

Ordfører Eva Kristin Andersen
Fredrikstad kommune
Postboks 1405
1602 FREDRIKSTAD

Deres ref
2008/2260-4-38158/2008-EVKA

Vår ref
200700349-

Dato

Framtidens byer – tilbakemelding på ønsket om å delta i utviklingsarbeidet

Vi viser til Fredrikstad kommunes brev av 3. april 2008 om å delta i samarbeid om "Framtidens byer – byer med lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø". Vi viser også til miljø- og utviklingsministerens brev av 6. mai der byene ble invitert til politisk møte 17. juni og varslet om at departementene sammen med Kommunenes Sentralforbund (KS) ville gi en første tilbakemelding til byene før møtet.

Miljøverndepartementet har nå, sammen med Samferdselsdepartementet, Olje- og energidepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og KS, gått gjennom det innsendte materiale for å få en oversikt over byenes prioriteringer og tiltak. For hver by har vi utarbeidet en foreløpig kortfattet oppsummering. Oppsummeringen for Fredrikstad følger vedlagt. Den er ordnet etter de fire innsatsområdene areal og transport, energi i bygg, forbruksmønster og avfall og tilpasning og tiltakene er forsøkt sortert etter faser i arbeidet (plan/utredning, forprosjekt/prosjektering eller gjennomføring).

Vi er klar over at en slik enkel oversikt ikke kan dekke bredden eller gjenspeile byenes arbeid på de ulike områdene fullt ut. Siden byenes materiale er svært forskjellig, har vi hatt behov for slike oversikter bygget over samme lest, som utgangspunkt for dialogen med byene om det videre arbeidet. Dersom byene ønsker å korrigere eller supplere den utarbeidede oversikten, mottar vi gjerne denne innen 15. august 2008.

For å få samlede oversikter over hvilke typer tiltak byene har foreslått, har vi også stilt sammen tiltakene for hvert av de fire innsatsområdene. Dette kan gi grunnlag for sammenligning og gjensidig inspirasjon for byene og kan avdekke behov for innsats og samarbeid i fagnettverkene. Vedlagt følger de fire foreløpige oppstillingene.

Generell tilbakemelding til alle byene

Med bakgrunn i den samlede gjennomgangen av byenes søknader, vil departementene trekke fram noen hovedinntrykk og utfordringer i det videre samarbeidet:

Areal og transport

Den største klimautfordringen i byene er utslipp fra vegtransporten som stadig øker og er den klart største utslippskilden i flere av byområdene. Dette skyldes byspredning og sterk økning i biltrafikken. I areal- og transportarbeidet må det tas utgangspunkt i det funksjonelle byområdet. Fylkeskommunen, regionale statlige etater og øvrige kommuner i byregionen må trekkes med. Så vidt mulig bør en bygge på eksisterende samarbeid. Ikke alle byene har redegjort for hvordan det regionale samarbeidet innen ATP er eller skal organiseres. Dette må avklares i det videre arbeidet.

Alle byer arbeider med en rekke tiltak og planer på areal- og transportområdet. Bare de færreste byene løfter fram restriktive tiltak mot økt biltrafikk som et område de vil arbeide med. Det er en utfordring å få tiltak og virkemidler til å virke sammen for å oppnå god effekt i forhold til målene for Framtidens byer. Det er viktig at tiltakene under Framtidens byer ses i sammenheng med etablerte bypakker og pågående arbeid med etablering og utforming av nye bypakker og tiltak i NTP. Samtidig må de formelle prosessene for etablering av bypakker m.v. følges.

Staten vil legge sterk vekt på å lokalisere sine bygg og publikumsrettede anlegg til stamnett for kollektivtransport og bygge opp under kommunenes planer for sentrumsutvikling. Gjennom Klimaforliket er det enighet om å styrke belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Bevilgningen skal dobles i statsbudsjettet for 2009, forutsatt at det inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med nye retningslinjer for tildeling i budsjettframlegget for 2009.

Stasjonær energi i bygninger

Tiltakene som byene beskriver varierer mye når det gjelder type, omfang og hvor langt de er kommet i planlegging eller gjennomføring. Mange av byene har gjort et godt arbeid med å fastsette mål og tidsplan for energiøkonomisering og utfasing av oljebaserte fyringsanlegg i kommunens egne bygninger. For enkelte av byene gjenstår riktignok konkrete planer for gjennomføring og finansiering av tiltakene.

Å finne gode tiltak som er rettet mot bebyggelse eiet av andre enn kommunen, ser ut til å være en større utfordring. Et unntak er utbygging av fjernvarmenett, som er etablert i mange av byene. Flere har også konkrete planer om eller er i gang med å utvide konsesjonsområdene for fjernvarme. Få byer har utredet eller utforsket mulighetene for å tilrettelegge byggeområder, ta i bruk stimulerende tiltak og aktivt bruke regelverket og plansystemet i den hensikt å redusere klimautslipp fra nye bygg. En stor utfordring ligger også i å redusere energibruken i eksisterende bygningsmasse.

Olje- og energidepartementet fører en aktiv politikk for miljøvennlige energiløsninger gjennom Enova SF. Enova SFs støtteordninger er blant annet rettet mot redusert energibruk i nye og eksisterende bygg samt økt utbredelse av fjernvarme. Enova har utviklet en egen kursserie for kommuner innen energi- og klimaplanlegging. Det er også opprettet et eget program for energi- og klimaplanlegging i kommunene. Gjennom dette programmet gis det støtte til utarbeidelse av kommunale energi- og klimaplaner, til utredning av mulige prosjekter for anlegg for nærvarme, fjernvarme og varmeproduksjon og til utredning av mulige prosjekter for energieffektivisering og konvertering i kommunale bygg og anlegg.

Kommunal- og regionaldepartementet har som oppgave å bidra til å løse klima- og miljøutfordringene. Begge de underliggende etatene, Husbanken og Statens bygningstekniske etat, er aktivt engasjert i dette arbeidet. Det ble vedtatt nye energikrav i Teknisk forskrift til Plan- og bygningsloven i 2007, som skal bidra til å redusere det totale energibehovet i nye bygninger med gjennomsnittlig 25 prosent.

Den nye Plan- og bygningsloven med sine miljøkrav er planlagt å tre i kraft fra sommeren 2009 og kan etter hvert bli fulgt opp av strengere krav. Blant annet arbeides det nå med å få til en utfasing av oljefyr. Husbanken har som målsetting at antall boliger med halvert energibehov skal utgjøre 50 prosent av all nybygging i 2010, og vil gi ekstra høye lån og tilskudd til ambisiøse prosjekter. Det skal vurderes å innføre krav om passiv husstandard for alle hus innen 2020. Departementet har også etablert samarbeid med byggenæringen og støtter Byggmiljø, for å bidra til at bransjen er oppdatert og i stand til å møte de utfordringene som kommer i årene framover. Grønne energikommuner er et samarbeidsprogram med KS for å bidra til at kommunene driver ressurseffektiv og miljøvennlig forvaltning av egne bygg. Flere av Framtidens byer er med i dette nettverket.

Forbruksmønster og avfall

Byene gir inntrykk av at arbeid med avfallshåndtering og gjenvinning er enklere å håndtere enn arbeid rettet mot forbruk. Systemer for avfallshåndtering og gjenvinning er godt forankret i byene, selv om det er relativt store variasjoner i hvor gode systemene for kildesortering er (antall fraksjoner og tilgjengelighet). Flere av byene arbeider med å innføre økt kildesortering, spesielt av plast og våtorganisk avfall.

Flere byer nevner også utfordringer i forhold til teknologi og infrastruktur i forbindelse med kildesortering og tømning av avfallskontainere i tette bystrøk. Dette handler delvis om bymiljø (estetikk, støy, framkommelighet), men kan også være relevant i forhold til klima, muligheten for å lage gode systemer for kildesortering og å redusere transporten av avfallet.

I forhold til forbruksdimensjonen har mange av byene ønsker og mål om å stoppe veksten i avfallsmengdene, men peker på at dette er vanskelig for kommunene å påvirke. Flere ønsker samarbeid mellom kommunene og staten på dette området, og foreslår avfallsforebygging som et samarbeidsområde i Framtidens byer. De fleste kommunene jobber med miljøledelse og miljøsertifisering i kommunale virksomheter. Noen har også intensjoner om å påvirke private bedrifter til å miljøsertifisere seg.

Staten vil legge særlig vekt på å endre forbruksmønsteret i bærekraftig retning og utvikle et bredt samarbeid om dette temaet.

Tilpasning

Byenes arbeid med tilpasning til klimaendringene har kommet relativt kort, i likhet med både det statlige og regionale tilpasningsarbeidet. Enkelte kommuner har utført, eller er i gang med risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser). Noen byer har kartlagt eller skal kartlegge flom- og rasutsatte områder, og tre av byene er invitert med i forskningsprosjektet NORADAPT. Det siste bidrar til økt kunnskap og kompetanse innenfor disse byenes klimaarbeid, og vil kunne være til inspirasjon og motivering også for de andre kommunene som deltar i Framtidens byer.

Få kommuner har utarbeidet handlingsplan for klimatilpasning. Utfordringen er å få flere av byene til å kartlegge kommunenes områder som er ekstra sårbare for klimaendringer, hvilke konsekvenser det har og hvordan hensynene til klimaendringene kan innarbeides i kommunens samfunns- og arealplanlegging.

Staten vil bidra med å øke kompetansen innenfor temaet tilpasning til klimaendringene. Dette gjøres ved bl.a. å tilby et kurs for byene som deltar i Framtidens byer senhøstes 2008. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), som er Miljøverndepartementets sekretariat innenfor klimatilpasningsarbeidet, vil bistå kommunene med rådgiving innenfor temaet. Andre faginstanser som bl.a. NVE vil også kunne bidra.

Spesielt om Fredrikstad

Hovedinntrykket er at Fredrikstad kommune har lang erfaring og et stort potensial til å bidra til en framtidsrettet utvikling. Kommunen har lenge arbeidet aktivt med klima- og energispørsmål, transport og byutvikling med perspektivet langsiktig bærekraftig utvikling. Det er oppnådd en rekke gode resultater. Utslippene har økt moderat (+ 4 %) de siste 15 årene. Utslipp fra transport øker like mye eller mer i Fredrikstad sammenlignet med landet for øvrig.

Areal- og transportpolitikken i Fredrikstad kommune tar utgangspunkt i Areal- og transportstrategien for Osloregionen, Arealstrategi for Østfold og Areal- og transportplan for Nedre Glomma.

Biltrafikken i Nedre Glomma vokser kraftig og forårsaker langt over halvparten av klimagassutslippene i regionen. Kollektiv- og sykkelandelene i Nedre Glomma er meget lave. Hovedutfordringen i arbeidet med å utvikle robuste og bærekraftige byer for fremtiden er å redusere bilbruken. Foruten å konsentrere arealbruken og bygge ut kollektivtransport og sykkelveier, må en unngå bilbaserte handelskonsepter og bruke restriktive virkemidler for å oppnå miljøvennlig transport og bedre byer.

Vi har forventninger om at Fredrikstad kommune viderefører fortetningspolitikken i bykjernen, overgangssonen og nær viktige kollektivknutepunkter i indre transportsone. Vi har også forventninger om at kommunen prioriterer gjennomføring av framkommelighetstiltak i stamnettet for kollektivtrafikken i Nedre Glomma. For sykkelsetningen er det viktig å fullføre et sammenhengende sykkelveinett. Det bør også satses på en regional parkeringspolitikk i Nedre Glomma som støtter miljøvennlige transportvalg.

Fredrikstad har flere gode tiltak som vil redusere forbruk av fossilt brensel i egne bygninger. En egen avdeling for enøk-tiltak for kommunal bygningsmasse er etablert. Arbeidet med etablering av fjernvarme og videre utvidelse av konsesjonsområdet er også godt i gang. Som de fleste byene bør Fredrikstad arbeide mer med å finne tiltak som kan bidra til å redusere klimagassutslipp fra alle bygninger, uavhengig av type og eierforhold. Fredrikstad har for øvrig status som klimacoach i Livskraftige kommuner – klimanettverket.

Fredrikstad kommune har jobbet på et bredt felt når det gjelder å endre forbruksmønsteret i befolkningen bl.a. gjennom lokalsamfunnsarbeid, arrangementer, foredrag, trykksaker og internett. Fredrikstad har også fokus på å endre kommunens egne innkjøp og på næringslivet gjennom sertifisering av bedrifter. Fredrikstad har bl.a. fått Fairtrade-status. Det gjenstår fortsatt utfordringer mht forbruket som genererer store avfallsmengder.

Fredrikstad er en av kommunene som er invitert inn i forskningsprosjektet NORADAPT. Dette er et samarbeid med Cicero, Vestlandsforskning og Meteorologisk institutt. Prosjektet skal analysere hvordan klimaendringer kan komme til å påvirke kommunene og hvordan de kan tilpasse seg endringene. Kommunen er gang med å utarbeide sårbarhets- og tilpasningsanalyser. De ønsker bl.a. å utvikle indikatorer for sårbarhetsanalyse til bruk på lokalt nivå og velegnet metodevalg som kan gi et relevant bilde av den klimaendringen som vil skje i Fredrikstad. På denne måten kan Fredrikstad være til ”drahjelp” for andre av Framtidens byer som ikke har kommet like langt på dette feltet.

Vi anbefaler at Fredrikstad og Sarpsborg utvikler en felles overbygning for sitt arbeid med Framtidens byer i Nedre Glomma-regionen.

Videre arbeid

Kommunene bør videreutvikle og konkretisere sine *handlingsprogram* med strategier, mål, virkemiddelbruk og tiltak, og avklare ansvaret for gjennomføringen. Programarbeidet gjøres i samarbeid med nabokommuner, fylkeskommunen og regionale statlige myndigheter og i dialog med departementene. Den regionale organiseringen for områder med ”tvillingbyer” avklares spesielt. Dette gjelder Sarpsborg og Fredrikstad, Oslo og Bærum, Porsgrunn og Skien samt Sandnes og Stavanger. Vi ser helst at det utvikles et felles handlingsprogram for disse områdene, særlig for arbeidet med areal og transport.

Handlingsprogrammene vil danne grunnlag for samarbeidet mellom staten og kommunene. Etter hvert som byenes handlingsprogram blir avklart, tar vi sikte på å inngå forpliktende *samarbeidsavtaler* mellom lokale parter og sentrale myndigheter. Som nevnt i miljø- og utviklingsministerens invitasjon av 5. februar 2008, ønsker staten i første rekke å utvikle et nærmere samarbeid med de byer som vil gripe fatt i klima- og miljøutfordringene på en grunnleggende ny måte.

Miljøverndepartementet vil gi finansiell støtte til arbeidet med å videreutvikle handlingsprogrammene og forberede avtalegrunnlaget. Vi tar videre sikte på å holde et administrativt oppstartsmøte med byene i august 2008 for å klargjøre det videre samarbeidet. Fagnettverkene på de enkelte innsatsområdene vil bli igangsatt på dette møtet.

Intensjonsavtale

Vi sendte 2. juni ut forslag til intensjonsavtale mellom byene og staten. Avtalen tar vi sikte på blir underskrevet på det politiske møtet 17. juni 2008.

Med hilsen

Jarle Jensen (e.f.)
ekspedisjonssjef

Marit Kleveland
avdelingsdirektør

Vedlegg:

- Oppsummering av kommunens innsendte materiale
- Sammenstilling av alle byenes tiltak på fire satsingsområder