

Beregnet til  
**Miljøverndepartementet**

Dokument type  
**Rapport**

Dato  
**Desember 2013**

# FRAMTIDENS BYER DYBDESTUDIER 2013



**FRAMTIDENS BYER  
DYBDESTUDIER 2013**

Rambøll  
Besøksadr.: Hoffsvæien 4  
Postboks 427  
Skøyen  
0213 Oslo  
T +47 2252 5903  
F +47 2273 2701  
[www.ramboll.no](http://www.ramboll.no)

## SAMMENDRAG

Rambøll presenterer med dette rapporten «Dybdestudier 2013». Dette er den tredje i rekken av dybdestudier i følgeevalueringen i Framtidens byer. Formålet med dybdestudiene er å følge et utvalg enkeltprosjekter gjennom hele programperioden for å følge framdrift, måloppnåelse, samt hvilken betydning programmet Framtidens byer har for de enkelte prosjektene.

I tillegg til å følge utvalgte enkeltprosjekter, går denne rapporten nærmere inn på to mer overordnede tematikker. **For det første** beskrives eksempler på statlige bidrag inn i programmets arbeid. **For det andre** gjennomgås utvalgte perspektiver på tiden etter Framtidens byer; dels drøftes det hva man mister når programmet avsluttes og hva som eventuelt bør videreføres; og dels beskrives et utvalg mer varige fotavtrykk Framtidens byer kan etterlate seg.

### Enkeltprosjekter

Enkeltprosjekter gjennomgås, og det redegjøres for utvikling det siste året, måloppnåelse, og Framtidens byers bidrag.

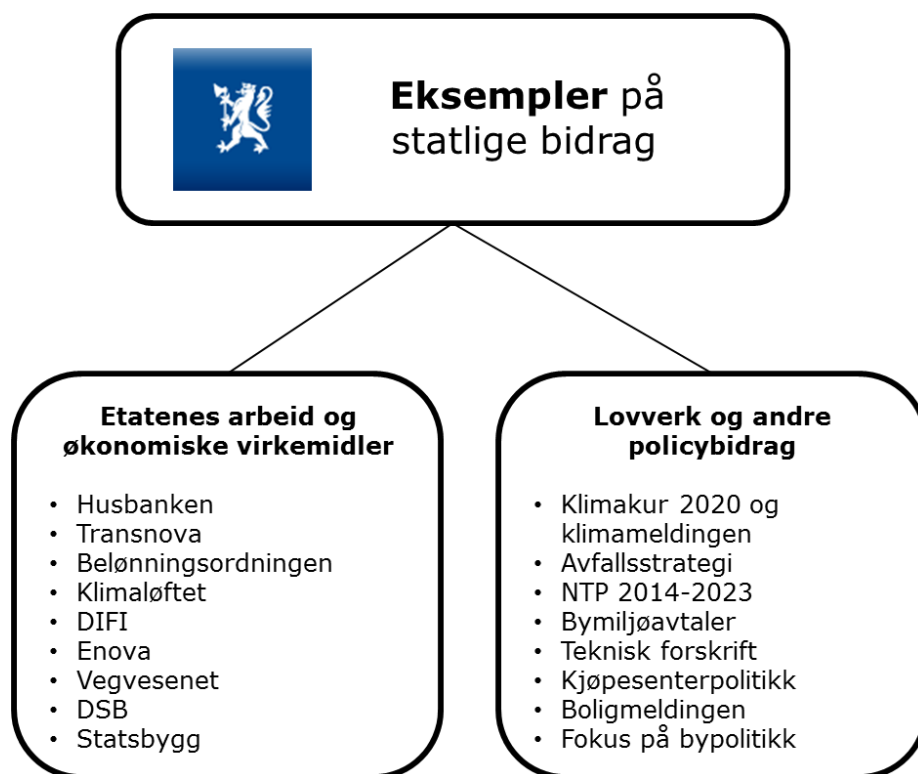
Buskerudbyen	ATP-samarbeid mellom fem kommuner i Drammensregionen, Buskerud fylkeskommune, Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket
Framtidens bygg	Koordinerer pilotprosjektutvikling i 10 av de 13 deltakerbyene.
KlimaGIS	Visualiseringsverktøy med utgangspunkt i et digitalt GIS-kartgrunnlag
Indikatorutvikling	Flere prosesser knyttet til indikatorutvikling beskrives
Miljøvennlige innkjøp	Har vært et viktig tema i nettverket for forbruk og avfall. Blant annet beskrives lokale frokostmøter i regi av DIFI.
Arbeid med overflatevann	Rapporten beskriver kartlegging av urbane flomveier i Trondheim og Oslo, og arbeidet med å etablere grønne tak i utvalgte byer
Redesign	Et konsept hvor man viser alternative måter å anvende det som ellers ville vært å regne som søppel. Rapporten beskriver prosjektene i Sarpsborg, Drammen Porsgrunn og Bergen
Sentrumsutviklingsprosjektet i Trondheim	Samarbeidsprosjekt mellom næringsliv og kommune om sentrumsutvikling.

### Statens bidrag

Rapporten beskriver eksempler på statlige virkemidler som er viktige for arbeidet innenfor Framtidens byer. Dette er ikke virkemidler *programmet* Framtidens byer rår over, og som sådan ikke en del av *evalueringen* av programmet. Samtidig er statlige virkemidler av stor betydning for arbeid med klima- og bymiljøspørsmål, og som sådan viktige for programmet. Videre har tidligere evalueringer vist at programdeltakere fra byene har en forventning om at programmet Framtidens byer – ved siden av de definerte aktivitetene i selve programmet – skulle medføre en markert satsing på statlig nivå, og nye statlige virkemidler. Dette opplever de ikke har funnet sted. Rapporten søker derfor å frembringe eksempler på slike virkemidler.

Det understrekes at gjennomgangen ikke er ment å være en *evaluering* av statens innsatser. Vi vurderer ikke om staten har gjort *tilstrekkelig*, eller om innsatsene som beskrives er *gode nok*. Gjennomgangen er ment som en eksemp-

lifisering av områder der staten *kan* spille en rolle og faktisk *har* spilt en rolle. To former for statlige bidrag drøftes. **For det første** etatenes arbeid og økonomiske virkemidler, og **for det andre** lovverk og andre policybidrag. Dette framgår av figuren nedenfor.



Etatenes arbeid og økonomiske virkemidler

**Husbanken** er blant KRDs viktigste virkemidler inn i Framtidens byer. Som regjeringens sentrale organ for gjennomføring av boligpolitikken, sitter Husbanken virkemidler som er viktige for Framtidens byers arbeid innenfor stasjonær energi.

**Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap** skal blant annet ha oversikt over risiko- og sårbarhet i samfunnet og være pådriver i arbeidet med å forebygge ulykker, kriser og andre uønskede hendelser. Dette gjør DSB til en svært viktig aktør i Framtidens byers arbeid med klimatilpasning

**Statsbygg** er statens sentrale rådgiver i bygge- og eiendomssaker, byggherre, eiendomsforvalter og eiendomsutvikler. Statsbyggs oppgave er å tilby gode og funksjonelle lokaler til statlige virksomheter, og å realisere vedtatte samfunnspolitiske mål i forhold til arkitektur, statlige planinteresser, kulturminnevern og miljø. Statsbygg forvalter 2250 bygninger fordelt på 600 eiendomskompleks. Disse funksjonene gjør Statsbygg til en viktig aktør innenfor Framtidens byers arbeid med stasjonær energi.

**Transnova** ligger under Samferdselsdepartementet, og skal bidra til å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren i Norge – i første rekke gjennom å gi utløsende tilskudd til prosjekter som bidrar til raskere implementering av ny og mer klimaeffektiv transportteknologi og transportpraksis og til redusert transportomfang. Dette virkemiddelet sammenfaller med Framtidens byers arbeid innenfor areal og transport.

**Belønningsordningen** for kollektivtransport i større byområder er en incentivordning som skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse ved å

dempe veksten i privatbiltrafikken og øke antall kollektivreisende på bekostning av reiser med personbiler. Dette sammenfaller med Framtidens byers arbeid innenfor temaet areal og transport.

**Klimaløftet** ligger under Miljøverndepartementet, og skal styrke satsingen på klimainformasjon til befolkningen. Dette sammenfaller med Framtidens byers ambisjon om å påvirke forbruksmønstre.

**DIFI** er underlagt Fornyings-, administrasjons-, og kirke departementet, og arbeider blant annet for mer miljøvennlige offentlige innkjøp. Dette arbeidet sammenfaller godt med Framtidens byers arbeid innenfor temaet forbruk og avfall.

**Enova** er OEDs viktigste virkemiddel inn i Framtidens byer. Enova forvalter blant annet en lang rekke støtteordninger, og skal arbeide for en miljøvennlig omlegging av energibruk og energiproduksjon, samt bidra til utvikling av energi- og klimateknologi. Arbeidet sammenfaller med Framtidens byers innsatsområde energibruk i bygg.

**Statens vegvesen** har sektoransvar for vei og veitrafikk, og er som sådan en svært viktig aktør innenfor Framtidens byers arbeid med areal og transport. Blant vegvesenets målsettinger er å bidra til et miljøriktig transportsystem.

Lovverk og andre policybidrag

**Klimakur 2020** ble opprettet i 2008, og skulle blant annet vurdere behovet for nye eller endrede virkemidler i norsk klimapolitikk. Dette var et tverrsektorielt arbeid, som involverte en lang rekke aktører. Framtidens byer var blant aktørene som deltok i arbeidet. Sluttrapport ble overrakt Miljøvernminister Erik Solheim i februar 2010, og utgjorde grunnlag for **Klimameldingen** som kom i april 2012.

I august 2013 lanserte regjeringen en ny **avfallsstrategi**. Strategien gir en gjennomgang av måloppnåelse, utfordringer og prioriterte tiltak for de nasjonale målene for avfallsforebyggingen, gjenvinning og farlig avfall.

**Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023** ble vedtatt i juni 2013. Planen legger opp til at det de neste ti årene skal brukes opp mot 200 milliarder kroner på miljøvennlig transport i Norge.

I NTP foreslås også en ny måte å organisere transportpolitikken i byområder på: Gjensidige **bymiljøavtaler** mellom stat, fylkeskommune og kommune.

**Byggteknisk forskrift** trekker opp grensen for det minimum av egenskaper et byggverk må ha for å kunne oppføres lovlig i Norge. I stortingsmelding om henholdsvis klima- og bygningspolitikk varsles innføring av passivhusnivå i byggeforskriftene fra 2015.

Statlig **kjøpesenterpolitikk** er viktig for Framtidens byers arbeid med å ivareta livskraftige sentrum. Per september 2013 har Miljøverndepartementet sendt ut forslag til ny statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel. Bestemmelsen skal avløse gjeldende rikspolitisk bestemmelse som trådte i kraft 1. juli 2008. Bestemmelsen vil innebære at det ikke kan etableres større kjøpesentre og handelsvirksomhet utenfor byer og tettsteder med mindre dette er i tråd med planer nyere enn 1. juli 2008.

I 2013 la regjeringen frem en ny **boligmelding**. Denne slår blant annet fast at for all boligutbygging skal de nasjonale målene om en bærekraftig by- og stedsutvikling ligge til grunn. Videre slår meldingen fast at det ikke er mulig å nå målene i klimameldingen uten å fortette, planlegge for effektive kollektivknutepunkt og tilrettelegge for gang- og sykkel felt.

Miljøverndepartementet har i senere tid rettet et særskilt fokus mot **byenes rolle og bypolitikk**. Sentrale elementer her, er Bård Vegar Solhjells «ti bud for byen», faglig råd bærekraftig bypolitikk, samt publikasjonen «Den moderne bærekraftige byen».

### Hva skjer etter 2014?

Samarbeidsavtalen Framtidens byer avsluttes 1/1-2015. Rapporten drøfter i denne sammenheng to sentrale spørsmål. **For det første** diskuteres det hva som forsvinner dersom programmet avsluttes uten at tilsvarende eller andre strukturer etableres. **For det andre** drøftes det hvilke varige spor programmet kan etterlate seg.

Hvilke bidrag kan forsvinne når programmet avsluttes?

Tidligere evalueringsrapporter av Framtidens byer har drøftet ulike aspekter av Framtidens byers bidrag. Enkelte av disse er av varig art, mens enkelte er avhengige av at programmet eller tilsvarende strukturer eksisterer. Figuren nedenfor oppsummerer det Rambøll vurderer som de viktigste *programavhengige bidragene* – altså de viktigste bidragene som forsvinner når programmet avsluttes.



Som det framgår av figuren, er det tre bidrag som synes å være særlig viktige. Flertallet av våre informanter framhever **nettverkene** betydning. De fleste ønsker at liknende strukturer videreføres også etter 2014. Nettverkene har bidratt til en dialogarena der stat og by kan møtes på en uformell måte. Både departementer og byer opplever at dette er viktig. Videre bidrar nettverkene til læring mellom byer, kompetanseheving, og engasjement.

Videre er den **økonomiske støtten** som ligger i programmet betydningsfull. Hver deltagerby får årlig 1 million kroner i støtte fra programmet. Dette framheves som svært viktig, særlig av de mindre byene. Mange byer bruker denne støtten til å opprettholde en stilling som arbeider dedikert med problemstillingene i Framtidens byer. Den økonomiske støtten er også utløsende eller på andre måter viktig for en lang rekke enkeltprosjekter som delfinansieres gjennom Framtidens byer.

Til sist har programmet en viktig funksjon ved at det bidrar til å holde **fokus** tydelig rettet på utvalgte målsettinger. Mange informanter framhever dette som betydningsfullt.

Hvilke varige bidrag etterlater programmet seg?

Til sist drøfter rapporten om programmet kan etterlate seg et varig fotavtrykk som vil leve videre også etter programavslutning. Fire slike avtrykk diskuteres. Disse framgår av figuren nedenfor.



Gode **indikatorer** er en forutsetning for å kunne følge måloppnåelse og for å prioritere tiltak. Framtidens byer har arbeidet med indikatorutvikling gjennom ulike kanaler. I 2013 etablerte programmet en arbeidsgruppe som skal arbeide mot to målsettinger. For det første skal gruppen arbeide for at SSB gjeninnfører et kommunefordelt klimagassregnskap, og for det andre for å etablere et verktøy som tillater å beregne klimaeffekter av ulike typer tiltak.

Framtidens byer har arbeidet for å påvirke ulike **politiske virkemidler**. Sentralt er arbeid opp mot NTP-sekretariatet. Andre eksempler som gjennomgås er avfallsstrategi, Business Improvement Districts, NOU om klimatilpasning, Klimakur 2020, belønningsordningen, og Byggeteknisk forskrift.

Framtidens byer har også bidratt til utvikling eller spredning av ulike **verktøyer** som også etter 2014 vil være nyttige i arbeid med klima- og bymiljø. Eksempler som drøftes er Grønn arealfaktor, GIS-verktøyer, Nudging-verktøyer, verktøy for transportanalyser, konseptutvalgsutredninger, regnbedd, grønne tak, og Smart City.

Til sist vil Framtidens byer etterlate seg et sett med gode **eksempler** som vil kunne bidra til inspirasjon og læring også etter programavslutning. Programmet's eksempelsamling består i dag av 327 enkeltprosjekter. Videre framheves pilotprosjektene i Framtidens bygg og Future built.

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>Sammendrag</b>	<b>3</b>
Enkeltprosjekter	3
Statens bidrag	3
Hva skjer etter 2014?	6
<b>1. Innledning</b>	<b>1</b>
<b>2. Prosjektbeskrivelser</b>	<b>2</b>
2.1 Buskerudbyen	2
2.2 Framtidens bygg	4
2.3 KlimaGIS	6
2.4 Miljøvennlige innkjøp	7
2.5 Overflatevannhåndtering	9
2.6 Redesign	11
2.7 Sentrumsutviklingsprosjektet	13
2.8 Klimagassberegningsverktøy	16
<b>3. Statens bidrag</b>	<b>18</b>
3.1 Statens rolle i Framtidens byer	18
3.2 Eksempler på bidrag	22
<b>4. Hva skjer etter 2014?</b>	<b>30</b>
4.1 Hvilke bidrag forsvinner når programmet avsluttes?	30
4.2 Hvilke varige bidrag etterlater programmet seg?	31
<b>5. Konklusjon</b>	<b>38</b>



## 1. INNLEDNING

Rambøll presenterer med dette rapporten «Dybdestudier 2013». Dette er den sjette i rekken av Rambølls rapporter om Framtidens byer. Rapporten skal leses som en oppfølging av rapportene «Dybdestudier 2011» og «Dybdestudier 2012». I disse rapportene følger vi utvalgte enkeltprosjekter som gjennomføres i forbindelse med programmet Framtidens byer. De samme prosjektene beskrives i hver dybdestudierapport. Formålet er å følge prosjektenes *utvikling* og framdrift gjennom programperioden. I foreliggende rapport beskrives enkeltprosjektene på et relativt overordnet nivå, med fokus på det som har endret seg. Det vises til dybdestudiene for 2011 og 2012 for mer utfyllende beskrivelser av enkeltprosjekter.

I tillegg til å følge konkrete enkeltprosjekter, går denne rapporten nærmere inn på to mer overordnede tematikker. **For det første** beskrives eksempler på statlige bidrag inn i programmets arbeid. **For det andre** gjennomgås utvalgte perspektiver på tiden etter Framtidens byer; dels drøftes det hva man mister når programmet avsluttes, og hva som eventuelt bør videreføres; og dels beskrives et utvalg mer varige fotavtrykk Framtidens byer kan etterlate seg.

Metodisk bygger rapporten på intervjuer med sentrale aktører i enkeltprosjektene som beskrives. Disse er intervjuet om framdrift og status på sitt eget prosjekt, samt om de to overordnede tematikkene. Videre er det gjennomført intervjuer med programledelse og fagkoordinatorer. Det skal videre presiseres at Rambøll siden 2010 har skrevet seks rapporter om Framtidens byer, og til sammen gjennomført flere hundre intervjuer med aktører i programmet. Erfaringer og funn fra tidligere rapporter brukes også aktivt i diskusjonen der det er relevant

Rapporten er videre strukturert som følger:

- **I kapittel 2** beskrives dybdestudiene av enkeltprosjekter. Beskrivelsene er av relativt overordnet karakter. Samtlige prosjekter beskrives mer detaljert i Dybdestudiene for 2011 og 2012.
- **I kapittel 3** gjennomgås eksempler på statens bidrag inn i programmet. Det vises dels til statens bidrag inn i enkeltprosjektene som beskrives i dybdestudiene, og dels til andre eksempler på statlige bidrag
- **I kapittel 4** drøftes to perspektiver på tiden etter Framtidens byer. For det første drøftes det hva man risikerer å miste når programmet avsluttes i 2015 og hva som eventuelt bør videreføres; for det andre drøftes det hvilke varige fotavtrykk Framtidens byer kan etterlate seg når programmet avsluttes.
- **I kapittel 5** konkluderes det.

## 2. PROSJEKTBSKRIVELSER

I dette kapittelet beskrives elleve enkeltprosjekter. De samme prosjektene beskrives i rapportene «Dybdestudier 2011» og «Dybdestudier 2012». Beskrivelsene redegjør kort for prosjektet, beskriver utvikling det siste år, og drøfter måloppnåelse og Framtidens byers bidrag. Følgende prosjekter drøftes:

- **Buskerudbyen** i avsnitt 2.1
- **Framtidens bygg** i avsnitt 2.2
- **KlimaGIS** i avsnitt 2.3
- **Miljøvennlige innkjøp** i avsnitt 2.4
- **Håndtering av overflatevann** i avsnitt 2.5
- **Redesign** i avsnitt 2.6
- **Sentrumsutviklingsprosjektet i Trondheim** i avsnitt 2.7
- **Ulike Prosesser knyttet til utvikling av indikatorer** i avsnitt 2.8

### 2.1 Buskerudbyen

Buskerudbyen er et samarbeid mellom Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommune, Buskerud fylkeskommune, Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen region sør (heretter Statens vegvesen), Jernbaneverket region øst (heretter Jernbaneverket) og Kystverket Sørøst (heretter Kystverket). Dette regionsamarbeidet skal sammen søke å løse utfordringer knyttet til den ventede befolkningsveksten på rundt 40 000 de neste 20 årene. Samarbeidet er forpliktende gjennom et avtalegrunnlag og tar sikte på å løse areal, transport og miljøutfordringer i regionen.

Det ble inngått en skriftlig avtale mellom partene i samarbeidet 5. februar 2010, og den er gyldig frem til 31.12 2014.

Buskerudbyen ble del av framtidens byer gjennom Drammen kommunes deltakelse i programmet. Det er i areal, transport og miljø programområdet Buskerudbyen har deltatt.

Visjonen og målsetning for området, fastsatt gjennom avtale mellom partene i samarbeidet, er at:

1. Buskerudbyen skal være et bærekraftig og konkurransedyktig byområde i Norge og et ledende område for reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren.
2. Basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling i knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet med bevaring av overordnet grønnstruktur og jordbruksområder.
3. Transportsystemet skal på en rasjonell måte, både for personer og gods, knytte det flerkjernede byområdet sammen, til Osloområdet og til utlandet.
4. Det klimavennlige transportsystemet skal være effektivt både for innbyggere og næringsliv, miljøvennlig med kollektivtransport av høy kvalitet som grunnstamme, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig biltransport.

#### 2.1.1 Utvikling siste år

I løpet av det siste året har en rekke av planer og beslutningsgrunnlag materialisert seg i vedtak i de fem kommunene samt i fylkeskommunen. Det største arbeidet ligger i en felles Areal- og transportplan 2013-2023. Planen ble vedtatt i alle de fem kommunene før den ble sendt til behandling i fylkestinget som også har vedtatt planen. Å få til en omforent plan av denne karakter er et møysommelig arbeid da det politiske flertallet i de forskjellige kommunene er varierende.

Buskerudbyen har bidratt til å utarbeidet et felles saksgrunnlag for prinsippvedtak av trafikantbetaling på ulike punkter i regionen. Også dette er vedtatt av de fem kommunene og fylkeskommunen. Trafikantbetalingen forutsettes av staten å være en delfinansiering av buskerudpakke 2. Det er også politisk vedtatt en felles høringsuttalelse i forbindelse med KVVU for Buskerudby pakke 2.

### 2.1.2 Måloppnåelse

Buskerudbyen er et gjennomføringsprosjekt hvor både en felles areal- og transportplan og konkrete samferdselstiltak inngår som felles oppgaver og målsettinger.

Buskerudbyen har det siste året tatt et langt steg i riktig retning i forhold til å nå hovedmålene på ATP-området. Det har tatt tid å bygge opp kompetanse og arbeidsform, særlig i forhold til hvordan man forener ulike organer med ulik politisk ledelse til samarbeid og omforente vedtak. Det er en balansegang å få til planer og tiltak som kan aksepteres og godtas av ulike politiske flertall i de ulike kommunene. Det arbeidet som har vært nedlagt har materialisert seg i felles forståelse av behovet for en helhetlig bypakke hvor man må finne en endelig løsning i samarbeid med staten.

### 2.1.3 Framtidens byers bidrag

Drammen kommune er deltaker i Framtidens byer, og har gjennom denne avtalen dratt Framtidens byer inn i Buskerudby-samarbeidet. Det arbeidet som er gjennomført i Drammen gjennom Framtidens byer har, i følge leder av Buskerudbyen, vært en foregangsmodell for de andre kommunene i forhold til arbeidsform og måte å tenke på. Buskerudbyen har blitt prioritert takket være Framtidens byer som del av miljøbyavtalen.

## 2.2 Framtidens bygg

Framtidens byers viktigste enkeltsatsing når det gjelder eksempelprosjekter er *Framtidens bygg*. Framtidens bygg er opprettet av Framtidens byer, og koordinerer pilotprosjektutvikling i 10 av de 13 deltakerbyene<sup>1</sup>. Prosjektene omfatter nybygg, rehabilitering, private og kommunale byggherrer, områder og enkeltbygg. Prosjektene skal bidra til å utvikle metoder knyttet til å løse klima- og energiutfordringer, og skal inspirere andre til å bygge slike bygg.

Pilotprosjektene i Framtidens bygg skal redusere utslipp med 50%, noe som tilsvarer passivhusstandard (nybygg) og lavenergiklasse 1 (rehabiliteringsbygg) som minstemål, og oppfylle Framtidens byers kvalitetskriterier til pilotbygg. Formålet med pilotprosjektene er grovt sett tredelt:

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

Gjennom disse tre funksjonene er ordningen med pilotbygg ment å bidra til mer miljøriktige bygg. Dette vil i sin tur bidra inn mot Framtidens byers overordnede målsettinger. Målsettingene i Framtidens bygg relaterer seg til alle målene til Framtidens byer, nemlig (1) reduserte klimagassutslipp, (2) forbedret tilpasningsevne til klimaendringer, og (3) forbedret bymiljø.

Private eller offentlige utbyggere i ti av de 13 deltagerbyene kan søke Framtidens byer (gjennom NAL) om å få sine byggeprosjekter godkjent som pilotbygg. Både nybygg og endringsprosjekter – enkeltvis eller i grupper – kan være aktuelle som pilotprosjekter. Videre godkjennes større områdeprosjekter. Kravet er at byggene oppfyller Framtidens byers kvalitetskriterier for slike bygg.

### 2.2.1 Utvikling siste år

Siden Rambølls forrige dybdestudier (våren 2012) har tre nye pilotprosjekter kommet til, og det samlede antallet prosjekter har økt fra 15 til 18.

Et sentralt fokusområde det siste året, har vært å få inkludert flere områdeprosjekter i programmet. Ett slikt – i Sandnes – er nå godkjent. Videre er flere i vurderingsfasen. NAL beskriver at det er stor interesse fra byene vedrørende områdeprosjekter, og at det er stort behov for kompetanse på dette området.

Et annet sentralt utviklingstrekk handler om evaluering av pilotprosjektene. Et evalueringsprosjekt som inkluderer pilotprosjekt i Framtidens bygg samt flere Future Built-prosjekter, er nå initiert av KR D. Evalueringen er støttet av MD, og inkluderer inneklimate som én av evalueringsparametrene i tillegg til utslippsreduksjoner.

### 2.2.2 Måloppnåelse

Som beskrevet over har *framtidens byer* følgende målsetninger med sine pilotbygg:

- De skal bidra til inspirasjon og læring
- De skal bidra til kompetanseheving hos byggherrer, planleggere, arkitekter, konsulenter, entreprenører og håndverkere.
- De skal bidra til å bygge opp en kunnskapsbase.

Dette er tre omfattende og langsiktige målsetninger, og det er ikke mulig å konkludere på måloppnåelse innenfor rammene av denne rapporten. Våre funn tyder samtidig på at programmet bidrar til alle disse målsettingene.

Som beskrevet ovenfor har 18 prosjekter til dags dato blitt innvilget status som pilotprosjekter. Disse oppfyller kvalitetskriteriene til Framtidens bygg.

<sup>1</sup> Bærum, Oslo, og Drammens pilotprosjekter blir koordinert av den liknende satsingen Future Built.

Et sentralt forum for spredning av inspirasjon og læring knyttet til disse, er prosjektdatabasen til Norske Arkitekters Landsforbund. Prosjektdatabasen presenterer ca. 200 gode eksempler på bærekraftig arkitektur, design og stedsutvikling i Norge. Hver presentasjon inneholder bilder, tegninger og beskrivelser med nøkkeltall. Videre har kunnskap om prosjektene blitt spredt i Framtidens byers nettverk for stasjonær energi. Nettverket har blant annet arrangert befaringer på flere av pilotprosjektene, der hensikten er å spre informasjon om byggene. NAL har videre arrangert frokostmøter og workshops der passivhusstandarden og pilotprosjektene presenteres for byggenæringen i de ulike byene. Gjennom alle disse funksjonene bidrar *Framtidens bygg* til **spredning av inspirasjon og læring**.

Utbredelse av passivhus henger tett sammen med hvor mange i byggebransjen som har kompetanse på å planlegge og bygge slike hus. Arbeid med å spre kunnskap om denne typen bygg er derfor viktig. Per i dag er passivhus relativt lite utbredt i Norge. I en slik situasjon er kompetansespredning særdeles viktig. Gjennom bygging av pilotprosjekter under *Framtidens byer* får deltagende entreprenører verdifull erfaring med bygg av denne typen. Som en del av arbeidet med Framtidens bygg har også lavenergiprogrammet og NAL fått i oppdrag fra Miljøverndepartementet å bidra med kompetansehevingstiltak inn i pilotbyggene. NAL bidrar med tilrettelegging av seminarer, kurs og etablering av gode arenaer for rådgivning rettet mot kommunene og prosjekteringsteamene i pilotprosjektene. Lavenergiprogrammet skal sørge for at det utvikles nødvendig kunnskap om passivhus på alle nivåer i næringskjeden, og spredning av dette til et bredt spekter av byggenæringen. På denne måten bidrar pilotprosjektene til **kompetansespredning hos byggherrer, planleggere, arkitekter, konsulenter, entreprenører og håndverkere**.

Som nevnt, er utbredelsen av passivhus i Norge foreløpig relativt begrenset. I en slik situasjon bidrar pilotprosjektene i *Framtidens byer* med verdifull **kunnskapsutvikling**. Spesielt viktig er det i denne sammenheng at det planlegges evalueringer av samtlige pilotprosjekter. Det er i 2013 satt i gang et første evalueringsprosjekt. Evalueringene vil blant annet fokusere på hva prosjektene har oppnådd, samt om energibesparelsen i praksis sammenfaller med den teoretisk beregnede energibesparelsen. Dette vil gi verdifull innsikt i hvordan bygg av denne typen fungerer i praksis.

Utover innsikt i tekniske sider av passivhusenes funksjon, vil pilotprosjektene bidra inn i en kunnskapsdatabase som på et senere tidspunkt vil kunne utgjøre grunnlag for utarbeidelse av lovverk knyttet til denne typen bygg.

### 2.2.3 Framtidens byers bidrag

Framtidens bygg er finansiert av Framtidens byer, og Miljøverndepartementet har koordineringsansvar. NAL har fått i oppdrag å fungere som sekretariat for Framtidens bygg, og er finansiert gjennom Framtidens byer. Framtidens byer er som sådan utløsende for at Framtidens bygg finnes.

## 2.3 KlimaGIS

KlimaGIS er et prosjekt som har som mål å utvikle et visualiseringsverktøy til bruk i plan- og beredskapsarbeid. Målet med prosjektet har vært å utvikle nye moduler for simulering av havnivåstigning, vannansamling/skred, gass og vind. Ideen har vært å utvikle et visualiserings og simuleringverktøy til bruk i plan- og beredskapsarbeidet. Utgangspunktet for arbeidet er et digitalt GIS-kartgrunnlag. Innenfor det kartområdet som velges, gjennomføres simuleringen av en hendelse der parametrene bestemmes av brukeren. Resultatene presenteres på et kart eller i 3D. KlimaGIS gir muligheter for å koble klimaendringer tydelig mot arealplaner. Å få til gode simuleringer kan potensielt være nyttig for arealplanleggere, og det gir en mulighet for å illustrere konsekvenser av klimaendringer overfor politikere, befolkning og andre beslutningstakere.

### 2.3.1 Utvikling siste år

Etter fjorårets rapport og evaluering av KlimaGIS, bestemte man seg for å ha et høyere fokus og sette mere ressurser inn på å få flere av byene til å prøve ut verktøyet. I samarbeid med leverandøren fikk byene tilbud om å prøve ut verktøyet i løpet av høsten 2012. Det ble gitt opplæring fra leverandør. Arbeidet førte ikke frem, og på samlingen etter jul ble det bestemt å legge prosjektet dødt. Stavanger og Tromsø har fortsatt å bruke KlimaGIS som verktøy.

### 2.3.2 Måloppnåelse

Målet ved KlimaGIS-prosjektet var å gi kommunene et verktøy som skulle bidra til å utvikle gode strategier for å håndtere klimaendringer. Dette skulle oppnås ved at de konkrete virkningene visualiseres og kobles til kartverktøy og planer i kommunene. Det var målet at KlimaGIS skulle gjøre det mulig å kjøre overordnede analyser for å identifisere områder som bør studeres nærmere, og for å "friskmelde" områder der man for eksempel kan planlegge utbygging. Det siste året har det vært en målsetning om å få flere byer til å prøve ut verktøyet, kommunene skulle stimuleres ved gratis prøvelisenser og opplæring fra leverandør.

Målet om å få flere byer til å prøve ut verktøyet ble ikke nådd. Selv med tiltak som gratis utprøving av verktøy, og bistand til implementering og opplæring, ble prosjektet skrinlagt. Arbeidet med KlimaGIS har imidlertid ført til en bevisstgjøring blant programdeltakerne om mulighetene som finnes ved å benytte ulike programvarer i arbeidet med klimatilpassing.

### 2.3.3 Framtidens byers bidrag

KlimaGIS var allerede under utvikling da Framtidens byer ble startet opp. Programmet har gitt prosjektstøtte for å utvikle verktøyet videre, og få flere byer til å prøve ut løsningen.

Framtidens byer har det siste året lagt et betydelig arbeid i å få flere byer til å teste ut KlimaGIS som verktøy, blant annet ved å tilby gratis prøvelisenser og opplæring lokalt i kommunene. Arbeidet førte ikke til økt interesse blant kommunene som deltar i programmet til tross for at kommunene fikk stilt betydelige ressurser til rådighet. Det er noe uklart hvorfor kommunene ikke har valgt å ta i bruk verktøyet. Flere av byene har imidlertid andre program som de har kombinert for å visualisere framtidige klimaendringer, og har uttrykt tilfredshet med dem. Dette gjelder blant annet Bergen, Trondheim, Oslo og Fredrikstad. De har derfor ikke gått til innkjøp av KlimaGIS som de fleste byer oppfattes som et relativt dyrt program. Oslo opplyser blant annet at de har tatt i bruk MIKE urban, og har et samarbeid med MD i dette prosjektet.

## 2.4 Miljøvennlige innkjøp

Nettverket for forbruksmønster og avfall favner om mange temaer og interesser. Miljøvennlig innkjøp er et viktig tema innenfor nettverket, men det er også et tema hvor man har hatt problemer med å treffe målgruppen. Miljøvennlig innkjøp anses som viktig, men i og med at nettverket favner såpass bredt som det gjør, og innkjøpsansvarlige i kommunen har miljøhensyn som en av svært mange prioriteringer i deres arbeid, var det vanskelig for dem å prioritere dette nettverket. For dem som faktisk satt på innkjøp i kommunene ble *Framtidens Byer* ikke oppfattet som en sentral arena å være tilstede på, og det ble derfor klart at man trengte å tematisere miljøhensyn i innkjøp mer eksplisitt.

Våren 2011 ble det i samarbeid med DIFI startet en satsning på lokale frokostmøter hvor innkjøpere, selgere og kompetansepersoner møtes for å diskutere problemstillinger knyttet til miljøhensyn i innkjøp. Frem til høsten 2011 ble det gjennomført flere frokostmøter i blant annet Kristiansand og Trondheim.

Satsningen var organisert som et samarbeid gjennom DIFIs knutepunktsatsning. Knutepunktsatsningen er en treårig satsning som skulle særlig jobbe mot miljøvennlige anskaffelser i offentlig sektor. Knutepunktene var en faglig støttetjeneste i hvert fylke som bistod innkjøpsmiljøene med blant annet kunnskap om miljøeffektive innkjøp, praktisk bistand i enkeltkjøp samt med utvikling av anskaffelsesstrategi. Utfordringen her ble etter hvert at knutepunktene ikke hadde en sterk organisering, og flere valgte etter hvert å trekke seg ut av denne satsningen. Som en konsekvens av dette smuldret også innsatsen overfor frokostmøtene opp, og flere steder ble det ikke mulig å organisere møtene gjennom knutepunktene lenger. Byene kan dog søke om midler til å gjennomføre frokostmøter selv om dette ikke er knyttet til knutepunktene. Knutepunktsatsningen ble avsluttet ved utgangen av 2012.

Knyttet til miljøvennlige innkjøp er det imidlertid alltid tiltenkt at næringslivsorganisasjonene skal ha en aktiv rolle, og i blandet grad spilte NHO og andre næringslivsaktører sentrale roller i gjennomføringen av frokostmøtene i 2011. 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. I tillegg til at Miljøverndepartementet gir støtte til programmet har Framtidens Byer vært en viktig arena for at NHO skal kunne presentere sitt konsept og knytte kontakter opp mot byene. Deler av frokostmøtet er et fast opplegg, men det åpnes for å presentere erfaringer fra byen det avholdes i. Det blir i begrenset grad gjort lokale tilpasninger, men frokostmøtet handler om en metodikk som prinsipielt kan være lik i alle byer og det er derfor heller ikke nødvendigvis behov for å gjøre særskilte lokale tilpasninger. Metodikken handler om samspill mellom det offentlige og næringslivet, der tanken er at det offentlige skal legge til rette for anskaffelsesprosesser som utfordrer og utvikler leverandørmarkedet.

### 2.4.1 Utvikling siste år

Kristiansand kommune gjennomførte våren 2011 to av fire frokostmøter det ble søkt om midler til. Kommunen har ennå til gode midler til å gjennomføre de to siste frokostmøtene. Imidlertid ble det gjennomført et frokostmøte høsten 2012 om innovative innkjøp som er en del av NHO og Nasjonalt program for leverandørutviklings frokostmøteprosjekt. Imidlertid har Kristiansand kommune arbeidet videre med temaer fra de to første frokostmøter som ble arrangert, og har planlagt en egen rekke med seminarer/kurs i samarbeid med Vest-Agder Fylkeskommune. Hensikten med denne møterekken er en kompetanseheving rettet mot innkjøpsmiljøene i regionen, og hvor møtene vil omhandle ulike temaer knyttet til innkjøp, og ikke kun et fokus på miljøvennlig innkjøp.

NHO fikk støtte til å gjennomføre frokostmøter i de 13 byene i 2012 og 2013. Fem frokostmøter ble gjennomført i 2012, mens det er gjennomført 5 frokostmøter våren 2013, og de resterende vil bli gjennomført i løpet av høsten 2013.

Høsten 2013 arrangerte NHO og Framtidens byer seminaret «Miljøvennlige innkjøp – fra ord til handling», der det ble fokusert på miljøvennlige og innovative anskaffelsesprosesser.

### 2.4.2 Måloppnåelse

Kristiansand kommune gjennomførte våren 2011 to av fire frokostmøter det ble søkt om midler til. Ettersom det ble et opphold i frokostserien ble det også gjort noen betraktninger knyttet til

innhold og innretning på frokostmøtene. Blant annet ble det diskutert om man kommunalt nivå heller burde fokusere på intern opplæring av innkjøpere fremfor brede samlinger med ulike instanser. Dette er ikke helt i henhold til intensjonen for frokostmøtene fra Miljøverndepartementet, da det ikke er åpne seminarer som også er nyttig for tilbydere.

Som nevnt over har Kristiansand kommune, sammen med Vest-Agder Fylkeskommune, arbeidet videre med ulike temaer knyttet til innkjøp og har planlagt egne møterekker i løpet av høsten 2013. Kommunen fremhever at både nettverket forbruk og avfall, og to de frokostmøter som kommunen arrangerte i 2011, har bidratt til å skape en agenda og sette et fokus på innkjøp, og særlig miljøvennlig innkjøp. Et stadig større fokus på innkjøp og anskaffelser stiller i større grad krav til innkjøpere. Derfor fremheves også nytten av denne type arrangement som et verktøy for kompetanseheving knyttet til innkjøp og offentlige anskaffelser.

#### 2.4.3 Framtidens byers bidrag

Arbeidet med miljøvennlige innkjøp var som påpekt i starten av Framtidens Byer et tema som ikke helt fant en naturlig posisjon. Selv om den opprinnelige koblingen mot DIFI ikke gikk helt etter planen har arbeidet med dette temaet vist at Framtidens Byer muligheter til å spre kompetanse ut til byene ved aktivt å spille på de tilgjengelige ressursene som eksisterer i programmet. Satsningen på miljøvennlige innkjøp har vist at Framtidens byer har vært i stand til å benytte seg av tilgjengelige ressurser, og underveis gjøre justeringer ettersom prosjektet har utviklet seg. Det har dog også blitt tydelig gjennom denne satsningen at det er utfordrende for Framtidens Byer å koordinere elementer innenfor programmet, opp mot andre aktører i satsningen. Et eksempel som trekkes frem DIFIs knutepunktsatsning som ikke fungerte etter intensjonene. Knutepunktsatsningen ble avsluttet ved utgangen av 2012.

Som vi var kort inne på i avsnittet om måloppnåelse fremheves nettverket for forbruk og avfall som en viktig møtearena og arena for erfaringsutveksling byene i mellom. Nettopp muligheten Framtidens byer har gitt til å sette fokus på miljøvennlige innkjøp inn i anskaffelser, og herunder mulighet til å dele erfaringer med andre innkjøpere fra andre byer trekkes frem som et viktig bidrag i arbeidet med å sette miljøvennlig innkjøp og anskaffelser på agendaen.

Frokostmøter arrangert av det nasjonale programmet for leverandørutvikling spiller også på noen eksempler fra byer i Framtidens Byer, spesielt Oslo, men ut over dette er det i begrenset grad lagt opp til noen vesentlig erfaringsutveksling mellom byene. Formålet med frokostmøtene har vært å ta utgangspunkt i lokale forutsetninger, og derfor har heller ikke Framtidens byer lagt særlige føringer på fokusområder i de lokale møtene. NHO fremhever samtidig at temaene for frokostmøtene har blitt tatt godt i mot, hvor det har vært stor oppslutning om frokostmøtene. En suksessfaktor som NHO trekker frem er et godt samarbeid med en Framtidens byer kontaktperson knyttet til det innkjøpsfaglige området.

På den finansielle siden satt Framtidens Byer sommeren 2010 av 900 000 til samarbeidsprosjekter mellom DIFI, knutepunktene og Framtidens Byer. Dette var midler som var tilgjengelige for byene som ønsket å arrangere frokostmøter.

DIFI har og har hatt en sentral rolle som samarbeidspartner i Framtidens byer når det kommer til offentlige innkjøp. For byene i Framtidens Byer er det opprettet en prøveordning om innovative anskaffelser av miljøteknologi. Det er etablert en 2-årig prøveordning der det er satt av 1.7 mill kroner i 2012, og 1.7 mill kroner i 2013 til prosjekter som har til hensikt å gjennomføre innovative anskaffelser av miljøteknologi der Framtidens Byer er involvert. Det er Miljøverndepartementet som bevilger pengene, men DIFI som administrer ordningen. Blant byene som har fått støtte, er Stavanger og Oslo. Oslo kommune har fått støtte fra ordningen til å gjennomføre et prosjekt som skal bidra til å redusere miljøbelastningen og særlig CO<sub>2</sub>-utslippene ved transport av varer til kommunen; Stavanger kommune har fått støtte til anskaffelse av en portalløsning for drift i tilknytning til en drift- og energiseksjon som ble opprettet i kommunen i 2010. Seksjonen har blant annet ansvar for drift av energi og tekniske installasjoner i kommunens bygg.



## 2.5 Overvannshåndtering

Overflatevann er en fellesbetegnelse som brukes om ulike former for unormale mengder vann på overflaten i urbane strøk (regnvann, smeltevann, vann fra kjøle- og vanningsanlegg). I utvidet forstand dreier overflatevannhåndtering seg om hvor vann skal finne veien i byområder hvor naturlig drenering er hindret av for eksempel asfaltdekke eller bygninger. De senere år har man i større grad erfart store nedbørsmengder i løpet av relativt kort tid. Dette har ført til økt skadeomfang og økte forsikringsutbetalinger. For å redusere skader av økt nedbør og ekstremnedbør, finnes det mange tiltak, i inkludert fordrøyning i permeable flater, åpning av bekker, regnbedd, grønne tak, økt rørdimensjonering osv. Byene er oppfordret til å nytte andre løsninger enn kun de tradisjonelle rørløsninger både som et supplement for å redusere skadeomfanget ved mye nedbør, og som et tilskudd til byutviklingen ved å utnytte regnvannet i utforming av nye gater og byrom

Arbeidet med overvannshåndtering er komplekst og involverer ofte flere etater i kommunen, inkludert vann og avløp, beredskap, hydrologer, ingeniører, landskapsarkitekter, biologer, samt transport - og byplanleggere. Nettverket for klimatilpasning i Framtidens byer har siden oppstart av programmet jobbet aktivt med denne overvannstematikken på flere områder. På den ene siden jobber nettverket for at det skal etableres et tydelig statlig forvaltningsansvar på fagområdet. Den andre siden av dette arbeidet handler om at nettverket vil være en pådriver for at byene skal prøve ut ulike løsninger for håndteringen av overflatevann, og skape mer kunnskap og kompetanse på området.

Det har også vært en vesentlig målsetning å innarbeide håndtering av overvann i sentrale, overordnede kommunale dokumenter som bla kommuneplan, va- planer og strategiplaner.

### 2.5.1 Utvikling siste år

Flere av byene melder at det i løpet av det siste året har blitt økt fokus på dette området i deres kommuner. Mye av dette skyldes erfaringer med voldsomme skybrudd og økt oppmerksomhet rundt problemstillingen i media. Flere melder også at det har lyktes å få med overvannshåndtering i kommuneplanene.

#### Grønne tak

Oslo og Bærum kommuner fikk ferdigstilt en rapport om grønne tak ved konsulenthjelp fra UMB og SINTEF, og den ble presentert på et seminar i Bærum i desember 2012. Rapporten fra UMB og SINTEF er en kunnskapsinnhenting om grønne tak både fra utlandet og casestudier fra flere grønne tak i i Framtidens byer. Studiene angir blant annet betydning for bygningsstruktur, brannsikkerhet, grønne taks overlevelse gjennom året, med mer. Rapporten var egentlig tenkt som en kartlegging av grønne tak og måling av fordrøyning fra takene, men endte opp med å bli en noe mer teoretisk rapport. Dette blant annet fordi det ikke fantes så mange eksempler på grønne tak i Norge.

Som en oppfølging av rapporten som UMB og Sintef utarbeidet for Oslo og Bærum kommuner, har Framtidens byer invitert byene til å finne et enkelt og lett tilgjengelig tak i sin kommune som kan egne seg som et demonstrasjonsprosjekt for å måle avrenning av regnvann, og dessuten teste ut etablering av vegetasjon på takene. Syv byer har meldt seg på forsøket og funnet egnet tak i sin kommune. Byene bidrar med egeninnsats for drift og tilsyn av takene. Leverandører av vegetasjonsmatter på takene har meldt sin interesse til å samarbeide om prosjektet. Demonstrasjonsprosjektene følges opp høsten 2013 og videre i 2014.

#### Kartlegging av urbane flomveier i Trondheim, Oslo og Bærum

Hvor overvannet finner sine løp, er en økende aktuell problemstilling, ettersom byer i økende grad fortettes og naturlige flomveier endres. Å kartlegge urbane flomveier gjøres på flere nivåer, fra oversiktskartlegging der man ved hjelp av digitale modeller og GIS kartlegger flomveier, forsinkinger og risikosoner i en hel by, til mer detaljkartlegging over utvalgte områder. En viktig del av kartleggingsprosessen handler også om å kunne bruke den innsamlede kunnskapen videre i ROS-analyser og kommunal arealplanlegging. Poenget med å kartlegge urbane flomveier er å få oversikt over hvor vannet renner, hopper seg opp og kan føre til skader nettopp for å kunne implementere tiltak for å begrense slike skader i framtiden.

Både Trondheim og Oslo kommuner har kartlagt flomveier. Trondheim har analysert flomveger og forsøkninger ved bruk av GIS-programvare og terrengeanalyser. Kartene finnes på kommunens hjemmeside som aktsomhetskart. Kartlagene med flomveger viser de veger vannet vil ta på overflaten ved ekstreme avrenningshendelser (forårsaket av regn og/eller snøsmelting) der det normale avrenningssystemet (rør, bekkeløp mm) ikke har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere dette. Bestemmelser og retningslinjer knyttet til flomveger er gitt i Kommuneplanens arealdel 2012-2024. Oslo kommune samarbeider med Bærum kommune med å etablere en modell for urban flomkartlegging. Arbeidet i Oslo skiller seg noe fra arbeidet i Trondheim hvor de brukte terrenge-modeller, mens man i Oslo har benyttet laserdata. Det viser seg at kartleggingen stemmer i forhold til hvor oversvømmelsene oppstod i de store regnskyldene på forsommeren. Oslo går nå, med støtte fra MD, i gang med å teste MIKE Urban.

I løpet av det siste året har Oslo opprettet en egen avdeling i Plan- og bygningsetaten i forbindelse med dette prosjektet. Avdelingen regner med å være ferdig med kartleggingsarbeidet innen utgangen av 2014. Prosjektet har fått økt fokus både fra sentralt hold i kommunen og etaten, noe som gjør at troen på å kunne ferdigstille prosjektet også innenfor programperioden for FB er høy.

### 2.5.2 Måloppnåelse

For prosjektene Grønne tak og Overvannshåndtering i Oslo, Bærum og Trondheim har det overordnede målet vært en kunnskapsinnhenting på områder der man mangler kunnskap og hvor man til dels henger etter utviklingen i utlandet, da særlig med tanke på vegetasjonsdekkede tak. I Norge arbeider man fremdeles med kunnskapsinnhenting og virkninger av grønne tak, mens dette i byer som København er kartlagt, og hvor det er vedtatt klare mål om hvor mange kvadratmeter grønne tak man skal ha innen 2015.

For urbane flomveier har det i tillegg til kunnskapsinnhenting vært et mål å utvikle konkrete verktøy som gir grunnlag for tiltak som reduserer flomtoppene.

Oslo melder at de vil komme i mål med den urbane flomkartleggingen i løpet av programperioden, og er i full gang med å utvikle det verktøyet de trenger med støtte fra MD.

Når det gjelder grønne tak har programmet nå kommet til en uttestingsfase, der slike tak skal testes ut i syv byer. Flere uttrykker at dette er et ambisiøst mål, og at målinger og fullstendig testing av dette ikke vil være mulig å ha ferdig innen programmet avsluttes, da testing av slike tak må gå over flere år.

### 2.5.3 Framtidens byers bidrag

Framtidens byer har bidratt til å sette håndtering av overvann høyere på agendaen i kommunene. De som har arbeidet med dette temaet i kommunene, har uttrykt at de tidligere har følt det vanskelig å få løftet temaet opp på dagsorden i egen kommune. Fellesskapet i nettverket har bidratt til at flere kommuner allerede har innarbeidet tematikken i nye kommuneplaner eller er i ferd med å få implementert det i kommuneplanen. Temaet har fått politisk fokus etter en rekke oversvømmelser i byene det siste året. Det at Framtidens byer har løftet overvannshåndtering i klimatilpasningsnettverket, har bidratt til at kommunene har ligget litt i forkant med arbeidet når problemet først inntreffer. Framtidens byer har også bidratt med økonomisk støtte til prosjektene.

## 2.6 Redesign

Redesign er et konsept hvor man viser alternative måter å anvende det som ellers ville vært å regne som søppel på. Det være seg å bruke avkapp fra trykkerier til bruk som tegneark i barnehager, til å utvikle spillbrett eller å sy om gamle plagg til et mer moderne snitt.

Redesignprosjektet har vært gjennomført i flere byer i noe ulik form, og i fjor så Rambøll nærme-re på byene Sarpsborg, Drammen Porsgrunn og Bergen i Dybdestudie-rapporten. Rambøll har fulgt opp de samme prosjektene i år for å se på hvordan utviklingen i disse prosjektene har vært.

Felles for redesignprosjektene har vært at man har ønsket å sette fokus både på hvor mye vi kaster og holdninger til avfall.

### 2.6.1 Utvikling siste år

#### 2.6.1.1 Porsgrunn

I desember 2012 åpnet Porsgrunn et eget redesignsenter. I forbindelse med åpningen av senteret, som er åpent for publikum, ble det inngått partnerskapsavtaler med næringslivet som er leverandører til redesignsenteret. Senteret har videre arrangert fagdager for alle virksomhetsledere i barnehager, skoler og SFO. Vider har senteret hatt to kunstnere inne, Sidsel Palmstrøm og Anders Jacobsen (også kjent som Lagonbra) som jobber med dekonstruksjon av IKEA-møbler. Disse har hatt workshop med barn som har endt i en kunstutstilling i Sprithallen i Porsgrunn. Utstillingen har vært godt besøkt.

#### 2.6.1.2 Drammen

I Drammen har andre områder vært prioritert fremfor redesign det siste året. De har deltatt på samlinger og fått inspirasjon og nye ideer, men de fleste har foreløpig ikke blitt gjennomført. Imidlertid har en av ungdomsskolene i Drammen, med bistand av redesign-prosjektet, satt opp skuespillet Garbagiamysteriet.

#### 2.6.1.3 Bergen

I Bergen har det i samarbeid med vitensenteret vært arrangert en redesignkonkurranse hvor konkurransen gikk ut på å lage hva som helst, så lenge det var laget av noe som ellers ville vært kastet. Bidragene har dannet en utstilling hvor publikum kunne være med å kåre en vinner av publikumsprisen, det vil også bli pekt ut en vinner av fagjuryen senere i høst. Vinneren av publikumsprisen hadde laget et brettspill med tilhørende regler.

Redesign blir også tilbudt som valgfag ved alle Bergens ungdomsskoler. Redesignprosjektet i Bergen har barn og unge som målgruppe, og har som arbeidshypotese at det tar tid før holdningsendringer setter seg i en befolkning og at det derfor på sikt vil gi best effekt å rette arbeidet mot barn og unge.

#### 2.6.1.4 Sarpsborg

I Sarpsborg har det vært satt fokus på redesign gjennom en mobilitetsuke som ender i en byfest. Videre er det planer for at transformasjon av byrom og plasser blir knyttet opp mot redesign. Dette gjør redesign i Sarpsborg blir knyttet tettere mot byutvikling, noe av bakgrunnen for dette er at byutvikling er en del av 1000-års visjonen i forbindelse med jubileet i 2016. I tillegg har det vært markering i forbindelse med verdens miljødag 15. juni. Arrangementet var rettet mot barnehagebarn og det var fokus på søppelhåndtering, et søppelsirkus og et eget sceneshow knyttet opp mot redesign. I forbindelse med Earth Hour ble det i år arrangert en konkurranse mellom flere kommuner. Dette viste seg mindre vellykket enn tidligere år da Sarpsborg/Fredrikstad kun hadde hverandre som «fiender». Oppslutningen i sosiale medier var derfor noe lavere i år enn i fjor.

### 2.6.2 Måloppnåelse

Målsetningen for redesign handler om å skape bevissthet om potensielle muligheter som ligger i gjenbruk og bevisstgjøre innbygger om at det kastes mye som kunne vært brukt på en bedre måte. Det er et mål på kort sikt at gjennom ulike typer arrangementer skal kommunene gjøre det mer sosialt akseptert å gjenbruke varer. På lang sikt handler aller små og store holdningsprosjekter om at byens innbyggere skal utføre handlinger og ha holdninger som støtter opp om mål-

setningen i Framtidens byer. Målgruppen er i første rekke barn, ungdom, unge og barnefamilier, men det har likevel favnet bredere enn dette.

I tre av byene som Rambøll har sett nærmere på er det stor aktivitet knyttet til redesign-prosjektet. Aktivitetene er veldig ulike i de forskjellige byene, men målet om økt bevissthet rundt avfall og gjenbruk er likevel felles for alle. De tre byene med høyest aktivitetsnivå har tatt redesign et skritt videre hva gjelder både måloppnåelse og gjennomføringsevne.

### 2.6.3 Framtidens byers bidrag

Framtidens byer har vært en viktig bidragsyter for å sette de ulike miljøene som arbeider med redesign i kontakt med hverandre. Av de byene Rambøll har vært i kontakt med trekkes særlig arbeidet som har vært gjort i Bergen frem som et foregangseksempel. Flere av deltakerne opplever at de sitter som satellitter i egen organisasjon i forhold til arbeidsoppgaver knyttet til redesign. Det å treffe andre som driver med det samme har derfor vært viktig for deltakerne for å ha et faglig fellesskap og for å treffe andre som arbeider med samme tematikk som dem. Bergen har også fått midler til et prosjekt i samarbeid med Oslo hvor Vestlandsforskning skal se på forskjeller i Oslo og Bergen og hvordan man mobiliserer innbyggerne.

## 2.7 Sentrumsutviklingsprosjektet

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

Med ovenstående som utgangspunkt, ble deretter Sentrumsutviklingsprosjektet opprettet som et samarbeid mellom kommune og næringsliv i Trondheim og Drammen. Prosjektet definerte innledningsvis fire målsetninger. Sentrumsutviklingsprosjektet skulle føre til:

- Større tillit og bedre forståelse mellom næringsliv og kommune om sentrums situasjon og utfordringer
- Bedre kunnskap om sentrum, dokumentert i rapport eller liknende.
- Identifisering av aktuelle tiltak for utvikling av sentrum
- Bedre kontakt mellom Trondheim og Drammen for videre gjensidig læring og erfaringsutveksling.

Overordnet ble prosjektet organisert i en felles styringsgruppe med representanter fra de to byenes kommuneadministrasjoner og næringsliv. Her deltok også en representant fra Miljøverndepartementet. I tillegg ble en ekstern konsulent innleid som prosessdriver. Utover dette organiserte begge byene seg i interne organisasjoner som møtes mer jevnlig.

I **Drammen** ble prosjektet organisert i en arbeidsgruppe som ble etablert uavhengig av Sentrumsutviklingsprosjektet. Her møttes representanter fra kommuneadministrasjonen på høyt nivå, politikere, og representanter fra næringslivet (næringsorganisasjonene *Byen vår Drammen*, og *Drammen Næringslivsforening*). Diskusjoner knyttet til Sentrumsutviklingsprosjektet ble trukket inn i denne arbeidsgruppen.

I **Trondheim** etablerte man en gruppe bestående av representanter fra næringslivsorganisasjonene (Midtby'n og Næringsforeningen i Trondheim), to kommunaldirektører, og en prosjektleder fra kommuneadministrasjonen. Ambisjonen var at denne prosjektgruppen skulle videreføres til et fast dialogforum der kommune og næringsliv møtes også etter at Sentrumsutviklingsprosjektet er avsluttet. Når denne rapporten skrives arbeides med fastsetting av en slik gruppes endelige form. Det er vedtatt at en slik gruppe skal etableres.

**En ekstern konsulent** ble tidlig i prosjektgjennomføringen innleid som prosessdriver. Konsulentten hadde møter med prosjektets ulike parter for å kartlegge posisjoner, samt bidro med å samle inn data og informasjon om sentrum i de to byene.

Det er også arrangert én **SWOT<sup>2</sup>-workshop** i hver by. I Trondheim deltok 14 representanter: Åtte fra næringsliv, fire fra kommuneadministrasjon, og to politikere. I Drammen deltok 16 representanter: Åtte fra kommuneadministrasjonen, og åtte representanter fra næringslivet. Trondheim valgte å inkludere politikere i workshopen som et ledd i prosessen med å forankre prosjektet politisk. Næringslivet har blant annet ytret ønske om å bli inkludert i politiske prosesser. I Drammen var ikke dette behovet like prekært, på grunn av et allerede godt samarbeidsklima. Derfor deltok ikke politikere i Swot-workshopen i Drammen. SWOT-workshopene hadde som målsetning å utarbeide en kunnskapsbasert oversikt over felles og divergerende målsetninger

### 2.7.1 Utvikling siste år

Sentrumsutviklingsprosjektet som avgrenset prosjekt ble ferdigstilt i 2012. Ytterligere resultater av prosjektet har imidlertid materialisert seg det sist året. Det mest sentrale er at en ny sentrumsorganisasjon har blitt etablert – *Midtbyen Management*. Her har Trondheim kommune gått sammen med næringslivet for å etablere en organisasjon som skal «være en aktiv pådriver for å

<sup>2</sup> Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats

øke den positive aktiviteten og attraktiviteten i bykjernen i Trondheim. Organisasjonen skal bidra til at bykjernen i Trondheim er et tilgjengelig, trygt, rent og vedlikeholdt område for næring, handel og fritid»<sup>3</sup>. Organisasjonen er eid av tre parter: Trondheim kommune, Trondheim Gårdeierforening, og Samarbeidsgruppen Midtby'n. Selv om næringsliv og kommune fortsatt er uenige om sentrale punkter vedrørende sentrums utvikling – blant annet knyttet til bilbruk – er det altså nå etablert et varig forum der partene er felles ansvarlig for å komme fram til gode løsninger.

### 2.7.2 Måloppnåelse

Sentrumsutviklingsprosjektet som et avgrenset tiltak er nå avsluttet. Som beskrevet ovenfor, var hovedmålsettingene med Sentrumsutviklingsprosjektet relatert til (1) forbedret samarbeidsklima mellom kommune og næringsliv, og (2) enighet mellom kommune og næringsliv om hvordan sentrum ser ut i dag, og hvordan sentrum bør se ut. Ettersom utfordringene var mest prekære i Trondheim, fokuserer denne gjennomgangen ikke på Drammen.

Samtlige intervjuede aktører framhever sentrumsutviklingsprosjektet som et vellykket tiltak. For det første påpekes det at dialogen mellom næringsliv og kommune er langt bedre i dag enn før prosjektet ble igangsatt, og at det har blitt lagt et fundament for økt tillit. Fra næringslivets side påpekes det at de opplever at dialogen med kommunens deltagerne i sentrumsutviklingsprosjektet nå er meget god, og at det videre er viktig at dette spres også til andre deler av kommuneadministrasjonen. Det vises videre til at man ennå ikke er enig i alt, men at det nå er en mer åpen og ærlig dialogform knyttet til uenigheter. Et sentralt resultat av sentrumsutviklingsprosjektet er i denne sammenheng at det skal etableres et fast dialogforum mellom næringsliv og kommune. Deltagerne i dette forumet er på nåværende tidspunkt ikke endelig fastsatt, men i stor grad vil deltagerne overlape med deltagerne i sentrumsutviklingsprosjektet. Prosjektet har i så måte vært vellykket fordi tilliten mellom kommune og næringsliv er vesentlig forbedret, og på et mer konkret nivå fordi det har ført til etableringen av et fast dialogforum.

Videre har sentrumsutviklingsprosjektet resultert i et strategidokument der kommune og næringsliv sammen beskriver framtidig sentrumsutvikling<sup>4</sup>. Gjennom dokumentet har aktørene etablert en felles forståelse for hvordan sentrum ser ut, og etablert felles målsettinger. Dokumentet er også blitt politisk forankret, gjennom vedtak i Formannskapet. Blant felles målsettinger som framgår av dokumentet, kan nevnes:

- Omsettingen for handelen i Midtbyen skal øke med 25% utover prisstigningen i løpet av fem år
- Midtbyen skal være det mest miljøvennlige handelsalternativet i Trondheim

Dokumentet beskriver også en rekke tiltak som skal bidra til oppnåelse av disse målsettingene. Blant tiltakene kan nevnes: (1) Jobbe for lengre og forutsigbare åpningstider i sentrum; (2) ruste opp Torvet; (3) oppussing og vedlikehold av offentlig miljø; (4) sørge for at sentrum oppleves som like tilgjengelig som avlastningssentrene; (5) gjennomføre et prosjekt for å skape enighet om en akseptabel og fornuftig fordeling av midtbybrukernes transportmiddelbruk til og fra Midtbyen; (6) evaluere og revidere dagens parkeringsstrategi.

Enkelte av tiltakene som skisseres i dokumentet er konkrete og som sådan klare for implementering. Andre krever nærmere utredninger og vurderinger. Videre gjenstår det å komme til enighet om *hvordan* enkelte felles målsettinger skal oppnås. Selv om sentrumsutviklingsprosjektet som et avgrenset tiltak er vellykket, er det slik sett bare et skritt på veien; implementering av tiltak man er enige om, samt tydeliggjøring av tiltak man ikke er enige om er neste skritt. Det synes allikevel som om sentrumsutviklingsprosjektet har vært et vellykket første skritt.

### 2.7.3 Framtidens byers bidrag

Sentrumsutviklingsprosjektet ble initiert med en søknad til Miljøverndepartementet, med forespørsel om å bli et *Framtidens byer*-prosjekt. Søknaden ble innvilget, og prosjektet ble bevilget 600 000 kroner i støtte. Støtten framheves av samtlige aktører som helt sentral, og utslagsgivende for at prosjektet ble gjennomført. *Framtidens byer* har som sådan vært en avgjørende årsak til at prosjektet ble etablert.

Videre var det *Framtidens byer* som tok initiativ til at prosjektet skulle involvere flere byer enn Trondheim. Valget falt på Drammen. Drammens deltagelse har blitt framhevet som et positivt bi-

<sup>3</sup> [http://www.citymanager.no/om\\_midtbyen\\_management.aspx](http://www.citymanager.no/om_midtbyen_management.aspx)

<sup>4</sup> Trondheim 2012: "Miljømessig god og økonomisk vital Midtby. Felles strategi mellom kommune og næringsliv for en satsing på Trondheim sentrum"

drag inn i prosjektet. I første rekke relaterer dette seg til at Trondheim har lært av Drammen om samarbeid mellom næringsliv og kommune. Spesielt har det blitt framhevet at diskusjonene har blitt enklere når man har positive erfaringer fra Drammen å vise til. Videre har Drammen informert om konkrete grep som forenkler samarbeidet, blant annet regelmessige møter mellom politikere, kommunalt ansatte og næringsliv på høyt nivå.

## 2.8 Klimagassberegningsverktøy

I rapporten Dybdestudier 2012, beskrev Rambøll tre prosesser der Framtidens byer har bidratt inn i arbeid med å utvikle verktøyer for beregning av klimagassutslipp. Dette gjaldt (1) Vestregionens klimagassregnskap, (2) KVIKKT (Klimaeffektberegningsverktøy fra kommunesektorens organisasjon, KS), og (3) klimagassregnskap.no.

**Vestregionens klimagassregnskap** er et samarbeid mellom Vestregionen og Framtidens byer, og skal danne grunnlag for å etablere en god mal og gode rutiner for årlig oppdatering av kommuners energi- og klimagassregnskap.

Initiativet til prosjektet kom fra Bærum kommune, som knyttet arbeidet til det regionale samarbeidsorganet Vestregionen. Initiativet bygget på en erkjennelse av at det ikke fantes gode tall for klimagassutslipp i kommunen. Prosjektet har som sådan sammenfallende interesser med Framtidens byer. Vestregionen søkte derfor Framtidens byer om midler til å leie inn en ekstern konsulent som prosjektdriver. Søknaden ble innvilget, og Framtidens byer støttet prosjektet med 500 000 kroner. Norconsult ble deretter leid inn som ekstern konsulent

Prosjektet er avsluttet, og førte blant annet til (1) at det er utarbeidet klimagassregnskap for kommuner i Vestregionen for 2009, (2) at det er utarbeidet maler og veiledninger for innhenting av data, og (3) at det er utarbeidet et erfaringsnotat som beskriver erfaringer fra verktøyutviklingsprosessen; (3) dette har i sin tur bidratt til videreutvikling av Kostra, ved at energi har blitt inkludert.

Utviklingen av **KVIKKT** ble initiert av KS, og er gjennomført uavhengig av Framtidens byer. Gjennom to FoU-prosjekter har KS i 2010-11 fått utviklet et web-basert verktøy for å kvantifisere effekten av lokale klimatiltak målt i CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Arbeidet har vært ledet av Civitas i samarbeid med andre aktører. Verktøyet omfatter tiltaksområder der kommunesektoren har handlingsrom, bl.a. arealbruk og transport, avfall, stasjonær energi-bruk og landbruk. Utslippsreduksjoner beregnes på standardisert måte, og skal så langt mulig tilfredsstillende krav i internasjonale systemer for handel med klimakvoter. Verktøyet kan benyttes både av kommunen og av andre aktører. En prøveversjon av verktøyet ble ferdigstilt i juni 2011.

Verktøyets funksjon er å kvantifisere effekten av kommuners klimatiltak og således kvantifisere-reduksjonen i utslipp av klimagasser. Verktøyet er bygd opp slik at det kun inkluderer utslipp som er godkjent i forbindelse med internasjonal kvotehandel. Slik kan kommunene eventuelt bruke verktøyet til kvotehandel.

KVIKKT sammenfaller samtidig godt med Framtidens byers behov for å kunne måle antatte effekter av ulike typer tiltak. Programledelsen tok derfor kontakt med CIVITAS, og foreslo at verktøyet kunne testes ut på kommunene i Framtidens byer. CIVITAS administrerte deretter kontakt med KS, og det ble bestemt at verktøyet skulle testes ut som foreslått. Testingen ble samkjørt med et parallelt ønske om utprøving fra Akershus fylkeskommune. Det ble deretter organisert et koordinert utprøvingssprosjekt i regi av KS.

De 13 deltagerkommunene i Framtidens byer, samt Akershus fylkeskommune, fikk deretter en invitasjon til å melde inn tiltak for kvantifisering. Invitasjonen ble sendt ut i juni 2011. Kommuner som ønsket å delta, måtte for hvert tiltak oppgi en kontaktperson som forpliktet seg til å sette av minst to dagsverk til å arbeide med kvantifiseringen. Det ble deretter gjort en vurdering av de innmeldte tiltakene, og et utvalg tiltak ble plukket ut til å delta i den første runden med utprøving. Utvalget ble gjort på bakgrunn av kommunenes mulighet til å sette av tid, tiltakenes innhold, samt tilgjengelig kapasitet til å gi veiledning.

De utvalgte kommunene ble innbudt til et endags verksted der en arbeidet med kvantifiseringen. Verkstedene ble gjennomført i Oslo og på Ås i perioden 20. til 30. september 2011. Verkstedene bar preg av konkrete arbeidsdager, der deltagerne benyttet verktøyet på egen PC. I tillegg ble det gitt faglig og datateknisk innføring. Brukerne fikk også utveksle erfaringer, og ga innspill til den videre utviklingen av verktøyet.

**klimagassregnskap.no** er et gratis web-basert verktøy for klimagassberegninger for bygg og byggeprosjekter. Verktøyet er utviklet på oppdrag fra statsbygg og skal brukes i alle statsbyggs nye prosjekter. Framtidens byer har i sitt kriteriesett for pilotprosjekter krav om at modellen skal anvendes under planlegging og for å dokumentere at det oppnås omtrent 50 prosent utslippsre-



duksjon sammenlignet med dagens praksis. Modellen inngår også som del av dokumentasjonskravene for å score poeng i BREEAM-NOR<sup>5</sup>.

Utviklingen av klimagassregnskap.no skjedde uavhengig av *Framtidens byer*. *Framtidens byer* har imidlertid tilført verktøyet merverdi gjennom tre funksjoner. Programmet har (1) bidratt til økt utbredelse av – og økt kompetanse om – verktøyet, og (2) bidratt til videreutvikling av verktøyet gjennom å ta initiativ til en egen modul for utearealer; (3) *Framtidens byer* har også bidratt til videreutvikling og utprøving av de øvrige modulene.

### 2.8.1 Utvikling siste år

Utvikling av klimagassregnskap har hatt et særskilt fokus i *Framtidens byer* det siste året, og det har blitt etablert en egen arbeidsgruppe for dette formålet. Gruppen ble opprettet i etterkant av administrativt møte i *Framtidens byer* i april 2013, der KS presenterte sitt arbeid med klimagassregnskap. Gruppen består av deltagere fra fem byer, fagkoordinator for forbruk og avfall i *Framtidens byer*, KS, og Hordaland fylkeskommune. Gruppen har to formål:

- For det første skal det arbeides opp mot Statistisk sentralbyrå (SSB) for å få tilbake *kommunefordelt* statistikk over klimagassutslipp. SSB sluttet med å publisere slik statistikk i 2010, på grunn av at fordelingen var av dårlig kvalitet og ga et lite korrekt bilde. Statistikken har siden kun blitt publisert på nasjonalt nivå.
- For det andre skal gruppen arbeide med å få på plass et verktøy som kan beregne forventede utslippsreduksjon ved ulike tiltak.

Gruppen har innledningsvis fokusert på det første av disse målene. Det har blant annet blitt gjennomført møter med SSB, Vegdirektoratet og Miljødirektoratet der slik statistikk har blitt diskutert. Videre har gruppen søkt å innhente informasjon om hvilke behov og ønsker byene har for en statistikk av denne typen. Det har i denne forbindelse blitt gjennomført en spørreundersøkelse til byene, der de har blitt bedt om å vurdere et forslag til en forbedret statistikk fra SSB.

Når det gjelder det andre målet – verktøyer for å beregne forventet utslippsreduksjon – søker gruppen å få oversikt over hvilke tiltakstyper byene ønsker skal inngå i et slikt verktøy. En mulig vei videre er å videreutvikle KS' verktøy KVIKKT (beskrevet over) slik at dette verktøyet svarer til byenes behov. KS og CIVITAS har utviklet en oversikt over 60 tiltakstyper som kan inngå i verktøyet. Dersom gruppen beslutter å arbeide videre med KVIKKT, vil byene få mulighet til å komme med innspill til hvilke tiltakstyper som skal prioriteres.

Det kan se ut til at det kommunefordelte klimagassregnskapet gjeninnføres med forbedrede metoder, selv om dette ennå ikke er avklart.

Til sist har utemodulen for klimagassregnskap.no blitt prøvd ut i flere av *framtidens byer* i 2012 og 2013. Det har videre blitt gitt kurr til flere av byene ved hjelp av FAGUS og Civitas.

### 2.8.2 Framtidens byers bidrag

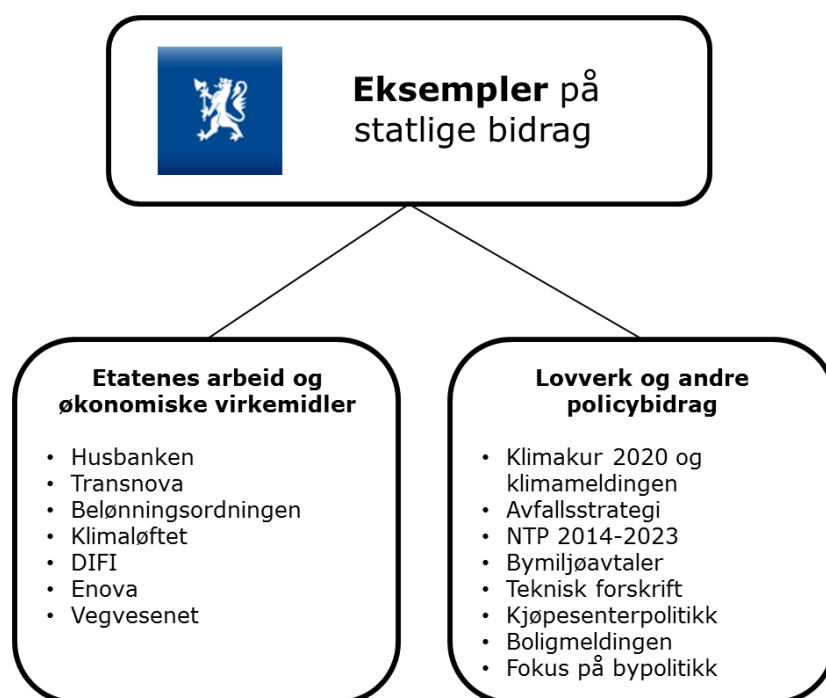
*Framtidens byer* har vært delaktig i utviklingen og spredning av klimagassregnskap.no, samt bidratt til utprøving av KS' KVIKKT. Utemodellen til klimagassregnskap.no er også et *Framtidens byer/statsbygg*-prosjekt. Videre har programmet bidratt med finansiering av Vestregionens klimagassregnskap.

Det er vanskelig å vurdere hvor utløsende *Framtidens byer* har vært for eventuell gjeninnføring av kommunefordelt klimagassregnskap dersom dette gjennomføres. Samtidig har *Framtidens byer* arbeidet aktivt opp mot SSB i flere år for å gjeninnføre et slikt regnskap, en prosess som har blitt forsterket gjennom etablering av en egen arbeidsgruppe i 2013. Det er rimelig å anta at tyngden av 13 byer som framhever betydningen av et slikt klimagassregnskap er har hatt betydning. Gruppen bidrar også med innspill om innretningen på et slikt regnskap, ved å samordne innspill fra byene.

<sup>5</sup> BREEAM (Building, Research, Establishment – Environment Assessment Method) er en metode som gir en strukturert og helhetlig tilnærming til miljøaspektene i bygg- og anleggsprosjekter

### 3. STATENS BIDRAG

I dette kapittelet beskrives ulike aspekter av statens bidrag inn i programmet *Framtidens byer*. Innledningsvis drøftes det – på et generelt og overordnet nivå – hvilken rolle staten *kan* spille i et slikt program. Deretter gjennomgås konkrete eksempler på slike bidrag. Figuren nedenfor framstiller bidragene som gjennomgås.



Det understrekes at dette ikke er ment å være en *evaluering* av statens innsatser. Vi søker ikke å vurdere om staten har gjort *tilstrekkelig*, eller om innsatsene som beskrives er *gode nok*. Gjennomgangen er ment som en eksemplifisering av områder der staten *kan* spille en rolle og faktisk *har* spilt en rolle.

#### 3.1 Statens rolle i Framtidens byer

Dette er den sjette i rekken av Rambølls evalueringsrapporter om Framtidens byer. Følgeevalueringen har fokusert på Framtidens byer *som et program med definerte innsatsfaktorer*; gjennom innsatsfaktorer som nettverk og nettverksmøter, kunnskapsoppbygging, økonomisk støtte mm., har Framtidens byer bidratt til at aktørene kan arbeide mer effektivt med klima- og bymiljøspørsmål enn hva tilfellet ville vært uten programmet. Dette kan kalles de programinterne eller administrative sidene av programmet.

De mer politiske sidene av samarbeidsavtalen for Framtidens byer har ligget utenfor evalueringens nedslagsfelt. Samarbeidsavtalen er samtidig underskrevet av politisk ledelse i departementer og byer, samt av øverste leder i KS og næringsorganisasjonene. Avtalen sier blant annet at «partene vil strekke seg langt for å oppnå målsettingene i Framtidens byer», at «Staten vil (...) ta i bruk særskilte virkemidler for byenes arbeid», og at «Staten og kommuner vil gå foran med et godt eksempel og feie for egen dør i klimaarbeidet». Slike mer politiske innsatser ligger utenfor rammene for hva Framtidens byer *som program* kan påvirke, og har derfor ikke ligget til grunn for Rambølls evaluering av programmet. Samtidig har de nevnte formuleringer i samarbeidsavtalen bidratt til å skape en forventning om at store statlige virkemidler skal settes i spill.

I følgeevalueringen for 2013, viste Rambøll blant annet til at mange kommuner uttrykker en skuffelse over manglende forankring i departementene utover Miljøverndepartementet. Disse 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 satsing på statlig nivå og nye statlige virkemidler. Dette opplever de at ikke har funnet sted. Denne beskrivelsen danner bakteppe for at vi i årets dybdestudier søker å dykke dypere ned i statens rolle.

Figuren nedenfor illustrerer dette. Rambølls følgeevaluering fokuserer primært på den grønne delen av figuren («samarbeid»), som tar for seg *programmets* bidrag. De blå delene av figuren retter seg mot de mer politiske formuleringene i samarbeidsavtalen. I dette avsnittet ser vi nærmere på statens virkemidler rettet mot Framtidens byers målsettinger.



### 3.1.1 Statens potensielle bidrag

Det er vanskelig å presist definere hvilken rolle staten kan spille i et program som Framtidens byer, men grovt sett er det snakk om to ulike former for bidrag.

Den første formen for bidrag handler om å **delta i programmet**. Programmet finansieres over statsbudsjettet. Videre har Miljøverndepartementet et koordinerende ansvar for programmet og ansvar for den daglige driften. De fire departementene spiller også aktive roller som nettverksledere og deltakere i nettverkene. Samferdselsdepartementet leder nettverket for Areal og transport; Olje- og energidepartementet leder nettverket for energi i bygg sammen med Kommunal- og regionaldepartementet; og Miljøverndepartementet leder nettverket for forbruk og avfall, klimatilpasning og bedre bymiljø. Disse formene for bidrag har vært diskutert i tidligere evalueringsrapporter. Blant annet har det blitt pekt på at nettverkene gir en unik arena for kommunikasjon mellom by og stat. Nettverkene har blant annet blitt brukt som en arena der departementene har informert om statlig politikk og statlige virkemidler, og byene har kunnet gi tilbakemeldinger på hvordan disse oppleves. Dette er en verdifull arena for kunnskapsdeling mellom by og stat.

Den andre formen for bidrag handler om å **bringe statlige virkemidler på bane**, som bidrar inn i arbeidet med Framtidens byer og gjør det enklere for byer, stat og næringsliv å arbeide mot programmets målsettinger. Slike virkemidler kan være av ulik art, og gjennomgangen nedenfor er ikke ment som en fullstendig gjennomgang av statlige virkemidler. Eksempler på slike beskrives samtidig i det følgende.

**Økonomiske virkemidler.** Staten kan stimulere til arbeid rettet mot klima- og bymiljø gjennom økonomiske insentiver og virkemidler. Slike kan være av ulikt format, og rette seg mot både private og offentlige instanser, samt mot borgere. Eksempler på økonomiske virkemidler er Enovas støtteordninger til fornybar energi og energieffektivisering, Transnovas støtteordninger til reduserte utslipp fra transport, Husbankens støtteordning til forbildeprosjekter, ulike støtteordninger under Innovasjon Norge, med mer. Alle disse er rettet mot å stimulere til klimavennlige valg. Andre former for økonomiske insentiver finnes i belønningsordningen og bymiljøavtaler, som er rettet mot kommunesektoren og det regionale nivået. Disse beskrives nærmere nedenfor.

**Lovverk og andre policydokumenter.** Lovverk er et sentralt virkemiddel i arbeid rettet mot målsettingene i Framtidens byer. Gjennom lover, forskrifter og andre policydokumenter kan staten etablere virkemidler rettet mot eksempelvis mer miljøvennlig avfallshåndtering, etablering av kjøpesentre, klimatilpasning med mer.

**Statlige etaters arbeid.** En lang rekke etater og direktorater sitter på virkemidler som er viktige for Framtidens byers arbeid. Enova, Husbanken, Transnova og Innovasjon Norge er nevnt over. Blant andre etater som sitter på viktige og relevante virkemidler, kan nevnes Statens vegvesen, Vegdirektoratet, DIFI, SSB, Miljødirektoratet, DSB, NVE, Jernbaneverket, Statsbygg, og Statens byggtkniske etat. Det presiseres at dette ikke er ment å være en uttømmende liste.

**Feie for egen dør.** Staten er en stor eiendomsbesitter. Et viktig bidrag inn mot målsettingene i Framtidens byer, handler derfor om å «feie for egen dør», gjennom å løfte fram klimaperspektivet i forvaltningen av egen eiendomsmasse.

I Framtidens byers *Avtaler og samarbeidsområder*<sup>6</sup>, løftes det fram flere områder der staten sitter på viktige virkemidler for programmets arbeid. Utvalgte slike framgår av tekstboksen nedenfor.

---

<sup>6</sup> Avtaler og samarbeidsområder, November 2011

- Det er behov for bedre energi- og klimastatistikk og indikatorer på kommunenivå. Blant statlige aktører som kan bidra i dette arbeidet, nevnes **Statsbygg, SSB**, Klima- og forurensningsdirektoratet (nå **Miljødirektoratet**), **NVE, Enova, Forsvarsbygg, Entra, NSB/ROM eiendom**, og **Helseregionene**.
- Det er behov for å videreutvikle og ta i bruk Areal- og transportplanleggings-modellen (ATP-modellen). Blant statlige aktører som kan bidra inn i dette arbeidet, nevnes **Vegdirektoratet/Statens vegvesen**.
- Det arbeides for å gjøre effektiv bruk av **Transnovas** støtteordning til utplassering av ladepunkter til elektriske biler, spesielt hurtigladestasjoner.
- Det forventes at stat, fylkeskommuner og byer legger til grunn avtalene i Framtidens byer i sitt arbeid med utføring og gjennomføring av bypakker og annet regionalt samarbeid om helhetlige og miljøvennlige transportløsninger. Her spiller blant andre **Vegdiraktoratet, Statens vegvesen** og **Jernbaneverket** viktige roller.
- Det arbeides med å kartlegge hvilke klimaeffekter handelstransporten har samt å utvikle metoder for å analysere konsekvenser av handelsetableringer i og utenfor eksisterende bysentra. **Vegdirektoratet** nevnes som en samarbeidspartner i dette arbeidet.
- Framtidens byer vil arbeide for bedre tilrettelegging for sykkel. **Statens vegvesen** og **Vegdirektoratet** nevnes som viktige samarbeidspartnere i dette arbeidet.
- Framtidens byer har en ambisjon om å ha et energiledelsessystem tilsvarende NS-EN-16001. **Enova** nevnes som en viktig samarbeidspartner i dette arbeidet.
- Framtidens byer vil arbeide for utfasing av fossile energikilder til oppvarming til fordel for fornybar energiforsyning. **Enova, Fornyings- og administrasjonsdepartementet** og **Statsbygg** nevnes som samarbeidspartnere.
- Framtidens byer vil arbeide for å gi offentlige innkjøpere bedre verktøy, og for å koble innkjøpere og næringsliv sammen i innovasjonsprosjekter som kan føre til utvikling av nye miljøvennlige produkter, løsninger og tjenester. **DIFI** nevnes som en viktig samarbeidspartner.
- Framtidens byer vil ta hensyn til sårbarhet for klimaendringer i samfunnsplanleggingen, og det arbeides med å utvikle metoder for å sikre en mer helhetlig og systematisk tilnærming til klimaendringer og tilpasning (eks. ROS-analyser). **DSB** og **skoleverket** nevnes blant aktuelle bidragsytere i dette arbeidet.
- Framtidens byer vil i samarbeid med forskningsmiljøer vurdere hvordan klimaprojeksjoner kan brukes på regionalt og lokalt nivå. **DSB, NVE, Meteorologisk institutt** og **skoleverket** nevnes som aktuelle samarbeidspartnere.
- Det finnes ingen statlige retningslinjer for hvordan havnivåstigning skal håndteres. Framtidens byer vil bære en pådriver for at staten kan gi anbefalinger slik at kommunene kan planlegge. **DSB, Statens kartverk, Kystverket, NVE, Statens byggtekniske etat** og **skoleverket** nevnes som mulige samarbeidspartnere.
- Det er ingen statlig etat som har forvaltningsansvaret for overflatevann. Framtidens byer vil være en pådriver for at staten skal klargjøre ansvarsforholdet og vurdere virkemidlene. **DSB, NVE, Statsbygg** og **skoleverket** nevnes som mulige samarbeidspartnere.

Enkeltprosjektene som er diskutert i denne rapporten, viser også hvordan staten kan spille viktige roller i enkeltprosjekter i framtidens byer, og hvordan flere av disse prosjektene er avhengige av statlig samordning og forankring hos ulike statlige aktører.

Uten staten som samarbeidspartner i **Buskerudbysamarbeidet** hadde dette vært et rent interkommunalt samarbeid. Fordelen med å ha med seg staten er å få innspill underveis i prosessen

med arbeidet med ny Areal- og transportplan (ATP). Dette kan bidra til å gjøre ATP-en mer robust, og sikre en mer smidig saksbehandling.

I arbeidet med ATP-en har statens vegvesen region sør spilt en aktiv rolle, mens Jernbaneverket og Kystverket har vært mindre aktive. For planens videre framdrift hadde det vært en fordel om særlig Jernbaneverket hadde spilt en mer aktiv rolle. Jernbaneverket og Statens vegvesen sorterer under samme departement (SD), men Kystverket sorterer under et annet departement (FKD). Det kan være ulike oppfatninger rundt hvorvidt Kystverket er en naturlig del av en felles omforent ATP for Buskerudby-regionen. På den ene siden er det først og fremst Drammen som har hovedtyngden av havnevirksomheten. På den annen side vil godshåndteringen videre fra Drammen havn påvirke hele transportnettet i Buskerudbyen. Således hadde det vært en fordel om også Kystverket hadde vært mer aktivt på banen i arbeidet med ATP-en.

Innenfor **miljøvennlige innkjøp** har staten bidratt med finansiering og etablering av tilskuddsordninger til byene som har ønsket å arrangere frokostmøter med fokus på miljøvennlige innkjøp. I tillegg har staten bidratt til å sette fokus på innovative anskaffelser gjennom en prøveordning med midler til prosjekter som har til hensikt å gjennomføre innovative anskaffelser av miljøteknologi. I tillegg trekkes nettverket for forbruk og avfall fram som et viktig bidrag til å sette miljøvennlige innkjøp på agendaen, og at nettverket har gitt innkjøperne en arena for erfaringsutveksling om miljø i offentlige anskaffelser.

Innenfor håndtering av **overflatevann**, har staten bidratt til kunnskapsutvikling, økt oppmerksomhet, og har vært fødselshjelper både til modellering og utvikling av nye modeller og programmer på området. I tillegg er det opprettet kontakt mellom kommunene, MD og DSB, og kommunene har nå fått økt kunnskap om hvem de kan henvende seg til angående disse problemstillingene. Det har vært noe uklart om ansvaret for overflatevannhåndtering og flommer som følge av kraftig regnskyll skal ligge i DSB eller NVE. I forbindelse med framlegging av budsjettet for 2014, ble det avklart at Miljødirektoratet skal ha dette ansvaret..

### 3.2 Eksempler på bidrag

Som diskusjonen over viser, kan statlige aktører bidra inn Framtidens byers arbeid gjennom ulike kanaler. Utvalgte slike beskrives nedenfor.

#### 3.2.1 Etatenes arbeid og økonomiske virkemidler

Statlige aktører forvalter flere økonomiske tilskuddsordninger som retter seg mot målsettingene i Framtidens byer, og bidrar positivt inn i programmets arbeid. Nedenfor beskrives utvalgte slike.

#### **Husbanken**

Ett av de fire tematiske innsatsområdene i Framtidens byer, er stasjonær energibruk. Som regjeringens sentrale organ for gjennomføring av boligpolitikken, er Husbanken en viktig aktør i dette arbeidet. Dette tydeliggjøres også av tildelingsbrevet fra KR D, der ett av tre hovedmål er at Husbanken skal bidra til flere miljøvennlige og universelt utformede boliger og bygg på attraktive steder. Departementet ber blant annet om at rehabilitering av eksisterende boligmasse blir et prioritert tema i husbanken sitt arbeid med klima/miljø. Det framgår også av tildelingsbrevet at Husbanken gjennom målrettet bruk av grunnlån, tilskudd, og informasjon- og kompetansespredning til kommuner og byggenæring skal bidra til at det blir bygd flere forbilde- og pilotprosjekter med kvaliteter som går utover kravene i byggteknisk forskrift.

Med ovenstående som utgangspunkt, har Husbanken blant annet fra 2010 støttet Framtidens byer med 5 millioner, som i 2013 har økt til 6,6 millioner kroner. Formålet med prosjektet har vært å stimulere til flere forbildeprosjekter som ivaretar hensyn til klima, miljø, universell utforming og god arkitektur. Midlene tildeles Husbanken over Statsbudsjettet, og er øremerket i de årlige tildelingsbrevene fra Kommunal- og regionaldepartementet.

Husbanken opplevde mange søknader i begynnelsen av perioden. Selv om antall søkere har avtatt noe mot slutten av perioden, har tallet holdt seg stabilt høyt. Midlene er ment som kompetansetilskudd, og det er derfor i vurdering av søknadene fokus på at det skal være kompetanseheving eller kompetansespredning i prosjektene. Søknadene spenner fra områdeutvikling i en bydel i Kristiansand til et oppgraderingsprosjekt av et rekkehus fra 1986. Det er deltakerkommu-

nene i Framtidens byer-samarbeidet som kan søke om midler, slik at prosjektene skal være kommunalt initiert.

Enova og Husbanken inngikk en avtale for perioden 2009-2012 slik at det ikke utbetales støtte til det samme tiltaket to ganger. Kort oppsummert går avtalen ut på at Enova støtter tiltak som reduserer behovet for energi mens Husbankens oppgave er å drive kunnskapsinnhenting- og spredning.

**Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap** skal blant annet ha oversikt over risiko- og sårbarhet i samfunnet og være pådriver i arbeidet med å forebygge ulykker, kriser og andre uønskede hendelser. Dette gjør DSB til en svært viktig aktør i Framtidens byers arbeid med klimatilpasning. Det nasjonale arbeidet for klimatilpasning (Klimatilpasning Norge) koordineres av klimatilpasningssekretariatet i DSB. DSB har også fått oppgaven med å være fagkoordinator for klimatilpasningsnettverket i Framtidens byer.

**Statsbygg** er statens sentrale rådgiver i bygge- og eiendomssaker, byggherre, eiendomsforvalter og eiendomsutvikler. Statsbyggs oppgave er å tilby gode og funksjonelle lokaler til statlige virksomheter, og å realisere vedtatte samfunnspolitiske mål i forhold til arkitektur, statlige planinteresser, kulturminnevern og miljø. Statsbygg forvalter 2250 bygninger fordelt på 600 eiendomskompleks. Disse funksjonene gjør Statsbygg til en viktig aktør innenfor arbeidsområdene til Framtidens byer. Eksempelvis er Statsbygg en av de største innkjøperne innenfor bygg- og anleggsnæringen. I 2013 skjerpet Statsbygg miljøkravene til sine leverandører, blant annet når det gjelder bruk av materialer og energi. Statsbygg har også utviklet verktøyet klimagassregnskap.no, et gratis web-basert verktøy for klimagassberegninger for bygg og byggeprosjekter. I 2011 innførte Statsbygg obligatorisk bruk av klimagassanalyser i alle nybyggprosjekter. Statsbygg har også i senere tid fokusert på lokalisering av statlige bygg.

Statsbygg er en viktig aktør i Framtidens byers arbeid med stasjonær energibruk.

### **Transnova**

Transnova er etablert av Samferdselsdepartementet, og lagt til Statens vegvesen med årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Hovedmålet er å bidra til å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren i Norge. Dette skal skje gjennom klimaeffektive drivstoff, klimaeffektive transportformer, redusert transportomfang, og økt energieffektivitet.

Transnovas viktigste virkemiddel er å gi utløsende tilskudd til prosjekter som bidrar til raskere implementering av ny og mer klimaeffektiv transportteknologi og transportpraksis og til redusert transportomfang. Videre skal Transnova bidra med samordning og koordinering og informasjon og analyse. Transnovas budsjett i 2013 er på ca. 87 millioner kroner.

Bedrifter, NGO-er og andre organisasjoner, forskningsinstitusjoner og lokale og regionale myndigheter kan søke om prosjektstøtte fra Transnova.

Transnova er en viktig aktør i Framtidens byers arbeid med areal og transport.

### **Belønningsordning**

Formålet for belønningsordningen for kollektivtransport i større byområder er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i privatbiltrafikken og øke antall kollektiv reisende på bekostning av reiser med personbiler. Ordningen trådte i kraft i 2004 og finansieres over Samferdselsdepartementets budsjett. Det er mulig å søke for ett år av gangen, men primært oppfordres det til å søke for en periode for fire år av gangen. De fire-årige avtalene godkjennes av Stortinget gjennom vedtak i statsbudsjettet. Det er inngått fire fire-årige avtaler med Bergen, Buskerudbyen, Kristiansandregionen og Trondheimsregionen. Norconsult og Urbanet Analyse har evaluert ordningen i 2007.

Belønningsordningen er en incentivordning som skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreisende på bekostning av reiser med privatbil. Gjennom denne ordningen belønnes byområder som

gjennomfører målbare tiltak for å bedre konkurransekraften for kollektivtransport på bekostning av privatbiltrafikk.

Belønningsordningen er rettet inn mot byområdene i Framtidens byer. Ordningen eksisterte før Framtidens byer startet opp som program, og vil trolig bli videreført i samme form etter at programperioden for Framtidens byer opphører 31.12 2014. Allikevel har ordningen blitt påvirket av Framtidens byer, ved at samtlige byer som deltar i programmet nå har mulighet til å søke om belønningsmidler.

Prinsippene bak belønningsordningen er grundig beskrevet i faglitteraturen<sup>7</sup> som et av tre virkemidler staten har for å redusere utslipp og det vil derfor være et opplagt virkemiddel i det videre arbeidet for å nå Norges klimaforpliktelser. Midlene i belønningsordningen har vokst fra ca. 75 millioner kroner i 2004, til 673 millioner i 2013. Gjennom behandlingen av Klimameldingen ble det bestemt at ordningen skal økes med 250 millioner kroner for hvert av årene 2013 og 2014. Følgende fireårige avtaler er inngått: Grenlandsregionen (2013-2016), Trondheimsregionen (2013-2016), Oslo/Akershus (2013-2016), Kristiansandregionen (2013-2016), Stavangerregionen (2013-2016), Nedre Glommaregionen (2014-2017), Bergen (2011-2014), og Buskerudbyen (2010-2013).

Belønningsordningen er et viktig virkemiddel i Framtidens byers arbeid med areal og transport.

### **Klimaløftet – regjeringens informasjonssatsing**

Klimaløftet ble startet i 2007 for å styrke satsingen på klimainformasjon. Det vektlegges både å gi kunnskap om klima og klimaendringer og gi gode råd om klimavennlige tiltak. Det er også viktig å skape forståelse for nasjonale og globale klimatiltak.

Klimaløftets tiltak retter seg mot skolen, befolkningen generelt og bedrifter. Største enkeltsatsing er rettet mot skolen gjennom foredrag, kurs og konkurranser: Foredragsturneene Klima på vippepunktet, Øyenvitne og Kalde fakta, lærerkurset Klimaklok, konkurransen The fight og samarbeid med Riksteaterets jubileumsforestilling Dråpen. Satsingen på miljøambassadører i skolen startet opp høsten 2011. Det legges stor vekt på at formidlingen av klimakunnskap skal være engasjerende og motivere for egne handlinger.

Riksdekkende kampanjer har hatt fokus på å engasjere og motivere til å ta mer klimavennlige valg i hverdagen. Eksempler er Asbjørns klimakalender og Lyden av et klimavennlig Norge, bilag i riksdekkende aviser med gode eksempler, støtte til tv- og filmproduksjoner, nettsider, arrangementer og praktiske verktøy som klimakalkulator.

Klimaløftet har også et eget handlingsprogram for bedrifter som tilbyr starthjelp til å komme i gang med klimaarbeidet. Det er også et bedriftsnettverk for erfarings- og kunnskapsdeling. Samarbeidspartnere for flere av informasjonstiltakene er bedrifter, kommuner, frivillige organisasjoner og andre aktører som har bidratt til å nå ut til ulike grupper i befolkningen. Klimaløftet har også gitt økonomisk støtte til prosjekter.

Klimaløftet spiller inn i Framtidens byers arbeid med forbruk og avfall.

### **DIFI og miljøteknologi og innovasjon gjennom anskaffelser**

Regjeringen har vedtatt at det offentlige skal gå foran som en ansvarlig forbruker og etterspørre varer og tjenester med lav miljøbelastning. Regjeringen har derfor lagt frem en egen miljøpolitikk for statlige innkjøp, gjennom en handlingsplan med mål, prioriteringer, virkemidler og tiltak. Gjennom Framtidens byer og nettverket for Forbruk og avfall har særlig miljøvennlige innkjøp blitt satt på agendaen.

Difi har hatt en rolle i dette arbeidet, blant annet gjennom deres knutepunktsatsning. I tillegg har Difi hatt ansvaret for å administrere en 2 årig tilskuddsordning (2012 og 2013) på vegne av Miljøverndepartementet som har hatt som formål å stimulere til flere innovative anskaffelser, i første rekke av miljøteknologi. Til sammen var det satt av 1,7 millioner kroner i 2012 og likeledes i

<sup>7</sup> Miljø-økonomi Førstund og Strøm 2000 og Natural Resource and environmental economics Perman et al 2003



2013. Formålet med tilskuddsordningen er å skape en økt forståelse for at innovative anskaffelsesprosesser kan være et viktig virkemiddel til å nå overordnede miljømål. Miljøverndepartementet er særlig opptatt av å få testet ut dialogen med leverandører i den innledende fasen av anskaffelsesprosessen, og om dette fører til at kommuner eller byene kjøper inn nye miljøvennlige løsninger som de ikke ville gjort ved en ordinær anskaffelsesprosess.

Tilskuddsordningen er forbeholdt prosjekter i byene som er med i Framtidens byer, og byene kan søke støtte til innovative anskaffelser av miljøteknologi innenfor alle de fire satsingsområdene for samarbeidsprogrammet; areal og transport, stasjonær energi i bygg, avfall og forbruk og klimatilpasning og innen arbeidet med bedre bymiljø.

Dette arbeidet spiller sammen med Framtidens byers arbeid med forbruk og avfall.

### **Enova**

Enova skal drive fram en miljøvennlig omlegging av energibruk og energiproduksjon, samt bidra til utvikling av energi- og klimateknologi. Dette gjøres hovedsakelig gjennom økonomisk støtte og rådgivning. Enova skal bidra til å skape varige endringer i tilbud og etterspørsel etter effektive og fornybare energi- og klimaløsninger. Enova samarbeider tett med markedsaktører i privat næringsliv og offentlig virksomhet for å redusere bruken av energi og øke produksjonen fra fornybare energikilder.

Enova er i hovedsak finansiert gjennom energifondet som får sine inntekter gjennom noe som heter nettpåslaget på strømgregningen som er en avgift til strømkundene, energifondet får i tillegg får fondet avkastning fra "Klima, fornybar energi og energiomleggingsfondet". Enova sorterer under Olje- og energidepartementet, og i tildelingsbrevet heter det at Enova skal "stimulerer til bred innovasjon og legger til rette for å ta i bruk nye energiteknologier og -løsninger i både eksisterende bygg og nybygg, herunder i bygningskroppen." Enova skal også innhente erfaring fra bygningsmasse som har fått støtte til energireducerende tiltak fra Enova.

I løpet av det siste året har Enova deltatt i undergruppen framtidens bygg og deltatt i diskusjon for hvilke kriterier for forprosjekter til denne gruppen. Enova har ikke gitt særskilt støtte til prosjekter som har vært knyttet til Framtidens byer, men prosjekter i forbindelse med Framtidens byer har mottatt støtte på lik linje med andreprosjekter. Enova opplyser selv at de har vært mindre aktive i framtidens byer i 2013 enn tidligere år.

Enova er en viktig aktør i Framtidens byers arbeid med stasjonær energi.

### **Vegvesenet**

Statens vegvesen har sektoransvar for vei og veitrafikk, og er som sådan en svært viktig aktør innenfor Framtidens byers arbeid med areal- og transport. Blant vegvesenets målsettinger er å bidra til et miljøriktig transportsystem, og blant ansvarsoppgavene er å sørge for at de delene av regjeringens miljøpolitikk som berører vei og veitrafikk blir fulgt. Det er utarbeidet egne retningslinjer og veiledere som beskriver hvordan Vegvesenet skal ta hensyn til miljøet ved planlegging, utbygging og daglig drift av veinettet. Videre har det blitt utarbeidet regionvise miljøstrategier i region sør, midt og nord.

Vegvesenet er en viktig aktør innenfor Framtidens byers arbeid med areal og transport.

#### **3.2.2 Lovverk og andre policybidrag**

Viktige statlige virkemidler inn i arbeidet som gjennomføres i Framtidens byer, er lovverk og andre policybidrag. Utvalgte eksempler på slike beskrives nedenfor. Enkelte av disse er pågående prosesser, og andre er ferdigstilte.

#### **Klimakur 2020 og klimameldingen**

I 2008 ga Miljøverndepartementet Klima- og forurensningsdirektoratet i oppdrag å lede en etatsgruppe som fikk navnet **Klimakur 2020**. I tillegg til klima- og forurensningsdirektoratet besto kjernen i etatsgruppen av Norges vassdrags- og energidirektorat, Statens vegvesen, Statistisk sentralbyrå og Oljedirektoratet. Kjernegruppen har også trukket inn andre sentrale aktører og relevante fagmiljøer som for eksempel Husbanken, Sjøfartsdirektoratet, Statens byggtkniske etat og Norsk institutt for skog og landskap.

Mandatet slo fast at sluttrapporten fra Klimakur 2020 skulle dekke følgende punkter:

- 1) Vurdere forventet kvotepris i 2012, 2015 og 2020
- 2) Gjennomgå internasjonale mål og virkemidler i klimapolitikken. Særlig skulle man vurdere utviklingen i Europa, og se på hvilke internasjonale konsekvenser den kunne ha for norske virkemidler.
- 3) Vurdere behovet for nye eller endrede virkemidler i norsk klimapolitikk. Særlig vekt skulle legges på virkemidler som bidrar til å oppfylle målet om å redusere utslippene med 15 til 17 millioner tonn innen 2020. Samtidig ønsket man å finne virkemidler som er styringseffektive og kostnadseffektive på lenger sikt.

Sluttrapporten ble overrakt til Miljøvernminister Erik Solheim i februar 2010, og utgjorde grunnlag for Klimameldingen<sup>8</sup> som kom i april 2012. Klimakur utredet 160 tiltak, med omfattende tverrsektoriell involvering.

- Innenfor *transportsektoren* har vegvesenet deltatt på vegne av alle samferdselsetatene (Kystverket, Avinor, Sjøfartsdirektoratet, Jernbaneverket), og arbeidet omfattet veitrafikk, luftfart, skipsfart, jernbane og andre mobile kilder.
- KLIF var ansvarlig for tiltak innenfor industrisektoren, men også Norsk Industri/SINTEF, Tel-Tek og Oljedirektoratet har bidratt.
- Sektoranalysen for olje- og gassvirksomhet er utført av Oljedirektoratet, i samarbeid med Petroleumstilsynet, KLIF og NVE.
- Også innenfor andre sektorer (for eksempel landbruk, energi) har arbeidet inkludert samarbeid mellom flere etater.

Også en lang rekke aktører, inkludert Framtidens byer og KS, har kommet med innspill og deltatt på møter.

Arbeidet med Klimakur ledet fram til **stortingsmelding om norsk klimapolitikk**, som ble lagt fram i april 2012. Blant de viktigste tiltakene her, er et nytt klima- og energifond, økt CO<sub>2</sub>-avgift på sokkelen og satsing på kollektivtrafikk. Tiltakene i meldingen omfatter de fleste sektorer i Norge.

### Avfallsstrategi

I august 2013, ble lanserte regjeringen en ny avfallsstrategi<sup>9</sup>. Strategien gir en gjennomgang av måloppnåelse, utfordringer og prioriterte tiltak for de nasjonale målene for avfallsforebyggingen, gjenvinning og farlig avfall. Formålet er at regjering og andre aktører gjennom fokus på utvalgte prioriterte innsatsområder skal kunne få bedre måloppnåelse innen avfallshåndtering, samt at vi utvikler oss mot en framtid der mer av ressursene i avfallet utnyttes.

I strategien blir et utvalg prioriterte områder løftet fram: Forebygging av avfall, bedre utnytting av ressursene i avfallet gjennom mer materialgjenvinning, og miljømessig god håndtering av farlig avfall.

Blant de viktigste elementene i strategien er en forpliktende avtale med matvarebransjen om å redusere matsvinnet, innføre en ordning der produsenter av fritidsbåter får ansvar for innsamling, økt gjenvinning av plastavfall og bygg- og anleggsavfall, samt økt innsamling av tekstilavfall og elektronisk avfall.

Videre omtaler strategien et forslag til lovendring som gjør det mulig for kommuner å finansiere opprydding av enkelte typer forsøpling gjennom avfallsgebyret. Miljøverndepartementet vil også utarbeide et forslag til endring av forurensningsloven slik at kommunene kan pålegge næringsaktører å koble seg til avfallssug der dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

<sup>8</sup> Mld.St. 21 (2011-2012): Norsk klimapolitikk

<sup>9</sup> Miljøverndepartementet 2013: «Strategi: Fra avfall til ressurs»

I strategien foreslås det å forskriftsfeste en plikt for kommunene til å ta i mot større mengder farlig avfall fra husholdningene enn det som regelverket krever i dag. Videre foreslås det å heve strafferammen for ulovlig eksport og import av farlig avfall for å hindre at avfallet blir behandlet uten tilrettelagte fasiliteter og verneutstyr i mottakerlandet.

Miljødirektoratet vil også ta initiativ til etablering av et permanent kontaktforum for avfall hvor representanter fra bransjen og myndighetene utveksler erfaringer og synspunkt på avfallsområdet. For å utvikle en godt tilpasset avfallspolitikk er myndighetene avhengig av tett kontakt med aktørene i bransjen.

### **Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023**

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 syklistene 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. Planen har også fått positiv omtale av blant annet Bellona<sup>10</sup>.

### **Bymiljøavtaler**

I Stortingsmeldingen om ny Nasjonal transportplan (NTO) 2014-2023 foreslår regjeringen en ny måte å organisere transportpolitikken i byområder på: Gjensidige bymiljøavtaler mellom stat, fylkeskommune og kommune.

I dag er det mange aktører som bidrar i bypolitikken, og ansvaret for virkemidlene er spredt mellom forvaltningsnivåene. De nye bymiljøavtalene innebærer en større helhet i bypolitikken ved at stat, fylkeskommune og kommune går sammen i forhandlinger og forplikter seg til å følge opp felles mål som nedfelles i bymiljøavtalen. Det er en forutsetning at alle aktører oppfattes som likeverdige parter og at det oppnås en gjensidig forpliktelse til å oppfylle felles mål som er definert i avtalene.

Bymiljøavtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og arealbruk som bygger opp under miljøvennlig transport.

I tiårsperioden 2014-2023 har regjeringen satt av 26,1 milliarder kroner til helhetlige bymiljøavtaler og belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Av disse midlene er 16,9 milliarder avsatt til en ufordelt pott til statlige forhandlingsbidrag i helhetlige bymiljøavtaler.

### **Nye energikrav i teknisk forskrift**

Regjeringen har som mål å stimulere til en bærekraftig og varig kvalitet i boliger og bygg, blant annet gjennom økt satsning på tiltak og virkemidler for å redusere energibehovet i nye og eksisterende bygg. I stortingsmeldingene om henholdsvis klima- og bygningspolitikk<sup>11</sup> varsles innfø-

<sup>10</sup> [http://www.bellona.no/nyheter/nyheter\\_2012/KlimameldingTransport?printerfriendly=yes](http://www.bellona.no/nyheter/nyheter_2012/KlimameldingTransport?printerfriendly=yes)

<sup>11</sup> Melding til Stortinget, "Meld. St. 21 (2011-2012): Norsk Klimapolitikk," vol. 21, 2012 og Melding til Stortinget, "Meld. St. 28 (2011-2012): Gode bygg for et bedre samfunn," vol. 28, 2012

ring av passivhusnivå i byggeforskriftene fra 2015. De nasjonale målsettingene samsvarer med krav i EUs reviderte bygningsenergidirektiv. Direktivet er per i dag ennå ikke vedtatt som EØS-relevant. I direktivet stilles krav til at nye bygg skal være nesten nullenergibygg i 2020 og at det skal etableres delmål for 2015 på nasjonalt nivå. Direktoratet for byggkvalitet (DiBK) har derfor startet arbeidet med å utvikle nye energikrav for nybygg i TEK (Byggteknisk forskrift) som skal gjelde fra 2015. Rambøll har blant annet utredet sentrale elementer rundt energibruk i nye bygninger og gitt konkrete anbefalinger om hvordan nye krav kan utformes i forskriften<sup>12</sup>.

Rapporten skisserer to mulige løsninger for energikravene. Alternativ A kan anses for å være et forslag til en enkel og kostnadseffektiv innstramning i lys av føringen om kostnads optimalitet. Dette alternativet bygger i stor grad på dagens utforming av energikravene. Den viktigste foreslåtte endringen er at tiltaksmetoden foreslås fjernet. Alternativ B er utviklet primært med tanke på å nå målet om passivhusnivå. Dette alternativet medfører et noe strengere kravsnivå. I det videre arbeidet med energikravene for nybygg anbefales det primært at alternativ B videreføres<sup>13</sup>.

Endelig anbefalinger til nye energiregler avgis i 2014 av DiBK

### **Kjøpesenterpolitikk**

I 2008 kom forskriften om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre<sup>14</sup> som har hatt til hensikt å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg. Formålet har vært å legge til rette for en sterkere regional samordning av politikken for etablering og utvidelse av større kjøpesentre. Det langsiktige målet med lovreguleringen er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene gjennom å unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil<sup>15</sup>. I forskriften gis det en rekke regler for etablering og utvidelse av kjøpesentre. En rapport fra TØI<sup>16</sup> beskriver handlevaner og kjøpesentrenes konsekvenser for transport. Rapporten peker blant annet på at bil er det dominerende reisemiddelet ved alle typer innkjøpsreiser og står for omkring 70 % av reisene. Videre viser rapporten at kjøpesentre som er lokalisert i sentrum gir lav bilandel, mens handelssentra utenfor sentrum gir økt biltrafikk.

Per september 2013 har Miljøverndepartementet sendt ut forslag til ny statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel. Bestemmelsen skal avløse gjeldende rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre som trådte i kraft 1. juli 2008. Gjennom bestemmelsen innføres et nasjonalt regelverk som skal legges til grunn ved utarbeiding av nye regionale og kommunale planer. Bestemmelsen innebærer at det ikke kan etableres større kjøpesentre og handelsvirksomheter utenfor byer og tettsteder med mindre dette er i tråd med planer nyere enn 1. juli 2008. Denne nye bestemmelsen kommer som et motsvar til at sentrumshandelen taper kampen mot bilbaserte kjøpesentre utenfor byene, og for å hindre denne utviklingen skjerpes reglene for utbygging av nye kjøpesentre utenfor sentrum av byer og tettsteder. I stor grad handler den nye bestemmelsen også om å redusere klimagassutslipp fra biler.

### **Boligmeldingen**

Regjeringen la frem en ny boligmelding, Byggje – bu – leve, 8. mars 2013. Denne slår fast at for all boligutbygging skal de nasjonale måle og prinsipper om en bærekraftig by- og stedsutvikling ligge til grunn. Videre slår meldingen fast at det ikke er mulig å nå målene i klimameldingen uten å fortette, planlegge for effektive kollektivknutepunkt og tilrettelegging av gang- og sykkelfelt. Dessuten ønsker regjeringen gjennom boligmeldingen flere bygg der hensynet til energi- og materialbruk, byggeavfall og klimatilpassing blir sett i en helhetlig sammenheng. Meldingen behandler også utvikling av gode bomiljøer samt tilgang til grønt- og rekreasjonsområder.

<sup>12</sup> Rambølls rapport er ett av flere grunnlagsdokumenter som vil ligge til grunn for direktoratets anbefalinger av nye energikrav i TEK15

<sup>13</sup> [http://dibk.no/Documents/Energi/Hovedrapport\\_Ramboll\\_072013.pdf](http://dibk.no/Documents/Energi/Hovedrapport_Ramboll_072013.pdf)

<sup>14</sup> <http://www.lovdatabank.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf-20080627-0742.html>

<sup>15</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/sub/framtidensbyer/Fagstoff-og-regelverk/Fagstoff-og-regelverk---Areal-og-transport/regelverk/nasjonalt-politikk/forskrift-om-rikspolitisk-bestemmelse-fo.html?id=548020>

<sup>16</sup> Fakta om handel, kjøpesentre og transport, TØI rapport 1087/2010

**Fokus på bypolitikk**

Regjeringen gjennom Miljøverndepartementet har i den senere tid rettet et særskilt fokus mot bypolitikk. Dette fokuset ble tydeliggjort på Framtidens byers toppmøte i 2012, da Miljøvernminister Bård Vegar Solhjell la fram «ti bud for byen». Budene fokuserte blant annet på mangfold, bokvalitet, sentrumsutvikling, kollektivtrafikk, miljøvennlige biler, og markagrensa. Som en videreføring av dette fokuset, opprettet Miljøverndepartementet senere samme år et faglig råd for bærekraftig bypolitikk. Målsettingene med det faglige rådet er (1) å styrke kreativiteten og bidra til nye faglige innspill i arbeidet mot bærekraftig byutvikling, og (2) bidra til debatt og diskusjoner om fremtidens byutvikling og statlige bypolitikk. Rådet leverte en midtveisrapport i juni 2013, og tar sikte på å levere en sluttrapport innen utgangen av samme år.

Ytterligere et sentralt dokument i arbeidet med bypolitikk, er publikasjonen «Den moderne bærekraftige byen», som ble presentert av Miljøverndepartementet i august 2013. Dokumentet søker å gi en samlet framstilling av det arbeidet regjeringen gjør som retter seg mot byenes framtidige vekst og utvikling.

## 4. HVA SKJER ETTER 2014?

Samarbeidsavtalen Framtidens byer avsluttes 31.1.2014. Rambøll har gjennom våre følgeevalueringsrapporter drøftet programmets bidrag til klima- og bymiljøarbeid i byene. I foreliggende rapport har vi også beskrevet hvordan Framtidens byer har påvirket enkeltprosjekter som gjennomføres i de 13 byene eller andre programdeltakere. Et viktig spørsmål er derfor: **Hva skjer når programmet avsluttes?**

I dette kapittelet går vi inn på to spørsmål som relaterer seg til programmets avslutning. **For det første** diskuterer vi hva som forsvinner dersom programmet avsluttes uten at tilsvarende eller liknende strukturer etableres. **For det andre** drøfter vi hvilke varige spor programmet kan etterlate seg.

### 4.1 Hvilke bidrag forsvinner når programmet avsluttes?

Tidligere evalueringsrapporter av Framtidens byer har blant annet pekt på at Framtidens byer bidrar til:

- Økt kunnskapsnivå og engasjement
- Økt fokus og forpliktelse
- Med økonomiske ressurser som hever byenes arbeid
- Samordning internt i kommunene og mellom ulike kommuner
- Forbedret kommunikasjon mellom by og stat og mellom ulike statlige organer
- Involvering av næringsliv

I rapporten for 2013, ble det framhevet at deltagerne i de fagbaserte nettverkene opplever at deltagelsen styrker både kunnskapsnivå og engasjement, selv om det er variasjoner mellom informantene. Nettverkene har også bidratt til å spre kunnskap om konkrete og anvendelige verktøyer. Rapporten viste også til at de fagbaserte nettverkene har utviklet seg positivt gjennom programperioden; nettverksbasert kunnskapsdeling og læring styrkes etter hvert som deltagerne blir bedre kjent. Videre har nettverkene fungert som en viktig dialogarena mellom stat og by. Departementene opplever at Framtidens byer har gitt en ny kanal for informasjonsutveksling med byene. Dette kan handle om at staten formidler informasjon om regelverk eller statlige verktøyer, eller det kan handle om at byene beskriver hvordan regelverket og verktøyene fungerer på et lokalt nivå. **Disse bidragene framheves som vesentlige av et stort flertall av våre informanter. Flertallet av våre informanter mener derfor at nettverkene – i én eller annen form – bør videreføres også når Framtidens byer avsluttes.**

Videre inkluderer Framtidens byer økonomiske tilskudd til programdeltagerne. Hver by får årlig 1 million kroner, og i tillegg kan det søkes om direkte støtte til prosjekter. Disse midlene er svært verdifulle, i første rekke for de mindre byene. Den årlige millionen tillater eksempelvis at byene dedikerer en stilling til klima- og bymiljøarbeid som ellers ikke ville eksistert. **Dersom støtten kuttes når programmet avsluttes, antas det derfor å få negative konsekvenser for klima- og bymiljøarbeidet i byene.**

Også de mer prosjektrelaterte tilskuddene er viktige. I denne rapporten beskrives eksempelvis sentrumsutviklingsprosjektet i Trondheim. Framtidens byer støttet dette prosjektet med 600 000 kroner, noe som var utløsende for at prosjektet ble gjennomført. Prosjektet har ført til et forbedret samarbeidsklima mellom kommune og næringsliv i arbeidet med sentrumsutvikling. **Dersom denne kanalen til prosjektstøtte forsvinner, antas det at flere viktige prosjekter ikke vil bli gjennomført eller gjennomført på en dårligere måte.**

Figuren på neste side oppsummerer viktige bidrag som potensielt kan forsvinne når programmet avsluttes.



#### 4.2 Hvilke varige bidrag etterlater programmet seg?

Samtidig som viktige bidrag forsvinner når Framtidens byer avsluttes (gitt at det ikke erstattes med tilsvarende strukturer), har både denne og tidligere evalueringsrapporter pekt på flere områder der programmet kan etterlate seg en mer varig arv.

Enkeltprosjektene som er studert i denne rapporten viser eksempler på hvordan Framtidens byer kan etterlate seg fotavtrykk også etter at programmet er avsluttet.

**Sentrumsutviklingsprosjektet** i Trondheim viser hvordan Framtidens byer vil etterlate seg et konkret fotavtrykk etter at programmet er avsluttet. Prosjektet ble initiert med utgangspunkt i et dårlig samarbeidsklima mellom næringsliv og kommune i Trondheim vedrørende sentrumsutvikling. Næringslivet i byen søkte Framtidens byer om midler til å etablere et tillitsskapende prosjekt. Søknaden ble godkjent, og Framtidens byer støttet prosjektet med 600 000. Denne støtten var utløsende for at prosjektet ble gjennomført. Videre foreslo Framtidens byer at prosjektet skulle inkludere Drammen, som kunne vise til positive erfaringer vedrørende samarbeid mellom kommune og næringsliv. Erfaringene fra Drammen trekkes av våre informanter fram som et viktig bidrag i prosjektet. Sentrumsutviklingsprosjektet er nå avsluttet, og selv om det fortsatt er uenigheter om enkelttiltak mellom kommune og næringsliv, er samarbeidsrelasjonen betydelig forbedret. Partene har utarbeidet et felles strategidokument, og det er etablert et fast møteforum.

Prosjektet **KlimaGIS** er nå avsluttet på grunn av manglende interesse fra byene til å bruke det. Prosjektet oppnådde som sådan ikke sitt direkte mål om at KlimaGIS skulle være et verktøy som brukes aktivt av kommunene i plan- og beredskapsarbeid. Det kan samtidig argumenteres for at arbeidet med KlimaGIS har bidratt til å sette søkelys på behovet for visualiseringsverktøy av denne typen. Det har ikke innenfor rammene av denne studien vært mulig å avdekke i hvilken grad KlimaGIS har gitt et slikt bidrag, men dersom kommunene etter 2014 aktivt bruker visualiseringsverktøyer av denne typen på grunn av arbeidet i Framtidens byer, vil dette være et bidrag som lever lenger enn programmet.

Framtidens byer har vært en sentral aktør i arbeidet med å sette fokus på **miljøvennlige innkjøp** og miljøledelse i offentlige anskaffelser. Tilskuddsmidler til arrangement av frokostmøtene ble bevilget i 2010 til byer som ønsket dette. Kristiansand kommune har ennå midler igjen til to frokostmøter, og har som mål å gjennomføre disse før Framtidens byer avsluttes. Når det gjelder Frokostmøter som arrangeres i regi av Nasjonalt program for leverandørutvikling vil dette også

avsluttes ved Framtidens byers avslutning, ettersom Nasjonalt program for leverandørutvikling har vært en femårig satsing som avsluttes ved utgangen av 2014. Samtidig har fokuset på miljøvennlige innkjøp gjennom Framtidens byer bidratt til å sette fokus på betydningen av miljøbevissthet i offentlige anskaffelser. Selv om prosjektet i seg selv avsluttes når Framtidens byer avsluttes, har arbeidet bidratt til å etablere strukturer og nettverk for erfaringsutveksling. Kristiansand kommune framhever eksempelvis at på grunn av Framtidens byer og erfaringer gjennom arbeidet har dette bidratt til økt samarbeid med fylkeskommunen, og et arbeid som nå starter med egne seminarer/møter knyttet til innkjøp og offentlige anskaffelser hvor miljø vil inngå som en del av møtene.

Informanter som arbeider med miljøvennlige innkjøp framhever at et fortsatt fokus på dette fagområdet vil være viktig dersom Framtidens byer skal sikre en størst mulig arv. Det pekes videre på at det i større grad bør arbeides med å få med næringslivet i byene for å sikre at det ikke kun er i offentlig sektor man har fokus på miljøvennlige innkjøp og anskaffelser. I tillegg er informantene opptatt av at Framtidens byer og nettverket for Forbruk og avfall bør arbeide for å etablere en plattform som kan være levedyktig også når Framtidens byer er avsluttet. Derfor bør både byene og statlige aktører arbeide for å legge til rette for at nettverket skal kunne fortsette sitt arbeid. Det framheves også at nettverket kan arbeide for å komme inn på andre nasjonale arenaer for innkjøpere. Våre informanter peker på at nettverket for Forbruk og avfall som en møtearena har bidratt positivt til erfaringsutveksling og eksempeldeling. Dette trekkes fram som en svært viktig faktor for at man skal lykkes i arbeidet med å løfte fram miljøfokus i anskaffelsesprosesser.

Våre informanter peker på at Framtidens byer har bidratt til å sette **håndtering av overflatevann** høyere på agendaen i kommunene. Våre informanter uttrykker videre at Framtidens byer bør etterlate seg en slags kokebok eller veileder for hvordan man går frem i arbeidet med for eksempel å få dette innarbeidet i kommuneplanene. Det er enklere for større enn mindre kommuner å få til et godt arbeid rundt dette temaet, da mindre kommuner ofte mangler ressurser. Flertallet av våre informanter uttrykker et ønske om at nettverket for klimatilpasning og andre faste kontaktpunkter med relevante fagpersoner i staten blir videreført etter Framtidens byer. Det vises til at et faglig fellesskap gir inspirasjon, både i form av ny kunnskap, men også når det gjelder erfaringer fra hvordan andre kommuner har gått fram for å drive arbeidet videre. Barrieren for å ta kontakt med de relevante statlige myndigheter oppleves også som mindre når kontakten har blitt etablert gjennom Framtidens byer.

**Framtidens bygg** er ytterligere et eksempel på at Framtidens byer etterlater seg et varig bidrag etter programavslutning, gjennom pilotprosjekter som bidrar til inspirasjon, kunnskap og kompetanse. Dette beskrives mer detaljert nedenfor.

Denne rapporten har også beskrevet et utvalg **indikatorprosesser** Framtidens byer har vært involvert i. Dersom disse prosessene fører fram, har Framtidens byer gitt et viktig bidrag som vil leve videre etter programavslutning. Også dette drøftes nærmere nedenfor.

#### 4.2.1 Utvikling av indikatorer

Framtidens byer retter seg mot tre overordnede målsettinger: (1) Reduserte klimagassutslipp, (2) forbedret tilpasningsevne til klimaendringer, og (3) god bymiljø. Programmet skal bidra til disse målsettingene blant annet gjennom kunnskapsdeling, samhandling, og gjennomføring av enkeltprosjekter. Godt arbeid mot disse målsettingene forutsetter muligheter til å følge utvikling, samt kunnskap om hvilke tiltak som fungerer. Indikatorer og verktøyer for å måle effekter av ulike tiltak er derfor en forutsetning vellykket arbeid over tid.

Mangel på slike verktøyer har vært en mye drøftet problemstilling blant programdeltakerne over lengre tid, og det har blitt jobbet med å etablere egnede måleinstrumenter. Dette fremheves også i Framtidens byers *Avtaler og samarbeidsområder*<sup>17</sup>, der bedre klima- og energistatistikk og utvikling av indikatorer er egne innsatsområder. Her pekes det blant annet på at «Dagens klima-

<sup>17</sup>

[http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens\\_byer/design/brosjyre\\_14%2005%2009\\_innmat.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens_byer/design/brosjyre_14%2005%2009_innmat.pdf)



og energistatistikk for kommunene [ikke er] detaljert nok til for å danne grunnlag for effektive klimatiltak og måle effekten av dem». Det klargjøres derfor at «Framtidens byer vil utvikle bedre kommunal energi- og klimastatistikk». Videre framhever dokumentet at «vi må bli enige om et felles sett av indikatorer for å måle utviklingen innen bymiljø, for eksempel energibruk, klimagassutslipp og sykkelveier. Framtidens byer vil bidra til utviklingen av slike indikatorer».

Framtidens byer har vært involvert i flere prosjekter og prosesser knyttet til å fremskaffe nødvendige statistikk- og beregningsverktøyer. Dersom disse leder fram til nye eller forbedrede verktøyer vil Framtidens byer kunne etterlate seg en viktig arv som kommuner og andre vil kunne nyte godt av også etter at programmet er avsluttet.

- Framtidens byer har i lengre tid arbeidet opp mot Statistisk sentralbyrå for å gjeninnføre et **kommunefordelt klimagassregnskap**. For perioden 1991-2009 utarbeidet SSB kommunefordelt statistikk for utslipp av viktige klimagasser (CO<sub>2</sub>, metan og lystgass). Mange kommuner satte seg lokale klimamål ut fra disse tallene. Denne statistikken har ikke blitt publisert siden 2010, fordi SSB vurderte at den kommunale statistikken var så dårlig at den bidro til å spre feilinformasjon. Framtidens byer har sammen med andre aktører – blant annet Vegdirektoratet, Miljødirektoratet, og SSB – arbeidet for at den kommunefordelte statistikken skal gjenetableres med utgangspunkt i forbedrede beregningsmetoder. I 2013 etablerte programmet blant annet en egen arbeidsgruppe med dette som formål. Arbeidsgruppen har arbeidet for at en slik statistikk skal etableres, samt formidlet synspunkter fra byene om hva en slik statistikk bør inneholde for å ivareta byenes behov. Deltagere i arbeidsgruppen opplyser at de har fått indikasjoner på at SSB igjen vil publisere en kommunefordelt statistikk fra 2014. Miljøverndepartementet opplyser om at Miljødirektoratet har fått i oppdrag å følge opp fylkesvise klimagassutslipp og klimagassutslipp for de største byene på vegne av departementet. Det er usikkert når SSB vil levere disse dataene Selv om Framtidens byer er én av flere aktører som har bidratt til en slik utvikling (SSB, Miljødirektoratet og Vegdirektoratet er andre), er det rimelig å anta at programmets arbeid har spilt en rolle – både inn i en (eventuell) beslutning om å gjeninnføre den kommunefordelte statistikken, og ved å påvirke statistikkens innhold.
- Framtidens byer har også, sammen med andre aktører, arbeidet for å etablere et verktøy som tillater kommunene å **vurdere effekter av ulike tiltak rettet mot reduserte klimagassutslipp**. Dels har programmet bidratt til å teste ut KS' verktøy KVIKKT – et verktøy som har potensial til å være svært nyttig for kommuner som ønsker å beregne størrelsen utslippsreduksjoner ved ulike tiltakstyper. Videre har Framtidens byer etablert en arbeidsgruppe som blant annet skal arbeide for å få etablert et verktøy av denne typen, eksempelvis KVIKKT. Denne prosessen involverer blant annet at arbeidsgruppen innhenter informasjon fra byene om hvilke tiltakstyper det er behov for i et slikt verktøy.
- Framtidens byer har vært sterkt delaktig i utviklingen av Vestregionens klimagassregnskap – et verktøy som er rettet mot å **beregne kommunale klimagassutslipp**. Framtidens byer ga prosjektet et tilskudd på 500 000 kroner, noe som var avgjørende for at Vestregionen kunne leie inn en ekstern konsulent. Vestregionens arbeid har vært nyttiggjort i SSBs arbeid med å inkludere kommunenes energibruk i bygg inn i KOSTRA-rapportering. Herunder har representant for Vestregionen deltatt i en arbeidsgruppe med ulike offentlige etater med dette som formål.
- Framtidens byer har bidratt til å spre bruk av klimagassregnskap.no, samt til å videreutvikle verktøyet. Klimagassregnskap.no er et gratis web-basert verktøy for **klimagassberegninger for bygg og byggeprosjekter**. Framtidens byer stiller krav om at pilotprosjekter i Framtidens bygg utarbeider klimagassregnskap som en integrert del av planleggings- og prosjekteringsprosessen, Klimagassregnskap.no vil for mange være et naturlig valg. Videre har Framtidens byer tatt initiativ til en videreutvikling av klimagassregnskap.no, ved at det inkluderes en modul som tar for seg grønne og grå utearealer.

Disse prosessene retter seg mot viktige indikator- og beregningsverktøyer. Framtidens byer har bidratt på ulike måter inn i flere av prosessene. På denne måten har programmet bidratt til å ut-

vikle verktøyer som vil kunne gi viktige bidrag til klima- og bymiljøarbeid også etter at programmet er avsluttet.

#### 4.2.2 Policypåvirkning

Framtidens byer som program har ikke politisk beslutningsmakt. Samtidig kan programmet bidra til å utvikle politikktutforming. Dels gjennom at programdeltakerne samordner seg om standpunkter og uttalelser og slik kan øve innflytelse på beslutningstakere, og dels gjennom kunnskapsinnhenting- og utvikling som bidrar inn i policyutviklingen. Nedenfor gjennomgås eksempler på slikt arbeid.

Ny **Nasjonal transportplan** ble presentert i april 2013, og vedtatt i juni samme år. Planen, som beskrives nærmere i avsnitt 3.2.2 over, legger blant annet opp til at de neste ti årene skal brukes opp mot 200 milliarder kroner på miljøvennlig transport i Norge. Planen foreslår også en ny måte å organisere transportpolitikken på – gjensidige bymiljøavtaler mellom stat, fylkeskommune og kommune. Framtidens byer er ikke blant de viktigste aktørene i arbeidet med NTP, men har samtidig arbeidet for å påvirke planens innretning. Blant annet sendte de 13 byene i 2012 en felles 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 den kommende NTP. Tidligere fagkoordinator for areal og transport i Framtidens byer oppgir at uttalelsen i stor grad ble tatt til følge. Framtidens byer har også jobbet aktivt opp mot NTP-sekretariatet gjennom andre kanaler. Det skal i denne sammenheng presiseres at Framtidens byers *direkte* påvirkning på NTPs innretning ikke skal overdrives, men flere av våre informanter vurderer at programmet allikevel har spilt en rolle.

I august 2013, lanserte regjeringen en ny **avfallsstrategi**. Strategien, som er nærmere beskrevet i avsnitt 3.2.2 over, løfter fram utvalgte prioriterte områder innenfor avfallsområdet. Avfallsstrategien var opprinnelig ment å være en Stortingsmelding, men ble senere omgjort til å være en strategi. Framtidens byers nettverk for Forbruk og avfall sendte i mars 2012 et innspill til den da bebudede meldingen, med i alt 27 konkrete anbefalinger. Sentrale anbefalinger handlet blant annet om at (1) økonomiske forhold og forbruksmønstre må påvirkes, (2) det må bli mer vanlig å reparere i stedet for å kjøpe nytt, og (3) at det må være enkelt å gi videre ting man ikke lenger har bruk for til andre som kan ha nytte av det.

**Belønningsordningen** for økt kollektivtransport og redusert biltrafikk trådte i kraft i 2004, og beskrives nærmere i avsnitt 3.2.1 over. Formålet med ordningen er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i privatbiltrafikken og øke antall kollektivreisende på bekostning av reiser med personbiler. Ordningen ble opprettet før Framtidens byer, og som sådan uavhengig av programmet. Samtidig medførte opprettelsen av Framtidens byer til at målgruppen ble utvidet til å omfatte alle byene som deltar i programmet. Videre skal belønningsordningens målsettinger samsvare med målsettingene i Framtidens byer.

**NOU om klimatilpasning** ble lagt fram i november 2010. NOU-utvalget anbefaler blant annet at Miljøverndepartementets koordinering av arbeidet med klimatilpasning styrkes, samt at den tverrsektorielle koordineringen av arbeidet med klimatilpasning styrkes. Det vil gi en mer helhetlig tilnærming. Nettverket for klimatilpasning avga i 2011 en felles høringsuttalelse til endringen, der de understreket noen viktige utfordringer i det videre klimatilpasningsarbeidet. Viktige punkter var (1) Statlig samordning og koordinering, (2) klimaprojeksjoner/framskrivninger, (3) kunnskap og kompetanse, (4) verktøy og virkemidler, (5) samarbeid, (6) roller og ansvar, og (7) økonomi. NOUen inkludert høringsuttalelser var viktige grunnlag **for Stortingsmelding om klimatilpasning**, som ble presentert i mai 2013.

**Klimakur 2020** omtales nærmere i kapittel 3.2 ovenfor. Klimakur skulle blant annet vurdere behov for nye eller endrede virkemidler i norsk klimapolitikk. Framtidens var blant aktørene som ga innspill i denne prosessen. Klimakur 2020 var et viktig grunnlag for **Stortingsmelding om norsk klimapolitikk**, som ble lagt fram i april 2012.

Regjeringens arbeid med **bypolitikk** beskrives nærmere i avsnitt 3.2.2 over. Miljøverndepartementet har i senere tid rettet et særskilt fokus mot byenes rolle. Sentrale elementer her, er Bård Vegar Solhjells «ti bud for byen», faglig råd bærekraftig bypolitikk, samt publikasjonen «Den

moderne bærekraftige byen». Programledelsen i Framtidens byer vurderer at programmet har hatt en betydelig innflytelse på arbeidet med bypolitikk, og at et tilsvarende fokus ikke ville vært mulig uten Framtidens byer.

Direktoratet for byggkvalitet har startet arbeidet med å utvikle nye energikrav for nybygg i **Byggteknisk forskrift**. Gjennom pilotprosjektene i Framtidens byer har Framtidens byer bidratt til en kunnskapsdatabase om bygg som eventuelt tilfredsstillende de nye forskriftene. Slik kunnskap er viktig i arbeidet med å utarbeide et godt lovverk.

**Business Improvement Districts (BID)** er et presist avgrenset område, for eksempel i 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 virkemiddel inn i Framtidens byers målsettinger om reduserte klimagassutslipp og bedre bymiljø. Utfordringer med å innføre BID i Norge 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. Framtidens byer har derfor bidratt med 700 000 kroner i 2011 og 1 million kroner i 2012 til et utredningsprosjekt der Stavanger kommune og Norsk sentrumsutvikling skal vurdere lovmessige og andre konsekvenser av innføring av BID i Norge. Prosjektet har nå fått en foreløpig utredning fra juridisk hold.

#### 4.2.3 Utvikling og spredning av verktøyer

Framtidens byer har bidratt til å utvikle og spre ulike verktøyer. Slike verktøyer vil bidra inn i klima- og bymiljøarbeid også etter at programmet avsluttes. Eksempler på slike gjennomgås nedenfor.

**Blågrønn faktor**, BGF er et planleggingsverktøy som ivaretar et minimum av grøntareal med et minimum av kvalitet i byggesonen. Dette innebærer at BGF kan være et verktøy for å få til god kvalitet i uterom/på utearealer. Utbygger kan velge mellom forskjellige typer vegetasjon og jordsmonn/dekker innenfor en bestemt ramme på eiendommen. BGF angir forholdet mellom den økologisk effektive overflate og tomtens totale areal. I praksis betyr BGF at utbygger må kompensere for tomtens bebygde og harde overflater med "grønne" areal. Metoden har foreløpig ikke vært så mye brukt i Norge, men er i bruk både i blant annet Sverige og Tyskland og Paris. Formålet er å ivareta grønnstrukturen både for å få bedre bomiljø men også for at overvannet kan fordrøyes på en mer naturlig måte. Oslo og Bærum kommuner er i gang med et arbeid med BGF i forbindelse med ny arealdel til ny kommuneplan som legges frem i 2013. Det finnes lite kunnskap om bruk av disse metodene i Norge, og Framtidens byer har lagt til rette for økt kunnskapsinnhenting på dette området gjennom seminarer for deltakerkommunene. Oslo og Bærum kommuner har samarbeidet med Dronninga landskap, Cowi og C.F. Møller om en rapport som inneholder en enkel metode, et regneark som kan brukes til å beregne faktoren og som viser eksempler.

Framtidens byer har bidratt til utvikling av **GIS-verktøyer**. KlimaGIS er et prosjekt som har som mål å utvikle et visualiseringsverktøy til bruk i plan- og beredskapsarbeid. KlimaGIS skulle gi planlegger og beslutningstakere illustrasjoner av klimaendringenes konsekvenser. Framtidens byer har finansiert utvikling av verktøyet. Verktøyet har imidlertid vist seg å ikke slå an i deltakerkommunen. Videre har staten bidratt med å skaffe til veie prøvelisenser til kommuner med opplæring lokalt fra leverandøren av programmet. Seks av byene har testet ut verktøyet, men kun to av byene bruker det i sitt daglige arbeid (Stavanger og Tromsø). De øvrige har valgt å ikke gå videre med det. Allikevel kan arbeidet med KlimaGIS ha bidratt til å sette fokus på behovet for verktøyer av denne typen. Oslo kommune ved Plan- og bygningsetaten er i gang med utprøving av et annet verktøy, MikeUrban, med støtte av MD. Prosjektet ventes ferdig ved utgangen av 2014.

Nettverket for Forbruk og avfall har det siste året blant annet fokusert på **Nudging-verktøyer**, gjennom et samarbeid med Greennudge. Greennudge 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. Nettverket for forbruk og avfall har fokusert på slike verktøyer blant annet på seminaret «Lost in the supermarket» i januar 2013, samt på studietur til London og Totnes i september 2012.

Nettverket for areal og Transport har i 2012 og 2013 hatt et eksplisitt fokus på ulike verktøyer. Blant annet har dette handlet om verktøy knyttet til transportanalyser. Nettverket har eksempelvis arrangert «fagseminar for transportanalyser». **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. I samme bane, har nettverket hatt møter med særskilt fokus på **konseptutvalgsutredninger** (KVU). Formålet var å spre kunnskap om formålet med slike, samt om hvordan de gjennomføres. Blant annet ble bakgrunn for – 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.

Et **regnbedd** er en nedsenking i jorden, nærmest som et badekar, bestående av vegetasjon som har til formål å ta imot overflod av regnvann i urbane områder, for så å drenere dette ut i jorden. Regnbedd anses som et nyttig verktøy for å takle overflatevannproblematikken internasjonalt. I august 2010 ble Norges fjerde, og hittil største, regnbedd oppført på Risvolla borettslag i Trondheim. Formålet med prosjektet var å undersøke hvordan regnbedd fungerer under norske forhold. Regnbedd mottok 100 000 kroner over prosjektmidlene i Framtidens Byer. Disse midlene har vært viktig for gjennomføringen av prosjektet

Framtidens byer har bidratt til kunnskapsutvikling om **Grønne tak** som virkemiddel i arbeidet med overflatevannhåndtering, blant annet gjennom finansiell støtte til Oslo og Bærums kunnskapsinnhenting om grønne tak, som er beskrevet i denne rapportens kapittel 2.5 over.

Framtidens byer har bidratt med 500 000 kroner i støtte til **Smart City** i Bærum. 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. Smart City er et konsept andre byer i sin tur kan trekke lærdommer fra.

#### 4.2.4 Gode eksempler

Gode eksempler og forbildeprosjekter kan bidra til både inspirasjon og læring. Framtidens byer etterlater seg en lang rekke med slike forbildeprosjekter og gode eksempler. Dette framgår blant annet av Framtidens byers eksempeldatabase, der det per september 2013 ligger 327 konkrete eksempler. Dette er prosjekter som på ulike måter kan knyttes til Framtidens byer, selv om programmets direkte innvirkning på prosjektene varierer.

Et sentralt bidrag i denne sammenheng er **Framtidens bygg**, som er beskrevet mer detaljert i avsnitt 2.2 over. Framtidens bygg er opprettet av Framtidens byer, og koordinerer pilotprosjektutvikling i ti av de 13 deltakerbyene. Future built spiller har en liknende funksjon i de tre resterende byene. Prosjektene omfatter nybygg, rehabiliteringsbygg, private og kommunale byggherrer, områder og enkeltbygg. Prosjektene skal bidra til å utvikle metoder knyttet til å løse klima- og energiutfordringer, 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.

Framtidens byers **eksempelsamling** ble lansert i november 2012. Eksempelsamlingen skal sikre at forbildeprosjektene som er opprettet gjennom Framtidens byer spres og bidrar til lærdom. Samlingen er tilgjengelig på Framtidens byers nettsider. Samlingen dekker områdene areal og transport, energi i bygg, forbruk og avfall, klimatilpasning, og bedre bymiljø.

Figuren på neste side viser en oppsummering av Framtidens byers potensielle arv.



## 5. KONKLUSJON

I denne rapporten gjennomgås utvalgte eksempelprosjekter. I tillegg drøftes statens rolle inn i Framtidens byer, samt utvalgte perspektiver på hva som skjer når programmet avsluttes.

Gjennomgangen av enkeltprosjekter illustrerer for det første en bredde av tiltak som gjennomføres i forbindelse med programmet Framtidens byer: **Sentrumsutviklingsprosjektet i Trondheim** har arbeidet for å forbedre samarbeid mellomkommune og næringsliv; **Framtidens bygg** arbeider for å opprette forbildebygg- og områder; **Buskerudbyen** er et ATP-samarbeid mellom fem kommuner, fylkeskommune, og statlige etater; **KlimaGIS** er et visualiseringsverktøy som skal hjelpe med å fatte riktige valg knyttet til klimatilpasning og arealdisponering; Programmets arbeid med **indikatorutvikling** skal bidra til verksøyer som gjør det mulig å måle resultatene av det arbeidet som legges ned; **Miljøvennlige innkjøp** skal bidra til at klimaperspektivet kommer høyere blant offentlige innkjøpere; det arbeides med metoder for å imøtegå problematikk knyttet til **overflatevann**; og **Redesign** skal bidra til økt grad av gjenbruk.

Videre viser prosjektene at Framtidens byer påvirker prosjekter på ulike måter og i ulik grad. I enkelte prosjekter – for eksempel sentrumsutviklingsprosjektet i Trondheim – har Framtidens byer bidratt med økonomiske midler som var avgjørende for at prosjektet i det hele tatt ble gjennomført. I andre prosjekter – for eksempel arbeid med indikatorer – har Framtidens byer bidratt til utprøving og videreutvikling av verktøyer. Og i til sist finnes det prosjekt der koblingen til Framtidens byer er mer utydelig – for eksempel i Buskerudbyen.

Diskusjonen av statens bidrag viser at staten sitter på en lang rekke virkemidler som har direkte betydning for måloppnåelse i Framtidens byer. Det vises videre til en lang rekke eksempler på statlige virkemidler som trekker i samme retning som programmet og fasiliterer programmets arbeid. Samtidig presiseres det at denne rapporten ikke er en evaluering av om staten har gjort en stor eller god nok innsats. Gjennomgangen er ment som en eksemplifisering.

Diskusjonen av hva som skjer etter at Framtidens byer avsluttes, viser dels at enkelte av programmets viktige bidrag forutsetter en videreføring av tilsvarende strukturer dersom bidragene skal leve videre etter Framtidens byer. Dette gjelder de fagbaserte nettverkene og den økonomiske støtten. Våre informanter trekker fram at de fagbaserte nettverkene har bidratt til forbedret kommunikasjon mellom både by og stat, og mellom de ulike byene i programmet. Flertallet av våre informanter ønsker at nettverkene videreføres i én eller annen form også etter 2014. Den økonomiske støtten på 1 million til hver av deltagerbyene har også vært svært viktig for det lokale klima- og bymiljøarbeidet.

Diskusjonen viser også at Framtidens byer kan etterlate seg et fotavtrykk etter programavslutning – uavhengig av hvilke strukturer som etterfølger programmet. Dels har programmet bidratt inn i flere prosesser knyttet til **indikatorutvikling**. Gode indikatorer og måleverktøyer vil kunne bidra til klima- og bymiljøarbeid også etter Framtidens byers avslutning. Videre har programmet bidratt til å utvikle og spre et sett med **verktøyer** som vil være viktige også etter 2014. Programmet har også bidratt inn i flere **policyutviklingsprosesser** som vil være retningsgivende for klima- og bymiljøarbeid etter programmets avslutning. Og til sist har Framtidens byer bidratt til å opprette en lang rekke **gode eksempler** som vil kunne bidra til inspirasjon og læring lenger enn selve programmet eksisterer.