



Nr C 407
Juni 2019

Samverkansformer mellan nationella och lokala myndigheter för att underlätta målstyrd vägplanering

Författare: Sönke Behrends, IVL Svenska Miljöinstitutet

Christian Fredricsson, Trivector

Emma Lund, Trivector

Sara Sköld, IVL Svenska Miljöinstitutet

Medverkande: Christian Dymén, Trivector, Henrik Kloof, Anders Roth, Mats-Ola Larsson och Åsa Hult, IVL Svenska Miljöinstitutet

Medel från: Trafikverket

Rapportnummer C407 , Juni 2019

ISBN 978-91-7883-059-6

Upplaga Finns endast som PDF-fil för egen utskrift

© **IVL Svenska Miljöinstitutet 2019**

IVL Svenska Miljöinstitutet AB, Box 210 60, 100 31 Stockholm

Tel 010-788 65 00 // www.ivl.se

Rapporten har granskats och godkänts i enlighet med IVL:s ledningssystem

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4
1 Bakgrund och syfte	5
2 Behovet av tydligare styrning mot miljömål	6
2.1 Erfarenheter från tidigare studier	6
2.2 Regeringens stadsmiljömål.....	7
2.3 Förslag till svenska stadstrafikmål.....	7
3 Trafikverkets roll.....	7
4 Metoder för samverkan.....	8
4.1 Översiktsplanering.....	8
4.2 Planeringsstödet Trast.....	8
4.3 Avsiktsförklaringar.....	9
4.4 Åtgärdsvalsstudier	10
4.5 Stadsmiljöavtal	11
4.6 Processmodeller för målstyrning	11
5 Norska byvekstavtal.....	13
5.1 Styrmedel i byvekstavtalen	14
5.2 Erfarenheter från byvekstavtal.....	14
5.3 Jämförelse mellan norska byvekstavtal och svenska stadsmiljöavtal	16
6 Slutsatser och diskussion	16
6.1 Mål för trafikarbete.....	17
6.2 Åtgärdsvalsstudier	17
6.3 Avsiktsförklaringar.....	18
6.4 Målstyrd samverkan	18
7 Referenser.....	19

Sammanfattning

I en tidigare studie har IVL Svenska Miljöinstitutet och Trivector studerat målkonflikter mellan prognosstyrd planering av infrastruktur och en mer målstyrd planering, där man utgår från miljörelaterade mål. I detta uppföljande projekt studeras tänkbara samverkansformer, mellan Trafikverket och kommuner, som kan skapa en större samsyn kring mål och åtgärder.

I denna delrapport ges en beskrivning av olika samverkansmodeller för väg- och samhällsplanering som används eller har testats i Sverige. Den beskriver också norska byvekstavtal, en motsvarighet till svenska stadsmiljöavtal.

Slutsatserna i rapporten kan sammanfattas i fyra punkter:

- Regeringen har satt upp ett nationellt mål om att kollektivtrafik, gång och cykel ska öka från 20 procent av den totala persontrafiken år 2010 till 25 procent år 2025. Dessa mål kanske skulle kunna brytas ned till lokala mål, exempelvis i stadsmiljöavtal och regionala infrastrukturplaner.
- Den norska regeringen har antagit ett liknande mål, men här utgår man från nolltillväxt av bilburna personresor i stads- och tätortsmiljö. En eventuell ökning av personresande ska ske med kollektivtrafik, gång och cykel. En liknande strategi skulle kunna användas i Sverige. Norska byvekstavtal kan kanske också vara en modell för att utveckla de svenska stadsmiljöavtalen.
- Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) kan vara en användbar modell för att utveckla en gemensam förståelse mellan olika aktörer tidigt i planeringen, hitta ett samordnat agerande och identifiera de bästa åtgärderna för att styra mot gemensamma mål. Utvärderingar visar att åtgärdsvalsstudier kan ge en helhetsbild i tidigt skede och generera förslag på hållbara idéer. Rapporten beskriver ytterligare ett par modeller där man inkluderar aktörer med olika förutsättningar för att hantera en komplicerad planeringsprocess.
- Avsiktsförklaringar och intentionsavtal kan vara en modell för att skapa en gemensam bild av statens och kommunens intentioner med en samordnad process i tidiga skeden. En avsiktsförklaring kan säkerställa att samtliga inblandade har gemensamma intentioner och att man avsätter tillräckliga resurser för att delta i den kommande processen.

1 Bakgrund och syfte

År 2017 genomförde IVL Svenska Miljöinstitutet och Trivector en studie av målkonflikter mellan målstyrd och prognosstyrd planering av väginfrastruktur (Hult m.fl., 2017). Studien visade att det förekommer målkonflikter mellan en planeringsmodell där man utgår från prognoser om framtida trafiktillväxt, och en mer målstyrd planering där man utgår från miljörelaterade mål om att bromsa eller minska trafikarbetet i exempelvis en tätort eller kommun.

En slutsats från studien var att det finns ett behov av nya arbetsformer mellan nationella, regionala och kommunala planerare för att förstå varandras förutsättningar bättre. Det gavs också olika förslag på hur planeringsprocessen skulle kunna förbättras så att man uppnår en större samsyn kring vilka mål som ska uppnås och hur prognoser kan användas som ett verktyg för att nå gemensamma mål. En annan av studiens slutsatser var att stadstrafikmål med gemensam målbild om att exempelvis frysa eller minska biltrafikarbetet kan vara ytterligare ett sätt att arbeta mot gemensamma mål.

Som en fortsättning på studien från 2017 genomför IVL Svenska Miljöinstitutet och Trivector detta projekt som kallas **Gemensamma mål och styrmedel för stadens trafik**. Arbetet finansieras av Trafikverket.

I projektet studeras tänkbara samverkansformer mellan Trafikverket och kommunerna som kan skapa en större samsyn kring mål och åtgärder. Samverkansmodeller ska tas fram och testas i två pilotprojekt. Projektet ska utmynna i en utvärdering av samverkansprocesser, målformuleringar, avtalsfrågor, åtgärder och styrmedel för att hantera infrastrukturplaneringen i städer mot gemensamma miljömål.

Denna PM är en första delrapport. Rapporten innehåller en beskrivning av ett urval av samverkansmodeller för väg- och samhällsplanering som används eller har testats i Sverige. Den innehåller också ett exempel på ett norskt byvekstavtal, och lärdomar om den norska motsvarigheten till svenska stadsmiljöavtal. Innehållet baseras på litteraturstudier och ett antal intervjuer med experter inom området, samt projekt där författarna varit inblandade eller har kännedom på annat sätt.

2 Behovet av tydligare styrning mot miljömål

I detta kapitel beskrivs varför det finns ett behov av att i högre utsträckning samordna planeringen av väginfrastruktur, tätortsplanering och byggande och styra tydligare mot miljö- och hållbarhetsmål. Kapitlet bygger på erfarenheter från planerare inom kommuner och Trafikverket. Här beskrivs också de nya nationella stadsmiljömålen och ett förslag på motsvarande lokala stadstrafikmål.

2.1 Erfarenheter från tidigare studier

I den tidigare nämnda studien om målkonflikter (Hult m.fl., 2017) beskrivs fall där kommunala representanter anser att Trafikverkets planerare inte tar tillräcklig hänsyn till lokala mål. Man anser att Trafikverket i alltför stor omfattning håller fast vid sin basprognos som planeringsunderlag, och att en sådan planering utifrån prognoser om framtida trafik försvårar kommunernas möjligheter att nå sina mål. I dessa fall vill kommunerna snarare att lokala mål om det framtida trafikarbetet ska styra planeringen. Representanter från Trafikverket å sin sida ger exempel på att de inte kan planera på annat sätt, så länge deras prognoser visar att trafiken kommer att öka och deras uppdrag är att tillgodose god framkomlighet. För att nå en större samsyn föreslår representanter för både Trafikverket och kommuner bättre planeringsmodeller, där man utgår från de åtgärder som behövs för att nå den utveckling som eftersträvas.

Trafikverket beskriver att det kan skilja sig åt mellan olika regioner i tidiga skeden. Det finns exempel där Trafikverkets regionala företrädare och kommunen gemensamt kommer överens om gemensamma mål och principer för samarbete (Trafikverket, 2018b).

Trafikverket har också uttryckt att det finns ett behov av tydligare politisk styrning av deras uppdrag för att utveckla infrastrukturen i hållbar riktning. Man anser även att det finns brister i samordningen mellan stadsplanering och infrastrukturplanering (Trafikverket 2018a).

Trafikverkets basprognos av den förväntade långsiktiga trafikutvecklingen baseras på hittills fattade beslut och befintliga förutsättningar när det gäller befolkning, ekonomisk utveckling, skatter och avgifter mm. Med dagens förutsättningar säger prognosen att vägtrafiken kommer fortsätta växa. Det motverkar möjligheterna att nå nationella miljömål, exempelvis att minska utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken. Om transportsystemet ska kunna utvecklas mot beslutade miljömål krävs ytterligare styrmedel. Ett problem är då att styrmedel utvecklas med andra processer än infrastrukturplaneringen och dessa processer är inte direkt samordnade. Det blir då svårt att förutse vilka styrmedel som kommer att införas, vilka investeringar som kommer att behövas och vilken samhällsnytta den ger (Trafikverket, 2018a).

Sveriges kommuner och Landsting SKL anser att Sverige har dåligt utvecklade instrument för att utveckla byggandet av bostäder och transportinfrastruktur. SKL anser att problemen bland annat orsakas av att bostadsbyggande och planering av infrastruktur sker i två helt skilda system. Man skriver följande: *”PBL-planering är ett ansvar för kommunen, medan transportinfrastrukturen sköts av Trafikverket och av det organ som har det regionala utvecklingsansvaret”* (Sveriges Kommuner och Landsting 2014).

2.2 Regeringens stadsmiljömål

I regeringens *Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling* från april 2018 införde man ett etappmål för stadsmiljömål. Målet är att andelen personresor med kollektivtrafik, gång och cykel ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer. På sikt vill man fördubbla andelen (Regeringen, 2017/18:230). Målet kritiserar i Klimatpolitiska rådets senaste rapport och anses *“...inte så träffsäkert eller ambitiöst som det skulle kunna vara eftersom det är uttryckt i relativa termer, vilket innebär att målet kan uppnås samtidigt som biltrafiken i städerna fortsätter att öka. Målet hade varit mer ändamålsenligt om det hade varit nedbrutet lokalt, där det ska omsättas.”* (Klimatpolitiska rådet, 2019).

2.3 Förslag till svenska stadstrafikmål

I sex nationella myndigheters samordningsuppdrag för omställning av transportsektorn till fossilfrihet föreslog man att regeringen ska införa så kallade stadstrafikmål (Energimyndigheten 2017). Förslaget innebär att staten tecknar avtal med kommuner om att upprätta stadstrafikmål i samband med att man tecknar stadsmiljöavtal. Lokala stadstrafikmål skulle då kunna formuleras på följande sätt: *“En ökad andel persontransporter ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik i städer/tätorter samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras så att den totala biltrafiken minskar i staden/tätorten”*.

Det finns även ett förslag med liknande innehåll i Miljömålsberedningens betänkande (SOU 2016:47 2016). Man föreslår mål om att den förväntade ökningen av personresandet i städer ska tas om hand med kollektivtrafik, gång och cykel.

I en rapport av Trafikanalys skriver man om stadsmiljömål att de *“...anser att det inte är ett mål i sig, utan ett lämpligt tema för en åtgärdsstrategi.”* Myndigheten föreslog att regeringen skulle ge Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket och Energimyndigheten i uppdrag att formulera en åtgärdsstrategi för stadstrafikens utveckling, och att den strategin bör resultera i åtgärder inom bland annat infrastrukturplaneringen och stadsmiljöavtalen (Trafa, 2017).

3 Trafikverkets roll

I den traditionella planeringsprocessen ansvarar Trafikverket för att ta fram nationella planer för infrastruktur och underlag till regionala transportplanerna. Trafikverket är också samrådsinstans och samverkanspartner till kommuner och regioner. Till detta kommer även ansvar för att förhandla, finansiera och följa upp stadsmiljöavtal och särskilda avtal såsom Sverigeförhandlingen.

Trafikverkets roller i den kommunala planeringen kan sammanfattas på följande sätt:

1. Översiktsplanering: Vid samråd och granskning lämnar Trafikverket skriftliga synpunkter på kommunens plan. Trafikverket kan föra fram till länsstyrelsen om man anser att något riksintresse för kommunikation kan påverkas eller om det finns risker för hälsa och

säkerhet. Länsstyrelsen ska sedan sammanställa och ta tillvara statens samlade intressen i sitt yttrande till kommunen.

2. Detaljplanering: Vid samråd och granskning lämnar Trafikverket skriftliga synpunkter på kommunens plan. Synpunkterna från Trafikverket kan till exempel gälla riksintressen, mellankommunala intressen och hälsa och säkerhet. Trafikverket tar gärna del av antagandebesluten och de antagna planhandlingarna i de fall Trafikverket deltagit i processen.
3. Bygglov: Trafikverket är remissinstans för bygglov som kan påverka eller påverkas av statliga vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar. Trafikverket kan då komma med synpunkter på vilka villkor som bör uppfyllas för att bygglovet ska beviljas eller anse att bygglov inte ska beviljas.

Översiktsplaneringen är ett av de viktigaste instrumenten när kommunerna och Trafikverket samarbetar långsiktigt om samordning av bebyggelse- och infrastrukturplanering. Inom detta område pågår just nu den offentliga utredningen "En utvecklad översiktsplanering" som har till uppgift att lämna förslag på hur översiktsplaneringen kan utvecklas för att underlätta efterföljande planering och hur dialogen mellan staten och kommunen i större omfattning ska kunna hanteras inom ramen för översiktsplaneringen (Näringsdepartementet 2017).

4 Metoder för samverkan

Det här kapitlet ges en översikt av olika metoder och arbetssätt som utvecklats under senare år för att samverka kring transportplanering. Kapitlet sammanfattar de rådande arbetssätten för samverkan mellan Trafikverket och den kommunala fysiska planeringen och erfarenheter kring dessa för att identifiera var det finns potential att vidareutveckla metoder och modeller för samverkan.

4.1 Översiktsplanering

Enligt en kartläggning av Trafikverket om planeringssamarbetet med kommunerna menar flera aktörer att det finns stor potential att samordna planeringen bättre inom ramen för översiktsplaneringen. De trafikstrategiska frågorna kan tas med i översiktsplaneringen så att man etablerar en koppling mellan bebyggelseplanering och infrastrukturplanering redan i ett tidigt skede. Trafikverket och kommunerna kan utveckla former för att hålla en mer levande dialog. Man kan då få en tidig förankring mellan aktörerna så att Trafikverket kan ställa sig bakom ställningstaganden i översiktsplaner och använda dem i sin infrastrukturplanering. Mindre kommuner behöver också stöd från Trafikverket med sakkunskap (Trafikverket 2018b).

4.2 Planeringsstödet Trast

Metodiken Trast (Trafik för en attraktiv stad) är framtagen i samarbete mellan SKL, Boverket och Trafikverket. Det är ett planeringsverktyg som bygger på dialoger i tidiga skeden. Syftet är att

vägleda planerare och beslutsfattare i arbetet med stadens trafikfrågor, bland annat genom att ta fram trafikstrategier. Det finns inget krav på kommuner att använda detta arbetssätt men om en kommun beviljas stadsmiljöavtal kan framtagandet av en trafikstrategi vara en viktig motprestation.

Trast kan även utvecklas till ett bredare, regionalt arbetssätt med långsiktig inriktning där trafiksystemet planeras parallellt med markanvändning och övrig fysisk planering. Flera kommuner i Norrbottens län har arbetat med en regional trafikstrategi (se Faktaruta 1 nedan).

Faktaruta 1. Regional trafikstrategi för Luleåregionen. (Luleå kommun m.fl. 2016)

En regional trafikstrategi för Luleåregionen

Den regionala trafikstrategin för Luleåregionen som presenterades 2016 och det är första gången i landet som kommuner, myndigheter och andra aktörer arbetat tillsammans med en långsiktig strategi för trafik i en region. Trafikstrategin har fem samarbetsområden som ger en tydlig inriktning och prioritering för arbetet. Den innehåller exempel på regionalt samarbete, utvecklad kollektivtrafik, koldioxidsnåla transporter och klimatsmarta bilresor, gemensam Mobility Management och åtgärder i fysisk infrastruktur.

I den här typen av strategiska planeringssammanhang finns det god potential att fånga upp brister och behov i tidigt skede (Trafikverket 2016b). Samarbeten på den regionala nivån kan bidra till att möta många av de utmaningar som är mellankommunala. Arbetet kan bli en viktig utgångspunkt för en bred samverkan på regional nivå med möjlighet att förankra en gemensam syn kring de regionala förutsättningarna i planeringen. Trafikstrategier på regional nivå kan även bidra till att knyta samman kommunernas översiktsplan, regionala utvecklingsstrategier och andra planeringsunderlag. Denna typ av strategier är därmed ett underlag att samlas kring i den samverkan som äger rum med Trafikverket (Svenska stadskärnor 2017).

4.3 Avsiktsförklaringar

En överenskommelse eller avsiktsförklaring kan göras mellan en Trafikverksregion och en eller flera kommuner. Den kan utgöra en gemensam plattform i planeringen, där fyrstegsprincipen ingår. Det bör framgå i överenskommelsen att samverkan ska ske i samhällsplaneringens tidiga skeden om frågor som berör respektive huvudmans ansvarsområde. Det skapar möjligheter för hållbar och effektiv bebyggelseutveckling och ett energieffektivt transportsystem som uppfyller klimatmål. Överenskommelsen bör där det är lämpligt omfatta samtliga fyra trafikslag; vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart, samt de olika färdmedel och trafikrelaterade frågor som kan vara aktuella (Trafikverket 2017c).

Sveriges Kommuner och Landsting SKL menar att sådana överenskommelser kan utökas till "intentionsavtal" enligt en modell som används i Finland. Där tas även upp mer konkreta frågor om integrering av transportplanering och bostadsbyggande. Fysisk planering enligt plan- och bygglagen är ett ansvar för kommunen medan transportinfrastrukturen sköts av Trafikverket och av det organ som har det regionala utvecklingsansvaret, utom när transportinfrastrukturen ligger i den egna tätorten med kommunal väghållning. Till det kommer att kollektivtrafiken är kollektivtrafikmyndighetens ansvar. Transportinfrastruktur, kollektivtrafik och bostadsbyggande omsätter stora belopp och är viktig för samhällsutvecklingen. Ändå finns få kopplingar mellan de olika planeringsaktiviteterna. SKL anser att Sverige har dåligt utvecklade instrument för den typen av samordning (Trafikverket 2017c).

I en svensk version av den finska modellen föreslår SKL att ett avtal mellan staten och en region skulle innebära att staten anpassar sina infrastrukturinvesteringar till det planerade bostadsbyggandet, att man ger besked om hur man ser på allmänna intressen och eventuella riksintressen tidigt i planeringsprocessen, samt att man inventerar den statligt ägda marken i regionen som kan vara lämplig att använda för bostadsbyggande. Kommunerna skulle arbeta aktivt för ökat bostadsbyggande med tydliga mål, samverka regionalt, effektivisera planerings- och beslutsprocesser samt utveckla sin markpolitik och modeller för markanvisning som underlättar för fler aktörer att få tillträde till marknaden. Byggherrar skulle förverkliga de planer de tilldelats snabbt och enligt överenskommen tidplan, samverka för ett effektivt plangenomförande samt verka för minskade byggkostnader och bättre konkurrens i alla skeden av byggprocessen. Ett annat behov som framförts är att utveckla metodik för gemensamma scenarier som kan användas för att öka flexibiliteten i planeringen. Utifrån dessa scenarier kan det också bli lättare att sätta framåtsyftande gemensamma mål. Backcasting har nämnts som ett arbetssätt för att utreda hur dessa mål kan uppnås (Trafikverket 2017c).

4.4 Åtgärdsvalsstudier

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) är ett planeringsverktyg som kan hantera svåra frågor med många aktörer i en gemensam process. De har utvecklats till ett värdefullt verktyg för Trafikverket och kommuner. Enligt Trafikverket bör åtgärdsvalsstudier kunna fylla en viktig funktion i en förhandlingsbaserad planering för att tidigt ge en helhetsbild och identifiera hållbara åtgärder. Förhandlingen bör inte starta förrän det är säkerställt att de föreslagna åtgärderna vilar på en behovsanalys med långsiktigt hållbara förslag. Det bör inte heller ställas lägre krav på konsekvensanalyser i en förhandlingsplanering jämfört med traditionell planering. Trafikverket anser också att den obligatoriska miljöbedömningen av planer bör göras i tidiga skeden. Då är möjligheten större att miljöbedömningen kan påverka utfallet av planeringen, i stället för att endast synliggöra miljöpåverkan från ett redan bestämt innehåll i en plan om den görs i senare skeden (Trafikverket 2018a).

Samtidigt har utvärderingar visat på ett antal utmaningar i genomförandet av åtgärdsvalsstudier. Både kommuner och Trafikverket kan uppleva kunskapsbrister gällande processer och sakfrågor. Det finns en mängd utbildningsmaterial, men det skulle behövas att fler hos berörda aktörer prioriterar utbildning. Mer kraft skulle då kunna läggas på att diskutera inriktningar och målkonflikter snarare än att överbrygga kunskapsluckor (Trafikverket 2017c).

Trafikverket anser också att åtgärdsvalsstudier kan vara resurskrävande. Det krävs mycket tid till förberedelse, deltagande och förankring hos alla aktörer. Samma problem har även lyfts fram från kommunernas sida. De kan också uppleva problem med att ha tillräckligt många anställda som har rätt kompetens. (Fernström m.fl. 2016, Trafikverket 2017c).

Några förbättringsförslag som nämns är att genomföra kompetensutbildning inom bebyggelseplanering och infrastrukturplanering för att öka kunskapen om kopplingen mellan dessa områden. Ett annat förbättringsförslag är att arbeta mer med förankring av åtgärdsvalsstudier. Alltför dålig förankring kan minska förtroendet mellan aktörerna och försämra möjligheterna att genomföra olika åtgärder. Man kan också tänka sig att ta fram riktlinjer för olika typer av åtgärdsvalsstudier. Man syftar då på att anpassa resursinsats och tidsåtgång efter projektets komplexitet, t ex i förhållande till geografisk omfattning eller typ av problem och åtgärd. (Trafikverket 2018b).

Cars m.fl. (2017) föreslår att en åtgärdsvalsstudie kan fungera som underlag för förhandlingsplanering, helst om den initieras av parterna i samverkan, för att bättre koppla samman en förhandlingsplaneringsprocess med den mer formella planeringsprocessen och undvika att det blir en diskrepans mellan dessa olika processer.

Tornberg m.fl. (2018) har studerat vilka nyttor som åtgärdsvalsstudier bidrar till och hur dessa nyttor kan realiseras. En slutsats är att åtgärdsvalsstudier framförallt kan beskrivas som ett strategiskt planeringsverktyg som har sin tyngdpunkt på samordning och handling, snarare än på transportsystemets roll och funktion. Man menar att det framförallt används för att lösa planeringsknutar och problem. Författarna framhåller vikten av att parterna beskriver och diskuterar handlingsutrymme tidigt i processen.

Översiktsplanen är en viktig utgångspunkt i åtgärdsvalsstudier. Där beskriver kommunen sina intentioner när det gäller framtida bebyggelseutveckling och markanvändning. På motsvarande sätt bör en kommun som upprättar en ny översiktsplan, eller i samband med aktualitetsförklaringen, ta hänsyn till utförda åtgärdsvalsstudier (Boverket 2013).

4.5 Stadsmiljöavtal

Kommuner och landsting kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer i så kallade stadsmiljöavtal. För närvarande har regeringen avsatt 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtal. Syftet med stadsmiljöavtalen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att öka andelen persontransport i städer som sker med kollektivtrafik eller cykeltrafik.

Trafikverket konstaterar i en kartläggning från 2018 att stadsmiljöavtalen tillkommit som en finansieringsform som uppmuntrar tidig planering. Avtalen bygger på att de kommuner som kan visa upp en helhetsbild mellan infrastrukturplanering och bostadsbyggande tilldelas stöd för de åtgärder som kan bidra till att övergripande hållbarhetsmål uppnås. Trafikverket ser också att stadsmiljöavtalet kan utvecklas så att det för de större projekten krävs underlag utifrån en bredare helhetsperspektiv. Detta kan exempelvis innebära framtagande av en åtgärdsvalsstudie, koppling till regional planering och/eller användning av förhandlingsmetodik. En annan möjlighet är att koppla stadsmiljöavtalen till ett nytt nationellt stadsmiljömål (se avsnitt 2.3 ovan). Detta skulle kunna ge en ökad tydlighet gentemot kommunerna om statens ambitioner kring städernas infrastruktur (Trafikverket, 2018b).

Klimatpolitiska rådet anser dock att *”Stadsmiljöavtalen tillämpas än så länge i alltför begränsad omfattning för att få väsentlig effekt på utsläppen.”* (Klimatpolitiska rådet, 2019).

4.6 Processmodeller för målstyrning

I projektet ”Den attraktiva regionen” studerade man olika sätt att hantera samhällsplaneringens komplexitet (Se faktaruta 2 nedan). Man arbetade målstyrt och fokuserade på mål, visioner och utvärdering. Planering ska utgå från aktörerna och processen. (Smas & Fredricsson 2015, Fredriksson 2015, Albrechts 2004 & 2013).

Faktaruta 2. Beskrivning av projektet Den attraktiva regionen.

Den attraktiva regionen

Den attraktiva regionen var en satsning som syfta till att fram en modell för att hantera regionala utvecklingsfrågor och överbrygga nationella, regionala och lokala perspektiv. Målet var att utveckla samspelet mellan planeringen av ett transportsystem och den regionala utvecklingen. Projektresultaten lyfte fram behovet av mer strategisk planering och nya former av samverkansmodeller, inklusive Forum-Arena-Court modellen som behandlas i kommande avsnitt. Projektet genomfördes av Trafikverket i samarbete med Boverket, Sveriges kommuner och landsting, Energimyndigheten, Tillväxtverket med flera.

Läs mer om den attraktiva regionen [här](#)

Nedan presenteras två exempel på processmodeller som syftar till att hantera informella och formella planeringsaktiviteter.

Forum-Arena-Court

Modellen Forum-Arena-Court är ett exempel på hur man kan hantera den strategiska processen inom den nya samhällsplaneringen. Modellen inkluderar både formella och informella moment i planprocessen och syftar till att synliggöra och strukturera den komplexa planeringsprocessen. Modellen består av skedena Forum, Arena och Court. Dessa har olika syften, regler och förhållningssätt. *Forumskedet* syftar till att skapa en gemensam mental bild av verkligheten, medan *Arenaskedet* främst syftar till att skapa gemensamma ramar och spelregler mellan aktörerna och *Court* avser det formella skedet där beslut legitimeras och formaliseras. Ett viktigt synsätt som betonas är att inte tänka linjärt mellan de olika momenten. Dagens planeringsprocesser är inte linjära och ett planeringsprojekt pendlar ofta mellan de olika skedena. Faktaruta 3 nedan beskriver modellen översiktligt (Fredriksson, C. 2015).

Faktaruta 3. Delarna som ingår i Forum-Arena-Court-modellen

	Forum	Arena	Court
Typ av mötesplats	Den fria mötesplatsen (Torg)	Den organiserade mötesplatsen (Spelplan)	Den formella mötesplatsen (Ting)
Processens förutsättningar	Öppen dialog	Agenda för forum	Beslutsprocessen
Processen uppgifter	Forma gemensam mental bild av verkligheten (förutsättningar, möjligheter, hot), "så här situationen ut" Utifrån ovanstående forma en bild av "detta måste göras" Identifiera med- och motparter	Skapa vägen genom en tydlig process, "hur ska det göras" (strategier, planer) Finna roller för vem som gör vad	Formella beslutsprocesser, legitimerar planers/strategiers roll att vägleda framtida handlande Strukturerande beslut lägger fast lösningar Koppling till genomförandeinstrument (t.ex. budget, avtal, avsiktsförklaringar fastställs) Avsiktsförklaringar formaliserar samverkan

Samhandlingstrappan – arbetssätt för tidigt skede

En annan processmodell som kan användas i det regionala utvecklingsarbetet är samhandlingstrappan. Modellen kan användas när komplexa frågor ligger i gränslandet mellan olika organisationers ansvar och de berörda aktörerna är ömsesidigt beroende av varandra för att

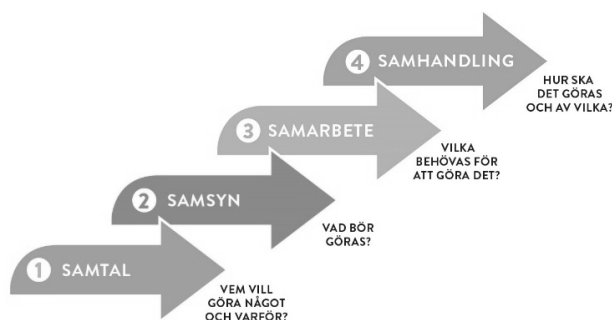
genomföra ett projekt. Samhandlingstrappan syftar till att organisera många aktörer, på olika nivåer och i olika sektorer, för att hantera gemensamma frågor som inte kan lösas av en ensam aktör. I faktaruta 4 nedan beskrivs hur samhandlingstrappan är tänkt att användas i arbetet med en regional utvecklingsplan i Stockholmsregionen (RUF 2050).

Faktaruta 4. Exempel på en samhandlingstrappa

Samhandlingstrappan – en del av genomförande av RUF 2050

Samhandlingstrappan används som arbetssätt i genomförande av RUF 2050. Modellen ska tillämpas för att välja ut regionala prioriteringarna av en särskild betydelse för genomförandet av planen. Syftet med de regionala prioriteringarna är att uppnå ett starkt gemensamt ansvarstagande och arbete kring det som är mest angeläget under planens giltighetstid 2018–2026. Prioriteringarna rör frågor där flera aktörer idag äger olika delar av betydelse för att nå regional effekt och där en befintlig samverkansprocess behöver stärkas ytterligare. Syftet är att genomföra åtgärder i samverkan. Konkreta insatser för genomförandet formuleras av aktörerna.

Modellen består av fyra olika steg: samtal, samsyn, samarbete och samhandling (se Figur 1 nedan). Modellen kan ses i sammanhanget av tidig planering, där den första fasen av dialog handlar om *samtal* (1) i form av utbyte av information mellan två eller flera människor. I det andra steget är syftet att nå *samsyn* (2). Detta uppnås om två eller flera aktörer delar samma bild av problemet eller utmaningen. Det tredje steget *samarbete* (3) handlar om att aktörer/organisationer går samman i processer eller projekt för att gemensamt aktivt göra insatser för att nå ett gemensamt mål. Därefter följer det sista steget av *samhandling* (4) där aktörer formaliserar åtaganden och realiserar den kollektiva avsikten (Eriksson 2006).



Figur 1. Samhandlingstrappan

5 Norska byvekstavtal

Norge har antagit ett nationellt nolltillväxtmål (Nullvekstmålet) som innebär att all tillväxt i persontransporter ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik och ingen tillväxt ska ske med persontransporter i bil (Trivector, 2018). Målet syftar inte bara till att minska utsläpp och klimatgaser, utan även säkerställa ökad framkomlighet i norska städer och minska belastningen på vägarna (Samferdsel 2, 2019). Nolltillväxtmålet gäller enbart lokala persontransporter, inte genomfartstrafik och inte gods och enbart antal körda kilometer oavsett om bilarna framförs fossilt eller elektriskt (Samferdsel 1, 2019). En strategi från Norges regering för att samordna planering av till exempel ny infrastruktur har varit att använda olika avtals- och förhandlingsbaserade metoder. Särskilt har man arbetat med olika varianter av stadsmiljö- och belöningsavtal som ett sätt att

samordna bostads- och trafikplanering. Tidigare gick de norska stadsmiljöavtalen under namnen Bymiljøavtale och Byutviklingsavtale men finns numera samlat under byvekstavtale (Trivector rapport 2018:25).

Byvekstavtalen är ett sätt att formalisera samarbete mellan stat, fylkeskommuner och kommuner kring markanvändning och finansiering av miljövänliga transportslag. Processen startar med att Statens Vegvesen (norska motsvarigheten till Trafikverket) förhandlar med en storstadsregion. Regionen tar fram regionala transportplaner och förhandlar en finansieringsplan med stat, landsting och kommun (Norska regeringen, 2019). Oslo/Akershus har bymiljøavtaler.

Norska staten antog en ny nationell transportplan 2018 och då behövde avtalen omförhandlas för att inkludera förändringarna i avtalen. Man gick då ifrån fyraåriga planer till tioårsplaner (Statens Vegvesen, 2019a). I dagsläget finns undertecknade byvekstavtal med Stavanger, Trondheim och Bergen, där Stavanger är inne i en omförhandlingsprocess (TØI, 2019). Övriga stadsområden som är relevanta för byvekstavtal är Tromsøområdet, Kristiansandsområdet, Grenland, Buskerudbyen och Nedre Glomma (Norska regeringen, 2019).

Det är Samferdseldepartementet (Transportdepartementet) och Kommunal- och moderniseringsdepartementet som har ansvar för arbetet med byveksavtalen och det sistnämnda departementet har ansvar för att den miljöanpassade markanvändningen blir säkerställd (Norska regeringen, 2019).

5.1 Styrmedel i byvekstavtalen

Målen i byvekstavtalen ska uppnås med ett antal åtgärder som samlas i ett så kallat miljöpakke. Nedan ges exempel på åtgärder som förhandlats fram i byvekstavtalet mellan norska staten och ett antal kommuner i Trondheimsområdet (Byvekstavtale Trondheimsområdet 2019).

- Bompeng (vägavgifter) i Trondheim och vägavgifter, ev. justerade avgifter för att styra trafikvolymen
- Åtgärder på vissa vägsträckor
- Utvecklat kollektivtrafiknät, betalsystem med mera
- Utveckla järnvägsbanan Trönderbanan, stationer och knutpunkter
- Gång- och cykelinvesteringar, framkomlighetsåtgärder
- Lokala strategier för gång- och cykling
- Samordnad parkeringsstrategi för de ingående kommunerna
- Beteendepåverkande åtgärder och informationsinsatser
- Tätortsutveckling och stadsplanering för hållbar mobilitet
- Teknikutvecklingsprojekt kring parkeringsskyttel, varuleveranser, samåkning, autonoma bussar och datadelning

5.2 Erfarenheter från byvekstavtal

I omförhandlingen mellan Trondheim och norska staten blev transportpaketen större och fokus på järnväg blev ett viktigt tillägg. Dessutom specificerades förpliktelserna för de ingående parterna, fylkesmannen fick en mer central roll och kommun- och moderniseringsdepartementet blev

involverat (TØI, 2019). Förhandlingarna för alla regioner gäller totalt 66 miljarder norska kronor över en tolvårsperiod 2018-2029 och det är en omfattande process kring avtalets utveckling. De 66 miljarderna är fördelade på kollektivtrafik i fyra större städer (24 miljarder), ökad gång-, cykling- och kollektivtrafikanvändning (24 miljarder), ett incitamentsystem för användande av kollektivtrafik (17 miljarder), samt 1 miljard för utveckling av stationer (Statens Vegvesen, 2019b). Förhandlingarna leds av fylkesmannen tillsammans med fylkesordförande och för Trondheim och Oslo har det varit 12 heldagsmöten med förhandlingar. Mötena har varit slutna i Trondheim och Oslo, vilket upplevts av parterna som friare och med mindre politiskt fokus (Statens Vegvesen, 2019a). I avtalet med Trondheim specificeras 20 punkter där alla parter har åtaganden, till exempel skall staten inte lokalisera arbetsplatser i landsbygden för att marken är billig där, utan tänka både på areal- och transportdimensionen. I avtalsstrukturen framgår att det finns en form för likvärdighet mellan parterna. I Trondheim har det varit ett gott samarbete mellan staten, fylken och kommunen, vilket gett ett trevligt förhandlingsklimat (TØI, 2019).

CICERO (Senter for klimaforskning) har tillsammans med By- og regionforskningsinstituttet NIBR (OsloMet – Storbyuniversitetet) och Transportøkonomisk institutt (TØI) gjort en genomgång av byvekstavtalen i Oslo/Akershus, Trondheim och Nord-Jæren med finansiering av Norges Forskningsråd. Genom kvalitativa intervjuer på statlig, regional och lokal nivå samt dokumentstudier har man kunnat dra slutsatser kring hur byvekstavtalen utvecklats under den första tiden (Samferdsel 1, 2019).

Byvekstavtalen betonar högt nyttjande av mark i de centrala områdena av städerna och vid viktiga knutpunkter. Inom byvekstavtalen har man satt upp ett antal indikatorer. Bland annat skall en årlig resevaneundersökning göras (Samferdsel 1, 2019). Antal körda kilometer med personbil är den överordnade indikatorn. Klimatutsläpp och parkeringsyta är också exempel på indikatorer (TØI, 2019).

Ingående parter har en gemensam skyldighet att nå de uppsatta målen. Om en part inte når målen, måste parterna genomföra ytterligare åtgärder (tex mer bilbegränsande åtgärder). Om man inte uppfyller åtagandena kan avtalet sägas upp (Samferdsel 1, 2019). Bryter någon av parterna mot avtalet, skall man mötas igen och förhandla – den dimensionen är viktig – kallas internationellt för "the internal accountability of networks". Alla kommer till bordet och ges möjlighet att argumentera för sin sak (TØI, 2019).

Det finns ingen målhierarki i byvekstavsstrukturen utan nolltillväxtmålet är det överordnade målet som parterna ska nå. Som en respondent svarade "Klarer man nullvekstmålet, klarer man alt, har det blitt uttalt" (Samferdsel 1, 2019).

Oavsett hur avtalen utvecklats så framhävs byvekstavtalen som ett av norska statens viktigaste redskap att nå nolltillväxtmålet och är dessutom ett instrument för att säkerställa bättre samordning och förändrat samarbete mellan de ingående parterna (Samferdsel 2, 2019). Enligt norska vägverkets egen utredning är det fullt möjligt att nå nolltillväxtmålet i norska städer för persontransporter med bil. Det kräver utökade åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel i kombination med åtgärder för att begränsa biltrafik som exempelvis parkeringsåtgärder och vägavgifter (Statens Vegvesen, 2018).

Statens Vegvesen gör själva reflektionen att byvekstavtalen har ökat dialogen och samarbetet mellan nationell och lokal nivå, men att det politiska spelet är ofrånkomligt. Från ett lokalt perspektiv har staten för mycket makt och från nationellt perspektiv tar de lokala partierna det finansiella stödet från staten som något självklart (Statens Vegvesen, 2019b). Många människor i Norge känner till Nolltillväxtmålet, så staten har lyckats kommunicera målet brett. Vad som är än

mer intressant framöver är vad som händer med de avtalade överenskommelserna. När nästa stora utbyggnadsdiskussion startar, tas transportfrågor och arealdiskussionen med? Vad händer om man ser att en region inte utvecklas såsom staten vill? Får man inte del av finansieringen om kommun och fylken inte planerar eller bygger för en hållbar kollektivtrafik? Tar staten konsekvenserna av sin politik? Fungerar byvekstavtalen i praktiken? Detta återstår fortfarande att se (TØI, 2019).

5.3 Jämförelse mellan norska byvekstaktal och svenska stadsmiljöaktal

Det är stora skillnader mellan norska byvekstaktal och svenska stadsmiljöaktal. De norska avtalen baseras mer på förhandlingar medan de svenska avtalen följer en mer traditionell ansökningsprocess. Genom att jämföra modellerna kan man ta med ett antal lärdomar till den svenska processen.

Erfarenheterna från Norge visar att ett tydligt och gemensamt mål för trafiken kan underlätta för aktörer att samverka och förhandla fram åtgärder som främjar målet om ett hållbart transportsystem. Aktörer som medverkat i de norska förhandlingarna betonar vikten av nollväxtmålet som en viktig utgångspunkt för förhandlingen, men även för uppföljning av hur de olika åtgärderna bidrar till målet. En viktig del har även varit att alla projekt och åtgärder styr mot det gemensamma målet. Detta underlättar för en projektportföljstyrning och att ha ett helhetsperspektiv kring vilka åtgärder som kan bidra till det övergripande målet. Utmaningar är dock uppföljning och utvärdering av de olika styrmedlen vilket tar mycket tid och resurser.

En annan viktig dimension i de norska byvekstavtalen är närvaron av det politiska. Politiken är starkt knuten till byvekstavtalen vilket ger hög legitimitet och mandat för att förhandla fram avtalen. Byvekstavtalen har mer inslag av förhandlingar än i svenska stadsmiljöaktal och kan snarare likställas med stora förhandlingar såsom Sverigeförhandlingen.

6 Slutsatser och diskussion

Denna rapport beskriver översiktligt några samverkansmodeller för väg- och samhällsplanering. Rapporten summerar viktiga lärdomar om samverkansprocesser och beskriver möjligheter att utveckla metoder för en bättre målstyrning. Den belyser även aspekter inom planering som har en potential att förbättras. Fokus ligger på samverkan mellan Trafikverkets vägplanering och kommunernas samhällsplanering. Det handlar om planprocesser som leds av Trafikverket såsom exempelvis åtgärdsvalsstudier, men även om samverkan i översikts- och detaljplanering som leds av kommunerna. Oavsett vem av aktörerna som leder planprocessen så behöver man även involvera aktörerna som exempelvis länsstyrelsen och region, men även den politiska dimensionen.

Nedan summeras fyra viktiga slutsatser som utgör en viktig grund för det fortsatta arbetet i projektet. Där ska lärdomar och samverkansmetoder utvecklas i två pilotprojekt. I nästa steg

kommer erfarenheterna utvärderas som ett underlag för att ytterligare förbättra målstyrningen av vägplanering och utveckla samverkansmetoder.

6.1 Mål för trafikarbete

Trafikverkets uppdrag är att skapa en kostnadseffektiv infrastruktur för transportförsörjning med hänsyn till de transportpolitiska målen. En knäckfråga är hur man ska se på den prognosticerade trafikökningen. Här efterfrågar Trafikverket själva en tydligare styrning av hur deras uppdrag formuleras.

Regeringen har infört ett mål om att kollektivtrafik, gång och cykel ska öka från 20 procent av den totala persontrafiken år 2010 till 25 procent år 2025. På längre sikt ska andelen fördubblas. Målet skulle kunna brytas ned till lokala mål, exempelvis i stadsmiljöavtal och regionala infrastrukturplaner.

Trafikanalys har föreslagit en möjlig nedbrytning och uppföljning av etappmålet. Man föreslår att man använder sig av Sveriges Kommuner och Landstings (SKL) kommungruppsindelning för att påvisa skillnader i resmönster mellan kommungrupper. Då kan olika kommungrupper få olika målnivåer, som gemensamt bidrar till att uppfylla etappmålet. För att följa upp och bedöma måluppfyllelsen föreslår Trafikanalys fördjupade urval i resvaneundersökningen, kompletterande mått som t.ex. trafikarbetet med personbil, en bättre bild av resandet med färdtjänst och skolskjuts, analyser av elcyklandets påverkan på cyklingen samt fortsatt bevakning av alternativa datakällor och insamlingsmetoder (Trafikanalys, 2019).

Med utgångspunkt från det nationella etappmålet kan Trafikverket potentiellt förhandla fram gemensamma mål för regional och lokal trafik. Detta skulle sedan kunna användas som stöd för den fortsatta inriktningsplaneringen och arbetet med att ta fram rätt åtgärder som leder till ett mer hållbart transportsystem. På så vis kan också planeringen av ny och befintlig infrastruktur präglas av målstyrning snarare än prognosstyrning. Ett sådant arbetssätt skulle kunna underlätta för samverkan mellan Trafikverket och kommunerna runt om i landet, och bidra till att stärka kopplingen mellan fysiska planeringen och infrastrukturen.

En annan möjlighet för att säkerställa en tydlig strategi mot lägre utsläpp, är att som i Norge anta ett mål om nolltillväxt, där eventuell ökning av personresandet i stads- eller tätortsmiljö ska ske med kollektivtrafik, gång och cykel.

6.2 Åtgärdsvalsstudier

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) har potential att användas i större grad för att lösa komplexa planeringsproblem och användas för att samordna den nationella eller regionala infrastrukturplaneringen och den kommunala planeringen. Åtgärdsvalsstudier ger möjlighet att utveckla gemensam förståelse för planeringsproblematiken, hitta ett samordnat agerande samt identifiera de bästa åtgärderna för att lösa problemet. Utvärderingar visar att åtgärdsvalsstudier kan ge en helhetsbild i tidigt skede och generera förslag på hållbara idéer.

6.3 Avsiktsförklaringar

Avsiktsförklaringar och intentionsavtal bör främst kunna användas i tidigt skede för att översiktligt beskriva statens och kommunens intentioner med en samordnad process. En möjlighet är att använda avsiktsförklaringar för att initiera en åtgärdsvalsstudie, eller i arbetet med att ta fram en trafikstrategi för att tydliggöra respektive parts intentioner. Förslagsvis innehåller sådana avtal en beskrivning av formerna för kommande samverkan och upplägg av åtgärdsvalsstudier, samt hur parterna ser på den framtida processen för samverkan. En avsiktsförklaring kan i sådana fall säkerställa de gemensamma intentionerna mellan parterna och att man avsätter resurser för att delta i den kommande processen.

6.4 Målstyrd samverkan

Målkonflikter uppstår oftast i projekt där det inte finns en tydlig inledande dialog om vad man vill åstadkomma med projektet. Hur vi får ihop informell och formell planering? Kan "målstyrd samverkan" vara sätt att betona att de handlar om att aktörerna bör skapa en gemensam förståelse för varandras mål och sedan enas om vad man gemensamt? Utifrån detta kan aktörerna gemensamt formulera i ett eller flera gemensamma mål som utgår ifrån och tar hänsyn till respektive organisations förutsättningar. Ett sådant begrepp understryker även vikten av dialog istället för linjära planeringsprocesser.

Att involvera samtliga berörda aktörer i planprocessen är en förutsättning för att hantera målkonflikter och att ge processen legitimitet. Samtidigt finns det höga krav på att planprocesserna ska vara effektiva, vilket resulterar i en spänning mellan effektivitet och legitimitet. Å ena sidan syftar reglerna i plan- och bygglagen till att uppnå delaktighet och demokratisk insyn, medan många medverkande aktörer å andra sidan upplever en dialogtrötthet av att ständigt interagera med samtliga aktörer. Samtidigt kan förhandlingsmodeller ifrågasättas av aktörer som inte var delaktiga för att de begränsar insynen och inflytandet.

Det finns därför ett behov av att organisera samverkansprocesser på ett strukturerat sätt för att uppnå processer som är både öppna och effektiva. Forum-Arena-Court-modellen som beskrivs i avsnitt 4.6 kan vara ett sätt att hantera de olika momenten i planprocessen. Nedan beskrivs några förutsättningar som behöver uppfyllas om man ska kunna uppnå en målstyrd samverkan mellan Trafikverket och kommunerna.

- Samordna kommunal fysisk planering och statlig (regional) infrastrukturplanering.
- Formulera gemensamma mål mellan Trafikverket och kommunen. Detta oavsett om ett nationellt stadstrafikmål eller etappmål finns eller ej.
- Hantera potentiella målkonflikter i planprocessen.
- Hantera och överbrygga glappet mellan förhandlingsmoment och de formella processerna.

Oavsett val av processmodell så behöver man formulera en gemensam uppfattning om planeringsproblematiken och dess utmaningar för att sedan i de efterföljande stegen formulera gemensamma mål att arbeta mot. Fokus bör ligga på att genomföra målen och visioner och att planeringssuppgifterna och åtgärder genomförs tillsammans med andra aktörer.

7 Referenser

- Albrechts, L. (2004). Strategic (spatial) planning reexamined. *Environment and Planning B: Planning and design*, 31(5), 743-758.
- Albrechts, L., & Balducci, A. (2013). Practicing strategic planning: in search of critical features to explain the strategic character of plans. *disP-The Planning Review*, 49(3), 16-27.
- Byvekstavtale Trondheimsområdet 2019: Byvekstavtale mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten 2019-2029. 15.03.19.
- Boverket (2013). Samordna planeringen för bebyggelse och transporter – en kunskapsöversikt.
- Cars, G.; Engström C-J. och Fredriksson C. (2017). *Sverigeförhandlingen och sedan?* Slutrapport från följeforskningen 2017-11-1.
- Energimyndigheten (2017). *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*
- Eriksson, A. (2005). Samhandling för innovationsledd tillväxt. Vinnova.
- Fredriksson, C. (2015). *En processmodell för strategisk samhällsplanering Forum-Arena-Court*. Institutionen för Samhällsplanering och miljö, KTH 2015.
- Hult, Å., Larsson, M.O., Wennberg, H. och Nyström, K., (2017). *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur.*, IVL and Trivector. IVL rapport C248.
- Klimatpolitiska rådet (2019). Klimatpolitiska rådets rapport 2019.
- Norska regeringen (2018). Byveksavtaler. <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/Byvekstavtaler/id2454599/>, 2019-03-28.
- Näringsdepartement 2017. Slutrapport från Sverigeförhandlingen Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge, SOU 2017:107 Slutrapport från Sverigeförhandlingen.
- RUFS 2050: <http://www.rufs.se/rufs-2050/>
- Samferdsel 1 (2018) Byveksavtalene – balansekunst for nullvekst, <https://samferdsel.toi.no/forskning/byvekstavtalene-balansekunst-for-nullvekst-article33914-2205.html>, 2019-03-28.
- Samferdsel 2 (2018) Fra bompengepakker til bymiljø og byvekstavtaler. <https://samferdsel.toi.no/forskning/fra-bompengepakker-til-bymiljo-og-byvekstavtaler-article33761-2205.html>, 2019-03-28.
- Statens Vegvesens rapporter (2018) Byutredninger - Oppsummering av hovedresultater for åtte byområder. Vegdirektoratet Styrings- og strategistaben Byutredninger

Statens Vegvesen (2019a), intervju med Sari Wallberg, 2019-04-12.

Statens Vegvesen (2019b), presentation av Alberte Ruud och Elisabeth Dahle (från Kommunal och moderniseringsdepartementet) under seminariet "Nordic experience-sharing on support and policy instruments for sustainable Nordic cities focusing on climate-smart mobility", 2019-04-12.

Sveriges Kommuner och Landsting (2014) Ökat bostadsbyggande ökat ansvar
<https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-091-7.pdf>, 2019-04-24.

Luleå kommun m.fl. (2016). Tillsammans framåt. Trafikstrategi för Luleåregionen. 2016-02-15.

Tornberg, P och Odhage, J (2018). Meningen med gemensamma planeringssammanhang – En studie i nyttan med åtgärdsvalsstudier. Avdelningen för Urbana och Regionala Studier. Institutionen för Samhällsplanering och Miljö. KTH 2018.

Trivector (2018) Rapport 2018:25 "Samverkan i samhällsplaneringens tidiga skeden – En översyn av planeringsläget" Trivector Traffic. Lund 2018.

Trafikanalys (Trafa) (2017). En ny målstyrning för transportpolitiken. Rapport 2017:1
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_1-ny-malstyrning-for-transportpolitiken.pdf, 2019-04-01.

Trafikanalys (Trafa) (2019). Gång-, cykel- och kollektivtrafik – uppföljning och indikativa kommunala mål. Rapport 2019:7
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_7-gang--cykel--och-kollektivtrafik--uppfoljning-och-indikativa-kommunala-mal.pdf, 2019-04-24

Trafikverket (2016b). Trafikverkets medverkan i det regionala tillväxtarbetet, En redovisning av ett regeringsuppdrag, 2015:054 Trafikverket.

Trafikverket (2018a). *Transportplanering 2.0 - En åtgärd initierad av Miljömålsrådet*. Tankepapper 2018-12-03.

Trafikverket (2018b). *Kartläggning av Trafikverkets planeringssamarbete med kommunerna*
https://www.trafikverket.se/contentassets/3a91aeae21fe4d16a93daad62d6443bf/trv2017_65529_pm_kartlaggning_2018-01-18.pdf

Trafikverket (2019) Stadsmiljöavtal <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/>, 2019-04-24.

Transportøkonomisk Institutt TØI, intervju med Anders Tønnesen, forskare vid avdelningen för mobilitet. Följeforskare till byvekstavtalen. 2019-04-02.

RUFS 2050 (2018). Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFS 2050 Europas mest attraktiva storstadsregion, Stockholm läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Smas, L. m.fl. (2017). Urban Contractual Policies in Northern Europe, Nordregio Working paper 2017:3.

Smas, L. & Fredricsson, C. (2015) Changes and inherent tensions in the Nordic planning systems, Nordregio news publication issue 2, June 2015.



