genom att kombinera miljömässiga och ekonomiska mål. På så sätt förenas miljöpolitik och planer inom stadsutveckling. Miljöprogram som består av alternativa energiresurser, investering i lokal hållbarhet och innovation betraktas inte bara som miljövänligt, utan något som kan vara konkurrenskraftigt, stimulera den regionala ekonomin och attrahera turister. Företag och regioner ser istället miljöperspektivet som en möjlighet och något som kan vara fördelaktigt om man startar tidigt och ligger före. För städer och regioner så kan miljöintresset istället användas som exploatering och vara en viktig del av marknadsföringen för att göra staden attraktiv. Detta kan kopplas samman med teoripunkt (2) där man anstränger sig för att ge området specifika förutsättningar. En del företag kan även försöka dra fördel av ryktet staden har byggt upp som miljövänliga. (Anderberg 2009, s. 2-3)

Att det finns en strävan hos städer att vara konkurrenskraftiga innebär att de även kan påverka varandra transnationellt. Anledningen till att Malmö och Lund har utvecklats på hållbarhetsområdet parallellt med Köpenhamn kan vara på grund av att man inte vill hamna i Köpenhamns skugga. Om inte Malmö tar på sig rollen som motpol på den svenska sidan av Öresundsregionen riskerar man att gå miste om investeringar och bli en sovstad till Köpenhamn. Köpenhamns redan höga ambitioner till att bli en europeisk miljömetropol och deras internationella uppmärksamhet gör att de redan betraktas som referenspunkt i Öresundsregionen. Att Malmö på senare tid har placerats på kartan genom Västra Hamnen och Ekostaden Augustenborg gör så att de kan konkurrera mot Köpenhamn och vara ekonomiska motståndare. På så sätt har en katalysator skapats mellan städerna där båda tävlar om investeringar och sin egen marknadsföring. Det anses vara viktigt som stad att kunna positionera sig som en storstad och konkurrera mot andra städer i regionen. Det är nu mer en process där konkurrensen inte längre sker mellan stater utan mellan städer och regioner. (Dannestam 2009, s. 22) Detta sammankopplas också mycket med teoripunkt (1) där städer utvecklar mer ambitiösa projekt för att konkurrera med varandra och vinna fördelar. Det kan dock medföra vissa risker och problem när det sker en eskalering med stadsutvecklingen.

Hur det än tycks vara positivt att städer har höga ambitioner och en stark vilja till att marknadsföra sin hållbarhet så kan det finnas en baksida. Städer som

Köpenhamn riskerar att hamna i “winner-take-all” fenomen där storstäder kontrollerar och attraherar den största delen av globalt kapital och investering. Storstäder har mycket mer kunskap, spetsteknologi och genererar en större mängd innovation. Detta gör också så att de blir platsen för världens know-how och färdigheter. Storstäder blir inte bara stället där de mest ambitiösa och talangfulla vill vara, utan stället de måste vara på. Om Köpenhamn är en ledande pionjär i området så lockas företag på grund av en hög standard och tydlig planeringsram. Processen är kumulativ och självförstärkande där den expanderande ekonomin driver på att utveckla ännu mer häpnadsväckande och kreativa byggnader. Framgångsrika affärsmän och entreprenörer hjälper till att driva på processen och en ännu mer vilja att skapa bättre köpcentrum, bostäder, infrastruktur och så vidare. Det blir ett pågående förlopp där ytterligare fördelar skapas för att få till mer industri och förmågor till staden. Detta gör så att avståndet mellan visionära städer och andra mer äldre industriella städer i Europa och USA men inte minst utvecklingsländer är enormt och fortsätter att växa. (Florida 2017, s. 17)

För att ta an kring Floridas resonemang menar han att stadsutvecklare och politiker fortfarande är låsta vid att det bästa sättet för städer att växa är genom att locka till sig större företag. Med hjälp av subventioner och andra incitament som mega-projekt i städernas centrum har man förhoppningar att förtjusa människor. Istället, menar Florida, bör man arbeta med mindre och enklare saker som gör städer bättre platser att leva på för den allmänna invånaren. Detta är exempelvis tillgängliga gågator, cykelvägar, parker, kulturella och levande platser där människor kan mötas. Det räcker inte med att städer är en rättmätig konkurrens affärsmässigt utan de behöver även vara en plats som vädjar åt alla typer av individer och samhällsgrupper. Det har skett en splittring bland stadsexperter som har lett till två tydliga läger: stadsoptimister och stadspessimister. En svartvit beskrivelse av perspektiven låter följande: stadsoptimisten ser städer som förnyelsebara och städernas krafter kan förbättra människans tillvaro. Städer är mycket rikare, renare, säkrare och hälsosammare än vad de någonsin har varit och urbanisering är en tydlig källa till förbättring. De anser att världen kommer bli mycket bättre om maktförskjutning sker från stater till städer och regioner istället. I kontrast menar stadspessimisten att moderna städer formas för konsumtion av de superrika med omfattande utsträckning av fattigdom och nackdelar för befolkningen runtomkring. Stadsförnyelse, i pessimistens synvinkel, drivs av giriga kapitalister som drar vinster av att förnya vissa områden och utelämna andra. Den globala urbaniseringen prackas på av ett hänsynslöst kapitalistiskt system där utfallet blir förfallna bostadsområden och ekonomisk kris. Gentrifiering och ojämlikhet är direkta följder i staden.

Så, vem av dem har rätt? Är städer platsen för innovation och modellen för social och ekonomisk utveckling som stadsoptimisten hävdar eller är de platsen för ökande ojämlikhet och klasskillnad som pessimisten fördömer. Svaret är att de är både och. Det går inte att framställa städer genom en svartvit beskrivelse eftersom städer kan vara olikartade och segregerade samtidigt. Städer innehåller

nyanser av båda beskrivningarna vilket gör att de bör betraktas ur perspektiven samtidigt. (Florida 2017, s. 3-4)

Ytterligare motiv till varför man förnyar staden och genomför projekt som Lynetteholmen kan vara en vilja till identitetsskapande. Hållbarhetsprojekt och gröna lösningar har varit ett verktyg att gå från en image som industriell och överbefolkad till grön och hållbar. Ett identitetsbyggande som stad är därför ett sätt att visa för omvärlden vem man vill vara och vart man är på väg. För invånare så kan det också anses som ett viktigt kriterium att städer inte bara är gröna utan också möjliggör en livsstil som har liten påverkan på miljön. Drivkrafterna till att skapa en image kan vara att man vill stärka den lokala identiteten men också ett intresse att visa sin framgång för omvärlden och finansieringsorgan som EU. Detta för att få ytterligare medel och genomföra framtida projekt. (Gustavsson et al. 2009) Köpenhamn, tillsammans med mängder av andra städer, har förstått att stadsutveckling som är grön kan användas som verktyg för marknadsföring och karaktäriserar staden som tämligen tilltalande. Generellt sätt så har tillvägagångssättet inte fokuserat på den faktiska miljöpåverkan staden har, utan stadens rykte, välmående och besökare. Detta innebär att frågor kring utsläpp och påverkan oftast kommer i efterhand om de inte försummas fullständigt. Miljömässig mätning nämns mer i termer kring gröna områden, takträdgårdar och solpaneler. Malmö har fått många besökare från internationella forum som ska lära sig mer om stadens omvandling från industristad till kunskapsstad. Detta har också varit viktigt för att stadens image och självförtroende. Något som inte bör undanhållas är den svenska kontexten där Malmö fortfarande står inför många olösta problem relaterade till fattigdom, brott och integration. (Anderberg 2015) Här visar man upp Västra Hamnen och Ekostaden Augustenborg i sin positiva image samtidigt som man utelämnar andra områden som inte anses lika framgångsrika.

Ett ytterligare exempel, som passar till beskrivningen, är den planerade staden Masdar som nämnt tidigare. Att fokusera på högteknologi och mega-projekt passar bättre till det nya globala synsättet för hållbar stadsutveckling som koncentrerar sig på att göra samhällen koldioxidfria. Här har man ett förhållningssätt att lägga tonvikt på teknoekonomiska lösningar istället för sociala och institutionella sådana. I Abu Dhabi blir det därför mer bekvämt för myndigheter att fokusera på den globala hållbarhetsagendan vilket innehåller mega-projekt och kreativitet. På så sätt kan man åsidosätta institutionella och sociala dimensioner av hållbarhet vilket kan tänkas vara en mer känslig och svag sida i Förenade Arabemiraten. Drivkrafterna har därför varit att skapa en identitet för omvärlden som hållbar samtidigt som man kan försumma mer tydliga problem som finns i landet. Här sker stadsutveckling mellan politiker och privata företag samtidigt som demokratiskt deltagande försummas. (Crot 2013, s. 7)

Lynetteholmen är därför inte bara en stadsdel i sig utan något som kompletteras med resten av Köpenhamn och utgör ett helhetsperspektiv. Tillsammans med landmärken, byggnader och mötesplatser blir Köpenhamn en turistattraktion och formar sin egen image och identitet. Visionen kan därför

betraktas som en ytterligare beståndsdel till Köpenhamns mål att bli en europeisk miljömetropol men också en form utav spiral där man utvecklar mer projekt på grund av konkurrenskraft och tillväxt.

Köpenhamn och många andra städers identitetsskapande är inte endast fysiska byggnader och visioner. Istället arbetar många städer med att försöka utveckla nya sätt att kommunicera sin stadsbild till omvärlden. Ett av dessa sätt är att kommunicera med hjälp av internet och kan sammankopplas med teoripunkt (4). Det material som finns på internet är inte speciellt djupgående men kan vara med och bidra till en snabb överblick. Exempel på material inom Öresundsregionen är generella målsättningar, måldokument och mer översiktliga prioriteringar. Det är främst städerna Köpenhamn, Malmö och Lund som är framträdande och dyker upp som sökresultat internationellt på bland annat tyska- och franska hemsidor gällande ekostäder och hållbarhetsarbeten. Detta kan också vara ett resultat på att man har varit effektiv i nätverksprojekt, deltagit i internationella konferenser men också olika PR- och informationsaktiviteter. Köpenhamn har fått en benämning internationellt som "cykelstaden" men har även nått framgång att profilera sig som hållbara inom områden som alternativ energi, bostadsförnyelse och energisparande. Hållbarhetsarbetet i regionen ligger också till grund för hur pass delaktig kommunen är i processen. Danska kommuner har, generellt sett, utvecklat ett mer intresse för miljön och är mer engagerade i hållbarhetsaktiviteter än den svenska motsvarigheten. Det är mer vanligt att danska kommuner har program för grön industri, miljömässig reglering, ekologiska bostäder, planering och information. I både Sverige och Danmark har decentralisering gett kommuner ett ökat ansvar att hantera klimatförändringar och förvaltning av resurser. Kommuner är nu mer ansvariga för att initiera lokala samarbeten på olika sätt. (Anderberg 2005, Anderberg & Clark 2009) Detta märks också genom en naturlig formalisering mellan privata och offentliga aktörer eftersom staten inte kan göra allt själv längre. (Dannestam 2009, s. 197)

Ett vidare motiv till Lynetteholmens upptakt kan förknippas med teoripunkt (3) som innebär att stärka stadens rykte och företagsverksamhet för att bidra till ekonomisk tillväxt. Detta kan göras genom anknytning till informella kontakter där ett privat-offentligt partnerskap anses som viktigt för att bygga upp innerstaden. Exempel på detta är MIPIM som är den största fastighets- och investeringsmessa som äger rum varje år i Cannes. Mässan innebär en sammankomst för städer och regioner där de kan samtala och locka till sig företag, investeringar och förbättra eller etablera ny kontakt. Malmö stad har deltagit i mässan sedan 1997 och likaså Köpenhamn med sitt marknadsföringsbolag Copenhagen Capacity. Mässor som MIPIM har blivit en attraktiv nätverksplats för olika bygg- och fastighetsföretag i Öresundsregionen. På grund av långsiktiga relationer mellan näringsliv och städer har man skapat bättre förutsättningar att genomföra utvecklingsprojekt. Byggstarten på World Trade Center i Malmö är bland annat ett resultat av nätverkande mellan privata och offentliga aktörer på mässor som MIPIM. Att kommuner arbetar med näringslivsrelationer och har ett öppet anslag för mässdeltagande i sin budget kan betraktas som formalisering

mellan privat- offentliga aktörer. (Dannestam 2009, s. 196-197) Öresund Environment och Sustainable Business Hub är också nätverk som håller på med miljödriven näringsutveckling i Öresundsregionen. Här hjälper man olika företag att få positiv tillväxt om de har en särskilt hög miljöprestanda på deras varor och tjänster. (Anderberg 2005, Anderberg & Clark 2009) Goda och långsiktiga näringslivsrelationer är därför förutsättningar för att initiera nya utvecklingsprojekt som Lynetteholmen.

5 En stadsdel för den allmänna invånaren?

Att inkludera sociala mål i stadsutveckling är i lika hög grad nödvändigt för att det ska anses som hållbart. Det finns redan mängder med forskning hur dessa koldioxidfria städer kan vara möjligt och hur de sammanfaller inom områden som arkitektur, ekologi och ingenjörskonst. Det som däremot är mindre utforskat och otydligt är hur de sociopolitiska dimensionerna ska sammanfalla i den koldioxidfria staden. De sociala dimensionerna av hållbarhet har inte fått likadant bemötande som ekonomisk och ekologisk. (Gandy 2014, s. 215) Med detta sagt så har vi de teknoekonomiska lösningar till att göra städer gröna, men till vilket pris?

En av de tre grundläggande intentionerna med Lynetteholmen är att ge invånare en trygghet tillvaro från allt mer eskalerande klimatförändringar. Lynetteholmens bebyggelse, som slumpmässigt nog konstrueras där all tillväxt är, ska ge Köpenhamn skydd mot stigande havsnivå. Men vad kommer hända med förorter och mer lågt liggande kustområden som befinner sig i riskzonen för översvämning i framtiden? En etablering av projektet skapar ett skyddat område som kommer vara mer attraktivt för utveckling och investering vilket i sin tur utelämnar andra områden. Även om stadsutveckling och kommunens verksamhet består av en blandning av olika idéer och föreställningar så har hållbarhetsagendan med sina mega-projekt och kreativitet redan en tydlig riktning vad som är önskvärt i staden. När denna riktning har etablerat sig så undermineras andra aspekter i stadsutveckling. Problematiken i samband med projektet är att om endast nyckelpersoner inom kommunens mer tekniska administration utvecklar projektet kan andra aspekter som sociala dimensioner bli förbisedda i den framtida visionen. Sociala och ekologiska värden blir då en fråga om attraktivitet och konkurrenskraft istället för att representera sina faktiska värden. (Dannestam 2009, s. 260)

Likadant finns det en risk att man i samband med projektet använder positiva ord som social sammanhållning och inkludering men saknar mål och åtgärder för att fastställa dessa i praktiken. Orden används frekvent för att visa signaler att man vill främja arbeten för social hållbarhet men utnyttjas endast som en ytlig och retorisk roll. Regeringens framställning kan vara att bostäder för barnfamiljer, studenter och folk från utlandet ska vara med och bidra till en social hållbarhet. (DR 2018) Lynetteholmen ska vara en tillgänglig stadsdel som förenar människor men likt kan detta vara ett uttryck på en vilja som saknar referenser. Beskrivningen av social sammanhållning och integration inom ett bostadsområde kan innebära exkludering och segregation för andra områden och staden som helhet. (Gustavsson et al. 2013, s. 48)

Invånares delaktighet är avgörande när det kommer till social utveckling och i politiska termer handlar det om att inkludera så många målgrupper som möjligt i beslutsprocessen. Detta är gynnsamt för staten och även invånare eftersom delaktighet gör så att individer och grupper förbättrar sin sociala inkludering. Dessutom så kan delaktighet från fler målgrupper öka sannolikheten för civilsamhället att legitimera regeringens politik. Inom litteratur från ekologisk modernisering framhävs också en tydlighet med att bredda delaktigheten i målgrupper. Den underliggande premissen är att invånare som är mer delaktiga i beslutsprocesser också är mer positivt inställda till miljömässig reformering. Genom att öka delaktigheten så ökar man också den politiska legitimiteten vilket kan leda till mer kollektiva politiska beslut som reducering i konsumtion eller ekoskatt. Däremot så kan processen vara problematisk som diskuterat ovanstående där en del företag och aktörer har mer makt att kunna bestämma stadsutvecklingen och vilka intressen man tar hänsyn till. (Murphy 2012, s. 11)

Den andra intentionen med projektet är att förbättra infrastrukturen med hjälp av olika vägförbindelser och göra anslutning till fler motorvägar. Infrastruktur är sannerligen ett omtyckt ämne hos politiker i samband med stadsutveckling. Bland annat så har Donald Trump beordrat en betydande investering i infrastruktur för att stimulera ekonomin men även Justin Trudeau hans administration gör ett stort finansiellt åtagande åt infrastruktur för att förnya ekonomin och skapa bättre jobb. En ytterligare utbredning av infrastruktur i Köpenhamn kan därmed anses som en vilja till stadsförnyelse för att förbättra ekonomisk tillväxt. Det som däremot behövs för social hållbarhet är inte infrastruktur som delar människor utan som för oss tillsammans. Detta innebär mer satsningar på kollektivtrafik som för samman människor och ekonomisk aktivitet i städer. Att investera i kollektivtrafik framhävs också som viktigt för att kunna minska vårt beroende av bilen och skapa mer tätare och miljövänligare städer. (Florida 2017, s. 208-209)

Den sista intentionen med projektet är att bygga fler bostäder och förhindra skyhöga bostadspriser. Att göra tillgängliga bostäder för alla samhällsklasser är nyckeln till social hållbarhet men kan också vara det mest problematiska med projekt som dessa. I de mest dyra och talangfulla städer så har bostäder endast blivit tillgängligt för en tredjedel av de mest privilegierade människor. Människor med alldaglig inkomst drivs allt längre bort från stadens centrum avskilda från all ekonomisk aktivitet. Att bygga nytt är vanligt i dagens städer men genererar också dyra bostäder som successivt pressar undan mindre socioekonomiskt starka grupper (Florida 2017, s. 211-212) Det som verkar attraktivt för en stad och mer välbärgade målgrupper finner istället sina konsekvenser hos de utsatta målgrupperna. Att ha i åtanke med projektet är dess tidsspann och ett allt högre påtryck från urbaniseringen. Frågan är om man verkligen kommer kunna dämpa efterfrågan på bostäder och samtidigt göra stadsdelen tillgänglig för alla grupper. Ett genomgående exempel i uppsatsen har varit utvecklingsområdet kring Västra Hamnen som Malmö stad har exploaterat för att försöka förändra Malmös identitet. I visionen kring Västra Hamnen har det funnits betoningar på att kunna locka till sig specifika grupper och verksamheter som är tänkt att bidra till

ekonomisk stimulering. Bostadsområdena har också präglats av hållbarhetsagendan och en viss boendestrategi som innebär havsnära, högkvalitativa och arkitektoniskt innovativa bostäder. Detta har gjorts i syfte att försöka locka till sig mer inkomststarka grupper till staden. (Dannestam 2009, s. 144-145) Det går att finna liknande typ av mönster i boendestrategin kring Lynetteholmen om än inte mer extrem där en konstgjord stadsdel med dess nydanande bostäder troligtvis kommer bli en attraktion och bosättning för höginkomsttagare. Påkostade ombyggen skapar gentrifiering vilket leder till att regeringens förhoppning om tillgänglig stadsdel för alla havereras. Det må vara ett projekt med goda avsikter men tillsammans med grön marknadsföring genomsyras projektet till miljömässig gentrifiering. Detta innebär att nya gröna bostadsområden utvecklas istället för att det sker hållbar stadsutveckling och miljömässig jämlikhet för majoriteten av samhällets invånare. (Dawson 2017, s. 40)

Fenomenet city branding demonstrerar hur stadens myndigheter numera är aktivt engagerade i att utforma en plats för att attrahera resurser. Dessa handlingar måste också betraktas från ett entreprenörsartat tankesätt som allt mer dominerar stadspolitik vilket är ett resultat på en neoliberal agenda. (Anderberg & Clark, 2013) Men istället för att bygga nytt eller exploatera områden så kan upprustning av mer försummade områden och förorter som ropar på förnyelse vara ett genomgripande mål för staden. Detta borde i sin tur vara ett hjälpmedel för att reducera energikonsumtionen och utsläppen vilket gör det lättare för städer att uppnå ambitiösa mål. Samtidigt är det ingen enkel lösning eftersom subventioner för att göra hållbara bostäder i dessa områden kommer inte ge lika mycket publicitet och marknadsföring som mer enastående arkitektur i exempelvis Västra Hamnen eller Lynetteholmen. (Holgersen & Malm 2015, s. 287)

6 Avslutning

6.1 Vad härnäst?

Malmö och Köpenhamn har haft en väldigt narrativ historia där de har gått från industristäder till hållbara kunskapsstäder. Denna process har också kantats med statspolitiska begrepp som attraktivitet och tillväxt. Men när man framställer städer genom en viss image utelämnar man också dess komplexitet. Omständigheter som inte anses passa in i stadens image som exempelvis ojämlikhet och segregation utelämnas från beskrivningen eftersom man i slutändan vill använda city branding till det bättre. Städernas framgång betraktas mer i termer kring tillväxt och konkurrenskraft än social omfattning och rättvisa. Att en stad har utvecklat en viss image behöver nödvändigtvis inte representera eller återspegla hur verkligheten är beskaffad. (Dannestam 2009, s. 129)

Det må vara ett projekt som fortfarande är i utvecklingsstadiet och långt kvar innan visionen blir till verklighet. Men det bör redan nu höjas ett varningens finger över eventuella följder som det nuvarande projektet kan tänkas innebära. Projekt som dessa bör betraktas med en viss skepticism. Inom stadspolitiken bör det därför riktas mer fokus och diskurs hur pass rättvis och socialt inkluderande en stad är istället för att diskutera i termer kring tillväxt och attraktion. En rättvis image av staden presenteras därför i lika stor utsträckning med dess sociala dimensioner.

6.2 Förslag till vidare forskning

Studien har inte analyserat i vilken utsträckning det har skett en faktisk förbättring inom ekologiskt och ekonomiskt arbete i städerna utan istället vad för image som porträtteras för omvärlden. Förverkligade hållbarhetsmål och hur ekonomisk tillväxt förhåller sig till varandra kan istället vara ett förslag för vidare forskning. Intentionen med uppsatsen inom forskningsområdet har varit att uppmärksamma och tydliggöra sociala dimensioner i samband med stadsutveckling och varför de anses som viktigt att integrera i processen.

7 Referenser

- Anderberg, Stefan, 2009. ”Hållbar stadsutveckling i Öresundsregionen Köpenhamns och Malmös gröna profilering”, Artikel i *Geografiska Annaler*.
- Anderberg, Stefan – Clark, Eric, 2013. ”Green and sustainable Øresund region: Eco-branding Copenhagen and Malmö” *Urban Sustainability: A Global Perspective* / [ed] Igor Vojnovic, East Lansing, Michigan: Michigan State University Press, 2013, s. 591-610
- Anderberg, Stefan, 2015. *Western harbor in Malmö*. [Elektronisk] <https://bit.ly/2TlysFn>. Hämtdatum: 2018-12-29.
- Boverket – Myndigheten för samhällsplanering, byggande och boende, 2010. *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt*. [Elektronisk] <https://bit.ly/2EdHVtW>. Hämtdatum: 2018-12-10
- Checker, M. (2011). Wiped Out by the 'Greenwave': Environmental Gentrification and the Paradoxical Politics of Urban Sustainability. *City & Society*, 23(2), 210-229. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1548-744X.2011.01063.x>
- City of Växjö. (2007). *Welcome to Växjö The Greenest City in Europe*. Växjö.
- Crot, Laurence, 2012. ”Planning for Sustainability in Non-democratic Polities: The Case of Masdar City”, *Urban Studies* at 50, (13) 2809–2825
- Dannestam, T. (2009). Stadspolitik i Malmö. Politikens meningsskapande och materialitet Statsvetenskapliga institutionen, Lunds universitet
- Dawson, Ashley, 2017. *Extreme Cities: The Peril and Promise of Urban Life in the Age of Climate Change*. London, New York: Verso
- DR – Danmarks Radio, 2018. *OVERBLIK Regeringen vil bygge ø i Øresund: Det ved vi om milliardprojektet*. [Elektronisk] <https://bit.ly/2BHHUNv> Hämtdatum: 2018-11-26
- Florida, Richard, 2017. *The New Urban Crisis: Gentrification, housing bubbles, Grown inequality, and What we can do about it*. London: Oneworld Publications
- Gandy, Matthew, 2014. *The Fabric of Space: Water, Modernity and the Urban Imagination*. Cambridge: The MIT Press.
- Gustavsson, Eva – Elander Ingemar, 2012. ”Cocky and climate smart? Climate change mitigation and place-branding in three Swedish towns” Vol. 17, nr 8, s. 769-782.
- Gustavsson, Eva – Elander Ingemar, 2013. ”Social hållbarhet inte bara ”sustainababble”? Från mångtydig vision till analytiska redskap vid uppföljning av stadsbyggnadsprojekt, nr 69, s. 48.
- Holgersen, S., & Malm, A. (2015). "Green fix" as crisis management. Or: In which world is Malmö the world's greenest city? *Geografiska Annaler: Series B, in press*.

- Kevin Murphy (2012) The social pillar of sustainable development: a literature review and framework for policy analysis, *Sustainability: Science, Practice and Policy*, 8:1, 15-29, DOI: 10.1080/15487733.2012.11908081
- KK – Københavns Kommune, 2018. 4. *Lynetteholmen (2018-0313413)*. [Elektronisk] <https://bit.ly/2RLCt99> Hämtdatum: 2019-01-17.
- KK – Københavns Kommune, 2018. *Principaftale om anlæg af Lynetteholmen*. [Elektronisk] <https://bit.ly/2RK5Nxx> Hämtdatum: 2019-01-22
- Klein, Naomi, 2014. *This Changes Everything: Capitalism vs. the Climate*. New York: Penguin Random House
- Merriam, Sharan B, 1994. *Fallstudie som forskningsmetode*. Lund: Studentlitteratur
- Nace, Trevor, *The Philippines Is Building A \$14 Billion 'Pollution-Free' City That Will Be Larger Than Manhattan*. [Elektronisk] <https://bit.ly/2LatGrg> Hämtdatum: 2018-12-10
- Nordström Källström, H. (2008). *Mellan trivsel och ensamhet. Om sociala villkor i lantbruket*.
- Pierre, Jon, 2011. *The Politics of Urban Governance*. Hampshire: Palgrave Macmillan.
- Rueter, Gero, 2012. *Desert eco-city is more glitz than substance*. [Elektronisk] <https://bit.ly/2AxJLCG> Hämtdatum: 2018-11-26.
- R.M. Rehan, Urban branding as an effective sustainability tool in urban development, *HBRC Journal* (2013), <http://dx.doi.org/10.1016/j.hbrj.2013.11.007>
- Taylor, Peter J, 2013. *Extraordinary Cities*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Teorell, Jan – Svensson, Torsten, 2016. *Att fråga och att svara: Samhällsvetenskaplig metod*. Upplaga 1:4. Stockholm: Liber.
- TRM – Transportministeriet, 2018. *Faktaark om boligbehovet i Hovedstaden*. [Elektronisk] <https://bit.ly/2S4u4O4> Hämtdatum: 2019-01-20
- TRM – Transportministeriet, 2018. *Uden Lynetteholm kan vækstmotoren gå i stå*. [Elektronisk] <https://bit.ly/2WiGCRo> Hämtdatum: 2019-01-20.