



Arkivnr: 2017/14885-2  
Saksbehandlar: Einar Aalen Hunsager

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for opplæring og helse		28.11.2017
Utval for miljø og samferdsel		29.11.2017
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		05.12.2017
Fylkesutvalet		07.12.2017
Fylkestinget		12.12.2017

**Klimaplanen sitt handlingsprogram 2018****Samandrag**

Visjonen i Klimaplanen er «Hordaland på veg mot lågutsleppssamfunnet». SSB berekna klimagassutsleppa frå Hordaland til 4,6 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar i 2015 (opp 0,6 mill. frå 1991). Det utgjer om lag 9 tonn per innbyggjar. Målet i Klimaplanen er å redusere desse utsleppa til kring 3 mill. tonn i 2020 og 2,4 mill. tonn i 2030. I lågutsleppssamfunnet kan utsleppa ikkje overstige 2 tonn per innbyggjar. Fylkeskommunen sine eigne utslepp er hovudsakeleg knytt til byggeverksemd og transporttenester.

Seks kvotepliktige verksemdar innan olje, industri og energiforsyning slepp ut kring 2,7 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar, altså 60 % av utsleppa i fylket. Endringar i deira utslepp får store konsekvensar for dei samla utsleppa i fylket. Den største kvotefrie utsleppskjelda er transportsektoren. Køyretøy og maskinar i Hordaland står for om lag 1 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar.

Innan 2021 reduserer fylkeskommunen CO<sub>2</sub>-utsleppa til ferjene med kring 50 000 tonn og frå bussane med opptil 15 000 tonn. Vidare utbygging av Bybanen og forlenging av trolleylinja utgjer ei storstilt elektrifisering av kollektivtransporten.

Fylkeskommunen har som tenesteprodusent og regional planmynde verkemiddel til å følgje opp målet om nullvekst i personbiltrafikken i Bergensområdet: Samordna areal- og transportpolitikk, tilrettelegging for sykkel og gange, styrka kollektivtilbod og fokus på grøn mobilitet. Vidare kan fylkeskommunen som innkjøpar og samfunnsutviklar bidra til ein overgang til nullutsleppskøyretøy i heile transportsektoren innan 2030. Innan personbilsektoren har Hordaland med 37 % allereie den største delen elbilar i salet i heile Noreg.

Det syner framleis å vere lite sannsynleg at klimamålet for 2020 vert nådd. Men fylkeskommunen kan arbeide saman med kommunar og næringsliv for å nå klimamålet for 2030.

- Klimakrav ved innkjøp av transporttenester og ved kjøp av bygg- og anleggstenester gjev store ringverknadar.
- Klimabudsjettet vert viktigare framover for å kunne prioritere dei riktige klimatiltaka.
- Sakshandsaming som inkluderer klimarelevansen til tiltaket gjev grunnlag for å unngå prosjekt som aukar utsleppa.

Med omsyn til omstilling i økonomien vert det viktig å sjå moglegheitene til verdiskaping, mellom anna innan fornybar kraft, fornybarbasert hydrogen og avfallsbasert biogass.

**Økonomi:** Økonomisk ramme for klimaplanen sitt handlingsprogram for 2017 (klimabudsjettet) vert handsama i fylkesbudsjettet for 2017. Handlingsprogrammet syner tentativ fordeling på dei einskilde tiltaka.

**Klima:** Tiltaka i handlingsprogrammet kuttar eller bidreg til å kutte CO<sub>2</sub>-utslepp, fremjar grøn omstilling og fornybare energisystem.

**Folkehelse:** Tiltak som fremjar gange og sykkel styrkar folkehelsa direkte. Tiltak som inneber å bytte ut forbrenningsmotoren med elektromotoren reduserer lokale utslepp til luft – det gjev betre og sundare luftkvalitet.

**Regional planstrategi:** Klimaplan for Hordaland er viktig for fleire mål og strategiar i regional planstrategi: Med omsyn til høg sysselsetting vil fylkeskommunen auke framtidretta verdiskaping inklusive grøn konkurransekraft og miljøvenleg transport. For å skape ei klima- og miljøvenleg utvikling arbeider fylkeskommunen å redusere klimagassutsleppa og luftforureininga frå transport og bygg. Vidare vil ein styrke samordninga av areal- og transportplanlegginga i Bergensområdet.

### Forslag til innstilling

1. Fylkestinget vedtek Klimaplanen sitt handlingsprogram for 2017 slik det går fram av saka.
2. Økonomisk ramme for klimaplanen sitt handlingsprogram for 2017 (klimabudsjettet) vert handsama i fylkesbudsjettet for 2017.
3. Førebels fordeling av midlar frå klimabudsjettet på dei einskilde tiltaka er basert på kostnadsoverslag og går fram av handlingsprogrammet.
4. Fylkesrådmannen får fullmakt til å gjere mindre justeringar.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Bård Sandal  
fylkesdirektør regional utvikling

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

#### Vedlegg

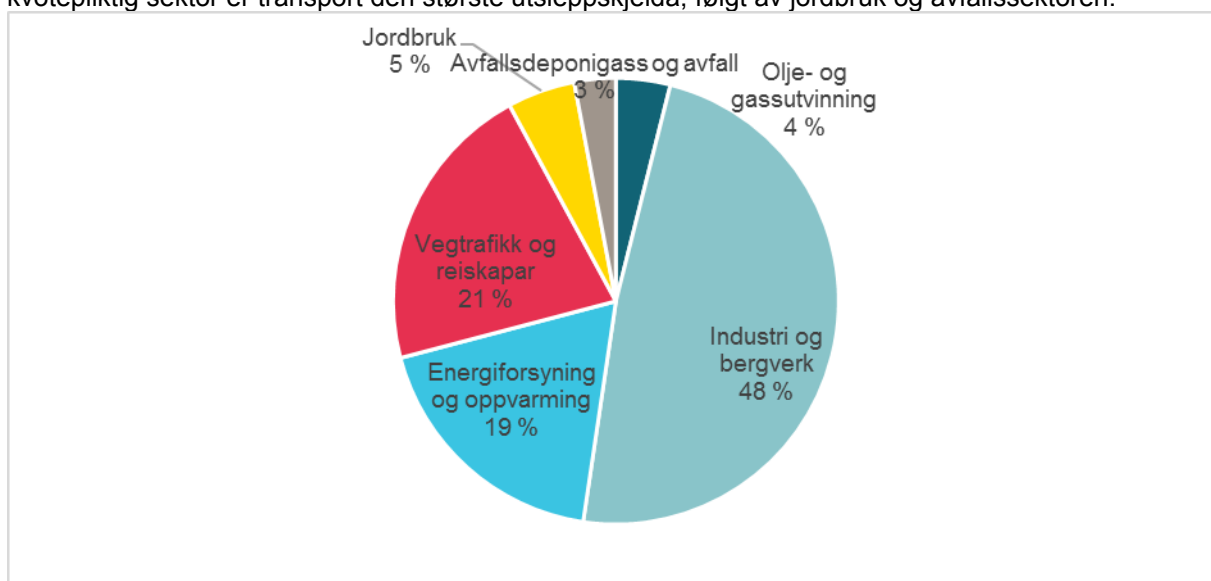
- 1 Handlingsprogram 2018
- 2 Statusrapport handlingsprogram 2017
- 3 Status hydrogenstrategi 2017

## Fylkesrådmannen, 07.11.2017

Handlingsprogrammet for 2018 er det sjuande handlingsprogrammet til Klimaplan for Hordaland. Forslaga til tiltak har utgangspunkt i Klimaplanen sin visjon «Hordaland på veg mot lågutsleppssamfunnet» og måla i Klimaplanen om klimagassreduksjonar, energieffektivisering og klimatilpassing.

### 1. Status klimagassutslepp

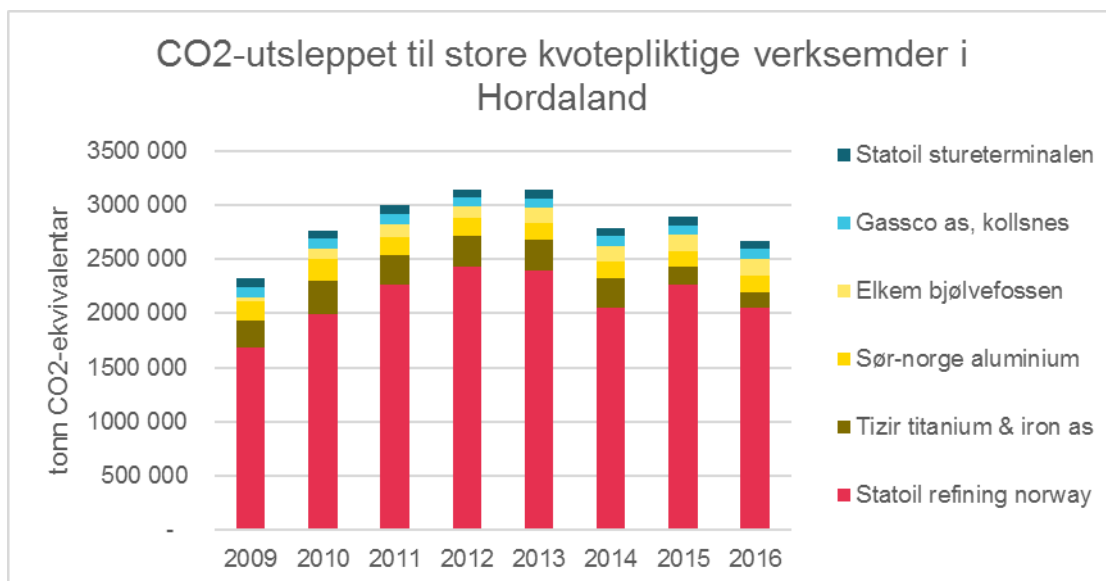
Hordaland fylke har dei høgste CO<sub>2</sub>-utsleppa av fylka i Norge. I 2015 kom 13,2 % av dei nasjonale utsleppa frå Hordaland. Som *Figur 1* syner, kjem dei største utsleppa frå energiforsyning, prosessutslepp og stasjonær forbrenning i industri og olje- og gassutvinning. Desse kjeldene er i stor grad kvotepliktig. Utafor kvotepliktig sektor er transport den største utsleppskjelda, følgd av jordbruk og avfallssektoren.



*Figur 1 Klimagassutslepp i Hordaland 2015 etter kjelde (SSB) - omfattar berre fylkesfordelte utslepp (ikkje sjø- og luftfart)*

#### Kvotepliktig sektor

Landbasert industri i Hordaland slapp ut kring 3,2 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar i 2015. Av desse var kring 2,8 mill. tonn kvotepliktig. Opphavleg var dei kvotepliktige verksemdene tildelt klimakvoter for 2,1 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Dei må kjøpe kvoter for resten. Få verksemdar står for størsteparten av utsleppa, jf. *Figur 2*.



Figur 2 Klimagassutslepp til dei største kvotepliktige verksemnda i Hordaland (Miljødirektoratet) - dominert av Statoil sitt raffineri og varmekraftverk på Mongstad

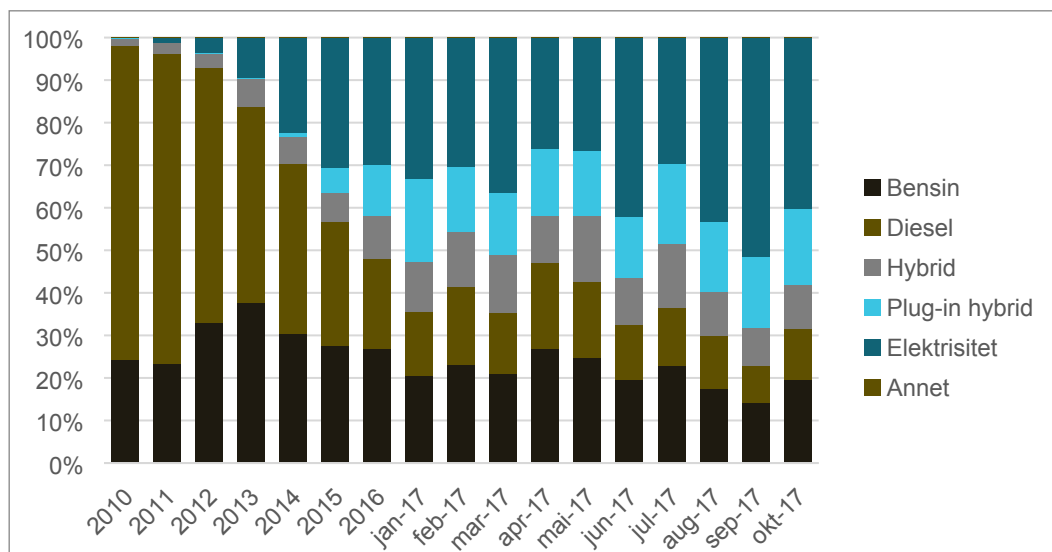
Dei berekna klimagassutsleppa gjekk opp mellom 2009 og 2013, for så å gå tilbake i 2015. Utsleppsstatistikken for Hordaland er sterkt avhengig av driftskontinuiteten til dei viktigaste industrianlegga. Eit døme på det er dei låge utsleppa frå Mongstad 2014 og 2016 eller TiZir 2015 – alle i samanheng med driftsstans. Med den planlagde avviklinga av varmekraftverket på Mongstad vert utsleppa frå Hordaland redusert med meir enn 0,7 mill. tonn CO<sub>2</sub>.

EU har vedteke at talet på tilgjengelege kvoter i europeisk kvotehandel skal vere 43 % lågare i 2030 enn i 2005. Det er prisen på utsleppsreduksjonar som avgjer kor i Europa utsleppa vil gå ned. Verksemder som kan kutte med låge kostnader vil selje sine kvoter til verksemder som elles ville betale dyrt for å gjennomføre utsleppskutt.

Kva dei store utsleppskjeldene i Hordaland gjer for å kutte CO<sub>2</sub>-utslepp og korleis Hordaland fylkeskommune kan bidra, vart følgt opp i eiga sak til utval for miljø og samferdsel, og Fylkesutvalet. Verksemdene har eigne initiativ for å redusere energibruk og klimagassutslepp, men melder om at endringar i statlege tilskotsordningar gjer det vidare arbeidet på temaet vanskeleg. Fylkeskommunen vil halde fram med dialogen med aktørane og det statlege verkemiddelapparatet.

### Kvotefri sektor

Den største utsleppskjelda i kvotefri sektor, køyretøy og maskinar, slapp ut om lag 1 mill. tonn CO<sub>2</sub> i 2015. Utsleppa frå lette køyretøy er relativt stabil, medan utsleppa frå tungtransport og dieselmaskinar har auka sidan 2009. Utover den fylkesfordelte utsleppsstatistikken (tilgjengeleg for 2009 til 2015) syner nyare statistikk for salet av petroleumsprodukt at detaljhandelen for autodiesel og bilbensin går tilbake. Dette kan henge saman med at Hordalands personbilpark er i endring. Salet av elbilar utgjer om lag 36 % av personbilsalet i Hordaland, medan det nasjonale gjennomsnittet er 22 % (januar – september 2017). I september 2017 var Hordaland til og med fyrste fylke med meir enn 50 % nullutsleppsbilar i personbilsalet, jf. Figur 3.



Figur 3 Personbilsalet i Hordaland etter framdrift inklusive bruktimport (kjelde OFV) – i september 2017 utgjorde heilelektriske bilar for fyrste gong meir enn halvparten av salet

Vidare syner salet av petroleumsprodukt i fylket at sjøfart og lufttransport er viktige utsleppskjelder. Salet av anleggsdiesel og tungdestillat til sjøfartsføremål i Hordaland svarte til 0,34 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar i 2016. Med det fortsett nedgangen i salsvolumen sidan toppåret 2011. Salet av petroleumsprodukt til lufttransporten er meir ustabil, og utgjorde 0,2 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar i 2016.

Jordbruket i Hordaland stod for meir enn 0,2 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar i 2015. Det er berre små endringar sidan 2009. Størst er utsleppa frå husdyr og husdyrgjødsel. Vidare er utsleppa frå både oppvarming og avfallsdeponigass over 0,1 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Her ser ein ein svak nedgang sidan 2009.

## 2. Klimaarbeidet til fylkeskommunen

Inndelinga i kvotepliktig og kvotefri sektor – i kombinasjon med ansvaret for regional utvikling, transportinfrastrukturen og kollektivtransporten – gjev fylkeskommunen eit særleg handlingsrom innafor transportsektoren. Klimaplan for Hordaland har som mål å redusere Hordaland sine klimagassutslepp frå vegtrafikken med 50 % innan 2030. Jamfør Figur 4 vert det følgt opp med fleire strategiar forankra i ulike prosessar:

- Klimavenleg utbyggingsmønster gjennom samordna areal- og transportplanlegging
- Styrke miljøvennlege transportformer og nullvekst i personbiltransporten (sykkel, gange, kollektiv og delt mobilitet) gjennom oppfølginga av Regional transportplan, Byveksttalen (Miljøløftet) og Kollektivstrategien
- Overgang til låg- og nullutsleppsteknologi gjennom miljøkrav i innkjøp (Skyss) og infrastrukturtilrettelegging (Klimaplanen)

Desse strategiane krev oppfølging av kommunar, samarbeid med næringsliv og prioritering i dei respektive prosessane.



Figur 4 Strategiar for å redusere klimagassutslepp frå vegtrafikken med 50 % innan 2030 (Klimaplan for Hordaland 2014 - 2030)

Utover dette omfattar Klimaplanen fylkeskommunen sine tiltak for å byggje intern kompetanse, støtte kommunar og næringsliv og leggje til rette for klimavenlege energiberarar.

### Areal og transport

Transportsektoren er den største utsleppskjelda utafor kvotepliktig sektor. Det er eit nasjonalt og regionalt mål at veksten i persontransport skal skje på ein miljøvenleg måte – i tråd med nullvekstmålet for personbiltrafikken. Dette inneber at all vekst i trafikken vert teke med gange, sykkel, kollektiv og meir effektiv utnytting av dagens personbilkapasitet. Bergensområdet må kunne tilby sine innbyggjarar god mobilitet for fortsatt å være ein konkurransedyktig region i vekst. Samstundes er det i lys av Paris-avtalen og klimaforpliktingane naudsynt å ivareta mobiliteten på ein ny måte. Mobiliteten skal oppretthaldast, men med dei miljøvennelege transportmidla. Den resterande personbiltransporten må gå over til låg- eller nullutsleppsteknologi, for å gje sitt bidrag til ein berekraftig transportsektor. Regional areal- og transportplan for Bergensområdet legg opp til konsentrert arealbruk og attraktiv by- og tettstadsutvikling i regionale vekstsoner. Vidare vil fylkeskommunen prioritere kollektiv og leggje til rette for sykkel og gange.

Bybanen er eit stort løft for kollektivtilbodet i Bergen. Reisevaneundersøkinga frå 2013 synte ei markant auke i kollektivdelen i nærleiken av bana (nesten 50 %). I 2017 vart byggjetrinn 3 til Flesland opna og byggjetrinn 4 til Fyllingsdalen vedteke. Dei enorme investeringane i eit kapasitetssterkt, føreseieleg og utsleppsfritt kollektivtilbod er avhengig av finansiering gjennom Byvekstavtalen (Miljøløftet).

Handlingsprogrammet for Regional transportplan omfattar fleire tiltak retta mot sykkel, gange, kollektiv og delt mobilitet:

- Tiltak 5.7 Forenkla standard for gang- og sykkelprosjekt
- Tiltak 7.1 Byutgreiing for Bergen
- Tiltak 7.2 Byvekstavtale for Bergen og regionsenterkommunane i Bergensområdet
- Tiltak 7.8 Legge til rette for auka privat bildeling
- Tiltak 7.9 Samanstilling av gang- og sykkeltilbodet, samt gjennomføring av ei sykkelundersøking i Bergensområdet tilsvarande «Oslosyklisten»
- Tiltak 7.10 Planlegge for kollektivfelt på 4-felts innfartsåre
- Tiltak 8.2 Gang- og sykkeltiltak i regionsentera
- Tiltak 8.3 Utvikling av kollektivterminalar og knutepunkt i regionsentera

Gjennom Byvekstavtalen har fylkeskommunen og Bergen kommune forplikta seg til å gjennomføre tiltak for å nå nullvekstmålet. Forpliktingane må vidare bli følgt opp av investeringsprogrammet for fylkesvegar, handlingsprogrammet for miljøløftet og handlingsprogrammet for kollektivstrategien. Desse vert handsama i eiga sak.

## **Energi og transport**

Fylkeskommunen legg også til rette for ein overgang til låg- og nullutsleppsteknologi. I skjeringspunktet mellom energi og transport arbeider Hordaland fylkeskommune strategisk med ulike klimavenlege energiberarar: Elektrisitet, hydrogen og biogass.

Fornybar elektrisitet gjev null lokale og minimale globale utslepp. Elektromotoren med strøm frå batteri er dobbelt så energieffektivt som forbrenningsmotoren og p.t. den mest klimavenlege drivlinja for transportmidlar. Fylkeskommunen har sidan 2010 gitt over 12 mill. kroner i tilskot til ladeinfrastruktur. I 2017 vart det tildelt 3,7 mill. kroner til 27 nye hurtigladarar. Dei vert plassert på til saman 15 stader innan hausten 2018. Fylket har fleire hurtigladarar enn noko anna fylke i Noreg. I Regional plan for attraktive senter er det inkludert ein retningslinje for utviklinga av ladetilbodet. På bakgrunn av erfaringar frå siste års tilskotskonkurransar vil ein vurdere å utvikle ein eigen strategi for tilskot til ladeinfrastruktur framover.

Innafor kollektivtransporten er satsinga på Bybanen det største grepet for å elektrifisere. Teknologiovergangen innan buss inklusive forlenginga av trolleylinja er ein del av Temaplan for låg- og nullutsleppsbusar. Også oppfølginga av denne planen er avhengig av finansiering gjennom Byvekstavtalen (Miljøløftet).

Også hydrogen basert på fornybar elektrisitet gjev null lokale utslepp og minimale globale utslepp. Hordaland fylkeskommune har utvikla ein hydrogenstrategi, med målsetting om å bidra til ei verdikjede for hydrogen på Vestlandet. Hydrogen er ein potensielt viktig teknologi for å redusere utslepp frå industri og innanfor maritim sektor. Hordaland fylkeskommune i lag med dei andre vestlandsfylka fekk i 2017 Klimasats-midlar til å starte opp eit fylkeskommunalt hydrogenforum, som no dei fleste fylkeskommunane er del av. To hydrogenstasjonar i Bergensområdet er venta å opne tidleg i 2018. Hydrogenstrategien vert følgt opp med tiltaka «6.3 Forsking hydrogenteknologi», «6.4 Fylkeskommunalt hydrogennettverk» og «5.5 Støtte til hydrogenbilar i flåte».

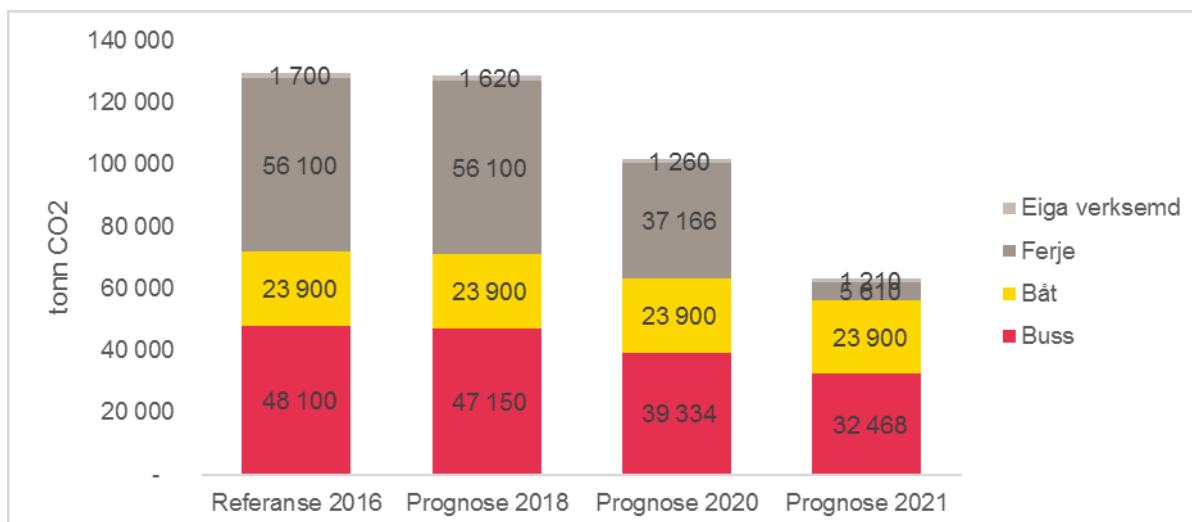
Biogass basert på avfall er god utnytting av ressursar. Gassmotoren har noko støy og låge lokale utslepp og er difor eit godt alternativ der ein ikkje kan elektrifisere. Med biogasstrategi for Hordaland tek fylkeskommunen sikte på å rette sine verkemidlar mot dei riktige områda for utvikling og tilrettelegging, slik at verdikjeda for biogass kan verte styrka.

## **Klimabudsjett, klimakrav og miljøstyring**

Gjennom intern miljøstyring har fylkeskommunen samla data frå dei fleste einingane sidan 2010. Rekneskapen omfattar fossil brensel til oppvarming, drivstoff til køyring og bruk av køyretøy og fly i teneste, som til saman utgjer om lag 1 700 tonn CO<sub>2</sub>. Dei registrerte utsleppa er halverte mellom 2010 og 2016.

Heile 99 % av CO<sub>2</sub>-utsleppa i miljørekneskapen er knytt til innkjøp av transporttenestene buss, båt og ferje. Gjennom anbuds konkurransar søker fylkeskommunen å oppnå mest mogleg effektive CO<sub>2</sub>-kutt i kontraktane. Nye ferjekontraktar vert starta opp mellom 2018 og 2020 med heile 90 % reduksjon av klimagassutslepp mellom 2016 og 2020. For buss er det med Temaplan for låg- og nullutsleppsbusar vedteke eit mål om 65 % CO<sub>2</sub>-kutt mellom 2016 og 2025. Låg- og nullutsleppsteknologi vert vurdert i høve kostnadar og nytte i forkant av alle anbod for transporttenester, inklusive båt og drosje.

I fylkesrådmannen sitt budsjettframlegg for 2018 vert det for fyrste gong presentert eit klimabudsjett. Det inneheld ein klimaprognose som synleggjer klimagassutsleppet til fylkeskommunen og arbeidet for å redusere det. I perioden 2016 til 2021 er det forventa eit CO<sub>2</sub>-kutt frå eiga verksemd på om lag 26 % og frå transporttenestene buss, båt og ferje på om lag 51 %, jf. *Figur 5*.



Figur 5 Prognose for klimagassutslepp frå eiga verksemd og innkjøp av transporttenestene ferje, båt og buss (Klimabudsjett 2017) - det er inngått kontraktar for CO2-kutt frå ferje og vedteke ambisjon om CO2-kutt frå buss

Utover dette er det knytt eit klimafotavtrykk til investeringar i bygging og anlegg. Dette CO<sub>2</sub>-utsleppet varierer frå år til år med aktiviteten, i 2016 vart det berekna til om lag 100 000 tonn CO<sub>2</sub>. På dette området kan ein lære mykje av andre aktørar som allereie er i gang med fossilfrie anleggsplassar, der all fossilt drivstoff/brensel er bytta ut med fornybart biodrivstoff/biobrensel og elektriske maskinar. Bybanen utbygging har sette i gang prosjektet «Grønare bybaneutbygging», medan Statens vegvesen både ser på verktøy for konsekvensberekning og på korleis ein kan implementere klimakrav i anleggskontraktar.

Klimabudsjett, klimakrav og miljørekneskap gjev fylkeskommunen god styring over eigne klimagassutslepp: Klimabudsjettet er grunnlag for interne prioriteringar i forkant og styringsverktøy for oppfølging i etterkant av avgjerd. Ved hjelp av klimakrav eller evalueringskriterium kan fylkeskommunen som innkjøpar implementere måla sine. Miljørekneskapet gjev oss datagrunnlaget for å kunne setje dette i gang.

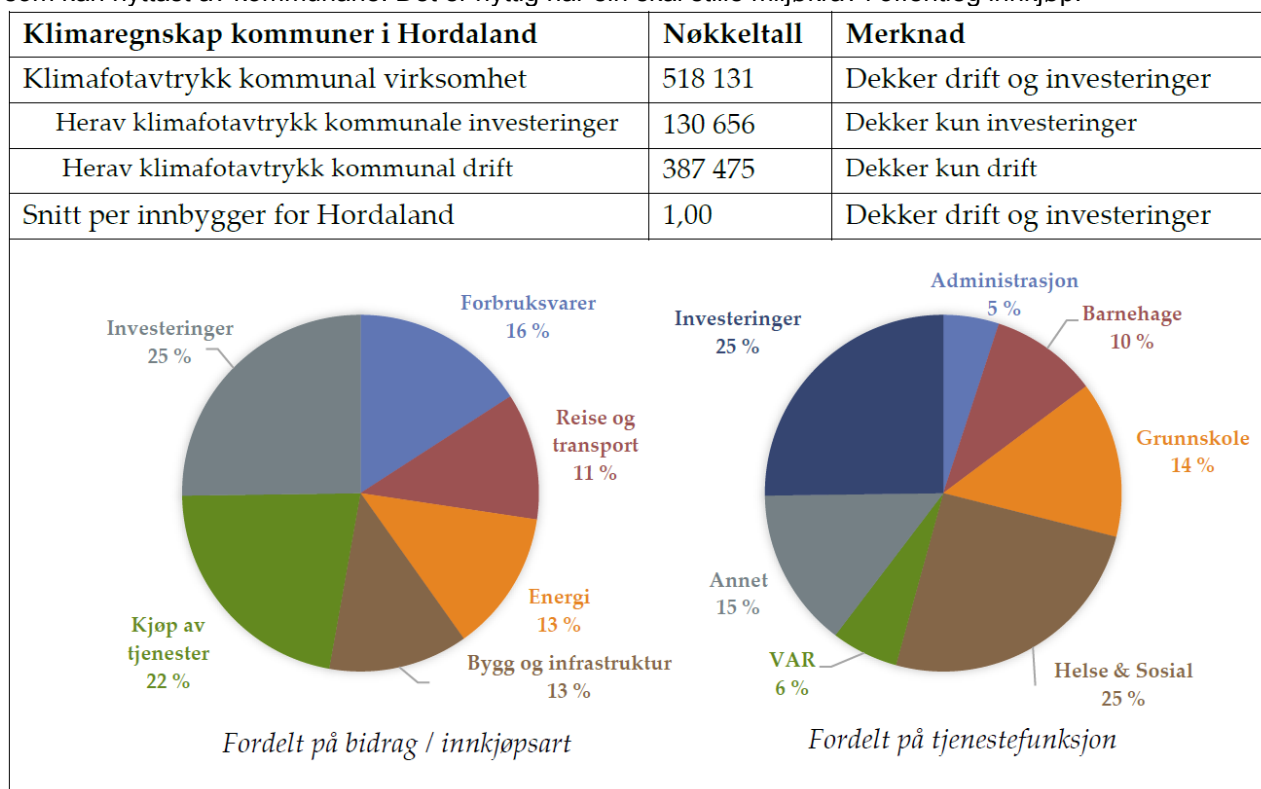
### Samarbeid og partnerskap

Arbeidet med miljørekneskapen og klimabudsjettet syner kor viktig det interne samarbeidet er, for at fylkesrådmannen skal kunne prioritere på tvers av ulike einingar. Jamlege samhandlingsmøte mellom avdelingar, god bistand frå fagansvarlege innafor klimaområdet og utlån av ressursar frå Klima- og naturressursseksjonen til Skyss er blant tiltaka som har gitt gode resultat på området i 2017.

Samarbeidet med kommunane i fylket vil vere eit prioritert felt for 2018. For å kunne prioritere klimatiltak i kommunar og i fylkeskommunen er det viktig med eit godt kunnskapsgrunnlag. Fylkeskommunen har i 2017 fått utarbeidd klimafotavtrykkanalyser for eiga verksemd og for alle kommunane i fylket. *Figur 6 Figuren syner klimafotavtrykket til kommunal verksemd i Hordaland, fordelt på produkttype og på tenestefunksjon – inklusive produksjon og avhending knytt til varer og tenester.* Klimafotavtrykk omfattar klimagassutslepp frå heile livssyklusen til varer og tenester – frå vogge til grav. Den fullstendige analysen inngår i eit digitalt verktøy



som kan nyttast av kommunane. Det er nyttig når ein skal stille miljøkrav i offentleg innkjøp.



Figur 6 Figuren syner klimafotavtrykket til kommunal verksemd i Hordaland, fordelt på produkttype og på tenestefunksjon – inklusive produksjon og avhending knytt til varer og tenester

Landbruket er ei viktig næring i fylket, som sit med både utfordringar og løysingar på klimaspørsmål. Fylkeskommunen har over fleire år samarbeidd med Norsk Landbruksrådgiving om for å auke kunnskapen om klimatiltak i landbruket og korleis landbruket kan bidra til det grønne skiftet. Vi vil i 2018 sjå nærare på karbonbinding i jord og praktisk korleis ein kan betre jordstrukturen innan hagebruk og grasdyrking for å redusere klimagassutslepp og løyse dyrkingsutfordringar.

HOG Energi har for sitt prosjekt «Biovekst i Hordaland» fått forlenga frist for ferdigstilling. På tidspunktet til sakshandsaminga låg ingen resultat føre.

Gjennom Klimapartner Hordaland støttar fylkeskommunen eit nettverk for private og offentlege verksemdar som samarbeider om klimatiltak. Partnerane forpliktar seg til å rapportere årleg på egne utslepp, gjere tiltak for å redusere utslepp og energibruk, innføre miljøstyring/ miljøsertifisering, delta i felles arrangement med representantar for toppleiinga og utvikle klimavenlege produkt og –tenester. Partnerskapen utarbeider samla årlege klimagassrekneskap i medhald av GHG-protokollen.

Partnerskapen starta i 2014 og har no 27 partnerar med over 40 000 tilsette. Fleire verksemdar er interesserte i å verte med. Dokumentasjon viser at arbeidet i Klimapartner er effektivt, målretta og leverer konkrete resultat på utsleppsreduksjonar, grøn samfunnsutvikling og grøn næringsutvikling. Klimarekneskapet for verksemdene syner ein samla nedgang i utslepp av klimagassar på 9,2 % i 2015 og 3,2 % i 2016 (marknadsbasert metode utanom prosessutslepp). Klimapartner Hordaland held fram som tiltak i klimaplanen for perioden 2017-2020.

### 3. Oppfølging av vedtak i fylkestinget 14.12.16

	Vedtak	Oppfølging
1	Fylkestinget vedtek Klimaplanen sitt handlingsprogram for 2017 slik det går fram av saka.	35 av dei 39 tiltaka er under arbeid eller gjennomført. Fire prosjekt vart sterkt reduserte eller utsette.
2	Økonomisk ramme for klimaplanen sitt handlingsprogram for 2017 (klimabudsjettet) vert handsama i fylkesbudsjettet for 2017.	Den føreslåtte ramma på 5,5 mill. kroner vart utvida til 10,5 mill.kroner. Tillegsløyvet gav rom for å auke ambisjonsnivået på eksisterande tiltak (hovudsakleg ladeinfrastruktur) og til å fremje mellom anna følgjande tiltak utover det føreslåtte handlingsprogrammet: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Klimafotavtrykk for alle kommunar i Hordaland</li> <li>- Miljøvenleg ferjeteknologi Breitstein – Valestrandfossen</li> <li>- Prosjekt reparasjon (Naturvernforbundet)</li> <li>- Solenergimesse (Norsk solenergiforening)</li> <li>- Fylkeskommunalt hydrogennettverk</li> </ul>
3	Førebels fordeling av midlar frå klimabudsjettet på dei einsskildte tiltaka er basert på kostnadsoverslag og går fram av handlingsprogrammet.	Sjå statusrapport.
4	Fylkesrådmannen får fullmakt til å gjere mindre vesentlege justeringar.	Sjå statusrapport.
5	I samarbeid med klima- og naturressursseksjonen skal kvar avdeling årleg gå gjennom korleis fylkeskommunen kan få til naudsynte kutt i klimagassutslepp frå eiga verksemd og i fylket generelt.	Det blir gjennomført møter med alle avdelingar som grunnlag for handlingsprogram for intern miljøstyring og Klimaplanen sitt handlingsprogram.
6	I samarbeid med klima- og naturressursseksjonen skal kvar avdeling gå gjennom korleis fylkeskommunen skal vurdere klimarelevans og -konsekvens i sakshandsaminga.	Vurdering av klimarelevans er inkludert som eget punkt i malen for politiske saker frå hausten 2017. Det vert arbeidd med intern rettleiing.
7	Fylkestinget ber fylkesrådmannen informere i eiga sak om den fylkeskommunale innsatsen for, og andre relevante initiativ knytt til hydrogen innan sektorane samferdsel, energi og næring. Vidare ber Fylkestinget administrasjonen om å vurdere og foreslå korleis fylkeskommunen kan arbeide strategisk og heilskapleg vidare med hydrogen.	Hydrogenstrategien vart handsama i utval for miljø og samferdsel 08.06.17 og i fylkesutvalet 22.06.17. Oppfølging av strategien ligg i eige vedlegg.
8	Fylkestinget ber fylkesrådmannen vurdere korleis bioøkonomi og grøn økonomi kan definerast nærare og konkretiserast for Hordaland.	Planlagt innarbeidd i rullering av Næringsplanen.
9	Fylkestinget merker seg at utsleppa frå 7 kvotepliktige industriverksemdar står for nesten 60 % av alle utsleppa frå Hordaland. Fylkestinget er bekymra for at reduksjonen i utsleppa deira ikkje skjer raskt nok til å nå måla. Fylkestinget ber om informasjon frå verksemdene om kva dei kan og vil gjere for å redusere sine utslepp.	Fylkeskommunen har sendt ut brev og fått svar frå alle dei sju verksemdene. Kunnskapen om dette og vidare prosess er skildra i eigen sak, som vart handsama av MISA og FUV i november 2017.

10	Fylkestinget ber om at Klimaplanen og handlingsprogrammet vert lagt inn som faste postar i møteplan og sakshandsaminga til utvala gjennom heile året slik at miljø- og klimautfordringane vert belyste og ivaretekne i samsvar med dei fullmaktene utvalet har.	MISA har hovudansvar for klimafagfeltet, klima- og naturressurssjefen stiller fast på alle møte i utvalet. Rapportering i 2017 skjedde i samband med enkeltsaker.
11	<p>Fylkestinget syner til den nasjonale satsinga på bioøkonomi og ber om at ein i det vidare arbeidet med Klimaplanen og handlingsprogrammet prioriterer å utarbeide ein strategi for bioøkonomi i Hordaland. Som ein del av denne strategien skal fylkeskommunen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ta initiativ til eit samarbeid med kommunar, næringsliv, landbruksorganisasjonar og andre interesseorganisasjonar for å kartleggje potensialet for auka produksjon av biogass i Hordaland.</li> <li>• Vere ein pådrivar for at bruk av biogass skal verte eit reelt alternativ for aktørar i transportbransjen.</li> <li>• Ta initiativ til eit samarbeid med kommunar og verksemdar om å stille krav om nullutslepp for transportørar som skal utføre oppdrag og leveransar.</li> <li>• Medverke til at det vert bygd infrastruktur for biogass.</li> <li>• Stille krav om auka bruk av biogass i nye kollektivkontraktar</li> </ul>	Sjå framlegg til biogasstrategi som vert handsama av MISA og FUV i november/desember 2017.
12	Fylkestinget syner til tiltak 5.17 Klima- og miljøkrav i utbyggingsprosjekt. Dette tiltaket skal prioriterast i handlingsprogrammet for 2017. Fylkesutvalet får ei sak der ein gjer greie for korleis krav om «Klima- og miljøbudsjett for alle store utbyggingsprosjekt i vegsektoren» kan gjennomførast.	<p>Fylkesvegrådet rår til følgjande strategi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forenkla vurdering av verknad på trafikkendringar frå vegutbygging: Trafikklys-konsept med grøn (sykkel, gange), gul (vedlikehald), raudt (ny veg).</li> <li>• Ta i bruk berekningsverktøy for konsekvensutreiing av større prosjekt.</li> <li>• Delta i SVV-prosjektet KraKK for å utvikle klimakrav i kontraktar.</li> </ul> <p>Fylkesrådmannen kjem tilbake med eiga sak for oppfølginga av klimabudsjett ved utbyggingsprosjekt.</p>
13	Fylkestinget vil styrke det strategiske klimaarbeidet ved å integrere klimabudsjett i fylkeskommunens budsjettprosess. Klimabudsjettet skal innehalde oversikt over tiltaka som må til for å nå vedtekne klimamål, plassere ansvaret for gjennomføring tydeleg i fylkeskommunen, og skal følgjast opp som ein del av den ordinære budsjett- og verksemdstyringa.	Fyrste generasjon klimabudsjett inneheld ei oversikt over fylkeskommunalt klimaarbeid og ein prognose for klimagassutsleppa frå eiga verksemd og kjøp av transporttenester.
14	Fylkestinget ber om framlegg til milepælar for redusert utslepp av klimagass og lokal luftforureining for kvart andre år frå 2017 til 2027.	På grunn av avgrensa personalressursar har arbeidet vorte utsette og vert lagt fram som eiga sak i 2018.

### Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkeskommunen tek eit grønt løft. Dei nye ferjene som går i drift mellom 2018 og 2020 reduserer 90 % av klimagassutleppa. Saman med utbygginga av Bybanen utgjør det eit taktskifte i klimaarbeidet.

For å prioritere dei riktige tiltaka framover søkjar fylkesrådmannen å inkludere klimaperspektivet i overordna prosessar. Det krev internt samarbeid, slik at klimafagleg kompetanse vert ført saman med sektoransvaret i ulike avdelingar. Åtte år med systematisk miljøstyring gjev oss eit godt datagrunnlag for å identifisere og vurdere tiltak. For å sikre styringseffektivitet bør prioritering av tiltak vere koplå tett til budsjettprosessen. Klimabudsjettet er eit nyttig verktøy for å setje dette i system.

Fylkeskommunen har fokus på å nytte offentleg innkjøpsmakt til å påverke leverandørar og tilbydarar på ein effektiv måte. Vår innkjøpsmakt er stor på transport- og byggområda. Difor må ambisjonane frå klimaarbeidet vurderast i samband med alle større investeringar.

Mange klimatiltak er avhengige av at dei vert prioritert i dei riktige prosessane. Som regional planmynde og gjennom ansvaret for transportsystemet må fylkeskommunen prioritere klimaomsynet i rulleringa av planar og handlingsprogram på dei respektive områda. Dette gjeld investeringsprogrammet for fylkesvegar, handlingsprogrammet for miljøløftet og handlingsprogrammet for kollektivstrategien. Også gjennomføringa av Temaplan for låg- og nullutsleppsbusar er avhengig finansiering gjennom handlingsprogrammet for miljøløftet.

Med omsyn til innfasinga av låg- og nullutsleppsteknologi for bilparken elles er infrastruktursatsinga i klimaplanen sitt handlingsprogram (tiltak «5.6 Infrastruktur for låg- og nullutsleppskøyretøy») avgjerande. Utover dette er samarbeid med kommunar og næringsliv ei særleg satsing i klimaplanen sitt handlingsprogram.

Gjennom systematisk arbeid, strategiske prioriteringar og gode partnerskap kan Hordaland helde fram som eit føregangsfylke for klimaarbeidet.