



# Klimakommune 2014



## Afrapportering til Danmarks Naturfredningsforening for 2014

Hermed foreligger Næstved Kommunes afrapportering til Danmarks Naturfredningsforening (DN) for 2014 som led i Klimakommune aftalen. I rapporteringen indgår CO<sub>2</sub> udledning fra energiforbruget i kommunens bygninger og fra tjenestekørsel.

Samlet er udledningen af CO<sub>2</sub> faldet med 7% når der anvendes en fast CO<sub>2</sub> emissionsfaktor for el og varme, mens den er faldet med 12% når der bruges en variabel faktor. Se tabel 1.

### Energiforbruget i kommunens bygninger

Udviklingen i energiforbruget og CO<sub>2</sub> udledningen fra 201-2014 fra kommunens bygninger viser at:

- Energiforbruget er faldet med 3%
- CO<sub>2</sub> udledningen er faldet med 13% ved brug af årets aktuelle CO<sub>2</sub> faktor
- CO<sub>2</sub> udledningen er faldet med 7% ved brug af faste CO<sub>2</sub> emissions faktorer

### CO<sub>2</sub> faktorer

For el er anvendt den CO<sub>2</sub> faktor, som Energinet angiver til grønne regnskaber. Den faste CO<sub>2</sub> faktor for el er fra 2009, da vi underskrev Klimakommuneaftalen.

For varmen er faktoren for naturgas og olie holdt fast gennem årene og er opgivet af henholdsvis DONG og Statoil. Fjernvarmen varierer derimod lidt fra år til år, da den er baseret på affaldsforbrænding med et supplement af naturgas. I kombination med ændrede nationale retningslinier for beregning af udledningen og at affaldsselskabet (AffaldPlus) er blevet underlagt reglerne for kvotevirksomheder, har det ændret CO<sub>2</sub> faktoren pr. energienhed.

For at bruge data udregnet på så ens et grundlag som muligt, har AffaldPlus leveret nye for 2012 og 2013 og de er brugt i dette års beregninger. Vi har valgt at anvende 2012 som udgangspunkt for CO<sub>2</sub> faktoren.

### Graddagekorrektur

Varmedata er graddagekorrigeret og CO<sub>2</sub> udledningen er beregnet på baggrund af det. Det varme brugsvand er trukket ud inden det er korrigeret.

### **Kørsel**

I opgørelsen er anvendt to sæt data. Det ene er for kørslen i egne biler, det andet for kørslen i tjenestekøretøjer.

### Kørsel i egne biler

En del køreture i arbejdstiden er sket med egen bil mod udbetaling af kørselsgodtgørelse og beregningen er lavet på grundlag af den udbetalte godtgørelse. Metoden indeholder nogle usikkerheder, der skal nævnes her.

Godtgørelsen sker på baggrund af kørselsskemaer, der godkendes og opbevares decentralt og kun det udbetalte beløb figurerer i kommunens centrale økonomisystem. Det betyder, at vi ikke ved, hvor mange kilometer der er kørt, kun hvor meget der er udbetalt.

Tillige ved vi ikke, hvor meget der er kørt i henholdsvis benzin- og dieslbiler men har antaget, det er fifty fifty og anvendt den gennemsnitlige emissionsfaktor for biler angivet i DN's vejledning.

De sidste år er taksten for kørsel ændret og det har betydning, når vi for at finde det kørte antal kilometer, må dividere den udbetalte godtgørelse med den udbetalte takst.

Før 2013 fik alle udbetalt en høj takst for alle kørte km, men i 2013 lavede man det om, så kun medarbejdere med særlig bemyndigelse fik en høj takst, mens resten fik den lave. I det udtræk vi brugte i sidste års indberetning var der kalkuleret med, at alle fik en høj takst, hvilket gav et misvisende lavt kilometertal. På baggrund af udbetalingen i 2014 er der beregnet et forholdstal mellem udbetaling af høj og lav takst og det har vi anvendt på 2013 tallene.

Ud fra det billede er udledningen steget.

#### Kørsel i tjenestekøretøjer

Indkøb af brændstof sker decentralt og figurerer i økonomisystemet som en sum pr. institution og rummer både brændstof til biler og maskiner. En mulig fejlkilde er, at der er lagt andre udgifter ind under, men det er pt. ikke muligt at validere tallene bedre.

Igen er det ikke opgivet, om købene omhandler diesel eller benzin, så det antages, det er halvt af hvert. For at omregne beløbene til antal liter brændstof er anvendt en gennemsnitspris på benzin og diesel fra "Energis og Olieforums" hjemmeside. Til udregning af CO2 udledningen har vi brugt CO2 emissionsfaktorerne fra DN's vejledning. Metoden giver en vis usikkerhed om mængden og typen af brændstof og løsningen er ikke lige om hjørnet, men retningslinierne for kontering er ændret for 2015, så udgiftsposterne bliver mere retningsvisende.

På nævnte baggrund er det beregnet, at det samlede indkøb af brændstof er faldet og med det CO2 udledningen.

#### Kørsel samlet

Alt i alt er udledningen faldet med 3% med den konklusion at udbetalingen af kørselsgodtgørelse til kørsel i private biler er steget, mens brugen af tjenestekøretøjer er faldet.

### **Samlet udledning fra energiforbrug og kørsel**

I nedenstående skema ses dels udviklingen i el- og varmeforbrug og CO2 udledningen herfra og udledningen fra kørsel. Som det ses i sidste kolonne og nederste række er udledningen ved brug af en fast koefficient for el og varme faldet med 7% mens den med en variabel koefficient er faldet med 12%.

<b>El og Varme</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2012-14</b>	<b>2013-14</b>
El og varmeforbrug	52.693	49.605	48.163	-9%	<b>-3%</b>
CO2 udledning (fast koefficient)	15.593	14.890	13.835	-11%	<b>-7%</b>
CO2 udledning (variabel koefficient)	11.046	11.280	9.866	-11%	<b>-13%</b>
<b>Kørsel</b>					
CO <sub>2</sub> udledning ton	849	952	921	9%	<b>-3%</b>
<b>El og varme samt kørsel</b>					
CO <sub>2</sub> udledning ton (fast koefficient)	16.442	15.841	14.757	-10%	<b>-7%</b>
CO <sub>2</sub> udledning (variabel koefficient)	11.895	12.231	10.788	-9%	<b>-12%</b>

Tabel 1: udviklingen i el- og varmeforbrug samt kørsel med henholdsvis fast og variabel el- og varmekoefficient

### **Perspektivering**

Arbejdet med at sænke energiforbruget fortsætter og vi forventer de kommende år at se gode resultater fra den ESCO ordning, der har været i gang de sidste år. I 2015 forventer vi samtidig at ibrugtage et nyt energistyringssystem, der skulle gøre det lettere at opdage merforbrug.

På kørselssiden er der et fortsat fokus på at nedsætte kørslen, især i egne køretøjer, da det er en væsentlig udgift for kommunen. Der er foretaget en flådeanalyse og udfærdiget en handleplan, men det er endnu kun delelementer der er implementeret. Men grobunden for flere aktiviteter er der, ligesom der kan ses på muligheden for køb eller leasing af mindre brændstofforbrugende biler.