

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 OSLO

Vår ref.: (nyttast ved korrespondanse)  
200607510-4/741/GMAT

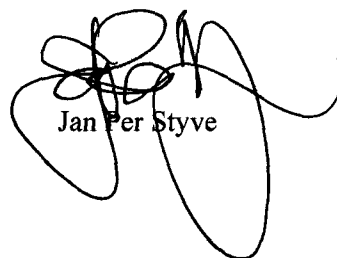
Dykkar ref.:  
200501786

Bergen, 27. februar 2007

## **NOU 2006:18 "Et klimavennlig Norge ". Fråsegn**

Fylkesutvalet i Hordaland handsama saka på møte den 22.02.2007, og vedtok:

- 1 NOU 2006:18 viser at det er teknologisk mogleg å gjere Norge til eit meir klimavenleg samfunn. Fylkesutvalet forventar at Regjering og Storting straks følgjer opp utgreiinga og aktivt går inn for å tilretteleggje for meir klimavenlege samfunnsløysingar.
- 2 CO<sub>2</sub>- handtering for industri og kraftforsyning, samt elektrifisering av sokkelen har særleg relevans for Hordaland. Fylkesutvalet stør opp under Lågutsleppsutvalet sine tiltak på dette feltet.
- 3 Utgreiinga har lite fokus på miljøpotensialet for auka bruk av skinnegåande transport i og mellom storbyar. Fylkesutvalet meiner at satsing på høg fartstog er nødvendig. Vidare utbygging av bybane i Bergensregionen må få høg statleg prioritering.
- 4 Fylkesutvalet meiner det er viktig å sette fokus på korleis endra åtfærd kan medverke til reduserte utslepp av klimagassar, og ber Regjeringa medverke til at dette blir tatt opp til brei debatt.



Jan Per Styve



Gudrun Mathisen

Vedlegg:  
Fylkesutvalsak 27/07 NOU 2006:18 Eit klimavenleg Norge. Fråsegn.



Arkivsak 200607510-2  
Arkivnr. 741  
Saksh. Mathisen, Gudrun, Ullaland, Anne-Gro

**Saksgang**

Kultur- og ressursutvalet  
Fylkesutvalet

**Møtedato**

06.02.2007  
21.02.2007 - 22.02.2007

---

**NOU 2006:18 EIT KLIMAVENNLEG NORGE. FRÅSEGN**

---

**SAMANDRAG**

Korleis kan Norge redusere klimagassutslepp med 50-80 prosent frå dagens nivå innan 2050? Lågutsleppsutvalet gjer framlegg om 15 i hovudsak teknologibaserte tiltak, retta mot utslepp frå transport, oppvarming, jordbruk og avfallsdeponi, prosessindustri, petroleumsverksemd og elektrisitetsproduksjon.

Tiltaka går i liten grad på endringar i åtferd, og utvalet meiner det er politisk umogleg med ei radikal omlegging av norsk livsstil i meir klimavenleg retning. Fylkesrådmannen på si side vil peike på at det er ei utfordring for politikarar på alle nivå å skape forståing for korleis endra åtferd kan vere med og redusere utsleppa av klimagassar og skape eit klimavenleg Norge.

**FORSLAG TIL INNSTILLING**

- 1 NOU 2006:18 viser at det er teknologisk mogleg å gjere Norge til eit meir klimavenleg samfunn. Fylkesutvalet forventar at Regjering og Storting straks følgjer opp utgreinga og aktivt går inn for å tilretteleggje for meir klimavenlege samfunnsløysingar.
- 2 CO<sub>2</sub>- handtering for industri og kraftforsyning, samt elektrifisering av sokkelen har særleg relevans for Hordaland. Fylkesutvalet stør opp under Lågutsleppsutvalet sine tiltak på dette feltet.
- 3 Utgreinga har lite fokus på miljøpotensialet for auka bruk av skinnegåande transport i og mellom storbyar. Fylkesutvalet meiner at satsing på høg fartstog må vurderast nærare. Vidare utbygging av bybane i Bergensregionen må få høg statleg prioritering.
- 4 Fylkesutvalet meiner det er viktig å sette fokus på korleis endra åtferd kan medverke til reduserte utslepp av klimagassar, og ber Regjeringa medverke til at dette blir tatt opp til brei debatt.

Paul M. Nilsen

Jan Per Styve

Vedlegg: Samandrag av NOU 2006:18 Et klimavennlig Norge.  
Heile rapporten - sjå [www.lavutslipp.no](http://www.lavutslipp.no) eller [www.md.dep](http://www.md.dep)

## **FYLKESRÅDMANNEN, 09.01.2007:**

Miljøverndepartementet har sendt på høyring NOU 2006:18 Eit klimavennleg Norge, utarbeidd av Lågutsleppsutvalet. Utvalet har fått i mandat å analysere korleis Norge kan redusere klimagassutsleppa med 50-80 prosent frå dagens nivå innan 2050. Høyringsfrist er 27.02.2007.

### **Kva utgreiinga inneheld**

- kap. 3: Den globale klimautfordringa og konsekvensane for Norge: Kvifor bør Norge redusere klimagassutsleppa med 2/3 innan 2050?
- Kap. 4: Den nasjonale klimautfordringa: Kor store er Norge sine klimagassutslepp?
- Kap. 5: Utvalet si "Referansebane": Kva skjer om Norge ikkje gjer noko spesielt?
- Kap. 6: Teknologiske løysingar og åtferdsendingar knytt til norske utsleppskjelder: Kva kan gjerast?
- Kap. 7: Utvalet si "Lågutsleppsbane": Ei heilskapsløysing
- Kap. 8: Kva vil det koste å redusere Norge sine klimagassutslepp?
- Kap. 9: Økonomiske og administrative konsekvensar
- Kap 10: Konklusjonar og tilråingar

### **Samandrag og tilråingar i utgreiinga**

Menneska har ei formidabel utfordring i å redusere dei globale utsleppa av klimagassar samstundes som ein sikrer nødvendig økonomisk og sosial utvikling i den tredje verda.

FN sitt klimapanel konkluderer at det meste av oppvarminga dei siste 50 åra er menneskeskapte. Klimaendringane skapar problem i dag og i framtida, og problema vil auke.

Norge står for om lag 2 promille av verdas klimagassutslepp. I 2005 var gjennomsnittleg utslepp pr. kvar norsk innbyggjar 12 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Gjennomsnittleg utslepp pr. person i heile verda var 4,8 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar (år 2000).

FNs klimakonvensjon seier at den rike del av verda må redusere utsleppa sine raskare og meir radikalt enn fattigare land. Eit kutt i klimagassutslepp med to tredelar i den rike verda innan midten av århundret er nødvendige for å unngå skadelege klimaendringar.

Lågutsleppsutvalet sin hovedkonklusjon er at det er nødvendig, mogleg og ikkje umogleg dyrt å redusere norske utslepp med to tredelar innan 2050. Norge bør etablere eit formelt mål om å redusere klimagassutsleppa frå norsk territorium med to tredelar innan 2050. Målet omfattar alle Kyoto-gassane og relaterer til utsleppsmålet i Kyoto-plikten. Målet vurderast på nytt i 2020.

Utvalet har vurdert store kjelder til norske utslepp fram mot 2050. Norske klimagassutslepp har i dag 4 om lag like store kjelder: petroleumsverksemd, prosessindustri, transport og oppvarming-jordbruk-avfall.

Reduksjon kan realiserast ved eit sett tiltak eller "kiler", dvs. ulike måtar å redusere utsleppa på. Ei utvikling eller "bane" som kan inntreffe utan ekstra tiltak, vert kalt Referansebana. I Referansebana vil samla utslepp fram til 2050 auke med 25%. Det vil framleis vere 4 jamstore kjelder: gasskraft, prosessindustri, transport og petroleumsverksemd-oppvarming-jordbruk-avfall.

Ei ny bane med tiltak vert kalt Lågutsleppsbanda. Tiltaka kan dels vere teknologiske, men også gjelde åtferd, der utsleppa vert redusert t.d. ved å redusere aktivitetsnivået (køyre mindre bil, seinke innnetemperaturen, produsere mindre), eller ved strukturomleggingar (overgang frå veg til bane).

Ei radikal omlegging av norsk livsstil i meir klimavennleg retning kan redusere framtidige utslepp mykje. Utvalet rår likevel ikkje til dette, mellom anna fordi dei meiner det vil vere ei umogleg politisk oppgåve. Utvalet tilrår nokon få, hovedsakleg teknologisk baserte tiltak med eit stort potensial for reduksjonar. Tiltaka kan vere vanskeleg å få gjennomført, og det er heilt nødvendig at det norske samfunnet får ei djup forståing for klimaproblemet og løysingane, slik at tiltaka kan bli iverksatt.

Tiltaka bør vere få og store, basert på relativt kjent teknologi, politisk realiserbare, medverke til internasjonal teknologiutvikling, kostnadseffektive og robuste.

### **Utvalets heilskapsløysing**

Dette er ei pakke med 15 store tiltak. Dei to første er føresetnader for resten av tiltaka. Dei er retta mot spesifiserte og store utsleppskjelder.

I tillegg må ein

- arbeide for ein global klimaprotokoll for ytterleg reduksjon, støtte arbeidet med kvotehandelssystem
- arbeide for å inkludere utslepp frå internasjonal luftfart og utanriks sjøfart i internasjonale avtalar om utsleppsreduksjon
- medverke til teknologiutvikling i nisjar der Norge har særlege føremoner.

Kjelde til utslipp	Tiltak
Grunnleggjande tiltak	1 Iverksetje ein langsiktig nasjonal innsats for klimainformasjon - ein vedvarande Klimavettkampanje. God og sakleg faktainformasjon om klimaproblemet og kva som kan gjerast.
	2 Satse på utvikling av klimavennlege teknologiar gjennom langsiktig og stabil støtte til Lågutsleppsutvalets teknologipakke med hovudvekt på teknologiar for CO <sub>2</sub> -fangst og -lagring, vindkraft (spesielt til havs), pellets- og reintbrennande omner, biodrivstoff, solceller, hydrogen-teknologiar, varmpumper og lågutsleppsfartøy.
Transport	3 Innfase låg- og nullutsleppskøyretøy - hybridbilar, lette dieselbilar, elbilar og brenselcellebilar.
	4 Innfase CO <sub>2</sub> -nøytralt drivstoff - bioetanol, biodiesel, biogass og hydrogen.
	5 Reduksjon av transportbehovet gjennom betre logistikk og byplanlegging.
	6 Utvikling og innfasing av lågutsleppsfartøy.
Oppvarming	7 Energieffektivisering i bygg gjennom strengare bygningsstandarder, miljømerking og støtteordningar.
	8 Overgang til CO <sub>2</sub> -nøytral oppvarming ved auka bruk av biomasse, betre utnytting av solvarme, varmpumper, o.l.
Jordbruk og avfallsdeponi	9 Samle inn metangass frå gjødselkjellarar og avfallsdeponi, utnytte til energiformål.
Prosessindustri	10 Iverksetje CO <sub>2</sub> -fangst og -lagring frå industri med store punktutslipp.
	11 Gjennomføre prosessbetringar i kraftkrevjande industri.
Petroleumsverksemd	12 Elektrifisere sokkelen og auka del av anlegga på land.
Elektrisitetsproduksjon	13 Byggje ut meir ny fornybar kraft gjennom utbygging av vind- og småkraft.
	14 Iverksetje CO <sub>2</sub> -fangst og -lagring frå gass- og kullkraftverk.
	15 Oppruste og effektivisere elnettet for å redusere tap i nettet og gi mindre kraftverk lettare tilgang.

### Nødvendige første skritt

For å minimalisere kostnader må arbeidet starte tidleg. Nye teknologiske løysingar må fasast inn når bygg, infrastruktur og utstyr skal fornyast. Politiske signal må vere tydelege om at dagens utsleppsnivå er uakseptabelt - ved å sørge for at alle klimagassutslepp har ein reell kostnad (avgift, kvotepris), at økonomisk nedskrivning av gammalt utsleppsintensivt utstyr akselererast og ved sterke incentiv til utvikling av meir klimavennlig teknologi. Følgjande tiltak må gjennomførast før 2009:

- Iverksette informasjonstiltak (Klimavettkampanjen).
- Støtte til «Lågutsleppsutvalets teknologipakke» og teknologisatsinga tilrådd av Forskningsrådets klimaforskningsutval.
- Vidareutvikle teknologiske nyvinningar.
- Realisere CO<sub>2</sub>-fangst og -lagring i alle gass- og kullkraftverk.
- Innfase låg- og nullutsleppskøyretøy.
- Auka satsing på CO<sub>2</sub>-nøytral fyring.
- Auka satsing på energieffektivisering.
- Etablere støtteordningar til utvikling av fornybare energikjelder til erstatning for ordninga med grønne sertifikat som ikkje vart realisert.
- Stimulere klimavennlege offentlege innkjøp.
- Departementa må utarbeide sektorvise tiltaksplanar og forslag til verkemidlar for å nå målet

- Arbeide aktivt for at det europeiske kvotehandelsystemet og systemet under Kyoto-protokollen vert utvikla vidare og at fleire land og sektorar tar på seg bindande ansvar for utslepp.

## **Fylkesrådmannen sine merknader til NOU 2006:18**

### **Om Lågutsleppsutvalet sitt arbeid generelt**

Utvalet gir ein grundig gjennomgang av klimautfordringane, og kvifor Norge bør redusere utsleppa av klimagassar.

I kap. 6 om kva som kan gjerast, peiker utvalet først på nokon bieffektar av av ulike type tiltak (s. 53):  
*”Når man innfører tiltak for å redusere klimagassutslipp, skjer selvfølgelig mer enn at utslippene går ned. Ekstra kostnader vil som regel påløpe og dermed påvirke vår levestandard. I noen tilfeller kan også utslippene i utlandet øke som følge av norske utslippreduksjoner. Videre er det slik, spesielt når det gjelder store tiltak, at de kan påvirke graden av teknologiutvikling i første omgang og deretter næringsutviklingen i landet på lengre sikt.”*

Utslepp er uttrykt som eit produkt av aktivitetsnivå og utsleppsintensitet. Aktivitetsnivå er delt inn i konsum og produksjonsaktivitet retta mot eksport. Det gir 4 hovudgrupper av tiltak:

1. Redusert eksport frå Norge (reduisert aktivitet i Norge). Utvalet meiner at dette neppe vil redusere globale utslepp.
2. Redusert konsum i Norge (reduisert aktivitet i Norge). Utvalet meiner at globale utslepp vil bli marginalt redusert.
3. Redusert utsleppsintensitet i Norge. Utvalet meiner at teknologiutvikling i Norge på sikt vil føre til reduserte utslepp og ny næringsutvikling.
4. Norskfinansierte utsleppsreduksjonar i utlandet (reduisert aktivitet og intensitet i utlandet). Utvalet meiner at det vil redusere globale, men ikkje norske utslepp.

Utvalet meiner det er gode grunner for å velje teknologibaserte tiltak som kan redusere utsleppsintensiteten. Dei kan signalisere felles vilje og stimulere til tiltak som krev endra åtferd.

### **Framlegga til tiltak, relevans i Hordaland**

Fylkesrådmannen meiner at framlegg til tiltak er fornuftige. Mange av dei er særleg relevante for Hordaland, som er eit stor kraftfylke.

Utvikling av CO<sub>2</sub>-teknologi med tiltak for kraftproduksjon og industri (tiltak nr 2, 10 og 14) samt elektrifisering av sokkelen (tiltak nr 12) heng saman og er viktige for Hordaland, slik det mellom anna er skildra i tidlegare saker som energiverk Mongstad (FUV 245/05 og 89/06), gasskraftverk BKK (FUV 02/07) og framtidig kraftsituasjon for Hordaland (FUV 220/06).

Stimulering til auka bruk av bioenergi og andre fornybare energikjelder (tiltak 8 og 13) er ein av strategiane i fylkesplan for Hordaland 2005-2008, og er også eit satsingsområde i Regionalt utviklingsprogram. Bruk av gass i transportsektoren som gassferjer og gassbusser har særleg effekt på reduksjon av utslepp av NO<sub>x</sub> og partiklar, men vil også gje noko reduksjon i utslepp av CO<sub>2</sub>. For transport er CO<sub>2</sub>-effekten av gassbruk størst til sjøs, og lågutsleppsfarty på gass inngår i lista (tiltak 6).

Tilgang på CO<sub>2</sub>-nøytralt drivstoff (tiltak 4) er lågt i Hordaland, sjølv om ein har lyspunkt som selskapet Milvenn som produserar biodiesel frå avfallsfett frå restauranter. Betre tilbod på biobasert drivstoff kan vere aktuelt å sjå nære på i ei utgreiing fylkeskommunen vil sette i gang om tiltak som kan redusere klimautsleppa i Hordaland. Fylkesrådmannen tar sikte på å leggje fram ei sak til kultur- og ressursutvalet og fylkesutvalet i mars om dette (jf. KRUT-sak 113/06 Hordaland bensin og dieselfri i 2020).

### **Kva som ikkje vert fokusert**

Utgreiinga har lite fokus på skinnegåande transport i og mellom storbyregionane. Bybanen i Bergen vil gje reduserte utslepp i høve til alternativ som bil og busstransport. Framtidig utvikling av bybanen i Bergensregionen høver inn i tiltak 5, betre logistikk og byplanlegging. Dersom dette skal prioriterast, bør det inn i NTP for komande periode.

Flytransporten står for store utslepp pr passasjer, og motivasjon for å utgreie høyhastighetstog mellom storbyane er mellom anna reduksjon i klimautslepp. Ein hadde difor forventa at dette hadde vore meir omtalt i utgreinga, evt. også som eit separat tiltak under transport.

Fylkesrådmannen har elles merka seg at Lågsleppsutvalet ikkje rår til ei radikal omlegging av norsk livsstil. Grunngevinga er at dei meiner det er politisk umogleg.

Utvalet problematiserer ikkje at Norge er eit av verdas rikaste land, og at nordmenn slepp ut meir klimagass enn dei fleste andre menneska i verda.

Utvalet problematiserer ikkje om det er ein skilnad på livsstil og levestandard. Det er eit spørsmål om omlegging av livsstil er det same som reduksjon av levestandard.

Livsstil er særleg knytt til utsleppskategoriene ”transport” og ”oppvarming”.

Døme på transportretta tiltak som kan påverke livsstilen i Norge er:

- Restriksjonar på bruk av privatbil i storbyregionane. Dette vil krevje utbygging av skinnegående transport i staden. Fleire storbyar i utlandet vurderer dette, primært pga trafikk-kork.
- Restriksjonar på flyreiser innanlands. Dette vil krevje utbygging av skinnegående tilbod i staden. T.d. Frankrike satsar systematisk på utbygging av høgfartsjernbane.

Døme på tiltak som reduserer energibehov til oppvarming er:

- Redusert storleik på bustader i storbyregionane. Gjennomsnittleg areal på norske bustader har auka kraftig dei siste 40 åra.
- Redusert storleik på hytter. Gjennomsnittleg areal på norske hytter har auka kraftig dei siste 10 åra.

Utan tvil er det ei lang rekkje små og store tiltak som ikkje er nemnt i utgreinga, og som gjeld endra åtferd, og som samla sett kan gje store reduksjonar i utslepp av klimagassar.

Det er ei utfordring for politikarar på alle nivå å skape forståing for kva konsekvensar livsstilen vår har for klimaet, og korleis endra åtferd kan redusere utsleppa av klimagassar. Det krev politisk kløkt å skape brei offentleg debatt og semje om kva vi kan gjere for å få eit klimavenleg Norge.

### **Klimakvotar**

Ein klimakvote er ei løyve til å sleppe ut ein viss mengde klimagassar innanfor eit visst tidsrom. Kvotane kan utformast som utsleppssertifikat som gir innehavaren rett til å sleppe ut enten eit tonn CO<sub>2</sub>, eller ein tilsvarande mengde av andre klimagassar. Kvotehandling gir eit land eller ei verksemd høve til å handle med rett til å sleppe ut klimagassar.

Fleire frivillige organisasjonar har starta å selje klimakvotar for at bedrifter og enkeltpersonar skal kunne kompensere for egne utslepp av CO<sub>2</sub> frå egne flyreiser. Pengane frå salet går til miljøprosjekt i andre verdsdelar og i Aust-Europa.

Fleire offentlege aktørar har valt å kjøpe CO<sub>2</sub>-kvotar som eit signal om engasjement. Døme er Lågutsleppsutvalet, Regjeringa og biskopen i Vest-Agder. Fleire kommunar og fylkeskommunar vurderer det same. Kvotekjøp reduserer ikkje klimagassutsleppa i Norge, men er med på å redusere klimagassutsleppa globalt.

På nettsida [www.mittklima.no](http://www.mittklima.no) kan ein berekna kor mykje CO<sub>2</sub> ei flyreise slepp ut, og det er høve til å kjøpe ein klimabillett.

Ei flyreise Bergen-Oslo er på 648 km. Ein Mitt klimabillett kostar 37 NOK og veg opp for utslepp av 193 kg CO<sub>2</sub>. Minimumspris på klimabilletten er sett til 100 NOK; det kompenserer for 500 kg CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Totalprisen for ein klimabillett tur-retur Bergen-Oslo blir då på 100 NOK.

Ei flyreise Bergen-Brussel er på 2092 km. Ein Mitt klima billett kostar 119 NOK og veg opp for utslepp av 622 kg CO<sub>2</sub>.

**”Ut å fly ...**

*Fire personer flyr Oslo-Bangkok-Oslo, dvs. 30 400 km. På denne turen forbruker de fire personene 2 130 liter flybensin. En tommelfingerregel er at du forbruker 30 liter flybensin pr. flytime pr. flysete. Energimengden i 2 130 liter flybensin tilsvarer:*

- *Å kjøre 26.600 kilometer i en vanlig personbil – nesten to års bilkjøring.*
- *Å kjøre 106.500 kilometer i en turbuss.*
- *Energi nok til å varme opp en 100 kvm leilighet i to år.*
- *Nok til at fire personer kan dusje hver dag i åtte år.”*

Kjelde: Lågutsleppsutvalet, boks 4.3.

**Stig Høgholm** sette på vegne av FrP fram slikt forslag:

”Siste setning i pkt. 3 utgår.”

**Filip Rygg** sette på vegne av H,V,KrF,SV og P/U fram slikt forslag:

”Under pkt. 3, endre orda:

”må vurderast nærare” til ”er nødvendig”.”

Nytt pkt. 5:

”For Hordaland sin del vil fylkesutvalet ha ein målsetnad om 30% kutt i fylket sitt CO2 utslepp innan 2020.”

### **Røysting:**

Fylkesrådmannen sitt forslag til pkt. 1,2 og 4 vart samrøystes vedteke.

Stig Høgholm sitt forslag til pkt. 3 fekk 3 røyster (FrP) og fall.

Filip Rygg sitt forslag til pkt. 3 vart vedteke med 7 røyster (H,KrF,SV,P/U,V og A).

Filip Rygg sitt forslag til pkt. 5 fekk 6 røyster (H,V,SV,KrF og P/U) og fall.

### **INNSTILLING**

- 1 NOU 2006:18 viser at det er teknologisk mogleg å gjere Norge til eit meir klimavenleg samfunn. Fylkesutvalet forventar at Regjering og Storting straks følgjer opp utgreinga og aktivt går inn for å tilretteleggje for meir klimavenlege samfunnsløysingar.
- 2 CO<sub>2</sub>- handtering for industri og kraftforsyning, samt elektrifisering av sokkelen har særleg relevans for Hordaland. Fylkesutvalet stør opp under Lågutsleppsutvalet sine tiltak på dette feltet.
- 3 Utgreinga har lite fokus på miljøpotensialet for auka bruk av skinnegåande transport i og mellom storbyar. Fylkesutvalet meiner at satsing på høg fartstog er nødvendig. Vidare utbygging av bybane i Bergensregionen må få høg statleg prioritering.
- 4 Fylkesutvalet meiner det er viktig å sette fokus på korleis endra åtferd kan medverke til reduserte utslepp av klimagassar, og ber Regjeringa medverke til at dette blir tatt opp til brei debatt.



**Pål Kårbø** sette fram slikt forslag på vegner av KrF og V:

” Nytt pkt. 5:

For Hordaland sin del vil fylkesutvalet ha ein målsetnad om 30% kutt i fylket sitt CO2 utslepp innan 2020.”

**Terje Søviknes** sette fram slikt forslag:

”Siste setning i pkt. 3 utgår.”

### **Røysting**

Innstillinga pkt. 1, 2 og 4 vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 3 vart vedteken med 12 røyster mot 3 røyster (Frp) for Søviknes sitt forslag til pkt. 3. Kårbø sitt fellesforslag til pkt. 5 fekk 5 røyster (KrF, V, SV) og fall.

### **VEDTAK**

- 1 NOU 2006:18 viser at det er teknologisk mogleg å gjere Norge til eit meir klimavenleg samfunn. Fylkesutvalet forventar at Regjering og Storting straks følgjer opp utgreiinga og aktivt går inn for å tilretteleggje for meir klimavenlege samfunnsløysingar.
- 2 CO<sub>2</sub>- handtering for industri og kraftforsyning, samt elektrifisering av sokkelen har særleg relevans for Hordaland. Fylkesutvalet stør opp under Lågutsleppsutvalet sine tiltak på dette feltet.
- 3 Utgreiinga har lite fokus på miljøpotensialet for auka bruk av skinnegåande transport i og mellom storbyar. Fylkesutvalet meiner at satsing på høg fartstog er nødvendig. Vidare utbygging av bybane i Bergensregionen må få høg statleg prioritering.
- 4 Fylkesutvalet meiner det er viktig å sette fokus på korleis endra åtfærd kan medverke til reduserte utslepp av klimagassar, og ber Regjeringa medverke til at dette blir tatt opp til brei debatt.