

Klimaregnskap Nordland fylkeskommune 2020

Nordland fylkeskommune



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Nordland fylkeskommune
Tittel på rapport:	Klimaregnskap Nordland fylkeskommune 2020
Oppdragsnavn:	klimakost Nordland FK
Oppdragsnummer:	635522-01
Utarbeidet av:	Hogne Nersund Larsen, Erik Heggelund
Oppdragsleder:	Hogne Nersund Larsen
Tilgjengelighet:	Åpen

Kort sammendrag

Asplan Viak har på oppdrag fra Nordland fylkeskommune utarbeidet en kartlegging av kommunens klimafotavtrykk fra egen virksomhet for året 2020.

Det totale fotavtrykket til fylkeskommunal virksomhet var på omtrent 181 500 tonn CO₂-ekvivalenter i 2020. Dette er en nedgang på 13% fra 2019.

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
2. Metode	4
3. Nordland fylkeskommunes klimafotavtrykk	6
3.1. Klimafotavtrykk Nordland fylkeskommune 2020	6
3.2. Sammenligning 2020 og 2019	8
3.3. Utvikling de siste fem år, 2016-2020	9
4. Oppsummering og diskusjon	11

1. Innledning

Nordland fylke er delt inn i regionene Helgeland, Salten, Ofoten, Lofoten og Vesterålen, og strekker seg rundt 500 km fra grensen mot Trøndelag i sør til grensen i nord mot Troms. Fylket har et landareal på 38 482 km² og et innbyggertall på omtrent 240 300 innbyggere¹. Administrasjonssenteret til Nordland fylkeskommune er lokalisert i Bodø kommune.

Nordland fylkeskommune har nylig vedtatt regional plan for klima og miljø. Planen skal bidra til en helhetlig og felles tilnærming til klima- og miljøutfordringene og viser hvordan vi som samfunn kan komme langt på vei for å nå visjonen om et klimatilpasset lavutslippssamfunn innen 2050.

Nordland Fylkeskommune har nå et klimabudsjett med utgangspunkt i et klimaregnskap for 2017. Det inkluderer prognoser for klimagassutslipp på deler av fylkeskommunens virksomhet fram til 2023 og tiltakspakke med ansvarsfordeling for gjennomføring.

Asplan Viak har på oppdrag fra Nordland fylkeskommune utarbeidet en kartlegging av kommunens klimafotavtrykk fra egen virksomhet for året 2020. Tidligere har Asplan Viak gjort tilsvarende kartlegging av utslippet for årene 2018 og 2019.

¹ <https://www.ssb.no/statbank/table/11820/tableViewLayout1/>

2. Metode

Målet med et klimaregnskap er å kartlegge de viktigste kildene og driverne bak klimagassutslipp for å kunne sette inn og evaluere mulige tiltak. I denne rapporten er klimafotavtrykket til fylkeskommunens egen virksomhet presentert.

Klimafotavtrykket for fylkeskommunens egen virksomhet beregnes ved hjelp av Klimakost-modellen². Kort oppsummert baserer metoden seg på data på fylkeskommunens forbruk (i kroner) og fysiske data på blant annet energibruk og drivstofforbruk. Disse dataene kombineres med en database som angir hvor mye utslipp som genereres fra ulike innkjøp og aktiviteter.

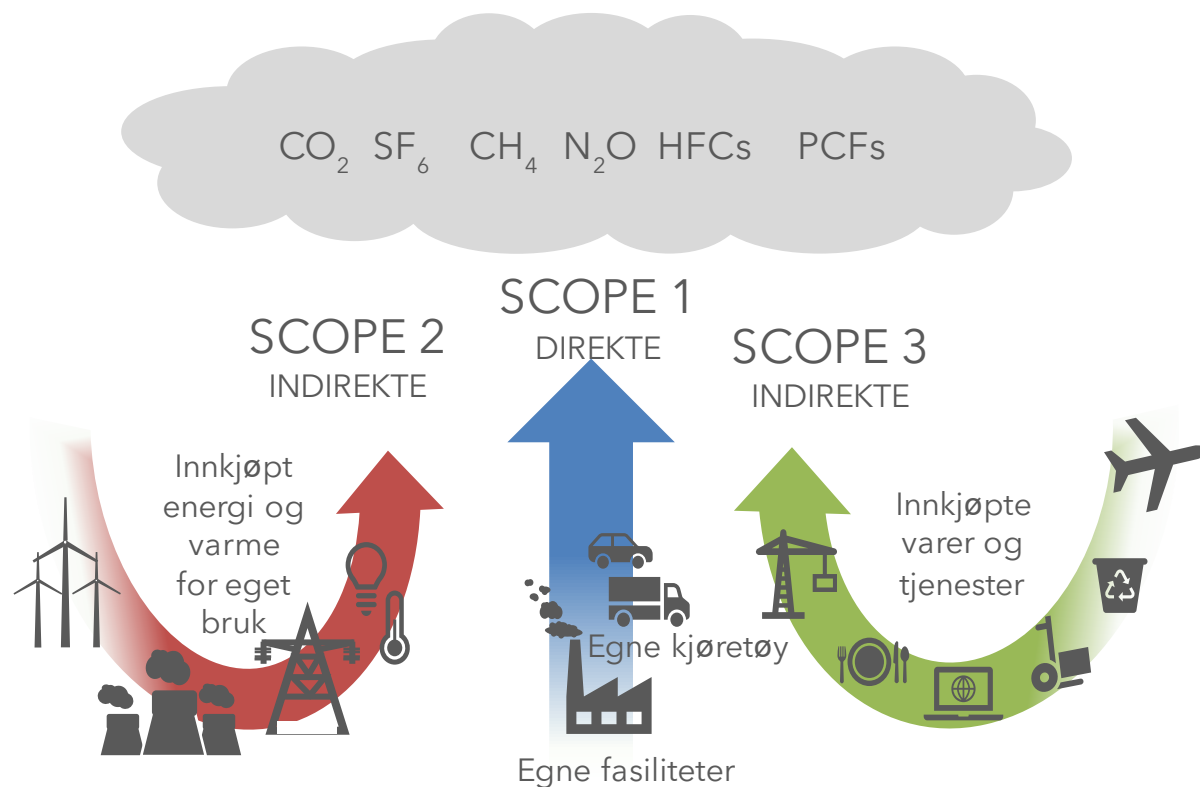
I et fotavtrykksbasert klimaregnskap inkluderer man dermed alle klimabidrag, både direkteutslipp fra forbrenning av fyringsolje og drivstoff (scope 1), indirekte utslipp fra innkjøpt energi (scope 2) og indirekte klimagassutslipp som følge av vare- og tjenestekjøp (scope 3). Dette er illustrert i figuren under. Motivasjonen for å inkludere indirekte utslipp i klimaregnskapet er at dette utgjør en betydelig del av fylkeskommunal tjenesteproduksjon. Dette åpner for nye muligheter til å redusere klimagassutslipp gjennom eksempelvis at fylkeskommunen benytter sin innkjøpsmakt til å stille miljøkrav i anskaffelser.

For å beregne det totale klimafotavtrykket benytter modellen en kombinasjon av livsløpsanalyse (LCA) for fysiske innsatsfaktorer og miljøutvidet kryssløpsanalyse (EEIOA) for økonomiske innsatsfaktorer. I en miljøutvidet kryssløpsanalyse benyttes utslipp og aktivitetsdata for et standard utvalg næringslivssektorer (SN2007/NACE rev2) for å beregne utslippene et gitt innkjøp forårsaker.

Fysiske tall på energibruk og økonomiske tall på innkjøp er begge innhentet via data som fylkeskommunen sitter på, og koblet opp mot utslippsintensiteter. Bruk av økonomiske innsatsfaktorer – altså hvor mye fylkeskommunene kjøper inn av matvarer, undervisningsmaterie, byggematerialer, diverse tjenester, etc. – har vist seg som en god og effektiv måte å få et godt oversiktsbilde av klimafotavtrykket. Begrensningen er at man må benytte sektorsnitt av typen «matvareproduksjon», som ikke er i stand til å skille mellom ulike produkter innen hver kategori. En klimakostanalyse er derfor et godt verktøy

² <https://www.klimakost.no/>

for å identifisere fokusområder i klimahandlingen; for detaljerte klimaanalyser for spesifikke produkter behøves LCA-studier.



Figur 1 Inndeling av klimaregnskap i scope

Kollektivtrafikk er et viktig område for en fylkeskommune. For Nordland har både buss, båt og ferje betydelige klimagassutslipp. Klimabidraget her er beregnet med bakgrunn i drivstoffall, samt at man legger til indirekte element som skal dekke indirekte klimagassutslipp fra både produksjon av drivstoff, kjøretøy, og andre elementer rundt driften av kollektivtrafikken. I analysen regnes klimagassutslippene fra kollektivtrafikk som «kjøp fra andre (private)» i KOSTRA-inndelingen fra SSB, så fremt transportoppgavene gjennomføres av et eksternt selskap og ikke av fylkeskommunen selv.

3. Nordland fylkeskommunes klimafotavtrykk

I dette kapitlet presenteres det samlede klimafotavtrykket til Nordland fylkeskommunes egen virksomhet for 2020. Videre vises utviklingen de siste fem år.

3.1. Klimafotavtrykk Nordland fylkeskommune 2020

I 2020 var det samlede klimafotavtrykket til Nordland fylkeskommunes egen virksomhet på omtrent 181 500 tonn CO₂-ekvivalenter (CO_{2e}).

Fordelingen mellom utslipp for ulike innkjøpskategorier og virksomhetsområder er presentert i Tabell 1 og Figur 2. Figur 3 viser prosentvis fordeling på innkjøpskategorier og virksomhetsområder. I teksten under blir bidragene fra de ulike tjenesteområdene gjennomgått og knyttet opp mot fylkeskommunens innkjøpskategorier. Tabellen viser utslippene avrundet til nærmeste tonn CO_{2e}, mens det i teksten rundes av til nærmeste 100 tonn CO_{2e}.

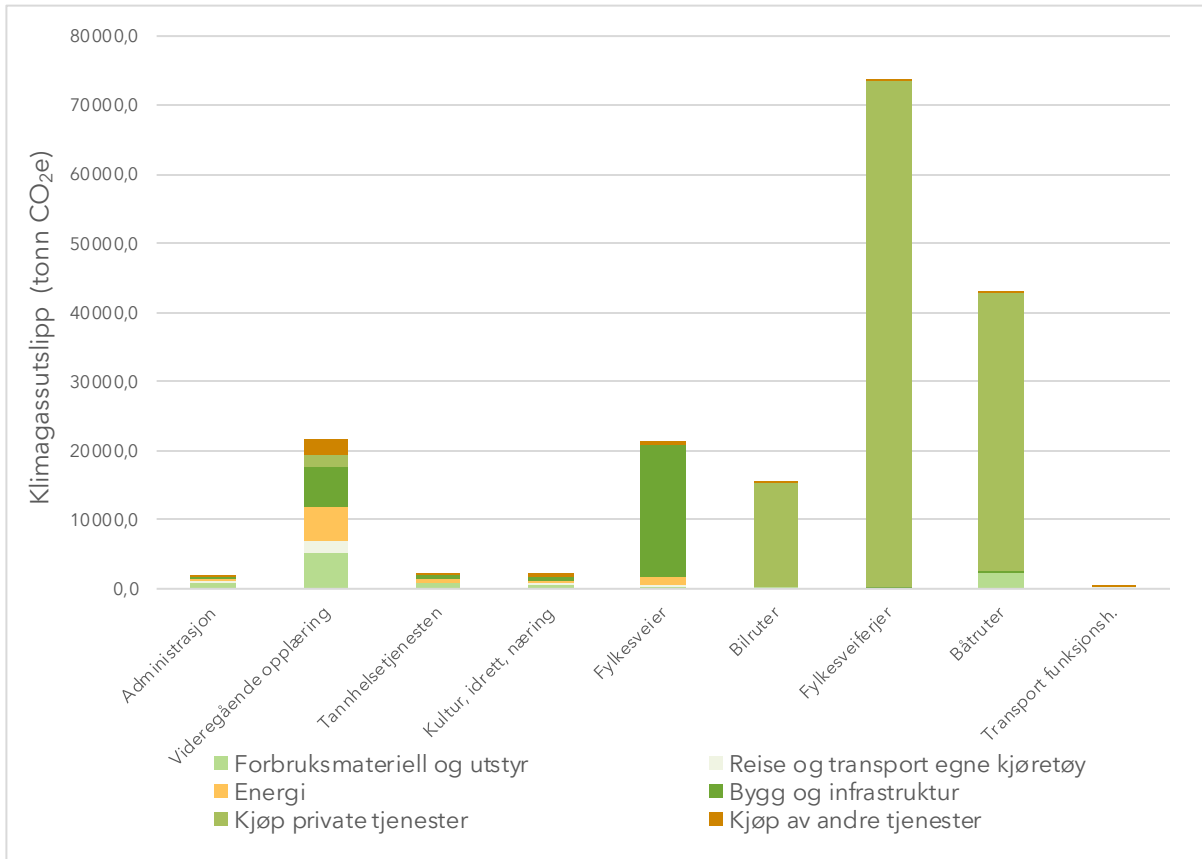
Tabell 1 Totalt klimafotavtrykk for Nordland fylkeskommunes egen virksomhet i 2020. Tall i tonn CO_{2e}.

	Adm.	Vgs.	Tannhelse	Kultur, idrett, næring	Fylkesveier	Bilruter	Fylkesveiferjer	Båtruter	Transp. funksj.	SUM
Forbruksmaterieell og utstyr	752	5 150	825	455	305	131	83	2 390	0,0	10 092
Reise og transport egne kjøretøy	442	1 890	147	521	319	12	1,6	28	130	3 490
Energi	122	4 890	340	82	1 019	1,3	0,0	0,0	0,0	6 455
Bygg og infrastruktur	360	5 752	689	626	19 134	177	102	33	0,0	26 872
Kjøp private tjenester	0,3	1 750	28	9,2	0,0	14 855	73 360	40 397	83	130 483
Kjøp av andre tjenester	384	2 213	145	648	498	228	1,9	34	0,1	4 153
SUM	2 060	21 645	2 175	2 342	21 274	15 404	73 549	42 883	213	181 545

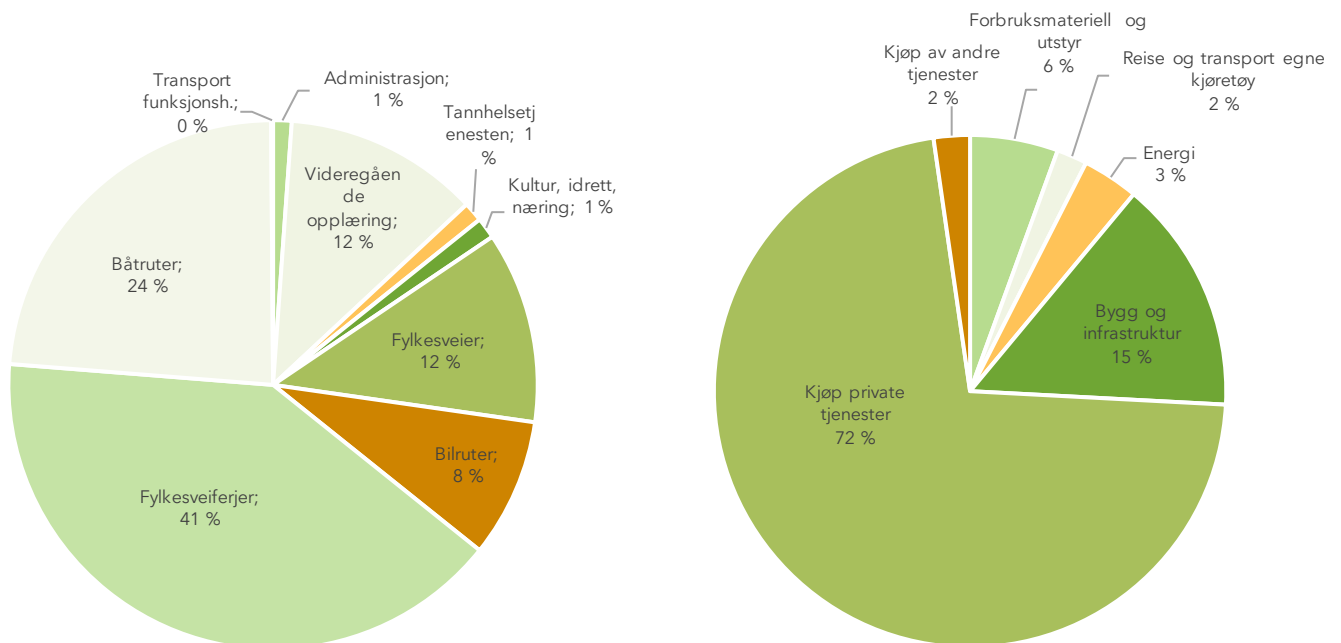
Fylkesveiferjer har det største bidraget med et totalt utslipp på 73 500 tonn CO_{2e} (41% av det samlede fotavtrykket). I all hovedsak kommer bidraget fra kjøp av private tjenester til dette virksomhetsområdet, altså leverandør av kollektivtransport-tjenester.

Båtruter er virksomhetsområdet som har det nest største bidraget med 42 900 tonn CO_{2e} (24% av det samlede fotavtrykket). Også her domineres bidraget av kjøp av private

tjenester (40 400 tonn CO₂e), mens det også er et vesentlig bidrag fra forbruksmateriell og utstyr (2 400 tonn CO₂e).



Figur 2 Klimaregnskap for Nordland fylkeskommunes egen virksomhet i 2020



Figur 3 Fordeling på virksomhetsområder (venstre) og innkjøpskategorier (høyre) 2020

Videregående opplæring har et totalt utslipp på 21 600 tonn CO₂e (12% av det samlede fotavtrykket). Her er forbruket fordelt relativt jevnt over de ulike innkjøpskategoriene, med størst bidrag fra forbruksmateriell og utstyr (5 200 tonn CO₂e), energi (4 900 tonn CO₂e) og bygg og infrastruktur (5 800 tonn CO₂e).

Fylkesveier har et totalt utslipp på 21 300 tonn CO₂e (12% av det samlede fotavtrykket). Her domineres bidraget av utslipp knyttet til bygg og infrastruktur (19 100 tonn CO₂e), som i hovedsak består av serviceavtaler og reparasjoner, og vedlikehold og byggetjenester.

Bilruter har et totalt utslipp på 15 400 tonn CO₂e (8% av det samlede fotavtrykket). Som for båtruter og fylkesveiferjer består fotavtrykket hovedsakelig av kjøp av private tjenester (14 900 tonn CO₂e).

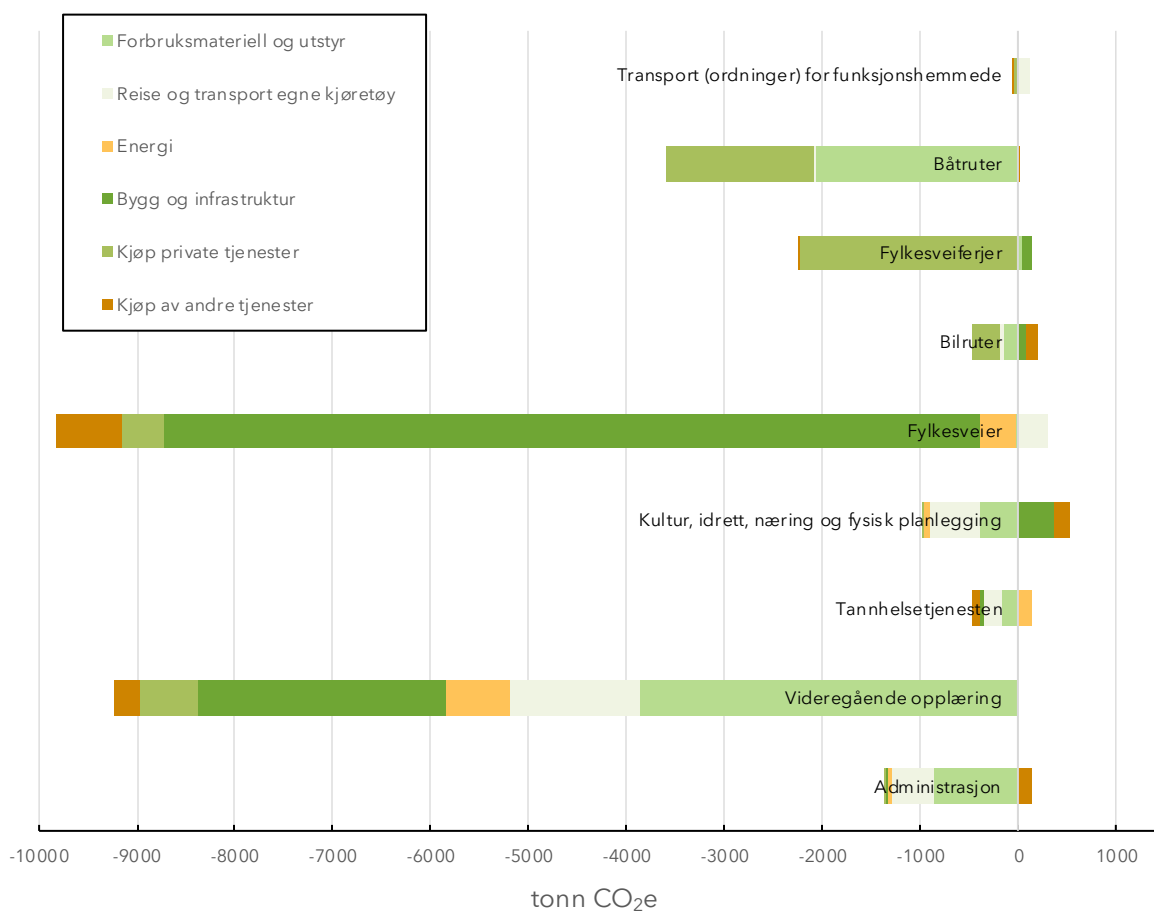
De øvrige virksomhetsområdene bidrar til sammen med 6 800 tonn CO₂e, og fordeles mellom administrasjon (2 060 tonn CO₂e), kultur, idrett, næring og fysisk planlegging (2 300 tonn CO₂e), tannhelsetjenesten (2 200 tonn CO₂e) og transport for funksjonshemmede (200 tonn CO₂e).

Fordelingen på innkjøpskategorier (Figur 3, til høyre) viser at kjøp av private tjenester i 2020 alene utgjorde 72% av fylkeskommunens totale fotavtrykk. Dette er i all hovedsak innkjøp av transporttjenester.

3.2. Sammenligning 2020 og 2019

I 2019 var det totale klimafotavtrykket til Nordland fylkeskommune på 208 100 tonn CO₂e, mens det i 2020 var på 181 500 tonn CO₂e. Dette tilsvarer en nedgang på 12,8%. Figur 4 viser endringen fra 2019 til 2020 for hvert virksomhetsområde fordelt på innkjøpskategorier.

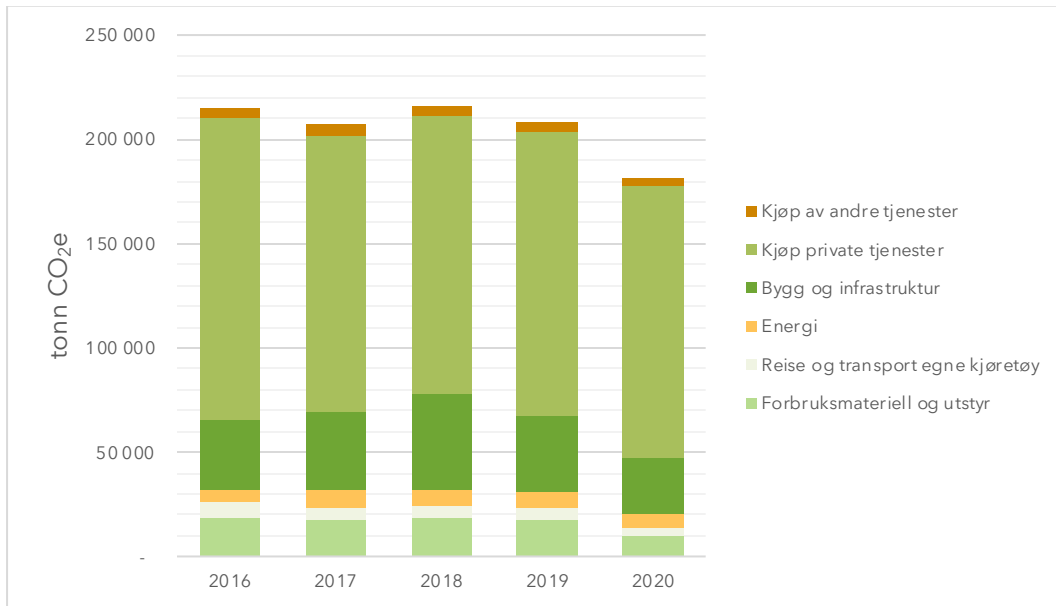
Figur 4 viser at de store endringene fra 2019 til 2020 var innenfor virksomhetsområdene båtruter, fylkesveier og videregående opplæring. I tillegg er det gjort betydelige kutt fra utslippene fra fylkesveiferjer. For båtruter var det en nedgang i utslipp på 3 600 tonn CO₂e, hovedsakelig på grunn av redusert drivstofforbruk. For fylkesveiferjer var det en nedgang i utslipp på 2 100 tonn CO₂e. For fylkesveier var det en nedgang i utslipp på 9 500 tonn CO₂e. For videregående opplæring gikk utslippene ned med 9 200 tonn CO₂e.



Figur 4 Endring i bidrag fra 2019 til 2020, søyler til høyre for 0 viser økning, mens søyler til venstre viser nedgang.

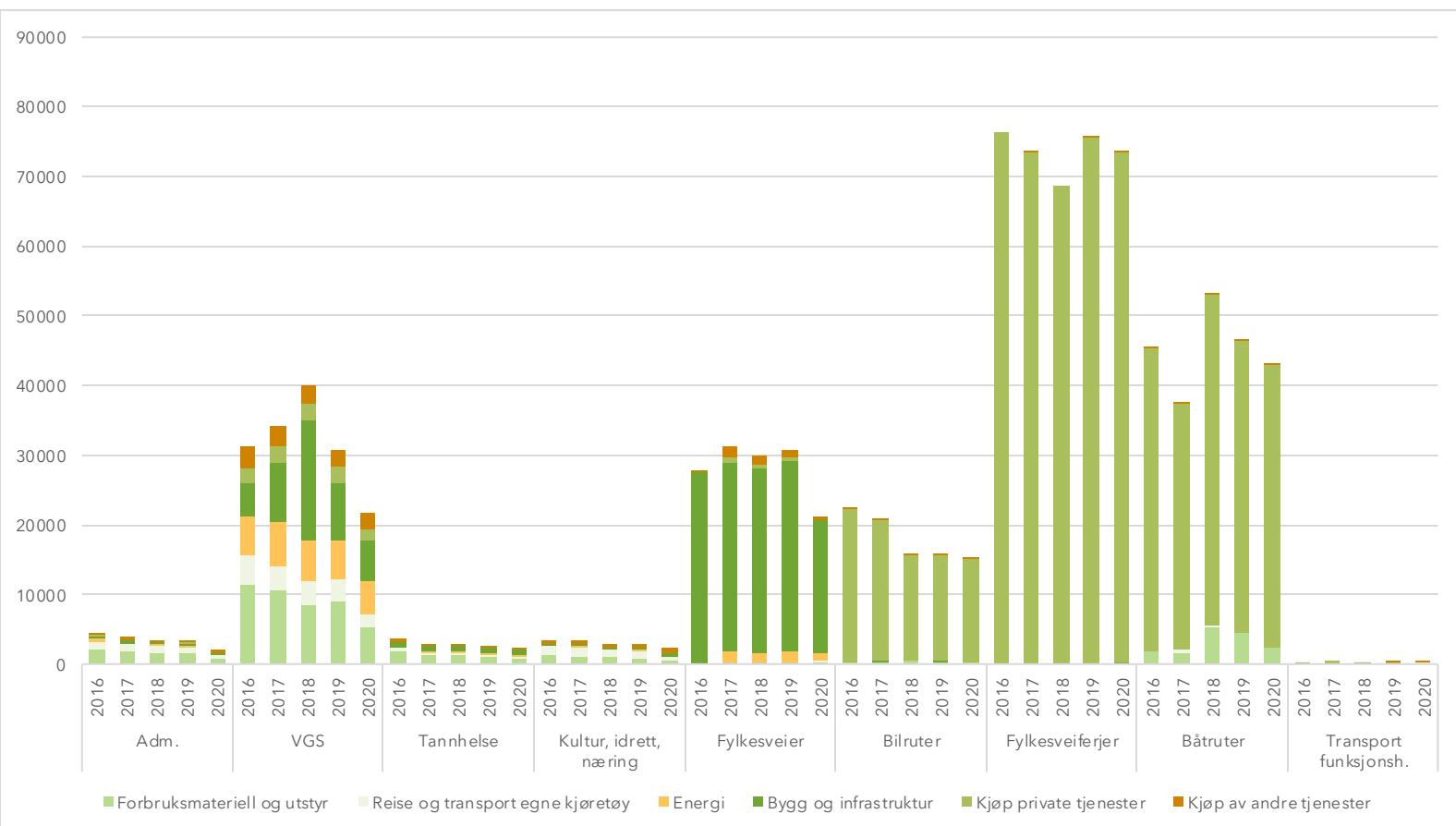
3.3. Utvikling de siste fem år, 2016-2020

Totalt klimafotavtrykk for Nordland fylkeskommune har variert forholdsvis lite de siste fire årene. Figur 5 viser utviklingen, fordelt på innkjøpskategori. Her ser man at utslippene gikk noe ned i 2017, for så å øke litt i 2018, før en liten nedgang igjen i 2019. Fra 2019 til 2020 er det en større nedgang av klimagassutslipp enn tidligere. De to største innkjøpskategoriene, kjøp av private tjenester og bygg og infrastruktur, står for de største endringene.



Figur 5 Utvikling i utslipp fra egen virksomhet siste fire år, fordelt på innkjøpskategorier

Figur 6 viser utviklingen de siste fire årene for hvert virksomhetsområde. Figuren viser at virksomhetsområdene videregående skole, bilruter, fylkesveifejer og båtruter har de største variasjonene.



Figur 6 Utvikling i utslipp fra egen virksomhet siste fire år, for hvert virksomhetsområde

4. Oppsummering og diskusjon

I denne rapporten har Asplan Viak presentert klimafotavtrykket for Nordland fylkeskommunes egen virksomhet, basert på resultater fra Klimakost-modellen. Det totale fotavtrykket til fylkeskommunal virksomhet var på omtrent 181 500 tonn CO₂e i 2020, og 208 100 tonn CO₂e i 2019. Utslippene har altså gått betydelig ned fra 2019 til 2020, og var i 2020 på det laveste nivået for de siste fem årene. Årsaken er trolig en kombinasjon av positiv effekt av innførte klimatiltak, forbedringer i klimaintensiteter i økonomien som helhet, samt en viss påvirkning av pandemien. Videre er det også en del år-til-år variasjoner knyttet til investeringer. 2020 var et år med forholdsvis lite aktivitet på dette rettet mot både videregående skole og fylkesveier, noe som påvirker resultatet betydelig.

En økning i investeringer vil kunne øke klimafotavtrykket igjen. Det er likevel verdt å merke seg at hele fotavtrykket til en investering blir tilskrevet året investeringen blir gjort, og ikke gjennom hele levetiden til investeringen. En investering kan totalt sett være bra for både klima og miljø gjennom levetiden sin. Eksempler på dette er blant annet ved bygging av nye kommunale bygg med lav energibruk, og investeringer i VA-nett som bedrer kvaliteten på tjenesten.

Virksomhetsområdet som har høyest utslipp er fylkesveiferjer, som står for 41% av det samlede fotavtrykket i 2020. Deretter kommer båtruter (24%), videregående opplæring (12%) og fylkesveier (12%). Innkjøpskategorien med høyest bidrag er kjøp av private tjenester. Denne kategorien utgjør alene 72% av det samlede fotavtrykket i 2020, og består i all hovedsak av innkjøp av transporttjenester. Fokus på å fortsatt påvirke innfasing av nullutslippstransport innen kollektivtrafikk er derfor det viktigste tiltaket for å få redusert det fylkeskommunale klimafotavtrykket.

Videre er det nødvendig med ytterligere tiltak innen bygg og infrastruktur, tjenestereiser og energibruk, samt økt kunnskap og kompetanse for å kunne oppnå fylkeskommunens mål om utslippsreduksjoner framover. Her har Nordland fylkeskommune et godt grunnlag i klimabudsjetten med tilhørende tiltakspakke.

