

## Status for fossilfri drifts- og medarbejdertransport i 2021

Den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra Region Hovedstadens hospitaler og institutioner er med cirka 1,3 millioner tons CO<sub>2</sub> blandt Danmarks største, heraf udgør udledningen fra driftstransport (patientbefordring, tjenesterejser og vare- og servicetransport) til imellem 5.900-6.500 ton CO<sub>2</sub>, alt efter hvilken opgørelsesmetode, man anvender. Det svarer til cirka en halv procent af den samlede udledning.

Pt. er det kun ca. 7 % af regionens samlede udledning fra f.eks. energi, fødevarer og transport, som Region Hovedstaden har CO<sub>2</sub>-reduktionsmål for. De resterende 93 % af udledningen, som der ikke er sat mål for i regionen, stammer fra den store udledning fra regionens indkøb af varer og serviceydelser. Disse udledninger kaldes også indirekte, fordi de kommer fra indlejret CO<sub>2</sub> i alt det, Region Hovedstaden køber og forbruger. Det er f.eks. råvareudvinding, produktion og transport af materialer til byggeri og anlæg, medicin og alle øvrige varer og serviceydelser, der indkøbes af Region Hovedstadens hospitaler, virksomheder, institutioner og centre. Det samlede klimaaftryk fremgår af tabellen længere nede.

### *Resultater og status for transportområdet*

Et af de seks indsatsområder under Grøn2030 handler om transport og hedder 'På vej mod fossilfri drifts- og medarbejdertransport'. CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportområdet stod i 2021 for cirka 0,5 % af regionens samlede klimaaftryk. Transportområdet har et mål om at reducere udledningen af CO<sub>2</sub> fra driften med 12 % i perioden 2015-2025. I Grøn2030 gives der hvert år grøn, gul eller rød smiley til indsatsområderne ud fra en vurdering af, hvorvidt de når sine opstillede mål. Samlet set får transportområdet i 2021 en grøn CO<sub>2</sub>-smiley, da udledningen i 2021 er faldet med 13 %, og 46 % siden 2015.

Resultatet skyldes et fald i tjenesterejser med fly som følge af Covid-19 nedlukningerne. Men tal fra regionens fælles kontor for rejsebestilling viser, at medarbejderne allerede i foråret 2022 har genoptaget vanerne med at flyve til møder i en sådan grad, at niveauet ligger 6 % over niveauet i 2019. Administrationen arbejder på at fremme det grønne transportvalg, herunder alternativer til flyrejser.

Patienttransport er for andet år i træk transportområdets største kilde til udledning. Region Hovedstaden har et åbent vindue for at påvirke udledningerne fra patienttransport, fordi vi i år igangsætter en proces med udbud af liggende og siddende patientbefordring. De nye, flerårige kontrakter skal træde i kraft i 2024. Så vidt muligt integreres grønne krav i udbuddet, således at en større del af patientbefordringen bliver omstillet til grønne drivmidler.

Andelen af egne eller leasede køretøjer, som er omstillet til el eller biogas, er ligesom sidste år 52 %. Stagnationen er efter alt at dømme midlertidig og skyldes ekstra Covid-19-aktivitet, f.eks. kørsel med test, prøver og vacciner.

Region Hovedstaden indgik - sammen med de øvrige fire regioner og Danske Regioner - i 2020 en klimasamarbejdsaftale med Transportministeriet, hvor regionen bl.a. forpligter sig på, at minimum 75 % af egen flåde og den siddende patientbefordring skal anvende et CO<sub>2</sub>-neutralt drivmiddel eller være nulemission fra 2024. Denne målsætning kan ses som en løftestang både ift. omstillingen af regionens egen flåde og af patientbefordringen samt i forhold til udviklingen i ladestandere.

Der er siden regionen sidste år kørte udbud på ladestandere opsat 146 almindelige ladeudtag, egnet til eldrevne personbiler, på regionens matrikler, hvilket bringer det samlede antal ladeudtag op på 298. Der er 6 hurtigladere, men ingen lynladere på vores matrikler. Opsætning af flere ladere, både almindelige ladere og hurtig- og lynladere er afhængig af, at der kan findes finansiering. Med regionernes økonomaftale for 2023 med Finansministeriet er der ikke umiddelbart økonomisk rum for anlæg af yderligere ladeinfrastruktur på matriklerne. Region Hovedstadens udgifter til ladeinfrastruktur går til bl.a. gravearbejde og tilkobling til strøm.

Hvis hurtig- og lynladerne på regionens matrikler fremover skal bruges til køretøjer i patientbefordringen eller til logistik og forsyning til hospitalerne, så er der behov for, at regionen kan reservere ladestanderne helt eller delvist til de specialkøretøjer og tunge køretøjer, der udfører netop disse opgaver, og derfor er det afgørende, at regionen har råderetten/kontrollen over laderne.

#### *Revision af mål og aktiviteter*

Region Hovedstaden har hidtil kun haft reduktionsmål for driftstransporten, dvs. patientbefordring, tjenesterejser og vare- og servicetransport. Imidlertid har regionen haft indsatser både for grøn driftstransport og anden transport af privat karakter til og fra hospitalerne, f.eks. medarbejdernes pendling, håndværker- og varebiler eller patienter og pårørende, som selv organiserer/betaler deres transport. De private rejser til hospitalerne mv. udleder cirka 50.000 ton om året, og udgør dermed en meget større udledningskilde end driftstransportens andel på 5.900 ton. Administrationen reviderer i 2022/2023 mål og aktiviteter for indsatsområdet 'På vej mod fossilfri drifts- og medarbejdertransport', hvor der også vil indgå beregninger og vurderinger, som giver mulighed for på linje med driftstransport at indføre reduktionsmål frem mod 2030 for de private rejser. Ændringer i målene vil skulle godkendes politisk i 2023.

#### *Klimaregnskabet for Grøn2030 samlet set*

Udviklingen i CO<sub>2</sub>-udledningen i ton (afrundet) fra baseline-året til og med 2021 er vist her:

| Om-råde/år | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2025-mål |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
|            |      |      |      |      |      |      |      |      |      |          |

|                                                          |             |            |            |            |            |            |             |               |               |                |
|----------------------------------------------------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|---------------|---------------|----------------|
| Byg-<br>geri,<br>medi-<br>cin<br>og an-<br>dre<br>indkøb | -           | -          | -          | -          | -          | -          | 977.90<br>0 | 1.243.10<br>0 | 1.208.90<br>0 | Ikke<br>målsat |
| Energi<br>*                                              | 113.10<br>0 | 90.60<br>0 | 72.80<br>0 | 81.60<br>0 | 67.10<br>0 | 70.70<br>0 | 53.900      | 43.300        | 45.400        | 33.10<br>0     |
| Føde-<br>varer                                           | -           | -          | -          | -          | -          | -          | 22.600      | 20.000        | 19.600        | 17.40<br>0     |
| Trans-<br>port *                                         | -           | -          | 10.90<br>0 | 11.60<br>0 | 11.80<br>0 | 12.00<br>0 | 13.100      | 6.700         | 5.900         | 6.100          |

*\*Som noget nyt er opstrøms-emissioner fra energi og transport også beregnet i det samlede klimaaftryk, og de ligger på 8.500 ton men er ikke medtaget i tabellen. Det er emissioner forbundet med udvinding, opførelse af anlæg, produktion og distribution af brændstoffer.*

Udviklingen skal også ses i lyset af udviklingen i aktiviteten på hospitalerne (DRG-værdi), som falder fra 2019 til 2020 og næsten fortsætter på samme niveau i 2021 relateret til Covid-19 og sygeplejerskestrejken. En grafisk fremstilling af fordelingen af klimaaftrykket samt status på hvert af de seks indsatsområder under Grøn2030 fremgår af bilag 1, hvor indsatsområderne også tildeles en grøn, gul eller rød smiley.