

Storbyene kan bidra til et taktskifte i klimapolitikken, hvis regjeringen vill

Innledning

Idet verden beveger seg ut av over to år med pandemi, står vi i fire globale kriser (en geopolitisk krise som følge av Russlands invasjon av Ukraina, en matkrise som forverres av krigen, en naturkrise og en klimakrise) og en europeisk krise (en energikrise som også forverres av krigen). Krisene påvirker også hverandre. Det er spesielt viktig å se naturkrisen og klimakrisen i sammenheng, fordi de er gjensidig forsterkende, og kan sies å ha bakgrunn i samme problem med ikke-bærekraftig ressurs- og arealbruk. Det er også spesielt viktig fordi vi her kan finne flere nøkler til å unngå mistilpasning (maladaptation) som FNs klimapanel i siste rapport advarer mot.

Norske kommuner gjør en enorm innsats for å ta sitt ansvar i disse krisene.

Som storbyer vil vi bidra til å skape globale og nasjonale markeder for nye klimaløsninger, som hjelper både Norge og andre land til å nå sine klimamål. For eksempel viser byenes erfaringer med anskaffelsesprosesser for utslippsfrie anleggsplasser at elektriske anleggsmaskiner er tilgjengelige, men at disse foreløpig er opp til tre ganger så dyre som fossile maskiner.

Teknologien er der, men markedet må bli betydelig større for at prisene skal gå ned. Derfor jobber storbyene internasjonalt med denne problemstillingen, for eksempel gjennom nettverkene C40, Global Covenant of Mayors for Climate & Energy (CDP), United 4 Smart and Sustainable Cities (U4SSC) og EUs arbeid med 100 klimanøytrale byer. Dette internasjonale arbeidet gir rom for å løfte problemstillinger, behov og løsninger som bidrar til at vi når lokale, så vel som nasjonale og globale klimamål.

Regjeringen trenger storbyene for å nå sine mål

Norge skriker etter større utslippskutt. Tall fra SSB viser at klimagassutslippene bare gikk ned med 200 000 tonn fra 2020 til 2021. Skal Norge nå regjeringens mål om 55% utslippsreduksjon innen 2030, må takten økes betydelig og utslippene framover må reduseres med 2,9 millioner tonn årlig. Regjeringen vil ikke klare dette uten storbyenes hjelp, og vi kan bidra raskt.

Vi vil utfordre regjeringen til et nasjonalt løft for en bedre klimapolitikk for storbyene. Storbyene kutter allerede klimagassutslipp i høyt tempo og har satt seg ambisiøse mål. Det er imidlertid barrierer i lovverket, reguleringer eller dagens virkemiddelbruk som hindrer større utslippskutt. Hvis regjeringen sørger for at disse endres, så vil både storbyene og regjeringen nå sine klimamål raskere og billigere. Det vil gjøre storbyene til å en motor for den norske klimaomstillingen og en suksessfaktor for oppnåelse av regjeringens klimamål.

KS storbynettverk ber om følgende endringer:

Transport

Regjeringen har varslet at de har igangsatt arbeidet med ny Nasjonal transportplan og vil gi oppdrag til transportetatene som skal danne grunnlag for prioriteringene i den endelige planen. NTP vil vare til 2036, seks år etter at de første målene i Parisavtalen skal være oppnådd. Oppdraget til transportetatene må være tydelig på at klimamålene må være førende for prioriteringene som gjøres. Prosjekter som ikke er i tråd med målene kan ikke prioriteres. Prosjekter som kutter utslipp bør prioriteres og forseres, i tråd med Statens vegvesens forslag til lavutslippsstrategi for NTP fra

2015. Avveininger mellom klimamål og andre hensyn tas i den politiske prosessen med selve stortingsmeldingen.

Ny nasjonal transportplan bør også inneholde en nasjonal regel om fritak i bompengoordninger for tunge kjøretøy på el, hydrogen og biogass i fem år, og at de etter det skal betale maks 50 % av diesel-takst. Dette vil gi næringslivet forutsigbarhet til å gjøre investeringer i kjøretøy uten klimagassutslipp.

Den norske elbil-suksessen er et lærebokeksempel på hvordan nasjonale og lokale myndigheter kan jobbe sammen for å nå felles mål.

Stortinget har et mål om at det skal selges 100% personbiler og lette varebiler på el og hydrogen fra 2025, mens alle nye tunge varebiler og 50 % av nye lastebiler skal være nullutslipp innen 2030.. For å sikre at målet nås bør regjeringen gjøre det mindre attraktivt å kjøpe nye fossilbiler allerede nå ved å øke engangsavgiften for disse. Et slikt virkemiddel vil være i tråd med en rettferdig omstilling fordi det i stor grad er personer med høyere inntekter som kjøper nye biler, og det er i tråd med forurensar betaler-prinsippet. Ettersom varebiler og lastebiler ikke blir berørt av fritak for moms, vil økt engangsavgift kunne være et veldig viktig virkemiddel for å sikre at disse målene nås. Nasjonal ladestrategi, som regjeringen skal legge fram i løpet av 2022, må inneholde konkrete virkemidler som sikrer at det etableres tilstrekkelig lading til at målene om nullutslippandel av nybilsalget. Regjeringen må sørge for at Enova støtter offentlig tilgjengelige ladestasjoner for næringstransport. Ladestasjonene må ligge langs hovedveinettet der næringslivet operer; særlig i og i nærheten av de store byene. Enova bør også støtte depotlading hos bedrifter. At elektriske lastebiler og varebiler lader mest mulig «hjemme» på lave effekter er positivt for kapasiteten i strømmettet og billigst for bedriftene, samtidig trenger bedrifter hjelp til å gjennomføre store investeringer i ladeanlegg. Videre må regjeringen legge føringer for at kommuner som ligger langs hovedveinettet prioriterer arealer til lading i arealplanleggingen.

Et annet viktig virkemiddel for å redusere utslipp fra veitrafikken, er å forby fossile kjøretøy i avgrensede områder (nullutslippssoner). I dag har ikke kommunene hjemmel til å innføre dette på egenhånd, ifølge klimaplanen behandlet av Stortinget i april 2021. Kommuner som ønsker det bør sikres hjemmel slik at alle byområder som ønsker det kan innføre nullutslippssoner.

Trafikantbetaling er et viktig trafikkregulerende virkemiddel og et viktig klimavirkemiddel. Vegloven § 27 regulerer bompenger. Paragrafen omtaler i dag ikke reduserte utslipp av klimagasser. Å innarbeide klimaforpliktelsen tydelig i vegloven § 27 kan bidra til å målrette bompenger tydeligere inn mot dette formålet.

Fylkeskommunene har i dag ikke mulighet til å stille klimakrav i ruteløypene til kommersielle bussruter, slik de kan i anbudsprosesser til ordinær kollektivtransport. Her bør det sikres hjemmel for klimakrav til alle typer bussruter.

I Osloområdet blir det nå fritak for biogass på tunge kjøretøy i bomringen, på lik linje med el og hydrogen. KS storbynettverk ber om at regjeringen sørger for at slikt fritak for biogass innføres i alle bompengeprojekter. Regjeringen bør også sikre at det reetableres en nasjonal støtteordning for å bygge flytende biogassfyllestasjoner. Videre vil et viktig incentiv, i storbyene spesielt, være at lastebiler som går på elektrisitet, biogass og hydrogen får tilgang på kollektivfeltet.

Tilgang til billig eller gratis parkering er en vesentlig årsak til at mange fortsatt velger å bruke privatbil i stedet for kollektiv eller sykkel. Storbyene trenger hjemmel til å pålegge arbeidsplasser og

andre private aktører å ta betalt for parkering på deres grunn. Dersom det koster penger, eller blir dyrere å parkere, vil flere velge sykkel, gange og kollektiv.

Norge har vedtatt å redusere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske med 50 prosent innen 2030. Storbyene bidrar med å sikre disse utslippskuttene, blant annet gjennom samarbeid med fylkeskommunen og havneselskap. Storbyene har imidlertid begrenset handlingsrom for å gjennomføre dette alene. Det er viktig at sentrale myndigheter tar en tydelig rolle for å sikre utslippskutt innenfor både nasjonal sjøfart, men også internasjonal sjøfart, i storbyenes farvann.

I arbeidet med å redusere utslipp fra transport ber derfor KS storbynettverk regjeringen om å:

- Gjøre klimamålene førende for oppdragene til transportetatene som skal danne grunnlag for ny Nasjonal transportplan. Avveininger mellom klimamål og andre hensyn tas i den politiske prosessen med selve stortingsmeldingen.
- Øke engangsavgiften på fossilbiler og sørge for at leasing av fossilbiler blir mindre gunstig
- Gi kommuner som ønsker det lovhjemmel til å innføre nullutslippssoner
- Å innarbeide klimaforpliktelsen tydelig i vegloven § 27 for å bidra til å målrette bompengelopplegg tydeligere inn mot dette formålet (klima)
- Gi fylkeskommunene hjemmel til å stille klimakrav i ruteløyver til kommersielle bussløyver
- Gi lastebiler som går på elektrisitet, biogass og hydrogen tilgang på kollektivfeltet (uten krav til at de har passasjer). Etter dette er gjennomført kan tilgangen til kollektivfelt for elektriske personbiler fjernes.
- Innføre nasjonalt fritak for bompenger for elvarebiler i en periode.
- Lage en nasjonal regel om fritak i bompengoordninger for tunge kjøretøy på el, hydrogen og biogass i fem år og at de etter det skal betale maks 50 % av diesel-takst.
- Fjerne juridiske barrierer for elektrifisering av tunge kjøretøy ved å justere hviletidsbestemmelsene og gi ekstra vektklasse for tunge kjøretøy over 27 tonn.
- Prioritere at det lages en nasjonal støtteordning for etablering av biogassfyllestasjoner
- Sikre at kommuner som ønsker det har hjemmel for å kunne pålegge betaling også på private parkeringsarealer, minst tilsvarende pris for parkering på kommunal grunn. (Dissens: Bærum)
- Nasjonal ladestrategi bør lede frem til konkrete tiltak som sikrer elektrifisering av næringstransporten:
 - Enova bør opprette en tilskuddsordning for depotlading for bedrifter.
 - Enova bør opprette en dedikert tilskuddsordning for store offentlige ladestasjoner tilpasset tunge kjøretøy.
 - Staten bør instruere kommuner som ligger langs hovedveinettet om å ta hensyn til fremtidig ladebehov i arealplaner.
- Følge opp Stortingets nullvekstmål og byvekstavtalene (bl.a. finansiering og måloppnåelse) i nært samarbeid med kommunesektoren i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Plan og bygningsloven som klimaverktøy

Plan- og bygningsloven (PBL) er et av kommunenes aller viktigste verktøy for å ivareta natur- og klimahensyn. Det er avgjørende at nasjonale myndigheter har tydelige forventninger til kommunene om å bruke handlingsrommet i plan- og bygningsloven til å stille klimakrav i arealplaner. Mye er innenfor dagens handlingsrom, men flere steder er det tvil og diskusjoner. Derfor er det viktig med en tydeliggjøring og styrking av lovens funksjon som klimaverktøy og hjemmel for klimakrav i kommune- og reguleringsplaner, der det er nødvendig.

Et illustrerende eksempel er bygg og anlegg som står for store utslipp. Som nevnt over bruker kommunene anskaffelsesprosessen til å stille krav om utslipps- og fossilfrie byggeplasser i kommunens egne byggeprosjekter. Når vi skal sørge for at også private utbyggere følger etter, har Oslo stilt krav til statlige og private utbyggere gjennom reguleringsplaner. Her vurderer kommunene plan- og bygningsloven slik at vi har hjemmel til å stille slike krav. Kommunal- og distriktsdepartementet har imidlertid tidligere uttalt at de er uenige i at vi har hjemmel gjennom PBL. KS storbynettverk ber derfor om at regjeringen fjerner all tvil og sørger for at kommunene har lov hjemmel til å stille slike klimakrav gjennom en rask oppfølging av verbalvedtaket i budsjettforliket for 2022.

Kommunene har også behov for å stille krav i arealplaner om klimagassberegninger og utredninger som belyser klimafotavtrykket og potensialet for klimavennlige løsninger, med mulighet for å avslå eller la være å vedta en reguleringsplan med for svake klimaambisjoner, krav til rehabilitering eller demontering fremfor riving av bygg, mulighet til å avslå rivesøknad dersom muligheter for demontering eller riving, krav til design for lang levetid og krav til ombruk av byggematerialer som frigjøres ved riving eller demontering.

Videre har kommunene behov for å stille krav om klimavennlig og lokal massehåndtering med mest mulig gjenbruk og gjenvinning av masser i tråd med sirkulære prinsipper og avfallshierarkiet. Kommunene må også kunne stille krav til klimavennlig og klimarobust infrastruktur med krav til lading og tilhørende arealer også for tungtransport. I tillegg har kommunene behov for å kunne stille krav om bevaring av viktige karbonlagre, både på arealer til LNF-formål (skog- og jordbruksarealer) og på arealer regulert til bebyggelser. Forventninger til at kommunene stiller slike krav bør komme tydelig frem av statlige planretningslinjer.

For at klimautfordringer skal tas bedre hensyn til i arealplanleggingen har kommunene behov for bedre, nasjonal kunnskap og verktøy. Kommunene trenger digitale kart over arealenes iboende karboninnhold (karbonbeholdninger) og estimat på hvor store utslipp av klimagasser et inngrep i arealet vil medføre. I tillegg trenger vi kart over hvilke areal som enten i dag tar opp eller har potensiale for å ta opp karbon fra luften og kart over hvilke arealer som kan bidra til klimatilpasning, herunder temperaturregulering, fordrøyning av vann og ivaretagelse av naturmangfold. Dette er viktig for å kunne se løsninger for utslippskutt, økt opptak og karbonlagring i sammenheng med løsninger for klimatilpasning. For å unngå at alle kommunene må forvalte kartene i egne kartløsninger mener vi kartene bør forvaltes på nasjonalt nivå.

I arbeidet med å sikre at kommunene har et viktig klimaverktøy i Plan og bygningsloven, ber KS storbynettverk regjeringen om å:

- Snarest mulig tydeliggjøre og styrke lovens funksjon som klimaverktøy og hjemmel for klimakrav i kommune- og reguleringsplaner. Det er kommet betydelig ny kunnskap siden forrige gang loven ble revidert, og Norge har forsterket og lovfestet sine klimamål.
- Etablere en nasjonal kartløsning som gir oversikt over karboninnhold og eventuelle utslipp ved utbygging og som viser hvilke arealer som tar opp karbon, eller kan gjøre det. Videre bør en slik kartløsning se utslipp, opptak og karbonlagring i sammenheng med klimatilpasning – herunder temperaturregulering, overvann og naturmangfold.

Biodrivstoff

Selv om kommunene ruller ut hele virkemiddelapparatet for overgang til nullutslipp (og biogass) i all transport og alle maskiner, kommer vi til å trenge flytende biodrivstoff i en overgangsperiode. Dette

gjelder spesielt for tyngre kjøretøy og anleggsmaskiner, og særlig for næringslivet. Det er fortsatt ikke teknisk eller økonomisk mulig å elektrifisere alle disse i stort nok tempo.

Biodrivstoff er ikke en endelig løsning, men en viktig overgangsløsning på veien til 100 prosent nullutslipp (og biogass). Men denne overgangsløsningen har nå problemer. Dersom regjeringen innfører omsetningskrav for anleggsdiesel, blir det ikke noen ekstra klimaeffekt byggeplasser bruker 100% biodrivstoff, fordi klimaeffekten nulles ut ved at drivstoffomsetterne kan selge tilsvarende mer fossilt drivstoff til andre selskaper. Med andre ord vil omsetningskravet fungere som et tak på biodrivstoffnivået i Norge. Vi trenger derfor et nasjonalt rapporteringssystem som sikrer at det blir klimaeffekt av biodrivstoff som går utover omsetningskravet. Uten et rapporteringssystem, nulles klimaeffekten ut. Det gjelder både for veitrafikk og for bygg og anlegg, som nå er høyaktuelt på grunn av høringsen fra Miljødirektoratet om å utvide omsetningskravet til å gjelde ikke-veigående kjøretøy.

Vi er kjent med at i forliket om Revidert Nasjonalbudsjett kom det inn et punkt om at regjeringen snarest mulig skal "utarbeide et rapporteringssystem for bruk av bærekraftig biodrivstoff utover omsetningskravet". KS storbynettverk er glade for dette vedtaket og ønsker så raskt som mulig implementering av systemet, og senest 1.1.2023.

KS storbynettverk ber om at regjeringen:

- sørge for at det lages et rapporteringssystem som sikrer at dette biodrivstoffet ikke teller mot omsetningskravet, i tråd med Stortingets vedtak fra juni 2022.

Tiltak for å avhjelpe kraftkrisen

Vi står midt i en energikrise i Europa med høye strømpriser for befolkning og næringsliv. I tillegg til akutt strømstøtte bør regjeringen ta tak i løsningen på det europeiske problemet som gir høye strømpriser: Knapphet på strøm. Norge og Europa kan bare løse dette gjennom økt produksjon av fornybar kraft og mer energieffektivisering. EUs svar på dette kom i forslaget REPowerEU hvor det ligger ambisiøse mål for solceller på offentlige og etter hvert private bygg av en viss størrelse samt et skjerpet mål om redusert energibruk. Selv om pakken ikke er vedtatt, kan vi forvente at det vil komme føringer fra REPowerEU som gjør at tempoet i solenergiproduksjon og energieffektivisering settes opp. KS storbynettverk ber derfor regjeringen sette av minst en milliard ekstra hvert år i fem år til økt produksjon av solenergi på boliger og en kraftfull satsing på energieffektivisering gjennom Enova. Det må settes av tilsvarende midler til næringslivet og til offentlige bygg.

I dagens energisituasjon trenger vi å øke den fornybare energiproduksjonen i Norge. Storbyene kan bidra gjennom å stimulere til lokal energiproduksjon, blant annet gjennom å tilrettelegge for at borettslag og sameier kan installere solcellepaneler. I teorien kan disse byggene produsere solstrøm tilsvarende det vi henter ut fra Altavassdraget. Det viktigste regulatoriske hinderet for dette er at de, inntil nå, ikke får unntak for elavgift for egenprodusert strøm. Vi ser i revidert nasjonalbudsjett (RNB) at iverksettelse av vedtatt unntak er utsatt.

I arbeidet med å legge til rette for lokal energiproduksjon ber storbyene regjeringen om å prioritere oppgaver som må løses for å sikre iverksettelse snarest mulig.

Det er også et annet stort hinder mot å iverksette energiutveksling mellom bygg i et nabolag. Dagens regelverk gjør at overskuddsenergi ikke kan kjøpes og selges lokalt uten omsetningskonsesjon. Overskuddsstrøm selges i dag til det overliggende markedet i stedet for til naboene. Trondheim

kommune har i 2022 ifm gjennomføringen av et større EU-fyrtårnprosjekt fått dispensasjon fra regelverket for å kunne teste lokale markeder og utnytte energien på en bedre måte. Dagens regelverk er imidlertid avhengig av dispensasjoner som er svært tidkrevende og som hemmer pilotering. Det er derfor avgjørende med et framtidsrettet regelverk som tilrettelegger med insentiver som fremmer lokal produksjon. Med endringer i lovverket kan vi ta i bruk og teste ut hvordan ny teknologi og digitale lokale energimarkeder kan bidra til energismarte byer.

Hydrogenproduksjon kan i visse situasjoner og regioner også fungere som et energilager/batteri. Regjeringen bør legge til rette for klimavennlig hydrogenproduksjon.

Sirkulær økonomi

I klimaarbeidet er det viktig å rette søkelyset mot ressursbruk. Byene håndterer mesteparten av Norges avfall, og har en betydelig del av varehandelen, restaurantbransjen og turisme. Samtidig har norske kommuner begrenset handlingsrom til å omstille økonomien alene. En tydelig satsing på sirkulær økonomi vil være et viktig bidrag til grønn omstilling.

Nasjonale rammebetingelser for sirkulærøkonomi vil påvirke kommunenes direkte utslipp gjennom redusert fossilt avfall til forbrenning. Avfallsforbrenning er blant de største utslippssektorene i større byer. Det vil også redusere kommunens indirekte, forbruksbaserte utslipp. Sirkulære løsninger krever systemendringer som kommunene ikke kan gjennomføre alene.

Håndtering av næringsavfall er i dag næringslivets eget ansvar. En stor andel av de fossile utslipp fra avfallsforbrenning i kommunen stammer fra plastholdig avfall fra næringslivet. Kommunen har i dag begrensede virkemidler for å påvirke innholdet i næringsavfallet. De foreslåtte utsorteringskravene for plast og mat m.m. i nytt kapittel 10a i avfallsforskriften er ikke tallfestet for næringsavfall. Implementering av EUs regelverk for sirkulær økonomi blir svært viktig for Norge og bør prioriteres høyt av nasjonale myndigheter. KS storbynettverk ønsker derfor velkomment regjeringens forslag om å bevilge ressurser til arbeidet med klima- og miljøregelverket under EUs grønne giv hvor også EUs handlingsplan for sirkulærøkonomi inngår som en av de viktigste byggesteinene.

KS storbynettverk ber regjeringen om å prioritere følgende i dette arbeidet:

- Oppfølging og etter hvert gjennomføring av EUs rammeverk for bærekraftige produkter som del av handlingsplanen for sirkulærøkonomi. Dette innebærer blant annet krav til produkters kvalitet, varighet og reparerbarhet. Dette er en viktig forutsetning for å stimulere til sirkulære forretningsmodeller.
- Justeringer av moms- og skattereglene sånn at det blir mer lønnsomt å gi eller selge videre/reparere/omforme/oppgradere enn å kaste og kjøpe nytt
- Endringer i regelverk for gjenbruk av materialer. Det er en rekke bestemmelser som hindrer, for eksempel, ombruk av byggematerialer (inkludert nasjonal ordning for resertifisering) og utvikling av metoder for gjenbruk av asfalt.
- Utvidelse og styrking av produsentansvarsordningen ved å pålegge produsenter enda større ansvar for produkter de sender ut i markedet. Det bør være et særlig fokus på å redusere mengden fossil plast til markedet.
- Bedre verktøy for å få oversikt over næringsavfallet hvis kommunene skal få ansvar for å rapportere på dette
- Endringer i avfallsregelverket med mål om å redusere plast i næringsavfallet. For det andre kan riktig endrede rammebetingelser for næringsavfall bidra til økt utsortering og materialgjenvinning.
- Støtte til kommunene for å etablere ny og innovativ infrastruktur for materialgjenvinning

Karbonfangst og lagring

Selv om det er fokus på bedre ressursutnyttelse og langt høyere grad av utsortering av avfall, vil det i lang tid fremover være restavfall som går til forbrenning og som gir store CO₂-utslipp. Karbonfangst og lagring er derfor avgjørende for at sektoren skal kunne bli utslippsfri. Karbonfangstprosjektet på Klemetsrud kan bli det første i avfallssektoren.

Det er viktig at nasjonale myndigheter bidrar til langsiktige rammebetingelser som gjør det lønnsomt å investere i karbonfangst og -lagring i avfallssektoren. Dette kan bidra til at det også bygges fangstanlegg ved avfallsforbrenningsanleggene tilknyttet større byer som Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand mfl. Avfallsforbrenning i disse byene, og Oslo, ga i 2020 et samlet utslipp på mer enn 0,5 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. For å stimulere til flere CCS-anlegg, må utslippene fra avfallsforbrenningsanlegg prises tilstrekkelig høyt. Det krever en langt høyere karbonpris enn dagens avgift for avfallsforbrenning på 192 kr pr tonn.

CCS på avfallsforbrenning kan gi negative utslipp ved ettersom en stor del av avfallsfraksjonene som forbrennes er biologisk materiale (bio-CCS). Det er positivt at det i beslutning fra klimatoppmøtet i Glasgow (COP26) er åpnet for å inkludere negative utslipp fra CCS i det nasjonale utslippsregnskapet. Det bør i tillegg innføres virkemidler, både økonomiske og regulatoriske, som gir ytterligere insentiver til løsninger for negative utslipp som bio-CCS.

Støtteordninger

Støtteordningen Klimasats har utløst betydelige utslippsreduksjoner rundt om i kommunene de siste årene. Hver statlig krone investert i ordningen utløser minst en kommunal krone når tiltakene gjennomføres. Klimasats bør gjøres mer forutsigbar ved å varsle at den videreføres mot 2030, og det årlige støttebeløpet under ordningen bør økes betydelig.

Enova har de siste årene blitt mer målrettet som en ordning for å nå Norges klimamål i 2030. Enova bør sikres mandat og økonomi til å øke satsingen knyttet til bl.a. energieffektivisering. Enova bør videre i større grad brukes som verktøy til å nå 2030-målet for transportsektoren (jfr. innspill om ladestrategien over).

Offentlige anskaffelser

Alle statlige virksomheter i alle storbyene bør stille krav til transportanskaffelser. Statlige oppdragsgivere skal stille krav til sine leverandører som et virkemiddel for å redusere utslipp av klimagasser, i tråd med ny lov om offentlige anskaffelser (anskaffelsesloven) og lov om klimamål (klimaloven). Hovedprinsippet bør være krav til nullutslippsteknologi innen 2025 der det er mulig og ellers høy vektning og premiering av nullutslippsteknologi, jamfør Oslos gode erfaring med vår anskaffelsesstrategi og standardkravene for transport og bygge- og anleggsplasser.

Staten bør derfor blant annet stille krav om nullutslipps varelevering i siste ledd til regjeringskvartalet tilsvarende det Oslo kommune gjør i sine transportanskaffelser. I tillegg bør staten i alle anskaffelser som inkluderer transporttjenester legge inn krav som stimulerer til effektivisering av logistikk og optimalisering av transportruter.

Styringssystem

Storbyene er avhengige av et godt lokalt klimaregnskap for å vurdere egne klimaresultater. I dag utarbeides dette av Miljødirektoratet. Storbyene anerkjenner at et godt klimaregnskap er ressurskrevende og er glade for at KLD har brukt vesentlige midler på å bygge opp dagens regnskap. Det er imidlertid fortsatt utfordringer med kvaliteten på klimaregnskapet, så KS storbynettverk ber

om at det settes av ressurser over en treårsperiode til å heve denne ytterligere. Det er også behov for et kommunefordelt energiregnskap for å øke kunnskapsgrunnlag for økt bruk av lokale fornybare energiressurser.