

2013

Klimaregnskab

Bilag III til DMI's årsrapport 2013



Danmarks
Meteorologiske
Institut

Lyngbyvej 100
2100 København Ø

T 3915 7500
F 3927 1080

www.dmi.dk
epost@dm.dk

CVR 1815 9104
EAN 5798000893252



KLIMA-, ENERGI- OG
BYGNINGSMINISTERIET

Indholdsfortegnelse

1. Beretning

1.1	Året der gik	3
1.2	DMI's klimastrategi	4
1.3	Fremtidens fokusområder	5

2. Analyser og rapportering

2.1	Klimapåvirkning fra virksomheden	5
2.2	Klimapåvirkning fra tjenesterejser m.m.	7
2.3	Klimapåvirkning fra is-rekognoscering	8

3. Regnskab

3.1	Anvendt regnskabspraksis	9
3.2	CO ₂ -resultatopgørelse	10

4. BILAG

4.1	A Regnskabsdata	11
-----	-----------------	----

Indledning

DMI's samlede CO₂-udledning i 2013 er opgjort til 367 tons.

I modsætning til de fleste andre statslige styrelser er DMI ikke blot en sagsbehandlende enhed, men en produktionsvirksomhed. Dette afspejles naturligvis i instituttets energiforbrug og dermed også i CO₂-regnskabet. Specielt supercomputeren og DMI's aktiviteter i Grønland bruger mange energiressourcer, men også driften af de mange målestationer, radaranlæg, satellitmodtagestationer m.m. bruger energi, ligesom en døgntjeneste med bemanning 24 timer alle årets dage naturligvis medvirker til at forøge energiforbruget sammenlignet med normale kontoraktiviteter.

DMI's produktion er imidlertid grundlaget for, at Danmark som helhed kan realisere meget betydelige reduktioner i det samlede CO₂-udslip. Overordnet set er de CO₂-reduktioner, som er et direkte resultat af DMI's services, mange gange større end DMI's samlede udledning.

Alene indenfor transportsektoren bidrager DMI's services til enorme CO₂-besparelser. Én sparet flyvetime, som følge af en optimal meteorologisk ruteplanlægning, reducerer miljøbelastningen fra et stort passagerfly med ca. 30 tons CO₂ – eller godt 12 % af DMI's samlede årlige udledning.

DMI's skibrutevejledning giver angiveligt en besparelse på ca. tre pct. på brændstofforbruget for de skibe, der benytter denne service. Dette tal er oplyst af rederierne som resultatet af konkrete sejlads, men da der ikke foreligger egentlig dokumentation for, at estimatet kan anvendes generelt, anlægges et forsigtigt skøn på en besparelse på en pct. Et stort containerskib udleder ca. 250 tons CO₂ i døgnet, og én procents besparelse svarer derfor til ca. 2,5 tons pr. døgn. Da DMI årligt vejleder ca. 2000 skibsrejser med 12 rejsedage i gennemsnit, kan man på dette grundlag beregne, at de skibe, der benytter DMI's rutevejledning, sparer omgivelserne for mere end 30.000 tons CO₂, eller ca. 80 gange DMI's årlige udledning i 2013.

Hertil kommer, at DMI's services medvirker til at reducere CO₂-udslippet på en lang række andre områder, fx via optimal tilrettelæggelse af produktionen af såvel konventionel som alternativ energi, optimal styring af samfundets energiforbrug til opvarmning, optimal tilrettelæggelse af landbrugets aktiviteter (eksempelvis sparet energi til korntørring), lodsnings af skibe gennem den grønlandske pakis osv.

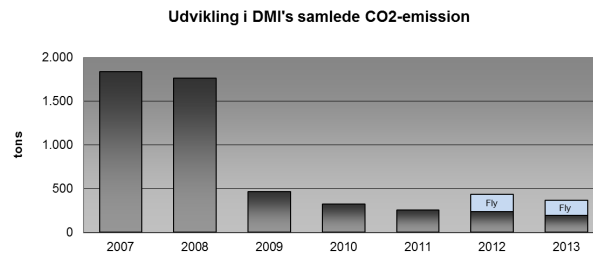
1. Beretning

1.1 Året der gik

DMI's samlede CO₂-udledning i 2013 er opgjort til 367 tons, hvilket er 15 % mindre end udledningen i 2012. De to væsentligste bidrag til denne reduktion er, at der har været en reduktion i antallet af tjenesterejser i 2013, og at udledningen fra den helikopterbaserede isovervågning i Grønland er blevet reduceret. Der er dog tale om en højere udledning end i 2011, hvor udledningen var lavest. En væsentligste årsag til dette er, at den hidtidige ordning hvor regeringen kompenserede for den udledning af CO₂, der fremkommer ved statslige flyrejser gennem køb af JI/CDM-kreditter kun gjaldt i perioden 2008-2011, idet flyrejser fra 2012 indgår som en del af EU's kvotemarked. I 2012 tæller CO₂ udledningen fra flyrejser derfor igen fuldt med i DMI's klimaregnskab. Bidraget fra flyrejser vises separat i nedenstående figur.

Den meget markante reduktion i CO₂-belastningen fra 2008 til 2009 skyldes primært, at instituttet pr. 1. januar 2009 gik over til udelukkende at anvende CO₂-neutral elektricitet. Hertil kommer en overgang fra oliefyr til fjernvarme i 2009, der også har medført en reduktion.

Nedenstående figur viser udviklingen i DMI's samlede CO₂-emission i perioden 2007 til 2013

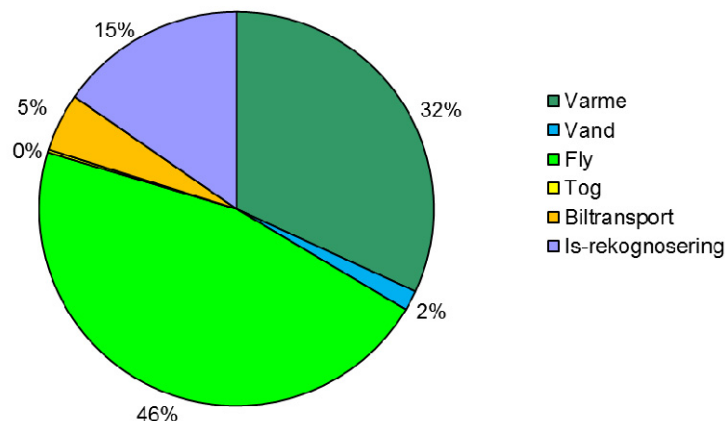


Som det fremgår af oversigten Bilag A omfatter figuren ikke taxa-kørsel for årene 2007 - 2008, da disse tal ikke foreligger.

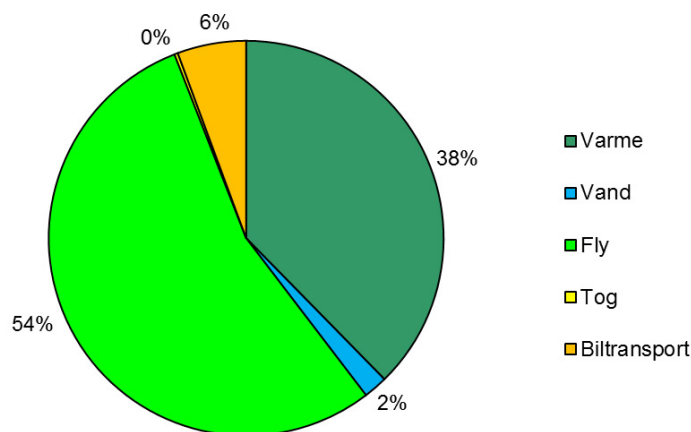
DMI's samlede CO₂-emission i 2013 svarer til 1,3 tons pr. medarbejder henholdsvis 29 kg pr. kvadratmeter.

Ud over instituttets basale aktiviteter på Lyngbyvej er det valgt også at redegøre for den CO₂-belastning, som forårsages af instituttets helikopterbaserede is-rekognosering, der er en virksomhedsspecifik aktivitet, der udføres fra Narsarsuaq, Sydvestgrønland. Når det er besluttet at inddrage helikopterflyvningerne, skyldes det, at denne aktivitet er relativ forureningstung. Heldigvis er det lykkedes at reducere CO₂-belastning fra helikopterflyvningen til under 1/3 i forhold til 2008, hvor belastningen var højest.

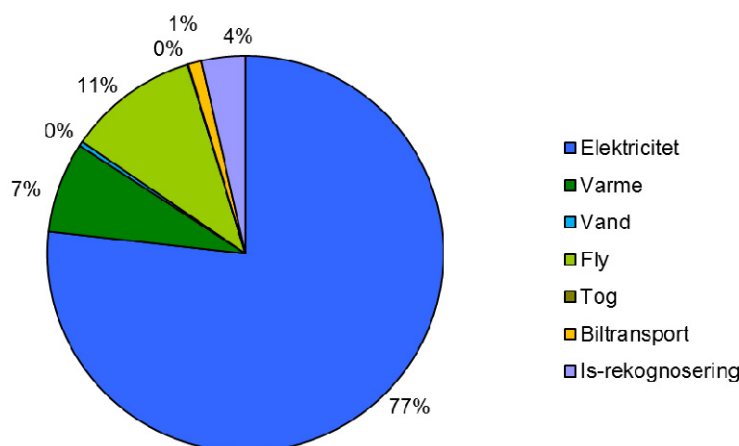
DMI's CO₂-belastning er sammensat af bidrag fra følgende områder: Varme, vand, fly-, tog- og biltransport samt helikopterflyvning i Grønland. Biltransport omfatter taxakørsel samt kørsel i tjenestebiler og egne biler. Da DMI udelukkende anvender CO₂-neutral strøm bidrager elektricitetsforbruget ikke til den samlede CO₂-belastning fra og med 2009. Den procentvise fordeling for 2013 er vist i figuren nedenfor.



Hvis man holder is-rekognoseringen i Grønland udenfor, og alene betragter de generelle infrastrukturaktiviteter på Lyngbyvej 100, ser fordelingen ud som vist:



Hvis DMI fortsat havde anvendt konventionel (ikke CO₂-neutral) elektricitet, ville fordelingen for 2011 have set ud som følger:



1.2 DMI's klimastrategi

I modsætning til mange statslige styrelser er DMI som nævnt en egentlig produktionsvirksomhed og ikke blot en sags-behandlende enhed. Dette indebærer, at instituttet bruger en betydelig del af sine ressourcer på at opbygge og drive et produktionsapparat, og at denne aktivitet afstedkommer en CO₂-emission, der ligger over den udledning man finder i overvejende administrative virksomheder. Især er døgndriften af instituttets supercomputer ressourcekrævende.

Omvendt er dette produktionsapparat forudsætningen for, at DMI kan udarbejde prognoser, varsler m.m., der i andre grene af samfundet medvirker til reduktion i CO₂-belastningen, jf. ovenstående.

Set ud fra et globalt klimaregnskabssynspunkt er der således ingen tvivl om, at nettoresultatet af DMI's aktiviteter er en CO₂-reduktion. Dette ændrer dog ikke på, at instituttet løbende vurderer muligheden for at effektivisere driften og dermed reducere instituttets egen CO₂-emission. DMI søger løbende professionel hjælp til at identificere mulige energibesparelser, og instituttet investerer årligt betydelige beløb i spareforanstaltninger på en sådan måde, at projekter med størst "cost/benefit" prioriteres.

I 2013 har der været arbejdet med at færdiggøre energihandlingsplanen, der blev udarbejdet i foråret 2010 med medvirken fra eksterne energikonsulenter og Energistyrelsen.

De væsentligste aktiviteter i 2013 var:

1. Virtualisering og konsolidering af servere
2. Afvikling af ældre servere og andet it-udstyr
3. Udskiftning af en ældre UPS (Uninterrupted Power supply) (Nødstrømsforsyning)
4. Bedre driftsovervågning på køleanlæg i maskinstuerne
5. Udskiftning af lysarmaturer, installation af bevægelsesfølere på gange mv.

Virtualisering af serverparken er pågået over nogle år. Der viste sig desværre mange uforudsete vanskeligheder med den praktiske del af projektet. Derfor er gevinsten ved konsolidering meget mindre end man kunne have håbet, og vanskeligere at "høste". Dette har betydet, at energibesparelsen ikke er blevet så stor som forventet.

Samtidig med arbejdet på dette projekt bliver ældre servere løbende afviklet, hvilket har bidraget med gode energibesparelser.

Erfaringen er, at initiativerne i energihandlingsplanerne i almindelighed er blevet dyrere end oprindelig anslået, og at besparelserne er blevet lavere end forventet.

Den samlede energibesparelse til produktion, belysning og graddagskorrigeret varme nåede i 2013 det opstillede mål; at energiforbruget ikke måtte være højere end i 2012.

1.3 Fremtidens fokusområder

Centrale fokusområder i planen - for så vidt angår energiforbruget i de kommende år - er:

- Påvirkning af medarbejdernes energiadfærd gennem kampagner
- Udsiftning af lyskilder til mindre energiforbrugende typer
- Reduktion af energiforbrug i serverrum
- Øget fokus på energieffektivitet ved indkøb af udstyr
- Konsolidering og virtualisering af serverparken
- Øget brug af videokonferencer som alternativ til rejser

Med hensyn til den relativt store klimabelastning, som følger af den helikopterbaserede is-rekognoscering i Grønland, har DMI intentioner om at den satellitbaserede kortlægning i stigende omfang skal kunne erstatte nogle af flyvningerne.

2. Analyser og rapportering

Klimaregnskabet omfatter alene den del af DMI, der er hjemmehørende i instituttets hovedkvarter på Lyngbyvej 100 i København. Et mindre antal DMI-medarbejdere er desuden indkvarteret i forsvarrets lokaler i Karup og i Grønlands Lufthavnsvæsenes lokaler i Kangerlussuaq og Narsarsuaq, hvor Iscentralen har til huse. Disse medarbejders klimapåvirkning er integreret med værtsinstitutionernes aktiviteter de pågældende steder, og er som sådan vanskelig at kvantificere.

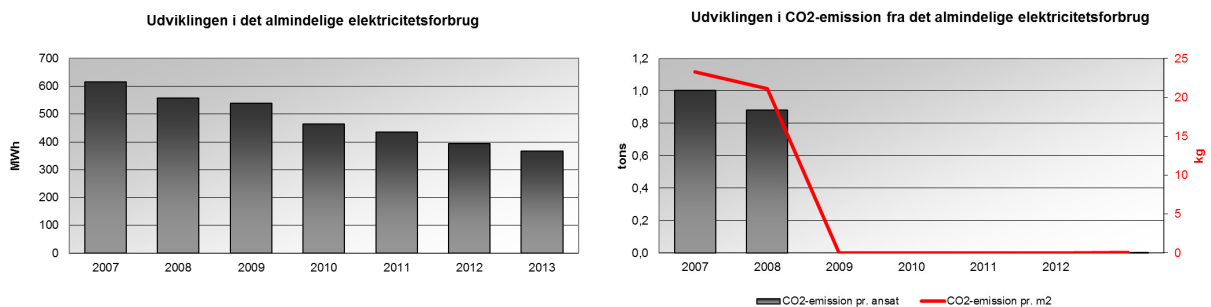
Ud over instituttets basale aktiviteter på Lyngbyvej er det, som tidligere nævnt, valgt også at redegøre for den CO₂-belastning, som forårsages af instituttets helikopterbaserede is-rekognoscering.

2.1 Klimapåvirkning fra virksomheden

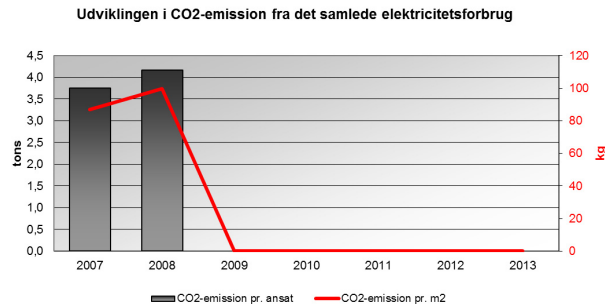
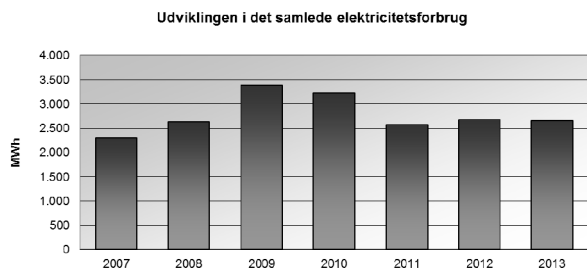
2.1.1 El, varme og vand

DMI's elforbrug opdeles traditionelt i produktions- og bygningsstrøm. Produktionsstrøm er den del af strømforbruget, der medgår til at drive instituttets produktionsapparat, herunder specielt de store kommunikations- og edb-anlæg. Givet at supercomputer m.m. skal køre i døgndrift for at opretholde bl.a. sikkerhedsberedskaber, er produktionsstrømforbruget en parameter, der er meget vanskelig at gøre noget ved. Bygningsstrømforbruget, der er betegnelsen for det almindelige forbrug til belysning, kontor-pc'er etc., er den del af DMI's strømforbrug, der kan sammenlignes med forbruget i andre institutioner.

Forbruget af produktionsstrøm er i 2013 er næsten det samme som i 2012 (se bilag A), mens de generelle spareforanstaltninger har medført en reduktion i det almindelige elforbrug på 7 % i forhold til 2012. Indsatsen for at reducere bygningsstrømforbruget fortsættes, og den generelt faldende tendens over årene er fastholdt i 2013 jf. nedenstående figur.



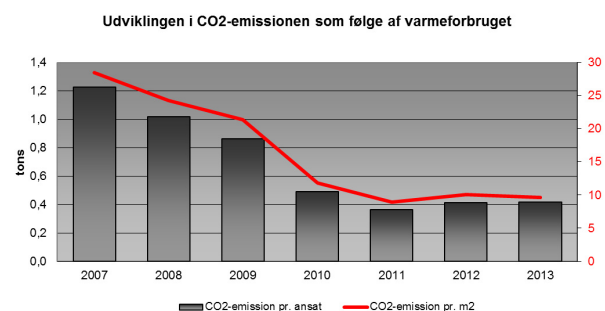
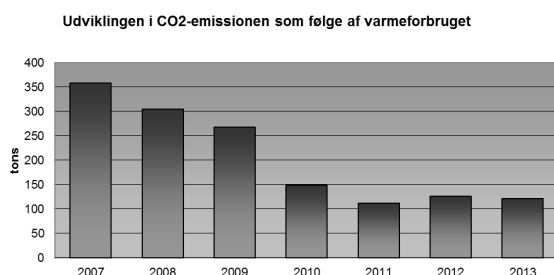
I 2013 var DMI's almindelige strømforbrug (bygningstrøm): 1,256 MWh/medarb. eller 29,2 kWh/m².



DMI's køb af CO₂-neutral strøm medfører, at CO₂-belastningen fra instituttets el-forbrug kan sættes til nul fra og med 2009.

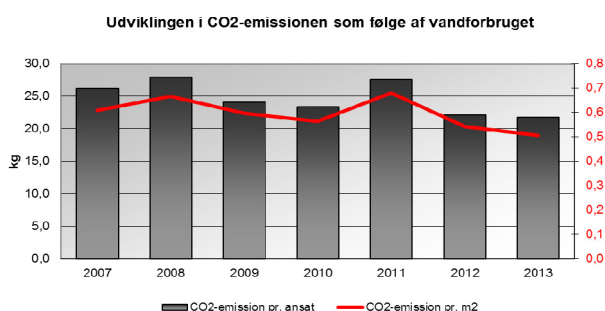
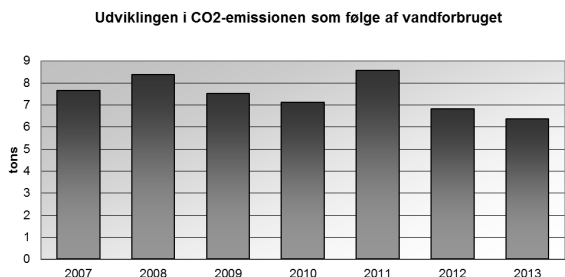
DMI's varmecentral blev renoveret i efteråret 2009, og det gamle oliefyr blev som tidligere nævnt udskiftet med en fjernvarmetilslutning. Overgangen til den mindre forurenende fjernvarme har resulteret i en faldende CO₂-emission i forhold til de foregående år. Det samme har en række varmebesparende tiltag som er gennemført i 2010/2011.

DMI udledte således i 2013 i alt 121,7 tons CO₂ som følge af varmemeforbruget på Lyngbyvej 100, hvilket er på niveau med 2012. 2012 og 2013 var klimamæssigt set nogenlunde ens. Korrigeret for graddage er forbruget i 2013 alligevel omkring 4 % lavere end i 2012. Det kan formentlig tilskrives ændret brugeradfærd.



I 2013 var DMI's varmemeforbrug: 3,69 MWh/medarb. henholdsvis 85,7 kWh/m². Den modsvarende CO₂-emission er henholdsvis 400 kg/medarb. og 9,7 kg/m².

DMI's vandforbrug faldt i 2013 med godt 138 m³ i forhold til året før, og er derved det laveste vandforbrug der endnu er målt på DMI. Størstedelen af besparelsen tilskrives et faldende medarbejderantal; men større anvendelse af vandbesparende sanitet spiller også ind. Faldet fra 2011 til 2012 skyldes en uforstået hændelse i marts 2011, hvor der blev spildt 515 m³ vand på én weekend. Vandforbruget i 2013 svarer til en CO₂-belastning på 6,4 tons.

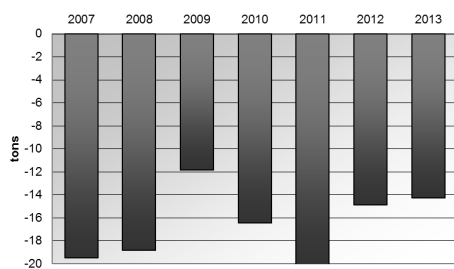


I 2013 var DMI's vandforbrug: 6,4 m³/medarb. svarende til 21,8 kg CO₂/medarb.

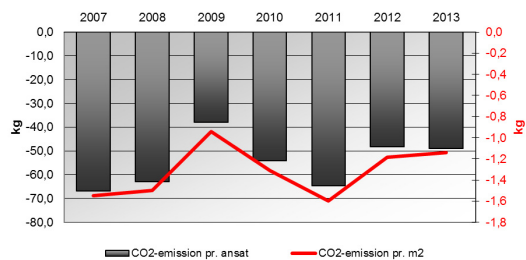
2.1.2 Genbrug

DMI har en ordning med central indsamling af genbrugspapir, og det er vurderingen, at en meget stor procentdel af instituttets brugte papir faktisk ender i genbrugsbeholderne. Mængden af genbrugspapir er faldet fra 2012 til 2013, hvilket antageligt primært skyldes et faldende medarbejderantal. På trods af den negative effekt i forhold til CO₂-regnskabet vil DMI overveje, hvorledes papirforbruget kan begrænses i fremtiden.

Udviklingen i CO₂-emissionen som følge af papirgenbrug



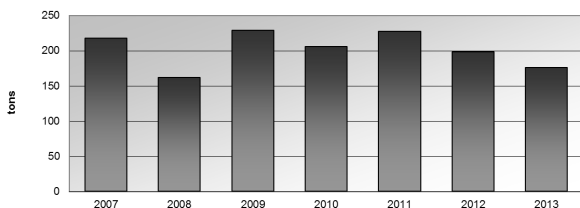
Udviklingen i CO₂-emissionen som følge af papirgenbrug



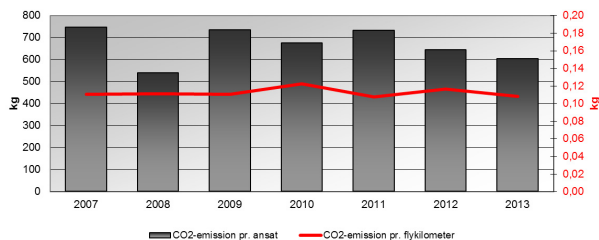
2.2 Klimapåvirkning fra tjenesterejser m.m.

CO₂-belastningen fra DMI's flyrejser beregnes af instituttets rejsebureau (Carlson Wagonlit Travel). Opgørelserne viser en vis variation i CO₂-emissionen over årene. Mange udlandsrejser er knyttet til DMI's indtægtsdækkede og tilskudsfinansierede aktiviteter, og kan derfor udvise årlige udsving.

Udviklingen i CO₂-emissionen som følge af flyrejser



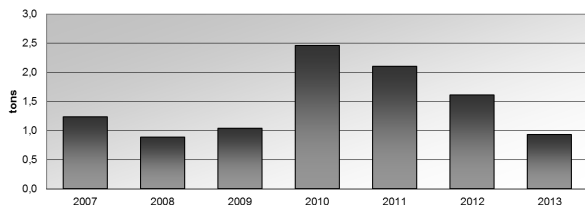
Udviklingen i CO₂-emissionen som følge af flyrejser



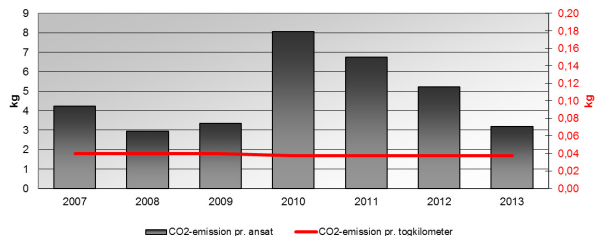
DMI udledte i 2013 lige knap 176 tons CO₂ som følge af flyrejser, hvilket svarer til 603 kg pr. medarbejder. Der er tale om et fald på 11 % i forhold til 2012.

DMI opfordrer generelt medarbejdere til at benytte tog frem for fly, når dette er muligt. Togrejser benyttes dog fortsat i et meget beskedent omfang og primært i forbindelse med kortere tjenesterejser. CO₂-belastningen fra togrejser udgør langt under 1 % af emissionen fra flyrejser.

Udviklingen i CO₂-emissionen som følge af togrejser



Udviklingen i CO₂-emissionen som følge af togrejser



CO₂-emissionen fra DMI's togrejser i 2013 beløber sig til i alt 930 kg, svarende til 3,2 kg/medarb.

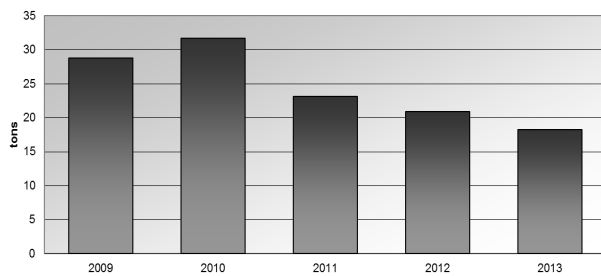
Instituttets taxaregnskab omfatter lokaltransport såvel som transport i udlandet i forbindelse med tjenesterejser. Den specifikke kontering af taxakørsel er på DMI først sket med virkning fra 1. januar 2009, årene 2009 og 2010 er derfor ikke medtaget i denne oversigt.

Tjenstlig buskørsel forekommer kun i yderst begrænset omfang, bl.a. fordi instituttet råder over et antal tjenestebiler og tjenestecykler, og udgifter hertil bogføres ikke separat. Under alle omstændigheder er CO₂-belastningen fra denne transportform negligeabel i forhold til de øvrige poster.

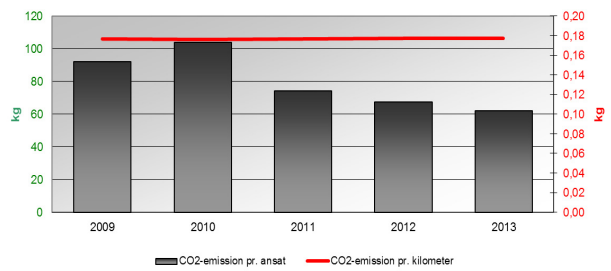
Nedenstående figur viser CO₂-emissionen forårsaget af brug af tjenestebiler, medarbejdernes egne biler og Taxa. Den faldende tendens siden 2010 skyldes primært faldende feltaktivitet.

Opgørelsen af CO₂-emissionen fra Taxakørsel er behæftet med nogen usikkerhed; men den udgør kun 1 % af DMI's samlede udledning. Usikkerheden er derfor uden større betydning i det store billede.

Udviklingen i CO₂-emissionen fra biltransport



Udviklingen i CO₂-emissionen fra biltransport



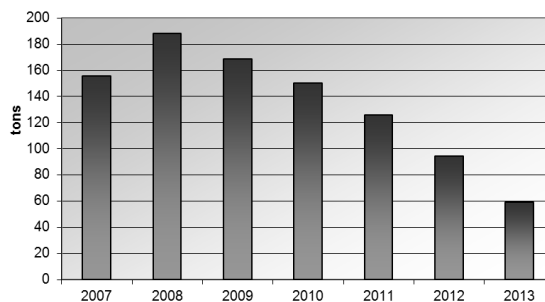
CO₂-emissionen fra biltransport i 2013 svarer til 62,3 kg/medarb.

2.3 Klimapåvirkning fra is-rekognoscering

Ud over instituttets basale aktiviteter på Lyngbyvej er det valgt også at redegøre for den CO₂-belastning som forårsages af instituttets helikopterbaserede is-rekognoscering, der er en virksomhedsspecifik aktivitet som udføres fra Narsarsuaq, Sydvestgrønland.

Som det fremgår af nedenstående figur, er der sket en løbende reduktion i CO₂ belastningen hidrørende fra is-rekognosceringen siden 2008. Indtil 2011 skyldes dette, at der er fløjet et mindre antal timer hvert år. Faldet fra 2011 til 2012 og videre til 2013 skyldes, at det er lykkedes at chartre en helikopter med væsentlig mindre CO₂ udledning.

Udviklingen i CO₂-emissionen som følge af DMI's helikopterflyvning



3. Regnskab

Nærværende klimaregnskab er udarbejdet som et bilag til DMI's årsrapport, og er som sådan omfattet af årsrapportens påtegning.

3.1 Anvendt regnskabspraksis

Nærværende afsnit beskriver den anvendte regnskabspraksis og herunder specielt de konverteringsalgoritmer, der ligger til grund for beregningen af CO₂-ækvivalenter inden for de forskellige forbrugskategorier. CO₂-emissionen pr. medarbejder og pr. bygningsareal er eksplicit anført for regnskabsåret (2012), ligesom udviklingen over årene af disse relative CO₂-mål er vist i form af grafer.

Elektricitet

CO₂-bidraget fra elektricitet leveret via nettet i Østdanmark indregnes med 500 kg pr. MWh opgjort efter 200% varmekoefficiensgrad og tillagt 5% tab jf. Københavns Energis miljødeklaration 2008.

Fra 1. januar 2009 har DMI indgået en kontrakt med EnergiMidt om levering af CO₂-neutral strøm. Kontrakten, der medfører en merudgift for DMI i forhold til køb af konventionelt produceret strøm, indebærer, at leverandøren forpligter sig til at indkøbe en tilsvarende mængde strøm, der er produceret af rene energikilder, hovedsageligt vand-, vind-, sol- eller bioenergi.

Al den strøm, som DMI har anvendt siden 1. januar 2009, er således CO₂-neutral og bidrager derfor ikke til klimabelastningen.

DMI's beslutning om køb af miljømærket strøm bidrager til at øge efterspørgslen efter vedvarende energi, og understøtter dermed bestræbelserne på at opbygge en sektor for vedvarende energi.

Opvarmning

CO₂-bidraget fra fjernvarme indregnes med 113 kg pr. MWh opgjort efter 200 % varmekoefficiensgrad og tillagt 5% tab jf. Københavns Energis miljødeklaration 2008.

Vandværksvand

CO₂-bidraget fra vandværksvand indregnes med 3,4 kg pr. m³, idet der medregnes energi til såvel oppumpning, distribution, borttransport og rensning.

Papir til genbrug

Afl levering af papir til genbrug indregnes med et negativt CO₂-bidrag svarende til 4.100 kg CO₂ pr. ton papir. Baggrunden for, at genbrugspapir indregnes som en CO₂-reduktion, er de store miljømæssige fordele, der er forbundet med indsamling og genanvendelse af papir frem for at sende dette til forbrænding.

Flyrejser

CO₂-bidraget fra flyrejser er opgjort af DMI's rejsebureau (Carlson Wagonlit Travel). Da rejsebureauet direkte opgiver CO₂-emissionen i kg for samtlige benyttede destinationer, har der ikke været behov for at anvende særlige konverteringsformler. DMI's flyrejser til og fra Grønland indgår i regnskabet som en skønnet forøgelse af de årlige flyemissioner med 20 %. Denne praksis er anvendt, fordi grønlandsrejser af regnskabstekniske årsager bookes direkte hos Air Greenland, og derfor ikke kan opgøres helt så præcist som standardrejserne.

Togrejser

CO₂-bidraget fra togrejser er opgjort af DMI's rejsebureau (Carlson Wagonlit Travel). Da rejsebureauet direkte opgiver CO₂-emissionen i kg for samtlige benyttede strækninger, har der ikke været behov for at anvende særlige konverteringsformler.

Biltransport

DMI's klimaregnskab omfatter tre typer af biltransport (taxa, tjenestebiler og private biler).

TAXA

CO₂-bidraget fra taxakørsel er indregnet med 199 g pr. km. Antallet af kørte kilometer er beregnet på baggrund af de årligt bogførte taxaavgifter, samt en kilometertakst på 14,20 kr. pr. km.

TJENESTEBILER

CO₂-bidraget fra kørsel i tjenestebiler er indregnet med 175 g pr. km. Antallet af kørte kilometer er fastsat på grundlag af detaljerede kilometerregnskaber for samtlige tjenestebiler.

PRIVATE BILER

CO₂-bidraget fra tjenstlig kørsel i egen bil indregnes med 175 g pr. km. Antallet af kørte kilometer fastsat på grundlag af den årlige bogførte kilometergodtgørelse divideret med statens lave takst for kørselsgodtgørelse 2013 (2,13 kr. pr. km).

Helikopterflyvning

CO₂-bidraget fra flyvning med helikopter i forbindelse med DMI's is-rekognoscering i Sydgrønland er indregnet med 3,15 kg CO₂ pr. kg brændstof. Beregningerne foretages på grundlag af bogførte antal flyvetimer, dels med en helikopter af typen AS 350, der ifølge Air Greenland AS bruger 200 liter brændstof i timen, og dels med en helikopter af typen EC 120B, der ifølge BackBones AS bruger 114 liter i timen.

3.2 CO₂-resultatopgørelse

En nøgletaloversigt for DMI's CO₂-emission de foregående tre år er vist nedenfor.

DMI's CO₂-Regnskab [kg]

	2011	2012	2013
Klimabelastning fra virksomheden			
Elektricitet, vand og varme	121.229	133.726	128.059
Affald til genbrug (papir)	-20.090	-14.908	-14.309
Klimabelastning fra virksomheden i alt	101.139	118.819	113.750
Klimabelastning ved tjenesterejseaktivitet			
Fly	227.446	198.641	175.975
Køb af CO ₂ -kvoter vedr. flyvning	-227.446	0	0
Tog	2.103	1.614	930
Taxa bil og bus mv.	23.115	20.862	18.204
Klimabelastning ved tjenesterejseaktivitet i alt	25.218	221.117	195.110
Klimabelastning ved øvrige virksomhedsspecifikke områder			
Klimabelastning ved helikopterbaseret is-rekognoscering	125.496	94.307	58.605
CO₂-Resultat (kg)	251.853	434.243	367.465

Såvel totaler som subtotaler i ovenstående skema er retvisende, men som følge af afrundinger, er der en afvigelse på sidste decimal i forhold til sumtallene.



BILAG A

Grunddata	Faktor	Enhed	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Budget 2014
Ansatte, antal			292	300	312	305	311	309	292	295
Huslejeareal, m2			12.573	12.573	12.573	12.573	12.573	12.573	12.573	12.573
Elektricitetsforbrug, MWh										
Produktionsstrøm		MWh	1.688	2.076	2.851	2.765	2.136	2.287	2.290	2.300
Bygningsstrøm		MWh	616	558	538	465	436	394	367	350
Samlet elektricitetsforbrug			2.304	2.634	3.389	3.230	2.572	2.681	2.657	2.650
CO2-emission	475	kg	1.094.400	1.251.150	0	0	0	0	0	0
Vandforbrug, m3			2.249	2.465	2.206	2.089	2.520	2.008	1.870	1.800
CO2-emission	3,4	kg	7.647	8.381	7.500	7.103	8.568	6.827	6.358	6.120
Fjernvarme, MWh			0	0	430	1.316	997	1.123	1.077	1.070
CO2-emission	113	kg	0	0	48.590	148.708	112.661	126.899	121.701	120.910
Oliefy, 100 l (svarende til MWh)			1.270	1.083	780	0	0	0	0	0
CO2-emission	2,822	kg	358.394	305.623	220.116	0	0	0	0	0
Papir til genbrug, kg			4.750	4.600	2.890	4.020	4.900	3.636	3.490	3.400
CO2-emission	-4,1	kg	-19.475	-18.860	-11.849	-16.482	-20.090	-14.908	-14.309	-13.940
Flyrejser, km			1.963.512	1.455.718	2.069.623	1.675.454	2.110.663	1.701.640	1.623.372	1.700.000
CO2-emission		kg	217.564	161.730	228.858	205.358	227.446	198.641	175.975	198.450
Køb af CO2-kvoter		kg	0	-161.730	-228.858	-205.358	-227.446	0	0	0
Togrejser, km			30.824	22.117	26.057	65.860	56.396	43.299	24.954	25.000
CO2-emission		kg	1.233	885	1.042	2.456	2.103	1.614	930	932
Tjenestebiler, km			82.161	111.806	115.879	145.507	97.353	90.746	71.508	72.000
CO2-emission	0,175	kg	14.378	19.566	20.279	25.464	17.037	15.881	12.514	12.600
Private biler, kr. (kilometergodtgørelse)			51.511	53.631	77.050	51.667	47.472	35.449	47.558	48.000
Private biler, km	2,13	kr. pr. km	24.529	25.539	36.690	24.603	22.606	16.880	22.328	22.535
CO2-emission	0,175	kg	4.293	4.469	6.421	4.306	3.956	2.954	3.907	3.944
Taxa, kr.			0	0	139.273	124.823	142.196	135.842	127.247	130.000
Taxa, km	14,2	kr. pr. km	0	0	10.445	9.362	10.665	10.188	8.961	9.155
CO2-emission	0,199	kg			2.079	1.863	2.122	2.027	1.783	1.822
Virksomhedsspecifikke CO2-belastninger										
Flyvetimer, AS 350			309	373	334	298	249	97	0	0
CO2-emission	504	kg/h	155.484	188.093	168.386	149.965	125.496	49.090	0	0
Flyvetimer, EC 120			0	0	0	0	0	157	204	225
CO2-emission	287	kg/h	0	0	0	0	0	45.218	58.605	64.638
CO2-emission, is-rekognocering		kg	155.484	188.093	168.386	149.965	125.496	94.307	58.605	64.638
Graddage	normalår:	3366	2811	2853	3061	3742	2970	3234	3.206	3.336
Total		kg	1.833.917	1.759.307	462.564	323.382	251.853	434.243	367.465	395.475
Total		tons	1.834	1.759	463	323	252	434	367	395
Total pr. ansat		tons	6,3	5,9	1,5	1,1	0,8	1,4	1,3	1,3
Total pr. huslejeareal		kg	146	140	37	26	20	35	29	31