

Klimasmart avfallstransport;

140 kommuner ønsker samarbeid med bransjen om nye og grønnere løsninger

Hva?

140 kommuner benytter samlet og strategisk sin innkjøpsmakt for å raskere få til klimainnovasjon i transport av avfall gjennom å:

- Stille likelydende miljøkrav i anskaffelser
- Invitere markedet til nærmere samtaler om hvordan dette best kan løses og legge til rette for innovasjonssamarbeid

Aktuell avfallstransport gjelder på to definerte områder:

- De 140 kommunene vil utfordre markedet på langtransport av husholdningsavfall til sluttbehandling
- Videre vil Oslo, Trondheim, Stavanger og Bergen kommuner utfordre markedet på tilsvarende klimavennlig transport av kommunalt næringsavfall

Hvordan monner dette i klimasammenheng?

På nasjonalt nivå anslår vi at langtransport utgjør 60 % av de 4,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter for transport totalt – det vil si 2,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.¹

Basert på klimarapportering til noen av selskapene på Østlandet er utslippene fra langtransport for regionen med ca. 2 millioner innbyggere rundt Oslofjorden ca. 25.000 tonn CO₂. De andre regionene er ikke så tett befolket, men har lengre transportavstander og antagelig høyere utslipp pr innbygger.

For Oslo kommune viser miljørapporteringen til Renovasjonsetaten at utslippene fra innkjøpte transporttjenester i 2017 var på 662 tonn CO₂-ekvivalenter. Det er med utgangspunkt i dette og fakturainformasjon, beregnet at det i tillegg er over 500 tonn CO₂-ekvivalenter som kan knyttes til avfall fra kommunale virksomheter. Dette inkluderer ikke innsamling fra kontorer og lokaler som leies av kommunen, hvor det også antas at det er betydelige utslipp knyttet til avfallsinnsamling. Ved å se på avfallsinnsamling innenfor Oslos område står da innkjøpte transporttjenester av avfallsinnsamling for omtrent 10 % av de samlede utslippene, som kommunens virksomheter selv står for².

¹ Anslaget er gjort med bakgrunn i Miljødirektoratets utregninger for utslipp i transportsektoren: <http://www.miljostatus.no/tema/klima/norske-klimagassutslipp/utslipp-av-klimagasser-fra-transport/>

² Utslippstall fra Ruter er ikke inkludert her.

Dette er beregnet med utgangspunkt i utslippsregnskap fra EU-prosjektet [BuyZET](#) som Oslo kommune deltar i.

Det er ikke beregnet utslippstall fra kommunale virksomheter i de andre store byene i Norge, men det antas at utslippstallene også her er vesentlige.

Hvem er med?

Leverandørutviklingsprogrammet har samlet en rekke IKS'er og avfallsselskaper, i tillegg til Difi. Disse representerer til sammen 140 kommuner fordelt som følger:

[VESAR](#) (7 kommuner), [RIG](#) (4 kommuner), [FolloREN](#) (5 kommuner), [RFD](#) (9 kommuner), [ROAF](#) (9 kommuner), [BIR](#) (9 kommuner), [SeSammen](#) (94 kommuner samarbeider i Midt-Norge) [Asker](#) kommune, [Sarpsborg](#) kommune og [Oslo](#) kommune.

Hvorfor gjør vi dette?

- **Bruke offentlige anskaffelser som katalysator** for å nå regjeringens mål om 50 % kutt i utslipp fra transport innen 2030
- **Stimulere til raskere og mer relevant innovasjon:** det er mer attraktivt for markedet å innovere for serieproduksjon fra start – etterspørselsvolum og markedsstørrelse er noe leverandørene etterspør og responderer positivt på
- **Bevege oss mer i retning fra piloter til skala:** unngå at løsningene blir en pilot som ikke kommer lenger enn én kunde, én gang
- Samlede krav/ samlet utfordring fra flere innkjøpere gir **forutsigbarhet** for leverandørene i kommende
- **Det vil også være mindre transaksjonskostnader** ved å gå sammen, enn om én og én markedsaktør stiller ulike krav og går i dialog på egenhånd

Hvordan?

Virksomhetene som deltar i dette fellesinitiativet møtes jevnlig og omforenes om en felles utfordring til markedet og legger til rette for tilbakemeldinger om hva som skal til for et godt utviklingsløp direkte fra bransjen gjennom en **leverandørkonferanse den 22. august**.

Videre er det diskutert ulike løsninger for **utviklingsløp** i etterkant av leverandørkonferansen, noe som også vil avhenge av tilgjengelig finansiering og risikoavlastning. Det ligger an til at det blir både **regionale utviklingsløp** (Midt-Norge og Østlandet), og at **dette nettverket vil fortsette å utveksle erfaringer** og holde hverandre ansvarlig/ støtte hverandre slik at de stiller gode, relevante og mer eller mindre likelydende krav i kommende og relevante anskaffelser hva gjelder klima – her vil Difi sitt arbeid på veiledning og eksemplifisering av kriterier og krav være særlig nyttig.

