

Beregnet til  
**Miljøverndepartementet**

Dokument type  
**Rapport**

Dato  
**juni, 2013**

# FØLGEEVALUERING FRAMTIDENS BYER RAPPORT 2013



# FØLGEEVALUERING FRAMTIDENS BYER

Dato

**juni, 2013**

Utarbeidet av

**Rambøll**

Beskrivelse

**Følgeevaluering av Framtidens byer – rapport 2013**

Rambøll

Besøksadr.: Hoffsvaien 4

Postboks 427

Skøyen

0213 Oslo

T +47 2252 5903

F +47 2273 2701

: [www.ramboll-management.no](http://www.ramboll-management.no)

## SAMMENDRAG

Rambøll presenterer med dette den tredje 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.

Rapporten tar for seg tre sentrale temaer:

- **Framtidens byer siden sist rapport:** Hvordan har programmet utviklet seg i løpet av det siste året?
- **Framtidens byers måloppnåelse:** I hvilken grad bidrar Framtidens byer til å gjøre byene mer klimavennlige, forbedret tilpasningsdyktighet til klimaendringer, forbedret fysisk bymiljø?
- **Framtidens byers arv:** Hvilken arv kan programmet etterlate seg ved programavslutning i 2014, og hva skal til for at denne i størst grad realiseres?

Nedenfor gis et sammendrag av sentrale funn under hvert av disse temaene.

### **Framtidens byer siden sist rapport**

Det er begrenset hvor mye et program som Framtidens byer endrer seg i løpet av et år. Samtidig vurderer Rambøll at programmet har opplevd en positiv utvikling over flere akser.

*For det første* har programmet i 2012 etablert en eksempeldatabase. Databasen er åpen, og ligger på Framtidens byers hjemmesider. Ambisjonen er at databasen skal inneholde gode eksempler til inspirasjon og læring også etter programmets levetid. Dette er et potensielt viktig verktøy for et program som i første rekke skaper sine resultater gjennom å spre kunnskap og engasjement om gode tiltak og arbeidsmåter. Foreløpige erfaringer med databasen viser at den er godt mottatt av deltakende byer. I avslutningsperioden på programmet vil det være viktig å legge til rette for at databasen også blir et nyttig verktøy for aktører utenfor Framtidens byer.

*For det andre* opplever Rambøll at de fagbaserte nettverkene har hatt et tydeligere fokus på praktisk anvendelig kunnskap sammenliknet med tidligere år. Flere av nettverkene har eksempelvis fokusert på utvikling av – og spredning av kunnskap om – konkrete og anvendbare verktøyer og analyseredskaper.

*For det tredje* beskriver flere informanter en opplevelse av at Framtidens byer er i ferd med å bli mer konsolidert som program, i den forstand at programmet

begynner å bli mer kjent også utenfor kretsen av programdeltagere. Dette gjelder i første rekke aktører i offentlig sektor, og i mindre grad i næringslivet.

For det fjerde beskriver flere av våre informanter at de fagbaserte nettverkene fungerer bedre og bedre, ettersom deltagerne er i ferd med å bli bedre kjent. Dette fører blant annet til at det er mer kontakt mellom nettverksdeltakere også utenom *Framtidens byer*-arrangementer.

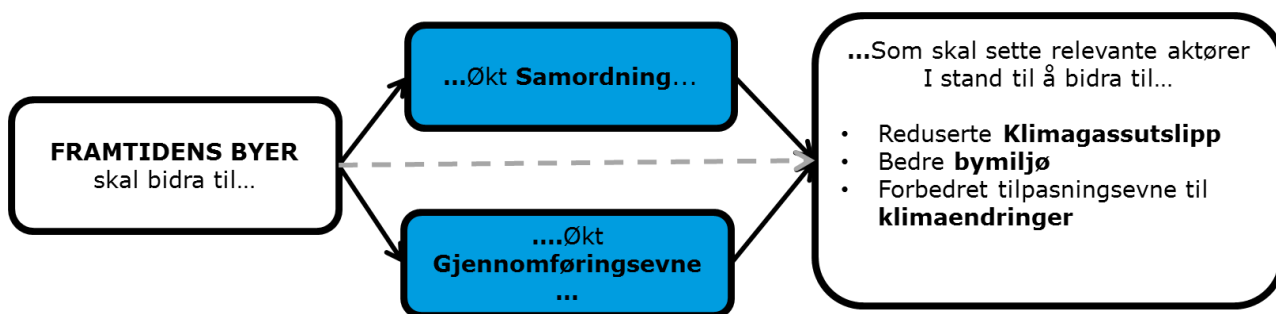
For det femte kan det synes som om satsingen på områdeutvikling har fått et løft i 2012. Dette har blant annet resultert i at to områdeprosjekter har blitt godkjente pilotprosjekter i Framtidens bygg, og flere er under planlegging. Det ble også arrangert en egen samling for områdeprosjekter i 2012.

For det sjette ble ny Nasjonal transportplan (NTP) vedtatt i juni 2013. Den inkluderer en økt satsing på miljøvennlig transport, inkludert jernbane, bymiljøavtaler og sykkel/gange. Påvirkning av NTP i miljøvennlig retning har vært et prioritert område for Framtidens byer.

Alle disse utviklingstrekkene vurderes å styrke Framtidens byers gjennomslagskraft som program.

### Framtidens byers måloppnåelse

Framtidens byer retter seg mot tre overordnede målsettinger. For å oppnå disse, skal programmet bidra gjennom ulike innsatser. Dette handler *blant annet* om å etablere møteplasser, utvikle kunnskap, etablere pilotprosjekter, gi økonomiske tilskudd, samt bidrag til policyutvikling. Gjennom disse innsatsene skal Framtidens byer bidra til (1) økt samordning, og (2) økt gjennomføringsevne. Dette framstilles i figuren nedenfor.

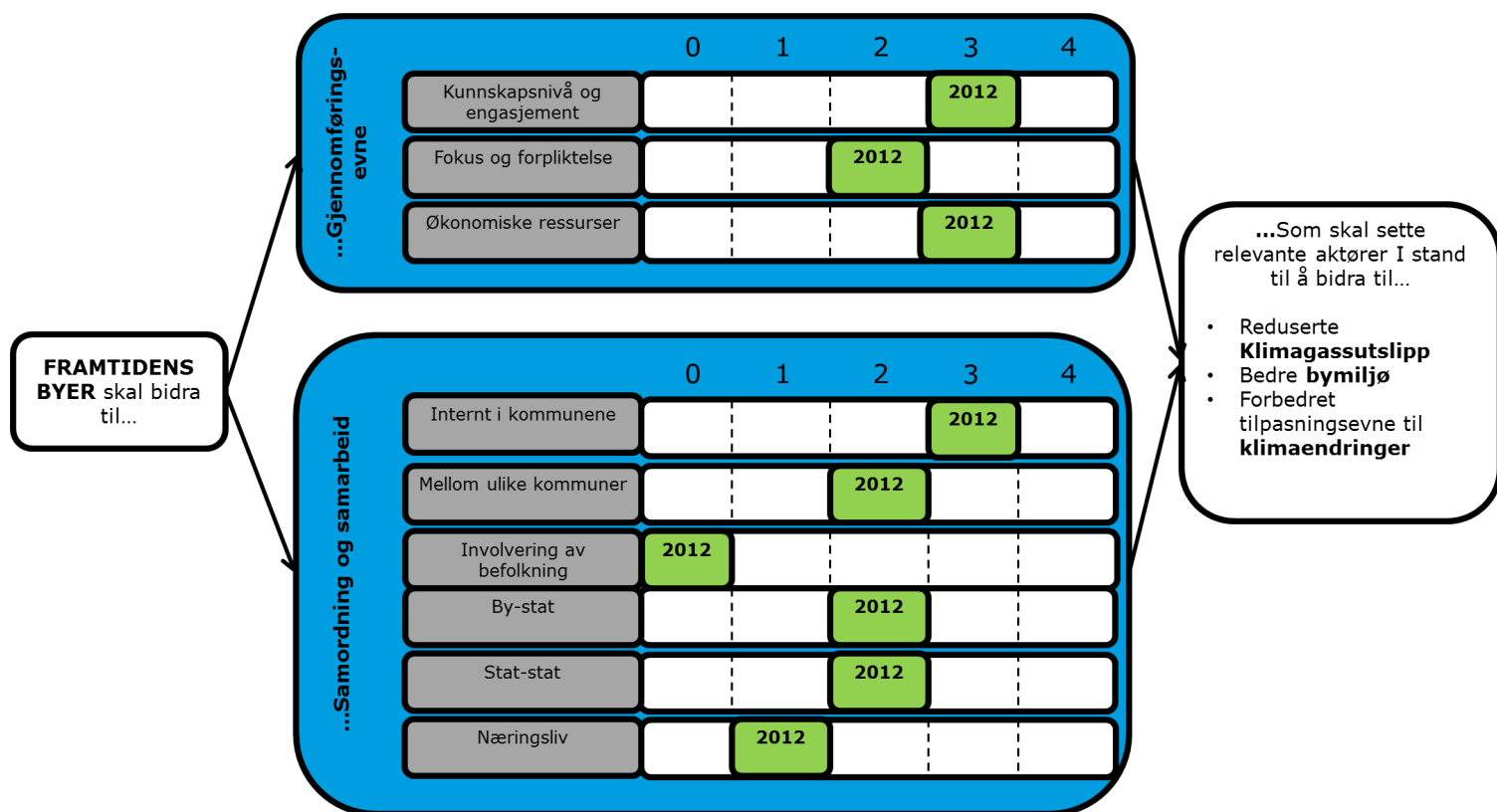


Vurderingen av programmets måloppnåelse handler om å teste antagelsene i figuren over: **Bidrar Framtidens byer – gjennom økt samordning og gjennomføringsevne – til at de overordnede målsettingene oppnås?**

Dette spørsmålet må besvares med utgangspunkt i en realistisk antagelse om hva Framtidens byer er, og *kan* bidra til. Målsettingene programmet retter seg mot er svært omfattende, og Framtidens byer er bare én av en lang rekke faktorer som påvirker den overordnede måloppnåelsen. Rambøll finner det derfor som utgangspunkt ikke hensiktsmessig å vurdere Framtidens byer med bakgrunn i indikatorer for overordnet måloppnåelse, fordi det ikke finnes indikatorer som tillater en direkte kobling mellom innsatsene som legges ned i programmet og endelige effekter. Unntaket er målsettingen om forbedret tilpasningsevne til klimaendringer, der en gjennomgang av de 13 byenes kommuneplaner viser at ti av de tretten byene i dag hensyntar klimaendringer i kommuneplanens samfunnsdel (sammenliknet med fire kommuner ved programoppstart). Gjennomgangen viser også svært positiv utvikling når det gjelder ande-

len kommuner som hensyntar klimaendringer i utforming av reguleringsplaner og byggesaksbehandling, samt andelen som har utarbeidet en ROS-analyse som hensyntar klimaendringer. Framtidens byer antas å ha vært en sentral bidragsyter til denne utviklingen.

Selv om tilgjengelige indikatorer ikke tillater en direkte kobling mellom innsatsene i Framtidens byer og overordnet måloppnåelse, vurderer Rambøll at programmet styrker både gjennomføringsevne og samordning, noe som antas å bidra inn mot de overordnede effektmålene – selv om bidraget ikke kan kvantifiseres. Rapporten viser til flere grep som kan gjøres for å forsterke disse bidragene, men konkluderer samtidig med at programmet bidrar godt innenfor rammene av hva som kan forventes. Dette framstilles i figuren nedenfor. Figuren beskriver Rambølls vurdering av Framtidens byers bidrag til økt gjennomføringsevne og samordning i 2012, der ulike potensielle bidrag vurderes på en skala fra null til fire. Null innebærer at Framtidens byer ikke antas å ha noen effekt, mens fire innebærer at programmet innenfor nåværende rammer ikke kan gjøre ytterligere grep for å forsterke bidraget.



Som det framgår av figuren over, bidrar Framtidens byer til å heve gjennomføringsevne og samordning. Selv om noen bidrag er tydeligere og sterkere enn andre, ville gjennomføringsevne og samordning vært dårligere på alle parametere med unntak av ett dersom Framtidens byer ikke eksisterte. Det viktigste bidraget er knyttet til økt kunnskapsnivå og engasjement. Dette har vært et tydelig bidrag gjennom hele programperioden, men har blitt ytterligere forsterket i 2012 blant annet gjennom oppretting av eksempeldatabase og tydeligere fokus i nettverkene på praktisk anvendelig kunnskap. Videre er programmet økonomisk tilskudd viktig, og bidrar blant annet til at kommunene kan dedikere administrative ressurser til klima- og bymiljøarbeid på tross av en trang kommuneøkonomi. Programmet bidrar også i noen grad til økt forpliktelse og fokus, selv om Framtidens byer ikke synes å spille noen sentral rolle når lokalpolitikere gjør økonomiske prioriteringer. Framtidens byer bidrar videre i

stor grad til økt samordning internt i de deltakende kommunene, ettersom programmet bidrar til å samle medarbeidere fra ulike sektorer. Programmet har også bidratt til påvirkning av statlige virkemidler, der NTP har vært et prioritert fokusområde.

Samtidig som figuren viser at Framtidens byer hever byenes arbeid med klima- og bymiljø, illustrer den at det fortsatt finnes rom for forbedringer. Vi vil særlig fremheve at programmet har et utviklingspotensial når det gjelder samarbeid med næringslivet. Videre uttrykker flere informanter at de hadde håpet programmet ville føre til flere konkrete samarbeidsprosjekter mellom deltagerbyene. Programmet bidrar i stor grad til dialog mellom de ulike kommunene, samtidig som dette kun i begrenset grad har materialisert seg i konkrete samarbeid på tvers av kommunegrensene. Det er også flere kommuner som uttrykker en skuffelse over manglende forankring i departementene utover Miljøverndepartementet. Rambølls vurdering er at dette ikke i første rekke handler om *Framtidens byer* som *program* (med definerte aktiviteter og innsatser); informantene beskriver en opplevelse av at da samarbeidsavtalen ble signert, var det en forventning om at Framtidens byer – ved siden av de definerte aktivitetene i selve programmet – skulle medføre en markert politisk satsing fra statlig nivå. Denne opplever de ikke har funnet sted. Denne kritikken er som sådan ikke en kritikk av innsatsene i programmet Framtidens byer, men en skuffelse over at programmet i stor grad er begrenset til et administrativt samarbeid. Rambøll legger derfor ikke vekt på disse vurderingene i vår overordnede evaluering av Framtidens byer – da dette er en evaluering av et definert program med definerte innsatsfaktorer – men finner det samtidig viktig å trekke fram disse vurderingene fra kommunene, da det er en svært utbredt tilbakemelding.

### **Framtidens byers arv**

Denne rapporten viser at Framtidens byer – selv om det finnes rom for forbedringer – i 2012 gir gode bidrag til klima- og bymiljøarbeidet i deltagerbyene. Samtidig går programmet nå inn i sin avsluttende periode. Et sentralt spørsmål er derfor hva som skjer når programmet avsluttes; etterlater programmet en arv som også vil leve videre etter 2014? Rambøll viser i rapporten til et utvalg områder det Framtidens byer – forutsatt en vellykket avslutning på programmet – kan etterlate seg varige bidrag.

**For det første** har programmet siden oppstart fokusert på utvikling av indikatorer. Dette er et langvarig arbeid, som foreløpig ikke er ferdigstilt. Samtidig har programmet vært involvert i flere prosesser som med tiden vil kunne gi viktige indikatorverktøy for klima- og bymiljøarbeid. Dette vil i så fall være en betydelig arv fra programmet. I denne rapporten beskriver vi programmets involvering i Vestregionens klimagassregnskap, KS' verktøy KVIKKT, og Statsbyggs klimagassregnskap.no. Framtidens byer har på ulike måter bidratt inn i utvikling, spredning og utprøving av disse. Videre har programmet siden oppstart hatt en dialog med SSB om utvikling av et indikatorsett for kommunalt klimagassutslipp.

**For det andre** har programmet på ulike måter bidratt til å utvikle og spre anvendelige verktøyer. Denne rapporten trekker blant annet fram prosessen rundt å undersøke muligheter for å implementere samarbeidsverktøyet Business Improvement Districts (BID) i Norge, som Framtidens byer gjennomfører i samarbeid med Stavanger kommune, Norsk sentrumsutvikling og Virke. Videre pekes det på planleggingsverktøyet *Grønn arealfaktor*, verktøy knyttet til transportanalyser, samt «Nudging»-verktøyer. Gjennom de fagbaserte nettverkene har programmet bidratt til å spre kunnskap om slike og andre verktøyer med tydelige praktiske anvendelsesmuligheter. Til sist trekker rapporten

fram eksempeldatbasen som i 2012 har blitt etablert av programmet. I sum vil disse prosessene kunne etterlate seg kunnskap om og tilgang til konkrete verktøyer som byene og andre vil nyte godt av også etter programavslutning.

**For det tredje** har programmet bidratt til gjennomføring av en rekke konkrete eksempelprosjekter som vil kunne bidra til inspirasjon og lærdom også etter programavslutning. Sentralt her står pilotprosjektene i Framtidens bygg og Future Built.

**For det fjerde** har programmet bidratt inn i ulike policyutviklingsprosesser. Eksempler på dette er uttalelser til Nasjonal Transportplan, avfallsmelding (senere avlyst), og NOU om klimatilpasning. Videre har klimatilpasningsnettverket gitt innspill til NFRs nye klimaprogram. På denne måten kan programmet ha *bidratt* til politiske verktøyer som vil leve etter at Framtidens byer er avsluttet.

Dersom disse prosessene avsluttes på gode måter og gir de ønskede resultater, vil Framtidens byer etterlate seg en viktig arv ved avslutning av programmet.

### **Veien videre**

Rapportens beskriver at Framtidens byer – innenfor rammene av hva som kan forventes – bidrar godt inn i klima- og bymiljøarbeid. Samtidig peker den på ulike forbedringsmuligheter. Følgende er sentralt:

- **Samarbeid mellom de deltagende byene;** dialogen og kontakten mellom disse er god, noe programmet i stor grad har bidratt til. Samtidig uttrykker flere informanter en viss grad av skuffelse over at dette ikke har materialisert seg i flere konkrete samarbeid. Dette er et ansvar byene i stor grad må ta selv, men programledelsen kan også legge til rette for dette – eksempelvis ved at samarbeidsprosjekter gis prioritering når byene søker om prosjektstøtte.
- **Samarbeid med næringsliv:** Dette har blitt framhevet i flere av følgeevalueringsrapportene. Selv om det har blitt etablert et utvalg interessante samarbeidsprosjekter i 2012, bør dette fortsatt være et viktig fokusområde for programmet. *Framtidens byer* har ikke lyktes med å involvere næringslivet slik ambisjonen var ved programoppstart. Samarbeid med næringsliv handler både om næringslivet lokalt, og de med tre sentrale organisasjonene NHO, Virke og Finans Norge.
- **Fokus på indikatorutvikling:** Denne rapporten beskriver flere igangsatte prosesser knyttet til indikatorutvikling. Fortsatt fokus på disse vil være viktig i den kommende perioden.

Rapporten diskuterer til sist fokusområder som vil bli særlig viktige når programmet nå går inn i en avslutningsfase. De sentrale bidragene til Framtidens byer handler om inspirasjon, læring og istandsetting. Skal disse bidragene spille ut til fulle, er det essensielt at programmets lærdommer, tiltak, prosjekter, verktøyer og liknende blir spredt til et størst mulig publikum. Rambøll vurderer derfor at programmets viktigste oppgaver i avslutningsfasen kan oppsummeres i følgende tre kulepunkter:

- **Fokus på gjennomføring:** Gjennomføre og avslutte så mange konkrete tiltak, verktøyutviklingsprosjekter og liknende som mulig.
- **Fokus på dokumentering:** Dokumentere effekter og lærdommer av de avsluttede tiltakene.

- **Fokus på kommunikasjon:** Kommuniser de dokumenterte effektene og lærdommene til et størst mulig publikum.

Det vil i den avsluttende fasen også bli viktig å fokusere på forankring av Framtidens byers satsingsområder internt i kommunene.



## INNHOILDSFORTEGNELSE

<b>Sammendrag</b>	<b>3</b>
Framtidens byer siden sist rapport	3
Framtidens byers måloppnåelse	4
Framtidens byers arv	6
Veien videre	7
<b>1. Innledning</b>	<b>1</b>
1.1 Overordnet om <i>Framtidens byer</i>	2
1.2 Organisering av <i>Framtidens byer</i>	2
1.3 Hvordan er <i>Framtidens byer</i> ment å fungere?	3
1.4 Om evalueringen og det metodiske grunnlaget	4
1.4.1 Datagrunnlag	4
1.5 Forkortelser benyttet i rapporten	4
<b>2. Utvikling siden sist rapport</b>	<b>6</b>
2.1 Etablering av eksempeldatabase	6
2.2 Mer konsolidert	6
2.3 Fokus på læring med tydelig bruksverdi	6
2.4 Enkelte eksempler på samarbeid med næringsliv, men fortsatt stort utviklingspotensial	6
2.5 Ny nasjonal transportplan	7
2.6 Andre utviklingstrekk	8
2.7 Utvikling i fagnettverkene	8
2.7.1 Nettverket for klimatilpasning	8
2.7.2 Nettverket for forbruk og avfall	11
2.7.3 Nettverket for areal og transport	13
2.7.4 Nettverket for stasjonær energi	15
2.7.5 Bymiljøsatsingen	16
<b>3. Bidragsanalyse</b>	<b>18</b>
3.1 Overordnet måloppnåelse	19
3.1.1 Reduserte klimagassutslipp	19
3.1.2 Forbedret bymiljø	19
3.1.3 Forbedret tilpasningsevne til klimaendringer	19
3.2 Bidrar <i>Framtidens byer</i> til å øke byenes gjennomføringsevne?	20
3.2.1 Bidrar programmet til økt kunnskapsnivå og engasjement om klima- og bymiljøspørsmål?	21
3.2.2 Bidrar programmet til økt fokus og forpliktelse i byene?	22
3.2.3 Tilfører programmet økonomiske ressurser som løfter byenes arbeid?	23
3.3 Bidrar <i>Framtidens byer</i> til økt samordning og samarbeid mellom relevante aktører?	24
3.3.1 Bidrar programmet til økt samordning og samarbeid internt i de ulike kommunene?	25
3.3.2 Bidrar programmet til økt samarbeid og samordning mellom ulike kommuner?	25
3.3.3 Bidrar programmet til økt involvering av byenes befolkning?	26
3.3.4 Bidrar programmet til økt samarbeid og samhandling mellom by og stat?	26

3.3.5	Bidrar programmet til økt samordning mellom departementer og øvrige statlige aktører?	27
3.3.6	Bidrar programmet til økt samarbeid med næringslivet?	28
3.4	Bidragsanalyse oppsummert	30
<b>4.</b>	<b>Framtidens byers arv</b>	<b>1</b>
4.1	Vil bidragene leve videre?	2
4.2	Framtidens byers arv	2
4.2.1	Utvikling av indikatorer	2
4.2.2	Utvikling og spredning av verktøyer	3
4.2.3	Inspirasjon og læring gjennom gode eksempler	4
4.2.4	Policypåvirkning	5
4.3	Framtidens byers arv oppsummert	5
<b>5.</b>	<b>Veien videre</b>	<b>6</b>

## [TABLE OF FIGURES HEADING]

Figur 1 - Organisering av Framtidens byer .....	3
Figur 2 - Tilbakemeldinger om kunnskapsutvikling .....	22
Figur 3 - Tilbakemeldinger om fokus og forpliktelse .....	23
Figur 4 - tilbakemeldinger om økonomiske bidrag .....	24
Figur 5 - Tilbakemeldinger om samarbeid mellom byene .....	26
Figur 6 - Tilbakemeldinger om samarbeid og samordning mellom by og stat .....	27
Figur 7 - Tilbakemeldinger om samordning mellom statlige aktører .....	28
Figur 8 - Næringslivets vurdering av Framtidens byer. Positive, negative, og forbedringsforslag .....	29
Figur 9 - Kommunenes vurdering av samarbeid med næringslivet .....	30
Figur 10 - Framtidens byers bidrag .....	1
Figur 11 - Hva skjer når Framtidens byer avsluttes? .....	1

## VEDLEGG

No table of contents entries found.

[For short content list please place the cursor HERE and insert it from menu. Remember to delete the above TOC + pagebreak]

[DO NOT delete the following line since it contains a section break – delete this field before printing]

## 1. INNLEDNING

Rambøll presenterer med dette den tredje 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.

Denne tredje evalueringsrapporten vurderer programmets bidrag inn mot de overordnede målsettingene. Videre beskriver den hva som synes å fungere godt i dag, og hva som kan forbedres. Et viktig poeng i denne sammenheng, er at *Framtidens byer* som program kun utgjør en liten del av det nasjonale arbeidet inn mot reduserte klimagassutslipp, forbedret bymiljø, og forbedret tilpasningsevne til klimaendringer. *Framtidens byers* vellykkethet som program kan derfor ikke vurderes med utgangspunkt i *overordnet* måloppnåelse; utvikling i klimagassutslipp på nasjonalt nivå sier lite om resultatet av *Framtidens byer*. Evalueringens formål er derfor å vurdere om *Framtidens byer* bidrar inn mot de overordnede målsettingene *innenfor rammen av det man kan forvente*.

Rapporten må leses i forlengelse av førstårsrapporten fra juni 2011<sup>1</sup> og andreårsrapporten fra juni 2012<sup>2</sup>. 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. Videre søker rapporten å diskutere hvilken arv *Framtidens byer* kan etterlate seg når programmet avsluttes. Dette er et nytt element som er inkludert i årets rapport, med utgangspunkt i at programmet nå går inn i sin avsluttende periode.

Rapporten er videre strukturert som følger:

- I **det resterende av dette kapittelet**, beskriver vi programmet *Framtidens byer*, samt det metodiske grunnlaget for evalueringen
- I **kapittel 2**, beskriver vi sentrale utviklingstrekk i programmet i 2012
- I **kapittel 3**, beskriver vi *Framtidens byers* måloppnåelse, med fokus på om programmet bidrar til å forbedre arbeid knyttet til reduserte klimagassutslipp, forbedret bymiljø, og forbedret tilpasningsevne til klimaendringer.
- I **kapittel 4**, gjør vi enkelte vurderinger knyttet til *Framtidens byers* arv; hva etterlater programmet seg når det avsluttes i 2014?
- I kapittel 5, beskriver vi veien videre med et utvalg anbefalinger for programmets videre innsats.

### Parter som har signert samarbeidsavtale i *Framtidens Byer*

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

<sup>1</sup> Med data samlet inn oktober 2010 – januar 2011

<sup>2</sup> Med data samlet inn oktober 2011– januar 2012

### 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 klimamålsetninger. 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 Finans Norge seg til samarbeidet. Også en lang rekke andre aktører deltar i programmet på ulike måter<sup>3</sup>.

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 bedre bymiljø som en tversgående målsetning som er relevant for alle fire innsatsområder.

### 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.

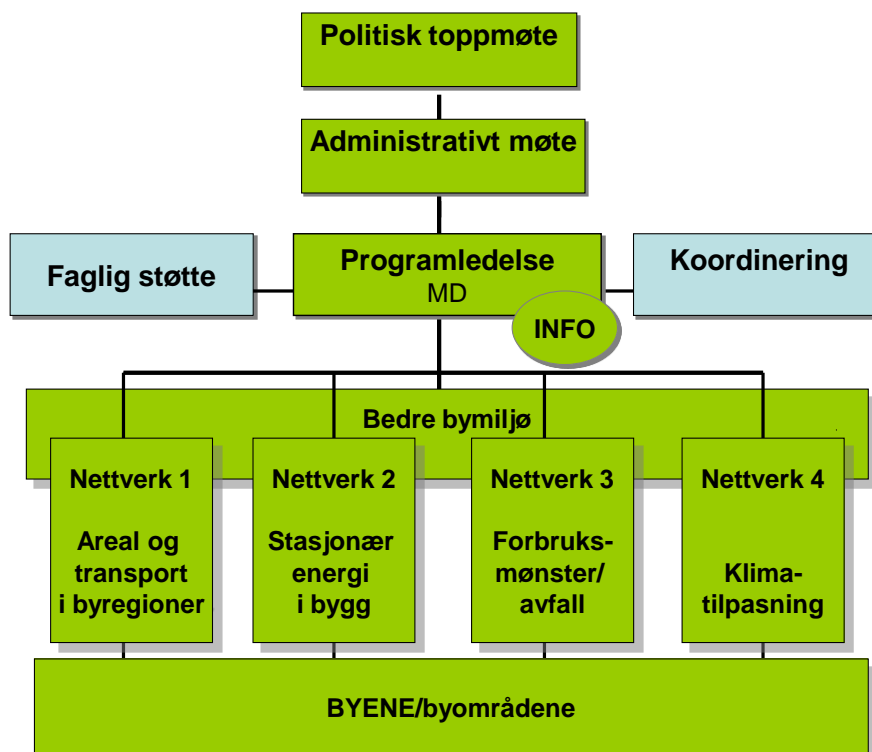
*Framtidens Byer* er med sine mange samarbeidspartnere etablert som en stor nettverksorganisasjon. Nettverksmodellen er valgt for at de ulike aktørene skal bli godt kjent med hverandre, utvikle gjensidig tillit og forståelse og inspirere hverandre gjennom utveksling av kunnskap og erfaringer. Dette forventes 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, i tillegg til bedre bymiljø som går på tvers av de fire satsingsområdene. 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.

<sup>3</sup>Eksempelvis Vegvesenet, Enova, Husbanken, Statsbygg, NSB, DIFI, DSB, Riksantikvaren, KLIF, Direktoratet for byggkvalitet (DiBK), Forsvarsbygg, NVE, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Transnova, NAL. 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.

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 nedenfor.



04.06.13

Figur 1 - Organisering av Framtidens byer

### 1.3 Hvordan er Framtidens byer ment å fungere?

Alle programmer har en innebygd forestilling om hvordan de 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 målsetting med denne rapporten er i første rekke å vurdere om Framtidens byer bidrar til at relevante aktører kan arbeide bedre med tiltak knyttet til rettet mot reduksjon i klimagassutslipp, forbedret bymiljø, og forbedret tilpasningsdyktighet til klimaendringer. Vi vurderer ikke programmets vellykkethet med utgangspunkt i overordnede indikatorer for måloppnåelse, da disse i første rekke påvirkes av faktorer som ligger utenfor programmets kontroll. Spørsmålet som skal besvares er om programmet innenfor rammene av de virkemidler det har tilgjengelig bidrar til forbedret arbeid inn mot disse målsettingene. Videre søker evalueringen å peke på forbedringsmuligheter: **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*<sup>4</sup> (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. 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. Det har blant annet blitt gjennomført bybesøk til alle de 13 deltagerbyene, samt intervjuer med andre programdeltagere over telefon.

Intervjuene har i hovedsak blitt gjennomført i perioden oktober - desember 2012, med enkelte supplerende intervjuer før og etter dette.

## 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  
 KR D – Kommunal- og regionaldepartementet  
 KS – Kommunesektorens organisasjon  
 MD - Miljøverndepartementet

<sup>4</sup> Som beskrevet tidligere benyttes ikke disse indikatorene til å vurdere om programmet er vellykket; de brukes i første rekke til kontekstualisering

NHO – Næringslivets hovedorganisasjon  
NTP – Nasjonal transportplan  
NVE – Norges vassdrags- og energidirektorat  
OED – Olje- og energidepartementet  
SD – Samferdselsdepartementet  
SSB – Statistisk sentralbyrå

## 2. UTVIKLING SIDEN SIST RAPPORT

Det er begrenset hvor mye et program som Framtidens byer utvikler seg i løpet av et år, og i stor grad er Framtidens byer det samme programmet som ble beskrevet i sist evalueringsrapport. Det er allikevel et utvalg utviklingstrekk det er verdt å trekke fram. I det følgende beskriver vi først et utvalg slike. Deretter går vi gjennom utviklingen i de fagbaserte nettverkene i 2012.

### 2.1 Etablering av eksempeldatabase

En sentral del av Framtidens byers bidrag handler om å spre inspirasjon og kunnskap om gode eksempler. En forutsetning for at gode eksempler skal ha verdi, er at de blir kommunisert. I denne sammenheng er Framtidens byers eksempelsamling, som ble etablert i 2012, et vesentlig utviklingstrekk. Dette er en database som er tilgjengelig på Framtidens byers hjemmesider, der gode klima- og bymiljøtiltak blir beskrevet. Databasen tillater søking etter prosjekter innen fagområdene Areal- og transport, forbruk og avfall, klimatilpasning, energi i bygg, og bedre bymiljø.

Samlingen ble lansert i november 2012. Foreløpige tall viser at den er godt besøkt, og intervjuer med medarbeidere i byene som deltar i Framtidens byer, tyder på at disse opplever at eksempelsamlingen er nyttig. I første rekke har det blitt framhevet at samlingen er et nyttig verktøy når det skal rapporteres til egne politikere om egne prosjekter. Samtidig har det blitt stilt spørsmål ved om databasen med dagens innretning og innhold også er egnet til å lære om prosjekter som foregår andre steder enn i egen kommune. Blant annet har enkelte informanter vist til at prosjektbeskrivelsene kan være av varierende kvalitet.

Rambøll vurderer at etablering av eksempelsamlingen er et viktig skritt på veien mot å spre lærdommer om prosjektene som foregår i Framtidens byer, samtidig som det vil være viktig å fortsette utviklingsarbeidet. Dette innebærer å undersøke hvilken bruksverdi databasen har i dagens form, og hva som eventuelt skal til for at bruksverdien blir størst mulig.

### 2.2 Mer konsolidert

Flere informanter beskriver en opplevelse av at Framtidens byer er i ferd med å bli et mer konsolidert program, i den forstand at det synes som om flere aktører utenfor Framtidens byer nå kjenner til programmet. Våre informanter beskriver at dette i første rekke gjelder aktører i det offentlige, og i mindre grad aktører i næringslivet. Rambøll har ikke gjort noen selvstendig analyse av disse påstandene, og våre beskrivelser baserer seg derfor på gjengivelser av våre informanters vurderinger.

Det er ikke i seg selv et selvstendig mål at Framtidens byer skal bli mer kjent, men en slik utvikling kan samtidig forenkle programmets arbeid med å skape engasjement og spre kunnskap om klima- og bymiljøspørsmål.

### 2.3 Fokus på læring med tydelig bruksverdi

Det er Rambølls inntrykk at fagnettverkene i år – i større grad enn tidligere år – har fokusert på å spre kunnskap med direkte bruksverdi. Dette handler blant annet om spredning av konkrete verktøyer, og analyseredskaper. Eksempler på dette er Forbruk- og avfallsnettverkets fokus på «nudging»-verktøy, klimatilpassningsnettverkets fokus på Grønn arealfaktor, og ATP-nettverkets fokus på verktøy knyttet til transportanalyser. Disse beskrives nærmere nedenfor, under gjennomgangen av de fagbaserte nettverkene.

Det har i tidligere evalueringsrapporter blitt påpekt at læringen i nettverket i for stor grad har vært av generell og teoretisk karakter, og vanskelig å omsette i konkret handling. Et økt fokus på praktisk anvendelighet er derfor et viktig utviklingstrekk.

### 2.4 Enkelte eksempler på samarbeid med næringsliv, men fortsatt stort utviklingspotensial

Tidligere følgeevalueringsrapporter har pekt på at Framtidens byer kun i begrenset grad har lyktes med å involvere næringslivet i programmets arbeid. Selv om det i 2012 har blitt gjennomført enkelte prosjekter i samarbeid med næringslivet, ser det ikke ut til at det er noen vesentlig forbedring når det gjelder dette samarbeidet. Vi vil allikevel framheve et utvalg eksempler på gode samarbeid med næringslivet:



Det har i lengre tid vært en dialog mellom klimatilpasningsnettverket i Framtidens byer og Finans Norge om mulige samarbeidsprosjekter. Dette har blant annet handlet om samarbeid med forsikringsselskaper, som har en åpenbar interesse i at bygg og infrastruktur er tilpasset konsekvenser av klimaendringer. Dette har blant annet ført til en dialog om bruk av forsikringsdata i forbyggende arbeid, og bidratt til et **pilotprosjekt som skal vurdere hvilken nytteverdi skadeforsikringsselskaperens data knyttet til klimarelaterte skader har for norske kommuner**. Prosjektet er blant annet støttet av Framtidens byer

Vi vil også framheve at Framtidens byer i løpet av perioden har inngått et interessant samarbeid med næringslivet, relatert til samarbeidsmodellen **Business Improvement Districts (BID)**. BID er et presist avgrenset område, for eksempel en by, hvor de næringsdrivende gjennom avstemning vedtar at de sammen skal investere i tiltak som styrker områdets konkurransevne. Dette kan være et nyttig virkemiddel i arbeidet med å gjøre sentrum til et attraktivt handels- og oppholdssted, og som sådan et viktig verktøy inn mot Framtidens byers målsettinger om reduserte klimagassutslipp og bedre bymiljø. Utfordringer med å innføre slike handler blant annet om lovmessige forhold, fordi innføring av BID må være forpliktende for alle næringsdrivende i det avgrensede området – også for dem som ikke har stemt for det. Høsten 2011 holdt Norsk Sentrumsutvikling et innlegg på Framtidens byers storsamling i Bergen, der BID ble presentert. Det har i lengre tid vært et ønske om at næringslivet skal trekkes sterkere inn i Framtidens byer, og i etterkant av innlegget ble det startet en prosess der Framtidens byer, Virke, og Norsk Sentrumsutvikling deltok. Dette munnet ut i at Framtidens byer bidro med 700 000 kroner til et utredningsprosjekt der Stavanger kommune og Norsk sentrumsutvikling skulle vurdere lovmessige og andre konsekvenser av innføring av BID i Norge. Prosjektet skal kartlegge erfaringer fra tilsvarende prosjekter i utlandet, og se på mulighetene for å etablere BID i Norge. Prosjektet har fortsatt med et tilskudd på 1 million kroner fra Framtidens byer i 2012. Prosjektet har nå fått en foreløpig utredning fra juridisk hold, og vil fortsette i 2013.

Videre vil vi framheve Bærum kommunes **Smart City**. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Bærum kommune, Bærum Næringsråd og næringslivet i kommunen som skal bidra til at Bærum blir en smartere kommune som jobber for å redusere klimagassutslipp og energibruk. Prosjektet involverer utstrakt samarbeid mellom kommunen og næringsliv. Prosjektet ble gitt kr 500 000 i støtte fra Framtidens byer i 2012.

Til sist vil vi også peke på at NHO i 2012 har gjennomført **frokostmøter om smarte miljøvennlige innkjøp** i flere av framtidens byer. Det planlegges ytterligere frokostmøter i 2013.

## 2.5 Ny nasjonal transportplan

Forslag til ny Nasjonal Transportplan ble presentert i april 2013. Planen ble vedtatt i juni. Planen legger opp til at de i de neste ti årene skal brukes opp mot 200 milliarder kroner på miljøvennlig transport i Norge. Dette inkluderer satsing på jernbane, bymiljøavtaler og tiltak for dem som sykler og går. Et hovedgrep er at det i og omkring byområdene er lagt vekt på å utvikle et effektivt kollektivtilbud og økt tilrettelegging for syklister og fotgjengere, mens i distriktene prioriteres tiltak for bedre kapasitet og et mer robust vegnett.

Det settes av 168 milliarder til jernbane i tiårsperioden (2014-2023), noe som er en økning på 62% fra forrige NTP. Videre er det satt av 26 milliarder kroner til en samlet bypott. Dette er 16,9 milliarder i nye midler (inkl. mva), i tillegg til 9,2 milliarder fra den eksisterende belønningsordningen for byene. Ordningen er basert på lokal handlefrihet, kombinert med strenge miljøkrav. Når det gjelder satsingen på de som sykler og går, inkluderer planen en økning 115% fra forrige NTP, med en ramme på 8,2 milliarder (inkl. mva).

Nasjonal Transportplan er et viktig virkemiddel for utvikling av infrastruktur, og som sådan sentralt for målsettingene i Framtidens byer. Den økte satsingen på jernbane, bymiljøavtaler, og tiltak for gange/sykling, omtales derfor av programledelsen i Framtidens byer som viktige framskritt. Nasjonal transportplan er et resultat av en lang rekke faktorer, der Framtidens byer ikke er den viktigste. Selv om det derfor ikke er mulig å isolere programmets bidrag og innflytelse, må den nye NTP regnes som en viktig seier for programmet. Programmet, i første rekke gjennom nettverket for Areal og transport, har drevet et aktivt arbeid for å påvirke planens innretning.

Dette inkluderer en felles uttalelse fra de deltagende byene, samt annet påvirkningsarbeid. Den felles uttalelsen er blant annet i stor grad tatt til følge. Det er derfor grunn til å tro at Framtidens byer har hatt innflytelse på planens innretning.

## 2.6 Andre utviklingstrekk

Flere av våre informanter beskriver at de fagbaserte nettverkene fungerer bedre og bedre, etter som deltagerne er i ferd med å bli bedre kjent. Dette fører blant annet til at det er mer kontakt mellom nettverksdeltakere også utenom *Framtidens byer*-arrangementer.

Vi vil til sist framheve at det kan synes som om satsingen på områdeutvikling har fått et løft i 2012. Dette har blant annet resultert i at to områdeprosjekter har blitt godkjente pilotprosjekter i Framtidens bygg, og flere er under planlegging. Det ble også arrangert en egen samling for områdeprosjekter i 2012.

## 2.7 Utvikling i fagnettverkene

Nedenfor beskriver vi utviklingen i de fagbaserte nettverkene

### 2.7.1 Nettverket for klimatilpasning

I tidligere rapporter, har Rambøll påpekt at klimatilpasningsnettverket er det av nettverkene i Framtidens byer som har hatt størst direkte effekt på byenes arbeid. Dette henger sammen med at klimatilpasning for mange byer har vært et relativt nytt område. Nettverket har som sådan vært et viktig bidrag når det gjelder å sette klimatilpasning på dagsorden. Dette har blant annet ført til at kommuner som har rullert kommuneplanene i løpet av programperioden i langt større grad enn tidligere har inkludert klimatilpasning i planverket. Ti av de 13 byene beskriver i dag planer for konkret handling rettet mot klimatilpasning i kommuneplanens samfunnsdel.

I følgeevalueringsrapporten for 2011 blir det samtidig fremhevet at nettverket – dersom det skal fortsette å være et viktig bidrag – i den kommende perioden må videreutvikle seg og forsterke fokuset på *konkret handling*. Dette framgår også av nettverkets egen oppsummeringsrapport for 2011-2012, der det vises til at «Etter innledende år med oppstart, etablering av handlingsplaner, kompetansebygging og organisering av arbeidet i byene, er programmet inne i en gjennomføringsfase». Nettverket har selv delt sitt arbeid inn i tre faser:

- **Fase 1 Oppstart:** Hovedfokus var rettet mot kompetanseutvikling og kunnskapsbygging. Arbeidet med å organisere klimatilpasningsarbeidet internt i byene startet. Det ble lagd handlingsprogram (2008 – 2009).
- **Fase 2 Gjennomføring:** Hovedfokuset er på hvordan klimaendringene kan håndteres i byene og hvordan arbeidet kan forankres i egen organisasjon. Det er viktig å etablere samarbeid med andre aktører og spesielt med næringslivet. Fasen preges av forankring av klimatilpasningsarbeidet i sentrale styringsdokumenter som kommuneplanens samfunnsdel og arealdel, samt utprøving av tiltak. Mye av arbeidet går med til metodeutvikling og forankring av arbeidet internt (2010- 2012).
- **Fase 3 Oppsummering og videreføring:** Hovedfokus vil være å få fram resultater, evaluere arbeidet og legge et løp for videreføringen av klimatilpasningsarbeidet utover programperioden. Det kan være behov for mer kunnskap og andre kunnskapsformer (2013).

Som det framgår av faseplanen over, har 2012 vært det siste året i gjennomføringsfasen, mens 2013 i stor grad kommer til å fokusere på oppsummering og videreføring. Samtidig som det er viktig å presisere at fasene til dels vil overlape (ettersom det er store forskjeller når det gjelder hvor langt byene har kommet i sitt arbeid med klimatilpasning), er det Rambølls overordnede inntrykk at nettverket har hatt et eksplisitt fokus på gjennomføring i 2012 – og at dette har bidratt til å ta byene et skritt videre.

Et sentralt element i nettverkets arbeid med å heve byenes arbeid med klimatilpasning, handler om å tydeliggjøre forventninger; hva skal i praksis til dersom byene skal være godt forberedt på

å møte kommende klimaendringer. Et viktig bidrag i denne sammenheng, er at nettverket i 2012 har utarbeidet et sett med «forventningspunkter».<sup>5</sup> Disse framgår av figuren nedenfor.

1. Kommunen har **kunnskap om hvordan klimaendringene kan påvirke kommunens ansvarsområder.**
2. Klimaendringer og tilpasning til dagens og framtidens klima er **omtalt og vurdert i sentrale styringsdokumenter** og planer (i alle deler av kommuneplanen, jfr. plan- og bygningsloven, i helhetlig ROS analyse, jfr. ny sivilbeskyttelseslov, i andre sentrale styringsdokumenter (vann og avløpsplan, klima- og energiplaner, beredskapsplaner m.fl.).
3. Det er etablert **rutiner for hvordan klimatilpasning skal håndteres i reguleringsplanarbeidet og i byggesaksbehandlingen.**
4. Det foreligger **konkrete eksempler på tiltak** som er gjennomført for eksempel på lokal håndtering av overvann.
5. Det er innledet **samarbeid med næringslivet** om klimatilpasning.
6. **Fylkesmannen og fylkeskommunen er pådrivere** for at kunnskap om klimaendringer og tilpasning når ut til kommunene. Byene bidrar i arbeidet.
7. Det **statlige forvaltningsansvaret for arbeidet med havnivåstigning og overvannshåndtering avklares** i forbindelse med stortingsmelding om klimatilpasning.
8. **Statlige virkemidler**, både økonomiske og forvaltningsmessige, må komme på plass.

Listen over viser forventninger til ulike aktører, og beskriver både kommuner, næringsliv, fylkesmann og fylkeskommune, samt andre statlige aktører. Listen beskriver forventninger om hva som bør være på plass innen Framtidens byer avsluttes.

Utover det ovenstående, er det også Rambølls vurdering at nettverket i 2012 har bidratt til å heve byenes fokus på konkret gjennomføring. Vi vil særlig framheve følgende:

(1) **Fokus på forankring.** Nettverket har fokusert på at det er viktig å forankre klimatilpassningsarbeidet internt i kommunene. Dette henger blant annet sammen med at klimatilpassning ikke skal være noe som ligger på siden av øvrig kommunalt arbeid, men skal være en integrert del av dette. Det er derfor viktig at klimatilpassningsarbeidet forankres i politisk og administrativ ledelse. Rambøll har ikke gjort noen vurdering av om nettverkets fokus på slike spørsmål har blitt omsatt i praksis, men vurderer at det er positivt at det fokuseres på dette.

(2) **Fokus på overvannshåndtering, grønne tak, grønn arealfaktor og flomsonekartlegging.** Framtidens byer har i 2012 gitt økonomiske tilskudd til en rekke prosjekter omhandlende *overvannshåndtering*, med utgangspunkt i at Norge trenger erfaringer med hvordan lokale overvannsløsninger fungerer i by. Det ble i 2012 satt av 1,8 millioner kroner til slike prosjekter, og Miljøverndepartementet mottok og innvilget ni søknader. Nettverket har også hatt et eksplisitt fokus på grønn arealfaktor i 2012. *Grønn arealfaktor* er et planleggingsverktøy rettet mot å ivareta grønne løsninger i utbyggingssammenheng. Verktøyet uttrykker forholdet mellom den økologisk effektive overflaten og en tomts totale areal. Verktøyet har i liten grad blitt prøvd ut i Norge, og har blitt satt på dagsorden av klimatilpassningsnettverket blant annet gjennom et seminar om Grønn arealfaktor i Oslo i september 2012. Nettverket har også i 2012 fokusert på kunnskap om *grønne tak*, samt på metodeutvikling for *urbane flomkart* som får fram flomveier i den urbane by. Videre er KlimaGIS nå et ferdig verktøy som kan kjøpes.

(3) **innspill til kunnskapsbehov og stortingsmelding.** Nettverket har kommet med innspill om kunnskapsbehov i forbindelse med framtidens klimaforskning, i brev til Forskningsrådet den

<sup>5</sup> «Forventninger til klimatilpassningsarbeidet i Framtidens byer», datert 9. februar 2012

14. mai 2012. Vi velger også å trekke fram at nettverket har kommet med et administrativt innspill til NOU 2010:10 («Tilpasning til eit klima i endring»), selv om dette skjedde i 2011.

(4) **Spredning av kunnskap.** Fagkoordinator framhever at en viktig effekt av nettverket er at kunnskap også blir spredt til aktører som ikke deltar i Framtidens byer. Dette henger sammen med at byenes nettverkskontakter på klimatilpasningsområdet holder foredrag og innlegg lokale og regionale fora som ikke er direkte knyttet til Framtidens byer. Eksempler på slike fora, er Norsk Vann og TEKNA. Flere av byene har i perioden arrangert diverse seminarer, frokostmøter og studieturer der temaet har vært klimatilpasning. Byene har også bidratt med saker til klimatilpasning.no, og alle byer har lagt inn eksempler på klimatilpasningstiltak i Framtidens byers eksempelsamling.

(5) Fokus på å få fram **konkrete eksempler.** Det er et tydelig fokus på å gjennomføre konkrete prosjekter. I denne perioden har Framtidens byer gitt tilskudd til en lang rekke prosjekter i byene. Inntrykket er også at mange klimatilpasningstiltak gjennomføres i de enkelte byene, selv om det er store forskjeller. Tekstboksen nedenfor beskriver et slikt eksempel.

#### FLOMSONEKART I OSLO

**Flere etater i Oslo har det siste året gått sammen for å utvikle metodikk i forhold til Oslos sårbarhet for regnflommer. Det er opprettet en etats-overgripende gruppe som parallelt jobber med å plassere overvannsansvaret i kommunen.**

Et flomsonekart viser et areals risiko for å oversvømmes. Oslo har flere kritiske områder som årlig oversvømmes selv ved mindre nedbørsepisoder.

Plan- og bygningsetaten (PBE) jobber med å tilpasse og utvikle gode metoder og visualiseringsverktøy for å kartlegge Oslobys flomsoner og flomveier. Det tilstrebes også, gjennom IR-foto, å få en oversikt over byens (på bakkenivå) permeabilitet.

(NVE) har utarbeidet flomsonekart for 20-, og 200-årsflom for Sørkedalselva fra Bogstadvannet og ca 6 km oppover til Sørkedalen kirke i Oslo kommune. Oversvømt areal som er beregnet er knyttet til flom i Sørkedalselva og Bogstadvannet. Grunnlaget for flomsonekartet er en flomfrekvensanalyse der det beregnes størrelsen og hyppigheten på flommene i vassdraget. Ved 200-årsflom vil noen få bygninger og eneboliger ved Bakk, samt en bygning oppstrøms Zinoberbrua være flomutsatt. Sørkedalsveien er flomutsatt ved Bakk, og Zinoberveien er under vann på flere steder. En gangbru nedenfor Bakk på kartlagt strekning, er også utsatt ved flommer større enn 10-årsflom. Sinoberbrua har klaring til alle de beregnede flommene.

Vi vil til sist framheve at Klimatilpasningsnettverket i 2012 har fokusert på å gjennomføre tematiske fagsamlinger i tillegg til de ordinære nettverksmøtene. Disse fagsamlingene har tatt for seg konkrete temaer, og deltakerlisten har vært bredere enn i de ordinære nettverksmøtene. I løpet av året, har det blant annet blitt gjennomført seminar om Grønn arealfaktor i Oslo i september, fagdag om KlimaGIS i Stavanger i november, fagdag om grønne tak i Oslo og Bærum i desember, samt klimaseminar i Tromsø i desember.

Som gjennomgangen over viser, er det mye aktivitet i Klimatilpasningsnettverket, og Rambølls vurdering er at nettverket i stor grad bidrar til å heve byenes arbeid. Samtidig er det **stor variasjon på klimatilpasningsarbeidet i de 13 deltakende byene.** Rambøll vurderer at det viktigste arbeidet i nettverket i det kommende år, er å sørge for at klimatilpasningstiltak i enda større grad gjennomføres i praksis. Byene har jevnt over kommet langt med å integrere klimatilpas-

ning i kommunalt planverk. Det finnes imidlertid i liten grad kunnskap om hvordan dette blir implementert i praksis.

Videre **synes det ikke som om byene (og de sentrale næringslivsorganisasjonene) har lyktes med å inkludere lokalt næringsliv** i sitt arbeid med klimatilpasning på lokalt nivå. Dette er også et viktig forbedringspunkt i perioden som kommer. Det finnes flere eksempler på sammenfallende interesser mellom næringsliv og det offentlige i dette arbeidet. Eksempelvis gjelder dette forsikringsselskaper, som har en åpenbar interesse i at bygg og infrastruktur er tilpasset konsekvenser av klimaendringer. I denne sammenheng, har nettverket for klimatilpasning innledet en dialog med Finans Norge om mulige samarbeidsområder. Dette har blant annet ført opprettelse av et pilotprosjekt, som er nærmere beskrevet i avsnitt 2.7.1. Samtidig synes det fortsatt å være et stort mulighetsrom for samarbeid med næringslivet som ennå ikke er oppfylt. For at dette skal oppnås, bør det lokale næringslivet i framtidsbyene involveres i tillegg til de tre sentrale organisasjonene (NHO, Virke, Finans Norge).

Klimatilpasning	2010	2011	2012	Utviklingspotensial
	Bidratt til å sette fokus på vesentligheten av klimatilpasning.	Bidrar fortsatt til å sette fokus og heve bevissthetsnivå og kunnskapsnivået.	Bidrar til å sette fokus på viktige temaer for klimatilpasning.	Fortsatt (og økt) fokus på konkret gjennomføring av tiltak.
	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.	Bidrar til å spre kunnskap utover Framtidens byers deltagere.  Bidrar til økt kunnskapsnivå.  Sprer kunnskap om relevante verktøyer, eksempelvis Grønn klimafaktor.	I tillegg kan nettverket jobbe med å finne konkrete prosjekter der næringslivet kan bli en sentral part.

### 2.7.2 Nettverket for forbruk og avfall

Følgeevalueringsrapporten for 2011, pekte på at nettverket for Forbruk og avfall hadde lyktes med å finne en god form, der balansen mellom to ulike fokusområder (forbruk og avfall) tidligere hadde vært en utfordring. I 2012, beskriver fagkoordinator at nettverket har rendyrket et fokus på forbruk og livsstil.

Videre pekte 2011-rapporten på at nettverket hadde gjort en god jobb med å spre kunnskap om de sosiologiske mekanismene som ligger bak atferdsendringer. Seminaret «Lost in the Supermarket» var i denne sammenheng et svært positivt bidrag. Samtidig ytret flere informanter et ønske om at fokuset på sosiologiske mekanismer i større grad kunne bli fulgt opp med konkrete råd om hvordan man omsetter de teoretiske innsiktene til praktisk handling. Rambølls inntrykk er at nettverket i 2012 har fulgt opp denne anbefalingen, og at det i løpet av året har vært et tydelig fokus på konkrete verktøyer og konkret handling. Dette ble blant annet eksemplifisert gjennom «Lost in the Supermarket» i januar 2013. Seminaret var mer handlingsorientert enn fjorårets seminar, noe som ble eksemplifisert gjennom tematikken «hva kan vi gjøre...nå!?».

Både fagkoordinator og nettverkskontaktene fra byene, beskriver at kunnskapen om arbeid rettet mot å endre forbruksmønstre har blitt styrket i løpet av året. Et sentralt element i å flytte nettverkets fokus fra teori til praksis, har vært samarbeidet med Greenudge<sup>6</sup>. Geennudge tar utgangspunkt i adferdsforskning, og baserer seg på teorien om «Nudging». Et nudge er et tiltak som ikke krever politiske forbud eller tradisjonelle økonomiske insentiver, men handler ofte om å sørge for mer informasjon i handlingsøyeblikket eller å tvinge forbrukeren til å foreta bevisste valg. Dette gir praktisk anvendelige tiltak i arbeidet med å endre forbruksvaner. Videre handler dette arbeidet om konkrete metoder for å teste ut hva slags tiltak som gir effekt, samt å identifisere gode tiltak. Greenudge presenterte blant annet forslag til konkrete tiltak på seminaret

<sup>6</sup> <http://www.greenudge.no/>

«Lost in the Supermarket» i januar 2013. Videre ble det fokusert på «nudge»-teorien under nettverkets studietur til London og Totnes i september 2012, der det ble gjennomført et møte med «the Nudge Unit» hos Behavioral Insight Team. Nudging har foreløpig ikke vært testet ut i Framtidens byer, men kunnskap om verktøyet har blitt presentert til byenes nettverkskontakter, og det arbeides med planer om en mer konkret uttesting.

Nettverket for forbruk og avfall har også hatt en sentral rolle i utviklingen av Framtidens byers eksempelsamling, som av mange framheves som et av de viktigste bidragene til programmet i 2012. Dette beskrives nærmere i avsnitt 2.1.

Generelt beskriver både fagkoordinator og kontaktpersoner i byene i intervjuer med Rambøll en opplevelse av at nettverket i større og større grad begynner å fungere som et nettverk med løpende kontakt og kunnskapsdeling. Dette henger i første rekke sammen med at kontaktpersonene i løpet av programperioden har blitt bedre og bedre kjent med hverandre. Det har i denne sammenheng blitt opprettet en lukket facebook-gruppe til nettverket. Formålet med gruppen var å etablere en enklere samarbeidsplattform enn epost-utveksling. Den foreløpige erfaringen er dog at facebook-gruppen har vært lite aktiv.

Videre har nettverket fokusert på å gjennomføre tiltak i 2012, og det foregår mange enkelttiltak knyttet til holdningsskapende arbeid i de ulike byene. Det har blitt gitt økonomiske tilskudd til en rekke ulike prosjekter gjennom året. Disse har blitt fordelt jevnt utover ulike typer prosjekter, uten spesiell prioritering av enkelte tematikker. Eksempler på slike er generelle holdningsskapende tiltak, sykle-til-jobben-tiltak, mobilitetsuka, samt gjenbrukssentre. Imidlertid har det i 2012 ikke blitt gitt tilskudd til redesign-prosjekter. Nettverksleders oppfatning er at byene jevnt over arbeider godt med ulike typer holdningsskapende kampanjer.

Nettverket har også i 2012 samarbeidet med NHO om sistnevntes leverandørutviklingsprogram. NHO, ved det nasjonale programmet for leverandørutvikling, har i løpet av våren 2012 utviklet et frokostmøtekonsept knyttet til innovative offentlige innkjøp. Miljøverndepartementet er en av 16 partnere som finansierer det nasjonale programmet for leverandørutvikling. Utover denne finansielle støtten fra Miljøverndepartementet, har Framtidens byer vært en viktig arena for at NHO skal kunne presentere sitt konsept og knytte kontakter opp mot byene. Nettverket for forbruk og avfall har vært viktig i denne sammenheng.

Utover det ovenfor nevnte samarbeidet med NHO, er det fortsatt en utfordring for nettverket å få til velfungerende samarbeid med næringslivet. Dette er en utfordring som er gjeldende på tvers av alle de fire nettverkene. Samtidig framhever nettverksleder at det var stor oppslutning fra næringslivet på storsamling i april.

Vi vil videre framheve at nettverket i 2012 har kommet med innspill til den bebudede avfallsmeldingen (som siden har blitt avlyst). Det ble satt ned en arbeidsgruppe med medlemmer fra Bergen, Sarpsborg, Skien og Stavanger, og innspillet ble i mars oversendt til Miljøverndepartementet med 27 konkrete anbefalinger. Hovedfokuset i anbefalingene, var at det bør sikres at meldingen legger tilstrekkelig vekt på å hindre at avfall oppstår. For å få til dette, vises det til at problemet må angripes fra flere vinkler: (1) Økonomiske forhold og forbruksmønstre må påvirkes; (2) det må bli mer vanlig å reparere i stedet for å kjøpe nytt; (3) det må være enkelt å gi videre ting man ikke lenger har bruk for til andre som kan nytte det.

Blant sentrale aktiviteter i 2012, kan nevnes nettverkets **studietur til London og Totnes i September**, der Rambøll deltok som observator.

Det var i alt 22 deltakere på studieturen, noe som må regnes som et godt oppmøte. Det vurderes også som et positivt innslag at Bergen kommune hadde trukket med to frivillige organisasjoner. Samtidig var det fem av de 13 byene som ikke var representert, og heller ikke næringslivet deltok.

Et sentralt formål med studieturen, var å lære om såkalte «**transition towns**». Transition-bevegelsen er en grasrotorganisert nettverksorganisasjon som støtter og utvikler lokalsamfunn i deres egenorganisering for reduserte klimagassutslipp og forbedret evne til å klare seg gjennom kriser. Verdigrunnlaget er (1) People Care, (2) Earth Care, og (3) Fair Shares. I denne sammenheng, ble det avlagt et besøk til «Transition Town Brixton» i London, der turens deltagere fikk en omvisning i bydelen og en orientering bydelens arbeid. Videre ble det avlagt et besøk hos Transition Town Totnes, som ble verdens første Transition town i 2006.

Studieturen inkluderte videre et møte med «**the Nudge Unit**» Behavioral Insights Team, der formålet var en orientering om såkalt «Nudging» (beskrevet over). Videre ble det avholdt et møte med forfatteren og aktivisten **Tristram Stuart**, som blant annet er opptatt av å dekke verdens matbehov ved å redusere omfanget av matsvinn og matavfall.

Rambølls inntrykk er at studieturen er et godt eksempel på at nettverket fungerer som en etablert møteplass. Turen var lagt opp med god anledning til samtale og diskusjon; turen var godt planlagt og forberedt, og møte- og reiseledelsen fungerte godt. Videre var tema og besøksmål for turen meget relevant for programmet. Samtidig vil Rambøll peke på at kun åtte av de 13 byene var representert, samt at næringslivet ikke deltok. Selv og fagkoordinator ikke kan lastes for dette – da aktørene nevnt over hadde fått invitasjon – vurderer Rambøll bredere deltakelse bør være et viktig innsatsområde for nettverket i perioden som kommer. Fravær av viktige aktører kan svekke fagnettverket som møteplass og arena for organisasjonslæring og tverrorganisatorisk samarbeid.

Oppsummeringsvis vurderer Rambøll at fagnettverket for Avfall og forbruk bidrar til å spre kunnskap om arbeid rettet mot å endre forbruksmønstre. Det synes også som om dette er et aktivt og velfungerende nettverk, der medlemmer deler kunnskap, og hvor ulike aktiviteter foregår i de ulike byene. Nettverket har også etablert enkelte samarbeid med næringslivet, i første rekke knyttet til NHOs leverandørutviklingsprogram. Samtidig har nettverket et stort potensial for samarbeid med næringsliv, som ikke er oppfylt.

Avfall og forbruksnettverket	2010	2011	2012	Utviklingspotensial
	Nettverket i <i>Framtidens Byer</i> har gitt byene økt kunnskapsnivå innenfor forbruksområdet.	Har fått et større og klarere fokus i nettverket.  Kan blir bedre til å følge opp forbruksfokus med konkrete tiltak.	Økt fokus på konkrete tiltak og verktøyer. Dette er en positiv utvikling.  Viktig bidrag i utvikling av eksempel-database.	Fokus på samarbeid med næringsliv.  Fokus på gjennomføring av konkrete tiltak, samt dokumentering av disse.

### 2.7.3 Nettverket for areal og transport

I evalueringsrapporten for 2010, 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 bygget opp lokal kunnskap på feltet, og fordi det eksisterer en lang rekke ulike nettverk på

området. Samtidig tydet tilbakemeldinger fra byenes nettverksrepresentanter både i 2010 og 2011 på at nettverket var et positivt bidrag inn i byenes arbeid. Hovedutfordringen syntes å dreie seg om at de deltagende byene var svært forskjellige når det gjaldt størrelse og utfordringer, og at det derfor var vanskelig å finne en innretning som alle opplever gir merverdi.

I 2012, har nettverket fokusert på et utvalg temaer med utgangspunkt i hva byene oppgir å ha behov for. Blant annet har det vært et eksplisitt fokus på verktøy knyttet til transportanalyser. Blant annet ble det gjennomført et «fagseminar for transportanalyser i byområder» i Porsgrunn i august. Utgangspunktet for seminaret var at transportanalyser utgjør et viktig beslutningsgrunnlag for strategiske valg i byutviklingen. Samtidig er slike analyser utfordrende. Formålet med seminaret var derfor å (1) dele erfaringer med verktøybruk i byområder for å definere utviklingsbehov, og (2) heve bevisstheten og kompetansen om transportanalyser i by hos sentrale aktører i plan- og beslutningsprosessene. Rambøll vurderer at dette er eksempel på **målrettet fokus**, der nettverket tar for seg særskilte områder der byene har behov for økt bevissthet eller kunnskap. Det har tidligere blitt påpekt at nettverksmøter (ikke bare i areal- og transportnettverket) fungerer best når møtene har et tydelig formål.

I samme bane, hadde nettverksmøtet i Bærum i januar et særskilt fokus på konseptutvalgsutredninger (KVU). Formålet var å spre kunnskap om formålet med slike, samt hvordan de gjennomføres. Blant annet ble bakgrunn og formål med KVUer presentert av Samferdselsdepartementet; Statens vegvesen gikk nærmere inn på KVU som metode; og det ble gitt en orientering om KVUenes betydning for transport- og bypolitikken, samt hva som vil skje videre med bypakene. Informanter Rambøll har vært i kontakt med i forbindelse med evalueringen, beskriver det som positivt at nettverket på denne måten har tydelig fokus på særskilte temaer, med særskilte formål.

Videre illustrerer nettverket for Areal og transport hvordan Framtidens byer kan være en bidragsyter i policyutvikling. Nasjonal transportplan (NTP) har i denne sammenheng vært et viktig innsatsområde for nettverket. De 13 byene i Framtidens byer sendte i 2012 en felles administrativ uttalelse til sekretariatet for Nasjonal transportplan. Arbeidet med uttalelsen ble initiert av nettverket for Areal og transport, og resulterte i at byene samlet seg om et utvalg konkrete ønsker til kommende NTP. Denne har nå blitt vedtatt (juni 2013), og innspillene har i stor grad blitt tatt til følge.

Vi vil også framheve at nettverket for Areal og transport i løpet av perioden har bidratt til utredningen om Business Improvement Districts (BID), som gjennomføres i samarbeid med Stavanger kommune, Norsk sentrumsutvikling, og Virke.

Nettverket har også i 2012 gjennomført en studietur til Nord-Tyskland (Kiel og Hafen City), med fokus på transformasjonsområder. Formålet var å lære av hvordan disse områdene jobbet planmessig og prosessmessig. Fagkoordinator beskriver at turen hadde god oppslutning, og trekker særlig fram at også politikere sto på deltakerlisten.

Oppsummert vurderer Rambøll at nettverket – på tross av utfordringer knyttet forskjeller på deltakerbyer og andre nettverk – har lyktes med å vinkle nettverksmøtene på en måte som gjør at byene sitter igjen med konkret utbytte. Dette er også inntrykket vi får fra flertallet av deltakerne på nettverksmøter. Videre har nettverket bidratt inn i sentrale policyutviklingsprosesser, samt etablert et interessant samarbeid med næringslivet. Som for de andre nettverkene gjelder det imidlertid også for dette nettverket at økt samarbeid med næringslivet er et viktig forbedringspotensial.



Areal og transportnettverket	2010	2011	2012	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.	Bidrar til å heve kunnskap om utvalgte – og viktige – temaer.  Bidrag inn i policyutviklingsarbeid (NTP)  Samarbeid med næringslivet (BID)	Økt fokus på samarbeid med næringslivet.

#### 2.7.4 Nettverket for stasjonær energi

De tidligere evalueringsrapportene om Framtidens byer har påpekt at nettverket for stasjonær energi har spilt en viktig rolle gjennom muligheter for *benchmarking*, da nettverket legger til rette for at byene kan måle seg mot hverandre. I rapporten for 2010 ble det påpekt at enkelte nettverksdeltakere opplevde at nettverket hadde hatt for mye fokus på bygging av nye og energiefektive bygg, og for lite fokus på rehabilitering eksisterende bygningsmasse. Året etter beskrev våre informanter at nettverket hadde hatt en tydelig dreining over mot eksisterende bygningsmasse.

Innsatsområdet stasjonær energi har overordnet to sentrale innsatsfaktorer. For det første kontaktflaten som representeres av selve *nettverket*; for det andre programmene *Framtidens bygg* og *Future built*.

Nettverket for stasjonær energi har hatt relativt god kontinuitet i deltagelse siden oppstart i 2008 (litt over halvparten av deltagerne på strategiseminar i januar 2013 oppga at de har vært med siden programoppstart).

I 2012 har nettverket blant annet gjennomført en studietur til Sveits, samt hatt en samling i mai i forbindelse med lyskonferanse i Oslo.

Temaeier for stasjonær energi i Miljøverndepartementet beskriver det var noe lavere aktivitet i nettverket i 2012 sammenliknet med tidligere år, samt at det har vært lav deltagelse på noen av møtene med spesialtemaer. Med dette som utgangspunkt, ble det arrangert en strategisamling for nettverket på Gardermoen i februar 2013. Samlingen fokuserte blant annet på hvordan nettverket burde brukes i 2013. Flere av kommunene påpekte i denne sammenheng at de ikke ønsket flere møter, men at det viktige var å gjennomføre godt planlagte møter med en tydelig agenda. Blant temaer byene ønsket fokus på i 2013, var (a) informasjon fra Enova om merkostnad for passivhus, (b) status for arbeid med Zero Emission Buildings (ZEB), (c) orientering fra Direktoratet for bygkvalitet om endringer i forskrifter (TEK 15), (d) konferanse om energisparekontrakter (EPC), gjerne med internasjonale erfaringer og gjerne sett i kombinasjon med leverandørutviklingsprogrammet.

Strategidiskusjonen i januar, der Rambøll var til stede, ga for øvrig godt innblikk i hva byene opplever som viktig og utfordrende i arbeidet innenfor dette innsatsområdet. Byene beskriver blant annet at de har gode og ambisiøse politiske målsettinger og vedtak. Samtidig påpeker de at det i mange tilfeller mangler virkemidler og bevilgninger for å nå de høye ambisjonene. En sentral utfordring for mange kommuner er å dokumentere energibesparelser. Videre beskriver enkelte kommuner at nye bygg oppleves som en utfordring, blant annet knyttet til å få miljøkriterier inn i kravspesifikasjoner. Andre byer opplever derimot at nybygg og passivhusfokus stjeler oppmerksomhet fra fokus på eksisterende bygg. Andre sentrale diskusjoner i møtet handlet om etablering av indikatorer, og problematikk rundt fjernvarme. **Seminaret synes således å vise at nettverket gir en merverdi gjennom at byene kan diskutere felles problemstillinger og lære av hverandres erfaringer.**

Det er også et sentralt poeng i dette nettverket at de deltagende byene har ulikt ambisjonsnivå. Enkelte byer har passivhus som ambisjonsnivå for kommunale bygg, mens andre byer ikke har ambisjoner utover regelverket.

Den andre sentrale innsatsfaktoren innenfor tematikken stasjonær energi, er programmene Framtidens bygg og Future Built. Disse programmene – som beskrives i mer detalj i kapittel 4.2.3 – har som målsetting å utvikle klimavennlige bygg og byområder. Dette skal gjøres gjennom å realisere pilot- og forbildeprosjekter som skal tjene som inspirasjon for andre. Rambølls vurdering er at disse programmene gir meget viktige bidrag innenfor rammene av Framtidens byer.

Nettverket for stasjonær energi	2010	2011	2012	Utviklingspotensial
	Nettverket har gitt gode muligheter for <i>benchmarking</i> . Flere kommuner har som følge av dette fokusert på arbeid med energieffektive bygg. Nettverket har også gitt økt innsikt i konkrete tiltak, eksempelvis SD-anlegg i 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.	Benchmarking fortsatt viktig.  Nor dårligere oppslutning i nettverket sammenliknet med tidligere år, men nyttig strategisamling som kan bidra til å høyne engasjementet i 2013.  Diskusjonene i nettverket oppleves som relevante og kunnskapsoppbyggende.  Framtidens bygg og Future Built viktige bidrag.	Koordinere innsatsen mot næringslivet  Sørge for stabilitet i møtedeltagelse

### 2.7.5 Bymiljøsatsingen

Høsten 2011, lanserte Framtidens byer en forsterket satsing på *bedre bymiljø*. Dette har vært et satsingsområde for programmet hele veien, men satsingen på dette målområdet skulle forsterkes. I forrige følgeevalueringsrapport, beskrev Rambøll at deltagerbyene så på den forsterkede bymiljøsatsingen som fornuftig. Byene oppga at bymiljøsatsingen blant annet kunne gjøre programmet mer «salgbart» overfor næringsliv og befolkning, samt at bymiljøsatsingen potensielt kunne fungere som en paraply for de andre nettverkene – og som sådan bidra til økt samhandling mellom de resterende nettverkene. Samtidig påpekte enkelte informanter at bymiljøsatsingen ikke måtte ta fokus bort fra målsettingen om reduksjon av klimagassutslipp.

Årets intervjuer tyder på at bymiljøsatsingen fortsatt oppleves som positiv. Bekymringen om at bymiljøsatsingen skulle gå på bekostning av reduksjoner av klimagassutslipp synes er mindre i år enn i fjor. Samtidig synes det ikke som om bymiljøsatsingen har bidratt til økt samhandling mellom de ulike nettverkene, slik mange håpet for et år siden. Fokuset for bymiljøarbeidet har i første rekke handlet om enkeltprosjekter, og i mindre grad om nettverksarbeid. Programledelsen melder samtidig at det i større grad vil bli nettverksrelatert arbeid i 2013. Videre synes det som om arbeidet opp mot nettverkene i første rekke har handlet om å finne treffpunkter med de enkelte nettverkene, og i mindre grad om overgrepene temaer der man har samlet alle nettverk. Unntaket er områdeprosjekter, som tar utgangspunkt i å oppfylle kriterier fra alle nettverkene for å skape en helhetlig bærekraftig byutvikling.

Samtidig har fokuset på bedre bymiljø ført til – eller bidratt til – flere interessante prosjekter. Videre har bymiljø-dimensjonen blitt mer tydelig integrert i programmet Framtidens bygg som følge av den forsterkede satsingen.

Når det gjelder samarbeid med de andre nettverkene, har bedre bymiljø-dimensjonen til nå kommet tydeligst fram i Klimatilpasningsnettverket. Klimatilpasning handler i stor grad om fysiske tiltak i by. Eksempelvis kan ulike tiltak rettet mot å håndtere overflatevann bidra til bedre bymiljø dersom det gjøres riktig. Det har derfor vært mye samhandling mellom bedre bymiljø-dimensjonen i Framtidens byer og klimatilpasningsnettverket.

Innenfor satsingsområdet stasjonær energi, har bedre bymiljø i første rekke spilt en rolle i Framtidens bygg og Future built, og andre konkrete prosjekter. Dette har blant annet handlet om områdeutvikling. Det har i mindre grad vært samhandling med nettverket.

Også når det gjelder area- og transport, er det tydelige potensielle sammenfall med bedre bymiljø-dimensjonen. Eksempelvis handler dette om belysning, gå-og sykkel-strategier, samt planlegging av byrom. Med dette som utgangspunkt, er det planlagt mer samarbeid med ATP-nettverket i 2013.

Det har også vært en egen samling for byenes bymiljø-kontakter i 2012, der alle byene presenterte sine prosjekter innenfor tematikken. I boksen nedenfor beskriver vi ett av disse.

#### **MOSAIKK I SKIEN**

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 framtiden 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.

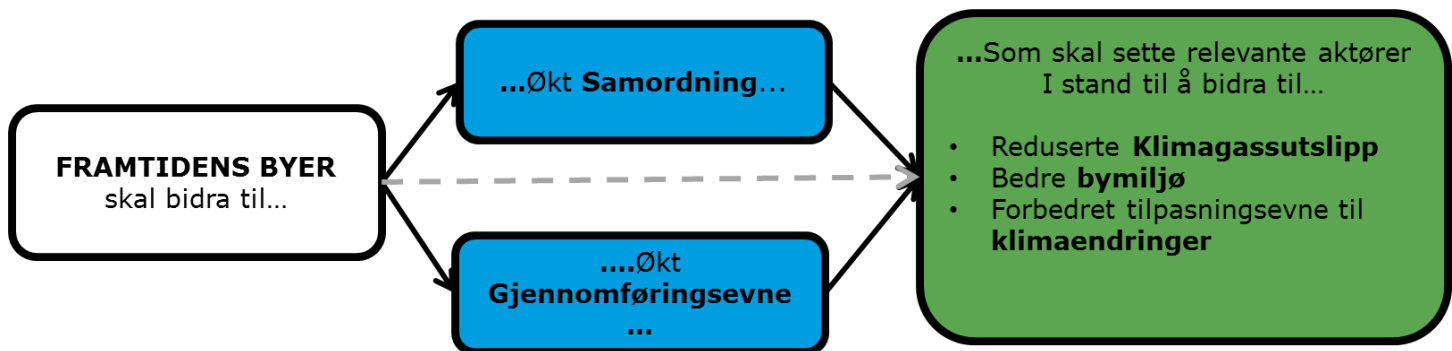
Vi vil til sist peke på at bymiljøsatsingen har flere potensielle treffpunkt med næringslivet. Som for de andre innsatsområdene i Framtidens byer, gjelder det imidlertid at potensialet for samarbeid med næringslivet ikke er utnyttet til fulle. Samtidig har bedre bymiljø-nettverket samarbeidet med Finans Norge, blant annet om en artikkel i Sparebankbladet for å få lokale banker og byene til å samarbeide om byenes offentlige uterom.

### 3. BIDRAGSANALYSE

Framtidens jobber mot tre overordnede målsettinger:

- Reduserte klimagassutslipp
- Bedre bymiljø
- Forbedret tilpasningsevne til klimaendringer

For å oppnå disse målsettingene, skal programmet bidra gjennom ulike innsatser. Dette handler *blant annet* om å etablere møteplasser, utvikle kunnskap, etablere pilotprosjekter, gi økonomiske tilskudd, og bidrag til policyutvikling. Gjennom disse innsatsene skal Framtidens byer bidra til (1) økt gjennomføringsevne, og (2) økt samordning<sup>7</sup>. Dette framstilles i figuren nedenfor.



Denne evalueringens oppgave er å teste antagelsene i figuren over: **Bidrar Framtidens byer – gjennom økt samordning og gjennomføringsevne – til at de overordnede målsettingene<sup>8</sup> oppnås?**

**En første innfallsvinkel** til å besvare dette spørsmålet, er å starte med den overordnede mål-oppnåelsen – altså den grønne boksen i figuren; kan det identifiseres en endring i klimagassutslipp, bymiljø og tilpasningsevne? Dette innebærer å identifisere indikatorer for de tre målsettingene, og måle utvikling. En slik framgangsmåte har flere utfordringer når det gjelder å vurdere programmet *Framtidens byer*. **For det første** er *Framtidens byer* kun ett av en lang rekke virkemidler som bidrar inn mot disse målene. Overordnede indikatorer påvirkes derfor i første rekke av faktorer som ligger utenfor programmets kontroll. **For det andre** er arbeid rettet mot disse målsettingene tidkrevende; godt arbeid rettet mot forbedret bymiljø eller reduserte klimagassutslipp i dag gir som regel ikke utslag før om flere år. Mange av innsatsene Framtidens byer legger ned, vil derfor først realiseres i effekter etter at programperioden er avsluttet. **For det tredje** er det en gjennomgående utfordring for programmet at det ikke eksisterer indikatorer på et nivå som tillater direkte kobling til Framtidens byer. Rambøll finner det derfor som utgangspunkt ikke hensiktsmessig å vurdere Framtidens byer basert på slike overordnede indikatorer.

**Den andre innfallsvinkelen** til å besvare denne evalueringens overordnede spørsmål, er en mer indirekte tilnærming. Dette innebærer å ta et skritt tilbake i resultatkjeden og vurdere om Framtidens byer bidrar til økt samordning og økt gjennomføringsevne, samt å *sannsynliggjøre* hvorvidt dette bidrar inn mot de overordnede målsettingene.

I dette kapittelet vil hovedtyngden legges på den andre av de to innfallsvinklene over, altså på å vurdere Framtidens byers bidrag til økt samordning og gjennomføringsevne. Samtidig starter vi diskusjonen med en kort gjennomgang av overordnet måloppnåelse basert på tilgjengelige indikatorer.

<sup>7</sup> Se for øvrig avsnitt 1.3 for en utdyping av disse begrepene.

<sup>8</sup> Reduserte klimagassutslipp, forbedret bymiljø og forbedret tilpasningsevne til klimaendringer

### 3.1 Overordnet måloppnåelse

#### 3.1.1 Reduserte klimagassutslipp

Hovedmålet for Framtidens byer er å redusere de samlede klimagassutslippene fra vegtransport, stasjonær energi, og forbruk og avfall. Statistisk sentralbyrå utarbeider statistikk for nasjonale utslipp av klimagasser. Byrået publiserer ikke lenger tall for utslipp på kommunalt nivå. Tabellen nedenfor viser utvikling i de nasjonale utslippene fra 2008 til 2011.

	2008	2009	2010	2011
<b>Klimagasser i alt – utslipp til luft (1000 tonn CO2-ekvivalenter)</b>	54 346	51 776	54 493	53 367

Som det framgår av figuren, viser de nasjonale utslippstallene en reduksjon fra 2008 til 2009, en påfølgende økning fra 2009 til 2010, og en reduksjon fra 2010 til 2011. Tallene for 2011 er noe lavere enn tallene for 2008. Dette viser en positiv utvikling i overordnet måloppnåelse gjennom programperioden under ett. Samtidig er det ikke mulig å koble denne utviklingen til et begrenset program som Framtidens byer.

#### 3.1.2 Forbedret bymiljø

Miljøverndepartementet gjennomførte i 2010 og 2012 en spørreundersøkelse til befolkningen i de 13 framtidsbyene for å kartlegge hvordan innbyggerne i de respektive kommunene stiller seg til kommunens klimapolitikk i dag, og hvordan de ser på andre mulige klimatiltak. I de tidligere følgeevalueringsrapportene, har Rambøll brukt besvarelser fra denne for å vurdere hvordan innbyggerne i de 13 byene vurderer kommunenes arbeid rettet mot bedre bymiljø. Vi velger i år å ikke presentere disse tallene. Dette fordi arbeid rettet mot forbedret bymiljø er tidkrevende; gode tiltak i dag vil oftest ikke materialisere seg i en opplevd forbedring før om flere år. Derfor vurderer Rambøll at det blir misvisende å presentere disse tallene som en indikasjon på byenes arbeid med bymiljø innenfor rammene av *Framtidens byer*.

En annen kilde til informasjon finnes i SSBs undersøkelse «Indikatorer for miljøutviklingen *Framtidens byer*», som ble utarbeidet på oppdrag fra Miljøverndepartementet i 2010 og 2012. Her beskrives blant annet tettstedsareal per innbygger, som er en indikator som inngår under resultat-område 7 «Godt bymiljø» i Prop. 1 S. (2011-2012). Indikatoren forteller oss hvor konsentrert eller tett en by er. God arealutnyttelse gir muligheter for energieffektivisering som følge av korte transportavstander, reduksjon av utslipp til luft og hensyn til ulike bruksinteresser knyttet til arealene. **Utviklingen i tettstedsarealet per innbygger har hatt en reduksjon eller vært stabil fra 2000 til 2012 i alle «Framtidens byer»**, med unntak av Skien og Porsgrunn. Årsaken til at Skien og Porsgrunn har hatt en økning i tettstedsarealet per innbygger, kan forklares med at byggeaktiviteten i kommunene i denne perioden har ført til utvidelse av tettsteds grensene som ikke er fulgt av en tilsvarende høy befolkningsvekst.

Tilgang på leke- og rekreasjonsarealer er en annen indikator for godt bymiljø som framgår av SSBs undersøkelse. Indikatoren viser andel av befolkningen med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsareal fra bosted. Tallene viser at *Framtidens byer* i snitt har en noe lavere befolkningsandel (39%) som har tilgang på slike arealer enn landet som helhet (43%). Dette kan tyde på at for-tettingen som skjer i byene, gir utfordringer knyttet til å ta vare på og utvikle grønne områder i nærmiljøet.

Tallene over gir en indikasjon på utviklingen innenfor enkelte bymiljøindikatorer i Framtidens byer. Samtidig vil vi presisere at dette ikke kan brukes som indikatorer på programmets arbeid eller måloppnåelse.

#### 3.1.3 Forbedret tilpasningsevne til klimaendringer

Rambøll har i forbindelse med denne evalueringen fulgt utviklingen knyttet til hvorvidt klimatilpasning integreres i kommunalt planverk og saksbehandling. **Gjennomgangen viser en svært positiv utvikling** fra Framtidens byers oppstart i 2008 til i dag:

- Ti av kommunene har i dag konkrete planer for handling med sikte på tilpasning til klimaendringer i kommuneplanens samfunnsdel (sammenliknet med fire kommuner ved programoppstart);
- Alle tretten kommuner har i dag et krav om at klimatilpasning skal hensyntas i utforming av reguleringsplaner (sammenliknet med to kommuner i 2008);
- Ni av tretten kommuner har som krav at klimatilpasning skal hensyntas i byggesaksbehandling (sammenliknet med null i 2008)
- Åtte av tretten byer har utarbeidet ROS-analyser som tar hensyn til klimaendringer (sammenliknet med én by i 2008)

Tallene over viser en meget positiv utvikling, og Rambølls vurdering er at Framtidens byer har spilt en viktig rolle i denne utviklingen. DSB gjennomførte i 2012 en undersøkelse, der det ble dykket i dybden på denne utviklingen med utgangspunkt i kommuneplaner per 2011. Denne undersøkelsen viste at kommuneplaner som er rullert etter oppstart av Framtidens byer i 2008, og som er vedtatt etter at plandelen til plan- og bygningsloven trådte i kraft i 2009, har gått lenger i å inkludere klimatilpasning enn tilfellet var tidligere.

### 3.2 Bidrar Framtidens byer til å øke byenes gjennomføringsevne?

Gjennomgangen over viser utvikling knyttet til Framtidens byers overordnede målsettinger. Samtidig sier dette lite om hvilken rolle Framtidens byer som program spiller. I dette avsnittet vil vi diskutere ett av de to overordnede bidragene Framtidens byer er ment å gi, nemlig *økt gjennomføringsevne*. Programmet skal i første rekke bidra til økt gjennomføringsevne fordi deltagerne får et høyere kunnskapsnivå, økt fokus på klima- og bymiljøspørsmål, økt engasjement, samt et mindre økonomisk bidrag. Med dette som utgangspunkt, er dette avsnittet delt i tre deler:

- Bidrar programmet til økt kunnskapsnivå og engasjement om klima- og bymiljøspørsmål?
- Bidrar programmet til økt fokus og forpliktelse?
- Tilfører programmet økonomiske ressurser som løfter byenes arbeid?

Spørsmålene besvares dels med utgangspunkt i dybdeintervjuer med programdeltakere, og dels med utgangspunkt i et spørreskjema deltakerbyenes hovedkontakter har besvart. Svar fra spørreundersøkelsen som vedrører gjennomføringsevne framgår av tabellen nedenfor.

	2010	2011	2012
Hvor lett var/er det for dere å gjennomføre omfattende tiltak innenfor klima og bymiljø (varighet, økonomi)?	4	4	4
"I hvor stor grad henter dere inn ekstern kompetanse eller bygger opp intern kompetanse for å gjennomføre tiltak knyttet til klima- og bymiljø?"	4,38	4,46	4,77
"I hvilken grad opplever du at lokalpolitikere er engasjerte i gjennomføring av klima- og bymiljøspørsmål?"	4,62	4,77	4,77
"Hvor lett er det å få gjennomslag i politisk kontroversielle saker innenfor temaene for <i>Framtidens Byer</i> ?"	4,15	4,08	5
<b>Totalt</b>	<b>4,29</b>	<b>4,33</b>	<b>4,63</b>

Tallene over skal tolkes med varsomhet, da de er basert på 13 enkeltpersoners subjektive vurderinger. Det er derfor ikke de mindre variasjonene knyttet til enkeltspørsmål som er det mest interessante, men heller om utviklingen peker i riktig eller gal retning. Som gjennomsnittstallene indikerer, har det vært en forbedring for hvert av de tre årene undersøkelsen har blitt gjennomført. Dette tyder på en opplevelse av at handlingsrommet og mulighetene til å arbeide med lokale tiltak knyttet til klima- og bymiljøspørsmål jevnt over har økt i løpet av programperioden.

Selv om tallene over gir en viss indikasjon på utvikling når det gjelder byenes gjennomføringsevne, er det den kvalitative informasjonen som gir det viktigste grunnlaget for å vurdere dette. Rambøll har i forbindelse med evalueringen besøkt samtlige deltagerbyer, og intervjuet medarbeidere innenfor satsingsområdene i Framtidens byer. Sentrale funn beskrives nedenfor.

- 3.2.1 Bidrar programmet til økt kunnskapsnivå og engasjement om klima- og bymiljøspørsmål? Framtidens byer skal blant annet gjennom nettverksarrangementer, pilotprosjekter og utredninger bidra til økt kunnskapsnivå og engasjement i byene.

Utvikling i **de fagbaserte nettverkene** beskrives mer detaljert i kapittel 2.7. De tidligere evalueringsrapportene har beskrevet at deltagere i nettverkene opplever at deltagelsen styrker både kunnskapsnivå og engasjement, selv om det er variasjoner mellom informantene. En utfordring som har blitt framhevet i tidligere rapporter, er at deltagere på nettverksmøter ofte har opplevd at kunnskapen som blir formidlet på møtene er interessant, men at det har vært vanskelig å benytte kunnskapen i praksis i egen by. Kunnskapshevingen har således i første rekke vært av generell art, med en noe utydelig kobling til praktisk arbeid i byene. Som det beskrives i avsnitt 2.7, vurderer Rambøll at nettverkene i 2012 har utviklet seg i positiv retning i 2012; flere av nettverkene har hatt et tydelig fokus på konkrete verktøyer, og på utvalgte temaer med tydelig praktisk anvendelse. Eksempler på dette, er ATP-nettverkets fokus på KVUer og transportanalyser, og Forbruk- og avfallsnettverkets fokus på «Nugde»-verktøyer.

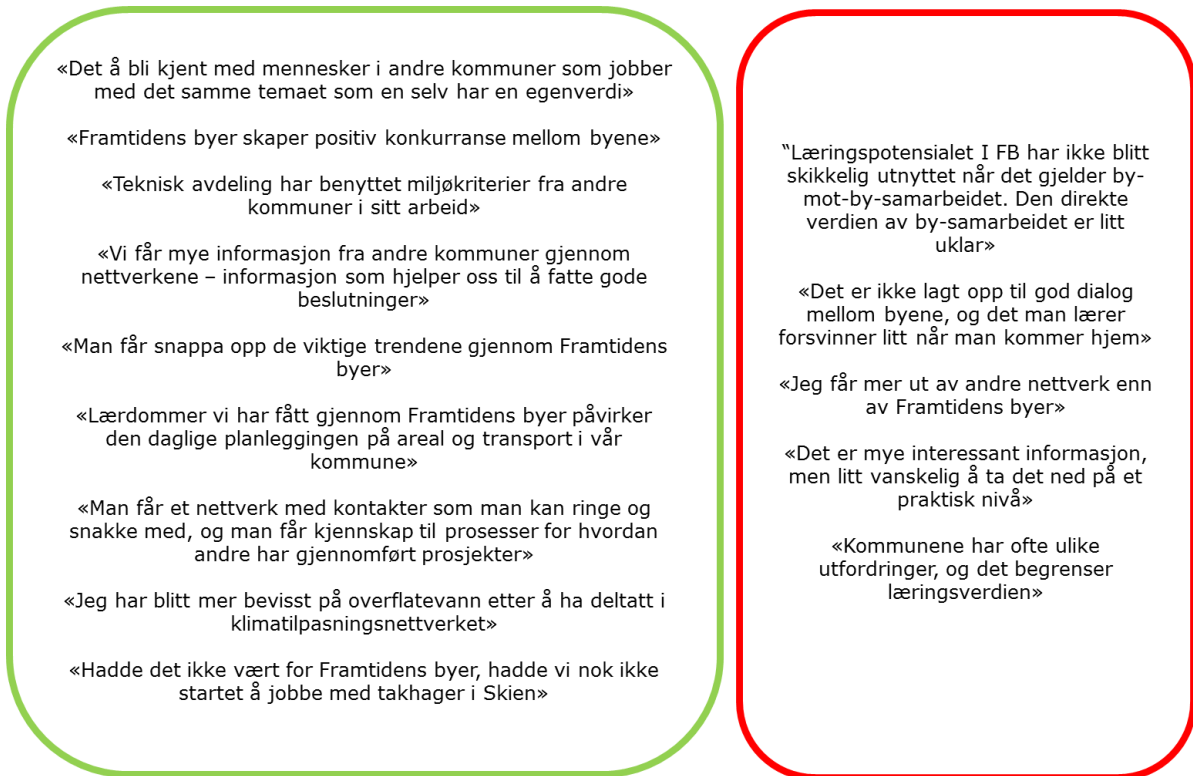
Intervjuer med nettverksdeltagere i 2012, underbygger at nettverkene har hatt en positiv utvikling, selv om det fortsatt er variasjoner. Flere byer har vist til konkrete eksempler på lærdommer som aktivt har blitt benyttet i egen by. Samtidig viser andre til at det er for mange nettverksmøter, med for utydelig fokus. Enkelte byer viser også til at det er for store variasjoner mellom byene til at det er en tydelig læringseffekt. Dette relaterer seg i første rekke til byenes størrelse. Flere av nettverkene har også utfordringer knyttet til at nettverkets tematikk favner bredt og involverer ulike typer fagfolk. Dette gjør det utfordrende å finne tematikker som engasjerer alle deltagere. Enkelte informanter har samtidig framhevet dette som en styrke, da det fremmer mer tenkning på tvers av sektorer. Oppsummert, vurderer Rambøll at nettverkene gir betydelige bidrag til kunnskapsnivå og engasjement i byene, og at det har vært en positiv utvikling i 2012, samtidig som det skal påpekes at det er store forskjeller mellom informanter og byer.

En viktig innsats i Framtidens byer, er utviklingen av **pilotprosjekter** i Framtidens bygg og Future Built. Dette beskrives nærmere i avsnitt 4.2.3. Framtidens bygg har per dags dato 17 godkjente forbildeprosjekter som skal bidra til inspirasjon og læring, og flere er under planlegging. To av disse er områdeprosjekter. Det er i løpet av 2012 også opprettet en **eksempeldatabase** for prosjekter i Framtidens byer, som skal bidra til å formidle de gode eksemplene. Selv om det fortsatt er usikkert hvordan og av hvem denne databasen blir brukt, er dette et tiltak som potensielt kan bidra til kunnskapsdeling blant relevante aktører.

Framtidens byer bidrar også til utvikling av kunnskap og verktøyer. I kapittel 4.2, beskrives det blant annet hvordan Framtidens byer bidrar til å **utvikle indikatorer**, samt hvordan programmet har bidratt til å utvikle og **spre utvalgte verktøyer**.

Flere programdeltagere framhever også at Framtidens byer hever engasjementet ved å bidra til en positiv **konkurrans**e mellom byene, ved at de måler seg mot hverandre.

I sum vurderer Rambøll at Framtidens byer – innenfor rammene av hva det er rimelig å forvente av programmet – i stor grad bidrar til å heve engasjement og kunnskap hos relevante aktører. Det vurderes også at kunnskapshevingen har blitt forsterket i løpet av 2012. Figuren nedenfor illustrerer samtidig noe av bredden i tilbakemeldingene vi har fått – både positive og negative.



Figur 2 - Tilbakemeldinger om kunnskapsutvikling

### 3.2.2 Bidrar programmet til økt fokus og forpliktelse i byene?

Framtidens byer kan bidra til å øke fokus og forpliktelse i byene. **For det første** har de tidligere rapportene vist at deltagere i programmet på administrativt nivå opplever at Framtidens byer bidrar til å gi en retning for det lokale klimaarbeidet – et overordnet og nasjonalt program som viser at klima- og bymiljø er viktige satsingsområder. **For det andre** kan Framtidens byer innebære en politisk forpliktelse for lokale folkevalgte. Disse har signert samarbeidsavtalen for Framtidens byer, og således forpliktet seg til å prioritere programmets målsettinger.

Årets kvalitative intervjuer tyder på at den første av de to effektene over fortsatt er gjeldende; Framtidens byer gir en retning for det lokale klimaarbeidet på lokalt nivå. Den andre av de to effektene – den politiske forpliktelsen – er noe mer utydelig. Lokalpolitikere beskriver at kommunepolitikken handler om å prioritere knappe ressurser, og at Framtidens byer ikke i stor grad påvirker disse prioriteringene; kommuner som prioriterer klima- og bymiljøarbeid høyt beskriver at de ville gjort dette i samme grad uavhengig av Framtidens byer; kommuner som har et lavere engasjement rundt disse spørsmålene, beskriver heller ikke at Framtidens byer spiller en vesentlig rolle i politiske prioriteringer. Samtidig oppgir mange politikere at Framtidens byer gir en retning og noen «knagger» for det lokale klimaarbeidet. Dette handler eksempelvis om at målsettingene og fagområdene i Framtidens byer ofte brukes aktivt – og refereres til – i planarbeid. På denne måten kan Framtidens byers målsettinger og prioriteringer fungere som en «sjekkliste», som bidrar til å definere innretningen på lokale tiltak.

Videre beskriver flere av våre informanter på administrativt nivå at Framtidens byer brukes aktivt som et argument i saksfremleggelse for politisk ledelse, samt at politikere i flere av kommunene aktivt refererer til Framtidens byer i ulike sammenhenger. Flere av våre informanter på administrativt nivå oppgir også at deltagelsen i Framtidens byer gir en legitimitet til å satse på kunnskapsoppbyggende aktiviteter som er relevante for programmets målsettinger.

Oppsummert vurderer Rambøll at Framtidens byer bidrar til en viss grad til at fokus og forpliktelse knyttet til klima- og bymiljøspørsmål forsterkes i de deltagende byene. Samtidig er denne effekten mindre tydelig enn den kunnskapsoppbyggende effekten beskrevet i forrige avsnitt, og effekten handler i større grad om fokus og retning enn om forpliktelse.



Figuren nedenfor illustrerer noe av bredden i tilbakemeldingene vi har fått – både positive og negative.



**Figur 3 - Tilbakemeldinger om fokus og forpliktelse**

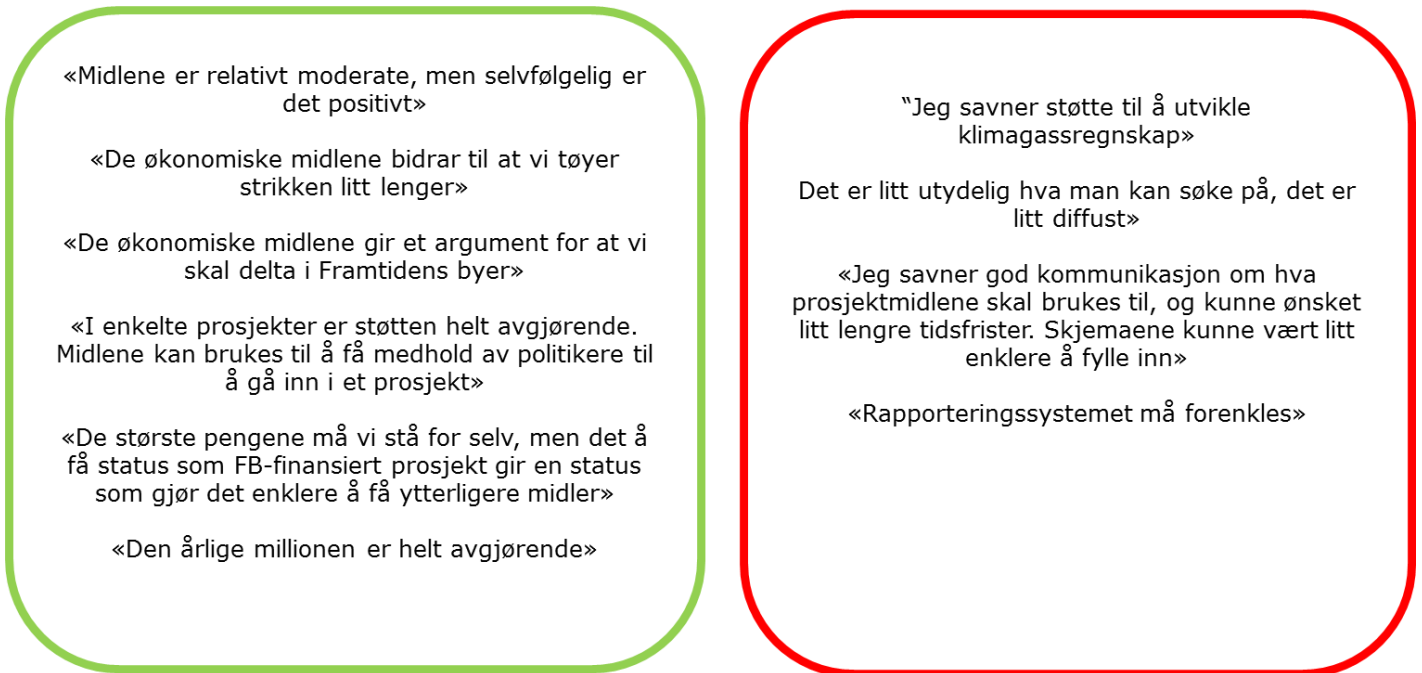
### 3.2.3 Tilfører programmet økonomiske ressurser som løfter byenes arbeid?

Økonomisk er Framtidens byer et begrenset program, noe som legger føringer på hva det er realistisk å forvente når det gjelder det økonomiske bidraget. Programmet hadde i 2012 et budsjett på ca. 35 millioner kroner. Av disse får hver by årlig tildelt 1 million. Byene bruker dette tilskuddet på ulike måter, men jevnt over beskrives tilskuddet som meget viktig. Enkelte steder har midlene blitt brukt til å opprette en fast stilling som kan håndtere og koordinere det kommunale arbeidet innenfor de relevante satsingsområdene; andre steder har midlene i større grad blitt brukt til gjennomføring av konkrete prosjekter. Byene beskriver at dette er viktige midler, som bidrar til økt handlingsrom i ellers trange kommuneøkonomier.

Utover tilskuddet på 1 million, kan byene søke om tilskudd til konkrete prosjekter. I 2012, har det *blant annet* blitt gitt tilskudd til studieturer, bymiljø- og områdeprosjekter, kurs i klimagassregnskap, leverandørutviklingsprogram, og gjenbrukskonkurranser. Byene framhever at også disse midlene er sentrale bidrag til klima- og bymiljøarbeidet i kommunen. Samtidig påpeker enkelte at det kunne vært tydeligere hva det kan søkes på, samt at rapporterings- og søknadssystem med fordel kan forenkles. Videre har enkelte påpekt at det i finansieringen av enkeltprosjekter kunne vært lagt større vekt – og oppfordret til – samarbeid mellom byer.

Oppsummert vurderer Rambøll at Framtidens byer – innenfor rammene av hva man kan forvente – bidrar med økonomiske tilskudd som i betydelig grad styrker byenes arbeid med klima- og bymiljøspørsmål.

Figuren nedenfor illustrerer noe av bredden i tilbakemeldingene vi har fått – både positive og negative.



Figur 4 - tilbakemeldinger om økonomiske bidrag

### 3.3 Bidrar Framtidens byer til økt samordning og samarbeid mellom relevante aktører?

Framtidens byer er et nettverksprogram, der ett av de vesentligste potensielle bidragene handler om økt samordning og samarbeid. Dette kan vedrøre ulike aktører. I dette kapittelet gjennomgås følgende:

- Bidrar Framtidens byer til økt samordning internt i de ulike kommunene?
- Bidrar Framtidens byer til økt samordning og samarbeid mellom ulike kommuner?
- Bidrar Framtidens byer til økt involvering av byenes befolkning?
- Bidrar Framtidens byer til økt samhandling og samarbeid mellom by og stat?
- Bidrar Framtidens byer til økt samarbeid og samordning mellom statlige aktører?
- Bidrar Framtidens byer til økt samarbeid og samordning mellom det offentlige og næringslivet?

Spørsmålene besvares dels med utgangspunkt i dybdeintervjuer med programdeltakere, og dels med utgangspunkt i et spørreskjema deltakerbyenes hovedkontakter har besvart. Svar fra spørreundersøkelsen som vedrører samordning og samarbeid framgår av tabellen nedenfor.

	2010	2011	2012
I hvilken grad opplever du at klima- og bymiljøspørsmål involverer bredt organisatorisk i din kommune?	4,69	4,77	5
Hvordan vil du karakterisere samarbeid næringslivet?	4,15	4,92	4,54
Hvordan vil du karakterisere samarbeid med fylkeskommunen)?	4,23	4,31	4,31
Hvordan vil du karakterisere samarbeid lokal statlige aktører?	3,77	3,77	4,31
Hvordan vil du karakterisere samarbeid andre byer i FB?	4,46	4,62	4,15
<b>Totalt</b>	<b>4,26</b>	<b>4,47</b>	<b>4,46</b>

Som det framgår av tabellen ovenfor, har det vært en markert framgang gjennom programperioden når det gjelder intern samordning og samarbeid med lokale statlige aktører. Samtidig er det en tydelig tilbakegang i vurderinger av samarbeid med næringsliv, og samarbeid med andre byer i Framtidens byer. Samarbeidet med fylkeskommunen fungerte like godt i 2012 som i 2011.

Kvalitative vurderinger knyttet til disse utviklingstrekkene beskrives nedenfor.

### 3.3.1 Bidrar programmet til økt samordning og samarbeid internt i de ulike kommunene?

Det er en gjennomgående tilbakemelding fra de deltagende byene at Framtidens byer bidrar til at ulike sektorer internt i kommunen i større grad samarbeider og ser ting som helhet. Byer som oppgir at Framtidens byer ikke har bidratt til slik samordning, begrunner det med at kommunen ikke har hatt behov for det (fordi det allerede var stor grad av helhetstenkning).

Den økte samordningen forklares med at byene har en styringsgruppe/koordineringsgruppe for det totale arbeidet innenfor Framtidens byer. Dette fører til økt kontakt mellom personer fra ulike kommunale sektorer, da Framtidens byer som program spenner tematisk bredt; hver by har eksempelvis egne nettverkskontakter for Areal og transport, stasjonær energi, klimatilpasning, og forbruk og avfall.

Rambøll vurderer derfor at Framtidens byer – innenfor rammene av hva det er realistisk å forvente – i stor grad bidrar til økt intern samordning og samhandling. Det er ikke identifisert noen endring i dette bidraget fra 2011 til 2012.

### 3.3.2 Bidrar programmet til økt samarbeid og samordning mellom ulike kommuner?

Spørreundersøkelsen viser en nedadgående trend i hovedkontaktens vurdering av samarbeid med andre byer som deltar i programmet. De kvalitative intervjuene kvalifiserer dette noe. Alle intervjuede byer framhever at økt kontakt med andre byer er en vesentlig effekt av programmet. Gjennom deltagelse på nettverksmøter, opprettes kontakt på tvers av byene – kontakter som ofte ikke ville blitt opprettet uten Framtidens byer. Flere av våre informanter påpeker også at det i større og større grad foregår kontakt på tvers av byene også utenom nettverksmøtene. Nettverksdeltagere som har blitt kjent gjennom Framtidens byer-fora, ringer hverandre og diskuterer relevante problemstillinger ved behov. Flere framhever også at dette har blitt forsterket i løpet av programperioden, ettersom deltagerne har blitt bedre kjent.

Samtidig peker flere på at de hadde håpet at programmet skulle føre til flere konkrete samarbeid mellom byene. Samarbeidet begrenser seg ofte til diskusjon og erfaringsutveksling. Selv om flere byer har pekt på eksempler på konkrete samarbeid, synes dette å være et område der programmet ikke har gitt like store resultater som deltagerne hadde håpet. Med dette som utgangspunkt, er det nærliggende å tolke nedgangen i hovedkontaktens vurdering av samarbeid på tvers av byer som et uttrykk for at forventningene om konkrete samarbeid har økt i løpet av programperioden; det synes ikke å være mindre samarbeid og samhandling mellom byene i år enn i fjor, men ambisjonsnivået har økt.

Rambølls vurdering er at Framtidens byer i stor grad har bidratt til økt kontakt og samhandling mellom byene i Framtidens byer, men at det fortsatt er et uoppfylt potensial når det gjelder å materialisere dette i konkrete samarbeidsprosjekter (selv om det finnes flere eksempler på slike samarbeid). I denne sammenheng har flere byer framhevet at programledelsen i større grad kan oppfordre til samarbeid mellom byene når det tildeles økonomiske midler til gjennomføring av prosjekter.

Figuren nedenfor viser eksempler på positive og negative utsagn knyttet til samarbeid mellom byene i programmet.



**Figur 5 - Tilbakemeldinger om samarbeid mellom byene**

### 3.3.3 Bidrar programmet til økt involvering av byenes befolkning?

De tidligere rapportene har pekt på at involvering av byenes befolkning ikke er et prioritert område for byene i programmet. Det synes ikke å være noen endring når det gjelder dette spørsmålet i 2012. Framtidens byer brukes i begrenset grad som «merkevare» i kommunikasjon til byenes befolkning. Det skal i denne sammenheng presiseres at det ikke nødvendigvis er et mål at Framtidens byer skal brukes på en slik måte.

Det skal ellers legges til at det foregår ulike prosjekter i programmet, som retter seg mot befolkningen – i første rekke under innsatsområdet «Forbruksmønstre og avfall». Eksempelvis har flere av byene gjennomført redesign-prosjekter, og nettverket har også hatt fokus på «Nudging»-verktøyer, som retter seg mot å endre forbruksmønstre (se avsnitt 2.7.2).

### 3.3.4 Bidrar programmet til økt samarbeid og samhandling mellom by og stat?

Framtidens byer tilbyr et forum der de 13 deltagerbyene møter fire statlige departementer. Programmet kan således bidra til økt grad av samhandling mellom disse. Tilbakemeldingene fra våre informanter når det gjelder dette temaet er noe sprikende. Dels er det enighet om at Framtidens byer tilbyr et forum for koordinering og dialog mellom disse aktørene. Samtidig uttrykker flere av våre informanter at de hadde forventet sterkere deltagelse fra enkelte statlige aktører, og at programmets forankring i enkelte av de deltagende departementene kunne vært bedre.

Dels framhever mange at fylkesmannen burde vært en mer aktiv part i programmet. Liknende vurderinger har blitt gjort når det gjelder NHD og Finansdepartementet. Dette er tre aktører det er viktig å få på banen dersom programmets målsettinger skal oppfylles, og deres manglende tilstedeværelse oppleves derfor av mange som et savn.

Videre er det mange informanter som mener at Framtidens byer har lav prioritet i departementene bortsett fra Miljøverndepartementet. Dette henger i stor grad sammen med at mange uttrykker en skuffelse over at de opplever manglende politiske prioriteringer av klima- og bymiljøspørsmål i disse departementene. Disse informantene beskriver et skille mellom framtidens byer som et *administrativt* program og *politisk* program. Framtidens byer som et administrativt program, med definerte aktiviteter som nettverksmøter og økonomiske tilskudd fungerer i all hovedsak godt. Samtidig hadde mange av byene – da samarbeidsavtalen ble signert i 2008 – en forventning om at Framtidens byer også skulle innebære en større politisk satsing på klima- og bymiljøspørsmål fra statlig side. Denne opplever de at ikke har funnet sted. Som utgangspunkt vurderer Rambøll at det ligger utenfor denne evalueringens nedslagsfelt å vurdere statens generelle miljøpolitikk, og med det de deltagende departementenes politiske virkemidler. Samtidig finner vi det verdt å bemerke at forventningen om at Framtidens byer også skulle være et *politisk* program medfører at enkelte aktører opplever at programmet har vært en skuffelse når de opplever at de større politiske satsingene har uteblitt – selv om de er godt fornøyd med programmets mer administrative sider og aktivitetene som gjennomføres.

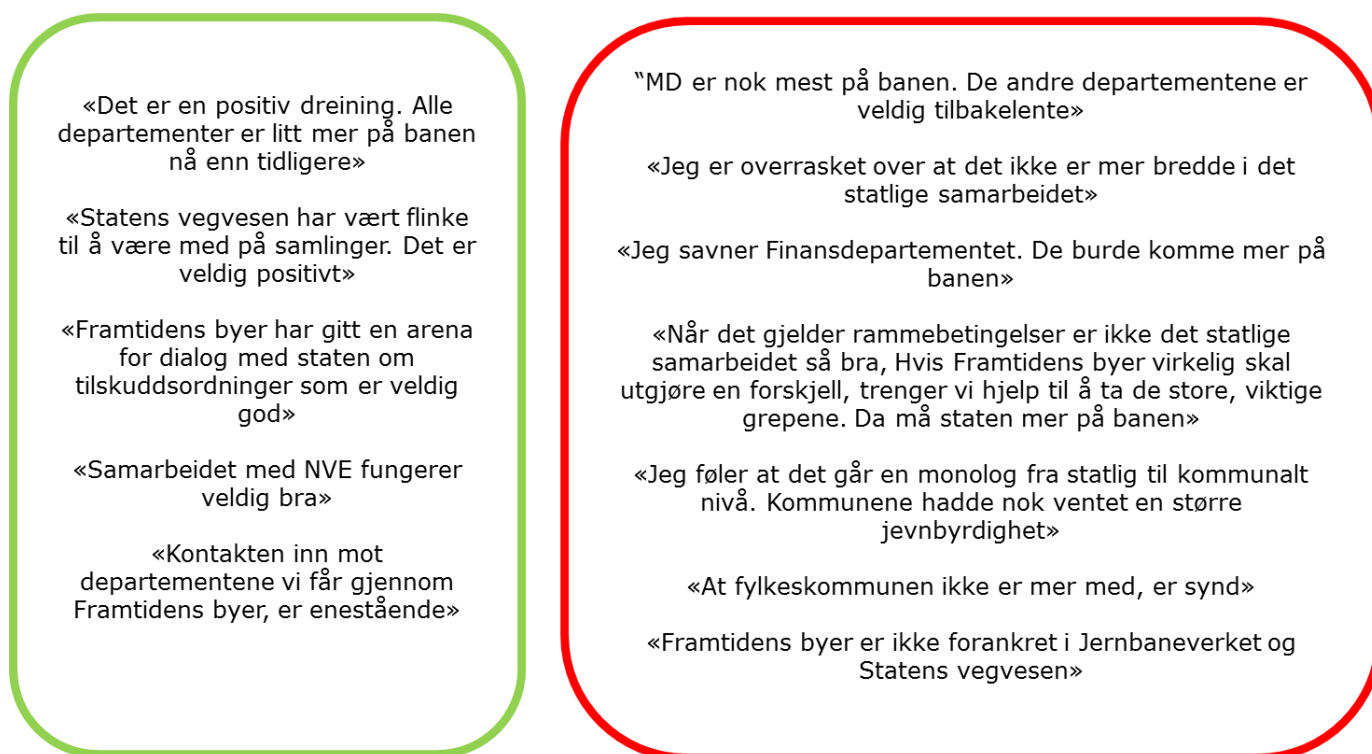
Fra departementenes ståsted, beskriver samtlige deltagende departementer at Framtidens byer gir en nyttig kanal til deltagerbyene, der de blir informert om hvordan regelverk og politiske vedtak praktiseres og oppfattes i kommunene. Kommunene opplever det videre som positivt at blant

annet vegvesenet og Enova er aktivt med på samlinger. Enova møter fast i nettverksmøtene for stasjonær energi.

Det er også flere eksempler på at Framtidens byer har gitt uttalelser til statlig policyutvikling. Dette inkluderer uttalelser til NTP og avfallsmelding, samt innspill til NOU om klimatilpasning.

Oppsummert, vurderer Rambøll at Framtidens byer gir en arena der by og stat kan møtes, men presiserer samtidig at byene hadde hatt en forventning om at det skulle komme fler politiske virkemidler ut av denne dialogen. Mangelen på slike, kan ikke tilskrives Framtidens byer som program, men bidrar til at enkelte aktører opplever at programmet ikke har svart til forventningene. Det har ikke blitt identifisert vesentlige endringer i dette bidraget i løpet av det siste året.

Figuren nedenfor viser eksempler på positive og negative utsagn knyttet til samarbeid og samhandling mellom by og stat.



**Figur 6 - Tilbakemeldinger om samarbeid og samordning mellom by og stat**

3.3.5 Bidrar programmet til økt samordning mellom departementer og øvrige statlige aktører?  
I Framtidens byers programteori<sup>9</sup> framgår det at Framtidens byer har som ambisjon å koordinere statlig virkemiddelbruk.

En lang rekke statlige aktører har større og mindre roller i programmet. Vi viser til «Følgeevaluering av Framtidens byer – rapport 2012» for en nærmere beskrivelse av disse<sup>10</sup>. Flere av deltaerbyene har i denne sammenheng påpekt at den statlige politikken på områder som relaterer seg til tematikkene i Framtidens byer ofte kan være fylt av motsetninger. Eksempelvis har det blitt vist til at lovverket på luftkvalitet ikke er samkjørt, og at departementet og underliggende etater ofte uttaler seg ulikt. Det har av flere informanter blitt trukket fram at regionskontorene til Statens vegvesen ikke er samkjørte med Samferdselsdepartementets miljøambisjoner, og ikke prioriterer målsettingene i Framtidens byer. Det skal presiseres at det innenfor rammene av den-

<sup>9</sup> Se for eksempel Følgeevaluering av Framtidens byer – rapport 2011

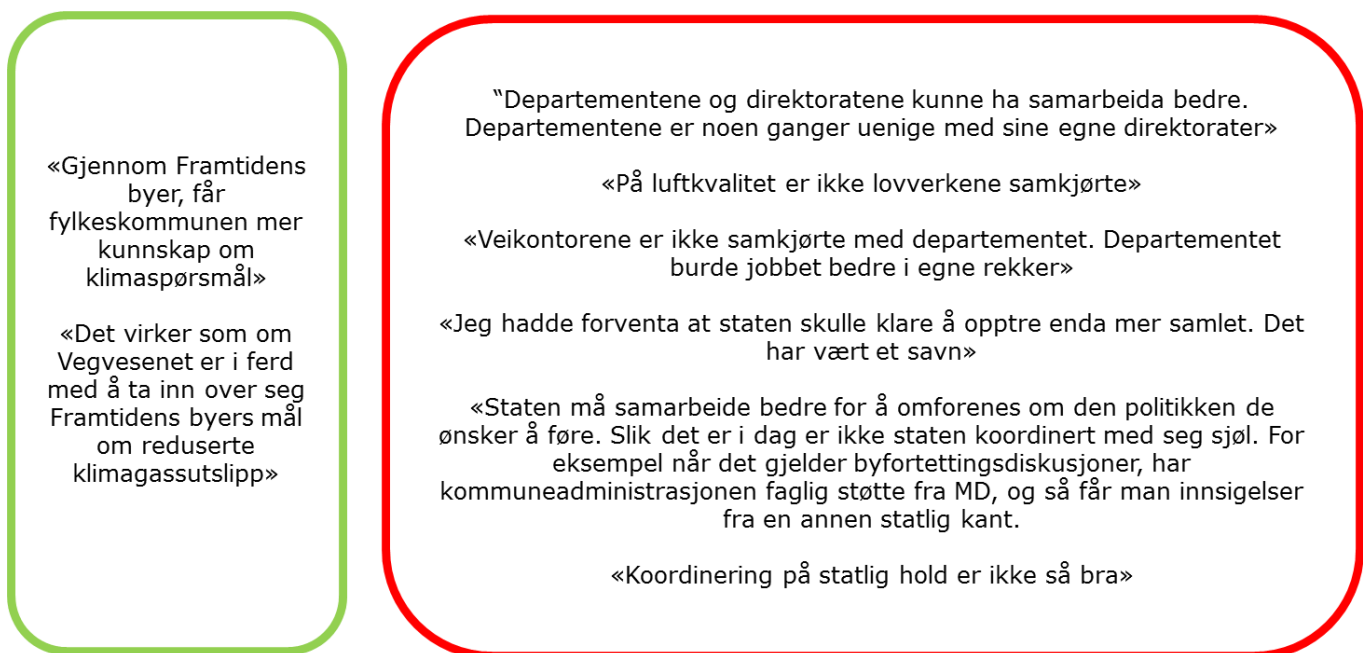
<sup>10</sup> Blant annet følgende er sentrale: Samferdselsdepartementet, Olje- og energidepartementet, Enova, NVE, Kommunal- og regionaldepartementet, Miljøverndepartementet, Statsbygg, DIFI, DSB, Transnova, Statistisk sentralbyrå

ne evalueringen ikke har vært mulig å realitetsvurdere denne påstanden, samt at det synes å være store regionale variasjoner (enkelte kommuner viser til at samarbeidet med Vegvesenet fungerer svært godt).

Selv om hovedtyngden av våre informanter vurderer at programmet ikke i vesentlig grad har bidratt til å samordne statlige aktører, trekker flere fram at programmet gir et forum der kommunene kan informere statlige aktører om motsetninger mellom statlige aktører. Videre har enkelte informanter påpekt at det i løpet av de siste årene har vært en positiv utvikling når det gjelder Vegvesenets engasjement i Framtidens byer.

Et betydelig utviklingstrekk det siste året, er også den nye Nasjonal transportplan, som ble vedtatt i juni 2013. Planen inkluderer økt satsing på miljøvennlig transport, gjennom satsing på jernbane, bymiljøavtaler, og økt satsing på sykkel og gange. Framtidens byer har arbeidet aktivt for å påvirke NTP, og selv om Framtidens byer ikke er den viktigste faktoren som har bidratt til planens innretning, må den nye NTP regnes som en markert framgang for programmets arbeid rettet mot å påvirke statlige virkemidler.

Figuren nedenfor viser eksempler på positive og negative utsagn knyttet til samarbeid og samhandling mellom by og stat.



**Figur 7 - Tilbakemeldinger om samordning mellom statlige aktører**

### 3.3.6 Bidrar programmet til økt samarbeid med næringslivet?

Framtidens byer har en tydelig ambisjon om å etablere samarbeid mellom næringslivet og offentlige aktører om klima- og bymiljøspørsmål. Dette er også årsaken til at NHO, Virke, og Ninans Norge er formelle programdeltagere som har signert en intensjonsavtale med staten og KS.

Tidligere rapporter har påpekt at en vesentlig forbedringsmulighet for Framtidens byer handler om samarbeid med næringslivet. Verken programmet sentralt eller programdeltagerne lokalt har lyktes med å involvere næringsliv i ønsket grad, selv om det finnes gode eksempler på vellykkede samarbeid. Overordnet er bildet i 2012 det samme som i de tidligere rapportene<sup>11</sup>; samarbeidet med næringslivet kan og bør forbedres dersom Framtidens byer skal utfylle sitt potensial til fulle. Samtidig vil vi i det følgende framheve at 2012 har vist positiv utvikling knyttet til enkeltprosjekter.

<sup>11</sup> Vi viser til Rambølls rapport «Følgeevaluering av Framtidens byer – Rapport 2011» for en nærmere diskusjon av næringslivets potensielle bidrag

I 2012 har Framtidens byer i samarbeid med Stavanger kommune, Norsk sentrumsutvikling og Virke samarbeidet om å undersøke muligheter for å implementere samarbeidsverktøyet **Business Improvement Districts (BID)** i Norge. Dette beskrives nærmere i avsnitt 2.4.

Videre har nettverket for klimatilpasning innledet en dialog med Finans Norge om mulige samarbeidsområder, noe som har bidratt til et pilotprosjekt som skal vurdere hvilken nytteverdi skadeforsikringsselskapenes data knyttet til klimarelaterte skader har for norske kommuner. Dette beskrives nærmere i avsnitt 2.4.

Videre har enkelte samarbeid blitt innledet av byene lokalt. Et sentralt eksempel er Bærum kommunes Smart City, som beskrives nærmere i avsnitt 2.4.

Som eksemplene over viser, har det i 2012 blitt gjennomført eller startet opp flere samarbeidsprosjekter mellom næringsliv og offentlige aktører innenfor rammene av Framtidens byer. Dette er positive utviklingstrekk. Samtidig vurderer Rambøll at programmet fortsatt har stort forbedringspotensial når det gjelder slike samarbeid.

Figuren nedenfor viser noen av tilbakemeldingene vi har fått fra det lokale næringslivet når det gjelder Framtidens byer – positive og negative vurderinger, samt forbedringsforslag.

«FB blir litt stort og svulstig for næringslivet, men når det konkretiseres i enkeltprosjekter, så blir det mer forståelig. Vi har koblet et stort prosjekt opp til FB fordi det er en avtale og fordi det gir legitimitet og ha 13 store kommuner på laget. Vi trengte hjelp til å gjøre et forprosjekt, og dette ble finansiert av FB (500 000 kr). God fødselshjelp».

«For de store aktørene er det viktig å henge seg på FB. For mange av de store, som Telenor, som har virksomhet flere steder i Norge, er det formålstjenlig å henge seg på et prosjekt som har FBs logo»

«Det har vært en gunstig dreining i FB den siste tiden. Har gått fra klimafokus til å bli mer og mer bymiljø. Bymiljøsatting gir en god virkning politisk framfor bare å fokusere på mindre trafikk, som gir et negativt fokus»

«Jeg opplever det slik at samarbeidet med kommunen er bedret i det siste»

«Jeg føler at FB har blitt et *slogan* som brukes aktivt av kommunen»

«FB er inspirasjonskilde og "drive". De midlene som FB bidro med i et av våre prosjekter, var verdifulle. FB har dessuten bidratt til å gi en retning på enkelte av våre prosjekter, og har bidratt med noen knagger og henge det på»

«Innledningsvis i prosjektet ble det ikke gjort noen ting for å inkludere næringslivet. Da kommunen begynte å etterspørre prosjekter fra næringslivet, begynte næringslivet å forstå at de også kunne bruke FB som en arena. Etterpå har samarbeidet blitt litt bedre»

«FB bør ha en levetid lenger enn 2014. "Blir for dumt å slutte når det begynner å virke."»

«Det er større enighet rundt hoveddrammene mellom kommunen og næringsrådet i dag. Men tror dette er prosesser som går uavhengig av FB. Godt mulig at FB har bidratt, men vil ikke kalle det en nøkkelfaktor» (representant for lokalt næringsliv)

«Jeg opplever av FB ikke er tydelig framme. Hver gang jeg skal snakke om FB, må jeg lese meg opp. Tror dette er symptomatisk på næringslivets forhold til FB. Litt av utfordringen er å markere FB som noe eget. Det er ingen prosjekter i vår kommune jeg forbinder med FB» (representant for lokalt næringsliv)

"Den statlige delen av FB er så diffus for meg, at det blir vanskelig å komme med konkrete forslag om hvordan programmet kan forbedre samarbeidet med næringslivet»

«Jeg syns ikke FB aksepterer holdningene til handelsstanden»

«Næringslivet har felles interesse med kommunen på ganske mange ting. Når det gjelder gevinster har vi samme mål: Bedret omdømme. Da må vi bli ansett som en miljøvennlig by. Men syns ikke vi har kommet så langt når det gjelder å gjøre noe med dette»

«FB er lite lokalt tilpasset. De fleste næringslivslederne i vår kommune har hørt om FB, men føler ikke at de er en del av FB»

«Framtidens byer brukes ikke som en arena til å skape dialog mellom oss og kommunen. Vårt samarbeid skjer helt uavhengig av FB»

«Hva jeg ville gjort hvis jeg var FB? Jeg ville startet med å møte de ulike nivåene i næringslivet. Investorene, entreprenørene og utbyggerne og hatt workshops med disse for å få til et brennende engasjement og å skape en bedre merkevare omkring FB»

«Det ligger litt forventninger når man hører navnet – *Framtidens byer*. Kanskje dette kan brukes mer aktivt?»

«Hadde vært interessant om NHO arrangerte neste toppmøtet. Miljøvernministeren er mer forutsigbar, for han vet vi hvor står.»

«NHO bør ta ansvaret sitt mer på alvor og pushe på sine medlemsorganisasjoner»

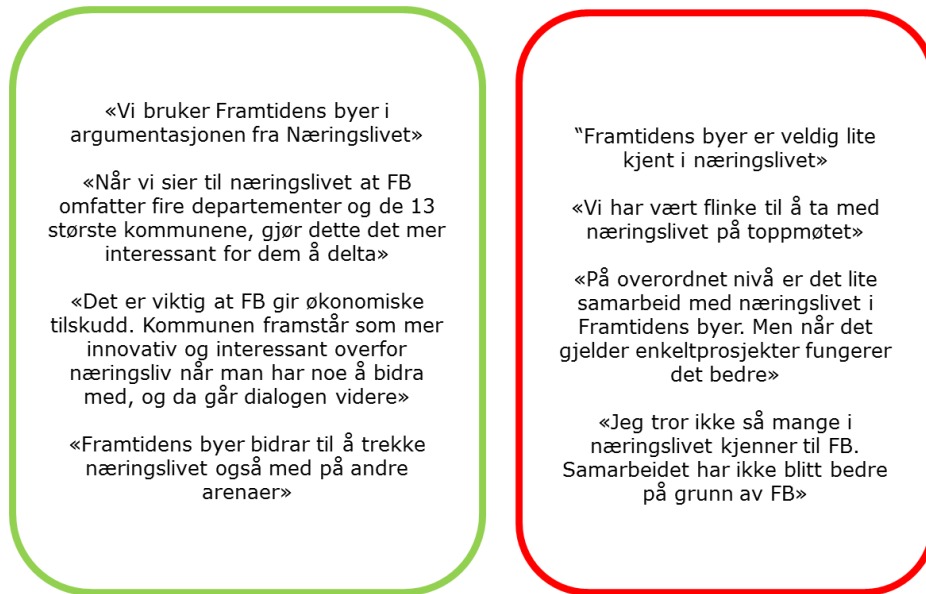
«Dersom det hadde blitt skapt mer blest rundt FB kunne det resulterte i flere næringslivsprosjekter med fokus på bedre klimatiltak. Det er ikke nok fuzz rundt det. Kommunikasjonsbiten er helt sentral. Trenger ikke å være penger i prosjektet for at næringslivet skal bry seg.»

«NHO må være tydeligere overfor sine lokalforeninger. Hvis den eneste makten de har, er å oppfordre, så må de oppfordre lokallagene sterkere»

«FB må involvere næringsforeningene i større grad ved å gi dem mer ressurser. Eks. ved å finansiere et halvt årsverk for næringsforeningene, slik at de har mulighet til å sette seg inn i FBs arbeid»

**Figur 8 - Næringslivets vurdering av Framtidens byer. Positive, negative, og forbedringsforslag**

I figuren nedenfor, framgår eksempler på kommunenes vurderinger av samarbeid med næringslivet.



Figur 9 - Kommunenes vurdering av samarbeid med næringslivet

### 3.4 Bidragsanalyse oppsummert

Vi har ovenfor beskrevet hvordan Framtidens byer bidrar til økt samordning og økt gjennomføringsevne. Det implisitte spørsmålet i samtlige diskusjoner er om gjennomføringsevnen og samordningen i dag er bedre enn i en tenkt situasjon der Framtidens byer ikke fantes. Gjennomgangen viser at enkelte bidrag er sterkere og tydeligere enn andre, og har også identifisert ulike forbedringspunkter. Samtidig viser diskusjonen at Framtidens byer gir økt gjennomføringsevne og økt samordning.

Det viktigste bidraget synes å være knyttet til økt kunnskapsnivå og engasjement. Dette har vært et tydelig bidrag gjennom hele programperioden, men har blitt ytterligere forsterket i 2012 blant annet gjennom oppretting av eksempeldatabase og tydeligere fokus i nettverkene på praktisk anvendelig kunnskap. Videre er programmets økonomiske tilskudd viktige, og bidrar blant annet til at kommunene kan dedikere administrative ressurser til klima- og bymiljøarbeid på tross av en trang kommuneøkonomi. Programmet bidrar også i noen grad til økt forpliktelse og fokus, selv om Framtidens byer ikke synes å spille noen sentral rolle når lokalpolitikere gjør økonomiske prioriteringer. Framtidens byer bidrar videre i stor grad til økt samordning internt i de deltagende kommunene, ettersom programmet bidrar til å samle medarbeidere fra ulike sektorer.

Samtidig som Framtidens byer bidrar til økt samordning og gjennomføringsevne, vurderer Rambøll at det fortsatt finnes rom for å forsterke programmets bidrag. Vi vil særlig framheve at programmet har et utviklingspotensial knyttet til samarbeid med næringslivet. Videre uttrykker flere informanter at de hadde håpet programmet ville føre til flere konkrete samarbeidsprosjekter mellom deltagerbyene. Programmet bidrar i stor grad til dialog mellom de ulike kommunene, samtidig som dette kun i begrenset grad har materialisert seg i konkrete samarbeid på tvers av kommunegrensene. Det er også flere kommuner som uttrykker en skuffelse over manglende forankring i departementene utover Miljøverndepartementet. Rambølls vurdering er at dette ikke i første rekke handler om *Framtidens byer* som *program* (med definerte aktiviteter og innsatser); informantene beskriver en opplevelse av at da samarbeidsavtalen ble signert, var det en forventning om at Framtidens byer – ved siden av de definerte aktivitetene i selve programmet – skulle medføre en markert politisk satsing fra statlig nivå. Denne opplever de ikke har funnet sted. Denne kritikken er som sådan ikke en kritikk av innsatsene i programmet Framtidens byer, men en skuffelse over at programmet i stor grad er begrenset til et administrativt samarbeid. Rambøll legger derfor ikke vekt på disse vurderingene i vår overordnede evaluering av Framtidens byer – da dette er en evaluering av et definert program med definerte innsatsfaktorer – men finner det samtidig verdt å trekke fram disse vurderingene fra kommunene, da det er en svært utbredt tilbakemelding.



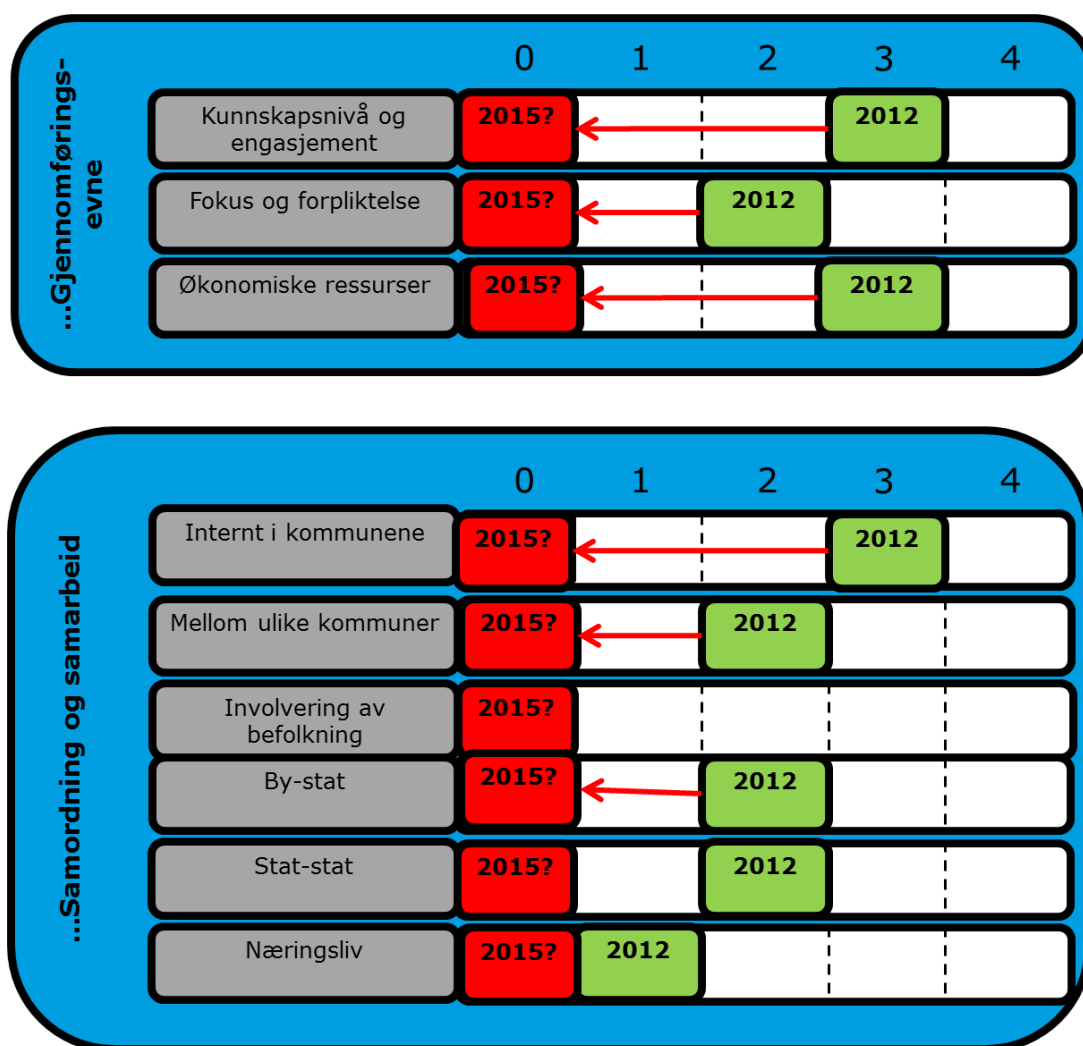
Figuren på neste side, oppsummerer vår bidragsanalyse. Figuren viser *Framtidens byers* bidrag innenfor ulike former for gjennomføringsevne og samordning i 2012, der ulike potensielle bidrag vurderes på en skala fra null til fire. Null innebærer at Framtidens byer ikke har noen effekt, mens fire innebærer at programmet innenfor nåværende rammer ikke kan gjøre ytterligere grep for å forsterke bidraget.



Figur 10 - Framtidens byers bidrag

## 4. FRAMTIDENS BYERS ARV

I forrige kapittel beskrev vi Framtidens byers bidrag til økt gjennomføringsevne og samordning. Gjennomgangen beskrev situasjonen i 2012, og konkluderte – på tross av flere forbedringsmuligheter – med at dagens samordning og gjennomføringsevne er bedre på nær samtlige undersøkte parametre, sammenliknet med en tenkt situasjon der Framtidens byer ikke eksisterte. Dette viser at programmet er et positivt bidrag til klima- og bymiljøarbeid. Samtidig går programmet nå inn i sin avsluttende periode. **Et sentralt spørsmål er derfor hva som skjer når programmet avsluttes**; etterlater programmet seg en arv som vil styrke aktørenes arbeid også etter at programperioden er avsluttet, eller går gjennomføringsevne og samordning tilbake til nullpunktet fra 2008? Dette spørsmålet framgår av figuren nedenfor.



Figur 11 - Hva skjer når Framtidens byer avsluttes?

Den sentrale konklusjonen i dette avsnittet, er at mange av bidragene Framtidens byer gir, vil forsvinne dersom programmet legges ned uten å bli erstattet med noe tilsvarende. Samtidig vurderes det at Framtidens byer – gitt en vellykket avslutning av programmet – kan etterlate seg et utvalg bidrag som vil kunne leve videre også etter at programmet er avsluttet. Følgende potensielt varige bidrag diskuteres:

- Utvikling av indikatorer
- Utvikling og spredning av verktøyer
- Inspirasjon gjennom gode eksempler
- Policypåvirkning

#### 4.1 Vil bidragene leve videre?

Selv om det er delte meninger, vurderer et flertall av våre informanter at det er svært ønskelig med et tilsvarende nettverksprogram også etter Framtidens byers avslutning. Dette henger sammen med en opplevelse av at mange av programmets bidrag vil forsvinne dersom programmet avsluttes uten at det etableres en erstatning.

**Kunnskap og lærdommer** som er spredt gjennom Framtidens byer forsvinner ikke ved programavslutning. Samtidig vil potensialet for formidling av *ny* kunnskap og nye lærdommer forsvinne.

Mange informanter framhever at Framtidens byer bidrar med **inspirasjon** for å arbeide med klima- og miljøarbeid. Denne kilden til inspirasjon antas også å forsvinne dersom Framtidens byer ikke erstattes med andre programmer eller satsinger som kan gi liknende effekt.

**Kontakten som er etablert mellom de 13 byene**, vil i noen grad leve videre. Samtidig er gode samarbeidsrelasjoner avhengig av løpende kontakt. Våre informanter peker på at de fagbaserte nettverkene gir en slik løpende kontakt, som forsterker samhandlingen mellom byene. Det er også et sentralt poeng at flere byer peker på at programmet foreløpig ikke har ført til konkrete samarbeidsprosjekter mellom byene i samme grad man hadde sett for seg ved programoppstart. En hypotese er at slike samarbeidsprosjekter i større grad vil bli materialisert etter hvert som kontakten med byene forsterkes. Dette er et sentralt utviklingspotensial Rambøll peker på i denne rapporten – et potensial som i mindre grad antas å ville realiseres når programmet avsluttes.

Til sist, vil vi trekke fram at Framtidens byer gir en **møteplass for stat og kommuner** – et bidrag som også antas å forsvinne dersom Framtidens byer ikke erstattes med en liknende møteplass.

#### 4.2 Framtidens byers arv

Som den korte gjennomgangen over viser, antas mange av de løpende bidragene Framtidens byer gir til klima- og bymiljøarbeid å forsvinne dersom programmet ikke erstattes med noe tilsvarende. Samtidig kan Framtidens byer også etterlate seg en arv som vil kunne leve videre også etter programavslutning. Eksempler på dette diskuteres nedenfor.

##### 4.2.1 Utvikling av indikatorer

Vellykket arbeid innenfor enhver tematikk, forutsetter at man kan innhente informasjon om måloppnåelse. Utvikling av gode indikatorer er derfor et sentralt suksesskriterium for vellykket arbeid mot reduserte klimagassutslipp, forbedret bymiljø, og tilpasningsevne til klimaendringer. I denne forbindelse, har verktøyer for beregning av klimagassutslipp vært et viktig fokusområde siden oppstarten av Framtidens byer. Programmet kanalisert mye innsats og ressurser inn mot utvikling av slike verktøyer, og med en vellykket avslutning på programperioden, kan programmet kunne etterlate seg en arv av forbedrede beregningsverktøyer som Framtidens byer har *bidratt* til å utvikle (sammen med andre aktører).

I rapporten «Framtidens byer – dybdestudier 2012», beskriver Rambøll tre indikatorutviklingsprosesser Framtidens byer har bidratt til: (1) Vestregionens klimagassregnskap, (2) Klimaeffekt-beregningsverktøy fra KS, og (3) Klimagassregnskap.no. Vi viser til denne rapporten for en nærmere beskrivelse av disse verktøyene og Framtidens byers bidrag. Figuren nedenfor gjengir sentrale konklusjoner fra rapporten.

### VESTREGIONENS KLIMAGASSREGNSKAP

Oppsummert vurderer Rambøll Vestregionens klimagassregnskap til å være et **nyttig verktøy for å beregne kommunens klimagassutslipp** og å følge GHG-protokollen. Verktøyet er nyttig for bevisstgjøring rundt kommunens direkte klimagassutslipp og klimagassutslipp fra energi og avfall, og en ser muligheter for reduksjon. Regnskapet vil være sammenliknbart fra år til år og en kan se hvilke effekt tiltak har for kommunens klimaspor.

**Framtidens byer har spilt en betydelig rolle i prosjektgjennomføringen**, ettersom tilskuddet på kr 500 000 var avgjørende for at Vestregionen kunne leie inn en ekstern konsulent. **Framtidens byer har også spilt en viktig rolle i utprøvingen av verktøyet** gjennom å etablere kontakt med de fem statlige aktørene. I det videre arbeidet vil programmet også være en viktig bidragsyter når det gjelder å spre verktøyet til kommuner utenfor Vestregionen.

### KVIKKT, KLIMABEREGNINGSVERKTØY FRA KS

Dette et verktøy som er under utvikling, og som Rambøll vurderer å ha **potensial til å være et svært nyttig verktøy for beregning av størrelsen på kommunens klimatiltak**. Dersom det legges til rette for oversikt over samlede tiltak, kan kommunen velge å først iverksette de tiltak som gir størst kutt i utslippene i forhold til kostnaden. En sammenlikning i forhold til totale utslipp ville vært verdifullt.

**Framtidens byer har bidratt til å utvikle verktøyet gjennom å ta initiativ til utprøving blant deltakerkommuner**. Denne runden med utprøving ble også finansiert av Framtidens byer. Både CIVITAS og KS vurderer at dette har gitt verdifulle bidrag til utviklingsprosessen, og det framheves at initiativet fra Framtidens byer gjorde det langt enklere å rekruttere kommuner til utprøving.

### KLIMAGASSREGNSKAP.NO

Rambølls vurdering er at dette er et **svært nyttig verktøy for å vurdere klimakonsekvens av materialvalg, energisystem og tilrettelegging for transport for nye bygg**, da det synliggjør klimakonsekvensen av materialvalg, energisystem og tilrettelegging rundt transportløsninger. Modellen har imidlertid, slik den fremstår i dag, noen svakheter dersom den skal være et komplett livsløpsverktøy.

**Framtidens byer har bidratt til spredning av verktøyet, samt til kompetanseheving og videreutvikling.**

Selv om det må presiseres at ingen av disse indikatorverktøyene er utviklet av Framtidens byer, er alle eksempler på indikatorer Framtidens byer har bidratt til. Dersom disse prosessene resulterer i konkrete og anvendbare indikatorer med stor utbredelse, vil programmet således ha satt sitt fotavtrykk på verktøyer som vil leve videre etter at programmet avsluttes. Det skal i denne sammenheng også trekkes fram at Framtidens byer allerede ved programoppstart etablerte kontakt med Statistisk sentralbyrå, med utgangspunkt i en erkjennelse av at ikke eksisterende velegnede verktøy for å måle utvikling knyttet til kommunale klimagassutslipp. Dette ledet blant annet til at det ble nedsatt en arbeidsgruppe som skulle se på mulighetene for å utvikle egnede klimagassberegningsverktøy. Denne prosessen har foreløpig ikke ført til konkrete resultater, men er ikke avsluttet.

Det skal også legges til at Framtidens byer også har vært involvert i ulike indikatorutviklingsprosesser med en mer begrenset levetid, som i første rekke er tilknyttet programmet Framtidens byer. Dette inkluderer en holdningsundersøkelse blant befolkningen i de 13 deltagende framtidensbyene for å kartlegge hvordan disse stiller seg til kommunens klimapolitikk, og hvordan de ser på andre mulige klimatiltak; det er etablert et rapporteringsskjema for byene i Framtidens byer, for å følge framdrift for programmet; og SSB har på oppdrag fra Framtidens byer utarbeidet en oversikt over «indikatorer for miljøutviklingen i Framtidens byer». Denne beskriver trekk ved utviklingen i miljøtilstand og miljøpåvirkning i de 13 byene som er med i programmet.

#### 4.2.2 Utvikling og spredning av verktøyer

En potensielt varig arv fra programmet, er verktøy som byer og andre kan benytte i sitt arbeid med å forbedre egne miljøprestasjoner. Framtidens byer har bidratt til både spredning og utvikling av slike verktøy. Et utvalg slike prosesser, er beskrevet andre steder i denne rapporten, og inkluderer:

- **Business Improvement Districts (se kapittel 2)**
- **Grønn arealfaktor (se kapittel 2)**
- **Verktøy knyttet til transportanalyser (se kapittel 2)**
- **Nudging (se kapittel 2)**
- **Framtidens byers eksempeldatabase (se kapittel 2)**

Alle disse er eksempler på verktøyer der Framtidens byer enten har bidratt til utvikling, eller til å spre kunnskap og informasjon om verktøyene. Vi vil også trekke fram utvikling av KlimaGis – et visualiserings- og simuleringsverktøy til bruk i plan- og beredskapsarbeid – der Framtidens byer har bidratt med finansiering. Verktøyet er initiert av Stavanger og Sandnes kommuner. Selv om en evaluering av verktøyet viser at det er liten interesse for KlimaGis blant byene, er det rimelig å anta at prosjektet har bidratt til å rette fokus mot ulike måter å skaffe oversikt over klimaendringer på og fått fram betydningen av kartfesting av havnivåstigning, stormflo, urban flom med mer.

Videre fokus på slike prosesser fram mot programavslutning vil sikre at programdeltakerne har tilgang på gode og relevante verktøyer når programmet avsluttes.

#### 4.2.3 Inspirasjon og læring gjennom gode eksempler

Som nevnt flere ganger i denne rapporten, er det ikke rimelig å vurdere Framtidens byers suksess med utgangspunkt i omfang eller skala; det er ikke Framtidens byer som selv skal initiere eller gjennomføre tiltak og prosjekter i et omfang som bidrar inn mot overordnet måloppnåelse. Likevel kan programmet inspirere andre slik at prosjekter blir gjennomført i større omfang enn hva som kan forventes av programmet selv. Med drøyt halvannet år igjen av programmet, er flere prosesser initiert som kan gi inspirasjon ut over programmets levetid. Figuren nedenfor viser to slike.

#### FRAMTIDENS BYGG OG FUTURE BUILT

**Framtidens bygg** er opprettet av Framtidens byer, og koordinerer pilotprosjektutvikling i ti av de 13 deltakerbyene. **Future built** har en liknende funksjon for de tre resterende byene. Prosjektene omfatter nybygg, rehabilitering, private og kommunale byggherrer, områder og enkeltbygg. Prosjektene skal bidra til å utvikle metoder knyttet til å løse klima- og energitutfordringer, og skal inspirere andre til å lage slike bygg. Gjennom disse forbildeprosjektene etterlater Framtidens byer seg en konkret arv som vil kunne bidra til læring og inspirasjon også etter programmets levetid.

- Det er per dags dato godkjent 18 forbildeprosjekter i Framtidens bygg.
- Forpliktelsen som ligger i Framtidens byer-programmet bidrar sannsynligvis til at flere byer arbeider med pilotprosjekter.
- Kvalitetskriteriene i Framtidens byer sikrer at pilotprosjektene oppfyller krav til passivhusstandard og om lag 50 % reduksjon av klimagassutslipp fra transport og materialer, samt utarbeiding av klimagassregnskap og tiltak for tilpasning til klimaendringene.
- Gjennom tilknytning til Ecobox og Lavenergiprogrammet (samt disses arbeid med å innhente ekstern kompetanse) bidrar Framtidens byer med kompetanse som potensielt hever standarden på pilotprosjektene
- Det er planlagt evalueringer av alle pilotprosjektene i Framtidens bygg. Dette sikrer at erfaringer fra de ulike prosjektene dokumenteres og videreføres.

#### FRAMTIDENS BYERS EKSEMPELSAMLING

En forutsetning for at gode eksempler skal ha verdi, er at de blir kommunisert. For å fasilitere dette, har Framtidens byer opprettet en eksempelsamling. Samlingen er tilgjengelig på Framtidens byers nettsider, og presenterer tiltak og erfaringer innen god byutvikling og bedre bymiljø, og dekker områdene areal og transport, energi i bygg, forbruk og avfall, samt klimatilpasning. Eksempeksamlingen ble lansert i november 2012

For en nærmere beskrivelse av Framtidens bygg, viser vi til Rambøll rapport «Framtidens byer – dybdestudier 2012». Framtidens byers eksempelsamling diskuteres nærmere i avsnitt 2.1 i foreliggende rapport.

#### 4.2.4 Policypåvirkning

En gjennomgående tilbakemelding fra informanter som er involvert i Framtidens byer, er at Framtidens byer *som et definert program med definerte innsatsfaktorer* (fagnettverk, økonomisk støtte etc.) fungerer godt, men at det ved programoppstart var en forventning om at programmet også skulle ha en mer markert politisk satsing fra statlig nivå. Rambøll tar i følgeevalueringen ikke stilling til denne mer politiske siden av Framtidens byer, da vår evaluering i første rekke dreier om hva Framtidens byer *som et hovedsakelig nettverksbasert program* bidrar med. Politiske beslutninger ligger i utgangspunktet utenfor denne evalueringens nedslagsfelt, selv om Rambøll har forståelse for at enkelte uttrykker skuffelse over manglende politisk satsing. **Samtidig vurderer Rambøll at Framtidens byer som program kan spille en rolle når det gjelder å påvirke politikken.** Figuren nedenfor viser tre eksempler på at Framtidens byer har arbeidet med policyutvikling.

#### NASJONAL TRANSPORTPLAN

Nasjonal transportplan legger sentrale føringer på arbeid med areal- og transport, som er ett av Framtidens byers fire innsatsområder.

NTP har i denne sammenheng vært et viktig innsatsområde for nettverket. De 13 byene i Framtidens byer sendte i 2012 en felles administrativ uttalelse til sekretariatet for Nasjonal transportplan. Arbeidet med uttalelsen ble initiert av nettverket for Areal og transport, og resulterte i at byene samlet seg om et utvalg konkrete ønsker til kommende NTP. Framtidens byer har også arbeidet aktivt opp mot NTP-sekretariatet gjennom andre kanaler.

NTP ble vedtatt i juni 2013, og inkluderer en økt satsing på miljøvennlig transport. Framtidens byers innspill er i stor grad inkludert i planen.

#### AVFALLSMELDING (Senere avlyst)

Stortingsmelding om avfallspolitikk skulle etter planen legges fram i 2012, men har senere blitt avlyst. Framtidens byers nettverk for avfall og forbruk sendte i mars 2012 et innspill til den bebudede meldingen, med i alt 27 konkrete anbefalinger. Sentrale anbefalinger handlet om at...

- ... økonomiske forhold og forbruksmønster må påvirkes.
- ... det må bli mer vanlig å reparere istedenfor å kjøpe nytt.
- ... det må være enkelt å gi videre ting man ikke lenger har bruk for til andre som kan nytte det.

Selv om meldingen senere har blitt avlyst, er dette eksempel på Framtidens byers arbeid med policyutvikling

#### NOU OM KLIMATILPASNING

Nettverket for klimatilpasning avga i 2011 en felles høringsuttalelse til *NOU 2010: 10 "Tilpassing til eit klima i endring"*.

Byene understreker noen viktige utfordringer i det videre klimatilpasningsarbeidet:

- Statlig samordning og koordinering
- Klimaprojeksjoner/framskrivninger
- Kunnskap og kompetanse
- Verktøy og virkemidler
- Samarbeid
- Roller og ansvar
- Økonomi

Som disse eksemplene viser, har Framtidens byer spilt en rolle i å påvirke politikken. Programets bidrag i denne sammenheng skal ikke overdrives, da Framtidens byer kun er én av mange faktorer som bidrar inn i utforming av politikken. Samtidig vil programmet – dersom disse påvirkningsprosessene bærer frukter – kunne sette sine fotavtrykk på politiske virkemidler. I så fall er dette bidrag som vil være viktige også utover programmets levetid. Det blir i denne sammenheng særlig interessant å se i hvilken grad programmets innspill tas til følge i ny Nasjonal transportplan (NTP).

### 4.3 Framtidens byers arv oppsummert

Som eksemplene over viser, kan Framtidens byer – forutsatt en vellykket avslutning på programmet – ved programavslutning kunne vise til flere positive bidrag inn mot de relevante målsettingene. Flere av disse vil ha varig karakter. Samtidig vil vi understreke at flere av programets bidrag også antas å opphøre dersom Framtidens byer avsluttes uten at det etableres tilsvarende tiltak eller programmet til erstatning.

## 5. VEIEN VIDERE

Vi har i det ovenstående beskrevet at Framtidens byer – innenfor rammene av hva man kan forvente – bidrar til å heve byenes klima og bymiljøarbeid. Vi har også vist at Framtidens byer potensielt kan etterlate seg en arv som vil gi positive bidrag også etter at programmet er avsluttet. Samtidig har gjennomgangen vist at programmet kan gjøre flere justeringer for å i enda større grad utfylle sitt potensial. Nedenfor beskriver vi et utvalg av disse.

Flere av nettverkene har en utfordring knyttet til **deltagelse**, og at flere sentrale aktører ikke deltar på nettverksmøter. I enkelte nettverk, gjelder dette de deltagende byene; i andre nettverk, beskrives det at aktører som næringsliv, fylkesmann, fylkeskommune, NHD, Finansdepartementet kunne spilt en mer sentral rolle.

Selv om det overordnede bildet er at fagnettverkene bidrar til å spre kunnskap og engasjement, er tilbakemeldingene sprikende. Enkelte informanter beskriver at det gjennomføres for mange møter med utydelig agenda, og at nettverkene burde redusere sin møtevirksomhet. Rambøll tar ikke stilling til diskusjonen som omhandler antall møter, men anbefaler at **nettverkene har løpende dialog med deltagerne om hva de ønsker og har behov for fra nettverket**. Dette omhandler både tematikk, møtestruktur, og antall møter.

Et positivt utviklingstrekk i 2012, var etableringen av Framtidens byers eksempeldatabase. Samtidig har flere informanter uttrykt at det er usikkert hvilken bruksverdi denne har når det gjelder læring. **Rambøll anbefaler derfor at programledelsen i 2012 undersøker samlingens bruksverdi i sitt nåværende format, samt gjør nødvendige justeringer.**

Flere av våre informanter uttrykker skuffelse over at Framtidens byer ikke har ført til flere konkrete prosjektsamarbeid mellom byer. I stor grad må byene selv ta ansvar for dette, men programledelsen kan også stimulere til samarbeid, eksempelvis gjennom **å prioritere samarbeid-prosjekter når det tildeles midler til prosjektstøtte**.

Programmet har ikke utfyllt sitt potensial når det gjelder samarbeid med næringslivet. Rambøll vurderer at dette bør være et prioritert område i perioden som kommer. Dette gjelder både samarbeid med næringsliv lokalt, og med de sentrale organisasjonene NHO, Virke og Finans Norge.

Klimatilpasningsnettverket synes å være det av de fagbaserte nettverkene som har størst direkte påvirkningskraft. Dette har blant annet bidratt til at de fleste byene nå har inkludert klimatilpasning i sitt planverk. Videre vil det bli viktig å **undersøke om dette også gir seg utslag i konkret handling**. Dette kan eksempelvis handle om hvorvidt klimatilpasning er satt som krav i utbyggingsavtaler mellom kommune og utbyggere, eller om det eksisterer utvidede sjekkpunkter/rutiner på byggesaksbehandling i kommunen. Videre vil det for dette nettverket bli viktig å fokusere på politisk forankring av klimatilpasningsarbeidet.

Avslutningsvis, vil vi framheve tre fokusområder vi mener bør være særlig prioritert når programmet nå går inn i sin avsluttende fase. Rambøll vurderer dersom Framtidens byers bidrag i størst mulig skal realiseres, blir den viktigste oppgaven for Framtidens byer i programmets avslutningsfase å synliggjøre gode prosjekter, tiltak og effekter. Dette er ikke bare viktig som en *post* konstatering av godt arbeid; det sentrale bidraget til Framtidens byer handler om inspirasjon, læring og istandsetting. Skal disse bidragene nå sitt fulle potensial, er det essensielt at programmets lærdommer, tiltak, prosjekter, verktøyer og liknende blir spredd til et størst mulig publikum. Rambøll vurderer derfor at programmets viktigste oppgave i avslutningsfasen kan oppsummeres i følgende tre kulepunkter:

- **Fokus på gjennomføring:** Gjennomføre og avslutte så mange konkrete tiltak, verktøy-utviklingsprosjekter og liknende som mulig.



- **Fokus på dokumentering:** Dokumentere effekter og lærdommer av de avsluttede tiltakene
- **Fokus på kommunikasjon:** Kommunisere de dokumenterte effektene og lærdommene til et *størst mulig publikum*.

Det vil i den avsluttende fasen også bli viktig å fokusere på forankring av Framtidens byers satsingsområder internt i kommunene.

[T - Do not delete the following line since it contains a section break.]

