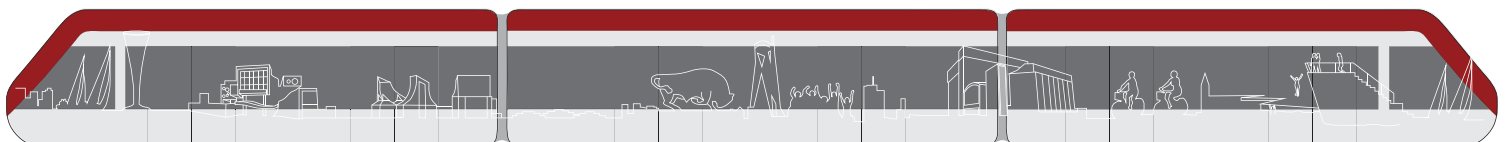
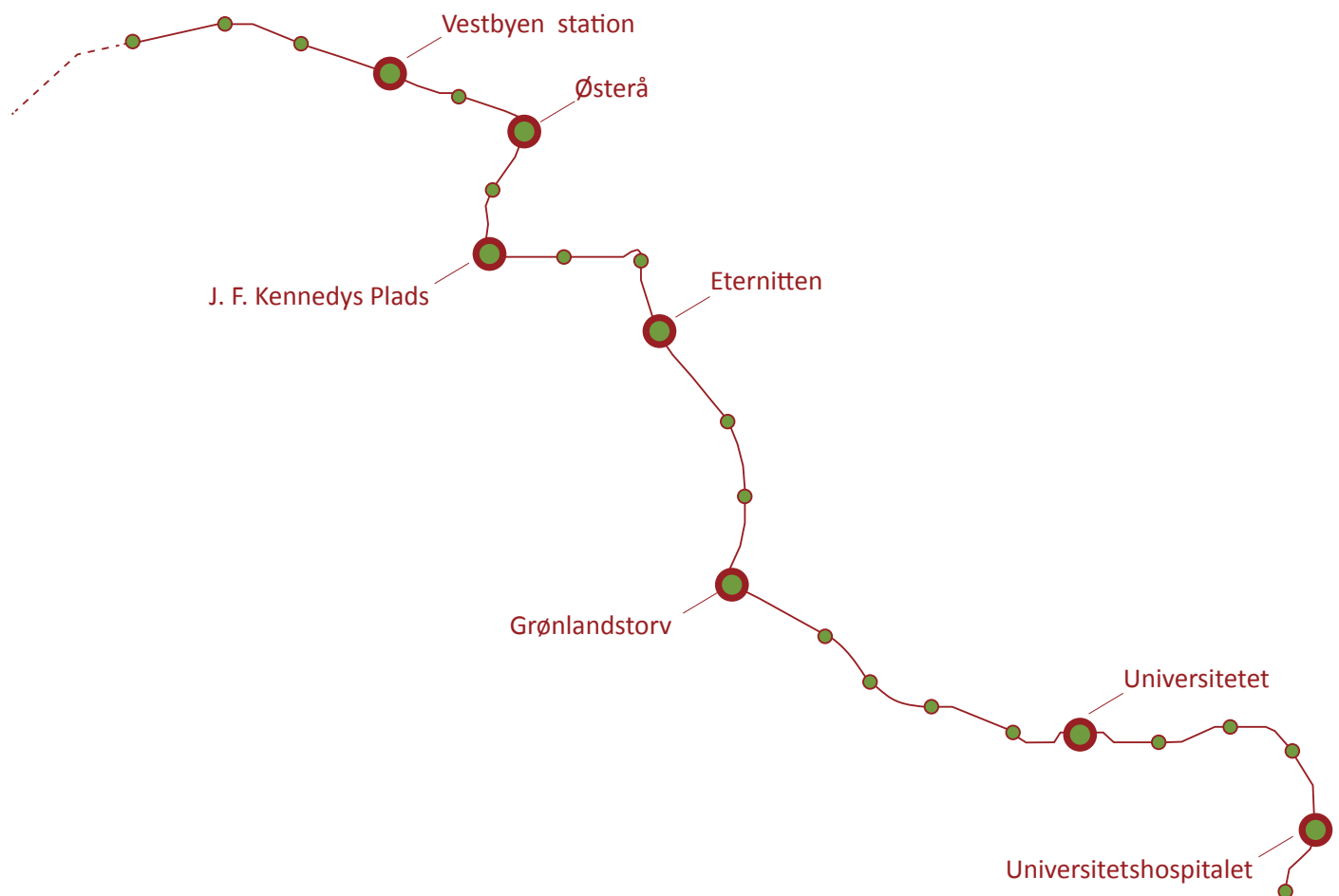


Hvad med det sociale?

- En problematisering af letbaneetablering i Aalborg



Titelblad

Hvad med det sociale?

- En problematisering af letbaneetablering i Aalborg

Afleveringsdato: 13/08-2015

Vejleder: Kristian Olesen

Oplagstal: 3

Sideantal: 110 (inkl. mellemsider)

Bilag: 9

Aalborg Universitet

MSc Urban Planning and Management

10. semester

Tine Kyndi Holm

Abstract

The manner in which planning today is understood and performed, has changed significantly over the last decades. This has happened because of an increasing neo-liberal political climate, which has meant that the rationale of planning has been altered as well. This now concerns a growth-first principle, which is considered as a break with the former dominating welfare rationale. Thus, based on the modified rationale and scope of planning practice, a mismatch has occurred in relation to social and economic aspects of planning.

Light rail motilities is one of the newest growth strategies within the neo-liberal planning paradigm, which means that the mentioned rationale alteration has meant that public transport apparently has lost its former social rationale, which is likely to have a variety of social consequences.

In relation to Aalborg light rail project, I have investigated the relationship between the main rationale and potential social consequences in order to establish some guidelines that Aalborg Municipality should consider in relation to not compromising on social sustainability.

The main rationale behind Aalborg light rail project deals with urban development and growth, and was found to have an undeniable influence on increasing housing prices in the specific light rail corridor. These increasing housing prices further have consequences such as social exclusion, gentrification, speculation on land, mobility inequality and redistribution mechanisms of values. Social consequences thereby influence the general social conditions in the light rail corridor, other urban areas and the entire municipality. There for this development is not considered a social sustainable development. The impact derived from the main rationales behind the light rail project therefore has potential implications for social sustainability. These potential consequences may be increased depending on how activate the potential of the light rail. It is not the light rail as transport objects, which are likely to have social consequences, but rather the characteristics that light rail is associated with (main rationales) and the way in which it is activated through supporting planning. However, if the municipality will begin setting the agenda in all public-private partnerships, then they can decide the rationale, start investigating different planning initiatives social consequences, and begin consider how to put social aspects on the political agenda, then they might be more prepared when the light rail is actuality implemented.

Social sustainability is important as new studies show that the increasing social inequality (which is part of social sustainability) if not tackled, will obstruct growth.

Forord

Dette speciale er udarbejdet som afslutning på kandidatuddannelsen i Urban Planning and Management ved Aalborg Universitet. Det omhandler letbaneetableringen i Aalborg, og dennes potentielle indvirkning på den sociale bæredygtighed.

Specialet udgøres af i alt ni kapitler efterfulgt af slutnoter, referenceliste og bilag. Det henvender sig primært til vejleder og censor, men kan også have interesse for nuværende eller kommende studerende, de danske letbanekommuner og særligt Aalborg Kommune samt andre med interesse for letbaneetablering og social bæredygtighed.

I specialet vil APA kildereferencesystemet blive anvendt. Forfatterens efternavn står således først efterfulgt af året for udgavens udgivelse. Har en forfatter haft flere udgivelser indenfor samme år, vil udgivelsesåret blive suppleret af et bogstav: 'a', 'b', 'c' osv., hvoraf den første angivne reference kategoriseres med et 'a'. Skulle der være forfattere med samme efternavn vil disses for bogstav fremgå sammen med efternavnet. Den samlede referenceliste findes, som sagt, bagerst i projektet.

Citater på mere end 25 ord indrykkes i et afsnit for sig for at overskueliggøre læsningen heraf.

Figurer og tabeller er nummeret fortløbende i hvert kapitel, hvorved hvert figurnummer indikerer hvilket kapitel, figuren tilhører. I de figur- og tabeltekster, hvor en specifik reference ikke er angivet er denne figur eller tabel egen tilvirkning. En komplet liste over figurer og tabeller kan findes efter indholdsfortegnelsen.

Der er få steder i specialet benyttet noteangivelser. Disse findes som slutnoter efter hovedrapportens afslutning.

Alle bilag er vedlagt på en CD, som findes på den bagerste side af projektet sammen med en bilagsoversigt.

I forbindelse med udarbejdelsen af dette projekt, har en masse mennesker brugt tid på mig og mine spørgsmål. Dette gælder blandt andre mine interviewpersoner: Jesper, Jens, Mette O., Mette T., Annette, Hans Henrik og Kåre, der alle skal have en stor tak for deres bidrag og hjælp. En særlig tak skal lyde til Mette T. for faglig og personlig sparring gennem processen.

Jeg vil også gerne rette en stor tak til min vejleder, Kristian Olesen, for hans tålmodighed, forståelse og kyndige vejledning. Jeg er klar over, at det ikke altid har været lige nemt, at være min vejleder, så tusind tak fordi du har været behjælpelig og guidet mig, når der har været brug for det.

Slutteligt vil jeg gerne takke mine venner og min familie for moralsk støtte, opbakning og ikke mindst deres forståelse og store hjælp, tak til Kristian for at holde mig ud i de mest stressede perioder og tak til Hanna for at få mig tilbage på sporet, de gange jeg for vild. Tak fordi I altid tror på mig.

Indhold

1 Introduktion 14

- 1.1 Problemstilling 14
- 1.2 Emnevalg 15
- 1.3 Problemformulering og arbejdsspørgsmål 16
- 1.4 Læsevejledning 17

2 Teoretisk ramme 20

- 2.1 Neoliberaliseringen af planlægningen 20
- 2.2 Neoliberalismen og kollektiv trafik 25
- 2.3 Hvorfor implementeres der letbaner? 27
- 2.4 Det sociale aspekt i en neoliberal virkelighed 32
- 2.5 Sociale bæredygtighed - en forudsætning for vækst 34

3 Metodologi 40

- 3.1 Videnskabsteoretisk overvejelser 40
- 3.2 Casestudie og researchdesign 41
- 3.3 Rationaler 44
- 3.4 Empirisk dataindsamling 47
- 3.5 Reflektioner 51

4 Aalborg som caseområde 54

- 4.1 Fakta 54
- 4.2 Den overordnede planlægning 55

5 Rationaler bag Aalborg letbaneprojekt 62

- 5.1 Rationaler bag Aalborg letbane 62
- 5.2 Reelle rationaler bag Aalborg letbane 74

6 Diskuterende analyse 80

- 6.1 Prisstigninger 81
- 6.2 Boligplanlægning 82
- 6.3 Potentielle sociale konsekvenser afledt af letbanens effekt 85
- 6.4 Ulige mobilitet 90
- 6.5 Værdiomfordeling 92

7 Hvad bør man overveje? 98

- 7.1 De øvrige danske letbaneprojekter 99

8 Afslutning 102

- 8.1 Konklusion 102
 - Slutnoter 105
 - Referenceliste 106
 - Bilag 111

Figuroversigt

2 Teoretisk ramme

- Figur 2.1 Den kreative klasse
- Figur 2.2 Hvad er en letbane?
- Figur 2.3 Byer for mennesker

3 Metodologi

- Figur 3.1 Den socialkonstruktivistiske tilgang i forhold til planlægningspraksis
- Figur 3.2 Researchdesign
- Figur 3.3 Analysemodel

4 Aalborg som caseområde

- Figur 4.1 Danmarkskort, hvor Aalborg er markeret med en rød prik
- Figur 4.2 Vækstaksen som logo

5 Rationaler bag Aalborg letbaneprojekt

- Figur 5.1 Tidslinje
- Figur 5.2 Projektoverblik
- Figur 5.3 Billede af sporbus
- Figur 5.4 Billede af metrobus
- Figur 5.5 Billede af Aalborg Busterminal (Kennedy Arkaden)
- Figur 5.6 Den forventede linjeføring af Aalborg letbane i 2008
- Figur 5.7 Den forventede linjeføring i 2010
- Figur 5.8 Den anbefalede linjeføring fra foranalysen 2013

6 Diskuterende Analyse

- Figur 6.1 Kort over bydele i Aalborg
- Figur 6.2 Almene boligtyper
- Figur 6.3 Forskellige prisstigningsmekanismer i det private
- Figur 6.4 Kildeparken 2020 – en helhedsplan
- Figur 6.5 Letbanetracé med 500 meters bufferzoner
- Figur 6.6 Letbanetracé med 1000 meters bufferzoner
- Figur 6.7 Kort over byudviklingsområderne og det potentielle antal beboere

Tabelloversigt

2 Teoretisk ramme

Tabel 2.1: Sammenhæng mellem det gældende politiske klima, den kollektive transport og rationalerne bag

3 Metodologi

Tabel 3.1: Arbejdsspørgsmål og datakilde benyttet til besvarelse.

5 Rationaler bag Aalborg letbaneprojekt

Tabel 5.1: Oversigt over letbanevisionernes hovedrationaler samt øvrige rationaler.

Introduktion /

1





1 Introduktion

"De ting, der står i indledningen, er generelle, overbliksskabende, forudsætningsgivende og rammebeskrivende."

(Rienecker & Jørgensen, 2006, s. 191)

Dette kapitel har, i henhold til ovenstående citat, til formål at introducere læseren for problemstillingen, for tankerne og forudsætningerne bag emnevalget og ikke mindst for undersøgelsesrammen, der er udmøntet i en konkret problemformulering med tilhørende arbejdsspørgsmål. Kapitlet afrundes med en læsevejledning til de følgende kapitler for derved at give læseren et overblik over, hvad der er i vente.

1.1 Problemstilling

Måden, hvorpå fysisk planlægning forstås, tænkes og dermed udføres, har forandret sig betydeligt i løbet af de sidste årtier. Dette på baggrund af et øget neoliberalt politisk klima, som har betydet, at planlægningen er blevet skubbet i en markedsorienteret retning, hvor 'growth-first'-princippet (Peck & Tickell, 2002) – eller vækstagendaen, som den også kaldes – dominerer. Dette betyder, at planlægningen går ud på at understøtte økonomisk vækst, hvilket gøres ved at styrke den enkelte bys konkurrenceevne og derigennem positionere sig i den internationale (og nationale) urbane konkurrence.

Skiftet anses som et brud med den tidligere dominerende velfærdsorientering, hvor ligelig udvikling gennem fordeling af velfærdsydelser var planlægningens primære opgave i samfundet. Kort sagt har neoliberaliseringen af planlægningen altså betydet et skifte fra velfærdsorientering til vækstagenda.

Helt konkret har dette skifte bevirket, at planlægningen blandt andet er kommet til at omhandle prestigeprojekter – såkaldte flagskibsprojekter (Sager, 2011) – der bruges strategisk i den urbane konkurrence. Prestigeprojekterne fungerer netop som tiltrækningsplastre i forbindelse med tiltrækningen af investeringer og nye borgere – det som byerne i bund og grund konkurrerer om. (Florida, 2002)

Prestigeprojekter forbindes ofte med musik- og kulturhuse eller andre ikon-byggerier, men som noget nyere betragtes også letbaner i dag som en slags prestigeprojekter. Letbanen er et objekt, som materialiserer mange af de neoliberale diskurser (vækst, urban konkurrence m.fl.), og letbaneprojekter promoveres derfor ikke kun på tekniske spørgsmål om transport, rejsetid og anlægsudgifter, men snarere på urban konkurrence, økonomisk vækst, bæredygtighed og modernitet. I forbindelse med dette knyttes letbanen altså direkte sammen med vækstskeelse, og på denne måde bliver letbaneprojektet en lige så naturlig ting at bakke op om som væksten selv – det bliver commonsense at gå ind for letbaneimplementering ud fra en tankegang, der hedder: Letbaner skaber økonomisk vækst, hvilket er godt for byen, og hvad der er godt for byen, er godt for alle byens borgere. Ergo er letbaneetablering godt for alle. (Inspireret af Flyvbjerg, 1991a) Letbaner anses derved som meget mere end blot et transportmiddel, der fragter byens borgere fra A til B. De anvendes som et strategisk byudviklingsværktøj og fungerer dermed som et led i nogle overordnede vækststrategier. På denne måde symboliserer letbaner, så at sige, en ny æra inden for kollektiv transport.

I Danmark har kollektiv transport siden velfærdsstatens udrulning været betragtet som et socialt velfærdsgode for dem, der ikke har haft råd til egen bil, og har ligeledes spillet en væsentlig rolle som et af symbolerne på ligelig udvikling. (Galland, 2012) Kollektiv transport har derfor i 40-45 år haft en social slagside, hvor formålet bag har været stærkt velfærdsbetonet. I den tid – eller i hvert fald til at begynde med – har der været et finmasket net af kollektiv transport, som har dækket hele landet – også de små flækker. I dag ser dette billede noget anderledes ud med udsigten til fire kommende letbaner i de største danske byer samt den generelle nedskæring i den øvrige kollektive trafik, der har pågået siden årtusindeskiftet.

Kollektiv transport opfattes således ikke længere primært som et velfærdsgode, men nærmere som en byudviklingsgenerator, der er med til at tiltrække investeringer, borgere og til at styrke konkurrenceevnen – eller sagt på en anden måde: som en vækstmotor. Hele rationalet bag kollektiv transport har altså ændret sig markant qua den neoliberale planlægningstilgang, hvilket automatisk får mig til at tænke på, hvilken betydning dette ændrede rationale mon kan få i praksis?

Nu er der i Danmark ingen letbaner i drift endnu, men det kommer der snart, og der vil det vise sig, hvilken betydning det konkret vil få. Det er dog i teorien allerede muligt at undersøge, hvilken effekt rationalerne bag letbaneetablering potentielt kan få, når visionen for det enkelte letbaneprojekt ligger fast, dvs. når denne er endeligt besluttet. Flyvbjerg (1991a) påpeger eksempelvis i sin doktorafhandling fra 1991, at de aktiviteter, som er afgørende for effekten af en given plan, projekt eller politik, finder sted før selve projektimplementeringen påbegyndes. Det samme viser nyere letbaneforskning. Her har Olesen (2014a) i sin ph.d. afhandling netop påvist, at rationalerne bag et givent letbaneprojekt altid vil være af stor betydning for det enkelte letbaneprojekts effekt.

I Aalborg forventer man i 2021 at kunne indvie sin første letbane og er derfor på nuværende tidspunkt i fuld gang med planlægningen bag. Visionen er på plads, og man er nu ved at tage de sidste skridt på vejen, inden den egentlige implementering pågår i 2016. Dette giver mig mulighed for at bruge dette letbaneprojekt som case og rette min undren herimod. Projektet er særlig interessant, fordi implementeringen deraf endnu ikke er påbegyndt, hvorved min undersøgelse og konklusioner, realistisk set, kan medtages i overvejelserne omkring den planlægning, der skal støtte op om letbaneprojektet.

Hele retorikken om Aalborg letbane – og for så vidt også de øvrige danske letbaneprojekter – går netop på byudvikling og vækst, hvilket afspejles i de visioner, strategier og øvrige dokumenter, der vedrører projektet. Det er således ganske tydeligt, at vækstagendaen også dominerer her, og hele det sociale aspekt er, hvad angår kollektiv transport tilsyneladende sat ud på et sidespor.

1.2 Emnevalg

Jeg vil i dette speciale rette fokus på, hvilken effekt letbaneetablering i Aalborg kan få for den sociale bæredygtighed, på baggrund af at den sociale eller velfærdsorienterede dimension af kollektiv transport synes at være skiftet ud med en agenda for vækst.

Social bæredygtighed bruges i denne sammenhæng som en begrebsafgrænsning af 'den sociale eller velfærdsorienterede dimension', da det er et mere håndterbart begreb end 'det sociale' og 'velfærd'. Dertil er bæredygtighed et buzzword i dag og tilmed et ord, der passer ind i den neoliberale retorik.

Problemstillingen vil også tillade mig potentielt at gøre op med hele den 'tagen-for-givethed' common sense, der eksisterer om at letbaneetablering er godt for alle i byen.

Emnevalget for dette projekt er hovedsageligt baseret på egne erfaringer og oplevelser indenfor både den akademiske og den praktiske planlægningsverden.

Allerede tidligt på min bacheloruddannelse blev jeg opmærksom på planlægningens konsekvenser for de fattige eller mindre bemidlede borgere. Dette blev dengang eksemplificeret via udenlandske cases om byfornyelse, hvor resultatet var eksklusion af de oprindelige beboere. På daværende tidspunkt tænkte jeg ikke nøjere over det, men ordet 'gentrificering' blev herfra en del af mit ordforråd. Senere blev termer som 'byer for mennesker' og 'retten til byen' ligeledes føjet til. Først på min kandidatuddannelse blev jeg dog opmærksom på, hvordan alle disse begreber kunne ses som en form for modreaktion til vækstagendaen (dog oprindeligt som modstand mod den modernistiske planlægning) og dennes konsekvenser for en række sociale forhold i byerne.

Sidenhen har jeg gennem mit praktikophold og efterfølgende studiejob i Aalborg Kommunes planafdeling oplevet, hvordan vækstagendaen udspiller sig i praksis, og hvordan den (måske helt ubevidst?) synes at være styrende for alt, hvad der foretages rent planmæssigt – hvilket også gælder i forbindelse med det igangværende letbaneprojekt. Ofte foregår dette uden fokus på de mulige sociale konsekvenser.

Hele det misforhold, som jeg oplever, mellem det økonomiske og sociale i planlægningen er en interessant problemstilling, der i en dansk letbanesammenhæng ikke er behandlet. Misforholdet er, som forklaret i problemstillingen, en konsekvens af det neoliberale planlægningsparadigme, hvor velfærden ('det sociale')

er blevet skubbet i baggrunden til fordel for vækstagendaen.

Jeg vælger, som sagt, i dette speciale at fokusere på det sociale, da det, ifølge mine erfaringer og oplevelser, er et område, som i dag får relativt lidt opmærksomhed – og ligeledes et område, der med stigende ulighed i verden såvel som i Danmark trænger til at blive debatteret. (OECD, 2014) Og da letbaner er den nok nyeste og mest indflydelsesrige trend indenfor dansk planlægning lige nu, er det jo oplagt at tage fat herpå.

Jeg er klar over, at jeg kunne vælge at tage mange andre ”briller” på i forhold til den aktuelle problemstilling og i forhold til letbaneprojekter generelt, men jeg har netop valgt den sociale vinkel, idet jeg, som forklaret, har erfaret, at der ikke er meget fokus herpå i planlægningspraksissen i dag.

Og selvom den valgte problemstilling måske ikke er en af de mest åbenlyse, der findes i forhold til letbanestudier, er den ikke desto mindre en aktuell problemstilling, der kan have stor betydning for de kommende danske letbanebyer – og derfor synes jeg, at den er interessant og værd at undersøge nærmere.

Hensigten med specialet er ikke nødvendigvis at komme frem til et endegyldigt svar på, hvordan letbaner og social bæredygtighed i praksis kan forenes. Snarere er det at skabe opmærksomhed om misforholdet i mellem disse, og ud fra et kvalificeret grundlag komme frem til en række mulige overvejelser, som Aalborg Kommune bør gøre sig angående den fremadrettede planlægning i forbindelse med letbaneprojektet for at skabe en større balance mellem de to.

1.3 Problemformulering og arbejdsspørgsmål

I henhold til de ovenstående afsnit vil følgende problemformulering hjælpe mig med at undersøge den opstillede problemstilling nærmere og samtidig danne rammen for undersøgelsen:

Hvilken betydning kan hovedrationalerne bag Aalborg letbaneprojekt potentielt få for den sociale bæredygtighed i Aalborg kommune, og hvordan kan viden herom bruges i den videre planlægning vedrørende Aalborg letbaneprojekt?

Med hovedrationaler menes de rationaler, der har drevet udviklingen, dvs. de mest signifikante bag tilblivelsen af den konkrete letbanevision i Aalborg. Og i forhold til social bæredygtighed vil fokus især rettes mod de bolig-mæssige forhold, da disse udgør en håndgribelig størrelse, som kan være med til at belyse blandt andet lighedsdimensionen af social bæredygtighed, der jf. de nyes undersøgelser har betydning for væksten..

For at guide og strukturere min besvarelse vil nedenstående arbejdsspørgsmål være behjælpelig med, at problemformuleringen i sidste ende besvares kvalificeret:

- 1. Hvordan passer letbaner ind i det dominerende planlægningsparadigme, og hvordan relaterer dette sig til social bæredygtighed?*
- 2. Hvordan tænkes og praktiseres planlægningen i Aalborg?*
- 3. Hvilke hovedrationaler ligger bag visionen for Aalborg letbaneprojekt?*
- 4. Hvilken betydning kan hovedrationalerne bag Aalborg letbaneprojekt potentielt få for den sociale bæredygtighed i kommunen?*
- 5. Hvordan kan viden herom bruges fremadrettet i planlægningen vedrørende Aalborg letbaneprojekt?*

I det følgende afsnit uddybes og forklares den overordnede struktur af specialet, hvilket vil fungere som en læsevejledning til, hvordan de forskellige kapitler bidrager til at besvare problemformuleringen.

1.4 Læsevejledning

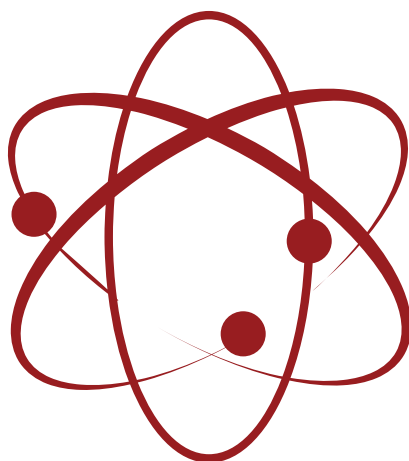
Nedenstående illustration viser den overordnede struktur i dette projekt.

Projekttramme	Kapitel 1: Introduktion
	Dette kapitel har til formål at introducere problemstillingen, at redegøre for emnevalget og at præsentere problemformuleringen. Ligeså er det kapitlets opgave at præsentere læseren for opbygningen af projektet samt give en kort vejledning til, hvordan de forskellige kapitlers indhold spiller sammen.
	Kapitel 2: Teoretisk ramme
Caseanalyse og diskussion	Hensigten med at angive en teoretisk ramme er først og fremmest at legitimere problemstillingen yderligere og ligeledes gøre denne mere omstændelig. Den teoretiske ramme udgør dermed fundamentet for den efterfølgende analyse, og vil igennem hele projektet blive brugt som referenceramme. Kapitlet besvarer arbejdsspørgsmål 1.
	Kapitel 3: Metodologi
	Dette kapitel har til formål at præsentere det anvendte researchdesign samt uddybe de videnskabsteoretiske og metodiske overvejelser, der har ligget bag udførelsen af undersøgelsen. Hensigten er at få skabt så stor gennemsigtighed som muligt vedrørende de valg, der er truffet undervejs samt for de resultater, der i sidste ende besvarer problemformuleringen. Dette giver læseren mulighed for at forholde sig til de konklusioner, der drages til slut.
	Kapitel 4: Casebeskrivelse
	Dette kapitel skal fungere som en slags casebeskrivelse af Aalborg, samt hvordan den overordnede planlægning i Aalborg tænkes og praktiseres, hvilket kan belyse virkeligheden, som letbaneprojektet eksisterer i jf. neoliberaliseringen af planlægning. Derfor vil dette kapitel hjælpe til bedre at forstå tilblivelsen af den endelige letbanevision for Aalborg og rationalerne bag. Kapitlet skal ende ud med besvarelsen af arbejdsspørgsmål 2.
	Kapitel 5: Rationaler bag Aalborg letbaneprojekt
	I dette kapitel undersøges hovedrationalerne bag Aalborg letbaneprojekt jf. arbejdsspørgsmål 3, da disse har væsentlig indflydelse på, hvilke effekter letbaneprojektet kan få, og også de afledte potentielle sociale konsekvenser.
Kapitel 6: Potentielle sociale konsekvenser	
Dette kapitel vil, med inddragelse af kommunes boligstrategi, analysere og diskutere de identificerede hovedrationalers betydning for de potentielle konsekvenser for den sociale bæredygtighed. Dette konkretiseres blandt andet ved at lave nedslag i konkrete byområder. Kapitlet skal ende ud i en besvarelse af arbejdsspørgsmål 4.	
Kapitel 7: Hvad bør der overvejes?	
I dette kapitel diskuteres resultaterne fra kapitel 6 yderligere i forhold til, hvilke overvejelser Aalborg Kommune bør gøre sig, i forbindelse med den fremadrettede planlægning vedrørende Aalborg letbaneprojekt, for at mindske de potentielle konsekvenser for den sociale bæredygtighed. Dette kapitel skal være med til at belyse, hvad undersøgelsens resultater kan bruges til.	
Afslutning	Kapitel 8: Konklusion
	I dette kapitel vil undersøgelsens konklusioner blive draget i en samlet konklusion, som i sidste ende besvarer problemformuleringen.

Teoretisk ramme /

2





2 Teoretisk ramme

Hensigten med dette kapitel er at få fastlagt den teoretiske ramme, der er en forudsætning for den efterfølgende analyse og dermed også for besvarelsen af problemformuleringen.

I kapitlet diskuteres det, hvordan neoliberaliseringen af planlægningen normativt er fundet sted, og hvilken betydning dette har for, hvordan planlægningen i dag tænkes, forstås og udføres. Yderligere redegøres også for neoliberaliseringen af dansk planlægning. Dernæst behandles neoliberaliseringen i forhold til den kollektive transport, hvor fokus ligger på, hvordan den kollektive transports formål og rationale har ændret sig i forbindelse med introduktionen af letbaner, samt hvilke mulige sociale konsekvenser dette potentielt kan have. Ligeså diskuteres det, hvorledes det sociale aspekt af planlægningen ligeledes er blevet neoliberaliseret. Sluttelig redegøres for begrebet social bæredygtighed, hvorefter begrebet diskuteres i forhold til vækstagendaen. Kapitlet diskuterer altså, hvordan den måde, vi i dag anskuer letbaner på, kan linkes direkte til neoliberalismen, og hvordan social bæredygtighed overses i den neoliberale virkelighed, hvorved arbejdsspørgsmål nummer 1 besvares.

2.1 Neoliberaliseringen af planlægningen

Indenfor planlægningslitteraturen har forskere siden 1990'erne hævdet, at hensigten med den europæiske planlægning har ændret sig set i relation til sin traditionelle rolle. (Albrechts, Healey & Kunzmann, 2003; Andersen & Pløger, 2007; Harvey, 1989; Healey, Khakee, Motte & Needham, 1997) Et fælles argument for denne påstand har været, at rationalerne og den rumlige logik bag planlægningen har ændret sig som følge af et eksternt pres skabt af ændrede økonomiske, sociokulturelle og politiske forhold. (Albrechts et al., 2003; Galland, 2012) Dette ræsonnement er udviklet i overensstemmelse med en øget bevidsthed om, at planlægningen har bevæget sig længere og længere væk fra sin oprindelige top-down, regulative og distributive forfatning, som primært har beskæftiget sig med vækstregulering og effektiv fordeling af velfærdsydelse, mod en mere neoliberal planlægningstilgang, der i særdeleshed er præget af proaktive vækststrategier samt offentlig-private samarbejder og privatisering af offentlige opgaver. (Harvey, 1989; Albrechts, 2004; OECD, 2007; Olesen, 2011) Måden, hvorpå planlægning forstås og tænkes har dermed ændret sig betydeligt, hvilket kan ses som en følge af globaliseringen – særligt den økonomiske – og det øgede neoliberale politiske klima. Af denne grund har flere forskere beskæftiget sig med forholdet mellem neoliberalisme og planlægning, der refereres til som 'the neo-liberalisation of spatial planning' (neoliberaliseringen af planlægning). (Brenner & Theodore, 2002; Olesen, 2013; Peck & Tickell, 2002; Sager, 2011)

2.1.1 Den normative neoliberalisering af planlægning

Selve konceptet neoliberalisme er i dag helt centralt for planlægning, idet *"The concept of neo-liberalism is useful to planning theory because it is an essential descriptor of the political trends and bureaucratic transformations forming the conditions under which planners work."* (Sager, 2011, s. 149)

Den neoliberale ideologi går på *"the belief that open, competitive, and unregulated markets, liberated from all forms of state interference, represent the optimal mechanism for economic development."* (Brenner & Theodore, 2002, s. 350) Essensen af den neoliberale idé omhandler således, hvordan markedet er overlegent i forhold til staten, hvorfor staten som et resultat heraf skal begrænse sig i både størrelse og indflydelse og i stedet overlade styringen til markedskræfterne.

Ideologien fik internationalt en fremtrædende rolle i begyndelsen af 1980'erne, hvor den som en strategisk politisk reaktion mod den daværende globale recession blev et opgør med de dominerende keynesianske¹ velfærdspolitikker. (Brenner & Theodore, 2002)

Det øgede neoliberale politiske klima har betydet, at hele måden, hvorpå planlægning tænkes, har ændret sig, hvilket Tusan-Kok (2012) forklarer med at *"The neoliberalisation of social, economic and political processes pervades urban development, planning and governance discourses and practices, and pushes them in a market-oriented direction"* (s. 1). Markedet spiller i dag en markant rolle, ligesom vækst-agendaen

eller 'growth-first'-princippet (Peck & Tickell, 2002) har stor betydning for konkrete planer og projekter. Dette fordi *"Neo-liberalism mobilises urban space as an arena for market-oriented economic growth and elite consumption practices, and in so doing it transforms the politico-economic setting in which public plans and projects are implemented."* (Sager, 2011, s. 149) Det øgede neoliberale klima har altså betydet, at byen, som Sager (2011) pointerer, er blevet en arena for markedsorienteret økonomisk vækst og elitære forbrugspraksisser, hvorfor det er helt andre rationaler, der gør sig gældende i forbindelse med byudvikling og planlægning end førhen. Ændringen af planlægningsrationalet og -praksissen er som sagt sket gradvist siden 1980'erne, og flere forskere argumenterer for, at neoliberaliseringen har domineret planlægningen i forskelligt omfang fordelt over flere faser. (Keil, 2009; Olesen, 2013; Peck & Tickell, 2002; Purcell, 2009) Olesen (2013) inddeler eksempelvis neoliberaliseringen i tre faser: 'roll-back-neoliberalisering' (Peck & Tickell, 2002), 'roll-out-neoliberalisering' (Peck & Tickell, 2002) og 'roll-with-it-neoliberalisering' (Keil, 2009), hvoraf særligt fase to og tre er interessante i forhold til neoliberalismens indvirkning på planlægningen i dag.

'Roll-back-neoliberalisering' betegner neoliberalismens frembrud i den politiske verden (før var det blot et abstrakt filosofisk projekt ført an af Hayek² og Friedman³). 'Roll-back'-termen refererer til den statslige deregulering og afvikling (statens indflydelse og indgriben 'tilbagerulles'), som fandt sted i 1980'erne ført an af Margaret Thatcher og Ronald Reagan, der var valgt i henholdsvis England og USA. Fasen henvises også til som 'laissez-faire-neoliberalisme' (Purcell, 2009), hvilket i høj grad indikerer den 'lade stå til'-rolle, som staten fik, mens markedet og markedslogikker gradvist vandt frem og overtog styringen. (Peck & Tickell, 2002) Her var det i høj grad ønsket om det frie marked, der var motivet bag ændringen, hvorved planlægningen skulle følge markedsmekanismerne og staten spare på sine udgifter (argumentet var, at disse var alt for store på daværende tidspunkt). Denne form for neoliberalisme blev i 1990'erne så småt faset over i 'roll-out-neoliberalisering' (Peck & Tickell, 2002), fase to, hvor den politiske agenda:

"gradually moved from one preoccupied with the active destruction and discreditation of Keynesian-welfarist and social-collectivist institutions (broadly defined) to one focused on the purposeful construction and consolidation of neoliberalized state forms, modes of governance, and regulatory relations." (Peck & Tickell, 2002, s. 384)

Fase to repræsenterer således en blødere og mere proaktiv form for neoliberal stat, hvor hensigten var at fremme markedslogikker og ikke mindst facilitere den stigende interurbane konkurrence gennem investeringer i eksempelvis infrastruktursystemer og byudvikling. (Olesen, 2013) 'Roll-out-neoliberaliseringen' kan derfor siges at være udrulningen af markedsmekanismer og konkurrence. Af Purcell (2009) peges fasen på som 'aides-faire-neoliberalisering', altså 'hjælp-til-neoliberalisering' – igen refererende til statens mere proaktive rolle (her som den hjælpende stat).

Allmendinger (2009) siger i relation til dette, at *"[...] it is broadly agreed that neo-liberalism is based on a combination of a market-oriented competitive state (liberalism) and an authoritarian strong state (conservatism)"* (s. 107), hvilket netop forklarer termen 'den hjælpende stat' mod neoliberalismens ellers statsfrie opskrift.

Den tredje – og aktuelle – fase af neoliberaliseringen, 'roll-with-it-neoliberalisering' (Keil, 2009), startede i 00'erne og er hovedsagelig karakteriseret ved normaliseringen af hele den neoliberale praksis og de tilhørende koncepter som eksempelvis interurban konkurrence og vækst. (Olesen, 2013) Det hævdes ligefrem, at neoliberalismen, i sig selv, har udviklet sig til en såkaldt commonsense diskurs, hvis politiske målsætninger ikke er til diskussion grundet 'afpolitiseringen' heraf. (Olesen, 2013, s. 4) Afpolitisering forstået som *"a discursive tactic of presenting a logic of no alternatives in order to shape preferences and remove conflicting views and 'politics' from spatial strategy-making."* (Olesen, 2013, s. 4 efter Flinders & Buller, 2006) Neoliberalismen fungerer således i dag som en hegemonisk diskurs, der ikke kun influerer det statslige niveau (ligesom roll-back- og roll-out-neoliberaliseringen mere eller mindre gjorde), men gennemsyrrer stort set alle former for politik og forvaltning – privat som offentlig – og den har således

karakter af at være allestedsnærværende. (Keil, 2009; Olesen, 2013)

Overordnet set er man altså gået fra en såkaldt reguleringskultur ('managerialism') til en entreprenørkultur ('entrepreneurialism') (Harvey, 1989), hvor "*entrepreneurial modes of governance*" dominerer frem for en regulerende top-down-styreform. (Tasan-Kok, 2012, s. 5)

Offentlige-private partnerskaber er blevet en central del af byudviklingen, idet det offentlige har måttet sande, at kapitalen ligger hos den private sektor, som fokuserer på profitmaksimering. Derfor kan neoliberaliseringen ses som "*a restructuring of the relationship between private capital owners and the state, which rationalises and promotes a growth-first approach to urban development.*" (Sager, 2011, s. 149) Hele styreformen er derfor *også* ændret på baggrund af neoliberalismen:

"In short, the local political elite and public administration have to demonstrate entrepreneurial spirit. [...] In other words, the public sector should be more entrepreneurial and give lower priority to rules, processes, and various internal considerations, such as expert jurisdictions and job security." (Sager, 2011, s. 153)

De offentlige myndigheder er dermed ikke længere kun nødt til at agere myndighed, men skal i langt højere grad også være entreprenører, der faciliterer udvikling. Dette påvirker deres syn på regler og processer og jobsikkerhed indenfor det offentlige, da sådanne betænkeligheder er med til at bremse udviklingen.

Ligeledes er hele formålet med planlægningen, sådan at "*[...] the raison d'être of planning as a tool for correcting and avoiding market failure is brushed aside in favour of a new minimalist form of spatial regulation whose chief purpose is to facilitate development.*" (Gleeson & Low, 2000, s. 135)

Planlægningen er i dag fikseret på vækstfremme (og ikke vækstdistribution) og interurban konkurrence, som i dag fungerer som de eneste legitime strategier for moderne planlægning. (Olesen, 2013) Legitimiteten er etableret på baggrund af den førnævnte afpolitiseret og udøves retorisk med koncepter som vækst, urban konkurrence og modernitet m.fl. Neoliberalismens retorik "*aims to give administrative efficiency, entrepreneurialism, and economic freedoms more impetus than democratic political steering.*" (Sager, 2011, s. 148)

Helt konkret betyder det øgede fokus på at facilitere vækst og interurban konkurrence (som kort forklaret i kapitel 1), at den fysiske produktion af planlægning har ændret sig til blandt andet at omhandle flagskibsprojekter (Sager, 2011), der bruges som tiltrækningsplastre i forbindelse med tiltrækning af investeringer og 'the creative class' (se figur 2.1). (Florida, 2002) En segmentbetegnelse, som også tilhører neoliberalismens retorik. Flagskibsprojekter kan også siges at være 'travelling ideas' (Tait & Jensen, 2007), hvilket består af idéer, der er succesfuldt implementeret ét sted – i én by – hvorefter de genskabes i andre byer – de 'rejser' så at sige fra by til by. Groft sagt, betyder det, at byer i dag kopierer hinanden. Et eksempel er havnefrontudvikling eller ikonbyggerier som Guggenheimmuseet i Bilbao, hvoraf sidstnævnte blandt andet har ledt til frasen: 'Bilbao-effekten'. Peck & Tickell (2002) siger i den anledning, at "*Despite its language of innovation, learning, and openness, neoliberalism is associated with an extremely narrow urban policy repertoire*" (s. 394), hvilket både afspejler "*[...] the coercive pressures on cities to keep up with – or get a step ahead of – the competition and of the limited scope for genuinely novel local development under a neoliberalized environment.*" (ibid., s. 395) Dvs. at det konkurrenceprægede neoliberale miljø giver ringe mulighed for oprigtig, original udvikling.

Figur 2.1 Den kreative klasse

'Den kreative klasse' (oprindeligt: the creative class) er betegnelsen for det segment af befolkningen, der arbejder direkte eller indirekte med kreativitet og innovation – og ud fra dette arbejde bidrager til økonomisk udvikling. Grundet sidstnævnte konkurrerer verdens byer i dag om at tiltrække dette segment for derigennem at opnå økonomisk vækst.

Begrebets ophavsmand er geograf Richard Florida, som ud fra sin omfattende forskning om nordamerikanske byer definerede segmentet sammen med udtrykket 'den kreative by' i 2002, hvor han udgav bogen "The Rise of the Creative Class". (Florida, 2002)

Floridas teori om den kreative klasse er også oversat til danske forhold i bogen "Den danske kreative klasse" af Andersen, Lorenzen & Bille (2009).

Opsummeret betyder det, at neoliberaliseringen af planlægning har betydet en afpolitisering af planlægningens rationaler (motiver), hvilket vil sige, at der i dag ikke sættes spørgsmålstegn ved de neoliberale agendaer (i hvert fald ikke i praksis), og derved heller ikke ved de byudviklingsprojekter, -strategier eller -visioner, der benytter sig af argumenter, som retorisk er bundet op på neoliberalismen. Det er eksempelvis commonsense, at økonomisk vækst er godt, og det kan virke absurd at være imod dette. Den interurbane konkurrence er ligeledes blevet normaliseret og indlejret i den gængse planlægningspraksis, hvor termer som 'den kreative klasse', 'flagskibsprojekter' og 'Bilbao-effekten' alt sammen hører til den helt almindelige retorik.

Det interessante ved hele skiftet fra velfærdstankegang til neoliberal agenda er netop, at måden, hvorpå planlægning opfattes – og dermed også hvordan denne udføres – har ændret sig så markant. Det er i den sammenhæng vigtigt at påpege, at neoliberaliseringen bør forstås som "*a process, not an end-state*" (Peck & Tickell, 2002, s. 383). Dette indebærer, at graden og udbredelsen af neoliberaliseringen er foregået progressivt og har varieret, hvad angår sin påvirkning af de institutionelle former og socio-politiske konsekvenser og hvad angår skala og geografi. (Brenner & Theodore, 2002; Olesen, 2013) Der er af denne grund et behov for at uddybe, hvordan neoliberaliseringen af planlægning er foregået i en dansk kontekst, da specialet behandler en dansk case.

2.1.2 Neoliberaliseringen af dansk planlægning

I en dansk kontekst har retningsskiftet indenfor planlægning ligeledes fået forskere til at beskæftige sig med udviklingen og de bagvedliggende motiver. (Galland, 2012; Jensen & Jørgensen, 2000; Jørgensen, Kjærdsdam & Nielsen, 1997) Her har det primære forskningsobjekt været den nationale planlægning og planlægningen i København, hovedsagligt i perioden fra Anden Verdenskrig til i dag.

Det danske planlægningssystem er funderet i "*the tradition of understanding the necessity for functional cities and the regulation of land-use*" (CEC, 1999, s. 18) med det oprindelige formål at regulere byvækst og forhindre tilfældig byspredning. Den første lov herom blev godkendt i 1925 og fulgt op af nye love i 1938 og 1949 samt af en række reformer heraf i 1960'erne, 1970'erne og 1990'erne. (Gaardmand, 1993; Galland, 2012) Reformerne skete på baggrund af industrialiseringen og den kraftige økonomiske vækst, der oplevedes fra midten af 1950'erne. Dette ledte til diffus byvækst med øget byspredning (sub-urbanisering), en forringelse af levevilkårene for en stor del af befolkningen samt en skævvridning af befolkningsfordelingen i landet. Sidstnævnte gav anledning til termen 'det skæve Danmark'. (Gaardmand, 1993; Galland, 2012; Madsen, 2009) Skævvridningen ledte i 1970'erne til formålet om at sikre 'ligelig udvikling' i hele landet i forhold til at rette op på markedets fejl via gennemgribende omfordelingsprincipper. (Gaardmand, 1993) Disse skulle sikre en lige fordeling af økonomisk vækst og udvikling til alle dele af landet, hvilket dybest set betød "*better access to public and private services that would have otherwise remained in larger urban areas.*" (Galland, 2012, s. 1371)

Formålet om ligelig udvikling forblev dominerende frem til slutningen af 1980'erne, hvor målsætningen blev kaldt utidssvarende i landsplanredegørelsen fra 1989, "Det regionale Danmarksbillede – nu og i fremtiden". Dette markerede begyndelsen til "a remarkable turn-around from the situation in the 1960s and 1970s when spatial planning was institutionalized, so to speak, as the spatial expression of the welfare state" (Jensen & Jørgensen, 2000, s. 34), og var foranlediget af det øgede neoliberale klima, som på daværende tidspunkt bredte sig i Europa. (Galland, 2012; Jensen & Jørgensen, 2000) Den økonomiske globalisering leverede sammen med den internationale arbejdsdeling en helt ny kontekst for dansk planlægning og måden at forstå dennes rolle på. Planlægning kom herefter i stigende grad til at omhandle positionering og urbane konkurrenceparametre, hvilket indikerer den førnævnte 'roll-out-neoliberalisme'. Landsplanredegørelsen fra 1989 beskrev blandt andet, hvordan en 'differentieret udvikling' havde til formål at styrke Danmarks internationale position, hvilket tydeligt vidner om en øget opmærksomhed mod den urbane konkurrence. Dette blev kun yderligere forstærket med udgivelsen af landsplanredegørelsen "Danmark på vej mod år 2018: Danmarks fysiske og funktionelle indretning i fremtidens Europa", udgivet i 1992, hvoraf titlen i sig selv underbygger retnings skiftet mod en mere internationalt orienteret planlægning. Rapporten angiver, at Danmark skal betragtes i et internationalt perspektiv, såfremt de muligheder, som er skabt af den stigende urbane konkurrence, ønskes udnyttet. (Miljøministeriet, 1992) Dette betyder altså, at "cities and the whole urban system must compete to gain a prominent place on the future map of Europe" (Jensen & Jørgensen, 2000, s. 35), hvormed diskursen om den bymæssige konkurrence for alvor sættes i spil. Også den ændrede formålsparagraf af planloven af 1991 markerer et skifte i måden at tilgå planlægning. Her blev 'ligelig udvikling' erstattet af 'hensigtsmæssig udvikling'. (Jensen & Jørgensen, 2000) Ordet 'hensigtsmæssig' har relativt uklart budskab, men kan dog tillægges en mindre krævende attribut end konceptet 'ligelig udvikling'.

Store ændringer i måden at forstå og tænke planlægning på fandt altså sted i 1980'erne og 1990'erne. De mest betydningsfulde ændringer var:

- en øget liberalisering
- stigende grad af internationalisering
- skiftet fra ligelig til differentieret udvikling ('hensigtsmæssig' jf. Planloven, 1992).

Alt resulterende i en mere konkurrence-orienteret planlægningstilgang til udvikling, hvor økonomisk vækst (som en del af den neoliberale klimatisering) var i højsædet – og ikke fordelingen heraf. Jensen & Jørgensen (2000) beretter om, hvordan "the rationale of Danish spatial planning has shifted from 'space of politics' towards a 'space of economics'" (Jensen & Jørgensen, 2000, s. 36), og beskriver skiftet som et brud med den tidligere politisk dominerede velfærdorientering over imod en vækstdomineret neoliberal tilgang til planlægning – ligesom på internationalt plan. I den forbindelse er planlægningens opgave således ikke længere at rette op på markedets fejl, men i stedet at understøtte dets virke.

Imidlertid kom også andre ændringer på banen i 1980'erne og 1990'erne, hvilket eksempelvis gælder for hele miljøspørgsmålet. Dette blev i Danmark officielt italesat i landsplanredegørelsen fra 1990: "Planlægningens bidrag til et bedre miljø", hvor titlen tydeligt vidner om det skærpede fokus. Dette fokus fortsatte op igennem 1990'erne og frem til i dag, hvor den nyeste landsplanredegørelse fra 2013 "Grøn omstilling – nye muligheder for hele Danmark" (Miljøministeriet, 2013) beretter om kombinationen mellem vækstagendaen og miljøspørgsmålet i termen 'grøn vækst'. Grøn vækst er derfor i et vist omfang betegnet som en hybrid mellem økonomisk vækst og miljømæssige hensyn. Hvor man før talte om bæredygtig udnyttelse af landets ressourcer, taler man nu i stedet om både bæredygtige og konkurrencedygtige måder at udnytte naturens ressourcer på. (Miljøministeriet, 2013) Altså også indenfor miljøspørgsmål er vækst- og konkurrenceagendaen tilstede.

For at opsummere har rationalet bag den fysiske planlægning også i Danmark ændret sig på baggrund af det øgede neoliberale klima. Dette har betydet, at planlægningens rolle i dag betragtes som værende

facilitator af økonomisk vækst frem for regulator. Planlægningsrationalet drejer sig nu hovedsagelig om økonomisk vækst, urban konkurrence samt en ny rumlige logik omhandlende byer som byregioner; hvor de store byer anses som vækstmotorer for hele regionen og således ikke kun for de enkelte kommuner. Altså er ligelig udvikling blevet overhandlet af neoliberaliseringsbølger.

I Danmark synes man endvidere kun at have oplevet en mildere grad af 'roll-back-neoliberalisering', da planlægningen aldrig i en dansk kontekst har været stærkt markedsstyret, som det eksempelvis, på mange områder, er tilfældet i England, hvor denne blandt andre blev initieret. 'Roll-out-neoliberaliseringen' og 'roll-with-it-neoliberaliseringen' derimod påvirker i høj grad dansk planlægning i dag, hvor den neoliberale planlægningspraksis samt afpolitiseringen af de neoliberale agendaer spiller en væsentlig rolle i forhold til legitimeringen af urbane projekter (eller manglen på samme via en 'det-giver-sig-selv'-retorik). Den grønne politik er også italesat som værende et vigtigt element indenfor dansk planlægning, hvilket ofte refereres til som bæredygtig udvikling eller bæredygtighed. Dette til trods for at det egentlig kun vedrører den miljømæssige dimension af bæredygtighed (se afsnit 2.5.1). Introduktionen af 'grøn vækst'-begrebet har betydet, at miljøhensyn nu også ses i et økonomisk perspektiv, og det samme gør sig gældende for kollektiv transport som noget relativt nyt.

2.2 Neoliberalismen og kollektiv transport

Prioriteringen og planlægningen af den kollektive transport afspejler det gældende politiske klima og de tilhørende dominerende diskurser, hvilket betyder, at neoliberaliseringen derfor ligeledes har sat sit aftryk her. Dette har blandt andet bevirket, at rationalet bag den kollektive transport har ændret sig, og vi ser derfor i dag, at der er sket et skifte i hele tankegangen vedrørende kollektiv transport – ligesom med planlægningen.

Tabel 2.1 viser, hvordan hovedrationalerne bag den kollektive transport har ændret sig gennem tiden alt efter det dominerende politiske klima. Tabelindholdet er en generalisering af nogle relativt lange perioder, og der kan derfor have været kortere perioder, hvor andre rationaler dominerede den kollektive transports formål. Det er dertil heller ikke altid sådan, at den kollektive transport har fulgt det politiske klima hundrede procent, da skiftende imellem har været en proces, som gradvist er blevet udbredt – internationalt, nationalt og lokalt.

Tabel 2.1: Sammenhæng mellem det gældende politiske klima, den kollektive transport og rationalerne bag.

Dominerende politisk klima (cirka årstal)	Kollektive transportformer	Rationaler
Liberalismen (Indtil 1950'erne)	Hestetrukne omnibusser og sporvogne, elektriske sporvogne og motoriserede rutebiler	Cost-benefit
Keynesianismen (Fra 1950'erne)	Motoriserede busser	Velfærd Ligelig udvikling
Neoliberalismen (Fra 1980'erne)	Letbaner	Bæredygtighed Urban konkurrence Byudvikling Vækst

Skemaet viser, hvordan kollektiv transport er gået fra at være funderet i et cost-benefit-rationale til et rationale om velfærd og ligelig udvikling, videre over imod dets nuværende fokus, hvor bæredygtighed, urban konkurrence, byudvikling og ikke mindst vækst er hovedrationalerne bag.

2.2.1 Rationaler bag den kollektive transport

Cost-benefit-rationalet var fra slutningen af det 19. århundrede og frem til midten af den 20. århundrede det dominerende rationale bag kollektiv transport. Dette eksemplificeres blandt andet ved, at den kollektive transport var privatdrevet. (Vendeldorf, 2014) De blev alene drevet for at opnå profit, hvilket indtil 1950'erne betød, at billetpriserne var så dyre, at det kun var ved sjældne lejligheder, at den almindelige borger benyttede sig heraf. Herefter begyndte det offentlige at blande sig i "*Hvor og hvornår [den kollektive transport] skulle køre, til hvilken pris og hvor længe*" (Vendeldorf, 2014, s. 71) via lovgivningsmæssige apparater og ikke mindst offentlige tilskud. Kollektiv transport blev herfra betragtet som et velfærdsgode tilknyttet den keynesianske stats udrulning (velfærdsstatens indtog). (Curtis, Low & Nicholas, 2012; Vendeldorf, 2014) Denne regulering, sammen med den generelle velstandsstigning, der ligeledes fandt sted fra 1950'erne, betød, at kollektiv transport for en kort periode blev mere og mere populær. Privatbilismen vandt dog i samme periode frem hos den almene befolkning, der med parcelhusdrømmen in mente, blev bilejere i større stil end nogensinde før. (Gaardmand, 1993; Thelle, 2013; Vendeldorf, 2014)

Oliekriserne i 1970'erne betød endvidere, at miljøspørgsmålet som nævnt kom til at sætte dagsordenen for den europæiske urbane transport op gennem 1980'erne og 1990'erne, hvor fokus lå på de negative konsekvenser, der var opstået som følge af den massivt voksende biltrafik. Derfor indledte mange byer strategier for at reducere biltrafikken og derved mindske CO₂-emissionen og den stigende luftforurening. Dette førte kort fortalt, til at spurvognen blev genintroduceret som kollektivt transportmiddel, hvilket populært henvises til som 'the Renaissance of the Tramway' (MVG, 2008) eller 'tram revival' (Bottoms, 2003; Olesen, M., 2014a).

Sporvognen genopstod i skikkelse af letbanen (se figur 2.2) og er i dag stadig under udbredelse. Den første letbane åbnede i 1985 i den franske by Nantes. Letbanen blev herfra og op igennem 1990'erne anset som "*an important driver for sustainable urban development [...]*" (Olesen, M., 2014a, s. 23). Letbaner vandt altså indpas i forbindelse med, at bæredygtighed og miljøhensyn blev sat på dagsordenen.

Figur 2.2 Hvad er en letbane?

En letbane er i bund og grund et urbant jernbanesystem, der oftest er elektrisk drevet af enten underjordiske eller overliggende kabler. De er modsat metrosystemer kendetegnet ved at være gadeintegreret, dvs. direkte integreret i gademiljøet – også i centrale dele af byen, hvor letbanerne ofte blandes med den øvrige trafik. Det er dog for det meste fortrukket, at letbaner kører i separate spor, da de på den måde ikke involveres i kødannelser, uheld og lign. Et andet væsentligt kendetegn ved letbaner er deres lave gulve i gadeniveau, hvilket gør det til et lettilgængeligt transportmiddel for alle grupper af befolkningen og samtidig sikrer en effektiv ombordstigning. Et sidste karakteristikum for letbaner er, at de i mange byer har unikke kaldenavne. (MVG, 2008)

I forhold til letbanen som kollektivt transportmiddel ses ud over bæredygtighedsrationalet også rationaler omhandlende den interurbane konkurrence, byudvikling og selvfølgelig vækst. (Olesen, M., 2012) Letbaner bør nemlig, ifølge Olesen (2014), anses for at være mere end blot et transportsystem, som transporterer passagerer fra A til B på den mest omkostningseffektive måde, hvilket er en helt ny måde at tænke kollektiv transport på. En ny måde, der tilsyneladende er populær – også i Danmark, hvor de fire største byer, København, Aarhus, Odense og Aalborg, har valgt at implementere letbaner – og endda valgt denne transportform frem for et moderne bussystem – BRT (Buss Rapid Transit), der er billigere set i en samfundsøkonomisk optik.

Det, at letbaner i dag foretrækkes, til trods for at de rent samfundsøkonomisk ikke er konkurrencedygtige, indikerer nemlig de helt særlige og anderledes rationaler, der ligger bag – rationaler, der ikke kun vedrører

cost-benefit eller transporten i sig selv. Der er et behov for at undersøge og folde disse rationaler ud, og til dette kræves et selvstændigt afsnit, hvorfor følgende afsnit vil forfølge rationalerne bag nutidige letbaneprojekter. Dog først en kort sammenfatning af dette afsnits vigtigste pointe, nemlig at rationalet bag kollektiv transport har ændret sig signifikant. Det er gået fra at omhandle fortjeneste til velfærd til i sidste ende at omhandle vækst. Kollektiv transport skal i form af letbaner tjene til, at skabe økonomisk vækst via byudvikling, øget konkurrenceevne og ikke mindst som bæredygtigt transportmiddel. Den kollektive transport har således måttet udfylde meget differentierede roller gennem tiden initieret af forskellige rationaler.

2.3 Hvorfor implementeres der letbaner?

Bag letbaneprojekter ligger, som sagt, en række rationaler. Disse kan aflæses i de argumenter, der fremføres for letbaneetablering. Størstedelen af rationalerne herfor har, som allerede indikeret, ikke tidligere været direkte knyttet til kollektiv transport (se tabel 2.1), hvorfor rationalerne bag letbaner markerer en helt ny måde at tænke kollektiv transport på.

Rationalerne bag letbaneimplementering kan i en europæisk kontekst⁴ udledes ud fra nedenstående citat:

*"I diskussionen om letbaneprojekter i mellemstore europæiske byer er argumenterne baseret på mere end behovet for øget kapacitet og fremkommelighed. Et af de ofte anvendte argumenter bag at implementere letbaner er et ønske om at **styre byudviklingen** og **skabe vækst og tilgængelighed** i byen. Herved skabes et **image/brand** om en **moderne og attraktiv by**. Et andet argument er, at letbanen er et middel til at **ændre mobilitetshierarkiet** i vore byer, da bymidten ofte **lukkes af for biler**, når der implementeres letbaner. Ydermere er et argument, at fysisk prioritering af den kollektive trafik i byerne giver kortere rejsetider, herved forbedres konkurrencefladen til privatbilen og mange bilture overflyttes til letbanen - dette bidrager til en **reduktion i CO₂-udledning** fra transporten." (Olesen, M., 2012, s. 1)*

Letbaneimplementering forbindes altså med byudvikling, vækstskabelse, øget tilgængelighed, at skabe et image udadtil i den urbane konkurrence samt at mindske bilernes tilstedeværelse i byen for derved at reducere CO₂-udledningen og facilitere en bæredygtig by. Det er således et transportsystem med en bred vifte af potentielle – og til dels meget differentierede – effekter.

2.3.1 Den urbane konkurrence

Argumenterne bag letbaneimplementering er, som fortalt, ikke *"funderet i et økonomisk rationale [om profitskabelse], men er en strategisk beslutning om at skabe en konkurrencedygtig byudvikling."* (Olesen, M., 2012, s. 9) Den urbane konkurrence står derfor helt centralt i beslutningsprocessen bag letbaneetablering, da letbaner her anses som *"en brik i et strategisk spil."* (Olesen, M., 2012, s. 3)

Konkurrence, set i en bymæssig optik, agerer som en dominerende diskurs tilhørende det neoliberale planlægningsparadigme og fungerer også som et rationale i sig selv. Et rationale, der legitimerer projekter såsom letbaner, hvilket nedenstående citat vidner om:

"'Competitiveness' is a word which is used by policy makers and politicians alike, often as a justification of a particular policy or project, and with a sense of finality in certain debates, implying that something is necessary or else there will be little chance for a place or region in the future." (Carter, 2011, s. 17)

Den urbane konkurrence er således en del af den normaliserede neoliberale planlægningsstrategi, jf. afsnit 2.1.1, og fungerer derfor i sig selv som et stærkt argument for, hvorfor man skal implementere letbaner i dag. Dette uden at der kræves yderligere forklaringer, da det 'giver sig selv', at konkurrencedygtighed er vigtig for at klare sig godt. Men hvad vil det egentlig sige at klare sig godt?

I begyndelsen af det 21. århundrede udgav Richard Florida bogen "The Rise of the Creative Class", hvilket blev et vendepunkt indenfor den fysiske planlægning, idet en helt ny planmæssig målgruppe hermed opstod. Selve begrebet 'den kreative klasse' samt det tilhørende koncept om 'den kreative by':

"[...] har bredt sig som en steppebrand inden for bybranding og kulturplanlægning, og de tre T'er: Tolerance, Talent og Teknologi er blevet et nyt mantra for udvikling af såvel regioner som storbyer, siden hans bog The Rise of the Creative Class udkom i 2002." (Kiib, 2006, s. 115)

Tolerance, talent og teknologi er de tre T'er, der netop skal til for at skabe 'den kreative by', da disse er med til at skabe innovation, hvilket ifølge Florida (2002) er den vigtigste faktor i at skabe økonomisk vækst i dag. Hovedtesen bag 'den kreative by' er, at økonomisk vækst sker i de byer, som formår at tiltrække den kreative klasse (dem, der er innovative), hvorfor det altså er den kreative klasse, der i høj grad konkurreres om i den urbane konkurrence. (Florida, 2002) For at tiltrække den kreative klasse skal byerne være "tolerante, mangfoldige og åbne over for kreativitet, og [understøtte] livsbetingelserne for de nye kreative [jf. de tre T'er ...]" (Kiib, 2006, s. 115) Samtidig skal byerne også formå at skabe et brand, der gør dem attraktive overfor den kreative klasse. Citybranding er derfor endnu et vigtigt redskab i nutidens byplanlægning og går ud på at gøre opmærksom på sig selv udadtil. Det, byer blandt andet brander sig på, er de føromtalt flagskibsprojekter, der, som sagt, ofte fungerer som 'travelling ideas', jf. afsnit 2.1.1. Ifølge Olesen (2014a) er letbanen et flagskibsprojekt og en rejsende idé i sig selv, og letbaneimplementering bør derfor forstås som en måde at gøre byen mere attraktiv på. Det vil sige et led i at skabe og fastholde et brand som den moderne storby for på den måde at positionere sig i den urbane konkurrence. Det at positionere sig er derfor med til, at byen 'klar sig godt'.

Letbanen kan i sig selv skabe et brand for byen, men også de effekter, som denne menes at kunne få på byudviklingen, vil hjælpe byen med at positionere sig selv yderligere, da der i tilknytning hertil ligger "[...] et politisk ønske om en stærk vision for den fremtidige byudvikling, i den skarpe konkurrence om vækst, der eksisterer byerne i mellem." (Olesen, M., 2012, s. 3) Letbanen betragtes altså som en katalysator for byudvikling og derigennem en generator for vækst.

2.3.2 Byudvikling og vækst

"One of the important arguments justifying a light rail solution is the urban development potential that the dedicated infrastructure holds". (Olesen, M., 2014a, s. 37) Et potentiale der gør, at letbanens katalysatorrolle for byudvikling og vækst er et af de fremtrædende rationaler bag letbaneimplementering, hvis ikke hovedrationalet.

Det forventes, at letbanen, grundet dens faste infrastruktur, vil kunne hjælpe med at styre og fremme byudviklingen. Olesen (2014 b) skriver i relation til dette, at hendes "[...] forskning viser, at den tungtvejende årsag til at vælge en letbaneløsning i mange europæiske byer har været muligheden for at udvikle byen på ny," og fortæller, hvordan "En planlægger fra den franske by Angers udtaler i et interview, at: 'når en fransk by beslutter at implementere en letbane, bygger de ikke bare en letbane, de fornyer alle kvarterene omkring letbanen.'" (Olesen, M., 2014 b). Byfornyelse var også et af hovedrationalerne bag den første moderne letbane i Nantes. Bay & Kjærsgaard (2009) skriver ligeledes, hvordan:

"Letbaner er et godt middel til at omdanne byer, fordi etablering og udbygning af bybaner medfører en naturlig og let forståelig omfordeling af byens arealer, gader og pladser til de forskellige trafikformer." (Bay & Kjærsgaard, 2009, s. 11)

Formålet med letbanen kan derfor være byfornyelse og at skabe et helt nyt udtryk og image for byen. Byudviklingen kan i den anledning anses som værende en af letbanens kernekompetencer ifølge Olesen (2014 b).

Letbanen integreres, som nævnt i figur 2.2, direkte i byen, da skinnerne er placeret i gadeniveau og interagerer med den øvrige trafik ved netop at være synligt til stede. Letbanen figurerer således som et aktivt element, der bevirker, at gader, byrum og større pladser fornyes og i mange tilfælde bliver omlagt til områder for bløde trafikanter såsom fodgængere og cyklister. Letbaneimplementering har derved en positiv indvirkning på bylivet, da dennes øgede friktion af biltrafikken forbedrer den menneskelige dimension. (Olesen, M., 2014 b; Gehl, 2010) Den menneskelige dimension handler om at skabe 'byer for mennesker' (se figur 2.3) ved at "[...] tage udgangspunkt i menneskets sanser og bevægelsesmuligheder [...]". (Gehl, 2010, s. 43) Den menneskelige dimension handler altså om, at byerne skal være indbydende for de bløde trafikanter for derigennem at skabe byliv og en forbedret 'menneskelige skala' (Gehl, 2010). Letbaneprojekter er derfor ofte understøttet af strategier vedrørende en mere kompakt byudvikling, som mindsker afstandene i byen, ligesom planer for fodgængerzoner og bilfrie midtbyer er en del af letbanestrategien. Dette foldes yderligere ud under afsnit 2.3.3.

Figur 2.3 Byer for mennesker

'Byer for mennesker' er en begrebsbetegnelse, der stammer fra arkitekt Jan Gehls bog af samme navn med inspiration fra hans tidligere bog "Livet mellem husene". (Gehl, 1971; Gehl, 2010) Byer for mennesker går ud på, at skabe levende, trygge og sunde byer, hvor mennesket og den 'menneskelige skala' er centrum for planlægningen. (Gehl, 2010)

Byer for mennesker er funderet på Jane Jacobs teori om, hvordan modernismens funktionsopdelte og bilorienterede by ødelagde bylivet i byerne. Begrebet er derved opstået på baggrund af modernismen indtog i planlægningen i 1960'erne. (Gehl, 2010)

Den faste infrastruktur, som letbanen besidder, har i flere tilfælde også vist sig at have en indvirkning på tiltrækningen af investeringer – særligt i letbanekorridoren. (Atkins, 2013; Bay & Kjærgaard, 2009; Olesen, M., 2014a) Dette i form af virksomheder, der vælger at placere sig i korridoren langs linjeføringen. Helt naturligt medfører den øgede attraktivitet af områderne i letbanekorridoren, at ejendoms- og grundprisernes værdi øges. I en dansk kontekst er det blandt andet blevet undersøgt og konkluderet, at nærheden til stationer har en stor betydning for ejendoms- og grundpriserne, hvor der ses en værdistigning på mellem fire til otte procent i de områder, der ligger indenfor 1500 meter af stationerne (Lundhede, Panduro, Kummel, Ståhle, Heyman & Thorsen, 2013), mens man ved letbaneprojekterne i Bergen har oplevet en stigning på helt op til 20-25 procent i bolig- og lejepriserne. (Atkins, 2013) Incitamentet fra kommunernes side i forhold til de stigende værdier er den højere ejendomsværdibeskatning, der bidrager til kommunernes økonomi.

2.3.3 Et levedygtigt bymiljø

Også skabelsen af et bedre og levedygtigt bymiljø er et af argumenterne bag letbaneimplementering i dag. Der har, som beskrevet under afsnit 2.1.2, været et stort fokus på miljøet og på bæredygtig udvikling i Danmark siden 1990'erne, og letbaner anskues i den sammenhæng som et bæredygtigt transportmiddel. Et transportmiddel, der forventes at kunne reducere biltrafikken, understøtte en kompakt byudvikling og derigennem skabe et mere levedygtigt bymiljø.

Byer er siden 1950'erne blevet indrettet efter bilen som den mest dominerende transportform, hvorfor bilen så at sige har været øverst i mobilitetshierarkiet. Sådan er det ikke længere – eller sådan er det i hvert fald ikke længere ønsket, at det skal være. Sammen med ønsket om at implementere letbaner omprioriteres rækkefølgen i mobilitetshierarkiet, sådan at bilerne i den fysiske planlægning prioriteres sidst i stedet for først, hvorved hierarkiet er: "**1: Den kollektive trafik i form af letbanen, 2: Fodgængere, 3: Cyklerne og 4: Bilerne.**" (Bay & Kjærgaard, 2009, s. 12)

Ændringen er ønskværdig, idet bilens dominans, som sagt, har ledt til en række negative konsekvenser for luft- og bymiljøet. "Et vigtigt middel til at ændre bymiljøet væk fra biltrafikkens dominans er etablering af alternative transportmidler." (ibid., s. 1), og ifølge Bay & Kjærgaard (2009) er letbaner den 'suverænt bedste løsning' (s. 7), når der tales om alternative transportmidler, idet:

"Kombinationen af nye lette baneforbindelser og bilbegrænsede bymiljøer kan give store gevinster for miljøet i byen (luft og støj) og samtidig reducere CO₂-udledning og luftvejslidelser. Hvis der investeres markant i letbaner er det måske den mest effektive metode til hurtigt at nærme os målet om en reduktion af bytraffikkens CO₂-udledning og etableringen af bæredygtige bymiljøer." (ibid., s. 7)

Letbaner er altså med til at skabe en øget friktion for biltrafikken i byerne. Letbaner kan dog ikke løse problematikkerne alene, men skal bakkes op af restriktioner mod biltrafikken i midtbyen for at opnå de helt store gevinster. Dette for at skubbe bilisterne over i letbanen, hvilket grundet den såkaldte 'skinnefaktor' skulle være lettere end for eksempel at få bilisterne til at vælge bussen over bilen. Skinnefaktoren beskrives af Olesen (2014) som:

"The assumption [...] that passengers, and especially car drivers, have a preference for rail transport due to attributes such as comfort, regularity and image, which it is argued are attributes unique to light rail (as compared to busses and bus rapid transit)" (s. 39)

Olesen (2013) fastslår dog, at der både er argumenter for og imod, at en sådan 'faktor' i virkeligheden eksisterer, men at letbanen dog, såfremt denne tilbyder kortere rejsetider end eksempelvis bussen, vil have en forbedret konkurrenceflade til privatbilen grundet komforten og signalværdien forbundet med letbanen. Hvis bilister flyttes over i letbanen, vil det bidrage til en reduceret CO₂-udledning og et renere luftmiljø i byen. Ydermere vil den reducerede biltrafik også have en positiv virkning på 'den menneskelige skala' jf. Jan Gehls føromtalt grundtanker. (Gehl, 2010) Ved nedprioriteringen af bilerne "[...] opnås udover en mere attraktiv by med mere liv samtidig en højere mobilitet og tilgængelighed for alle, samtidig med at byen og byområdet får et langt mere menneskevenligt miljø med lækre byrum." (Bay & Kjærgaard, 2009, s. 12) Dette fordi byen bliver et langt mere trafikikkert og trygt sted at opholde sig, plus der bliver mindre støj og forurening, og samtidig skabes der helt nye byrum i de tidligere bildominerede byområder.

Letbanebyen er altså en mere bæredygtig, attraktiv, livlig og tryk by end bilbyen og yderligere også en mere kompakt by (hvis denne understøttes af fortætningsstrategier), der også er et af argumenterne for letbaneetablering. Den kompakte by er, som koncept, opstået:

[...] primarily in response to the widely acknowledged need to find more sustainable models for the towns and cities of the developed world [... in contrast to] the car-oriented 'urban sprawl' of many modern towns and cities." (Burton, 2000, s. 1969)

Den kompakte bystruktur er mere bæredygtig, fordi folk bor tættere, hvorved energiforbruget er mindre ligesom, behovet for at pendle – eller i det hele taget at bruge bilen – mindskes, når alting ligger tættere på hinanden, og der samtidig etableres en højklasset kollektiv transport. Fortætningsstrategier samt et effektivt kollektivt transportsystem hænger derfor unægteligt sammen.

Det er dog langt fra altid, at letbanebyer vælger at indlægge restriktioner på biltrafikken som en understøttende strategi, hvorfor der ses flere eksempler på, at letbanen ikke har opnået den forventede effekt.

2.3.4 Konsekvenser ved letbaneimplementering

Bergen er blandt andet et eksempel herpå. Til trods for at Bergen anses som et succesfuldt eksempel, så opnåede man ikke at flytte bilister over i letbanen, da biltrafikken er den samme som før letbaneimplementeringen. Dette mener Olesen (2012) er en konsekvens af de lokale myndigheders manglende restriktioner mod bilismen. I København ses samme problematik i Ørestad. Her er byen bygget op om et kollektiv transportsystem i form af metroen. Til trods for at tankegangen bag netop har været at skabe et område, der primært skulle betjenes af den kollektive transport, har man ikke fulgt denne vision op

af strategier imod biltrafikken. Der er masser af parkeringspladser og *"ingen gader eller boulevarder uden biltrafik."* (Bay & Kjærgaard, 2009, s. 1) Olesen (2012, 2014 a, 2014 b) understreger derfor vigtigheden af at iværksætte supplerende initiativer og strategier, som kan hjælpe med til at udløse letbanens potentialer.

Der *kan* altså være konsekvenser ved letbaneetablering til trods for alle de potentielle positive effekter, som letbanen efter sigende skulle have for byen, jf. argumenterne for at etablere letbaner. Konsekvenserne kan, som i ovenstående eksempler, bunde i manglende planlægning, der støtter op om letbanens potentialer, men kan også være konsekvenser af de effekter, der ellers fremføres som værende positive.

Social eksklusion

Et eksempel er de førnævnte stigende grund- og ejendomsværdier, som egentlig fremføres som en positiv effekt. Olesen (2014 a) beskriver blandt andet de potentielle ulemper ved letbaneimplementering til at omfatte social eksklusion af befolkningsgrupper med lav indkomst, ændringer af områdets sociale identitet samt grund- og ejendomsspekulation – alle forårsaget af de stigende grund- og ejendomsværdier.

I forhold til social eksklusion problematiserer Kaufmann (2004) særligt den byfornyelse, der ofte pågår i centrale byområder på baggrund af letbaneetableringen: *"The historic city centres are becoming gentrified and losing their social diversity, which is leading to a sharp increase in segregation."* (Kaufmann, 2004, s. 151) Segregeringen sker, fordi nogle sociale grupper ekskluderes grundet de forhøjede priser, der er opstået på baggrund af byfornyelsen.

I Bern har man, som en af de eneste dokumenterede eksempler, oplevet, hvordan letbanen har haft denne segregerende effekt i byen, da mange oprindelige beboere er blevet ekskluderet i de områder, hvor tracéet er etableret. Dette grundet den øgede attraktivitet som letbanen og de opfølgende strategier har medført for priserne på husleje og øvrige ejendomspriser. I Bern får særligt de bilreducerende strategier skylden, idet disse har forhøjet attraktiviteten på baggrund af en forbedret 'menneskelige skala'. (Gehl, 2010; Kaufmann, 2004) Så når der snakkes om, hvordan letbaner skaber mere levedygtige byer og forbedrer den menneskelige skala, som jo begge er positive sociale effekter, så er det altså kun én side af historien. Den anden er, at den levedygtige by er dyrere at bo i, og det er derfor langt fra alle, der har råd til det. Dvs. at et af letbanens tilsyneladende sociale rationaler i virkeligheden ikke forbedrer de sociale forhold for *alle* byens borgere – kun for nogle af dem. Byudvikling – og herunder letbaneprojekter – er, ifølge Bergman (2013) *"for de få"* (s. 4), hvilket den sociale eksklusion ved letbaneetablering er et godt eksempel på.

Bern og de øvrige letbanebyer i Schweiz anses i forbindelse med letbaneetablering – og effekterne deraf – for 'best practice', og termen 'the Swiss Model' bruges ofte i letbanediskussioner i Danmark såvel som i andre europæiske lande. Grunden til dette er, ifølge Peck & Tickell (2002), at:

"Today, cities must actively – and responsively – scan the horizon for investment and promotion opportunities, monitoring "competitors" and emulating "best practice," lest they be left behind in this intensifying competitive struggle for the kinds of resources (public and private) that neoliberalism has helped make (more) mobile." (s. 394)

Den urbane konkurrence er altså årsagen til, at der i dag kigges mod Schweiz for 'best practice', når det kommer til letbaneetablering. Problemet ved dette er i høj grad, at det gøres uden forbehold for de sociale konsekvenser, som letbaneetableringen har medført i blandt andet Bern. I forhold til dette bliver det især tydeligt, hvordan afpolitisering (jf. afsnit 2.1.1) spiller ind i forhold til letbaneetablering.

Ulige mobilitet

Når de sociale grupper ekskluderes fra områderne i letbanekorridoren, betyder det, at deres mobilitet mindskes, og som Richardson & Jensen (2008) skriver, har mobilitet stor betydning for det moderne menneskes liv:

"It cannot be denied that the creation of particular mobility systems and infrastructures, their connections to sites in the city, and not least the conditions of their accessibility – money, skills or other stratifying elements – determine the scope of how one's life can be led in the city and under what circumstances." (Richardson & Jensen, 2008, s. 221)

Her beskriver de, hvordan mobilitet er et stratificeringselement på samme niveau som penge og kompetencer – og er derfor også et socialt ulighedselement (eller lighedselement). Et element der er med til at bestemme, hvordan ens liv kan leves i byen og under hvilke forudsætninger. Manglende mobilitet for nogle befolkningsgrupper, hvad enten det skyldes høje billetpriser eller høje ejendomsværdier, kan således forårsage ulige tilgængelighed. Mobilitet skal opfattes som en ressource, som ikke alle har lige adgang til – derfor er den sociale dimension vigtig at tage med, når der implementeres letbanesystemer. Det sociale er netop en overset dimension i mobilitetsplanlægning, ligesom den er det i den fysiske planlægning. (Hall & Barrett, 2012)

Opsamlingsvis kan man sige, at flere af rationalerne bag letbaneetablering tilhører det neoliberale paradigme, og disse kan i og for sig siges, at de på en og samme tid både er rationaler og neoliberale (hegemoniske) diskurser, hvilket dog skyldes, at rationalerne trækker på diskurserne for at normalisere og derigennem legitimere letbaneprojektet (se kapitel 3). Rationalerne har en så positiv klang, at det lykkes disse at dække over de potentielle sociale omkostninger forbundet med selve letbaneetableringen. De konkrete sociale konsekvenser er således ikke en del af det glansbillede, der udadtil italesættes om letbaneetablering, og grundet brugen af de legitime rationaler, der alle er en del af neoliberalismens retorik, sættes der ikke spørgsmålstejn herved. Selv de rationaler, der af ordlyd ellers har en social karakter (for eksempel levedygtig by), har sociale omkostninger såsom social eksklusion og segregering samt ulige mobilitet – og letbaner er således ikke socialt bæredygtige ud fra den måde, de italesættes – og den måde de udføres i praksis jf. eksemplet med Bern og 'the Swiss Model'.

2.4 Det sociale aspekt i en neoliberal virkelighed

En af de væsentlige kritikpunkter af det øgede neoliberale politiske klima er dets konsekvenser for det sociale. Stigende social polarisering og ulige udvikling er blandt andet kendt som nogle af de almindelige konsekvenser ved neoliberaliseringen af planlægning. (Brenner & Theodore, 2002) Begge omtalt i ovenstående afsnit 2.3.4, hvor det blev drøftet, hvordan neoliberaliseringen af den kollektive transport har betydet social eksklusion og ulige mobilitet, ligesom det også har betydet en mere snæver målgruppe for planlægningen. Tusan-Kok (2012) skriver dertil, hvordan den øgede markedsorienterede planlægning har ledt til stigende social ulighed rent økonomisk og dermed social utryghed. I Danmark er den sociale utryghed ikke en lige så stor faktor, som det eksempelvis kan være mange andre steder, hvor der ikke eksisterer et socialt sikkerhedsnet. Dog er det i Danmark, grundet mange nedskæringer og reduktioner i sociale overførselsindkomster, blevet mere socialt utrykt og mere ulige.

Grunden til, at det sociale er særligt udsat i den neoliberale virkelighed er, at vækst prioriteres højere end velfærd – og alt andet for den sags skyld, hvilket, ifølge Peck & Tickell (2002), skyldes at sikringen af den sociale velfærd som mål med planlægningen anses som værende antagonistisk til sikringen af økonomisk vækst, idet de sociale planlægningsmål ikke er konkurrencedygtige:

"Neoliberalism promotes and normalizes a "growth-first" approach to urban development, reconstituting social-welfarist arrangements as anticompetitive costs and rendering issues of redistribution and social investment as antagonistic to the overriding objectives of economic development. Social-welfarist concerns can only be addressed after growth, jobs, and investment have been secured, and even then in no more than a truncated and productivist fashion." (ibid., s. 394)

Vækst kommer således før velfærd, og velfærd kan derfor kun blive adresseret i planlægningen efter alle vækstindikatorerne (se citat) er sikret, og selv da, skriver Peck & Tickell (2002), adresseres dette kun i en meget begrænset form.

Utilfredsheden med neoliberalismens 'growth-first'-princip har betydet, at man har bragt tidligere fremtrædende begreber fra 1960'erne ind i diskussionen vedrørende neoliberaliseringens konsekvenser for det sociale. Her er tale om 'gentrificering' og 'retten til byen'.

2.4.1 Gentrificering

Gentrificering er ifølge den danske ordbog en *"ændring af et byområdes sociale status, der følger af at billige boliger og beboere med beskeden indkomst gradvis erstattes af dyrere boliger og mere velhavende beboere."* (Den Danske Ordbog, i.d.) Gentrificering kan derfor siges at være en form for byfornyelse – eller måske nærmere bagsiden af byfornyelse – blot at denne ikke altid opstår på kommunalt initiativ, selvom lektor Anders Lund Hansen mener, at gentrificering i dag *"[...] er gået hen og blevet et strategisk værktøj."* (Hermann, 2011) Han fortsætter med at fortælle, hvordan kommunerne gerne vil *"[...] have en økonomisk bæredygtig befolkning, der kan lægge en masse penge i kommunekassen, og i øvrigt kreative arbejdere, som kan gøre byen til en vidensstærk, kreativ storby i konkurrence med andre byer."* (Hermann, 2011) Her henvises direkte til den kreative klasse (se figur 2.1) og til, hvordan gentrificering kan være et strategisk værktøj til at tiltrække dette segment.

Begrebet gentrificeringsproces opstod i midten af 1960'erne, hvor en engelsk sociolog, Ruth Glass, første gang brugte begrebet i forbindelse med de 'gentrificeringsprocesser', der fandt sted i London på daværende tidspunkt. (Glass, 1964) Gentrificeringsprocesser indebærer, ifølge Lund Hansen, *"[...] en kulturel genfødsel af storbykvarterer, samtidig med, at den fattige befolkning fordrives [...]"*, hvilket, ifølge ham, ikke er et ukendt fænomen herhjemme. I Danmark er det primært København, der har været "ramt" af gentrificeringsprocesser, mens de øvrige større byer kun har oplevet dette i relativt mindre grad. I København kan gentrificeringen af brokvartererne blandt andet nævnes som nogle af de helt klare eksempler. Her har lejlighedssammenlægninger og gennemrenoveringer gjort huslejerne så dyre, at størstedelen af de oprindelige beboere ikke længere er en del af kvartererne. De er blevet ekskluderet. Hermed opstår altså en segregeret by, hvor kun den rigere del af middelklassen og opefter har råd til at bo i de centrale byområder.

Konsekvenserne af gentrificeringsprocesser er således ekskludering og segregering, hvilket ved letbaneetablering ligeså kan forventes at ske, da kommunerne, jf. afsnit 2.3, benytter letbanen som et strategisk værktøj til byudvikling og byfornyelse.

2.4.2 Retten til byen

Termen 'retten til byen' opstod også i 1960'erne, hvor den for første gang blev brugt af den franske filosof Henri Lefebvre. (Lefebvre, 1996) Sidenhen er den navnlig blevet videreudviklet af den britiske geograf David Harvey. (Harvey, 2008) Retten til byen går, som udtrykket i sig selv indikerer, på ejerskabet til byen. Der kan i den forbindelse være tale om retten til en bolig, retten til at opholde sig i et bestemt byrum eller retten til diverse services udbudt i byen. I denne case er der særlig fokus på retten til bolig og til services. Retten til byen omhandler grundlæggende en social retfærdig by. Det vil for eksempel sige en by, der ikke udelukkende følger 'growth-first'-princippet og dermed prioriterer økonomiske interesser højere end social lighed, inkludering og mangfoldighed.

Retten til byen kan derfor være afledt af gentrificeringsprocesser, hvorunder vækstagendaen har betydet, at svagere befolkningsgrupper ekskluderes fra bestemte byområder. Det er også i relation til 'retten til byen', at man har diskuteret 'gated communities' og 'not in my backyard'-problematikker. Retten til byen vedrører i dag, udover gentrificering, planlægningen for den kreative klasse. Ved at planlægge for dette begrænsede segment (at planlægge for de få) udelukkes andre, hvormed det indirekte tilkendes, at nogle har mere ret til byen end andre.

Retten til byen er et betydningsfuldt element at overveje i forbindelse med letbaneetablering, idet folk jf. afsnit 2.3.4 risikerer at blive ekskluderet fra byområder grundet for dyre boliger og kan derigennem miste adgangen til kollektiv transport.

For at opsummere har neoliberaliseringen af planlægning med sit 'growth-first'-princip været kritiseret for sine sociale konsekvenser i byerne. Dette er ekspliceret ud fra udtryk som 'gentrificering' og 'retten til byen', der forklarer, hvordan neoliberalismens dagsorden om vækst har ført til ekskludering og segregering af de svagere (og ofte oprindelige) beboere i byområder. Dette har været med til at tydeliggøre, hvordan letbaneetablering ligeså kan risikere at have samme konsekvenser, da disse ofte benyttes som et strategisk byudviklingsværktøj, hvorunder byfornyelse (også kendt som gentrificering) ofte pågår. Derfor er det vigtigt at have øje for den sociale bæredygtighed i højere grad end hidtil, hvis man ønsker socialt inkluderende, retfærdige og lige byer, hvor mangfoldighed og 'plads til alle' er prioriteret aktivt i praksis – eller sagt på en anden måde: hvis man ønsker socialt bæredygtige byer.

2.5 Social bæredygtighed – en forudsætning for vækst

Neoliberalismens forståelse af, at vækst kommer før velfærd, bliver af nye undersøgelser fra blandt andet OECD⁵ problematiseret, da det viser sig, at dette ikke kun er et problem set ud fra en social synsvinkel, men rent faktisk også ud fra et økonomisk perspektiv.

Indenfor den liberale og neoliberale ideologi hersker der en generel opfattelse af, at ulighed er nødvendigt i et samfund, hvis der skal skabes økonomisk vækst, hvor logikken hedder sig, at øget ulighed højner incitamentet for, at den enkelte vil yde en ekstra indsats. Yderligere hedder det sig også, at når de rige bliver rigere, så 'drypper' velstanden nedad i samfundet og kommer alle til gavn – via den såkaldte trickle-down-effekt. Imidlertid er det amerikanske kreditvurderingsbureau S&P (Standard & Poor's) nået frem til konklusionen om, at en stigende ulighed er en umiddelbar hæmning for økonomisk vækst. (S&P: J. Maguire, 2014) Samme konklusion er OECD nået frem til. De konkluderer, at den tiltagende forskel mellem Vestens rige og fattige hæmmer den økonomiske vækst og endda er direkte skadelig herfor. (OECD, 2014)

I de fleste af OECD-landene, inklusive Danmark, er uligheden netop vokset markant siden 1985, hvilket gør bekæmpelsen af ulighed meget aktuelt. Det er klart, at uligheden er mest markant i USA, der ifølge OECD er det tydeligste eksempel på problematikken mellem social ulighed og vækst, men også i Danmark bør der rettes en øget opmærksomhed herpå, da uligheden, som sagt, også er steget her i landet.

Den måde, byerne planlægges på, og rationalerne bag spiller en vigtig rolle, hvis social ulighed skal modvirkes for derigennem at opnå det fulde vækstpotentiale.

Den fremtidige byplanlægning bør altså i højere grad lægge vægt på at være inkluderende og skabe øget lighed via den konkrete planlægning. Derfor bør den sociale dimension af bæredygtighed vægtes tungere end hidtil, hvis man ønsker at opretholde en mere langsigtet vækst og få det fulde udbytte af de indsatser, der foretages med henblik på at skabe vækst. Uligheden skal håndteres, idet "*Tackling inequality can make our societies fairer and our economies stronger*" (OECD, 2014), hvilket burde være i alles fælles interesse at opnå – om ikke andet, så i hvert fald det sidste.

2.5.1 Social bæredygtig udvikling

Dette afsnit vil kort diskutere, hvordan social bæredygtighed skal forstås i forhold til indeværende speciale, og hvad social bæredygtig udvikling egentlig går ud på.

Social bæredygtighed udgør en af i alt tre dimensioner, som tilsammen er en forudsætning for et bæredygtigt samfund. De andre er miljømæssig bæredygtighed og økonomisk bæredygtighed. Denne måde at se bæredygtighed på kaldes en holistisk eller bred bæredygtigheds forståelse. Bæredygtig udvikling er i denne sammenhæng "[...] *development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.*" (WCED, 1987)

I forhold til byplanlægning "[...] handler social bæredygtighed om at sikre inklusion og diversitet, boligtilbud til alle, samt skabe trygge omgivelser." (DAC, 2014) Det er således vigtigt at være opmærksom på, at de fysiske omgivelser har stor betydning for det sociale liv, der leves og ikke mindst *kan* leves. Derfor er det som planlægger væsentligt at erkende, at planlægning basalt set ændrer de fysiske omgivelser og dermed også det sociale liv, hvorfor planlæggere spiller en stor rolle i forhold til at influere det sociale liv. Tait & Jensen (2007) forklarer dette således:

"The ideas of planners have significant impacts on the form and process by which urban areas change. Their concepts and models for urban development and management often play an important role in how city dwellers' lives are shaped." (s. 107)

De koncepter og idéer, der arbejdes ud fra i planlægningen, har en anselig betydning for den sociale bæredygtighed – hvorfor neoliberaliseringen af planlægningen, der jo i høj grad har ændret måden, der planlægges på, helt naturligt vil påvirke de sociale forhold i byen. I sammenhæng hertil har Rudd (2010), ud fra omfattende undersøgelser, identificeret de sociale forhold, som konstituerer og ikke mindst karakteriserer byområder – og dermed hele byen – som følgende:

- Beboersammensætning
- Boligforhold
- Offentlige byrum
- Byfunktioner
- Opfattelsen af kvarteret (dvs. identitet, omdømme og attraktivitet).

Derudover siger hun, at socialt bæredygtige byer udvikler sig, jf. ovenstående forhold, positivt for – og ikke mindst *med* – de mennesker, som bor der. (Ruud, 2010)

I indeværende speciale vil jeg, som fortalt, hovedsagelig fokusere på de faktorer, der kredser om boligforhold, da disse kan hjælpe med til at undersøge de sociale inklusionsmekanismer og derigennem den sociale lighed (jf. argumentet om vækst på forrige side). (DAC, 2014) Dette kan blandt andet indebære at kigge på:

- prisniveau,
- beboersammensætning,
- boligtyper,
- adgang til kollektiv transport i de givne boligområder og
- image (internt som eksternt)

Disse kan fortælle meget om byområdets mangfoldighed eller diversitet, som det også kaldes. Ligeså fortæller disse noget om social lighed og social retfærdighed samt om forholdet mellem social inklusion og eksklusion. Boligforhold er derfor samlet set meget karakteristisk for en by og et byområdes generelle sociale bæredygtighed, hvilket er begrundelsen for at dette er valgt som udgangspunkt for at undersøge den sociale bæredygtighed i dette projekt. Jeg vil ud fra de ovenstående faktorer benytte prisniveau som omdrejningspunkt, da dette er med til at afspejle de øvrige faktorer.

2.6 Opsummering

I dette kapitel er der blevet redegjort for neoliberaliseringen af planlægningen – både i en normativ forstand og ud fra en dansk kontekst. I denne sammenhæng er det blevet belyst, hvordan der er sket et markant skifte i den måde, som planlægningen opfattes på, og dermed også hvordan denne udføres. Dette indebærer et skifte fra en velfærdsorienteret planlægningstilgang over i en tilgang med vækst som uomtvistelig målsætning og på samme tid en langt mere strategisk planlægningsform. Planlægningens rolle er således ikke længere at regulere vækst, men i stedet at fremme denne via en række forskellige vækststrategier. I Danmark har dette rent lovmæssigt betydet, at ligelig udvikling er blevet til hensigtsmæssig udvikling. Neoliberaliseringen af

planlægning er altså i Danmark blevet institutionaliseret gennem planloven. Planlægningsrationalet drejer sig nu hovedsagelig om økonomisk vækst, urban konkurrence samt en ny rumlig logik omhandlende byer som byregioner, hvor de store byer anses som vækstmotorer for hele regioner.

Neoliberaliseringen af planlægning har som noget forholdsvis nyt også betydet en ændring i rationalet for den kollektive transport i byerne, hvilket er sket med introduktionen af letbaner. Letbaner anses i dag for værende strategiske byudviklingsværktøjer og dermed også en form for vækststrategiske tiltag. Yderligere forbindes letbaner med øget tilgængelighed, at skabe et image udadtil i den urbane konkurrence samt at mindske bilernes tilstedeværelse i byen for derved at reducere CO₂-udledningen og facilitere en bæredygtig by. Kollektiv transport handler således heller ikke om velfærd og sociale forhold længere. I stedet har denne til formål at skabe økonomisk vækst via byudvikling, en øget konkurrenceevne og ikke mindst et image som bæredygtig og moderne storby.

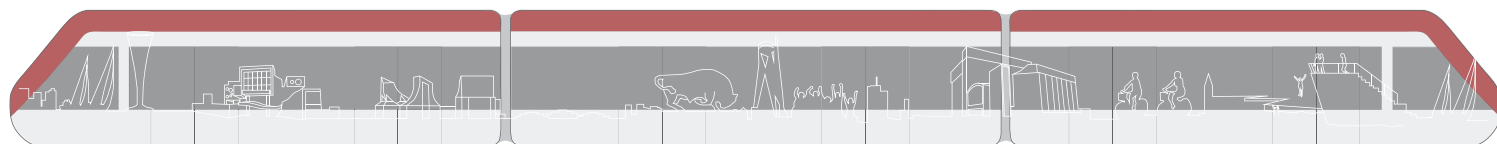
I kapitlet er der endog blevet peget på, at der kan være konsekvenser ved neoliberaliseringen af den kollektive transport – ligesom der er med den generelle neoliberalisering. Disse konsekvenser er primært af en social karakter, hvilket netop også fremgår som et af neoliberaliseringens helt store kritikpunkter. Letbaneetablering kan således potentielt have konsekvenser for den sociale bæredygtighed, hvilket kommer af, at rationalet bag har ændret sig så betydeligt. Rationalerne bag linker alle til den neoliberale retorik, dvs. til neoliberale (hegemoniske) diskurser, hvilket betyder, at der ikke sættes spørgsmålstegn herved grundet neoliberaliseringens afpolitiseringstaktik. Helt centralt indenfor afpolitiseringen er 'growth-first'-princippet, hvilket i al enkelthed betyder vækst før velfærd (og alt andet for den sags skyld).

For at vende tilbage til kritikken af neoliberaliseringen af planlægning med sit 'growth-first'-princip har denne blandt andet berørt udtryk som 'gentrificering' og 'retten til byen', der forklarer, hvordan neoliberalismens dagsorden om vækst har ført til ekskludering og segregering af de svagere (og ofte oprindelige) beboere i forskellige byområder. Dette har været med til at tydeliggøre, hvordan letbaneetablering potentielt kan risikere ligeledes at få sociale omkostninger. Derfor er det vigtigt at have øje for den sociale bæredygtighed i højere grad end hidtil, hvis man ønsker socialt inkluderende, retfærdige og lige byer, hvor mangfoldighed og 'plads til alle' er prioriteret aktivt – eller sagt på en anden måde: hvis man ønsker socialt bæredygtige byer. Socialt bæredygtige byer betyder netop at byerne udvikler sig positivt for – og ikke mindst *med* – de mennesker, som bor der, hvilket ifølge nye studier er vigtigt – selv for væksten. Her har nye studier netop påvist, at øget ulighed hæmmer væksten, hvilket er et godt incitament for at planlægge mere for social lighed, hvilket kan gøres ved at sikre den sociale bæredygtighed.

Dette speciale vil bidrage til den allerede eksisterende viden i forhold til de kommende danske letbaneprojekter, idet der endnu ikke er lavet danske studier af letbaners sociale slagside eller mangel på samme, hvorfor dette speciale vil åbne op for, hvorvidt dette er et område, der fortjener at blive debatteret og problematiseret yderligere.

Metodologi/

3





3 Metodologi

Dette kapitel har to hovedformål. Det ene er at positionere projektet rent videnskabsteoretisk, mens det andet er at redegøre for og ikke mindst reflektere over researchdesignet samt de datakilder, der er anvendt, og den empiri, der herigennem er indsamlet. Den videnskabsteoretiske position er essentiel at fremlægge for læseren, da de idealer, der arbejdes ud fra, har indflydelse på de følgende analyser og for hele resultatet. Ligeså er det hensigten, at præsentationen af de anvendte metoder skal give læseren mulighed for at forholde sig til de konklusioner, der drages i sidste ende.

Kapitlet indledes med de videnskabsteoretiske overvejelser, hvorefter det pågældende researchdesign præsenteres efterfulgt af de empiriske metoder og slutteligt en overordnet refleksion.

3.1 Videnskabsteoretiske overvejelser

De videnskabsteoretiske overvejelser bag udarbejdelsen af indeværende projekt er vigtige at diskutere ud fra en betragtning om, at mit syn på viden og verden afspejler sig i den måde, jeg har valgt at tilgå den opstillede problemformulering rent metodisk såvel som teoretisk. Derfor er afklaringen herom en nødvendig forudsætning for, at læseren kan opnå den fulde forståelse for de valg, der er truffet undervejs. Lige såvel som det er nødvendigt for, at jeg selv er bedre i stand til kritisk at reflektere over eget arbejde og over de konklusioner, der udledes heraf.

3.1.1 Socialkonstruktivismen som videnskabsteoretisk ståsted

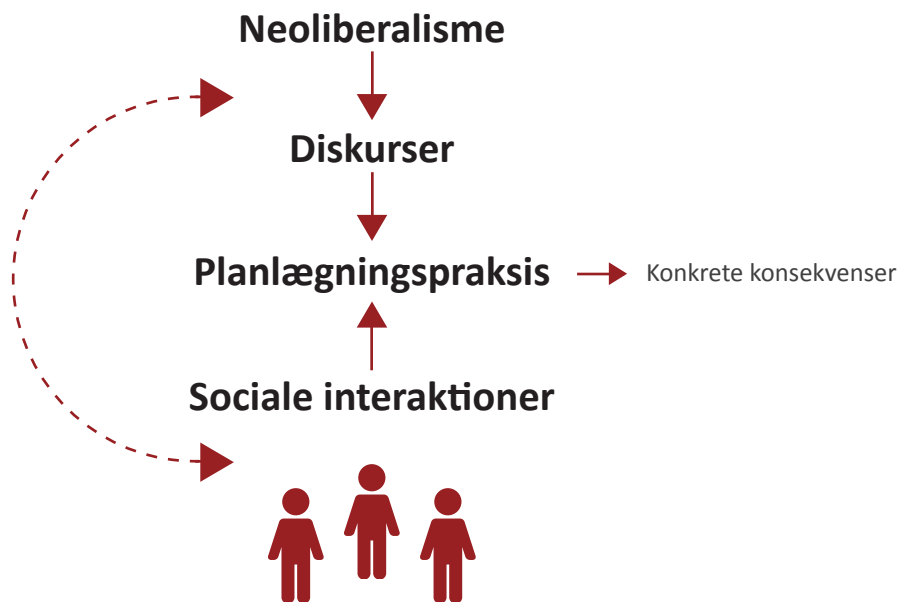
Indledningsvist i dette projekt har jeg introduceret nogle tanker og overvejelser, som indikerer at specialet, rent videnskabsteoretisk, er positioneret indenfor socialkonstruktivismen.

Socialkonstruktivismen kan, kort fortalt, siges at være baseret på princippet om, at al menneskelig erkendelse opstår gennem social interaktion, og er dermed socialt konstrueret. Vores måde at forstå verden på både skabes og opretholdes således via sociale processer. Viden bliver dermed også skabt i den daglige sociale interaktion mellem mennesker. Her opbygges der forskellige fælles accepterede sandheder om verden, og hvordan denne skal forstås, ligesom der kæmpes om, hvad der skal erkendes som sandt og falsk. Der findes altså ingen endegyldige sandheder, da sandhed er noget der "forhandles" om gennem de sociale processer, hvilket vil sige, at de sandheder, der erkendes som "sande" nu, altid vil være til forhandling. (Burr, 1995; Rasborg, 2004; Hansen & Simonsen, 2004)

"Disse 'forhandlede' sandheder kan tage mange former, og man kan derfor forestille sig mange 'sociale konstruktioner' af verden. Hver af disse konstruktioner eller verdensbilleder vil anbefale nogle former for handling og gøre andre utænkelige. Forskellige sociale verdensbilleder bærer således forskellige sociale handlingsmønstre med sig, og den sociale konstruktion af viden og sandhed får dermed konkrete sociale og materielle konsekvenser." (Hansen & Simonsen, 2004, s. 136)

Citatet beskriver, at de forhandlede – og dermed fælles accepterede – sandheder om verden har betydning for, hvordan vi forstår denne, som videre vil være afgørende for vores handlinger og dermed have konkrete konsekvenser af social og materiel karakter. De fælles accepterede sandheder kan betragtes som en slags diskurser, der "[...] refererer til sæt af betydninger, metaforer, repræsentationer, forestillinger, udsagn mm., der sammen producerer en bestemt version af virkeligheden." (Hansen & Simonsen, 2004, s. 135) Diskurserne bestemmer, hvilke udsagn der i praksis kan fremføres, hvordan disses indbyrdes orden er, og hvilken sandhedsværdi de enkelte rummer. (Hansen & Simonsen, 2004)

Oversat til dette projekt betyder det, at neoliberalismen udgøres af en række sandheder eller diskurser, der via sociale interaktioner påvirker planlægningspraksissen, hvilket får konkrete konsekvenser (se figur 3.1).



Figur 3.1: Den socialkonstruktivistiske tilgang i forhold til planlægningspraksis

Figuren er yderst forenklet og er lavet som en måde at forsimple forståelsen af den ellers forholdsvis abstrakte socialkonstruktivistiske tilgang.

På figuren ses at de sociale interaktioner op de neoliberale diskurser påvirker hinanden (symboliseret med en dobbeltrettet pil). Dette er et udtryk for, hvordan vi i vores daglige interaktion med hinanden trækker på en række diskurser, dvs. vi bruger dem i vores daglige interaktion med hinanden. På denne måde er vi med til at reproducere diskurserne, hvilket fører til, at den erkendte verden/virkelighed – neoliberalismen – forstærkes yderligere.

Måden, vi bruger sproget på, er helt central indenfor socialkonstruktivismen, da sproget er et interaktionsmiddel. (Burr, 1995; Rasborg, 2004) Sproget udgør derfor et vigtigt element i konstruktionen af viden og i forståelsen af verden. Sprogbrug betragtes indenfor socialkonstruktivismen som en "[...] form for social handling, hvor det at **sig** noget er ensbetydende med, at **gøre** noget (fx at give et løfte, at stille et spørgsmål osv.), hvorved sproget bliver konstituerende for virkeligheden." (Rasborg, 2004, s. 351, originale markeringer)

Metodologisk er socialkonstruktivisme derfor ofte kædet sammen med diskursanalyse grundet betydningen af sproget. Mit fokus heri er dog ikke at identificere diskurser, men i stedet rationaler, der ligeledes bruger sproget som analysefelt (se afsnit 3.3).

3.2 Casestudie og researchdesign

Da typen af casestudie har stor betydning for researchdesignet, vil jeg først uddybe mit valg af casestudie for derefter at skildre og forklare, hvordan researchdesignet ser ud.

3.2.1 Casestudie

Yin (2009) og Flyvbjerg (2006) foreslår brugen af casestudie, når den undersøgte problemstilling fokuserer på nutidige begivenheder, og når problemformuleringen samtidig adresserer et hvordan- eller hvorfor-spørgsmål. Forudsætninger, der begge gør sig gældende for indeværende projekt (jf. kapitel 1).

Den valgte case har karakter af at være en kritisk case, hvilket ifølge Flyvbjerg (2006) defineres som en case, som har strategisk betydning i forhold til et generelt problem, hvor det strategiske ligger i, at 'Hvis det sker her, kan det ske alle steder'. (Flyvbjerg, 1991a, s. 149; 2006, s. 14) Dvs. at idet de øvrige danske letbaneprojekter antageligt har ligheder med Aalborg letbaneprojekt i forhold til ratioanler, kan det ændrede rationale bag den kollektive transport også have sociale konsekvenser der. Der er i den forbindelse lagt tryk på ordet 'kan', da den sociale, historiske og kulturelle kontekst jf. socialkonstruktivismen har en afgørende betydning for effekterne af

letbaneimplementeringen. Det betyder, at selvom jeg sagtens kunne udføre samme analyse på et hvilket som helst andet dansk letbaneprojekt, er det meget usikkert, om resultatet ville blive det samme – men muligheden herfor er til stede.

Den kritiske case kan benyttes i forbindelse med at udfordre eksisterende idéer eller teorier (Flyvbjerg, 1991a), hvilket i specialet her gør sig gældende, fordi letbaneetableringens angiveligt positive effekter problematiseres for at gøre op med den commonsense der eksisterer herom.

Anvendelsen af casestudiet tillader en bred vifte af analysemetoder og dermed empiriske data – kvantitative som kvalitative, hvilket bidrager til en dybtgående forståelse af den undersøgte problemstilling. (Yin, 2009) Og netop dette er et af casestudiets helt store fordele, da det bidrager til, at komplekse processer og fænomener kan undersøges ud fra samme researchdesign.

Da casevalget her er udsprunget af en undren over, hvordan Aalborg letbaneprojekt er blevet promoveret og arbejdet med internt i kommunen (jf. kapitel 1), har jeg ikke overvejet andre mulige cases. Dog var jeg initierende nødt til at fastslå om Aalborg letbaneprojekt var langt nok i processen til, at jeg ville kunne udlede noget om dets potentielle effekter, hvilket i henhold til figur 3.3 kan ske, når visionen for projektet ligger fast. Da denne er fastlagt for Aalborg letbaneprojekt, har jeg altså kunnet vælge denne som case.

En generel kritik af det kvalitative casestudie er, at da man ikke kan generalisere ud fra et enkelt casestudie, kan dette ikke bidrage til at udvikle den eksisterende viden. (Flyvbjerg, 2006) Dette har Flyvbjerg (2006) endvidere gjort op med i sin artikel "Five misunderstandings about Case-study research", hvori han siger, at:

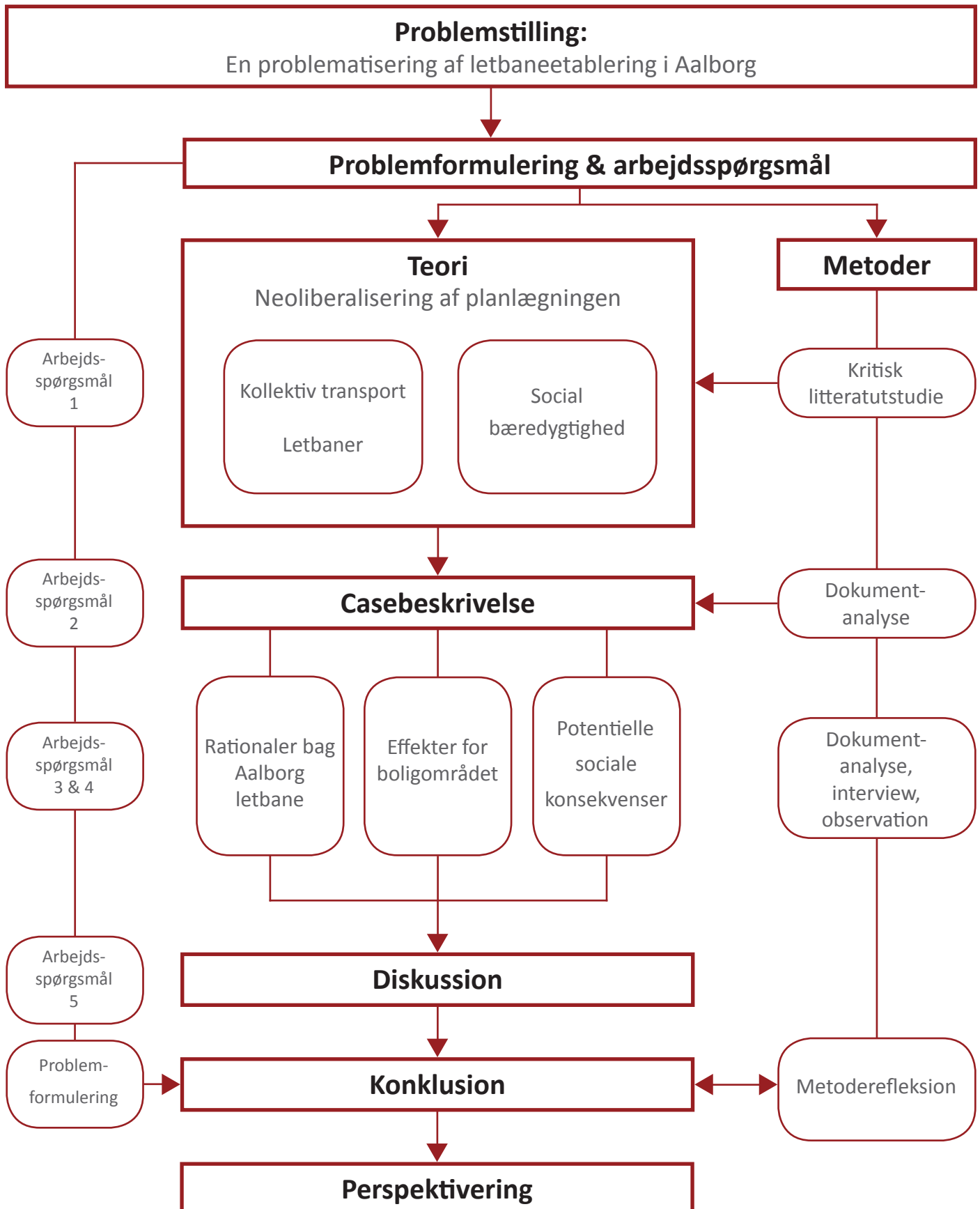
"One can often generalize on the basis of a single case, and the case study may be central to scientific development via generalization as supplement or alternative to other methods. But formal generalization is overvalued as a source of scientific development, whereas 'the force of example' is underestimated." (s. 12)

Med det siger han, at bare fordi der rent formelt set ikke kan generaliseres ud fra en enkelt case, kan caseeksemplet bidrage til 'den kollektive akkumulering af viden indenfor et givent felt'. (ibid., s. 10) Det er ofte sådan videnskabelig innovation starter.

Så til trods for, at dette er et enkelt casestudie, kan den viden, som opnås heri, altså bruges til at udlede, hvad kommunen bør overveje i forbindelse med at mindske de potentielle sociale konsekvenser af letbaneprojekter.

3.2.2 Researchdesign

Researchdesignet er med til at give en forståelse af, hvordan undersøgelsen er udført, dvs. hvordan processen er foregået. Et researchdesign kan både beskrives og illustreres. For overblikket skyld har valgt at illustrere det i figur 3.2.



Researchdesignet viser, hvordan jeg ud fra min problemstilling har opstillet en problemformulering med tilhørende arbejdsspørgsmål, hvis formål har været at guide undersøgelsen. Den teoretiske ramme og de konkrete metoder er valgt på baggrund af problemformuleringen, der lyder: *Hvilken betydning kan hovedrationalerne bag Aalborg letbaneprojekt potentielt få for den sociale bæredygtighed i Aalborg kommune, og hvordan kan viden herom bruges i den videre planlægning vedrørende Aalborg letbaneprojekt?*

Den undersøgte case er Aalborg letbaneprojekt, der problematiseres i forhold til dennes eventuelle sociale konsekvenser. Dette gøres ud fra M. Olesens (2014a) forskningsresultater, der siger, at hovedrationalerne bag et givent letbaneprojekt har betydning for den opnåede effekt, og dermed også for de potentielle konsekvenser. Derfor omhandler caseanalysen: hovedrationalerne bag Aalborg letbaneprojekt, de afledte effekter heraf, og disses betydning for de potentielle sociale konsekvenser. En generel sammenhæng mellem disse aspekter illustreres i figur 3.3:



Figur 3.3: Analysemodel

Først analyseres hovedrationalerne for letbanen, hvorefter disses effekter for boligernes prisniveau analyseres for derefter at blive diskuteret i forhold til de potentielle konsekvenser effekterne kan have for den sociale bæredygtighed. I den opsamlende diskussion i kapitel 7 diskuteres det, hvordan den opnåede viden kan bruges fremadrettet i planlægningen vedrørende Aalborg letbaneprojekt – og givetvis også i forbindelse med de øvrige danske letbaneprojekter.

Specialets resultater samles i konklusionen, hvorefter denne bruges som genstand for en refleksion.

Opsummeret er min problemformulering altså grundlag for udførelsen af et enkelt casestudie, primært styret af et top-down-researchdesign indikerende en deduktiv tilgang. Dog er det i nogen grad et samspil mellem en deduktiv og induktiv tilgang, fordi problemstillingen til dels udspringer af en undren, der er opstået i forbindelse med observationer og erfaringer gjort under mit praktikophold og studiejob hos Plan & Udvikling i Aalborg Kommune (se bilag b). Den konkrete problemstilling og problemformulering har været styrende for arbejdsspørgsmålene og de udvalgte metoder. Denne tilgang stemmer overens med, hvad Flyvbjerg (2006) kalder god forskning:

“Good social science is problem-driven and not methodology-driven, in the sense that it employs those methods which for a given problematic best help answer the research questions at hand.”
(s. 26-27)

Han beskriver altså, hvordan god forskning er drevet af en problemorienteret tilgang, hvorefter de bedste metoder til at besvare denne udvælges.

3.3 Rationaler

I forbindelse med besvarelsen af arbejdsspørgsmål 2 (se afsnit 3.4 eller kapitel 1) vil jeg undersøge og identificere hovedrationalerne bag Aalborg letbaneprojekt, dvs. de rationaler, der har drevet eller styret projektet.

Rationaler kan siges at henvise til en række underliggende motiver bag handlinger, beslutninger, udtalelser, agendaer mv. (Sørensen & Torfing, 2005) Udtalelser, beslutninger og agendaer er givetvis også handlinger jf. socialkonstruktivismen. Rationaler kan, ifølge Flyvbjerg (1991a), kun identificeres og forstås gennem 'det konkrete', hvilket forudsætter udførelsen af et konkret casestudie. Denne forudsætning er, jf. ovenstående afsnit, opfyldt.

3.3.1 Formelle og reelle rationaler

Når ordet 'rationale' eller 'rationalitet' nævnes, vil de fleste mennesker tænke på det i forbindelse med at træffe den mest rationelle beslutning i en given situation eller det at agere rationelt. Rationaler behøver endvidere ikke være rationelle.

Flyvbjerg (1991a) opererer med to former for rationaler: formelle og reelle. Formelle rationaler er dem, der udadtil er legitime, hvorfor de italesættes direkte, hvilket gør dem relativt lette at finde frem til. De reelle rationaler ytres dog ikke altid direkte, da disse af omverdenen betragtes som illegitime, hvorved de kan være sværere at identificere. Relationen mellem de formelle og reelle rationaler kan forklares ud fra et 'frontstage-backstage'-forhold. (Flyvbjerg, 1991a)

Kun det, der sker foran på selve scenen, bør ses og høres af publikum, mens det, som foregår bag scenen, hverken skal være synligt eller muligt at høre. Forholdet mellem de to symboliserer i denne sammenhæng således, at der bag de formelle rationaler, som udadtil italesættes, kan ligge andre mere skjulte og illegitime rationaler og gemme sig i kulissen – de reelle rationaler.

Pointen med at italesætte rationaler udadtil er at overbevise 'publikum' om, at det omtalte er sandt – og tilmed den eneste sandhed. Derfor kan de reelle rationaler ikke benyttes her, da de af omverdenen ikke betragtes som legitime motiver i henhold til den fælles erkendte virkelighed (jf. socialkonstruktivismen).

3.3.2 Rationaler, diskurser og magt

Den erkendte virkelighed udgøres, som sagt, af en række "forhandlede" diskurser, som socialt er accepterede (eller er blevet det gennem sociale forhandlingsprocesser). Rationaler kan derved få karakter af at være rationelle eller "sande" ved at trække på dominerende diskurser. I praksis sker der det, at italesættelserne af rationalerne, gennem brugen af specifikke udtryk eller ord, linker til en bestemt dominerende diskurs. En bevidst strategi fra en given aktørs side kan derfor netop være at rationalisere reelle rationaler ved brug af en eller flere diskurser. Dette fordi rationaler, der er knyttet til en dominerende diskurs, 'går lettere igennem', hvilket vil sige, at de ikke drages i tvivl (jf. afpolitisering, kapitel 2).

Ligeså kan det faktisk også vise sig, at rationaler, der trækker på diskurser er stærkere eller mere kraftfulde end andre (også legitime rationaler), hvorved de vejer tungere i en given situation eller beslutningsproces. Dette indikerer altså, at de dominerende diskurser udgør en form for magt, der dikterer, hvad der er væsentligt og uvæsentligt, og – sammen med den erkendte virkelighed – hvad der er sandt og usandt.

Flyvbjerg (1991a) hævder i den forbindelse, at det er magten, der definerer rationalerne, hvor magten enten kan være magtfulde aktører eller, som forklaret, nogle strukturer i form af diskurser. Bemærk dog, at magten også er med til at definere de dominerende diskurser (og afvise andre) ved at reproducere bestemte diskurser (og ikke andre) gennem politikker, regler mv. Dvs. ved at institutionalisere dem. På denne måde er magten også med til at definere virkeligheden. I og med at det er magten, der er med til at definere en række diskurser, betyder det også, at der givetvis bag enhver diskurs ligger et rationale for, hvorfor netop denne diskurs er blevet institutionaliseret. Diskurser og rationaler er altså en forudsætning for hinanden, da de påvirker hinanden gensidigt. Imidlertid er dette ikke en væsentlig diskussion at forfølge yderligere i forbindelse med indeværende speciale, da jeg heri ikke vil se på, hvilke rationaler der ligger bag de dominerende diskurser. Så tilbage til magt- og rationalitetsforholdet.

Nedenfor er fire af Flyvbjergs i alt ti udsagn om magt og rationalitet gengivet:

Udsagn 1: Magt definerer virkeligheden (og dermed også rationalerne).

Udsagn 2: Rationaler er kontekst-afhængige (konteksten er ofte magt, f.eks. diskurser).

Udsagn 3: Rationalisering præsenteret som rationalitet er en magtstrategi.

Udsagn 4: Jo mere magt, des mindre saglighed (rationalitet).

(formuleret i egne ord ud fra Flyvbjerg, 1991a)

De øvrige seks udsagn kan findes i bilag A. Disse er ikke medtaget, da de åbner op for forhold, der ikke vil blive betragtet i forbindelse med udførelsen af indeværende undersøgelse.

At magt definerer virkeligheden, og hvordan legitime rationaler ofte trækker på diskurser (som kontekst) er ovenfor forklaret. Ligeså er rationalisering som magtstrategi, selvom det ikke blev specificeret, at rationalisering er en form for magtudøvelse. Udsagn fire om, at jo mere magt, des mindre saglighed er sådan set også gennemgået, selvom det måske ikke har været helt tydeligt. Det understøttes af den påstand, at nogle rationaler er mere kraftfulde end andre, hvis de eksempelvis trækker på en dominerende diskurs, ligesom de kræver mindre forklaring (saglighed), da der ikke stilles spørgsmål hertil.

Et spørgsmål, der dog *skal* stilles og ikke mindst besvares er, hvordan et rationale kan identificeres.

3.3.3 Identificering af rationaler

Rationaler findes via sproget, der jf. socialkonstruktivismen symboliserer handlinger. Sproget er derfor ideelt til at undersøge, hvorfor specifikke handlinger har fundet sted, dvs. hvad motivet for dem har været. Dette kan både gøres gennem skriftsprog, såsom dokumenter, planer osv., eller via talesprog, eksempelvis udtalelser indsamlet ved hjælp af interviews.

Det kan i praksis være svært at finde frem til de reelle rationaler, da aktører ofte forsøger at dække over disse ved hjælp af såkaldte rationaliseringsstrategier. Rationalisering betyder at få et illegitimt rationale til at lyde legitimt. (Flyvbjerg, 1991a) I praksis betyder dette, at reelle rationaler fremføres som formelle rationaler via rationalisering, hvilket kan siges at være en form for magtudøvelse – fordi det netop præsenteres som noget 'rationelt' til trods for, at det ikke er det. Det er en måde at forvrænge 'sandheden', jf. afsnit 3.3.1.

Jeg har heri identificeret rationaler i både skrift- og talesprog, hvor dokumentanalyse (se afsnit 3.4.2) og interview (se afsnit 3.4.3) er blevet benyttet som datakilder. De formelle rationaler er hovedsagelig blevet identificeret ud fra tekstmaterialer, mens de reelle er forsøgt gennemskuet primært ud fra de afholdte interviews, idet interviewene har kunnet bidrage med, hvad der foregik bag kulisserne (jf. afsnit 3.3.1). Yderligere har de reelle rationaler også kunnet belyses ud fra den omfattende mængde af forskellige dokumenter udgivet af forskellige aktører på forskellige tidspunkter (se liste under afsnit 3.4.2).

Måden, som fortællingerne om Aalborg letbaneprojekt er blevet italesat på, har reflekteret forskellige tankesæt eller tankemønstre, som har givet mulighed for at kategorisere disse. Idet mange af rationalerne linker direkte til nogle dominerende diskurser, vil selve kategorien ofte afspejle både rationalet og den dominerende diskurs. Dette er endvidere ikke ensbetydende med, at jeg også analyserer diskurser, men blot at jeg ud fra den teoretiske ramme er klar over, hvilke dominerende diskurser, der er styrende indenfor neoliberalismen og den neoliberale planlægning.

I forbindelse med kategoriseringerne er det vigtigt at være opmærksom på, at disse repræsenterer min forståelse heraf, hvilket gør kategoriseringen subjektiv. Dette betyder, at hvis det havde været en hvilken som helst anden person, der havde analyseret rationaler ud fra samme empiriske grundlag, ville vedkommende ikke nødvendigvis komme frem til de samme kategorier og dermed resultater. Dette betragtes endvidere ikke som et problem i forhold til de endelige resultater, da dette er et kritisk casestudie med det formål at skabe opmærksomhed om det undersøgte snarere end at generalisere.

Det er endvidere vigtigt at bevare en stor grad af gennemsigtighed i forbindelse med identificeringen af rationaler. Dette gøres rent praktisk ved at underbygge alle identificerede rationaler med citater fra dokumenter og interviews, sådan at læseren kan se, hvordan jeg har fundet frem til det pågældende rationale.

3.4 Empirisk dataindsamling

Projektets empiriske grundlag er indsamlet ved hjælp af forskellige praktiske metoder, hvor særligt kvalitative metoder er benyttet, idet kompleksiteten af undersøgelsen fordrer detaljer og menneskelige synspunkter.

Tabel 3.1 viser, hvilke praktiske metoder eller datakilder der er anvendt med henblik på at besvare de forskellige arbejdsspørgsmål for slutteligt at kunne besvare problemformuleringen.

Tabel 3.1: Arbejdsspørgsmål og datakilde benyttet til besvarelse.

	Arbejdsspørgsmål	Datakilder
1	Hvordan passer letbaner ind i det dominerende planlægningsparadigme, og hvordan relaterer dette sig til social bæredygtighed?	Kritisk litteraturstudie
2	Hvordan tænkes og praktiseres planlægningen i Aalborg?	Dokumentanalyse
3	Hvilke hovedrationaler ligger bag visionen for Aalborg letbaneprojekt?	Dokumentanalyse Interview Observation
4	Hvilken betydning kan hovedrationalerne bag Aalborg letbaneprojekt potentielt få for den sociale bæredygtighed i kommunen?	Dokumentanalyse Interview Observation
5	Hvordan kan viden herom bruges fremadrettet i planlægningen vedrørende Aalborg letbaneprojekt?	Interview Observation

De praktiske metoder fremhævet i den højre kolonne vil nu blive beskrevet og evalueret.

3.4.1 Kritisk litteraturstudie

Et kritisk litteraturstudie er en metode, som anvendes til at revidere tekster. Det kritiske aspekt ligger i, at der træffes et kritisk valg med hensyn til, hvilken af den eksisterende litteratur der skal bruges til at skabe den stærkest mulige teoretiske ramme for analysen. Dvs. den litteratur, der er bedst egnet i forhold til den angivne problemstilling. Metoden forudsætter altså, at man er kritisk i udvælgelsen af litteratur, da man ellers risikerer at ende ud med en større mængde litteratur, end der kan administreres. (Wallace & Wray, 2006) Kritiske litteraturstudier bruges til at styrke og udvikle:

“[...] an argument designed to convince a particular audience about what the published – and possibly also unpublished – literature (theory, research, practice or policy) indicates is and is not known about one or more questions that the reviewer has framed” (Wallace & Wray, 2006, s. 130)

Det er således vigtigt at fokusere litteraturstudiet, for på den måde kun, at revidere den litteratur, som er med til at styrke det anførte argument (og dermed den teoretiske ramme). (Wallace & Wray, 2006) I dette

tilfælde argumentet om, at neoliberaliseringen af planlægning har betydet, at den kollektive transport har ændret formål, hvilket kan få indflydelse på byens sociale bæredygtighed (besvarelsen på arbejdsspørgsmål 1).

Det kritiske litteraturstudie er heri primært blevet benyttet som metode bag teorikapitlet, hvor jeg ved hjælp af sneboldmetoden har indsamlet den anvendte litteratur. Det vil sige, at jeg har brugt referencelisten fra den litteratur, jeg allerede havde gennemgået, til at finde andre relevante kilder.

Formålet med litteraturstudiet har været at opnå en grundig indsigt i betydningen og kompleksiteten af de undersøgte temaer (neoliberaliseringen af planlægning, kollektiv transport, letbaner og social bæredygtighed) samt de teorier, der måtte kredse herom. Litteraturstudiet blev i første omgang udført i den initierende proces før analysen, men er løbende blevet justeret ved fund af litteratur eller analyseresultater, der gav en ny og brugbar vinkel på problemstillingen. Den anvendte litteratur bestod af udvalgte videnskabelige artikler, forskningsrapporter, bøger, hjemmesider og opslagsværker. Derudover har jeg benyttet materiale fra tidligere undervisning, fået tilsendt artikler af interviewpersoner og min vejleder, samt brugt opslagsværker.

3.4.2 Dokumentanalyse

Dokumentanalyse har som metode været udgangspunkt for en stor del af analysearbejdet heri, hvor dokumenter er blevet analyseret i forbindelse med at sætte den lokale kontekst samt at identificere de dominerende rationaler bag Aalborg letbaneprojekt (arbejdsspørgsmål 2 og 3).

Dokumentanalyse er netop en særdeles anvendelig metode i forbindelse med empiriske undersøgelser omhandlende en afdækning af, hvad der ligger bag en given handling, begivenhed eller dagsorden. (Lynggaard, 2010) For eksempel, hvad der ligger bag beslutningen om at etablere en letbane.

De pågældende dokumenter har hovedsagelig været projektbeskrivelser, strategier, øvrige rapporter samt forskellige informationspublikationer udgivet af Aalborg Kommune – altså officielle dokumenter. Der er både analyseret nutidige og historiske dokumenter med henblik på at kunne undersøge eventuelle skiftende rationaler, hvilket i praksis er gjort i samspil med analysen af de afholdte interviews.

Dokumentanalyse er en fordelagtig metode til netop at finde dominerende rationaler og ikke mindst identificere ændrede rationaler, da dokumentanalyser udtrykker de dominerende grundforståelser, som umiddelbart ligger bag det givne dokument på det givne tidspunkt for udarbejdelsen heraf. Det er således muligt at undersøge rationaler tilbage i tiden; modsat ved interviews, hvor respondenternes svar ofte vil være præget af efterrationaliseringer.

Centrale dokumenter til besvarelse af arbejdsspørgsmål 2:

- Handlingsplan for boligudvalget, 2010 (Bilag G)
- Norddanmarks vækstdynamo, planstrategi 2011
- Fysisk vision 2015, hovedstruktur, 2013
- Fra dispositionsplaner til digitale kommuneplaner, debatoplæg af den nuværende stadsarkitekt i Aalborg Kommune: Peder Balzar Nielsen, 2014

Centrale dokumenter til besvarelse af arbejdsspørgsmål 3:

- Trafik & Miljøplan, 1999
- Infrastrukturplanen, 2000
- Kollektiv trafikplan 2003
- Letbane i Aalborg, 2008
- Fremtiden kører på skinner, 2010
- Norddanmarks vækstdynamo, planstrategi 2011, 2012

- Fysisk vision 2015, hovedstruktur, 2013
- Fase 1 rapport vedrørende foranalyse af Aalborg letbane, 2013
- Udredningsrapport for Aalborg letbane, 20140

Centrale dokumenter til besvarelse af arbejdsspørgsmål 4:

- Slides fra møde med boligselskab, 2014 (Bilag F)
- Boligudvalgets handlingsplan

Øvrige anvendte dokumenter fremgår af litteraturlisten.

3.4.3 Interview

Jeg har heri interviewet syv personer, hvoraf en person blev interviewet to gange: første gang i forbindelse med et pilotinterview. Interviewene blev afholdt fra 11. februar til 7. maj 2015 på interviewpersonernes respektive arbejdspladser.

Udvælgelsen af interviewpersoner blev primært foretaget på baggrund af den viden, som jeg, i kraft af mit studiejob, besidder i forhold til, hvem der arbejder med hvilke projekter og strategier i kommunen, mens to blev udvalgt ud fra det initierende pilotinterview, og den sidste interviewperson på baggrund af et oplæg vedkommende havde holdt. En mere præcis beskrivelse for udvælgelse af de enkelte interviewpersoner findes i nedenstående punktopstilling over interviewpersonerne:

- *Annette Rosenørn*: arkitekt og kommunal planlægger hos Aalborg Kommune. Hun er teamleder for Team Byudvikling & mobilitet, og sidder som den eneste fra planafdelingen med i styre- og projektgruppen bag den kommende bæredygtighedsstrategi, hvorfor hun har kunnet hjælpe med at forklare tankerne bag denne samt det generelle syn på bæredygtighed i planafdelingen.

- *Hans Henrik Henriksen*: socialdemokratisk byrådsmedlem siden 2006 og nuværende rådmand for By- og Landskabsforvaltningen siden 2014. Hans Henrik blev udvalgt som interviewperson grundet hans politiske position.

- *Jens Topholm*: stadsarkivar på stadsarkivet i Aalborg Kommune siden 2008 og vicedstadsarkivar siden år 2000. Jens holdt i marts et oplæg sammen med Jesper Schultz (se nedenfor) vedrørende Aalborgs sporvognsdrømme og letbanen i dag, hvorfor han blev udvalgt som en nøgleperson i forhold til at få yderligere indblik i den historiske kontekst.

- *Jesper Schultz*: civilingeniør og kommunal planlægger. Som projektleder for udredningsarbejdet omkring Aalborg letbane samt styre- og projektgruppemedlem i letbanesekretariatet har han – og vil fortsat have – en central rolle i forhold til hele letbaneprojektet frem til indvielsen. Han er derfor udvalgt som interviewperson grundet sin dybtgående praktiske viden om projektet.

- *Kåre Schmølker*: ejendomsmægler og afdelingsleder for EDC Danebo. Han har arbejdet med boligmarkedet i Aalborg Kommune – primært i Aalborg by – siden 2006 og blev udvalgt på baggrund af et oplæg, han havde holdt i april om letbanens indvirkning på det private boligmarked.

- *Mette Olesen*: civilingeniør og nu projektleder for Aalborg letbaneprojekt i NT-regi. Mette afsluttede i 2014 sin erhvervs-ph.d. om letbaner i samarbejde med COWI og Aalborg Universitet, og blev grundet sin rolle som 'letbaneekspert' udvalgt som interviewperson.

- *Mette Tams*: sociolog og kommunal planlægger. Mette er teamkoordinator for Team Bolig og er projektleder på det almene boligprogram 2016-18. Hun er udvalgt på baggrund af sin indsigt i det almene boligmarked i Aalborg.

Syv af interviewene blevet udført som semistrukturerede interviews, mens et enkelt blev foretaget som et mailinterview.

Kvale (2007) betegner det semistrukturerede interview som havende en række temaer, der skal dækkes, såvel som nogle på forhånd forberedte spørgsmål. Semistrukturerede interviews baseres dog på dialog, og der er derfor plads til ændringer i rækkefølgen af temaer og spørgsmål samt mulighed for at stille opfølgende spørgsmål. Dette aspekt gør, at interviewerens undervejs har mulighed for at reflektere over interviewpersonens svar, hvilket blandt andet gør det muligt at gå i dybden med interessante vinkler, der bringes op af interviewpersonen. Udfordringen med denne type interviews er at holde fokus. (Kitchin & Tate, 2000; Kvale, 2007; Salling Larsen & Vejleskov, 2004)

Det enkelte interview, der blev udført via mail, havde mere rigide rammer, end tilfældet var med de semistrukturerede, da det havde karakter af et struktureret interview. Det strukturerede interview minder egentlig meget om et spørgeskema, hvor forskellen endvidere er, at interviewpersonen i det strukturerede interview får mulighed for at udtrykke sig i egne ord. (Kitchin & Tate, 2000) Den helt store ulempe ved strukturerede interviews, hvad enten det er personlige interviews eller per mail, er, at det sjældent er muligt at stille opfølgende spørgsmål. (Salling Larsen & Vejleskov, 2004) I mit konkrete tilfælde kunne jeg have fulgt op med yderligere spørgsmål, men da svarene var letforståelige og præcise, var dette ikke nødvendigt.

Formålet med at indsamle empiri via interviewene har her været, at supplere og nuancere dokumentanalyserne. Dette har været nødvendigt for at forstå tankerne bag de beslutninger og handlinger, der er truffet og udført; hvoraf handlinger også betragtes som værende udsagn og budskaber, der er nedskrevet i officielle dokumenter. Det har således været tankesættet bag, der har været fokusområde i forbindelse med hovedparten af de afholdte interviews.

De respektive interviews med Annette Rosenørn, Hans Henrik Henriksen, Jesper Schultz, Mette Olesen og Mette Tams blev optaget (se bilag C) og herefter meningskondenseret (se bilag D). Det ene interview med Jesper Schultz blev udført som et pilotinterview i den initierende fase af projektet og er ikke optaget, men i stedet findes som kortfattet notat (bilag D6). Yderligere er interviewet med Jens Topholm ikke meningskondenseret, da dette kun er blevet benyttet til at opnå en større indsigt i forhold til de historiske aspekter af sporbunden transport i Aalborg, og er således ikke blevet benyttet som reference i specialet. Derfor findes dette kun som lydfil (bilag C6). Mailinterviewet med Kåre Schmølker er vedlagt i bilagene i sin direkte form (bilag D7).

3.4.4 Observation

Observation er også blevet anvendt som en datakilde, dog i mindre omfang end de øvrige (ovenstående) datakilder. Observationer er udført i forbindelse med egen deltagelse i offentlige såvel som interne kommunale møder og debatter. Dette inkluderer en lang række interne møder i Plan & Udvikling i Aalborg Kommune, hvor jeg, i kraft af min ansættelse, har deltaget. Ligeså dækker det over min deltagelse i en række relevante borgermøder, som har været afholdt indenfor det sidste år. Jeg har i forbindelse med et stort antal af observationerne taget noter undervejs, sådan at mine erfaringer derfra ikke er blevet påvirket af eventuelle efterrationaliseringer. Med dette mener jeg i forhold den potentielle risiko, der eksisterer i forbindelse med at forvrænge (glemme) de faktiske handlinger og ikke mindst sammenhænge.

De indsamlede data fra observationerne er overvejende blevet brugt i forbindelse med emnevalget (se kapitel 1) og i relation til diskussionskapitlet. Det fremgår af kildereferencen, når der har været sætninger, citater eller emner, der stammer fra observationer, så læseren på denne måde bliver gjort opmærksom på dette. Noterne fra flere af de pågældende observationer vil optræde i bilagene.

Derudover vil jeg i forbindelse med at analysere Aalborg kommunes boligstrategi anvende observation som datakilde, da selve boligstrategien ikke er færdig endnu, hvorfor denne kun fungerer som internt kommunalt dokument indtil videre.

3.5 Refleksioner

Det er en forudsætning for et godt researchprojekt, at den videnskabsteoretiske og metodiske tilgang spiller sammen, hvorfor hensigten med dette afsnit er at reflektere over, hvordan den videnskabsteoretiske og metodiske tilgang hænger sammen, og hvorledes hele tilgangen kan have indflydelse på undersøgelsens resultater.

En af de fundamentale metodiske refleksioner, der bør nævnes heri, er valget om at benytte kvalitative metoder frem for kvantitative. Valget har både været et bevidst valg såvel som et nødvendigt valg set i forhold til undersøgelsens ramme og formål (se kapitel 1).

Da Aalborg letbaneprojekt, som sagt, ikke er færdigimplementeret – og endda langt fra – ville det være svært rent kvantitativt at spore en ændring i forhold til eksempelvis prisudvikling på boliger, flyttemønstre, befolkningssammensætning og disses indkomstgrundlag mv., som ellers kunne fungere som indikatorer for måling af social bæredygtighed. De kvantitative oplysninger ville i forbindelse med denne undersøgelse kun kunne gå ind og give et øjebliksbillede og således ikke noget om de potentielle forandringer, som jeg heri projektet fokuserer på.

Kvantitative metoder kunne endvidere også være anvendt i forbindelse med en spørgeskemaundersøgelse. Jeg har dog vurderet ud fra min videnskabsteoretiske tilgang, at det er det skrevne sprog, der er i fokus, og ikke statistikker herom (selvom dette ville være en mulighed indenfor socialkonstruktivismen). Brugen af kvalitative data bevirker, at der er en høj grad af subjektiv fortolkning knyttet til analysen af den givne empiri. Dette gør sig for eksempel gældende i forbindelse med litteraturstudiet, hvor jeg har lavet en fortælling ud fra en række forskellige kilder (som også i sig selv kan betragtes som fortællinger), hvilket betyder, at jeg kan have draget nogle slutninger, som givetvis ikke var intenderet af afsenderne selv. Jeg har dog lavet et udførligt litteraturstudie, hvor flere kilder danner baggrund for de eksempler og påstande, jeg kommer med under teorikapitlet, hvorfor jeg ikke anser dette for værende problematisk i denne sammenhæng.

Snarere ser jeg det som værende naturligt, at al viden er socialt konstrueret – og dermed fortalt. Det er derfor vigtigt, at læseren gøres opmærksom på min rolle som fortæller i forhold til analysen og de konklusioner, der drages heraf. Denne undersøgelse er lige fra problemstilling, til problemformulering, til valg af metoder og i forbindelse med selve udførelsen af analysen jf. socialkonstruktivismen præget af den kontekst, hvori denne udføres. Med kontekst kan altså både refereres til den virkelighed, som vi befinder os i (se afsnit 3.1), men også til den kontekst, som jeg som forfatter hertil er præget af. Konteksten er min uddannelse indenfor byplanlægning, mit arbejde indenfor Aalborg Kommune eller mine personlige værdier mm.

Kontekstafhængigheden og fortællerrollen har betydning for graden af subjektivitet, hvorfor det er essentielt at gøre undersøgelsen så gennemsigtig som muligt – blandt andet via indeværende metodekapitel. På den måde er læseren hele tiden klar over, hvordan jeg kommer frem til de givne resultater.

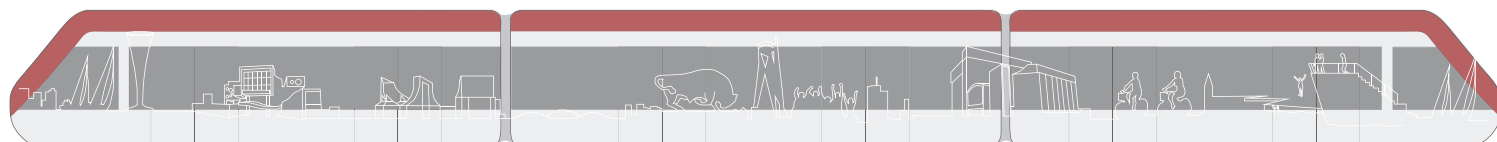
Det skal i denne forbindelse også påpeges, at denne caseanalyse og resultaterne heraf kun er relevante for denne specifikke undersøgelse og på det gennemførte tidspunkt, da konteksten kan (og vil) ændre sig i fremtiden jf. socialkonstruktivismen.

Yderligere har emnets kompleksitet været en udfordring i forbindelse med analysen, idet urbane studier altid vil være præget af de mange forskellige faktorer, der gensidigt påvirker hinanden – og dermed også resultaterne. Dette vil betyde, at jeg igennem analysen vil være nødt til at udelade ting, som rent faktisk *kunne* have influeret et givent analyseresultat. Dette gælder eksempelvis det faktum, at jeg har valgt at afgrænse social bæredygtighed til at omhandle boligforhold, hvilket betyder, at jeg ligeså fravælger nogle andre også relevante områder. Dette er gjort grundet den tidsmæssige faktor forbundet med udarbejdelsen, ligesom det er gjort for at gøre et komplekst område mindre komplekst og dermed mere forståeligt. Jeg har valgt boligforhold som fokus punkt, da det jf. teorien er et udmærket udgangspunkt for at undersøge social bæredygtighed, da de bolig-mæssige forhold afspejler mange af termerne indenfor det sociale bæredygtighedsbegreb (se kapitel 2). Jeg vil, for så vidt muligt, gøre opmærksom på, når øvrige faktorer såsom eksterne begivenheder, tendenser mv. kan have påvirket, at tingene er som de er eller er forløbet som de er. På denne måde holder jeg fast i en vis grad af gennemsigtighed i forhold til mine resultater.

Analyse /

- Aalborg som caseområde

4





4 Aalborg som caseområde

Formålet med dette kapitel er at introducere det valgte caseområde ud fra fakta og ud fra den overordnede planlægning, da der jf. kapitel 2, ikke findes en ensartet eller normativ neoliberal model, der gør sig gældende for enhver lokal kontekst, men nærmere en række forskellige hybridformer. Derfor rettes opmærksomheden imod dette, så den planmæssige virkelighed er fastsat, hvilket er brugbart i forhold til at forstå udviklingen i Aalborg letbanevision.

Kapitlet begynder med en kvantitativ og kvalitativ beskrivelse af byen og kommunen, hvorefter det bevæger sig over i den overordnede planlægning i forhold til, hvordan denne er tænkt og praktiseret i dag.

4.1 Fakta

Aalborg er beliggende i den nordlige del af Danmark, som illustreret på kortet til højre (den røde prik, figur 4.1). Den fungerer som den regionale hovedstad i Region Nordjylland, og er i øjeblikket landets fjerde mest folkerige by med sine cirka 132.000 indbyggere (inkl. Nørresundby), samt den tredje største kommune med knap 208.000 borgere (primo 2015), hvilket udgør godt 3,7 procent af Danmarks samlede befolkning. (Aalborg Kommune, 2015)

Aalborg Kommune forventer, ifølge deres egen befolkningsprognose, at vokse med cirka 13.500 borgere frem til år 2025, og omkring 9000 frem mod 2021, hvor letbanen indvies. (Aalborg Kommune, 2015)
Boligantallet forventes tilsvarende at vokse gennemsnitligt med 806 boliger per år. (Aalborg Kommune, 2015)

Aalborg Kommune har siden 2010 oplevet en markant befolkningstilvækst, hvilket i særdeleshed har været initieret af det øgede antal af studerende på de videregående uddannelser i Aalborg, hvoraf Aalborg Universitet og University College Nordjylland har været de største aftagere (se bilag E). Desuden påpeger Aalborg Kommune selv, at det ligeledes skyldes en generelt stigende urbaniseringsgrad, som afspejler den landsdækkende tendens med, at væksten hovedsagelig sker i de større danske byer. (Aalborg Kommune, 2015)

I lighed med andre mellemstore europæiske byer har Aalborg en historie med tung industri, men har siden slutningen af 1980'erne bestræbt sig på at blive en vidensby. Dette afspejler sig i byens fysiske udtryk i dag, og i den måde der planlægges på. Aalborg har siden årtusindeskiftet ændret sin fysiske fremtoning markant, og har taget mange betydelige skridt i retningen mod, at blive en moderne vidensby. Disse skridt inkluderer blandt andet fornyelsen af den centrale havnefront, der er gået fra at være et utilgængeligt og forladt industriområde til at være et af de mest velbesøgte og livlige steder i Aalborg. Havnefronten er også hjemsted for kulturhuse såsom Utzon Center og Musikkens Hus, der blev indviet i henholdsvis 2008 og 2014. Havnefrontsudvikling og kulturhuse tilhører kategorien flagskibsprojekter jf. kapitel 2, og har været et led i at konstruere en ny imaginær urban label for byen – som vidensby. Blandt andet igennem disse markerer Aalborg sin aktive deltagelse i den urbane konkurrence. En konkurrence, hvori Aalborg klarer sig godt, ifølge byens nuværende stadsarkitekt, Peder Balzar Nielsen:



Figur 4.1: Danmarkskort, hvor Aalborg er markeret med en rød prik.

”Det går godt i Aalborg. Byen er for alvor ved at transformere sig fra industriby til vidensby og klarer sig fint i konkurrencen med de øvrige store og mellemstore byer. Et af de mærkbare resultater er bl.a., at befolkningen i kommunen vokser med ca. 2.000 nye borgere om året. Det er procentvis en god vækst i forhold til et befolkningstal på godt 205.000 indbyggere ved starten af 2014.” (Nielsen, 2014, s. 10)

Kommunen måler altså blandt andet sin succes i forhold til den årlige befolkningsvækst, hvor Aalborg cirka vokser med 2.000 nye borgere om året (dette tal er efterfølgende blevet nedjusteret en smule jf. 2015-progoserne). Til sammenligning vokser hovedstaden, København, med omkring 10.000 nye borgere om året. (Københavns Kommune, 2014)

4.2 Den overordnede planlægning

Dette afsnit vil undersøge, hvordan neoliberalisering udfolder sig i den overordnede lokale planlægning i Aalborg Kommune. Til dette vil der primært blive set på kommunens planstrategi og hovedstruktur (kommuneplan) dog med inddragelse af øvrige relevante strategier, der ligeledes influerer planlægningen i en væsentlig grad.

4.2.1 Planstrategi 2011: Norddanmarks vækstdynamo

Ved kommunalreformen i 2007 blev kommunerne pålagt at udarbejde konkrete planstrategier⁶ som skulle ledsage kommuneplanen. Aalborgs første planstrategi havde, ifølge Aalborg Kommune selv, til formål *”at skubbe en ny plankultur i gang, og skabe et mere strategisk grundlag for udformningen af kommunalplanbestemmelser.”* (Aalborg Kommune, 2007a, s. 1) Men, som alle ved, er al begyndelse svær, og den første aalborgensiske planstrategi var ingen undtagelse i denne sammenhæng. Formålet med denne var, at fungere som *”[...] et politisk og administrativt ledelsesværktøj som [...] havde] tråde til alle fagudvalgene.”* (Aalborg Kommune, 2009, s. 1) Formålet blev måske indløst, men idet den havde en udpræget teknisk karakter og var indadvendt anlagt (rettet mod egne forvaltninger) samtidig med at den havde flere løse ender, mødte den massiv kritik. Det var først med Planstrategi 2011, ”Norddanmarks vækstdynamo”, at planstrategien for alvor begyndte at have karakter af, at være strategisk dokument som politikere, virksomheder og andre kunne navigere efter. Planstrategi 2011 adskiller sig markant fra planstrategi 2007 ved at have et helt andet tankesæt bag sig. Dette afspejler sig blandt andet ved Aalborgs – på det tidspunkt – helt nye rumlige struktur: vækstaksen.

På forsiden til planstrategien, samt på hver anden side er vækstaksen illustreret, hvorpå det nærmest figurerer som et logo, der forestiller Limfjorden (det blå) og vækstaksen (den gule) (se figur 4.2).



Figur 4.2: Vækstaksen er et amøbeformet geografisk område, som tværs gennem Aalborg fra vest ved Lufthavnen mod øst til industrihavnen. (Aalborg Kommune, 2012)

Vækstaksen beskrives som "[...] *den dynamo og ryggrad, der skal være drivkraft for væksten i hele Norddanmark.*" (Aalborg Kommune, 2012, s. 5), og dens geografiske udbredelse markerer et til dels diffust område (uden skarpe geografiske grænser), hvori investeringerne – offentlige som private – forud for Planstrategi 2011 hovedsagelig fandt sted – og hvor de ligeledes forventes at blive koncentreret i fremtiden. Det er således en rumlig illustration, der er skabt på baggrund "[...] *af den udvikling og de projekter, der eksisterer.*" (ibid., s. 8) På denne måde kan vækstaksen siges, at have en form for selvopfyldende karakter idet udviklingen og væksten allerede i forvejen finder sted der.

Vækstaksen har dog også på samme tid funktion af, at være "*Et navn, eller måske snarere et brand for udviklingen og det store potentiale, der findes i Aalborg.*" (ibid., s. 8) Et brand der vil være med til "[...] *at skabe de bedste betingelser for, at gøre udviklingen her stærk og i stand til at vokse yderligere.*" (ibid., s. 5)

Vækstaksen symboliserer, hvordan planlægningen i Aalborg for alvor fik vækst som omdrejningspunkt, og ligeledes hvordan Aalborg (i hvert fald af Aalborg Kommune selv) blev betragtet som hele regionens vækstdynamo, hvormed Aalborg kan siges, at blive betragtet som en byregion – et begreb, der også hører til neoliberalismens retorik. (se kapitel 2) Den urbane konkurrence er også symboliseret via vækstaksen, da denne, som skrevet ovenfor, også havde til formål at skabe et brand for Aalborgs udvikling. Brandet er tilsyneladende mest henvendt mod investorer, da der i sammenhæng hermed, snakkes om at vise "*det store potentiale, der findes i Aalborg.*" (Aalborg Kommune, 2012, s. 8), hvilket må formodes at være rettet mod eksterne investorer: Vækstaksen som symbol på byens mange potentialer.

Vækstaksen understøttes i Planstrategi 2011 af tre indsatsområder: 'Nødvendige forbindelser', 'Den attraktive storby' og 'Et godt sted at bo – hele livet'. (Ibid., s. 5-6) Oprindeligt var der endvidere udlagt helt andre temaer for Planstrategi 2011, men disse blev tilsyneladende ændret et sted mellem oktober 2010 og maj 2011, til trods for at den i 2010 allerede blev omtalt som på vej i politisk behandling. (Aalborg Kommune, 2010; Aalborg Kommune, 2011a) De oprindelige temaer var: '**Den økonomiske virkelighed**', '**Den attraktive by**', '**Den globale by**' og '**Det levende opland**'. (Aalborg Kommune, 2010) Alle disse temaer har karakter af at være mere beskrivende end strategiske – i hvert fald sammenlignet med de, der rent faktisk endte med at optræde i Planstrategi 2011. Ligeså er de knap så visionære som i planstrategi 2011. Det første tema siger dog noget om, at kommunen tilkendegiver, at vi befinder os i en bestemt økonomisk virkelighed (den neoliberale). Dette er første gang, at det er så direkte kommunikeret fra kommunens side. Det er også bemærkelsesværdigt, hvordan ordet 'tema' er blevet udskiftet med 'indsatsområde', hvilket igen understøtter det, at den originale version var langt mere beskrivende anlagt, sammenlignet med den der faktisk endte med at udgive. Vækstaksen kommer også først ind i den nyere version, ligeså gør titlen "Norddanmarks vækstdynamo", der begge vidner om en mere strategisk – og ikke mindst neoliberal – tilgang.

Den neoliberale tankegang gør sig også gældende i forhold til, hvem der især planlægges for, hvilket blandt andet kommer til udtryk ved, at Aalborg, ifølge planstrategien, skal være:

"En kreativ, kulturel og mangfoldig by med plads til alle! Det skal være attraktivt for både innovative virksomheder, den veluddannede arbejdskraft og nye studerende at bosætte sig i Aalborg. En åben by med virksomheder og institutioner, der skaber liv, dialog og oplevelser og dermed fremmer videndeling, innovation og økonomisk vækst." (Aalborg Kommune, 2012, s. 10)

Aalborg Kommune satser altså på at skabe en kreativ, kulturel, åben og mangfoldig by, der fremmer innovation, og hvor der er plads til alle. Dette kan umiddelbart lede tankerne i retningen af, at man i Aalborg ønsker at være en social bæredygtig by, da flere af de valgte betegnelser er af en social karakter. Det påfaldende er dog, at alle disse ord ligeledes er termer brugt indenfor den kreative klasse teori – det er altså kriterier, der skal være opfyldt for at tiltrække de kreative. (Florida, 2002) Dette underbygges af, at det specifikt nævnes, at det skal være en attraktiv by for de innovative virksomheder (dvs. vidensvirksom-

heder), den veluddannede befolkning samt de studerende. I relation hertil skrives også direkte: *”Vi skal leve op til de krav, som nye vidensvirksomheder, deres samarbejdspartnere og medarbejdere stiller til bl.a. boliger og fritidsliv.”* (ibid., s. 6) Sammenlagt afspejler dette altså, hvordan planlægningen i Aalborg Kommune i høj grad kredser om at tilfredsstille vidensvirksomhedernes og den kreative klasses behov, og deres målsætninger om at være åben, mangfoldig og have plads til alle snarere er en strategi for at opnå dette end det er ment som en social indsats for alle befolkningens lag. Med dette in mente må det altså yderligere formodes, at det i Aalborg ikke kun er et succeskriterium at have en befolkningstilvækst, som sagt tidligere, men også *den rigtige* befolkningstilvækst.

Et øvrigt aspekt fra Planstrategi 2011, som der, givet dette projekts omdrejningspunkt, bør nævnes er letbanevisionen. I planstrategien skrives der direkte: *”Aalborg har ikke umiddelbart størrelsen og dermed den passagermængde, der skal til for at understøtte en sådan transportform. Men hvis vi koncentrerer væksten i vækstaksen, kan den nødvendige ’kritiske masse’ skabes. Når det lykkes, vil det betyde en revolution i forbedringen af Aalborg Kommunes offentlige transport.”* (Aalborg Kommune, 2012, s. 13) Til dette siger Jesper Schultz:

”Man kan sige, at hvis du kigger tilbage til Planstrategi 2011 [...], så er det meget interessant at se, at letbanen er nævnt som et bærende mobilitetselement, men du kan faktisk finde sætningen, hvor der står noget i retningen af: Aalborg bliver nok aldrig stor nok til en letbane.” (Jepser, Bilag C1)

Han tilføjer, at når de, på daværende tidspunkt havde dette syn på letbanens lave grad af realiserbarhed, skyldtes det, at kommunen aldrig troede, at der ville blive økonomi i projektet ud fra den eksisterende passagermængde. Med dette in mente bevæger jeg mig videre til Fysisk Vision 2025, hvori letbanen også indgår, som et bærende mobilitetselement.

4.2.2 Fysisk Vision 2025

I tilknytning til udarbejdelsen af Planstrategi 2011 besluttede byrådet også, at kommuneplanen skulle revideres i sin helhed, og den nye kommuneplan skulle *”[...] bidrage til at skabe det rigtige afsæt og de nødvendige rammer for at kunne omsætte ambitionerne i planstrategien til virkelighed.”* (Aalborg Kommune, 2012, s. 24) Selvfølgelig indenfor planlovens rammer. Det varsledes i samme omgang, at den nye kommuneplan ville blive begyndelsen på en ny epoke indenfor den fysiske planlægning i kommunen. Kommunen ville fremover hellere angive rammerne for udviklingen frem for at detailstyre, og

”I og med at den fysiske planlægning afstod fra at formulere ”en plan man har for at følge”, men i stedet [ville] opstille et fælles billede af, hvor kommunen bevægede sig hen, opstod der en tillid til, at kommuneplanen godt kunne være det fælles instrument, der dels fortsat er ”myndighed” for det fysiske (lokalplaner og byggesagsbehandling), men også kan bruges i koncernens behov for en samlet strategi og vision omkring kommunens udvikling.” (Nielsen, 2014, s. 12)

Her er det vigtigt at lægge mærke til, at Nielsen (Stadsarkitekt Peder Balzar Nielsen) bruger ordet ’koncern’ om kommunen, da koncern ofte er en term, der anvendes om en tilslutning af virksomheder, hvilket peger på, at kommunen ser sig selv som en form for virksomhed, og dermed som andet end blot en myndighed.

De 15 kapitler fra den gamle hovedstruktur⁷ blev i den nye reduceret til fem, og blev blandt andet udgivet som et kortfattet dokument, der beskrev de politiske ambitioner med Aalborg Kommune frem til 2025 – og dermed angav det omtalte *”fælles billede af, hvor kommunen bevægede sig hen”*. (Aalborg Kommune, 2012; Nielsen, 2014, s. 12) Dokumentet fik titlen ”Fysisk Vision 2025”, og blev udgivet i 2013. Fysisk Vision 2025 og dets

*"[...] klare politiske mål, fortalt kort og overskueligt (ca. 40 sider), betød en **revitalisering af den politiske debat og det politiske ejerskab**. Planlægningen kom så at sige på den politiske dagsorden – igen. Dette har været alt afgørende for respekten omkring planlægningen og det fælles billede, som ikke bare byrådet, men hele administrationen og i sidste ende også befolkningen, erhvervslivet og investorer i dag har af, hvilken retning kommunens udvikling vil tage de næste mange år."* (Nielsen, 2014, s. 11)

Det fælles billede af eller visionen for byens og kommunens udvikling har altså, ifølge den nuværende stadsarkitekt (jf. citatet), haft stor betydning for den måde, den fysiske planlægning opfattes, tænkes og udføres på – og ikke mindst, hvordan denne prioriteres rent politisk. Fysisk Vision 2025 – hovedstrukturen – er udfoldet yderligere digitalt, ligesom både retningslinjer og kommuneplanrammerne er konkretiseret på kommunens hjemmeside. Den nye måde at lave kommuneplan på indebærer desuden også, at denne anses som et dynamisk dokument, der tilpasses den lokale udvikling, hvilket skal hjælpe med til at *"[...] skabe den ro omkring udviklingen som er nødvendig for troværdige og målrettede perspektiver og danne en klar ramme for kommunen som facilitator af udviklingen."* (Nielsen, 2014, s. 11) Dette demonstrerer, hvordan kommunen ser sig selv som en slags entreprenør med rollen som 'facilitator af udvikling' (eller vækst) (se kapitel 2).

Det store fokus på vækst legitimeres i Fysisk Vision 2025 med, at *"Vækst er forudsætningen for velfærd"* (Aalborg Kommune, 2013, s. 3), men samtidig antydes det, at der altid skal sikres at være en sammenhæng mellem vækst og velfærd, hvilket er visionen for 2025.

4.2.3 Stay

En sidste relevant strategi, der i stor stil arbejdes ud fra i Aalborg Kommune er Stay. Stay er betegnelsen for en gennemgående strategi, der går på tværs af de kommunale forvaltninger, hvis hovedbeskæftigelse omhandler fastholdelsen af de nyuddannede med en højere videregående uddannelse. Dette gøres ved at koordinere – og derigennem øge – samarbejdet mellem nordjyske virksomheder og studerende samt nyuddannede, hvor målet er at skabe flere arbejdspladser og -tilbud til danske såvel som udenlandske studerende med en højere videregående uddannelse. (Business Development, i.d.) På Aalborg Kommunes hjemmeside beskrives stay's primære fokus således:

"STAY har fokus på at sikre øget udvikling, vækst og beskæftigelse i Nordjylland, ved at arbejde for at synliggøre og skabe nye jobmuligheder til de højtuddannede. Nordjylland har stor interesse i at holde på de højtuddannede efter endt uddannelse, da det først er her, de for alvor kan bidrage til vækst og udvikling i regionen." (Business Development, i.d.)

Stay kan således ses som et led i de overordnede vækststrategier for kommunen, der også *"har til formål at styrke Aalborg, både som by og kommune og på både nationalt og internationalt plan."* (Business Development, i.d.)

Det, at der kun satses på højtuddannede, henviser igen til, at det er den kreative klasse, der er omdrejningspunktet. De kreative er både et led i de overordnede vækststrategier og i den urbane konkurrence – og da dette er en tværgående strategi, som alle forvaltningerne skal få integreret i deres daglige arbejde, er den derfor ekstra indflydelsesrig.

4.2.4 Opsummering

Alt i alt er det fra og med 2011 tydeligt i plandokumenterne og den tværgående stay-strategi, at den neolibérale agenda og dermed de neolibérale rationaler (som trækker på diskurserne) præger den aalborgensiske udvikling, hvor både vækst, byregion, den urbane konkurrence, den kreative klasse, prestigeprojekter mv. er nævnt mange gange på forskellig vis – både direkte og indirekte. Tankerne bag planlægningen, og hvad den skal kunne er således ændret markant, ligesom måden at lave planlægning på

er ændret, og blevet langt mere strategisk, hvilket blandt andet manifesteres med vækstaksen, samt det at den overordnede planlægning udgøres af strategier og visioner ligesom planlægningen også i Aalborg præges af, at ville tiltrække den kreative klasse som led i disse vækststrategier.

Aalborg følger tidsmæssigt den generelle danske neoliberalisering af planlægningen (se kapitel 2) – i hvert fald rent rationalemæssigt (udviklingen i måden at tænke planlægning på). Fysisk blev det først tydeligt i bybilledet over ti år efter at 'ligelig udvikling' var blevet til 'differentieret udvikling' (1989) og videre erstattet af 'hensigtsmæssig udvikling' (1992) jf. planloven (se afsnit 2.1.2). På den måde kunne det tyde på, at Aalborg var relativt længe om at vænne sig til tanken om en ny virkelighed, og dermed de nye forudsætninger for planlægningen. De er dog kommet godt efter det, og neoliberaliseringen gennemsyrrer i dag mange aspekter af planlægningen.

Delkonklusion

Til trods for at Aalborgs fysiske udvikling, blandt andet i forhold til flagskibsprojekter, allerede begyndte at følge nogle neoliberale trends i 1990'erne, så blev plankulturen, dvs. måden at tænke planlægningen på, først af en mere neoliberal karakter med udgivelsen af planstrategien i 2011 og Fysisk Vision i 2025. Begge afspejler en mere strategisk tilgang til planlægningen og ligeså et relativt stort politisk engagement. Vækstaksen fungerer i dag som den rettesnor, man har for byens udvikling, dvs. hvor denne primært skal foregå.

Helt overordnet sagt, er Aalborg Kommune gået fra, at have en traditionel – restriktiv – kommuneplan som styrende for planlægningen til at lade planstrategien sætte dagsordenen for udviklingen. Dette har betydet gennembruddet for en mere strategisk og ikke mindst målrettet planlægning af kommunen og byen. Ligeledes er planstrategiens vækstakse videreført i hovedstrukturen, Fysisk Vision 2025, og symboliserer i dag Aalborgs udvikling som by og kommunens fokus på vækst. Også på boligområdet har samme udvikling fundet sted, hvor boligstrategien og udmøntningen heraf i det almene boligprogram begge reflekterer et øget fokus på vækst. Her i forbindelse med at almene boliger i dag bruges strategisk med henblik på byudvikling og vækstskabelse.

Dette kapitel slår således fast, hvordan Aalborg følger de neoliberale trends – også på de mere sociale områder af planlægningen i forbindelse med boligforhold (det almene boligmarked), hvor planlægning for den kreative klasse nu hovedformålet, da man derigennem kan skabe vækst. Analyseresultaterne herfra skal bruges i den sammenlignende analyse i kapitel 6 vedrørende, hvilke sociale konsekvenser rationalerne bag Aalborg letbane kan få den sociale bæredygtighed. I det følgende kapitel vil rationalerne bag Aalborg letbane derfor blive identificeret.

Analyse /

- Rationaler bag Aalborg letbaneprojekt

5





5 Rationaler bag Aalborg letbaneprojekt

I dette kapitel analyseres hovedrationalerne for Aalborg letbaneprojekt. Der vil blive set på tilblivelsen af idéen bag og visionerne for projektet. Herunder vil fokus være på de dominerende rationaler, som ligger bag projektets visioner gennem tiden og beslutninger, der er truffet i løbet af denne proces. Til fremstillingen heraf indgår visualiseringer og en tidslinje over de vigtigste begivenheder i forløbet. Sidstnævnte er med til at skabe et overblik over de begivenheder, der har influeret visionen og dermed rationalerne. Ligeledes diskuteres rationalerne i henhold til koncepterne 'formelle' og 'reelle' rationaler, jf. kapitel 2, for at undersøge eventuelle underliggende motiver, som ikke italesættes udadtil, men som kan have stor betydning for effekten af rationalerne.

5.1 Rationaler bag Aalborg letbane

Aalborg var den sidste af de større byer i Danmark⁸ til at få tilsagnet om statslig medfinansiering af en letbane, og bliver i henhold til de nuværende tidsplaner også den sidste by, der kan indvie sin letbane. Ligeledes er Aalborg by, den mindste af de fire danske byer, som indtil videre arbejder med et konkret letbaneprojekt, og de har derfor til dels haft sine udfordringer i forhold til legitimeringen af projektet, hvis man ser rent passagermæssigt.

Aalborg er yderligere den eneste af de danske byer, der ikke førhen har haft sporbunden trafik i byen. Modsat København, Aarhus og Odense, som har haft sporvogne tidligere, fik Aalborg aldrig deres sporvogne, selvom dette ellers var heftigt debatteret i både medier, byrådet og blandt borgere i begyndelsen af 1900-tallet. Politisk uenighed om linjeføringen var det, der til sidst satte en stopper for sporvognsdrømmene i Aalborg. Aalborg har således ikke tidligere erfaringer at bygge videre på, ligesom der i Aalborg heller ikke er nogen nostalgi eller identitet forbundet med den kommende letbane på samme måde som, der må formodes at være, i København, Aarhus og Odense. Aalborg starter derfor 'from scratch' – og så alligevel ikke helt. Ligesom med de øvrige danske letbaneprojekter har man i forbindelse med Aalborg letbaneprojekt søgt erfaringer hos og tillige samarbejdet med andre letbanebyer – nationalt som internationalt – og starter derfor ikke helt fra bunden.

Aalborg letbaneprojekt er resultatet af godt femten års tanker, ønsker og visioner om sporbunden transport i Aalborg, og projektet har derfor tilsyneladende været længe undervejs. Oprindeligt startede ønsket om sporbunden transport ud som en sporbusvision (se tidslinje). Det blev dog aldrig til noget, og der skulle endda gå knap ti år før et letbaneprojekt kom på tapetet. Tidslinjen på side X giver et overblik over de relevante begivenheder, der har ligget forud for letbaneprojektet, samt de begivenheder der har influeret selve processen efter en konkret letbanevision blev fremført i 2008.

Tidslinjen begynder i 1970'erne, hvor miljøspørgsmålet kom på dagsordenen, og man begyndte at tænke i alternativer til bilen som transportmiddel. Her begyndte den øgede biltrafik, at få konsekvenser for mange vestlige byer inklusiv Aalborg. Konsekvenserne indebar overbelastede veje, kødannelser, parkeringsproblemer, trafikulykker samt manglende tilgængelighed og fremkommelighed for fodgængere, cykler og ikke mindst den kollektive trafik. Dertil skete en generel miljøbelastning i form af støj- og luftforurening. (Flyvbjerg, 1991b; Flyvbjerg, 1991c) Det ledte til at man gik væk fra den hidtidige bilorienterede tilgang til by- og trafikplanlægning – i Aalborg såvel som i andre byer, hvilket betød en øget satsning på kollektiv trafik og en samtidig nedprioritering af privatbilismen. I Aalborg blev bestræbelserne dog i første omgang ikke så succesfulde som forventet. Ganske vist blev der rettet et større fokus mod den kollektive trafik, og denne blev faktisk prioriteret i planlægningen, men problemet opstod, da der ikke samtidig indlagdes restriktioner mod biltrafikken. Vejene blev derved endnu mere overfyldte og overbelastede end førhen, og resultatet var derfor værre end udgangspunktet. (Flyvbjerg, 1991c; Flyvbjerg, 1991d)

Figur 5.1. Tidslinje

1970'erne	-	Miljøorienteret fokus vinder frem.
1985	-	Første letbane åbner i Nantes, Frankrig.
1990'erne	-	Forskellige planer, der prioriterer kollektiv trafik, mens biltrafikken nedprioriteres.
1998 - 2000	-	Planer og undersøgelser vedrørende en sporbus i Aalborg.
2003	-	Ny kollektiv trafikplan.
2004	-	Indførelse af metrobusnet ud fra konceptet "Tænk sporvogn - kør bus", og åbningen af ny busterminal (Kennedy Arkaden).
2007	-	Aarhus får tilsagn om statstøtte til en letbane.
2008	-	NT vil arbejde for en letbane i Aalborg. De opretter letbane sekretariatet i samarbejde med Aalborg Kommune og Region Nordjylland.
	-	Udgivelse af folderen: 'Letbane i Aalborg - en vision for udviklingen af den kollektive trafik' (december).
2009	-	Folketingets "Aftaler om en grøn transportpolitik".
	-	Aalborgs nye supersygehus placeres i Aalborg Øst.
2010	-	Arbejdet for en prioriteret busvej påbegyndes.
	-	Udgivelse af 'Foranalyse af letbane ved godsbanearialet' (juni).
	-	Bergens letbane åbner (1. etape) i juni.
	-	'En fælles vision: Fremtiden kører på skinner' (august).
	-	Rekordoptag på Aalborg Universitet (sep).
2011	-	Ansøgning om foranalyse til COWI.
	-	Fire millioner afsættes til forundersøgelse (november).
2012	-	Planstrategi 2011: Norddanmarks vækstdynamo i Aalborg er ikke stor nok til en letbane pt. (oktober).
	-	Opstart af forundersøgelse.
	-	Studieture til udenlandske letbaner.
2013	-	Fase 1 rapport udgives (juli).
	-	'Fysisk Vision 2015'.
	-	Odense letbane og Ring 3 på finanslov.
2014	-	Udredningsrapport udgives (september).
	-	Aalborg Byråd siger ja til letbane med 30 for og en imod (sep).
	-	Aalborg letbane på finanslov, økonomien på plads.
2015	-	VVM-redegørelse udgives (juni) og er i høring til august 2015.
2021	-	Forventet driftstart.

Nu satser man så igen stort på den kollektive trafik i Aalborg, når der investeres flere milliarder i den kommende letbane (se figur 5.2 for projektoverblik). Letbaneprojekter bør, ifølge letbaneekspert, Mette Olesen, forstås som "[...] en investering, der er langt mere end kollektiv transport" (Mette O., bilag C3). Dette afspejler sig særligt i det faktum, at letbaner etableres, selvom de ikke er samfundsøkonomiske rentable, og til trods for at der findes andre billigere transportsystemer, som kan løse den nøjagtig samme transportmæssige opgave. Der må altså givetvis foreligge andre rationaler bag letbaneimplementering end det rent transportmæssige. Med rationaler menes der, som beskrevet i kapitel 2, begrundelser eller argumenter bag letbaneprojektet, hvorved rationalerne derfor skal ses som en slags underliggende motiver. (Sørensen & Torfing, 2005) I dette tilfælde er det de underliggende motiver bag visionen for Aalborg letbaneprojekt, jeg er interesseret i – altså et 'hvorfor en letbane i Aalborg'-spørgsmål. Rationalerne er vigtige at identificere, idet disse har stor betydning for den effekt, som letbanen senere hen kan få jf. kapitel 3, og derved har de også inddirekte betydning for de potentielle sociale konsekvenser.

Figur 5.2. Projektoverblik - Aalborg Letbane

Forventet indvielse: 2021
Længde: 12,5 km
Stop: 24
Hastighed: Mellem 30 og 50 km/t alt efter strækning
Gennemsnitsfart: 21 km/t inkl. stop
Rejsetid 35 min.
Frekvens: 6 min i myldretid
Passagerniveau: 18.600 passagerer pr. dag
Forventet andel af al offentlig transport: 19,7 % (2025)
Anlægsudgift: 2,4 mia. kr.

(Letbanesekretariatet, 2013)



Figur 5.3: Eksempel på en spobus.
(Infrastrukturudvalget, 2000, s. 18)

Til analysen vil tre interviews blive brugt som bærende empiri sammen med baggrundsmateriale for Aalborg letbaneprojekt, og diverse artikler vil blive inddraget som supplerende kildemateriale.

De personer, der er blevet interviewet i forbindelse med letbaneprojektet er:

- Mette Olesen: civilingeniør og projektleder for Aalborg letbaneprojekt i det regionale trafikselskab, Nordjyllands Trafikselskab (NT). Mette afsluttede i 2014 sin erhvervs ph.d. om letbaner i samarbejde med COWI og Aalborg Universitet, hvor hun har haft fire europæiske letbanebyer som konkrete cases – heriblandt Bergen. Hun er i forbindelse med sin ansættelse hos NT også medlem af letbanesekretariatets styre- og projektgruppe.

- Jesper Schultz: civilingeniør og kommunal planlægger. Som projektleder for udredningsarbejdet omkring Aalborg letbane samt styre- og projektgruppemedlem i letbanesekretariatet er han – og vil fortsat have – en central rolle i forhold til hele projektet frem til letbanen indvies. Jesper er ligeledes med i det kommunale team, Team byudvikling og mobilitet⁹, der skal kigge på letbanens konkrete potentialer, og hvordan letbanekorridoren skal udvikles.

- Hans Henrik Henriksen: socialdemokratisk byrådsmedlem siden 2006, og nuværende rådmand for By- og Landskabsforvaltningen, hvilket han har været siden 2014. Hans Henrik er rent politisk fortalende for, at Aalborg Kommune investerer i infrastruktur, kultur, byfornyelse, og byudvikling, hvilket, han mener, er en forudsætning for at være en attraktiv bosætningskommune.

Rationalerne vil, så vidt muligt, blive analyseret successivt ud fra en tidsmæssig betragtning, dvs. i forhold til, hvornår de dominerede i diskussionerne omkring letbanevisionen i Aalborg. Fokus vil ligge på hovedrationalerne, hvormed ikke alle rationaler behandles heri. Dette gøres fordi rationaler bedst identificeres i det konkrete jf. Flyvbjerg (1991a; 1991b).

5.1.1 Optakten til en letbanevision

Inden en letbanevision for Aalborg blev formuleret direkte i 2008 (se tidslinje) var der taget to væsentlige skridt på vejen hen imod denne. Det første var en sporbusvision¹⁰, der blev funderet som idé mellem 1998 og 2000. (Aalborg Kommune, 1999; Infrastrukturudvalget, 2000) Sporbussen (se figur 5.3) blev, på udgivelsestidspunktet, betragtet som det fleksible alternativ til den moderne spovogn, der ansås for værende uflexibel, idet denne var bundet til skinnerne modsat busserne, som også kunne køre udenfor tracé. Ligeledes ville sporbussen, grundet dens mindre enheder, kunne sikre et mere finmasket net af kollektiv trafik, hvormed flere områder ville blive betjent direkte. (Aalborg Kommune, 1999; Infrastrukturu-

rudvalget, 2000) Dette ville i sidste ende betyde færre tvungne skift mellem forskellige transportmidler og -linjer for kommunens borgerne. Da dette blev anset som sporbussens helt store fordel over sporvognen, tyder det altså på, at der på pågældende tidspunkt endnu var et socialt aspekt knyttet til kollektiv transport i Aalborg. Sporbusserne blev dog, som sagt, aldrig en realitet, men den kollektive trafik blev ikke desto mindre opgraderet.

Det andet skridt på vejen mod letbanevisionen var beslutningen om at revidere, omlægge og effektivisere den kollektive trafik i Aalborg ud fra konceptet: "Tænk sporvogn – kør bus". (Melchior, 2002, s. 10). Beslutningen blev taget på baggrund af 10-15 års generel nedgang indenfor antallet af passagerer i den kollektive bustrafik. (COWI, 2001; Melchior, 2002) Nedgangen blev vurderet til blandt andet, at skyldes dårlig fremkommelighed, nedslidte busser og bussernes deraf dårlige image. Med omlægningen var forhåbningen, at den negative udvikling kunne vendes, så der igen kom flere passagerer til den kollektive trafik – og dermed en større indtægt. (Melchior, 2002)

Den konkrete vision for den nye kollektive trafikplan var todelt, og det handlede om: 1) at skabe en bedre og mere effektiv kollektiv transport, for derved at skabe et godt alternativ til bilen, og 2) for derigennem at forbedre miljøet (ved at reducere antallet af bilister). (Melchior, 2002) Det var altså dels et transportmæssigt rationale og dels et miljømæssigt rationale, der lå bag.

Den nye kollektive trafikplan blev vedtaget af byrådet i 2003, og trådte i kraft året efter, i 2004, med introduktionen af et metrobusnet og åbningen af den nye busterminal (Kennedy Arkaden) ved siden af Aalborg banegård (se figur 5.4 og 5.5). (Juel, 2013; Melchior, 2002) Planen gik ud på, at forbedre den kollektive trafik, hvor behovet var størst, dvs. i byen og i myldretiden, og tilsvarende skære ned, hvor behovet var mindst eller i hvert fald mindre – altså på landet og udenfor myldretiden. Dette betød et reduceret antal af stoppesteder og en kraftig reducere i frekvenserne på de landlige ruter, hvoraf nogle også helt udgik. (Melchior, 2002) Disse initiativer går imod det førnævnte sociale antydninger i forbindelse med sporbusvisionen.

Optakten til letbanevisionens tilblivelse blev således præget af en høj grad af effektivisering på bekostning af nogle sociale forhold (lige adgang til byen eksempelvis), dog var det her ud fra en budgetmæssig tankegang, og blev set som en nødvendighed for at kunne tilbyde god og effektiv kollektiv transport til flest muligt frem for, at alle fik noget, der var utilfredsstillende. Det var derfor en klar transportmæssige betragtning, der gjorde at den kollektive trafik blev revideret og omlagt i henholdsvis 2003 og 2004.



Figur 5.4: Metrobus (eget foto, 2015)



Figur 5.5: Kennedy arkaden, Aalborg Busterminal (Aberdeen.dk, 2015)

5.1.2 Aalborg letbanevision 1.0

Denne transportmæssige betragtning prægede endnu visionen for den kollektive trafik i 2008, hvor den første officielle folder om en decideret letbane blev udgivet: "Letbane i Aalborg – en vision for udviklingen af den kollektive trafik". (Aalborg Kommune, NT & Region Nordjylland, 2008)

At det var ud fra en transportmæssig betragtning ses blandt andet ved, at det var det regionale trafikselskabs bestyrelse, der i 2008 besluttede, at de ville påbegynde arbejdet med at få en letbane til byen, hvor det i første omgang blev til oprettelsen af et sekretariat og udgivelsen af den omtalte folder vedrørende letbanevisionen. Baggrunden for selve letbanevision var, at de så et behov for en mere "smidig" kollektiv transportform:

*"Vi har brug for en **smidigere form for kollektiv trafik** fra Aalborg midtby til Aalborg Øst. En transportform, der **sparer tid**. Der går rigtig mange busser fra centrum til øst, og det kan tage forholdsvist lang tid, når der er pres på, siger den socialdemokratiske formand for NT's bestyrelse, Thomas Kastrup-Larsen¹¹." (Pilgaard, 2008)*

Her er tale om strækningen, der går fra Aalborg busterminal i bymidten til Aalborg Universitet i det østlige Aalborg (se figur 5.6). En strækning der både dengang var og i dag er presset.

At Aalborg letbanevision opstod i et regionalt trafikselskab siger, ligesom ovenstående citat, meget om rationalet bag. Idégrundlaget for NT er, ifølge deres hjemmeside, at "skabe størst mulig mobilitet og understøtte udvikling i Region Nordjylland gennem en effektiv kollektiv trafik." (NT, i.d.) Når NT så fremfører et forslag om at etablere en letbane i Aalborg, må det derfor formodes at være med et sigte, der hedder en mere effektiv kollektiv transport. Dette fremgår også tydeligt i citatet, hvor bestyrelsesformanden herfor både ønsker en mere smidig kollektiv trafik og en mere tidsbesparende transportform. Det lidt specielle er endvidere, at bestyrelsesformanden, Thomas Kastrup-Larsen, på daværende tidspunkt også var medlem af Aalborg byråd og rådmand for sundhed og bæredygtig udvikling¹², hvorunder det daglige tilsyn med busdriften i Aalborg Kommune blandt andet lå. Da han var en af nøglepersonerne i opstartsfasen af letbaneprojektet skal dette selvfølgelig tages med i vurderingen om, hvorvidt letbanen var drevet af et transportbehov eller et politisk ønske – eller begge dele? Om dette sagde den kommunale projektleder, Jesper Schultz: "Jeg er sikker på, at det har været ret væsentligt, det der med at Thomas Kastrup sad i NT's bestyrelse." Dog uden, at Schultz kan komme med konkrete eksempler på, hvordan det har været væsentligt (Jesper, bilag C1). Han tilføjer dertil, at:

"Det specielle ved det, er sådan set, at det er i NT-regi, at tankerne har kørt, og ikke i Aalborg Kommune, men der er selvfølgelig et sammenfald mellem NT's formand og Aalborgs nuværende borgmester, så det er jo ikke sket uden kobling til Aalborg Kommune. Men det er NT, der har arbejdet dermed, og som i starten udviklede nogle foldere og noget materiale omkring det med letbanen." (Jesper, bilag C1)

Det er derfor måske ikke så meget det faktum, at Thomas Kastrup var byrådsmedlem eller rådmand, mens han også var formand for NT, der skal noteres, men snarere det, at visionen ikke opstod i kommunalt regi. I 2008 sad en rådmand fra Venstre for den daværende Teknik & Miljøforvaltning, og traditionelt set har venstre ikke ligefrem været kendt for deres store velvilje over for at prioritere den kollektive transport – og slet ikke over biltrafikken, hvilket understøttes af mine interviews. (HH, Bilag C4; Flyvbjerg, 1991b) Dette kan være en af årsagerne til, at Thomas Kastrup dengang valgte at gå videre med letbaneidéen igennem NT frem for via byrådet og Aalborg Kommune.

Selve linjeføringen, der i 2008, blev arbejdet ud fra fortæller også, at letbanen overvejende blev set som et transportprojekt. Linjeføringen går, som figur 5.6 viser, fra Aalborg Busterminal og ud til Universitetet uden at gå ind gennem de store boligområder, hvor den bus, som skulle erstattes, ellers gik. Linjeføringen var derfor udelukkende lagt ud fra en effektivitetstankegang. Den skulle være tidsbesparende sammenlignet med den bus, som allerede gik derud, samt løse trængselsproblemet.



Figur 5.6: Den forventede linjeføring af Aalborg letbane i 2008. (Aalborg Kommune, Region Nordjylland & NT, 2008)

Og netop trængslen blev anskuet som problematisk. Dette både i forhold til miljømæssige hensyn, men også i forhold til økonomiske, hvilket fremgår af letbanefolderen:

*”Den kollektive trafik er i fokus. Blandt årsagerne er den **stigende trængsel, klimadebatten og behovet for at fastholde byernes tilgængelighed af hensyn til den økonomiske udvikling.** Det har betydet, at der i Europa er etableret flere nye letbaner. Også i flere danske byer arbejdes der nu med letbaneløsninger.”*(Aalborg Kommune, NT & Region Nordjylland, 2008, s. 1)

Det lyder således til, at den stigende trængsel eller reducerede fremkommelighed mest af alt er vigtig at have fokus på, da det ellers kan betyde en begrænsning for den økonomiske udvikling: samfundet mister tid – og dermed penge – ved, at folk holder i kø. Ligeledes har det også betydning for miljøet i forhold til luft- og støjforurening samt CO₂-udledning (jf. klimadebatten). Letbaner er derfor populære, da de betragtes som værende mere miljøvenlige end de motoriserede busser, hvilket underbygges af en artikel fra den lokale avis, Nordjyske, hvori Thomas Kastrup-Larsen udtaler: *”Og så er det en transportform, der forurener mindre, fordi letbanerne kører på strøm. En letbane støjer heller ikke så meget.”* (Pilgaard, 2008)

Ligeså havde den såkaldte skinnefaktor også en betydning i letbanevision 1.0:

*Letbanens kapacitet, komfort og effektive flow i eget tracé gennem trafikken vil indebære et **kvalitativt løft, som vil stille den kollektive trafik bedre i konkurrencen med biltrafikken.*** (Aalborg Kommune, NT & Region Nordjylland, 2008, s. 3)

Skinnefaktoren går netop på antagelsen om, at skinnebåren transport *”opfattes som et mere attraktivt tilbud blandt brugerne end bussen, og [at] det vil være med til at flytte folk ud af bilerne og over til den kollektive trafik.”* (Olesen, 2012, s. 4), hvorved den kollektive trafik kommer til at stå bedre i konkurrencen med biltrafikken. Ved at få flere ud af bilerne og over i den kollektive transport forventes det, at miljøet skånes yderligere.

Sammenlagt kan det siges, at til trods for at letbaneprojekter i dag anses for værende mere end blot transportprojekter, så er var det ikke desto mindre sådan, at Aalborg letbaneprojekt tilsyneladende startede ud. Letbanevisionen gik overvejende på at erstatte bustrafikken på den mest belastede strækning i Aalborg, hvad angår den kollektive trafik, og på denne måde skabe en effektiv og konkurrencedygtig kollektiv transport, samt at mindske trængslen på vejene og skåne miljøet. Så selvom det transportmæssige rationale klart fyldte mest i den første udgave af letbanevisionen, så spillede altså også et miljømæssigt rationale ind.

5.1.3 Letbanevision 2.0

I letbanevision 2.0, som jeg heri kalder den, kom det miljømæssige rationale i stedet til at dominere over de øvrige. Dette hovedsaglig grundet regeringens målsætninger fra 2009 om, at størstedelen af den fremtidige trafikvækst skulle ske indenfor den kollektive trafik for at komme den stigende trængslen til livs (Transportministeriet, 2009). Med denne udmelding blev en letbanevision i Aalborg kun yderligere aktuel, og på baggrund heraf udkom i 2010 en ny visionsfolder omhandlende skinnebåren trafik i Aalborg – ”Fremtiden kører på skinner”. Folderen var en invitation til staten om at samarbejde vedrørende udmøntningen af blandt andet en forundersøgelse af Aalborg letbane. (NT; Region Nordjylland & de 11 nordjyske kommuner, 2010)

I den nye visionsfolder spillede det transportmæssige rationale stadig en rolle, men det var klart det miljømæssige, som fyldte mest. Yderligere var der også rettet et mindre fokus mod letbanens potentiale for økonomisk vækst og byudvikling:

*”En effektiv kollektiv trafik med bus, letbane og tog vil kunne **forene mobilitet og økonomisk vækst med det gode byliv og hensynet til miljø og klima.**”* (NT; Region Nordjylland & de 11 nordjyske kommuner, 2010, s. 3) *”Letbanen vil forandre byen. Den vil medvirke til, at Aalborg fremstår som **en moderne, fremsynet og miljøvenlig by.** Banen kan blive en del af **byens identitet, og vil blive brugt aktivt i forhold til byudvikling og byomdannelse.**”* (ibid., s. 11)

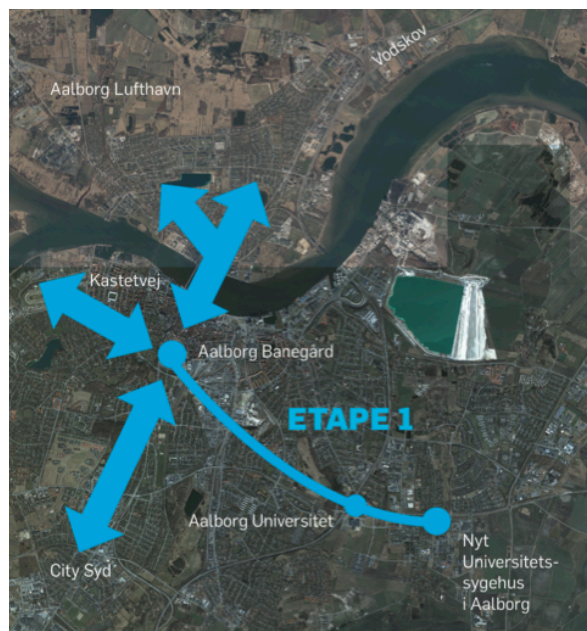
Dette er første gang, at sammenhængen mellem økonomisk vækst og letbaneetablering fremføres i en officiel publikation i forbindelse med letbanediskussionen i Aalborg, og indikerer således begyndelsen for et nyt rationale. Ligeledes indgår elementer af den urbane konkurrence, idet der henvises til, hvordan Aalborg med en letbane vil fremstå på en bestemt måde udadtil – altså have et bestemt image som *”en moderne, fremsynet og miljøvenlig by.”* (se citat) Således bringes nogle af de neoliberale diskurser (se kapitel 2) så småt ind i letbanediskussionen, hvor disse gør sig gældende i form af rationaler for, hvorfor Aalborg skal have en letbane.

Det miljømæssige rationale var, som sagt, blevet endnu stærkere i forbindelse med den nyeste letbanevision. At dette rationale er blevet stærkere ses ved, at letbanen i højere grad og hyppigere end tidligere italesættes i sammenhæng med vendinger som: *”miljøvenlig by”, ”hensynet til miljø og klima”* og *”et bæredygtigt transportmiddel”,* hvoraf sidstnævnte blandt andet skrives i forbindelse med, at letbanen *”Frem for alt er [...] et bæredygtigt transportmiddel og et attraktivt alternativ til bil.”* (NT; Region Nordjylland & de 11 nordjyske kommuner, 2010, s. 12) I denne sammenhæng skal der, undersøgelsesrammens taget i betragtning, gøres opmærksom på, at bæredygtighed her skal forstås som den miljømæssige dimension af bæredygtighed.

Også *”det gode byliv”* fremsættes i citatet som værende en effekt af letbaneetablering, hvilket antageligvis må henvise til forbedringen af ’den menneskelige skala’ (jf. kapitel 2). Byliv opfattes i letbanevision 2.0 som en sidegevinst til det, at skabe et konkurrencedygtigt alternativ til bilen, hvor forhåbningen er, at flere vil lade bilen stå. På den måde skånes miljøet, som jo er førsteprioriteten i denne sammenhæng, og bylivet forbedres som en ekstra effekt deraf. Forhåbningerne om at flere vil benytte den kollektive transport beror på udenlandske erfaringer og på den tidligere omtalte ’skinnefaktor’ (se afsnit 5.1.2). Udenlandske erfaringer kan på denne måde også siges at fungere som et slags rationale i hele letbanediskussionen.

I *”Fremtiden kører på skinner”* fremhæves, også som noget nyt, Aalborg som byregion eller regionens kraftcenter:

*”Med Aalborg som **regionens kraftcenter** er den kollektive trafik i Aalborg særlig vigtig. En letbane er både med til at løse problemerne med trængsel i midtbyen og vil samtidig udvide rækkevidden af den offentlige trafik **til gavn for hele regionen.**”* (NT; Region Nordjylland & de 11 nordjyske kommuner, 2010, s. 3)



Figur 5.7: Den forventede linjeføring i 2010 (etape 1) samt mulige etapeudvidelser (de blå pile). (NT, Region Nordjylland & de 11 nordjyske kommuner)

En letbane i Aalborg er altså tilsyneladende til gavn for hele regionen, hvilket er paradoksalt, i og med, at statistik viser, hvordan Aalborg Kommune vokser på bekostning af de øvrige nordjyske kommuner, dvs. at en stor del af Aalborgs befolkningsmæssige vækst kommer fra den øvrige region. (Aalborg Kommune, 2015) Paradoks eller ej, byregionen Aalborg bruges i argumentationen for at få en letbane, og fungerer derved også som et rationale i forbindelse med letbanevision 2.0.

I forhold til linjeføringen for letbanen i vision 2.0 (se figur 5.7), er det mere eller mindre den samme, som gjorde sig gældende for letbanevision 1.0. Dog med den ændring, at det kommende regionale supersygehus i mellemtiden er blevet placeret ude ved siden af universitet i Aalborg Øst. Derfor er universitetshospitalet nu den sydlige endestation for letbanen. Placeringen af supersygehuset tilførte letbanen yderligere berettigelse, da passagermængden derved steg betydeligt. Passagermængden blev også boostet af, at Aalborg Universitet i 2010 havde sit første rekordår, hvad angår optag af studerende (se bilag E). Til denne vækst samt forventningerne til en fremtidig vækst i passagertal skrives der: *"Kun en skinnebåren løsning vil have kapacitet nok til at kunne opsamle størstedelen af den kommende trafikvækst i korridoren."* (NT; Region Nordjylland & de 11 nordjyske kommuner, 2010, s. 11), og hermed udelukkes allerede fra begyndelsen andre højklassede transportløsninger som for eksempel en BRT, hvilket jeg vender tilbage til under afsnit 5.1.4.

En anden ændring, der skete mellem letbanevision 1.0 og 2.0, i forhold til linjeføringen, var, at der i forbindelse med vision 2.0 tydeligt gøres opmærksom på, at den pågældende linjeføring kun er første etape. Udvidelserne skal være med til at øge passagergrundlaget, og *"dermed forbedre driftsøkonomien."* (ibid., s.11) Der skrives desuden, at Aalborg Kommune allerede har *"[...] reserveret arealer, som sikrer en kommende skinnebåren højklasset kollektiv trafik – bl.a. via den nuværende ca. 2 km lange busvej, som går midt igennem universitetsområdet."* (ibid., s. 11) Den prioriterede busvej, som der henvises til her, var færdigbygget i 2012 (se figur 5.1), og er senere blevet betegnet som et væsentligt skridt i retningen mod at få en letbane. (COWI, 2013) I 2010 udkom også det første forsøg på en foranalyse af en letbane langs strækningen fra Aalborg Busterminal til det nye hospital i det østlige Aalborg, hvor en række forskellige linjeføringer analyseres. (Atkins Danmark, 2010)

I letbanevision 2.0 lukkes der alt i alt op for flere rationaler, hvoraf mange er bundet op på neoliberale diskurser, hvorfor et mere strategisk perspektiv således er tydeligere her end i letbanevision 1.0. Endvidere er det miljømæssige rationale det mest dominerende i letbanevision 2.0, og kan således betegnes som

hovedrationalet for letbanevisionen på daværende tidspunkt, hvilket primært må formodes at skyldes regeringens "Aftaler om en grøn transportpolitik" fra 2009 (se tidslinje).

5.1.4 Letbanevision 3.0

Frem til foranalysens igangsættelse i begyndelsen af 2012 var det skiftevis det transportmæssige og det miljømæssige rationale der dominerede, hvorefter det, frem mod den endelige letbanevision, blev vaskeligere at vurdere, hvad de dominerende rationaler egentlig var.

Foranalysen gik i særdeleshed på diskussionen vedrørende en letbane vs. BRT, da transportministeriet, som Jesper Schultz nedenfor fortæller:

"[...] stillede det som krav, at vi analyserede begge løsninger. Både BRT og letbane. Så vi gennemførte den tekniske beskrivelse og den økonomiske analyse af begge systemer, og vi har konkluderet at begge systemer er i stand til at udføre den transportopgave, der skal udføres. Vi har [sat] systemerne op imod hinanden, så de kører med samme frekvens. Det er samme rejsehastighed, så de er helt jævnbyrdige. Man kan sige, at man får mere kapacitet i letbanen, men man kan ikke sige, at man får mere kapacitet for pengene. For den grundæggende forskel på de to systemer det er, at letbanen er dobbelt så dyr som BRT-løsningen." (Jesper. Bilag C1)

Helt konkret ville letbanen være over en halv milliard dyrere at anlægge sammenlignet med BRT-løsningen. (COWI, 2013, s. 63) Dertil oplystes det også, at de årlige driftsudgifter ville være næsten 70 millioner kroner dyrere for letbanesystemet. (COWI, 2013, s. 65)

I denne fase af processen blev det altså tydeliggjort – og ikke mindst offentligt – hvor stor økonomisk forskel der var på de to transportsystemer. I Aalborg havde man tilsyneladende – politisk som planmæssigt – allerede besluttet sig for en letbane inden foranalysen gik i gang, jf. letbanevision 1.0 og 2.0 (plus det at alle dokumenter hedder noget med Aalborg letbane og ikke BRT), hvorved det sammenlignende analysegrundlag mere blev udført af pligt end oprigtig interesse for resultatet. Resultatet af analysen betød endvidere, at det transportmæssige rationale mistede sin effekt, da en (meget) billigere BRT-løsning ville kunne løse den samme transportmæssige opgave. (COWI, 2013) Derfor begyndte rationalerne for en letbane i Aalborg i stedet at omhandle alle de punkter, hvor letbanen angiveligt stod bedre sammenlignet med en BRT-løsning.

Dette vedrørte for eksempel letbanens image- og brandingsværdi, komfortniveau, tiltrækningskraft i forhold til passagerer, strategiske byudviklingspotentiale samt dens positive effekter på luft, miljø og klima. Alle punkter var med til at stille letbanen bedre end en BRT-løsning. (COWI, 2013; Trankjær, 2013) Og rationalerne var især baseret på internationale erfaringer, hvor franske letbanebyer og Bergen fungerede som de mest signifikante referencer. (Mette O., bilag C3; Jesper, bilag C1)

Et yderligere rationale for letbaneprojektet var rationale om at forstærke Aalborgs rolle som byregion. NTs ene projektleder, Christian Trankjær, skrev blandt andet, at Aalborg, i forbindelse med letbaneprojektet, *"[...] er i gang med en udvikling, der løfter byen fra at være en mindre dansk storby til at blive en vigtig byregion med store udviklingsmuligheder."* (Trankjær, 2013, s. 45) Yderligere blev letbaneetableringen i foranalysen fremført som *"[...] et naturligt led i Aalborgs udvikling som knudepunkt i regionen og som storby [...]"* (COWI, 2013, s. 7) Tilsvarende skulle projektet være med til at *"[...] styrke Aalborgs rolle og image som regionalt vækstcenter."* (Letbanesekretariatet, 2012) *"Aalborg er den nordjyske regions hovedby [...]"* (ibid.) og står ligesom *"De store og mellemstore byer rundt om i Europa og resten af verden [...] overfor den samme udfordring – at udvikle sig som centre for den økonomiske udvikling [...]"* (COWI, 2013, s. 6) Der lå altså en erkendelse af, at letbanen ikke blot skulle være med til at sikre, at Aalborg blev betragtet som en storby, men som en stærk byregion.

Linjeføringens etape 1 blev ligeledes i forbindelse med foranalysen anbefalet at fortsætte ud til Mølholm i

vestbyen (se figur 5.8) for derigennem at skabe et større passagergrundlag, hvilket rent samfundsøkonomisk ville få letbanen til at fremstå bedre grundet færre transportskift. (COWI, 2013) Derudover kunne letbanen så også indgå som et nøgleelement i en kommende byfornyelsesstrategi for vestbyen – en strategi, der blev udbudt i international konkurrence i begyndelsen af 2013. (Termansen, 2013) Bag forslaget om at forlænge etape 1 lå altså ikke kun det rent transportmæssige (passagergrundlaget), men også et ønske om at opgradere Vestbyen. Dette må ikke forveksles med et socialt rationale, da vestbyen, til trods for at det er en gammel bydel, er yderst velfungerede. Det er derfor nærmere et kommunalt ønske om, at få bydelen til at fremstå mere moderne.



Figur 5.8: Den anbefalede linjeføring fra foranalysen (den grønne og de potentielle, fremtidige etaper (de blå). (COWI, 2013)

Letbanevision 3.0 kan stort set siges, at være ikke eksisterende. Der er i foranalysen samt de øvrige letbanedokumenter ikke fremlagt en klar vision for projektet. Dette kan skyldes, at det i denne visionsfase har handlet om at forsvare et letbaneprojekt over for en BRT-løsning frem for at fokusere på, hvad Aalborg helt konkret ønsker af en letbane (udover det åbenlyse transportmæssige formål). Det lader derfor til, at alle letbanens rationaler er blevet tildelt lige meget værdi. Dermed ikke sagt, at de forskellige rationaler ikke kan spille sammen, men blot at deres antal og tyngde gør visionen uskars. Derfor kan der udledes et specifikt hovedrationale for denne fase.

5.1.5 Den endelige letbanevision

Grundlaget for byrådets endelige beslutning om at etablere en letbane frem for en BRT i september 2014 var hovedsagelig baseret på den økonomiske udredningsrapport (ligeledes udgivet i september – se figur 5.1), hvori de to transportsystemer igen blev sat overfor hinanden. Denne rapport angav dog en til dels mere målrettet vision end i foranalysen:

”Ønsket om at etablere en letbane eller BRT i Aalborg skal ikke ses som et transportprojekt alene, men som et vigtigt led i Aalborgs samlede bystrategi og omstilling fra industriby til vidensby. En letbane eller BRT er et integreret element i den bystrategiske vision for Aalborg Kommune, og dette afspejles i kommunes overordnede strategier.” (COWI, 2014, s. 10)

Det er formodentlig Fysisk Vision 2025 (se kapitel 4), der refereres til i form af *”den bystrategiske vision”* (se kapitel 4). Ønsket om en letbane var:

”[...] således et helt centralt strategisk element i kommunens overordnede visioner for byen. Værdien af en letbane eller BRT løsning skal derfor også ses og vurderes i forhold til det potentielle, den tilfører byudviklingen.” (COWI, 2014, s. 11)

Et af hovedrationalerne for at etablere en letbane har således været det strategiske potentielle i forhold til byudvikling. Dette blev endnu tydeligere, da staten den 13. november 2014 satte Aalborg letbane på

finansloven (se tidslinje), hvorved finansieringen af banen var sikret. I den forbindelse sagde Aalborgs borgmester, Thomas Kastrup-Larsen:

*"Jeg er enormt glad for, at det er lykket at få Aalborg Letbane igennem Finansloven. Der skal lyde en meget stor tak til partierne bag finansloven. Statens bidrag vil uden tvivl få vidtrækkende og skelsættende betydning for Aalborg og vil være med til at **fremtidssikre** vores by. Vi får sat **byudvikling på den store klinge** og vi får sat en **effektiv og lækker kollektiv trafik** højt på dagsordenen [...]"* (Aalborg Kommune, 2014)

Og videre sagde han: *"Det er stort for Aalborg i forhold til **den fremtidige byudvikling**, men også i forhold til at **begrænse bilkørsel** og få en **mere effektiv kollektiv trafik**, sagde han [borgmester, Kastrup-Larsen]."* (Behrendt, 2014) Her tydeliggøres det virkelig, at byudvikling er højt på dagsordenen, da både det miljømæssige (begrænse bilkørsel) og det transportmæssige (en mere effektiv kollektiv trafik) kommer efter byudviklingen. En byudvikling, der skal være med til at fremtidssikre byen, hvilket både kan betyde kan være en henvisning til den urbane konkurrence.

Byudviklingspotentialet har tilsyneladende været et af absolut mest dominerende rationale for beslutningen om at etablere en letbane i Aalborg (frem for et BRT-system), men også det at 'fremtidssikre byen' og ikke mindst regionen (dvs. den urbane konkurrence):

*"Partierne er enige om, at etablering af en letbane har en overordentlig positiv betydning for den videre udvikling af **Aalborg som centrum for vækst og udvikling af den Nordjyske region** og lægger i den forbindelse vægt på letbanens betydning for **øget attraktivitet, investeringsvillighed og miljøvenlighed.**"* (Letbanesekretariatet, 2014)

I forhold til investeringsvilligheden, så har Bergen letbaneprojekt været et af de mest omtalte projekter i diskussionen om en letbane i Aalborg, hvor byudvikling langs Bybanen i Bergen har givet en faktor 13 igen for hver milliard, der er investeret deri. Dette angår nye investeringer i boliger og erhverv indenfor letbanekorridoren. Til dette siger Aalborgs borgmester, at *"Nu er vi ikke Norge, men kunne vi **opnå en faktor 8-10**, vil det virkelig være et stort boost til Aalborg."* (Termansen, 2015a) Han har dog også sagt, at det faktisk er noget, han tror på, kan ske:

*"Jeg er mere forsigtig, så jeg håber, at **letbanen giver 8-10 gange igen i investeringer**. Og vi forventer, at letbanen igennem investeringer vil **kunne finansiere sig selv**. **Investeringer tiltrækker nye borgere** og det giver **flere skatte kroner til kommunen.**"* (Mandrup, 2015)

Med mere forsigtig henviser han konkret til Bergen, og til deres faktor 13. Han siger udover at, han, som sagt, håber på at Aalborg kan få 8-10 gange igen, hvad selve investeringen har været, at letbanen i hvert fald regnes med at kunne finansiere sig selv bare i investeringer og de nye borgere, som disse investeringer efter sigende skulle kunne tiltrække. Heri kan to rationale identificeres - det ene er vækst (jf. de mange investeringer) og igen lidt inddirekte en henvisning til den urbane konkurrence (jf. tiltrækningen af borgere), selv om det også blot kan bunde i et økonomisk rationale vedrørende et øget skattegrundlag.

Til trods for at visionen bag Aalborg letbaneprojekt startede med at vedrøre et rationale om et smidigt og effektivt transportmiddel, var det imidlertid ikke dette rationale, som blev afgørende, da byrådet traf den endelige beslutning i september 2014. I stedet var det med to klare hovedrationale omhandlende letbanens effekter i forhold til byudvikling og vækst. Letbanen anses i den sammenhæng som en form for strategisk byudviklingsværktøj, der skal hjælpe med at styre byudviklingen og derigennem koncentrere væksten fordi investeringerne lægges langs letbanens faste infrastruktur. Det er således helt tydeligt, hvordan de afgørende hovedrationale samt de øvrige understøttende rationale bag visionen for Aalborg letbaneprojekt linker til de neoliberale diskurser, hvorved den kollektive transport i Aalborg jf. kapitel 2

ligeledes har ændret sit førhen sociale rationale over i et mere vækstorienteret rationale.

I tabel 5.1, ses udviklingen af, hvilket hovedrationale, der har domineret diskussionerne om en letbane i Aalborg siden begyndelsen i 2008.

Tabel 5.1: Oversigt over letbanevisionernes hovedrationaler samt øvrige rationaler.

Letbanevision: <i>(Tidsmæssig periode)</i>	Hovedrationale: <i>(Letbanen som...)</i>	Øvrige væsentlige rationaler: <i>(Italesættelser)</i>
Letbanevision 1.0 <i>(ca. 2008-2009)</i>	Et smidigt, effektivt og konkurrencedygtigt* transportmiddel. (* i konkurrencen mod biltrafikken)	<ul style="list-style-type: none"> - skaber øget tilgængelighed, - har skinnefaktor.
Letbanevision 2.0 <i>(ca. 2009-2011)</i>	En bæredygtig samt klima- og miljøvenlig transportform.	<ul style="list-style-type: none"> - Forener mobilitet og økonomisk vækst - med det gode byliv, - sikrer en moderne, fremsynet og - miljøvenlig by, - giver byen identitet, - skaber byudvikling og byomdannelse, - er til gavn for hele regionen.
Letbanevision 3.0 <i>(ca. 2012-2013)</i>	Uklart.	<ul style="list-style-type: none"> - er bedre end en BRT-løsning, - har øget image- og brandingsværdi, - en høj grad af skinnefaktor, - har strategisk byudviklingspotentiale, - har positive effekter på luft, miljø og klima, - er med til at udvikle byen til centre for den økonomiske udvikling, - bruges til byfornyelse.
Endelige letbanevision <i>(ca. 2014-)</i>	Byudviklings-og vækstsstrategi	<ul style="list-style-type: none"> - er et vigtigt led i Aalborgs samlede bystrategi, - driver omstillingen fra industriby til vidensby, - et element i kommunens overordnede visioner, - har byudviklingspotentiale, - med til at fremtidssikre byen, - gøre Aalborg til centrum for vækst og udvikling af den Nordjyske region, - skaber øget attraktivitet, - medfører høj grad af investeringsvillighed - opnå en faktor 8-10.

I højre kolonne ses de øvrige, men dog væsentlige, rationaler, der også har haft indflydelse på projektet. Ud fra disse er det i høj grad muligt, at se hvordan den overordnede planlægningstilgang og ændringen heraf jf. den lokale kontekst (kapitel 4) afspejler sig i de fremførte rationaler. Fra 2012 – det år hvor planstrategien udkom, og vækstaksen blev central – var også det år, hvor rationalerne for letbanen begyndte at have en mere strategisk karakter.

Det som alle rationalerne har til fælles, hvad enten de har fungeret som hovedrationaler eller ej, er, at de angivelige er for byens bedste – for Aalborgs bedste. De er med til at sikre byens fremtid, med til at skabe byfornyelse, med til at sikre en bedre og mere effektiv transport og ikke mindst med til at gøre byen rigere – ved at tiltrække investeringer, virksomheder og dermed arbejdspladser. På den måde kan det siges, at letbanens hovedrationale om at være byudviklings- og vækstsstrategi lægger op til en vision, der handler om vækstskabelse som led i at fremtidssikre og gøre byen bedre. På den måde hedder rationaliteten: Letbaner skaber byudvikling og vækst, hvilket er godt for byen, og hvad der er godt for byen, er godt for byens borgere. Ergo er letbaneetablering godt for borgerne (jf. kapitel 1). På denne måde legitimeres projektet (og vækstagendaen) overfor befolkningen.

Imidlertid kan jeg ud fra flere af interviewpersonernes udtalelser se, at det konkurrencemæssige rationale tilsyneladende har betydet langt mere end, hvad der i letbanedokumenterne er blevet lagt vægt på. Ligeså kan det ud fra tabellen tydeligt ses, at der i forbindelse med projektets hovedrationale skete store ændringer mellem letbanevision 3.0 og den endelige vision, dvs. mellem 2013 og 2014, hvilket passer med, at Odense letbane og Ring 3 kom på finansloven der imellem. Derved understøttedes et muligt reelt rationale omhandlende den urbane konkurrence, som den "virkelige" driver bag letbaneprojektet.

5.2 Reelle rationaler bag Aalborg letbane

Flyvbjerg (1991a) opererer, som fortalt, med to forskellige opfattelser af rationaler: formelle rationaler og reelle rationaler, hvilket gør det muligt at stille spørgsmålet: Er de identificerede rationaler 'reelle'? Eller er de af en mere 'formel' karakter? Og i så fald: Hvad er de reelle rationaler? Og er det overhovedet muligt at tale om reelle rationaler? Disse spørgsmål vil i dette afsnit blive behandlet.

Reelle rationaler skal, som fortalt, ses som "bagsiden" til de formelle rationaler (det, der sker bag kulissen). De formelle rationaler er således den legitime udgave af rationalerne, mens de reelle rationaler kan være af en mere illegitim natur, der kun i forklædning som formelle rationaler præsenteres for omverdenen (Flyvbjerg, 1991b) I praksis er pointen, at reelle rationaler præsenteres som formelle rationaler via rationalisering, som betyder at de reelle rationaler udadtil vil fremstå som "rationelle" til trods for, at de ikke er det. Det er en måde at konstruere (eller manipulere) 'sandheden' på jf. kapitel 3. (Flyvbjerg, 1991a; 1991b)

De allerede ovenstående hovedrationaler har været relativt lette at identificere, fordi de hovedsageligt kunne findes ud fra de centrale letbanedokumenter (se kapitel 3), men det gør dem ikke nødvendigvis til reelle rationaler. Det er derfor her, at interviewene bringes i spil, idet disse netop *kan* fortælle en anden udgave af historien eller i hvert fald supplere denne.

5.2.1 Den urbane konkurrence – et reelt rationale?

Et rationale, der ikke har været så udtalt i letbanedokumenterne, har overraskende nok været den urbane konkurrence. Overraskende fordi dette er en af de helt centrale neoliberale diskurser, og dermed en der gennemsyrrer al planlægning i dag – også i Aalborg jf. kapitel 4. Det der måske snyder lidt i den sammenhæng er, at mange af de øvrige rationaler linker til den urbane konkurrence, og denne har derfor indirekte været en del af det, men ikke i form af letbanen selv – mere i forhold til de effekter, som letbanen angiveligt har for byen. Eksempelvis er det, at letbanen vil hjælpe med at styrke byregion Aalborg et konkurrencemæssigt rationale, ligesom idéen om at letbanen skal hjælpe med at fremtidssikre byen også kan forstås som et konkurrencemæssigt rationale sammen med letbanens betydning for image og branding m.fl. Den urbane

konkurrence har altså spillet en betydelig rolle i forbindelse med letbanevisionen. Og måske har det spillet en endnu større rolle end det lige umiddelbart skulle se ud som.

Mette Olesen beskriver først og fremmest den urbane konkurrence som "[...] *fuldstændig afgørende*" (Mette O., bilag C3) i forhold til Aalborg letbaneprojekt – både i forbindelse med hele idéen om en letbane samt den endelige beslutning. Hun forklarer, at det særligt har været den nationale urbane konkurrence, der har haft indflydelse på, hvorfor Aalborg til at begynde med ville have en letbane, og ligeledes påvirket resten af processen: "*Et vigtigt rationale er, at Aarhus, Odense og Ring 3 har fået en letbane. Og det er virkelig vigtigt. Den her bykonkurrence, og det **at hoppe med på bølgen.***" (Mette O., bilag C3) Aalborg letbaneprojekt er således, ifølge Mette Olesen, et resultat af, at man valgte at hoppe med på (letbane) bølgen, men hvorfor var det så vigtigt at hoppe med på den?

Det var det, ifølge Jesper Schultz, fordi man i Aalborg var nervøs for, hvad der ville ske, hvis ikke man hoppede med på bølgen. (Jesper, Bilag C1 & D6) Derfor opstod der "[...] *sådan en 'vi-må-også-have-det-effekt.*" (Jesper, bilag C1) Jesper fortsætter dette med, at fortælle, hvordan det forholder sig sådan med al planlægning:

*"Det er der jo inden for alle former for planlægning, vi sidder med. En ting er, at der kan være en nødvendig investering ift. at se at der er et transport[behov], og en anden ting kan være, at man **føler sig tvunget** til at investere i noget **fordi de andre gør det**, og man ikke vil **risikere at blive sat af en vogn.**"* (Jesper, bilag C1)

Igen omtales altså den her nervøsitet, der eksisterede angående, hvad der ville ske, hvis ikke Aalborg valgte at 'hoppe med på bølgen', som Mette Olsen kaldte det. På den måde følte man sig måske 'tvunget' til at investere heri, som Jesper Schultz henviser til.

Den eksisterende nervøsitet for 'at blive sat af en vogn', kan blandt andet forklare, hvorfor der i en periode for letbanevision 3.0 (se afsnit 5.1.4) var så stor forvirring om, hvad visionen egentlig var. På det tidspunkt var man således nervøs for ikke at opnå støtte til en letbane, når BRT-løsningen var så meget billigere og ville kunne løse den trafikale problematik, som hele letbaneidéen angiveligt var opstået ud fra. Derfor endte man fra planlæggere og især politikeres side med at pege i alle retninger, og dermed inkludere alle de positive effekter, som letbaneetablering er kendt for at kunne føre til. Jesper Schultz forklarer perioden med: "*Der var bare sådan en 'vi vil have en letbane'-stemning.*" (Jesper, bilag C1) Så enkelt var det: "*de ville have en letbane og ikke en BRT-løsning.*" (Jesper, bilag C1) Alle argumenterne om, hvordan letbanen var bedre end BRT-løsningen kan, ud fra dette, siges at have været mindre afgørende, da det aldrig var på tale at etablere en BRT frem for en letbane i Aalborg.

Letbaneprojektet var fra start af præget af bevidstheden om den urbane konkurrence, men slet ikke i så høj grad, som det tilsyneladende var omkring tidspunktet, hvor byrådet traf den endegyldige beslutning. Dette kan have noget at gøre med, at både København og Odense, knapt et år forinden (se tidslinje, figur 5.1), havde fået tilsagn om statslig medfinansiering. Dette har sat yderligere pres på "behovet" for at få en letbane i Aalborg også. Især at Odense kunne realisere sin letbanevision betød, at man i Aalborg blev endnu mere opsatte på, at få en letbane, idet Odense anses som værende Aalborgs mest jævnbyrdige konkurrent, dog med Aalborg lidt i front, ifølge rådmand Hans Henrik Henriksen. (Bilag C4)

Dette afsnit belyser, hvordan et reelt rationale bag Aalborg letbaneprojekt har omhandlet den urbane konkurrence, og ikke mindst frygten for, hvad der måske ville ske med byen, hvis ikke man fik en letbane. Alligevel indikerer interviewpersonerne også, at letbanen som byudviklings- og vækstsstrategi har været et reelt rationale. Men kan et rationale være både formelt og reelt? Eller kan man adskille de to rationale på anden vis?

5.2.2 Er nogle rationaler mere reelle end andre?

Ved at undersøge rationalerne ud fra koncepterne 'formelle' rationaler og 'reelle' rationaler har jeg i første omgang fundet ud af, at det identificerede hovedrationale i tabel 5.1, letbanen som byudviklings- og vækstsstrategi, måske ikke er det eneste rationale, der har stor betydning for vedtagelsen af projektet, da et 'vi må også have en letbane'-rationale, ifølge ovenstående, også var væsentligt. Dette betyder imidlertid ikke, at det ene nødvendigvis er mere "rigtigt" end det andet.

På den ene side kan man sige, at letbanen som strategisk byudviklingsværktøj er af en mere formel karakter, fordi dette kan fremføres udadtil uden, at det betragtes som værende funderet på et tvivlsomt illegitimt grundlag. Hvis man derimod italesatte 'vi må også have en letbane'-rationalet i sin direkte ordlyd, ville mange nok have sine tvivl om troværdigheden heraf, da dettes grundlag var frygten for, hvad der ville ske, hvis ikke Aalborg fik en letbane. Det, at rationalerne har karakter af at være henholdsvis legitime og illegitime, betyder ikke nødvendigvis, at det ene er mere gældende end det andet.

Det formelle hovedrationale vedrørende letbanen som byudviklings- og vækstsstrategi har været det dominerende rationale i forhold til at få projektet besluttet, mens det reelle rationale har været det, der har været med til at holde processen bag i gang. Man kan måske derfor nærmere snakke om et hovedrationale for beslutningen og et procesrationale, der har drevet processen, da ordet reel blandt andet indikerer at dette er mere rigtigt end det andet, hvilket jævnfør ovenstående ikke er sandt for denne case.

Jeg skal ikke kunne sige, hvorvidt der i andre cases ville kunne findes rationaler, der var mere rigtige end andre, men for denne case vil jeg konkludere, at der ikke findes "rigtige" eller 'reelle' rationaler. I stedet findes der et hovedrationale og procesrationale.

Det, der skal tages med fra denne diskussion, er således, at det procesrationale også er vigtigt at tage i betragtning, når letbanens potentielle effekter skal vurderes, da det kan have mindst ligeså stor betydning som hovedrationalet.

Delkonklusion

Dette kapitel har haft til formål at identificere rationalerne bag Aalborg letbane og diskutere disse i forhold til koncepterne 'formelle' og 'reelle' rationaler. Dette er blevet gjort ved at analysere centrale letbanedokumenter og ved brug af tre af de i alt syv udførte interviews. Hensigten har været at besvare arbejdsopgave 3.

Efter en tidsbetings gennemgang og analyse af rationalerne bag Aalborg letbaneprojekt er det blevet klart, at rationalerne har ændret sig markant siden den første letbanevision blev fremført i 2008. Letbanevisionen handlede oprindeligt om, at imødekomme et transportbehov, hvorfor Aalborg letbaneprojekt kan siges at være startet ud som et rent transportprojekt. Sidenhen har det været domineret af et miljømæssigt rationale, og blev med foranlysnens udgivelse i 2013 styret af diskussionen om en letbane vs. BRT-løsning. Denne diskussion bevirkede, at letbanevisionen på daværende tidspunkt var meget uklar, hvormed der ikke kunne identificeres et hovedrationale for denne periode. Mere klar blev visionen dog i mellem 2013 og 2014, hvor byrådet i september 2014 traf den endelige beslutning om at etablere en letbane i byen. Her var hovedrationalet letbanens rolle som sbyudviklings- og vækstsstrategi, hvis vision var at skabe vækst og derigennem fremtidssikre Aalborg. Dette afspejler helt tydeligt de neoliberale diskurser om vækst og urban konkurrence. Og i forbindelse med den urbane konkurrence kom til under diskussionen angående reelle vs. formelle rationaler, imidlertid frem, at der også har ligget et 'vi må også have en letbane'-rationale bag letbaneprojektet, som bundede i en frygt for, hvad der ville ske med Aalborg, hvis ikke man fik en letbane som de øvrige større danske byer. Jeg fandt dog særligt termen 'reelt rationale' for utiltrækkelig i den sammenhæng, da både hovedrationalet vedrørende letbanen som byudviklings- og vækstsstrategi og 'vi må også have en letbane'-rationalet har været betydelige, hvormed det ikke kan siges at et er mere rigtigt (reelt) end det andet. Derfor kaldes kategoriseres de to i stedet under henholdsvis 'hovedrationale' og 'procesrationale'.

Det der skal tages med herfra er således, at hovedrationalet bag Aalborg letbaneprojekt har været letbanen som en byudviklings- og vækstsstrategi, mens 'vi må også have en letbane'-rationalet har drevet processerne bag.

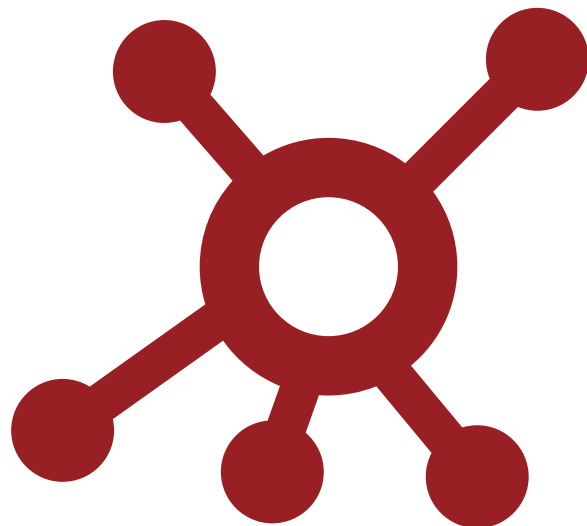
Det kommende kapitel vil blandt andet ud fra dette kapitels analyseresultater, videre undersøge og diskutere, hvilken effekt hovedrationalerne eller hovedrationalet bag visonen for Aalborg letbaneprojekt kan få for boligernes prisniveau og dermed de potentielle konsekvenser for den sociale bæredygtighed i kommunen.

Diskuterende analyse /

- Potentielle sociale konsekvenser

6



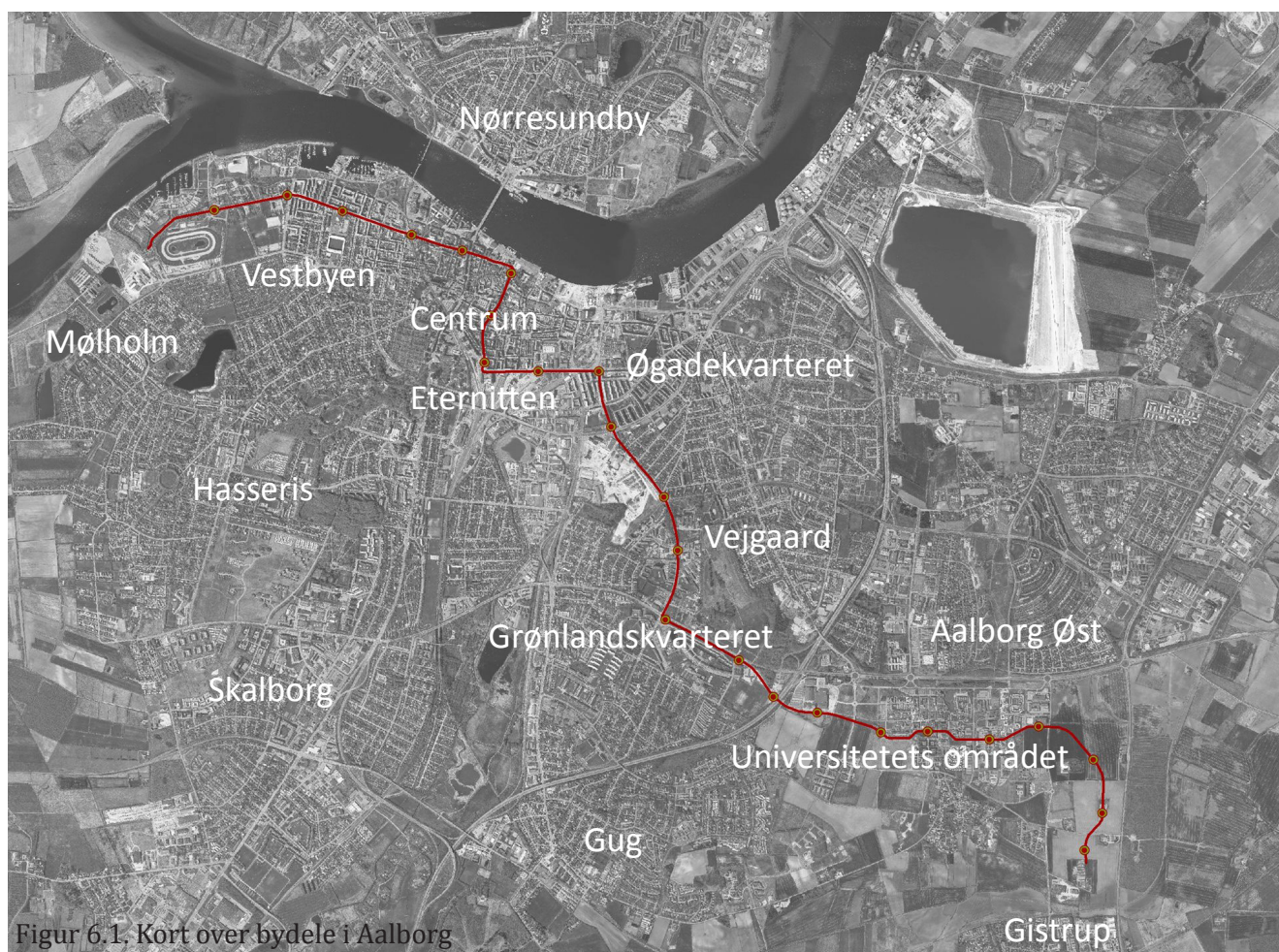


6 Potentielle sociale konsekvenser

Dette kapitel vil ud fra resultaterne i det forrige kapitel 5 analysere og diskutere hvorledes letbane etableringens effekter potentielt kan få konsekvenser for den sociale bæredygtighed i kommunen. Dette gøres derfor først og fremmest ved kort at analysere de potentielle effekter som letbanen kan føre til i forbindelse med prisniveauet på boliger (afgrænsning jf. kapitel 2 & 3). Dette skal videre bruges til diskussionen af, hvordan letbanens afledte effekter på prisniveau kan have potentielle konsekvenser for den sociale bæredygtighed. Inden denne diskussion foldes ud, vil der dog indgå yderligere en analyse vedrørende Aalborg Kommunes boligplanlægning.

Alle interviewpersoner (på nær Jens Topholm) vil i forbindelse med dette kapitel blive inkluderet som empiri. Dette gælder Jesper Schultz, Mette Olesen og Hans Henrik Henriksen (se kapitel 3 eller 5 for yderligere information) samt:

- *Mette Tams*: sociolog og kommunal planlægger. Mette er Teamkoordinator for Team Bolig, har været projektleder på det almene boligprogram 2016-18, og er også medlem af Team byudvikling og mobilitet, hvor hendes rolle for tiden er at tilgå de boligmæssige perspektiver.
- *Kåre Schmølker*: ejendomsmægler og afdelingsleder for EDC Danebo (Jyllands største ejendomsmæglerkæde). Han har arbejdet med boligmarkedet i Aalborg Kommune – primært i Aalborg by – siden 2006.
- *Annette Rosenørn*: arkitekt og kommunal planlægger hos Aalborg Kommune. Annette er teamkoordinator for Team Byudvikling & Mobilitet, hvor hun er tovholder på en kommende byudviklingsstrategi. Herudover sidder hun som den eneste fra planafdelingen med i styre- og projektgruppen bag den kommende bæredygtighedsstrategi.



Figur 6.1. Kort over bydele i Aalborg

Da der i dette kapitel vil være mange konkrete henvisninger til bymråder i Aalborg, vil disse på figur 6.1 blive illustreret sammen med det kommende letbanetracé.

Letbanetracéet går blandt andet igennem Vestbyen, Centrum, Øgadekvarteret, Grønlandskvarteret og Universitetsområdet.

6.1 Prisstigninger

I eksemplet med Bern (se kapitel 2) betød letbanen, at boligpriserne og huslejerne steg så meget, at det førte til eksklusion og derigennem til en segregeret by (Kaufmann, 2004). Huslejen steg her med "[...] op til 30 % i den korridor, fordi det var blevet et attraktivt sted at bosætte sig." (Mette O., bilag C3). Det samme har man set i Freiburg (Mette O, bilag C3), og i Bergen er boligpriserne steget med mellem 20-25 % efter at letbanen er blevet etableret. (Mandrup, 2015) Spørgsmålet er om dette også kan forventes for Aalborg i forbindelse med letbaneetableringen?

I en artikel fra boligsiden.dk er blandt andet vist, at boligpriserne i Aalborg er steget med 13,9 %¹³ siden sidste år i juli. (Jensen, 2015) Det er den største procentvise stigning i hele landet beregnet ud fra samme tidsmæssige periode. København ligger dog kun 0,7 % efter, mens Odense og **Aahus** ligger henholdsvis 5,9 % og 8,6 %¹⁴ under Aalborg. Det at Aalborg topper i denne undersøgelse, kan skyldes to faktorer: den ene er det igangværende konjunkturopsving, som giver størst udslag i Aalborg, da boligpriserne her er relativt lave sammenlignet med i hvert fald København og **Aahus** (se afsnit 6.3 for m²-priser), hvormed mindre prisstigninger ses tydeligere. Den anden mulighed kan faktisk være letbanen, ide denne indenfor samme periode er kommet på finanslov, hvormed realiseringen heraf nu er mulig.

Denne udledning bakker Kåre **Schmølker**, der er ejendomsmægler ved EDC, ved at fortælle følgende:

"Vi oplever allerede nu investorer, der søger lejligheder til udlejning langs tracéet. Prisstigningerne starter altså allerede nu, men vil først være fuldt indregnet i priserne omkring åbningsdatoen." (Kåre, bilag D7)

Kåre siger yderligere i ovenstående citat, at de prisstigninger, der allerede nu er oplevet i letbanekorridoren potentielt kan nå at stige endnu mere frem til åbningsdagen i 2021, hvor priserne først er fuldt indberegnet. Kåre fortæller yderligere, at det er helt normalt, at priserne allerede begynder at stige nu, da man ved andre store byudviklingsprojekter i kommunen har oplevet det samme: *"Vi har ved byggeriet af Nordkraft, Musikkens Hus m.m. oplevet at prisstigningerne indtræffer allerede i planlægningsprocessen/byggeprocessen."* (Kåre, bilag D7) Hermed siger han også, at letbanen netop betragtes som et byudviklingsprojekt på højde med kulturhuse og ikon-byggerier, hvilket ligeledes understøttes af teorien (kapitel 2) og rationalerne bag letbaneprojektet (kapitel 5).

Ovenstående betyder altså, at man i Aalborg allerede nu oplever en stigning i prisniveauet langs letbanetracéet grundet områdernes øgede attraktivitet – og dette gælder sandsynligvis ikke kun for ejerboliger. I citatet vedrørende, hvornår priserne vil være fuldt indregnet, nævner Kåre netop også en anden interessant ting, der omhandler udlejningsboliger. Her siger han, at de *"allerede nu oplever investorer, der søger lejligheder til udlejning"*. Dette må formodes, at være på baggrund af, at investorerne ser et potentielt kundegrundlag, der muliggør profitskabelse. Det er da også en god forretning for private at udleje nyopførte boliger, da der ved lejeboliger opført efter 1991 ikke optræder et huslejeloft. (Sørensen, 2013) Hermed kan der altså, såfremt der sker en generel prisstigning langs tracéet, hvilket noget tyder på – om muligt tjenes mange penge.

Kåre opsummerer med:

*"Priserne på boligerne langs tracéet vil stige. **Det er uomtvisteligt.** Hvor meget er ganske svært at spå om og vil unægtelig også afhænge af hvilken boligtype og hvor på tracéet. F.eks. vil en 2'er velegnet til studiebolig, som i dag har dårlig adgang til studierne, stige mere end en 5-værelses lejlighed i midtbyen som i dag allerede har nem adgang til offentlig transport og som ikke henvender sig til studerende. **Infrastruktur har alle dage været vigtig** ift. hvor man vælger at bosætte sig og jeg mener klart at letbanen vil **gøre Aalborg mere attraktiv som by** i konkurrencen med specielt landets øvrige storbyer." (Kåre, bilag D7)*

Dette betyder alt i alt, at det private boligmarked uomtvisteligt vil komme til, at kunne mærke en stigning i boligpriserne – og særligt de mindre og studievenlige lejligheder, forventer Kåre, vil kunne stige mest.

6.2 Boligplanlægning

Dette afsnit omhandler Aalborg Kommunes nye boligstrategi og øvrige overordnede boligmæssige indsatser, som tilsammen udgør Aalborg Kommunes boligplanlægning. Afsnittet er baseret på dokumentanalyse af forskellige kommunale dokumenter samt egne observationer (se kapitel 3 for mere information herom).

6.2.1 Boligstrategien

I Fysisk Vision 2025, står direkte at *"Vækst er forudsætningen for velfærd"* (se kapitel 4), hvilket i særlig høj grad afspejler, hvordan planlægningens rationale i Aalborg også har ændret sig fra at være velfærdsorienteret til vækstfokuseret (se kapitel 2). Dette gør sig også til en vis grad gældende i Aalborgs nye boligstrategi, som indtil videre beskæftiger sig med det almene boligområde, da vækst her synes at være en af de dominerende rationaler bag – til trods for at dette ellers oprindeligt er et planlægningsområde med et socialt sigte.

Dette tydeliggøres først og fremmest ved, at der er kommet en strategi for området. Det har der ikke tidligere været, da formålet blot har været at sikre den brede befolkning (og i særdeleshed de svageste) gode og sunde boliger. (Observation; Bilag H) Det almene boligmarked indgår nu som led i en strategi, der går mod at det almene boligbyggeri skal bruges strategisk i forhold til byudvikling, og i den sammenhæng fungere som løftestang for eller kickstarter af udviklingen i et givent område. Udvikling henviser til at få private investorer til at "spæde til" investeringsmæssigt ved, at de bygger private boliger. (Observation; Bilag F)

Dette betyder selvfølgelig ikke nødvendigvis, at den tidligere målsætning ikke samtidig opfyldes, da der sagtens kan skabes gode og sunde boliger, selvom disse også indgår som en del af et større formål i forhold til byudvikling – og dermed vækst. Det er bare ikke nødvendigvis boliger for alle – i hvert fald ikke ud fra boligstrategien.

Stay-boligen

I Aalborg har man i forbindelse med den nye boligstrategi arbejdet med et nyt boligkoncept, der er inspireret af stay – fastholdelse af højtuddannede (se afsnit 4.2.3). Dette koncept går i al sin enkelhed ud på, at der i almene familieboliger (se figur 6.2) oprettes en fortrinsretsregel¹⁵, således at disse kun kan udlejes af studerende. Dette gøres for at øge fastholdelsesgraden, hvilket kræver en uddybende forklaring: I ungdomsboliger må der kun bo studerende (og det kan der ikke dispenseres fra medmindre, der er tomgang i udlejningen heraf), dvs. at de kun må bo der så længe de er studerende. Når de så er færdige med deres respektive studier, skal de indenfor to måneder være ude af ungdomsboligen. Dette kan være årsagen til, at de unge (nu) nyuddannede ikke prøver lykken i forhold til at finde et job i Aalborg, men i stedet vælger at søge mod København eller **Aahus**, hvor der er flere jobmuligheder, og chancerne for at få job derved kan synes større (selvom der reelt set jo også er flere om buddet i disse byer). Det, man således håber på at opnå med de såkaldte stay-boliger, er, at de nyuddannede med en videregående uddannelse vælger at blive i Aalborg, hvormed fastholdelsesgraden øges (jf. stay's målsætning), da der ikke er regler om, hvornår de skal flytte ud af en almen familiebolig, som disse jo i bund og grund er. De højtuddannede, som man ønsker

at fastholde med dette tiltag, tilhører, som fortalt, den kreative klasse, dvs. at selv det almene boligområde indebærer nu også et element om strategisk fastholdelse af den kreative klasse. Heldigvis for den sociale bæredygtighed, kan man sige, forholder det sig også sådan, at man rent lovmæssigt ikke må diskriminere, hvorved man ikke kan bestemme, hvilken typer af studerende, der må bo i stay-boligen.

Figur 6.2. Almene boligtyper

En almen bolig er en bolig, der er drevet af en almen boligorganisation, og om modtager offentlige støttemidler. Der findes rent lovmæssigt tre typer af almene boliger: ældreboliger, familieboliger og ungdomsboliger.

”Den almene boligsektor udgør hovedhjørnestenen i løsningen af de boligsociale opgaver. Denne opgave kan imidlertid ikke løftes, hvis beboersammensætningen bliver for ensidig. En blanding af stærke og ressourcetsvage grupper i de almene bebyggelser er således en forudsætning for, at bebyggelserne ikke marginaliseres, og der opstår nye særligt udsatte boligområder.”

(MBBL, 2014)

Det almene som konkurrenceparametre

Det er således et helt nyt tiltag i forbindelse med den almene boligplanlægning, at boligerne anvendes til strategisk fastholdelse af nyuddannede kreative, og dette understøtter igen påstanden om, at rationalet bag boligstrategien er vækst.

Det almene boligmarked har også været brugt udadtil som en markedsføringsstrategi, hvor særligt de markante ungdomsboligprogrammer, der er pågået siden 2010, har været betydelig. (Bilag H) Dette omtales blandt andet i 2012 som:

*”Aalborg oplever i øjeblikket en rivende udvikling på boligområdet. En udvikling, som ingen andre danske byer oplever i tilsvarende grad. **75 % af alle landets nye ungdomsboliger opføres i de kommende år i Aalborgområdet.** En lang række nye almene boliger vil inden længe også skyde op, og gamle renoveres.”* (Aalborg Kommune, 2012, s. 18)

Hermed udspecificeres det, at ungdomsboligmassen har været benyttet som en komparativ konkurrenceparametre sammenlignet med de øvrige studiebyer. Ifølge AKU, en central udlejningsadministration for ungdomsboligerne, har de blandt andet oplevet, at studerende blandt andet vælger Aalborg, fordi det er til at få en ordentlig bolig til en relativt lav pris. (Egen observation i forbindelse med et tidligere interview)

Almene boligprogrammer

Så selvom der ikke har været en strategi for boligområdet før i år, så har man ikke desto mindre arbejdet strategisk med i hvert fald ungdomsboligmarkedet siden 2010. Den strategiske satsning har ledt til, at der i Aalborg er omkring 4.500 nye ungdomsboliger, som sammen med de i forvejen knap 3.000 ungdomsboliger giver Aalborg en samlet ungdomsboligmasse på cirka 7.500. Og der kommer flere. (Bilag H) I det nyeste almene boligprogram forventes det, at der bygges godt 500 boliger for studerende. (Bilag F)

Det igangværende almene boligprogram 2016-18, som har kørt sideløbende og i proces med boligstrategien, udmøntes efter en række såkaldte 'tildelingsprincipper', hvor ordet tildeling går på tildeling af kvoter, dvs. at de enkelte ansøgte boligprojekter vurderes ud fra tildelingsprincipperne:

- **"Placering**
 - *Indretning/rumdeling*
 - *Kreative løsninger*
 - *Bæredygtighed – energi*
 - **"Merværdi"**
 - *Sammenhæng med omgivende bebyggelser*
 - **Alment og Privat byggeri"**
- (Bilag F)

De tildelingsprincipper, der er markeret, er dem, der i særlig grad illustrerer, hvordan boligprogrammet ligeledes har en strategisk karakter. Der skrives eksempelvis i relation til placering, at *"Øvrige bydele udenfor vækstaksen kan også komme på tale."*, men at man næsten udelukkende vil koncentrere de almene boligers placering i vækstaksen for netop at facilitere en udvikling her og samtidig understøtte letbanen. Dette åbner igen op for en diskussion om, hvorvidt målsætningen med de almene boliger i den neolibérale virkelighed kan betegnes som værende for at skabe gode og sunde boliger til den brede befolkning.

Udover tildelingsprincipperne har der også været rettet et fokus på huslejeniveau, da man gerne ville undgå for dyre boliger, idet for eksempel ungdomsboligerne, til trods for at de på landsplan er relativt billige, så er de dyre i en aalborgensisk kontekst, da det her er muligt at finde tilsvarende og billigere boliger på det private boliglejemarked. De høje huslejepriser på ungdomsboliger skyldes hovedsagelig grundspekulation, hvor mange grunde er solgt til langt over markedspris – også selvom dette skete under en lavkonjunktur.

Boligplanlægningens mere strategiske karakter kan opsummeres med at fortælle, hvordan der i det forrige boligprogram blev stillet krav til 'arkitektur og bæredygtighed', der berørte: *"Konkrete løsninger til opfyldelse af de stillede energikrav, løsninger for tilgængelighed og de nære udearealer, facadeudformning, materiale- og farvevalg, kvaliteten i boligernes indretning"* (bilag F), hvilket tydeligt viser, hvordan de nu gældende tildelingsprincipper bunder i en mere strategiske tilgang.

6.2.2 Boligudvalget og handlingsplanen

Dette afsnit er, medmindre andet er nævnt, baseret på boligudvalgets handlingsplan fra 2010 (bilag G).

Boligudvalget består af en tværgående gruppe af rådmænd og kommunale ledere. I august 2010 vedtog udvalget en handleplan, der går på at fremme en hensigtsmæssig (dvs. blandet) beboersammensætning i alle kommunens boligområder (ved at gøre brug af fortrinsretsreglen). Den overordnede målsætning er, at Aalborg Kommune og de almene boligorganisationer **kun vil acceptere velfungerende og gode boligområder.**

Dette indebærer blandt andet, at man har en politik om, at man i velfungerende almene boligafdelinger vil have såkaldte 'ikke ressourcestærke' ind for at opnå en blandet beboersammensætning, hvilket afspejler en mere social bæredygtig tilgang jf. kapitel 2, end eksempelvis boligstrategien umiddelbart gør i sin nuværende form. Ved at inkludere de svageste i et ressourcestærkt område, kan man faktisk fremme en højere grad af social lighed og dermed social bæredygtighed.

Årsagen til, at man vil fremme en blandet beboersammensætning skyldes endvidere ikke udelukkende et socialt aspekt, men snarere, at dårlige boligområder *"[...] har en negativ påvirkning på Aalborg Kommunes budgetter, herunder eksempelvis inden for skole- og institutionsområdet."* Det er derfor ikke kun med et socialt sigte, at dette gøres, men ligeså meget ud fra en cost-benefit-tankegang.

I 2010 havde man yderligere en målsætning om:

”at man kunne bruge Aalborg Kommunes boligprogram som et aktivt redskab, således at de boligorganisationer, der løfter de sociale opgaver, får et fortrin, når kommunen vælger bygherre til nye almene byggerier.”

Men som vist i afsnittet ovenfor er dette ikke en af de tildelingskriterier, der bruges aktivt i tildelingen af kvoter til boligorganisationerne. Man kan derfor sætte spørgsmålstegn ved om dette er den eneste af målsætningerne, der ikke efterleves?

Alt i alt kan det siges, at boligplanlægningen – ligesom den kollektive transport – er gået fra at have et udpræget socialt fokus til nu at være et aktivt led i den overordnede vækststrategi. Dette afspejler sig ved, at der for det første er lavet en bolig**strategi**, at der er lavet et nyt boligkoncept målrettet mod den kreative klasse, at de almene primært skal bygges i vækstaksen og skal støttes op om letbanen og sidst at den skal fungere som kickstarter for byudvikling og derigennem tiltrække investeringer (øvrige private boligbyggerier).

Imidlertid har boligudvalgets handlingsplan fra 2010 umiddelbart et mere socialt rationale med målsætningen om, at Aalborg kun skal have gode og velfungerende boligområder, og yderligere at boligorganisationer, der er med til at løfte de sociale udfordringer skal have et fortrin i forbindelse med kvotetildeling. Sidstnævnte bliver som sagt ikke overholdt i dag, og den anden udledes ikke kun på et social grundlag, men også ud fra et cost-benefit rationale – det kan ikke betale sig at have udsatte boligområder.

Alt dette taget i betragtning, så kan almene boliger dog stadig have en væsentlig positiv betydning for den sociale bæredygtighed i et område, og vil i forbindelse med social eksklusion forårsaget af betydelige prisstigninger i det private *eventuelt* kunne afhjælpe dette.

6.3 Potentielle sociale konsekvenser afledt af letbanens effekt

Dette afsnit vil ud fra letbanens effekter vedrørende prisstigninger for det private marked diskutere, hvilke potentielle konsekvenser dette kan få for den sociale bæredygtighed. Afsnittet er inddelt i tre større afsnit: social eksklusion, ulige mobilitet og værdiomfordeling.

6.3.1 Social eksklusion

Der kan jf. afsnit 6.1 både forventes prisstigninger i ejer- og lejeboliger langs letbanetracéet, men disse kan variere betydeligt, og er altså også afhængige af andre faktorer og mekanismer, såsom konjunkturer. Prisstigningerne vil alt efter, hvor meget de stiger kunne bevirke, at specielt lejere, på sigt, ikke vil have råd til at blive boende. Dog skal det i denne sammenhæng bemærkes, at der foreligger en række regler jf. lejeloven, der siger, at for at udlejer kan forhøje lejen, skal huslejen være betydeligt lavere end værdien af lejemålet, hvilket skal bevises ud fra sammenlignelige lejemål. (Lejeloven § 48) Sidstnævnte kan imidlertid bevirke, at hvis øvrige lejligheder i området, på grund af letbanen, er steget i værdi, og er udlejet efter denne værdistigning er indtruffet, vil disse lejemål have en tilsvarende høj husleje, som i sidste ende kan være det sammenligningsgrundlag, der hives ind som bevisbyrde. På denne måde *kan* udlejer faktisk godt hæve lejen på det lejede til trods for at beboeren har været lejer langt tid inden letbanen kom på tegnebrættet.

Figur 6.3. Forskellige prisstigningsmekanismer i det private

Prisstigninger i et område, som eksempelvis Grønlandskvarteret (se figur 6.1). kan forekomme ved, at den eksisterende boligmasse stiger i husleje eller i salgspris, som følge af at området nu er mere attraktivt på grund af letbanen. De kan også forekomme ved at nye boliger opføres, da dette i så fald sker på baggrund af, at der her forventes at være potentialer i kundegrundlaget, dvs. folk der vil betale for at bo i området. At der bygges nye ejendomme i et område som Grønlandskvarteret vil højne attraktiviteten yderligere. Selvom disse processer foregår i forskellige tempi og forventeligt vil involvere en risikovurdering fra såvel eksisterende, som nye aktører på markedet, vil de føde hinanden.

Men så er det jo heldigt, at der findes almene boliger, hvor udlejningsreglerne – og ikke mindst huslejebestemmelserne – er nogle helt andre. Mette Tams fra Aalborg Kommune forklarer huslejereglerne for almene boliger således:

*”De kører ud fra **balanceleje**. Det vil sige, at deres udgifter og deres indtægter skal afspejle hinanden. Så det vil sige, at der **ikke er nogen fortjeneste** på det. Hvis de får nogle ekstra udgifter, så er det i forbindelse med at man **renoverer et eller andet**.” (Mette T., bilag C5)*

Almene boliger kan således ikke hæves i husleje på samme måde som private udlejningsboliger, og dermed sikres et vist niveau. Der kan dog med større helhedsplaner ske en mere markant huslejestigning, men så vil det også være i forbindelse med totalrenoveringer, hvor det praktisk talt vil svare til at få en helt ny lejlighed. I de tilfælde går Landsbyggefonden¹⁶ dog “[...] ind og laver nogle overslag, der gør at den [huslejen] ikke stiger helt voldsomt.”(Mette T., bilag C5)

Figur 6.4. Kildeparken 2020 - en helhedsplan

I Aalborg Øst (se figur 6.1) har Aalborgs største boligselskab, Himmerland, lige nu gang i en omfattende helhedsplan – den største i Aalborgs historie.

Helhedsplanen betyder, at der ved nogle almene boliger kan forventes en huslejestigning på op til 20 %, hvilket er *efter* Landsbyggefondens overslag. (Bergmann & Berger, 2011) Dette har betydet, at der er personer i som forbindelse med genhusningen (som er et lovkrav), mens renoveringen er pågået, der vælger ikke at vende tilbage til deres lejlighed af økonomiske årsager. (Bergmann & Berger, 2011) Det skal dog siges, at jf. beboerdemokrati (som også er lovbestemt) har beboerne i afdelingerne selv sagt ja til renoveringen. Med demokrati betyder selvfølgelig også, at det er flertallet, der bestemmer, hvilket peger på, at det ikke nødvendigvis er alle, der har været enige deri, hvilket noget kunne tyde på, da nogle ikke vender tilbage til sin lejlighed.

Som i eksemplet med helhedsplanen i Kildeparken (figur 6.3), kan helhedsplanerne altså betyde markante huslejestigninger, og med letbanen kunne man sagtens forestille sig, at denne blev et incitament for at igangsætte omfattende renoveringer og endda helhedsplaner. Mette Tams fortæller, at det godt kunne hænge sådan sammen: at letbanen giver en ”undskyldning” for at renovere:

*”Det kan godt hænge sådan sammen. Men der er jo **flere parter i det**. For det første, så er der landsbyggefonden og kommunen – og landsbyggefonden, som jo er en væsentlig spiller i finansiering, vil jo også studse over, hvis det er blevet renoveret for 7 år siden, og det så skal fuldstændig renoveres igen. Og der er beboerne [som medspillere også].” (Mette T., bilag C5)*

Her forklarer hun, at der er mange aktører, som skal blive enige om, at helhedsplanen eller andre renoveringer er en god idé, hvorfor renoveringer i forhold til almene boliger ikke bare er sådan noget, man lige gør. Yderligere påpeger Mette Tams noget interessant i forbindelse med Kildeparken 2020:

*"Jeg tror, at i Kildeparken har man **bevidst hævet huslejeniveauet** lidt for at få **en bedre beboersammensætning**. Det er jeg helt overbevist om. Men beboerne har stadigvæk sagt ja til det, og vi har sagt ja til det – og vi har også en interesse i det. Landsbyggefonden har også sagt ja til det. [...] Så det er ikke bare sådan, at de selv [boligselskabet] kan gå ind og lave en eller anden mærkelig renovering, sådan at de kan få de svageste ud." (Mette T., bilag C5)*

Med dette siger hun altså, at både boligselskabet, kommunen og Landsbyggefonden har haft en interesse i, at få skabt en anden beboersammensætning. Kommunens interesse bunder blandt andet i, at man har en målsætning om kun at ville have gode boligområder i kommunen.

I Grønlandskvarteret, hvor letbanetracéet går igennem har man også mange socialt svage beboere, og man kunne derfor stille sig undrende overfor om, lignende kunne ske der? Som Mette Tams siger, er det dog igen ikke så enkelt, men det er nu stadig en potentiel social konsekvens ved letbaneetableringen – også til trods for, at der er tale om almene boliger.

Aalborg har dog generelt en ret høj andel af almene boliger (25,9 %¹⁷) – også langs tracéet, hvilket både kan vise sig at være på godt og skidt jf. ovenstående. I det store hele vil jeg dog mene, at det er et vigtigt element i forbindelse med at sikre den sociale bæredygtighed i kommunen – især når letbanen etableres – da det jo langt fra vil være alle almene boliger og boligområder, der kan komme i betragtning til en gennemgribende renovering eller helhedsplan. Tilstedeværelsen af de almene boliger vil derfor sikre, at der vil være huslejer på alle niveauer – om der så er nok "billige" almene boliger i forhold til det fremtidige behov, er endvidere ikke til at sige. Alle kan jo i princippet blive skrevet op til og bo i en almen bolig – og det er altså ikke kun de svagere økonomisk stillede, der bor i almene boliger i dag. Også her er der nemlig sket en ændring. Engang var det at bo alment det samme som at tilhøre de lavere sociale lag i samfundet, mens det i dag ikke forbindes med andet end en almindelig bolig – og ofte også ret så lækre boliger. Mange er ikke engang klar over, at de bor alment, og der er således sket et markant imageskifte angående de almene boliger. (Observation; Bilag H)

I forhold til det private marked – hvad angår ejerboliger – ligger Aalborg relativt lavt rent landsgennemsnitligt, hvor den gennemsnitlige boligkvadratmeterpris i Aalborg er på 17.771 kroner (efter sidste års stigning vel at mærke), mens landsgennemsnittet er på 24.532 kroner. (Jensen, 2015) Og hvad angår huslejer (på både almene og private) ses en gennemsnitlig månedlig leje på 4.845 kr. og 6.893 kr. for henholdsvis en 2- og 3-værelseslejlighed sammenlignet med 4.927 kr. og 6.674 kr., 7.154 kr. og 9.144 kr. samt 8.455 kr. og 11.862 kr. i henholdsvis Odense, **Aarhus** og København. (Kristensen, 2014) Dette kan både betyde, at Aalborg har 'plads til en stigning', men det kan også betyde, at lejen risikerer at blive kunstigt meget sat op fordi, der netop er 'så meget at tage af' (og man altid vil kunne henvise til, at København og **Aarhus** er endnu dyrere). Mette Tams siger dog, at: *"Lige præcis på prisen vil man [investorer og developere] nok gå efter **et niveau, der passer til resten** – det håber jeg da."* (Bilag C5) Priseniveauet kan dog, som fortalt i det ovenstående, blive påvirket af mange faktorer. Og der sker oftere og oftere, at priserne – og dermed også huslejerne, hvad enten det er privat eller alment – ryger i vejret grundet spekulation.

Jordspekulation

Jordspekulation – eller grundspekulation som det også kaldes – består i, at aktører strategisk opkøber jorde med formål om at tjene penge på videresalg. Det er således opkøb af jord med håb (eller viden?) om at værdien i fremtiden vil stige. I forbindelse med letbaneetableringen i Aalborg er der allerede sket strategiske jordopkøb langs tracéet, og det er noget, som kommunen, ifølge Hans Henrik Henriksen ikke er glade for til trods for at de ser positivt på højere ejendomspriser: *"Det er jo **et sundhedstegn** at de [priserne] stiger indenfor en eller anden overskuelig margen, men jeg kunne da også godt være **uroelig for spekulation**."*

Man kan jo allerede se nu, at der er nogle, der **strategisk** har gået ind og **erhvervet sig noget jord.**" (Hans Henrik, bilag C4) Han siger dog også, at:

*"Det der jo er interessant for kommunen er, at vi jo ejer ret så mange arealer, som ligger op af letbanen – enten helt op af eller tæt på. Vi har jo golfparken, som vi jo ejer, og som nok kunne være attraktivt at kigge lidt på ift. noget randbebyggelse. [...] Så det er også noget med at **værdiforøge, hvad kommunen sådan set ejer af jord** – og det er jo penge lige ned i kommunekassen, som man kan udvikle på nogle andre leder og kanter."* (Hans Henrik, bilag C4)

Kommuner må ifølge loven ikke strategisk gå ind og opkøbe jord med henblik på at tjene penge, men i forhold til jord de i forvejen ejer, er der kun en regel om, at det skal sælges til markedspris – og denne øges jo ved at der for eksempel etableres en letbane. Ligeså må kommunen også gerne opkøbe jo med henblik på at holde prisen nede gennem udøvelse af en såkaldt aktiv jordpolitik.

I Aalborg har man i de seneste år oplevet at der i forbindelse med køb af grunde til almene boliger er blevet taget langt over markedspris, idet grundejerne udmærket er klar over, at der hertil gives offentligt tilskud. Særligt i forbindelse med de massive ungdomsboligprogrammer, som Aalborg har haft kørende siden 2010, har der optrådt væsentlige højere kvadratmeterpriser for ubebygget jord end, hvad der er markedspris. Dette har blandt andet betydet, at huslejepriserne for de nyopførte ungdomsboliger er væsentlig dyrere end, hvad tilsvarende lejligheder ville koste på det private marked i Aalborg. Årsagen til, at kommunen dengang godtog projekterne til trods for den høje grundpris skal både findes i det pres, der lå på boligmarkedet dengang grundet stigningen i antallet af studerende, men også grundet processen bag, hvor Aalborg udadtil havde slået stort op med, at i Aalborg kunne man som studerende få en bolig (modsat København og **Aahus**, hvor boligmarkedet var sværere tilgængeligt). (Se bilag H) De almene ungdomsboliger kritiseres i dag for at være blevet for dyre, hvilket har været et resultat af grundspekulationerne.

I forbindelse med letbaneprojektet kunne man også frygte, at noget af det samme kunne gentage sig – i forhold til privat som alment byggeri – da borgmesteren og de øvrige politikere, er ivrige efter, at letbanedråmmene (jf. procesrationalet kapitel 5) skal blive til virkelighed, så det ikke betragtes som en mislykket investering. De er derfor på sin vis pressede, hvad angår at accelerere byudviklingen og investeringerne langs letbanentracéet, hvilket også indebærer stigende boligpriser, som af politikerne endda omtales som værende en god ting jf. Bergen-eksemplet (kapitel 5). Hans Henrik Henriksen kalder , som sagt, også prisstigninger for et 'sundhedstegn', og siger ligeledes at: *"Det er det, der med at **gøre byen interessant som en større by.**"* (Hans Henrik, bilag C5), hvilket meget tydeligt viser, at der ikke tænkes i sociale baner i forbindelse med letbaneetableringen i Aalborg, men snarere i byudviklings og væksttænk, hvormed dette afspejler hovedrationalet bag letbanevision.

Gentrificering

Aalborg letbane skal, jf. rationalerne i kapitel 5, blandt andet bruges strategisk i forbindelse med byudvikling, hvorved det, ifølge Mette Olesen er svært at sige, hvorvidt en given effekt eller (social) konsekvens skyldes letbanen eller den opfølgende byudvikling:

*"Man har set prisstigninger mange steder rundt omkring i Europa i letbanens korridor. Og man kan sige, at letbanen er et element. Der bliver tit gjort mange ting sammen, så det **er svært at [pege] ud og sige 'det var letbanen', men den er jo et element til at styre udviklingen.**"* (Bilag C3)

Hun åbner altså op for, at letbanen i sig selv ikke får prisen til at stige, men at det er den byudvikling, der støtter op om eller sker på baggrund af letbaneetableringen, der får priserne til at stige. Man kunne godt argumentere imod dette, da letbanen faktisk i sig selv kan få priserne til at stige ud fra en forbedret tilgængelighedsfaktor. Danske undersøgelser viser netop, at en højklasset hovedtrafikårer som en letbane,

kan få priserne til at stige mellem 4-8 %. (Lundhede, Panduro, Kummel, Ståhle, Heyman, & Thorsen, 2013) Dette er dog langt fra den stigning, man har oplevet i de internationale letbanebyer, og det lader derfor til, at Mette Olesen (bilag C3) kan have ret i, at den øvrige byudvikling har stor betydning. Dette underbygges også ved, at byudvikling generelt medfører en øget attraktivitet (jf. kapitel 2). Mette Olesen bruger et eksempel fra **Aahus** letbaneprojekt til at forklare, hvordan letbaner også bruges aktivt til at gøre bestemte områder mere attraktive:

*"I **Aahus** har man valgt at føre en linje ud til Gellerup, og det er jo netop for **at gøre noget ved udbud og efterspørgsel**. Der er et stort udbud af boliger derude, men der er ikke ret meget efterspørgsel – i hvert fald **ikke fra den kreative klasse** – og det er det man gerne vil: at man skal **blande beboersammensætningen**. Og der kan man så sige, er det socialt inkluderende eller ekskluderende - altså er det godt for området eller er det skidt for området? Og det er lidt en svær diskussion, for på nogle punkter er det jo godt, for det er jo **ikke det optimale, at man har de her ghettoer eller enklaver**, hvor det er et samfund i et samfund, men hvis det bliver så populært at bo i Gellerupparken, at de boliger, der ellers var billige at leje derude, for store indvandrerfamilier, forsvinder, så har du jo bare **flyttet problemet**. Hvis det er sådan en mekanisme, at man ser, så kan man diskutere om det er positivt eller negativt [med en letbane]. Men man vil jo egentlig gerne, at Gellerup bliver et mere attraktivt område." (Mette O., bilag C3)*

I sit eksempel nævnes flere interessante faktorer i forbindelse med byfornyelsesstrategier, hvor man aktivt går ind og forsøger at gøre et område mere attraktivt. Der nævnes først og fremmest, at det er den kreative klasse, det skal være attraktivt for, og at målet er at opnå blandede beboersammensætninger, dvs. diversitet jf. kapitel 2. Hun gør også opmærksom på, at det er en svær diskussion, da ghettoer ikke er ønskværdige, men samtidig nytter det heller ikke noget bare at flytte problemet, som jo kan ske, når man eksempelvis renoverer folk ud (se figur 6.3) I den forstand kan letbaneetablering sammen med byfornyelse siges at kunne påbegynde en form for gentrificeringsproces, jf. kapitel 2, der netop kaldes gentrificering fordi, byfornyelsesindsatsen leder til prisstigninger som videre leder til social eksklusion.

I forbindelse med Aalborg letbane er der særligt et område, hvor en gentrificeringsproces kan forekomme: i Vestbyen (se figur 6.1):

"Vi har et behov for et kvalitetsløft i Vestbyen, men Vestbyen er jo på en sjov måde et socialt boligområde, hvor man ikke har særlige sociale problemer. Jeg ved godt, at der er en høj andel af borgere med anden etnisk oprindelse end dansk, men det er en velfungerende bydel." (Jesper, bilag C1)

Kvalitetsløftet udmøntes ved, at der allerede nu er planlagt en omfattende byfornyelse i byområdet, som sammen med letbaneetableringen skal løfte hele området. Vestbyen er dog ikke et dårligt område, som Jesper Schultz siger i ovenstående, og der er af denne grund ikke tale om et socialt problem, som man ønsker at modvirke. Dette kan virke en smule absurd jf. boligudvalgets målsætning (se kapitel 4) om, at man 'kun vil have gode og velfungerende byområder i Aalborg'. Vestbyen er jo netop et godt og velfungerende område, ifølge Jesper, hvorfor det strider imod kommunens egen gældende målsætning at lave en så omfattende indsats her. Og det skyldes nok næppe, at det er fordi man ikke har flere ikke-velfungerede områder i Aalborg Kommune, så hvorfor vælger man at bruge penge på Vestbyen, når den faktisk fungerer? Ligger der mon et vækstrationale bag? Noget kunne i hvert fald tyde på, at der er andre motiver bag end som så.

Vækstrationale eller ej, kan byfornyelse samt det faktum at området er velfungerende rent faktisk betyde at priserne risikerer at stige endnu mere, da byens image netop allerede er godt, og bydelen derfor er et attraktivt bosætningsområde på forhånd – dog uden at dette afspejler sig betydeligt i prisen sammenlignet med de øvrige centrale byområder (observation). Området er karakteriseret ved at være et gammelt arbejderkvarter, men med stor diversitet i boligtyper og ejerformer. Dette varierede udbud i boligformer

betyder, at der faktisk allerede er stor mangfoldighed i bydelen – en mangfoldighed, som risikerer at blive mindre, da de indsatser, som over de kommende år, kommer til at sætte sit aftryk i Vestbyen betyder, at mange af de nuværende beboere risikerer social eksklusion.

Vestbyen er det område langs letbanetracéet, der lige nu har udsigter til de potentielt største procentvise prisstigninger grundet: 1) letbanen kommer til at gå igennem bydelen, 2) det er et attraktivt og velfungerende boligområde i forvejen, dvs. det har et godt image, 3) byfornyelsesindsatsen vil øge attraktiviteten yderligere, og 4) størstedelen af boligmassen er før 1991, men ikke decideret nyrenoverede, hvorfor huslejen i dag er relativt lav. Alt sammen kan føre til en betydelig stigning i boligpriserne, som kan medføre en omfattende gentrificeringsproces og dermed social eksklusion. Også almene boliger kan risikere at stige i pris, da mange af disse er ældre boliger, som trænger til reovering. Alligevel vil tilstedeværelsen af de almene boliger mindske en total gentrificeringsproces, hvor hele kvarteret ekskluderes, som det ses mange steder i udlandet (særligt i USA).

Mens lejerne i det private risikerer eksklusion, vil boligejerne derimod kun vil opleve de mange indsatser som positive, idet deres boliger vil stige i værdi. Da Vestbyen er et mangfoldigt område i dag, både hvad angår boligtyper og ejerformer, er det svært at sige om de fremtidige indsatser vil komme flest til gode eller om flest kun vil tabe på det.

Mette Olesen tilføjer som en sidste bemærkning i forbindelse med social eksklusion og letbaneetablering, at: *”Der er ikke nogle letbaner, der er lavet for at udelukke nogle grupper.”* (Bilag C3) Hun vil altså ud fra sine forskningsresultater mene, at ingen letbaner har til formål at ekskludere, hvilket formodentlig er sandt (hvis man ser bort fra hendes tidligere udtalelse vedrørende Gellerup). Problemet er dog, at der heller ikke er et direkte fokus på **ikke** at udelukke eller ekskludere nogle grupper. Det lader slet ikke til at være en del af overvejelser i forbindelse med letbanen og med at støtte op omkring denne ved at byudvikle i korridoren. I forbindelse med Aalborg letbaneprojekt, siger Jesper blandt andet også, at de ikke har ”haft sociale tanker. Bortset fra, at den helt overordnede generelle tanke [i den forbindelse] er, at en letbane vil være med til at gøre byen mindre.” (Bilag C1) Dette nytter dog ikke noget for de grupper, der er ekskluderet fra letbanekorridoren.

Letbaneetableringen kan altså alt i alt betyde begyndelsen på et relativt dyrere aalborgensiske boligmarked, hvilket kan have sine potentielle sociale konsekvenser i forhold til social eksklusion og en mere segregeret by. Derudover kan det faktisk også få konsekvenser for byens konkurrenceevne, der kan blive påvirket i en negativ retning, fordi boligpriser er en konkurrenceparametre (i hvert fald i Aalborg). Når konkurrenceevnen mindskes vil dette betyde, at færre borgere tiltrækkes, hvilket resulterer i et mindre skattegrundlag.

Det skal dog siges, at langt de fleste mennesker i dag flytter efter jobs og billige boliger, så hvis letbanen stadig kan tiltrække virksomheder, som den angiveligt vil kunne, så vil borgerne også tiltrækkes til trods for, at boligmarkedet er dyrere end tidligere.

Social eksklusion er således, ud fra ovenstående analyse, en potentiel konsekvens af letbanens effekt for prisstigninger, hvilket umiddelbart skyldes letbanevisionens hovedrationale om letbanen som en byudviklings- og vækststrategi.

6.4 Ulige mobilitet

Ulige mobilitet kan ligeledes være en konsekvens af letbanens prisstigningseffekt, og kan yderligere også betragtes som en konsekvens af den sociale eksklusion. Ulige mobilitet betyder i denne sammenhæng at folk har ulige adgang til letbanen eller til kollektiv transport generelt.

Den sociale eksklusion kan, som forklaret i afsnit 6.3, betyde at folk ekskluderes fra områderne langs letbanetracéet som en konsekvens af prisstigninger. Dette betyder, at disse ikke længere kan bo med tilgængelighed til letbanen (se eventuelt figur 6.4 og 6.5 under afsnit 6.5) må flytte til områder uden for letbanekorridoren – og de aller svageste må måske flytte helt udenfor byen for at finde et prisleje, der

matcher deres givne offentlige ydelse, hvis letbanen fører til en generel prisstigning på boliger i Aalborg by. Dette kan i yderste forstand forværre opsplittingsprocessen mellem land og by, som vi allerede i dag ser tegn på, eksempelvis det, at den kollektive transport i Aalborg Kommune blev effektiviseret i 2003-4 på bekostning af det landlige område (kapitel 5).

I forbindelse med Aalborg letbaneprojekt ved man allerede nu:

"[...] at der faktisk er nogle serviceforringelser nogle steder. [...] hvilket] vil sige, at man får længere til kollektiv trafik, [...] men] Man kunne jo sagtens forestille sig i 2021, at der sidder nogle politikere, der siger 'ej, det er ikke sådan det skal være' [...] Så koster det bare nogle flere penge end vi har stillet op i vores beregningseksempler." (Jesper, bilag C1)

Dette sker fordi der lukkes og omlægges busruter, så al parallelkørsel med letbanen minimeres for at skabe det nødvendige kundegrundlag til letbanen. På den måde er der risiko for at nogle borgere får længere til en station end førhen. Jesper pointerer dog, at dette er sagt ud fra, hvordan politikerne ser den kollektive trafik og rutenettet lige nu, og at dette sagtens kan nå at ændre sig inden 2021, hvor letbanen efter planen åbner. Han siger i tilknytning til det, at såfremt det skulle ende med en anden politisk holdning, så vil det koste flere penge end beregnet i driftsbudgettet for den kollektive trafik i Aalborg. Og heri ligger en anden potentiel ulige mobilitets-faktor:

"Den største mulige sociale konsekvens er hvis det bliver så dyrt at drifte letbanen, at man skal skære helt vildt i buslinjerne. [...] Det er jo virkelig et problem, hvis du begynder at fjerne busruter." (Mette O., Bilag C3)

I forbindelse med, hvorvidt dette i realiteten er muligt med henblik på Aalborg letbaneprojekt, siger Jesper:

"Jamen, det er da rigtigt. Der vil nok være en tendens til at se den kollektive trafik som en samlet pakke. [...] Det her er jo en ny investering, og man kunne sagtens forestille sig, at projektet ikke blev solgt ordentligt, og at der gik nogle år før at det tiltrak de passagerer, der var forudsat – og så er det klart, så må man finde pengene et eller andet sted." (Bilag C1)

Dette sandsynliggør Mette Olesens scenarie med at, såfremt driftsbudgettet overskrides for letbanen, så vil det være på bekostning af den øvrige kollektive trafik, og betyde en forværring i mobilitet for mange – ikke mindst dem uden for byen, hvor det, rent erfaringsmæssigt, er der, hvor der skæres mest.

Hvis dette skulle ske, kan man stille spørgsmålet: Er det socialt retfærdigt? Alle betaler til letbanen, mens kun få får noget ud af den. Til samme spørgsmål kan man spørge, hvorvidt det er retfærdigt at folk der bor i udkanten af Kommunen ligeså skal betale til en letbane, de måske aldrig kommer til at bruge? Dette er problematikken indenfor den sociale bæredygtighed, men ikke et område, der undersøges i denne case, selvom hele den der diskussion om at udviklingen sker i de større byer er interessant. Det er dog ikke uden relation til de sociale bæredygtighedsforhold, der heri undersøges, da man ved eventuelt at måtte skære i driftsbudgetterne til den kollektive trafik på eksempelvis de landlige strækninger i kommunen faktisk kan for indflydelse med boligværdier i oplandet – og dermed kan letbaneetableringen i Aalborg risikere at få vidt rækkende konsekvenser, hvis driftsbudgettet overskrides.

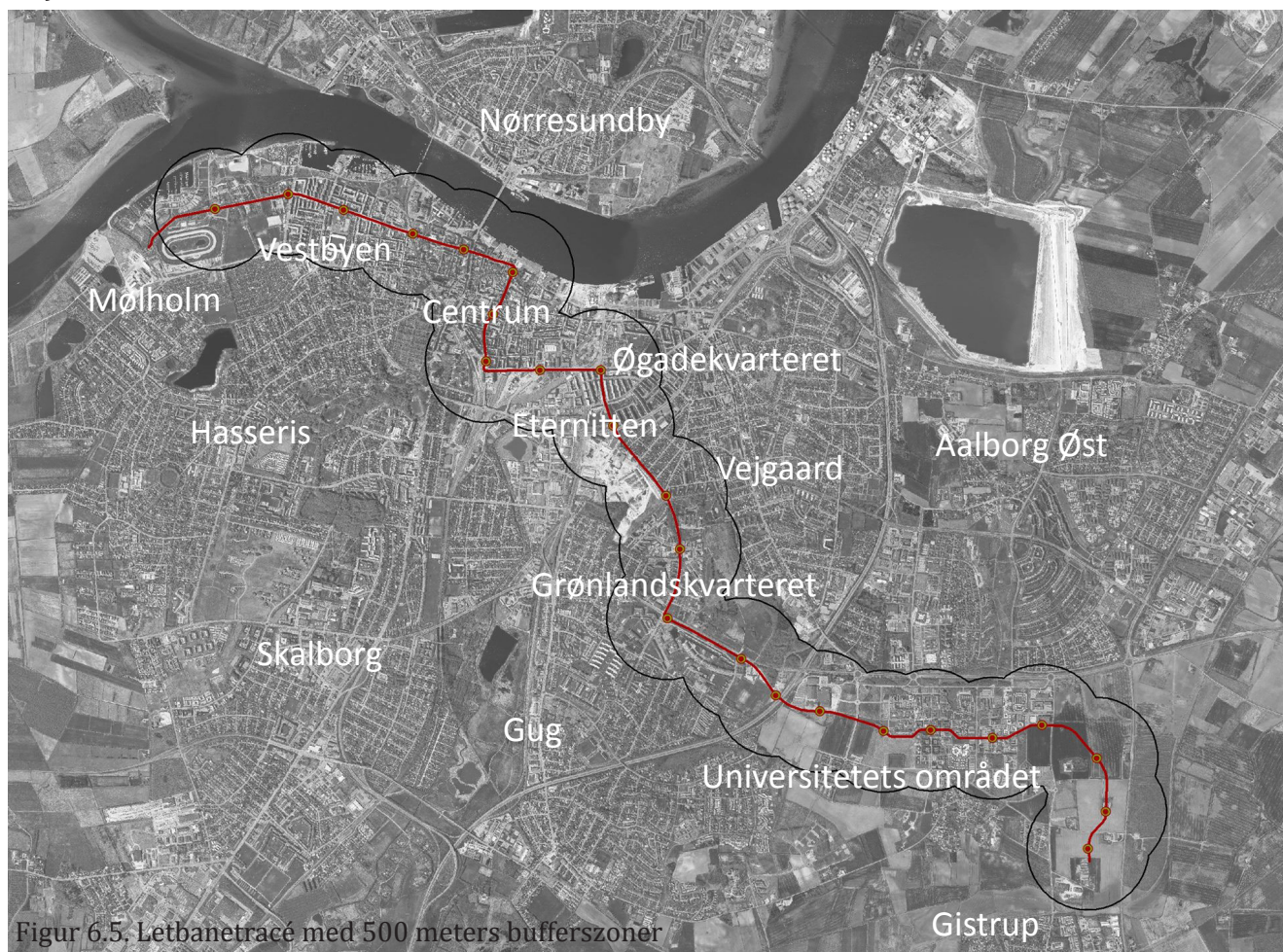
6.5 Værdiomfordeling

Den sidste konsekvens ved letbaneetablering, som jeg vil fremføre heri, er værdiomfordeling, idet Mette Olesen stiller spørgsmålstegn ved hvor den værditilvækst, der sker i letbanekorridoren, kommer fra:

"Hvad er det for en værditilvækst? Ser du på det snævert i korridoren, så er det fint, at der er en værditilvækst i den korridor, da det er der du ønsker din byudvikling, men hvis du vil have en benefit i kommunen som helhed, så får du ikke noget ud af det – du har jo bare flyttet noget værdi." (Bilag C3)

Med denne udtalelse påpeger hun altså, at der kan være to måder at se letbanens potentielle effekt på: der kan kigges snævert i korridoren og der kan tages et overordnet kommunalt perspektiv – begge vil give hver sit billede på udviklingen. Da der i de ovenstående har været meget fokus på, hvad der helt præcist sker af værditilvækst i letbanekorridoren og de enkelte byområder deri, vil jeg heri i stedet se på letbaneetableringens potentielle sociale konsekvenser for de områder uden for letbanekorridoren – og dermed nærme mig det kommunale perspektiv, Mette Olesen henviser til.

Med Aalborg letbane har man planlagt og regnet ud fra at borgerne vil gå op til 500 meter til et letbanestoppested, hvorved det hurtigt kan illustreres, hvilke områder, der ligger uden for dette (se figur 6.5).



De 500 meter bunder (Jesper, bilag D6) i et stationsnærhedsprincip, der henviser til, hvor langt man har regnet med, at folk er villig til at gå til en letbanestation i Aalborg. Dette betyder, at de områder uden for denne 500 meters bufferzone sådan set risikerer at opleve en faldende attraktivitet på baggrund af den manglende tilgængelighed til letbanen.

Et af de områder, der ligger udenfor, er Nørresundby, og da Nørresundby er det eneste byområde i Aalborg by, der har en negativ befolkningstilvækst (Aalborg Kommune, 2015), kan letbanens etablering risikere

at få potentielle sociale konsekvenser for den sociale bæredygtighed i området – hvad angår image, prisudvikling og ikke mindst for beboersammensætning. Så prisstigning et sted kan føre til pris fald et andet sted i kommunen. I denne sammenhæng kan man derved snakke om en værdiomfordeling. Som det allerede er slået fast vil der ske en prisstigning i områderne langs letbanetracéet – i letbanekorridoren. I en potentielt senare kunne noget af prisstigningen i Vestbyen derfor meget vel være den mistede værdi fra Nørresundby, der er ”flyttet” over broen. Det er dog ikke sikkert, at det får den store effekt for Nørresundby, da Mette Olesen (bilag C3) via sin forskning har set, at letbaner vil kunne tiltrække folk fra op til 1000 meter fra de enkelte letbanestationer (se figur 6.6)



Figur 6.6. Letbanetracé med 1000 meters bufferszoner

Hvis Mette Olesen har ret i sin antagelse, drejer den faldende attraktivitet sig om færre områder – og denne bufferzone inkluderer endda noget af Nørresundby, hvorved effekten for den samlede bydel måske mindskes.

6.5.1 Boligmangel eller ej?

I Aalborg kan værdiomfordelingen forstærkes ved, at der ikke kan siges at være boligmangel i byen, hvis man ser bort fra flaskehalsen omkring studiestart hvert år (denne er erfaringsmæssigt udlignet hvert år i november – se bilag H). Dette skyldes blandt andet, at der er så stor byggeaktivitet i byen, og gang i så mange byudviklingsområder på én gang (se figur 6.7).



Figur 6.7 viser, hvordan de forskellige byudviklingsområders forventede rummelighed, hvad angår personer (forudsat at der bor to personer i hver bolig. Nogle af områderne (de skæve tal) er allerede under implementering, hvor et relativt nøjagtigt tal på rummelighed kan gives, mens andre endnu er i planlægningsfasen, hvorved de helt præcise tal endnu ikke kendes.

Sammenholdt med befolkningsprognoser (se kapitel 4), så forventes Aalborg frem til 2021, hvor letbanen åbner, at vokse med omkring 9.000 borgere (nettotilvækst). Dette betyder, at, såfremt alle boligområderne udvikles til fulde og inden 2021, at der vil være 10.310 nyopførte boliger¹⁸ mod cirka 9.000 borgere i befolkningstilvækst. Det kan dog ikke gøres så enkelt som dette. Her er man i stedet nødt til at se på kommunens samlede befolkning og samlede boligmasse for at få et reelt billede af, hvordan det forholder sig. Den samlede befolkning i Kommune i 2021 er som bekendt på godt 217.000 (se kapitel 4), mens det samlede antal boliger er 108.830 (bilag I). Det giver altså et billede af, at man til den tid skal forvente at bo rundt regnet to personer pr. bolig, hvilket også er det tal, der regnes med i rummelighedsprognoserne (figur 6.7). Det betyder, at Aalborg fremadrettet heller ikke ser ud til at ramme ind i en udbredt boligmangelssituation, men i stedet vil have en nogenlunde balance. Det skal dog siges, at befolkningsprognoser blandt andet også har den forventede boligudvikling med inde som en variabel.

Værdiomfordelingsmekanismerne kan potentielt set lede til en dårligere social bæredygtighed i boligområder uden tilgængelighed til letbanen jf. stationsnærhedsprincippet, hvilket betyder at prisstigninger i yderste potens kan føre til social eksklusion indenfor korridoren, som er dårligt for den sociale bæredygtighed, og

til værdifald udenfor korridoren, som også er dårligt for den sociale bæredygtighed. Dette understreger, hvor vigtigt det er med at skabe balance mellem effekter og konsekvenser af letbanen.

Linjeføringen skal dog ligge et sted, og ligegyldigt, hvor den lægges, vil værdiomfordeling være en risiko. Når det så er sagt, kan man ved at byudvikle andre steder end i letbanekorridoren eventuelt opveje værdiomfordelmingsmekanismen, hvilket dog ikke går godt i spænd med formålet om at bruge letbanens byudviklingspotentiale til at vækstkoncentrere.

Det Mette Olsen dog også ville frem til i forbindelse med værdiomfordeling er, at man skal være opmærksom på de argumenter, der fremføres om letbanen, som for eksempel i forbindelse med brugen af internationale eksempler, jf. kapitel 5. Dette er fordi, der i disse tilfælde stort set altid fremføres, hvordan letbanen har påvirket letbanekorridoren, som for eksempel med Bergen (det har givet en faktor 13 igen i investeringer i korridoren), men ikke nødvendigvis noget om, hvordan den samlede kommune er vokset, vækstet eller andet. Ligesom det heller ikke fremføres, hvordan letbanens linjeføring forholder sig til de områder, som denne ikke går igennem. Det er i korridoren, at den gode historie ligger – og derfor denne, der bliver fortalt udadtil.

Delkonklusion

I dette kapitel har jeg analyseret, hvilken betydning letbanens hovedrationale potentielt set kan have for letbanens effekter, og derefter har jeg diskuteret, hvordan disse effekter potentielt kan lede til en række sociale konsekvenser, der forværrer den sociale bæredygtighed.

Aalborg letbaneetablering kan vil 'uomtvisteligt' føre til prisstigninger i letbanekorridoren, og med hovedrationalet om letbanen som byudviklings- og vækststrategi kan dette betyde en endnu større prisstigning, da byudvikling er med til at gøre korridoren yderligere attraktiv. Prisstigningseffekterne vil potentielt (alt efter graden heraf) føre til en række sociale konsekvenser: Social eksklusion, gentrificeringsprocesser, jordspekulation, ulige mobilitet samt værdiomfordeling og muligvis endnu flere end dette, da jeg bevidst (ud fra teorien, kapitel 2) har valgt at diskutere de nævnte. De sociale konsekvenser afledt af prisstigninger, kan dog afbødes en smule af den almene boligmasse, der ikke kan stige i husleje på samme måde som de private udlejningsboliger. Dog er det uvist, hvordan det almene boligmarked i fremtiden vil udvikle sig, da dette i forbindelse med den nye boligstrategi kommer til at indgå som et led i at skabe vækst.

Ud fra resultaterne heri er det således klart, at hovedrationalet for letbanen har stor betydning for dennes effekt i forhold til prisstigninger – prisstigninger som videre *kan* føre til en række direkte og indirekte afledte sociale konsekvenser, som i sidste ende har stor betydning for den sociale bæredygtighed i letbanekorridoren, Aalborg by og i den samlede kommune.

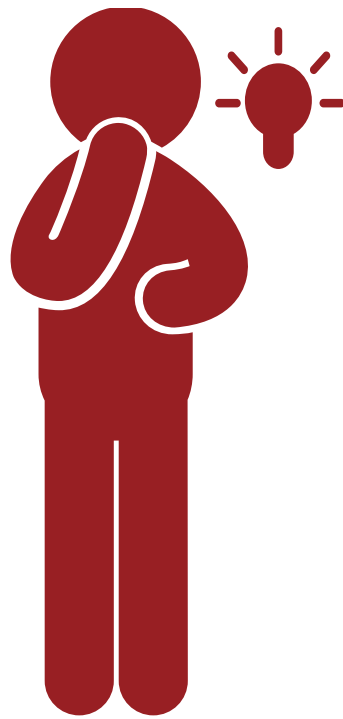
Dette kapitals resultater skal ikke bruges som håndfaste beviser for at letbaneetableringen *vil* føre den ene eller den anden sociale konsekvens med sig, men skal i stedet hjælpe med at belyse, hvordan hovedrationalet bag letbanevisionen potentielt kan føre til de nævnte sociale konsekvenser. Sværhedsgraden af de potentielle sociale konsekvenser afhænger dog også af, hvordan letbanen yderligere aktiveres (som vist med byfornyelsesstrategien i Vestbyen).

Det næste kapitel vil, på baggrund af resultaterne i dette kapitel, diskutere, hvordan Aalborg kommune bør gøre sig en række overvejelser i forbindelse med den fremadrettede planlægning vedrørende Aalborg letbaneprojekt for at mindske de potentielle konsekvenser for den sociale bæredygtighed. Overvejelser der kan være til at sætte den sociale bæredygtighed på dagsordenen.

Hvad bør man overveje?/

7





7 Hvad bør man overveje?

I et forrige kapitel blev det klarlagt, at letbanens hovedrationaler har en betydning for den sociale bæredygtighed, idet letbanens afledte effekter blandt andet involverer prisstigninger, som potentielt set kan lede til en hel række sociale konsekvenser. De sociale konsekvenser kan dog potentielt forværres afhængig af, hvordan letbanen aktiveres.

I dette kapitel er hensigten at vise, hvordan den opnåede viden kan bruges i den videre planlægning vedrørende Aalborg letbaneprojekt. På baggrund af dette vil jeg ud fra resultaterne i det forrige kapitel liste tre overvejelser, som Aalborg kommune bør gøre sig i forbindelse med den fremadrettede planlægning vedrørende Aalborg letbaneprojekt.

Overvejelse #1

Først og fremmest bør Aalborg Kommune være meget mere bevidst om, at det er kommunen, der principielt kan styre udviklingen, og derfor også har ansvaret for den sociale bæredygtighed i kommunen. De har i den forbindelse ansvaret for at byudviklingen af byen og de enkelte byområder udvikles positivt *for og med* de mennesker der bor der.

Der er i al for stor stil tendens til at de private investorer kommer til at styre byudvikling, særligt de store spillere på banen. Man bør derfor overveje, hvordan man i forbindelse med letbaneetableringen, der kan føre så mange potentielle effekter og konsekvenser med sig på baggrund af dens hovedrationaler, skal tackle hele den der developer-magtspil-relation, da man derved ellers nemt kan miste styringen. Dette kan man fordi letbanen strækker sig over så mange forskellige byområder med så vidt forskellige karakteristika, hvad angår den sociale sammensætning. Risikoen for at udviklingen går for hurtigt og man derved ikke får tænkt tingene ordentligt igennem er derfor stor. Især når investorerne allerede har været i gang med at opkøbe jord, og dermed på sin vis er på forkant med udviklingen.

Overvejelse #2

Aalborg Kommune bør i relation til overstående også overveje, hvad prisstigninger kan betyde for de enkelte områder som letbanen går igennem – og dette er selvfølgelig i forbindelse med de mulige sociale konsekvenser. Dette kan give kommunen en idé om, hvilke forhold man skal være særligt opmærksomme på de forbindelse med den opfølgende planlægning, dvs. i forbindelse med den måde som letbanen aktiveres på. Dette perspektiv kan bredes ud til det samlede bymæssige niveau for Aalborg by, og kan ligeledes betragtes i forhold til de nærliggende forstæder og ud for en helhedsbetragtning for den samlede kommune.

Der er en al for stor tendens til at alle de snakke, at man slet ikke er bevidst om det sociale – og på at letbanen kan have en ekskluderende effekt. Ud fra egne erfaringer ved jeg, at diskussionerne mere går på, hvordan de forskellige byområder skal fortættes ud fra en bytypologi-tankegang, der vil få byområderne til at fremstå æstetiske i balance.

Overvejelse #3

Den sidste overvejelse, som jeg heri vil fremhæve i forbindelse med, hvad kommunen bør gøre sig af tanker om, er, hvordan den sociale bæredygtighed kan sættes på dagsordenen. Dette kan ud fra en logisk tankegang fint argumenteres for, hvorfor den burde. Her tænker jeg på de undersøgelser, der viser at den økonomiske vækst hæmmes af social ulighed. Så enten er det fordi man simpelthen ikke er opmærksom på, at vækst og social lighed (fremmet via den sociale bæredygtighed) hænger sådan sammen. Ellers kan det være fordi de vælger ikke at tro på det. Sidste mulighed er, at de ikke tror at dette gælder for et relativt lige land som Danmark, men Danmark bliver, som fortalt, mere og mere ulige, hvormed væksten i højere og højere grad hæmmes. Overvejelserne om, hvordan den sociale bæredygtighed kommer på den planmæssige og politiske dagsorden er derfor essentiel for, at Aalborg ikke risikerer at ende med, at være et social ulige kommunesamfund, hvor social eksklusion, en segregeret by, ulige mobilitet osv. ender med at blive en realitet, når letbanen kommer.

Opsummeret og kortfattet bør Aalborg Kommune i forbindelse med at mindske de potentielle sociale konsekvenser ved letbaneetablering overveje: 1) at sætte dagsordenen for de private investorer, og ikke omvendt lade dem sætte dagsordenen for byudvikling, da denne så udelukkende får et vækstrationale, 2) at gå i dybden med den sociale bæredygtighed i forbindelse med de enkelte områder i letbanekorridoren, de byområder udenfor korridoren og kommunen som helhed for på den måde at have et mere kvalificeret grundlag i forbindelse med at aktive letbanen byudviklingsmæssigt, og 3) hvordan den sociale bæredygtighed sættes på den planmæssige og politiske dagsordenen for i fremtiden at sikre den sociale bæredygtighed, der med den sociale lige og derved en fortsat vækst.

Det var de tre overvejelser, som jeg synes, at Aalborg Kommune bør gøre sig i forbindelse med at modvirke de sociale uligheder gennem en øget prioritering af den sociale bæredygtighed.

7.1 De øvrige danske letbaneprojekter

Slutteligt heri, vil jeg kort brede problemfeltet ud og stille mig selv spørgsmålet: Kan denne viden bruges i forbindelse med de øvrige danske letbaneprojekter.

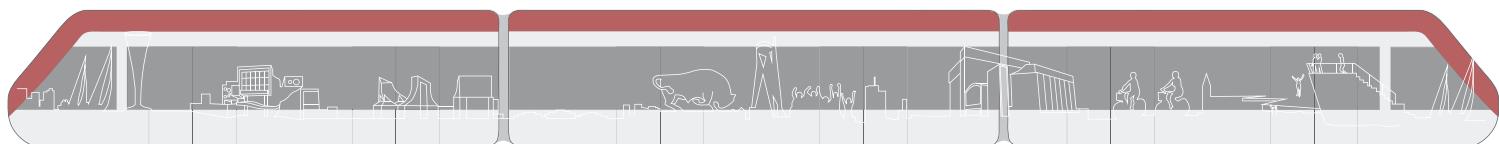
Svaret er ja. Dette blandet andet ud fra, at de øvrige letbaner har enslydende rationaler bag sine letbaneprojekter.

Dette er som sagt ikke håndfaste beviser på, hvilke sociale konsekvenser, som letbaner vil lede til, men i stedet en måde at gøre opmærksom på, at den, beskrevne udvikling i kapitel 6, kan være en konsekvens for den sociale bæredygtighed i letbanekorridoren, områderne udenfor og hele kommunen i sig selv.

Man kan endda sige, at jo større den givne letbane by er, des større risiko er der reelt set for at nogle af disse konsekvenser *vil* opstå, da gentrificeringsprocesser, sociale eksklusionsmekanismer og en generel social ulighed er mere udpræget des større byen er, da der således er flere mennesker. **Aarhus** og København står oveni alt dette, modsat Aalborg, med en stor boligmangel og i forvejen så dyre boliger, at det har en ekskluderende effekt, hvorfor der kan være en pointe i, at de bør gøre sig de samme overvejelser som Aalborg Kommune – særligt den sidste – i forbindelse med deres respektive letbaneprojekter.

Afslutning /

8





8.1 Konklusion

Måden, hvorpå fysisk planlægning forstås, tænkes og dermed udføres, har forandret sig betydeligt i løbet af de sidste årtier. Dette på baggrund af et øget neoliberalt politisk klima, som har betydet, at planlægningen er blevet skubbet i en markedsorienteret retning, hvor 'growth-first'-princippet dominerer. Dette anses for et brud med den tidligere dominerende velfærdsorientering, hvor ligelig udvikling gennem fordeling af velfærdsydelser var planlægningens primære opgave i samfundet. Kort sagt har neoliberaliseringen af planlægningen altså betydet et skifte fra velfærdsorientering til vækstagenda.

Helt konkret har dette skifte bevirket, at blandt andet den kollektive trafik, i form af letbaner, ikke længere betragtes som et socialt gode, men i stedet anses som værende byudviklingsprojekter, der bruges som led i de overordnede strategier for vækst. Derfor anses letbaneprojekter ikke kun som transportprojekter, der fragter folk fra A til B, men som et led i den enkelte bys vækstagenda. Spørgsmålet har i den forbindelse gået på, hvilken betydning det nye rationale for kollektiv transport kan få for effekten heraf – dette er ud fra følgende problemformulering blevet besvaret med udgangspunkt i Aalborg letbaneprojekt:

Hvilken betydning kan hovedrationalerne bag Aalborg letbaneprojekt potentielt få for den sociale bæredygtighed i Aalborg kommune, og hvordan kan viden herom bruges i den videre planlægning vedrørende Aalborg letbaneprojekt?

Hovedrationalet bag Aalborg letbaneprojekt er letbanen som byudviklings- og vækststrategi, hvilket fortæller, at Aalborg letbaneprojekt således heller ikke kun anses for værende et transportprojekt. Dette til trods for at Aalborg letbaneprojekt rent faktisk startede ud sådan. I takt med at de øvrige større danske byer fik sin letbaneprojekter på finansloven ændrede rationalet sig dog til sin nuværende form.

Hovedrationalet bag Aalborg letbaneprojekt vil, ifølge teorien, have betydning for hvilken effekt letbanen kan forventes at få. I denne undersøgelse blev det fastlagt, at en af disse effekter 'uomtvisteligt' er prisstigninger i letbanekorridoren, hvilket potentielt afføder en række sociale konsekvenser. I denne undersøgelse blev det med udgangspunkt i prisstigningerne og konkrete eksempler fra Aalborg belyst, at de afledte sociale konsekvenser af letbaneetablering potentielt kan være social eksklusion, gentrificering, jordspekulation, ulige mobilitet samt værdiomfordeling, og at disse konsekvenser kan forstærkes ud fra den måde, man aktiverer letbanen på, dvs. med understøttende planlægning, hvilket i Aalborg allerede er på tegnebrættet at gøre.

Hensigten med denne undersøgelse har dog aldrig været at bruge resultaterne som håndfaste beviser for at letbaneetableringen *vil* føre den ene eller den anden sociale konsekvens med sig, men har i stedet haft til formål at belyse, hvordan hovedrationalet bag letbanevisionen potentielt kan føre til de nævnte sociale konsekvenser, hvoraf sværhedsgraden af de potentielle sociale konsekvenser afhænger af, hvordan letbanen yderligere aktiveres. Og i og med, at man allerede er gået i gang med at aktivere letbanen inden den er kommet betyder, at dette projekt kommer lige tids nok til, at gøre Aalborg Kommune opmærksom på de potentielt, afledte sociale konsekvenser ved letbaneprojektet i Aalborg, og hvad de i den forbindelse bør have af overvejelser.

Ud fra den viden, som er opnået via denne undersøgelse er der således givet tre anbefalinger til, hvilke overvejelser Aalborg Kommune bør gøre sig i forbindelse med den videre planlægning vedrørende Aalborg letbaneprojekt. Overvejelserne vedrører, hvordan der kan skabes en højere grad af social bæredygtighed gennem den fremadrettede planlægning af letbaneprojektet for på den måde at skabe en bedre balance mellem vækstagendaen og sociale hensyn. Overvejelserne, som Aalborg Kommune bør gøre sig, er:

- 1) at sætte dagsordenen for de private investorer, og ikke omvendt lade dem sætte dagsordenen for byudvikling, da denne så udelukkende får et vækstrationale,
- 2) at gå i dybden med den sociale bæredygtighed i forbindelse med de enkelte områder i letbanekorridoren, de byområder udenfor korridoren og kommunen som helhed for på den måde at have et mere kvalificeret grundlag i forbindelse med at aktive letbanen byudviklingsmæssigt, og
- 3) hvordan den sociale bæredygtighed sættes på den planmæssige og politiske dagsordenen for i fremtiden at sikre den sociale bæredygtighed, der med den sociale lige og derved en fortsat vækst.

Overvejelserne kan også forstås som en måde, at sætte fokus på det paradoks, der i dag eksisterer i planlægningen i forbindelse med neoliberaliseringen af planlægning. Dette værende at vækst sættes så højt på den kommunale dagsorden, og at sociale hensyn ikke prioriteres i udpræget grad, da disse anses som anti-konkurrenceorienterede, dvs. ikke vækstskabende. Paradokset ligger i, at nye undersøgelser viser, at vækstagendaens nuværende form og udøvelse, hvor det hedder vækst for vækstens skyld, betyder at væksten faktisk hæmmes, fordi stigende social ulighed mindsker vækstens potentiale.

Det er håbet, at dette speciale ligeså kan danne grobund for, at der i fremtiden sættes mere fokus på dette paradoks – og ikke kun i forbindelse med letbanestudier.

Slutnoter

1. Efter John Maynard Keynes, engelsk økonom og politiker, hvis grundidé omhandlede et statsreguleret marked.
2. Friedrich August von Hayek var en politisk økonom og filosof, og ikke mindst en forkæmper for den klassiske liberalisme samt kapitalismen og samtidig modstander af socialismen og kollektivismen.
3. Milton Friedman var økonom og fremtrædende inden for makroøkonomiske studier. Han er i dag særlig kendt for sin støtte af laissez faire-kapitalisme og for at være monetarismens fader, hvoraf neoliberalismen blandt andet udspringer.
4. Gældende for letbaneprojekter i mellemstore europæiske byer.
5. Organisation for Economic Cooperation and Development
6. Planstrategien er byrådets redskab til at realisere målene, der er fremsat i kommuneplanen.
7. Hovedstrukturen er den overordnede og sammenfattede fysiske plan for kommunen.
8. Blandt de fire største danske byer: København, Aarhus, Odense og Aalborg.
9. Team, der er dannet ved en revision af de fungerende teams i juni 2014. Før dette var mobilitet og byudvikling placeret i to forskellige teams.
10. En sporbus kan beskrives som en mellemting mellem en bus og en sporvogn.
11. Thomas Kastrup-Larsen, byrådsmedlem siden 1998, formand for NT og rådmand for Sundhed og Bæredygtig udvikling siden 2007 og borgmester for Aalborg siden 2013.
12. Hedder i dag Sundheds- og kulturforvaltningen (siden 1. januar 2014).
13. Stigningen gælder for hele Aalborg, og dermed ikke kun i korridoren.
14. Pristigning i Odense: 8,0 %, Århus 5,3 % og København: 13,2 %. (Jensen, 2015)
15. jf. Almenboliglovens fleksible udlejningsregler.
16. *"Landsbyggefondens er en selvejende institution, der er stiftet af almene boligorganisationer og oprettet ved lov. Formålet er at fremme det almene byggeris selvfinansiering."* Landsbyggefondens. (i.d.).
17. Odense, Århus og København har henholdsvis 25,1 %, 28,5 % og 20,1 %. Århus overgår dermed Aalborg og Odense kommer tæt efter Aalborg.
18. Aalborg Kommunes befolkningsprognose for 2015-2026 siger i stedet, at der ventes opført 9669 boliger frem til 2025.

Referenceliste

- Aalborg Kommune. (2015). *Befolkningsprognose Aalborg Kommune 2015-2027 excl. flygtninge*. Aalborg: Aalborg Kommune.
- Aalborg Kommune. (2013a). *Fysisk Vision 2025*. Teknik- og Miljøforvaltningen. Aalborg Kommune.
- Aalborg Kommune. (1999). *Handlingsplan for Trafik & Miljø*. Aalborg Kommune.
- Aalborg Kommune. (2014 13-november). *Letbanen i Aalborg en realitet*. Retrieved 2015 januar from Aalborg Kommune: <http://www.aalborg.dk/nyheder/alle-nyheder/2014/11/letbanen-i-aalborg-en-realitet>
- Aalborg Kommune. (2013b). *Mobilitetsstrategi 2013-2025 – mod en bæredygtig kommune*. Teknik- og Miljøforvaltning.
- Aalborg Kommune. (2012 januar). *Norddanmarks vækstdynamo. Planstrategi 2011*, 28. Aalborg Kommune.
- Aalborg Kommune. (2012). *Norddanmarks vækstdynamo. Planstrategi 2011*. Teknik- og Miljøforvaltningen. Aalborg: Aalborg Kommune.
- Aalborg Kommune. (2009 oktober). Plan- og projektinformation.
- Aalborg Kommune. (2010 oktober). Plan- og projektinformation.
- Aalborg Kommune. (2011a maj). Plan- og projektinformation.
- Aalborg Kommune. (2007a maj). Plan- og projektredegørelse.
- Aalborg Kommune, NT & Region Nordjylland. (2008). *Letbane i Aalborg – en vision for udviklingen af den kollektive trafik*.
- Albrechts, L. (2004). Strategic (spatial) planning re-examined. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31 (5), s. 743-758.
- Albrechts, L., Healey, P., & Kunzmann, K. R. (2003). Strategic spatial planning and regional governance in Europe. *Journal of the American Planning Association*, 69 (2), s. 113-129.
- Andersen, J., & Pløger, J. (2007 november). The Dualism of Urban Governance in Denmark. *European Planning Studies*, 15 (10), s. 1349-1367.
- Andersen, K. V., Lorenzen, M., & Bille, T. (2009). *Den danske kreative klasse*. Århus: KLIM.
- Atkins. (2013 16.-april). *BERGEN BYBANE – EN LETBANE-SUCCEES*. Retrieved 2015 maj from Atkins: <http://www.atkins.dk/da-DK/Nyheder.aspx?Action=1&NewsId=121&M=NewsV2&PID=115>
- Atkins Danmark. (2010). *Foranalyse af letbane i Aalborg. Reservering af letbanetracé ved godsbanearialet og det nye Universitetssygehus*. Region Nordjylland, NT & Aalborg Kommune.
- Bay, H., & Kjærgaard, E. (2009). Letbaner i danske byer. *Paper til indlæg på Aalborg Trafikdage 2009*, 1-12.
- Behrendt, M. (2014 13-november). *Aalborg får 830 millioner kr. til ny letbane*. Retrieved 2015 februar from Igeniøren: <http://ing.dk/artikel/aalborg-faar-830-millioner-kr-til-ny-letbane-172271>
- Bergman, T. (2013 marts). Byudvikling er for de få. *Ny Viden* (2), s. 4-7.
- Bergmann, M., & Berger, L. (2011 8-maj). *Frygter husleje-stigninger i Aalborg Øst*. Retrieved 2015 august from TVNord: <http://www.tv2nord.dk/artikel/157957:Regionale-nyheder--Frygter-huslejes-tigninger-i-Aalborg-Oest>
- Bottoms, G. D. (2003). Continuing Developments in Light Rail Transit in Western Europe. 713-728. Federal Trasint Administration.
- Brenner, N., & Theodore, N. (2002). Cities and the Geographies of “Actually Existing Neoliberalism”. *Antipode*, 34 (3), s. 349-379.
- Burr, V. (1995). *An Introduction to Social Constructionism*. London/New York: Routledge.
- Burton, E. (2000). The Compact City: Just or Just Compact? A Preliminary Analysis. *Urban Studies*, 37 (11), s. 1969-2001.
- Business Development. (i.d.). *Stay*. (Aalborg Kommune) Retrieved 2015 august from Aalborg Kommune: <http://www.aalborg.dk/om-kommunen/strategisk-vaekst/stay>
- Carter, H. F. (2011). *Compelled to Compete?: Competitiveness and the Small City*. Aalborg Universitet. Aalborg: akprint.

- CEC. (1999). *The EU Compendium of Spatial Planning Systems and Policies*. European Commission, Office for Official Publications of the European Communities.
- COWI. (2001). [*Cowi, 2001*]: *Kollektiv trafikplan – Nuværende rutenet, Delrapport nr. 1*. Aalborg Kommune, Forsyningsvirksomhederne og Cowi.
- COWI. (2013). *Fase 1 rapport vedrørende foranalyse af Aalborg Letbane*. Letbanesekretariatet: Region Nordjylland, NT & Aalborg Kommune.
- COWI. (2014). *Udredningsrapport for Aalborg letbane*. Aalborg: Letbanesekretariatet: Region Nordjylland, NT & Aalborg Kommune.
- Curtis, Low, C., & Nicholas. (2012). *Transport and Mobility: Institutional Barriers to Sustainable Transport*. Ashgate Publishing Group.
- DAC. (2014 21-januar). *Bæredygtige byer: Hvad er bæredygtighed?* Retrieved 2015 marts from DAC & Cities: <http://www.dac.dk/da/dac-cities/baeredygtige-byer/om-baeredygtige-byer/hvad-er-baeredygtighed/>
- Den Danske Ordbog. (i.d.). *gentrificering*. (Det Danske Sprog- og Litteraturselskab) From Den Danske Ordbog: <http://ordnet.dk/ddo/ordbog?query=gentrificering>
- Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. BasicBooks.
- Flyvbjerg, B. (1991d). *90'ernes trafikplanlægning for miljø, sundhed og bæredygtighed. Aalborg viser vej - men hvordan?* Aalborg: Institut for Samfundsudvikling og Planlægning.
- Flyvbjerg, B. (1991c). *Da miljøet kom til byen. Byplanhistoriske Noter 24*. Dansk Byplanlaboratorium.
- Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *12* (2).
- Flyvbjerg, B. (1991a). *Rationalitet og magt: Det konkrete videnskab* (Vol. 1). København: Akademisk Forlag.
- Flyvbjerg, B. (1991b). *Rationalitet og magt: Et case-baseret studie af planlægning, politik og modernitet* (Vol. 2). København: Akademisk Forlag.
- Gaardmand, A. (1993). *Dansk byplanlægning 1938-1992*. Aritektens Forlag.
- Galland, D. (2012). Understanding the reorientations and roles of spatial planning: The case of national planning policy in Denmark. *European Planning Studies*, *20* (8), s. 1359-1392.
- Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. Bogværket.
- Gehl, J. (1971). *Livet mellem husene - udeaktiviteter og udemiljøer*. Arkitektens Forlag.
- Glass, R. (1964). *Aspects of change*. London: Centre for Urban Studies and MacGibbon & Kee.
- Gleeson, B., & Low, N. (2000). Revaluing planning: Rolling back neo-liberalism in Australia. *Progress in Planning*, *53* (2), s. 83-164.
- Hall, T., & Barrett, H. (2012). *Urban Geography* (4. ed.). Routledge.
- Hansen, F., & Simonsen, K. (2004). *Geografies videnskabsteori* (1. ed.). Roskilde Universitetsforlag.
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The transformation of urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler*, s. 3-17.
- Harvey, D. (2008). The right to the city. *New Left Review* (53), s. 23-40.
- Healey, P., Khakee, A., Motte, A., & Needham, B. (1997). Making Strategic Spatial Plans: Innovation in Europe.
- Hermann, A. K. (2011 21-juli). *Gentrificering overseas i Danmark*. Retrieved 2015 juli from Information: <http://www.information.dk/273939>
- Infrastrukturudvalget. (2000). *Udvikling af infrastrukturen i Aalborg-området*. Aalborg Kommune, Nordjyllands Amt & Trafikministeriet.
- Jørgensen, I., Kjærdsdam, F., & Nielsen, J. (1997). Plan of Hope and Glory: an Example of Development Planning in Denmark after Maastricht. In P. Healey, A. Khakee, A. Motte, & B. Needham, *Making Strategic Spatial Plans: Innovation in Europe*.
- Jensen, A.-M. B. (2015 8-august). *Højeste salgspris på ejerlejligheder i fem år*. Retrieved 2015 8-august from Boligsiden.dk: <http://bolignyheder.boligsiden.dk/2015/08/hojeste-salgspris-paa-ejerlejligheder-i-fem-aar/>
- Jensen, O. B., & Jørgensen, I. (2000). Danish Planning: The Long Shadow of Europe. *Built Environment*, *26* (1), s. 31-40.
- Juel, A. (2013). *Urbane Projekter: mellem sted, diskurs og planlægning*. Ph.d.
- Københavns Kommune. (2014). *Bosætning i København: En analyse af bosætningsmønstre og boligpræferencer*. Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen. København: Københavns Kommune.

- Kaufmann, V. (2004). Social and Political Segregation of Urban Transportation: The Merits and Limitations of the Swiss Cities Model. *Built Environment: Transport, Inequality and Poverty*, 30 (2), s. 146-152.
- Keil, R. (2009). The urban politics of roll-with-it neoliberalization. *City*, 13 (2), s. 230-245.
- Kiib, H. (2006). Kreative videnbyer. *Byplan* (3), s. 112-117.
- Kitchin, R., & Tate, N. J. (2000). *Conducting Research in Human Geography*. Pearson Education.
- Kristensen, M. (2014 30-oktober). *Huslejepriserne har endnu ikke nået toppen*. Retrieved 2015 juni from Jyllands-Posten: <http://jyllands-posten.dk/aarhus/ECE7160602/Huslejepriserne+har+endnu+i+kke+nået+toppen/>
- Kvale, S. (2007). *Doing interviews*. (1. ed.). SAGE Publication INC. .
- Lefebvre, H. (1996). Writings on the City. In E. K. Lebas (Ed.). Blackwell.
- Letbanesekretariatet. (2013). *Fase 1 rapport vedrørende foranalyse af Aalborg Letbane Region Nordjylland*, Nordjyllands Trafikselskab og Aalborg kommune.
- Letbanesekretariatet. (2014 8-september). *Aalborg Byråd vil anlægge en letbane*. Retrieved 2015 januar from Aalborg Letbane: <http://www.aalborgletbane.dk/nyheder/2014/09/aalborg-byraad-vil-anlaegge-en-letbane>
- Letbanesekretariatet. (2012). *Aalborg Letbane - Vision*. 4. Region Nordjylland, NT & Aalborg Kommune.
- Lundhede, T. H., Panduro, T. E., Kummel, L., Ståhle, A., Heyman, A., & Thorsen, B. J. (2013). *Værdisætning af bykvaliteter - fra hovedstad til provins*. Københavns Universitet. Institut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi.
- Lynggaard, K. (2010). Dokumentanalyse. In I. S. Brinkmann, & L. Tanggaard, *Kvalitative Metoder - en grundbog* (s. 137-152). Hans Reitzels Forlag.
- Madsen, H. H. (2009). *Skæv og national - Dansk byplanlægning 1830 til 1938*. Bogværket.
- Mandrup, L. (2015 17-marts). *Letbane kan føre til milliardinvesteringer*. Retrieved 2015 marts from Nordjyske.dk: <http://nordjyske.dk/e-avis/nyheder/aalborg/letbane-kan-foere-til-milliardinvesteringer/120351f9-f371-4b42-91a2-83497585cc78/7/1515>
- MBBL. (2014 7-juli). *Almene boliger Generelt om almene boliger*. Retrieved 2015 juli from Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter: <http://www.mbbk.dk/bolig/almene-boliger/generelt-om-almene-boliger>
- MBBL. (2014 7-juli). *Generelt om almene boliger*. Retrieved 2015 juli from Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter: <http://www.mbbk.dk/bolig/almene-boliger/generelt-om-almene-boliger>
- Melchior, N. (2002). *Kollektiv trafikplan for Aalborg*. Aalborg Kommune.
- Miljøministeriet. (1992). *Danmark på vej mod år 2018: Danmarks fysiske og funktionelle indretning i fremtidens Europa: Landsplanredegørelse*. Miljøministeriet.
- Miljøministeriet. (2013). *Grøn omstilling - nye muligheder for hele Danmark*. Miljøministeriet.
- MVG. (2008). *The Modern Tram in Europe*. München: Münchner Verkehrsgesellschaft GmbH.
- Nielsen, P. B. (2014 7.-november). *Fra dispositionsplaner til digitale kommuneplaner. Forenkling eller bureaukrati - Kommune- og lokalplanlægningens udfordringer*. København: Byplanhistorisk Udvalg, Dansk Byplanlaboratorium.
- Nielsen, P. B. (2014 7.-november). *Fra dispositionsplaner til digitale kommuneplaner. Forenkling eller bureaukrati - Kommune- og lokalplanlægningens udfordringer*. København: Byplanhistorisk Udvalg, Dansk Byplanlaboratorium.
- NT. (i.d.). *Om NT*. Retrieved 2015 maj from NT. Nordjyllands Trafikselskab: <https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Om-NT>
- NT; Region Nordjylland & de 11 nordjyske kommuner. (2010). *Fremtiden kører på skinner - vision for en sammenhængende kollektiv trafik i Nordjylland*. Aalborg: Region Nordjylland.
- OECD. (2007). *Competitive Cities: A New Entrepreneurial Paradigm in Spatial Development*. OECD Territorial Reviews.
- OECD. (2014 december). *Focus on Inequality and Growth*. (Directorate for Employment, Labour and Social Affairs) Retrieved 2015 februar from <http://www.oecd.org/els/soc/Focus-Inequality-and-Growth-2014.pdf>
- Olesen, K. (2011). *Strategic Spatial Planning in Transition: A Case Study of Denmark*. Akprint.
- Olesen, K. (2013 2.-september). The neoliberalisation of strategic spatial planning. *Planning Theory*, s. 1-16.
- Olesen, M. (2012). *Letbanens Koncept - effektivt transportsystem, generator for byudvikling eller meget mere?*. Aalborg Universitet. Trafikdage på Aalborg Universitet.

- Olesen, M. (2012). *Letbanens Koncept - effektivt transportsystem, generator for byudvikling eller meget mere?* Aalborg Universitet. Trafikdage på Aalborg Universitet.
- Olesen, M. (2014 b 6.-maj). *Letbaners kernekompetence er byudvikling*. Retrieved 2015 marts from Videnskab.dk: <http://videnskab.dk/kultur-samfund/letbaners-kernekompetence-er-byudvikling>
- Olesen, M. (2014). *Making Light Rail Mobilities*. Aalborg Universitet.
- Olesen, M. (2014a). *Making Light Rail Mobilities*. Aalborg Universitet.
- Olesen, M. (2014a). *Making Light Rail Mobilities*. Aalborg Universitet.
- Olesen, M. (2012 december). Skinnedefaktor eller systemfaktor. *Trafik & Veje*, s. 4-7.
- Olesen, M., & Melchior, N. (2014 21-april). Hvorfor bygges der letbaner? *Trafik & Veje*, 91 (4), s. 14-17.
- Peck, J., & Tickell, A. (2002). Neoliberalizing space. In N. Brenner, & N. Theodore, *paces of Neoliberalism: Urban restructuring in North America and Western Europe* (s. 33-57). Oxford: Blackwell.
- Pilgaard, K. (2008 12.-december). *NT vil satse på en letbane*. Retrieved 2015 februar from Nordjyske.dk: <http://nordjyske.dk/nyheder/nt-vil-satse-paa-en-letbane/d4c035e8-4f24-4ac3-875d-b1c1e20a1f59/4/1513>
- Purcell, M. (2009). Resisting neoliberalization: Communicative planning or counter-hegemonic movements? *Planning Theory*, 8 (2), s. 140-165.
- Rasborg, K. (2004). Socialkonstruktivismen i klassisk og moderne sociologi. In L. Fuglsang, & P. B. Olsen, *Videnskabsteori. På tværs af fagkulturer og paradigmer i samfundsvidenskaberne* (2. ed., s. 349-387). Roskilde Universitetsforlag.
- Richardson, T., & Jensen, O. B. (2008). How Mobility Systems Produce Inequality: Making Mobile Subject Types on the Bangkok Sky Train. *Built Environment: People plus Technology - New Approaches to Sustainable Mobility*, 34 (2), s. 218-231.
- Rienecker, L., & Jørgensen, P. S. (2006). *Den gode opgave - håndbog i opgave- skrivning på videregående uddannelser* (3. ed.). Frederiksberg: Forlaget Samfundslitteratur.
- Ruud, M. E. (2010). *Indikatorer for sosial bærekraft til bruk i planlegging og utvikling av boligområder*. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.
- S&P: J. Maguire. (2014 august). *Economic research: How Increasing Income Inequality Is Dampening U.S. Economic Growth, And Possible Ways To Change The Tide*. Retrieved 2015 marts from S&P Capital IQ: https://www.globalcreditportal.com/ratingsdirect/renderArticle.do?articleId=1351366&SctArticleId=255732&from=CM&nsl_code=LIME&sourceObjectId=8741033&sourceRevId=1&fee_ind=N&exp_date=20240804-19:41:13
- Sørensen, E., & Torfing, J. (2005). *Netværkstyring: Fra government to governance*. Roskilde Universitetsforlag.
- Sørensen, L. M. (2013 13-maj). *Sådan tjekker du om din husleje er for høj*. Retrieved 2015 juli from dr.dk: <http://www.dr.dk/nyheder/indland/saadan-tjekker-du-om-din-husleje-er-hoej>
- Sager, T. (2011). Neo-liberal urban planning policies: A literature survey 1990–2010. *Progress in Planning* (76), s. 147-199.
- Salling Larsen, A.-L., & Vejleskov, H. (2004). *Videnskab og forskning*. Gads Forlag.
- Tait, M., & Jensen, O. B. (2007). Travelling Ideas, Power and Place: The Cases of Urban Villages and Business Improvement Districts. *International Planning Studies*, 12 (2), s. 107-128.
- Tasan-Kok, T. (2012). Introduction: Contradictions of Neoliberal Urban Planning. In T. Tasan-Kok, & G. Baeten, *Contradictions of Neoliberal Planning*. Springer.
- Termansen, L. (2015a 7-juni). *Borgmester: Styr på letbanen*. Retrieved 2015 juni from Nordjyske.dk: <http://nordjyske.dk/e-avis/nyheder/borgmester--styr-paa-letbanen/80249d95-8b50-40f7-8aeb-0948d8a69418/112/1513>
- Termansen, L. (2013 18-marts). Nedslidt og umoderne. *Nordjyske.dk*.
- Thelle, M. (2013). *København 1900: Rådhuspladsen som laboratorium for den moderne bys offentlige rum 1880-1914*. Det Humanistiske Fakultet. København: Universitetet.
- Trankjær, C. (2013 oktober). Foranalyse af Aalborg Letbane. (P. A. Letbane, Ed.) *Trafik & Veje*, s. 45-47.
- Transportministeriet. (2009). *Aftaler om En grøn transportpolitik*. Folketinget.
- Vendeldorf, A. (2014). *Dansk rutebilhistorie*. Hyldebæk Bureau.
- Wallace, M., & Wray, A. (2006). *Critical Reading and Writing for Postgraduates* (1. ed.). London: SAGE Publications Ltd.
- WCED. (1987). *Our Common Future*. World Commission on Environment and Development. United Nations.
- Yin, R. K. (2009). *Case Study Research*. London: SAGE Publications.

Bilag

- Bilag A - Bent Flyvbjergs 10 udsagn
- Bilag B - Den kommunale organisation
- Bilag C - Lydfiler
- Bilag D - Meningskondenseringer
- Bilag E - Statistik over antallet af studerende
- Bilag F - Alment boligprogram
- Bilag G - Internt notat vedrørende handlingsplan for boligudvalget
- Bilag H - Artikel fra 9. semester
- Bilag I - Forventet boligudvikling for byudviklingsområderne

