

Klimafotavtrykksanalyse

for Innlandet fylkeskommunes virksomhet i
2024

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Innlandert fylkeskommune
Tittel på rapport:	Klimafotavtrykksanalyse for Innlandet fylkeskommune
Oppdragsnummer:	642029-01
Utarbeidet av:	Asplan Viak v/Inger Adele Helseth og Leif Christian Jensen og Innlandet fylkeskommune v/Kristin Stavem
Oppdragsleder:	Inger Adele Helseth
Tilgjengelighet:	Åpen

Forord

Asplan Viak AS har på oppdrag fra Innlandet fylkeskommune kartlagt fylkeskommunens klimafotavtrykk fra egen virksomhet for året 2024, og sammenlignet dette med klimafotavtrykksanalysen fra 2023. Det totale klimafotavtrykket som følge av fylkeskommunal virksomhet var på ca. 67 600 tonn CO₂e i 2024, mot ca. 68 900 tonn CO₂e i 2023. Dette tilsier en reduksjon på litt over 1 300 tonn CO₂e. Nøkkeltall for 2024 er oppsummert på neste side.

Oslo, 07.05.2025

Inger Adele Helseth

Oppdragsleder

Leif Christian Jensen og Hogne

Nersund Larsen

Kvalitetssikrer

Nøkkelfunn



67 600

TONN CO₂e I 2024



108 kWh/m²

SPESIFIKT
ENERGIFORBRUK



1,1 GWh

EGENPRODUSERT
SOLCELLEENERGI



69 %

FOSSILFRI DRIFT AV
INNLANDSTRAFIKK



18 %

ELBILANDEL EGEN
KJØRETØYPARK



82

TONN CO₂e SPART VED
RESIRKULERING AV IT-UTSTYR

Innhold

Dokumentinformasjon	1
Nøkkelfunn	2
Innledning	5
Avgrensing.....	6
Rapportens oppbygning	6
Fylkeskommunens mål for klimagassreduksjoner	7
Vedtatte mål	7
Virksomhetsmålene	7
Måloppnåelse	7
Klimaarbeidet i 2024	8
Klimabudsjettet	8
Klimavennlig kollektivtilbud	9
Reduksjon av klimagassutslipp fra utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveinettet	9
Asfaltkontrakter med klimafokus.....	9
Utskiftning til LED-belysning.....	9
Forprosjekt – transportreduksjon som følge av grøfterensk.....	9
Klimaprofil for fylkesveiprosjekter	10
Randsfjordferja	11
Bevaring og gjenbruk av bygg som klimatiltak	11
Ny tannklinikk på Lillehammer	11
Lavt klimafotavtrykk fra egen virksomhet.....	12
Anskaffelser.....	12
Tjenestereiser	12

Kjøretøyprosjektet	13
Energibruk i fylkeskommunale bygg	14
Solcelleanlegg videregående skoler	15
Energiledelse	15
Gjenvinning og resirkulering av IKT-utstyr	15
Klimafotavtrykksanalyse 2024	16
Utslipp fra energibruk	19
Utslipp fra reise og transport	20
Kollektivtrafikken	20
Fylkesveiferja Elrond	21
Flyreiser bestilt gjennom reisebyrå	22
Bilkjøring	22
Resirkulering av IT-utstyr	22
Sammenligning 2023-2024	24
Vedlegg I: Metode	25
Vedlegg II: Detaljert resultat	27
Vedlegg III: Kategorisering av innkjøp	30

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 Venabygdsfjellet, Innlandet fylke. Foto: Innlandet fylkeskommune/Frøydys Haug.

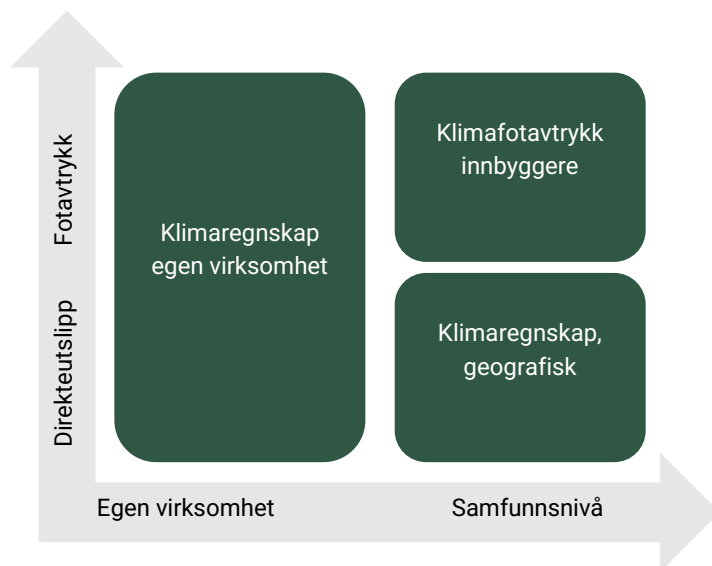
Det utarbeides årlige klimaregnskap (**klimafotavtrykksanalyser**) som viser påvirkningen fylkeskommunens virksomhet har på samfunnet i form av klimagassutslipp. På denne måten kan effektene av igangsatte klimagassreduserende tiltak spores. Klimaregnskapet gjør oss i stand til å indentifisere hvilke 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.

Avgrensning

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 kutt i utslippene. Et klimaregnskap for fylkeskommuner kan settes opp med ulike



Figur 2: Ulike perspektiver for klimaregnskap for virksomhet og på samfunnsnivå.

systemgrenser for hvilke utslipp som inkluderes. Det geografiske perspektivet 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 som faktisk kjøper bilene bor.



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 2024. 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 2024. 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.

For Innlandet fylkeskommune er fossilfri virksomhet definert slik: «Fylkeskommunen skal ikke benytte 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» (Fylkesutvalgets vedtak i sak 217/2020).

Fossile utslipp som forårsakes av tjenestene fylkeskommunen kjøper inn fra eksterne leverandører (kollektivtransport, drift, utbygging og vedlikehold av fylkesveier, byggetjenester etc.) omfattes ikke av "Fossilfri 2025"-målet for egen virksomhet. Disse faller inn under målet om å redusere utslippene fra organisasjonens forbruk av varer og tjenester.

Virksomhetsmålene

Den overordnede målstrukturen for Innlandet fylkeskommunes virksomhet ble vedtatt av fylkestinget i juni 2021 (sak 58/2021). Klimaarbeidet i organisasjonen er særlig knyttet til hovedmål 8: «Bærekraftig naturforvaltning og reduserte klimagassutslipp».

Særlig relevante delmål under hovedmål 8 er:

8.2 Klimavennlig kollektivtilbud

8.3 Reduksjon av klimagassutslippene fra utvikling, drift og vedlikehold av fylkesveinettet

8.4 Bevaring og gjenbruk av bygninger som klimatiltak

8.5 Lavt klimaavtrykk fra egen virksomhet.

Måloppnåelse

Klimamålene for fylkeskommunens virksomhet er ambisiøse. Utfordringen er at organisasjonens klimaarbeid i 2024 mangler tilstrekkelig overordnet forankring og retning og at samordningen med fylkeskommunens virksomhetsmål er mangelfull. Prioriteringer, oppfølging, og gjennomføring av tiltak preges i for stor grad av tilfeldigheter, mangel på midler og personressurser. Det har ikke lyktes i tilstrekkelig grad å fordele ansvaret for gjennomføring av klimatiltak og sikre eierskap i hele organisasjonen. Tiltaksgjennomføring har vært, og er derfor i stor grad avhengig av enkeltindividers initiativer og engasjement, snarere enn å være satt i system.

Klimaarbeidet i 2024

Klimabudsjettet

Klimamålene skal følges opp gjennom å iverksette konkrete tiltak i fylkeskommunens tjenesteområder og virksomheter. Klimabudsjettet har vært en del av fylkeskommunens økonomiplan og årsbudsjett siden 2021. Klimatiltak finansieres enten gjennom ordinær driftsramme, som del av investeringsbudsjettet eller av Klimafondet¹. Det rapporteres på gjennomføring av klimatiltak på samme måte som øvrig tertial- og årsrapportering. Klimabudsjettet fordeler midler og ansvar for å gjennomføre klimatiltakene, og inneholder tiltaksbeskrivelser og effektberegninger i form av CO₂-ekvivalenter. Klimabudsjettet for 2024 kan leses her: [Klimabudsjett](#).

I 2024 valgte Innlandet fylkeskommune å finansiere 17 klimagassreduserende tiltak. Den samlede effekten av de målbare tiltakene innenfor denne finansieringen er beregnet til 528 tonn CO₂-ekvivalenter. Kostnaden for tiltakene var på 28,6 millioner kroner. Det ble også arbeidet parallelt med å utvikle og finansiere nye klimatiltak til klimabudsjettet for 2025. I tillegg omfatter klimabudsjettet også tiltak som gir effekt utenfor egen organisasjon. Eksempler på slike tiltak er drift av nettverk som Klimapartnere Innlandet, klimatilpasningsnettverk og kommunenettverk, og den årlige Natur- og klimakonferansen.

Den interne «klimaressursgruppa» har hovedansvaret for utviklingen av klimabudsjettet. Gruppa består av representanter fra de ulike avdelingene i fylkeskommunen. Medlemmene bistår i faglige diskusjoner og erfaringsutveksling knyttet til organisasjonens klimaarbeid. I tillegg fungerer medlemmene som kontaktpunkter mellom egen avdeling og de seksjonene ("klima miljø og naturmangfold" og "økonomi og styring") som har hovedansvaret for å koordinere klimabudsjettarbeidet.

Våren 2024 ble det utarbeidet et klimabudsjett for Innlandet fylke med tiltakspakker fordelt på ulike sektorer (veitrafikk, landbruk m.m.)². Fylkestinget vedtok i juni at fylkeskommunen - i kraft av sin rolle som myndighet, tjenesteyter, eier, forvalter, innkjøper og pådriver - aktivt skal bruke klimabudsjettet som kunnskapsgrunnlag for å påvirke klimaomstillingen i Innlandet (sak 48/2024). Det ble i løpet av 2024 søkt om ekstern delfinansiering fra Miljødirektoratets Klimasatsordning for sju klimatiltak. Fem av disse ble innvilget tilskudd. Ti nye klimatiltak ble meldt inn til behandling hos fylkeskommunedirektørens ledergruppe i september, hvorav fem tiltak gikk videre til budsjettbehandling. Disse ble deretter vedtatt i fylkestinget i desember 2024.

¹ Midler som ble overført fra gamle Oppland fylkeskommune i 2020. Fondet var avsatt til å gjennomføre klimatiltak. Fondet var per 31.12.2024 disponert.

² Klimaregnskap, klimabudsjett og tiltaksberegninger for Innlandet (mai 2024).

Klimavennlig kollektivtilbud

Siden 2018 er det stilt krav til fossilfritt drivstoff i nye busskontrakter for anbudsområdene Hadeland/Land, Gjøvikregionen, Hamarregionen, Lillehammerregionen og Nord-Gudbrandsdal.

Alle bybusser skal være såkalt nullutslipp eller fossilfrie innen 2025. Bybussene på Gjøvik kjøres med fossilfri diesel. I Lillehammer er 14 bybusser elektriske og 2 busser kjører med fossilfri diesel. Bybussflåten på Hamar består av 20 elektriske busser og 12 busser som kjøres med fossilfri diesel. I 2024 ble 12,5 av totalt 21,3 millioner kollektivkilometer kjørt med fossilfritt drivstoff, mens 2 millioner kollektivkilometer ble kjørt med vanlig diesel. Resterende var elektrisk. «Fossilfri-andelen» for kollektivtransporten i fylket var på 69 %.

Kollektivtransportforvalteren «Innlandstrafikk» ansatte i september en prosjektleder som skal jobbe med tiltak for å øke andelen kollektivreisende mellom bopel og arbeidsplass. Det ble i 2024 hentet inn informasjon fra tilsvarende prosjekter og gjennomført studiebesøk hos kollektivselskapet Kolumbus (Rogaland) for å lære om deres «Hjem-Jobb-Hjem»-løsning. Fylkeskommunen er også representert i en arbeidsgruppe i Kollektivtrafikkforeningen (nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige kollektivtrafikk- og mobilitetsaktører) som skal vurdere nasjonale bedriftsløsninger.

Reduksjon av klimagassutslipp fra utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveinettet

Asfaltkontrakter med klimafokus

Det ble i 2024 stilt ekstra krav til miljødeklarasjoner (EPD) i tre asfaltkontrakter: Innlandet Sørøst, Innlandet Mjøsområdet og Innlandet Gudbrandsdalen/Valdres. Til sammen ble det lagt 122,6 tonn asfalt med såkalte «klimakrav».

Utskiftning til LED-belysning

I 2024 ble også 2114 armaturer (til LED-belysning) på fylkesveier skiftet ut til fordel for LED-belysning. Dette førte til en gjennomsnittlig reduksjon i strømforbruket på 65 % for de strekningene som fikk LED-belysning. Arbeidet med utskifting av lysarmaturer fortsetter i 2025.

Forprosjekt – transportreduksjon som følge av grøfterensk

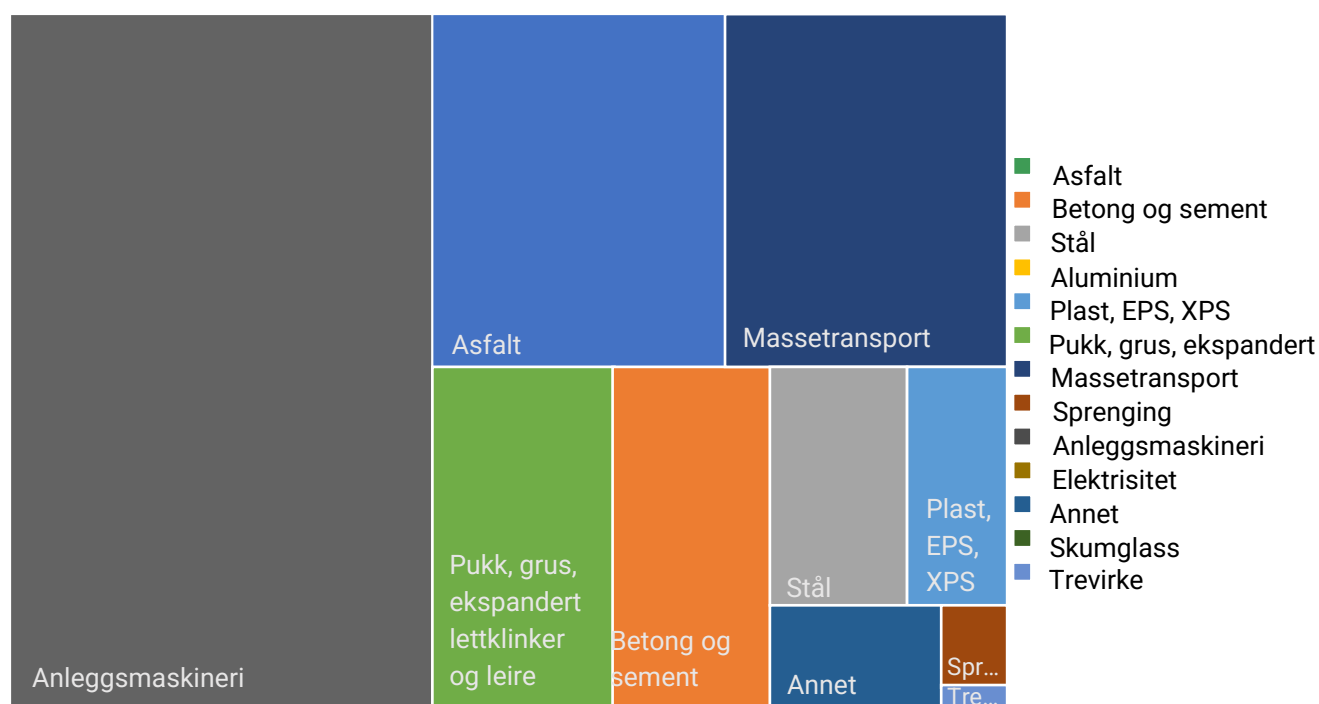
Samferdselsavdelingen har i 2024 utredet alternativer for å redusere mengden massetransport (grøfterensk-masser) fra drift og vedlikehold av veier. Samfunnsnyttene er vurdert for tre ulike disponeringsalternativer: Muligheter for lokal disponering av masser hos grunneier, levering av masser til deponi, og levering av masser til vaskeanlegg.

Resultatene viser at løsningen med lokal disponering av såkalte grøfterenskmasser er den mest fordelaktige, da den innebærer lavest klimagassutslipp og lavere økonomiske

kostnader. Løsninger der grøfterensmassene transporteres til deponi eller vaskeanlegg medfører mer transport, økte klimagassutslipp og leveringskostnader, sammenlignet med lokal disponering. Ifølge dagens regelverk, er det utfordringer knyttet til det å disponere grøfterensmassene lokalt, fordi regelverket for massehåndtering er tilpasset utbyggingskontrakter, og er utfordrende å anvende ved driftskontrakter. Dette medfører konsekvenser for både klimagassutslipp og økonomien i prosjekter om omfatter drift og vedlikehold av fylkesveier.

Klimaprofil for fylkesveiprosjekter

Samferdselsavdelingen har utarbeidet en klimaprofil for utvalgte fylkesveiprosjekter³ for perioden 2018-2024. Klimagassutslipp fra anleggsmaskiner (42 %), asfalt (15 %), massetransport (14 %) og pukk, grus, leirklinker og leire (9 %) utgjør de største klimadrivene i prosjektene. Disse står til sammen for 80 % av prosjektenes samlede klimagassutslipp. Det gjennomsnittlige klimagassutslippet per meter fylkesvei er beregnet til 1,62 tonn CO₂-ekvivalenter (Innlandet har 6800 km fylkesvei).



Figur 3: Klimaprofil, innsatsfaktorer i fylkesveiprosjekter i Innlandet 2018-2024. Størrelsesforholdet mellom de enkelte komponentene viser hvor stor klimapåvirkning de har. Figuren er utarbeidet av Innlandet fylkeskommune.

³ Profilen er basert på 34 utbyggings- og vedlikeholdsprosjekter, og viser klimafotavtrykket av innsatsfaktorer i utbygging av bru-, fortau, gang- og sykkelvei, mindre vedlikeholdstiltak, rassikring, trafiksikkerhet, utbedring og vei.

Det er ikke laget et samlet klimagassregnskap for all aktivitet knyttet til fylkesveier, fordi det ikke finnes en fullstendig oversikt over alle utslipp.

Det er utviklet en rapporteringsmodul i verktøyet HMSREG⁴ som lar entreprenører rapportere klimagassutslipp. Krav om rapportering gjelder foreløpig kun for driftskontrakter og noen få utbyggingsprosjekter. Rapporteringsmodulen vil på sikt bli utvidet, slik at fylkeskommunen får en systematisk innrapportering av klimagassutslippene knyttet til utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveier. Det ble ikke stilt krav om fossilfrie anleggsplasser i 2024.

Administrasjonen etterlyser tydeligere føringer for klimaarbeidet i samferdselsprosjekter, i form av en klimahandlingsplan, økte midler og flere stillingsressurser.

Samferdselsavdelingen hos fylkeskommunen mottok i september 2024 kr. 500 000,- i klimasatsstøtte fra Miljødirektoratet til en ettårig prosjektstilling som klimarådgiver i samferdselsavdelingen. Rådgiveren skal ha som hovedoppgave å iverksette og etterleve klima- og miljøkrav i anskaffelser for hele livsløpet av fylkesveinettet. I tillegg skal vedkommende jobbe systematisk med implementering av tiltak som vil ivareta reglene om klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser som kom i januar 2024. Her ble kravene i anskaffelsesforskriften skjerpet til at klima- og miljøhensyn som hovedregel *skal* vektas med minimum 30 %. Stillingen er foreløpig ikke besatt.

Randsfjordferja

Randsfjordferja «Elrond» er Innlandets eneste fylkesveiferje. Den har kapasitet til å frakte inntil 65 passasjerer og ca. 16 personbiler. Ferja går mellom Tangen og Horn i Gran kommune og forbinder fylkesvei 34 og 245. Ferja går på strøm og lades ved land på Tangen. Den har også en tank for biodiesel som kan benyttes ved behov.

Bevaring og gjenbruk av bygg som klimatiltak

Fylkeskommunens eiendomsstrategi (2024-2035) inneholder føringer for bærekraftig og verdibevarende forvaltning av eiendom og bygg. Blant annet inneholder den et prinsipp om at renovering og transformasjon av eksisterende bygg *skal* vurderes før nybygg. I 2024 er det også etablert miljøprogram for utbyggingsprosjekter.

Rehabiliteringsprosjekter skal minimum tilfredsstille gjeldende forskriftskrav med hensyn til energiklasse og miljøpåvirkning. Nybygg og tilbygg skal fortrinnsvis oppføres med minimum såkalt «passivhusstandard». På grunn av manglende teknologi og infrastruktur, er det mange steder i Innlandet utfordrende å skulle stille krav om fossilfrie anleggsplasser.

Ny tannklinikk på Lillehammer

Det ble i 2024 foretatt innvending ombygging og rehabilitering av kontorlokaler i Kirkegata 78-80, i plan 1 i fylkeshus 3 på Lillehammer, for etablering av ny tannklinikk. Klinikken består

⁴ IT-verktøy for oppfølging av seriositet, HMS og miljøpåvirkning i bygg- og anleggsbransjen

av 12 behandlingsrom, med tilhørende personalrom, garderober, kontorer og venterom. Videre er det etablert nytt inngangsparti tilrettelagt avdelingen for smitteklinikk. I tillegg til gjenbruk av lokalene, ble det stilt krav om utarbeidelse av forenklet klimagassregnskap for produktgruppene kledning, gulvbelegg, systemhimling, vinduer og dører og krav til dokumentasjon i form av EPDer.

Lavt klimafotavtrykk fra egen virksomhet

Anskaffelser

Fylkeskommunen vedtok sin anskaffelsesstrategi i 2020. Strategiens delmål 2 sier at Innlandet fylkeskommunen skal spesifisere og velge leverandør, produkter og løsninger som bidrar til å redusere klima- og miljøbelastningen, og dermed bidrar til det grønne skiftet. Det jobbes systematisk med dette fra anskaffelse til anskaffelse. Det tas blant annet i bruk enkle grep i konkurranser for å øke andelen ombrukte møbler. Fylkeskommunen kjøper p.t. 23 % brukte møbler, noe som er veldig bra sammenliknet med tallene på landsbasis.

Det ble i 2024 satt av 1,5 MNOK i handlingsprogrammet for Regional plan for klima, energi og miljø (2023) til en treårig prosjektstilling i fylkeskommunen. Stillingen skulle følge opp mål og strategier om å øke den offentlige innkjøpskompetansen innen klima, miljø og energibruk, i tillegg til å bidra til grønn innovasjon i markedet. Samtidig var det tenkt at prosjektstillingen skulle bidra i konkrete anskaffelser for fylkeskommunen.

For å fullfinansiere prosjektstillingen ble det våren 2024 søkt Miljødirektoratet om 1,8 MNOK i Klimasatsmidler. Søknaden ble avslått fordi den inneholdt for lite informasjon om de konkrete anskaffelsene som fylkeskommunen selv skal gjennomføre. Det har ikke lyktes organisasjonen å fullfinansiere denne prosjektstillingen på andre måter.

Tjenestereiser

Fylkeskommunens reisepolicy (2023) inneholder prinsipper om at ansatte skal benytte sykkel, gange eller kollektivtilbud for kortere reise i nærområdet. For lengre tjenestereiser og oppdrag skal kostnad, tidsbruk, miljø- og HMS-hensyn styre valget av transportmiddel. Privatbil (helst elbil) kan benyttes når det er mest hensiktsmessig. Det oppfordres til samkjøring der dette er mulig. 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.

Fylkeskommunen har ikke fullstendig oversikt over reiser ansatte i tjeneste har foretatt til fots, med sykkel eller med kollektivtransport. Andelen slike reiser, og klimafotavtrykket av dem, har derfor ikke latt seg beregne.

Det ble i 2024 utbetalt kjøregodtgjørelse for 1 733 tjenestereiser som ble kjørt med ansattes private biler. Det er utbetalt 1763 passasjertillegg. Dette utgjør en samkjøringsandel på 1,01 passasjer per reise. Til sammen ble det kjørt 2 316 750 km tjenestereiser med ansattes

private biler i 2024. Det anslås en elbilandel på 11,5 % for disse reisene⁵. Det ble i 2024 kjørt 354 000 km med leiebiler i tjenestereise, hvor 40 % av reisene ble foretatt med elektrisk bil. I tillegg ble det kjørt 380 000 km med leasede biler. Alle disse var dieserbiler. Det ble kjørt 1 943 600 km med biler i fylkeskommunalt eie. 22,7 % av reisene ble foretatt med elektrisk bil.

Totalfordeling antall kilometer og fossilandel tjenestereiser kjørt med fossile/fossilfrie kjøretøy i tjeneste i 2024 er vist i tabellen nedenfor. Den totale avstanden som er reist, tilsvarer 124,6 reiser rundt ekvator.

Figur 4: Tjenestereiser for Innlandet fylkeskommune kjørt med bil i 2024. Summert antall kilometer kjørt med ansattes private biler, leide og leasede biler og biler i fylkeskommunalt eie.

Drivstofftype	Antall km	%-andel total km
Diesel/bensin	4 145 724	83 %
Elektrisk	848 626	17 %
Sum	4 994 350	100 %

Tabellen nedenfor viser at i 2024 ble det registrert 2 382 108 km tjenestereiser gjennomført med fly. Innhentede data oppgir ikke antallet reiser som er gjennomført, men fordeler reisene på reisemråde og kilometer.

Figur 5: Tjenestereiser for Innlandet fylkeskommune foretatt med fly i 2024, fordelt på område og antall kilometer reist.

Område	Km	%-andel total km
Norge	394 662	16,6 %
Norden	149 866	6,3 %
Europa	1 342 807	56,4 %
Interkontinentale reiser	494 773	20,7 %
Sum	2 382 108	100 %

Kjøretøyprosjektet

Siden 2023 har eiendomsavdelingen hatt en «kjøretøyansvarlig» rådgiver som har som oppgave å følge opp forslag til helhetlig forvaltningsmodell for fylkeskommunens kjøretøy⁶. I 2024 er det gjennomført markedsdialog med aktuelle leverandører av kjøretøy som tjeneste (bildelingsordning), og leverandører av administrasjonsverktøy som også kan håndtere fylkeskommunens egne biler. Det ble i etterkant besluttet at en bildelingstjeneste vil være for

⁵ Kilde: Fordeling basert på andel registrerte motorkjøretøy per region (Innlandet) 2023, Innlandsstatistikk/SSB

⁶ Rapport «Forslag til helhetlig forvaltningsmodell for kjøretøy», utarbeidet av prosjektgruppe kjøretøyforvaltning, juni 2021, saksnummer 2021/6508.

kostbar, og at bilflåten på fylkeshusene i stedet skal utvides ved langtidsleie av elektriske biler.

Det ble også besluttet at det i 2025 skal anskaffes et kjøretøyadministrasjonssystem med elektronisk kjørebok for alle kjøretøyer, som også tilrettelegges for intern bildeling. Dette vil på sikt gi et bedre grunnlag for å optimalisere bilflåten og for å kunne rapportere på miljø og klima. Dette vil også gi grunnlag for å vurdere hvilke kjøretøy, for eksempel minibusser, som uten problemer kan erstattes med elektriske alternativer. Sammensetning av bilparken per 31.12.24 (unntatt traktorer, ATV, tilhengere o.l.) er vist i tabellen under.

Figur 6: Sammensetning av Innlandet fylkeskommunes bilpark i 2024. Oversikten omfatter ikke arbeidsmaskiner, traktorer, tilhengere og lignende.

Biltype	Antall	Kjørte km 2024
Minibuss diesel	58	272 600
Varebil diesel	51	652 800
Varebil el	24	307 200
Personbil bensin/diesel	64	576 000
Personbil el	15	135 000
Sum	212	1 943 600

Gjennomsnittsalderen for personbiler og varebiler er 10,5 år. For minibusser er gjennomsnittsalderen 13,5 år. I 2024 ble det anskaffet 2 minibusser, 13 varebiler og 9 personbiler. 12 av varebilene og 6 av personbilene er elektriske biler. Alle kjøretøyene er kjøpt brukt – de fleste er 0-2 år gamle. Fylkeskommunen fikk i 2024 Klimasatsstøtte til dekning av merkostnader for innkjøp av to elektriske lastebiler. Den ene skal brukes i yrkessjåføropplæring på Våler videregående skole, mens den andre skal testes i driftskontrakt på fylkesveier i Kongsvingerregionen. Anskaffelsesprosessene vil pågå i 2025.

Energibruk i fylkeskommunale bygg

Fylkeskommunen eier og drifter 46 bygg, deriblant videregående skoler, idrettsbygg, tannklinikker, fylkeshusene på Hamar og Kunstbanken kunstsenter. Det totale energiforbruket i 2024 var på 39,18 GWh – dette er en nedgang på 0,56 % fra 2023. Siden 2020 har energiforbruket i fylkeskommunale bygg blitt redusert med ca. 7 %. Energimiks i 2024, som vist i tabellen under.

Figur 7: Forbruk fordelt på energikilder i 2024.

Energikilde	Forbruk %
Biobrensel	3,6 %
Bioolje	0,3 %
Direkte elektrisitet	48,4 %
El til kjel	4,5 %
El til varmepumpe	1 %
Fjernvarme	42,2 %
Olje	0,01 %
Sum	100 %

Solcelleanlegg videregående skoler

I løpet av 2024 har det blitt gjennomført prøvedrift og overtakelse av solcelleanlegg ved åtte videregående skoler. Det er nå montert solceller på til sammen 23 fylkeskommunale bygg (22 videregående skoler og 1 tannklinikk), og det ble produsert solenergi tilsvarende 1 093 000 kWh, hvorav 194 000 kWh ble eksportert til nett. Solenergien dekket om lag 4% av det totale energiforbruket. Økningen i produksjon av solenergi fra 2023 til 2024 var på 63 % (økning fra 18 bygg og 670 000 kWh i 2023).

Energiledelse

Energiforbruket i bygningsmassen følges opp ukentlig og månedlig. Det er bitt valgt ut og gjennomført tiltak i bygningsmassen for å effektivisere energiforbruket. Det er per 2024 blitt skiftet ut 2342 lysarmaturer med lysstoffrør til LED-lys, isolere rør og ventiler og etablere styring av varmekabler, radiatorer og lys.

Gjenvinning og resirkulering av IKT-utstyr

Fylkeskommunen gjenbrakte og resirkulerte i 2024 drøyt 2000 kg IKT-utstyr. 40 % av enhetene som ble innlevert ble gjenbrukt, og 60 % av enhetene ble resirkulert.

Figur 8: Antall enheter levert til gjenbruk og resirkulering.

Type enhet	Gjenbruk	Resirkulering
PC	223	57
Stasjonær PC	10	0
Mobiltelefon	57	67
Nettbrett	89	62
Skjerm	19	36

Klimafotavtrykksanalyse 2024

Klimafotavtrykket til Innlandet fylke som virksomhet var 67 562 tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e) i 2024. Fordelt per scope ser vi at Scope-3 utslipp utgjør den største delen av fotavtrykket. Av utslippene i Scope 1 skyldes 440 tonn CO₂e kjøring med egne og leasede fossilbiler. Fylkeskommunen har ingen fossile utslipp fra energibruk i egne bygg.

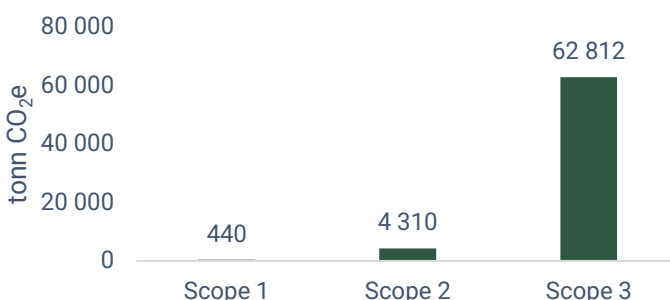


67 562

TONN CO₂e I 2024



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.



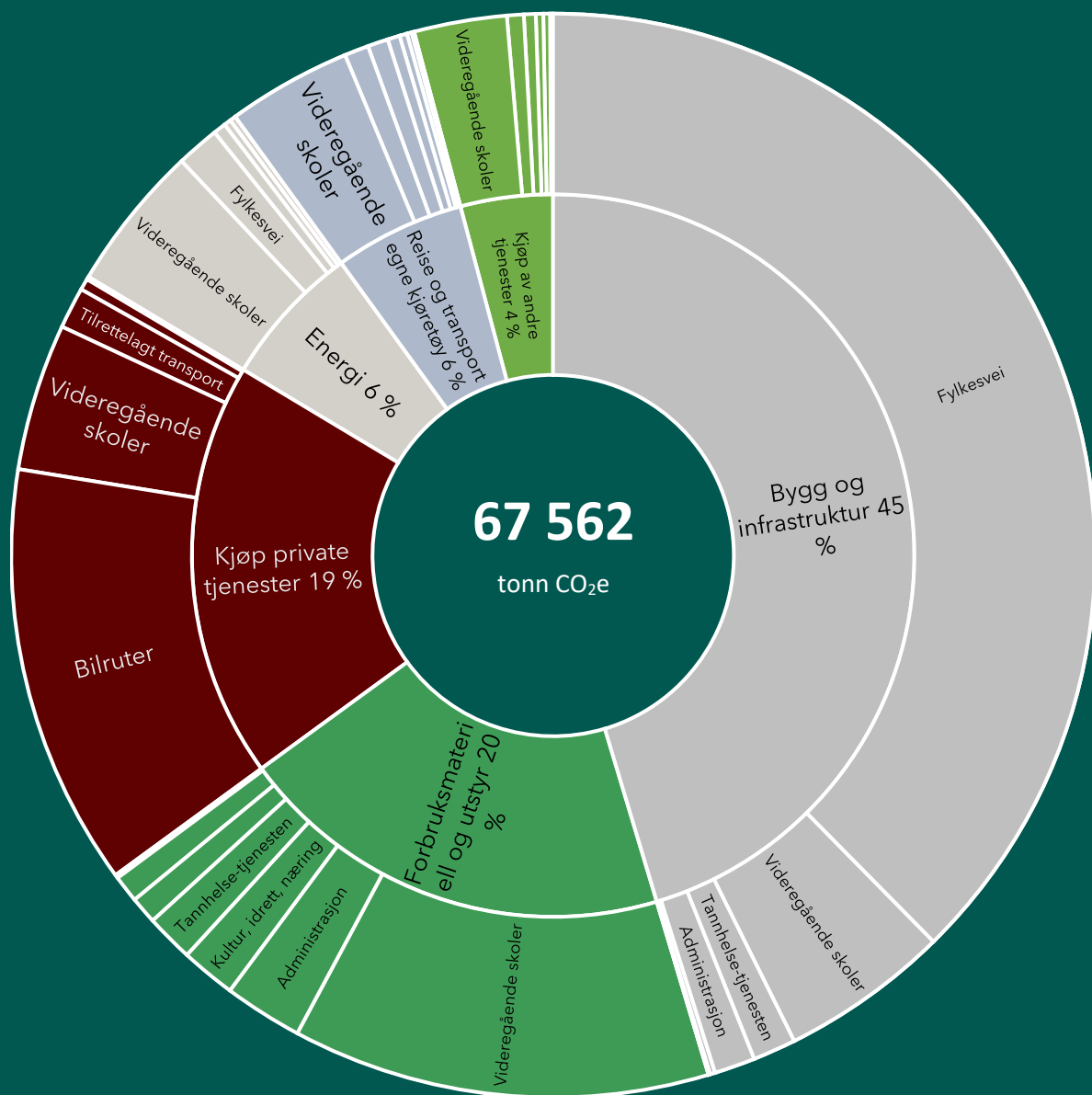
Figur 9: Det totale klimafotavtrykket for Innlandet fylkeskommune sin virksomhet i 2024, fordelt på Scope. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

Hovedresultatene for innkjøpskategorier og tjenesteområder er oppsummert i Figur 10 på neste side. For nærmere informasjon om hvordan hovedkategoriene er summert, se Vedlegg III. 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 30 652 tonn CO₂e, etterfulgt av forbruksmateriell og utstyr med 15 458 tonn CO₂e og kjøp private tjenester på 13 238 tonn CO₂e. Fordelt per tjenesteområde er det fylkesveier som har det største enkeltbidraget på 27 620 tonn CO₂e, tett fulgt av videregående opplæring med 22 120 tonn CO₂e.

I figuren på side 17 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 Figur 21 i Vedlegg II.

Figur 10: Totalt klimafotavtrykk for Innlandet fylkeskommunes egen virksomhet i 2024. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

	Forbruks materiell og utstyr	Reise og transport	Energi	Bygg og infrastruk- tur	Kjøp private tjenester	Kjøp av andre tjenester	SUM
Administrasjon	1 584	248	253	826	0	134	3 046
Videregående skoler	8 414	2 504	2 956	3 410	2 964	1 871	22 120
Tannhelse- tjenesten	964	95	141	872	229	149	2 450
Kultur, idrett, næring	1 109	487	53	26	14	239	1 929
Fylkesvei	547	414	866	25 411	44	337	27 620
Bilruter	549	150	14	99	8 505	51	9 368
Fylkesveiferjer	66	53	54	9	0	8	190
Tilrettelagt transport	4	0	0	0	833	3	841
SUM	13 238	3 951	4 338	30 652	12 591	2 792	67 562



Figur 11: Fotavtryksanalyse for Innlandet fylkeskommune som virksomhet 2024.

Utslipp fra energibruk

Klimafotavtrykket til energibruk var 4 741 tonn CO₂e i 2024. Utvikling i energibruk måles som endring i spesifikt energiforbruk (kWh/m²), slik at man kan sammenligne energiforbruket selv om areal og energibruk endres. Fylkeskommunen jobber med energieffektivisering av egne bygg og produksjon av lokal fornybar energi. Siden 2020 er energiforbruket redusert med cirka 7 %. Energireduksjonen fra 2023 til 2024 kommer fra økt solenergiproduksjon. Det er montert solcelleanlegg på 23 eiendommer. Disse produserte nesten 1,1 GWh i 2024.



39,18 GWh

TOTALT
ENERGIFORBRUK



108 kWh/m²

SPESIFIKT
ENERGIFORBRUK



363 400 m²

OPPVARMET AREAL



1,1 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.

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

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	93 g CO ₂ e/kWh
Fjernvarme	64 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 3 951 tonn CO₂e. 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 9 400 tonn CO₂e fra kollektivtrafikken og 190 tonn CO₂e fra Elrond. Fylkeskommunen har som mål at egen virksomhet skal være fossilfri, noe som betyr at det ikke skal benyttes energikilder som gir direkteutslipp av CO₂.



69 %

**FOSSILFRI DRIFT AV
INNLANDSTRAFIKK**



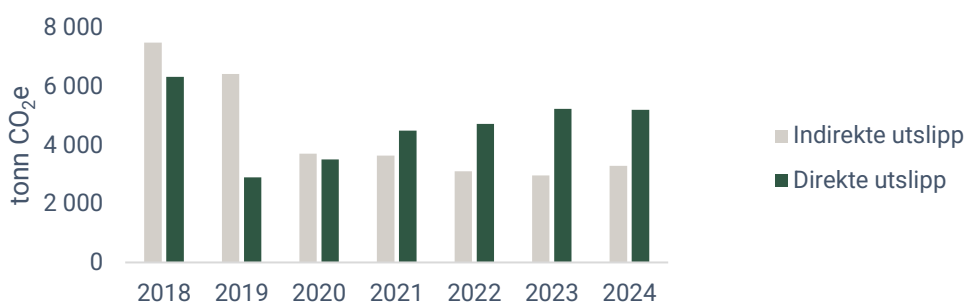
18 %

**ELBILANDEL EGEN
KJØRETØYPARK**

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 (kjøre godtgjørrelser og kilometer kjørt med egne, leasede og leide biler) som inngår i rapporteringen.

Kollektivtrafikken

I 2024 var fotavtrykket av innkjøp av private tjenester for drift av kollektivtransport (omtalt som «bilruter» i Figur 10) 8 505 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.

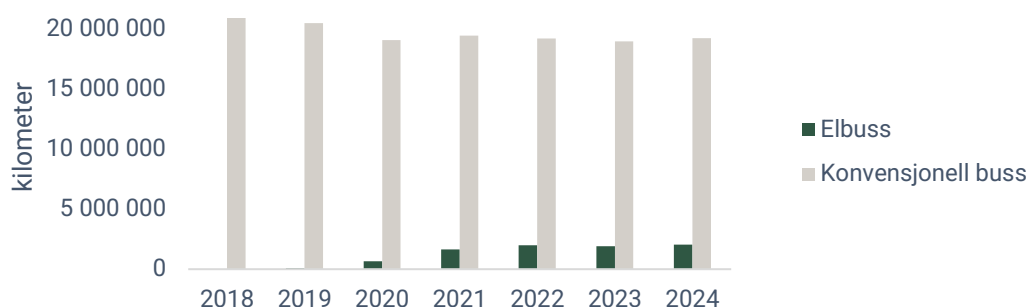


Figur 12: Klimafotavtrykket til Innlandstrafikk 2018-2023. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

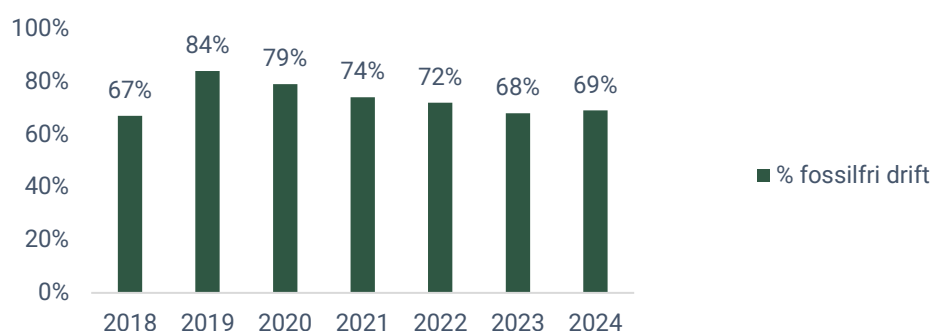
Klimafotavtrykket av fylkeskommunen sitt busstilbud hadde en liten økning fra 8 209 tonn CO₂e i 2023 til 8 505 tonn CO₂e i 2024. Sammenlignet med 2018 er klimafotavtrykket redusert med 5 326 tonn CO₂e.

Disse tallene er det totale utslippet fra energiforbruket, dvs. direkte utslipp ved fossil forbrenning og indirekte utslipp fra produksjon av drivstoff. De direkte utslippene er noe redusert, fra 5 238 tonn CO₂e til 5 208 CO₂e. De indirekte utslippene har økt 2 971 tonn CO₂e til 3 297 tonn CO₂e. Dette skyldes økt forbruk av biodiesel og strøm. Figur 13 viser utvikling i

antall kilometer kjørt med konvensjonell buss (på diesel og biodiesel) og kilometer kjørt med elbuss. Figur 14 viser total kjørelengde og hvor stor %andel av energiforbruket som kan regnes som fossilfri⁷.



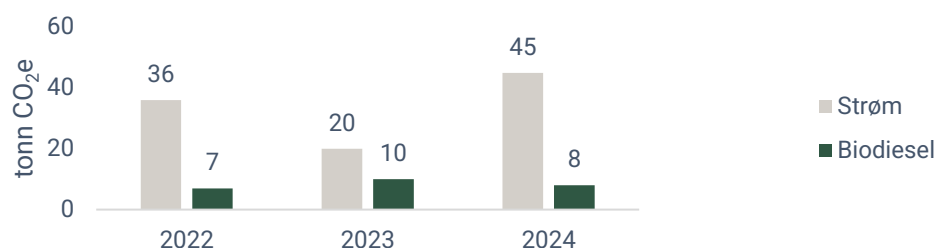
Figur 13: Utvikling fra 2018-2024 i kilometer kjørt med konvensjonell buss (på diesel og biodiesel), kilometer kjørt med elbuss og total kjørelengde. Tallene er gitt i kilometer kjørt.



Figur 14: Utvikling fra 2018-2024 i % fossilfri drift av Innlandstrafikk. Her inngår bruk av biodiesel, som er fossilfritt.

Fylkesveiferja Elrond

Fylkesveiferja brukte 488 032 kWh strøm og 4 699 liter biodiesel i 2024. I 2023 var forbruket 197 700 kWh strøm og 5 678 liter biodiesel. Tallene for 2023 var spesielt lave grunnet driftsstans som følge av ekstremværet Hans.

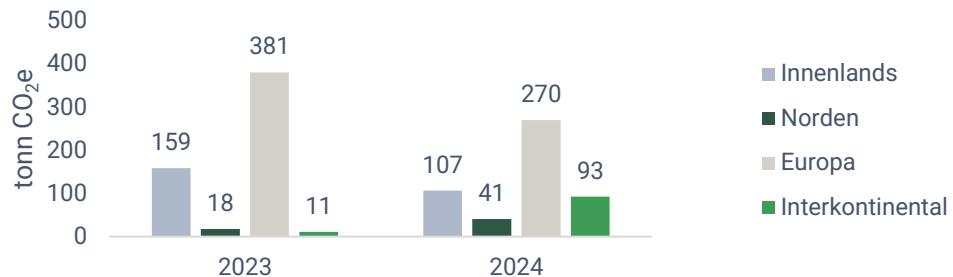


Figur 15: Klimafotavtrykket til elferja Elrond 2022-2023. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

⁷ Utregningen forutsetter en faktor på 4,29 kWh per liter diesel, for å regne strømforbruket til elbussene om til tilsvarende forbruk i liter diesel.

Flyreiser bestilt gjennom reisebyrå

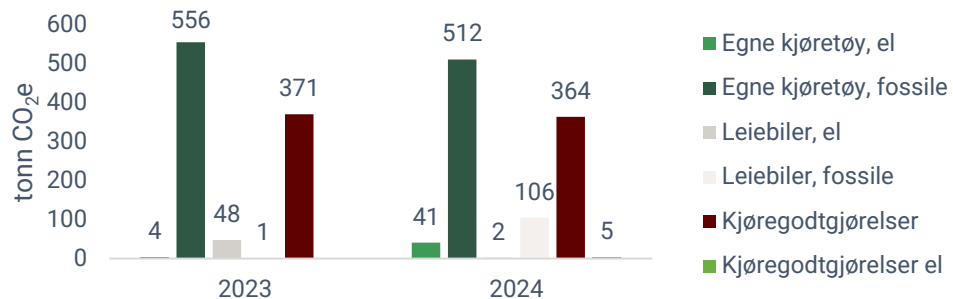
Tall fra reisebyrået fylkeskommunen benytter for bestilling flyreiser viser at totale kilometer flydd i 2024 var 2 382 108, hvorav 394 662 km var innenlands, 149 866 km var i Norden, 1 342 807 km var i Europa og 494 773 km var interkontinentale. Totalt klimafotavtrykk fra flyreisene var 510 tonn CO₂e. Det er nedgang for innenlandsreiser og reiser i Europa, mens Norden og interkontinentale reiser har økt.



Figur 16: Klimafotavtrykket til flyreiser bestilt gjennom reisebyrå i 2023, fordelt på destinasjon. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

Bilkjøring

I 2024 er det fakturert kjøregodtgjørelser for 2 316 750 km med privatbiler, og det er kjørt 354 000 km med leide kjøretøy, 380 000 km med leasingbiler og 1 943 600 km med egne kjøretøy. Elbilandelen var 23 % for egne biler, 40 % for leide biler, 0 % for leasingbiler og 12 % for privatbiler i tjenestereise.



Figur 17: 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

Innlandet fylkeskommune jobber med å samle inn alt av «utgåtte» lagringsmedier som for eksempel pcer, minnepenner, telefoner og iPader. Gjennom avtale med Atea blir IT-utstyr samlet inn, tatt vare på og gjenbrukt eller resirkulert. I 2024 var utslippene knyttet til kontorutstyr og annet forbruksmateriell 3 447 tonn CO₂e.



82

**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 gjenbruker 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 2023-2024

Det totale klimafotavtrykket til Innlandet fylkeskommune sin virksomhet er redusert med 1 374 tonn CO₂e fra 2023 til 2024. Nedgangen gjelder for de fleste innkjøpskategorier, med unntak av bygg og infrastruktur (økning på 1 714 tonn CO₂e) og reise og transport (økning på 754 tonn CO₂e).

Per tjenesteområde er det størst nedgang i fotavtrykket til videregående opplæring, med en reduksjon på 2 712 tonn CO₂e. Fotavtrykket til administrasjon er redusert med 1 729 tonn CO₂e. Den største økningen er for fylkesveier (økning på 2 667 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 2024 sammenlignet med 2023, og da spesielt for fylkesveier.

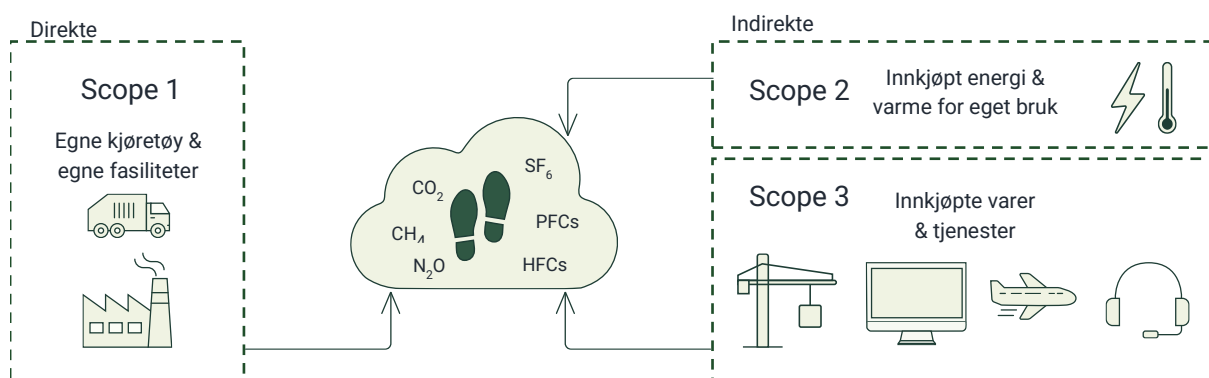
Figur 18 viser endringen i utslipp fra 2023 til 2024. I tabellen er økningen gradert med rødfarge, og reduksjon gradert med grønnfarge.

Figur 18: Sammenligning 2023-2024. Tallene er gitt i tonn CO₂e.

	Forbruks materiell og utstyr	Reise og transport	Energi	Bygg og infrastruktur	Kjøp private tjenester	Kjøp av andre tjenester	SUM
Administrasjon	-688	50	96	-1 192	0	5	-1 729
Videregående skoler	-1 293	434	-384	-226	-1 120	-124	-2 712
Tannhelse-tjenesten	114	12	-8	480	-66	37	569
Kultur, idrett, næring	-47	72	-69	6	-1	-21	-59
Fylkesvei	-81	136	-74	2 712	-44	17	2 667
Bilruter	-189	23	-1	-70	296	14	73
Fylkesveiferjer	-36	27	34	6	0	7	38
Tilrettelagt transport	0	0	0	0	-222	0	-221
SUM	-2 220	754	-403	1 714	-1 155	-65	-1 374

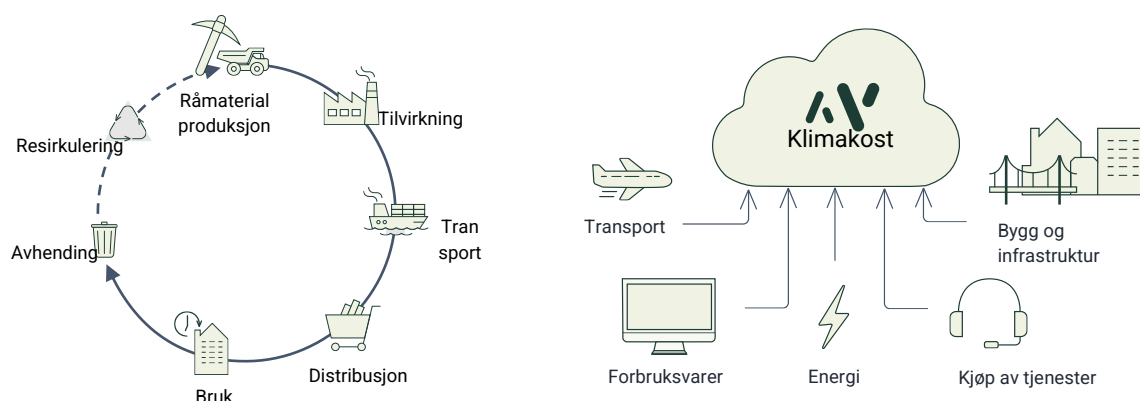
Vedlegg I: Metode

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



Figur 20: Illustrasjon av en LCA (til venstre) og Klimakostmodellen (til høyre).

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

Figur 21: Detaljert resultat fra klimafotavtrykksanalysen, 2024.

	Administrasjon	Videregående skole	Tannhelsetjeneste	Kultur, idrett, næring	Fylkesvei	Bilruter	Fylkesveiferjer	Tilrettelagt transport	SUM
Kontormateriell	31	139	15	14	8	6	2	0	215
Undervisningsmateriell	0	2 194	0	0	0	0	0	0	2 195
Medisinsk forbruksmateriell	0	3	336	0	0	0	0	0	339
Medikamenter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Matvarer	140	1 569	9	65	29	5	0	0	1 818
Annet forbruksmateriell, varer og tjenester	334	1 845	74	811	96	42	25	4	3 232
Post, banktjenester, telefon, internett/bredbånd	80	86	16	5	80	29	1	0	297
Annonse, reklame, informasjon	46	84	2	29	4	36	0	0	199
Opplæring og kurs	49	157	23	89	47	10	1	0	375
Reiser, diett og bil	149	906	28	106	138	135	5	0	1 466
Andre opplysningspliktige godtgjørelser	2	55	2	28	0	0	0	0	88
Transport og reise	97	1 543	64	354	276	16	49	0	2 398
Strøm	121	1 837	134	53	866	14	45	0	3 070

	Administrasjon	Videregående skole	Tannhelsetjeneste	Kultur, idrett, næring	Fylkesvei	Bilruter	Fylkesveiferjer	Tilrettelagt transport	SUM
Fjernvarme og fjernkjøling	132	1 033	7	1	0	0	0	0	1 173
Fyringsolje og fyringsparafin	0	26	0	0	0	0	0	0	26
Naturgass og andre fossile gasser	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Bioenergi	0	59	1	0	0	0	8	0	68
Forsikringer, vakthold og sikring	68	21	0	0	0	1	3	0	93
Leie av lokaler og grunn	321	570	215	9	52	51	2	0	1 221
Avgifter, gebyrer, lisenser o.l.	329	199	11	16	44	56	1	0	657
Kjøp og finansiell leie av driftsmidler	494	1 950	164	65	113	354	34	0	3 174
Medisinsk utstyr	1	0	301	0	0	0	0	0	302
Kjøp og leie av transportmidler	6	108	6	0	70	0	0	0	190
Leie av driftsmidler	5	58	8	14	56	9	0	0	151
Vedlikehold, påkostning, nybygg og nyanlegg	424	2 223	574	7	17 338	2	6	0	20 575
Driftsavtaler, reparasjoner og vaktmestertjenester	67	528	62	6	8 020	42	0	0	8 725
Materialer til vedlikehold, påkostning og nybygg/nyanlegg	5	23	0	3	0	0	0	0	32
Renholds- og vaskertjenester	9	65	21	0	0	4	0	0	99

	Administrasjon	Videregående skole	Tannhelsetjeneste	Kultur, idrett, næring	Fylkesvei	Bilruter	Fylkesveiferjer	Tilrettelagt transport	SUM
Andre tjenester	134	425	62	235	320	51	8	3	1 239
Grunnerverv	0	0	0	0	15	0	0	0	15
Kjøp av eksisterende bygninger og anlegg	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kjøp fra staten	0	0	14	3	0	0	0	0	17
Kjøp fra fylkeskommunen	0	1 077	73	0	0	0	0	0	1 150
Kjøp fra kommuner	0	368	0	0	3	0	0	0	371
Kjøp fra andre	0	2 964	229	14	44	8 505	0	833	12 591
Kjøp fra andre regnskapsenheter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SUM	3 046	22 120	2 450	1 929	27 620	9 368	190	841	67 562

Vedlegg III: Kategorisering av innkjøp

Figur 22: Kategorisering av innkjøpskategorier i KOSTRA.

HOVEDKATEGORI	UNDERKATEGORI	DETALJERT KATEGORI
FORBRUKSVARER	Materiell	Kontormateriell
		Undervisningsmateriell
		Medisinsk forbruksmateriell
		Medikamenter
		Matvarer
	Matvarer	Annet forbruksmateriell/råvarer og tjenester
		Matvarer
REISE OG TRANSPORT	Reiser og godtgjørelser	Inventar og utstyr
		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
		Kjøp av eksisterende
	Annen drift av bygg	Serviceavtaler og reparasjoner
		Materialer til vedlikehold
KJØP AV TJENESTER	Konsulenttjenester	Renhold, vaskeri- og vaktmestertjenester
		Konsulenttjenester
		Fra staten
	Kjøp fra andre, offentlige	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