

# Klimabudsjett 2025

## 1. Innledning

Dette er Narvik kommunes fjerde klimabudsjett. Dette budsjettet bygger, liksom de tidligere, på regnskap fra Miljødirektoratet over direkte utslipp innenfor kommunens geografiske grenser. Miljødirektoratet henter inn statistikk fra flere forskjellige kilder og beregner klimagassutslippene. Databehandlingen er tidkrevende og blir publisert med ca et års etterslep. Seneste året i regnskapet som ligger til grunn for dette budsjettet er derfor 2022. [[Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker - miljodirektoratet.no](https://www.miljodirektoratet.no)]

Klimaregnskapet baserer seg på klimagassene karbondioksid, metan, lystgass, ozon, klorfluorkarbon og hydrofluorkarbon. Gassene har ulik virkning som klimagass. For å slippe å gjengi mengde av hver gass i et klimaregnskap har man valgt å se på de ulike gassenes globale oppvarmingspotensial (Global Warming Potential, GWP) og uttrykke alle gassene i karbondioksid-ekvivalenter, forkortet CO<sub>2</sub>e. CO<sub>2</sub>e beskriver med andre ord summen av effekten av alle gassene i et klimaregnskap.

Etter Parisavtalen skal alle land melde inn nasjonale mål om utslippsreduksjoner til FN som med fem års intervall skal fornyes og forsterkes. Norges klimamål er å redusere utslippene med 50-55% innen 2030 og 90-95% innen 2050 sammenlignet med 1990-nivå. Klimaloven stadfester Norges klimamål og denne loven ligger så til grunn for norsk klimapolitikk. Norge skal innen februar 2025 melde inn nye og forsterkede klimamål.

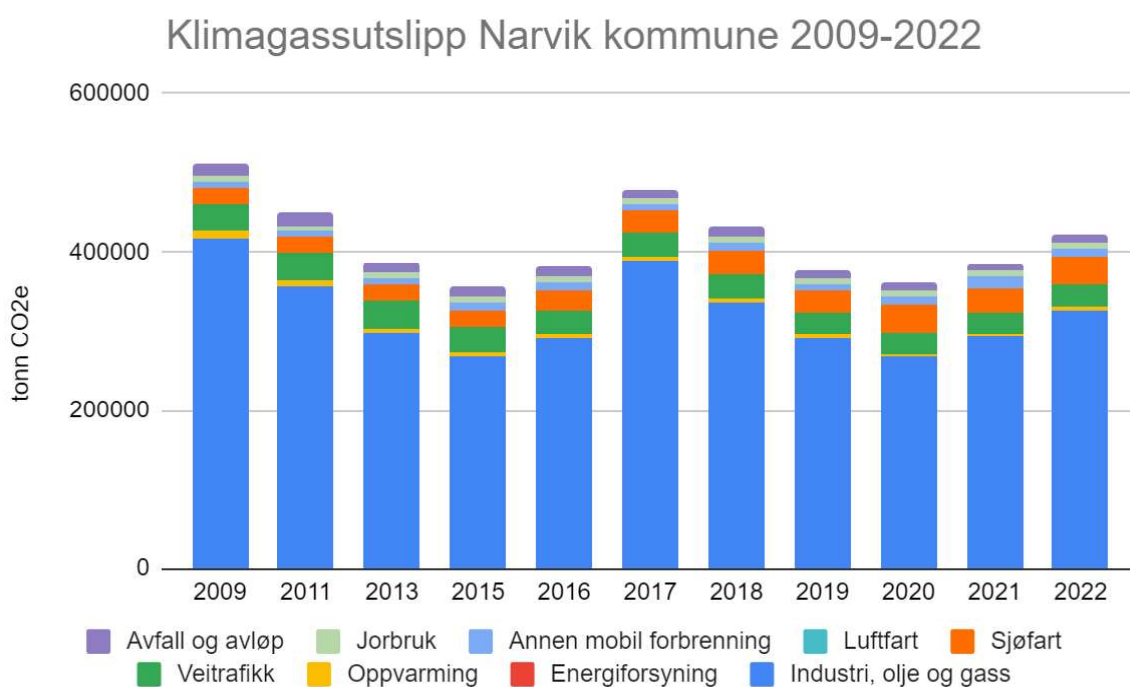
Målene for utslippsreduksjoner nasjonalt omfatter både kvotepliktige og ikke-kvotepliktige utslipp. Klimakvoter er tillatelser til å slippe ut en gitt mengde klimagasser og brukes som et virkemiddel for å redusere utslipp av klimagasser. Norge er en del av det europeiske kvotesystemet (EU Emissions Trading System, EU ETS) og det totale antallet klimakvoter reduseres hvert år. I Narvik kommune er det kun Norcem i Kjøpsvik som har kvotepliktige utslipp. Alle andre utslipp er ikke-kvotepliktige og dermed innen rammen for dette budsjettet.

Narvik kommune har satt høyere mål om utslippsreduksjoner enn de nasjonale målene. Utslippene skal reduseres med 50-55% innen 2029 og 85-90% innen 2040 i ikke-kvotepliktig sektor, jf. vedtak KST- 055/22. År 2009 blir brukt som referanseår siden det er det første året med pålitelige data på kommunenivå og derfor det første året i klimaregnskapet publisert av Miljødirektoratet, som budsjettet bygger på. Dette innebærer at klimagassutslippene i Narvik kommune må reduseres med ca 46 000-51 000 tonn CO<sub>2</sub>e, eller 6 700- 7 300 tonn CO<sub>2</sub>e i året for å nå målet i 2029.

## 2. Klimaregnskap for Narvik kommune 2009-2022

Figur 1 viser det totale klimaregnskapet for direkte utslipp innen Narvik kommunes geografiske område år 2009-2022 og tabell 1 viser nøyaktige tall for de fire siste årene, 2019-2022. Det er åpenbart at utslipp fra sektoren industri, olje og gass står for den overlegent største delen av utslippene i kommunen. Disse stammer nesten helt fra Norcem i Kjøpsvik og er kvotepliktige. Utslippsmålene for Narvik kommune omhandler imidlertid kun ikke-kvotepliktig sektor og framover i dette budsjettet vil det bli sett bort fra utslippene i sektoren industri, olje og gass.

Figur 2 viser klimaregnskapet fordelt på sektor for direkte utslipp innen Narvik kommunes geografiske område, unntatt sektoren industri, olje og gass. De største kildene til utslipp er veitrafikk og sjøfart. Det er ingen utslipp fra energiforsyning i kommunen og etter at flyplassen på Framnes ble lagt ned i 2017 er det heller ingen utslipp fra luftfart. For en detaljert beskrivelse av alle utslippssektorer vises det til Miljødirektoratets metodenotat til klimaregnskapet [[Klimagassregnskap for kommuner og fylker: Dokumentasjon av metode – versjon 7 - miljødirektoratet.no](#)].



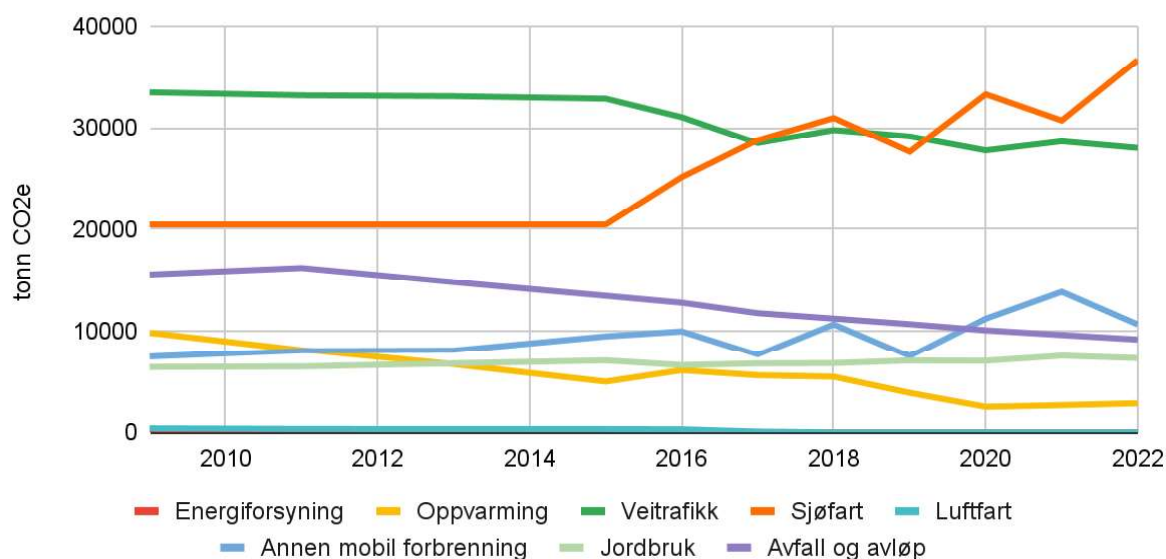
**Figur 1:** Direkte klimagassutslipp innenfor Narvik kommunes geografiske område for perioden 2009-2022, fordelt på utslippssektorer. For at tallene skal være sammenlignbare mellom alle årene vises statistikk for utslipp innen den nye Narvik kommune sine geografiske grenser helt fra 2009. Utslippene er oppgitt i tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Kilde: Miljødirektoratet (2024)

**Tabell 1:** Direkte klimagassutslipp innenfor Narvik kommunes geografiske område for perioden 2019-2022, fordelt på utslippssektorer. For at tallene skal være sammenlignbare mellom alle årene vises statistikk for utslipp innen den nye Narvik kommune sine geografiske grenser for alle årene. Utslippene er oppgitt i tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Kilde: Miljødirektoratet (2024)

Sektor	2019	2020	2021	2022
Industri, olje og gass	291 875	269 534	292 574	327 593
Energiforsyning	0	0	0	0
Oppvarming	3 906	2 558	2 718	2 900
Veitrafikk	29 135	27 747	28 644	27 987
Sjøfart	27 617	33 294	30 708	36 671
Luftfart	0	0	0	0
Annen mobil forbrenning	7 500	11 187	13 811	10 634
Jordbruk	7 041	7 009	7 508	7 268
Avfall og avløp	10 651	10 052	9 606	9 165
<b>Total</b>	<b>377 723</b>	<b>361 382</b>	<b>385 569</b>	<b>422 217</b>
<b>Total unntatt industri</b>	<b>85 849</b>	<b>91 847</b>	<b>92 995</b>	<b>94 624</b>

## Klimagassutslipp Narvik kommune 2009-2022

unntatt Industri, olje og gass



**Figur 2:** Direkte klimagassutslipp innenfor Narvik kommunes geografiske område for perioden 2009-2022 unntatt industri, olje og gass, for hver utslippssektor. For at tallene skal være sammenlignbare mellom alle årene vises statistikk for utslipp innen den nye Narvik kommune sine geografiske grenser helt fra 2009. Utslippene er oppgitt i tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Kilde: Miljødirektoratet (2024).

## 2.1 Sjøfart

Størst utslipp kommer fra sektoren sjøfart. I grafen ser det ut som at sjøfart har hatt samme mengde utslipp mellom 2009 og 2015, men det er ikke tilfelle. Dette grunner seg i manglende datagrunnlag i statistikken fra Miljødirektoratet. 2015 var første året utslipp fra sjøfart ble beregnet og for å unngå falske trender i utslippene blir tallene fra 2015 brukt for alle de tidligere årene. Deretter ser utslippene ut å ha en stigende trend i Narvik kommune. Største bidraget innen sjøfart kommer fra bulkskip og den overgripende trenden for sektoren følger tett trenden i denne kategorien.

Utslippene fra bulkskip er mer enn 3 ganger så store som utslippene fra den nest største kategorien, passasjer. Disse holder seg på et jevnt nivå gjennom årene, men er ventet å bli redusert fra 2023 da ferjene på sambandet Kjøpsvik-Drag ble helelektriske og drastisk redusert fra 2024 da også sambandet Skarberget-Bognes ble elektrisk.

Miljødirektoratet jobber for å få på plass en automatisert metode for å få inn effekten av landstrøm. I dag er den basert på manuell rapportering fra kommunene. Etablering av landstrøm er vedtatt i Narvik havn og dette ventes å gjøre at utslippene ikke øker i samme takt som vi sett de siste årene, selv om cruiseanløpene er ventet å øke.

I tillegg har Narvik havn fått tilskudd fra Klimasats (Miljødirektoratet) for å utrede *hvordan Narvik Havn skal kunne tilrettelegge for energiløsninger som kan bidra til at ulike aktører innenfor sjøtransporten kan ta i bruk fornybare energiløsninger i sine virksomheter*. Dette kan i forlengelsen også ha påvirkning på utslippene fra sjøfart i Narvik kommune. [[Utredning av energistasjon Narvik havn - miljødirektoratet.no](https://www.miljodirektoratet.no/utredning-av-energistasjon-narvik-havn)]

EU vedtok i april 2023 å inkludere skipsfart i kvotehandelssystemet (ETS) fra 2024. Inkludering skjer gradvis og skal være 100% innført i 2026. [[Skipsfart i EUs kvotesystem - Miljødirektoratet](https://www.miljodirektoratet.no/skipsfart-i-eus-kvotesystem)]

## 2.2 Veitrafikk

At også utslippene fra veitrafikk ser ut til å ha vært uforandret fra 2009 til 2015 er en tilfeldighet, utslipp i denne sektoren er beregnet for alle årene. I Miljødirektoratets seneste publisering av klimaregnskap for kommuner er det imidlertid gjort flere større forbedringer i utslippsmodellen for veitrafikk som påvirker hele dataserien. Det totale utslippet er omtrent uforandret, men fordelingen mellom kategorier innen sektoren har endret seg noe.

Narviks posisjon som logistikknutepunkt med transportmuligheter både på vei, sjø og bane vil nødvendigvis føre til stor trafikk og høye utslipp fra transporter. Største bidraget til utslipp fra veitrafikk kommer fra tunge kjøretøy og personbiler. Utslippene fra personbiler har tydelig minket i alle år og framfor alt etter 2015. I hele perioden fra 2009-2022 har utslipp fra personbiler blitt redusert med ca en tredjedel. Utslipp fra tunge kjøretøy har ligget på et rimelig stabilt nivå og 2019 var det første året som utslippene fra tunge kjøretøy var større enn fra personbiler. De siste årene har imidlertid blant annet Posten og Rema 1000, som kjører flere daglige turer mellom Narvikterminalen og Bjerkvik, skiftet til ellastebiler. Det er å forvente at utslippene fra tungtransporten reduseres i de kommende årene, alt ettersom transportører stiller om til nullutslippskjøretøy.

Utslippene fra busser og varebiler har vært i det nærmeste uforandret alle årene, men en liten nedgang i utslippene fra varebiler noteres. *Forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport* krever imidlertid at nye personbiler er nullutslippskjøretøy fra 1. januar

2022, lette varebiler fra 1. januar 2023 og bybusser fra 1. januar 2025. Bybussene i Narvik kommune driftes på en kontrakt som går ut i mars 2026 med opsjon på forlengelse med 1+1 år. Nordland fylkeskommune har allerede utløst opsjonen på begge de to ekstra årene og utskiftning av busser i kollektivtrafikken vil ikke bli aktuelt før i neste kontraktsperiode.

Narvik kommune v/ Futurum har i 2024 fått tilskudd fra Klimasats (Miljødirektoratet) til å utrede muligheten for en 3-i-1 fyllestasjon i Bjerkvik for å klare å tilby utslippsfrie energibærere til lastebiler som frakter varer til og fra Narvikterminalen. Energibærerne det skal utredes for er strøm, biogass og hydrogen. [[Verdikjede 3-i-1 fyllestasjon, Bjerkvik - miljødirektoratet.no](#)]

EU har vedtatt at det skal opprettes et eget kvotehandelsystem for bygg og veitransport, kalt ETS2, som skal bli gjeldende fra 2027. [[ETS2: Veitransport, bygg og annet - klimakvoter - miljødirektoratet.no](#)]

### 2.3 Annen mobil forbrenning

I denne kategorien inngår alt av ikke veigående motorredskaper som bruker avgiftsfri diesel og bensin. I Narvik kommune kommer de største bidragene i denne sektoren fra *bygg og anlegg* og *andre næringer*. I kategorien *andre næringer* inkluderes blant annet offentlig forvaltning, akvakultur og Forsvaret.

Utslippene i denne sektoren har økt en del siden 2009. For å klare å oppnå utslippsreduseringer kreves det store innsatser og omfattende implementering av ny teknikk (utslippsfrie store maskiner som gravemaskiner, jordbruksmaskiner, mv.). For å få til dette vil det bli nødvendig å stille strengere krav, men også fasilitere ved hjelp av tilskudd. Narvik kommune har i 2024 fått tilskudd fra Klimasats (Miljødirektoratet) for å ha utslippsfri byggeplass ved ombyggingen av Frydenlund barneskole [[Frydenlund barneskole - miljødirektoratet.no](#)].

Det er allerede innført forbud mot bruk av fossil olje til oppvarming og tørking på byggeplasser, fra 1. januar 2022.

Narvik kommune ved Veg og park har skiftet ut flere av sine håndholdte verktøy til elektriske. Dette er en god start, men etterhvert må kommunen innstille seg på å skifte ut også de store maskinene til nullutslippsteknologi.

### 2.4 Avfall og avløp

Utslipp fra avfall og avløp omfatter klimagassutslipp fra organisk avfall og omfatter dermed kun metan og lystgass. Det største bidraget kommer fra nedlagte deponier og er, som vises i figuren, stadig avtagende. Selv om utslippene er avtagende er det fortsatt mye metan som blir å lekke ut til atmosfæren med mindre dette fanges opp.

### 2.5 Jordbruk

Utslipp fra jordbruk stammer fra biologiske prosesser i husdyrene, gjødselhåndtering og jordarealer som danner metan og lystgass. Energibruk i jordbruket er inkludert i andre sektorer. Utslippsnivået har vært på omtrent samme nivå siden 2009 og ventes å holde seg på samme nivå også fremover.

Jordbrukssektoren er den vanskeligste sektoren å omstille til helt utslippsfri siden stor del av utslippene kommer fra dyrene selv. Drøvtyggere slipper ut metan som følge av biologiske prosesser i fordøyelsessystemet deres og for å få ned disse må konsumet av kjøtt gå ned. De nye kostrådene som

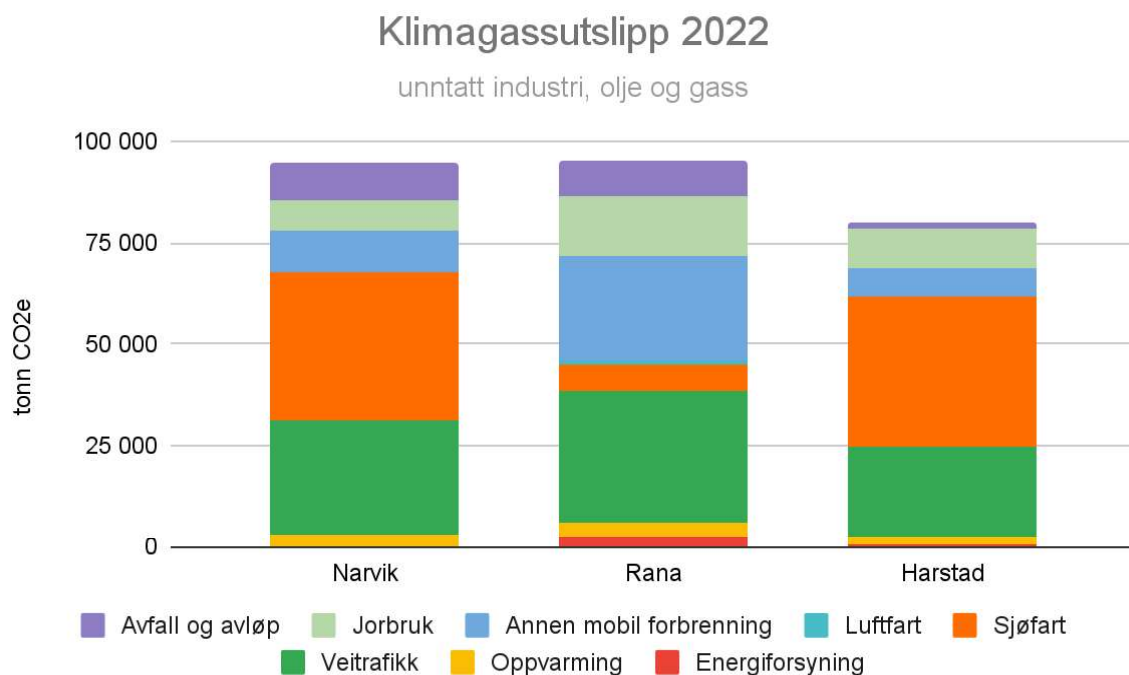
ble presentert nylig anbefaler at rødt kjøtt begrenses til maks 350 gram per uke. Rødt kjøtt har den største klimapåvirkningen og det å følge kostrådene kan ses som et klimatiltak så vel som et helsetiltak.

## **2.6 Oppvarming**

Utslippene i denne sektoren er godt på vei ned, til stor del takket være forbudet mot bruk av fossile kilder til oppvarming av bygninger som trådte i kraft 2020. Det som er igjen av utslipp er stort sett vedfyring og LPG. Vedfyring har netto null utslipp av CO<sub>2</sub> (siden det ikke er fossilt CO<sub>2</sub> som blir sluppet ut ved forbrenning av ved), men det dannes noe metan og lystgass som er inkludert i regnskapet.

### 3. Klimagassutslipp sammenlignet med andre kommuner

Figur 3 viser utslippene i Narvik, Rana og Harstad kommuner unntatt sektoren industri, olje og gass. Siden disse kommunene er sammenlignbare med Narvik i innbyggertall er de interessante å også sammenligne våre utslipp med, men utslippene fra industrisektoren gjør sammenligning vanskelig. Derfor er den tatt ut.



**Figur 3:** Utslipp per kommune unntatt industri, olje og gass. Kilde: Miljødirektoratet (2024)

Tabell 2 viser utslippene for Narvik, Rana og Harstad kommuner, unntatt sektoren industri, olje og gass. Den viser også innbyggertall og utslipp per innbygger i hver av kommunene. Narvik har det høyeste utslippet per innbygger og det er framfor alt utslipp fra sjøfart og veitrafikk som er høyere i Narvik, grunnet vår posisjon som logistikknutepunkt.

**Tabell 2:** Utslipp per kommune unntatt industri, olje og gass, antall innbyggere per 1. januar samt utslipp per innbygger i 2022. Kilder: Miljødirektoratet (2024), SSB (2024)

	Narvik	Rana	Harstad
Sum utslipp (tonn CO <sub>2</sub> e)	94 624	95 254	80 006
Antall innbyggere	21 530	26 092	24 804
Utslipp per innbygger	4,40	3,65	3,23

## 4. Skog og annen arealbruk

Det er ikke bare prosesser og aktiviteter som gir opphav til utslipp av klimagasser, også arealbruk har betydning og en fornuftig arealforvaltning er et meget godt klimatiltak. Generelt kan en si at opptak av klimagasser fra atmosfæren skjer når biomasse vokser (levende vekster som skog, busker og gress). Karbon blir da tatt opp og lagret i jord, røtter, stamme og bladverk. Utslipp skjer når biomassen forbrennes eller brytes ned naturlig. Også bearbeiding av jorda kan føre til utslipp av klimagasser.

Miljødirektoratet sammenstiller og publiserer hvert femte år klimaregnskap for sektoren skog og annen arealbruk, se tabell 3. Merk at totalsummen på -86 418 tonn CO<sub>2</sub>e i 2015 er et opptak av nesten samme størrelsesorden som det totale direkte utslippet fra alle sektorer unntatt industri, olje og gass i kommunen som er beskrevet i foregående kapittel.

Den største posten i regnskapet er opptaket i skog. Skogen er et stort karbonluk, men også et karbonlager. Største utslipp kommer fra dyrket mark. Dette er mark som årlig dyrkes til vanlig pløvedybde. Når marken pløyes kommer oksygen ned i marken og nedbrytningen av organisk materiale går raskere, hvilket fører til utslipp. Verdt å nevne er også utslippene fra utbygd areal som har økt med 76% og opptaket i vann og myr som har blitt redusert med nesten 50% på 5 år. Spesielt myr er en naturtype som har en enorm kapasitet som karbonlager og når disse arealene bygges ned fører det til store utslipp av klimagasser. Som eksempel fører en utbygging av 500 dekar myr til nesten 30 000 tonn CO<sub>2</sub>e over en 20-årsperiode [[Beregne effekt av ulike klimatiltak - miljodirektoratet.no](https://www.miljodirektoratet.no)]. Denne informasjonen må tas med i fremtidig arealplanlegging, da plasseringen av et nytt industriområde, næringspark eller boligfelt kan ha svært store konsekvenser for kommunens klimagassutslipp.

**Tabell 3:** Utslipp /opptak i tonn CO<sub>2</sub>e fra arealbruk i Narvik kommune i 2010 og 2015 og endringen med forklaring. Kilde: Miljødirektoratet (2024).

Arealbrukskategori	utslipp 2010	utslipp 2015	endring %	dvs.
Skog	-88 031	-78 780	-11	redusert opptak
Dyrket mark	2 659	2 666	0	uforandret utslipp
Beite	-4	-314	7 750	økt opptak
Vann og myr	-515	-263	-49	redusert opptak
Utbygd areal	579	1 020	76	økt utslipp
Annen utmark	-8 949	-10 747	20	økt opptak
<b>Total</b>	<b>-94 261</b>	<b>-86 418</b>	<b>-8</b>	<b>redusert opptak</b>



## 5. Klimatiltak

Klimatiltak kan deles inn etter tiltak med eller uten kvantifiserbar effekt. Tiltak med kvantifiserbar effekt er lagt inn i tiltaksmodulen i Framsikt. Nedenfor er beskrevet noen tiltak og prosjekter som har ikke kvantifiserbare effekter.

### Walkmore

Walkmore er et norsk forskningsprosjekt som fokuserer på hvordan små byer kan utvikles for å få folk til å gå mer i hverdagen. Det er et samarbeidsprosjekt mellom Narvik kommune og Nordland fylkeskommune, Steinkjer kommune og Trøndelag fylkeskommune, Kongsvinger kommune og Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen, Norges Miljø og Biovitenskapelig Universitet (NMBU) og Transportøkonomisk institutt (TØI). Prosjektet er i hovedsak finansiert av Forskningsrådet, men hver partner har gått inn med en viss egeninnsats. Prosjektet strekker seg til april 2025.

Walkmore har potensial for å ha stor påvirkning både på klimagassutslipp og folkehelsen om flere velger å gå foran å ta bilen. I Narvik kommune har vi flere kompakte bykjerner i tettstedene våre og dermed har vi gode forutsetninger for å få flere gangere i kommunen. Prosjektet skal, for Narvik kommune sin del, resultere i en gåstrategi som skal sees i sammenheng med mobilitetsplanen og kommuneplanens arealdel.

### Mobilitetsplan

Mobilitetsplanen for Narvik kommune ble vedtatt av kommunestyret i oktober 2023 (KST-086/23). Den er kommunens overordnede plan innenfor samferdsel, kollektivtransport, sykkel og gange og skal sørge for en målrettet utvikling av transporttilbudet for å oppfylle nasjonale, regionale og lokale mål. Hensikten er å styrke Narviks posisjon som et arktisk logistikk knutepunkt og samtidig legge til rette for å skape et bærekraftig samfunn for persontransport. Hovedprinsippet er at all vekst av persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

### Klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser

Den 1. januar 2024 trådte skjerpede krav for å vektlegge klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser i kraft. Hovedregelen er nå at klima- og miljøhensyn skal vektes med minimum 30 prosent, med unntak dersom nærmere vilkår er oppfylt. Målet er å redusere klimaavtrykk og miljøbelastning med hjelp av innkjøpskraften fra offentlige anskaffelser i Norge.

For å få mest mulig ut av disse nye kravene bør det offentlige ha en god dialog med markedet. For å klare å stille riktige og relevante krav og for å vite hva som kan forventes av lokale leverandører har det på flere andre plasser i Norge blitt arrangert markedsdialoger og møter mellom kommuner og næringslivet. Disse møtene har vært satt stor pris på fra alle parter og bør også jobbes for i Narvik kommune.

### Narvikregionen som bærekraftig reisemål

Narvikregionen ble i 2022 sertifisert som bærekraftig reisemål etter merkeordningen til Innovasjon Norge. Ordningen er et verktøy for å systematisere arbeidet med bærekraft på et reisemål, og dermed et redskap for utvikling. Merket betyr at destinasjonen over tid prioriterer målet om økt bærekraft, ikke at destinasjonen er 100% bærekraftig umiddelbart. Reisemålet må arbeide

kontinuerlig med ordningen, og vise en forbedring ved resertifisering som skjer hvert tredje år. Flere av de kriterier som må være oppfylt for å beholde sertifiseringen er oppgaver som kommunen har ansvar for. For eksempel er en av indikatorene som blir målt: *Antall tiltak iverksatt av destinasjonsledelsen* [dvs. kommunen, forf. anm.] *som reduserer klimagassutslipp knyttet til gjesters transport til/fra og på reisemålet siste 3 år*. Kommunen har god dialog med Visit Narvik og jobber for å oppfylle de kravene som blir stilt i merkeordningen. Dette vil bidra positivt til den generelle samfunnsutviklingen i regionen og vil føre til reduserte utslipp i Narvik kommune.

### **Gjenbruk og sirkulær økonomi**

En viktig del i det grønne skiftet er å revurdere vår syn på den lineære økonomien og klare å styre om til sirkulær økonomi. Jordens ressurser er på tur å bli brukt opp, vi må bli flinkere til å bruke dem mer effektivt og redusere behovet for å ta ut nye ressurser. I den sirkulære økonomien er det fokus på at produkter har god kvalitet slik at de varer lengst mulig, at de kan repareres, oppgraderes og brukes om igjen. Dette er et relativt nytt felt med stort potensial til å bidra til nye grønne arbeidsplasser og forretningsmodeller.

Både EU og Norge ser sirkulær økonomi som sentral i den grønne omstillingen. I mars 2020 la EU-kommisjonen fram sin *Handlingsplan for sirkulær økonomi* [[Circular economy action plan - European Commission](#)] og i juni 2021 la Solberg-regjeringen fram *Nasjonal strategi for ein grønn, sirkulær økonomi* [[Nasjonal strategi for ein grønn, sirkulær økonomi - regjeringen.no](#)]. Den nasjonale strategien vil bli fulgt opp med en handlingsplan for sirkulær økonomi med konkrete og målrettede tiltak.

I Narvik kommune finnes flere eksempler på økt fokus på sirkularitet, både i det store og det lille. HRS og Agenda samarbeider om ReSportsbutikken, en populær ombruksbutikk for sports- og friluftsutstyr, BUA som låner ut sportsutstyr finnes både i Narvik sentrum og i Ballangen og Veg og park gjenbruker asfalt i anleggsarbeider. Narvik havn har vedtatt mål om full sirkularitet innen 2040 og jobber målbevisst for å oppnå dette. De har i 2022-2023, med tilskudd fra Klimasats (Miljødirektoratet) gjennomført et forprosjekt og *kartlagt eksisterende ressursstrømmer og utviklet syv handlingsplaner for sirkulære innovasjoner i havnen*. [[Sirkulær havnesatsing i Narvik - miljødirektoratet.no](#)].

### **Grønn industrisatsning**

I forbindelse med det grønne skiftet og den massive industrisatsningen som er annonsert i Narvik kommune, vil det nødvendigvis bli økte utslipp i kommunen i anleggsfasen. Teknologien er ikke på plass enda for at alt som skal bygges kan bli gjort med utslippsfrie metoder. Det er likevel et flott tilfelle å prøve å redusere utslippene mest mulig med tilgjengelig teknikk og å teste ut ny teknikk hvor det er hensiktsmessig. Denne grønne industrisatsningen vil dermed sannsynligvis føre til økte utslipp i Narvik kommune i anleggsfasen, men med god planlegging vil ikke driftsfasen føre til langsiktig økte utslipp. Samtidig vil flere av de planlagte tiltakene føre til massive reduksjoner i klimagassutslipp på nasjonalt plan slik at det nasjonale regnskapet gagnes av tiltakene i Narvik.

### **Kommunal planlegging**

God planlegging er en grunnleggende forutsetning i omstillingen til lavutslippssamfunnet. Her har kommunen kanskje sin aller viktigste rolle som tilrettelegger for at andre aktører skal klare å omstille

seg. Gjennom bevisst og langsiktig planlegging kan kommunen sørge for å bygge et samfunn som takler omstillingen til lavutslippssamfunnet og som er tilpasset et endret klima.

## 6. Framskrivning

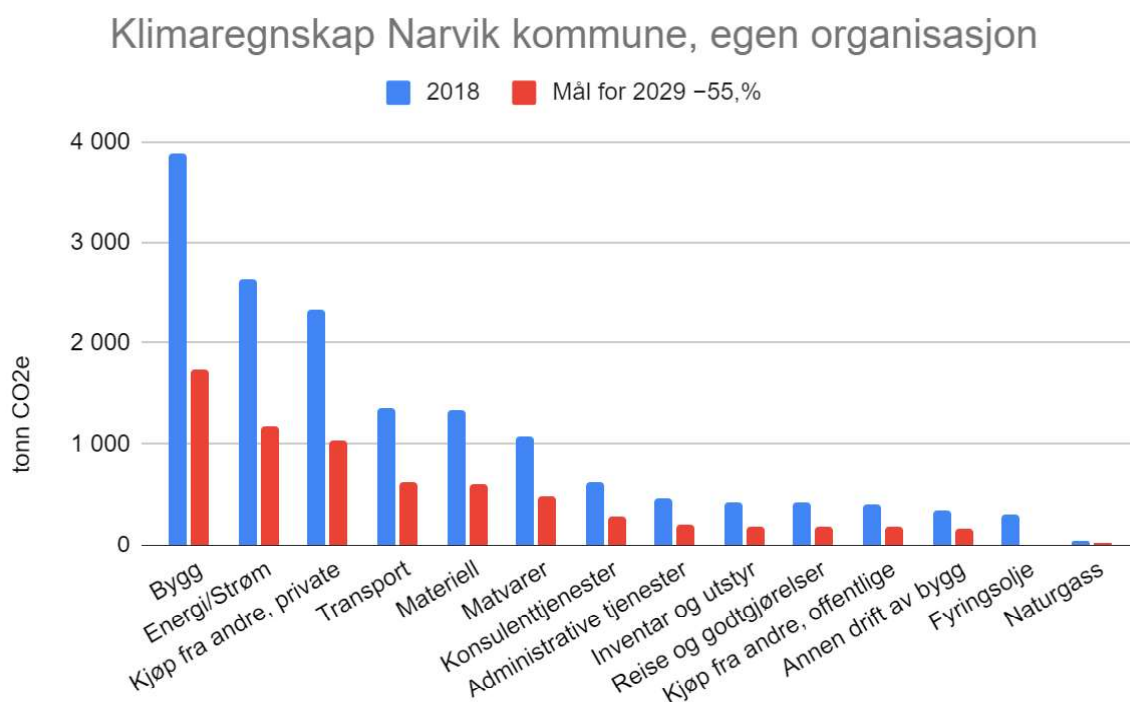
Klimagassgrafen for Narvik kommune viser årlige utslipp av klimagasser i alle sektorer unntatt industri, olje og gass innen Narvik kommunes geografiske område mellom år 2009 og 2022. Framskrivningen for årene 2023-2029 baserer seg på tiltakene beskrevet i tiltaksoversikten. Gul linje viser en lineær redusering av utslipp mot Narvik kommunes mål om 55% reduksjon av klimagassutslippene til 2029 sammenlignet med 2009. Det er tydelig at gapet er stort (ca 40 000 tonn CO<sub>2</sub>e) og at det er stor risiko for manglende måloppnåelse.

Mange av tiltakene som kreves for å nå målene om utslippsreduksjoner har kommunene ingen direkte påvirkning på. Her er det likevel viktig å legge til rette, oppmuntre og på andre måter virke for ønsket utvikling. For å redusere utslipp fra veitrafikk vil f. eks. mobilitetsplanen og ladestrategien være viktige dokumenter for å gjøre det attraktivt for andre aktører å ta klimavennlige valg. For utslippsreduksjoner innen annen mobil forbrenning vil økte krav på fossil- og/eller utslippsfrie byggeplasser ha stor betydning. Dette vil øke insentivene for lokale entreprenører og leverandører å velge å anskaffe nytt utstyr som kreves for disse typene av anleggs- og byggeplasser. De nye nasjonale kravene om skjerpede miljøkrav ved offentlige anskaffelser sender også et tydelig signal til leverandører. De får ikke lov å levere til det offentlige hvis de ikke henger med i det grønne skiftet.

Basert på forutsetningene og muligheten til kommunen til å innføre konkrete tiltak som har stor innvirkning på måloppnåelse, kan det diskuteres rimeligheten for kommunen å ha høyere klimamål enn de nasjonale målene. Første gangen klimamål ble vedtatt for Narvik kommune ble det vedtatt å legge seg på samme nivå som de nasjonale målene (KST 009/21). Dette ble senere skjerpet i sak KST 055/22. De nasjonale målene skal oppdateres i 2025 og forslag til ny klimalov med forslag til nye nasjonale klimamål for 2035 er nå ute på høring. Det vil komme en egen sak i kommunestyret når nye nasjonale mål er vedtatt, med forslag på nye målsettinger for kommunen.

## 7. Klimaregnskap for egen virksomhet

Narvik kommune bevilget i 2018 100.000 NOK til å utarbeide et klimaregnskap for egen virksomhet. Oppdraget ble utført av Asplan Viak og viser utslipp per innkjøpsart i 2018 (hensyn er tatt for kommunesammenslåingen og regnskapet inkluderer utslipp fra daværende Ballangen kommune og ca halvparten av Tysfjord kommune). Det totale utslippet av klimagasser fra Narvik kommune som virksomhet i 2018 var 15 658 tonn CO<sub>2</sub>e. Fordelingen mellom innkjøpsarter vises i figur 5 ved siden av stabler som markerer målet for 2029, dvs. en reduksjon på 55%. For fyringsolje er stabelen som indikerer 2029 fjernet siden fyringsolje er forbudt fra 2020.



**Figur 5:** Klimaregnskap 2018 for Narvik kommune som organisasjon samt visualisering av målet om 55% utslippsreduksjon som skal være oppfylt i 2029. Kilde regnskap: Asplan/Viak

Narvik kommune har på nåværende tidspunkt ikke kompetanse /kapasitet /verktøy i egen organisasjon til å utarbeide eget klimaregnskap for egen virksomhet. Men for å klare å følge opp klimamålene til kommunen (som også omhandler egen virksomhet, jf. KST 009/21) bør det vurderes å kjøpe inn denne tjenesten. Dette kan også sees i sammenheng med å f. eks. bli medlem i Klimapartnere som er et nettverk for grønn næringsutvikling hvor et klimaregnskap for virksomheten inngår i medlemskapet. Ved å bli klimapartner får man et partnerskap i et nasjonalt nettverk for både offentlig, privat, akademia og frivillig sektor som administreres av fylkeskommunene, samt klimaregnskapet fra Asplan Viak for egen virksomhet. Miljøfyrtårnsertifiserte organisasjoner får også et årlig klimaregnskap basert på innrapporterte tall.

I dag er det imidlertid ikke satt av midler til noen av disse tiltakene og derfor er kommunen ikke i stand til å kunne følge opp klimamålene for egen virksomhet. For at budsjettets potensial som styringsverktøy skal kunne utnyttes fullt ut, er det vesentlig å få på plass et regnskap for egen virksomhet.