

Klimafotavtrykksanalyse

for Innlandet fylkeskommunes virksomhet i 2025



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Innlandet fylkeskommune

Tittel på rapport: Klimafotavtrykksanalyse for Innlandet fylkeskommune sin virksomhet i 2025

Oppdragsnummer: 642029-01

Utarbeidet av: Asplan Viak v/Inger Adele Helseth og Innlandet fylkeskommune v/Kristin Stavnem

Oppdragsleder: Inger Adele Helseth

Tilgjengelighet: Åpen

Forord

Asplan Viak AS har på oppdrag fra Innlandet fylkeskommune kartlagt fylkeskommunens klimafotavtrykk fra egen virksomhet for året 2025, og sammenlignet dette med klimafotavtrykksanalysen fra 2024. Det totale klimafotavtrykket som følge av fylkeskommunal virksomhet var på ca. 68 249 tonn CO₂e i 2025, mot 67 562 tonn CO₂e i 2024. Dette tilsier en økning på 687 tonn CO₂e. Nøkkeltall for 2025 er oppsummert på neste side.

Oslo, 24.04.2026

Inger Adele Helseth

Oppdragsleder

Hogne Nersund Larssen

Kvalitetssikrer

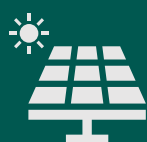
Nøkkelfunn



68 249 tonn CO₂e
I 2025



102 kWh/m²
SPESIFIKT ENERGIFORBRUK



1,3 GWh
EGENPRODUSERT
SOLCELLEENERGI



68 %
FOSSILFRI DRIFT AV
INNLANDSTRAFIKK



20 %
ELBILANDEL EGEN
KJØRETØYPARK



29 tonn CO₂e
SPART VED RESIRKULERING AV
IT-UTSTYR

Innholdsfortegnelse

Innledning	4
Avgrensing	6
Rapportens oppbygning	6
Fylkeskommunens mål for klimagassreduksjoner	8
Vedtatte mål	8
Relevante virksomhetsmål	8
Måloppnåelse	8
Forvaltningsrevisjon av fylkeskommunens klimaarbeid	9
Klimabudsjett	9
Organisasjonens klimaarbeid i 2025	11
Kulturarv, bygg og klima	11
Idrett og friluftsliv	11
Kollektivtransport	12
Utbygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet	12
Reisevaner og tjenestereiser	14
Kjøretøyparken	14
Fylkeskommunale bygg	14
IKT-gjenbruk	15
Oppsummering og arbeid framover	15
Klimafotavtrykksanalyse 2025	17
Utslipp fra energibruk	20
Utslipp fra reise og transport	21
Resirkulering av IT-utstyr	25
Sammenligning 2024-2025	26
Vedlegg I: Metode	27
Vedlegg II: Detaljert resultat	29
Vedlegg III: Kategorisering av innkjøp	32

Innledning

Innlandet fylke består av tidligere Hedmark og Oppland, og ble etablert 1. januar 2020. I fylket finner vi blant annet landets høyeste fjell, lengste elv og største innsjø. I areal er Innlandet større enn Danmark, og dekker nesten en femtedel av fastlandsarealet i Norge. Innlandet er det eneste fylket uten kystlinje, og er Norges største hyttefylke.



Figur 1: Bilde fra Fv27. Sølnekletten sett fra Venabygdsfjellet. Foto: Innlandet fylkeskommune/Steinar Svensbakken.

Det utarbeides årlige klimaregnskap (**klimafotavtrykksanalyser**) som viser påvirkningen fylkeskommunens virksomhet har på samfunnet i form av klimagassutslipp. På denne måten kan effektene av igangsatte klimagassreducerende tiltak spores. Klimaregnskapet gjør oss i stand til å indentifisere hvilke tiltak som bør settes inn og hvilke satsningsområder som bør prioriteres framover. Klimafotavtrykksanalysen er basert på fylkeskommunens KOSTRA-regnskap, og er supplert med fysiske data for: Energibruk i formålsbygg; energibruk og biodiesel til Randsfjordferja; drivstoffbruk i kollektivtrafikken; data over utslipp knyttet til tjenestereiser; generelle kjøregodtgjørelser utbetalt, basert på personkilometer; og antall kilometer kjørt med virksomhetens egne biler og leiebiler.



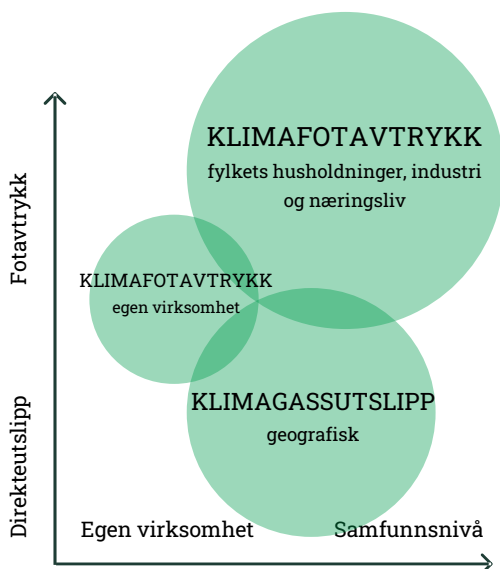
En **klimafotavtrykksanalyse** viser den totale mengden klimagassutslipp som virksomheten forårsaker gjennom sin aktivitet, sitt energiforbruk og sitt innkjøp av varer og tjenester. Som virksomhet er fylkeskommunen en offentlig administrasjon med ansvar for blant annet videregående skoler, tannhelse og fylkesveier, og styres av fylkestinget og fylkesordfører. Dette skiller seg fra Innlandet fylket som geografisk område.



Figur 2: Randsfjorden. Foto: Innlandet fylkeskommune/Frøydís Haug.

Avgrensing

Et klimaregnskap er en statuskartlegging av omfanget av klimagassutslipp (målt i **CO2-ekvivalenter**) og benyttes for å se hvor fylkeskommunen bør sette inn tiltak for å få effektive



Figur 3: Illustrasjon av tre perspektiv for klimabidraget til et fylke.

kutt i utslippene. Et klimaregnskap for fylkeskommuner kan settes opp med ulike perspektiv og systemgrenser for hvilke utslipp som inkluderes. Disse kan brukes som komplementære innfallsvinkler som sammen gir et mer nyansert bilde av fylket sin rolle i klimautfordringen.

De ulike perspektivene betrakter fylket fra et forbruksbasert eller produksjonsbasert perspektiv for klimaregnskap. Som beskrevet tidligere viser en klimafotavtrykksanalyse den totale mengden klimagassutslipp som virksomheten forårsaker som følge av sitt forbruk. Dette gjelder også for klimafotavtrykket til fylkets husholdninger, industri og næringsliv. Det produksjonsbaserte perspektivet omfatter alle geografiske utslipp, og

skiller seg fra fotavtrykksperspektivet ved at utslippene blir tilordnet henholdsvis der utslippene fysisk skjer, og der forbruket (som antas å være årsaken til utslippene) skjer. Utslippene fra en tysk bilfabrikk vil for eksempel fra det geografiske perspektivet bli tilordnet utslippene til Tyskland eller den regionen i Tyskland der fabrikkene ligger. Fra et fotavtrykksperspektiv vil utslippene derimot bli fordelt mellom de regionene der de faktisk kjøper bilene bor. I denne rapporten ser vi på **klimafotavtrykket til egen virksomhet**.



CO2-ekvivalenter (CO₂e) brukes som måleenhet på klimapåvirkning, og er en enhet som sammen venter utslipp av forskjellige klimagasser til den globale oppvarmingseffekten som utslipp av 1 tonn CO₂ vil ha i løpet av 100 år.

Rapportens oppbygning

Rapporten starter med en gjennomgang av fylkeskommunens mål for reduksjon av klimagasser, etterfulgt av en oversikt over klimaarbeidet som er påbegynt eller gjennomført i løpet av 2025. Temaområder som dekkes her er blant annet nærmere beskrivelser av fylkeskommunens klimabudsjett; klimavennlig kollektivtilbud; bærekraftig bygg- og eiendomsforvaltning, og avtrykk fra egen virksomhet. Deretter følger hovedkapitlet som er

selve klimafotavtrykksanalysen og resultatene fra denne for 2025. Rapporten avsluttes med tre vedlegg som henholdsvis beskriver og forklarer metodene som ligger til grunn for analysene, viser detaljerte resultater, og kategoriseringer av innkjøp.

Fylkeskommunens mål for klimagassreduksjoner

Vedtatte mål

Fylkesutvalget vedtok i 2020 (sak 217/2020) klimamål for Innlandet fylkeskommune:

Fylkeskommunens virksomhet skal være fossilfri innen 2025. Samtidig skal fylkeskommunen jobbe for å kutte i indirekte utslipp gjennom å redusere utslippene fra organisasjonens forbruk av varer og tjenester.

Fossilfri virksomhet er definert som at "fylkeskommunen ikke benytter energikilder som gir direkteutslipp av fossil CO₂. Dette innebærer bruk av utslippsfrie energikilder som elektrisitet og hydrogen, og bruk av biobasert brensel som pellets, biodiesel eller biogass. Biobasert brensel må komme fra en sertifisert bærekraftig kilde for å gi positivt utslag på utslippet".

Målet gjelder for fylkeskommunens *egen drift*, ikke tjenester kjøpt fra eksterne leverandører, som kollektivtransport eller bygging av fylkesveger.

Relevante virksomhetsmål

Fylkestinget vedtok i 2021 en overordnet målstruktur for Innlandet fylkeskommunes virksomhet (sak 58/2021), hvor klimaarbeidet er knyttet til hovedmål 8: *Bærekraftig naturforvaltning, reduserte utslipp og et klimatilpasset samfunn.*

Viktige delmål:

- 8.1. Bidra til et klimatilpasset samfunn
- 8.2. Reduserte klimagassutslipp i Innlandssamfunnet
- 8.3. Lavt klimaavtrykk fra egen virksomhet
- 8.4. Bevaring av økosystemer og biologisk mangfold

Måloppnåelse

I 2025 hadde Innlandet fylkesvirksomhet fortsatt noe fossile utslipp som følge av kjøring med egne fossilbiler, og målet om fossilfri drift innen utgangen av 2025 er derfor ikke helt oppnådd. Det skal sies at målet om en fossilfri fylkeskommunal virksomhet omfatter mindre

enn én prosent av fylkeskommunens totale klimafotavtrykk, og at meste av potensialet for direkte utslippsreduksjoner er allerede tatt ut gjennom energieffektivisering i bygg. Det foreligger en plan for videre utfasing av fossile kjøretøy i egen kjøretøypark.

Det pågår et aktivt arbeid for å redusere utslipp gjennom fylkeskommunens anskaffelser, men det er krevende å måle klimaeffekten av innsatsen. I praksis blir klima- og miljøkrav ofte nedprioritert når de konkurrerer med kriterier som pris og kvalitet.

Hensiktsmessigheten av å ha et mål om fossilfri fylkeskommunal virksomhet bør vurderes i lys av fylkeskommunens øvrige virksomhetsmål og i lys av organisasjonens samlede påvirkning på klima, natur og miljø. Dette kan bidra til at innsatsen rettes mot de tiltakene som gir størst samlet effekt.

Forvaltningsrevisjon av fylkeskommunens klimaarbeid

Vinteren 2025/26 ble det gjennomført en forvaltningsrevisjon som både vurderte organiseringen av klimaarbeidet og fylkeskommunens evne til å følge opp vedtatte klimamål, strategier og planer.

Revisjonen konkluderte med at fylkeskommunen i stor grad har etablert et systematisk og kunnskapsbasert arbeid, der klimahensyn er integrert i styringsdokumenter, økonomiplan, rapportering og tverrfaglige arenaer. Det pekes på at klimaarbeidet har god forankring i sentrale deler av organisasjonen.

Revisjonen pekte samtidig på viktige forbedringsområder: Det gjelder særlig behovet for tydeligere forventninger til deltakelse og ansvar i klimaressursgruppen, en bedre operasjonalisering av sammenhengen mellom overordnede mål og konkrete tiltak på avdelingsnivå, og en mer samlet og helhetlig rapportering av klimaarbeidet.

Revisjonsrapporten behandles i kontrollutvalget og i fylkestinget våren 2026.

Klimabudsjett

Klimabudsjettet er et sentralt verktøy for å omsette klimamål til handling. Siden 2021 har klimabudsjettet vært en del av økonomiplanen og siden 2025 har det blitt fulgt opp gjennom ordinære rapporteringsprosesser i Framsikt. Klimatiltakene finansieres enten innenfor ordinære driftsrammer eller gjennom investeringsbudsjettet.

Klimabudsjettet kan leses i sin helhet her:

[> Klimabudsjettet 2025-2028 \(lenke til nettside\).](#)

I 2025 ble det gjennomført 18 tiltak som samlet er beregnet å gi en utslippsreduksjon på 450 tonn CO₂-ekvivalenter. Tiltakenes totale kostnad var 40,4 millioner kroner.

Klimabudsjettet omfatter også arbeid som ligger utenfor direkte utslippskutt i egen virksomhet, som drift av *Klimapartnere Innlandet*, kommunale nettverk for klimatilpasning og energi, og den årlige *Natur- og klimakonferansen*.

Klimaressursgruppen har siden 2020 hatt ansvar for faglige vurderinger og utviklingen av klimabudsjettet. Gruppen gjennomførte to fagdager i 2025, hvor temaene var bærekraftig forvaltning av skog og gamle bygg, samt ombruk og rekonstruksjon av kulturhistoriske bygninger. Samtidig ble det arbeidet med å utvikle nye tiltak for 2026. Det ble også sendt to søknader til Miljødirektoratets Klimasats-ordning, men ingen av dem fikk støtte.

Det ble også utviklet nye klimatiltak for 2026. Kun ett av disse gikk videre til politisk behandling og ble vedtatt av fylkestinget i desember: å dekke egenandelen for innkjøp av en elektrisk lastebil til bruk i driftskontrakten for fylkesvegene i Kongsvingerregionen.

Organisasjonens klimaarbeid i 2025

Kulturarv, bygg og klima

Innenfor kulturarv og bygningsforvaltning har fylkeskommunen hatt et tydelig klima- og miljøfokus. Prosjektet *Bevar bygg – Bevar klima* har tidligere dokumentert at ombruk og oppgradering av eldre bygg gir betydelige utslippskutt. I 2025 ble dette omsatt i praksis. Fylkeskommunen leverte flere faglige uttalelser i rivesaker, der det ble vektlagt at gjenbruk av eksisterende bygg gir store klimaeffekter sammenlignet med riving og nybygg. Der riving likevel ble gjennomført, ble det anbefalt at materialer tas vare på og gjenbrukes.

Fylkeskommunen forvaltet også tilskuddsordninger for fredete og verneverdige bygg, som bidrar til at bygg får lengre levetid og redusert miljøbelastning. Arbeidet med *Innlandsmodellen* fortsatte, med mål om å sikre kompetanse i tradisjonshåndverk og bevaring av kulturhistorisk bebyggelse. Prosjektet *INNotrad*, som handler om klimavennlige driftsformer i skogbruket, ble også videreført.

Idrett og friluftsliv

Klimaarbeidet innen idrett og friluftsliv fikk et løft i 2025, særlig gjennom veiledning til kommuner og anleggseiere om mer klimavennlige løsninger. Prosjektet *Bærekraftig anleggsutvikling* omfattet rundt ti anlegg, hovedsakelig svømmehaller, fotballhaller og kunstgressbaner. Her ble det gitt råd om miljøvennlige byggeprosesser, materialvalg og energieffektiv drift.

Gjennom *Grønt lys*-samarbeidet prioriterte fylkeskommunen spillemiddelsøknader der målet var å energi-effektivisere belysning. I desember 2025 vedtok fylkestinget at anlegg med plastholdig, løst fyllmateriale (som gummigranulat) ikke lenger skal prioriteres for støtte, i tråd med nasjonale føringer (sak 107/2025).

Tilskuddsordningen *Friluftsliv enkelt og nært* fortsatte arbeidet med å gjøre friluftsliv mer tilgjengelig i nærmiljøet, blant annet gjennom etablering av grønne korridorer, stier, brygger og universelt utformede møteplasser.

Fylkeskommunen forvalter ordningen *Arrangementsutvikling innen idrett*, der det stilles krav om at alle tiltak skal ivareta klima- og miljøhensyn. Dette innebærer at søkere må beskrive hvordan arrangementet planlegges og gjennomføres på en måte som reduserer miljøbelastningen. For søknader til *Fondsordning for store nasjonale og internasjonale idrettsarrangementer* stilles det i tillegg et konkret krav om egen plan som skal tydeliggjøre hvordan arrangøren vil arbeide med bærekraft i alle faser av arrangementet, og den skal

bygge på anbefalingene i verktøyet «Bærekraftsjekken». Alle søknader om arrangementsstøtte skal inneholde en beskrivelse av planlagte klima- og miljøtiltak, samt oppnevne en ansvarlig person som skal følge opp tiltakene.

Fylkeskommunen har også partnerskapsavtaler med Olympiaparken Innlandet AS og Hafjell/Kvitfjell Alpin AS. Avtalene forplikter begge parter til å arbeide for bærekraftig arrangementsutvikling og sikre at miljøhensyn innlemmes i planlegging, drift og gjennomføring av arrangementer i anleggene.

Kollektivtransport

Kollektivtransporten i Innlandet er et av områdene med størst utslippsreduksjoner. I snitt over året var cirka 68 % av totale kilometer kjørt fossilfri, det vil si med fossilfritt drivstoff eller elbusser. Gjennom året har det vært en innfasing av elbusser og stilt krav om bruk av fossilfritt drivstoff i kontrakter. 1. juli 2025 ble det satt i drift 63 nye elektriske busser i Østerdalen, i tillegg til elektriske bybusser i Lillehammer og Hamar. Innsatsen bidrar betydelig til å redusere utslippene fra transportsektoren, selv om utslippene formelt ikke inngår i målet for egen virksomhet.

Utbygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet

Klimaarbeidet på fylkesvegene er preget av både framdrift og utfordringer. Klimaprofilen som ble utviklet i 2024 viser at anleggsmaskiner, asfalt, massetransport og pukk og grus står for 80 prosent av utslippene. Selv om profilen ikke ble oppdatert i 2025 på grunn av ressursmangel, brukes den aktivt i anskaffelser og i vurdering av hvilke materialer og prosesser som er mest klimabelastende.

Det ble stilt krav om miljødeklarasjoner i fire asfaltkontrakter i 2025, noe som styrker grunnlaget for å redusere utslipp fra materialbruk. Samtidig ble det jobbet videre med å utvide bruken av HMSREG som rapporteringsverktøy for utslipp fra maskiner og materialer.

Samferdselsavdelingen gjennomførte i 2024 et forprosjekt for å vurdere hvordan transport av grøfterensk-masser kan reduseres i drift og vedlikehold av fylkesveger. Utredningen viste at lokal disponering av massene gir både lavest klimagassutslipp og lavest kostnader, mens levering til deponi eller vaskeanlegg fører til økt transport og høyere utslipp. Det er imidlertid utfordringer knyttet til lokal disponering fordi regelverket for massehåndtering er utformet for utbyggingsprosjekter og ikke passer godt for driftskontrakter. Fylkeskommunen fortsatte i 2025 å disponere massene lokalt der dette er mulig, og resultatene fra utredningen er presentert for vegseksjonen som grunnlag for videre avklaringer.

I 2025 ble det også gjennomført utskifting fra gassarmaturer til LED i tre tunneler: Falketunnelen, Jernbanetortunnelen og Høgbergtunnelen. Til sammen ble 414 armaturer erstattet. Foreløpige målinger viser betydelig reduksjon i energiforbruket, og siden tunneler har høyt energibehov gir tiltaket stor besparelse. Om lag 92 prosent av veglyset er nå oppgradert til LED. Resterende utskiftninger vil gjennomføres innenfor vedlikeholdsbudsjettet fram mot planlagt ferdigstilling i 2027.

I 2025 ble det til sammen lagt 240 000 tonn med asfalt på 265 km veg fordelt rundt i hele Innlandet, av disse hadde 180 000 tonn (75%) klimavekting ved tildeling av kontraktene. Det ble i 2025 stilt krav til miljødeklarasjoner (EPD) i 4 asfaltkontrakter: Innlandet Sørøst, Innlandet Mjøsområdet, Innlandet Gudbrandsdalen/Valdres/Nord Østerdalen og Forsterkning Innlandet

Randsfjordferja «Elrond» er fylkeskommunens eneste fylkesvegferje og drives hovedsakelig elektrisk, med biodiesel som reserve. I 2025 brukte ferja 446 501 kWh strøm og 2 400 liter HVO100 biodiesel. Driften ble påvirket av storm og enkelte tekniske avbrudd. Ferja gjennomførte 9 947 rutemessige avganger, 56 ekstraavganger og hadde 378 innstilte avganger.

Anskaffelser

Over 90 prosent av fylkeskommunens klimagassutslipp stammer fra innkjøp av varer og tjenester, særlig innen bygg- og anleggssektoren. Anskaffelser er derfor et av fylkeskommunens viktigste virkemidler for å redusere indirekte utslipp. Krav og forventninger knyttet til klima og miljø har økt de siste årene, både gjennom lovverket og gjennom vedtak i fylkestinget. Fylkeskommunens anskaffelsesstrategi fra 2020 slår fast at innkjøp skal bidra til å redusere klima- og miljøbelastningen, og dette arbeidet følges opp i hver enkelt konkurranse

I januar 2024 trådte nye bestemmelser i anskaffelsesforskriften (§ 7–9) i kraft. Disse innebærer at klima- og miljøhensyn som hovedregel skal vektas med minst 30 prosent i offentlige anskaffelser. Dersom denne vektingen ikke brukes, må det dokumenteres at andre krav gir like god eller bedre klimaeffekt. I praksis kan dette være utfordrende. Når klima- og miljøkrav legges inn som absolutte krav i kravspesifikasjonen, må de oppfylles fullt ut. Når de i stedet gis en vekting på 30 prosent, kan andre kriterier få større utslagskraft, noe som i enkelte tilfeller kan gi svakere klimamessig effekt enn ønsket.

I 2025 gjennomførte Innlandet fylkeskommune 116 konkurranser med miljø- og klimakrav. Disse resulterte i 154 avtaler. Klima- og miljøhensyn ble vektlagt på ulike måter, men det er fortsatt stor variasjon i hvordan kravene praktiseres. Det har ikke vært mulig å tallfeste klimaeffekten av disse kravene, for eksempel i form av reduserte CO₂-utslipp. De største anskaffelsene var innen samferdselsområdet. I åtte av de ti største kontraktene var det pris

alene som avgjorde tildelingen, selv om klima- og miljøkrav var inkludert i kravspesifikasjonene.

Høsten 2025 lyktes fylkeskommunen i å finansiere en ny stilling som bærekraftsrådgiver, i samarbeid mellom flere avdelinger og med medfinansiering fra handlingsprogrammet til regional plan for klima, energi og miljø. Rådgiveren tiltrer i april 2026 og skal styrke arbeidet med klima- og miljøkrav i anskaffelser. Stillingen får ansvar for å gi faglig støtte, videreutvikle rutiner og maler, kvalitetssikre klimakrav, samarbeide med innkjøpskompetanse og bidra i både strategisk arbeid og rapportering.

Reisevaner og tjenestereiser

Tjenestereiser er en betydelig indirekte utslippskilde. I 2025 ble det gjennomført over to millioner kilometer med flyreiser, en nedgang på nesten 14 prosent fra året før. Flyreiser innad i Norge og reiser i Norden utgjorde størstedelen av utslippene. Samtidig ble det reist nærmere 240 000 kilometer med tog.

Kjøring med private biler i tjeneste utgjorde 2,28 millioner kilometer, med en anslått elbilandel på 14 prosent. Samkjøringsgraden var under én prosent, og det er fortsatt et potensiale for utslippskutt gjennom endrede reisevaner.

Fylkeskommunens reisepolicy (2023) har prinsipper om at ansatte skal benytte sykkel, gange eller kollektivtilbud for kortere reise i nærområdet. For lengre tjenestereiser og oppdrag skal kostnad, tidsbruk og miljø- og HMS-hensyn styre valget av transportmiddel. Privatbil (helst elbil) kan benyttes når det er mest hensiktsmessig og det oppfordres til samkjøring. Ved bruk av leiebil oppfordres ansatte til å velge el- eller hybridbil. På reiser i og utenfor Skandinavia bes ansatte om å vurdere alternativer til fly. I tillegg er det en målsetting om at bilparken til fylkeskommunen skal være grønn og fossilfri innen 2025.

Kjøretøyparken

Fylkeskommunens bilpark besto av 242 kjøretøy ved utgangen av 2025. Andelen elbiler økte, og eiendomsavdelingen fortsatte arbeidet med å etablere et system for kjøretøyadministrasjon, inkludert elektronisk kjørebok, bildeling og tilhørende tjenester som lading og drivstoffkort. Målet er en mer effektiv og klimavennlig bruk av bilparken.

Fylkeskommunale bygg

Det ble gjennomført omfattende arbeid med energieffektivisering i fylkeskommunens bygningsmasse i 2025. Dette omfattet blant annet installasjon av varmepumper, utskifting til

LED-belysning, etterisolering og forbedret styring av varme- og ventilasjonsanlegg. Energibruken ble redusert med 4,8 prosent sammenlignet med 2024, og med 11,8 prosent siden 2020.

Solcelleanleggene på 23 bygg produserte 1,3 GWh strøm i 2025, en økning på 19 prosent fra året før. Det ble også skiftet til nye ladestasjoner ved flere videregående skoler. Arbeidet med å kartlegge klimarisiko ved alle skoler og fylkeshus ble også fullført, og det ble utarbeidet handlingsplaner for å møte framtidige klimaendringer.

Eiendomsavdelingen har fortsatt å fase inn elbiler, og styrker dermed klimaarbeidet i drift. Den daglige driften bidro også til å opprettholde Miljøfyrtårnsertifiseringer i byggene.

Renholdsavdelingen reduserte utslipp gjennom mindre bruk av vann og kjemikalier, økt bruk av mikrofiber og energieffektive renholdsmaskiner. Avdelingen innførte behovsstyrt renhold, faset ut miljøskadelige midler og tok i bruk miljøsertifiserte produkter. Renhold deltok aktivt i sertifiseringsprosesser og arbeidet med metoder som gir mer effektive og ergonomiske løsninger.

IKT-gjenbruk

I 2025 ble 1 333 kilo IKT-utstyr gjenbrukt eller resirkulert. 35 prosent av enhetene ble gjenbrukt, og 65 prosent ble resirkulert. Den samlede klimaeffekten av dette arbeidet er beregnet til en besparelse på 29 tonn CO₂-ekvivalenter.

Oppsummering og arbeid framover

Klimaarbeidet i Innlandet fylkeskommune i 2025 viser at organisasjonen arbeider bredt med utslippsreduksjoner, energieffektivisering, sirkulære løsninger og klimatilpasning. Det er gjort betydelig fremgang innen kollektivtransport, byggforvaltning og anleggsprosjekter, og fylkeskommunen har tatt tydelige grep innen idrett, friluftsliv og kulturarv.

Samtidig viser både klimabudsjettet og forvaltningsrevisjonen at det er behov for et mer systematisk arbeid, indikatorarbeid, oppfølging av anskaffelser og en tydeligere kobling mellom klimamål og tiltak på alle nivåer i organisasjonen. Fylkeskommunen har et godt grunnlag for å nå langsiktige klimamål, men dette krever fortsatt prioritering og samordning av innsatsen.

Revisjonsrapporten anbefaler organisasjonen å se klimaarbeidet i egen virksomhet i sammenheng med tiltak som gjennomføres i Innlandssamfunnet. Organisasjonen vurderer nå hvordan klimabudsjettet kan innrettes for å omfatte flere typer tiltak enn de som kun

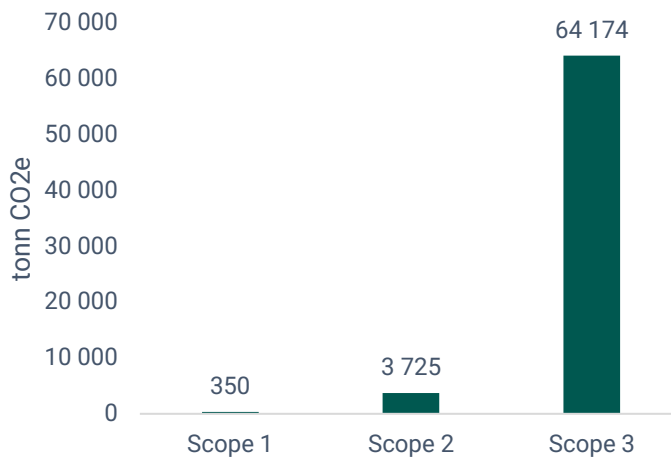
reduserer klimagassutslipp, og hvordan klimabudsjettet bedre kan samordnes med tiltakene i handlingsprogrammet for regional plan for klima, energi og miljø.

Klimafotavtrykksanalyse 2025

Klimafotavtrykket til Innlandet fylke som virksomhet var 68 249 tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e) i 2025. Fordelt per scope ser vi at Scope-3 utslipp utgjør den største delen av fotavtrykket. Av utslippene i Scope 1 skyldes 350 tonn CO₂e kjøring med egne fossilbiler. Fylkeskommunen har ingen fossile utslipp fra energibruk i egne bygg.



Klimafotavtrykket til Innlandet fylke = Scope 1 + Scope 2 + Scope 3. Scope 1 er alle direkte klimagassutslipp fra kilder organisasjonen eier eller kontrollerer, som for eksempel drivstofforbruk i leasede fossilbiler. Scope 2 er alle indirekte utslipp fra produksjon av innkjøpt elektrisitet, damp, varme og kjøling. Scope 3 er andre indirekte utslipp som oppstår som følge av organisasjonens aktiviteter, men som stammer fra utslippskilder som eies eller kontrolleres av andre organisasjoner.



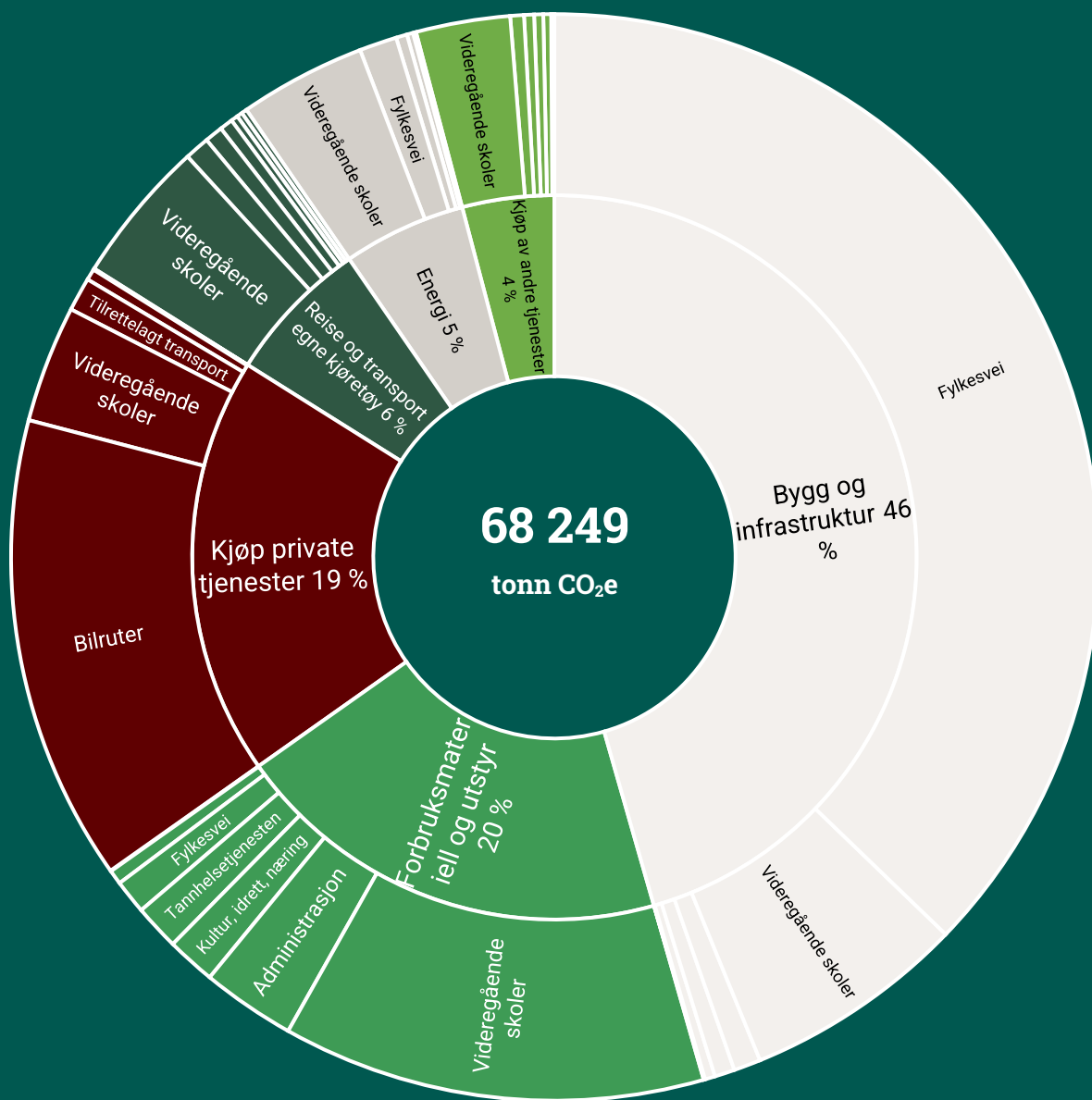
Figur 4: Det totale klimafotavtrykket for Innlandet fylkeskommune sin virksomhet, fordelt på Scope. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

Hovedresultatene for innkjøpskategorier og tjenesteområder er oppsummert i Tabell 1 under, og i Figur 5 på neste side. For nærmere informasjon om hvordan hovedkategoriene er summert, se Vedlegg III: Kategorisering av innkjøp. I tabellen er høyere verdier gradert med en mørkere farge for å synliggjøre de største postene. Her ser vi at det er bygg og infrastruktur som har det største enkeltbidraget med 31 101 tonn CO₂e, etterfulgt av forbruksmateriell og utstyr med 13 409 tonn CO₂e og kjøp private tjenester på 12 746 tonn CO₂e. Fordelt per tjenesteområde er det fylkesveier som har det største enkeltbidraget på 27 441 tonn CO₂e, tett fulgt av videregående opplæring med 22 886 tonn CO₂e.

I figuren på side 19 kan man se fotavtrykket til Innlandet fylkeskommune fordelt per innkjøpskategori, og deretter hvilke tjenesteområder som har det største fotavtrykket innenfor den enkelte innkjøpskategori. Detaljerte tall kan sees i Vedlegg II: Detaljert resultat.

Tabell 1: Totalt klimafotavtrykk for Innlandet fylkeskommunes egen virksomhet. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

	Forbruksmateriell og utstyr	Reise og transport	Energi	Bygg og infrastruktur	Kjøp private tjenester	Kjøp av andre tjenester	SUM
Administrasjon	1 903	267	224	407	0	158	2 958
Videregående skoler	8 585	2 923	2 573	4 518	2 375	1 912	22 886
Tannhelse-tjenesten	926	112	125	549	227	184	2 122
Kultur, idrett, næring	994	505	6	23	2	277	1 806
Fylkesvei	693	368	762	25 391	25	202	27 441
Bilruter	293	142	14	208	9 451	45	10 154
Fylkesveiferjer	10	112	44	2	0	8	176
Båtruter	0	0	0	0	0	10	10
Tilrettelagt transport	4	0	0	3	684	3	695
SUM	13 409	4 428	3 747	31 101	12 764	2 799	68 249



Figur 5: Fotavtryksanalyse for Innlandet fylkeskommune som virksomhet 2025.

Utslipp fra energibruk

Klimafotavtrykket til energibruk var 3 747 tonn CO₂e i 2025, en nedgang på nesten 600 tonn CO₂e fra 2024. Fylkeskommunen eier og drifter 44 steder, deriblant videregående skoler, idrettsbygg, tannklinikker, fylkeshusene på Hamar og Kunstbanken kunstsenter. Det totale energiforbruket i 2025 var på 37,09 GWh – en nedgang på 4,8% fra 2024.

Utvikling i energibruk måles som endring i spesifikt energiforbruk (kWh/m²), slik at man kan sammenligne energiforbruket selv om areal og energibruk endres. Det spesifikke energiforbruket var på cirka 102 kWh/m² i 2025. Fylkeskommunen jobber med energieffektivisering av egne bygg og produksjon av lokal fornybar energi. Siden 2020 er energiforbruket redusert med cirka 7 %. Det er montert solcelleanlegg på 23 eiendommer. Disse produserte 1,3 GWh i 2025.



37,09 GWh
TOTALT ENERGIFORBRUK



102 kWh/m²
SPESIFIKT ENERGIFORBRUK



365 000 m²
OPPVARMET AREAL



1,3 GWh
EGENPRODUSERT
SOLCELLEENERGI

Utslipp fra energibruk i drift av bygg er både avhengig av byggets energibehov og hvilken energikilde som brukes, vist av formelen under.

$$\frac{\text{kWh}}{\text{energibruk}} \times \frac{\text{g CO}_2\text{e/kWh}}{\text{utslipp per energienhet}} = \frac{\text{g CO}_2\text{e}}{\text{utslipp fra energi}}$$

Formel 1: Formel for beregning av utslipp fra energibruk.

Utslipp per energienhet avhenger av energikilden. For eksempel vil en varmepumpe bruke mindre strøm til å produsere varme enn en panelovn. Varmepumpe gir derfor lavere utslipp for den samme mengden oppvarming. Dette betyr at de energirelaterte utslippene kan endre seg dersom man bytter til en annen energikilde, selv om byggets energibehov er det samme. Utslipp for energikilder som ligger til grunn for Innlandet fylkeskommune sin klimafotavtrykksanalyse er følgende:

Elektrisitet	88 g CO ₂ e/kWh
Fjernvarme	51 g CO ₂ e/kWh
Bioenergi	37 g CO ₂ e/kWh

Lokalprodusert solcelleenergi telles ikke har ingen direkteutslipp av klimagasser, og inngår ikke i Scope 2, ettersom dette er innkjøpt energi. Indirekte utslipp fra innkjøp av materiale og vedlikehold av solcellene inngår gjennom KOSTRA-tall.

Utslipp fra reise og transport

Klimafotavtrykket fra reise og transport var 4 428 tonn CO₂e. Fylkeskommunen har som mål at egen virksomhet skal være fossilfri, noe som betyr at det ikke skal benyttes energikilder som gir direkteutslipp av CO₂e. Målet gjelder for fylkeskommunens *egen drift*, ikke tjenester kjøpt fra eksterne leverandører, som kollektivtransport eller bygging av fylkesveger.

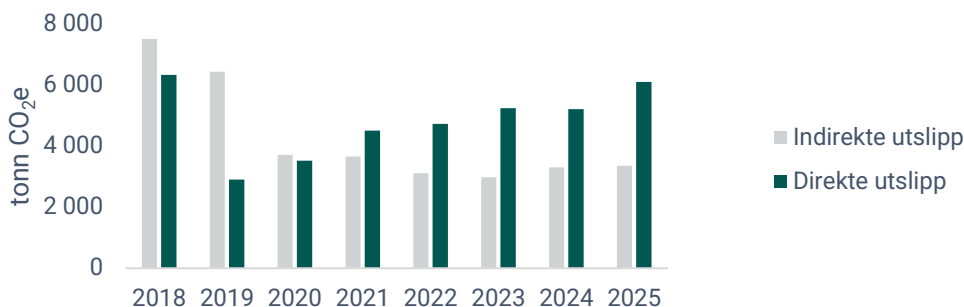
I dette kapitlet ser vi også på kollektivtrafikken og fylkesveiferja Elrond, hvor det største bidraget henholdsvis faller under innkjøpskategoriene «kjøp av private tjenester» (innkjøp av kollektivtransport som tjeneste) og «energi» (drift av Elrond). Disse har et fotavtrykk på 9 451 tonn CO₂e fra kollektivtrafikken og 44 tonn CO₂e fra Elrond.



I forbindelse med arbeidet med klimafotavtrykksanalysen har fylkeskommunen samlet fysiske tall for kollektivtrafikken og fylkesveiferja som inngår i analysen, samt flyreiser bestilt gjennom reisebyrå og bilkjøring (kjøregodtgjørelser og kilometer kjørt med egne, leasede og leide biler) som inngår i rapporteringen.

Kollektivtrafikken

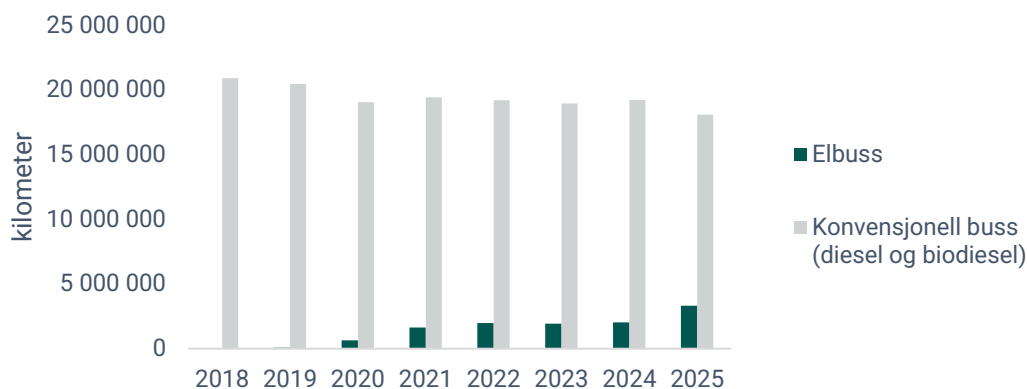
I 2025 var fotavtrykket av innkjøp av private tjenester for drift av kollektivtransport (omtalt som «bilruter» i Tabell 1) 9 451 tonn CO₂e. Figuren under viser andelen av utslippene som er fossile direkteutslipp og indirekte utslipp som følge av elektrisitetsforbruket til elbussene. Innlandstrafikk er organisert som en seksjon i Innlandet fylkeskommune. Transportvirksomheten er en innkjøpt tjeneste, og summen av direkte og indirekte utslipp telles som Scope 3-utslipp i klimafotavtrykksanalysen til Innlandet som virksomhet.



Figur 6: Klimafotavtrykket til Innlandstrafikk 2018-2025. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

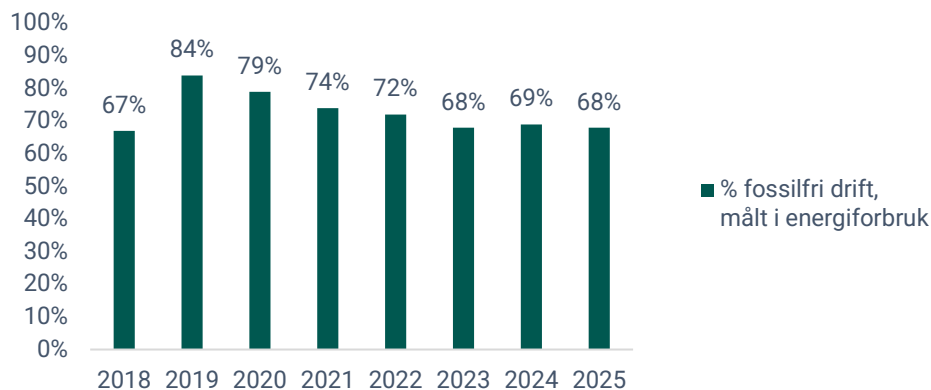
Klimafotavtrykket av fylkeskommunen sitt busstilbud hadde en liten økning fra 8 505 tonn CO₂e i 2024 til 9 451 tonn CO₂e i 2025. Sammenlignet med 2018 er klimafotavtrykket redusert med 4 380 tonn CO₂e.

Disse tallene er det totale utslippet fra energiforbruket, dvs. direkte utslipp ved fossil forbrenning og indirekte utslipp fra produksjon av drivstoff (fossil og biobasert). De direkte utslippene har økt med 886 tonn CO₂e, fra 5 208 tonn CO₂e til 6 904 tonn CO₂e. De indirekte utslippene har også økt litt, fra 3 297 tonn CO₂e til 3 357 tonn CO₂e. Dette skyldes økt forbruk av biodiesel. Figur 7 viser utvikling i antall kilometer kjørt med konvensjonell buss (på diesel og biodiesel) og kilometer kjørt med elbuss. Figur 8 viser total kjørelengde og hvor stor %andel av energiforbruket som kan regnes som fossilfri¹.



Figur 7: Utvikling fra 2018-2025 i kilometer kjørt med konvensjonell buss (på diesel og biodiesel), kilometer kjørt med elbuss og total kjørelengde. Tallene er gitt i kilometer kjørt.

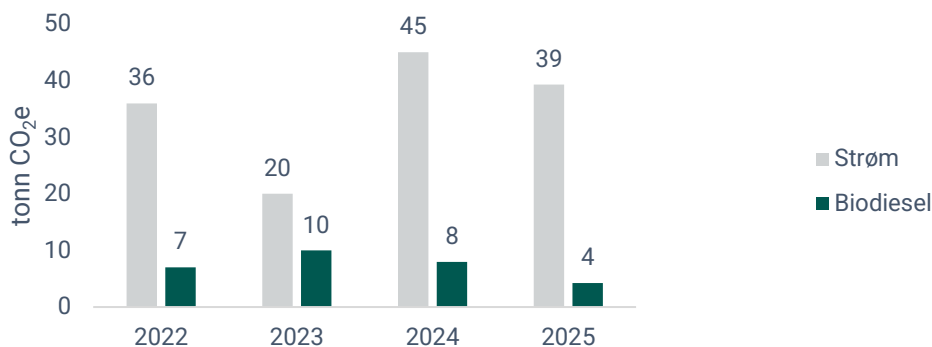
¹ Utregningen for 2018 til 2024 forutsetter likt forbruk per kilometer for diesel og biodiesel. Med fossilfri menes kilometer kjørt med elbuss og biodiesel.



Figur 8: Utvikling fra 2018-2025 i % fossilfritt energibruk som benyttes for drift av Innlandstrafikk. Her inngår bruk av biodiesel, som er fossilfritt.

Fylkesveiferja Elrond

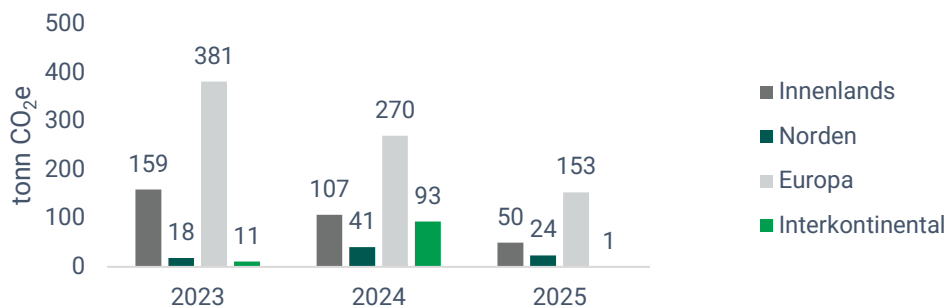
Randsfjordferja «Elrond» er Innlandets eneste fylkesvegferje. Ferja går på strøm og lades ved land på Tangen. Den har også en tank for biodiesel som kan brukes ved behov. I 2025 brukte ferja 446 501 kWh strøm og 2400 HVO100 biodiesel. I 2024 var forbruket 488 032 kWh strøm og 4 699 liter biodiesel. Stormen Amy førte til at alle avganger ble innstilt lørdag 4. oktober. I juni og juli hadde ferja uplanlagte driftsavbrudd p. g. a. skifte av tetting på propellakslinger.



Figur 9: Klimafotavtrykket til elferja Elrond 2022-2025. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

Tjenestereiser bestilt gjennom reisebyrå

Tall fra reisebyrået fylkeskommunen benytter for bestilling flyreiser viser at totale kilometer flydd i 2025 var 2 055 338 km med fly. Dette er en reduksjon på 13,7 % fra året før, og skyldes i hovedsak en sterk nedgang i antallet interkontinentale flyreiser. Utslippet fra flyreiser bestilt gjennom reisebyrå er på 227 tonn CO₂e i 2025, som er en nedgang på 56 % fra 2024.



Figur 10: Klimafotavtrykket til flyreiser bestilt gjennom reisebyrå i 2023-2025, fordelt på destinasjon. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

Videre viser tall fra reisebyrå at antall hotellovernattinger på tjenestereise har et samlet klimafotavtrykk på 114 tonn CO₂e i 2025. Videre er det reist 237 956 km med tog, som har et fotavtrykk på 32 tonn CO₂e.

Det er også foretatt 2 tjenestereiser med fossil leiebil, med et estimert fotavtrykk på 0,031 tonn CO₂e.

I tillegg kommer reiser som er bestilt utenfor reisebyrå, og refundert på reiseregning. Disse reisene har ikke spesifisert reiselengde, og kan derfor ikke beregnes med fysiske utslippstall. Dette gjelder 1200 bussreiser, 232 drosjereiser, 123 ferjeturer, 166 innenlands flyreiser, 4892 togreiser og 129 uspesifiserte reiser.

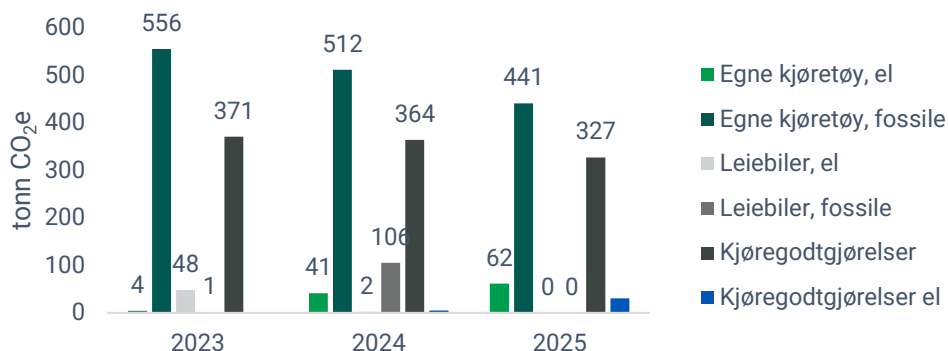
Siden underlaget fra reisebyrå ikke dekker alle reiser, er fotavtrykket til tjenestereiser beregnet gjennom KOSTRA-modellen.

Bilkjøring

Det ble kjørt 2 275 221 km tjenestereiser med ansattes privatbiler i 2025. Dette er en reduksjon på 1,8 % fra 2024. Det anslås en elbilandel på 14 % for disse reisene². Videre er det kjørt 2 212 900 kilometer med fylkeskommunens egne kjøretøy. Elbilandelen var 20 % for egne biler.

For 2025 har ikke Fylkeskommunen oversikt over biler i korttidsleie. Dette skyldes et uforutsett skifte av leiebil-leverandør på senhøsten 2025. Tallene på leiebiler er derfor 0.

² Kilde: Fordeling basert på andel registrerte motorkjøretøy per region (Innlandet) 2025, Innlandsstatistikk/SSB



Figur 11: Klimafotavtrykket til bilkjøring, herunder kjøregodtgjørelser, leiebiler og egne kjøretøy. Tallene er gitt i tonn CO₂e. Selv med færre kjørte kilometer, er utslippene høyere fra egne kjøretøy enn fra kjøregodtgjørelser. Dette skyldes at mesteparten av transportarbeidet med egne kjøretøy er fossil varebil, van og minibuss, som har høyere utslippsfaktor per kilometer kjørt enn personbil.

Resirkulering av IT-utstyr

I 2025 gjenbrakte og resirkulerte fylkeskommunen 1333 kg IKT-utstyr. 35 % av enhetene som ble innlevert ble gjenbrukt, og 65 % av enhetene ble resirkulert. Beregnet klimaeffekt (sparte klimagassutslipp) er beregnet til 29,02 tonn CO₂e. I 2025 var utslippene knyttet til kontormateriell 177 tonn CO₂e, og utslippene knyttet til annet forbruksmateriell 3 372 tonn CO₂e.



29 tonn CO₂e
SPART VED RESIRKULERING AV
IT-UTSTYR

Ettersom klimafotavtrykkanalysen baserer seg på virksomhetens innkjøp, vises ikke effekten av å levere IT-utstyr til resirkulering i klimaregnskapet, med mindre man gjenbraker dette internt og dermed reduserer behovet for innkjøp av nye varer. Effekten allokeres altså til den virksomheten som unngår innkjøp av nye varer. Det er likevel fint å rapportere effekten av tiltaket som en egen indikator i klimaarbeidet, ettersom man bidrar til sirkulærøkonomi og muliggjør reduksjon andre steder i verdikjeden ved å levere utstyr til gjenbruk.

Sammenligning 2024-2025

Det totale klimafotavtrykket til Innlandet fylkeskommune sin virksomhet økte med 687 tonn CO₂e fra 2024 til 2025. Økningen er størst for reise og transport (økning på 477 tonn CO₂e) og bygg og infrastruktur (økning på 449 tonn CO₂e). Nedgangen er størst energi (nedgang på 591 tonn CO₂e).

Per tjenesteområde er det størst økning i fotavtrykket til bilruter, med en økning på 786 tonn CO₂e. Deretter følger videregående skoler med en økning på 755 tonn CO₂e. Nedgangen er størst for tannhelsetjenesten, som er redusert med 327 tonn CO₂e, etterfulgt av tilrettelagt transport (nedgang på 127 tonn CO₂e).

Bygg og infrastruktur er en innkjøpskategori som vanligvis har svingninger i investeringsaktivitet fra år til år. Disse svingningene har en direkte innvirkning på klimafotavtrykket. En naturlig forklaring på økning for bygg og infrastruktur er altså flere investeringer i 2025 sammenlignet med 2024, og da spesielt for fylkesveier.

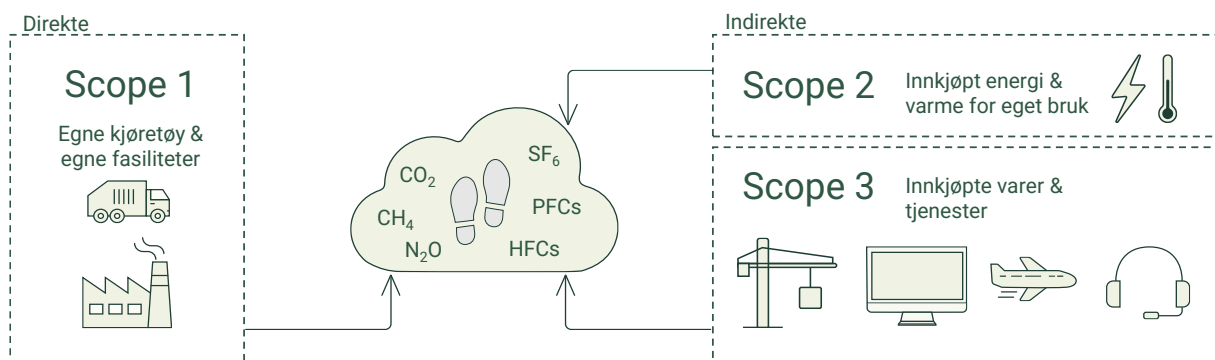
Tabell 2 viser endringen i utslipp fra 2024 til 2025. I tabellen er økningen gradert med rødfarge, og reduksjon gradert med grønnfarge.

Tabell 2: Sammenligning 2024-2025. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

	Forbruksmaterieill og utstyr	Reise og transport	Energi	Bygg og infrastruktur	Kjøp private tjenester	Kjøp av andre tjenester	SUM
Administrasjon	318	19	-29	-419	0	24	-87
Videregående skoler	171	419	-383	1 108	-590	41	766
Tannhelse-tjenesten	-38	18	-17	-323	-2	35	-327
Kultur, idrett, næring	-115	17	-48	-3	-13	39	-123
Fylkesvei	146	-46	-104	-19	-19	-135	-179
Bilruter	-255	-9	0	110	946	-6	786
Fylkesveiferjer	-56	59	-10	-7	0	0	-14
Båtruter	0	0	0	0	0	10	10
Tilrettelagt transport	0	0	0	3	-149	0	-146
SUM	172	477	-591	449	173	7	687

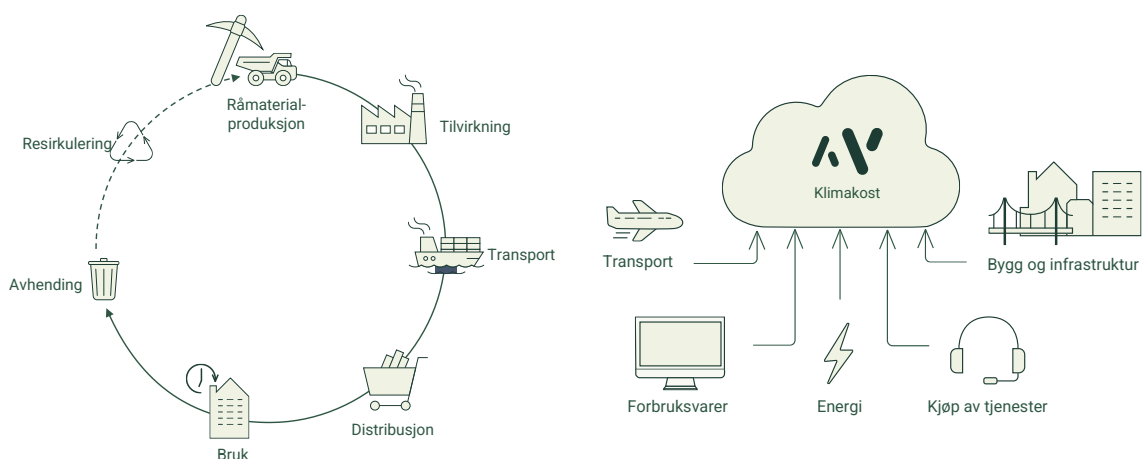
Vedlegg I: Metode

Det internasjonalt mest brukte rammeverket for beregning av klimagassregnskap er GHG-protokollen. GHG-protokollen deler utslipp opp i tre ulike Scope, som illustrert i figuren under. Scope 1-utslipp er alle direkte klimagassutslipp fra kilder som virksomheten eier eller kontrollerer, for eksempel forbrenning av drivstoff eller bruk av mineralolje. Scope 2-utslipp er indirekte utslipp fra produksjon av innkjøpt elektrisitet, damp, varme og kjøling. Scope 3-utslipp er alle indirekte utslipp som oppstår som følge av organisasjonens aktiviteter, men som stammer fra utslippskilder som eies eller kontrolleres av andre organisasjoner.



Figur 12: Inndeling av klimaregnskapet i scope etter GHG-protokollen.

Klimafotavtrykket for Innlandet fylkeskommune er utført ved bruk av Klimakostmodellen, som er et verktøy utviklet av Asplan Viak. Klimakostmodellen benytter en kombinasjon av livsløpsanalyse (LCA) for fysiske innsatsfaktorer (i denne analysen energiforbruk til bygg og fylkesveiferja, drivstoff brukt i kollektivtrafikken, kilometer reist med fly, egne og leide biler og kjøregodtgjørelser) og miljøutvidet kryssløpsanalyse (EEIOA) for økonomiske innsatsfaktorer



Figur 13: Illustrasjon av en LCA (til venstre) og Klimakostmodellen (til høyre).

(regnskapsdata innhentet via KOSTRA-systemet til SSB). En generell illustrasjon av LCA (til venstre) og klimakostmodellen (til høyre) er vist i figuren under.

En LCA er en miljøanalyse som tar for seg miljø- og ressurspåvirkningen gjennom hele livsløpet til et produkt eller en prosess, og inkluderer råmaterialproduksjon, produksjon/tilvirkning, transport og distribusjon, bruksfase, avhending og resirkulering.

I en miljøutvidet kryssløpsanalyse benyttes utslipp og aktivitetsdata for et standard utvalg næringslivssektorer (SN2007/NACE rev2) for å beregne utslippene et gitt innkjøp innen hver sektor forårsaker.

Bruk av økonomiske innsatsfaktorer for innkjøp av varer og tjenester er en effektiv måte å få et godt oversiktsbilde av klimafotavtrykket. Begrensingen er at man må benytte sektorsnitt av typen «matvareproduksjon», og dermed ikke er i stand til å skille mellom ulike produkter innen hver kategori. Til dette trengs det mer detaljerte LCA-analyser. Økonomiske faktorer og fysiske faktorer har ulike fordeler og ulemper. De økonomiske gir et godt oversiktsbilde. Det er stor sannsynlighet for at man får med «alt» siden data er lett tilgjengelig. De fysiske utslippsintensitetene er mer presise, men også her er man avhengig av systemgrenser og gode kilder.

Klimaregnskapet viser på overordnet nivå «konsekvensene» av innkjøpene i form av klimagassutslipp, og på den måten gir dataene en indikasjon på hvor man bør prioritere å sette inn tiltak. Økonomiske utslippsfaktorer som er benyttet representerer gjennomsnittlig utslipp per innkjøpsart i Norge. Dette vil si at dersom det lages et klimagassregnskap ett år, og man setter inn spesifikke tiltak og ønsker å se effekten av dette neste år, vil man ikke uten videre se dette i et klimaregnskap med mindre man har brukt mindre penger på innkjøpsarten påfølgende år, eller kjøpt inn en annen innkjøpsart med lavere utslippsintensitet.

I klimakostmetodikken legges hele klimabidraget til det året en investering gjøres. Dette betyr at investeringer slår ut i klimaregnskapet. Det er viktig å være klar over at slike investeringer i noen tilfeller kan være positivt både klima- og miljømessig når man ser tiltaket over en lengre tidshorisont, f.eks. bygging av kommunale bygg med lavt energibruk, og investeringer i VA-nett som bedrer kvaliteten på tjenesten.

Ønsker man å følge med på framgangen på ulike mer spesifikke tiltak er det derfor lurt å opprette et sett med indikatorer basert på et referansenivå (eks. gjeldende klimaregnskap) og sette mål for nivå på utslipp. Har man spesifikke prosjekter man ønsker å måle effekten av (eks. et bygg som rehabiliteres i stedet for å bygge nytt, eller etablering av en ny vei hvor man bruker mer klimavennlige materialer) kan en livsløpsvurdering (LCA) av prosjektet være det riktige verktøyet.

Vedlegg II: Detaljert resultat

Tabell 3: Detaljert resultat frå klimafotavtrykksanalysen, 2025.

	Adminis- trasjon	Vgs*.	Tann- helse- tjeneste	Kultur, idrett, næring	Fylkesvei	Bilruter	Fylkesvei- ferjer	Båtruter	Tilrettelagt transport	SUM
Kontormateriell	32	106	14	9	11	5	0	0	0	177
Undervisningsmat- eriell	1	2 275	0	0	0	0	0	0	0	2 276
Medisinsk forbruksmaterie- ll	0	4	358	0	0	0	0	0	0	363
Medikamenter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Matvarer	124	1 579	8	68	24	6	0	0	0	1 809
Annet forbruksmaterie- ll, varer og tje- nester	389	1 912	98	757	168	38	5	0	4	3 372
Post, banktjenester, telefon, internett/bredbånd	62	73	14	4	55	21	1	0	0	229
Annonse, reklame, informasjon	64	65	3	22	4	36	0	0	0	194
Opplæring og kurs	55	141	19	51	26	1	1	0	0	296
Reiser, diett og bil	162	1 003	36	109	159	124	2	0	0	1 595
Andre opplysningspliktig- e godtgjørelser	1	52	0	25	0	0	0	0	0	77
Transport og reise	104	1 868	76	371	209	17	110	0	0	2 755
Strøm	86	1 732	119	3	762	14	39	0	0	2 755
Fjernvarme og fjernkjøling	33	774	6	3	0	0	0	0	0	815

	Adminis- trasjon	Vgs*.	Tann- helse- tjeneste	Kultur, idrett, næring	Fylkesvei	Bilruter	Fylkesvei- ferjer	Båtruter	Tilrettelagt transport	SUM
Fyringsolje og fyringsparafin	0	20	0	0	0	0	0	0	0	20
Naturgass og andre fossile gasser	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
Bioenergi	106	46	0	0	0	0	4	0	0	156
Forsikringer, vakhold og sikring	65	14	0	0	0	11	2	0	0	93
Leie av lokaler og grunn	300	794	196	8	61	48	2	0	0	1 408
Avgifter, gebyrer, lisenser o.l.	322	203	12	11	32	31	1	0	0	612
Kjøp og finansiell leie av driftsmidler	752	1 994	130	52	158	134	0	0	1	3 221
Medisinsk utstyr	0	1	258	0	0	0	0	0	0	260
Kjøp og leie av transportmidler	23	146	3	1	142	1	0	0	0	315
Leie av driftsmidler	13	70	8	19	72	9	0	0	0	192
Vedlikehold, påkostning, nybygg og nyanlegg	39	3 071	280	10	18 321	5	0	0	0	21 727
Driftsavtaler, reparasjoner og vaktmestertjenester	60	539	52	4	7 003	151	0	0	3	7 813

	Adminis- trasjon	Vgs*.	Tann- helse- tjeneste	Kultur, idrett, næring	Fylkesvei	Bilruter	Fylkesvei- ferjer	Båtruter	Tilrettelagt transport	SUM
Materialer til vedlikehold, påkostning og nybygg/nyanlegg	1	47	0	1	5	0	0	0	0	54
Renholds - og vaskeritjenester	7	66	21	0	1	4	0	0	0	100
Andre tjenester	157	441	75	273	175	45	8	10	3	1 188
Grunnerverv	0	0	0	0	25	0	0	0	0	25
Kjøp av eksisterende bygninger og anlegg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kjøp fra staten	0	0	12	1	0	0	0	0	0	12
Kjøp fra fylkeskommunen	0	1 103	87	3	0	0	0	0	0	1 193
Kjøp fra kommuner	0	368	1	0	2	0	0	0	0	371
Kjøp fra andre	0	2 375	227	2	25	9 451	0	0	684	12 764
Kjøp fra andre regnskapsenheter	0	0	9	0	0	0	0	0	0	9
SUM	2 958	22 886	2 122	1 806	27 441	10 154	176	10	695	68 249

*Vgs. er forkortelse for videregående skole.

Vedlegg III: Kategorisering av innkjøp

Tabell 4: Kategorisering av innkjøpskategorier i KOSTRA.

HOVEDKATEGORI	UNDERKATEGORI	DETALJERT KATEGORI
FORBRUKSVARER	Materiell	Kontormateriell
		Undervisningsmaterieill
		Medisinsk forbruksmaterieill
		Medikamenter
		Matvarer
		Annet forbruksmaterieill/råvarer og tjenester
	Matvarer	Matvarer
	Inventar og utstyr	Inventar og utstyr
REISE OG TRANSPORT	Reiser og godtgjørelser	Opplæring og kurs
		Utgifter og godtgjørelser for reiser, diett, bil o.l. som er oppgavepliktige
		Andre oppgavepliktige godtgjørelser
	Transport	Transportutgifter og drift av egne transportmidler
		Kjøp, leie og leasing av transportmidler
ENERGI	Energi/Strøm f.o.m. 2013	Energi/Strøm f.o.m. 2013
	Fjernvarme	Fjernvarme
	Fyringsolje	Fyringsolje
	Naturgass	Naturgass
	Bioenergi	Bioenergi
BYGG OG INFRASTRUKTUR	Bygg og infrastruktur	Leie av lokaler og grunn
		Vedlikehold og byggetjenester
		Grunnerverv

HOVEDKATEGORI	UNDERKATEGORI	DETALJERT KATEGORI
		Kjøp av eksisterende
	Annen drift av bygg	Serviceavtaler og reparasjoner
		Materialer til vedlikehold
		Renhold, vaskeri- og vaktmestertjenester
KJØP AV TJENESTER	Konsulenttjenester	Konsulenttjenester
	Kjøp fra andre, offentlige	Fra staten
		Fra fylkeskommuner
		Fra kommuner
	Kjøp fra andre, private	Kjøp fra andre, private
	Kjøp fra andre, IKS og særbedrifter	Kjøp fra IKS der kommunen/fylkeskommunen selv er deltager



Innlandet
fylkeskommune