

Megaprojekt – fra konflikt til kontroll

©

Lynetteholmen i København legger grunnlaget for oppgaven som følger. Er det mulig å gjennomføre et megaprojekt, i form av en stor kunstig øy, uten at det oppstår skadelige konflikter?

SIRI LINN LUNDEN

VEILEDER

Mikaela Vasstrøm

Universitetet i Agder, 2020

Fakultet for samfunnsvitenskap

Institutt for global utvikling og samfunnsplanlegging



Forord

Å være voksen student byr på sine utfordringer, spesielt når man skal være mamma, samboer og kjæreste, venn og kollega, samt ha en pendleavstand på 20 mil. Disse utfordringene har allikevel bidratt til at jeg nå kan klappe meg selv litt ekstra på skuldra. Selv om jeg er stolt av å ha kommet meg gjennom fem år som fulltidsstudent ved Universitetet i Agder, hadde det ikke vært mulig å gjennomføre uten visse mennesker. Listen er lang, men jeg må få de med. Siden jeg har valgt å skrive deler av oppgaven i København, skal der også takkes i to land. Norah og Ronny – min fantastiske familie! Takk for at dere har vært så utrolig tålmodige med meg gjennom hele denne prosessen. Jeg hadde ikke klart dette uten dere som min egne heiagjeng. Jeg elsker dere!

Pappa og Liv – Stiller alltid opp! Tusen takk for at dere har passet både meg og Norah. Jeg er kjempeglad i dere.

Mamma, takk for alle samtaler og tilsendte oppgaver. Og ikke minst for faglige kommentarer. Mine venner – Kristine, som alltid er klar med kaffen, klemmen og gaver i hverdagen. Du er helt unik! Hege, som kan sitte i timevis på 'tråen' med meg å høre på min jamring. Som drar meg med ut i friluft og på kulturarrangementer. Per Åsmund, bestevenn og bror, takk for absolutt alt du har hjulpet meg gjennom i denne tiden. May Yvonne, for hjelp til motivasjon og skriveteknisk in-put. Line, min fantastiske, nye danske venninne – takk for husrom og hjerterom. Jannie, takk for at jeg alltid får være hos deg og dine. Jeg setter utrolig pris på dere alle.

Kollegaer og medstudenter – Maria, Kristin, Irene, Nina, Hilde, Nathalie, Per Åsmund; Tusen takk for hyggelige stunder, i og utenfor jobb, og for forståelse for at jeg har trengt litt fri. Silje, Caroline, Doruntina, Nadia, Ingvild og Tore, dere vet! Takk, og lykke til videre i livet til vi møtes igjen.

Jeg var så heldig å få gjennomført tre gode og informative intervjuer under mine opphold i København. Stor takk til David Rønne, Michael Lundgaard og Jan Christiansen – håper på anledning til å utveksle erfaringer rundt flere interessante temaer i fremtiden.

Takk til John Pløger for veiledning (uten å være veilederen min). Du er inspirerende og har bidratt til at jeg har stått løpet ut. Takk for alle gode tips og tilbakemeldinger.

Sist, men absolutt ikke minst; Mikaela Vasstrøm – min utrolig dyktige veileder. Takk for at du gir konstruktive tilbakemeldinger, takk for at du er fleksibel til å møtes og prates nesten hvor og når det skal være, takk for at du gir meg motivasjon til å holde ut hver gang det butter imot.

Sammendrag

I oppgaven under har jeg valgt å se på hvordan man kan unngå at skadelige konflikter oppstår under etableringen av megaprojektet Lynetteholmen i København. Prosjektet er i startfasen og det foreligger foreløpig en prinsippavtale som det er bred politisk enighet om at skal jobbes videre med. Det forventes en miljøkonsekvensrapport innen utgangen av 2020, som vil legge grunnlaget for den neste prinsippavtalen. Denne avtalen må i sin tur få politisk godkjenning, en lovendring må så til, før spaden kan settes i jorden. Med hensyn til at prosjektet er i startfasen kan man, som jeg konkluderer med i oppgaven, lettere unngå konflikter ved å benytte verktøy og kunnskap om konflikthåndtering. Det er også belyst i oppgaven hvordan konflikter kan eskalere. Dette har jeg valgt å ta med fordi det kan gjøre det lettere å prioritere å håndtere konflikten i tidlig fase, mens den enda er håndterbar. Jeg argumenterer for at det er viktig å se helhetlig på prosjektet, samtidig som man må ha fagkompetanse i inndelte oppgaveområder. I flere megaprojekter som har vært satt i gang tidligere har det vist seg vanskelig å unngå budsjettsprekke eller å holde seg innenfor tidsrammen. For å redusere sannsynligheten for at det vil skje her, må man lære av andre samtidig som man må forstå det som gjør dette prosjektet unikt. Oppgaven bygger på teorier fra Scott Campbells ‘The Planners Triangle’, Glals konflikteskaleringsmodell, ‘The Four Sublimes of Megaproject Management’ av Bent Flyvbjerg og ‘Wicked Problems’ av Rittel og Webber. Ved å benytte disse teoriene, samt mine analyser av dokumenter og gjennomførte intervjuer, konkluderer jeg med at selv om selve megaprojektet spiller den synlige ‘hovedrollen’, vil det ikke la seg gjennomføre uten en god planlegger. Derfor må man først granske seg selv som planlegger; analysere hvem man er som fagperson, forstå hvilke utfordringer man tenker vil være størst for en selv, akseptere og forstå at man ikke kan være best på alt selv – og derfor benytte seg av andres kunnskap uten at det er fornedrende, forsøke å tilegne seg kunnskap underveis i prosessen og iverksette tiltak utfra denne kunnskapen. Flyvbjerg parafraserer en kollega når han belyser forskjellen mellom å styre et ‘vanlig’ prosjekt og et megaprojekt; For å styre et konvensjonelt prosjekt kreves bilsertifikat, mens for å styre et megaprojekt kreves jumbo-jet sertifikat (Flyvbjerg, 2014). En beskrivelse som gir oss en forståelse av hva som kreves av prosjektets planleggere. Beskrivelsen vil kanskje gi planleggeren en forståelse av at det, om man ikke har ledet megaprojekter før, kan møte en krevende hverdag. Både teknologien og kunnskapen vil nødvendigvis endre seg mye gjennom de 50 årene prosjektet er planlagt gjennomført på, det vil derfor være viktig med en planmodell for de menneskene som

kommer og går, i forskjellige roller. Selv om man setter seg overordnede mål tidlig, må man uansett forberede seg på å måtte endre måten prosjektet gjennomføres på.

Abstract

In the following assignment I have chosen to look at how to avoid damaging conflicts during the development of the Lynetteholmen megaproject in Copenhagen. The project is in the initial phase and there is currently a principle agreement in which there is broad political agreement to continue working on. An environmental impact report is expected by the end of 2020, which will lay the foundation for the next agreement in principle. This agreement must, in turn, be given political approval, a legislative change must be made before the building process can be set in motion. As the project is in its early stages, one can, as I conclude in the thesis, more easily avoid conflicts by using tools and knowledge of conflict management. The paper also explains how conflicts can escalate. I have chosen to include this because it will then be easier to prioritize dealing with the conflict in the early phase, while it is still manageable. I argue that it is important to take a holistic view of the project, while at the same time having to have professional expertise in divided areas of tasks. In several mega projects that have been initiated in the past, it has proved difficult to avoid budget crises or to stay within the time frame. In order to reduce the likelihood of this happening, one must learn from others while understanding what makes this project unique.

The thesis is based on theories from Scott Campbell's 'The Planners Triangle', Glal's conflict escalation model, 'The Four Sublimes of Megaproject Management' by Bent Flyvbjerg and 'Wicked Problems' by Rittel and Webber. Using these theories, as well as my analysis of documents and interviews, I conclude that although the mega project itself plays the visible 'main role', it will not be possible without a good quality planner. Therefore, one must first examine oneself as planners; analyze who you are as a professional, understand what challenges you think would be hardest for yourself to handle, accept and understand that you cannot be the best at everything - and therefore use the knowledge of others without it being degrading, try to acquire knowledge along the way in the process and take action based on this knowledge. Flyvbjerg paraphrases a colleague when he highlights the difference between managing 'regular' projects with megaprojects; Managing a conventional project requires a drivers license, while managing a mega project requires a jumbo jet license (Flyvbjerg, 2014). A description that gives us an understanding of what is required by the project planners, and which may give the planner an understanding that, if one has not led mega projects before, it will be a challenging time to come. Both technology and knowledge will necessarily change a lot during the 50 years the project is planned to be implemented, so it will be important to

have a planning model for the people who come and go, in different roles. Therefore, even if you set overall goals early, you must prepare to change the way it is implemented.

Innhold

Forord.....	1
Sammendrag.....	2
1.0 Innledning.....	9
1.1 Problemstilling og bakgrunn for tema.....	9
1.2 Problemstilling og forskningsspørsmål	11
1.3 København – Verdensby med ansvar.....	11
1.3.1 Et historisk tilbakeblikk.....	11
1.3.2 Rigmandskvarter	12
1.4 Klima, miljø og bærekraft.....	12
1.4.1 New Urban Agenda	12
1.4.2 SDG – Bærekraftsmålene	14
1.4.3 Overvåke og evaluere – UN-Habitat	15
2.0 Teori og tidligere forskning.....	16
2.1 Megaprojekter	16
2.1.1 Lignende prosjekter	17
2.1.2 Barcode – Oslos nye bydel.....	17
2.2 Gentrifisering og sosial bærekraft.....	18
2.2.1 Miljømessig gentrifisering	19
2.3 Planleggerens triangel	19
2.3.1 Et gjensyn med triangelet.....	21
2.4 The four sublimes of megaproject management	22
2.4.1 Motivasjonen bak megaprojekter.....	23
2.5 ‘Wicked problems’	25
2.5.1 Målformulering	25
2.5.2 Kjennetegn og beskrivelse av ‘Wicked problems’	26
2.5.3 Kollaborativ rasjonalitet	29
2.5.4 Kommunikativ- og samarbeidende planlegging.....	31
2.5.5 Instrumentell rasjonalitet	32
2.6 Konflikter – Glals’ eskaleringsmodell.....	32
2.6.1 Den første fasen.....	33
2.6.2 Debatt og polemikk	33
2.6.3 Handling fremfor ord.....	33
2.6.4 Bilder og koalisjoner	34
2.6.5 Å miste ansikt.....	34

2.6.6 Trusselstrategi	34
2.7 Oppsummering av teori	35
3.0 Datainnsamling og metode	36
3.1 Dokument-/innholdsanalyse	36
3.1.1 Kvalitativ metode	38
3.1.2 Validitet, reliabilitet og etiske vurderinger	38
3.2 Forskningsdesign	38
3.2.1 Utvalget.....	40
3.3 Praktisk tilnærming	41
3.4 Gjennomføring av intervju	42
4.0 Empiri.....	43
4.1 Lynetteholmen	43
4.1.1 Planen som følger.....	45
4.1.2 Kommuneplan om Københavns fysiske utvikling.....	46
4.2 København – en raskt voksende by.....	47
4.2.1 Verdensby med ansvar.....	47
4.2.2 Infrastruktur og mobilitet.....	48
4.2.3. En CO2-nøytral hovedstad.....	48
4.3 Beliggenhet og planer.....	49
4.4 Boliger og byliv	50
4.5 Innbyggere	51
5.0 Analyse og drøfting.....	52
5.1 Befolkningssammensetning og sosial bærekraft	53
5.2 Gentrifisering og Lynetteholmen	55
5.3 Jorddeponi og stormflodsikring	56
5.4 Finansiering og økonomi	57
5.5 Konflikt og usikkerhet.....	58
5.5.1 Argumenter og uenigheter	58
5.5.2 Demokratisk prosess?.....	59
6.0 Konklusjon	61
Kilder	65
Vedlegg 1 - Intervjuguide	69

Figuroversikt:

Figur 1 – Bærekraftsmålene (UN-Habitat, 2020).....	14
Figur 2 – Nøkkelpinsipper (UN-Habitat, 2020).....	15
Figur 3 - Planleggerens triangel (Campbell S. , 1996)	20
Figur 4 - Krav til kollaborativ rasjonalitet (Innes & Booher, 2015, s. 9)	30
Figur 5 - Dokumentoversikt.....	37
Figur 6 - Oversiktsbilde Lynetteholmen (Københavns kommune, 2020).....	50
Figur 7 - Statistikk befolkningsbevegelse (Københavns kommune, 2019).....	51
Figur 8 - Nøkkelfordeler v/ overvåking og evaluering (UN-Habitat, 2020)	61
Figur 9 - Confirmation bias (Reddit, 2020)	63

1.0 Innledning

Den danske regjeringen og Københavns Kommune inngikk 5.oktober 2018 en prinsippavtale om å bygge en stor, kunstig øy i Københavns havn. Byene vokser, miljøet er truet og økonomien er stram. Den danske hovedstaden er intet unntak: byen er anslått å øke med 10.000 innbyggere pr. år. Byen trues av oversvømmelse som resultat av stigningen av havnivået. Urbane endringskrefter og krevende utfordringer er noe som deles av hele verden. Forskjellene ligger i hvilke forutsetninger som finnes i de ulike landene. Noen opplever ekstrem tørke og sult, andre opplever flom og ekstremvær. UN-Habitat skriver i en rapport om viktigheten av at verden samles om en plan for å løse klimautfordringen (UN-Habitat, 2020). Det legges i denne rapporten vekt på viktigheten av å overvåke og evaluere de endringene som skjer, samtidig som man legger en plan for å løse de globale utfordringene. Fordelene med en nasjonal urban retningslinje (National Urban Policy) er at man først og fremst vil være bedre rustet ved å samle alle lands myndigheter og forplikte seg til det arbeidet som skal gjøres. De skriver at selv de mest innovative løsningene kan feile dersom planprosessene er underutviklet eller ikke følger et felles regelverk (UN-Habitat, 2020, s. 3).

I den danske hovedstaden København, planlegges det nå for å sette i gang et selvfinansiert megaprojekt bygget opp av deponeringsmasse fra andre utbyggingsprosjekter. Denne oppgaven vil ta for seg hvilke problemer utbyggingen av Lynetteholmen er ment å løse og om planleggingen skjer i samsvar med internasjonale retningslinjer som vil legge et erfaringsgrunnlag for lignende løsninger andre steder i verden.

1.1 Problemstilling og bakgrunn for tema

Prosjektet startet som et mål om å sette opp en demning for å hindre oversvømmelse av havneområdene i Københavns indre by. Planene om demningen har endret seg drastisk, og prinsippavtalen portretterer nå en kunstig øy som skal huse 35.000 mennesker og like mange arbeidsplasser. Det heter seg at motivasjonen for å sette i gang med prosjektet er at det løser flere store utfordringer den danske hovedstaden ser ut til å stå overfor de kommende årene; 1. Klimasikring/stormflodsikring, 2. Deponering av masser fra andre prosjekter, 3. Befolkningsvekst.

Dette prosjektet pirret så mye i min nysgjerrighet at det høstet liten tvil om at dette er hva min masteroppgave skal ta for seg. Min største utfordring er å gi et helhetlig overblikk på en relativt liten oppgave, avgrense uten å miste oversikten på et sammensatt megaprojekt.

Uavhengig av hvor man får aktuelle nyheter fra, om det er på TV, radio, sosiale medier eller gjennom samtaler med andre mennesker, har man fått med seg at klima er et brennhett tema. Det er i tillegg en utfordring som hele verden møter på og må forholde seg til, til tross for svært ulike forutsetninger for å kunne løse problemene på, må alle spille på samme lag for å klare å snu den drastiske klimatiske krisen (UN-Habitat, 2020).

Det er mange meninger om hva som er den beste måten å løse klimautfordringene på, men løsningene er uansett ikke mulig å se som uniforme, da alle land har ulike ressurser og muligheter. Bare i Norge får man råd om hva vi som enkeltindivider kan gjøre for å redde miljøet, fra flere hold med motstridende budskap. Vi får, i det ene øyeblikket, beskjed om å kjøre elektriske biler – i det neste kan man lese i BT at en Tesla er like klimabelastende som en større fossildrevet bil (Lindemann, 2019). Mange av oss gjør små endringer i hverdagen med mål om reduisering av klimautslipp. Problemet er at uansett hvilke grep vi tar, mener noen at våre grep er feil eller ikke hjelper. Der er så mye forskning, men få konkrete resultater av våre små tiltak, at det er nesten umulig å være bastant i våre konklusjoner. Derfor, nettopp derfor er det interessant å se på hvilke meningskonflikter som oppstår, og hvem de oppstår mellom – når vi møter et forslag om å bygge en øy, i havet, av deponeringsmasse – som et klimatiltak. Når jeg i oppgaven snakker om meningskonflikt, mener jeg det som en uenighet mellom to eller flere parter, der ingen klarer å se den andres mål eller mening utenfra. Noen ganger kan disse konfliktene oppstå unødig fordi de ikke nødvendigvis er motsetninger, eller ikke kan løses samtidig. Dette blir forklart nærmere i analysen. Hovedutfordringen med denne oppgaven er, etter min oppfatning, at det er umulig å kun belyse ett enkelt tema som argumentasjon for eller imot. Dette prosjektet bygges opp av så mange faktorer som er avhengige av hverandre og må ses i sammenheng for å forstås.

Klimasikring, deponering av jordmasser, infrastruktur og befolkningsvekst er hovedtemaene gjennom denne oppgaven.

1.2 Problemstilling og forskningsspørsmål

«Hvordan oppstår utfordringer knyttet til miljø, beboersammensetning og økonomi under et megaprojekt som skal etablere en kunstig øy, midt i Københavns havgap?»

«Hvilke teorier kan forstås for å unngå at det skapes skadelige konflikter, som kan true prosjektet?»

«Hvilke grep kan gjøres før, under og etter prosjektstart for å redusere risikoen for at det oppstår skadelige konflikter?»

1.3 København – Verdensby med ansvar

1.3.1 Et historisk tilbakeblikk

Allerede på 1600-tallet startet en målrettet byutvikling i København. Kong Christian IV inviterer arkitekter fra Tyskland og Nederland for å sette sitt preg på de nyopprettede bydelene (spesielt Christianshavn). Bygningene er fortsatt en viktig del av bybilde, sammen med den særegne arkitekturen som preger hovedstaden i dag. Etter bybrannen i 1728, bygges byen opp etter Kong Fredrik IIIs strenge krav til materialvalg, arkitektonisk utforming og bygningshøyde (Københavns kommune, 2010). Amalienborg er en av de mest kjente bygningsverk i Europa den dag i dag. Etter krigen i 1813 opplever København en økonomisk og sosial krise. Der er nød, sult og fattigdom i de ellers så hyggelige gatene. Dette fører til krav om endring av statsstyret og borgerrepresentasjonen på rådhuset blir fra den tid av stemt frem av byens borgere. De folkevalgte blir i 1848 presset av borgerne til å innføre en fri grunnlov i Danmark som resulterte i en «fredelig» revolusjon, som endret hele landets fremtid. Tivoli, som de fleste kjenner, er i dag som et minnesmerke for denne endringen – da fornøylesparken ble satt opp på 1840-tallet, samtidig med grunnlovsendringen. Københavns porter åpnes, og København vokser i ekstrem fart (Københavns kommune, 2010). I 1840 huset København 120.800 innbyggere, og hadde gjennomsnittlig økt folketallet med 500 mennesker i tiåret, det neste tiår (1840-50) øker innbyggertallet med cirka 13.000, det neste tiår (1850-60) ca. 22.000 og med en jevn økning frem til i dag (Holm & Johansen, 1941).

I dag forventes en *årlig* befolkningsvekst på cirka 10.000 (POV, 2018). Denne veksten krever enorme investeringer i offentlige tilbud. I Københavns kommune (2018) estimeres det at de har behov for 28 nye skoleklasser, 12 idrettsanlegg/haller og nesten 400 nye dagtilbud for å fortsette å være en velferdsstat til tross for hurtig vekst i befolkningen.

1.3.2 Rigmandskvarter

Frem til det vi i dag kjenner som Amaliehaven ble etablert, var området kjent som Larsens plads. Sammen med Kvæsthusbroen var dette området et viktig utsynsområde fra Københavns havn. Det som den gang (1700-1900-tallet) utgjorde en av byens viktigste inntektskilder fra skipsfart, import og eksport, samt tømmerplasser. Tømmerplassene ble flyttet ut til andre, mindre trafikkerte, områder midt på 1700- tallet mye på grunn av den brannfaren driften utgjorde (Larsen, 2010). I Jørgen Larsens bok 'Gamle København' fra 2010 presenteres vi for den rike tømmerhandleren som skulle være med på å etablere et rikmannskvarter ved å bygge ut et område han kjøpte av Kongens Have (Larsen, 2010, s. 17). Det som her blir kalt 'rigmandskvarter' blir i større grad i dag kalt 'rigmandsghetto'. I et enkelt google-søk får man i de første linjer opp overskrifter som:

«Her er de nye rigmandsghettoer i de danske storbyer» (Kastberg, 2017)

«København skal ikke blive en rigmandsghetto» (Hedeager Olsen, 2019)

«SF'er til boligminister: Stop Nord-sjælland fra at blive en rigmandsghetto» (Agersnap, 2019)

Det som er formulert i boken til Jørgen Larsen (2010) som rikmannskvarter kan virke som et positivt eksempel på en byutvikling i et ellers fattig strøk. Dagens ord kan vi vel påstå at ikke lyder like lystig.

1.4 Klima, miljø og bærekraft

Oversvømmelser, hetebølger, skogbranner, snøsmelting, mer ekstremvær, mindre kulde er bare noen av de temaene som daglig kommer frem i mediene. Vi står utvilsomt overfor en klimaendring, uavhengig av om det er menneskeskapt eller om det en naturlig syklus, må vi forberede oss på det som kommer i fremtiden. Når temperaturen i havet stiger, stiger også havnivået fordi vannet utvides og tar større plass, det stiger også ved at 'landisen' smelter og renner ut i havet. Ifølge FNs klimapanel er det sannsynlig at havet har steget 19 centimeter i perioden 1901-2010, dette gir en gjennomsnittøkning på 1,7 millimeter i året, globalt (Miljødirektoratet, 2019).

1.4.1 New Urban Agenda

Oppsummert kan man si at New Urban Agenda er en rapport laget av FN som et mål om å sørge for at fremtidens byer har rom for alle, er bærekraftige og at beboerne skal ha like muligheter. I rapporten skriver de at den mest transformative trenden innen det siste århundre

vil være den kraftige økningen av den urbane populasjonen. Innen 2050 vil urbaniseringen føre til nær en dobling av beboerantall i byene (United Nations, 2017). Dette vil legge et ekstremt press på boligmarkedene, arbeidsplasser, utdanningstilbud og infrastruktur for å nevne noe. Dette er en endring som vil komme. Det er derfor viktig at man er beredt og klare til å ta imot når presset står på trappene. The New Urban Agenda har forpliktet seg til å legge til rette for ‘sustainable urban development’ for alle verdens byer.

“...our global commitment to sustainable urban development as a critical step for realizing sustainable development in an integrated and coordinated manner at the global, regional, national, subnational and local levels, with the participation of all relevant actors. The implementation of the New Urban Agenda contributes to the implementation and localization of the 2030 Agenda for Sustainable Development in an integrated manner, and to the achievement of the Sustainable Development Goals and targets, including Goal 11 of making cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable” (United Nations, 2017).

New Urban Agenda setter punktet knyttet til *retten til byen* som en av de viktigste. Den franske sosiologen og filosofen Henry Lefebvre beskrev retten til byen som det at alle mennesker skal ha rett til arbeid, utdanning, helse, bolig, fritid og liv (Lefebvre, 1996). Der er delte oppfatninger av hva dette faktisk innebærer, og selv om mange land har lovfestet denne retten kan det tolkes forskjellig og visse sammenhenger til ens egen fordel. Vi i de nordiske landene ser nok ofte på dette som selvsagt, og kan vanskelig sette oss inn i hvordan det er å ikke ha disse rettighetene, som mange andre land ikke har. Selv om det er et mål satt av FN og forankret i New Urban Agenda vil det være svært krevende å sette inn uniforme tiltak som skal gjelde for alle land i verden. Vi har forskjellige utgangspunkt både hva gjelder økonomi, demografi, naturressurser, levesett og statlig styring. Fellesnevneren kan sees som at alle offentlige rom skal være en plass for alle, uavhengig av hvilke samfunnslag en tilhører. Alle skal ha en stemme når områder skal utvikles, sånn at det vil være attraktivt for de som faktisk skal bo og leve der. Det er viktig å engasjere de involverte og at politikere og myndigheter er transparente i sine prosesser.

«Slagordet til NUA er «leave no one behind». Alle skal være med i den kommende utviklingen som skal skje på bakgrunn av den vedtatte handlingsplanen. Ser man på de oppfatningene nasjoner og enkeltindivider har om retten til byen så er det betimelig å spørre seg selv om det er en utopi å tro at vi klarer å oppfylle alles forventninger til denne retten. Som egentlig ikke er en rett i ordets rette forstand. For i NUA er den kun forankret som en visjon, i frykt for at den skal oppfattes som en menneskerett på lik linje med FNs verdenserklæring om menneskerettigheter» (Gitlestad, 2017).

1.4.2 SDG – Bærekraftsmålene

SDG, eller Sustainable Development Goals er agendaen for bærekraftig utvikling 2030 (The 2030 Agenda for Sustainable Development) ble den nye retningen alle FNs medlemsland ble enige om i 2015. Denne avtalen bygger på mål om fred og velstand for både mennesker og planeten, fra nå og inn i fremtiden (The United Nations, 2015). De 17 målene forventes prioritert fra første øyeblikk, av alle medlemslandene. FN (2015) mener at målene om å ende sult og fattigdom må løses med strategier om bedret helse og utdanning. De ambisiøse målene som skal nås innen 2030 er:



Figur 1 – Bærekraftsmålene (UN-Habitat, 2020)

Key Principles of M&E for NUP

The NUP requires an integrated and multidimensional programming approach – in line with the SDGs and the NUA. Monitoring and evaluation of the NUP must therefore be aligned with the following principles:

- | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
|  | • National ownership and accountability (what is decided, will be done and funded); |  | • Affordability (cost-effective and resourceful); |
|  | • Participation and inclusion (Leaving no-one and space behind, human rights based); |  | • Quality and credibility; |
|  | • Empowerment of all spheres of government to fully participate in urban policymaking; |  | • Action-oriented; |
|  | • Implementable using human rights-based approach to development; |  | • Sustainability; |
|  | • Gender equality, transparency and accountability; |  | • Evidence-based. |

Figur 2 – Nøkkelpinsipper (UN-Habitat, 2020)

1.4.3 Overvåke og evaluere – UN-Habitat

I rapporten ‘Monitoring and Evaluating National Urban Policy: A Guide’ fra 2020 presenteres en guide til hvordan hele verden skal kunne stå sammen om å skape et fellesskap i møte med kommende utfordringer. Her skal både økonomisk utvikling, spatial struktur, menneskelig utvikling, miljømessig bærekraft og klimatisk motstand være felles for alle lands søkelys på å overvåke og evaluere (UN-Habitat, 2020).

Nøkkelpriinsippene viser både retning og krav som samsvarer med FN's bærekraftsmål og The New Urban Agenda.

2.0 Teori og tidligere forskning

I denne oppgaven er verdien av det teoretiske materiale særdeles viktig. Tidligere forskning er også en prekær del av oppgaven, men utfordringen her er å velge tidligere prosjekter som er relativt like i prosess og fremgangsmåte. Dette gjelder størrelse, tidsperspektiv, universell utforming eller som løsning på grunnlag av lignende byutviklings utfordringer. For å knytte inn teorien til dette prosjektet har jeg valgt det jeg mener er viktig å ha en forståelse rundt for å unngå, så langt det er mulig, at det oppstår konflikter eller unødvendige uenigheter underveis i prosessen. Her benyttes teori som kan knyttes til befolkningsveksten og de utfordringer som følger av dette, økonomi og klimautfordringer.

2.1 Megaprojekter

Det finnes flere gjennomførte megaprojekter rundt om i verden. Det finnes også mye teori rundt dette tema. Det har for øvrig vært krevende å finne gode, lignende prosjekter. Derfor er hovedteorien knyttet til megaprojekter generelt, men med fokus på hvilken lærdom man kan dra nytte av i perioden frem til spaden settes i jorden i 2035.

For å kunne forklare hva megaprojekter er, benytter jeg beskrivelsene til Professor Bent Flyvbjerg ved Oxford University. Flyvbjerg har skrevet en rekke artikler og bøker om megaprojekter og begrunner forklaringen på hva det innebærer godt. Jeg starter med en beskrivelse der han referer en kollega:

«If managers of conventional projects need the equivalent of a driver's license to do what they do then managers of megaprojects need a pilot's jumbo jet license. And just like you would not want someone with only a driver's license to fly a jumbo, you don't want conventional project managers to manage megaprojects” (Flyvbjerg, 2014, s. 4).

Grunnen til at jeg velger å ta med denne uttalelsen, er fordi det for de fleste er vanskelig å forestille seg størrelsen på det vi kjenner som «megaprojekt». Mega = million, men for at et prosjekt skal kunne kalles megaprojekt er vi over i milliard klassen – økonomisk sett. Alle konvensjonelle prosjekters utfordringer og krav må mangedobles, og selv de minste feiltrinn kan resultere i massive budsjettsprekker, noe de ofte gjør.

“Overruns of up to 50 percent in real terms are common, over 50 percent not uncommon. Cost overrun for London's Jubilee Line Underground extension was 80 percent in real terms. For Denver International Airport, 200 percent. Boston's Big Dig, 220 percent. The Canadian Firearms Registry, 590 percent. The Sydney Opera House, 1,400 percent» (Flyvbjerg, Introduction: The Iron Law of Megaproject Management, 2017, s. 9).

2.1.1 Lignende prosjekter

Selv om man kan ta lærdom av tidligere gjennomførte prosjekter er det vanskelig å skulle sammenligne Lynetteholmen med for eksempel et megaprojekt i Kina eller Barcode i Oslo, noe jeg heller ikke skal forsøke. Det er forskjellige forutsetninger, begrunnelser og finansieringsmodeller.

Skal man snakke om hva megaprojekt er, må man snakke om karakteristikkene rundt tidligere, gjennomførte prosjekter. Skal man på sin side snakke om megaprojekter knyttet til for eksempel Lynetteholmen, må man også ta høyde for alle prosjekter det ikke er naturlig å sammenligne med, eller lære av. Det finnes utallige meninger om hva som definerer et megaprojekt, men det overordnede tilsier at det skal være over en viss størrelse, ha en kostnad på over en milliard USD, ha en gjennomføringstid på minimum 5 år, det skal være unikt (ingen megaprojekter er like) og det assosieres som oftest med høy risiko (Zidane, Johansen, & Ekambaram, 2013, s. 352).

Det jeg ønsker å se på er hvilke faktorer som ligger bak planleggingen av disse store utbyggingene, hva som er motivasjonen og hvem/hva det gagnar eller skader. Et suksessfullt megaprojekt sies typisk å ha levert på både tid og budsjett, med det forespeilede mht. til estetikk og funksjon. Dette lykkes, ifølge Flyvbjerg (2017), i ett av ti tilfeller på ett av kravene, mens å nå alle krav lykkes i ett av tusen. Med så stor risiko, og i mange tilfeller så langt frem i tid at man ikke kan følge med fra ‘vugge til grav’, er det lov å stille spørsmål med hvorfor det settes i gang.

2.1.2 Barcode – Oslos nye bydel

Utbyggingen av Bjørvika i Oslo hadde som mål å danne et rekreasjonssted for allmennheten samt legge til rette for arbeidsplasser, møtesteder, kultur og spisesteder. ‘Fjordbyen’ skulle stå for det som Fainstein kaller ‘The Just City’, eller ‘den rettferdige by’ som hovedsakelig bygger på tanken om demokrati, likhet, diversitet, vekst og bærekraft (Fainstein, 2013). Selv om tanken om at et sted skal utvikles for å passe ‘alle’ er vanskelig å oppnå i realiteten. Det kan i dag påstås at Bjørvika er blitt et sted for de velstående, turister og forretningsfolk.

Dette kan forklares med at det meste i dag er privateid og styrt (Andersen & Røe, 2017). Bjørvika, som tidligere var et arbeiderkvarter, skulle bli et sosialt balansert område. Oslo kommunes ambisjon var at det nye området skulle være et homogent samfunn med god balanse av etnisitet, alder, boligkonstruksjoner og samfunnsklasse. Som mange andre byutviklings prosjekter var planen å legge til rette for forskjellige kulturelle møtesteder, for å samle menneskene i området. 10% av boligene skulle være 'rimelige boliger', et mål som ikke ble nådd. Det ble riktig nok 5% studieboliger, men selv om studenter ikke er kategorisert som 'velstående', er det lite trolig at det var denne gruppen som skulle utgjøre den sosialt blandede gruppen beboere.

«The representative of the property owner who was interviewed added that they had agreed to set aside a property for student housing and because these units would make up 5% of the total housing units, the city government was satisfied since this then qualified as 5% affordable residential units. Of course, students may not be affluent; but equally they can hardly be said to represent the socio-economic and ethnically mixed population of Oslo. In other words, the vision of social sustainability remained a vision in the sense of a dream. It was not to be realized» (Andersen & Røe, 2017, s. 310).

2.2 Gentrifisering og sosial bærekraft

Vi kommer tilbake til megaprojekter under, men jeg har valgt å nevne gentrifisering mellom teoriene for å knytte forståelse for at jeg viser gentrifisering som en av utfordringene som kan dukke opp i megaprojekter. Et av punktene i FNs (2015) bærekraftsmål er å utjevne forskjeller i samfunnet. Utfordringen rundt dette er at når man etablerer nye bydeler vil de nye boligene i mange tilfeller være mer attraktive for de pengesterke. Selv om man etablerer såkalte allmenne boliger, vil prisen på disse være høyere sammenlignet med eldre, gjerne 'dårligere' boligområder. Det er derfor viktig å planlegge for en løsning på denne utfordringen ved å ikke glemme de sosiale dimensjonene til fordel for økonomisk vinning og miljøhensyn (Curran & Hamilton, 2012).

I Københavns kommuneplan presiseres det for øvrig at målet om almene boliger på nybygg skal være 25% og i eksisterende boliger 20% (Københavns kommune, 2019, ss. 53-54). Definisjonen på 'gentrifisering' kan forklares som en prosess der man reparerer og renoverer felleferdige bygg og boliger innenfor ett gitt område som gjør til at man presser lavinntektsbefolkningen ut til fordel for de velstående (Merriam-Webster, 2020). Selv om det, per definisjon, ikke er mulig å definere det som skjer ved utbygging av en, tidlige ubebodd,

helt ny bydel som gentrifisering, løftes det opp mange tematikker på grunn av gentrifisering som gjør seg gjeldende også her.

2.2.1 Miljømessig gentrifisering

Curran og Hamilton (2012) forklarer ‘environmental gentrification’ som en situasjon som oppstår når man i en byutviklingsplan setter miljø foran mennesket i en tid med avansert kapitalisme. Utbyggingene skal være bærekraftige og attraktive for mennesker i det øvre samfunnsikte. Dette presser de med lavest inntekt ut av spill, og fratår disse muligheten til å etablere seg i nye, attraktive boligområder. Eksempelet her er fra Greenpoint i Brooklyn, en bydel som hadde vært en industriby som, av miljøhensyn måtte legge ned store deler av produksjonen.

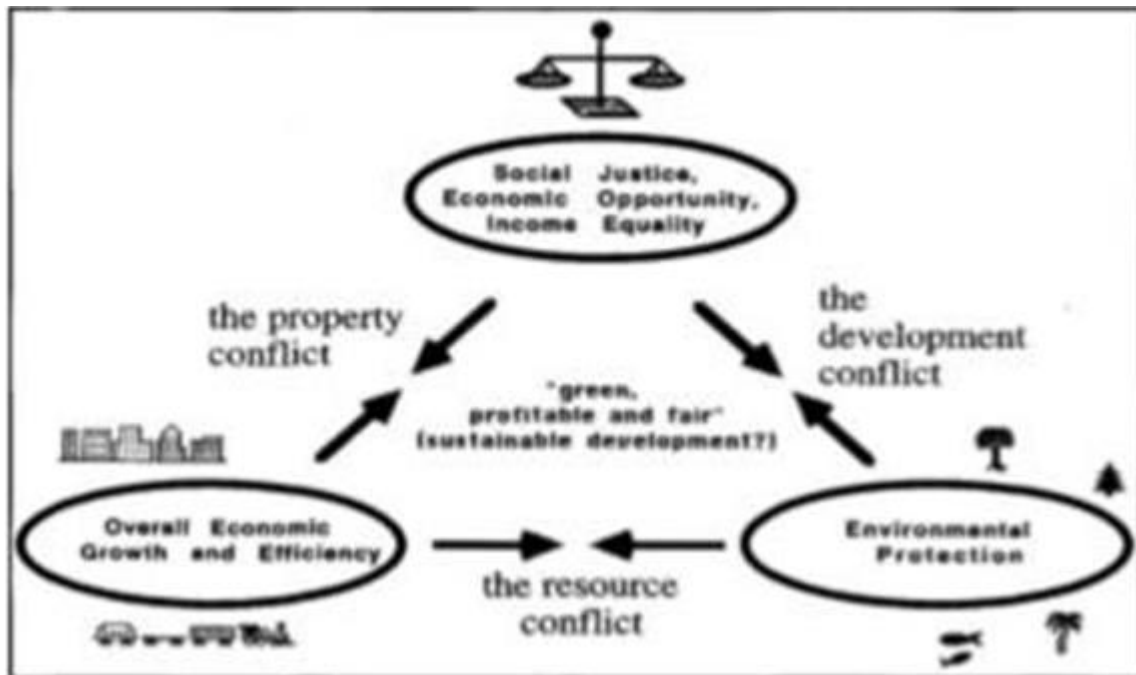
“Yet there is also an optimistic interpretation of the broad embrace given sustainability: the idea has become hegemonic, an accepted meta-narrative, a given. It has shifted from being a variable to being the parameter of the debate, almost certain to be integrated into any future scenario of development.

We should therefore neither be surprised that no definition has been agreed upon, nor fear that this reveals a fundamental flaw in the concept. In the battle of big public ideas, sustainability has won: the task of the coming years is simply to work out the details, and to narrow the gap between its theory and practice” (Campbell S. , 1996).

2.3 Planleggerens triangel

Scott Campbell (1996) har en interessant tanke om det sosialt konstruerte synet på natur, som handler om at man ikke alltid må velge den ene eller den andre siden.

“The socially constructed view of nature put forward here challenges the view of these conflicts as a classic battle of “man versus nature” or its current variation, “jobs versus the environment.”
(Campbell, 1996)



Figur 3 - Planleggerens triangel (Campbell S. , 1996)

Det er en viktig del av denne tanken om at prosjektet har (minst) tre bunnlinjer. Dette krever en forening mellom miljøplanleggeren, kapitalplanleggeren og den økonomiske planleggeren.

- ✓ Den økonomiske planleggeren: ser på byen som lokasjon for produksjon. konsumpsjon, distribusjon og innovasjon. Konkurransen: andre byer, med andre markeder og industri.
- ✓ Miljøplanleggeren: Ser byen som konsumenten av ressurser og en produsent av søppel og avfall.
- ✓ Konkurransen: byen er i konkurranse med naturens ressurser og vil alltid være en trussel mot naturen.
- ✓ Kapitalplanleggeren: Ser byen som en lokasjon til konflikt over distribusjon av ressurser, tjenester og muligheter. Konkurransen: ligger innenfor selve byen fordelt på andre sosiale grupper (Campbell, 1996, ss. 297-298).

Campbell (1996) nevner tre hovedområder for konflikt; eiendom, ressurs og utvikling. Av de konfliktene Campbell mener kan oppstå er den første basert på uenighet eller uforenlighet rundt krav om bruk av eiendom – eiendomsmotsigelse/konflikt. Dette kan bety konflikt mellom eier og leietaker, arbeider og leder eller beboere og 'fagpersoner'. Med dette menes at man i mange tilfeller tenker mer på sin egen rolle, fremfor å se helhetlig på situasjonen. Problemet er å definere eiendom som privat samtidig som man tar imot den statlige,

fordelaktige inngripen. På samme måte som privat sektor motsetter seg regulering av eiendom er det likevel en nødvendighet for å holde økonomien flytende.

Her kommer bruken, eller utnyttelsen, av naturressurser inn. Om alle skulle kunne utnytte de tilgjengelige ressursene for egen vinning, vil samfunnet tape på dette på sikt. Derfor trengs det reguleringer som sikrer at ressursene blir fordelt og spart til fremtidig bruk. Denne konflikten kalles 'ressurskonflikten'.

«Den konseptuelle essensen av naturressurser er derfor spenningen mellom deres økonomiske nytte i industrisamfunnet og deres økologiske nytte i det naturlige miljøet. Denne konflikten definerer grensen mellom den utviklede byen og den ubebygde villmarken, som er symbolisert av "bygrensene."

Grensen er ikke fast; det er en dynamisk og omstridt grense mellom gjensidig avhengige krefter»

(S.Campbell, 1996).

Den siste konflikten er utviklingskonflikten. Dette forklarer Campbell (1996) som det som oppstår mellom sosial rettferdighet og miljøbevaring. Hvis man ser eiendomskonflikten som økonomiens interesse for å sørge for en livsstil for arbeidende mennesker og ressurskonflikten som en som sørger for bærekraftige betingelser for naturen, stammer utviklingskonflikten fra vanskeligheten med å gjøre begge deler simultant. Er det mulig å øke sosial bærekraft og på samme tid beskytte miljøet, uten at det får store økonomiske konsekvenser? Det er dette spørsmålet som vil gjøre seg gjeldende for utbyggingen av Lynetteholmen, der målet er å lage en bydel som både setter sosial-, miljø-, og økonomisk bærekraftige løsninger som mål i ett og samme prosjekt.

2.3.1 Et gjensyn med triangelet

I 2016 publiserte Scott Campbell en oppdatert artikkel, der han ser disse planleggingsmålene og konfliktene i dagens lys. Her kritiserer han sin egen teori ved å presentere det hele som en for lettvinnt måte å se en helhet på. Han skriver at han muligens utilsiktet kan ha antydnet at der er en ekvivalens mellom de tre målene og konfliktene (Campbell S. D., 2016, s. 391). Han mener fortsatt at disse gjør seg gjeldende, men at de ikke har like mye tyngde. «Economic interests usually display environmental concerns, which in return repeatedly trump social justice goals» (Campbell S. D., 2016, ss. 391-392).

Han mener at av de tre konfliktene har utviklingskonflikten vært den som har vært dårligst håndtert, men er også tydelig på at man ikke kan utelukke den ene siden til fordel for den andre. Triangelet skulle fungere som en forenkling som skulle gjøre det lettere å vurdere helheten, ikke som en fasit på konfliktløsning.

Cambell (2016) skriver at triangelet, som alle andre diagrammer, er forenklinger til inspirasjon. Man kan ikke teste et diagrams validitet og dens eneste formål er å skjerpe, utfordre og endre måten vi tenker på. Cambells (2016) nye vurdering av sitt eget triangel er, at fortsatt er de tre kontraherende, men sidene i trekanten ikke har lik lengde. I artikkelen fra 1996, mener han at han undervurderte de klimatiske endringene som skjer - og at dette har vist seg å være en 'game-changer' ved at det tvinger planleggerens fokus over på disse utfordringene.

“If we once focused on the shift from 1970s environmentalism to 1990s environmental sustainability, we must now change from 1990s sustainability to today’s adaption, mitigation, and resilience in an area of vulnerability to sea level rise, drought, rising temperatures, and increasingly violent storms”
(Campbell S. D., 2016, s. 395).

Dette gjør seg spesielt gjeldende i megaprojekter fordi vi hele tiden må huske på at vi må endre oss, tilegne oss kunnskap og erfaringer, i samsvar med den raskt endrede verden.

2.4 The four sublimes of megaproject management

Bent Flyvbjerg har mange gode forklaringer på hvordan megaprojekter settes i gang, forstås, skiller seg fra hverandre og hva som er likheter. En av de mest oversiktlige forklaringene illustrerer han ved å dele dem opp i det han kaller 'The four sublimes'. Begrepet er vanskelig å oversette direkte på norsk, men det kan forstås som når noen føler seg over andre eller større enn noe. Jeg forstår det som en tørste etter makt, på en eller annen måte. Den første av de fire 'sublimes' er definert av Frick (2008) som 'The technological sublime' som beskriver den rusen eller det rushet for eksempel en ingeniør får når h*n bygger det største, beste, raskeste eller første av noe i sitt slag (Flyvbjerg, 2014, p. 6).

Flyvbjerg ble inspirert av denne beskrivelsen og foreslo ytterligere tre 'sublimer': Den politiske, den økonomiske og den estetiske. Den politiske beskriver han som den følesen/rusen en politiker opplever når de står bak beslutninger om å bygge store monumenter eller bygninger for seg/sitt parti eller sin sak.

“Megaprojects are manifest, garner attention, and lend an air of proactiveness to their promoters. Moreover, they are media magnets, which appeals to politicians who seem to enjoy few things better than the visibility they get from starting megaprojects. Except maybe cutting the ribbon of one in the company of royals or presidents, who are likely to be present lured by the unique monumentality and historical import of many megaprojects. This is the type of public exposure that helps get politicians re-elected” (Flyvbjerg, 2014, p. 7).

Den økonomiske, er forretningsfolk og investorer som tjener seg rike på megaprojekter. Forskjellen på megaprojekter og andre investeringer er her beskrevet at det innbefatter stor risiko, det tar tid og knytter seg derfor til en spenning som øker følelsen av 'seier' om det lykkes.

Den estetiske, er den (gode) følelsen designere og designinteresserte får ut av den arkitektoniske utformingen av megaprojekter. "...something very large that is also iconically beautiful, like San Francisco's Golden Gate bridge or Sydney's Opera House" (Flyvbjerg, 2014, p. 7).

2.4.1 Motivasjonen bak megaprojekter

Grunnen til at jeg ønsket å ta med meg 'the four sublimes' som beskrevet over, er at det forklarer litt om hvorfor disse megaprojektene settes i gang. Man kan spørre seg om hvorfor noen er villige til å ta en så stor risiko, både personlig, økonomisk og miljømessig – når man sjelden kan spå akkurat hva resultatet vil bli. De fire 'sublimes' forstår jeg som idrettsutøvere – verdensrekorder som ble satt på 50-tallet kan i dag ses på som hobbyosjonisttider. Alt blir større, bedre, raskere og mer banebrytende, prosjekt for prosjekt. Utover personlig tilfredsstillelse for gjennomføring av megaprojekter, finnes det også andre, høythengende, faktorer som gjør det hele verdt risikoen. Flyvbjerg (2014) peker blant annet på at det både etablerer og danner langvarige arbeidsplasser (for mange arbeidsgrupper), forbedrer effektivitet og kvalitet i arbeidet ved at man har reduserte kostnader (på grunn av forhandling av store kvanta bla.), utbedrer miljøvennlig infrastruktur og genererer ny kunnskap fra andre land ved import av varer. For at disse positive resultatene skal komme, må prosjektet styres riktig. Det må være nøye planlagt, og som nevnt tidligere; må man ha kyndig personell bak spakene. Flyvbjerg mener at der er noen punkter man lett kan overse/glemme, når man er fanget i en av de fire rollene (sublimes):

1. *Megaprojects are inherently risky due to long planning horizons and complex interfaces*
2. *Often projects are led by planners and managers without deep domain experience who keep changing throughout the long project cycles that apply to megaprojects, leaving leadership weak.*
3. *Decision-making, planning, and management are typically multi-actor processes involving multiple stakeholders, public and private, with conflicting interests*
4. *Technology and designs are often non-standard, leading to "uniqueness bias" amongst planners and managers, who tend to see their projects as singular, which impedes learning from other projects*
5. *Frequently there is overcommitment to a certain project concept at an early stage, resulting in "lock-in" or "capture," leaving alternatives analysis weak or absent, and leading to escalated commitment in later stages. "Fail fast" does not apply; "fail slow" does*
6. *Due to the large sums of money involved, principal-agent problems and rent-seeking behavior are common, as is optimism bias*
7. *The project scope or ambition level will typically change significantly over time*
8. *Delivery is a high-risk, stochastic activity, with overexposure to so-called "black swans," i.e., extreme events with massively negative outcomes (Taleb, 2010). Managers tend to ignore this, treating projects as if they exist largely in a deterministic Newtonian world of cause, effect, and control.*
9. *Statistical evidence shows that such complexity and unplanned events are often unaccounted for, leaving budget and time contingencies inadequate.*
10. *As a consequence, misinformation about costs, schedules, benefits, and risks is the norm throughout project development and decision-making. The result is cost overruns, delays, and benefit shortfalls that undermine project viability during project implementation and operations (Flyvbjerg, 2014, p. 8).*

Om vi her ser på Barcode i Oslo, kan man se at flere av visjonene som ble lagt frem i den opprinnelige planen for område, ikke stemmer overens med det som i dag er blitt resultatet. Oslo kommunes rapport kommer det frem at over 40% av boligene som ligger

innenfor Fjordbyen, er på over 80m². De har en lav andel barn og unge, der bor flere menn enn kvinner og at inntekten er jevnt større blant innbyggerne her en andre bydeler i hovedstaden (Plan- og bygningsetaten, Avdeling for byutvikling, 2017). Det er for øvrig ikke kun dårlig organisering og ledelse som nødvendigvis gjør til at resultatet avviker i så stor grad fra visjonen og de opprinnelige planene. Det er viktig å se på demokratiske og tematiske konflikter som mulige grunner, eller som en kombinasjon av flere faktorer. Det er derfor viktig å ta gjennomgang på hva som har skjedd også ved et kritisk blick gjennom øyet av planleggerens triangel.

2.5 ‘Wicked problems’

Gjenstridige problemer eller ‘wicked problems’, som denne oppgaven benytter, er en organisatorisk teori som trolig vil være viktig å forstå i gjennomføringen av megaprojekter. Rittel og Webber (1973) presenterer noen viktige kjennetegn for å forstå betydningen av begrepet, som også er vesentlig for å forstå problemer som kan oppstå på tvers av organisasjoner.

«There seems to be a growing realization that a weak strut in the professional's support system lies at the juncture where goal-formulation, problem definition and equity issues meet”
(Rittel & Webber, 1973, s. 156)

2.5.1 Målformulering

Hvilke spørsmål man stiller og hvordan man stiller dem har svært mye å si for svaret man får. Rittel og Webber skriver at det er en av de endringene man må gjøre for å komme til bunns i utfordringene. Eksemplene fra denne artikkelen sier at man fra diverse yrkesgrupper måtte redefinere systemene. De trenger å håndtere syntaksen i *verb* fremfor *substantiv* (Rittel & Webber, 1973). Dette kan man kjenne igjen fra konsekvensene nevnt i Glals konflikteskaleringsmodell, der man ser viktigheten av å skille sak fra person, og fra egen mening til eneste løsning. I den industrielle tidsalder ble planlegging ofte sett på som problem-løsning, som kunne bli kvitt problemene på en effektiv og billig måte. Dette er hele poenget med ‘wicked problems’ – de er ikke løsbare på den måten. Rittel og Webber sier at ‘Planleggingsproblemer er wicked problems’ (Rittel & Webber, 1973, s. 160).

2.5.2 Kjennetegn og beskrivelse av ‘Wicked problems’

En enkel forklaring vil være å si at ‘wicked problems’ ikke kan håndteres på samme måte som ved tradisjonell tilnærming. Dette er fordi at om man skal løse et problem på den tradisjonelle måten, må man kunne definere problemet for å kunne vurdere hvilken tilnærming som passer best for å løse det. På sin side er ‘wicked problems’ svært vanskelig eller umulige å løse, og i mange tilfeller er det fordi de gjerne ikke har en ende. Et eksempel på nettopp dette kan være klima, miljø og bærekraft, som er et evigvarende ‘problem’. Det skal understrekes at selv om de ikke kan løses, er det fullt mulig å håndtere – om man er klar over hva de er og hva som skal til. Man setter gjerne ‘wicked problems’ til en motsetning til ‘tamme problemer’. Jeg oppsummerer kjennetegnene her:

1. «Der finnes ikke en definitiv formulering på et ‘wicked problem’» (Rittel & Webber, 1973, s. 161). I andre typer problemer er det mulig å formulere hva problemet er og legge frem all informasjon som trengs for at en fagperson kan løse problemet. Det er viktig å forstå problemet for å kunne løse det. ‘Wicked problems’ endrer seg kontinuerlig og kan ikke forstås på samme måte, det må følges gjennom prosessen. Fattigdomsproblematikken er et godt eksempel på dette. Hva er fattigdom? Hva er lav inntekt? Det må selvsagt sees i sammenheng med nasjonal og regional økonomi, men selv om man reduserer det man velger å kalle fattigdom innen et gitt område, vil det måtte endres og holdes vedlike. Så, formuleringen eller definisjonen på ‘wicked problem’ *er* problemet (Rittel & Webber, 1973)!
2. «Wicked problems har ingen sluttdato» (Rittel & Webber, 1973, s. 162) Når man skal løse en oppgave er man ferdig når man kan sette to streker under svaret, som ved en matematikkoppgave. Slik vil det aldri være for et ‘wicked problem’. Vi vil aldri kunne løse alle problemene som stadig er i endring, men vi kan forsøke å forstå endringen og hva som foregår. En planlegger sier seg ikke ‘ferdig’ fordi målet er nådd, men fordi det er løst på en tilstrekkelig god nok måte med hensyn til den tid, de ressurser eller de omkringliggende forhold som er lagt frem.

«The process of solving the problem is identical with the process of understanding its nature, because there is no criteria for sufficient understanding and because there are no ends to the causal chains that link interacting open systems, the would-be planner can always try to do better. Some additional in effort might increase the chances of finding a better solution” (Rittel & Webber, 1973, s. 162).

3. Løsninger på ‘wicked problems’ er ikke ‘true-or-false’ men gode eller dårlige (Rittel & Webber, 1973). Det er som nevnt over ikke én løsning som kan løse ett problem når det kommer til planlegging. Det handler her om viktigheten av at de med den nødvendige kompetansen finner den best mulige løsningen, eller en løsning som kan vurderes som god nok.
4. Det er ikke målbart i den forstand at man ikke kan si om den valgte tilnærmingen ville vært den beste uansett. Man kan ikke etterprøve ‘wicked problems’, men man kan tilegne seg nok informasjon underveis og i forkant til å vurdere hvilke retning som bør tas. Det må også tas hensyn til at det kan bli nødvendig å endre retning underveis, uten at det er et tegn på dårlig tilnærming fra start. Vi vil ikke få overblikk over den totale konsekvens av handlingene før etterdønningene har lagt seg (Rittel & Webber, 1973).
5. Enhver løsning på et ‘wicked problem’ har kun ett enkelt forsøk. De valgene som er tatt kan ikke prøves og feiles, fordi man ikke har mulighet til å rette opp feil i etterkant. Ethvert forsøk teller signifikant (Rittel & Webber, 1973).
6. ‘Wicked problems’ har ikke et sett med potensielle løsninger, som er ferdig beskrevet, ei heller er der et godt forklart sett med tiltak som kan inkorporeres i planen. Dette betyr ikke at man ikke kan forsøke å benytte tidligere løsninger, snarere at man ikke skal ta forgitt at selv om det har funket tidligere er ikke det ensbetydende med at det vil fungere neste gang. Om man eksempelvis skal bekjempe gate-kriminalitet, betyr ikke det at de tiltakene som har vist seg å fungere i noen områder, vil fungere over alt (Rittel & Webber, 1973).
7. Alle ‘wicked problems’ er essensielt unike (Rittel & Webber, 1973). Det er derfor, som nevnt, det er umulig å utelukkende basere seg på tilnærminger til løsning ut ifra tidligere tilfeller. Selv om der vil være mange likheter mellom nåværende og tidlige problemer, vil der alltid være kjennetegn som er av overordnet betydning (Rittel & Webber, 1973).
8. Ethvert ‘wicked problem’ kan sies å være et resultat (symptom) av et annet problem. Problemer kan sies å være avvik mellom det stadiet man er i, og det stadiet man burde vært i. Prosessen med å løse problemet starter ved å forklare avviket.

« Removal of the cause poses another problem of which the original problem is a “symptom”. In turn, it can be considered the symptom of still another, “higher level” problem (Rittel & Webber, 1973, s. 165).

9. Eksistensen av avviket som representerer ‘wicked problemet’ kan forklares på flere måter. Hvordan man velger å forklare det, avhenger av problemets løsning. Om vi formulerer spørsmålet: «hvordan kan vi minske gate-kriminalitet?» må vi ta tak i, og vurdere flere faktorer. For lite synlig politi, for mange kriminelle, kulturelle skiller, færre muligheter, fattigere strøk, for mye våpen, ubevæpnet/bevæpnet politi, befolkningstetthet og økonomi. Listen er lang, og det er vanskelig å skulle løse et problem uten å ta med alle faktorene som er tilgjengelige. Jeg benytter meg av eksempelet til Rittel og Webber for å forklare tamme problemer: «Under conditions C and assuming the validity of hypothesis H , effect E must occur Now, given C , E does not occur. Consequently H is to be refuted (Rittel & Webber, 1973, s. 166)» I ‘wicked problem’ context, derimot, finnes flere tillatte momenter. Man kan nekte for at ikke effekten E har forekommet, eller man kan forklare ikke-hendelsen av E ved å intervenere prosessen uten å ha forlatt H . Vi gjør dette om til et eksempel; Om vi antar at noen velger å forklare gate-kriminalitet med at der er for lite synlig politi i gatene, vil dette danne grunnlaget for en plan, tiltak blir iverksatt og mengden politifolk i gatene øker. Tenk videre at de neste årene øker antall arrestasjoner, men en økning av lovbrudd en anelse lavere enn økningen av bruttonasjonalprodukt. Har da effekten E forekommet (Rittel & Webber, 1973)?
10. «Planleggeren har ingen rett til å ha feil» (Rittel & Webber, 1973). Målet er ikke å finne sannheten, men å forbedre noen av de karakteristikene vi ser i dagens verden. Planleggeren har ansvar for konsekvensene av de handlinger de igangsetter fordi det kan ha fatale konsekvenser for de menneskene som blir skadelidende. Dette er mye knyttet til at tiltakene ofte er irreversible (Rittel & Webber, 1973).

Denne listen er skrevet i 1973, men jeg mener den gjør seg godt for å forklare de utfordringer planleggere står overfor. Eksemplene over handler om vanlige prosjekter, mens man kan gange opp utfordringen mange ganger når man tar fatt på megaprojekter. Jeg vil allikevel oppsummere med Innes og Boohers artikkel om kollaborativ rasjonalitet som strategi for å håndtere ‘wicked problems’.

2.5.3 Kollaborativ rasjonalitet

Innes og Booher (2015) bygger videre på Rittel og Webbers teori om wicked problems, og forklarer en rasjonalitet som bygger på kollaborativ dialog flersidig informasjon som strategi for håndtering av disse ‘uløselige’ problemene (Innes & Booher, 2015). De mener at denne typen av dialog kan trigge frem ønske om å finne alternative løsninger basert på ny kunnskap, og finne nye måter å løse problemer ved at de omdannes fra ‘wicked’ til ‘løsbare’. De har utviklet sin teori ved hjelp av Habermas’ teori om kommunikativ rasjonalitet, der de forsøker å forklare hvorfor noen prosjekter er mer produktive og ‘vellykkede’ enn andre. De konkluderer med at dess nærmere den kollaborative prosessen er til den ideelle typen kollaborativ rasjonalitet, jo større sjans er det for å kunne se fordeler av samarbeid. Om det avviker i for stor grad fra det ideelle vil det i visse tilfeller virke mot sin hensikt (Innes & Booher, 2015). De har satt opp en liste med krav til at en prosess skal kunne ses som en kollaborativ rasjonalitet:

1. Participants are diverse, representing the variety of points of view on the issues. Leaving out an inconvenient opponent can mean that results will not be robust or legitimate. Allowing public officials to decide who will be in the group can defeat the purpose.
2. The focus is on a problem or task of interest to all. This allows a group to identify and build on shared interests and gives them the incentive to work together to find best actions.
3. Participants articulate their interests in the issue and are discouraged from position-taking until late in the process after they have learned in more depth about the situation, understood others' interests, and had the chance to consider new possibilities.
4. The group meets face to face for authentic dialogue, where all are equally empowered to speak, all are listened to, and all are equally privy to data and other forms of knowledge on the issues. Such dialogue typically needs to be skillfully managed to assure focus, civility, mutual comprehension, legitimacy of participants' claims, and testing of evidence they contribute. It needs to be managed to assure that conclusions can be reached and agreements made. All too often meetings peter out with little or no shared understanding of what was decided or what the next steps will be.
5. Expert as well as community knowledge are both part of the dialogue. Information plays a central role in collaborative dialogue, and working through discrepancies and differences among knowledge sources can produce more accurate and meaningful information than can a lone expert or a single study. Shared confidence in information is crucial to getting agreements and action.
6. Everything is on the table as it is often those ideas assumed to be impossible or inappropriate that help break a stalemate, or at least generate out-of-the-box thinking. The dialogue can reframe the issues, turning wicked problems into manageable ones.
7. The group works through the issues, seeking ways to satisfy significant concerns of each member. Only after all avenues have been explored do they reach a decision and only if they can get 80% or more to agree. Sometimes those who do not agree may stand aside, recognizing that their preferences cannot be achieved. Majority rule is not appropriate as it is divisive and leaves behind many losers likely to sabotage next steps.

Figur 4 - Krav til kollaborativ rasjonalitet (Innes & Booher, 2015, s. 9)

Ved at disse punktene er oppfylt blir prosessen rasjonell fordi den tar inn over seg flere vinklinger og meninger bygget på godt kontrollert informasjon som kan etterprøves. Dialogen innebærer felles læring og felles resonnering av tema.

2.5.4 Kommunikativ- og samarbeidende planlegging

Den kommunikative planleggingen bygger hovedsakelig på prosessuell legitimitet. Altså at planprosessen legitimeres gjennom aksept, forankring, oppslutning og deltakelse (Amdam, 2015). Samarbeidende planlegging handler i sin tur, som ordet tilsier, om samarbeid. Denne planleggingsteorien er svært viktig i å unngå at det oppstår skadelige konflikter. Her handler det om å engasjere seg sammen med andre for å bygge et felles grunnlag og et fundament som kan stå stabilt på veien mot mål. At aktørene samhandler, samtaler, lærer og utvikler seg sammen, vil det være lettere å utnytte informasjon til å unngå eventuelle konflikter. Dette vil også være med på bygge legitimitet, aksept og kapasitet for å håndtere kommende utfordringer (Amdam, 2015). Planlegging handler også mye om makt og makt til å tvinge andre vil først være akseptert når makta har blitt gjort legitim gjennom selve prosessen (Amdam, 2015). For at dette skal oppnås kreves det at to grunnleggende prosesser blir oppfylt; begrunningstvang og maktlikevekt. Det vil si at det er argumentene som bestemmer hva som blir viktig, ikke hvem som sier hva. Fagfolkets ord er ikke lov, selv om det kan være vanskelig å svelge for, for eksempel en planlegger, men det er svært viktig at ikke fagfolka dominerer der ting er uklart eller kunnskapen er mangelfull. For å fremme kommunikativ handling er den tvangfrie diskursen etablert som den ideelle samtaleformen. Når aktørene går inn i en reell argumentasjon, er forutsetningene implisitt når:

- ✓ Aktørene er interessert i å komme til enighet og forståelse;
- ✓ Alle aktørene er frie og likeverdige, og mulig like kompetente;
- ✓ Alle innrømmer feil og være klar til å endre mening eller egen overbevisning når man blir møtt med bedre argumenter
- ✓ Alle opptrer autentisk og sannferdig overfor hverandre.

(Amdam, 2015, s. 277)

De ideelle kravene som stilles til den kommunikative planleggingen presenteres av Amdam (2015) på følgende måte:

- ✓ At alle berørte aktører er til stede eller representerte;
- ✓ At alle talspersoner er legitime representanter for de de taler på vegne av;
- ✓ At alle er kompetente og likeverdige i stand til å representere;
- ✓ At alle er interesserte i å komme til lik forståelse og enighet med hverandre;
- ✓ At alle har lik grad av innvirkning gjennom deltakelse;
- ✓ At alle synsvinkler og ytringer må kunne diskuteres og kritiseres;

- ✓ At alle må kunne innrømme feil og skifte oppfatning i de tilfeller de blir møtt med bedre argumenter;
- ✓ At det de sier muntlig til hverandre, skal være:
 - Sant, og inneholde fullstendige fakta;
 - Ekte i tydingen at man står for det man sier;
 - Rett i henhold til gjeldende normer, lover og regler;
 - Forståelig, språklig sett.

(Amdam, 2015, s. 278)

2.5.5 Instrumentell rasjonalitet

Kommunikativ planlegging blir gjerne sett på som et verktøy for medvirkning i planprosesser, men det er som Amdam (2015) skriver, så mye mer enn det. De to hovedformene av rasjonalitet er den instrumentelle og den kommunikative. Instrumentell planlegging benytter fakta- og forskningsbasert informasjon og kunnskap som benyttes for å oppnå gode resultater og nå de målene som er satt. Naturen er bygd opp av utallige elementer som stadig er i endring og utvikling. For å kunne forske på natur må man derfor etablere avanserte modeller som viser alle hvordan faktorene påvirker hverandre. Denne typen modeller brukes blant annet til å forske på klimautvikling. Har man disse modellene og den kunnskapen som kreves vil man kunne se kausalsammenhengene mellom årsak og virkning (Amdam, 2015). Forklart litt forenklet, kan man si at den instrumentelle planleggingen er basert på en makt der planleggingens enighet legitimeres gjennom lover og regler, autoritetshierarki og normer og verdier (Amdam, 2015).

2.6 Konflikter – Glasl's eskaleringsmodell

Den østerrikske konfliktforskeren Friedrich Glasl lanserte i 1980 en modell for å vise hvordan en konfliktsituasjon eskalerer. Glasl blir ofte benyttet i studier innen økonomi, psykologi og sosiologi (Hawthorn Press, 2020). Jeg viser en kort oppsummering av de 9 stegene i Glasl's konflikteskaleringsmodell;

Jeg tar med denne modellen som en del av de verktøyene man kan benytte som en rettesnor gjennom en krevende prosess med skiftende roller. I et megaprojekt som er tenkt å pågå i flere år enn de fleste er yrkesaktive gjennom et liv, vil det naturlig oppstå rollebytter gjennom prosessen. De tre første fasene er på 'vinn-vinn'-nivå, de tre neste er vi på 'vinn-tap' og i de tre siste er vi inne i nivået som ikke vi kan reddes utfra – et 'tapsprosjekt'.

2.6.1 Den første fasen

I modellen beskrives den første fasen som ‘hardening’, altså hvor det starter å knyte seg hos partene. I denne fasen vil man gjerne oppleve frustrasjon fordi man ikke blir forstått og-/eller hørt og opplever motstand fra de involverte. Det som ofte også oppstår i denne fasen, er at det oppstår grupperinger som motsetter seg hverandres oppfattelser og meninger. Forskjellene øker mer og mer mellom partene, og vi er i gang med en konflikt som allerede er vanskelig å løse. Det er allikevel stadig kommunikasjon basert på de involverte parterers roller (Jordan, 2000). I denne fasen kan man selv komme seg ut av problemet, og ved at man har en modell som kan gjøre oss bevisste på konflikteskalering, kan man redde situasjonen før den har gått for langt.

2.6.2 Debatt og polemikk

Den neste fasen (2000) dreier seg om en debatterings- og angrepsbasert tilnærming til motparten. Her klarer ikke motpartene komme med gode argumenter, men har fort for å benytte polemikk i diskusjonen - altså det skaper en lite nyttig verbal-konfrontasjon som gjerne går på en enkelt sak/person. Dette minner mer om kjefting og overdrivelse av tema for å få frem sine egne poenger. Det brukes her også ofte referanser til kjente autoriteter eller lignende for å få en slags legitimitet. I denne fasen starter den emosjonelle ubalansen å oppstå, og motparten blir usikker på grunn av vingling mellom rasjonelle og emosjonelle temaer i interaksjonen. Den minskende graden av tillit genererer ofte tap av kontroll og skaper usikkerhet. For å håndtere og komme seg ut av denne fasen av konflikten vil man ha behov for venner, familie eller gjennom profesjonell hjelp. Vi beveger oss over i den tredje fasen;

2.6.3 Handling fremfor ord

Vi beveger oss inn i den mørke delen der partene er overbevist om at det er nytteløst å kommunisere. Samtalen løser ingenting, så alle gjør bare det de selv mener er rett. Det interessante i denne fasen, er at de betrakter hverandre som konkurrenter fremfor samarbeidspartnere. De har allikevel et felles mål og jobber derfor videre, og blir i mange tilfeller motivert av konkurranseinstinkt. Den ene ønsker at den andre skal bukke under for presset. Her må man ty til ekstern profesjonell sosio-terapeutisk bistand for å kunne minske/fjerne konfliktsituasjonen (Von Domendos, 2020). Den non-verbale kommunikasjonen trigger eskaleringsprosessen videre til neste fase.

2.6.4 Bilder og koalisjoner

Vi er nå utenfor det saken opprinnelig handlet om. Målet nå er å vinne, og kanskje mest av alt se motstanderen tape. Her er partene samtidig bekymret for sitt eget navn og rykte, og begynner å frykte konsekvensene som vil følge. De stereotypene partene tiller hverandre i fase 2 og 3 er smeltet sammen til en fullstendig overbevisning om at dette er den fulle og hele sannheten. Karakteristikkene blir gjerne også videreformidlet som den eneste sannhet, og overbevisningen er nesten umulig å bli kvitt. Man tilegner motparten både motiver og intensjoner som ikke har rot i virkelige faktum. Det er allikevel her en forståelse av at motparten fortjener rettvishet og skal bli behandlet 'rett'. Man oppfører seg ordentlig mot hverandre i andres påsyn, men benytter enhver anledning til et stikk i siden på motstanderen. Man fokuserer også på å få fordelene i konflikten ved å overbevise andre som motpartens feil. Dette fører ofte til fase fem;

2.6.5 Å miste ansikt

I denne fasen bruker man midler for å sverte motparten utad for at de skal miste tillit fra de som tidligere har stolt på vedkomne. Det kan være på arbeidsplassen, i lokalsamfunnet, i omgangskretsen eller i noen tilfeller for en hel verden. Det dramatiske med denne fasen er at den skadeskutte i mange tilfeller opplever håpløshet og kan ty til drastiske grep mot seg selv eller andre. Hele konflikthistorien endres her til at den ene mener at den andre hele veien har oppført seg konsekvent umoralsk over de andre partene. Alt det de gjennom prosessen har gjort av konstruktive ting er nå bare et spill for å skjule sin faktiske agenda eller intensjoner. Ved at 'vinneren' av konflikten har vært den som har avslørt personens 'ansikt', er troverdigheten desto sterkere. 'Taperen' kan risikere å bære med seg mistanke og negative forventninger til egen person, resten av livet. Om denne parten nå prøver å søke forståelse eller tilgivelse og ikke blir møtt av de rundt, fører det ofte til isolering av seg selv.

2.6.6 Trusselstrategi

I denne fasen tyr motparten til den eneste mulighet som virker tilgjengelig. Man truer hverandre for å tvinge den andre part til å endre retning. Måten å fremsette truslene på deles inn i 3 faser.

1. Begge parter utsender trusler mot hverandre for å vis at man ikke har tenkt å gi seg. Det som ønskes oppnådd med dette er å: få oppmerksomhet rundt seg selv og sine krav, å demonstrere autonomi for å vise at man kan beherske det som kommer, og for å få motparten med på kravene ved å true med sanksjoner.

2. 2 denne neste fasen skal truslene konkretiseres og strammes til for å minske muligheten for å kunne trekke seg. Begge parter setter seg her i en posisjon der de 'offentliggjør' uttalelsene. Dette gjør til at de ikke kan trekke seg uten å miste kredibilitet.
3. Ultimatumet stilles og partene er tvunget til å ta et valg.

En av konsekvensene vil her kunne være at partene mister all kontroll over situasjonen og presser seg selv til å handle uvørent og overilt. Oppfattelsen av situasjonen er fullstendig virkelighetsfjern og man ser utelukkende sine egne krav. Den truede parten ser trussel som den eneste mulighet til å hindre motparten til å ty til vold, mens motparten ser skadevirkningene og negative konsekvensene truslene vil ha om de settes i live (Jordan, 2000).

De siste 3 nivåene på denne stigen har mindre relevans for oppgaven. Dette er de nivåene hvor man skader, truer på liv og i siste instans faktisk tar ett eller flere menneskers liv. Selv om dette er ting som kan oppstå både i politiske prosesser og planprosesser, vil det være fjernt for vår forståelse av konsekvenser av konflikt. I analysen vil stegene bli belyst i en litt annerledes kontekst, som kan gi dette direkte verdi for utbyggingen av megaprojekter som Lynetteholmen.

2.7 Oppsummering av teori

På grunn av megaprojekters størrelser vil det være stor sannsynlighet for at det på ett eller annet tidspunkt vil oppstå utfordringer og uenigheter som kan eskalere og utvikle seg til konflikter. Både for å unngå at man ikke oppnår ønsket resultat, og for å unngå ugjenopprettbare skadelige konflikter i prosessen, har jeg valgt å benytte teori knyttet til konflikthåndtering. Det har ofte vist seg at økonomi går foran miljø, og at miljø ofte overgår prioriteringer om sosiale perspektiver (Campbell S. D., 2016) (Campbell S. , 1996). Derfor har jeg sett på Scott Campbells triangel som viser at man må ta hensyn til de forskjellige planleggerens perspektiv og fokusområder for å skape en mindre urettferdig fordeling mellom de forskjellige hensynene. Det er vanskelig å forestille seg en prosess som er fullstendig jevnt fordelt, men det er etter mitt skjønn, uansett svært viktig å innrømme at man ikke nødvendigvis klarer å oppnå dette. Det er også derfor Flyvbjergs sublimere er en viktig del av det å forstå hvor motivasjonen fra planleggeren kommer fra, og hva de egentlig ønsker å oppnå. Det har for min del vært viktig å se hvordan planleggeren ser seg selv, at man

analyserer sin egen kunnskap og rolle i forkant av prosjektstart. I møte med ‘wicked’ problems kan det vises seg nyttig å endre problem til utfordring, ved å benytte kollaborativ og kommunikative strategier, til å bli løsbare utfordringer. Kommunikasjon og felles meningsdannelse er en viktig del av det å unngå fremtidige konflikter. Jeg har videre benyttet Glals konflikteskalerings-modell for å belyse hvilke konsekvenser som kan oppstå ved å ikke håndtere uenigheter raskt, gjennom kommunikativ og kollaborativ rasjonalitet.

3.0 Datainnsamling og metode

Denne oppgaven skal vise hvilke planer som er lagt for megaprojektet ‘Lynetteholmen’, hvordan de forskjellige aktørene ser på utfordringer, løsninger og eventuelle konflikter. Det finnes stemmer både for og imot prosjektet og prinsippavtalen i den offentlige debatten. Mange av synene er politisk forankret, men man vil i denne delen se at det er store uenigheter rundt temaet også internt i partiene. I akkurat denne oppgaven vil fokuset ligge på ett bestemt parti, valgt fordi det var det eneste partiet som stemte imot prinsippavtalen. Det er i tillegg til en rekke offentlige intervjuer, foretatt eget intervju fra en representant for partiet. På grunn av COVID-19 viruset, ble det dessverre gjennomført færre intervjuer enn først planlagt. Jeg mener allikevel at de jeg har vært i kontakt med belyser oppgaven godt, utover det man kan lese ut ifra dokumentene som foreligger for prosjektet. Det er også svært forskjellige personer som har god kunnskap og godt begrunnede argumenter for meningene sine. I tillegg til intervjuer og dokumentanalyse har jeg benyttet lydfiler publisert som podcast for DAC (Dansk Arkitektur Center), der det er åpne debatter/folkemøter, samt intervjuer i for- og etterkant.

3.1 Dokument-/innholdsanalyse

Det foreligger ingen dokumentasjon på faktiske, tidligere oppnådde resultater. Dette er selvfølgelig fordi prosjektet er i starten av planfasen. Ny dokumentasjon blir lagt frem fortløpende og vurderinger vil endre seg gjennom hele planprosessen. Jeg har allikevel analysert kommunens dokumenter fra tidligere, samt sett på hva København har vært fra et historisk perspektiv for å forstå argumentene for og imot utbyggingen.

Tittel på dokument	Utgiver	År
Københavns klimatilpasningsplan. København: Teknik- og Miljøforvaltningen	Københavns kommune	2011
Stormflodplan 2017. København: Teknik- og Miljøforvaltningen Økonomiforvaltningen	Københavns kommune	2017
Verdensby med ansvar	Københavns kommune	2019
København 1840-1940. Hentet fra Det københavnske bysamfund og kommunens økonomi	Københavns kommune	1941
Københavns historie 1160 - I dag	Københavns kommune	2010
Kommuneplan	Københavns kommune	2019

Figur 5 - Dokumentoversikt

Det spennende og virkelig interessante med denne oppgaven er å analysere dokumenter, som allerede i utgangspunktet krever analyse fra forskeren, også krever at man har et fremtidsblikk. Med dette mener jeg at dokumentasjonen som skal analyseres skal ses på i dagens perspektiv, men også kunne tenkes i et fremtidig lys. I noen av intervjuene har jeg fått innsyn i upublisert informasjon som her ikke refereres til etter avtale med intervjuobjektet, men som ligger forankret i min motivasjon for å forske på utfordringer knyttet til konflikthåndtering og rasjonalitet. Samtlige av de dokumentene jeg refererer til er underlagt det vi på norsk kaller ‘offentlighetsprinsippet’ og er tilgjengelig for alle (Østbye, Helland, Knapskog, Larsen, & Moe, 2013). Mitt klare mål for den tematiske analysen var å gjøre et grundig forarbeid for å kunne starte forskningsinnsamlingen tidlig i prosessen. Som en del av den tematiske analysen var det viktig å tenke godt gjennom hva jeg ønsket å ende opp med av informasjon for å kunne begrunne valget av problemstilling på en god måte. Tema har jeg hele tiden visst at skulle dreie seg om Lynetteholmen, men jeg kunne ikke på noen måte forutse hvilke utfordringer dette ville by på i en så intenst, pågående politisk prosess. Det har vist seg svært viktig for meg å finne ut hvordan analysen skulle gjennomføres og at jeg måtte ha en tilnærmet konstruksjonistisk-analystisk tilnærming i store deler av gjennomgangen av dokumentene (Silverman, 2014). Det skal presiseres at jeg hadde et ønske om å kunne gjennomføre et forskningsprosjekt ved å benytte grounded theory, men dette har ikke latt seg gjøre, både med tanke på tid, størrelse på oppgaven og på grunn av corona-pandemien som ikke har gjort det mulig å være tett nok på. Jeg har allikevel hatt min egen tilnærming til denne metoden i starten og benyttet Silvermans (2014, ss. 118-119) tilnærming til memo-writing, teoretisk innsamling og generering av egne teorier tilknyttet mine data.

“Grounded theory methods consist of systematic, yet flexible guidelines for collecting and analyzing qualitative data to construct theories from the data themselves... Grounded theory begins with inductive data, invokes iterative strategies of going back and forth between data and analysis, uses comparative methods, and keeps you interacting and involved with your data” (Charmaz, 2014, s. 1)

Selv om jeg ikke benyttet grounded theory direkte, har det vært et viktig bakteppe for hvordan jeg har gått frem med forskningen. Det har vært viktig å minne meg selv på måten jeg tolker noe på i første omgang, kan endres i neste, og at det derfor er viktig å gå igjennom materiale flere ganger før jeg analyserer og konkluderer. Oppgaven skal også vise at jeg belyser den innhentede informasjonen i lys av min valgte teori, samtidig som jeg forstår at konklusjonen kunne vært annerledes om jeg hadde valgt en annen tilnærming og teoretisk grunnlag.

3.1.1 Kvalitativ metode

I en kvalitativ tilnærming, som her, der vi har intervjuer med mennesker og skal tolke dokumenter, er det min analyse som vil avgjøre hva resultatet eller konklusjonen vil bli. Denne tolkningen er det som gjør at vi kan se på dataene vi samler inn på en måte som vil gjøre oss i stand til å påpeke ting vi enten ikke trodde vi ville finne eller ting vi ikke trodde hadde noen betydning. Tolkningene skal være nøytrale og godt prøvde. Vi kan validere dette ved å se på de samme problemene om og om igjen - hvis sluttresultatet ikke endres - er det gyldig.

3.1.2 Validitet, reliabilitet og etiske vurderinger

En av de største utfordringene for nettopp denne oppgaven er at dette er en pågående prosess, som i utgangspunktet er helt i startfasen. Der er mange mål og visjoner for hvordan fremtidens Lynetteholmen vil se ut, hvilke funksjon den har og hvordan den skal være bærekraftig både sosialt, miljømessig og økonomisk. Mye kan planlegges, og det må selvsagt planlegges godt, men det er mye som vil endres underveis i prosessen. Det er også naturlig at der skjer endringer i teknologi og systemer underveis som tiden går, og dette er estimert til å ta 50 år. Siden jeg ikke selv har bodd fast i København har jeg ingen direkte stedsidentitet som står i veien for oppgaven, men jeg har allikevel meninger og oppfattelser fra tidligere som jeg må være bevisst i forskningen. Jeg har ikke hatt en oppfatning av at jeg selv er for eller imot prosjektet fra tidligere, og har hele veien kun hatt en genuin interesse for å forstå motivasjonen bak. Underveis har jeg fått forståelsen av at det å fokusere på konflikt og konflikthåndtering i forhold til de tre hovedmålene, miljøtiltak, befolkningsvekst og økonomisk bærekraftstiltak, kan dreie oppgaven i en interessant retning av min egen konklusjon.

3.2 Forskningsdesign

Formålet med denne oppgaven er å forsøke å finne svar på hva de forskjellige aktørene uttaler seg i forhold til problemstillingene, «Hvordan oppstår utfordringer knyttet til miljø,

beboersammensetning og økonomi under et megaprojekt som skal etablere en kunstig øy, midt i Københavns havgap?», «Hvilke teorier kan forstås for å unngå at det skapes skadelige konflikter, som kan true prosjektet?», «Hvilke grep kan gjøres før, under og etter prosjektstart for å redusere risikoen for at det oppstår skadelige konflikter? Disse problemstillingene er formulert på denne måten fordi det har vært viktig for meg å forstå hva motivasjonen bak et risikabelt, visjonært megaprojekt er, og ikke minst hva kritikere argumenterer imot og hvorfor. I denne kvalitative studien var målet mitt å gjennomføre intervjuer med flere viktige aktører. Dette ble, for øvrig, vanskelig på grunn av Corona-pandemien som oppstod i tidsrommet jeg skulle reist til København. Jeg føler allikevel at de intervjuene jeg faktisk gjennomførte ga meg viktig informasjon og gode argumenter. I starten ønsket jeg også å gjennomføre intervjuer med privatpersoner som har vist seg engasjert i utbyggingen, men her har jeg valgt å benytte opptak fra streamede folkemøter i regi av Dansk Arkitektur Center (DAC), publisert som Podcast. Det foreligger også noen publiserte intervjuer som refereres til i oppgaven. Bruken av disse er kun for å støtte faktum om forskjellige meninger og engasjement. Det kommer også frem at det er uenighet internt i politiske partier.

Formålet med denne studien har vært å prøve å forstå hvorfor prosessen startet, hvem som står bak, hvordan de skal nå målene og hvorfor noen mener at det ikke er en god ide å sette i gang utbyggingen av den store kunstige øya i Københavns indre havneområde. Denne studien har tatt for seg planen om å bygge en 2,8 km² stor kunstig øy, som skal huse 35.000 beboere og tilby like mange arbeidsplasser, og som planlegges ferdig i 2070. Jeg har hatt en kvalitativ tilnærming til studien ved bruk av dokumentanalyse og gjennomføring av fire forskningsintervjuer. Dokumentene bygger på København kommunes publiserte materiale; prinsippavtalen, «Analyse af muligheden for at etablere en bilfri eller del-vis bilfri Lynetteholm, herunder konsekvenser for finansiering af Østlig Ringvej», «Analyse af konsekvenser for nuværende infrastruktur ved byudvikling af Refshaleøen og Kløverparken inden 2035», «Analyse af alternativer til Østlig Ringvej» og Københavns kommuneplan for 2019 «Verdensby med ansvar».

Hypotesen er at det vil være forskjellige motiver og motivasjon fra initiativtakere og interessenter når man setter i gang planlegging av et prosjekt i denne størrelsesorden, som vil legge grunn for konflikter og uenigheter gjennom hele prosessen. Jeg har gjennom intervjuene formulert forskjellige, åpne spørsmål. Det har allikevel vært fire spørsmål jeg har stilt i samtlige av de tre intervjuene:

1. «Hvordan startet ditt engasjement rundt Lynetteholmen»?
2. «Hvordan ser du for deg at veien til gjennomføring av megaprojektet blir»?
3. «Hva tror du vil være de største utfordringene i gjennomføringen av prosjektet»?
4. «Hva er det viktigste for deg/dere og hvorfor er dette viktigst for deg/dere»?

3.2.1 Utvalget

Som tidligere forklart har det vært en viktig del av oppgaven å forstå aktørenes roller, tilnærminger og forventninger til megaprojektet Lynetteholmen. Og selv om det finnes, og stadig publiseres, gode dokumenter og analyser rundt prosjektet er det umulig å finne svar på forskningsspørsmålet mitt, uten å samtale med fysiske personer. Da jeg kun fikk mulighet til å gjennomføre tre dybdeintervjuer, har det vært avgjørende for oppgaven at jeg gjennomførte akkurat disse. Det første intervjuet var med politiker i Enhedslisten, David Rønne. Rønne er en del av rådgivningsgruppen for Miljø- og Teknikudvalget. Dette intervjuet var viktig fordi Enhedslisten var det eneste partiet som stemte imot prinsippavtalen (Engelschmidt, 2018).

Enhedslisten er et sosialdemokratisk gressrotparti som ble opprettet i 1989 (Enhedslisten, 2020). I et utrag fra partiets program står følgende: «Enhedslisten er imod kapitalisme –, fordi den kapitalistiske økonomi grunnleggende er udemokratisk, skaber ulighed og utryghed og ødelægger det økologiske grundlag på kloden. Kapitalismen har i årevis været på kollisionskurs med naturgrundlaget. Vi befinder os nu i en systemkrise, hvor flere kriser er vævet ind i hinanden: finanskrisen, energikrisen, fødevarerkrise og klima- og miljøkrise. Den globale økonomi har nået en størrelse, hvor den globale og lokale miljø undergraves på bekostning af menneskers levevilkår og overlevelsesmuligheder.

«Derfor arbejder vi for, at kapitalismen erstattes af et socialistisk samfund, der holder sig inden for de grænser, der sættes af natur og klima, og hvor omdrejningspunktet ikke er jagt på profit, men opfyldelse af menneskenes basale behov». (Enhedslisten, 2014)

Partiet ligger lengst til venstre av de danske partiene. De har uttalt seg kritiske til en del av planene for Lynetteholmen, og at prosjektet skal styres utelukkende av By&Havn (Hyllegaard, 2018). De politiske uenighetene kan være med på å skape konflikt.

Prioriteringene de forskjellige partiene har varierer mellom hvor viktig økonomi, miljø og sosial bærekraft. Det er ofte sett at i politiske prosesser vil man ikke alltid benytte kollaborativ rasjonalitet på tvers av politiske partiers overbevisning. Skal man da unngå konflikt er det avgjørende at de som uttaler seg iallfall har god kunnskap og informasjon knyttet til

prosjektet. Dette ser man tydelig i Innes og Boohers (2015) liste over krav til kollaborativ rasjonalitetsstrategi.

Neste intervju var med Jan Christiansen. Den tidligere stedsarkitekten har jobbet med en rekke utbyggingsprosjekter i København. Han er professor på KADK (Det Kongelige Danske Kunstakademis Skoler for Arkitektur, Design og Konservering) og jobber i dag som rådgiver for Freja Ejendomme i København. Freja Eiendomme er statens eiendomsselskap og de jobber med å selge statlige eiendommer. Denne delen av intervjuet hadde fokus på prosess, befolkningssammensetning og hvordan tidligere prosjekter har vært gjennomført. Christiansen viser bekymring knyttet til segregering i byen, men er samtidig tydelig på at København har en stor fordel ved at de har lovfestet 20-30% sosialt boligbygging. Det har derfor vært viktig å ta inn sosial bærekraft og miljømessig segregering i teorien, for å forstå hvordan mennesker blir prioritert, som fremtidige beboere. Han kritiserer dog at de almenne boligene blir bygget ut sist, noe som han sier er i endring.

Det siste intervjuet var med Michael Lundgaard fra By&Havn. Lundgaard jobber med miljøvurderingen av Lynetteholmen. Dette intervjuet dreide seg om By&Havns rolle og planer for gjennomføring og veien videre.

De tre har tidligere uttalt seg om Lynetteholmen og har godkjent at navn og tittel kommer frem i oppgaven. Det er, for øvrig, viktig å merke seg at David Rønne har mottatt spørsmål både om sitt respektive partis 'meninger', og om sine egne overbevisninger. Disse distinksjonene skal komme godt frem i oppgaven, selv om det i all hovedsak dreier seg om Enhedslisten og hvorfor de valgte å stemme imot prinsippavtalen.

3.3 Praktisk tilnærming

Jeg startet med å sende e-post til de jeg ønsket intervju med fra mandag 6.mai. Noen svarte svært raskt, noen ikke i det hele tatt og noen etter noen uker. Jeg forsøkte å få et møte med COWI og Rambøll, da de har gjennomført en del av analysene, men uten hell. Jeg fikk beskjed om å kontakte den ene etter den andre, men ingen med kunnskap om prosjektet har svart på mine henvendelser. De blir allikevel referert til, da de står bak en del av rapportene som blir benyttet i oppgaven. De som på den andre siden har vært svært behjelpelige er Københavns kommune, By & Havn og KADK. Jeg har også fått gode tips fra journalister i forskjellige danske medier, om hvem jeg burde kontakte og hvordan jeg kommer igjennom.

Det har vært god hjelp fra de sistnevnte for å finne relevante opplysninger og dokumenter. Selv om intervjuene mine var ment å være min primære informasjonskilde, har det vist seg svært viktig å følge opp dokumentene fortløpende. En av de største utfordringene for nettopp denne oppgaven er at dette er en pågående prosess, som i utgangspunktet er helt i startfasen. Der er mange mål og visjoner for hvordan fremtidens Lynetteholmen vil se ut, hvilke funksjon den vil ha og, hvordan den skal være bærekraftig både sosialt, miljømessig og økonomisk. Mye kan planlegges, og det må selvsagt planlegges godt, men det er mye som vil endres underveis i prosessen. Det er også naturlig at der skjer endringer i teknologi og systemer underveis som tiden går, og dette prosjektet er estimert til å ta 50 år. Dette er en pågående prosess og nye publiseringer skjer ukentlig. By & Havn er her flinke til å informere meg om endringer, beslutninger og ny informasjon. Det at prosjektet er i planfasen har gjort til at jeg har måtte gå mye frem og tilbake, da mye endrer seg svært raskt. Jeg gjennomførte samtlige intervju i starten av februar. Den stadige endringen, og det faktum at det fortsatt er helt i startfasen, vil i større grad gjøre det mulig å unngå store utfordringer.

3.4 Gjennomføring av intervju

En del av det teoretiske grunnlaget for oppgaven har endret seg en del underveis i skriveprosessen. Dette førte til at jeg ikke all teorien på plass ved gjennomføringen av intervjuene. Jeg mener allikevel at dette ikke ville endret intervjusituasjonen i særlig grad. Samtlige av intervjuene ble gjennomført med en semi-strukturert tilnærming (Silverman, 2014). Jeg hadde en del spørsmål jeg ikke stilte, da alle jeg snakket med hadde mye å komme med og svarte på spørsmålene uten å bli spurt. I og med at denne oppgaven dreier seg om hva aktørene forventer i fremtiden, ville jeg ikke legge for mange føringer for samtalen. Det at alle hadde så mye kunnskap og engasjement rundt tema, skjedde dette svært naturlig. Jeg opplever meg selv som nøytral i forhold til mitt eget standpunkt foran hvert intervju. Dette kommer jeg tilbake til under 'etiske vurderinger'. Min opplevelse av kandidatene var at de var svært positive til meg som student. Jeg ble tatt svært godt imot. Det første intervjuet ble gjennomført i hjemmet til David Rønne, sittende ved kjøkkenbordet med et logrende kjæledyr rundt beina. Dette tok brodden og nervøsiteten av, og var en god start på et veldig interessant møte. Det neste møte var i lokalene til Freja Eiendomme i 15. etasje i Gl. Kongevej 60, på Fredriksberg. Jeg ble tatt imot av prosjektkonsulent Jan Christiansen, en 72år gammel stedsarkitekt som tydelig viser at han brenner for yrket som stedsarkitekt, og som ikke har planer om å kaste inn håndkle i nærmeste fremtid. Det siste, og muligens det viktigste,

intervjuet var i By & Havns lokaler ved Nordre Toldbod i indre by, med prosjektleder for miljøvurderingen Michael Lundgaard.

Avtalen for gjennomføringen av intervjuene var alle satt til 1 time, og det var svært viktig for meg at dette ble overholdt av respekt for kandidatenes tid, og med unntak av intervjuet med Jan Christiansen (som varte i 46 minutter) ble tiden på 1 time overholdt. Jeg fikk svært gode tilbakemeldinger etter intervjuene, og alle har vist interesse for oppgaven. Lundgaard har også vært behjelpelig med å sette meg i kontakt med en representant fra Regeringen, angående deres rolle. Dette har dog kun resultert i tilsendte dokumenter som ligger åpent på deres hjemmesider.

4.0 Empiri

4.1 Lynetteholmen

I dette megaprojektet vil det være mål om å nå flere store mål, og motivasjonen til de forskjellige aktørene vil være en kilde til at der kan oppstå konflikter over tid. Vi kan ikke direkte knytte Lynetteholmen til gentrifiseringsdebatten, da ingen må flytte *fra* bydelen, men man kan allikevel benytte denne teorien for å vise at mange muligens ikke vil få anledning til å flytte *til*. Både fordi det er sannsynlig at den nye øya vil være attraktiv for de mer velstående, som i sin tur vil være med på å presse opp prisene på grunn av etterspørsel, samt at det å bygge en bydel som følger alle retningslinjer for klima og bærekraft vil gi dyrere løsninger. Dette gir den miljømessige gentrifiseringen man kjenner igjen i Curran og Hamilton (2012) som sier at man setter miljø foran mennesker. De miljöhensiktsmessige løsningene vil nok allikevel være lønnsomme for alle parter på lang sikt, og kan gi en endring av befolkningssammensetningen, sett lengere frem.

Byggeprosessen forventes påbegynt i 2035 og ferdigstilles senest 2070 (Københavns kommune, 2018). De fire hovedmålene som kommer frem i avtalen er:

- Klimasikring (Lynetteholmen vil være et vesentlig element i klimasikringen av København og sikrer mot stormflod fra nord)
- Behov for deponering av jord (Lynetteholmen etableres med overskuddsjord og håndterer dermed kommunens problem med plassering av både ren og forurenset jordmasse)
- Areal til byutvikling (Lynetteholmen vil minske presset på eksisterende by mht befolkningsvekst, prisstigning og fortetting)

- Utbygging av - og bidrag til infrastruktur (Inntektene fra utviklingen av Lynetteholmen vil kunne bidra til å finansiere kollektiv infrastruktur)

Når man i første omgang leser seg opp på prosjektet – både i prinsippavtalen og dokumenter fremlagt fra Københavns kommune og By& Havn – er det vanskelig å fange opp skyggesiden ved utbyggingen av den visjonære, kunstige øya. Der er tatt hensyn til klimasikring (deponering av overskuddsjord og stormflodsikring), befolkningsvekst, rom for utvikling og beskyttelse av det de kaller ‘en sosialt blandet by’. Prinsippavtalen melder om 35.000 beboere og tilsvarende mengde arbeidsplasser, metrolinje og havneaktiviteter. Prosjektet er løpende men ferskt, så kritikken dukker ikke opp i de første googlesøkene – men de er der. Arkitekturanmelder i Berlingske, Holger Dahl, mener at det som utgjør kongens by nettopp er ‘havnen’, noe han frykter vi mister om vi setter opp en stor øy foran utsikten mot havet.

«Det allerstørste problem for Lynetteholmen er dog, at den blokerer byens kontakt til vandet. Byen, som altså hedder Køben-HAVN – og hvis vej til succes, pragt og storhed skyldes vandet. At bo i København er at leve med vand. Det er til stede stort set overalt, og det store kig ud i det blå sund, når man eksempelvis står på Nordhavn Station eller cykler langs Langelinie, er en afgørende attraktion for byen. At det blik nu skal fyldes op med endnu en bunke opmærksomhedshungrende narrestregsarkitektur, kan næsten få tårene frem i mine øjne, og selv om jeg ikke længere er på jorden, når Lynetteholmen er færdig, vil jeg på mine efterkommeres vegne ærgre mig over, at de aldrig vil kunne nyde det åbne vand, men i stedet må kigge ud i en smal kanal mellem Nordhavn og Lynetteholmen» (Dahl, 2019).

Dahl er ikke alene om å være kritisk. Politiken Byrum (Toftso, 2019) melder om at en rekke arkitekter retter kritikk mot By & Havn. Store deler av den ytrede kritikken går mye på det arkitektoniske uttrykket og hvordan holmen vil skjerme for utsyn fra de omkringliggende havnebydelene. Kan dette være utfordringer som kan løses i tiden frem til 2030, for å gjennomføre en gjennomtenkt, god strategi for en bydel tiltenkt fremtidige borgere? Dette er uansett en viktig del av min oppgave – å tenke på megaprojektet som byutvikling. Jeg velger derfor å ta med Flyvbjergs (2014) teori om de fire sublimer, som skiller de forskjellige krefter fra hverandre. Ved å forstå at man har ulike motivasjoner kan man benytte kunnskap, tilegne seg kunnskap og videreformidle kunnskap på en måte som vil senke sannsynligheten for at der oppstår konflikter. Det finnes uenigheter om alt fra universell utforming, beboersammensetning og sosial bærekraft, miljøhensyn og økonomi, for å nevne noe. Det forventes ikke at der vil være noen som kan alt om alt, men ved å benytte Campbells triangel

samt teorien om kommunikativ og kollaborativ rasjonalitet som strategi, vil man være bedre rustet for å håndtere de uforutsette utfordringene som vil dukke opp underveis.

4.1.1 Planen som følger

Gjennom samtalen med prosjektlederen i By & Havn, Michael Lundgaard, kommer det fram at det er umulig å si noe konkret om veien videre før miljøkonsekvensrapporten foreligger. Det som er mulig å si noe om, er hvilke visjoner de forskjellige aktørene har fra tiden mellom 2035 til ferdigstilling i 2070.

For meg startet motivasjonen til valg av masteroppgave allerede før jeg hadde avsluttet bacheloroppgaven våren 2018. Jeg håper jeg i dette kapitlet klarer å belyse hvorfor nettopp dette megaprojektet er så interessant.

På kommunestyremøte i Københavns kommune den 29.mai 2017 presenterte Teknik- og Miljøudvalget en anbefaling om å utarbeide en stormflodsplan. Allerede i klimatilpasningsplanen fra 2011 konkluderer kommunen med at en av de største klimautfordringene vil være høyvann og håndtering av dette i de utsatte områdene, men de nye målingene viser at man må starte sikringsarbeidet tidligere enn hva klimatilpasningsplanen fra 2011 tilsa (Københavns kommune, 2011). Havnivået er forventet en økning på mellom 70-100cm innen år 2100, avhengig av hvilken beregningsmodell som blir benyttet. I følge PSML vil økningen innen 100 år være 0,19 feet (5,8cm), basert på at den relative årlige økningen fra 1890 har ligget på 0,59mm (Permanent Service for Mean Sea Level, 2018).

Disse prognosene ga grobunn for planene som siden resulterte i prinsippavtalen for Lynetteholmen. Vi trenger ikke lenger tilbake enn 2016/17 for å se løsninger på stormflodsikringen som minner mer eller mindre om en demning, uten annen misjon enn å hindre vann fra å trenge inn i byen. Det skal sies at, man allerede da, ser hvor ideen om en ny bydel kommer fra ved å granske rapportene. I anbefalingene står det blant annet at stormflodsikringen skal utvikles ved å tenke på fremtidige muligheter for byutviklingen (Københavns kommune, 2017). I den samme rapporten kommer det frem en liste med 'potentialer', eller mulige løsninger, hvor det blant annet kommer frem samordning med deponering av jordmasser og hvilke investeringsmuligheter dette vil gi stormflodsikringen (Københavns kommune, 2017). Det er, forståelig nok, lite som minner om en visjon om at sikringen skal være hjem for 35.000 mennesker, på dette tidspunktet.

Selve prosjektet startet i samarbeid mellom den danske Regjeringen og Københavns kommunes overborgemester Frank Jenssen. Når prinsippavtalen var inngått ble ballen kastet over på By&Havn.

By&havn er et utviklingsselskap opprettet og eid av Københavns kommune og styres gjennom Teknik- og Miljøudvalget. Eierforholdet i utviklingsselskapet er Københavns kommune 95% og staten 5%. By&Havns rolle vil i Lynetteholmen-prosjektet være å finne ut av utformingen, samt lage en miljøvurdering (Københavns kommune, 2020). Det vil, etter at denne rapporten presenteres, lages en ny avtale basert på resultatene i vurderingen. Den nye avtalen vil danne grunnlaget for den nye loven for utbyggingen av megaprojektet.

4.1.2 Kommuneplan om Københavns fysiske utvikling

I den neste delen av analysen vil det være informasjon knyttet til både Lynetteholmen og til København. Dette har jeg valgt å gjøre for å vise at København har en historie som må være med i planprosessene for at holmen ikke skal skille seg ut av byen, snarere utvikles til å bli en del av den. Det er også sann at den nye bydelen skal bygges på et erfaringsgrunnlag hovedstaden fra tidligere har fått med løsninger på både beboersammensetning, infrastruktur (Metro), bærekraftsløsninger og tidligere selvfinansieringsløsninger. Det er her viktig å bruke teorier om både planleggerens triangel og fra kollaborativ rasjonalitetstrategi, for å unngå at man baserer alle sine vurderinger på tidligere erfaringer. Her må man koble sammen Den økonomiske, den miljømessige og kapitalplanleggeren for å danne et team som samarbeider og deler erfaringer (Campbell S. , 1996) (Campbell S. D., 2016).

Hvert fjerde år revideres kommuneplanen for fysisk utvikling i København. Denne planen vedtas med hjemmel i planloven. I 'Lov om planlægning' står det at alle landets kommuner skal vedta en ny kommuneplan ved hver valgperiode. Denne planen sendes til offentlig høring etter at den har vært til politisk behandling. Det kommer frem på kommunens hjemmeside at planen skal inneholde hovedstruktur, rammer og retningslinjer for lokalplanene (Københavns kommune, 2019).

Planen for 2019 blir kalt «Verdensby med ansvar» og skal sette rammene for det som skal være byutviklingsstrategien de neste 12årene. Planen er delt i tre hoveddeler: politisk hovedstruktur, retningslinjer og rammeverk. Kommunen taler for viktigheten av å kommunisere med københavnerne for å forstå hva de mener bør jobbes mot de neste årene, for at København skal fortsette å være en attraktiv by og leve og bo i. Det har dratt frem fire hovedbudskap fra undersøkelsen.

1. Det skal være plass til alle. I dette legges at der skal være bolig tilgjengelig for alle samfunnsgrupper, at der skal være parker og grøntområder, offentlige funksjoner og plass i trafikken.
2. Ta vare på byens kvaliteter. Dette baseres på at man må ta vare på byens særegenheter.
3. Bedre sykkelveier og kollektivtransport.
4. Mangfold, diversitet og blandet by. En tolerant by for alle mennesker.

(Københavns kommune, 2019, s. 5)

Denne undersøkelsen ble gjennomført i sosiale medier, gjennom hashtag #Københavnernak, i 2018. Om dette skal kunne bli en realitet også på Lynetteholmen, vil man som nevnt være avhengige av at flere faglige styrker kommer sammen og finner løsninger som balanserer de tre punktene i planleggerens triangel; sosial balanse, økonomi og utvikling, samt en økt felles forståelse for klima og bærekraft i midten (Campbell S. D., 2016).

4.2 København – en raskt voksende by

I kommuneplanens første kapittel presenteres det en introduksjon til byens utvikling de seneste årene. Her gir de oss en interessant visualisering av hvordan byen har vokst, rent fysisk og arealmessig, siden 1954. Her kommer statistikk om befolkningsveksten fra side 10.

4.2.1 Verdensby med ansvar

Hva mener Københavns kommune med tittelen på kommuneplanen? Det blir pekt på at København skal være en by for alle, altså en by for mennesker. Her skal målet være at alle som bor i byen skal ha like muligheter til å leve et godt liv, i et demokratisk og fritt samfunn.

«København skal utvikles på en måte, så de fysiske rammer skaber de bedste forudsætninger for, at alle københavnere får den højest mulige livskvalitet. København skal være en by med lige muligheder for en god sundhed for alle» (Københavns kommune, 2019, s. 13).

Det neste bygger på målet om at byen skal være CO2 nøytrale innen 2025. Grønn byutvikling, utslippsfrie transportløsninger og teknologiutvikling er noen av fokusområdene som skal sørge for at målene blir nådd (Københavns kommune, 2019). Klimatiske endringer og utfordringer er, som nevnt, under kategorien 'wicked problems'. De må håndteres selv om de ikke kan løses på samme måte som andre utfordringer man kan 'avslutte'. Prosessen med å løse et problem vil være jevnstilt med det å forstå dets helhet, noe som ikke kan la seg gjøre med eksempelvis natur, miljø og klimatiske endringer (Rittel & Webber, 1973).

Videre skal det planlegges for en fortettet by, i Københavns historiske ånd, der man blander boliger, foretninger og arbeidsplasser for å skape liv i byen.

«København skal være en verdensby med et unikt særkende, som tager ansvar for at skabe byudvikling med rum for historien, byens mangfoldige kultur og natur og mod til at utvikle fremtidens storbyliv» (Københavns kommune, 2019, s. 13).

4.2.2 Infrastruktur og mobilitet

København by er kjent for sine mange syklistler, velfungerende Metrosystem og andre kollektive løsninger. Dette skal de satse videre på. I Kommuneplanen kommer det frem at de har mål om at innen 2025 vil biltrafikken i hovedstaden kun skal utgjøre 25% av alle turer. Det blir arbeidet mot en lovendring, som innen 2030, vil forby alt av dieselmotorer. Dette skal skje samtidig som folketallet skal øke med nesten 100.000 innbyggere i samme tidsrom. Videre har de mål om at ingen (!) skal miste livet i trafikkulykker. Både utbyggingen av Nordhavn og den fremtidige Lynetteholmen har som mål å kunne tilby beboerne i bydelene både jobb, skole og rekreasjonsmuligheter innenfor eget område, for å redusere behovet for pendling over lengere strekninger (Københavns kommune, 2019).

4.2.3. En CO2-nøytral hovedstad

Flere av målene vi ser i planene knyttet til Lynetteholmen spesielt, og København generelt baserer seg på miljø og bærekraft. Disse 'wicked' problemene, kan gjøres til en viss grad løsbare ved å benytte kollaborativ rasjonalitetsteori. En målsetning om en CO2-nøytral hovedstad innen 2025 skal oppnås ved at man benytter fjernvarme, fremmer bruken av alternativ energi som geotermi, varmepumper og vindmøller. All drift skal energioptimaliseres og man skal utnytte alt avfall for å utvinne energi, gjennom gjenbruk og kildesortering. En stor del av bekymringen som knyttes til utbyggingen av Lynetteholmen, er transportering av deponeringsjorden. I en publisering fra TV2 Lorry (2019) viser de til en rapport utført av COWI der det anslås at det, i verste fall, vil kunne kjøre 72 lastebiler i timen gjennom byen, i 30år. Dette er beregnet på flyttingen av rundt 80 millioner tonn jordmasse, som skal fylle opp basen for den kunstige øya. Dette er også en bekymring som kommer godt frem i intervjuet med David Rønne fra Enhedslisten:

«Den Østlige omfartsvei henger nøye sammen med Lynetteholmen fordi det blant annet er den jord, fordi det er en stor del av den østlige omfartsvei, skal fungere som deponi» (ref intervju 1. 7.03-7.13)

Her forklarer han miljøbelastningen som vil komme som resultat av flyttingen av overskuddsjord fra den østlige omfartsvei til Lynetteholmen. I spørsmålet om denne problemstillingen til Michael Lundgaard, svarer han at selve miljøkonsekvensrapporten i utgangspunktet kun skal omhandle selve Lynetteholmen og de miljøkonsekvensene deponeringsjorden vil bringe med seg. Han mener der vil være behov for å ha videre undersøkelser for hvordan denne massen skal transporteres, i tiden som kommer. Han viser til muligheten for en del flytting med lastebiler både langs hovedveien, men også undersøke om der bør utvides noen av veiene for denne transporten og presiserer muligheten for at noe av massen skal fraktes på vannet. De undersøker fortløpende muligheter for de beste løsningene for fraktingen (ref intervju 03.01-03.39). Ved at man her er tidlig ute i prosessen med å knytte kollaborativ rasjonalitet sammen med teori om kommunikativ- og samarbeidende planlegging, vil man kunne gjøre disse planene mer håndterbare og de kan kunne løses på en tilfredsstillende måte, uten å jenne på andre krav eller mål. Her handler igjen om det å engasjere seg sammen med andre for å bygge et felles grunnlag og et fundament som kan stå stabilt på veien mot mål. Når aktørene samhandler, samtaler, lærer og utvikler seg sammen, vil det være lettere å utnytte informasjon til å unngå eventuelle konflikter. Dette vil også være med på bygge legitimitet, aksept og kapasitet for å håndtere kommende utfordringer (Amdam, 2015).

4.3 Beliggenhet og planer

Det er ikke tilfeldig hvor øyen skal etableres. Selv om mange mener at det vil være sjenerende for utsyn fra Nyhavn, er øya plassert først og fremst som en stormflodsikring. Bildet under illustrerer hvordan den tenkes plassert og hvilken utforming den skal ha.



Figur 6 - Oversiktsbilde Lynetteholmen (Københavns kommune, 2020)

Der er kommet noen endringer etter tilbakemeldinger fra forskjellige fagpersoner. De endringene har gjort utformingen annerledes for å øke avstanden til de fredede områdene Trekroner og Refsehaleøen. Dette begynte med at man skal ta hensyn til den arkitektoniske utformingen, og av hensyn til det marinebiologiske mangfoldet. De legger planene nærmere Nordhavnen for å forbedre muligheten til klimasikring også utvider de arealet i østlig retning for å gi plass til etablering av naturområder og strand (By & Havn, 2020).

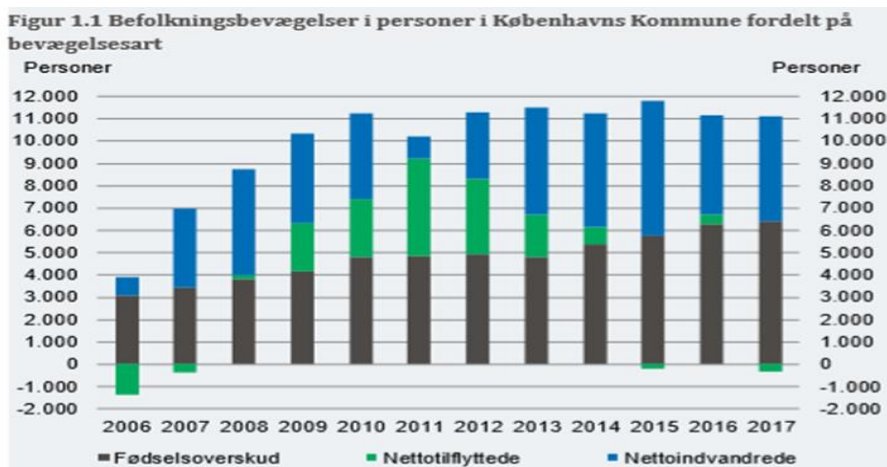
4.4 Boliger og byliv

Kommuneplanen legger frem flere mål for boliger og byliv. Hovedmålet er å sikre boliger til de 100.000 nye københavnere byen ventes å øke med, innen 2031. Videre skal byen ha et minimum av 20% almene boliger, og 25% av alle nye boliger skal være almene. Der skal være god variasjon av type bolig – studieboliger, billige boliger og boliger i varierende størrelse til forskjellige type mennesker og deres behov. Det legges vekt på en utforming som skaper trygge boforhold som inviterer til rekreasjon, bevegelse og forskjellige funksjoner. Byen skal bevare sin arkitektoniske identitet gjennom bærekraftig by- og boligutvikling. Flere av bydelene skal øke sine kultur- og idrettsarenaer for å kunne romme den fremtidige befolkningen. Der hvor det bygges tett og i blokker, skal der være kollektive noder som sikrer at færre har behov for privatbiler som transportmidler. De forskjellige byromsfunksjonene

skal være varierte for å sikre en blandet by der mangfold skaper fellesskapsfølelse i bydelene (Københavns kommune, 2019).

4.5 Innbyggere

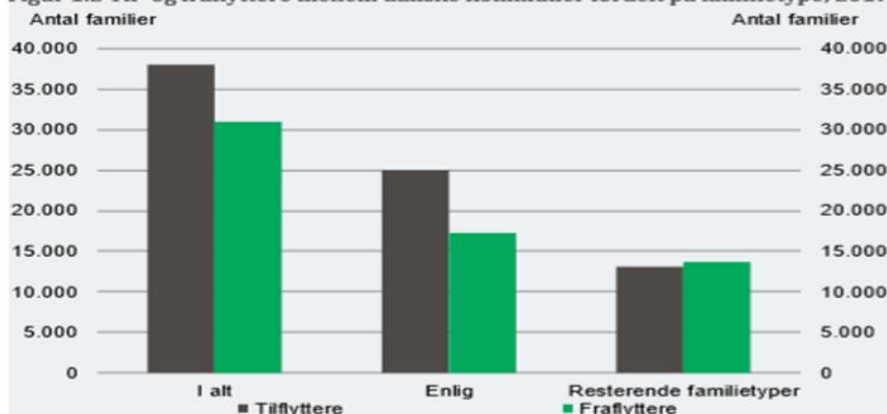
København kommune har en nettotilvekst fra familier fra andre steder i Danmark på ca 7.000 i 2017. Dette begrunnes med at det ofte er enslige som flytter til København og fraflytterne gjerne er foreldre med barn. Nettotilflyttingen varierer i stor grad fordi det kommer an på om man regner til- og fraflyttere som individer eller som antall familier. Innenlands befolkningsveksten var derfor i 2017 faktisk 0. Veksten kommer derfor hovedsakelig fra fødselsoverskudd og tilflytting fra utlandet (Københavns kommune, 2019).



Kilde: Danmarks Statistik

Hvis der omvendt ses på de indenlandske til- og fraflyttere på familieniveau fra Danmarks Statistik har Københavns kommune en indenlandsk nettotilflytning på lidt over 7.000 familier i 2017, *if. figur 1.2*. At nettotilflytningen samtidig kan være omtrent 0 når vi ser på personer skyldes, at de tilflyttende familier i højere grad er enlige eller mindre familier, mens det familier der fraflytter i gennemsnit er større.

Figur 1.2 Til- og fraflyttere mellem danske kommuner fordelt på familietype, 2017



Anm.: Fraflyttere angiver den fraflyttede familietype, mens tilflyttere angiver den tilflyttede familietype. Hjemmeboende børn er klassifiseret som enlige til- og fraflyttere. Familieflytninger opgøres kvartalsvis, ved at sammenligne primo og ultimo adressen, en person kan derfor indgå i en fra-/tilflyttet familie op til 4 gange årligt.

Kilde: Danmarks Statistik

Figur 7 - Statistikk befolkningsbevegelse (Københavns kommune, 2019)

5.0 Analyse og drøfting

I klimatilpasningsplanen fra Københavns kommune vises det til hvordan kommunen vil gå frem for å oppnå målet om å være CO₂-nøytrale innen 2025 (Københavns kommune, 2011). Da det kommer frem av planen at det er viktig å starte umiddelbart for å være forberedt på de endringer vi vet kommer i fremtiden, vil dette også være en viktig del av den videre prosessen med å utvikle Lynetteholmen. Med begrunnelse i tall fra FNs klimapanel legges det vekt på hvilke faktorer som skal være til stede for å sette i gang en bærekraftig prosess som skal gagne både miljøet og borgerne. Det kommer frem i introduksjonen at klimatilpasningen vil være med på å skape en grønnere by, samtidig som det vil bidra til å skape mer vekst og flere arbeidsplasser (Københavns kommune, 2011, s. 3). De vil møte endringene med positivitet ved å sette søkelys på hvilke gevinster dette fører til, fremfor å se på dette som en stor økonomisk belastning. De mener også det er viktig å forberede seg på det som kommer. Uavhengig av om byen når sine CO₂-mål vil det fortsatt skje klimatiske forandringer som vil ha konsekvenser for hovedstaden. Ekstrem nedbør, høyere vannstand og økende temperaturer er allerede i gang og vil være noe som havnebyene må forholde seg til å forberede seg på.

«Hvis risikoen for en klimabetinget skade er uakseptabelt høy, er det Københavns Kommunes strategi, først og fremmest at velge innsatser, der forhindrer skaden. Det er klimatilpasningens niveau et, og her ligger blandt andet etablering af diger, at bygge højere over havets overflade, udvidelse af kloakkernes kapacitet og lokal håndtering af regnvand.

«I 2025 er København verdens første CO₂-neutrale hovedstad, og byens virksomheder og universiteter er førende i udviklingen af grønne løsninger, der skaber øget beskæftigelse og grøn vækst» (Teknik- og Miljøforvaltningen, 2012).

Planen sier videre at der det ikke kan forhindres (enten av tekniske eller økonomiske grunner) må man sette inn tiltak som begrenser skadene, eller i siste nivå ruste opp de utsatte områdene for at de kan tåle påkjenningen av for eksempel oversvømmelser. Selv om planen det refereres til her er fra 2011, er det relevant å bruke den da svært mange av de tiltakene som her ble planlagt for er gjennomført eller tilrettelagt for. Dette har latt seg gjennomføre, sånn jeg leser det, ved at man har lagt en grundig plan der flere eksperter har jobbet tverrfaglig.

Lynetteholmen er ikke nevnt som et tiltak i kapitlet «Verdenshavene stiger», men det blir skrevet at man skal bygge en barriere ute ved Nordhavnen og Kalveboderne samt å forhøye kantene ved havna. Dette knyttes igjen opp til en kollaborativ rasjonalitetsstrategi, som bør være en gjennomgående strategi for hele utbyggingen. I denne planen har ikke stormflodsikringen annen funksjon enn å hindre vann fra å trenge inn over bakkenivå i havnen, men planen som i dag foreligger for Lynetteholmen viser at den planen er et tydelig svar på de utfordringene som skal løses.

Så, til litt nyere tid. I 2015 kom det frem av kommuneplanen at København skal sikres mot flom (stormflod) ved å sette opp et ytre sikringsanlegg «der skal planlægges som en samlet løsning, som tager højde for behov for koordinering med nabokommuner. I løbet af de næste år skal der fastlægges en målsætning for sikkerhedsniveauet for oversvømmelse, som indbefatter en sikkerhedskote for hele byen samt fastlæggelse af en egentlig arealreservation til linjeføring for en ydre sikring» (Københavns kommune, 2017, s. 6). Videre står det at det skal undersøkes om investering i flomsikringen også kan knyttes til utviklings- og infrastrukturprosjekt. I en annen del av kommuneplanen der tema er knyttet til deponering av overskuddsmasse, sies det at ren (eller minimalt forurenset) masse skal ses på som en resurs, ikke som avfall. Massene skal brukes lokalt, så langt det lar seg gjøre, for å hindre forurensende og kostbar transport.

5.1 Befolkningssammensetning og sosial bærekraft

Et av målene for utbyggingen av Lynetteholmen er å etablere en ny bydel som vil imøtekomme den forutsette befolkningsveksten i København de kommende årene. Det estimeres at innbyggertallet vil øke med ca. 10.000 mennesker hvert år fremover (Københavns kommune, 2019). I et allerede presset boligmarked vil det være behov for ny bebyggelse i mange år fremover.

«Lynetteholmen bliver på én gang noget helt nyt og noget meget velkendt. Det bliver en rigtig københavnsk bydel med strand, grønne områder og en stor andel almene boliger, så der også kan bo mennesker med ganske almindelige indkomster. Lynetteholmen er en fremtidssikring af København og vores måde at leve sammen på, siger Københavns overborgmester Frank Jensen (Københavns kommune, 2018).

Lynetteholmen vil, som resten av København, etablere 20% allmenne boliger for å hindre at den nye bydelen blir en såkalt 'rikmannsghetto'. Utfordringen blir allikevel at de nye byggene ikke vil være billige, og det må nødvendigvis derfor være mennesker med en viss inntekt som

kan etablere seg også i de allmenne boligene. Som nevnt i oppgavens første kapittel er det en viss forskjell på det som tidligere var kjent som rikmannskvarter, og det som i dag blir kalt rikmannsghetto. Begrepet 'ghetto' er blitt benyttet av en rekke politikere, både i Danmark og andre land. I den senere tid har det amerikansk-adopterte begrepet til og med blitt brukt i ny dansk lovgivning. Københavns kommunes 'Ghettopakke' går ut på at kommunen ønsker å omgjøre Tingbjerg og Mjølnerparken (to belastede områder i København) til nye attraktive boligområder (Københavns kommune, 2019). En del av strategien i den nye avtalen er at 'ghettopakken' setter krav om «højest 40 procent almene boliger i de mest utsatte områder» (Københavns kommune - Tingbjerg og Mjølnerparken, 2019).

«Almene boliger er for alle. De er ikke forbeholdt bestemte grupper, men det almene byggeri har forpliktet seg til at tilbyde lejeboliger til befolkningsgrupper med særlige behov. Derfor er almene boliger også særligt velegnede til familier, unge, ældre og handicappede. De almene lejeboliger findes over hele landet, og de er opført som etagebyggeri eller som tætliggende, lavt byggeri som række- eller enkelthuse.

De allmenne boligene er drevet av sosiale boligorganisasjoner som ikke har fortjeneste på utleie. Prisene blir derfor satt utfra de faste utgiftene som skal dekke drift og vedlikehold. Det er dette som skal sikre 'rettferdig' leiepris (Danmark bolig, 2019). I nye boliger vil utgiftene være høyere enn i eldre, og prisene vil derfor være tilsvarende høyere. Det har tidligere vært mål om at 'rimelige' boliger ikke skal overskride 5000 DKK pr. måned, men dette har vist seg vanskelig å oppnå. Dette kommer frem av intervju med Jan Christiansen der han refererer til et tidligere prosjekt han har deltatt i, i regi av kommunen (ref intervju).

Når man snakker om gentrifisering tenker man gjerne på prosessen som foregår når man fornyer et forfallent område, og de med lavest inntekt må vike til fordel for de rike (Curran & Hamilton, 2012). Dette er en del av debatten som gjelder hele Danmark generelt, og storbyene spesielt. En stor del av veksten i de store byene består av velstående mennesker fra andre land. Dette gjør til at man ikke bare presses ut av andre dansker med dype lommer, men også høyt utdannede mennesker som vil være med å forme den fremtidige byen. Det skal ikke oppfattes som om jeg mener at urbanisering er negativt (!) men det gir en del utfordringer som bør tas med i beregningen når man skal planlegge for en ny bydel. Skal man først bestemme seg for å legge til rette for flere boliger i på en kunstig øy i havet, må man samtidig være beredt på at der kommer til å bli debattert rundt temaet om 'sosial eksklusjon' eller at man kan bli kritisert for å legge til rette for en 'rikmannsghetto'. Forskjellig sosial

status finnes i flere bydeler, og mange av de områdene som var kjent for å være mindre attraktive tidligere, kan i dag være svært tiltrekkende for flere av de med både dype og grunne lommer.

Ved at byene vokser finnes der flere forslag til hvor og hvordan man kan gjøre plass til de som kommer. I to av intervjuene jeg gjennomførte ble det snakket om muligheten for å bygge København mot Malmø. Det blir argumentert for at Malmø og Stockholm har et litt anstrengt forhold, og at Malmø derfor ønsker å vokse mot København – selv om de ligger i to forskjellige land. Her uttaler Christiansen i intervjuet;

«Det der bekymrer mig mest er hvordan byen knækker, hvordan landet knækker, hvordan udkants Danmark eller det øvrige Danmark; Jylland og Fyn plutselig bliver mindre og mindre og København bliver større og større» (Christiansen, 2020).

Selv om dette er bekymringen er han ikke sen om å forklare forståelsen for at dette skjer. Dette bruker jeg som eksempel på det jeg tenker på med gentrifisering. Ved gentrifisering menes som sagt den endringen som skjer innenfor et avgrenset område. Men, hva om, dette avgrensede område på sikt blir storbyen og at alle med lavere inntekt havner på bygda? Dette er selvsagt en ekstremtanke og er lite sannsynlig da der alltid vil være forskjell på hvor folk ønsker å bosette seg, og det er på grunn av dagens teknologi ikke nødvendigvis en hindring i forhold til hvor man jobber.

5.2 Gentrifisering og Lynetteholmen

Gentrifisering dreier seg i utgangspunktet om at et område går fra arbeiderklassestrøk til et område for mer velstående samfunnsgrupper. Selv om Lynetteholmen aldri har vært bebodd, er det interessant å trekke gentrifisering inn som et tema for hvem som kommer til å bosette seg i den fremtidige bydelen. Jeg velger å kalle dette for *teoretisk gentrifisering*. Om man tenker seg hva visjonen for holmen er, samtidig som man prøver å forestille seg hvordan det faktisk vil bli i fremtiden. Selv om den faktiske endringen ikke forekommer på samme måte som ved fysisk endring av bosatte, kan man vurdere hvem de i de 20% allmenne boligene vil være. Dette forsvarer jeg med å benytte Neil Smith sin forklaring om at endringen dreier seg mer om kapitalens bevegelse, enn om den fysiske flyttingen av mennesker (Smith, 2007).

På samme måte som Barcode i Oslo har Københavns kommune en visjon om å skape en sosialt blandet bydel, med rom for alle samfunnsgrupper. Det er legitimt å spørre seg hvor det gikk galt – hva som førte til at dette ikke ble tilfelle. Planen er at Lynetteholmen skal være

selvfinansierende, og at deler av inntektene skal komme av salg av grunn og boligkomplekser/høyhus. Dette fører til at der vil være en stor del private investorer og eiere som i sin tur har et økonomisk fokus, fremfor å ha motivasjon til å være med til å bidra til et sosialt blandet samfunn. Som Smith (2007, s. 541) forklarer så gir privat eierskap nærmest monopol på bestemmelser om hva som skjer med utbygging, priser og hvilke fasiliteter som skal være hvor. Sett i dette perspektivet er motivasjonen kapital- og produksjonsdrevet gjennom en marxistisk kapitallogikk. Det er de som sitter med kapitalen, ikke de menneskene som skal bo og oppholde seg i byen som bestemmer (Hjorthol & Bjørnskau, 2004).

5.3 Jorddeponi og stormflodsikring

Jeg har forsøkt å få svar på hvilket av de tiltakene som argumenterer for utbyggingen av Lynetteholmen som rangeres som viktigst. Det er ikke noe jeg har klart å få svar på. Det vi på sin side vet er at det som satte startskuddet for idemyldringen, var behovet for en demning som skulle hindre flom i havneområdet på innsiden av Refsehaleøen. Om det da er svaret på klimautfordringen som er viktigst og vi benytter Curran og Hamiltons (2012) teori om 'environmental gentrification' ville vi nok ikke sett at planen utviklet seg fra en demning, til en kunstig øy for 35.000 beboere. Siden økonomi også spiller en vesentlig rolle i denne prosessen vil jeg driste meg til å mene at det allikevel ikke er individet som står i sentrum i planen for fremtidens Lynetteholmen. Det er også her naturlig å trekke frem rangeringen der økonomi trumfer miljø, og miljø trumfer sosial bærekraft (Campbell S. D., 2016).

Det som stikker seg frem for meg er hvordan utbyggingen skal løse flere viktige fremtidsutfordringer, ved å benytte det man har, det man vet fungerer i dag og det man tror vil fungere i fremtiden. Det er ikke kun denne kunstige øya som bygges ut i hovedstaden, byen forbedres og bygges opp og ut det til stadighet. Man kan nesten ikke gå et eneste sted i København hvor man ikke ser at der er et større eller mindre prosjekt som pågår. Derfor er det ikke vanskelig å forestille seg at det nok ikke vil være mulig å etablere basen for øya ved å selge deponering, og fylle opp med overskuddsmasser fra disse prosjektene. For det er som nevnt det som er planen; å selge deponering. Deponering av jordmasser er dyrt og krevende, samt at mange ofte er skeptisk til å fylle opp jord med mulig miljøskadelige gasser i sine nærområder.

Rambøll og COWI er noen av de selskapene som tilbyr biologisk behandling av deponeringsjord. Kartleggingen som blir foretatt og lagt frem i miljøkonsekvensrapporten

vinteren 2020, vil avgjøre om det vil være behov for behandling av massene før deponering. Rambøll har vært med på å utvikle en spesial væske som kan sprøytes inn i massen for å 'holde på plass' og bryte ned eventuelle giftstoffer i massen.

«Masser kan behandles ved injeksjon av væske i grunnen (in-situ). Eventuelt kan massene graves opp og behandles på stedet eller på eksternt område (ex-situ). Nivåer av miljøgifter måles ved hjelp av kjemiske analyser før behandling starter. Etter at væsken er tilsatt vil massene bli prøvetatt etter et på forhånd definert program. Utviklingen vil dermed følges nøye under hele nedbrytingsprosessen. Målet med behandlingen er at massene skal kunne benyttes til hensiktsmessige formål framfor deponering i spesialdeponi» (Rambøll, 2020).

Dette er en viktig del av argumentet for at man kan forsvare å deponere massene i havet, der både mennesker og marinbiologisk liv skal hensyntas.

5.4 Finansiering og økonomi

Planen for en 2 millioner kvadratmeterstor kunstig øy sier seg selv å ikke være et billig prosjekt, noe som også er med på å klassifisere dette til et megaprojekt (Flyvbjerg, Introduction: The Iron Law of Megaproject Management , 2017). Derfor er det viktig å få frem hvilke hovedpunkter som er vektlagt som avgjørende for at det skal være en økonomisk gunstig investering, så vel som miljømessig bærekraftig. I prinsippavtalen kommer det frem at øya skal finansieres av egne inntekter fra jordeponering, grunnsalg, billettinntekter fra Metro, driftsinntekter fra parkering og havnedrift og andre bidrag fra grunneiere (Regeringen, 2018). Dette er inntekter man følgelig ikke ville fått ved å etablere en én-funksjonsbarriere som en demning. Det er også beregnet hva man kan se for seg av utgifter ved ikke å gjennomføre tiltak som vil hindre flom og overvann. I stormflodsplanen estimeres det økonomiske tapet til mellom 7,3 og 11,8 milliarder over de neste 100 år (Københavns kommune, 2017, s. 19). Ser vi på estimatet fra 2011 er det enda høyere:

«Fremtidige stormflodshendelser og medfølgende oversvømmelser kan have så store omkostninger for København, at det i høy grad kan betale seg å sikre byen mod dem. Hvis byen ikke sikres på nogen måte, vil skadeomkostningene samlet set være på 15-20 mia. kr. over de næste 100 år.

Beregningerne af skadesomkostningerne indeholder faktorer som skader på bygninger, skader på infrastruktur og tabt arbejdsfortjeneste (Københavns kommune, 2011)».

I denne rapporten legger de vekt på at det er nødvendig å vurdere om uopprettelig skade på kulturminner er forårsaket av de forskjellige høyvannssituasjonene, slik at det ikke bare er den økonomiske skaden som inngår i beslutningsgrunnlaget for hvordan København må beskyttes

mot flom. Utgifter til bygging og drift av anlegg som er ment å beskytte byen mot høyvann er ikke bare en kommunal sak, men en utgift som skal deles mellom de involverte aktørene, inkludert staten og grunneiere som er beskyttet mot flom (Københavns kommune, 2011). En planleggers oppfattelse av 'bærekraftig' kan være forskjellig fra en økonoms (S.Campbell,1996).

5.5 Konflikt og usikkerhet

Lynetteholmen vil bygges i passasjen mellom Nordhavn og Refsehaleøen. Den kunstige øya vil fungere som en demning, bygget opp av deponeringsmasse/overskuddsjord fra andre utbyggingsprosjekter i hovedstaden. Bakgrunnen for denne planen er at man, i By & Havn, måtte løse tre store byutviklingsutfordringer: deponering av jordmasser, stormflodssikring (flomsikring) og befolkningsvekst. Jeg har i mine intervjuer spurt de forskjellige aktørene hvordan de ville rangert disse fra høyest viktighet til lavest. Dette var interessant fordi jeg ville få en indikasjon på hvor den faktiske motivasjonen ligger. Kort fortalt, var dette svært vanskelig å få et konkret svar på. Min vurdering er allikevel at befolkningsveksten var rangert nederst hos samtlige. Dette, lest mellom linjene, kan begrunnes med at de fleste nok mener at dette er utfordringer som kan løses fra andre steder i hovedstadsområdet. Deponi kan nok også bygges andre steder, men frykten er her at det vil i mindre grad bli nytt til det som det i dag er tiltenkt, samtidig som det muligens vil være mindre lønnsomt. Demningen er på sin side naturlig å rangere øverst. Dette er først og fremst fordi den har lagt grunnlaget for hele planen. Stormflodssikringen må skje i dette området, deponering av jordmasser bør skje i dette området og husing av beboere og nye arbeidsplasser vil skje – såfremt de to andre utfordringene blir løst på den planlagte måten. I starten på prosjektet var planen å sette opp en demning med kun én funksjon, beskytte havneområdene mot oversvømmelser.

5.5.1 Argumenter og uenigheter

De største argumentene imot dreier seg om miljøbelastningen. Ifølge David Rønne, politiker for Enhedslisten har det også vært en udemokratisk prosess frem til presentasjonen av prinsippavtalen. Det kommer dog frem i et intervju med hhv. Zenia Nørregaard og Karl Vogt-Nielsen, som begge har roller i Enhedslisten, at de ikke stiller seg utelukkende negative til Lynetteholmen. Her går kritikken bla. på finansieringsmodellen. En uttalelse fra Nørregaard lyder: «Vi finder det naivt at tro, at projektet "hviler i sig selv". Finansieringen fra parkering

og bilisme, ser vi ikke heller ikke positivt på. Derudover er vi meget opmærksomme på, hvordan projektet påvirker vandmiljøet omkring København» (Hyllegaard, 2018). Karl Vogt-Nielsen er mer kritisk til at By&Havn primært har hele regionen på utbyggingen. Han sier også: «Hvis de mange opfyldninger i vandet i stedet beholdes i kommunal regi, og vi dropper den foreslåede havnetunnel og metro, så får vi nye kommunale arealer, som i prinsippet kan bebygges med 100 procent almene boliger og sælges billigt til almene selskaber. Når By & Havn får arealerne, kan vi kun kræve 25 procent alment byggeri, og profitkravet betyder almene boliger i den dyre og kvalitetsringe ende» (Hyllegaard, 2018).

Som svar på at prosessen har vært udemokratisk forteller Michael Lundgaard i By&Havn at jobben som ble gjort i gjennomføringen av prinsippavtalen, ble utført av fagpersoner som et 'forslag til løsning' på stormflodssikringen. Det som skjer etter rapporten ble lagt frem, er, ifølge Lundgaard, nettopp demokratisk fordi det er politikerne som legger føringer for hva By&Havn skal gjøre videre. Hele poenget med politikerne er at de skal skjømte velgernes interesser samt finne løsninger på utfordringer i samfunnet, sier han. Det neste som nå skal skje er at det skal legges frem en miljørapport, som igjen legger grunnlaget for en revidert prinsippavtale. Denne må vedtas med flertall før det blir en lovendring som gjelder Lynetteholmen.

5.5.2 Demokratisk prosess?

Jeg ønsker å ta litt tak i den kritikken som blir lagt frem av David Rønne i intervjuet. Han mener som sagt at det har vært en udemokratisk prosess fra start, der svaret fra Michael Lundgaard kontant er at det nettopp er en demokratisk prosess fordi prinsippavtalen ble vedtatt av folkevalgte politikere. Dette er jo hele poenget med politikere, at de skal ta beslutninger på våre vegne – noe de også har gjort i denne prosessen. Dette er jo Rønne selvsagt klar over. Det han virker til å mene med at prosessen har vært udemokratisk er det faktum at de kun hadde mulighet til å stemme for eller imot denne prinsippavtalen. Der var ikke lagt frem andre forslag til løsning, ei heller gjort mulig å legge frem eventuelle forslag – i alle fall ikke et forslag som var like utarbeidet som det som forela i forslaget om Lynetteholmen. David mener at dette hadde vært utarbeidet i 'hemmelighet' for å unngå involvering underveis i tillagingen av forslaget. Dette sier han med et lite smil i munnviken og presiserer at det nok ikke er så brutalt som han fremstiller det. Dette er nok fordi selve problemstillingen har vært synlig lenge, og enhver som ville ta tak i problemet og fremsette et saklig, seriøst og velargumentert forslag, ville sannsynligvis blitt hørt.

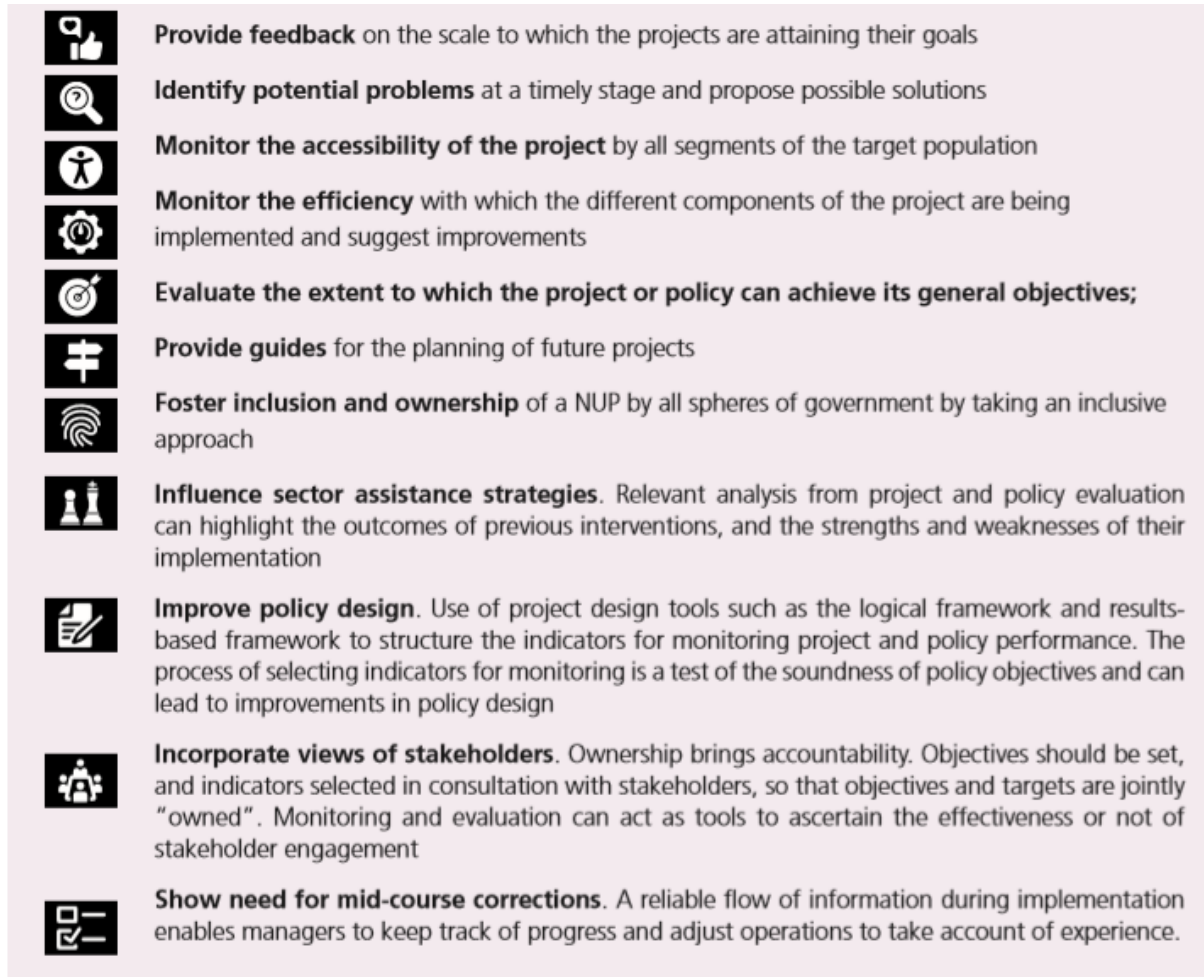
Jeg vil allikevel trekke frem at det bør gjøres noen grep i forkant av fremleggingen av den neste prinsippavtalen for å sikre at man kan ha et argumentasjonsgrunnlag som kan hindre at andre senere føler seg overkjørt. Man må benytte de kommunikative og de instrumentelle rasjonalitetene for å danne grunnlaget for forskjellige meningsdannelsene tidlig. Om vi går ut ifra de teoriene Amdam (2015) legger frem som de to hovedteoriene, vil man gjennom den instrumentelle rasjonaliteten bygge på fakta og kunnskap som i sin tur vil lede til en kommunikativ rasjonalitet i beskrivelsene av fakta, der det vil være større sjans for å oppnå en ryddig kollaborasjon i ettertiden.

5.6 Sammen om en bedre verden

Det er umulig å si akkurat hvordan resultatet av utbyggingen av Lynetteholmen vil bli. Det vil forhåpentlig ha en verdi om man følger felles retningslinjer for å løse klimautfordringer på verdensbasis. Dette for å kunne dra kunnskap fra både feilvurderinger og suksesser. For å oppnå dette må stegene lagt frem av UN-Habitat som 'M&E' følges. Som det kommer til syne i figur 2, ser man at man må gi tilbakemeldinger på prosjektene underveis, man må presentere eventuelle problemer man ser for seg kan forekomme, overvåke tilgangen de involverte har i prosessen (ikke alle land ser dette som en selvfølge i like stor grad som i mange av de demokratiske fungerende nasjonene), evaluere hvorvidt prosjektet vil nå sine opprinnelige mål og ha en pålitelig informasjonsflyt gjennom hele prosessen for å nevne noe.

Ser vi tilbake på Barcode-eksempelet ser vi at Oslo kommune legger frem i sin rapport fra 2017 at "de aller fleste er fornøyde med Fjordbyen" (Plan- og bygningsetaten. Avdeling for byutvikling, 2017). Det interessante her er å se på hvem de fleste er. Er utvalget representativt? Hvordan kan vi lære bort til fremtidige igangsettere av megaprojekter om vi ikke tørr å innrømme feil og mangler, eller begrunne ærlig hvorfor endingene har skjedd. Det skal ikke være en påstand, men en undring det er verdt å merke seg; er det knyttet så mye stolthet til disse 'prestisjeoppgavene' at dette kan være hele grunnen til at så mange prosjekter går på store klimamessige og økonomiske smeller? Dette baserer jeg på Flyvbjergs beskrivelser av de politiske og de økonomiske sublimer (Flyvbjerg, 2014). Og om så er, er det ikke viktig at de største planleggerene samkjører med UN-Habitat i kampen om fellesskap for felles måloppnåelse? Under ser man en liste over disse fordelene lagt fram som

nøkkelfordeler ved overvåking og evaluering, lagt frem av UN-habitat, som en av metodene for å øke kunnskapsgrunnlag for vurdering av kommende prosjekter.



Figur 8 - Nøkkelfordeler v/ overvåking og evaluering (UN-Habitat, 2020)

6.0 Konklusjon

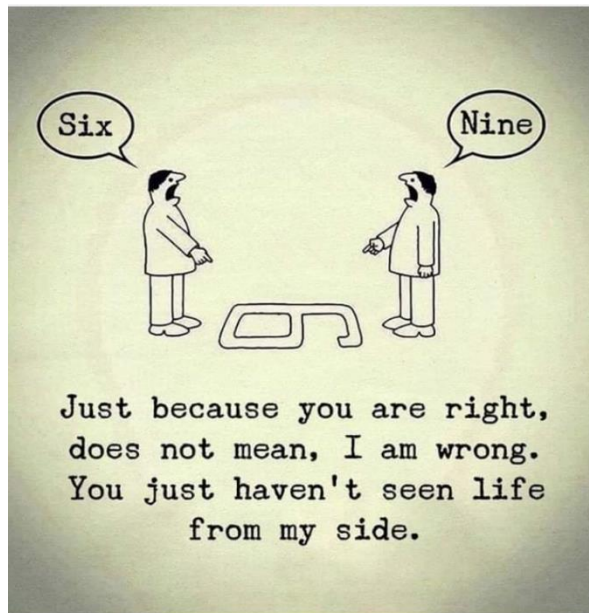
Er det nå mulig å besvare disse problemstillingene, basert på den informasjonen denne oppgaven gir;

«Hvordan oppstår utfordringer knyttet til miljø, beboersammensetning og økonomi under et megaprojekt som skal etablere en kunstig øy, midt i Københavns havgap?» Utfordringene kan oppstå av mange grunner som er utenfor vår kontroll, være seg klimatiske utfordringer, økonomisk inflasjon eller pandemier, for å nevne noe. Det er ikke det jeg ønsket å besvare i denne oppgaven. Her handler det om konflikter utfordringer som kan eskalere til konflikter,

fordi der ikke er lagt et godt nok kunnskapsgrunnlag i forkant av prosjektet. Det kan også være fordi kommunikasjonen ikke har vært tilfredsstillende, og at aktørene (planleggerne) snakker ‘forskjellig språk’ og ikke lytter til hverandres kvalifiserte tanker. Det kan oppstå utfordring gjennom interessekonflikt, som eskalerer til det ugjenopprettelige, som igjen legger grunnlaget for enda flere og større utfordringer for veien videre. Om man ikke tar gentrifisering på alvor, kan det også oppstå situasjoner der folk mister tillit til prosessene og til det politiske demokratiet. Man bør derfor ha en transparens, samtidig som man er lydhør for befolkningens bekymringer.

«Hvilke teorier kan forstås for å unngå at det skapes skadelige konflikter, som kan true prosjektet?» De teoriene jeg har valgt å støtte meg på i denne oppgaven, har jeg valgt fordi jeg mener at om de ses i sammenheng er den gjennomgående tråden at mye kan løses ved å danne seg et solid kunnskapsgrunnlag i førsteomgang. Kunnskapen kan dog ikke stå alene uten å bli diskutert mellom flere faginstanser. Det er også viktig å se på Glals konflikteskaleringsmodell for å minne seg på hvilke konsekvenser det kan bringe med seg om man ikke tar tak i løpende problemer. Man kan ofte havne i et spor der man vurderer et problem eller en mening som ubetydelig, noe det også kanskje er i starten, kan utvikle seg til å bli større enn det som hadde vært nødvendig om man hadde tatt tak i det med det samme. Man må holde en løpende kommunikativ rasjonalitet, samtidig som man hele tiden tilegner seg kunnskap om alt som er i endring, og diskuterer dette med de involverte fagkyndige.

«Hvilke grep kan gjøres før, under og etter prosjektstart for å redusere risikoen for at det oppstår skadelige konflikter?» De viktigste grepene man må ta i starten er at man setter sammen forskjellige faggrupper som har forskjellige mål og teorier. Disse må snakke sammen, hele veien, for å unngå at der oppstår kunnskapshull eller uenighet på grunn av misforståelser eller på grunn av ‘confirmation bias’ (bekreftelsestendens).



Figur 9 - Confirmation bias (Reddit, 2020)

‘Confirmation bias’, eller bekreftelsestendens, betyr at informasjonen det søkes etter, tolkes og huskes på en sånn måte at man nekter for at hypotesen ikke stemmer (Oswald & Grosjean, 2004). Man ser ting kun fra sin egen vinkel og selv om man selv kan ha rett nekter man å se mulighetene for at den motsatte meningen også kan være rett.

Vi kan være enige om at tiltak skal iverksettes for både å hensynta klimautfordringer og befolkningsvekst samtidig som at enhver nasjon skal overleve økonomisk. Vi kan også være enige om at megaprojekter i denne størrelsesorden ikke lett lar seg gjennomføre. Det som, dog, kan diskuteres er hvorvidt de tiltakene vi vurderer korrekt, er de beste. Vi kan samle alt hva vi har av faglige krefter, men vi kan ikke se inn i fremtiden. Det vi må innstille oss på er at der vil komme ny kunnskap på bordet og at det vil være nødvendig med omstilling og endring underveis. Det vil følgelig være vanskelig å fastslå hvordan morgendagens situasjon vil utspille seg. Det vi kan være rimelig sikre på er at havnivået vil stige, og at vi må forberede oss på en omstilling med hensyn til klimagassutslipp. Vi må også ta inn over oss at vi må tenke nytt med hensyn til hvordan vi utnytter deponeringsmasse, hvordan vi forholder oss til vekst i de store byene og ikke minst hvordan vi velger å finansiere den stadig økende boligforespørselen. Før vi kan selge boliger må vi ha noe å tilby. Vi må også tilby noe som folk er villige til å betale for. Etterspørselen krever en viss ‘bærekraftig’ løsning for de fremtidige innbyggerne, noe som også krever at vi kan imøtekomme deres interesser. Hvordan vi løser dette kan være oppe til diskusjon i flere demokratiske prosesser. Det er derimot nesten umulig å være fremsynte nok til å vurdere de beste løsningene femti år fremover i tid. Både de tekniske og de sosiale fremskritt skjer i en hastighet som utfordrer planleggere verden over. Vi må forberede oss på å omstille oss raskt og vi må forvente å endre strategien i takt med utviklingen. Gjennom megaprojekters prosess vil der nødvendigvis være utskiftninger, både av personer og retning av prosess, det viktige er allikevel å være forberedt på hvordan stafettpinnene skal bæres over.

Det kreves mye av en planlegger i hvilket som helst prosjekt i dagens raskt endrende system. I megaprojekter kreves det at lederen både kan håndtere store, omfattende endringer, samt å gi stafettpinnen videre, uten alltid å detaljstyre. Det kreves at den som overtar kan lære av, og forstå historien, for å få et best mulig resultat. Det jeg leser ut ifra tidligere erfaringer er at det er en viss fare for at planleggeren, eller kreftene bak, ønsker å oppnå validering og skryt, fremfor å oppnå et godt resultat. Det kreves kollaborasjon mellom flere fagfolk gjennom hele prosessen, med god, tverrfaglig kommunikasjon, for å unngå skadelig konflikt underveis i prosessen. Med 'skadelig konflikt' mener jeg eskalering av uenigheter som vil skape skiller mellom faglige instanser eller andre aktører som ikke vil se en annen retning enn den de har sett seg ut på forhånd. Det å vise at det er mulig å omstille seg, vise at det er lov å endre mening gjennom meningsdannelse og faglig kommunikasjon er vesentlig for å kunne gjennomføre et megaprojekt. Dette skal ikke sees på som et prestisjeprosjekt som fremhever enkeltpersoner eller partier, snarere vise hvordan kollaborativ rasjonalitet kan fungere i praksis.

Kilder

- Agersnap, S. (2019, november 6). *A: by og bolig*. Hentet fra SF'er til boligminister: Stop Nordsjælland fra at blive en rigmandsghetto: <https://www.altinget.dk/by/artikel/sfer-til-boligminister-stop-nordshysjaelland-fra-at-blive-en-rigmandsghetto>
- Amdam, R. (2015). Fokus på prosess: Kommunikativ og samarbeidende planlegging. I N. Aarsæther, T. Falleth, T. Nyseth, & R. Kristiansen, *Utfordringer for norsk planlegging* (ss. 273-290). Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.
- Andersen, B., & Røe, P. (2017). The social context and politics of large scale urban architecture: Investigating the design of Barcode, Oslo. *European Urban and Regional Studies*, ss. 304-317.
- Ankerstjerne, M., & Therkilsen, C. (2019, november 11). *Kæmpe ø-byggeri kan sende 72 lastbiler i timen gennem København i 30 år*. Hentet fra TV2Lorry: <https://www.tv2lorry.dk/kobenhavn/kaempe-oe-byggeri-kan-sende-72-lastbiler-gennem-kobenhavn-hver-time-i-30-aar>
- By & Havn. (2020). *Nyt forslag til afgrænsning af Lynetteholm*. Hentet fra byoghavn.dk: <https://byoghavn.dk/lynetteholm/>
- Campbell, S. (1996). Green Cities, Growing Cities, Just Cities? Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development. *Journal of the American Planning Association*, vol. 62, No 3, ss. 296-312.
- Campbell, S. D. (2016). The Planner's Triangle Revisited: Sustainability and the Evolution of a Planning Ideal That Can't Stand Still. *Journal of the American Planning Association*, ss. 388-397.
- Charmaz, K. (2014). *Constructing Grounded Theory, 2nd edition*. London: SAGE Publications Ltd. .
- Christiansen, J. (2020, februar 20). *Udvikling i København*. (S. Lunden, Intervjuer)
- Curran, W., & Hamilton, T. (2012, oktober 1). Just green enough: contesting environmental gentrification in Greenpoint, Brooklyn. *Local Environment*, ss. 1027-1042.
- Dahl, H. (2019, august 3). *Berlingske.dk*. Hentet fra Københavnersnuden: Drop Yletteholmen – København er en vandby: <https://www.berlingske.dk/aok/kobenhavnersnuden-drop-yletteholmen-kobenhavn-er-en-vandby>
- Engelschmidt, M. (2018, november 23). *Bredt flertal i København godkender kunstig ø i Øresund*. Hentet fra TV2 Lorry: <https://www.tv2lorry.dk/kobenhavn/bredt-flertal-i-kobenhavn-godkender-kunstig-o-i-oresund>
- Enhedslisten. (2014). *Enhedslistens principprogram*. Hentet fra enhedslisten.dk: <https://enhedslisten.dk/programmer/enhedslistens-principprogram>
- Enhedslisten. (2020). *enhedslisten.dk*. Hentet fra <https://enhedslisten.dk/>

- Fainstein, S. S. (2013, september 19). The just city. *International Journal of Urban Sciences*, ss. 1-19.
- Flyvbjerg, B. (2014, februar). What You Should Know About Megaprojects, and Why: An Overview. Oxford, England.
- Flyvbjerg, B. (2017). *Introduction: The Iron Law of Megaproject Management*. Oxford: Oxford University Press.
- Frick, K. (2008). The Cost of the Technological Sublime: Daring Ingenuity and the New San Francisco-Oakland Bay Bridge. I H. Priemus, B. Flyvbjerg, & B. van Wee, *Decision Making On Mega-Projects: Cost-benefit Analysis, Planning, and Innovation* (ss. 239-262). Cheltenham, UK and Northampton, MA, USA: Edward Elgar.
- Gitlestad, J. (2017, mai 4). *Retten til byen – en utopi?*. Hentet fra PUTSJ: <https://putsj.no/artikkel/prognoser-for-fremtiden-blir-vanskeligere-a-lage>
- Hawthorn Press. (2020). *Friedrich Glasl*. Hentet fra hawthornpress.com: <https://www.hawthornpress.com/authors/friedrich-glasl/>
- Hedeager Olsen, N. (2019, mars 24). *Nordhavnavis*. Hentet fra København skal ikke bli en rigmandsghetto: www.nordhavn-avis.dk/subnordhavn-avis/nordhavn/251-kobenhavn-skal-ikke-blive-en-rigmandsghetto
- Hjorthol, R., & Bjørnskau, T. (2004, mai 20). Gentrifisering på norsk – urban livsstil eller praktisk organisering av hverdagslivet? *Tidsskrift for samfunnsforskning* 02 / 2003 (Volum 44), ss. 169-201.
- Holm, A., & Johansen, K. (1941). *København 1840-1940*. Hentet fra Det københavnske bysamfund og kommunens økonomi: <https://www.kk.dk/sites/default/files/migrated/sc/Kbh-kommune-1840-1940.pdf>
- Hyllegaard, E. (2018, november). *Skal København have en ny bydel på vand?* Hentet fra ny enhedslisten.dk: <https://org.enhedslisten.dk/medlemsblad/skal-koebenhavn-have-en-ny-bydel-paa-vand>
- Innes, J., & Booher, D. (2015, november 25). Collaborative rationality as a strategy for working with wicked problems. *Landscape and Urban Planning*, ss. 8-10.
- Jordan, T. (2000, oktober). *Glasl's Nine-Stage Model Of Conflict Escalation*. Hentet fra researchgate.net: https://www.researchgate.net/profile/Thomas_Jordan2/publication/265452970_Glasl's_Nine-Stage_Model_Of_Conflict_Escalation/links/54a5257d0cf257a63607693d/Glasl's-Nine-Stage-Model-Of-Conflict-Escalation.pdf
- Kastberg, L. (2017, mai 12). *Her er de nye rigmandsghettoer i de danske storbyer*. Hentet fra Berlingske.dk: <https://www.berlingske.dk/privatoekonomi/her-er-de-nye-rigmandsghettoer-i-de-danske-storbyer>
- Københavns kommune. (2010). *Københavns historie 1160 - I dag*. København: Københavns kommune.
- Københavns kommune. (2011). *Københavns klimatilpasningsplan*. København: Teknik- og Miljøforvaltningen.

- Københavns kommune. (2017). *Stormflodplan 2017*. København: Teknik- og Miljøforvaltningen Økonomiforvaltningen.
- Københavns kommune. (2018, oktober 5). *kk.dk*. Hentet fra Regeringen og Københavns Kommune vil bygge en helt ny bydel : <https://www.kk.dk/nyheder/regeringen-og-koebenhavns-kommune-vil-bygge-en-helt-ny-bydel>
- Københavns kommune. (2018, august 31). *København har vokseværk – det kræver investeringer i milliardklassen*. Hentet fra KK.dk: <https://www.kk.dk/nyheder/koebenhavn-har-voksevaerk-det-kræver-investeringer-i-milliardklassen>
- Københavns kommune. (2019). *Analysen til Kommuneplan 2019*. København: Økonomiforvaltningen - Center for Byudvikling.
- Københavns kommune. (2019). *Kommuneplan*. Hentet fra kk.dk: <https://www.kk.dk/artikel/kommuneplan>
- Københavns kommune. (2019, mars 14). *Københavns kommune - Tingbjerg og Mjølnerparken*. Hentet fra Tingbjerg og Mjølnerparken skal være lige så attraktive som resten af København: <https://www.kk.dk/nyheder/tingbjerg-og-mjoelnerparken-skal-vaere-lige-saa-attraktive-som-resten-af-koebenhavn>
- Københavns kommune. (2019). *Verdensby med ansvar*. København: Københavns kommune .
- Københavns kommune. (2020). *Lynetteholm*. Hentet fra kk.dk: <https://www.kk.dk/lynetteholm>
- Larsen, J. (2010). *Gamle København - Historier og fotos fra en svunden tid*. København: Gyldendal.
- Lefebvre, H. (1996). *The Right to the City*. Hentet fra The anarchist library: <https://theanarchistlibrary.org/library/henri-lefebvre-right-to-the-city.lt.pdf>
- Lindemann, J. M. (2019, juli 28). *Bergens Tidende*. Hentet fra Norske klimatiltak kan øke global oppvarming: <https://www.bt.no/btmeneringer/debatt/i/xP78JR/norske-klimatiltak-kan-oeke-global-oppvarming>
- Merriam-Webster. (2020, mai 18). *gentrification*. Hentet fra Merriam-Webster dictionary: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/gentrification>
- Miljødirektoratet. (2019, juni 24). *Havet tar opp mesteparten av varmen*. Hentet fra Miljøstatus: <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/global-klimateendringer/klimateendringer-og-havet/>
- Oswald , M., & Grosjean, S. (2004). Confirmation bias. I R. Pohl, *Cognitive Illusions - A Handbook on Fallacies and Bias in Thinking, Judgment and Memory* (ss. 79-96). New York: Psychology Press.
- Permanent Service for Mean Sea Level. (2018, november 27). *PSMSL*. Hentet fra Kobenhavn: <https://www.psmsl.org/data/obtaining/stations/82.php>
- Plan- og bygningsetaten, Avdeling for byutvikling. (2017). *Fra havneby til Fjordbyen - Hvem bor der, hvem bruker den og hvordan oppleves den?* Oslo: Oslo kommune.
- POV. (2018, september 03). Der kommer 1000 nye borgere til København hver måned. København, Københavns kommune, Danmark.

- Rambøll. (2020). *Biologisk behandling*. Hentet fra Ramboll.no:
<https://no.ramboll.com/tjenester/miljo-og-helse/jord-og-grunnvann/biologisk-behandling>
- Reddit. (2020). *Confirmation bias*. Hentet fra reddit.com:
https://www.reddit.com/r/im14andthisisdeep/comments/g3xjf1/six_is_nine_nine_is_six_als_o_nice/
- Rittel, H., & Webber, M. (1973, juni). Dilemmas in a General Theory of Planning. *Policy Sciences*, ss. 155-169.
- Silverman, D. (2014). *Interpreting Qualitative Data. 5E*. London: SAGE Publication Ltd. .
- Smith, N. (2007, november 26). Toward a Theory of Gentrification A Back to the City Movement by Capital, not People. *Journal of the American Planning Association*, ss. 538-548.
- The United Nations. (2015). *Sustainable Development Goals*. Hentet fra Sustainabledevelopment:
<https://sustainabledevelopment.un.org/?menu=1300>
- Toftø, P. (2019, mars 12). *Politiken byrum*. Hentet fra Skarp kritik af By & Havn: Arkitekter sparker hele værdikæden i gang – og får ikke en krone for det:
<https://politikenbyrum.dk/Debat/art7080045/Arkitekter-sparker-hele-værdikæden-i-gang---og-får-ikke-en-krone-for-det>
- UN-Habitat. (2020). *Monitoring and Evaluating National Urban Policy: A Guide* . Nairobi: UCLG, United Cities and Local Government.
- United Nations. (2017). *New Urban Agenda*. Quito, Ecuador: United Nations publication issued by the Habitat III Secretariat. .
- Von Domendos. (2020). *9 Stages of Conflict Escalation according to Friedrich Glasl*. Hentet fra dieprojektmanager: <https://dieprojektmanager.com/9-stages-of-conflict-escalation-according-to-friedrich-glasl/>
- Zidane, Y., Johansen, A., & Ekambaram, A. (2013). *Megaprojects - Challenges and Lessons Learned*. Trondheim, Norge.
- Østbye, H., Helland, K., Knapskog, K., Larsen, L., & Moe, H. (2013). *Metodebok for mediefag. 4.utgave*. Bergen: Fagbokforlaget.

Vedlegg 1 - Intervjuguide

Intervjuguide

1. Løs samtale. (ca. 5 minutter)
2. Jeg informerer om prosjektet og hva formålet bak er. (10-15 min)
 - Her informeres om samtykke og personvern.
 - Jeg beskriver taushetsplikten min og at de involverte godkjenner før jeg leverer.
 - Avklaring om eventuelle bekymringer eller spørsmål.
 - Informasjon om opptak – samtykke.
 - Start opptak.
3. Overgangsspørsmål. (15 minutt)
 - a. Hvordan startet ditt engasjement rundt Lynetteholmen?
 - b. Hvordan ser du for deg at veien til gjennomføring av megaprojektet blir?
 - c. Hvilke utfordringer har du opplevd som mest utfordrende hittil?
4. Nøkkelspørsmål. (30 minutter)
 - a. Dere har presentert tre ‘bunnlinjer’ som de viktigste for prosjektet. Hvordan vil du rangere disse i din prioriteringsorden?
 - b. Hvorfor er dette viktigst for deg?
 - c. Hva ser du på som de største utfordringene for å lykkes i gjennomføringen av dette?
5. Oppsummering. (10 minutter.)
 - a. Oppsummere svarene.
 - b. Har jeg forstått deg rett?
 - c. Er det noe du ønsker å tilføye?

Takker for at de satte av tid til meg.