

Samskappingsparadokset: Mindre byer, klimastyring og bærekraftig byutvikling

Av Trond Vedeld, forsker 1, NIBR, OsloMet, trondv@oslomet.no

Ingress

Artikkelen analyserer hvordan tre mindre byer i Osloregionen navigerer som aktører i klima- og bærekraftig byutvikling og hvilken rolle *samskaping* spiller for styring og strategiske beslutninger. Det pekes på et '*samskappings paradoks*' som innebærer at kommunen med størst behov for å samskape bypolitiske løsninger synes å ha minst kapasitet til å ta i bruk relevante verktøy.¹

Innledning

I de nærmeste årene vil flere mindre byer i Osloregionen måtte takle store, komplekse utfordringer knyttet til raske demografiske- og sosiale endringer, økende klima problemer, og ønske om bærekraftig og rettferdig byutvikling (Onsager og Tønnessens, 2021). For å takle slike komplekse samfunnsproblemer og fremme nødvendig innovasjon er samskaping i økende grad satt på den politiske agendaen i norske kommuner (Torfing et al., 2017).

I denne artikkelen tar jeg for meg hvilken rolle samskaping har i lokal styring av mindre byer i Norge. Empirisk ser jeg nærmere på styring og planlegging av tre regionbyer i Osloregionen som er utpekt som vekstsentra i regionale og nasjonale planer og retningslinjer; Lillestrøm (Skedsmo/Lillestrøm kommune), Ski (Ski/Nordre Follo kommune) og Sandvika (Bærum kommune). Hver av kommunene har utviklet ambisiøse lokale planer for kompakt, bærekraftig utvikling i disse byene.

Analytisk ramme og teori

Det finnes lite teoretisk og empirisk kunnskap om hvordan små og mellomstore byer styres og forholder seg til komplekse problemer (Campbell, 2016; Hughes, 2017; Bergsli & Harvold, 2018; Wurzel et al., 2019; Kern, 2019; Næss & Moberg, 2021; Russel & Christie, 2021). Det er i kontrast til den omfattende litteraturen på store, globale byer og deres rolle som pionerer i samskapt klima- og bærekraftig utvikling (van der Heijden 2019; Bulkeley, 2021).

Inspirert av styringsteori og observerte empiriske funn fra studier av globale byer analyserer vi kommunenes styring basert på *fem dimensjoner eller idealtypiske styringsstrategier* som anvendes for å fremme byutvikling. Vi undersøker så hvilken rolle samskaping og nettverk spiller i hver av disse strategiene (Hofstad et al., 2021b; Hooghe & Marks, 2003; Bulkeley, 2013; Hickmann and Stehle, 2019). De fem 'idealtypiske' strategiene er følgende;

- Horisontal, helhetlig intern koordinering innen kommunen/byen gjennom reorganisering, integrasjon, ledelse og kapasitetsbygging på tvers av avdelinger, enheter og sektorer (Hickman & Stehle, 2019; Hanssen & Aarsæther, 2018),

¹ Artikkelen oppsummerer funn basert på fem års forskning under prosjektet Smart Mobility Suburbs (SMS), 2014-2019, <https://www.sv.uio.no/iss/english/research/projects/sms/>

- Vertikal interaksjon og dialog med regionalt og nasjonalt statlig nivå og statlige/fylkeskommunale aktører for å fremme lokal samskapt politikk og autonomi (Bulkeley, 2013; Hickmann and Stehle 2019; Kern 2019),
- Ekstern, horisontal/polisentrisk interaksjon med private næringslivsaktører og organisert sivilsamfunn og deres nettverk og arenaer for samskaping, innovasjon og prosjekter (Hofstad et al., 2021b; Bulkeley, 2015; Smeds & Acuto, 2018)
- Ekstern involvering av borgere og lokale sivilsamfunnsgrupper (Bulkeley, 2021)
- Nettverksstyring; polysentrisk interaksjon og læring gjennom translokale by- og profesjonsnettverk og transnasjonale nettverk og prosjekter (Ostrom, 2010; van der Heijden, 2019; Vedeld et al., 2021).

I tråd med dette hevder nyere styringsteori at *samskaping* (co-creation) er en 'tilnærmet perfekt strategi' for å løse komplekse samfunnsproblemer og således oppnå ambisiøse klima- og bærekraftsmål i en urban kontekst, men at samskaping ofte møter institusjonelle, politiske og lederskapsbarrierer eller på andre måter reduseres til begrenset involvering av profesjonelle aktører i næringsliv og sivilsamfunn i politikkkutformingsfasen (Sørensen & Torfing, 2020; Hofstad et al. 2020b). Ulike former for samskaping oppfattes således som nødvendig for å løse klima- og bærekraftsproblemer som et kollektivt anliggende der makt og autoritet til å handle er distribuert på mange organisasjoner og nivåer i samfunnet (Ostrom, 2010; Sørensen & Torfing, 2020; Vedeld et al., 2021). Samskaping krever, ifølge teorien, et *aktivt* engasjement fra alle relevante og involverte aktører og at noe nytt og gjerne innovativt skapes sammen som har 'offentlig verdi' (public value) (Torfing et al., 2017; Hofstad et al., 2021; 2021b; Ansell & Torfing, 2021). Inspirert av New Public Governance (NPG) litteraturen tenker en videre at mange innovative, framvoksende arenaer og plattformer mellom offentlige og private/sivile aktører hverken er ensidig dominert av offentlige aktører ('staten/kommunen') eller begrenset til markedsaktører ('markedet') eller konvensjonelle markedsbaserte policy nettverk slik de ofte karakteriseres i New Public Management (NPM) teori (Ansell and Torfing, 2021). Dette skiller samskaping fra tradisjonell innbyggerinvolvering, samproduksjon av tjenester og klassisk offentlig-privat samarbeid. Samskaping kan selvfølgelig også føre til mindre produktive eller direkte destruktive utfall og underminere demokrati avhengig av hvordan interaksjonsprosessene ledes og utfolder seg (the 'dark sides' of co-creation) (Ostrom, 2010; Steen et al., 2018).

Metode og case byer

Studien av byene/kommunene er basert på en kvalitativ tilnærming med ulike data kilder fra perioden 2015 til 2019; analyse av policy dokumenter/planer/tiltak; 47 semistrukturerte intervjuer av planleggere/politikere/utbyggere/sivilsamfunnsaktører, og data fra folkehelseprofiler og valgresultater 2015/2019.² En 'mindre by' er i denne sammenheng tolket som med en småby med mellom 5-20 000 innbyggere.

De tre byene og relaterte kommuner er valgt for å sikre likhet i kontekstuelle forhold (Osloregionen) og med tilstrekkelig kapasitet til å fremme aktivt samarbeid om byutvikling. De er alle stasjonsbyer og administrative sentrum i sine respektive kommuner og lokalisert 20 til 30 km fra Oslo sentrum. Byene er i noe ulik grad integrert i Oslos by- og arbeidsmarkedsregion, men alle er preget av en vesentlig pendling til Oslo. Bærum er befolkningsmessig den største kommunen med 127 000 innbyggere, og har størst administrativ kapasitet, men relaterer seg til den minste av byene, Sandvika med 6 700 innbyggere. De tilsvarende tall for de andre kommunene/byene er; Skedsmo/Lillestrøm by 56 000 og

² <https://www.fhi.no/publ/2019/folkehelseprofiler-2019/>

12 500 innbyggere og Ski kommune/Ski by med 31 000 og 20 000 innbyggere. Ski som den minste av kommunene og med minst kapasitet i plan- og byledelsen er således konfrontert med de mest ambisiøse utviklingsplanene og den største av de tre byene (Utbygger C). De kommunale planene for hver av byene innebærer en nær fordobling eller tredobling av befolkningen i løpet av de neste 10-15 årene gjennom nye leilighetskomplekser og nye kontorbygg i og rundt sentrum, delvis ved en vesentlig høyere og mer kompakt bebyggelse enn den opprinnelige bebyggelsen (inntil 16-18 etasjer), der 80% av nybygging skal bygges i en radius på ca. 2 km fra viktige kollektivknutepunkt (jernbanestasjonen).

Disse byene har alle vokst fram som stasjonsbyer, delvis som handels- og tjenestesteder og har i dag ulik grad og variasjon av lokalt og internasjonalt rettet næringsliv og kunnskapsinstitusjoner. Ski er befolkningsmessig størst, men har likevel færrest kunnskapsbedrifter og minst variasjon i lokalt næringsliv. Lillestrøm har mest 'bypreg', men ligger i en kommune med noe lavere gjennomsnittsinntekt og utdanning og flere med 'arbeiderklasse' bakgrunn enn i de to andre kommunene. Bærum er en av landets mest velstående 'middelklasse' kommuner preget av høy inntekt og gjennomsnittsutdanning. I og rundt Sandvika er det et variert lokalt næringsliv og flere kunnskapsbedrifter og næringsklynger orientert mot både nasjonale og globale markeder (konsulent, data, energi og olje).

Empiriske funn og komparativ analyse

Et utgangspunkt for å forstå kommunenes strategier og hvordan de navigerer lokalt i relasjon til samskaping er at lokal byutvikling i hovedsak foregår på eiendommer i privat eie og kontrollert av en rekke private eiendomsaktører og utviklere som sitter på de viktigste ressursene for å skape endring (cf. Planlegger A, B, C). Kommunen kontrollerer videre kun en liten del av de lokale klimagassutslippene. Kommunen og byen er derfor helt avhengig av samarbeid for å mobilisere eksterne/private ressurser og samskape gode løsninger. De tre kommunene har utviklet egne lokale mål koplet til utalte samarbeidsstrategier med innbyggerne og lokalt næringsliv, eiendomsbesittere, utviklere, og forskning/kunnskapsinstitusjoner. Sandvika skal bli Bærum's 'hovedstad' med fokus på 'rekreasjon og innovasjon'; Ski vil bli en 'regionalt attraktiv og konkurransedyktig' by; mens Lillestrøm som kanskje har de største sosiale utfordringene, har mål om å bli en sosialt 'bærekraftig by' basert på eksisterende brede bykvaliteter.

Ulikheter til tross, finner vi at alle de tre kommunene og byene benytter ulike former for samskaping innen hver av de fem styringsstrategiene.

- Internt og horisontalt i kommunene etableres det organisatoriske endringer og tverrgående arenaer for å sikre koordinering og integrasjon av klima og bærekraftsrelaterte gjennom dedikerte enheter og team. Bærum har imidlertid de mest ambisiøse og tydelige klimamålene gjennom en egen Klimaklok satsing, intern organisering og integrert styring koplet til eksterne aktører/arenaer
- Vertikalt er alle kommunene aktive i forhandlingsarenaer med statlige og regionale aktører for å styrke eget handlingsrom i planlegging (planleggernettverk på del/regionsnivå, forhandlinger). I transportpolitikken, der kommunen har mindre lokal kontroll enn i arealpolitikken, har de alle forhandlet seg til å bli medlem i Styringskomiteen for den regionale Byvekstavtalen som er den sentrale plattformen for gjennomføring av regional areal- og transportpolitikk i Osloregionen og lokale grønne mobilitetsløsninger i byene
- Eksternt med næringslivet har særlig Bærum og Skedsmo, de to største kommunene, etablert triple-helix plattformer (SmartCity Bærum; Kunnskapsbyen Lillestrøm) og arenaer for å fremme innovative klima- og bærekraftiltak i samarbeid mellom kommunen, næringsliv, utbyggere og forskning. De samme to kommunene har også tatt initiativ til å skape egne

samskapingsarenaer med lokale utbyggere og eiendomsbesittere. Ulike felles plattformer mellom eiendomsbesittere og utbyggere har vokst fram som aktive dialogarenaer med kommunen for utforming av lokale planer og utbyggingsavtaler (cf. Barlindhaug et al., 2014; Nordahl, 2018; se også Hanssen and Aarsæther, 2018; Hanssen et al. 2015). Fordi kommunen i Ski ikke tok tilsvarende initiativ som i de to andre kommunene, gikk private eiendoms- og utbyggingsaktører sammen om et 'nedenfra' initiativ til en lokal forhandlingsarena med kommunen (Planlegger C). En annen markert forskjell mellom de tre kommunene er at kun Bærum har vært aktiv i nettverket FutureBuilt i en ti-årsperiode, som fremmer lav-karbon bygg og boligområder og nettverksbaserte pilotprosjekter (Utbygger A)³. Dette i kontrast til uttalelser om at 'i Lillestrøm bygger vi relativt tradisjonelt' (Utbygger B). Lillestrøm og Nordre Follo/Ski ble med i FutureBuilt plattformen først fra 2020, etter sammenslåing med nabokommuner og har få lav-karbon pilotprosjekt

- I relasjon til ekstern innbyggerinvolvering er potensialet ikke fullt utnyttet av noen av kommunene og fokuset er i hovedsak på involvering av det organiserte sivilsamfunn i ulike planarenaer og plattformer og tradisjonelle høringer av planforslag (Gunnes, 2018; Senhauser 2019; Pirotee 2019). Dette med delvis unntak av Bærum, der kommunens deltakelse i et EU-nettverk bidro til en vesentlig styrking og systematisering av innbyggerinvolvering knyttet til Klimaklok-satsingen (fra 2018)
- Angående polysentriske nettverk, deltar alle kommunene aktivt i ulike lokale bynettverk og plattformer som binder sammen sub-regionen/regionen. Bærum er mest aktiv i internasjonale nettverk og prosjekter

Når det gjelder konsekvenser for bærekraftige byutvikling av de 'nye', kompakte byene er det for tidlig å konkludere eller gjøre en detaljert sammenlikning. Lokalt synes store deler av befolkningen positivt avventende til at noe skjer og at hver av byene utfolder seg i forhold til nytt byliv og nye og mer attraktive møteplasser, selv om det også er lokal motstand mot å bygge for høyt og for tett og man ønsker bedre vern om grønt arealer i sentrum (Planleggere A, B, C). Andre studier viser til at slik kompakt byutvikling på relativt dyre, sentrale tomter risikerer å skape nye problemer for bærekraft (Campbell, 2016), for eksempel knyttet til støy og forurensing og manglende sosiale boligbygging (gentrifisering) (Bergsli & Harvold, 2018, Nenseth and Røe, innsendt, Gunnes, 2018; Pirotee, 2019; Seehusen, 2019; Næss and Moberg, 2021).

Sentralt for denne artikkelen er hvordan klimapolitikken styres ulikt i de tre kommunen og med ulik vekt på bruken av samskapingsarenaer og nettverk, der særlig Bærum har etablert en rekke strategiske og samskapende tilnærminger, se tabell 1. Tabellen viser også at samskapingen reflekteres i en vesentlig sterkere nedgang i GHG gass utslipp mellom 2016 og 2018, ned 27% sammenliknet med 11% ned i Ski og 7% opp i Skedsmo (gitt tall fra Miljødirektoratet, 2018). Denne nedgangen er særlig knyttet til økt frekvens av elbiler og mindre bruk av fossilbiler og nedgang i fossil fyring, som igjen kan relateres til kommunens særlige satsing på elbil gjennom ulike felleskapsordninger (bilpool; delebil; lading). Av betydning for klimapolitikkens ulike lokale prioritering er at Sandvika/Bærum styres av en Høyre/Grønn/Venstre koalisjon; Ski/Ski (nå Nordre Follo) av en Høyrekoalisjon (Arbeiderpartiet etter valget i 2019) og Lillestrøm/Skedsmo av en Arbeiderparti-ledet koalisjon. Det sentrale er at de 'grønne' partiene MDG, Venstre, SV fikk ca. 20% oppslutning blant Bærums 'Vestkant' velgere (i 2015), mens kun ca. 10% støttet disse partiene i de to andre 'Østkant' byene. Tyngden av 'grønt' i Bærums ledelse reflekteres således i den lokale politikken (tabell 1).

³ FutureBuilt er en innovasjonsplattform mellom kommuner, forskning og utviklere fra 2010. <https://www.baerum.kommune.no/politikk-og-samfunn/samfunnsutvikling/klimaklok-kommune3/futurebuilt/>

Tabell 1. Klimapolitikk, tiltak, GHG utslipp* og samskaping – eksempler

Klimapolitikk og virkemidler	Sandvika/Bærum	Ski/Ski	Lillestrøm/Skedsmo
Spesifikke klima policy virkemidler og handlinger	Smart City Bærum, elbil pooler, bildelingsordninger, el-syssel/scooter program, nettverkbasert fossilfrie byggeplasser, Klimapanel, Bylab, bysykkelordning	Bysyssel ordning, bysyssel, elbil lading i nabolag, innbyggerinvolvering i torgutvikling	Kunnskapsbyen Lillestrøm, bysyssel strategi, elbil lading i borettslag
Reduksjon i klimagassutslipp fra 2016 til 2018	Ned 27%	Ned 11%	Opp 7%
Bruk av samskappingsverktøy, plattformer, nettverk, og eksperimenter på tvers av klima-relaterte sektorer	Sterk og variert: Aktivt engasjement mellom en rekke aktører i mange samskappingsarenaer i byutvikling, bygg, mobilitet	Lav bruk: Ingen større plattform for samskaping, utover den eiendomsutviklere tok initiativet til; få mindre arenaer for samskaping omkring klimatiltak	Middels/lav bruk: Aktivt engasjement i en større plattform på klima og eiendom/byutvikling

*Miljødirektoratet 2018

Konklusjon: bidrag til samskapingsteori og praksis

Oppsummert finner vi at samskaping spiller en strategisk rolle for styring og utvikling på alle nivåer i hver av kommunene og byene, men særlig i Bærum/Sandvika, fremmet delvis gjennom en aktiv og strategisk klimaledelse og politikk. En rekke tradisjonelle former for flerpartsamarbeid kombineres med nyere former for samskaping i sosial problemløsning. Alle er engasjert i ulike planleggingsnettverk, trippel helix plattformer, offentlig-private partnerskap, grunneier- og bransjesamarbeid, sivilsamfunnsnettverk og nettverksbaserte pilot prosjekter. Vi finner at eksterne private aktører motiveres til felles engasjement gjennom en *hybrid styring* som kombinerer regulering og planlegging med økonomiske insentiver og forhandlinger og mer genuin samskaping. Men kommunene navigerer ulikt, og resultatene varierer. Vi ser at særlig Ski – den minste av kommunene med de største lokale utfordringene – strever mest med egen kompetanse og kapasitet i byledelse, utvikling og samskaping (Planlegger C; Utbygger C). Bærum, på sin side har størst administrativ kapasitet og mest aktiv ledelse og størst variasjon og tyngde i samskapingen (Planlegger A). De har også sterkest støtte for en 'grønn politikk' fra politisk ledelse i kommunestyre.

Fire implikasjoner for teori og praksis kan trekkes ut av dette. For det første, nettverk og samskaping er viktig for å fremme klimapolitikk og bærekraft også i mindre byer - i samvirke med regulering og byråkrati. Dette funnet støttes av andre internasjonale studier av små og mellomstore byer (Wagner & Grove, 2021, cf. also Russel & Christie, 2021), samt av vår hjemlige litteratur (Hanssen & Aarsæther, 2018). For det andre, den empiriske sammenlikningen dokumenterer et '*samskapingens paradoks*' særlig med referanse til Ski's kapasitetsproblemer: administrativt lederskap og kapasitet begrenser evnen til engasjement i samskaping, innovative løsninger. Det innebærer en hypotese om at organisasjoner med størst behov for å samskape løsninger kan oppleve å ha minst kapasitet til å gjøre det. For det tredje, med referanse til Bærum/Sandvika, synes det som om klimapolitikken i seg selv, som følge av dens kollektive, tverrgående og strategiske karakter, bidrar til å fremme strategisk samskaping på ulike nivåer og på tvers av sektorer. Den strategiske og integrerende rollen klimapolitikken har i klima-ambisiøse byer er observert i en rekke andre studier (Bulkeley, 2021) og speiles i stor grad både i nyere samskaping/styringsteori (Ansell and Torfing, 2021; Hofstad et al., 2021) samt i planleggingsteori og praksis (Albrechts, 2006; Healey, 2007). Og til slutt; den strategiske

vendingen i styring og planleggingen, slik den utfolder seg i Bærums klima- og bærekraftspolitikk, viser at politisk-administrativt lederskap er en sentral faktor for å forklare framveksten av samskaping.

Referanser

- Albrechts, L. (2006). Shifts in strategic spatial planning? *Environment and Planning A*, 38, 1149-1170
- Ansell, C. and Torfing, J. (2021). Co-creation: the new kid on the block in public governance. *Policy & Politics*, vol 42, no 2: 211–230. <https://doi.org/10.1332/030557321X16115951196045>
- Barlindhaug, R., Holm, A. and Nordahl, B (2014): Kommunens tilrettelegging for boligbygging. NIBR-rapport, 2014:14, Oslo: NIBR
- Bergsli, H. & Harvold, K. (2018). Planning for polycentricity. *Scandinavian Journal of Public Administration*, Vol. 22:1, ISSN: 2001-7405, E-ISSN: 2001-7413
- Bulkeley, H. (2021): Climate changed urban futures. *Environmental Politics*, DOI: 10.1080/09644016.2021.1880713
- Bulkeley, H. (2013). *Cities and Climate Change*. London: Routledge
- Campbell, S. C. (2016). The planner's triangle revisited. *Journal of the American Planning Association*, 82:4: 388-397, Doi: 10.1080/01944363.2016.1214080
- Gunnes, J. (2018). *Ski – en regionby i vekst*, University of Oslo: MA thesis
- Hanssen G. S. & Tønnesen, A. (2021) Core-city climate leadership in metropolitan contractual management agreements. *European Planning Studies*, DOI: [10.1080/09654313.2021.1947988](https://doi.org/10.1080/09654313.2021.1947988)
- Hanssen, G. S., and Aarsæther, N., (eds) (2018). *Plan- og bygningsloven*, Oslo: Universitetsforlaget
- Hanssen, G. S., Hofstad, H., and Saglie, I-L (2015). *Kompakt byutvikling*. Oslo: Universitetsforlaget
- Healey, P. (2009). *Urban complexity and the spatial strategies*. London: Routledge
- Hooghe, L., & Marks, G. (2003). Unraveling the central state, but how? *American Political Science Review*, 97(2), 233–243.
- Hickmann, T. and Stehle, F. (2019). The embeddedness of urban climate politics in multilevel governance. *Journal of Environment & Development*, Vol 28(I) 54-77
- Hofstad, H. & Vedeld, T. (2021): Exploring city climate leadership in theory and practice: responding to the polycentric challenge. *Journal of Env Policy & Planning*, DOI: 10.1080/1523908X.2021.1883425
- Hofstad, H. and Vedeld, T. (eds) (2020). *Urban Climate Governance in Cape Town, Copenhagen, Gothenburg and Oslo*, NIBR Report 2020:8, Oslo: Oslo Metropolitan University
- Hofstad; H., Tønnesen, A., Millstein, M., Vedeld, T., and Bruun, K. (2021). The role of goal-setting in urban climate governance. *Journal of Earth System Governance* 7:1-10, <https://doi.org/10.1016/j.esg.2020.100088>
- Hofstad, H., Sørensen, E., Torfing, J., and Vedeld, T. (2021b). Leading co-creation for the green shift. *Public Money & Management*, <https://doi.org/10.1080/09540962.2021.1992120>
- Hughes, S. (2017). The Politics of Urban Climate Change Policy. *Urban Affairs Review*, 53:2, 362–380, DOI: 10.1177/1078087416649756.
- Kern, K. (2019). Cities as leaders in EU multilevel climate governance. *Environmental Politics*, 28:1, 125-145, doi.org/10.1080/09644016.2019.1521979
- Miljødirektoratet (2018). Municipal GHG emissions. <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2021/januar-2021/klimagassutslipp-i-kommunene-gar-ned/>
- Nenseth, V. and Røe, P. G. (submitted). Suburban green mobility. Potential and barriers for a sustainable change. *European Planning Studies*
- Nordahl, B. (2018) Verdiøkning for mange – bekostet av noen få? In: Hanssen, G. S., and Aarsæther, N., (eds) (2018) *Plan- og bygningsloven*, Oslo: Universitetsforlaget
- Næss, P. & Moberg, K. R. (2021). [Change processes and driving forces behind urban spatial development in four Norwegian municipalities](https://doi.org/10.1080/09644016.2021.1947988). *Nordic Journal of Urban Studies*, Vol 1:2

- Onsager, K. & Tønnessen (2021) Mindre byer og regionsentre: Har vært lite påaktet i nasjonal politikk, men viktig for regional utvikling og balanse, Plan Vol. 53, Utg. 3, s. 10-17 doi.org/10.18261/issn.1504-3045-2021-03-03
- Ostrom, E. (2010). Polycentric systems for coping with collective action and global environmental change. *Global Environmental Change* 20, 550-557.
- Pirotee, S. (2019). Fra soveby til regionby (Lillestrøm). Univ of Oslo: MA thesis 2019
- Russell, E.; Christie, I. The Remaking of Institutions for Local Climate Governance? *Sustainability* 021, 13, 13817. <https://doi.org/10.3390/su132413817>
- Seehusen, N. U. (2019). Bærum – den grønne bygda i utvikling. Univ of Oslo: MA thesis 2019
- Smeds, E. and Acuto, M. (2018). Networking cities after Paris: Weighing the Ambition of Urban Climate Change Experimentation, doi.org/10.1111/1758-5899.12587
- Steen, T., Brandsen, T., Verschuere, B., 2018. The dark side of co-creation and co-production. Seven evils, in Brandsen, T., Steen, T. Verschuere, B. (Eds.), *Co-production and Co-creation. Engaging Citizens in Public Services*. London: Routledge
- Sørensen, E. and Torfing, J. (2019). Designing institutional platforms and arenas for interactive political leadership. *Public Management Review*, 21:10, 1443-1463, DOI: 10.1080/14719037.2018.1559342
- Sørensen, E., and Torfing, J. (2020). Co-creating ambitious climate change mitigation goals. *Regulation & Governance*, doi.org/10.1111/rego.12374
- Torfing, J., Sørensen, E., Røiseland, A. (2017). Transforming the public sector into an arena for co-creation. *Administration & Society*, pp. 1-31, DOI: 10.1177/0095399716680057.
- van der Heijden; J. (2019). Studying urban climate governance. *Earth System Governance* 1, 100005.
- Vedeld, T., Hofstad, H., Solli, H., and Sandkjær Hansen, G. (2021). Polycentric urban climate governance. *Env Pol Gov.* 2021;1–14. DOI: 10.1002/eet.1935
- Westman, L., McKenzie, J. and Burch, S. L. (2020). Political participation of businesses. *Earth System Governance* 3(2020) 100044
- Wurzel, R. K. W., Moulton, J. F. G., Osthorst, W., Mederake, L., Deutz, P., and Jonas, A. E. G. (2019). Climate pioneership and leadership in structurally disadvantaged maritime port cities. *Environmental Politics*, 28:1, 146-166, DOI: 10.1080/09644016.2019.1522039

Intervjuer

Planlegger A, Sandvika/Bærum

Planlegger B, Lillestrøm/Skedsmo

Planlegger C, Ski/Ski

Privat utbygger A, Bærum/Sandvika

Privat utbygger B, Skedsmo/Lillestrøm

Privat utbygger C, Ski