

Til
Miljøverndepartementet

Dokumenttype
Rapport

Dato
Juni 2012

FØLGEEVALUERING FRAMTIDENS BYER RAPPORT 2012



Dato **Juni 2012**
Utarbeidet av **Rambøll**
Beskrivelse **Følgeevaluering av *Framtidens Byer* – Rapport 2012**

SAMMENDRAG

Rambøll presenterer med dette den andre rapporten i følgeevalueringen av *Framtidens Byer*. *Framtidens Byer* er et samarbeid mellom stat, KS, næringsliv, og de 13 største kommunene i Norge om å gjøre byene mer klimavennlige, å forbedre byenes tilpasningsdyktighet til klimaendringer, samt å forbedre fysisk bymiljø i byene.

Det er begrenset i hvilken grad et program som *Framtidens Byer* endrer seg i løpet av et år, men rapporten vektlegger utvikling i programmet det siste året - og har derfor et overlapp med førsteårsrapporten. Rapporten følger opp programmets utvikling innenfor de samme spørsmål som ble drøftet i førsteårsrapporten: (1) Kan det spores en utvikling i programmets overordnede målsettinger knyttet til reduksjon av klimagassutslipp, bedret bymiljø, og tilpasningsdyktighet til klimaendringer? (2) Bidrar *Framtidens Byer* som program til den overordnede måloppnåelsen? (3) Hvordan kan *Framtidens Byer* øke sin gjennomslagskraft og sitt bidrag til måloppnåelse?

Rapporten søker – som førsteårsrapporten – å besvare de tre spørsmålene over med hensyn til *faktisk* måloppnåelse og *faktiske* bidrag.

Måloppnåelse

Framtidens Byer har som overordnet målsetting at programmet skal bidra til reduksjon av klimagassutslipp, forbedret fysisk bymiljø, samt forbedret tilpasningsdyktighet til klimaendringer. Endringer innenfor disse målsettingene er tidkrevende og *Framtidens Byer* er et begrenset program som ikke *alene* kan forventes å bidra til store utslag på overordnede indikatorer for måloppnåelse, spesielt ikke over en periode på kun ett år.

Det eksisterer i liten grad indikatorer på et detaljeringsnivå som tillater direkte kobling til *Framtidens Byer*. Unntaket er arbeid rettet mot tilpasning til klimaendringer, der det til en viss grad er mulig å koble programmet direkte til indikatorer for måloppnåelse. Innenfor klimagassutslipp har *Framtidens Byer* en begrenset, men reell, mulighet til å påvirke. Datagrunnlaget er dog på et såpass lavt detaljeringsnivå at det gir lite grunnlag for å koble tallene direkte til *Framtidens Byers* innsats. Innenfor bymiljø finnes det heller ikke noe fullgodt og omforent objektivt indikatorsett som kan si noe konkret om *Framtidens Byers* innsats. Innenfor bymiljø må vurdering av måloppnåelse derfor baseres på innbyggerens subjektive oppfatning av byenes innsats. Dette sier i begrenset grad noe om hva som gjøres i programmet, da utvikling innenfor bymiljø typisk er resultat av langsikte prosesser og subjektive oppfatninger blant byens innbyggere kan være resultat av eksterne hendelser som ligger utenfor *Framtidens Byers* kontroll. Rapportens hovedfokus ligger derfor på om programmet *legger til rette* for at programdeltagerne kan arbeide bedre inn mot disse målsettingene enn tilfellet ville vært uten programmet.

Overordnet kan likevel følgende sies om utvikling innenfor programmets overordnede målsettinger: Innenfor målsettingen om **reduserte klimagassutslipp**, har SSB i år valgt å ikke publisere utslippsdata på kommunalt nivå. Utslippstall eksisterer derfor kun på nasjonalt nivå. Disse viser at det i 2010 var en økning i de totale norske klimagassutslippene med 4,7 prosent, men dette er i all hovedsak knyttet til økonomiske svingninger, da det etter noe produksjonsnedgang i industrien gjennom 2008 og 2009, i 2010 igjen var en stor oppgang her. I tillegg var vinteren 2010 meget kald, noe som ledet til store utslipp fra oppvarming.

For å måle utvikling innenfor målsettingen om **forbedret bymiljø**, tar vi som nevnt utgangspunkt i innbyggerens subjektive oppfatning av bymiljøet. Denne finner vi i en holdningsundersøkelse gjennomført av TNS Gallup. Undersøkelsen, som også ble gjennomført i 2010, viser borgernes vurdering av i hvilken grad de ulike byene legger til rette for et godt bymiljø. På de to indikatorene vi har valgt å etterfølge, har det på et aggregert nivå ikke vært betydelige endringer siden 2010, selv om det er til dels store variasjoner fra by til by.

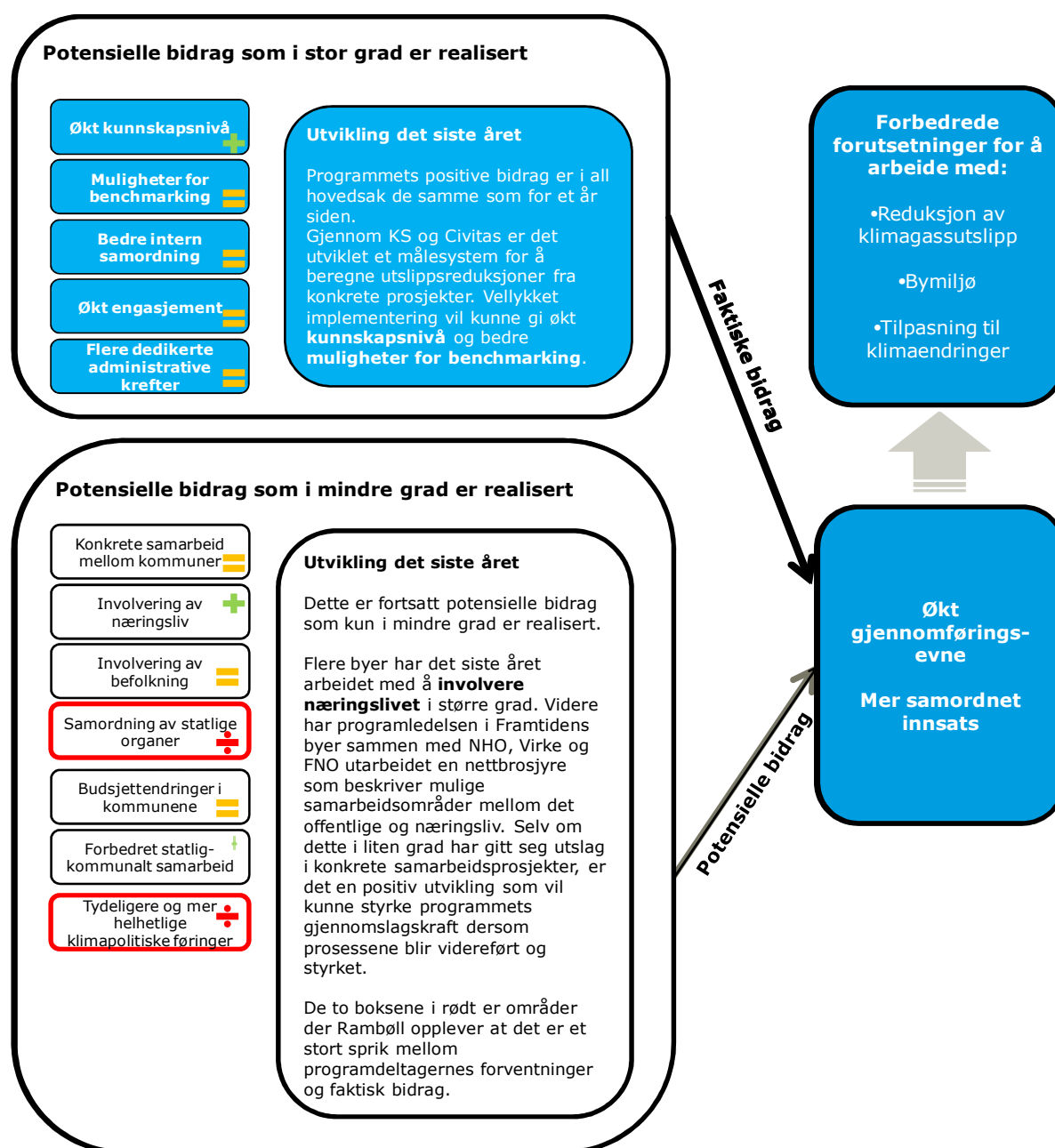
Utvikling innenfor målsettingen om forbedret **tilpasningsdyktighet til klimaendringer**, knyttes til i hvilken grad byene har implementert tilpasningshensyn i deres kommunale planer.

¹ Rambøll Management Consulting (2011): "Framtidens Byer – nullpunkts- og førsteårsrapport"

Gjennomgående ser vi her en positiv utvikling, der det er markant flere byer som har inkludert tilpasning til klimaendringer i sine kommunale planer.

Bidragsanalyse

Som beskrevet over, er det lite hensiktsmessig å vurdere *Framtidens Byer* med utgangspunkt i overordnet måloppnåelse, uten å samtidig sette dette inn i konteksten av hvilket bidrag *Framtidens Byer* potensielt kan gi. Rapportens hovedfokus ligger derfor, som nevnt, på om programmet *legger til rette* for at det kan arbeides bedre inn mot de relevante målsettingene. Den overordnede tanken med programmet er at deltagerne skal settes i bedre stand til å arbeide med klima- og bymiljøspørsmål gjennom økt gjennomføringsevne og forbedret samarbeid. Dette kan gjøres gjennom ulike funksjoner. Figuren nedenfor viser et utvalg bidrag *Framtidens Byer* kan gi og har rettet fokus mot, for å heve byenes arbeid. Øverst i figuren er de bidragene rapporten peker på at programmet i stor grad har lyktes med å få til. Den nedre del av figuren illustrerer bidrag hvor rapporten påpeker utviklingspotensial. Pluss-, minus- eller likhetstegn illustrerer hvorvidt bidraget har endret seg det siste året.



Som det framgår av figuren, bidrar *Framtidens Byer* til å løfte byenes arbeid gjennom en rekke funksjoner. Sentrale blant disse er økt kunnskapsnivå, og økt engasjement. Mange byer

framhever også betydningen av programmets økonomiske bidrag, som gir mulighet for å dedikere administrative krefter til klimaarbeid, samt at det er utløsende for flere prosjektmidler. Framtidens Byer har også bidratt til økt intern samordning i kommunene.

Veien videre

Figuren over viser altså at programmet faktisk bidrar til å heve byenes klimaarbeid. Samtidig viser den at programmet fortsatt kan heve sin verdi ved å fokusere på bidragene som i mindre grad er realisert. Som det fremgår av figuren er det spesielt samordning av statlige organer og tydeligere og mer helhetlige klimapolitiske føringer som synes mest sentrale.

Knyttet til **samordningen av statlige organer** identifiserer rapporten at utfordringen både kommer av at de ulike involverte statlige organene ikke spiller ut den rollen de var tiltenkt fra programoppstart, samt at det er manglende koordinering mellom ulike statlige aktører. I rapporten observerer Rambøll videre at det er en tydelig *mismatch* mellom forventninger til deltagelse fra - og koordinering mellom - statlige aktører, og den deltagelse og faktisk koordinering som eksisterer. Dette leder blant annet til det også er en utfordring å få på plass **tydeligere og mer helhetlige klimapolitiske føringer**.

- I lys av dette anbefaler Rambøll at *Framtidens Byer* etterstreber at de ulike organene i større grad spiller ut den rollen de er tiltenkt, og utvikler det koordinerende potensialet som ligger i programmet. Samtidig vil *Framtidens Byer* være tjent med å spisse forventningene til de ulike statlige aktører noe mer.

Det vil også være forbedringspotensial i å forsterke de bidragene som allerede i dag synes og faktisk fungere. Viktig konkrete utviklingsforslag her er:

Fortsatt fokus på kunnskapsutvikling: En av de viktigste rollene *Framtidens Byer* kan spille er som en tilrettelegger for kunnskapsutvikling. Dette kan både handle om å produsere utredninger og andre kunnskapsdokumenter, og om at ulike programdeltagere kan lære av hverandre. Et særlig interessant tiltak i denne sammenheng er en igangsatt prosess med å utvikle en kunnskapsdatabase som vil samle tiltak og prosjekter som gjennomføres under *Framtidens Byer*-paraplyen. For det første er det viktig at dette blir ferdigstilt og implementert, men når dette er på plass er det viktig at det også jobbes med å systematisere denne kunnskapen og maksimere læringspotensialet som ligger her. Rambøll anbefaler derfor at det i forlengelsen av arbeidet med å utarbeide en database gjøres et ytterligere arbeid for å jevnlig hente ut den samlede læringen. For at alle programdeltagere enkelt skal få tilgang til materialet bør dette for eksempel innebære at man lager temabaserte erfaringshefter fra databasen, eller samler beste-praksis eksempler. *Framtidens Byer* bør også ha et bevisst forhold til å bruke de erfaringer som spilles inn gjennom rapporteringer for å videreutvikle programmets potensielle bidrag til konkrete prosjekter.

- **Engasjement:** For at programmet skal virke etter intensjonen, er det avgjørende at det lokale engasjementet opprettholdes. Dette er særlig viktig ettersom programmet nå er kommet i en fase der den innledende "oppstartsglansen" med tilhørende engasjement risikerer å brenne ut. Et konkret tiltak som kan bidra til dette, er om programledelsen gjennomfører besøk til alle byene, helst med deltagelse fra en eller flere statsråder.
- **Involvering av næringsliv:** Her kan det spores en positiv utvikling det siste år; flere byer har innledet dialog med lokalt næringsliv om mulige samarbeider, og programledelsen har – sammen med NHO, FNO og Virke – arbeidet for å konkretisere mulige samarbeidsmuligheter. Samtidig har dette foreløpig ikke ført til omfattende samarbeid på et konkret nivå. En forsterking og konkretisering av de omtalte prosessene vil bidra til å heve programmets gjennomslagskraft.

INNHold

Sammendrag	3
1. Innledning	8
1.1 Overordnet om <i>Framtidens Byer</i>	8
1.2 Organisering av <i>Framtidens Byer</i>	9
1.3 Hvordan er <i>Framtidens Byer</i> ment å fungere?	10
1.4 Om evalueringen og det metodiske grunnlaget	11
1.5 Forkortelser benyttet i rapporten	11
2. Oppsummering av funn fra førsteårsrapporten og utvikling i programmet	12
2.1 Oppsummering av hovedfunn fra førsteårsrapporten	12
2.2 Et økt fokus på bymiljø og en revidert "avtaler og samarbeidsområder".	12
2.3 Bredere involvering av næringslivet.	13
2.4 Tydeliggjøring og bearbeidelse av innhold i ulike møter	14
2.5 Utvikling av indikatorer og måling av resultater	14
2.6 Kommunikasjon av resultater og eksempler	15
2.7 Sentrale prosjektmidler i <i>Framtidens Byer</i>	16
3. Måloppnåelse	17
3.1 Måloppnåelse klimagassutslipp	17
3.2 Måloppnåelse bymiljø	18
3.3 Måloppnåelse klimatilpasning	19
3.4 Måloppnåelse oppsummert	22
4. Bidragsanalyse	23
4.1 Effekter av fokus på bymiljø i programmet	25
4.2 Uvikling i fagnettverkene	26
4.3 Bidrar <i>Framtidens Byer</i> til å øke byenes gjennomføringsevne?	31
4.4 Bidrar <i>Framtiden byer</i> til økt samordning mellom relevante aktører?	36
4.5 Bidragsanalyse oppsummert	45
5. Utviklingsforslag	47
5.1 Statlig aktørers rolle og koordinering mellom statlige aktører i programmet	47
5.2 Utvikling av indikatorer	48
5.3 Utvikle relevant kunnskap og frembringe gode eksempler	49
5.4 Fortsatt innsats mot næringslivet	49
5.5 Skape lokalt engasjement om programmet	49
Vedlegg	50

TABELLER

Tabell 3.1 Borgernes oppfattelse av kommunens bymiljøtiltak	19
Tabell 3.2 Måloppnåelse klimatilpasning	21
Tabell 4.1 Effekter av klimatilpasningsnettverket: 2010 og 2011	27
Tabell 4.2 Effekter av nettverket for forbruk og avfall: 2010 og 2011	28
Tabell 4.3 Effekter av areal- og transportnettverket: 2010 og 2011	30
Tabell 4.4 Effekter av nettverket for stasjonær energi: 2010 og 2011	31
Tabell 4.5 "Hvor lett var/er det for dere å gjennomføre omfattende tiltak innenfor klima og bymiljø (varighet, økonomi)?	32
Tabell 4.6 "I hvor stor grad henter dere inn ekstern kompetanse eller bygger opp intern kompetanse for å gjennomføre tiltak knyttet til klima- og bymiljø?"	32
Tabell 4.7 <i>Framtidens Byers</i> bidrag til kompetansebygging	33
Tabell 4.8 "I hvilken grad opplever du at lokalpolitikere er engasjerte i gjennomføring av klima- og bymiljøspørsmål?"	33
Tabell 4.9 "Hvor lett er det å få gjennomslag i politisk kontroversielle saker innenfor temaene for <i>Framtidens Byer</i> ?"	34
Tabell 4.10 <i>Framtidens Byers</i> bidrag til forpliktelse og fokus i deltagerbyene	35
Tabell 4.11 <i>Framtidens Byers</i> tilførsel av økonomiske ressurser	36
Tabell 4.12 "I hvilken grad opplever du at klima- og bymiljøspørsmål involverer bredt organisatorisk?"	36
Tabell 4.13 <i>Framtidens Byers</i> bidrag til bred organisering i kommunene	37
Tabell 4.14 "Hvordan vil du karakterisere samarbeidet med byer som inngår i <i>Framtidens Byer</i> i henholdsvis 2010 og 2011?"	37
Tabell 4.15 <i>Framtidens Byers</i> bidrag til samarbeid mellom ulike kommuner	38
Tabell 4.16 "Hvordan vil du karakterisere samarbeidet med fylkesmannen?"	39
Tabell 4.17 "Hvordan vil du karakterisere samarbeidet med andre statlige aktører?"	39
Tabell 4.18 <i>Framtidens Byers</i> bidrag til samarbeid mellom by og stat	40
Tabell 4.19 <i>Framtidens Byers</i> bidrag til samarbeid mellom statlige organer	43
Tabell 4.20 <i>Framtidens Byers</i> bidrag til samarbeid med næringslivet	43
Tabell 4.21 Samarbeid med næringslivet oppsummert: 2010 og 2011	44

FIGURER

Figur 1.1 Samarbidspartnere i <i>Framtidens Byer</i>	8
Figur 1.2 Organisering av <i>Framtidens Byer</i>	10
Figur 3.1 Måloppnåelse klimatilpasning	21
Figur 4.1 Utdypende om det evalueringsfaglige utgangspunktet for bidragsanalysen	24
Figur 4.2 Eksempler på allerede igangsatte bymiljøprosjekter	25
Figur 4.3 Eksempler på arbeidsområde i klimatilpasningsnettverket – håndtering av overflatevann	27
Figur 4.4 Eksempler på <i>Framtidens Byer</i> -prosjekter innefor forbruk og avfall	28
Figur 4.5 Områdesatsning som fokusområde innefor Areal og Transport	29
Figur 4.6 <i>Framtidens Bygg</i>	30
Figur 4.7 Eksempler på kunnskapshevende tiltak	33
Figur 4.8 Eksempel på samarbeid mellom byer i programmet	38
Figur 4.9 Prosjekter rettet mot involvering av byens befolkning	39
Figur 4.10 Eksempler på lokalt samarbeid med næringsliv	44
Figur 4.11 Bidragsanalyse oppsummert	45
Figur 5.1 Utfordringer knyttet statlige aktørers rolle og koordinering mellom statlige aktører i programmet	47

1. INNLEDNING

Rambøll presenterer med dette den andre rapporten til følgeevalueringen av programmet *Framtidens Byer*.

Gjennom samarbeidsprogrammet *Framtidens Byer* vil Staten ved Miljøverndepartementet sammen med andre departementer og 13 utvalgte kommuner, KS og næringslivet søke å utvikle byområder i retning av lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø, samt forbedret tilpasningsdyktighet til klimaendringer. Programmet gjennomføres i perioden 2008 – 2014 og går på tvers av flere politikk- og forvaltningsområder.

Rapporten vurderer om programmet oppnår dens ønskede effekter, og vurderer programmets bidrag mot effektene. Videre ser vi nærmere på hva som fungerer godt i dag, og hva som eventuelt kan justeres for å oppnå større effekt.

Rapporten må i leses i forlengelse av førsteårsrapporten fra juni 2011 (med data samlet inn oktober 2010 – januar 2011), da den foreliggende rapporten i følger opp funnene fra førsteårsrapporten, og vurderer utviklingen i programmet. Det primære målet med denne rapporten er å gi programledelsen en løpende oppdatering på hvordan programmet utvikler seg og hvilken effekt man har fått ut av de innsatser som er lagt ned det siste året.

Rapporten er videre strukturert som følger:

- I det resterende av dette kapittelet beskriver vi kort *Framtidens Byer* som program: Hva er programmets historie, hva gjøres innenfor programmet, hva er de overordnede målsettingene, og hvordan er programmet ment å fungere? Deretter beskriver vi denne rapportens gjennomføring og metodiske innfallsvinkel. Innledningsvis gir vi også en oversikt over de forkortelser som benyttes i rapporten.
- I kapittel to oppsummerer vi hovedfunnene fra førsteårsrapporten. Deretter beskriver vi hvilken generell utvikling vi kan se i programmet, uten å vurdere noe mer inngående hvilket bidrag dette har hatt mot effektmålene.
- I kapittel tre går vi inn på programmets overordnede måloppnåelse og spør i hvilken grad det kan spores en reduksjon i klimagassutslipp, forbedret bymiljø, og forbedret tilpasningsdyktighet til klimaendringer - i relasjon til data som ble presentert i førsteårsrapport.
- Å måle konkret hvorvidt målsettingene er nådd er interessant, men hovedvekten av rapporten legges mot det bidraget *Framtidens Byer* har hatt mot programmets overordnede mål. I kapittel fire gjennomfører vi derfor en mer detaljert *bidragsanalyse*.
- I kapittel fem ser vi framover, og gir konkrete innspill til justeringer vi mener bør iverksettes for å løfte programmets måloppnåelse og bidrag på veien dit.

1.1 Overordnet om *Framtidens Byer*

De 13 største byene og deres omkringliggende byregioner har om lag halvparten av landets befolkning og en betydelig del av utslippene knyttet til produksjon og forbruk. Hvis disse byene kan kutte i sine klimautslipp, vil det være et betydelig skritt på veien for å nå Norges

Figur 1.1 Samarbeidspartnere i *Framtidens Byer*

Parter som har signert samarbeidsavtale i *Framtidens Byer*

- 13 byer (Bergen, Bærum, Drammen, Fredrikstad, Kristiansand, Oslo, Porsgrunn, Sandnes, Sarpsborg, Skien, Stavanger, Tromsø, Trondheim)
- Finansnærings felleorganisasjon
- KS
- Kommunal- og regionaldepartementet
- Miljøverndepartementet
- NHO
- Olje- og energidepartementet
- Samferdselsdepartementet
- VIRKE

klimatekstning. Samarbeidet er inngått fordi mange av grepene hver enkelt by kan gjøre, er avhengig av et tett samarbeid med stat, næringsliv og andre byer og aktører. *Framtidens Byer* skal legge til rette for dette, og sørge for at samarbeidspartnerne kan lære av hverandre. Miljøverndepartementet står ansvarlig for å lede *Framtidens Byer*.

Framtidens Byer har sitt utgangspunkt fra klimaforliket på Stortinget og har vært i gang siden 2008. Da undertegnet ordførerne i de 13 deltakende byene, fire statsråder og KS, den første intensjonsavtalen. I 2009 ble samarbeidspartnerne enige om å forplikte seg til å arbeide med et førtitalls felles prosjekter og samarbeidsområder. I 2009 sluttet også næringslivsorganisasjonene NHO, VIRKE (tidligere HSH) og FNO seg til samarbeidet. Programmet har også ambisjoner om å samarbeide på mer eller mindre formelt plan med en lang rekke andre offentlige og private aktører². De ulike statlige aktørenes rolle og faktiske deltagelse gjennomgås mer detaljert i kapittel fem.

Tematisk er arbeidet innenfor *Framtidens Byer* organisert etter fire innsatsområder:

- Areal og transport
- Stasjonær energi
- Klimatilpasning
- Forbruk og avfall

I tillegg til disse fire innsatsområdene inngår et fokus på forbedret bymiljø som en tversgående målestning som er relevant for alle fire innsatsområder. Som vi vil komme mer inn på i kapittel tre er fokuset på bymiljø blitt enda tydeligere enn det var tidligere.

1.2 Organisering av *Framtidens Byer*

Framtidens Byer ledes av et toppmøte bestående av den øverste ledelsen i byene, KS, departementene og næringsorganisasjonene, med miljø- og utviklingsministeren som leder.

For å koordinere arbeidet, arrangeres det årlige administrative møter mellom byenes hovedkontakter, KS, administrativt ansvarlige i departementene og næringsorganisasjonene.

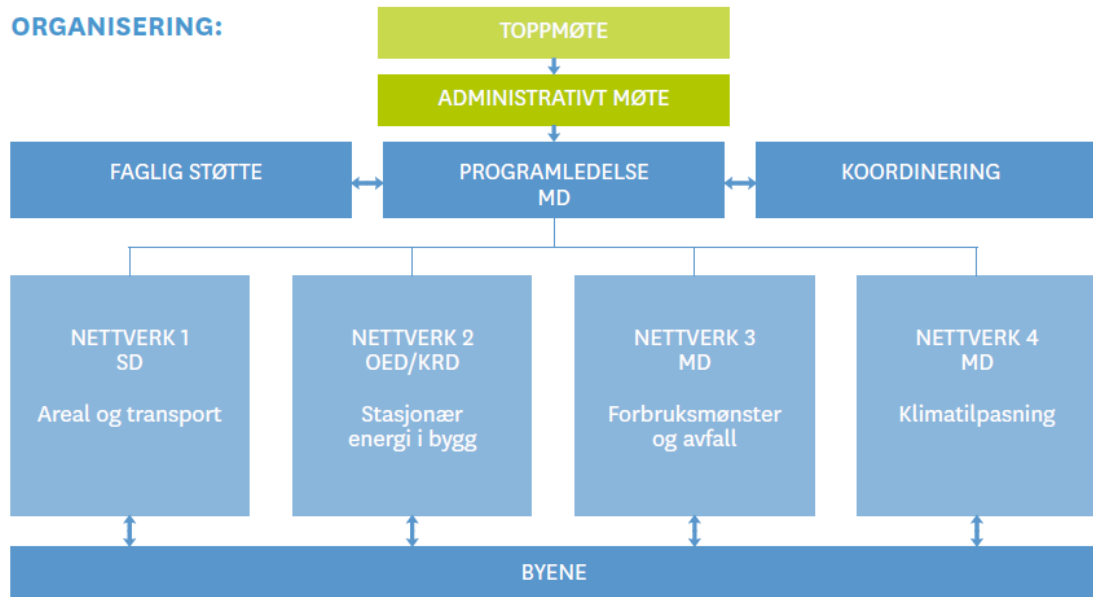
Framtidens Byer er med sine mange samarbeidspartnere etablert som en stor nettverksorganisasjon. Nettverksmodellen er valgt for at de ulike aktørene skal bli godt kjent med hverandre, utvikle gjensidig tillit og forståelse og inspirere hverandre gjennom utveksling av kunnskap og erfaringer. Dette forventes å gi en merverdi i form av nye perspektiver, tanker og løsninger som alle parter kan tjene på.

Det faglige arbeidet foregår i hovedsak i de fire faglige nettverkene som er etablert, ett for hvert av satsingsområdene areal og transport, stasjonær energi, forbruk og avfall og klimatilpasning. Disse nettverkene har flere samlinger i året og ledes av ansvarlige departement. Deltagerne er utpekte fagpersoner i byene og ulike etater og fagorganisasjoner.

Til å bistå nettverkene er det engasjert fagkoordinatorer for hvert nettverk som har ansvar for å være pådriver og følge opp de prosjekter og utviklingsoppgaver som er prioritert i nettverkene. Fagkoordinator deltar også i de administrative møtene.

Utover disse møtene og samlingene har programmet en del overgripende aktiviteter som blant annet kommunikasjonsansvar og drift av felles nettside. Programmets organisering framgår av Figur 1.2 nedenfor.

²Eksempelvis Vegvesenet, Enova, Husbanken, Statsbygg, NSB, DIFI, DSB, Riksantikvaren, KLIF, Direktoratet for byggkvalitet (DiBK), Forsvarsbygg, NVE, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Transnova, NAL/Ecobox, Stiftelsen miljøfyrtårn, Grønn hverdag, Loop, Boligbyggernes landsforbund, Grønn byggallianse, Future Built, Zero Emission Buildings, fylkeskommuner og fylkesmenn, Entra eiendom, ROM eiendom, Vestre Viken helseforetak, Naturvernforbundet, Birkebeinerlauget, og Oljefri.no. I tillegg har de ulike kommunene en rekke samarbeid lokalt.

Figur 1.2 Organisering av *Framtidens Byer*

1.3 Hvordan er *Framtidens Byer* ment å fungere?

Alle programmer har en innebygd forestilling om hvordan det er ment å fungere. Det vil si at man har en forestilling om hvordan og hvorfor aktivitetene i programmet skal bidra inn mot de overordnede målsetningene. *Framtidens Byer* er ikke et program med store økonomiske muskler. Den overordnede tanken med programmet er at deltagerne skal settes i bedre stand til å arbeide med klima- og bymiljøspørsmål gjennom (1) økt gjennomføringsevne, og (2) forbedret samarbeid. Med dette menes følgende:

Programmet skal bidra til **økt gjennomføringsevne** fordi deltagerne får et høyere kunnskapsnivå, økt fokus på klima- og bymiljøspørsmål, økt engasjement, samt et mindre økonomisk bidrag. Økt kunnskap oppnås i første rekke gjennom de fagbaserte nettverkene, gjennomføring av pilotprosjekter og utvikling av kunnskapsdokumenter. Økt engasjement oppnås fordi deltagerne – gjennom programmet – opplever at de arbeider med noe *viktig*, og som de ser at både andre kommuner, stat og næringsliv arbeider aktivt med. Det å møte andre fagfolk som arbeider med samme fagfelt kan også fungere som en inspirasjonskilde. *Framtidens Byer* bidrar også finansielt for å øke byenes gjennomføringsevne. Alle byene får hvert år 1 million kroner i faste overføringer. Disse midlene brukes noe ulikt, enkelte steder har de blitt brukt til å opprette en fast stilling som kan håndtere og koordinere den kommunale arbeidet innefor feltet. Andre steder har midlene blitt brukt mer prosjektrettet, enten til å iverksette konkrete tiltak eller til heve det kommunale kunnskapsnivået. Felles for byene er at midlene øker byens kunnskapsnivå og øker den administrative kapasiteten. I tillegg til den årlige faste overføringen kan byene søke om prosjektmidler som til sammen utgjør 25 millioner kroner. Ved tildeling av disse midlene forutsettes det at byene selv bidrar med minst like mye, noe som leder til at denne potten totalt utløser ca 50 millioner kroner som bidrar til et stort omfang av prosjekter.

Programmet skal bidra til **økt samarbeid og samordning** gjennom en rekke funksjoner. For det første får kommunene – i første rekke gjennom programmets nettverk – økt kontakt med hverandre, noe som kan materialisere seg i både konkrete prosjektsamarbeid og kunnskapsdeling. For det andre deltar også statlige aktører (fire departementer) i samarbeidet, noe som kan forbedre dialogen mellom by og stat om hvilke virkemidler og arbeidsområder som er gunstige. For det tredje inngår tre næringslivsaktører i samarbeidet, noe som kan styrke samordningen mellom det offentlige og det private. Det er også en målsetning at de enkelte kommunene skal involvere sitt lokale næringsliv i arbeidet. For det fjerde er det en målsetning at programmet også skal rette seg mot befolkningen i de deltagende byene, i første rekke med henblikk på å endre forbruksmønstre. Og for det femte favner programmet om flere fagsektorer. Det er derfor en målsetning at programmet skal øke samarbeidet og samhandlingen mellom ulike sektorer internt i de ulike kommunene.

Disse funksjonene er ment å forbedre byenes arbeid med å redusere klimagassutslipp, bedre det fysiske bymiljøet, og forbedre tilpasningsdyktighet til klimaendringer. Det er viktig å presisere at de nevnte funksjoner må fungere i samspill med hverandre dersom programmet skal gi full effekt.

1.4 Om evalueringen og det metodiske grunnlaget

Rambølls målsetning med denne evalueringen er tredelt. For det første skal vi vurdere om programmet oppnår de ønskede effekter, dvs.: **Kan det påvises en reduksjon i klimagassutslipp, en bedring i bymiljø, og en forbedring i tilpasningsdyktighet til klimaendringer?** For det andre skal dette settes i sammenheng med *Framtidens Byer* som program: **Bidrar programmet til at effektene oppnås?** Relatert til hvordan programmet er ment å fungere i forrige avsnitt innebærer dette at vi skal vurdere om *Framtidens Byer* bidrar til økt gjennomføringsevne og bedret samordning. For det tredje skal evalueringen peke på mulige forbedringspunkter: **Hvilke knapper kan det trykkes på for at programmet skal fungere enda bedre enn det gjør i dag?**

1.4.1 Datagrunnlag

Evalueringen baserer seg på en kombinasjon av datainnsamlingsmetoder. For det første benyttes kvantitative indikatorer både for vurdering av overordnet *måloppnåelse* (kan det identifiseres en reduksjon av klimagassutslipp, bedret bymiljø, og forbedret tilpasningsdyktighet til klimaendringer?), og for vurdering av *programmets bidrag* (har programmet bidratt til økt gjennomføringsevne og forbedret samhandling?). Her benyttes et bredt datagrunnlag fra eksterne kilder som beskrives nærmere i kapittel tre; måloppnåelse. I tillegg har vi som en del av det kvantitative datagrunnlaget gjennomført en enkel spørreundersøkelse blant hovedkontaktene i de tretten byene.

For det andre hviler evalueringen på omfattende kvalitativ datainnsamling. Formålet med den kvalitative datainnsamlingen har vært å vurdere hvordan programmet fungerer i praksis, og hvilken utvikling vi har sett i programmet. Til sammen har det for denne rapporten blitt gjennomført 55 kvalitative intervjuer som sprer seg bredt over programdeltagerne og samarbeidspartnere. De aller fleste ble også intervjuet til den forrige rapporten, og vi har derfor hatt mulighet til å følge opp på konkrete tilbakemeldinger. I tillegg har Rambøll som en del av datainnsamlingen deltatt på flere nettverksamlinger og gjennomført regelmessige møter med programledelsen.

Intervjuene har i hovedsak blitt gjennomført i perioden oktober - desember 2011, med enkelte supplerende intervjuer før og etter dette.

For en utfyllende oversikt over hvem vi har snakket med vises det til vedlegg en.

1.5 Forkortelser benyttet i rapporten

Nedenfor går vi kort gjennom, og skriver ut, de forkortelser som benyttes i rapporten:

DIBK – Direktoratet for byggkvalitet
 DSB – Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 FNO – Finansnæringens fellesorganisasjon
 KR D – Kommunal- og regionaldepartementet
 KS – Kommunesektorens organisasjon
 MD - Miljøverndepartementet
 NHO – Næringslivets hovedorganisasjon
 NTP – Nasjonal transportplan
 NVE – Norges vassdrags- og energidirektorat
 OED – Olje- og energidepartementet
 SD – Samferdselsdepartementet
 SSB – Statistisk sentralbyrå

2. OPPSUMMERING AV FUNN FRA FØRSTEÅRSRAPPORTEN OG UTVIKLING I PROGRAMMET

Framtiden Byer fungerer i all hovedsak på samme måte som det gjorde for ett år siden, men det er foretatt enkelte endringer og justeringer siden forrige evalueringsrapport ble utarbeidet. Dels har endringene kommet i form av nye satsningsområder, og dels har man justert/intensivert satsningen innenfor eksisterende områder.

I dette kapittelet vil vi gå gjennom de viktigste endringene og aktivitetene som har foregått det siste året. Kapittelet **beskriver** endringene, mens de påfølgende kapitlene diskuterer nærmere hvilken effekt dette har hatt. Innledningsvis oppsummerer vi også hovedfunnene fra førsteårsrapporten av evalueringen av *Framtidens Byer*.

2.1 Oppsummering av hovedfunn fra førsteårsrapporten

Førsteårsrapporten fra følgevalueringen av *Framtidens Byer* tegnet et bilde av hvordan situasjonen var for byene i 2008, da programmet startet opp, og hvordan dette hadde utviklet seg frem til høsten 2010.

Rapporten konkluderte med at *Framtidens Byer* i markert grad har bidratt til å løfte byenes arbeid med klimatilpasning. Programmet hadde bidratt til å heve kunnskapen om tematikken i byen, skapt engasjement om klima- og bymiljø, rettet fokus mot tematikken og bidratt til å utvikle matnyttige samarbeid. I tillegg hadde programmet gjennom de økonomiske midlene bidratt til å løfte byenes arbeid.

Samtidig som rapporten viste at *Framtidens Byer* har bidratt til å heve byenes arbeid med klima- og bymiljøspørsmål, ble det påpekt at programmet har et potensial til å bidra mer enn det gjør i dag. Det ble vist til flere **forbedringspunkter**, der de følgende ble fremhevet som mest sentrale:

- (1) *Bredere involvering av næringslivet.*
- (2) *Økt involvering av sentrale aktører.*
- (3) *Enkelte justeringer av nettverkene.*
- (4) *Utvikling av indikatorer og kommunikasjon av eksempler.*

Videre så vi at samtidig som *Framtidens Byer* bidro positivt til byenes arbeid var det, som det fremdeles er, utfordrende å måle utviklingen på programmets målsetninger og knytte denne direkte til den innsatsen som er blitt lagt ned i programmet.

2.2 Et økt fokus på bymiljø og en revidert "avtaler og samarbeidsområder".

Målsetningene for *Framtidens Byer* har fra starten av programmet vært at byene som er med i programmet skal ha så lavt klimagassutslipp som mulig, samt jobbe for et godt bymiljø og en bedret tilpasningsdyktighet til klimaendringer. For å nå disse målene har programmet fra oppstart av hatt fire satsningsområder å jobbe innenfor; 1) areal og transport, 2) energi i bygg, 3) forbruk og avfall og 4) klimatilpasning.

I løpet av 2011 har man hatt en løpende prosess knyttet til å videreutvikle avtaler og samarbeidsområder i programmet³. På toppmøte 1. desember ble en endelig versjon av denne nye avtalen presentert. En viktig del av dette handler om å sterkere inkludere bymiljø som et eksplisitt fokusområde i programmet. Det pekes på ulike årsaker til at man ønsker et tydeligere fokus på bymiljø, men de viktigste grunnene er at programledelsen opplever at målsetningen om bedret bymiljø dels har forsvunnet som et eksplisitt satsningsområde, og fordi politiske føringer har gått i retning av et sterkere fokus på bymiljø. Hvordan og hvorvidt dette skulle komme på plass ble også diskutert med programdeltagerne gjennom administrative møter.

Det ble også i denne prosessen diskutert om bymiljø skal gå inn som et eget satsningsområde, så man får fem, og ikke fire eksplisitte satsningsområder. Fremfor denne løsningen har man valgt,

³ For opprinnelige avtale se <http://www.regjeringen.no/nb/sub/framtidensbyer/om-framtidens-byer/samarbeidsomrader-i-fb.html?id=557946>

gjennom den reviderte "avtaler og samarbeidsområder", å legge inn "bymiljø og fellessatsninger" som en overordnet arbeidsområde.

Det som tidligere het "felles tiltak" heter i den reviderte utgaven av "avtaler og samarbeidsområder" nå "Bedre bymiljø og fellessatsninger". Innenfor dette området har man, som i den tidligere utgaven, definert seks særskilte arbeidsområder det skal satses på. Disse temaene er noe endret, og spesielt bør det poengteres at man nå eksplisitt fremhever "bedre bymiljø" som et eget innsatsområde. Her fremheves det at "den samlede innsatsen i *Framtidens Byer* skal bidra til en utvikling som skaper et levende, godt sosialt og fysisk bymiljø, og gjøre det enklere for folk å leve klimavennlig". Vi ser at i denne formuleringen er ikke reduserte klimagassutslipp med, og fokuset legges mot å bedre forholdene for menneskene som bor i byene. Det heter seg videre i det samme dokumentet at "det er et mål at pågående og nye prosjekter retter fokuset mot tiltak som bidrar til økt kvalitet, attraktivitet og trivsel i byene (...) prosjekter fra ulike samarbeidsområder må sees i sammenheng og utnytte synergien som oppstår".

Selv om hovedmålsetningene for *Framtidens Byer* ikke er endret, ser vi altså at man har dreid fokus i programmet mer mot bymiljø og å legge til rette for menneskene som bor der, fremfor å satse konkret på reduserte klimagassutslipp. Det skal dog understrekes at programlogikken her tilsier at man ved å legge til rette for bedre bymiljø, og ved å gjøre det lettere for folk å leve klimavennlig, vil man også som en konsekvens bidra til reduserte klimagassutslipp. Målet om klimagassreduksjon tas også med i kriteriene for bymiljøprosjektene, og vil være et kriterium for at et eventuelt prosjekt skal få støtte.

Å legge bymiljø inn som en målsetting på tvers innebærer i praksis at man ønsker at samtlige av de andre satsningsområdene i nettverkene skal bidra med innspill til hvordan man innenfor deres tema kan bidra til å skape bedre bymiljø. Miljøverndepartementet har også satt av ressurser til å eksplisitt følge opp at dette ivaretas. På lokalt plan i de konkrete byene innebærer det en tversgående tenkning, der det er en tydeliggjøring av de gode bymiljø som er den primære målsetting.

I tillegg til at bymiljø kommer inn som en målsetning på tvers er det også gjort en revidering av tematikk og satsning innenfor de fire hovedtemaene. Her er det først og fremst formuleringer som er annerledes, men enkelte konkrete tiltak som ikke lenger er like aktuelle har blitt faset ut, og enkelte nye har kommet inn. Etter vår vurdering har ikke dette særskilt betydning for innsatsen og fokuset i programmet og nettverkene.

2.2.1 Forankring og legitimering av den nye avtalen.

Det har generelt i programmet vært bemerkelsesverdig få utskiftninger av administrative ledere i programmet, men høsten 2011 var det kommunevalg og flere av byene har som et resultat av dette hatt et skifte i politisk ledelse. I prosessen med å utarbeide den nye avtalen vurderte man lenge om man skulle gjennomføre en ny forpliktelsesrunde og nysignering av politiske ledere, men det har man nå valgt å ikke gjøre. Det ble dog vurdert dit hen at programmet ikke ville være tjent med å erstatte en allerede eksisterende forpliktende avtale. Det ble derfor til slutt bestemt på politisk nivå i Miljøverndepartementet at dette heller skulle være et tilleggsdokument til den eksisterende avtalen.

2.3 Breder involvering av næringslivet.

Som Rambøll påpekte i førsteårsrapporten vil programmet trolig i større grad oppnå sine målsetninger dersom næringslivet ble mer aktivt involvert. Aktiv involvering av næringslivet er både utfordrende og vanskelig å imøtekomme for den sentrale administrative ledelsen. Selv om næringslivet, gjennom interesseorganisasjonene NHO, Virke og FNO, har underskrevet en forpliktende avtale er det de i de konkrete prosjektene i de enkelte byene samarbeidet må finne sted. Det er fortsatt en vei å gå før man i samtlige byer har funnet en velfungerende samarbeidsform. Likevel er det vært å merke seg at siden forrige evalueringsrapport har man fått på plass, eller er i ferd med å få plass, to sentrale dokumenter som definerer samarbeidsrelasjonene mellom byene og næringslivet:

- Nettbrosjyre⁴
- Konkretisering av samarbeidsavtale med næringslivet og *Framtidens Byer*

FNO, Virke og NHO har i samarbeid med *Framtidens Byer* laget en **nettbrosjyre** hvis hensikt er å illustrere potensielle muligheter for samarbeid i byutviklingsspørsmål for næringslivsaktører. Samtidig viser den også hvorfor de ulike organisasjonene er delaktige i programmet.

De samme nevnte aktørene har også utformet en avtale om gjensidige forventninger. Denne avtalen er dog ikke blitt signert eller vedtatt i skrivende stund. Avtalen definerer hvilke forventninger staten kan ha til næringslivet og hvilke forventninger næringslivet har til staten, hvor det tydeligste kravet ligger mot koordinerte og dedikerte myndigheter. I tillegg definerer avtalene nærmer hvilken rolle næringsorganisasjonene NHO, Virke og FNO kan spille.

Videre observerer vi at programstyre jobber aktivt med å involvere næringslivet og inviterer bredt til de ulike aktiviteter som gjennomføres. Der har det vært en aktiv dialog mellom MD og storbygruppen om et mer konkret samarbeid med de lokale næringslivsorganisasjonene, men vi kan foreløpig ikke se at dette har resultert i konkrete resultater.

På lokalt plan har det også foregått konkrete prosjekter rettet mot å bedre samarbeidet mot næringslivet. Et konkret eksempel som kan nevnes er konferansen "Hallo framtid – to dager i Framtiden" som ble arrangert i Sandnes 26-27 oktober. Tema for konferansen var blant annet SmartBy, som er et tema hvor flere byer også har innledet konkrete prosjektsamarbeid med næringslivsaktører. SmartBy-prosjektet i Bærum innebærer blant annet konkret samarbeid med den lokale næringsforeningen, Siemens, Microsoft og Entra Eiendom. Se avsnitt 4.4.6 for flere eksempler på lokalt samarbeid med næringslivet.

I den foreliggende rapporten har vi intervjuet et bredt spekter av næringslivsrepresentanter, både på lokalt og nasjonalt plan, og vil i avsnitt 4.4.6 utbrodere nærmere hvordan man opplever at samarbeidet og inkluderingen av næringslivet i byene har utviklet seg.

2.4 Tydeliggjøring og bearbeidelse av innhold i ulike møter

Som en del av den reviderte samarbeidskontrakten er det også kommet enkelte justeringer i hovedarbeidsområder innenfor de fire nettverkene. Både på toppmøter og i de fire fagnettverkene har man gjort grep for å sikre en tydeliggjøring av innhold og sterkere fokus. Blant annet har man i forbindelse med stormøtene nedsatt en arbeidsgruppe som skal se på innholdet i strukturen i møtene. Gruppen består av representanter fra den minste og største byen i samarbeidet, alle fire involverte departementene, KS og Virke. Endringer og effekter innenfor nettverkene diskuteres nærmere i avsnitt 4.2.

2.5 Utvikling av indikatorer og måling av resultater

En viktig målsetning for programmet har fra oppstart av programmet vært å bidra til å utvikle gode indikatorer og målinger av resultater for å få bedre viten om hvilke virkemidler og innsatser som fungerer. Førsteårsrapporten pekte på at programmet hadde en videre jobb å gjøre for å utvikle metoder for å overvåke resultatene av innsatsen.

Dette er et utfordrende felt, og vi har sett at det har foregått stor aktivitet selv om man ikke har kommet helt i land. Flere tiltak har vært igangsatt fra *Framtidens Byer*, eller hvor *Framtidens Byer* har hatt en samarbeidsrolle. Dette inkluderer blant annet et klimagassregnskapsverktøy for tomtevalg og utområder i som i samarbeid med statsbygg ble ferdigstilt i 2011, et eget klimagassregnskapsverktøy for avfall som ble ferdigstilt i 2011 og igangsettelse av et forprosjekt gjennom FutureBuilt om å utvikle egnet verktøy for klimagassutslipp på områdebasis (bydeler). De to viktigste prosjektene har dog vært vestregionens⁵ klimaprojekt og KS' kvantifiseringsverktøy. Disse gjennomgår vi i mer detalj nedenfor.

Vestregionens klimaprojekt ble avsluttet i 2011. Prosjektet har favnet bredt, men det viktigste og meste interessante bidraget i denne sammenheng har vært satsningen om felles

⁴ Se: http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens_byer/Brosjyrer/2011/Narringslivsbrosjyre_FB_nov2011.pdf

⁵ Vestregionen er et frivillig regionalt samarbeid mellom de 16 kommunen rett vest for Oslo, samt Buskerud og Akershus fylkeskommune. Blant kommune finner vi blant annet Bærum og Drammen som også er med i *Framtidens Byer*.

“Energi og klimagassregnskap i Vestregionen” hvor målet har vært å få på plass et felles opplegg for registrering av energibruk og klimagassutslipp. Prosjektet har vært delfinansiert av *Framtidens Byer*. Systemet som har blitt utviklet i Vestregionen baserer seg på egevaluering fra kommunens side for å kunne dokumentere effekten av gjennomførte tiltak. Ved programslutt har man ikke fått på plass et system som fungerer helt etter intensjonen og Norconsult, som har utviklet verktøyet, viser til utfordringer knyttet til oppgaveforståelse hos kommunen, kvalitet på dataene som er rapportert inn og forholdet mellom eide og delvis eide virksomheter og innleide tjenester⁶.

KS har i samarbeid med Civitas utviklet et eget verktøy for å kvantifisere klimagassutslipp fra lokale tiltak i kommunene. Her har man kommet langt i å kunne dokumentere effekter av lokale tiltak, men det er fortsatt noe usikkerhet knytte til resultatene av analysene. Det analysen etter dagens metoder viser er at det er betydelig kutt som kan tas på lokalt nivå. Selv om arbeidet er uferdig har vi i arbeidet mot ny klimamelding sett verdien av å kunne måle effekter av lokale klimatiltak, da KS har brukt verktøyet som et argument for at staten skal ta lokale klimakutt⁷.

Når det gjelder indikatorer skal det også nevnes at SSB har, uavhengig av *Framtidens Byer*, besluttet å ikke publisere tall for klimagassutslipp på kommunalt nivå. De tallene SSB så langt har generert er fordelt gjennom gitte fordelingsnøkler fra nasjonale utslippstall. Dette gir et svært begrenset detaljningsnivå, noe som også gir tallene liten verdi for å vurdere utviklingen på klimagassutslipp. Disse tallene har dog vært det nærmeste vi har kommet konkrete, kvantifiserbare effekter i forhold til reduserte klimagassutslipp i byene. Begrunnelsen SSB finner for ikke å publisere disse dataene er at man heller ønsker å bruke ressurser på å utvikle metoder for å beregne dette på en bedre måte. For årets rapport innebærer det at vi må basere effektoppnåelse innenfor klimagassutslipp på nasjonale tall.

2.6 Kommunikasjon av resultater og eksempler

Innenfor programmet er det utviklet en **resultatrapportering** hvor samtlige byer skal rapportere de tiltakene som gjennomføres. Rambøll har bistått Miljøverndepartementet med å utvikle et Excel-basert rapporteringsverktøy for programmet. Verktøyet samler inn informasjon om de konkrete prosjektene som gjennomføres i byene. Informasjonen inkluderer samarbeidsrelasjoner, *Framtidens Byers* bidrag, informasjon om framdrift, samt informasjon om måloppnåelse. Rapporteringsskjemaet ble innledningsvis pilottestet av et utvalg av byene, før samtlige byer ble bedt om å fylle inn et komplett skjema i August 2011. Rapporteringene har bidratt til å gi programledelsen oversikt over antall prosjekter som foregår under programmet, samt informasjon om hvordan disse fordeler seg på ulike bakgrunns karakteristika.

Man har så langt hatt noen utfordringer med å få alle byer til å rapportere på dette skjemaet, og det er noen utfordringer knyttet til å skape en felles definisjon av hva som er et *Framtidens Byer*-prosjekt. Likevel har denne rapporteringen gitt programdeltagerne en nyttig oversikt over aktiviteter og innhold i prosjekter.

Parallelt med utviklingen av det Excel-baserte rapporteringsskjema gjorde Miljøverndepartementet et arbeid rettet mot å opprette en eksempeldatabase på nett. Formålet med denne er at eksempler og lærdommer fra *Framtidens Byer* skal spres til et større publikum. Det har nå blitt besluttet at eksempeldatabasen og Rambølls rapporteringssystem skal slås sammen til ett nettbasert format, som skal endelig implementeres i løpet av våren 2012. Denne eksempeldatabasen vil være et bidrag for at byens kan lære av hverandre og finne frem til gode eksempler.

Til slutt har også programmet hatt et generelt økt fokus på kommunikasjon og aktivitet på nettsidene til programmet. Gjennom å ansette en ny kommunikasjonsansvarlig og ved å utgi ukentlig nyhetsbrev har man klart å generere høy aktivitet på nettsidene og skapt diskusjon. Oversikt over besøk på nettsidene til *Framtidens Byer* viser blant annet en økning på nesten 65 prosent fra 2010 til 2011. Den samme tendensen ser vi også på *Framtidens Byer* på sosiale medier, hvor vi ser at antallet treff på *Facebook* har gått opp med nesten 20 prosent og antall treff på *Twitter* nesten er doblet.

⁶ Norconsult. 2011. *Klimagassregnskap for kommunale virksomheter i Vestregionen. Erfaringsrapport*.

⁷ Se for eksempel Aftenposten. 20.02. Kommuner kan kutte mer, og Aftenposten 20.02. KS sjokkerer.

2.7 Sentrale prosjektmidler i *Framtidens Byer*

Framtidens Byer er som nevnt et program uten de aller største økonomiske musklene. Hvert år får hver by 1 million for å drifte programmet. I tillegg er det i programmet satt av ca 11 millioner til konkrete aktiviteter i byene. Selv om disse midlene er relativt små, er det viktig å understreke at denne typen prosjektmidler gjerne kan fungere som "så-midler", da man typisk har sett at disse midlene utløser andre midler som igjen kan bidra til å fullfinansiere ulike prosjekter.

Områdeutvikling har alltid vært et viktig tema i *Framtidens Byer*, og byer som Trondheim og Drammen har tidlig hatt stor suksess med å fokusere innsatsen i programmet mot konkrete områder. Vi har sett en økende tendens til at andre byer, for eksempel Kristiansand og Bergen, nå også satser mer direkte på dette. Fra programledelsen har det også blitt bevilget ca. 1,5 mill NOK til områdeprosjekter i 2011.

En annen prioritert aktivitet det har vært bevilget penger til det siste året har vært indikatorutvikling og klimagassregnskap hvor det totalt har vært bokført ca 1 million (inkluderer alle utgifter til samarbeid med KS).

Andre store poster på budsjettet inkluderer støtte til pilotprosjekter gjennom NAL|Ecobox og støtte til FutureBuilt.

3. MÅLOPPNÅELSE

Framtidens Byer har en målsetning om å bidra til reduserte klimagassutslipp, bedre bymiljø, og forbedret tilpasningsdyktighet til klimaendringer. For å vurdere om det har skjedd en endring knyttet til disse overordnede målsetningene, er det etablert et indikatorsett som skal bidra til å følge måloppnåelsen over tid.

Gjennomgående er det en utfordring for programmet at det er et noe manglende indikatorsett som kan støtte opp under eventuell måloppnåelse i programmet. Det er også en utfordring på dette feltet at det i begrenset grad er en jevn datastrøm på de sentrale indikatorene, noe som innebærer at vi i den foreliggende rapport kun på enkelte av indikatorene vil kunne sammenligne utslag fra forrige rapport til årets.

Videre er det også en utfordring at programmets innsats i begrenset grad kan kobles direkte til utslag på de indikatorene som i dag eksisterer. Vi diskuterer nærmere hva man kan forvente av programmet og i hvilken grad de indikatorene som finnes kan si noe om programmets måloppnåelse under de enkelte målsetningene.

Kapittelet tar utgangspunktet i de tre hovedmålene for programmet og beskriver utvikling i forhold til:

- Målsetningen om reduserte klimagassutslipp
- Målsetningen om bedre bymiljø
- Målsetningen om tilpasning til klimaendringer

3.1 Måloppnåelse klimagassutslipp

Det er vanlig å operere med tre overordnede *drivere* for klimagassutslipp: Befolkning, økonomisk vekst, og intensiteten av klimagassutslipp relativt til økonomiske aktiviteter. Samlede klimagassutslipp er et resultat av et samspill mellom disse tre variablene. Dette setter klare grenser for hva man kan forvente av et program som *Framtidens Byer*. At programmet ikke retter seg mot å endre befolkningsvekst eller økonomisk utvikling trenger ingen nærmere begrunnelse her. Det er altså mot det tredje leddet i likningen – utslippenes *intensitet* – at programmet må rette seg. Neste spørsmål blir således hva som påvirker utslippenes intensitet. Et svar på dette spørsmålet får vi om vi bryter utslippstallene ned i sektorer. SSBs oversikt over klimagassutslipp viser at de sentrale sektorene i Norge er olje- og gassvirksomhet, industri- og bergverk, veitrafikk og jordbruk. Av disse er ikke *Framtidens Byer* direkte relevant for verken olje- og gassektoren, eller jordbrukssektoren, og også i svære begrenset grad med tanke på industri og bergverk. Vi står altså tilbake med veitrafikk, samt et antall sektorer med lave samlede utslippstall, der *Framtidens Byer* kan ha en realistisk ambisjon om å påvirke. Også innenfor disse sektorene har *Framtidens Byer* kun begrenset påvirkningskraft. Kunnskapsdeling og samarbeid er viktig, men kan ikke være en enestående bidragsyter. Samtidig skal det påpekes at *Framtidens Byer* har innflytelse både på elektrisitetsforbruk (som kan bidra til klimagassreduksjoner utenfor Norges grenser), og på forbruksmønstre. Dette peker mot to sentrale konklusjoner: (1) *Framtidens Byer* har en begrenset – men samtidig reell – mulighet til å påvirke samlede klimagassutslipp, og (2) selv om utslippene forrige år går opp eller ned, betyr ikke det nødvendigvis at *Framtidens Byer* som program ikke har vært vellykket.

For å vurdere måloppnåelse på klimagassutslipp er det dog i dag kun SSBs nasjonale tall som gir noe grunnlag for å måle klimagassutslipp. Tallene for 2010 viste for første gang på to år en økning i de generelle klimagassutslippene i Norge. Økningen var med 4,7 prosent, og utslippene fra trafikken på nasjonalt nivå har økt med 2,3 prosent. SSB Viser til at økningen i de totale klimagassutslippene i hovedsak skyldes økt metallproduksjon og mer transport. Videre påpeker SSB at den kraftige oppgangen må ses i sammenheng med at mye av utslippsreduksjonen som foregikk i 2008 og 2009 skyldes usikre økonomiske tider. Samtidig var også vinteren 2010 veldig kald og med høye strømpriser, noe som førte til høye utslipp fra fyring.

Som påpekt i avsnitt 2.5 har SSB for 2010 valgt å ikke publisere tall for klimagassutslipp på kommunalt nivå. Grunnlaget for dette kommer av at man har gode totaltall for forbruk av ulike energivarer, mens man har dårligere oversikt over hvordan dette fordeler seg mellom kommunene, eller mellom ulike utslippskilder. Derfor kan de kommunespesifikke tallene ha mange feilkilder, og de gir ikke nødvendigvis et presist bilde av utviklingen i den enkelte kommune. Eksempelvis vil utslipp fra energibruk i bygninger ta utgangspunkt i energibruket på fylkesnivå, og fordeles utover kommunene etter faste fordelingsnøkler. Effekter av kommunale tiltak som ikke retter seg spesifikt mot fordelingsnøklerne vil da bli fordelt mellom alle kommuner i fylket. Effektene av lokale tiltak i kommunene vil derfor ikke alltid komme til syne i statistikken. Nettopp på bakgrunn av disse utfordringene har SSB valgt å ikke publisere tall på kommunalt nivå før kvaliteten på tallene er justert.

Å få på plass konkrete indikatorer, og dermed få mulighet til å måle effekten av *Framtidens Byer*, er en viktig målsetning for programmet. Som vist i forrige kapittel er det flere prosjekter under paraplyene som jobber konkret med å utarbeide målinger av kommunale klimagassutslipp. Det er likevel ikke i skrivende stund utviklet noe verktøy for som kan si noe konkret om målsetningene om redusert klimagassutslipp på tvers av byene.

3.2 Måloppnåelse bymiljø

Viktige variabler knyttet til bedre bymiljø er økologisk kretsløp, sikkerhet, helse, opplevelse og næringsutvikling. Viktige tiltak som kan bidra inn mot måloppnåelse er urbanisering, reduksjon av støy og luftforurensing, sikring og utbygging av grøntområder og kulturminner, vedlikehold og utbedring av byområder og utearealer, samt lokal næringsutvikling. Det sentrale ansvaret for slike tiltak hviler på stat, kommune og fylkeskommune, som står for areal- og transportplanlegging lokalt og regionalt. Næringslivet er også en viktig samarbeidspartner. Dette innebærer at deltagerne i *Framtidens Byer* i prinsippet sitter på store muligheter til å påvirke måloppnåelse på dette området. Kunnskapsdelingen, forpliktelsen og fokuset som ligger i *Framtidens Byer*-samarbeidet vil potensielt kunne være viktige bidragsyttere.

For å måle utviklingen innefor målsetningen om bedre bymiljø tar vi for årets rapport utgangspunkt i TNS-gallup sin holdningsundersøkelse. Formålet med denne undersøkelsen er å måle hvordan innbyggerne i kommunen opplever kommunens arbeid med klima- og bymiljø. Holdningsundersøkelsen ble også gjennomført i 2010 og vi vil derfor kunne sammenligne årets tilbakemeldinger direkte med de tilbakemeldinger som ble gitt i 2010.

To av undersøkelsens spørsmål har blitt valgt ut som indikatorer på byenes arbeid med bymiljø, henholdsvis:

- Hvorvidt kommunene tilrettelegger for et attraktivt og levende sentrum
- Hvorvidt kommunen gir plass til grønne lunger for lek og rekreasjon

Respondentene ble bedt om å gi kommunenes arbeid karakterer fra 1-6, der 6 er best og 1 er dårligst. Resultatene, med utvikling fra 2010, framkommer av figuren under.

Tabell 3.1 Borgernes oppfattelse av kommunens bymiljøtiltak

By	Tilrettelegger for et attraktivt og levende sentrum			Gir plass til grønne lunger for lek og rekreasjon		
	2010	2012	Utvikling	2010	2012	Utvikling
Bergen	3,2	3,3	+	3,1	3,2	+
Bærum	3,5	3,3	-	3,8	3,8	=
Drammen	4,5	3,3	-	4,2	4,4	+
Fredrikstad	2,8	2,8	=	2,8	3,1	+
Kristiansand	3,2	3,6	+	3,5	3,7	+
Oslo	3,4	3,5	+	3,3	3,6	+
Sarpsborg	2,8	3,2	+	3,3	3,6	+
Skien	2,5	2,1	-	3,2	3,1	-
Porsgrunn	3	3	=	2,8	3,1	+
Sandnes	3,5	3,5	=	3,5	3,5	=
Stavanger	3,5	3,4	-	3,4	3,7	+
Trondheim	3	3,1	+	3,1	3,4	+
Tromsø	2,8	2,8	=	2,9	3,1	+
Totalt (snitt)	3,2	3,1	-	3,3	3,5	+

Som vi ser er det varierende utviklingen for de to indikatorene vi har valgt ut. På et overordnet nivå ser vi en tendens til at de byene som gjorde det bra i 2010 fortsatt gjøre det bra i 2012. På den andre siden ser det også ut til at de byene som gjorde det mindre bra i 2010, også gjør det mindre bra i 2012. Enkelt markante endringer er dog verdt å kommentere. For det første ser vi at det er en markant nedgang i innbyggernes tilfredshet med Drammen kommunes arbeid for å tilrettelegge for et attraktivt og levende sentrum. På denne indikatoren ser vi også at den kommunen som fikk den laveste poengsummen i fjor (Skien) fortsetter å gjøre det mindre bra og ligger nå langt under snittet for de andre kommunene. Det er på den andre siden positivt at Kristiansand og Sarpsborg har hatt en markant fremgang på denne indikatoren. Totalt ser vi dog at den gjennomsnittlige tilbakemeldingen fra byene har sunket fra 3,2 til 3,1, noe som kan tyde på at innbyggerne i de 13 byene generelt sett opplever at kommunen har den samme innsatsen mot et levende bysentrum i 2012 som de hadde i 2010.

På den andre indikatoren vi har valgt ut, nemlig at kommunen gir plass til grønne lunger for lek og rekreasjon, ser vi at det er en liten positiv utvikling. Den totale tilbakemeldingen har steget fra 3,3 til 3,5. Her ser vi også at det er enkelte byer som har kraftigere utslag i den ene eller andre retningen. Hvis vi ser på hele den nevnte rapporten er også hovedkonklusjonen at det jevnt over er en stabil tilbakemelding på de samtlige spørsmål TNS har spurt i de ulike byene.

Det var en forventning fra flere programdeltagere om at vi på denne undersøkelsen ville se et tydeligere positivt utslag. Som påpekt innledningsvis er det også et område hvor *Framtidens Byer* har en mulighet til å bidra. At det totalt sett ikke har skjedd noen bemerkelsesverdig endring her kan forklares ved at det tar lang tid fra et prosjekt, eller en prosess, igangsettes til innbyggerne i byene opplever effekten av dette. Det er også for tidlig å kunne se konkrete effekter fra den økte bymiljø-satsningen da dette startet opp høsten 2011, og de konkrete prosjektene som skal følges opp ble meldt inn fra våren 2012. Samtidig er det nå fire år siden *Framtidens Byer* startet opp, og det var en forventning fra prosjektdeltagerne om at vi nå skulle se en viss utvikling på denne indikatoren.

3.3 Måloppnåelse klimatilpasning

Viktige tiltak for å øke byens tilpasningsdyktighet til klimaendringer inkluderer gode planer for å håndtere nedbør, flom, skred, havnivåstigning, og sterkere vind. Videre er det viktig å utarbeide gode modeller for ulike scenarier knyttet til disse utviklingstrekkene. Utarbeiding av planer og risikovurderinger av denne typen er mindre kostnadskrevene enn eksempelvis arbeid med å

redusere klimagassutslipp. Kunnskap om hvilke forhold det er viktig å tilpasse seg til, om hvilke tiltak det er hensiktsmessig å gjennomføre, og om ulike typer risikomodeller vil derfor være vesentlige bidrag til en overordnet måloppnåelse. Derfor kan det forventes at *Framtidens Byer* har store påvirkningsmuligheter på dette området.

Den offisielle definisjonen av tilpasning til klimaendringer som benyttes i Norge er: *“Vurderinger og tiltak for å tilpasse natur og samfunn til effektene av nåværende eller framtidig klima, for å forebygge mot uønskede virkninger eller dra nytte av fordelene”*.

Et sentralt kommunalt virkemiddel i arbeidet med tilpasning til klimaendringer er deres planverk. Vi har valgt å måle klimatilpasning med utgangspunkt i hvorvidt kommunen jobber strukturert og målrettet for å ta hensyn til klimaendringer, både i plan, ved tiltak og beredskap. Vi stilte følgende fire spørsmål:

- 1: Finnes det planer for *konkret handling* i forbindelse med tilpasning til klimaendringer i kommuneplanens samfunnsdel?
- 2: Er det et krav at klimatilpasninger skal hensyntas i utforming av reguleringsplaner?
- 3: Er det et krav at klimatilpasninger skal hensyntas i byggesaksbehandling?
- 4: I den nye sivilbeskyttelsesloven (LOV-2010-06-25-45) stilles det krav om at kommunene plikter å foreta en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). Nevnes framtidige klimaendringer i denne ROS-analysen?

Tabellen under oppsummerer utviklingen på disse indikatorene fra 2008, til 2010 og 2011. Tidspunkt for vedtak av ny samfunnsdel til kommuneplan er også markert i tabellen. Dette gjør vi fordi denne fremstilling ikke tar hensyn til at kommuner som ikke har rullert kommuneplaner på lang tid, likevel kan jobbe godt med klimaendringer. Ny plan og bygningslov som stilte krav til at klimaendringer skal hensyntas i kommuneplaner trådte heller ikke i kraft før juli 2009.

På enkelte av feltene har vi valgt å endre svarstatus for 2008 og 2010 fra hvordan de ble fremstilt i førsteårsrapporten. Dette kommer av at den metodiske fremgangsmåten for å vurdere disse indikatorene har vært mer detaljert og systematisk i år enn for fjorårsrapporten. I forbindelse med et eget prosjekt Rambøll har gjennomført for DSB har vi fått et langt mer detaljert datagrunnlag⁸. Der vi i fjor baserte denne indikatoren på et direkte spørsmål til kontaktperson i kommunen, har vi for årets rapport gjort en grundig gjennomgang av det kommunale planverket i samtlige kommuner, sammen med et dybdeintervju som eksplisitt fokuserte på kommunens arbeid med tilpasning til klimaendringer. *Ja/Nei svar markert med kursiv indikerer en endring i status for 2008 eller 2010 i forhold til hvordan dette ble presentert i førsteårsrapporten.*

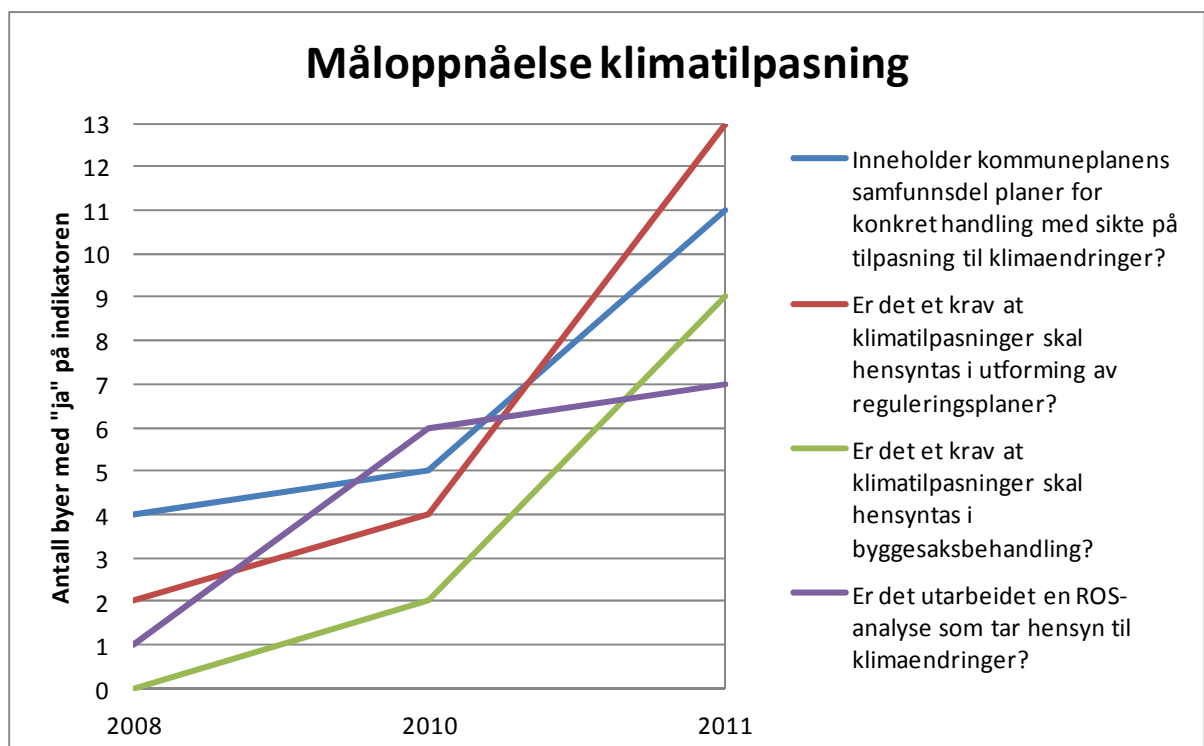
⁸ Rambøll Management Consulting, 2012. Gjennomgang av klimatilpasning i kommunale planer. Kommuner i Framtidens Byer.

Tabell 3.2 Måloppnåelse klimatilpasning

Kommune (tidspunkt for siste vedtatt samfunnsdel til kommuneplan)	Inneholder kommuneplanens samfunnsdel planer for konkret handling med sikte på tilpasning til klimaendringer?			Er det et krav at klimatilpasninger skal hensyntas i utforming av reguleringsplaner?			Er det et krav at klimatilpasninger skal hensyntas i byggesaksbehandling?			Er det utarbeidet en ROS- analyse som tar hensyn til klimaendringer?		
	2008	2010	2011	2008	2010	2011	2008	2010	2011	2008	2010	2011
Bergen (har ikke samfunnsdel)	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja
Bærum (2007)	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja
Drammen (2007)	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Ja	Ja
Fredrikstad (2011)	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
Kristiansand (2011)	Nei	Nei	Ja	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Ja	Ja
Oslo (2008)	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
Porsgrunn (2009)	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
Sandnes (2011)	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Ja	Ja	Nei	Ja	Ja
Sarpsborg (2011)	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
Skien (2007)	Ja	Ja	Ja	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
Stavanger (2011)	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Ja	Ja
Trondheim (2010)	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
Tromsø (2007)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja
Totalt ja	4	5	11	2	4	13	0	2	9	1	6	7
Totalt nei	9	8	2	11	9	0	13	11	4	12	7	6

Tabellen over viser en markant positiv utvikling for arbeidet med klimatilpasning i kommuneplaner. Figuren nedenfor illustrerer tydelig utviklingene på de fire indikatorene.

Figur 3.1 Måloppnåelse klimatilpasning



Der vi så at fem kommuner i 2010 hadde konkrete planer for handling med sikte på tilpasning til klimaendringer i 2010, så vi at ti kommuner hadde dette i 2011. Positivt er det også å se at samtlige kommuner som har vedtatt ny samfunnsdel til kommuneplanen siden 2010, har inkludert konkret handling for klimatilpasning i sin samfunnsdel.

På spørsmålet om det er et krav at klimaendringer skal hensyntas i utforming av reguleringsplaner ser vi at samtlige byer i 2011 krever at dette skal hensyntas. I 2010 var det kun fire byer som stilte dette kravet. Samme tendensen ser vi også for i hvilken grad det er et krav at klimatilpasning skal hensyntas i byggesaksbehandlinger. Der vi 2010 så at to byer hadde som krav at klimaendringer skal hensyntas i byggesaksbehandling, ser vi at i 2011 er det 9 kommuner som har dette kravet.

Til slutt er det også det siste året kommet en ny overgripende ROS-analyse som hensyntar klimaendringer, og som ikke var på plass i 2010. Det skal dog påpekes at den nye sivilbeskyttelsesloven som stiller krav til ROS-analyser ikke trådte i kraft før 1.1.2011, og vi kan derfor forvente at etter hvert som byene utarbeider nye ROS-analyser vil disse hensynta klimaendringer.

Jevnt over ser vi altså at man innenfor de fire indikatorene vi har valgt ut ser en tydelig tendens til at man når målene. Det skal dog påpekes at de overnevnte indikatorene ikke sier noe direkte om hvordan dette følges opp med konkrete handlinger i byene.

3.4 Måloppnåelse oppsummert

I dette kapittelet har vi sett at de tre målsettingen for programmet i ulik grad er nådd, men samtidig understreket at effektmålsetningene for programmet ligger langt fremme i en årsakskjede og det er derfor vanskelig å koble den innsatsen vi har sett i *Framtidens Byer* direkte til de indikatorene vi har valgt ut. Dette er spesielt relevant for klimagassutslippene, men vi så at det var en viss nasjonal økning av klimagassutslipp fra 2009 til 2010.

Det har ikke skjedd noen vesentlig utvikling på indikatoren for bymiljø. Dette kan skyldes at det tar lang tid fra et prosjekt settes i gang til innbyggerne i byene opplever noen effekt av dette. Det skal dog understrekes at det var en forventning om at det nå skulle være et slag på denne indikatoren, og *Framtidens Byer* har de teoretiske forutsetningene for at dette skal nås.

Når det kommer til indikatorene vi har valgt ut for å følge tilpasning til klimaendringer ser vi en entydig positiv utvikling, og det er også her det er lettest å koble *Framtidens Byers* innsats direkte opp mot konkret måloppnåelse.

4. BIDRAGSANALYSE

Som vi har sett er det ulikt utslag på de ulike indikatorene vi bruker for å måle programmets måloppnåelse. Det er samtidig ikke noen automatisk relasjon mellom den innsatsen som foregår i *Framtidens Byer*, og eventuelt utslag på indikatorene gjennomgått over. Dette kommer både av at utslag på effektmålene er resultater av langsiktige prosesser, og fordi det eksisterer et begrenset datagrunnlag for å kunne si noe om effektmålene. Den forliggende rapport tar utgangspunkt i to sentrale evalueringsspørsmål:

1. Har man nådd målene for programmet?
2. Kan måloppnåelsen knyttes til *Framtidens Byers* innsats?

I dette kapittelet vil vi se nærmere på om utslagene i måloppnåelse vi så i forrige kapittel kan knyttes til *Framtidens Byers* innsats, og om programmet legger til rette for forbedringer som ikke fanges opp av indikatorene. Dette innebærer å se nærmere på om de aktivitetene som gjennomføres i programmet virker i retning av at programmets målsetninger nås.

Ved førsteårsrapporten var mye av den positive tilbakemeldingen for programmet fundert på at *Framtidens Byer* så langt hadde bidratt til å skape positiv drivkraft og entusiasme. Det var dog knyttet store forventninger til at programmet snart skulle bidra til faktiske resultater dersom man skulle se fortsatt engasjement om programmet. I hovedtrekk viste førsteårsrapporten at *Framtidens Byer* hadde bidratt til å løfte byenes arbeid med klima- og bymiljøspørsmål gjennom kunnskapsheving, økt engasjement, ved å rette fokus, ved å skape samarbeid, og ved økonomiske midler.

De kvantitative indikatorene for dette kapittelet baserer seg på et enkelt spørreskjema som ble gjennomført blant hovedkontaktene for byene som er med i programmet. Det samme spørreskjema ble gitt i 2010, hvor hovedkontakten ble bedt om å vurdere situasjonen i 2008 (nullpunkt) og 2010 (førsteårsrapportering for følgeevalueringen). Hovedkontaktene ble i år bedt om å vurdere hvorvidt situasjonen har endret seg siden 2010 på en rekke parametre. Vi ba respondentene gi en karakter fra 1-6, der 1 betyr "ikke i det hele tatt", og 6 betyr "i svært stor grad"⁹.

Kapittelet struktureres ved å først stille spørsmål ved hvordan den økte satsningen på bymiljø har blitt mottatt i programmet, og hvilken potensiell effekt dette har hatt. Vi går også innledningsvis gjennom utviklingen i nettverkene, og hvilken effekt våre informanter opplever at disse har hatt.

Deretter går vi nærmere inn på hvilket generelt bidrag *Framtidens Byer* har hatt mot å nå de langsiktige målene for programmet som ble diskutert i forrige kapittel. Spørsmålene som drøftes i dette kapittelet baserer seg på forandringsteorien som utdypes i figur 4, og diskuterer endringer i *Framtidens Byer* sitt bidrag det siste året. Vi tar utgangspunkt i å diskutere (1) i hvilken grad programmet bidrar til å øke byenes gjennomføringsevne i arbeidet med klima og bymiljøspørsmål, og (2) i hvilken grad programmet bidrar til økt og forbedret samordning mellom relevante aktører.

Vi understreker at denne rapporten inngår i en *følgeevaluering* av programmet, og målet er at rapporten skal vurdere utviklingen i *Framtidens Byers* bidrag fra 2010 til 2011. Vi vil derfor i hovedsak kort beskrive den situasjonen vi observerte i 2010 og sammenligne den med situasjonen i 2011. Avslutningsvis vil vi samle trådene fra denne diskusjon og oppsummere *Framtidens Byers* bidrag.

For årets rapport vil vi i mer detalj enn hva vi gjorde i førsteårsrapporten også se nærmere på de statlige organer i programmet. Dette inkluderer da også en diskusjon av forankring og dynamikk mellom organene.

⁹ 1= ikke i det hele tatt, 2=i svært liten grad, 3=i liten grad, 4= in noen grad, 5=i stor grad, 6= i svært stor grad.

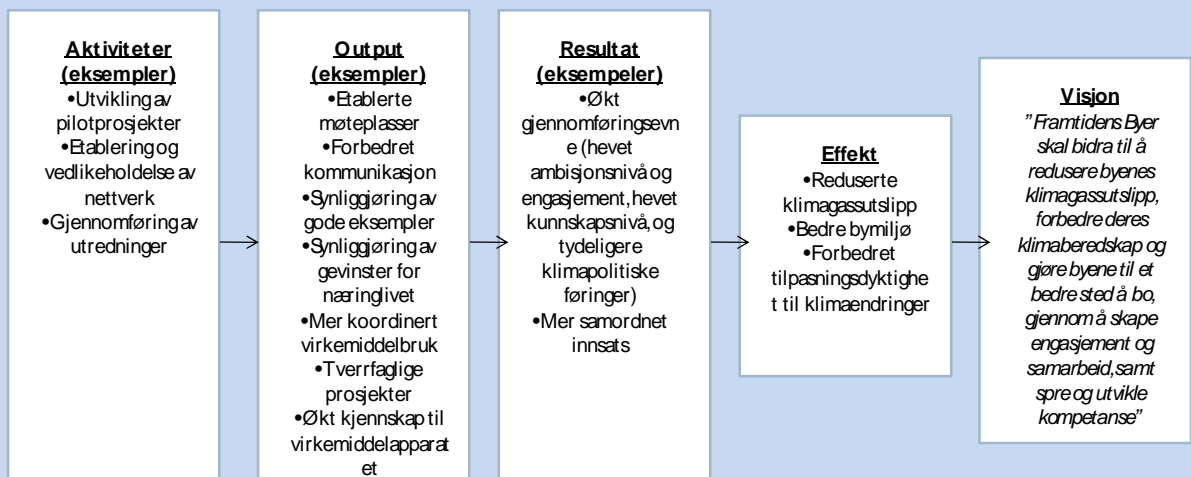
Figur 4.1 Utdypende om det evalueringsfaglige utgangspunktet for bidragsanalysen

For *Framtidens Byer* ble det ved oppstart av evaluering sommeren 2010 definert en *forandringsteori* (den bakenforliggende teorien om hvordan programmet er ment å bidra til overordnede målsettinger) hvis mål var å tydeliggjøre hva man gjør innenfor programmet, og hvorfor man gjør det. Vi vil diskutere hvorvidt programmet virker etter intensjonen med bakgrunn i denne forandringsteorien.

Vi er nå kommet til 2012 og det er fire år siden oppstarten av programmet. Som påpekt i forrige kapittel kan man til en viss grad si at man må begynne å se resultater på de langsiktige målene dersom programmet skal sies å være vellykket. For et program som har såpass ambisiøse mål er det likevel viktig å bevisstgjøre seg at klimagassutslipp, tilpasning til klimaendringer og bedre bymiljø er resultater av komplekse systemer med svært sammensatte og uklare årsaksforhold. Å oppnå hovedmålene i *Framtidens Byer* handler mye om *tålmodighet, læring, kunnskapsutvikling og tillitsbygging*. Dette er prosesser som tar tid og ofte vil kunne være grunnlag for uklare årsakssammenhenger. I tillegg vil det knyttet til klimagassutslipp og bymiljøutvikling være langt tidsspenn mellom iverksettelse av tiltak og måloppnåelse. Gjennom å bruke forandringsteori som analyseramme for evalueringen kan vi synliggjøre hva man kan oppnå med programmet og dermed hvordan vi kan evaluere *Framtidens Byer*.

Det vil si at i stedet for at vi evaluerer *Framtidens Byer* på konkrete effektindikatorer, som redusert klimagassutslipp, vil vi i det følgende gå nærmere inn på de prosesser som ligger bak effektene og vurderer hvorvidt *Framtidens Byer* bidrar til at effektene nås. Poenget er at man ved denne tilnærmingen kan vurdere hvorvidt programmet har gjennomført de antatt rette aktivitetene, selv om vi foreløpig ikke ser konkrete utslag på målsetningene.

Hovedtrekkene i forandringsteorien er at *Framtidens Byer* skal bidra til å redusere klimagassutslipp, bedre bymiljø og forbedre byenes tilpasningsdyktighet til klimaendringer gjennom å **øke byenes gjennomføringsevne, og samordne innsatsen** innenfor klima- og bymiljøspørsmål. Lenger bakover i årsakskjeden er det flere aktiviteter, som leder til ulike outputs, som er nødvendig for at man skal få det ønskede resultatet for programmet. Nedenfor illustreres en forenklet versjon av forandringsteorien for *Framtidens Byer*. Logikken i forandringsteorien oppsummeres også i avsnitt 1.3.



Spørsmålet vi vil stille oss er altså om *Framtidens Byer* fungerer etter intensjonen. Har man implementert programmet på en god måte, og fungerer programmet effektivt? Målet med kapittelet er derfor å redusere usikkerheten knyttet til *Framtidens Byers* bidrag til måloppnåelse.

4.1 Effekter av fokus på bymiljø i programmet

I dette avsnittet gjennomgås hvordan våre informanter vurderer fokuset på bymiljø i programmet, og hvilke effekter dette fokus potensielt kan ha. Dette gjøres ved å se på både programnivå og lokalt i de enkelte byene. Det endrede fokuset er beskrevet i kapittel to.

Generelt fremhever våre informanter at det var et klokt valg å sette et eksplisitt fokus på bymiljø i programmet. På programnivå fremheves det også at det var riktig å sette bymiljø som en målsetting på tvers, fremfor at det for eksempel skulle blitt opprettet som et eget fagnettverk. Det fremheves også at man ved å fokusere på bymiljø lettere kan etterfølge innsatsen i programmet, da man potensielt har mer konkrete prosjekter å vise til. Dette forutsetter dog at det opprettes fungerende indikatorsett, noe som det jobbes med i programledelsen.

Det understrekes dog av mange informanter at det er viktig at denne satsningen ikke går på bekostning av satsning på kutt i klimagassutslipp. I nettverksarbeidet har det også blitt påpekt at det er vanskelig å finne frem til konkrete eksempler på hvordan dette skal operasjonaliseres i praksis.

På lokalt nivå har det blitt påpekt at fokuset på bymiljø gjør programmet mer politisk salgbart. Med dette mener vi at mange personer som jobber med *Framtidens Byer* opplever at de lettere får gjennomslag for saker dersom de begrunnes ut i fra et bymiljøperspektiv, enn dersom det er klimagassutslipp som står i fokus. I tillegg er det flere som fremhever at bymiljøfokuset bidrar til å forsterke innsatsen innenfor de andre temaene. Tematisk sett anses det som viktig at man ved å fokusere mer eksplisitt på bymiljø får et sterkere fokus på helhetlig byplanlegging i programmet. Utfordringene som påpekes i byene går, som i nettverksarbeidet, på at dette overordnede fokuset blir litt abstrakt, og det kan være utfordrende å finne konkrete prosjekter å jobbe med.

Mange byer understreker også at fokuset på bymiljø ikke skal regnes som noe nytt, da de allerede lenge har jobbet med denne tematikken. Figuren til høyre illustrerer noen eksempler på prosjekter innen tematikken "bymiljø".

Figur 4.2 Eksempler på allerede igangsatte bymiljøprosjekter

I **Tromsø** har kommunen i samarbeid med næringsforeningen, og kunnskapsmiljøene igangsatt en utstilling som har blitt kalt "*Hvor går Tromsø?*". Utstillingen går over tre deler der den første delen handler om å vise hvordan byen har blitt bygd ut over tid. Den andre delen handler om hvorfor byene er blitt som den er blitt, og forsøker å vise frem drivkreftene i byutviklingen. Den siste delen tar for seg fremtidig utvikling av Tromsø hvor man forsøker å vise utviklingen frem mot 2044. Her er endrede forutsetninger i klima et sentralt premiss. Tromsø har ikke fått direkte prosjektmidler fra *Framtidens Byer* til å drive dette prosjektet, men det er delfinansiert gjennom de generelle prosjektmidlene fra *Framtidens Byer*.

Et sentralt *Framtidens Byer*-prosjekt i **Skien** er "Mosaikk" – et arbeid rettet mot revitalisering av sentrum. *Framtidens Byer* inngår som et sentralt premiss for dette arbeidet. Mosaikk har som mål å være "såkorn" til byfornyelse av gårdsrommene i bykjernen i samarbeid med de ulike gårdeierne og driverne. Prosjektet bygger på en tanke om at noe av det mest miljøvennlige man kan gjøre i fremtiden er å bo tett og sentralt. Et viktig premiss for en slik utvikling, er sosiale samlingsplasser og grønne lunger i sentrum. Mosaikk sikter mot å initiere nytenkning som kombinerer bærekraftig byutvikling med sosial planlegging, universell utforming, estetikk og bærekraft. Tanken er at ved å spleise på kostnader kan kommunen, eieren, driveren, fylkeskommunen, staten og husbanken skape en mosaikk av levende gårdsrom.

Et sentralt moment i prosjektet er gjenbruk av gammel by. Mosaikk tilrettelegger for en byfornyelse innenfor fem kvartaler i indre by, med utgangspunkt i byrom, gater, torg, parker, og bakgårder. Ledige kontorlokaler ønskes fylt med nytt innhold – boliger, kultur og næringer. Dette knyttes også til folkehelse, universell byutvikling, flerkulturell satsing, og gode nærmiljøanlegg. Gjenbruk av materialer til utsmykking og fylling av gårdsrom, samt bærekraft og energibruk i eksisterende bygningsmasse er viktige faktorer i prosjektet.

Et viktig *Framtidens Byer*-prosjekt i **Fredrikstad**, er en mulighetsstudie på FMV (Fredrikstad Mekaniske Verksted) - området. Mulighetsstudien er per i dag i oppstartsfasen. Fredrikstad kommune har i samarbeid med Værste AS og Jotne Eiendom AS tatt initiativ til utarbeidelse av en mulighetsstudie for området der Fredrikstad Mekaniske Verksted tidligere var lokalisert. Området er 800 daa stort. FMV slo seg selv konkurs i 2010. Mulighetsstudien skal belyse ulike muligheter for bærekraftig utvikling på FMV-området, og skal gi innspill til framtidige og pågående planprosesser i kommunen, samt være en kunnskapsbyggende prosess for både næringslivsaktører, politikere og kommunens administrasjon. Formålet med mulighetsstudien er å øke aktørenes kunnskap innenfor området bærekraftig områdeutvikling, og sikre at denne type kompetanse blir en del av nåværende og framtidige utviklings- og planprosesser.

Det er alt i alt **en overvekt av informanter som vektlegger at satsning på bymiljø har hatt en positiv effekt for arbeidet i *Framtidens Byer***, men det fremgår at det er særlig viktig å konkretisere mer tydelig hva dette vil innebære. Det er også viktig at bymiljø ikke overskygger annen satsning i programmet.

4.2 Uvikling i fagnettverkene

Som påpekt i kapittel tre har man innenfor nettverkene blant annet jobbet med å i større grad konkretisere innholdet og målgruppen for nettverkene.

Dette avsnittet vil først kort gå gjennom bidragene fra nettverkene på et overordnet nivå. Deretter går vi gjennom de viktigste endringene og arbeidet som er gjort i de enkelte nettverkene, og gjengir hvordan våre informanter opplever denne utviklingen.

4.2.1 Fagnettverkene overordnet

I førsteårsrapporten ble det påpekt at de fire fagnettverkene har vært særskilt bidragsgivende for arbeidet i *Framtidens Byer*. Videre ble det påpekt at nettverkene gav rom for å skape engasjement, at de gav inspirasjon og mulighet for *benchmarking*, og at de bidro til positiv konkurranse mellom byene. Særlig ble det påpekt at nettverkene gav en mulighet til å konkret jobbe med kunnskapsdeling, og nettverkene skapte en mulighet for å heve blikket fra de daglige gjøremål og tenke mer visjonært og overordnet. Av utfordringer i nettverkene på et overordnet nivå ble det særlig påpekt at de kunne bli noe lite konkrete og lite tydelig fokusert, noe som har ledet til at byene til tider møter med ikke møter med de rette personene på nettverksamlinger.

Informanter fra byene og nettverkene påpeker generelt at det har blitt lettere å møte med den rette fagpersonen i nettverkene. Dette kommer nok av det mange påpeker, at man har blitt flinkere til å tydeliggjøre hva man forventer på de ulike nettverksamlingene.

Det er variasjoner mellom nettverkene, men det overordnede inntrykket er at man har fått et **noe tydeligere fokus og innhold**. Det er likevel fortsatt flere som uttrykker forbedringsmuligheter. Blant annet ved at det generelt er for lite tid til erfaringsutveksling og at det fortsatt er behov for konkretisering og tydeliggjøring av innholdet på nettverksamlingene.

Nedenfor gjennomgår utviklingen i de fire fagnettverkene for 1) klimatilpasning, 2) forbruk og avfall, 3) areal og transport, og 4) stasjonær energi.

4.2.2 Nettverket for klimatilpasning

Klimatilpasningsnettverket ble i den forrige rapporten påpekt å være det nettverket som har hatt størst effekt på byenes bidrag fordi det var et relativt nytt område. Siden det den gang ble karakterisert som "nybråttarbeid" var temaene av en overordnet karakter. Dette var nok riktig, men for at man nå skal kunne vurdere nettverket som positivt anses det som avgjørende at arbeidet er mer konkretisert og at man har faktiske resultater å kunne vise til.

Av arbeid innenfor nettverket har vi sett at man jobber med konkrete eksempler og å få byer til å prøve ut ulike løsninger. Informantene for årets rapport fremhever at dette nettverket har fungert bra. Det blir fremhevet at man har funnet flere interessante temaer som engasjerer bredt blant programdeltagerne, og det har blitt poengtert at nettverket er et fint sted for å møte personer som har relevante erfaringer. Det blir også fremhevet at nettverkets fokus har bidratt til at byene i større grad tar hensyn til klimatilpasning i kommunale planer, noe vi i kapittel tre så at man var kommet langt på vei med. Det er dog også viktig i denne sammenheng å understreke at de fleste kommunene her ikke gir *Framtidens Byer* eneansvaret for denne utviklingen, blant annet fremheves også endringer i plan- og bygningsloven som en viktig drivkraft.

På kommunalt nivå oppgir våre informanter at det er noe utfordrende å opprettholde engasjement om nettverket. Enkelte informanter påpeker at nettverket til en viss grad kan være litt for teknisk innrettet, men de fleste påpeker at utfordringen med å opprettholde engasjement om nettverket ligger i at kommunen har problemer med å etablere tematikken i sin egen organisasjon. Dermed har de også utfordringer knyttet til å vite hvem i organisasjonen det er naturlig å sende på møter og samlinger. Klimatilpasningsarbeidet er og skal være tverrfaglig, og

krever derfor samarbeid mellom ulike fag som planleggere, hydrologer og vvs-folk. At noen av byene finner det utfordrende å vite hvem de skal sende til nettverksamlinger er for så vidt en anerkjennelse av at dette er et tverrfaglig arbeid. Det er dog en reell utfordring for nettverket å etablere tydelige grenseflater mot kommunen, og ved at det sendes "feil" representanter til møter minsker den opplevde nytteverdien, og dermed også engasjementet om nettverket. Byene har flere ganger blitt oppfordret til å tenke gjennom hvem man sender og om de kanskje skal sende flere til en samling, slik at de får felles kunnskap og informasjon. For å sikre et fortsatt engasjement og nytteverdi om nettverket kan det derfor være at løsningen både ligger i at nettverket i større grad kan synliggjøre hvem de mener bør stille på ulike samlinger, samtidig som byene kan sende både deres kontaktperson for å sikre stabilitet, samt en fagansvarlig som vil være spesielt relevant for den enkelte samlingen.

Av utfordringer i nettverket blir det fra fagansvarlig for nettverket også fremhevet at man sliter med å finne gode samarbeidsprosjekter med næringslivet, selv om det anses som positivt at man her har hatt en god dialog med FNO. Det har videre blitt påpekt at det er utfordrende å koordinere dette nettverket mot andre nettverk, blant annet fra Norsk Vann, Tekna og KS. En aktiv koordinering og samarbeid med andre nettverk vil potensielt kunne føre til at man i større grad kan rendyrke innholdet i dette nettverket, samt at det åpner opp for mulighet til å gjennomføre arrangementer sammen. At det eksisterer nettverk med overlappende karakter, kan også være en del av forklaringen bak at byene finner det noe utfordrende å vite hvem man de skal sende til nettverksamlinger.

Ledelsen av nettverket har også gitt uttrykk for at byene opplever at tematikken i nettverkene er interessant, men dersom man skal få konkretisert eksemplene man diskuterer i større grad vil man være avhengig av at flere byer stiller opp for å prøve ut ulike ordninger. Av potensialer blir det også påpekt at det kan være mye å hente ved å trekke inn fylkesmann og fylkeskommunene da disse er sentrale aktører i klimatilpasningsarbeidet. Nedenfor oppsummerer vi kort status for klimatilpasningsnettverket og aktuelle utviklingspotensialer.

Figur 4.3 Eksempler på arbeidsområde i klimatilpasningsnettverket – håndtering av overflatevann

Håndtering av overflatevann er en utfordring flere byer i Norge sliter med. I møte med klimaendringer vil det i fremtiden være et enda større behov for å lete etter alternativer for å takle utfordringen. I byene er det mange tette flater der vannet renner raskere, og når store mengder regnvann strømmer inn fra takrenner, asfalterte plasser og grøfter er det en utfordring at ikke rømnettet klare å ta unna.

Innenfor nettverket for klimatilpasning har man blant annet jobbet med å teste ut ulike løsninger for håndtering av overflatevann. Dette inkluderer et forsøk med regnbed i Trondheim, en kunnskapsinnhenting om grønne tak i Oslo og Bærum og kartlegging av urbane flomveier i Trondheim og Oslo. I Drammen har man også jobbet konkret med å få på plass en overvannsstrategi, og Bergen er det utarbeidet en overvannsnorm som er innarbeidet i kommuneplanens arealdel.

Tabell 4.1 Effekter av klimatilpasningsnettverket: 2010 og 2011

Klimatilpasning	2010	2011	Utviklingspotensial
	Bidrott til å sette fokus på vesentligheten av klimatilpasning.	Bidrar fortsatt til å sette fokus og heve bevissthetsnivå og kunnskapsnivået.	Finne en balanse mellom stabilitet blant deltagerne for å bygge relasjoner og tverrfaglighet. For at dette skal skje bør både nettverket bli mer tydelig på hvem de mener er relevante for de ulike samlingene, og byene bør sende både kontaktperson og relevante fagpersoner på samlinger. Videre kan byene skape mer engasjement om nettverket ved å forankre og posisjonere nettverket lokalt. Flere bør også bidra ved å teste ut ulike tilpasningsløsninger for å skape engasjement om nettverket.
	Nettverket har hevet både bevissthetsnivå og kunnskapsnivå i byene.	Svært gode målresultater. Noe minsket engasjement om nettverket. Spesielt på grunn av vanskeligheter med å finne den rette kontaktflaten mot kommunene.	I tillegg kan nettverket jobbe med å finne konkrete prosjekter der næringslivet kan bli en sentral part.

4.2.3 Nettverket for forbruk og avfall

Innenfor **Nettverket for forbruk og avfall** ble det i førsteårsrapporten påpekt at fokuset er vanskelig å definere fordi forbruk og avfall i utgangspunktet er to ulike temaer. Videre ble det påpekt et ønske om at staten skulle komme mer på banen, og gi et økt fokus på sosiologiske mekanismer for å skape adferdsendringer.

På utvikling fra i fjor er tilbakemeldingen fra informantene at man har klart å konkretisere nettverket i større grad. Flere påpeker at nettverket er i ferd med å finne sin form, og man har begynt å identifisere fellesnevnerne som også kan brukes som gode eksempler man kan låne av hverandre.

Det har blitt et noe tydeligere fokus mot forbruk, noe de fleste respondenter finner å være en positiv utvikling. Dette kommer blant annet av at det innenfor avfall allerede er et velfungerende og veletablerte nettverk etablert gjennom Avfall Norge.

Innenfor forbruk har den viktigste enkelthendelsen i programmet det siste året vært seminaret "lost in the supermarket" som omhandlet folks forbruksmønstre. Seminaret ble svært godt tatt i mot, og flere har påpekt at det på seminaret ble fremhevet flere meget interessante poenger. Det har dog i ettertid vært påpekt at man i større grad kunne fulgt opp tematikken med konkrete handlinger. I førsteårsrapporten ble det påpekt at tiltak rettet mot forbruksholdninger først og fremst må komme gjennom tydelige statlige initiativ, noe det fortsatt er etterspørsel etter.

Innenfor forbrukstematikken har også offentlige innkjøp vært et viktig tema. Gjennom å skyve innkjøpstematikken ut av det konkrete nettverket og over til egne frokostmøter om tematikken (i første omgang i regi av DIFI, nå av NHO), har man klart å spisse dette nettverket noe mer.

Hovedinntrykket er ellers at engasjementet om nettverket i byene er omtrent det samme som det var for et år siden.

Tabell 4.2 Effekter av nettverket for forbruk og avfall: 2010 og 2011

Avfall og forbruksnettverket	2010	2011	Utviklingspotensial
	Nettverket i <i>Framtidens Byer</i> har gitt byene økt kunnskapsnivå innenfor forbruksområdet.	Har fått et større og klarere fokus i nettverket. Kan bli bedre til å følge opp forbruksfokuset med konkrete tiltak.	Fortsette jobben med å tydeliggjøre innholdet i nettverket og den konkrete nytteverdien for byene. Følge opp forbruksmønstre med konkrete tiltak.

Figur 4.4 Eksempler på *Framtidens Byer*-prosjekter innenfor forbruk og avfall

Et viktig *Framtidens Byer*-prosjekt innenfor tematikken forbruk og avfall i **Porsgrunn**, er Kreativt Gjenbrukssenter. Prosjektet gjennomføres i samarbeid med Skien. Målet med prosjektet er å etablere et kreativt gjenbrukssenter for Skien og Porsgrunn i løpet av 2012. Senteret skal være et foregangseksempel og ha overføringsverdi til andre kommuner i Norge. Senteret skal fokusere på innovative og kreative gjenbruksløsninger, og gi disse en praktisk form. Hovedmålgruppen for etableringen er barn og unge i barnehager og skoler, for at barn og unge skal kunne fungere som ambassadører i fremtiden og bidra til et samfunn preget av mindre forbruk. Gjennom kildesortering og læring om gjenbruk, vil barn og unge lære at alle ting har en verdi, og kan brukes flere ganger på ulike måter. Andre viktige målgrupper er den kommunale omsorgstjenestens brukere, samt frivillige lag og organisasjoner, næringslivet, pensjonister, teatergrupper og kulturliv. Miljøverndepartementet har bevilget 400.000 kroner til prosjektet, fordi det kan fungere som en pilot og et eksempel for de andre kommunene i *Framtidens Byer*. I bevilgningen ligger det derfor en forutsetning om at det skal utvikles informasjons- og kursmateriell, samt om at prosjektet skal løftes fram på ulike arenaer.

På Landås i **Bergen** jobber man også eksplisitt med forbruks- og avfallproblematikken. Dette prosjektet anses å være en direkte følge av *Framtidens Byer*. Prosjektet "bærekraftig liv på Landås" har som målsetning å endre folks forbruksvaner på lokalt plan ved å legge til rette for, og inspirere til lavere forbruk, naturvennlige handlinger, solidaritet i klimautfordringer og gode fellesskapsløsninger.

4.2.4 Nettverket for areal og transport

I førsteårsrapporten ble det påpekt at nettverket for **Areal og transport** har en særskilt utfordring når det gjelder å være nyskapende fordi byene allerede forut for *Framtidens Byer*

hadde bygd opp lokal kunnskap på feltet, og fordi det eksisterer en lang rekke ulike nettverk på området. Areal og transport er trolig det temaet innenfor *Framtidens Byer* som i størst grad fanger nasjonal oppmerksomhet, og det er mange interesser som ønsker å komme med et innspill på området. Av temaene innenfor *Framtidens Byer* er det også innenfor Areal og Transport at de største mulighetene for utslippskutt eksisterer¹⁰.

Videre er det innenfor denne tematikken pågående store politiske prosesser som tiltrekker seg en mengde interesser. Blant annet foregår det for tiden et viktig arbeid knyttet til Nasjonal transportplan (NTP), som vil bli presentert våren 2013. Her er det lagt opp til en storstilt høringsrunde der alle kommuner, fylkeskommuner, organisasjoner mv. får mulighet til å uttale seg. Tematikken knyttes også nært opp til debatten om Regjeringens nye klimamelding, som kom våren 2012. Dette innebærer at en særskilt utfordring for nettverket er å finne sin plass i relasjon til andre aktuelle arenaer.

Likevel var det til førsteårsrapporten jevnt over en tilbakemelding om at nettverket hadde et positivt bidrag. For kommunene blir det også for årets rapport påpekt konkrete resultater som kan spores fra nettverket. Blant annet peker Stavanger på at de, da de i 2011 rullerte kommuneplanen, var blitt mye mer strategisk innenfor areal og transport. Det blir påpekt at dette kan ses i direkte relasjon til medlemskap i *Framtidens Byer*, da de har brukt *Framtidens Byer* aktivt som startpunkt for denne satsningen. Innenfor dette nettverket oppgir informanter også at de opplever at nettverket har blitt mer konkret.

Figur 4.5 Områdesatsning som fokusområde innefor Areal og Transport

Områdesatsninger fanger bredt av tematikken innenfor *Framtidens Byer*, men spesielt innenfor tema for Areal og transport har dette vært en nyttig innfallsvinkel. Drammen kommunes satsning på Strømsø, og Trondheim kommunes arbeid på Brøset har vært inkludert som viktige prosjekter i *Framtidens Byer* lenge. Dette har nå også blitt en særskilt satsningsområde i **Kristiansand**, hvor man nå er i oppstartsfasen i et prosjekt som kalles "Framtidens Bydel".

Det er dog stor forskjell mellom byene og derfor utfordrende å finne et kompromiss som alle opplever gir merverdi. Spesielt gjelder dette mellom store og små byer. Tilbakemeldingene tyder på at det p.t. er de mindre byene som har det største faglige utbytte. Samtidig spiller de største byene en viktig rolle som kunnskapsleverandør, og det har vært påpekt at de store byene i større grad har kommet på banen og deltatt aktivt i nettverket. Det er og et viktig poeng at *Framtidens Byer* har et potensial som samordningsorgan hvor små og store byer kan stå sammen.

Et positivt eksempel på konkret og nyttig arbeid som har blitt trukket frem er at nettverket har jobbet aktivt med NTP. Høsten 2010 skrev nettverket en uttalelse til NTP som ledet til flere møter med Veidirektoratet, hvis mål var å diskutere hvordan innspillet kunne bli tatt med inn i arbeidet. I tillegg ble det i september i år fra nettverket levert en revidert uttalelse (her har dog Bergen kommune reservert seg fra deler av uttalelsen), og like etter ble det arrangert et møte mellom byene og sekretariatet for nasjonal transportplan. Innenfor arbeidet med NTP blir det påpekt at man har lyktes godt i å diskutere samarbeid og koordinering mellom byene og ulike transportetater. I tillegg har man gjennom å jobbe konkret mot NTP også fått mulighet til å åpne opp for gode og saklig diskusjoner med representanter for næringslivet, selv om næringslivet ikke har vært konkret part i de nettverkssamlingene som har omhandlet de faglige diskusjonene om NTP.

Det er likevel forbedringspunkter for arbeidet innenfor nettverket. Det har blitt trukket frem at det har vært mye utskiftninger av personell det siste året, og at det derfor er utfordrende å bygge stabile relasjoner. Flere påpeker at det er en utfordring, også i disse nettverksmøtene, å vite hvem i kommunen man skal sende, noe som leder til at man i nettverket ikke i betydelig nok grad får forankret nettverket i de rette beslutningsorganene. Videre har det blitt påpekt at selv om man i nettverket har kommet med en felles uttalelse til NTP, har man fortsatt et stort potensial i å bruke den tyngden som ligger i at de 13 største byene står samlet. Nettverket for areal og transport eies formelt av Samferdselsdepartementet (SD). Til en viss grad kan det se ut som om nettverket er blitt noe sterkere forankret i SD. SD vurderer også

¹⁰ Civitas. 2011. Lokale klimatiltak som gir utslippskutt.

nettverket dit at det er en viktig og interessant møtearena hvor departementet kan formidle deres vurderinger og synspunkter, og få tilbakemelding fra byene. Det skal dog påpekes at nettverket ikke har en særskilt betydningsfull posisjon i departementet, og man at man i liten grad opplever at *Framtidens Byer* er førende for det arbeidet som foregår i departementet. Dette begrunnes i hovedsak med at det ikke er noen arena som leder til konkrete beslutninger. *Framtidens Byer* har aldri ment å være en beslutningsarena, men for at programmet skal fungere etter intensjonen kreves det at departementet prioriterer tilstedeværelse på arenaen og forankrer innspillene fra nettverkene i større grad. Nettverket bør derfor jobbe for en fortsatt aktiv involvering og forankring i departementet.

Tabell 4.3 Effekter av areal- og transportnettverket: 2010 og 2011

Areal og transportnettverket	2010	2011	Utviklingspotensial
	Nettverket har gitt økte muligheter til å løfte blikket fra de daglige gjøremål, men det er få eksempler på konkret læring som er blitt brukt inn i byenes arbeid.	Større grad av konkretisering i nettverket, blant annet gjennom NTP og områdesatsninger. Det har også i noen grad blitt en sterkere forankring i SD det siste året.	Jobbe for kontinuitet i nettverksrepresentanter Sørge for at nettverket får den rette forankringen i byene. I større grad benytte tyngden som ligger i 13 byer samlet Fortsatt innsats mot å sterkere forankre/skape eierskap til nettverket hos SD.

4.2.5 Nettverket for stasjonær energi
Når det gjelder nettverket for **stasjonær energi**, ble det i førsteårsrapporten påpekt at det hadde vært for mye fokus på bygging av nye energieffektive bygg, og for lite fokus på rehabilitering av eksisterende bygningsmasse. Av nytteverdi ble *benchmarkingsmuligheten* spesielt fremhevet da man i dette nettverket veldig konkret kunne sammenligne på arbeidet på tvers av byene.

Benchmarking blir fortsatt pekt på som et viktig bidrag, og informantenes tilbakemelding tyder på at nettverket etter hvert har fått en tydeligere dreining mot eksisterende bygningsmasse. Allerede mot slutten av 2010 så vi at nettverket var i ferd med å skifte fokus mot eksisterende bygningsmasse og spesielt ble det mer fokus mot SD- anlegg i bygg¹¹. Selv om det nok i første omgang vil være viktig å rette fokus mot eksisterende bygningsmasse, da det er her de største umiddelbare utslippsreduksjonene vil finne sted, er det samtidig svært viktig at det innenfor *Framtidens Byer* er et fremadrettet fokus som kan skape rom for nye og innovative byggeprosjekter. Figuren over illustrerer hvordan dette gjøres gjennom *Framtidens Bygg*.

Figur 4.6 Framtidens Bygg

Et viktig fokusområde for *Framtidens Byer* innenfor stasjonær energi er bygging av pilotprosjekter, gjennom programmet *Framtidens bygg*. Programmet har en målsetning om at det skal bygges 1-2 pilotbygg per by. Per i dag er 10 byggeprosjekter tildelt status som piloter, mens to har fått status som såkalte referansebygg (fordi koblingen til *Framtidens Byer* er mer uklar)

Pilotprosjektene i *Framtidens bygg* skal bygges med passivhusstandard (nybygg) og lavenergi-klasse 1 (rehabilitering) som minstemål, og oppfylle *Framtidens Byers* kvalitetskriterier til pilot-bygg. Formålet med pilotbyggene er grovt sett tredelt:

- Først og fremst skal de fungere som inspirasjon for andre byggeprosjekter; de skal formidle fordeler med å bygge klimavennlige bygg, og de skal vise fram måter å gjøre dette på i praksis.
- Videre skal pilotprosjektene bidra til kompetanseoppbygging hos deltagende byggherrer og håndverkere, slik at disse blir mer kompetente på bygging av klimavennlige bygg.
- Til sist skal pilotprosjektene bidra til å etablere en kunnskapsbase om bygg av denne typen, som eksempelvis kan utgjøre grunnlag for utvikling av lovverk knyttet slike bygg.

Gjennom disse tre funksjonene er ordningen med pilotbygg ment å bidra til mer klimavennlige bygg. I tillegg omfatter også *Framtidens Bygg* områdeprosjekter, som er kort beskrevet i figur 4.5.

¹¹ Sentrale driftsstyringsanlegg (SD-anlegg) som styrer de tekniske anleggene i bygg på en måte som reduserer energibruken.

Tematikken stasjonær energi er litt spesiell i *Framtidens Byer* da FutureBuilt, Framtidens Bygg, og Nall|Ecobox, også får midler fra, og inngår i, *Framtidens Byer*-programmet. Styrken ved at disse nettverkene/programmene inngår i *Framtidens Byer* kan dog være at man i nettverket for stasjonær energi kan fokusere på eksisterende bygningsmasse og energiledelse, uten at nybygg og pilotprosjekter taper posisjon.

Fra nettverksledelsen har det blitt fremhevet at nettverket har blitt mer spisset, og man har klart å bli mer tydelig på at byene skal jobbe med å innføre energiledelse. Stasjonær energi er i mindre grad enn areal og transport et tema med store politiske interesser, men det er likevel et tema som favner bredt og det er mange alternative arenaer og aktører innenfor feltet. At nettverket bidrar med noe konkret er viktig for at man skal opprettholde interesse og drivet i nettverket. Sånn sett kan energiledelse være dette ene konkrete, og tematikken blir også oppfattet å være relevant for deltager i nettverket.

Av utfordringer for nettverket blir det, som for de andre nettverkene, fremhevet at det er manglende stabilitet i møtedeltagelse. Av utfordringer er det også for dette nettverket flere som fremhever at man må jobbe med å koordinere innsatsen, og bidra til at nettverket finner sin posisjon i relasjon til andre nettverk, som for eksempel storbynettverket. En informant fremhever også at man kan gå lenger i å fokusere på effektive bygningsprosjekter i samarbeid med næringslivet (med mål om å bli kvitt g-byggene). Fortsatt opplever flere at fokuset i for stor grad ligger mot signalbygg.

Nettverket for stasjonær energi eies formelt av Olje- og energidepartementet sammen med Kommunal- og regionaldepartementet. Olje- og energidepartementet har i hovedsak overlatt ansvaret for dette til Enova.

Tabell 4.4 Effekter av nettverket for stasjonær energi: 2010 og 2011

Nettverket for stasjonær energi	2010	2011	Utviklingspotensial
	Nettverket har gitt gode muligheter for <i>benchmarking</i> . Flere kommuner har som følge av dette fokusert på arbeid med energieffektive bygg.	<i>Benchmarking</i> er fortsatt viktig. Har tydeligere funnet sin form og innhold. Det er flere som er spesielt fornøyd med fokuset på energiledelse.	Koordinere innsatsen mot næringslivet Sørge for stabilitet i møtedeltagelse
	Nettverket har også gitt økt innsikt i konkrete tiltak, eksempelvis SD-anlegg i bygg.		

4.3 Bidrar *Framtidens Byer* til å øke byenes gjennomføringsevne?

Som nevnt vil vi dette kapittelet tydeliggjøre mer konkret hvilket bidrag *Framtidens Byer* har hatt mot måloppnåelse. Vi diskuterer først om det har blitt noen endringer fra i fjor med tanke på hvorvidt *Framtidens Byer* har bidratt til å øke byenes gjennomføringsevne.

For å diskutere hvorvidt *Framtidens Byer* har økt byenes gjennomføringsevne har vi valgt å ta utgangspunkt i tre spørsmål som følger de logiske antagelsene tidligere vist til i forandringsteorien.

- Har man fått økt kunnskapsnivå og engasjement om klima og bymiljøspørsmål?
- Har man fått økt politisk forpliktelse innen klima- og bymiljøspørsmål i byene?
- Har man fått økt økonomiske ressurser, innenfor klima og bymiljø, som løfter byenes arbeid?

Disse tre spørsmålene handler om å gå et steg bakover i forandringsteorien som vi viste til innledningsvis i kapitlet, og se nærmere på hvorvidt *Framtidens Byer* fungerer etter intensjonen.

I spørreskjemaet ble byene stilt et spørsmål som relaterer seg til gjennomføringsevne på et overordnet nivå: "Hvor lett var/er det for dere å gjennomføre omfattende tiltak (varighet, økonomi)?" Svarene framgår av tabell 4.5 på neste side.

Tabell 4.5 "Hvor lett var/er det for dere å gjennomføre omfattende tiltak innenfor klima og bymiljø (varighet, økonomi)?"

	2010	2011
Gjennomsnitt	4,15	4,08

Som vi ser av tabellen over anses den overordnede gjennomføringsevne å være på omtrent det samme nivået som den var i fjor. Den har dog gått litt ned, noe som beror på at to byer har valgt å gå ned ett nivå på skalaen.

Årsakene til at det har blitt vanskeligere å gjennomføre omfattende tiltak innenfor klima og bymiljøer kan være mangfoldige, men ingen av byene trekker frem at dette skyldes *Framtidens Byer*. Årsakene det pekes på i de to byene som har valgt å gå ned på indikatorene er endrede lokalpolitiske forutsetninger, og enkeltprosjekter man lenge har trodd skal gå i boks som nå har blitt skrinlagt.

Det virker derfor stort sett til at det ikke er gjort noen endringer i programmet det siste året som direkte har påvirket utslaget på denne tilbakemeldingen.

4.3.1 Har man fått økt kunnskapsnivå og engasjement om klima- og bymiljøspørsmål?

Framtidens Byer skal gjennom pilotprosjekter, utredninger, og nettverksarrangementer bidra til økt kunnskapsnivå i byene. I førsteårsrapporten ble det fremhevet at *Framtidens Byer* har vært en betydelig bidragsyter for kompetanseheving internt og eksternt. Videre ble det fremhevet fra byene den gangen at *Framtidens Byer* har gitt mulighet til å utvikle kompetanse, spesielt ble det påpekt at *Framtidens Byer* har gitt legitimitet til å satse på utvikling av kompetanse på området. For at vi i denne rapporten skal kunne si at *Framtidens Byer* har utviklet seg, er det viktig at den positiviteten som ble påpekt i den forrige rapporten ikke har dalt, samt at man nå også begynner å se faktiske resultater av kompetansesatsningen, for eksempel gjennom utredninger eller pilotprosjekter, og ikke minst at byene opplever dette som nyttig i deres arbeid. Figur 4.7 på neste side illustrerer noen eksempler på kompetanseutviklende tiltak.

Byene ble stilt følgende spørsmål som omhandler kunnskapsnivå: "I hvor stor grad henter dere inn ekstern kompetanse eller bygger opp intern kompetanse for å gjennomføre tiltak knyttet til klima- og bymiljø?" Resultatene framgår av tabellen under.

Tabell 4.6 "I hvor stor grad henter dere inn ekstern kompetanse eller bygger opp intern kompetanse for å gjennomføre tiltak knyttet til klima- og bymiljø?"

	2010	2011
Gjennomsnitt	4,38	4,46

I de kvalitative intervjuene er det blitt fremhevet at *Framtidens Byer* fortsatt gir legitimitet til å satse på kompetanseutvikling i prosjektet, og det har blitt fremhevet flere lokale eksempler på kompetanseøkning, i form av lokale utredninger og rapporter. Det er også flere informanter som fremhever at det på nasjonalt nivå har kommet mer nyttig kunnskap som kan brukes. Spesielt blir det arbeidet som KS har gjort på kvantifisering av klimagassutslipp fremhevet som nyttig. En informant fremhever også eksplisitt at det i løpet av det siste året har blitt mer kunnskapsdeling mellom byene. Som observant på flere nettverksmøter har Rambøll også observert at programdeltagerne nå har blitt bedre kjent med hverandre, og terskelen for å ta kontakt blant programdeltagere har blitt mindre. At terskelen for å ta kontakt senkes kan potensielt bidra til at det blir lettere å dele kunnskap mellom byene. Dette har også blitt bekreftet gjennom flere intervjuer.

Samtidig er det også flere informanter som mener det ikke har blitt noen særskilt konkrete endringer i form av nyttige kunnskapsdokumenter eller økt konkret kunnskapsdeling mellom byene. Det er dog ingen som eksplisitt peker på at man innenfor dette feltet har hatt en negativ utvikling. Tabell 4.6 over viser også at vi kan se en liten økning på den gjennomsnittlige

tilbakemeldingen fra byen med tanke på i hvilken grad de henter inn eller bygger opp kompetanse for å gjennomføre tiltak knyttet til klima- og bymiljø.

Figur 4.7 Eksempler på kunnskapshevende tiltak

Det finnes flere eksempler på kunnskapshevende tiltak som har foregått det siste året. Blant annet er **Stavanger** i ferd med å utarbeide en håndbok for arbeid med klimatilpasning. Prosjektet har fått støtte fra *Framtidens Byer* og gjennomføres i samarbeid med Vestlandsforskning.

Innenfor kunnskapsutvikling i programmet har arbeidet med å utvikle indikatorer og målinger av klimagassutslipp vært svært viktig. **Vestregionens klimaprojekt ble avsluttet i 2011**. Prosjektet har favnet bredt, men det viktigste og mest interessante bidraget i denne sammenheng har vært satsningen om felles ”Energi og klimagassregnskap i Vestregionen” hvor målet har vært å få på plass et felles opplegg for registrering av energibruk og klimagassutslipp. Prosjektet har vært delfinansiert av *Framtidens Byer*. Systemet som har blitt utviklet i Vestregionen baserer seg på egnevaluering fra kommunens side for å kunne dokumentere effekten av gjennomførte tiltak.

KS har i samarbeid med Civitas utviklet et eget verktøy for å kvantifisere klimagassutslipp fra lokale tiltak i kommunene. Her har man kommet langt i å kunne dokumentere effekter av lokale tiltak, men det er fortsatt noe usikkerhet knytte til resultatene av analysene.

Tabell 4.7 *Framtidens Byers* bidrag til kompetansebygging

Kunnskap og kompetanse i byene	2010	2011	Utviklingspotensial
	<i>Framtidens Byer</i> skal gjennom pilotprosjekter, utredninger, og nettverksarrangementer bidra til økt kunnskapsnivå i byene.	Det er kommet noen nye eksempler på konkret og anvendbar kunnskap, men byene etterspør mer.	Fortsette å jobbe med prosjekter som bidrar til konkret kunnskap. Eksempeldatabasen som er under utvikling kan være et slikt bidrag.
	Det ble etterspurt mer konkret og anvendbar kunnskap	Nettverkene øker kunnskapsnivået, men mange ønsker at dette skal bli et langt tydeligere fokus på anvendbar kunnskap.	Konkretisere læringsnyttene fra nettverkene i større grad.

4.3.2 Bidrar programmet til økt fokus og forpliktelse i byene?

For å undersøke nærmere hvorvidt *Framtidens Byer* bidrar til å øke byenes gjennomføringsevne har vi i spørreskjemaet også inkludert to spørsmål som relaterer seg til fokus og forpliktelse, nemlig (1) ”I hvilken grad opplever du at lokalpolitikere er engasjerte i gjennomføring av klima- og bymiljøspørsmål?”, og (2) ”Hvor lett var/er det å få gjennomslag i politisk kontroversielle saker innenfor temaene for *Framtidens Byer*?”. Resultatene for det første spørsmålet presenteres nedenfor.

Tabell 4.8 ”I hvilken grad opplever du at lokalpolitikere er engasjerte i gjennomføring av klima- og bymiljøspørsmål?”

	2010	2011
Gjennomsnitt	4,62	4,77

Dette spørsmålet er spesielt interessant i og med at det var lokalvalg høsten 2011. Det er derfor interessant å se hvorvidt nyvalgte politikere opplever at den forpliktelsen som ligger i *Framtidens Byer* videreføres. Som det fremgår av tabellen over er det jevnt over blitt et økende politisk engasjement om klima og bymiljøspørsmål i byene.

Rambøll har i forbindelse med datainnsamlingen snakket med enkelte nyvalgte politiske ledere. Tilbakemeldingen herfra har vært, kanskje noe forventet, at de lenge har hatt et politisk engasjement uavhengig av *Framtidens Byer*. Verken den politiske ledelsen vi har snakket med eller hovedkontaktene påpeker at man foreløpig har gjort noen konkret innsats for å forankre programmet blant politisk ledelse.

Den marginale økningen vi ser på denne indikatoren skyldes at to byer har valgt å gå opp et nivå på deres tilbakemelding. Ingen av byene dette gjelder har fått et betydelig politisk skifte. Det skal dog nevnes at det for begge disse byene blir pekt på at det er nye enkeltpolitikere i sentrale posisjoner som har bidratt til et tydeligere engasjement om klima- og bymiljøsaker enn det som var tilfelle tidligere.

Byene ble også bedt om å ta stilling til om *Framtidens Byer* har hatt noen betydning i forhold til å engasjere lokalpolitikere. Flere informanter har fremhevet at det generelle folkelige engasjementet om klima- og bymiljøspørsmål er dalende og det bør derfor telles positivt at man har klart å opprettholde det lokalpolitiske engasjementet. Hvorvidt dette konkret skyldes *Framtidens Byer* kan være vanskelig å si med klarhet, men to eksempler kan fremheves som taler for dette: For det første er det svært mange informanter som fremhever at satsningen på bymiljø i programmet har gjort det lettere å selge programmet politisk. Siden oppstarten av programmet er det flere som har gitt konkrete tilbakemeldinger om at det har vært utfordrende å opprettholde interessen blant lokale politikere. Flere byer har lenge hatt et sterkt fokus på bymiljø uavhengig av den nasjonale satsningen, men det er like fullt gitt klare tilbakemeldinger på at fokus på bymiljø gjør programmet mer "salgbart" overfor lokale politikere.

Det andre eksempelet er mer konkret. I Sandnes har man i løpet av 2011 rullert kommuneplanen hvor de tok utgangspunkt i *Framtiden Byer* på en helt annen måte enn man har gjort tidligere. Dette førte da til at man har fått forankret tematikken og arbeidet innenfor *Framtiden Byer* blant politikere. Det skal også sies at den nye kommuneplanen til Sandnes kommer godt ut når det kommer til ivaretagelse av temaene for *Framtidens Byer*.

Det er viktig for at *Framtidens Byer* skal virke at man opplever et lokalpolitisk engasjement om klima og bymiljø. Det viktigste for at byene skal ha en vellykket politisk gjennomslagskraft ligger dog i at man får gjennomslag for viktige saker innenfor klima og bymiljø. Tabellen nedenfor viser tilbakemeldingen på dette temaet.

Tabell 4.9 "Hvor lett er det å få gjennomslag i politisk kontroversielle saker innenfor temaene for *Framtidens Byer*?"

	2010	2011
Gjennomsnitt	4,15	4,08

Som det fremkommer av tabellen over er tilbakemeldingen på dette spørsmålet omtrent uendret. Det er dog én by som oppgir at det har blitt noe vanskeligere og dette relateres direkte til et enkelttilfelle der den politiske ledelsen siden forrige runde med datainnsamling har snudd i en vanskelig sak.

Det er svært få informanter som fremhever at *Framtidens Byer* i seg selv gir en sterkere lokalpolitisk gjennomslagskraft. Det er da andre prosesser som heller vektlegges, for eksempel konkrete lokale hendelser. Videre ble det fra enkelte informanter fra den forrige rapporten påpekt at *Framtidens Byer* potensielt kunne gitt mer gjennomslag i politiske prioriteringer og diskusjoner. Vi har for årets intervjuer spurt flere informantgrupper om de kunne se noen diskusjoner eller politiske prioriteringer under årets lokalvalgkamp som kan tyde på dette. Gjennom alle intervjuene er det kun én informant som kan vise til et tilfelle angående parkeringspolitikk, ellers er tilbakemeldingen gjennomgående at man ikke opplevde at klima og bymiljø hadde noe særskilt lokalpolitisk engasjement i valgkampen.

Det er heller ikke ut over valgkampen blitt påpekt noen betydelige prioriteringer, og det er heller ikke noen informanter som kan si at *Framtidens Byer* har noen konkret betydning for det politiske arbeidet i kommunene. *Framtidens Byer* kan dog ikke kobles til lokale budsjettprioriteringer.

For å sikre politisk engasjement er det en tilbakemelding fra våre informanter at man ønsker sterkere lokal tilstedeværelse fra programledelsen. Med dette menes at det er ønskelig at programledelsen i større grad følger opp den politiske ledelsen lokalt, for eksempel i form av et offisielt besøk fra programmet, med en eller flere statsråder også med.

Tabell 4.10 Framtidens Byers bidrag til forpliktelse og fokus i deltagerbyene

Forpliktelse og fokus i byene	2010	2011	Utviklingspotensial
	<p><i>Framtidens Byer</i> har bidratt til å løfte fokuset og forpliktelsen i de byene som hadde arbeidet mindre målrettet med klima. Det ser ut til at den største effekten har handlet om <i>fokus</i> på et administrativt og politisk nivå. Når det gjelder budsjettprioriteringer ser det ikke ut til at programmet har medført store endringer.</p>	<p>Noe tilbakegang på det politiske engasjementet enkelte steder, mens andre har opplevd noe fremgang. Skifte til fokus på bymiljø har bidratt til å opprettholde engasjement.</p>	<p>Dersom programmet ønsker å komme lenger frem på den politiske agenda bør de drive aktivt informasjonsarbeid rettet mot kommunepolitikere vil bidra til å heve engasjement og forpliktelse i denne gruppen.</p>

4.3.3 Tilfører programmet økonomiske ressurser som løfter byenes arbeid?

Økonomisk er *Framtidens Byer* et relativt begrenset program. Alle byene får hvert år 1 million kroner i faste overføringer. Disse midlene brukes noe ulikt, enkelte steder har de blitt brukt til å opprette en fast stilling som kan håndtere og koordinere det kommunale arbeidet innenfor feltet. Andre steder har midlene blitt brukt mer prosjekttrettet, enten til å iverksette konkrete tiltak eller til heve det kommunale kunnskapsnivået. Felles for byene er at midlene øker byens kunnskapsnivå og øker den administrative kapasiteten. I tillegg til den årlige faste overføringen kan byene søke om prosjektmidler som til sammen utgjør 25 millioner kroner. Ved tildeling av disse midlene forutsettes det at byene selv bidrar med minst like mye, noe som leder til at denne potten totalt utløser ca 50 millioner kroner som bidrar til et stort omfang av prosjekter. Selv om dette i seg selv som regel er for små midler til at konkrete prosjekter blir gjennomført, kan disse midlene ofte regnes som "så-midler" som har bidratt til at konkrete prosjekter har blitt iverksatt.

I den forrige rapporten ble det beskrevet at på tross av at de økonomiske midlene i programmet er relativt begrensede, er den årlige støtten og prosjektmidlene et meget viktig bidrag som løfter byenes arbeid med klima- og bymiljøspørsmål.

I all hovedsak er den finansielle situasjonen innenfor programmet omtrent den samme. Mulige fremskritt i programmet kunne dog ha vært at man har kommet lenger med tanke på å 1) istandsette byene til å søke midler som eksisterer og finne mulige finansieringsløsninger som kan bidra finansielt, og 2) sørge for at det er kommet flere/bedre støtteordninger som bidrar finansielt til måloppnåelse.

Tilbakemeldingen her er gjennomgående at det i liten grad har kommet nye finansielle ordninger som har gjort det lettere for byene å gjennomføre tiltak for klima og bymiljø. Det som dog har blitt påpekt er at den ene millionen kommunene får blir stadig mer verdifull da kommuneøkonomien stadig er mer presset. Det er også enkelte byer som peker på at de har fått noe mer prosjektmidler gjennom for eksempel Enova, Transnova, Husbanken eller prosjektmidler i *Framtidens Byer*. Dette beror dog ikke på endrede rammebetingelser, men at byene har hatt mer aktuelle prosjekter å søke på det siste året.

Vi påpekte i førsteårsrapporten at det var et poeng at reglene for Samferdselsdepartementets belønningsordning var blitt endret. Fire av byene som er med i *Framtidens Byer* har fått en fireårig støtteavtale fra belønningsordningen, mens enkelte andre har fått en ettårig avtale. Belønningsordningen er koordinert med målsettingene i *Framtidens Byer*, men det er lite som tyder på at den hadde vært innrettet på en annen måte, eller fått ulike utspill i de byene det gjelder om *Framtidens Byer* ikke hadde eksistert.

For årets rapport har vi også intervjuet Enova som sitter på enkelte støtteordninger rettet mot stasjonær energi. Representanter fra Enova uttaler at de gjerne vil bruke *Framtidens Byer* som en arena for å promotere deres støtteordninger og få frem ulike pilotprosjekter. Selv om entusiasmen for dette er tilstedeværende i byene, opplever Enova at når det kommer til faktisk

søknadsinngang er det ikke kommet markant flere søknader fra byer i *Framtidens Byer* sammenlignet med andre byer. Husbanken har også noen prosjektmidler (fem millioner) som spilles inn i *Framtidens Byer*, men det har ikke vært noen bemerkelsesverdig utvikling i bruken eller søknadsstrømmen til disse midlene det siste året.

Nedfor oppsummeres kort utviklingen i *Framtidens byers* bidrag knyttet til økonomiske ressurser det siste året.

Tabell 4.11 Framtidens Byers tilførsel av økonomiske ressurser

Økonomi	2010	2011	Utviklingspotensial
	De økonomiske midlene i <i>Framtidens Byer</i> har ført til at byene i større grad kan sette inn administrative ressurser i klimaarbeidet.	Enova opplever ikke at <i>Framtidens Byer</i> søker noe mer til prosjektmidler enn andre byer.	En økning av programmets økonomiske bidrag vil frigjøre enda mer administrativ kapasitet i byene.
	Det har skjedd enkelte endringer i krav til å få belønningsmidler, og det vektlegges nå at søknaden skal samsvare med målene i <i>Framtidens Byer</i> .	Den ene millionen alle byer får blir stadig viktigere for å opprettholde arbeidet. Prosjektmidler fra <i>Framtidens Byer</i> fungerer som så-midler.	Kan være rom for mer aktiv koordinering av prosjektmidler fra Enova og andre støtteordninger.
		Nye intervjuer tyder på belønningsordningen i begrenset grad er påvirket av <i>Framtidens Byer</i> .	

4.4 Bidrar Framtiden byer til økt samordning mellom relevante aktører?

Det andre sentrale spørsmålet vi i denne gjennomgangen vil stille oss er hvorvidt *Framtidens Byer* bidrar til økt samordning mellom relevante aktører. Som påpekt i førsteårsrapporten har *Framtidens Byer* en målsetning om – og et potensial til – å bidra til økt samarbeid og samordning mellom ulike aktører.

Førsteårsrapporten pekte på at *Framtidens Byer* har ført til bedre samordning mellom kommuner og internt i de enkelte kommuner, men at programmet fortsatt har en vei å gå når det gjelder å trekke inn næringsliv og befolkning. Det ble også avdekket forbedringspunkter når det gjelder samordning mellom de statlige organene i programmet.

I denne rapporten vil vi kort gå gjennom hvorvidt man har klart å opprettholde, eller eventuelt bedre samordning mellom og internt i de enkelte kommunene. Deretter vil vi gå nærmere inn på, og legge hovedvekten av kapittelet, mot hvorvidt det er kommet endringer i samarbeidet mellom byene og staten, mellom statlige aktører (herunder også hvordan statens forpliktelser forankres og ivaretas gjennom de statlige utøvende organene), og til slutt mellom næringslivsaktører og andre aktører i programmet.

I de følgende avsnitt går vi derfor kort gjennom:

- Bidrar programmet til økt samordning internt i de ulike kommunene?
- Bidrar programmet til økt samordning og samarbeid mellom ulike kommuner?
- Bidrar programmet til økt involvering av byenes befolkning?

Deretter vil vi utheve følgende tre problemstillinger mer eksplisitt:

- Bidrar programmet til økt samordning mellom by og stat?
- Bidrar programmet til økt samordning mellom statlige aktører?
- Bidrar programmet til økt samarbeid med næringslivet?

4.4.1 Bidrar programmet til økt samordning internt i de ulike kommunene?

Byene ble i spørreskjemaet stilt følgende spørsmål som relaterer seg til intern samordning i kommunene: "I hvilken grad opplever du at klima- og bymiljøspørsmål involverer bredt organisatorisk?". Svarene fra 2010 og 2011 framgår av tabellen nedenfor.

Tabell 4.12 "I hvilken grad opplever du at klima- og bymiljøspørsmål involverer bredt organisatorisk?"

	2010	2011
Gjennomsnitt	4,69	4,77

I førsteårsrapporten ble det påpekt en betydelig endring på dette spørsmålet fra 2008 til 2010. Det ble gitt blandede tilbakemeldinger knyttet til hvorvidt dette skyldes *Framtidens Byer*, men alt i alt konkluderte Rambøll med at *Framtidens Byer* i stor grad har bidratt til å bedre den interne organiseringen av klima- og bymiljøspørsmål i kommunene.

Som det fremkommer av tabellen er tilbakemeldingen på denne indikatoren omtrent den samme som i fjor. Det er en informant som oppgir at det er en økning. Det pekes her ikke på noe konkret initiativ fra *Framtidens Byer* som har ledet til dette, men at *Framtidens Byer* sakte men sikkert har blitt mer forankret i den aktuelle byen. Det skal også sies at når tilbakemeldingen allerede ligger nært opp til fem av seks mulige "poeng", er det vanskelig å forvente at man skal få noen økning på tilbakemeldingen.

Den vedvarende interne samordningen skyldes nok i hovedsak at programmet har vært stabilt, og det ikke har vært andre eksterne hendelser som i betydelig grad har påvirket dette. Trolig ligger det derfor, som vi påpekte i førsteårsrapporten, fortsatt et utviklingspotensial i å trekke inn aktører som ikke har en formell rolle i programmet inn. Blant annet har Drammen gode erfaringer fra det siste året med å ansette en egen miljøkoordinator og gå bredere ut i organisasjonen for å ansvarliggjøre hverandre innenfor klima- og bymiljø.

Tabell 4.13 *Framtidens Byers* bidrag til bred organisering i kommunene

	2010	2011	Utviklingspotensial
Samordning internt	Programmet har bidratt til at klimaarbeid har blitt en mer integrert del av kommunenes arbeid. Dette gjelder hele organisasjonen – ikke bare medarbeidere som aktivt deltar i programmet. De fleste byer har organisert sitt arbeid innenfor <i>Framtidens Byer</i> innenfor den ordinære linjeorganisasjonen. Dette for at prosjektet ikke skal bli noe som ligger på siden av det daglige arbeidet.	Lite endringer. De aller fleste byer beskriver at den organisatoriske situasjonen og samordningen er lik det den var for et år siden.	Kommunene vil ha utbytte av å i størst mulig grad involvere medarbeidere som ikke har noen formell rolle i <i>Framtidens Byer</i> . Programmet oppnår størst effekt dersom tankegangen i spres i organisasjonene som helhet.

4.4.2 Bidrar programmet til økt samordning og samarbeid mellom ulike kommuner?

Knyttet til samarbeid mellom byer så vi i førsteårsrapporten et markant bidrag fra *Framtidens Byer*. Spesielt ble det fremhevet at *Framtidens Byer* har bidratt til å sette byene i kontakt med hverandre. Tabellen under viser utviklingen på dette spørsmålet fra 2010 til 2011.

Tabell 4.14 "Hvordan vil du karakterisere samarbeidet med byer som inngår i *Framtidens Byer* i henholdsvis 2010 og 2011?".

	2010	2011
Gjennomsnitt	4,46	4,62

Som vi ser oppgir de aller fleste byene at de fortsatt har et godt samarbeid med andre byer. Det er også to byer som oppgir en økende tendens her. I de kvalitative intervjuene har det dog ikke fremkommet særskilte nye konkrete eksempler på samarbeid mellom byer som ikke tidligere har samarbeidet. Et unntak er sentrumsutviklingsprosjektet som presenteres i figuren til høyre.

Muligheten til å møtes og dele erfaringer på tvers av kommuner fremheves fortsatt som et svært viktig bidrag. Likevel kan det se ut som at *Framtidens Byer* har et utviklingspotensial med tanke på å oppfordre til konkrete samarbeidsprosjekter mellom byene. Det er mange kommuner som har en "god dialog", men det er viktig at dialogen snart også resulterer i faktisk handling. Dette blant annet for å sikre et vedvarende engasjement om programmet.

Det er vår vurdering at selv om kjennskap om hva som gjøres i andre byer kan være positivt og inspirerende, vil det være viktig for programmets bæredyktighet at man i økende grad kan hente konkrete læringspunkter fra hverandre, og gjerne inngå i konkrete samarbeidsprosjekter. En mulig årsak til at det ikke blir flere konkrete samarbeid, som flere fremhever, er at det har en tendens til å bli for mye fokus på å presentere byenes egne prosjekter fremfor å tilrettelegge for samarbeid.

Alt i alt er det altså et vedvarende positivt bidrag fra *Framtidens Byer* med tanke på å skape samarbeid mellom byer, men det er utviklingspotensial med tanke på å få på plass flere konkrete samarbeidsprosjekter.

Figur 4.8 Eksempel på samarbeid mellom byer i programmet

Et eksempel på samarbeid mellom kommuner i *Framtidens Byer* det siste året har vært **sentrumsutviklingsprosjektet**. Sentrumsutviklingsprosjektet ble initiert av næringslivet i Trondheim. Utgangspunktet var et svakt tillitsforhold mellom kommunen og næringsliv i byen. Dette relaterte seg særlig til utviklingen av Trondheim sentrum, og i første rekke til at partene ikke hadde samme oppfatning om effekten av ulike tiltak rettet mot å begrense bilbruk. Med dette utgangspunktet tok de to næringsorganisasjonene *Samarbeidsgruppen Midtby'n* og *Næringsforeningen i Trondheim* kontakt med Miljøverndepartementet og foreslo opprettelsen av et tillitsbyggende prosjekt under rammen av *Framtidens Byer*. Miljøverndepartementet responderte positivt på henvendelsen, og kontakt med Trondheim kommune ble opprettet. Fra *Framtidens Byer* side ble det tatt initiativ til at prosjektet også skulle involvere flere byer, ettersom et sentralt formål med programmet er at deltagerne skal samarbeide og lære av hverandre. Valget falt på Drammen, ettersom dette var en by som allerede hadde et velfungerende samarbeid mellom næringsliv og kommune. Tanken var således at Trondheim kunne lære av dette. *Framtidens Byer* har – gjennom økonomiske midler og initiativ om at Drammen skulle inkluderes – bidratt til at prosjektet ble opprettet, og tilført prosjektet merverdi.

Tabell 4.15 *Framtidens Byers* bidrag til samarbeid mellom ulike kommuner

	2010	2011	Utviklingspotensial
Samordning internt	Det ble påpekt at <i>Framtidens Byer</i> skapte en svært positiv utvikling av samarbeid og en helt ny arena for å møtes.	Lite endringer. Det er ikke i noen vesentlig grad blitt mer samarbeid mellom kommuner.	Programmet bør jobbe mer aktivt med å legge til rette for konkrete samarbeidsområder/prosjekter mellom byene. Det kan være det er for mye fokus på presentere byenes egne prosjekter i programmet fremfor å tilrettelegge for samarbeidsprosjekter.

4.4.3 Bidrar programmet til økt involvering av byenes befolkning?

I fjorårsrapporten ble det også påpekt at involvering av befolkningen ikke var prioritert i byene. Hvorvidt byens innbyggere skal involveres direkte under paraplyen *Framtidens Byer* er det ulik oppfatning om i de ulike byene. Det varierer også i stor grad mellom de ulike byene med tanke på i hvilken grad de jobber aktivt med å involvere byenes befolkning. Vi ser i begrenset grad at *Framtidens Byer* som "merkevare" blir brukt for å kommunisere mot byens befolkning, men det er likevel flere ulike prosjekter under fanene *Framtidens Byer* som retter seg mot befolkningen i byene.

Det er ikke noe i vårt datagrunnlag som tyder på en generell endring med tanke på hvordan befolkningen er blitt involvert, men som det fremkommer av figuren til høyre er det enkelte konkrete eksempler innenfor programmet å vise til. Her er det et eksempel hvor *Framtidens Byer* brukes som en aktiv referanse, og et eksempel hvor *Framtidens Byer* ikke kommer frem utad, men hvor prosjektet mottar støtte gjennom *Framtidens Byer*.

Figur 4.9 Prosjekter rettet mot involvering av byens befolkning

Oslo gjennomfører en rekke informasjonsprosjekter under paraplyen *Framtidens Byer*. Blant annet gjennomføres en strategisk informasjonskampanje mot borettslag, og en egen kampanje for å kutte ut olje til oppvarming (oljefri.no).

I **Sarpsborg** har man gjennomført et interessant kunnskapsrettet tiltak om klima og energi hvor målgruppen er barn og unge. En ungdomskoleklasse har jobbet med å lage et bilag til Sarpsborg arbeiderblad kalt KlimaAvis. Utgangspunktet for dette arbeidet har vært kommunens klima- og energiplan og i formidlingen av prosjektet har det vært aktivt referert til *Framtidens Byer*.

4.4.4 Bidrar programmet til økt samarbeid mellom by og stat?

Dette avsnittet tar først for seg hvilken utvikling vi har sett i forhold til hvordan byene samarbeider med lokale statlige aktører. Deretter tar vi for oss utviklingen i forhold til samarbeid mellom departementene og byene i *Framtidens Byer*.

Byene ble i spørreskjemaet stilt to spørsmål som relaterer seg til samarbeidet mellom by og stat: "Hvordan vil du karakterisere samarbeidet med fylkesmannen?", og "Hvordan vil du karakterisere samarbeidet med andre statlige aktører (lokalt)?". Svarene presenteres under.

Tabell 4.16 "Hvordan vil du karakterisere samarbeidet med fylkesmannen?"

	2010	2011
Gjennomsnitt	4,23	4,31

Tabell 4.17 "Hvordan vil du karakterisere samarbeidet med andre statlige aktører?"

	2010	2011
Gjennomsnitt	3,77	3,77

Som vi ser av de to tabellene er det i begrenset grad blitt noen endring i forhold til hvordan hovedkontaktene opplever samarbeidet med fylkesmannen og andre statlige aktører.

Det ble i førsteårsrapporten påpekt at det i byene var noen utfordringer knyttet til koordinering av arbeidet mellom byene og statlige aktører. Det var flere representanter som påpekte at det var utfordrende at enkelte statlige aktører, først og fremst i form av lokale Statens vegvesen, i varierende grad dro i samme retning som *Framtidens Byer*. Siden i fjor har det vært påpekt fra enkelte informanter at sentrale aktører i Statens vegvesen sentralt har fått en positiv holdningsendring, men at det fortsatt er utfordrende for byene lokalt å jobbe med representanter for Statens Vegvesen.

Fra byene i nedre Glomma blir det dog påpekt at de opplever en positiv holdningsendring lokalt fra Statens vegvesen. Det er også flere byer som har påpekt positivt samarbeid gjennom konkrete prosjekter der Enova, Husbanken eller Transnova har bidratt.

Å etablere gode samarbeidsrelasjoner **mellom byene og de deltagende departementene** har vært en uttalt utfordring i programmet siden oppstarten. Det er fra vårt ståsted ikke noen tvil om at programledelsen jobber aktivt for at de andre departementene skal få en tydeligere rolle, men det er likevel et utfordrende område.

I førsteårsrapporten beskrev vi en situasjon hvor kommunene forventet mer fra departementene, både i form av fysiske tilstedeværelse på møter og samlinger (herunder politisk og administrativ ledelse), og i form av konkrete virkemidler, føringer og handlinger. Med andre ord at en samlet stat med hele sin verktøykasse bør stå bak *Framtidens Byer*. Noen konkrete handlinger som *byene har etterspurt* inkluderer blant annet bedre virkemidler for areal- og transportplanlegging og grønnere skatte- og avgiftspolitik.

En samordning av statlige organer og tydeligere og mer helhetlig klimapolitiske føringer er potensielt sentrale bidrag fra *Framtidens Byer* på veien mot å løfte byenes arbeide med klima- og bymiljøspørsmål. Det er ikke identifisert noen vesentlig endring på dette området, og det er

fortsatt en utfordring for *Framtidens Byer* at kommunen har større forventninger til de deltagende departementene enn det departementene selv opplever at de kan levere på innenfor *Framtidens Byer*.

Det er nok flere årsaker til at departementene (utover MD) ikke er mer involvert i programmet, men det fremheves av flere at det er vanskelig å engasjere politisk for et program som først og fremst er en diskusjonsarena og har manglende beslutningsmyndighet. Uten det politiske engasjementet blir det heller ikke en spesielt tydelig administrativ forankring i departementene.

Fra departementene uttales det at det er utfordrende å vite hva slags rolle de skal spille. Fra deres ståsted oppleves det som at de har en tydelig definert rolle det er aksept om fra Miljøverndepartementet, og at dersom dette skal endres kreves det et tydelig politisk mandat. Utfordringen er at denne ikke er i overensstemmelse med den rollen og koordineringen som skal til dersom programmet skal fungere etter intensjonen. Det er også en tydelig forventning blant øvrige programdeltagere om at departementene og øvrige statlige organer skal bidra i større grad.

Det som altså kan se ut til å være utfordringen, er at det er skapt en forventning blant programdeltagere om hvordan departementene og øvrige statlige organer skal bidra inn i programmet, men som ikke er overens med hvordan organene selv opplever at deres rolle er definert. Dette innebærer at utviklingspotensialet her ligger på en av to mulige områder (eller en kombinasjon av dem); (1) å jobbe for å skape en tydeligere forventningsavstemming, eller (2) jobbe for at departementene involverer seg i større grad, og forankrer *Framtidens Byer*. Dette diskuterer vi nærmere i kapittel fem.

Tabell 4.18 *Framtidens Byers* bidrag til samarbeid mellom by og stat

	2010	2011	Utviklingspotensial
Samarbeid mellom by og stat	<p>Utfordringer knyttet til koordinering av arbeidet mellom byene og statlige aktører. Det var flere representanter som påpekte at det var utfordrende at enkelte statlige aktører, først og fremst i form av lokale Statens vegvesen, motarbeidet den innsatsen som ble lagt ned i <i>Framtidens Byer</i>.</p> <p>Det forventes mer av departementene i samarbeidet.</p>	<p>Det er blitt noe bedre samarbeid lokalt opp mot statlige organer.</p> <p>Det er fortsatt en sterk forventning om at departementene skal komme tydeligere på banene og gi koordinerte føringer.</p>	<p>Utviklingspotensialet ligger på en av to mulige områder (eller en kombinasjon av dem); (1) å jobbe for å skape en tydeligere forventningsavstemming, eller (2) jobbe for at statlige involverer seg i større grad, og forankrer <i>Framtidens Byer</i>.</p>

4.4.5 Bidrar programmet til økt samspill mellom departementer og andre statlig aktører?

Det er en rekke statlige aktører som er tildelt en rolle i *Framtidens Byer*. Som påpekt i forrige avsnitt ser det ut til at det er skapt noen forventninger til hvordan programmets statlige organer skal bidra inn i programmet, og den deltagelsen vi faktisk ser fra ulike statlig organer. Dette kommer nok både av at det er skapt noe uforholdmessige forventninger til ulike aktører, men det er også en *mismatch* mellom hvordan deres deltagelse fremstilles i ulike avtalettekster og sentrale styringsdokumenter¹², sett opp mot den deltagelse og det engasjement vi faktisk har observert.

¹² Se for eksempel *Framtidens Byer* Statusrapport 2010

(URL: http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens_byer/Statusrapport/Framtidens_byer_Statusrapport_2010.pdf). Avtalen mellom staten KS og kommunene er også tydelig. Her står det blant annet: "Vi vil utnytte tilgjengelige ressurser bedre, utvikle mer effektive virkemidler og prøve ut nye tiltak for å fremme klima- og miljøvennlige byer. Staten vil også ta i bruk særskilte virkemidler for byenes arbeid. Partene vil strekke seg langt for å nå målene for *Framtidens Byer*. Innsatsen skal gi målbare resultater og fremragende praktiske eksempler som også skal komme andre byer og byregioner til gode og bidra til politikkutvikling på alle nivåer. Staten og kommunene vil gå foran med et godt eksempel og feie for egen dør i klimaarbeidet." (URL: <http://www.regjeringen.no/nb/sub/framtidensbyer/om-framtidens-byer/intensjonsavtalen.html?id=548063>)

En utfordring for programledelsen, i forlengelsen av dette, er at et sentralt steg på veien mot å bedre byenes arbeide med klima- og bymiljøarbeid er at staten med hele sitt virkemiddelapparat arbeider mot de samme målsetninger. Som pekt på i figur 4 (forandringsteorien for programmet), er økt koordinering av virkemiddelbruk et viktig steg på veien mot å øke byenes gjennomføringsevne og en mer samordnet innsats innenfor klima- og bymiljø.

Uten politisk forankring og beslutningsmyndighet har det vært naturlig at det stadig trekkes inn flere fagetater i programmet. Til en viss grad kan dette være formålstjenlig for programmet og dens gjennomføringsevne, men det er også en utfordring dersom målet skal være å skape en tydeligere politisk forankring og koordinering av programmet. For å i større grad synliggjøre dette vil vi i dette avsnittet kort gå gjennom rollen til de involverte statlige aktørene, hvordan man har valgt å organisere arbeidet innenfor *Framtidens Byer*, og da også hvordan *Framtidens Byer* har påvirket deres arbeid.

Samferdselsdepartementet (SD) har sektoransvaret for vei- og jernbanesektorene og står som formell eier av nettverket for areal og transport. Departementets rolle er dog begrenset da det er Miljøverndepartementet som har driften av nettverket på sin budsjettpost. SD er representert i ulike møteforum og har ledet enkelte nettverksamlinger. På den utøvende fronten er det *Statens Vegvesen* og *Jernbaneverket* som har en rolle i *Framtidens Byer*, men vårt datagrunnlag tyder på at disse organene oppfatter at *Framtidens Byer* i liten grad gir noen føringer, eller påvirker deres arbeid.

Olje- og energidepartementet (OED) har sektoransvar for energipolitikk, der et overordnet mål er å sikre høy verdiskapning gjennom effektiv og miljøvennlig forvaltning av energiressurser. Departementet leder nettverket for energi i bygg sammen med Kommunal- og regionaldepartementet, men viser til at Miljøverndepartementet som leder og budsjetteier har det naturlige eierskapet om prosjektet. Øvrige departementers rolle mener de kan synes mer uklar. Departementet viser til at *Framtidens Byer* fremstår mer som et fagnettverk, der problemstillingene er av en praktisk art. Av denne grunn er også arbeidet innenfor *Framtidens Byer* i økende grad blitt overlatt til Enova, som er delegert ansvaret for å bidra til en miljøvennlig omlegging av energibruk og -produksjon i Norge. Enova har ansvaret for å utforme virkemidler på området og har opparbeidet stor faglig kompetanse om energiomlegging. Fra departementet oppfattes dette som fornuftig innretning basert på de rammer som i dag eksisterer for samarbeidet.

Enova sin rolle i programmet har blitt til underveis. De er nå å regne som OEDs operative arm innenfor programmet. Målet for Enova ved å delta i programmet er å hjelpe byer og utvikle prosjekter innenfor eksisterende støtteordninger. Enova har ikke opprettet noen særskilte støtteordninger mot *Framtidens Byer*, men har forsøkt å promotere de ordningene de allerede har. Inntrykket fra Enova er dog foreløpig at de ikke har fått særskilt flere søkere på deres ordninger fra byer i *Framtidens Byer*. Det skal dog også nevnes at Enova sammen med Husbanken og Direktoratet for byggkvalitet sitter i referansegruppen for *Framtidens Bygg*.

I tillegg til Enova er også *NVE*, som har ansvar for å forvalte vann- og energiressursene i landet, også en statlig aktør underlagt OED som formelt er delaktig i *Framtidens Byer*. *NVE* har dog ikke spilt ut sin rolle, og sier selv at de ikke er påvirket av, eller har noen aktiv rolle innenfor *Framtidens Byer*.

Kommunal- og regionaldepartementet (KRD) har sektoransvar for bolig- og bygningspolitikk, og leder nettverket for stasjonær energi sammen med Olje- og energidepartementet. *KRD* påpeker at det er viktig å avklare hva slags roller og forventninger de ulike deltagerne har til hverandre. Av utøvende organer under *KRD* som spiller en rolle i *Framtidens Byer* finnes *Husbanken*. *Husbanken* er statens sentral organ for gjennomføring av boligpolitikk. *Husbanken* har en rolle i *Framtidens Byer*, blant annet gjennom å sitte i referansegruppen for *Framtidens Bygg*, men de oppgir at *Framtidens Byer* i svært liten grad har noen effekt med tanke på koordinering av den statlige innsatsen. *Husbanken* og *KRD* opererer aktivt i *Framtidens Byer* som to separate enheter, men de har samme målsetning. I tillegg er *Direktoratet for byggkvalitet* som er underlagt *KRD* utpekt til å delta i referansegruppen for pilotprosjektene i *Framtidens Bygg*.

Miljøverndepartementet (MD) driver og leder arbeidet med *Framtidens Byer*. Internt hos MD er det stort eierskap og tydelig forankring av *Framtidens Byer*. Underlagt MD har også *Riksantikvaren* en rolle i *Framtidens Byer*. Foreløpig har denne rollen ikke vært særskilt tydelig for andre aktører i programmet, men det har vært arrangert et møte mellom riksantikvaren og Miljøverndepartementet hvor Riksantikvaren har tydeliggjort at de i større grad ønsker å være en premissleverandør til programmet. Riksantikvaren er i tildelingsbrevet fra MD gitt et særskilt ansvar for energi i bygg og stasjonære energi, men opplever selv at de kan være en aktiv part i helheten av programmet.

I tillegg til disse nevnte statlige aktørene er også *DIFI* og *Statsbygg* (som administrativt er underlagt Fornynings- og administrasjonsdepartementet), samt *DSB* (som administrativt er underlagt Justis- og beredskapsdepartementet) tildelt roller innenfor *Framtidens Byer*.

DIFI har spilt en viktig rolle knyttet til miljøhensyn ved offentlige anskaffelser. Dette er en funksjon de fortsatt har, men deres rolle i *Framtidens Byer* har blitt mer uklar. Den eneste operative rollen *DIFI* har hatt har vært knyttet frokostmøter for miljøvennlige innkjøp som har vært gjennomført i flere byer. For disse møtene har derimot NHO nå overtatt ansvaret. Fra *DIFI* fremheves det at de ikke selv opplever de har hatt noen særskilt rolle eller tilstedeværelse i nettverket. *DIFI* opplever selv at deres arbeid ikke er påvirket av, eller påvirker, *Framtidens Byer*.

Statsbygg har hatt en noe tydeligere grenseflate mot programmet da de den siste tiden har jobbet med klimagassregnskap. Ledelsen i *Statsbygg* har vedtatt at alle statsbygg sine prosjekter skal implementere klimagassregnskap. I samarbeid mellom *Framtidens Byer*, *Statsbygg* og *FAGUS* (Faglig utvalg for grøntanleggssektoren) ble også modulen til *klimagassregnskap.no* om tomtevalg og uteområder ferdigstilt i 2011. I tillegg har de utviklet en ny miljøstrategi der alle nye prosjekter skal dokumentere det totale klimagassutslippet fra bygget. Det første trinnet i denne prosessen gjorde man i forbindelse med Fram-senteret som også er et pilotprosjekt i *Framtidens Byer*. *Statsbygg* opplever at dette arbeidet har kommet raskere og bedre på plass på bakgrunn av samarbeid med *Framtidens Byer*. Samarbeidet med *Statsbygg* har altså en tydeligere profil i *Framtidens Byer*. Likevel oppgir *Statsbygg* at de gjerne kunne videreutviklet samarbeidet med *Framtidens Byer*. Selv om *Statsbygg* samarbeider med *Framtidens Byer*, har ikke de noen formell rolle i programmet.

DSB er det statlige organet utover departementene som har den tydeligste rollen i *Framtidens Byer*. Dette får de gjennom å lede klimatilpasningsnettverket. For *DSB* anses dette som en svært aktuell arena å være tilstede på da klimatilpasningssekretariatet i *DSB* er sete for det nasjonale klimatilpasningsarbeidet. Å drifte dette nettverket opplever *DSB* som nyttig, både fordi det gir en mulighet til å nå ut med klimatilpasningsarbeide til de tretten største byene i landet, og fordi nettverket gir dem en god mulighet til å få innsikt i det arbeidet som faktisk gjøres i kommunene.

Gjennom tildelingsbrev og formelle avtaler er det altså mange ulike statlige aktører som spiller en rolle og formelt er delaktige i programmet. Det kan dog se ut til at den faktiske involveringen og koordineringen mellom de ulike statlige aktørene er begrenset. Det ser i begrenset grad ut til at *Framtidens Byer* bidrar til, eller påvirker de fleste av de statlige samarbeidsaktørens arbeid. Fra enkelte av organenes side er det dog fremhevet at det er nyttig å være til stede på disse arenaene, for å få oversikt og innspill over hva som foregår i byene. *Statsbygg* oppgir også at de er påvirket av programmet, og *DSB* spiller en aktiv rolle.

Det er nyttig at departementene og de statlige organene er til stede på programmets arenaer. Likevel blir det for *Rambøll* tydelig at noe av utfordringen med *Framtidens Byer*, er at det faktiske samarbeidet og deltagelsen fra statlige aktører ikke er relasjonell i forhold til hvordan deres deltagelse kommuniseres utad. Problemet her er at et viktig ledd i den nevnte forandringsteorien er at *Framtidens Byer* har som målsetning å skape et koordinert samarbeid innenfor klima-, og bymiljøspørsmål mellom departementer og statlige organer. Det kommuniseres også utad at programmet involverer en rekke departementer og statlige organer. Når programdeltagere opplever at departementer og statlige organer ikke aktivt bruker *Framtidens Byer* som en koordinerende arena, og heller ikke har noen intensjon om å gjøre det, blir det en forventning fra

programdeltagere som ikke er overens med det statlige organer selv mener de faktisk kan levere på en slik arena.

Det foregår en rekke samarbeid innenfor *Framtidens Byer*, og programmet har lyktes med å involvere svært mange aktører. Likevel opplever Rambøll at *Framtidens Byer* har potensial til å i større grad øke administrativ og politisk forpliktelse i departementer og statlige organer, tydeliggjøre og følge opp enkelte statlige aktørers rolle, og ikke minst tydeliggjøre hva man kan forvente av de ulike deltagerne. Konkrete anbefalinger på dette området diskuterer vi videre i kapittel fem.

Tabell 4.19 Framtidens Byers bidrag til samarbeid mellom statlige organer

	2011	Utviklingspotensial
Samarbeid mellom statlige organer	Det er en tydelig mismatch mellom forventninger og faktisk involvering og koordinering mellom statlige organer.	<i>Framtidens Byer</i> bør mer aktivt legge til rette for statlig koordinering og tydeliggjøring av roller.

4.4.6 Bidrar programmet til økt samarbeid med næringslivet?

Et sentralt ledd på veien mot å skape et bredt samarbeid om klima- og bymiljøspørsmål handler om å involvere næringslivet på en god måte. Næringslivet er en viktig samarbeidspart for *Framtidens Byer* fordi næringslivet kan bidra inn i arbeidet med klima og miljø på flere ulike måter. Blant annet gjennom å "feie for egen dør" og gå foran som gode forbilder både med tanke på klimavennlige produkter og tilrettelegging av miljøvennlig arbeidsreiser. I tillegg skal det understrekes at næringslivet er en vesentlig premissgiver for forbruk i byene, både for befolkningen og profesjonelle aktører.

Det viktigste bidraget næringslivet kan ha er nok likevel i form av å dele på den kunnskapen de besitter og i form av å være en aktiv dialogpartner. Å være en dialogpartner på nasjonalt og lokalt nivå kan blant annet innebære at ulike valgte løsninger tar hensyn både til klima og til næringsutvikling. Involvering av næringslivet i planprosesser vil også kunne bidra til en legitimering av den innsatsen som legges ned. Spesielt har vi sett at flere byer har gode erfaringer med å trekke næringslivsrepresentanter som en konkret dialogpart i kommunale planprosesser. Kunnskapen næringslivet besitter referer til at de sitter på stor teknologisk kompetansen og kan som sådan bidra med teknisk kunnskap om gode og klimavennlige løsninger. I tillegg besitter næringslivet en omfattende kunnskap om markedsforhold og vet hvordan gode klimaløsninger som folk vil bruke kan og bør tilpasses markedet. Gjennomslagskraften til et miljøvennlig tilbud blir størst dersom befolkningen velger å bruke det fordi tilbudet er godt – og ikke bare av idealistiske motiver.

På de aller fleste spørsmålene til hovedkontaktene har vi sett liten til ingen endring. Når det kommer til samarbeid med næringslivet får vi dog et markant utslag. Byene ble i spørreskjemaet stilt følgende spørsmål som relaterer seg til samarbeid med næringslivet: "Hvordan vil du karakteriserer samarbeidet med lokalt næringsliv i henholdsvis 2010 og 2011?". Svarene framgår av tabellen under.

Tabell 4.20 Framtidens Byers bidrag til samarbeid med næringslivet

	2010	2011
Gjennomsnitt	4,15	4,92

Som vi ser har den gjennomsnittlige tilbakemeldingen på denne indikatoren steget kraftig, og det er kun 3 av 13 byer som ikke sier at samarbeidet med lokalt næringsliv har blitt bedre det siste året. Blant disse tre er blir det typisk påpekt at selv om det i programmet generelt er mye fokus på samarbeid med næringsliv, har dette for dem enda ikke kuliminert i faktisk handling.

Representanter for kommunene fremhever at det bedre samarbeidet kommer av at de har fått på plass et tydeligere og mer konkret samarbeid med lokale aktører. Av andre årsaker pekes det også på at sentrale aktører i næringslivet har fått et annerledes syn på enkeltsaker enn det som var tilfelle for et par år siden. Man opplever at næringslivet generelt viser mer engasjement om klima- og bymiljøspørsmål.

De fleste representanter fra lokalt næringsliv har også en positiv tilbakemelding å gi i forhold til utviklingen av samarbeidet, spesielt er det flere fra denne informantgruppen som peker på nytten av å ha konkrete samarbeidsprosjekter å jobbe sammen om. Det er dog et generelt inntrykk at representanter fra kommunen er mer positive til utviklingen i samarbeidet enn det representanter fra næringslivet er.

På **nasjonalt nivå** har vi observert at næringslivet i økende grad blir trukket med på ulike samlinger og det er generelt positivitet til å forsøke å finne samarbeidsarenaer. Det siste året er det også, som påpekt i kapittel tre, utviklet to sentrale dokumenter som relaterer seg til samarbeid med næringslivet. Så langt kan vi dog ikke se at det kan spores konkrete effekter av dette.

Det er gjennomgående tilbakemeldinger om at man opplever en mer systematisk tilnærming til å jobbe med næringslivet på programnivå. Det er likevel langt å gå før man har fått løftet samarbeidet med næringslivet til det potensialet programmet er ment å nå. Dette handler både om at man trenger å fortsette i det sporet man har staket ut, og fortsette å konkretisere hvordan næringslivet kan bidra inn i programmet.

Å få involvert næringslivet på en god måte handler flere ting. For det første er det fortsatt uklart om man har truffet de rette samarbeidsaktørene i næringslivet. Aktuelle samarbeidsparter som kunne vært trukket inn er for eksempel Norsk Sentrumsutvikling, her skal det også understrekes at de har fått henvendelser fra, og er i dialog med MD om hvordan de kan bidra.

Videre har det fra de store næringslivsorganisasjonene som er med i programmet blitt etterlyst at det er behov for at programmet skal ha en høyere og tydeligere politisk forankring, og fortsatt arbeid mot tydeligere konkretisering dersom man skal regne med at det blir mer aktiv involvering fra næringslivets side.

Alt i alt observerer Rambøll at programledelsen og byene har jobbet aktivt med å involvere næringslivet i programmet, og man har kommet langt på ett år. Det er dog fortsatt et utviklingspotensial her, og det er fortsatt behov for å rette innsats mot å inkludere næringslivet.

Figur 4.10 Eksempler på lokalt samarbeid med næringsliv

Å få til samarbeid med næringslivet handler ofte om å kunne bli konkret i arbeidet. Nedfor presenteres kort to konkrete prosjekter som har fått til et vellykket samarbeid med næringslivet.

I **Stavanger** har den lokale næringsforeningene innsett at næringslivet vil ha en stor fortjeneste dersom man får kuttet ned reisetiden inn og ut av Stavanger. Med en økende befolkning og lite muligheter for å bygge ut veinettet har de derfor tatt initiativ til *sykkelløftet.no*. Prosjektet er initiert av næringsforeningen, men det samarbeides med både Sandnes og Stavanger kommune som har gjort dette til et *Framtidens Byer* prosjekt.

Flere byer har jobbet med *Smart City* løsninger, men den kommunen som har kommet lengst her er **Bærum**. Prosjektet i Bærum er et samarbeidsprosjekt som har inkludert en rekke næringslivsaktører, blant annet Microsoft, Bærum næringsråd og Entra eiendom. Dette ser så langt ut til å være en svært vellykket form å drive byutviklingsprosjekter i samarbeid med næringslivet på.

Felles for begge de to nevnte prosjektene er at man har funnet konkrete prosjekter hvor næringslivsaktører kan se den økonomiske gevinsten på lang sikt. Dette understreker at man ikke nødvendigvis trenger å synliggjøre kortsiktige gevinster for næringslivet dersom de skal trekkes med i prosjekter innenfor *Framtidens Byer*.

Tabell 4.21 Samarbeid med næringslivet oppsummert: 2010 og 2011

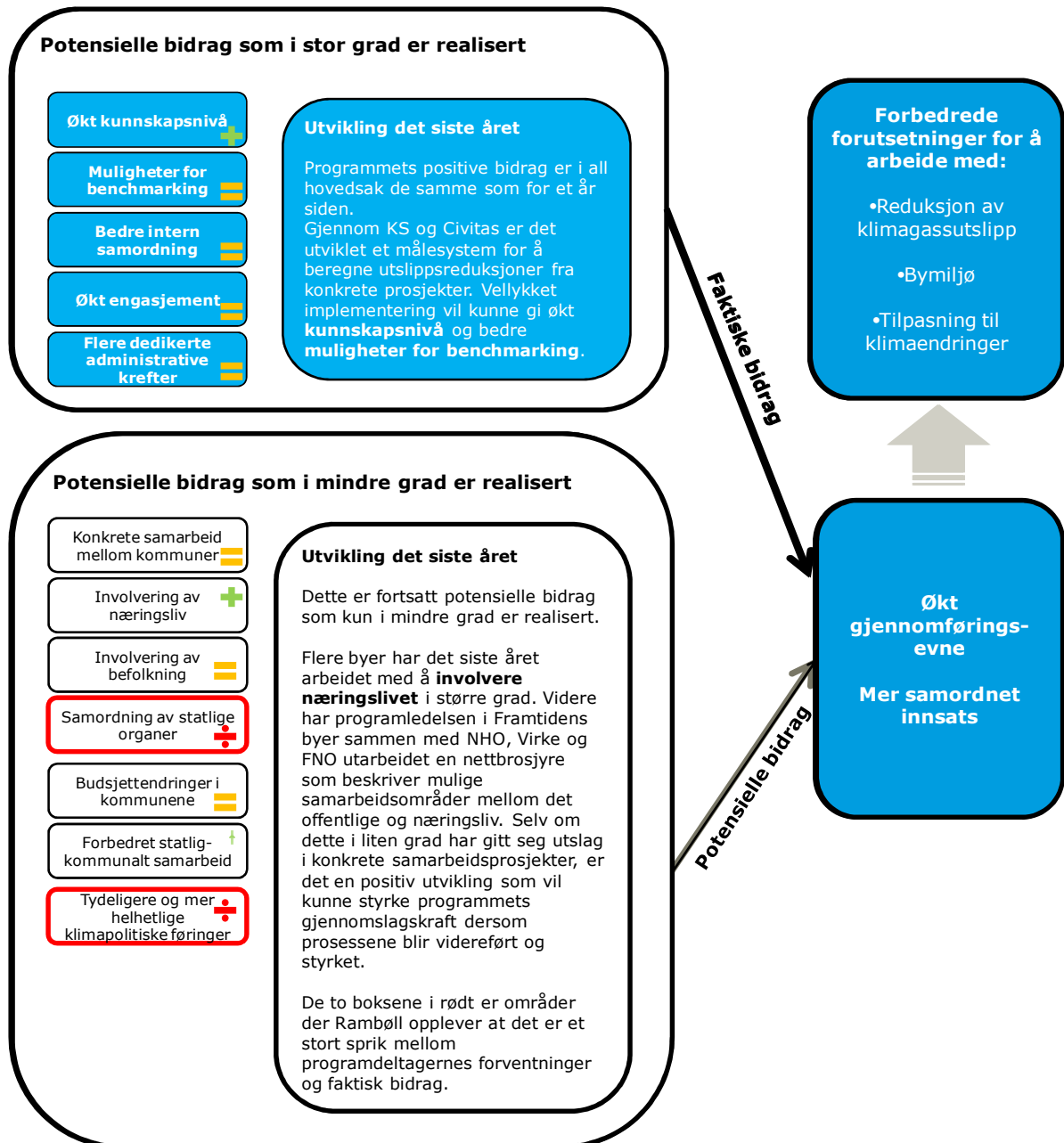
	2010	2011	Forbedringspotensial
Samarbeid med næringsliv	<i>Framtidens Byer</i> synes ikke å ha hatt noen vesentlig effekt på samarbeid med næringslivet. Kommuner som har samarbeidet godt tidligere gjør det fortsatt i dag, og kommuner som har samarbeidet mindre godt tidligere har ikke endret seg vesentlig.	Samarbeidet med næringslivet har hatt en positiv utvikling det siste året, men det er fortsatt forbedringspunkter nasjonalt og lokalt.	Næringslivet kan spille en viktig rolle innenfor <i>Framtidens Byer</i> programmet. Involvering av næringsliv i planarbeid, og i konkrete prosjekter bør derfor være et viktig fokusområde for alle byer i perioden som kommer.

4.5 Bidragsanalyse oppsummert

I kapittel tre så vi nærmere på i hvilken grad programmet hadde nådd de langsikte målsetningene for programmet. Selv om vi så at dette i noe variert grad var tilfelle, var ikke den konkrete måloppnåelsen et tilfredsstillende målepunkt for hvorvidt programmet har virket tilfredsstillende etter ambisjonen. Det vi i dette kapittelet har undersøkt nærmere er derfor om *Framtidens Byer* har gitt det bidraget man har ønsket at programmet skal gi. Det er først og fremst gjennom å øke byenes gjennomføringsevne, og gjennom å bedre samordningen mellom sentrale aktører at *Framtidens Byer* kan bidra.

Framtidens Byer er i utvikling, men det er begrenset i hvilken grad programmet har endret det bidraget det gir mot målsetningen det siste året. Figuren nedenfor viser et utvalg bidrag *Framtidens Byer* kan gi, og har rettet fokus mot, for å heve byenes arbeid. Øverst i figuren er de bidragene rapporten peker på at programmet i stor grad har lyktes med å få til. Den nedre del av figuren illustrerer bidrag hvor rapporten påpeker utviklingspotensial. Pluss-, minus- eller likhetstegn illustrerer hvorvidt bidraget har endret seg det siste året.

Figur 4.11 Bidragsanalyse oppsummert



Som det framgår av figuren, bidrar *Framtidens Byer* til å løfte byenes arbeid gjennom en rekke funksjoner. Sentrale blant disse er økt kunnskapsnivå, og økt engasjement. Mange byer framhever også betydningen av programmets økonomiske bidrag, som gir mulighet for å dedikere administrative krefter til klimaarbeid, samt at det er utløsende for flere prosjektmidler.

Som det fremgår av figuren har *Framtidens Byer* i tillegg i økende grad bidratt til å heve kunnskapsnivået ved at det er kommet noen nye konkrete kunnskapsbidrag, blant annet gjennom samarbeid med KS. I tillegg har nettverkene blitt noe mer konkrete, og det er mer lokalt utviklet kunnskap som benyttes i programmet.

Vi har også observert at programmet i økende grad har blitt flinkere til å involvere næringslivet, og det kan se ut til at det er en liten positiv utvikling med tanke på konkrete statlig-lokale samarbeid gjennom statens vegvesen, Enova og Transnova.

På den andre siden har vi observert at programmet i noen minkende grad har bidratt til å skape en samordning mellom statlige organer, samt å få på plass tydeligere og mer helhetlige klimapolitiske føringer. Det er også på disse to punktene vi opplever at det størst sprik mellom forventninger og faktisk bidrag.

Det er naturlig at et program som *Framtidens Byer* har et noe dalende og svingende engasjement og oppslutning over tid. Det ser ut til at de endringer som er foretatt det siste året har demmet opp for de største svingningene i programmets bidrag, men for at programmet skal fungere etter intensjonen vil det stadig bli viktigere at man adresserer de sentrale utfordringer vi har observert.

5. UTVIKLINGSFORSLAG

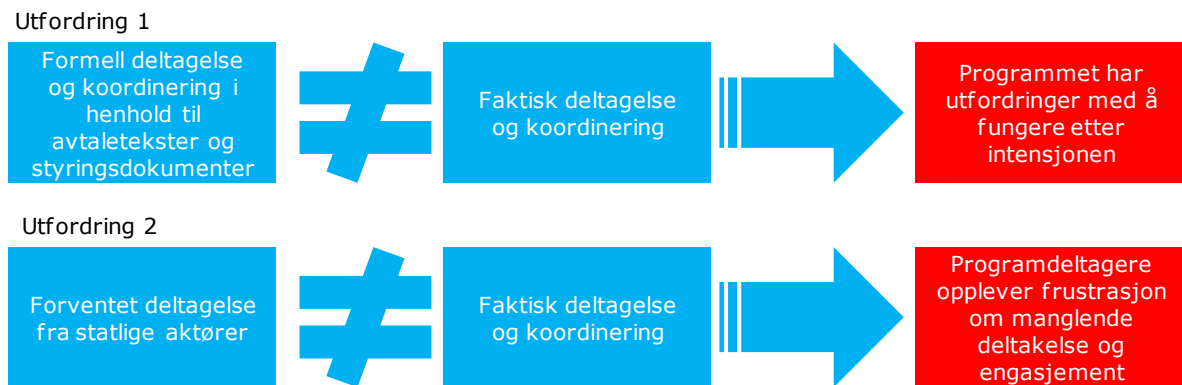
For at programmet skal fungere etter intensjonen er det enkelte sentrale utfordringer hvor Rambøll mener det kan være hensiktsmessig at *Framtidens Byer* legger ned en innsats for at programmet skal fungere bedre. I denne rapporten vil vi spesielt vektlegge statlige aktørers rolle og koordinering mellom statlige aktører.

5.1 Statlig aktørers rolle og koordinering mellom statlige aktører i programmet

Rambøll vurderer at ett av de viktigste forbedringspunktene for *Framtidens Byer* ligger i programmets håndtering, involvering, og koordinering mot statlige aktører. Dette handler ikke nødvendigvis om at situasjonen har blitt dårligere etter hvert, men det er et område som har blitt mer synlig etter hvert som programmet har gått over tid, at man ikke har klart å aktivere de statlige aktørene i den grad programmet la opp til fra starten av.

Det er her to dels overlappende utfordringer knyttet til *mismatch* mellom forventninger og faktiske deltagelse og koordinering som leder til to sentrale utfordringer. Dette fremgår av figuren nedenfor.

Figur 5.1 Utfordringer knyttet til statlige aktørers rolle og koordinering mellom statlige aktører i programmet



Som figuren illustrerer er den første utfordring at det er en *mismatch* mellom fremstillingen av koordineringen mellom, og deltagelse fra statlige aktører, i ulike avtaletekster og sentrale styringsdokumenter¹³ - sett opp mot den faktiske deltagelsen og koordineringen vi ser i programmet. Det fremstår som at man har forsøkt å involvere et bredere spekter av aktører enn man har klart å opprettholde et godt samarbeid med. Som vi viste i kapittel fire er det flere statlige aktører som peker på at de opplever at de har fått tildelt en rolle, uten at dette har kulminert i faktisk deltagelse. Det skal understrekes at det er flere positive samarbeid og dialogprosesser mellom miljøverndepartementet og ulike statlige aktører, men det er i begrenset grad blitt gjennomført noen koordinering av målsettinger og samarbeid mellom statlige aktører. Som figur 4.11 viste er et viktig bidrag *Framtidens Byer* kan gi, for å lette arbeidet med klima- og bymiljøspørsmål, å samordne statlige organer, samt jobbe for tydeligere og mer helhetlige klimapolitiske føringer. For at dette skal komme på plass kreves det en større deltagelse fra flere statlige aktører og en mer implementerbar koordinering.

Den andre utfordringen figuren over illustrerer er at det er blant programdeltagere store forventninger om deltagelse fra statlige aktører i programmet, og forventninger om at endrede holdninger og virkemidler skal spre seg bredt blant statlige organer. Mange programdeltagere har

¹³ Se for eksempel *Framtidens Byer Statusrapport 2010*

(URL: http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens_byer/Statusrapport/Framtidens_byer_Statusrapport_2010.pdf). Avtalen mellom staten KS og kommunene er også tydelig. Her står det blant annet: "Vi vil utnytte tilgjengelige ressurser bedre, utvikle mer effektive virkemidler og prøve ut nye tiltak for å fremme klima- og miljøvennlige byer. Staten vil også ta i bruk særskilte virkemidler for byenes arbeid. Partene vil strekke seg langt for å nå målene for *Framtidens Byer*. Innsatsen skal gi målbare resultater og fremragende praktiske eksempler som også skal komme andre byer og byregioner til gode og bidra til politikkutvikling på alle nivåer. Staten og kommunene vil gå foran med et godt eksempel og feie for egen dør i klimaarbeidet." (URL: <http://www.regjeringen.no/nb/sub/framtidensbyer/om-framtidens-byer/intensjonsavtalen.html?id=548063>)

her en forventning som ligger over det som faktisk er intensjonen med *Framtidens Byer*. Dette betyr at flere programdeltagere har en forventning om hvordan disse aktørene skal bidra, som ikke er i overensstemmelse med den rollen organene er tiltenkt i programmet, og de selv opplever at har mulighet til å spille. Denne *mismatchen* mellom faktisk deltagelse og forventninger bidrar til at programdeltagere opplever frustrasjon og utålmodighet med programmet. Dette skyldes ikke nødvendigvis at *Framtidens Byer* har gjort noe feil, da ulike oppfatninger og forventninger er skapt ut over det programmet har kommunisert. Det er likevel vår vurdering at når man forventer at ulike organer skal ha en aktiv og tydelig rolle i programmet, men opplever at dette ikke er tilfelle, støtes man i større grad fra programmet - enn å bli en aktiv bidragsyter inn i programmet. Derfor har dette en negativ effekt på *Framtidens Byer*.

Løsningen er slik vi vurderer det todelt. På den ene siden kan *Framtidens Byer* jobbe mer aktivt med kommunikasjon slik at deltagerne har en korrekt forståelse av hva de ulike aktørene kan bidra med. Det er en lang rekke aktører som har uforholdsmessig store forventninger til hva *Framtidens Byer* kan være, og de ulike aktørene har ulikt ståsted og ulik agenda de tar med seg inn i programmet. En idé for å overkomme dette kan være at man på *Framtidens Byers* nettsider utvikler et tydelig kart over hvilken rolle og ansvar de ulike aktørene skal spille. Da kan man eventuelt gå inn der og få en oversikt over hvem som er med, og hva de kan bidra med.

På den andre siden bør *Framtidens Byer* aktivt legge ned en innsats for at de ulike statlige organene som faktisk står som involverte parter skal spille ut en rolle som er i overensstemmelse med det som er intensjonen i programmet, samt at det kommer på plass en mer velfungerende koordinering. Å forankre og skape eierskap til programmet blant statlige aktører vil kunne ha flere potensielle positive effekter på programmets arbeid. Blant annet vil en tydeliggjøring og koordinering av programmets ambisjoner blant statlige aktører lede til et mer helhetlig statlig arbeid, samt at virkemidler blir mer koordinert og helhetlige. Videre vil man kunne synliggjøre effekten og betydningen av programmet for ulike interne og eksterne interessenter, da spesielt næringslivsaktører, dersom statlige organer hadde en tydeligere rolle. Representanter for næringslivet understreker at *Framtidens Byer* vil være en enda viktigere arena for dem å være tilstede på dersom spesielt departementene (ut over MD) også utøver et tydelig eierskap.

For å få til dette kan det være at *Framtidens Byer* bør iverksette en prosess med de ulike aktørene for å igjen bli enige om hvordan de kan bidra. En idé kan for eksempel være at programledelsen setter seg ned med hver enkelt part i programmet og sammen utarbeider en tekst på ca en side som synliggjør hva man forventer av hverandre.

5.2 Utvikling av indikatorer

Skal man holde engasjement og interesse om programmet oppe er man også avhengig av at man synliggjør og skaper et solid kunnskapsgrunnlag om mulige gevinster på lang sikt. Uten et tydelig indikatorsett blir det utydelig hva man får ut av programmet. Som denne rapporten har vist, eksisterer det i dag svært ulike forutsetninger for å måle utviklingen på målsettingene til *Framtidens Byer*, og programmet har behov for mer detaljerte indikatorer og måleverktøy - også på effektmålene.

Tilpasning til klimaendringer har vært mulig å måle, og vi har her sett betydelig fremgang. For å måle målsettingen om bedre bymiljø har vi tatt utgangspunkt i en holdningsundersøkelse som reflekterer subjektive oppfatninger blant byens innbyggere. Dette har vist noen resultater, men kan med fordel erstattes, eller utvides med en mer objektiv indikator. Subjektive oppfatninger blant byens innbyggere er helt klart en interessant indikator. Basert på at det gjerne tar lang tid å utvikle konkrete bymiljøprosjekter, og at innbyggernes oppfatninger kan være styrt av hendelser som ligger utenfor *Framtidens Byers* kontroll, vil likevel en tydeligere kobling mot den bymiljøinnsatsen som legges ned synliggjøres dersom man forholder seg til konkrete og objektive indikatorer.

Det er klimagassutslipp programmet har størst utfordringer med å måle. Vi har i denne rapporten tatt utgangspunkt i SSBs nasjonale tall for klimagassutslipp, noe som i svært begrenset grad sier noe om utviklingen i *Framtidens Byer*. Dersom man får tall som kommer direkte fra byene, i

stedet for å være fordelt gjennom nasjonale fordelingsnøkler vil man trolig i langt større grad reflektere innsatsen i programmet.

5.3 Utvikle relevant kunnskap og frembringe gode eksempler

Et av de viktigste bidragene *Framtidens Byer* har hatt, og kan ha, er som en kunnskapsgenererende aktør. Kunnskapsgenerering kommer ikke bare gjennom å bidra til å produsere konkrete utredninger eller kunnskapsdokumenter, men også gjennom at byene kan lære av hverandre.

Et av de viktigste bidragene som her er under utvikling er en eksempeldatabase som vil samle alle ulike prosjekter som gjennomføres under *Framtidens Byer* paraplyen. For det første er det viktig at dette blir ferdigstilt og implementert, men når dette er på plass er det viktig at det også jobbes med å systematisere denne kunnskapen og maksimere læringspotensialet som ligger her.

Rambøll anbefaler derfor at det i forlengelsen av arbeidet med å utarbeide en database gjøres et ytterligere arbeid for å jevnlig hente ut den samlede læringen. For at alle programdeltagere enkelt skal få tilgang til materialet bør dette for eksempel innebære at man lager temabaserte erfaringshefter fra databasen, eller samler beste-praksis eksempler. *Framtidens Byer* bør også ha et bevisst forhold til å bruke de erfaringer som spilles inn gjennom rapporteringer for å videreutvikle programmets potensielle bidrag til konkrete prosjekter.

5.4 Fortsatt innsats mot næringslivet

Selv om denne rapporten har vist at man har kommet lenger med tanke på å finne konkrete prosjekter hvor næringslivet kan inngå, må det fortsatt jobbes aktivt for involvering av næringslivet dersom programmet skal virke etter intensjonen.

5.5 Skape lokalt engasjement om programmet

For at programmet skal virke etter intensjonen er det avgjørende at man opprettholder et lokalt engasjement om programmet. Et konkret tiltak som kan bidra til dette fra programledelsen kan være å gjennomføre besøk til alle byene, helst med deltagelse fra en eller flere statsråder. Flere representanter fra byene oppgir at dette vil kunne skape lokalt engasjement, og understreke viktigheten av fortsatt satsning.

VEDLEGG

Oversikt over informanter (utover programledelsen).

Hvem	Tidspunkt for intervju og intervjuform
Hovedkontakt Framtidens Byer Bergen	13.10.11 - Telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer Drammen	14.10.11 - Telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer Fredrikstad	14.10.11 - Telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer Kristiansand	09.11.11 - Telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer, Oslo	6.10.11 - Telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer, Sandnes	17.10.11 – Telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer, Sarpsborg	13.10.11 - Telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer Skien	27.10.11 – telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer, Stavanger	22.11.11 - Telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer, Trondheim	10.10.11 - Telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer, Bærum	27.10.11 - Telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer, Porsgrunn	17.10.11 - Telefonintervju
Hovedkontakt Framtidens Byer, Tromsø	22.11.11 - Telefonintervju
Nettverkskontakt Areal og Transport, Bergen	20.10.11 - Telefonintervju
Nettverkskontakt Areal og Transport, Skien	1.11.11 - Telefonintervju
Nettverkskontakt Areal og Transport, Stavanger	17.11.11 – Telefointervju
Nettverkskontakt stasjonær energi, Oslo	3.11.11 – Telefonintervju
Nettverkskontakt stasjonær energi Bærum. Vedkommende er også koordinator for vestregionens klimaprojekt	13.10.11 - Telefonintervju
Nettverkskontakt stasjonær energi, Kristiansand	10.11.11 - Telefonintervju
Nettverkskontakt forbruk og avfall, Sandnes	17.11.11 - Telefonintervju
Nettverkskontakt forbruk og avfall, Fredrikstad	02.11.11 - Telefonintervju
Nettverkskontakt forbruk og avfall, Sarpsborg	27.10.11 - Telefonintervju
Nettverkskontakt klimatilpasning, Trondheim	1.11.11 - Telefonintervju
Nettverkskontakt klimatilpasning, Porsgrunn	20.10.11- Telefonintervju
Nettverkskontakt klimatilpasning, Tromsø	11.10.11 – Telefonintervju
Fagkoordinator areal og transport	25.10.11 – Telefonintervju
Fagkoordinator stasjonær energi	27.10.11 – Telefonintervju
Fagkoordinator klimatilpasning	20.10.11 – Telefonintervju
Nettverksleder areal og transport (SD)	28.02.12 - Telefonintervju
Nettverksleder energi i bygg (OED)	12.10.12 – To representanter – gruppeintervju over telefon
Nettverksleder energi i bygg II (KRD)	10.10.12 - Telefonintervju
Enova	20.10.12 - Telefonintervju
Husbanken	27.10.11 - Telefonintervju
Statsbygg	17.10.11 - Telefonintervju
DIFI	7.11.11 - Telefonintervju
NVE	10.10.11 - Telefonintervju
Riksantikvaren	16.11.11 – Telefonintervju
VIRKE	9.1.12 Personlig gruppeintervju
FNO	
NHO	
Næringslivsrepresentant, Bergen	17.10.11 – Telefonintervju
Næringslivsrepresentant, Bærum	24.11.11 – Telefonintervju
Næringslivsrepresentant, Drammen	11.10.11 – Telefonintervju
Næringslivsrepresentant, Fredrikstad	24.11.11 – Telefonintervju
Næringslivsrepresentant, Kristiansand	8.11.11 – Telefonintervju
Næringslivsrepresentant, Oslo (har også en plass i det nasjonale nettverket)	25.10.11 – Telefonintervju
Næringslivsrepresentant, Stavanger og Sandnes	8.11.11 – Telefonintervju

Næringslivsrepresentant, Sarpsborg	2.11.11 – Telefonintervju
Næringslivsrepresentant, Skien	18.10.11 – Telefonintervju
Næringslivsrepresentant, Porsgrunn	19.10.11 – Telefonintervju
Næringslivsrepresentant, Tromsø	12.1.12 – Telefonintervju
Næringslivsrepresentant, Trondheim	4.11.11 – Telefonintervju
Politisk ledelse, Bergen	17.01.12 - Telefonintervju
Politisk ledelse, Sarpsborg	13.01.12 – Telefonintervju
Politisk ledelse, Tromsø	12.01.12 - Telefonintervju