

## Notat

**Frå:** Fylkesrådmannen

**Til:** Fylkesutvalet 25.november 2015

**Kopi:** Hovudutval for samferdsle 24.november 2015

### Klima og miljøvurderingar i politiske saker

I møte i hovudutval for samferdsle 28. oktober 2015 vart følgjande tilført møteboka:

«Hovudutvalet for Samferdsle foreslår at saker i HS heretter blir førebudd og presentert i saksframlegga med kvantifisert oversyn over relevante klima- og miljøtilhøve. HS foreslår vidare at HS gjennomfører ei drøfting av klima- og miljøtema innafor sitt arbeidsområde i eit av dei første utvalsmøta frå i dag og at det vurderast å hente inn faglege innleiarar om temaet til dette møtet.

Stein Malkenes (MDG)

Bjørn Hollevik (H)

Framlegget vert oversendt administrasjonen utan realitetshandsaming.»rdr.

Fylkesrådmannen ønskjer at også fylkesutvalet vurderer den vidare oppfølging av dette, då det som her er teke opp både kan ha interesse for fleire utval/utvalsnivå og fordi vår samla kapasitet/kompetanse her kan bli utfordra.

Administrasjonen oppfattar tekstutdraget over som todelt:

- Ein ønskjer seg saker med kvantifiserte oversyn over relevante klima- og miljøomsyn.
- Ein ønskjer at klima- og miljøtema vert tema på eit eige HS-møte, uavhengig av saker.

I dette notatet vil vi drøfte begge delane ut frå ei meir overordna og generell tilnærming.

#### Politiske saker med fokus også på klima og miljø

##### Fylkesdelplan for klima og miljø

I 2009 vedtok FT fylkesdelplan for klima og miljø. Planen skal samordne nasjonal og lokal politikk og omsetje nasjonale mål til regionalt og lokalt nivå. Vidare skal planen formidle lokale/regionale synspunkt til nasjonale styresmakter. Gjennom dette planarbeidet har fylkeskommunen prøvd å få fram ein samla og forpliktande politikk for fylket.

Fylkesdelplanen burde kunne nyttast i høve mål om reduksjon av klimagassar og tilpassing til klimaendringar. Men usikkerheit og mangel på data har gjort det ikkje berre enkelt å avdekke problemområda og å vurdere effekten av lokale tiltak.

I 2013, sak 34/13, handsama FT ei rullering av handlingsprogrammet og gjorde då slikt vedtak:

1. *Det rullerte handlingsprogram til Fylkesdelplan for klima og miljø vert vedteke som førande for oppfølging av fylkesplan for klima og miljø for perioden 2014-16.*
2. *Det vert gjennomført rapportering på tiltaka og rullering av handlingsprogrammet kvart andre år.*
3. *Tiltak frå handlingsprogrammet vert nytta som innspel i arbeidet med andre regionale planar.*
4. *Tiltak med økonomiske konsekvensar vert gjennomførte i den grad dei vert prioriterte i den årlege budsjett- og økonomiplanhandsaminga.*

*Det er no lagt opp til ei ny rullering på FT i desember 2015. Det kan vere eit høve til å drøfte det som vart teke opp i HS 28.10.15/innhaldet i dette notatet.*

I fylkesrådmannen sine saksutgreiingar til FT går det m.a. fram at vi prøver å arbeide med aktuelle tiltak. Det har her vore lagt vekt på å formulere tiltak som er mogleg å etterprøve og å utvikle indikatorar som gjer det enkelt og lite ressurskrevjande å vurdere om tiltak er gjennomførte og kva effekt dei har hatt.

Det har vore ei utfordring å gje sikre tal på utsleppsreduksjonar både nasjonalt og internasjonalt. Vi er langt frå sikre metodar for å kunne måle klimagassutslepp på alle område. Enda vanskelegare er det å knytte endringar i utslepp til endringar i offentleg verkemiddelbruk. På nokre område er det likevel enklare, som for energibruk i bygg og direkte utslepp frå kollektivtransport. Når det gjeld utslepp frå kollektivtrafikken vil likevel utslepp i «livsløpet» vere ei utfordring. Det vil seie frå produksjon av transportmidlet og til siste utslepp ein annan stad i verda. Det vil også vere ei utfordring med utslepp ved produksjon av delar, batteri, bussar og båtar. Vi kan få ny teknologi som bidrar, men transportmiddelet blir brukt vidare andre stadar og held fram med å ureine.

På andre område er vi avhengige av å bruke indikatorar, både for å seie noko om endringar i utslepp og for å sjå på om ein er på rett veg når det gjeld verkemiddel. Det er utvikla indikatorar først og fremst for å undersøkje om fylkeskommunen og regionale aktørar gjer det vi seier skal bli gjort, og om tiltaka får venta effekt. Dette er forskjellig frå indikatorar som berre prøver å måle om utsleppa går opp eller ned utan å samtidig seie noko om kvifor dei endrar seg.

Ved dei aktuelle rulleringane prøver vi å involvere heile organisasjonen, og vi prøver også å skilje mellom tiltak der fylkeskommunen kan ta eit direkte ansvar og andre verkemiddel.

Vi ser at mange tiltak er relativt lette å gjennomføre, og ikkje krev ekstra løyvingar. Her kan det vere snakk om korleis arbeidet vert organisert og strukturert. Tiltak som krev ekstra midlar har vi truleg på område der fylkeskommunen kan bidra til mest reduksjon av klimagassutslepp. Slike område finn vi innafor t.d. innkjøp, samferdsle og bygningsmasse. Innafor desse områda kan vi, ofte med små ekstra investeringar, spare store mengder energi eller drivstoff.

Gjennom rullering av handlingsprogrammet/tiltaksdelen har vi kome eit godt steg vidare i å forplikte både eigen organisasjon og eksterne aktørar til gjennomføring av tiltak.

Det rullerte handlingsprogrammet med konkrete indikatorar er ein del av ein strategi for å sikre betre rapportering for å nå måla. Vi viser her også til det løpande årsrapportarbeidet.

### **Saksframlegg med kvantifisert oversyn over relevante klima- og miljøomsyn**

Dei siste åra har fylkeskommunen anbudsutsett det meste av kollektivtrafikken i fylket. Dette gjeld både ferje, båt og buss. I forkant av utlysingane vert det førebudd politiske saker med føringar for anboda, både som enkeltsaker og gjennom føringar gitt i t.d. nemnde fylkesdelplan.

I nemnde handlingsprogram går det fram at det i samband med ferje- og bussanbod skal vurderast om det skal hentast inn tilbod på miljøvenleg teknologi/alternativ drivstoff. I samband med ferje-anbod har FT vedteke å nytte krav nedfelt i den siste reviderte nasjonale ferjemalen. På sambandet Mjånes-Hisarøy fekk vi den første batteridrivne kabelferja i verda – sett i drift hausten-13. I alle bussanbod er det lagt føringar for at operatør i kontraktperioden skal forplikte seg til å delta i prøveprosjekt for ny teknologi.

I samband med anbod på fylkeskommunale ferjesamband vedtok FT, jf. sak 22/13, nivået på ferje-tenestene og stilte krav til at nasjonal mal for konkurransegrunnlag for drift av ferjesamband skulle leggest til grunn ved ny utlysing. Dette betyr at alle ferjer skal ha oppdatert

motorteknologi med lågare CO2-utslepp. FT la i same sak til grunn at det skulle vurderast ei incentivordning for meir miljøvenleg teknologi. Standard for motorteknologi stettar krav tilsvarande den nasjonale ferje-malen. I 2014 var 4 fylkesvegferjesamband ute på anbod og skal tre i kraft i 2016-18. Desse ferjene skal ha lågare CO2 utslepp enn ferjene i dagens kontraktar. I tillegg vil desse ferjene ha NOx-utslepp som ikkje overstig TIER II kravet.

I handlingsprogrammet er det krav om at alle transportavtalar skal ha ei maks grense for CO2-utslepp. Grensa som er sett for utslepp i nyaste eurostandard og TIER II standarden vert nytta. Det er gjennomført 2 bussanbod i perioden; Nordfjord og Sunnfjord. Etter dette står Sogn for tur. Det er i desse anboda krav om Euro 6 standard for alle nye bussar. I tillegg er det krav om at fram-tidige kjøp av bussar i kontraktperioden skal ha høgast tilgjengelege Eurostandard på bestillings-tidspunktet. Ferjesambandet Daløy-Haldorsneset skal på anbod i 2016. Miljøkrav i den nasjonale ferjemalen vil bli lagt grunn. I tildelingskriteria er det vedteke å akseptere inntil 3 % høgare pris dersom det kan leverast alternativ miljøteknologi som er betre enn krava i ferjemalen.

Sogn og Fjordane er eit fylke med spreidd busetnad der infrastrukturen for å ta bruk ny teknologi ikkje er bygd ut. På grunn av denne spreidde busetnaden har vi få lokasjonar med mange køyretøy /fartøy å dele infrastrukturen på. Utbygging av slik infrastruktur er kostnadskrevjande. Dette gir fylket utfordringar med å ta i bruk ny teknologi tidleg. Rett strategi for Sogn og Fjordane vil vere å følgje med på kva som skjer og ta i bruk ny teknologi som er utprøvd og som fungerer i høve til å redusere klimagassutslepp.

Strengt krav til miljø er stilt i dei anboda som har gått ut og som vil gå ut. Anbudskontraktane har ein varigheit på inntil 10 år. Innanfor den tidshorizonten er det små moglegheiter for å gjere dei store grepa, men det er krav til å delta i utviklingsprosjekt i gjeldande kontraktar. Dette kan danne grunnlag for nye krav i neste anbudsperiode. Ved nye anbudsutlysingar vil det bli lagt fram saker til politisk handsaming.

*Poenget med denne korte gjennomgangen er å vise at klima- og miljøomsyn allereie vert omtalt og vurdert i saker til politisk handsaming der dette er relevant.*

*Dersom «alle saker» som vert lagt fram for politisk handsaming skal innehalde kvantifiserte oversyn over relevante klima- og miljøomsyn, vil dette medføre eit bra stort meirarbeid og stille krav til ny kompetanse og betre kapasitet i administrasjonen. Ev. må andre oppgåver nedprioriterast. Etter fylkesrådmannen si vurdering må fylkesutvalet ev. vurdere dette.*

### **Klima- og miljøtema i politiske møte**

Fylkesrådmannen oppfattar det slik at HS ønskjer ei drøfting av klima- og miljøtema innanfor utvalet sitt arbeidsområde i eit utvalsmøte. I den samanheng må det vurderast å hente inn faglege innleiarar om temaet til det aktuelle møtet. Vi har sjølv sagt ikkje motførestellingar til dette.

Men FU bør kanskje vurdere å gjennomføre noko tilsvarande for heile FT. I så fall meiner vi dette bør skje i 2016 (politikardag), men då kanskje etter dei opplæringstiltak som alt er prioriterte.

### **Oppsummering**

Fylkesrådmannen ber om at FU og gjerne også HS vurderer dei tekstavsnitt som er særskild framheva (understreka) i notatet.