

BÆREKRAFTIG PLANLEGGING OG GOVERNANCE – TEORI OG PRAKSIS



24.10.08

Dr. ing Tor Medalen, Asplan Viak

**NORSK FORENING FOR BOLIG- OG BYPLANLEGGING (BOBY)
NORSK PLANMØTE, TRONDHEIM, 23.-24.10.2008**

INNHOLDSFORTEGNELSE

INNHOLDSFORTEGNELSE	3
1 INNLEDNING	5
2 BÆREKRAFTIG PLANLEGGING – EN ENKEL AVGRENSNING.....	5
3 GOVERNANCE	5
4 MILJØUTFORDRINGENE OG ALLMENNHETENS DELTAKELSE	10
5 MODELL FOR BÆREKRAFTIG PLANLEGGING	16
5.1 Bærekraftig planleggings tripod.....	16
5.2 Er det representative demokratiet bærekraftig?.....	18
5.3 Vaktbikkjene bør gis større rettigheter	21
5.4 Bærekraftig planleggings innhold.....	26
6 SMART BYVEKST OG DENS MOTSTANDERE	28
7 VEGEN VIDERE – FRAMTIDENS BYER.....	32
REFERANSER	36

1 INNLEDNING

Innlegget dreier seg om bærekraftig planlegging og governance, forstått som konstruktivt samarbeid mellom etater og sektorer og befolkningsmedvirkning. Spørsmålet er om samarbeid og medvirkning er mulig i praksis eller om det kun er teori, altså praktisk umulig/vanskelig. Videre er spørsmålet om samarbeid og medvirkning har noen betydning for miljøet og bærekraftig utvikling. Innlegget dreier seg derfor også litt om planlegging slik den foregår og i hvilken grad den er bærekraftig. Spørsmålet er videre om det finnes forklaringer på at bærekraftig planlegging og utvikling ikke er enkelt å oppnå.

2 BÆREKRAFTIG PLANLEGGING – EN ENKEL AVGRENSNING

Planlegging er et begrep som har en rekke definisjoner, men to dimensjoner er helt sentrale i flere av disse og det er at planlegging er en **målorientert** aktivitet, og en **konsekvensorientert** aktivitet der en søker å unngå og/eller avbøte uheldige konsekvenser av tiltak en ønsker å gjennomføre. Forenklet sagt er bærekraftig planlegging en form for planlegging som søker å oppnå bærekraftig utvikling. I Brundtland-kommisjonens rapport finner en blant annet denne definisjonen av bærekraftig utvikling (WCDE, 1987):

Bærekraftig utvikling er utvikling som dekker dagens behov uten å ødelegge mulighetene for framtidige generasjoner til å få dekket sine behov.

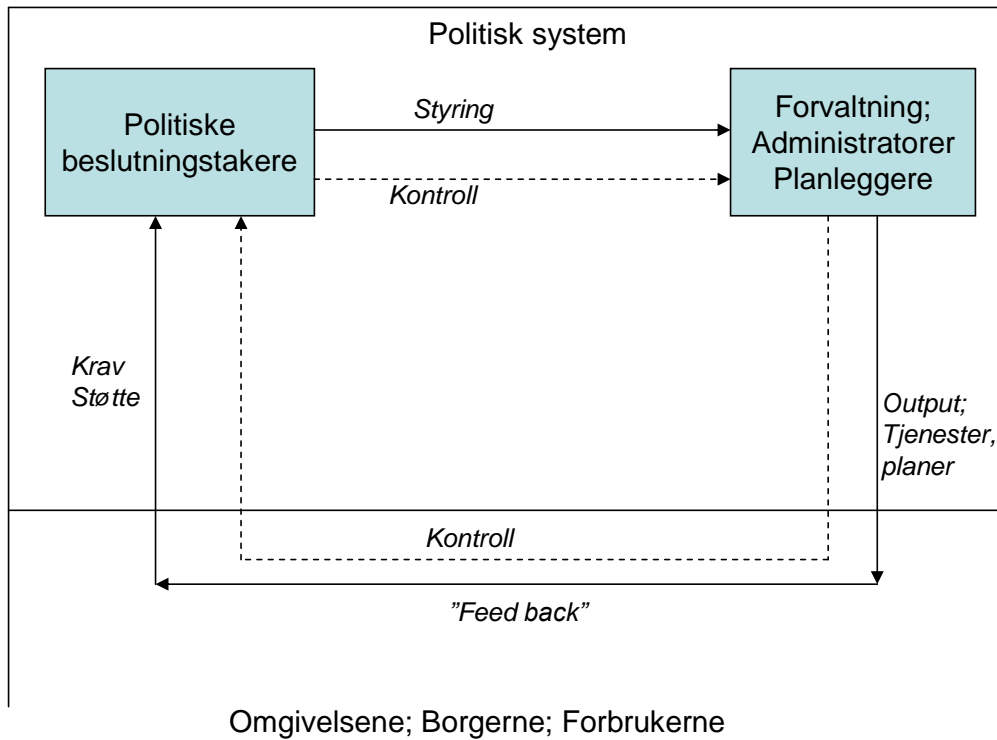
Denne definisjonen er på mange måter alt for uklar til å gi anvisninger for praktisk planlegging, men berører likevel et vesentlig element i en mer kompleks modell for bærekraftig planlegging som skal presenteres senere, nemlig sosial rettferdighet – her mellom generasjonene.

Definisjonen har imidlertid den fordelen at den dekker alle nivå som en må drive planlegging på for å oppnå bærekraftig utvikling, nemlig det globale, nasjonale, regionale og lokale nivå. På det globale nivået dreier det seg for eksempel om ikke å overbeskatte fiskeressursene. På det lokale nivået dreier det seg for eksempel om å ta vare på uteområder i den tette byen.

Bærekraftig planlegging står også overfor ulike typer utfordringer av svært ulik skala/størrelsesorden. På den ene siden har vi klimaendringene som er globale og voksende og til dels irreversible. På den andre side har vi behovet for å gjenvinne materialer vi forbruker i dagliglivet og i produksjonen. Den første utfordringen har vi problemer med å ta inn over oss og den er vanskelig både å forstå og håndtere, mens den andre representerer en langt enklere organisatorisk og teknisk utfordring.

3 GOVERNANCE

Begrepet ”governance” er blitt vår tids nye moteord innen offentlig politikk, forvaltning og planlegging. Hva ligger i det? Det enkleste kan være å si at det ikke er ”government” i tradisjonell forstand. Det er altså ikke politisk styring bare via de formelle politiske beslutningsorganer og deres forvaltning (jfr. figur 1). Det er politisk styring ved hjelp av andre mekanismer og aktører og gjennom andre organer enn de tradisjonelle. Det kan være fristende å kalle det en indirekte politisk styring.



Figur 1: Den demokratiske idealprosess (Lundquist, 1971)

Det finnes en del påstander om governance, og det kan være nyttig å trekke noen av dem fram for å se om de tåler nærmere undersøkelser. Det sies at governance er:

- interaktiv flernivåstyring (Veggeland, 2000)
- selvorganiserende
- kjennetegnet av uklare grenser mellom plan og marked og mellom offentlig og privat sektor
- preget av nettverksorganisering der ingen aktør har suveren myndighet (Halvorsen, 2001).

Holmen og Farsund (kommer i 2009) bygger på Torfing og Sørensen (2007) og beskriver governance som styringsnettverk kjennetegnet av:

- en relativt stabil horisontal sammenknytning av uavhengige og operasjonelt sett autonome aktører
- aktører som samarbeider gjennom overveielser og forhandlinger
- samarbeid gjennom institusjonaliserte fellesskap av regler, normer og kunnskap
- selvregulerende samarbeid innenfor de politiske myndigheters rammer
- bidrag til offentlig styring.

Det er på det rene at governance, eller indirekte politisk styring, skjer på alle nivå i norsk politikk, norsk offentlighet (jfr. figur 2). Fimreite og Aars (2005:137) trekker fram Stiftelsen Cultiva i Kristiansand som et eksempel på kommunenivå. Stiftelsen ble opprettet etter at en solgte kommunens aksjer i Agder Energi AS. Konsekvensen av dette var at en flyttet kontrollen for 1,4 milliarder fra bystyret til stiftelsesstyret. Bortsett fra at noen av stiftelsens råd og styrets medlemmer kan være fra "andre nivå" enn det kommunale og at

statens gjennom sin stiftelseslovgivning og stiftelsestilsyn kan ha siste ordet i tvister omkring Cultiva, er stiftelsen ikke et nettverk på flere nivå. Stiftelsen er opprettet for å tjene Kristiansand kommunes innbyggere på lang sikt.

Politisk styring Indirekte politisk styring

Storting, regjering og departement	Samarbeid mellom partene i arbeidslivet
Fylkesting, fylkeskommune og fylkesmann	Avtaler mellom privat og offentlig sektor knyttet til Regionale Utviklings-Planer (RUP-midler)
Kommunestyre	Offentlige stiftelser
Evt. bydels- eller grendeutvalg	Samarbeid med frivillige organisasjoner

Figur 2: Politisk styring og indirekte politisk styring på ulike nivå

Cultiva er også et eksempel på at et indirekte politisk styring ikke trenger å være selvorganiserende. Det var et kommunalt initiativ å opprette Cultiva og en hadde direkte kontroll med organisering og intensjonene for virkemåte. Andre former for nettverk, for eksempel det som kalles protestnettverk, eller ensaksnettverk i Fimreite og Medalen (2005), er initiativ ”nedenfra” for å oppnå et spesielt resultat for eksempel i en lokaliseringssak. Den klassiske opprettelsen av slike nettverk er at noen tar initiativ til en underskriftsliste mot eller for et tiltak for å påvirke planmyndighet og/eller tiltakshaver. Et eksempel på en slik liste var motstanden mot høyhus (”barcode”) bebyggelsen i Bjørvika. På bakgrunn av slike innsamlinger dannes det ofte en aksjonskomité som sier seg å representere underskriverne. Uansett om aksjonen ble vellykket eller ikke kan dette arbeidet resultere i at det dannes en velforening. Planmyndighetene må ofte samhandle med slike nettverk for å få etablert en løsning som både tiltakshaver og berørte kan akseptere (Medalen, 1987). Lobbyaksjoner, for eksempel for mer kraftutbygging i Midt-Norge, er også selvorganiserende. Eksempelet omfatter flere nivå og både private og offentlige aktører.

Indirekte offentlige styring/governance trenger ikke å både ha med offentlig og privat sektor. Det finnes i prinsippet tre former for samarbeid som alle kan ses på som nye former for organiseringen og arbeidsmåten i offentlig sektor, jfr. figur 3.

Politisk styring	Offentlig samarbeid (eks. interkommunalt samarbeid)
	Offentlig-privat samarbeid (eks. Orkdalsleden - E39 mellom Klett og Orkanger)
	Privat gjennomføring (Eldres hus i Trondheim; Bergen Internasjonale kultursenter (BIKS))

Figur 3: Governance (indirekte politiske styring) i tre prinsipielle utgaver (til høyre)

Men det må understrekes at initiativ til denne typen samhandling også kommer fra privat sektor. Ikke minst er den frivillige sektor, ofte kalt den fjerde sektor, en pådriver for nye løsninger der de er involvert. Dette kan gjelde alt fra idrett, kultur og sosialt arbeid. Røde Kors sin innsats i omsorgsarbeid med kontakttelefoner er et eksempel.

I Danmark er Plan09 et interessant fenomen. Det er et partnerskapsprosjekt mellom foreningen Realdania¹ og Miljøministeriet. Formålet med Plan09:

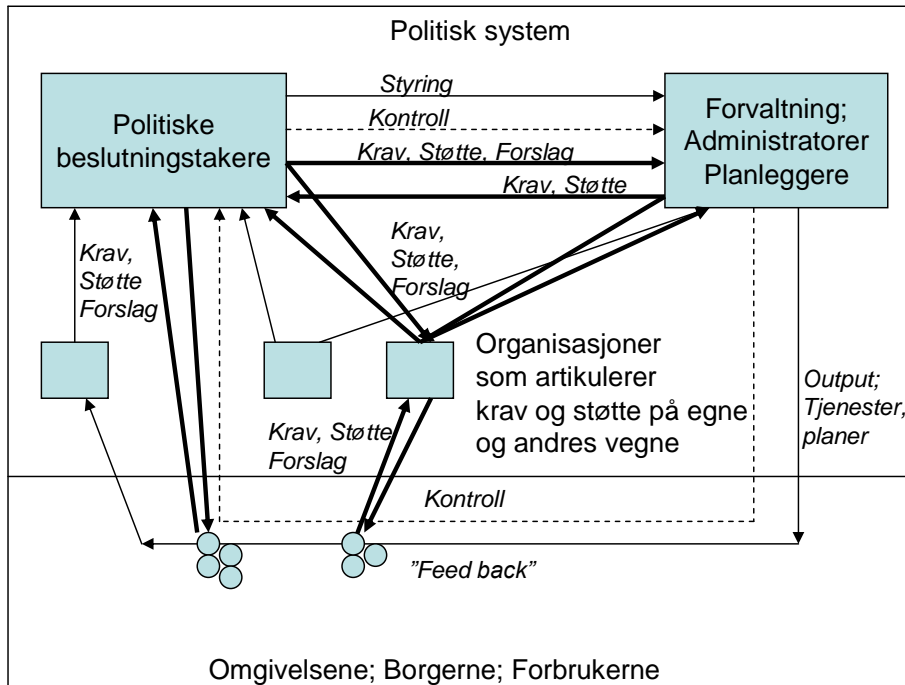
... er at bidrage til kvalificering af det fremtidige plangrundlag i landets 98 kommuner. Sigtet er at skabe optimale rammer for udviklingen af livskvalitet gennem det bebyggede miljø til gavn for alle borgere i Danmark.

Resultatet er en kompleks politisk hverdag der politikerne på de ulike nivåene av og til er med og oppretter nettverk for å få til en annen form for styring enn den tradisjonelle. Det er ulike årsaker til dette (Fimreite, Aars og Medalen, 2005:15):

- økt fokus på resultatorientering – det som Healey (1997) kaller kriteriebasert styring – som et uttrykk for et effektiviseringsbehov
- økt fokus på kvalitet/standard (jfr. kriteriebasert styring) – et uttrykk for behov for modernisering
- trangere offentlig økonomi (effektiviseringsbehov)
- presset mot dagens kommunestruktur (samarbeid som alternativ til sammenslåing)
- behov for legitimitet i omgivelsene.

¹ Fra www.realdania.dk Realdania blev etableret i efteråret 2000, da Foreningen Realdanmark solgte sin realkreditvirksomhed til Danske Bank. Med frasalget af realkreditaktiviteterne fik foreningen sit nuværende, almenvælgørende formål, og siden også sit nuværende navn: Realdania. Efter frasalget af realkreditaktiviteterne havde Foreningen Realdanmark en formue på knap 17 mia. kr. – en egenkapital som ifølge realkreditloven ikke kunne tilbagebetales til medlemmerne af realkreditforeningen, men skulle komme almenvellet til gode.

I andre sammenhenger blir politikerne utsatt for påvirkning, press og krav fra privat sektor og finner ut at et samarbeid med ulike ad hoc eller mer permanente initiativ er det beste alternativet. Figur 4 illustrerer denne komplekse hverdagen.



Figur 4: De demokratiske nettverksprosessene (basert på Lundquist 1971)

Governance innebærer at ulike aktører og institusjoner samhandler, men at det kan være mange agendaer og hvor aktørene kan ha forskjellige mål. I samhandlingen er aktørene uavhengige, men står i et avhengighetsforhold til hverandre. Videre kjennetegnes governance av at beslutningene er sammenvevd. Politikere, næringslivsledere, byråkrater og organisasjonsledere har alle påvirkningskraft.

Innen norsk planlegging har organisasjonene økt i antall. Norsk forening for bolig- og byplanlegging er en av de eldste frivillige planleggingsorganisasjonene vi har, men har fått følge av flere andre etter hvert, for eksempel Forum for utdanning i samfunnsplanlegging, Forum for konsekvensutredning og Forum for kommunale planleggere.

Profesjonsorganisasjonene knyttet til planlegging var lenge begrenset til NIF (Norsk sivilingeniørers forening)² og NAL (Norske arkitekters landsforbund). Senere har vi fått NLA (Norske landskapsarkitekters forening) og en god del spesialorganisasjoner som blant annet Norsk veg- og vegtrafikkforening og Gaia som er norske arkitekters initiativ for bærekraftig arkitektur.

Notatets budskap er kort fortalt at governance, forstått som samarbeid og medvirkning, ikke er noen garanti for bærekraftig utvikling. Samtidig kommer en ikke utenom medvirkning og samarbeid. Vil en oppnå bærekraftig utvikling, må det skje gjennom governance, også. Neste kapittel vil derfor kort nevne noen eksempler på hvordan medvirkning har vokst fram innen miljøsektoren. Samarbeid er dekket opp av flere forskningsprosjekter i NIBR- og TØI-regi og nevnes derfor praktisk talt ikke her.

² Organisasjonen heter i dag Tekna.

4 MILJØUTFORDRINGENE OG ALLMENNHETENS DELTAKELSE

Miljøutfordringene er svært ulike og de har endret karakter over tid. For å forenkle litt kan en med Norges Naturvernforbund si (www.naturvern.no):

I 60-årene utviklet Norges Naturvernforbund den demokratiske strukturen vi har i dag. Naturvernforbundet var ikke noen radikal organisasjon, men på 70-tallet begynte organisasjonen å bli mer kritisk til myndighetens natur- og miljøvernarbeid. Nye saker ble satt på dagsorden; oljeforurensning, sur nedbør og vassdragsutbygging. Kampen for å redde Mardalsfossen holdes av mange fram som starten på en ny epoke i norsk naturvern.

Parallelt med kampen for å redde vassdrag fra å bli bygget ut, vokste interessen og kampen for å bevare eldre bebyggelse. Allmennheten deltok og deltar i ulik grad i disse aksjonene. I 1970 gikk for eksempel mange av Trondheims innbyggere i fakkeltog i protest mot å rive Svaneapoteket til fordel for nytt bankbygg og Svaneapoteket står den dag i dag. Sentralt i vernearbeidet sto imidlertid høyt profilerte fagfolk, historieprofessor Edvard Bull jr. og arkitektprofessor Erling Gjone, som riktignok utgjorde et mindretall i Antikvarisk utvalg, men hvis argumenter vant fram over tid og gjorde det umulig å rive Svaneapoteket og Hornemannsgården. (Stugu, 1997:165-166)

Det forekom også boligokkupasjoner som protest mot tomme boliger på den ene siden og manglende boligtilbud for unge på den andre. I Trondheim hadde en for eksempel aksjoner mot riving i Korsgataområdet der boligene i dag er blitt bevart og området utviklet blant annet til studentboliger. På 1970-tallet var nærmiljøaksjoner mot økt gjennomfartstrafikk i eksisterende byområder og nye veger gjennom eksisterende byområder vanlige. I Trondheim sto kampen mot Bakklandstangenten som ville rasert Bakklandet, sentralt. Miljøutfordringene knyttet til økt privatbilisme og eiendomsutvikling på bekostning av bevaringshensyn har med andre ord lang tradisjon.

Det synes som om det er størst deltagelse fra folk flest i nærmiljøaksjoner av typen nevnt ovenfor. Det var også en stor andel fagfolk og folk med venstresosialistiske sympatier og en politisk dagsorden som deltok (Stugu, 1997:172-173).

Myndighetene satte imidlertid også i verk miljøaksjoner og en av de første store aksjonene var Mjøsaksjonen fra 1977. Norsk institutt for vannforskning observerte økt forurensning i Mjøsa på 1960-tallet. På sensommeren 1976 opplevde en kraftig masseoppblomstring av blå-grønnalger og det allerede påbegynte opprenskings-arbeidet ble forsert fra 1977. Aksjonen omfattet alle kommuner med nedslagsfelt til Mjøsa, også kommuner oppover langs Gudbrandsdalslågen. En satte seg ambisiøse mål for reduksjon av fosforutslipp til Mjøsa innen 1980 og det ble innført økonomiske støtteordninger slik at kommunene kunne gjennomføre rensning av kommunale utslipp. Tiltak ble også satt inn mot industrien og landbruket og spredt boligbygging. Folks holdning til aksjonen, som må karakteriseres som en "top-down" aksjon, var positive. Mest positive var befolkningen rundt Mjøsa som hadde sett algeoppblomstringen selv.

Likevel ble ikke tiltak rettet mot spredt bebyggelse en suksess. Dette skyldtes særlig fire forhold:

- dårligere økonomiske virkemidler for kommune og grunneierne som skal gjennomføre tiltaket
- kapasitetsproblemer i kommunene
- motivasjonsproblemer som delvis henger sammen med kapasitets- og legitimitetsproblemene, men også ønsket om å opprette stillinger for å takle noe som er en tidsavgrenset oppgave
- legitimitetsproblemer.

Tabell 1: Folks holdning til Mjøsaksjonen på slutten av 1970-tallet (Hallén, 1981:26 og 46).

Holdning til Mjøsaksjonen	Positive (inkl. svært positive)	Svært positive
I Mjøskommunene	60 %	45 %
I kommuner langs Gudbrandsdalslågen	45 %	30 %

Tabell 2: Mål for gjennomføring og registrert gjennomførte anlegg i spredt bosetting (Hallén, 1981:42)

	Målsetting/ ambisjonsnivå	Registrerte anlegg
I Mjøskommunene	75	23
I kommuner langs Gudbrandsdalslågen	90	12

Tiltak i spredt bebyggelse fordrer direkte samarbeid mellom kommune og huseier og kommunale krav hadde økonomiske konsekvenser. Kommunene ønsket derfor gode grunner til å gi slike pålegg. En kunne også forventet klagesaker og åpne konflikter som ville være en belastning for de kommunale saksbehandlere. Tallene i tabell 2 illustrerer hvordan holdningsforskjellene slår ut i konkret handling. De, grunneierne og kommunene, som føler at problemet er stort og rammer dem, synes å ha størst gjennomføringsevne. Hypotesene kan bli at viljen hos allmennheten til selv å gjennomføre tiltak reduseres med avstand til problemet og at antall som deltar reduseres når de må gjøre noe konkret selv.

I en av Norges mest kjente og bitreste miljøaksjoner mot utbyggingen av Altavassdraget var det imidlertid eliten som aksjonerte. Øko-filosof og professor Arne Næss deltok sammen med en rekke andre miljøinteresserte akademikere og selvsagt samene som aksjonerte for urbefolkningens rettigheter med mer.

Ut over 1980-tallet virket det som om radikaliseringen av ungdommen bremses opp og engasjementet avtok. Myndighetene innførte også strengere krav til ivaretagelse av miljøhensyn og etater og utbyggere tilpasset seg dette. Men ikke alle var fornøyde og nye ”miljøfronter” ble åpnet. Miljøstiftelsen Bellona, som ble startet i 1986, sier dette om sin egen tilblivelse:

For å skape et større miljøengasjement var det viktig for Bellona å vise at det nytter å slåss. På begynnelsen av 80-tallet var Alta-saken - kampen mot vannkraftutbygging i Altaelva – tapt, og miljøsaken lå nede. Man trengte seiere. Et gjennombrudd kom da Bellona avslørte store og ekstremt helsefarlige kvikksølvutslipp hos selveste Hydro i 1987. Bedriftsledelsen, som lenge hadde benektet utslippene fra fabrikk på Herøya, måtte innrømme sitt ansvar. Bellonas egne tall stemte og Bellonas egen etterforskning var rett. Aksjonistene var troverdige. Bellona fikk respekt og miljøbevegelsen fikk en seier. Fabrikk ble lagt ned.

Men Fredric Hauge er ikke allmennheten og han representerte stort sett seg selv og sine venner i den første tida. Men han fikk raskt støtte og deler av allmennheten var støttemedlemmer i Bellona, eller i Norges naturvernforbund (NNV) eller Greenpeace (startet i 1988). NNV som er den eldste (startet i 1914) og største organisasjonen, har imidlertid aldri hatt mer enn 40.000 medlemmer (som den hadde i 1991).

Tabell 3: Allmennhetens deltakelse i miljøaksjoner

Allmennheten deltar	Miljøaksjonen/-arbeidet er formelt organisert	
	Nei	Ja
Nei	Politiker/elite opprop mot f. eks. atomkraftverket i Sellafield, Skottland. Eks.: Alta-aksjonen	Eks.: Miljøstiftelsen Bellona
Ja	Nærmiljøaksjoner mot vegprosjekt, mot riving av gamle enkelthus	Som støttemedlemmer i Bellona, Norges naturvernforbund, Greenpeace o.l.

Som en oppfølging av Brundtland-kommisjonens arbeid arrangerte FN en konferanse for miljø og utvikling i Rio de Janeiro i 1992. Et av sluttproduktene fra konferansen var Agenda 21, en dagsorden for det 21. århundret. Som en del av denne dagsordenen ble lokale myndigheter oppfordret til å ha en dialog med sine innbyggere, organisasjoner og private virksomheter for å vedta en Lokal Agenda 21 (LA21). Norske myndigheter tok ikke umiddelbart opp denne utfordringen, men hevdet at det norske systemet for lokal planlegging fungerte godt i forhold til anbefalingene i Agenda 21. Nenseth, Saglie og Arnesen (2004:26) sier med støtte hos andre at LA21 ble offisielt innført som prinsipp i norsk miljøvernpolitikk gjennom Stortingsmelding nr. 58 (1996-97) ”Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling. Dugnad for framtida.” Hovedmålsettingen i LA21 var å ha *bred folkelig deltakelse*, en lang tidshorisont og et globalt perspektiv på lokale utfordringer.

Oppnådde en bred folkelig deltakelse i LA21? LA21 var ”top-down” styrt, men med til dels omfattende deltakelse. 39 av 99 kommuner, 39 %, mener LA21 førte til mer medvirkning. 42 % mente at LA21 førte til at kommunene tok økt miljøansvar. Nenseth, Saglie og Arnesen (2004:88) sier at LA21 i sin mest radikale form var en oppfordring til lokalbefolkningen om å arbeide med miljøspørsmål, uten nødvendigvis at kommunene hadde en styrende hånd. Det har ikke skjedd. LA21 møtte en rekke tradisjonelle utfordringer i sine bestrebelser på å få til økt medvirkning:

- skepsis fra frivillig hold mot sentralt hold i kommunen fordi kommunen ikke var opptatt av lokale ”husker og busker” initiativ
- de frivillige organisasjonene ønsket ikke å forplikte seg til langvarig engasjement
- frivillige organisasjoner hadde ikke direkte innflytelse på mange av de beslutningene som ble tatt og mistet interesse over tid
- lokale interesser brukte LA21 for å oppnå lokale goder mer enn å arbeide for et bedre miljø generelt
- frykt i kommunene for at innbyggerne/deltakerne skulle få falske forhåpninger med hensyn til det de kunne oppnå.

Generelt sett ligger det en politisk spenning i befolkningsmedvirkning. For å inspirere til innsats må deltakerne oppnå noe. De vil ha resultater. Politikerne må altså sørge for dette uten å ta æren selv og spørsmålet er om det blir nok for politikerne å ta æren for prosessen som gav resultatene, eller om de også vil ha æren for det deltakerne har bidratt til å oppnå.

Allmennheten deltar i dag på mange flere områder enn tidligere. Selv om det var mange som tidligere også var nøye med å kompostere matavfall og leve nøkternt med hensyn til energiforbruk, er det i dag flere som gjør mer. Dette skyldes at miljøbevisstheten har blitt større og at det arbeidet har fått fotfeste i samfunnets drift og ikke minst i skoleverket. I dag har miljøvern innpass i pensum, vi sorterer søppelet i mange byer og

vi får støtte til å gå over til energisparende fyringsystemer. Men vi blir også opplært i å aksjonere. Skolene gjennomfører miljøaksjoner der de fokuserer på sitt egne handlinger lokalt, men også på globale problemstillinger. Andre typer aksjoner finnes også, for eksempel så har bilprodusenter (Mitsubishi) aksjoner, sammen med bilforbrukerorganisasjoner (MA), for mer miljøvennlig kjøreatferd.

Forebyggende Miljøarbeid	Påvirkning av tiltak i planleggingsfasen.	Aksjoner under bygging.	Aksjoner i driftsfasen.	Opprydding
Opplæring i skolen „Blekkulf“ i NRK	Dette kan skje i henhold til lovverk, men også i form av kampanjer	Eks.: lenkegjenger; fjerning av vegstikker; okkupasjon av trær	Eks.: lenke seg til piper; blokkere adkomst; gå sakte over trafikkerte gater	Eks.: Mjøsa-aksjonen; etter oljesøl fra havarert båt

Figur 5: Ulike former for miljøarbeid

En svært interessant utvikling har vært Bellonas dreining fra å være en relativt rendyrket aksjonsorientert organisasjon for å avdekke det de kalte miljøkriminalitet til å bli en aktiv deltaker i utviklingsarbeid. Slik sier de det selv på sine web-sider:

Mens Bellonas tidlige arbeid i stor grad handlet om å vise fram miljøproblemene, jobber vi i dag for å finne miljøløsningene. Det krever voldsomt mye mer kunnskap og kompetanse! Vi vil ikke bare protestere, vi jobber med å forstå utfordringene, se mulighetene og overbevise mektige beslutningstakerne i samfunnet om at de må velge gode miljøløsninger. Vi må påvirke dem som bestemmer, og det er grunnen til at vi jobber tett med både politikere og næringslivsledere. Hvis vi ikke får politikerne til å gjøre som vi vil, går vi til næringslivet. Hvis ikke næringslivet hører etter går vi til politikerne.

Hele tiden må vi nærme oss utfordringene med en konstruktiv holdning, og vi må alltid vite at vår informasjon er korrekt og våre løsninger gjennomførbare – hvis vi skal få til noe.

Premissleverandør

Så langt har Bellona produsert mer enn 200 rapporter og arbeidsnotater. Vi skriver stadig høringsuttalelser og er i møter med byråkrater, organisasjoner og bedrifter. Vi har et enormt nettverk. Ofte er det Bellona som samler ulike aktører på et område, som for eksempel energi eller avfallshåndtering, for å bygge broer og forme felles mål.

I Sellafield-saken fikk vi bedriftsledelsen og kontrollorganer til å snakke sammen, og vi forsket oss fram til den beste rensemetoden. De kunne til slutt ikke si nei til vår miljøvennlige løsning. I 1994 brakte vi CO2-håndtering inn i gasskraftsaken for første gang, og i 1997 fikk spørsmålet endelig ordentlig oppmerksomhet i media. Vi fortalte at det var mulig å bygge gasskraftverk som ikke forurenset. Det endret hele gasskraftdebatten og det ble umulig å bygge uten CO2-rensing. Vi fjernet forurensningen før den kom. Bellona har også fått en betydelig innflytelse på EUs klimapolitikk, og vi er blant aktørene som jobber med å legge planene for EUs CO2-håndtering i fremtida. Vi er så absolutt blitt en premissleverandør.

Bellona er blitt en governance-aktør fordi de er en akseptert del av det norske, ja faktisk det europeiske, miljøarbeidet. De har tre samarbeidsfora; B7-programmet, CO2-lauget og Energiforum. Allerede i 1996 fikk

Bellona støtte fra Europakommisjonen (Sæther 2006:132). Bellona får også støtte fra store virksomheter som synes å ønske å ha en ekstern vaktbikkje i tillegg til sine interne miljøstyringssystemer.

Statlige og regionale etater skal samarbeide med kommunene om planlegging (for bærekraftig utvikling). Fylkesmannens miljøavdeling er viktig i så måte. Hvis samarbeidet ikke fører fram kan miljøavdelingen, Statens vegvesen og andre myndigheter komme med innsigelse til kommunenes planer. Innsigelsesadgangen forutsetter at det har vært et forutgående samarbeid. Innsigelsen skal ha forankring i nasjonale og regionale mål, rammer og/eller retningslinjer. Holsen (1995) undersøkte omfanget av innsigelser tidlig på 1990-tallet. Da var ca. 60 % av innsigelsene knyttet til ulike typer miljøspørsmål. Mange av disse ble gitt av fylkesmannsembetet, men ikke alle. Holsen vurderer det slik at mens fylkesmannen bruker innsigelsesinstituttet til å komme i forhandlingsposisjon vis a vis kommunene, så bruker for eksempel fylkeskommunene innsigelse kun som siste utvei når samarbeidsforsøk ikke fører fram. Den siste framgangsmåten er mest i tråd med retningslinjene for bruk av innsigelse. Holsen (1995:63) sa videre:

Det er ikke med dette sagt at fagmiljøene som er underlagt fylkesmannen alltid og kun gir innsigelse til bagatellmessige detaljproblemer...

Som leser forstår jeg vel nærmest det motsatte. Poenget mitt er at de som skal følge opp miljøspørsmål trenger å komme tidlig inn i samarbeid med tiltakshavere og planmyndighet, i stedet for å ty til innsigelser senere i prosessen. Endringer i plan- og bygningsloven etter 1995 har sørget for dette, men det synes for meg som om fylkesmannsembetet fortsatt mangler de faglige og personalmessige ressursene som skal til for å kunne jobbe godt sammen med andre tidlig i prosessen.

De fleste kommuner har som overordnet mål å bidra til bærekraftig utvikling. Eksempelet fra Stavanger kommune (2006:6) er illustrerende:

Overordnede mål:

- *Bærekraftig byutvikling*

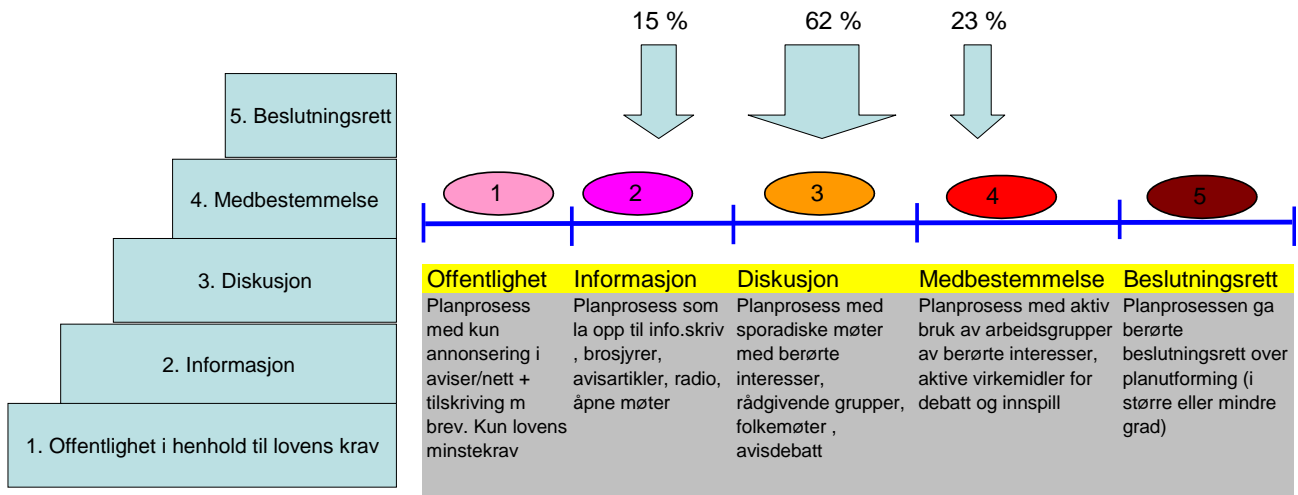
Det illustrerende er at dette er et av åtte overordnede mål. Landskaps og kulturminnevern er et av de andre. Mange vil si at det er et typisk delmål, et underordnet mål i forhold til bærekraftig utvikling. Det typiske er vel at begrepet ikke er gitt et konkret innhold selv om kapitler i arealdelen dreier seg om bærekraftig utvikling.

Asplan Viak (Wøhni 2007) undersøkte hvordan medvirkningen fungerte i de norske storbyene i 2007 og fant at

- alle byene la opp til mer omfattende medvirkning enn lovens minstekrav
- alle planprosessene (det var et utvalg på 13 saker) fikk fram engasjement og synspunkter fra berørte
- deltakelsen underveis i planprosessene var stort sett representativ i forhold til dem saken berører
- medvirkningen virker fordi planens innhold ble endret som følge av prosessen.

Dette til tross for at medvirkningen i de 13 undersøkte planene i Oslo, Bergen, Stavanger, Kristiansand og Trondheim, ikke gav deltakerne noen særlig form for medbestemmelse. Det var kun i to av sakene at det var tilfelle at en kan snakke om medbestemmelse fra de berørte. I de aller fleste sakene, var det diskusjoner og disse har da vært nok til å gi de berørte en viss innflytelse. Det er for så vidt også naturlig at tiltakshaver og planmyndighet ikke gir de berørte medbestemmelse og beslutningsmyndighet som er de to øverste trinnene på Sagers medvirkningsstige. Beslutningsmyndighet i planeksemplene som er studert, er politikernes

demokratiske ansvar. Det er ikke uproblematisk å delegere deres ansvar til utenforstående. De som er gitt makt gir heller ikke den fra seg uten videre, spesielt ikke når dette kan innebære store konsekvenser for dem.



Figur 6: Sagers medvirkningsstige (Sager, 1991:147) og skåren til undersøkte planeksempler i norske storbyer (Wøhni, 2007)

Det vi kan si er at det er en viss mulighet for at medvirkning kan føre til bærekraftig utvikling i økonomisk og miljømessig forstand fordi blant annet miljøorganisasjoner har innflytelse. Bidro medvirkningen i de undersøkte plansakene til en mer bærekraftig utvikling? I den forstand at flere ble bedre med i prosessene er svaret ja. Ut over det gir ikke denne undersøkelsen svaret på dette, og rapporten gir heller ikke grunnlag for spekulasjon.

I forbindelse med innføring av kjøavgift har det blitt holdt folkeavstemninger både i Stockholm og Edinburg. Andre steder har det vært gjennomført meningsmålinger. En meningsmåling, etter innføringen av bomring i Trondheim, utført i mai 1991, viste at 72 % var i mot bomringen, mens dette var redusert til 48 % et halvt år senere. Tilsvarende var 8 og 19 % for bomringen. Bomringen i Trondheim var imidlertid ikke lansert som et miljøtiltak så en kan ikke si at folk var i mot av miljøhensyn.

I Stockholm og Edinburg skulle imidlertid kjøavgiften innføres både av miljøhensyn og for å redusere køene. I Stockholm stemte 51,5 % ja og 45,8 % nei til trängselsskatten/kjøavgiften. I nabokommunene til Stockholm (14 stykker) stemte 39,8 % ja og 60,2 % nei (eksl. blanke stemmer). I Edinburg var 74 % i mot kjøavgift. I Stockholm ble den innført, men ikke i Edinburg. Forskjellen mellom Stockholm og Edinburg var at en i Stockholm hadde gjennomført en forsøksperiode slik at folk med egne øyne hadde sett forbedringene en kjøavgift kunne føre til. Holdningene i forkant var også ganske positive i Stockholm. Medvirkning kan med andre ord virke både mot og for en bærekraftig utvikling.

5 MODELL FOR BÆREKRAFTIG PLANLEGGING

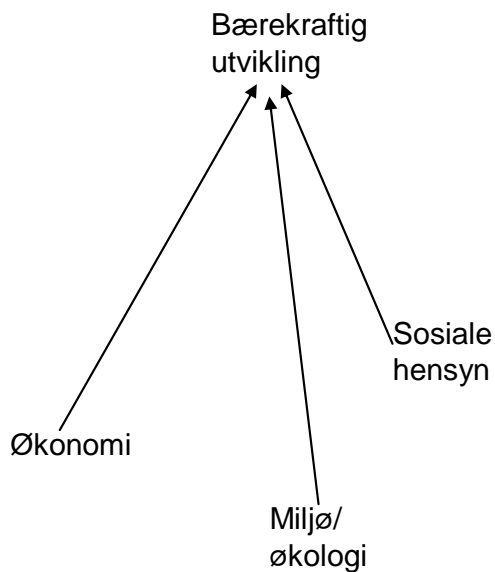
Det er ikke lett å beskrive en modell for bærekraftig planlegging, men for å forenkle oppgaven skal jeg holde meg til bynivå. Jeg skal ta utgangspunkt i prinsipielle forhold, si noe om hva bærekraftig planlegging kan innebære rent innholdsmessig, og ta utgangspunkt i hvordan praktisk planlegging foregår.

5.1 Bærekraftig planleggings tripod

Bærekraftig utvikling blir sagt å ha tre dimensjoner (Barton, 2000:8):

- miljø/økologi
- økonomi
- sosial.

Selv om dette fra et økologisk synspunkt er feilaktig fordi vi mennesker som samfunn er avhengig av det lokale og ikke minst det globale miljø for å sikre vår tilværelse på kloden. Økologi er med andre ord overordnet de to andre dimensjonene. Likevel er denne tredelingen et oversiktlig skjema for å vurdere den offentlige politikken, der det ikke minst er viktig å ha strategier for å se de tre hoveddimensjonene i *sammenheng* og foreslå integrerte tiltak.



Figur 7: Bærekraftig utvikling hviler på tre føtter

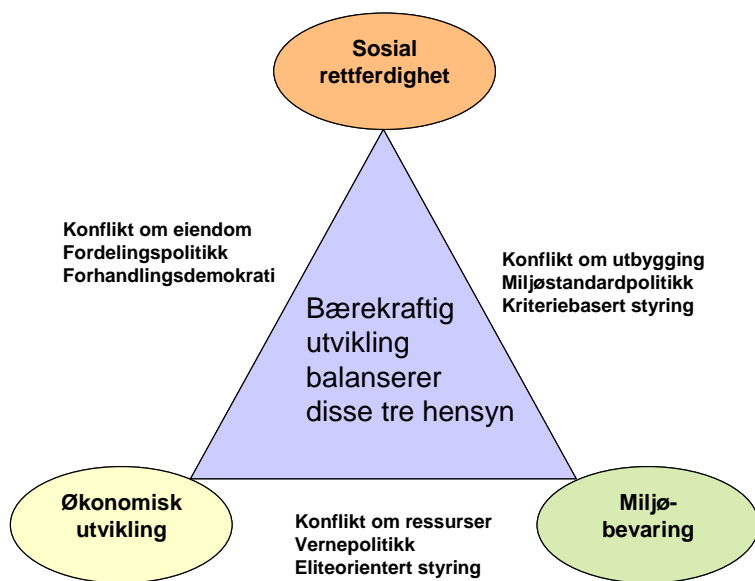
Bærekraftig utvikling hviler på at en har en god politikk for å bevare og gjenopprette miljøsystemet, forstått som det økologiske kretsløp. Dette betyr at en må ha mest mulig naturbaserte løsninger for vann-, avløps-, og avfallskretsløp, og bruker fornybar energi til oppvarming av bygninger, produksjon og transportformål (Barton, 2000).

Den sosiale dimensjonen må ha en innretning der folks rettigheter, det være retten til arbeid, bolig, politisk deltakelse og yringsfrihet er ivaretatt. Det er behov for velferdsordninger og sosial fordeling av goder for å forhindre og forebygge sykdom og kriminalitet, og ikke minst sikre gode oppvekstvilkår og levekår der folk i størst mulig grad kan realisere sine evner og få oppfylt sine behov. Den sosiale fordelingen av goder må ikke bare gjelde dagens situasjon, men også mellom generasjonene.

Den økonomiske dimensjonen dreier seg om å legge til rette for virksomhetenes utvikling og vitalitet. Det er viktig at markedet fungerer slik at prisene reflekterer de miljømessige kostnadene og at det fungerer rettferdig og effektivt. En ønsker også en regionalt balansert utvikling.

I mellom de tre hjørnesteinene oppstår typiske konflikttema, politikkområder og løsningsprosedyrer. I akse økonomi-miljø er det typisk en diskusjon om ressurser, og i Norge er konflikten mellom fiskeressursene og mulige olje- og gassfunn ved Lofoten et eksempel. Bevaring av urskog er et annet. Hyttebygging i strandsonen er også et eksempel på dette der strandsonen er en biotop. I ressursproblematikken er vernepolitikken sentral og løsningene på konfliktene finner sted i ofte langvarige drakamper mellom ulike typer eksperter i ulike direktorater og departement. Den administrative og politiske eliten fatter beslutningene og allmennheten er i liten grad involvert. Utbygging av vannkraft er et unntak i så måte der folks engasjement ser ut til å holde seg levende.

I striden om eiendom er det fordelingspolitikk i vid forstand som gjelder, og striden står ofte mellom grunneiernes rettigheter og allmennhetens behov. Andre ganger er det avveininger mellom ulike sektorinteresser og konsekvenser av politiske valg en forhandler om. Men siden dette dreier seg mye om eiendomsrettigheter foregår forhandlingene ofte mellom advokater i eller utenfor rettssalene, eller mellom næringsorganisasjoner og politiske beslutningstakere i lobbymøter og høringssituasjoner. Allmennheten er ofte fraværende. Om vi skal bygge veger for privat personbiltransport eller satse mer på bane og kollektivfelt, er også en del av denne problematikken. Er biltrafikken nødvendig for samfunnets vitalitet? Eller er det slik at vi kan klare oss uten ”matpakkekjøerne” og prioritere næringstransportene? ”Angriper” en bilistenes forhold våkner derimot allmennheten.



Figur 8: Bærekraftig utvikling balanserer tre forhold (Hall, 2002; EU 2004; Campbell, 2003)

Akse sosial rettferdighet-miljøbevaring er det gitt eksempler på innledningsvis med aksjonene for å bevare for eksempel Bakklandet. I denne akse ligger også spørsmål om konsekvenser av utbygging. Vil det for eksempel bli så mye ny trafikk at maksimalgrenser for innendørs støy overskrides, eller at konsentrasjonen av partikkelstøv i gatene blir for høyt. Hvilken standard skal en kreve for at ikke noen skal bære urimelige byrder av andres transport? I valg av kriterier, for eksempel knyttet til energibruk i bygninger, er det også et spørsmål om kostnadene og prisene stiger slik at det får uheldige fordelingsvirkninger i boligmarkedet. Og

hvem stiller opp kriteriene? Det er eksperter, og de forvaltes av eksperter, så allmennheten er ikke mye med selv om de frivillige miljøorganisasjonene gjør så godt de kan med sine begrensede ressurser.

Strandsonen er for eksempel også et friluftsområde og et eksempel på konflikt der allmennheten har rettigheter til områder som eies av noen få. Den typen konflikter har en mange av i byene, der utbyggere gjerne vil bygge på attraktive tomter langs fjord og innsjø, bygge i høyden slik at siktlinjer forringes, og legge beslag på eksisterende friområder. I disse sakene vinner allmennheten oftere fram fordi det kan dreie seg om mange berørte. Og utbyggerne/og/eller kommunen må ikke gjøre saksbehandlingsfeil, da det fort bringer de og prosjektet i ”forlegenhet” og til tap/avslag.

5.2 Er det representative demokratiet bærekraftig?

Siden allmennheten faktisk ofte ikke er særlig sentrale i prosessene knyttet til konkrete utviklingsspørsmål, ei heller i utvikling av nye regelverk og kriterier, er det et spørsmål om vårt representative demokratiske system er bærekraftig i den forstand at det har legitimitet i befolkningen. Får folk deltatt så mye og så ofte at en kan si at de aksepterer samfunnets utvikling? Eller bør en ta sikte på å videreutvikle vårt representative demokratiske system? Og i så fall, hvilke konsekvenser vil det få for konkret byplanlegging? Og, for bærekraftig utvikling?

En kan også vri på spørsmålet ovenfor og spørre om det politiske systemet er rasjonelt på den ene siden og om de beslutningene det fatter fører oss i bærekraftig retning på den andre siden.

Diesing (1962) hevder at et politisk system er rasjonelt så lenge det tar beslutninger som fører til at det opprettholdes. Dette er et syn som ikke deles av alle og Held (2006:3) mener at demokratiet også må utvikles i det

*..democratic ideas and practices can in the long run be protected only if their hold on our political, social and economic life is **extended and deepened**.*

Et svar på spørsmålet ovenfor er at systemet er rasjonelt fordi det består uten store motsetninger og få protestaksjoner slik som en for eksempel opplevde i Paris i fjor. Det er imidlertid en del varselssignal. Deltakelsen i lokalpolitiske valg har gått ned (jf. tabell 4), men antall som er medlemmer i politiske parti har blitt enda mer redusert – med 40 % i 1990-årene (Hernes 2000). Samtidig har den norske modellen blitt flikket på gjennom ulike ombudsstillinger og en har ikke minst utprøvd ulike nettverksløsninger/typer ”governance”.

Tabell 4: Valgdeltakelsen (%) i fylkestings- og kommunevalg (SSB 2000, Saglie og Bjørklund, 2005:23)

	1987	1991	1995	1999	2003
Kommunevalg	66,2	63,8	62,8	60,4	59,0
Fylkestingsvalg	69,4	66,0	59,7	56,8	55,6

Grunnleggende endringer fra en representativ demokratisk modell som ligner mye på den Held kaller utviklende demokrati (”developmental democracy”), til en form som er utvidet og utdypet ser ikke ut til å

være på trappende. Men kanskje det burde være det ut fra lav valgdeltakelsen og få medlemskap i politiske partier.

Demokratiet som styringsform har bred tilslutning. Det har også det standpunkt at en bør se etter måter å utvikle demokratiet på (Giddens, 1998). Giddens (1998:72-78) foreslår følgende tiltak for å utvide og utdype demokratiet:

- desentralisering av myndighet
- større åpenhet og offentlighet når det gjelder forvaltning og beslutninger
- supplere politiske beslutningsprosesser i parlament og kommunestyre med ”direkte demokrati”, dvs. folkeavstemminger, survey-undersøkelser og lignende
- forbedre evnen til å takle usikkerhet.

I dette arbeidet er det avgjørende viktig å utnytte det sivile samfunnets organisasjoner, men det offentlige kan selvsagt ikke overlate alt til organisasjonene, men mye mer enn i dag? En detaljert oppskrift som kan benyttes som et utgangspunkt for samarbeid og medvirkning i komplekse planleggingssituasjoner finnes for eksempel i Hemmati (2002, kap. 7 ”Designing MSP (Multi stakeholder processes): A detailed guide”).

Disse forslagene bygger på at den grunnleggende idé mht demokratisk legitimitet er at det er befolkningen som ved sine kollektive beslutninger/synspunkter gir forvaltningen og politikerne myndighet til å utøve makt (Cohen 1997:407; se også begrunnelsen for demokratisk autonomi i tabell 5). Siden vi nå er i en situasjon med en høyt utdannet befolkning, har det blitt viktigere og viktigere å få høre dens synspunkter oftere enn i periodiske politiske valgprosesser og om konkrete saker som angår dem. Partiene er sensitive overfor velgernes ønsker. De konkurrerer også om å fange opp saker som kan skaffe dem nye velgere (Hernes 2000:368).

Cohen (1997) lanserte tre prinsipper i det som kalles overveid/rådslående³ demokrati:

- felles beste – at det finnes et felles gode en kan enes om
- deltakelse – at dette er en allmenn rettighet
- overveid inkludering av flest mulig deltakere, særlig at de en er uenige med inkluderes i diskusjonene.

Cohens prinsipper følger opp Habermas’ normative og utopiske modell for diskursdemokratiet der følgende forhold ble påpekt (Elster, 1983):

- viktigheten av å høre hva motstanderne mener og ikke minst hvilken positiv betydning det kan ha å ta hensyn til mindretallets ønsker og behov ved valg av alternativ
- enighet er bedre enn kompromiss noe som gir klare metodiske føringer for planlegging
- slik at ikke raske ”hestehandler”, men lengre tids diskusjoner preger planleggingen, og at
- ”upersonlig”/teknisk oppsummering av som for eksempel tidspreferanser i nytte-kostnadsanalyser erstattes av faktiske preferanseundersøkelser.

³ Deliberative democracy

Tendensene innen diskusjonene om hva demokratiet er og bør være er utvidet deltakelse. Selv om en holder fast ved noen av de tradisjonelle modellene for demokrati (i Held 2006 beskrives former som ”competitive elitist democracy”, ”legal democracy” og ”pluralism”), må en sørge for at flest mulig synspunkter kommer fram, også de alternative, hvis ikke blir kompromissene uttrykk for skinnenighet.

Mange mener altså at vårt demokratiske system trenger utvikling, rett og slett for å rydde opp i hvem som blir med i nettverk og hvem som ikke blir med (jf figur 4). Antallet som har deltatt i ukonvensjonelle former, det vil si aksjon, protestmøte eller demonstrasjon er nesten fordoblet fra 1985 (9 % innbyggerne) til 2003 (16 %) (Saglie og Bjørklund, 2005:332). Større rettigheter til organisasjoner og individer er deres svar på utfordringen om systemet er bærekraftig i seg selv. Held (2006) har et forslag i tabell 5 – demokratisk autonomi.

Tabell 5: To former for demokrati (Held, 2006:92 og 282)

	Utviklende demokrati	Demokratisk autonomi
Begrunnelse	Politisk deltakelse er nødvendig for å beskytte individets rettigheter og for å utvikle informerte, interesserte og utviklingsorienterte borgere	Folk bør ha samme rettigheter og derfor samme forpliktelser med hensyn til å spesifisere de rammer det politiske system skal gi dem av muligheter, dvs at folk skal fritt kunne delta i diskusjonene om egne livsbetingelser så lenge de ikke benytter sine muligheter til å begrense andres
Nøkkel egenskaper	Allmenn stemmerett med forholdstallsrepresentasjon Representativt system (valgte ledere, jevnlige og hemmelige valg) Konstitusjonell kontroll for å forhindre maktmisbruk Klart skille mellom parlament og byråkrati Befolkningsmedvirkning gjennom valg, deltakelse i lokalt styre, offentlige debatter og i juryer	Selvbestemmelse er vernet i grunnloven. Representativt system i to kammer (valgte ledere, jevnlige og hemmelige valg) Juridisk system der rettigheter blir testet i fora med statistisk representativ sammensetning. Direkte deltakelse for spesielle grupper gjennom organisasjoner Sentral og lokal administrasjon og tjenester organisert med elementer av direkte deltakelse
Generelle forhold	Det sivile samfunn er uavhengig av staten med et minimum av statlig innblanding Markedsøkonomi Privat eierskap over produksjonsmidlene, men også kooperativer og andre eierformer Kvinnefrigjøring	Åpen og fri informasjon i offentlige beslutninger Bruk av dialogprosesser, meningsmålinger og ex post avstemmings ”feed back” undersøkelser Styringsregler for økonomien fastsatt av regjeringen etter offentlig diskusjon Minimalisering av private og offentlige maktsentra som ikke står til regnskap for sin virksomhet Opprettholde et institusjonelt system som er mottakelige for organisatoriske eksperimenter

Svaret på det andre spørsmålet – har dagens system forbedret miljøet og styrt i retning av en mer bærekraftig utvikling? – er nei, det har systemet ikke. En endeløs rekke med evalueringer av blant annet TP-10 arbeidet og Miljøbyprosjektet og offentlige utredninger illustrerer dette på generell basis (selv om det selvsagt også er en rekke enkeltprosjekt som har gunstig miljømessig virkninger, inkludert reduserte klimagassutslipp). I Lavutslippsutvalgets utredning, et klimavennlig Norge, slås det for eksempel fast at vi ligger 10 prosentpoeng over Kyoto-kravet i 2004.

Danielson et al. (2007:23) sier det slik:

Åven om Norge har flere kraftfulla åtgjærder på plats eller planerade finns ingen klar och tydlig nationell klimastrategi utmejslad. Eftersom åtgjærder för att begrænса klimatpåverkan griper inn i samhällets alle nivåer bör Norge snarast utarbета en mer tydlig klimastrategi/handlingsplan.

Jeg føler vel at Miljøverndepartementets program Framtidens byer er et begynnende tilsvar på dette.

5.3 Vaktbikkjene bør gis større rettigheter

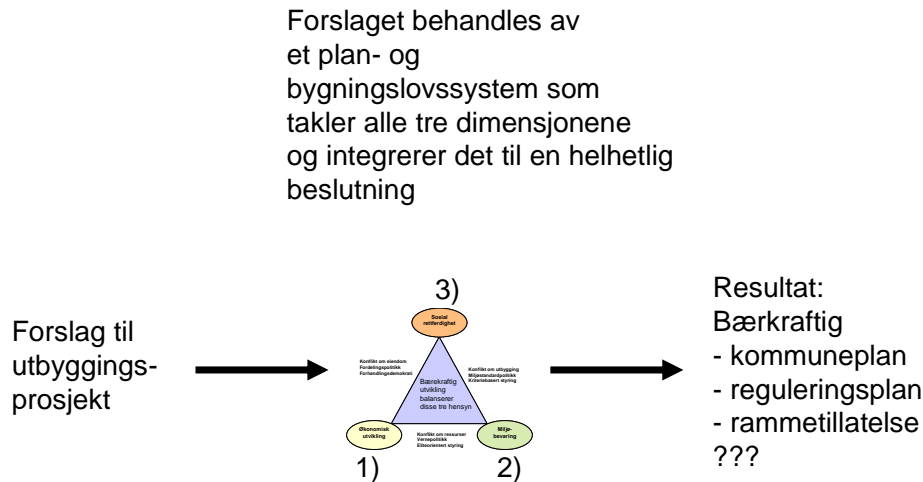
Hva bør bli de praktiske konsekvensene av et utvidet og utdypet demokrati for planlegging? Og vil den bli mer bærekraftig dersom en endrer dagens praksis? De praktiske konsekvensene kan knyttes til modellen for bærekraftig utvikling, jf. figur 8, det vil si dens tre faglig føtter og det integrerende elementet.

Kommunene har ansvaret for de overordnede planene. Det betyr imidlertid ikke at det kun er administrasjonen og politikerne som bør samsnakes når det gjelder å stake ut kursen for videre utvikling. En målorientert, gammeldags synoptisk planlegging, er en lite fruktbar framgangsmåte for å oppnå bærekraftig utvikling. Det er grunner til at det finnes så lite av den i praksis og de bør en ta hensyn til i planlegging for en bærekraftig utvikling.⁴

Den kanskje aller viktigste grunnen til at synoptisk planlegging ikke har lykket er at de som planlegger i liten grad har gjennomføringsansvar, det vil si det er andre enn kommunen som gjennomfører de fleste prosjektene. Det er privat sektor når det kommer til boliger og næringsbygg, og det er staten når det kommer til infrastruktur. En annen grunn til at en ikke har lykket er at en ikke har tatt seg god nok tid i planleggingsprosessen når det gjelder å integrere de ulike interessene og diskutere hva som er gode løsninger, eller sagt på en annen måte – det har ofte sviktet i konflikthåndteringen. En tredje, og viktig grunn, er også at det er liten hjelp for kommunene fra statens side. Staten er fragmentert og en sektor kan gå inn for lokaliseringer av sykehus som tjener politiske mål, men ikke andre departements mål om redusert transportarbeid. Sagt på en annen måte – målstrukturen er ikke entydig. Det er ikke grunnlag, eller et dårlig et, for synoptisk planlegging.

Alternativet er å akseptere at det er mange interesser involvert og berørt av planer på ulike nivå. En må forsøke å trekke disse med, blant annet ved å gi dem større rettigheter enn de har i dag. På den annen side må en stille krav til framgangsmåten til tiltakshaver og beslutningsmyndighet ved vurderingene av planer for hele kommuner, bydeler, infrastrukturtiltak og/eller enkeltbygg. Med utgangspunkt i figur 9 skal jeg gå gjennom eksempler på hvordan dette kan gjøres.

⁴ Flere peker på at synoptisk planlegging finnes det lite av eller at inkrementalistisk planlegging synes å dominere f.eks. Banfield, 1959 i Faludi 1973:142; Medalen, 1987:78-91; Næss, 1993:9.



Typiske metoder:

- 1) Investeringsanalyse koplet til analyse av miljø- og sosialt ansvar
 - 2) Refleksiv konsekvensutredning
 - 3) **Interesse- og fordelingsanalyse**
- Integrerende metodikk: Utvidet miljøledelse.**

Figur 9: Metodekrav til planlegging for bærekraftig utvikling

Hvis en tar utgangspunkt i økonomisk utvikling, så har investeringsanalyser lenge vært et dominerende verktøy for å se om et tiltak er liv laga. Tiltakene for seg og bedriftene som helhet, måles tradisjonelt ut fra sine budsjett og regnskap og om det er røde eller svarte tall. I tillegg har en begynt å føre såkalte miljøregnskap for hele eller deler av virksomheten som er gjenstand for miljørevisjon. Krav om dette ivaretar aksene mellom økonomi og miljø. Dersom en får krav om regnskap for sitt utviste samfunnsansvar, som er et nytt begrep som nå lanseres⁵, får en supplert de tradisjonelle prosjektvurderingene på en måte som burde føre virksomhetene – private så vel som offentlige – i retning av bærekraftig utvikling (UD, 2001). En må trekke veksler på publikum i dette arbeidet. At det lønner seg å ha orden på den sosiale dimensjonen kan byggmester Harald Langemyhr sikkert si litt om etter all den negative reklame han har fått som følge av at sosial dumping ble oppdaget i firmaet hans. (Dette er med andre ord ikke bare aktuelt for norske virksomheter i utlandet.)

Ressurssituasjonen kartlegges ("monitoring") tradisjonelt i ulike databaser som så utnyttes i konsekvensutredninger (KU) av ulike typer planer og store tiltak. Tradisjonelt er konsekvensutredningsverktøyet innrettet slik at det skal bistå tiltakshaver og politisk ansvarlig myndighet i instrumentelle beslutningsprosesser. Det er krav om offentlig møte for å diskutere resultatene av utredningen, men ellers er allmennheten lite involvert.

Elling (2008:230) tar til orde for å virkelig modernisere konsekvensutredninger ved å gjøre dem refleksive. I dette legger Elling at en skal dreie KU'en bort fra å være tiltakshaver og prosjektorientert, til å bli bedre knyttet til omgivelsene og de berørtes liv (livsverden) og hvordan de opplever prosjektet. De berørte er i denne sammenhengen definert som de som ønsker å delta i prosessen og forutsetningen er at de skal være

⁵ Internasjonalt kjent som "corporate social responsibility". Knyttes til bærekraftig utvikling blant annet i Smith og Pangsapa, 2008, kap. 5 "Corporate responsibility and environmental sustainability")

med fra oppstarten. Hvis ikke vil ikke prosjektet dreie seg om deres livsverden, men om tiltakshavers prosjekt. De berørte vil være sikret kontinuerlig deltakelse.

Tiltakshaver vil gå gjennom en tretrinns refleksiv prosess:

- å reflektere rundt sine egne motiver for å ville gjennomføre tiltaket/planen (dette gjør en også i dagens situasjon)
- å reflektere rundt det tiltakshaver forstår som den beste utformingen i lys av hva myndighetene (evt. andre myndigheter når det er myndighetsorgan som er tiltakshaver) og de berørte vil mene, og hvordan vil myndighetene reagere på de berørtes synspunkter (forskjellen fra dagens situasjon er at dette må en gjøre kontinuerlig gjennom diskusjonene der en ikke kan satse på at prosessen er kommet langt og publikum har begrenset innflytelse som i dag)
- endelig må tiltakshaver reflektere rundt hvordan ulike typer reaksjoner vil påvirke resultatet og hvordan det vil være i samsvar med målsettingene.

Tiltakshaver må utvide sin prosess til det Schön (1983) kaller refleksjon-i-handling, og prøve ut sine intensjoner som fortløpende forsøk som omgivelsene får reagere på. Reaksjoner som blir føde for nye refleksjoner i form av konsekvensvurderinger.

De to andre hovedaktørene vil på samme måte reflektere over sin rolle og situasjon. Intensjonen bak denne tankegangen er at det utføres partielle miljømessige, men ikke minst, sosiale konsekvensvurderinger ved siden av vitenskapelige vurderinger som bringes til en form for felles vurdering. Prosjektet blir en form for fellesskap, en *ad hoc* institusjon, som må meisle ut en løsning med felles muligheter. Myndighetene som vil ha siste ordet, enten i form av kommunestyre eller departement, vil selvsagt også kunne avvise planen/prosjektet, eller stille betingelser for gjennomføring. Dess åpnere prosess med god informasjon om, innsikt i, de berørtes situasjon, gir godt grunnlag for å ta det en kan oppleve en klok beslutning, influert av andre kvalitative hensyn enn økonomi og instrumentell rasjonalitet. Det er selvsagt en rekke praktiske utfordringer knyttet til deltakelse fra enkeltindivider og det stilles egentlig store krav til dem som ønsker å delta. I noen tilfelle kan det p stille talsmannsplanleggere til rådighet være aktuelt.

Mindre tiltak er ikke gjenstand for KU, men det en kan kalle konsekvensanalyser (KA)⁶. Typisk er krav om bruk av gode illustrasjoner og eventuelt modeller av byggeprosjekt i sentrale strøk med stor arkitektonisk verdi og allmenn interesse. Medvirkningen er ellers regulert av plan- og bygningsloven. Utfordringen er at minimumskravene ikke er egnet for medbestemmelse, kun diskusjon, jfr. figur 6.

Innbyggerne har i dag ganske gode muligheter for å få sagt sin mening i plan- og utbyggingssaker. De blir informert og får gitt sine informasjonen til tiltakshaver. Noen ganger, og etter hvert er dette ofte, er berørte med på kontordager og er med i samråd om planene. Det blir også referert fra slike samråd med hensyn til hvem som foreslo hva. Beboerne har imidlertid ingen krav om å være med på samråd og i forhold til hvordan deres forslag blir tatt til følge. Reell innflytelse får kun de som er mange nok og eventuelt godt nok organisert. Er mange nok engasjert på overordnet plannivå kan en få påvirket saksbehandlerne og/eller politikerne til å forbedre prosjektene eller skrinlegge dem ved å delta på offentlige møter og ved å uttale seg til/i media (Johansen, 2003). Aksjoner har forbedret mange prosjekter og her i Trondheim er Nordre avlastningsveg og Nidelven terrasse eksempler på det. Andre ganger når aksjonistene ikke fram, f.eks. forsikringsbygget på Nedre Elvehavn.

⁶ Konsekvensutredninger er betegnelsen på de lovbestemte vurderingene av konsekvenser som plan- og bygningsloven krever for bestemte typer planer og tiltak. Konsekvensanalyser (KA) er de vurderingene en gjør for alle typer planer og tiltak som ikke er gjenstand for KU. Vegplaner som det ikke kreves KU for er f.eks. gjenstand for KA i henhold til en egen veileder for vurdering av vegprosjekt. Det samme vil mindre byggeprosjekter kunne bli, men KA'ene vil variere sterkt i omfang, innhold og grundighet.

Mange ganger har motstanderne måttet bruke andre og mer utradisjonelle metoder i kampen mot samferdselsprosjekt. Husokkupasjon av rivningstruede hus, stengning av gater som har vært tenkt utvidet og lenking til anleggsmaskiner har vært brukt og noen ganger med hell. Bakklandstangenten i Trondheim ble forhindret både ved hjelp av tradisjonell og utradisjonell opposisjon.

Men siden ikke beboerne har innsigelsesrett, kun klageadgang, er det sjelden at de tas direkte med i samarbeid og forhandlinger slik det er vanlig å inkludere andre etater i kommunens arealplanlegging, eller vertskommunene i prosjektorganisasjoner for planlegging av samferdselstiltak.

På oversiktsnivå tror jeg det er på tide å innrømme organisasjoner innsigelsesrett på linje med myndigheter. Det må selvsagt stilles visse krav til organisasjonen. Den bør ha en viss representasjon (medlemsmasse/tilsluttede personer) eller legitimitet (ut fra hvem som står bak som stiftere; eventuelt den praksis organisasjonen har hatt (den bør for eksempel ikke være dømt for kriminelle handlinger (sivil ulydighet og bruk av ikke-vold bør være et unntak)). Eksempler på organisasjoner som bør få innsigelsesrett er Syklistenes landsforbund, Norges naturvernforbund, Fortidsminneforeningen, BoBy/Norsk forening for bolig- og byplanlegging og Funksjonshemmede fellesorganisasjon.

Det bør vurderes om Fylkesmannen skal kunne innstille på å avvise en sak for mekling ut fra saklige kriterier og begrunnelse, eventuelt gjennomføre mekling dersom parten ikke aksepterer dette, men opprette innstillingen dersom ikke meklingen endret Fylkesmannens synspunkt. Dette, ikke ut fra forventinger om misbruk fra miljøvernorganisasjoner og andre, men det vil kunne redusere mulighetene for feil bruk særlig i starten, men også få sektormyndighetene til å tenke seg om to ganger før innsigelse sendes.

I detaljplanlegging tror jeg at både de nærmest berørte grunneiere og leietakere må innrømmes innsigelsesrett. Det samme må også en eventuell velforening som representerer folk i området og politiske bydelsutvalg. De ulike beboerne vil da bli tvunget til å se sine egne interesser i lys av sine naboers og dette vil kunne føre til større edruelighet i nærmiljøet. Det er nemlig sjelden slik at et prosjekt kun har negative konsekvenser. Kanskje vil etatenes saksbehandling bli raskere p.g.a. et slikt forslag siden en ikke kan overse beboernes innvendinger som en særinteresse som ikke kan forsinke arbeidet. De må takle denne interessegruppens innvendinger fra startfasen av prosjektet. Og erfaring viser at det har tiltakshavere ofte måtte gjøre senere uansett.

Når jeg foreslår sterkere rettigheter bygger jeg på Århus konvensjonen, som sier i §6, pkt.2:

The public concerned shall be informed, either by public notice or individually as appropriate, early in an environmental decision-making procedure, and in an adequate, timely and effective manner, ...

og på de nordiske miljøvernministrenes handlingsprogram for 2001-2004 Brackhahn og Kärkkäinen, 2001:16) der det het:

Sustainable development includes democracy, and public participation in decision-making is important.

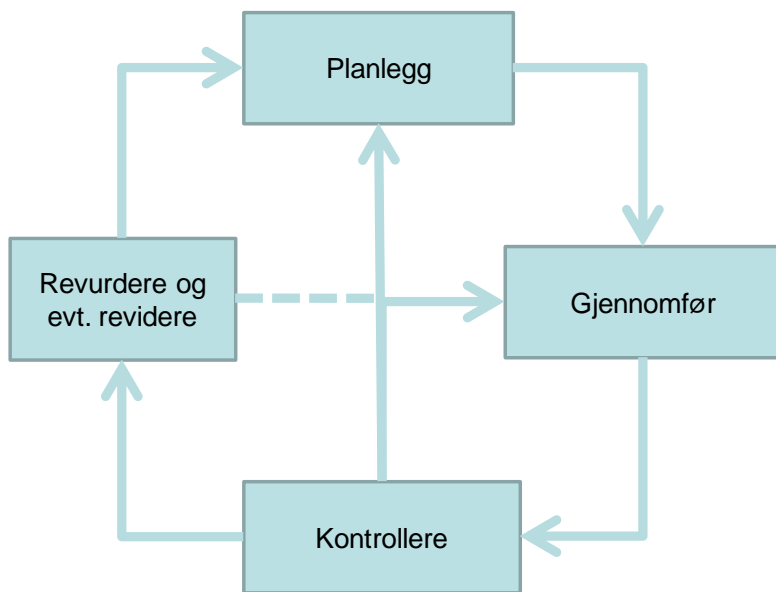
The public can participate in decisions on the overall direction of development.

Jeg har bare sørget for å foreslå tiltak som gjør det siste mulig i et forsøk på å øke den sosiale rettferdighet som er den tredje foten bærekraftig utvikling bygger på.

I oppstartsfasen av planleggingsprosesser er det viktig å kartlegge eller oppdatere en oversikt over de interessene som finnes i området, det vil si foreta en interesseanalyse. Tiltakshaverne bør gjøre det, myndighetene bør ha en slik oversikt (interesseorganisasjoner, ressurspersoner), og det er ikke minst viktig at de lokale organisasjonene har en slik oversikt selv slik at de vet hvem de gir seg ut for å representere/snakke på vegne av. Det er også viktig at kommunen har en levekårsoversikt slik at en kjenner den sosiale situasjonen i kommunen og ikke foreslår tiltak som rammer svake grupper på en urimelig måte. For eksempel påstås det at mange av de amerikanske interstatevegene går gjennom svarte nabolag i storbyene.

Fordelingsanalyser som en del av analysene knyttet til store tiltak og planer burde derfor være en naturlig del av planleggingen. Vegvesenets KA-veileder legger opp til slike analyser (Statens vegvesen, 2006:kap.8.1).

På prosjektnivå kan disse tre metodene inngå i et helhetlig system som er prosjektbasert miljøledelse. De ulike hensynene må også integreres i en helhetlig oversiktsplanlegging. Når det gjelder hvert enkelt prosjekt, vil metodekravene som er nevnt, og utvidede deltakerrettigheter kunne ivareta organisasjoners og befolkningens behov for utvidet og grundigere deltakelse. I kommuneplanleggingen ser jeg imidlertid for meg at kommunen må legge om til et politikkorientert, og utvidet, miljøledelsessystem. Tankegangen er å bygge opp et plansystem der alle tre føttene som bærekraftig utvikling hviler på, danner et politisk grunnlag for kommuneplanens strategiske del med hovedmålsettinger og oversiktsplanen som grunnlag for gjennomføring, miljø- og samfunnsmessig revisjon og eventuelle politiske endringer, jf. figur 10.



Figur 10: Utvidet miljøledelse - planlegging for bærekraftig utvikling

I første fase, planlegging, fastlegges overordnede samfunns mål, herunder også mål for miljøutviklingen. Det er her en vil/bør fastlegge levekårs målsettinger, noe som gjør dette til mer enn et tradisjonelt miljøledelsesverktøy etter ISO 14001. En fastlegger også prinsipper for kommunens handlemåter, som for eksempel at en skal følge ”føre var” og ”forurenseren betaler” prinsippene, men også prinsipper om medvirkning og samarbeid, forutsigbarhet, effektivitet og kvalitet i tjenesteproduksjonen. Ved oppstarten av et slikt system er det viktig å foreta en kartlegging av situasjonen slik at en vet hvilke status en skal utvikle seg i forhold til.

I andre fase, gjennomføringsfasen, ligger organiseringen, planstrukturen og planverktøyet som skal sikre operasjonell kontroll. Risiko og sårbarhetsanalyser og beredskapsplaner er en del av dette systemet. Som en del av dette fastlegges også prinsippene for samarbeid og medvirkning, i henhold til og ut over det som kreves i plan- og bygningsloven og andre lover. Det er viktig at dette inkluderer sosiale forhold også.

I den tredje fasen vurderer en hvordan en når sine overordnede og mer detaljerte mål. En følger opp ulike programmer og reviderer disse for å se etter avvik, forklaringene til avvik, og eventuelt behov for korreksjoner i gjennomføringsfasen. Det kan for eksempel bli dokumentert for lite omfang av medvirkning, noe byplankontoret får beskjed om å rette opp. En har opprettet databaser for ulike tema slik at en har orden, noe som gjør denne oppfølgingen lettere. I enkelte tilfelle kan det også bli behov for å endre prinsippene for,

eller kravene til, tjenesteproduksjonen, for eksempel hvis en ser at ikke har ressurser til å opprettholde den kvaliteten en opprinnelige satte seg som mål. Dette kan for eksempel dreie seg om omfanget og grundigheten i forhåndskonferanser med utbyggere.

Den fjerde fasen er ledelsesvurderingen av hele systemet. Disse er basert på de revisjonene som gjøres i fase tre. Deler kan vurderes hvert år eller oftere, mens helheten kan vurderes sjeldnere, annet hvert år eller en gang i hver valgperiode. Det er viktig at nye hensyn og/eller behov som dukker opp, blir gjenstand for ledelsesvurdering med mulighet for rask korleksjon over til gjennomføringsfasen. Ellers vurderes måloppnåelsen for de overordnede og mer temaspesifikke målene. I tråd med filosofien i et bærekraftig planleggingssystem, må disse vurderingene være åpne og gjenstand for medvirkning. Egne vurderinger må sammenlignes med berørte organisasjoners, innbyggers og næringslivets oppfatninger. På bakgrunn av disse periodiske vurderingene vurderes det om det er grunnlag for skifte av overordnet politikk.

5.4 Bærekraftig planleggings innhold

Det er mange oppskrifter på bærekraftig planlegging og det er ikke hovedtemaet for dette notatet, så jeg gjør ikke noe forsøk på å utarbeide noen endelig prinsipliste eller sjekklister som jeg går god for. Jeg skal bare vise til noen tema som er oppe i diskusjonen for tida og så får det være en indikasjon på hva som er en godt innhold.

I Miljøverndepartementets program Framtidens byer konsentrerer en seg om klimautviklingen og fokuserer, men begrenser seg for så vidt ikke, til følgende fire tema:

- Areal og transport
- Energibruk i bygg
- Forbruk og avfall
- Tilpasning til endret klima.

Når Vestlandsforskning skulle evaluere kommunenes miljøkompetanse, opererte de med følgende seks tema:

- Klima og energi. Energiproduksjon, forbruk, transport, klimakutt, klimatilpasninger.
- Biologisk mangfold. Økosystemforståelse.
- Vannforvaltning. Avløpshåndtering m.m.
- Kulturminnearbeid.
- Strategisk miljøledelse.
- Planlegging og utvikling. Ny plan- og bygningslov m.m.

Barton (2000:9) opererer med følgende sjekklister:

- Global økologi (klima, energiforbruk (transport, bygg), biologisk mangfold)
- Naturressurser (luftkvalitet, vannkvalitet, grunnforhold)
- Lokalt miljø (estetikk, kulturarv)
- Økonomiske forhold (arbeidsmarkedet, virksomhetsvelvillighet og virksomhetens stå-på-vilje)

- Sosiale forhold (helse, sikkerhet, tilgang til velferdsgoder, valgmuligheter ("lik fordeling")).

Jeg begrenser meg i resten av notatet til by- og regionplanlegging i betydningen fysisk planlegging, eller enda mer bestemt, samordnet areal- og transportplanlegging. Det har over tid vokst fram flere alternativ til planlegging for "sprawl", eller spredt byvekst på norsk.. Et begrep som har blitt lansert er "smart growth", smart byvekst. Det er ikke noe entydig begrep (Gillham, 2002:157), men det er ikke nødvendigvis et ikke-vekst, eller et sakte-vekst fenomen. Det er imidlertid et begrep som for svært mange, meg inklusiv, ønsker å sette en stopper for spredt byvekst og lansere en ny visjon for regionalt bosettingsmønster. Dersom en slår sammen en del av rådene gitt i ulike bøker (Barton, 2000; Calthorpe, 1993; Gillham, 2002; Dittmar og Ohland, 2004; Newman og Kenworthy, 1999; Næss, 1994; OECD, 1995; Strømme, 2001), så kan disse oppsummeres slik:

1. Styrt arealbruk

- Lokaliseringsveiledning - riktig virksomhet på rett sted (publikumsattraktive virksomheter i sentrum og i andre områder med godt kollektivtransporttilbud; forhindre handelsvirksomhet utenfor byenes bebygde områder)
- Fortetting i eksisterende byområder, blant annet ved transformasjon av eldre industriområder, men også ved å bygge høyere og tettere ved bygging på ledige tomter, ved sanering og endring av arealbruksformål (fra handel til bolig; fra lager til kontor)
- Høyere utnyttelse i planlagte utbyggingsområder
- Bevare parker og friområder i byens bebygde strøk
- Blandet arealbruksformål
- Avgrensning av utbyggingsområder (markagrenser, grenser i forhold til dyrka mark)
- Kollektivtrafikkorientert arealbruk/utbygging (tett utbygging ved stasjoner, langs kollektivtrafikkåre og innenfor rutenes influensområde)
- Konsentrert desentralisering og lineær konsentrasjon

2. Satsing på miljøvennlig transportformer (gange, sykling og kollektivtransport)

- Styrke kollektivtrafikken ved å bedre framkommeligheten, øke frekvensen, forbedre samordningen mellom ruter og buss/trikk/bane/tog og forbedre konkurranseforholdene i forhold til bruk av personbil.
- Legge til rette for gange med hensyn til lokale reisemål (særlig skoler, sentra og friluft- og rekreasjonsområder) inklusive kollektivtrafikkholdeplasser
- Legge til rette for sykling med et differensiert sykkelvegnett, parkering for sykler ved viktige (lokale) reisemål, egne sykkelfelt og sykkelveger.

3. Begrense personbilbruk

- Vegprising og/eller køavgift for å redusere bilbruk generelt og i spesielle områder
- Økt bensinpris for å redusere bilkjøring generelt
- Skattelegge biltyper og energiformer slik at forbrukerne går over til biler med lavt bensinforbruk eller renere energiformer (elektriske biler der elektrisiteten er produsert på en ren måte)
- Regulere parkeringen slik at den fremmer kameratkjøring, og bedre bruk av miljøvennlige transportformer ved arbeidsplasser, handelsvirksomheter og rekreasjons- og fritidsområder
- Regulere bruken av vegnettet slik at framkommeligheten for personbiler med få passasjerer (særlig ”matpakkebilister”) reduseres til fordel for fulle biler (biler med høyt belegg)
- Ikke forbedre vegnettet på en slik måte at det letter personbilbruk på bekostning av andre reisealternativ (med mindre bymiljøet tjener på det på andre måter, for eksempel redusert støy, ulykker osv.)

6 SMART BYVEKST OG DENS MOTSTANDERE

Smart byvekst er et konsept for bærekraftig byplanlegging og byutvikling. Mange fagfolk mener dette er veien å gå og en god del politikere er enige. Men det finnes også de interessene som er motstandere, mer eller mindre selvsagt, til noen eller flere av de tiltakene som inngår i smart byvekst. Samarbeidet og medvirkningen i byplanleggingen i tida som kommer om ulike forslag til arealbruk og tiltak i favør av kollektivtransporten m.m. vil reflektere aktørenes interesser og praksis i bygovernance vil neppe bli mer bærekraftig med det første. Dette skyldes at det er betydelig motstand mot smart byvekst og tre grupper som har vært tilhenger av den rådende utvikling og som i stor grad vil promotere noe lignende framover er store og sterke, og det er utbyggerne, veglobbyen, og handelsnæringen⁷.

Utbyggerne⁸ har de siste 10-15 årene i betydelig grad stått for utbyggingsprosjekt som i stor grad har vært bærekraftige i sin natur. Det har vært stor etterspørsel etter mindre, sentralt beliggende, leiligheter, og utbyggerne har hatt størst fortjeneste ved å bygge slike leiligheter. I kontormarkedet har sentralt beliggende bygg også vært populære fordi tilgjengeligheten til kunder og fagmiljøet har vært best i sentrale strøk. På denne måten har eiendomsmarkedet sørget for mindre transport, kortere transport og mer miljøriktig transport og bidratt til bærekraftig utvikling ved å tilfredsstille kundenes behov.

Hvordan kan jeg så hevde at utbyggerne er motstandere av smart byvekst? Det skyldes fire forhold. For det første er næringen i utgangspunktet skeptisk til lokaliseringstyring, det vil si styring av/i markedet. De er opptatt av at offentlig planlegging skaper forutsigbare planprosesser, men mener at det er kundenes preferanser og deres egen kunnskap om markedet som bør være avgjørende for lokalisering av boliger og virksomheter. Hvis preferansene endrer seg til mer perifer og mindre bærekraftig

⁷ I følge SSB sysselsatte i 2007 Varehandel m.m. 17,4 %, Samferdsel 6,5 % og bygg og anlegg 7,4 %.

⁸ Dette er Byggencæringens landsforening og dets medlemmer, fagforeninger, rådgiverbransjen og eiendomsbransjens mange ulike aktører.

lokalisering, vil med andre næringer ikke nøle med å tilfredsstille disse behovene. For det andre er det ikke slik at all utbygging har skjedd sentralt. Byene i byregionene har bygd mer sentralt enn før, men i regionene totalt sett har utbyggingen fulgt mer tradisjonelle mønster og byspredningen har også fortsatt om enn i mindre grad enn på 1970- og 1980-tallet. Dette er ikke alene utbyggernes skyld, fordi dette også er et resultat av kommunale planer, men utbyggerne liker utbygging på jomfruelig mark i perifere strøk fordi det ofte er kortere og mindre ressurskrevende planprosesser enn når en skal bygge i tettbygd strøk og overvinne alle NIMBY-interessene.⁹ For det tredje er det slik at utbyggerne, til tross for at de har bygd ut på steder der det ligger an til bruk av miljøvennlige transportformer, ofte ønsker å legge til rette for bilkjøring ved å bygge mange parkeringsplasser. Begrunnelsen er at kundene ønsker det. Derfor blir det fortsatt et betydelig innslag av Ole Brumm i utbyggernes miljøplanlegging – ja takk til begge deler. For det fjerde er utbyggerne så opptatt av sin egen fortjeneste at det ofte går på kvaliteten i prosjektene løs. Selv om jeg (fortsett) er en sterk tilhenger av fortetting og høye utnyttelsesgrader, så ser også jeg at utbyggerne i en rekke tilfelle albuer seg fram til så høye utnyttelsesgrader at det går på bærekraftigheten i det ”lokale” miljø løs.

Veglobbyen¹⁰ er opptatt av at transportørnæringen skal kunne tilby virksomhetene og ”folk flest” lave transportkostnader og de er derfor tilhenger av gode veger med god framkommelighet, lave bensinpriser og parkeringsgebyr. Veglobbyen mener at det betales for mye avgifter i forhold til de samfunnsmessige kostnadene biltrafikken påfører fellesskapet (for eksempel ulykkeskostnader, støy, støv). Disse interessene er derfor ikke tilhengere av vegprising/køavgift, høyere parkeringsgebyr, eller mindre ressurser til vegbygging og satsing på kollektivtrafikk i stedet.

Handelsnæringen¹¹ er opptatt av å betjene kundene. Dagligvareforretningene fulgte slik sett innbyggerne i byene da de ut over 1960- og 1970-tallet flyttet ut i periferien og til nabokommunene. Etter hvert som velstanden og bilholdet økte ble de eksterne kjøpesentraene en realitet og handelen har blitt mer og mer bilbasert. Plasskrevende møbelforretninger var blant de første som forlot sentrum. Men mange av de andre spesialforretningene som var i sentrum, etablerte seg også i sentraene, for eksempel skoforretninger og bokhandlere. Senere har også elektriske artikler og leketøy fått sine spesialforretninger i bilbaserte handelsområder.

Handelsnæringen mener selv den vet best med hensyn til hvor de ulike forretningene bør kunne lokaliseres og er ikke begeistret for arealbruksstyringen fra myndighetenes side. Myndighetene på sin side konstaterer at eksterne sentra gir mer transport enn andre og at det er overetableringer av virksomheter, men har ikke søkt å styre antall forretninger. En har vært opptatt av å beholde handelsvirksomhet i sentrumsområdene. Det har handelsnæringen selv også vært, men samtidig har den bidratt til å forverre konkurranseforholdene for sentrum. For enkelte har svaret på sentrums problemer vært å gjøre dette området mer likt kjøpesentrene, med flere parkeringsplasser og overbygde kvartaler. Derfor vil en oppleve at næringen ofte motsetter seg parkeringsreguleringer, avgiftsinnkreving og at det tas for sterke bevarings- og arkitekturhensyn i byplanleggingen. For andre har svaret vært å prøve å dempe veksten av eksterne sentra og forretninger. Dette har næringen selv som regel satt seg i mot, med

⁹ NIMBY er et akronym for ”not in my backyard”.

¹⁰ Dette er bilforhandlere, oljeselskaper, bilverksteder og bensinstasjoner, bilfabrikanter, Lastebileiernes landsforbund, store transportører, Norges automobilforbund, entreprenører, asfaltprodusenter m.fl. I Norge har vi jo ikke bilprodusenter, men disse er jo en mektig del av denne lobbyen i andre land. For ca. 80 år siden var bransjen også svært aktiv og målrettet. General Motors kjøpte opp og la ned ca. 75 trikkeselskap i USA (Gillham, 2002:??).

¹¹ Dette er lokale handelsstandsforeninger og næringsforeninger, den nasjonale Handelen og servicenæringenes hovedorganisasjon (HSH)

mindre det er forretninger eller kjeder som ikke er lokalt hjemmehørende. Da har det nok hendt at det har vært motstand. Unntaket har vært IKEA, som er en så sterk drager at møbelkjeden er velkommen uansett.

Det er en utfordring for den sentrale bykommunen at nabokommunene ønsker å bygge sin andel av boligene for sin andel av befolkningsveksten i byregionen. En andel som har vokst fram de siste 40 årene basert på det lite bærekraftige konseptet ”enebolig og personbilkjøring”. Tilsvarende resonnerer nabokommunene med hensyn til handelsvirksomhet. De ønsker å motvirke handelslekkasje til byens forretninger, og de ønsker at handelsvirksomhet skal skape lokale arbeidsplasser. At slike forretningsområder skaper mer biltrafikk og større utslipp av CO2 synes ikke å dominere disse kommunenes tankegang.

Innledningsvis sa jeg at planlegging er en mål- og konsekvensorientert virksomhet. Planlegging krever også mye kunnskap både av de fagfolkene som skal forestå den, men også av beslutningstakerne og de berørte. For at diskusjonene i det offentlige rom skal være opplyst trenger politikerne og publikum god informasjon. Fagfolk får sin via forskning, veiledning og en bygger opp erfaring over tid. Politikerne får sin gjennom saksframlegg og erfaring over tid, mens publikum er mer avhengig av media. Så hvordan er **medias rolle** i forbindelse med smart byvekst og klimaspørsmålet?

Er media lokalt kritisk til motstanderne av smart byvekst? Stiller de spørsmålstegn ved deres forslag? Støtter de smart byvekst? De tre gruppene som er nevnt er alle store annonsører i media og avisene tjener godt på bil- og boligannonser enten det er på nettet eller i papirutgaver. Kan dette dempe medias iver etter å kritisere disse aktørene? Spørsmålet er meg bekjent ikke vitenskapelig undersøkt, men burde kanskje bli det? Dersom en har tenkt å delta i ordskiftet om disse spørsmålene bør en i hvert fall være klar over problemstillingen.¹²

I følge Marianne Ryghaug, NTNU, har det vært to typer formidlingsstrategier i norske medier; 1) Naturdramet, som når isfjell løsner i Antarktis eller dyrearter forsvinner eller får det vanskelig¹³. 2) Vitenskapsdramet, der journalistene både forsterker og konstruerer vitenskapelig uenighet (forskning. no 27.06.08).

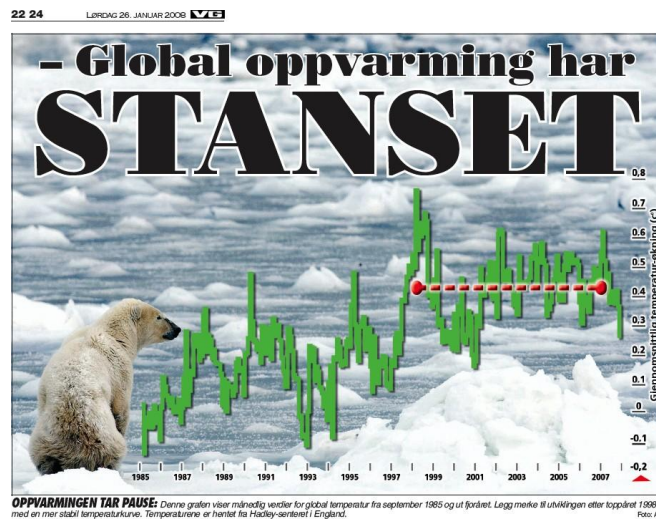
Gore (2006:262-264) konstaterer at i den siste tiårsperioden hadde ingen vitenskapelige vurderte artikler (av 928 stykker) stilt seg tvilende til årsakene til global oppvarming. De siste fjorten årene hadde 55 % av artiklene (av 636 stykker) om global oppvarming i fire av de mest respekterte (og største) avisene i USA vært skeptiske til årsakene. Gore mente at misoppfatningene knyttet til global oppvarming bevisst var fremdyrket av Exxon Mobil og andre med interesse for at disse selskapenes forretningsplaner ikke ble ødelagt. Pulitzerprisvinneren Ross Gelbspan skaffet seg et internt notat fra gruppen som drev kampanje for et alternativ syn på global oppvarming enn det som vokste fram blant annet på grunn av det internasjonale klimapanelet der det sto at målsettingen var å gi global oppvarming tilbake statusen som teori i stedet for faktum.

Norges største avis, Verdens Gang (VG), klarer i 2008 å ha en overskrift om at global oppvarming har stanset når det internasjonale klimapanelet og norske eksperter formidler et helt annet budskap. Hva slags ærend er VG ute i? Skal de bidra til den folkelige forvirring eller prøver de å selge inn budskapet

¹² I USA er media tradisjonelt en del av vekstalliansen (Altshuler og ???, 199?:???) I Norge er ikke dette så entydig, og i hvert fall ikke når det gjelder løssalgsavisene.

¹³ Georg Marshall bruker følgende overskrift i kapittel 1 i sin bok Carbon detox ”Oh, not another bloody polar bear! Why we need another book on climate change.”

om at det bare er å fortsette som før, og i så fall på vegne av hvem? Har ikke media noen form for samfunnsansvar?



Andre medier er ikke bedre enn avisene. Guardian (Monbiot, 2008) hadde et lengre oppslag om Channel 4 sine program om global oppvarming og klimakrisen der det hele blir latterliggjort og bagatellisert. Blant annet hevdes det at miljøvernerne er årsak til at folk i fattige land ikke får elektrisitetsforsyning, at havet er årsak til CO2 utslipp (det er det motsatte), og det at havnivået stiger ikke har noe med smelting av is i polområdene å gjøre. Slike program har vi ikke fått servert i norske kanaler, men en kan jo spørre seg om balansen mellom mengden av faktaorientert informasjon om vår tids største utfordring – som ikke vil forsvinne raskt, noe mange derimot synes å mene om denne høstens finanskrisen¹⁴ – og mengden såpe- og kriminalserier.

Men det er kanskje her problemet ligger? Folk flest vil ha såpe- og kriminalserier. De synes det er ubehagelig å bli minnet om at de kanskje må endre livsstil. Og politikerne våre som skal gjenvælges hvert fjerde år, synes det er vanskelig å gå inn for restriktive tiltak som påvirker folks hverdag på en for dem negativ måte. Derfor utsetter de dette enda de fleste av politikerne har vært klar over nødvendigheten av slike tiltak siden 1987 og i hvert fall siden 1997, og dermed gir de indirekte skylden på innbyggerne som på sin side gir uttrykk for at klimaendringer neppe kan representere et virkelig alvorlig problem siden politikerne ikke gjør noe med det (forskning.no 27.06.08).

¹⁴ Finanskrisen er selvsagt svært alvorlig og viktig, men den får en oppmerksomhet i omfang og viktighet (som førsteoppdrag), som langt overgår klimautfordringen som også vil ha store økonomiske konsekvenser (med hensyn til kostnader, omlegging osv.)

7 VEGEN VIDERE – FRAMTIDENS BYER

Noen vil sikkert hevde at jeg var i overkant kritisk mot media og andre grupper i punktet foran. Og dersom en følger med er det positive trekk i tida som en kan velge å trekke fram. Nå er de fleste virksomheter, organisasjoner og etater opptatt av klimaet. Og de skriver miljøsyn inn i sine policy'er og setter i verk ulike tiltak. Byggenæringens landsforening (BNL) sier for eksempel dette om klimautfordringene på sine nettsider:

*Også transport av mennesker til og fra bygninger gir klimagassutslipp. **Lokaliseringen** av bygg er derfor et tema som **må** på dagsorden når nye bygninger planlegges.* (Mine uthevinger)

Det er også en del spennende governance fenomener som oppstår i den nye klimaorienterte bølgen. Når en nå snakker om framtidens byer, dreier det seg om politiske endringer i likeså stor grad som teknologiske endringer.

Klimautfordringen er sentral i statens nye miljøpolitiske satsing. Staten ved Miljøverndepartementet i samarbeid med Samferdselsdepartementet, Olje og energidepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet, har invitert de tretten største byene i Norge til et miljøpolitisk samarbeid der hovedmålet er å redusere utslipp av klimagass. De har som nevnt foran satset på fire fagtema, og i tillegg til et samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene ønsker en også å trekke med seg privat sektor. Det som skiller dette arbeidet fra tidligere program er at en ønsker konkrete avtaler mellom stat og bykommune (og flere kommuner og etater der det er nødvendig, og eventuelt private der det er aktuelt). Alle byene som ble invitert aksepterte invitasjonen. Det som blir spennende er om staten kommer til å sjalte de minst miljøorienterte og proaktive byene ut, slik det er antydnet.

Miljøverndepartementet var også medarrangør i konferansen CITIsense som Statens vegvesen, region sør, og lokale næringsdrivende i Larvik var initiativtakerne bak. Andre medarrangører var Husbanken, arkitektfirmaet LINK, Innovasjon Norge, Vestfold fylkeskommune og Odysseé med samarbeidspartnere som blant annet Steen og Strøm, Treschow-Fritzøe og DnB NOR ut over dette. Den amerikanske planleggeren og økonomen, Richard Florida, var en av innlederne. Han er mest opptatt av andre sider ved bymiljøets attraktivitet og ikke primært opptatt av klimaproblematikken. Hovedtesen hans er at et godt bymiljø med talent, teknologi og toleranse tiltrekker seg de kreative individene byenes næringsliv trenger. Statens vegvesen gjengir dette slik på sin web-side:

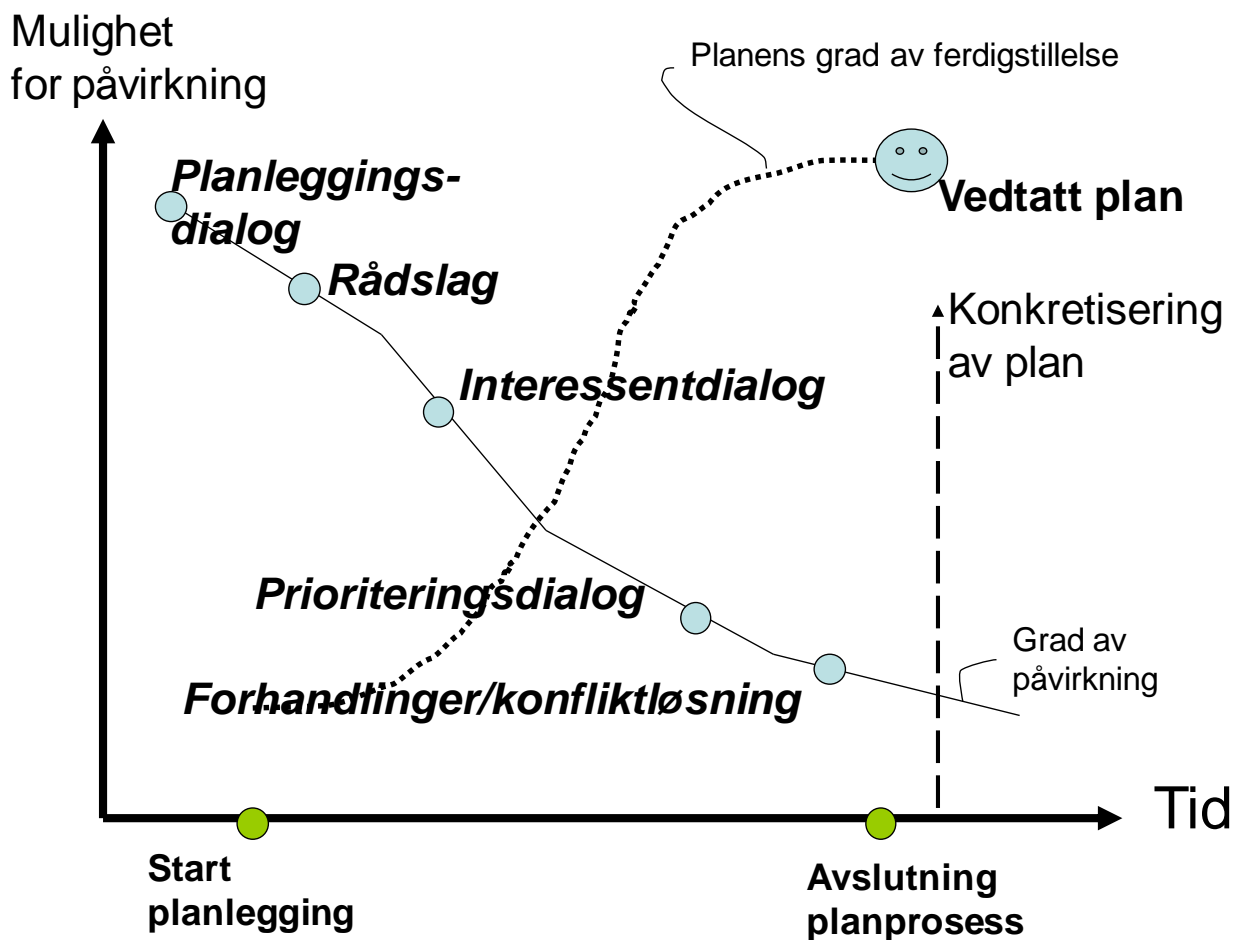
Fremtiden krever en annerledes by- og transportutvikling. Samfunnets nye, kreative klasse vil både prege og inngå i løsningene, fastslår professor Richard Florida, hovedattraksjonen på CITIsense 2008.

*Vegdirektør Terje Moe Gustavsen møtte Floridas tanker med sitt utsagn om at "byen er et sted for bevegelse". Uten bevegelse skjer det ingen utvikling. Kjørelengden per bil er størst i byen og byens omegn, fastslo Moe Gustavsen. Samtidig pekte han på potensialet for kollektivløsninger innenfor nettopp by- og bynære områder. Utdfordringen vår blir dermed både å **begrense** bilbruken og gjennom bred samhandling å legge bedre til rette for mer helhetlige transportløsninger, konkluderte Moe Gustavsen. (Min utheving)*

Det er første gang jeg har hørt en vegdirektør har snakket om å redusere biltrafikken. Vi kan stå foran et paradigmeskifte i samordnet areal- og transportplanlegging. Jeg vil understreke **kan**, fordi det har vært betydelig miljøretorikk fra vegvesenet og andre tidligere uten at handlinger har fulgt ord. Jeg har en følelse av at nå er det annerledes rett og slett fordi det er klima for det.

I tillegg til å gi økte rettigheter og dermed økt ansvar til organisasjoner og individer, vil jeg også *effektivisere medvirkningen og samarbeidet*. Hvis en har hatt innsigelser og bragt saker inn for mekling på oversiktsnivå er det liten grunn til å gjenta saksbehandlingen i den underliggende plan- og byggesaksbehandlingen. I Storbritannia har en tenkt å innføre en uavhengig instans, en planleggingskommisjon på 35 medlemmer, som skal operere innenfor de rammer staten setter, men ha siste ord i store kontroversielle plansaker som i dag tar alt for lang tid (HM Government, 2007:kap. 2). The Guardian (25.06.2008) sammenligner kommisjonen med styret i Bank of England som setter styringsrenten slik det også skjer i Norges Bank sitt styre. Men et rentenivå kan reverseres. Det kan ikke byggingen av en motorveg. The Guardian mener denne kommisjonen reduserer demokratiet og foreslår at klima-effekten av disse prosjektene må vurderes spesielt.

Også svenskene og danskene har studert og gjennomført effektiviseringsmuligheter. Det mest interessante i Sverige er forslaget økt anvendelse av strukturerte dialoger (WSP 2008:9). Et tilsvarende forslag for norske forhold forelå alt i 1985 i Jensens 3B-rapport ”Ny struktur på plan- og bygningslovgivningen”(1985). At forslaget er gammelt forhindrer ikke at noe bør gjøres i Norge også for å redusere antall omkamper. Den nye plan- og bygningsloven er et lite skritt i riktig retning, men det er et langt stykke igjen.



Figur 11: Dialoger underveis i planlegging (WSP, 2008:101)

Framtidens byer vil se **nye organisasjoner og allianser** vokse fram og det er nesten slik at en skulle ønske at det kunne oppstå en bypolitisk variant av Bellona. Jeg tror at får organisasjoner nye og utvidete rettigheter vil vi kunne se spennende konstellasjoner innen miljøsamarbeid i tida som kommer¹⁵. I stedet oppstår trauste, men viktige organisasjoner som Jernbanealliansen der NHO og LO er med sammen med blant annet Norges naturvernforbund og Framtiden i våre hender. Jernbanealliansen skal blant annet arbeide for offentlig fokus på ferdigstilling og utbygging av jernbanens infrastruktur og for utvikling av knutepunkter med bo- og fellesarealer ved og rundt jernbanen. NHO har kanskje vært mer kjent som vegtrafikkens forkjemper og vegtrafikkens framkommelighet er fortsatt viktig for NHO (og Norge selvsagt), men synspunktene til NHO er mer nyanserte nå enn tidligere. I NHOs rapport ”Samferdselsløftet” heter det under overskriften byenes transportproblemer kan ikke løses av veibygging alene (NHO 2007:48):

Det er en erkjennelse at man ikke kan ”bygge seg ut av” alle framkommelighetsproblemene i byene. Byene konkurrerer i kampen om talenter, gode bomiljø og valgmuligheter på arbeidsmarkedet. Veitrafikken i storbyene skaper dårlig miljø og bidrar til redusert livskvalitet for befolkningen. Trafikken på veiene må reduseres gjennom tilrettelegging og utvikling av alternative transportmidler som buss og tog. I tillegg må det legges til rette for og bygges flere gang-/sykkelstier.

Med denne typen holdninger kunne NHO støttet organisasjoner som den veldedige organisasjonen i Storbritannia, ”Sustrans” (kort for ”Sustainable transport”). Sustrans har eksistert i 31 år og har som mål å redusere miljøkonsekvensene av transport. Inntektene var på drøye 260 millioner kr for driftsåret 2006/2007. Sustrans har en rekke prosjekt. Et er ”TravelSmart”, Smarte reiser, som går ut på ta direkte kontakt med målgrupper for å påvirke dem til å reise miljøvennlig. Og TravelSmart virker. Årsaken er at 25 % av bilreisene er kortere enn 3,2 km og at omtrent 50 % av alle lokale reiser kan erstattes av bærekraftige reisemåter. Dette er omtrent som i Norge. TravelSmart gir informasjon og motivasjon for å få folk til å overvinne barrieren det er å endre vane. Kanskje er det også slik at prosjektet klarer å vise til hva andre gjør. Forskning har nemlig funnet ut at til tross for at vi sier at vi ikke bryr oss om hva andre gjør, så er sosiale normer, hva andre gjør, en av de sterkeste påvirkningskreftene (The Guardian, 22.06.2008, s. 16). Og vi har vel alle erfart at det er mye riktig i dette. Det er røykerne som må gå ut av rommet nå. Før var det de som ikke tålte røyken.

Jeg avslutter derfor med en oppfordring om å begrense turene dere foretar dere til Thailand. Lavutslippsutvalget (Miljøverndepartementet, 2006:41) har nemlig funnet ut at

Fire personer flyr Oslo-Bangkok-Oslo, dvs. 30 400 km. På denne turen forbruker de fire personene 2 130 liter flybensin. En tommelfingerregel er at du forbruker 30 liter flybensin pr. flytime pr. flysete. Energimengden i 2 130 liter flybensin tilsvarer:

- Å kjøre 26.600 kilometer i en vanlig personbil – nesten to års bilkjøring.
- Å kjøre 106.500 kilometer i en turbuss.
- Energi nok til å varme opp en 100 kvm leilighet i to år.

¹⁵ Hva om Besteforeldreaksjonen (Trondheimsbasert aksjon som arbeider mot global oppvarming), AmCar og Olav Thon samarbeidet om holdninger til unødvendig kjøring, ny teknologi og riktig lokalisering av kjøpesentra?!

- *Nok til at fire personer kan dusje hver dag i åtte år.*

REFERANSER

- Altshuler, A. og Luberoff, D. 2003 **Mega-projects. The changing politics of urban public investment.** Brooking Institution Press, Washington DC, og Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, Mass.
- Banfield, E. 1959 "Ends and means in planning". I **Faludi**, s. 139-149.
- Barton, H. (red.) 2000 **Sustainable communities. The potential for eco-neighbourhoods.** Earthscan, London
- Bergh, T. (red.) 1983 **Deltakerdemokratiet.** Universitetsforlaget, Oslo
- Bohman, J. og Regh, W. (red.) 1997 **Deliberative democracy. Essays on reason and politics.** MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- Brackhahn, B. og Kärkkäinen, R. 2001 **Spatial planning as an instrument for promoting sustainable development in the Nordic countries. Action programme for 2001-2004.** Laget for ministrene ansvarlig for miljø i Island, Norge, Danmark, Sverige og Finland. Ministry of environment, Denmark, København
- Calthorpe, P. 1993 **The next American metropolis. Ecology, community, and the American dream.** Princeton Architectural Press, New York
- Campbell, S. 2003 "Green cities, growing cities, just cities? Urban planning and the contradictions of sustainable development". I **Campbell og Fainstein, 2003**, s. 435-458
- Campbell, S. og Fainstein, S. (red.) 2003 **Readings in planning theory.** 2. utgave. Blackwell publishing, Malden, Mass.
- Cohen, J. 1997 "Procedure and substance in deliberative democracy." I **Bohman og Regh (red.)**, s. 407-437
- Dittmar, H. og Ohland, G. (red.) 2004 **The new transit town. Best practices in transit-oriented development.** Island Press, Washington DC
- Elling, B. 2008 **Rationality and the environment. Decision-making in environmental politics and assessment.** Earthscan, London
- Elster, J. 1983 "Offentlig og deltakelse. To teorier om deltakerdemokratiet". I **Bergh (red.)**, s.13-29
- EU (kommisjonen) 2004 **Formulering av en temainriktad strategi för stadsmiljön.** KOM (2004)60
- Danielson, A. et al. 2007 **En peer-review av Norges politik för hållbar utveckling.** Rapport levert Finansdepartementet, Oslo
- Diesing, P. 1962 **Reason in society. Five types of decisions and their social conditions.** Greenwood Press, Westport, Connecticut (1973).
(org.)

- Faludi, A. (red.) 1973 **A reader in planning theory.** Pergamon Press, Oxford.
- Fimreite, A.L. og Aars, J. og Medalen, T. 2005 "By-governance" **Governance i norske storbyer. Scandinavian Academic Press, Oslo, s. 11-34**
- Fimreite, A.L. og Aars, J. 2005 "Governance med kommunen som nav – tre nettverk I Kristiansand". **Governance i norske storbyer. Scandinavian Academic Press, Oslo, s. 125-148**
- Fimreite, A.L. og Medalen, T. (red.) 2005 **Governance i norske storbyer.** Scandinavian Academic Press, Oslo
- Giddens, A. 1998 **The third way. The renewal of social democracy.** Polity Press, Cambridge.
- Gillham, O. 2002 **The limitless city. A primer on the urban sprawl debate.** Island Press, Washington DC.
- Gore, A. 2006 **En ubehagelig sannhet. Den globale klimakrisen – vår tids største utfordring.** Versal forlag, New York
- Hall, R.P. 2002 **Introducing the concept of sustainable transportation to the U.S. DOT through the reauthorization of TEA-21.** Masteroppgave ved MIT, Cambridge, Mass.
- Hallén, A. 1981 **Mjøsaksjonen 1977-80. Studiar av iverksettelsesprosessane.** NIBR-rapport 1981:12, Norsk institutt for by- og regionforskning, Oslo
- Halvorsen, K. 2001 "KRDs landsdelsprosjekt i et "governance"-perspektiv." **Plan, 2001, nr.5, s.6-11**
- Hanssen, G. S. 2008 **Governance for sustainability (G-FORS).** Norway national Report. NIBR-rapport 2008:9, Norsk institutt for by- og regionforskning, Oslo
- Held, D. 2006 **Models of democracy.** Polity Press, Cambridge
- Hemmati, M. 2002 **Multi-stakeholder processes for governance and sustainability.** Beyond deadlock and conflict. Earthscan, London
- Hernes, G. 2000 "En framtid uten partier?" **Nytt norsk tidsskrift, nr. 4, s.365-375.**
- HM Government 2007 **Planning for a sustainable future. White paper.** Communities and local government, Dep. for the environment, food and rural affairs, Dep. of trade and industry, Dep. of transport. London
- Holmen, A.K. og Farsund, A. 2009 "Styring gjennom nettverk" Kommer i bok fra IRIS i 2009.
- Holsen, T. 1995 **Innsigelser som virkemiddel i arealplanlegging.** NIBR rapport 1996:13. Norsk institutt for by- og regionforskning,

- Oslo
- Jensen, R.H. 1985 **Ny struktur på plan- og bygningslovgivningen. Idéer og konkretisering.** Norges teknisk naturvitenskapelige forskningsråd. 3B programmet (Bedre boliger billigere), 3B- prosjektrapport nr. 3 – 1985. Oslo.
- Johansen, C. 2003 **"Senk Skuten". Byutvikling i lys av makt, rasjonalitet og demokrati.** Hovedfagsoppgave, Institutt for geografi, Universitetet i Bergen, Bergen
- Lorentzen, H. et al. 2007 **Frivillighet i storby.** Rapport 2007:7, Institutt for samfunnsforskning, Oslo.
- Lundquist, L. 1971 **Förvaltningen i det politiske system.** Studentlitteratur, Stockholm
- Marshall, G. 2007 **Carbon detox.** Gaia, London
- Medalen, T. 1987 **Konflikter i vegplanlegging.** Dr. ing. avhandling, institutt for by- og regionplanlegging, NTH, Trondheim
- Miljøverndepartementet m.fl. 1992 **Miljøbyen 2005.** Oslo.
- Miljøverndepartementet 2006 **Et klimavennlig Norge.** MD (Lavutslippsutvalget), NOU 2006:18. Oslo
- Monbiot, G. 2008 "Why won't Channel 4 tell the truth about global warming?" **The Guardian 22.07.08, del 2, s. 6-11.**
- Nenseth, V., Saglie, I-L. og Arnesen, O.E. 2004 **Lokal bærekraft. Arbeidet med Lokal Agenda 21 i norske kommuner.** NIBR-rapport 2004:18, Norsk institutt for by- og regionforskning, Oslo
- Newman, P. og Kenworthy, J. 1999 **Sustainability and cities. Overcoming automobile dependence.** Island Press, Washington DC
- NHO 2007 **Samsferdselsløftet. Næringslivets anbefalinger.** Oslo
- Næss, P. 1993 **Planleggingsteorier for en bærekraftig utvikling.** NIBR-notat 1993:115. Norsk institutt for by- og regionforskning, Oslo.
- OECD 1995 **Urban travel and sustainable development.** OECD og European conference of ministers of transport. OECD Publication services, Paris.
- Sager, T. 1991 **Planlegging med samfunnsperspektiv.** Tapir forlag, Trondheim
- Saglie, J. og Bjørklund, T. (red.) 2005 **Lokalvalg og lokalt folkestyre.** Gyldendal, Oslo
- Smith, M.J. og Pangsapa. P. 2008 **Environment & citizenship.** Integrating justice, responsibility and civic engagement. Zed Books, London.

Statens vegvesen	2006	Konsekvensanalyser. Veiledning. Håndbok 140. Vegdirektoratet, Oslo
Stugu, O. S.	1997	Trondheims historie 997-1997. Bind 6: Kunnskapsbyen 1964-1997. Universitetsforlaget, Oslo
Sæther, A. K. (red.)	2006	Miljøstiftelsen Bellona 20 år. Utslipp. En tegneserieantologi. Vega forlag, Oslo
Utenriksdepartementet (UD)	2001	Næringsliv og menneskerettigheter. Rapport 03.04.2001
Veggeland, N.	2000	Den nye regionalismen. Fagbokforlaget, Bergen
WSP	2008	Effektivisering i fysisk planering. WSP Analys & strategi, rapport. Stockholm
Wøhni, A.	2007	Virker medvirkning virkelig? Evaluering av planmedvirkning i storbyene. Program for storbyrettet forskning. Kommunenes sentralforbund. Sluttrapport. Asplan Viak, Sandvika