

Region Nordjylland
ANALYSER AF FLYREJSER

 17-06-2013

 Projekt nr. 212540
 Dokument nr. 127484623
 Version 3
 Udarbejdet af acs, kdm
 Kontrolleret af kdm
 Godkendt af kdm

1 ANALYSE AF REGION NORDJYLLANDS FLYREJSER I 2012

Region Nordjylland (RN) rejste i 2012 5.114.281 km med fly hvilket både dækker over inden- og udenrigsrejser for både patienter og medarbejdere. Dette giver i alt 10.317 enkeltturer. Destinationerne for rejserne kan fordeles på 8 destinationsområder: Indenrigs, Europa (uden Norden), Norden, Nordamerika, Asien og Oceanien, Sydamerika, Afrika samt rejser udenom Danmark.

Den beregnede CO₂ udledning er blevet detaljeret og delt ud på de forskellige destinationsområder. Det samlede billede for RN kan ses i tabellen nedenfor.

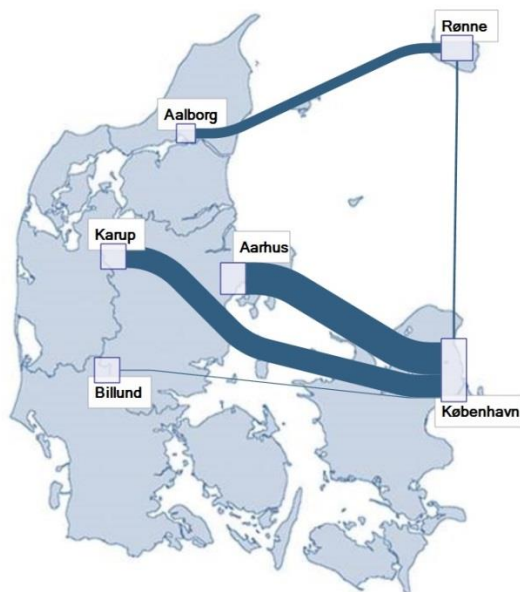
Destination	Antal enkeltturer	Kilometer	Ton CO ₂ udledning	% af total CO ₂ udledning
Indenrigs	8.843	2.083.408	536	36 %
Europa (Uden Norden)	880	1.109.479	406	27%
Nordamerika	130	1.050.636	300	20 %
Asien og Oceanien	32	444.264	127	9 %
Norden	407	313.844	90	6 %
Sydamerika	2	21.428	6	0,5 %
Afrika	2	20.540	6	0,5 %
Rejser udenom Danmark	21	70.682	20	1 %
Total	10.317	5.114.281	1.491	100 %

I det følgende detaljeres de største destinationsområder.

Danmark (Indenrigs)



På ovenstående figur ses de ruter som RN har fløjet i 2012 i Danmark samt forholdet i CO₂ udledning mellem dem. Det ses at ruten Aalborg – København ikke overraskende er den største, og står for 97 % af CO₂ emissioner. Forholdsmæssigt fylder denne rute så meget at de resterende ruter ikke kan ses. I nedenstående figur vises forholdet mellem de øvrige ruter.

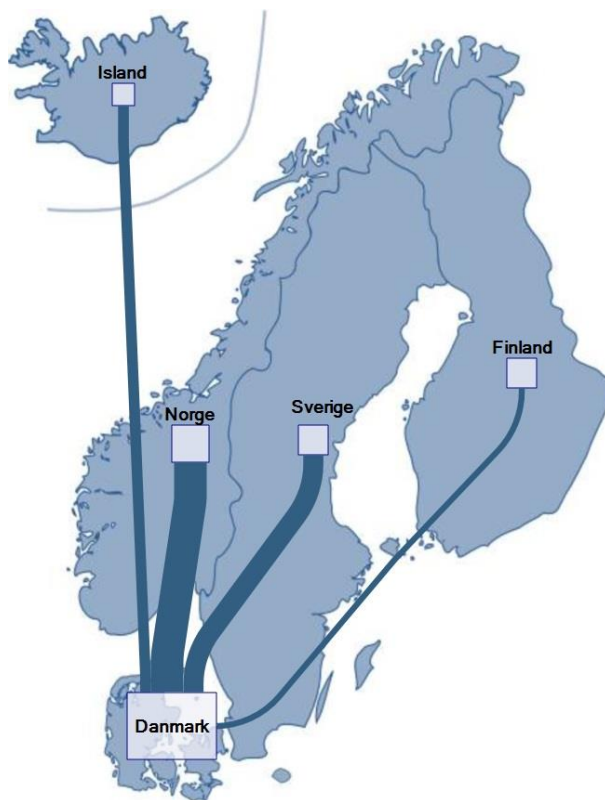


Destination	Enkeltrejser	Kilometer	Ton CO ₂ udledning
Aalborg - København	8560	2.027.213,0	522
Aarhus - København	158	23.236,0	6
Karup - København	72	16.310,0	4
Aalborg - Rønne	21	7.296,0	1,9
Aalborg og Aarhus	15	5.790,0	1,5
Rønne - København	11	1.606,0	0,41
Billund - København	3	660,0	0,17
Aalborg - Billund	1	458,0	0,12
Aalborg - Karup	1	471,0	0,12
Aarhus - Billund	1	368,0	0,09
Total	8.843	2.083.408	536

Af tabellen ses det, at de 3 mest rejste ruter er Aalborg – København, Aarhus – København og Karup – København. Disse 3 ruter står for 99 % af de udledninger, der finder sted på flyrejser indenfor Danmark.

Norden

Rejser til de fire Nordiske lande: Finland, Sverige, Norge og Island står for 6 % af de samlede udledninger. På figuren nedenfor ses forholdet mellem CO₂ udledningerne for rejser mellem Danmark og de Nordiske lande.



Af figuren ses det tydeligt at det er rejser til Norge og Sverige der er hovedbidragsydere til CO₂ udledningen. Dette ses i flere detaljer i nedenstående tabel.

Destination	Enkeltrejser	Kilometer	Ton CO ₂ udledning
Danmark – Norge	232	147.192	42
Danmark – Sverige	129	90.966	26
Danmark – Island	21	48.573	14
Danmark – Finland	25	27.113	8
Total	407	313.844	90

For Norge er det især ruterne fra Aalborg til Oslo, Bergen og Stavanger der står for en stor andel af udledningerne. Disse står for 34 % af udledningerne i Norden. 67% af rejserne til Sverige går til Stockholm og denne rute står for 21 % af de samlede udledninger fra Norden.

Europa

Rejser fra Danmark til alle europæiske lande udgør 33% af RNs samlede udledninger forbundet med flyrejser. 27 % af de samlede udledninger stammer fra rejser i Europa udenfor Norden. I alt bliver der fra Danmark rejst til 15 forskellige europæiske lande. På figuren nedenfor ses forholdet mellem de forskellige flyrejser til europæiske lande. Gruppen Østeuropa består af flyvninger til landene Polen, Ukraine, Estland og Litauen. Gruppen Centraleuropa består af flyvninger til landene Østrig, Ungarn, Tjekkiet og Schweiz. Gruppen Sydøsteuropa består af flyvninger til landene Rumænien, Tyrkiet, Kroatien, Grækenland, Slovenien og Bulgarien.

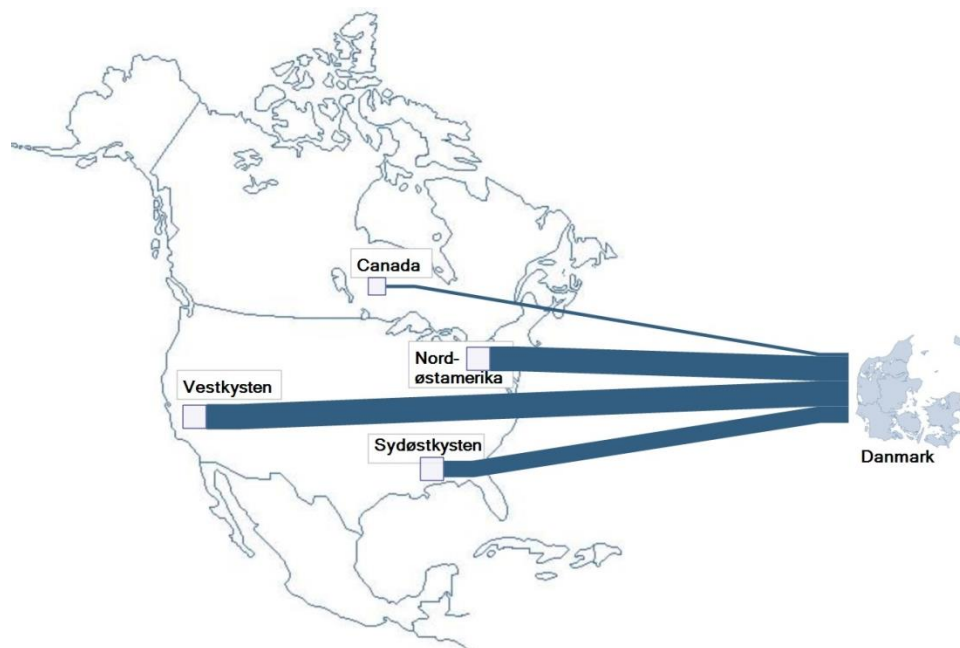


CO₂ udledningerne ses i flere detaljer i næste tabel.

Destination	Enkeltrejser	Kilometer	Ton CO ₂ udledning
Danmark – Norden	407	313.844	90
Danmark – Centraleuropa	143	188.595	54
Danmark – Storbritannien og Irland	141	171.555	49
Danmark – Spanien og Portugal	71	154.031	44
Danmark – Italien og Malta	88	142.983	41
Danmark – Belgien og Holland	157	129.872	37
Danmark – Frankrig	101	122.499	35
Danmark - Tyskland	125	102.158	29
Danmark – Sydøsteuropa	32	73.076	21
Danmark - Østeuropa	22	24.760	7
Total	1.207	1.423.323	496

Nordamerika (Canada og USA)

På trods af at RN's hovedaktiviteter forgår i Danmark går 13 % af flyturene til Nordamerika og 20 % af de samlede udledninger er forbundet med disse rejser. Størstedelen af rejserne til Nordamerika er til USA. Rejserne kan deles op til tre områder. Rejser til Vestkysten går til staterne Californien og Arizona. Rejser til Nordøstamerika går til staterne New York, Massachusetts, Illinois og Washington D.C. Rejser til Sydøstkysten går til staterne Texas, Georgia, Florida og Louisiana.



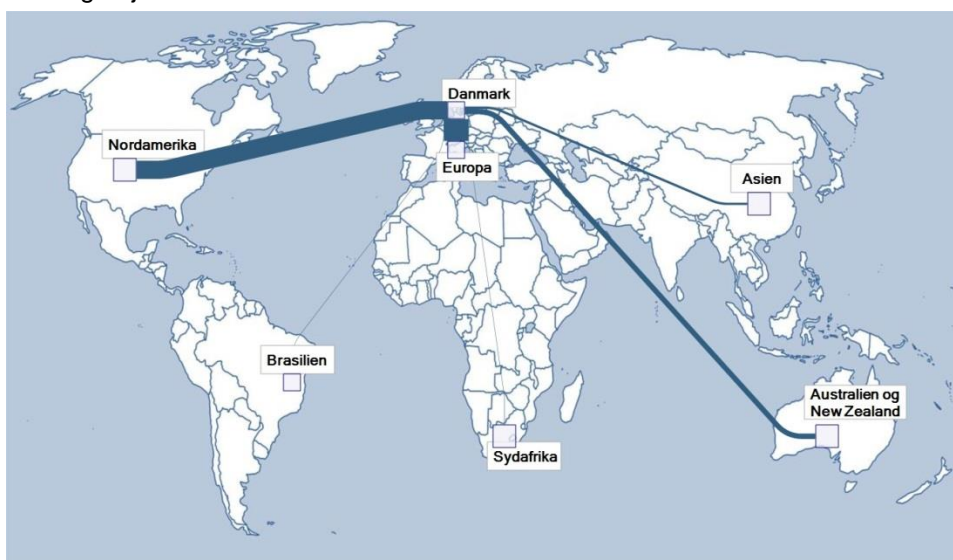
Et mere detaljeret billede kan ses i tabellen nedenfor.

Destination	Enkeltrejser	Kilometer	Ton CO ₂ udledning
Danmark – Canada	6	50.635	14
Danmark – Vestkysten	38	380.106	109
Danmark – Nordøstamerika	56	371.321	106
Danmark – Sydøstkysten	30	248.574	71
Total	130	1.050.636	300

Resten af rejserne

Foruden de destinationer som er detaljeret i de ovenstående afsnit har RN enkelte rejser til andre dele af verdenen. Her indgår bl.a. Brasilien, Sydafrika, Asien (Sydkorea, Japan, Indien og Malaysia), Australien og New Zealand. På trods af at disse turer kun står for 0.3% af de turer RN flyver, står de for 10% af udledninger forbundet med flyrejser i RN. Alene rejser til Australien udgør 39% af rejserne til disse mindre destinationer.

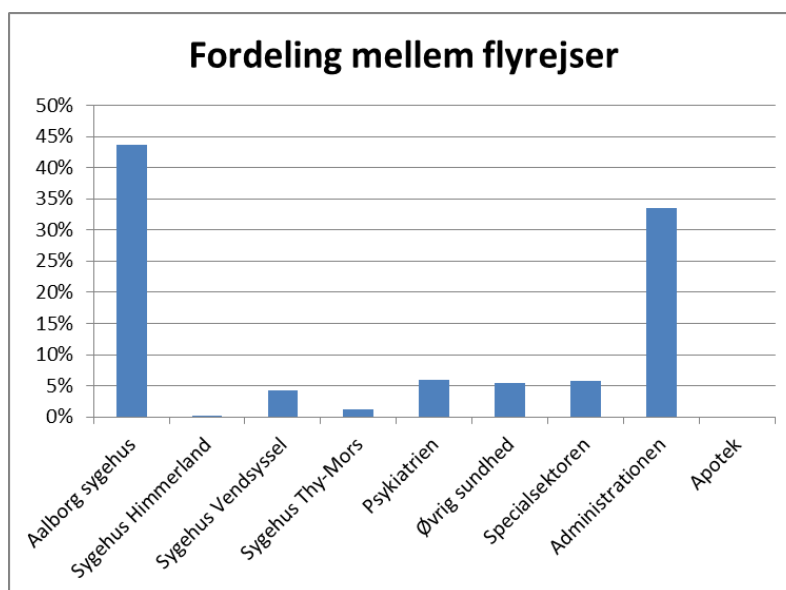
Endeligt er der 21 enkeltrejser hvor alle rejserne foregår udenom Danmark. Disse rejser er højst sandsynligt påbegyndt i Danmark, men dette fremgår ikke af det brugte data. Disse rejser står for 1 % af regionens samlede CO₂ udledninger forbundet med flyrejser. Nedenfor en samlet oversigt over CO₂ udledningen fra udenrigsrejser udenfor Norden.



I næste figur ses den samlede oversigt over RNs flyvninger.

Destination	Antal enkeltturer	Kilometer	Ton CO ₂ udledning	% af total CO ₂ udledning
Indenrigs	8.843	2.083.408	537	36 %
Europa (uden Norden)	880	1.109.479	406	27%
Norden	407	313.844	90	6 %
Nordamerika	130	1.050.636	300	20 %
Asien og Oceanien	32	444.264	127	9 %
Sydamerika	2	21.428	6	0,5 %
Afrika	2	20.540	6	0,5 %
Rejser udenom Danmark	21	70.682	20	1 %
Total	10.317	5.114.281	1.492	100 %

Flyrejserne kan fordeles ud på de forskellige organisatoriske enheder. Dette er visualiseret i figuren nedenfor:



Det ses at Aalborg Sygehus står for den største andel af udledninger med 44 % efterfulgt af Administrationen, der står for 33 % af udledningerne. Det bør undersøges nærmere, hvad der forårsager denne rejseaktivitet, samt hvem der står for rejserne. Ved en yderligere detaljering kan man få en dybere indblik i Regionens rejsemønstre, som grundlag for at udarbejde en målrettet rejsepolitik.

2 REDUKTION AF CO₂ UDLEDNINGER FORBUNDET MED FLYREJSER

Der er to måder, hvorpå Regionerne kan mindske CO₂ udledninger fra flyrejser. Ved at undgå at rejse eller vælge alternative rejsemidler for indenrigsrejser.

2.1 Undgå flyrejser

35 % af de samlede udledninger forbundet med Regionens flyrejser er relateret til turene mellem Aalborg og København. Der mangler stadig information om, hvad formålet med rejserne er, men det er sikkert, at en del af flyrejserne vil kunne undgås. Rejseformål, som kræver fysisk tilstedeværelse kan selvfølgelig ikke undgås, men det er værd at overveje om flyrejser relateret til møder ville kunne afholdes på anden vis. I alle regionerne er der for eksempel installeret avanceret konferenceudstyr, som gør det muligt at afholde møder på tværs af regionerne uden, at man mødes fysisk.

De mange rejser til især USA og de lange ture til Australien og Asien er ligeledes et sted, hvor potentialet for at spare CO₂ er særligt stort. Rejserne til USA er ansvarlige for 23% af regionens udledninger. Det er især enkelte destinationer, så som New York, San Fransisco, Houston og Boston, som står for af udledningerne.

Ved at arbejde aktivt med aeromobilitet kunne man f.eks. gøre det til fast procedure, at svare på en række korte spørgsmål, som kan hjælpe med bedømme nødvendigheden af hver rejse – og hvis rejsen er nødvendig, hjælpe til at overveje alternativer.

2.2 Alternative transportløsninger på ruten Aalborg - København

Den rute, hvor der er potentiale for mest reduktion af CO₂ ved alternative rejseformer er ruten Aalborg – København. Denne rute står for 97% af de samlede udledninger for indenrigsflyrejser og for 35% af regionens samlede udledninger. For denne rute findes der syv alternativer: Jetfly, Propelfly, Lyntoget, Bil via Fyn, Bil med færge, Elbil via Fyn og Elbil med færge. Hvert alternativ bliver målt på 3 parametre: Pris, tid samt CO₂ udledning.

Tid:

Jetfly: Selve flyvetiden fra Aalborg til København er 45 min. Hertil kommer transport til og fra lufthavnen samt check-in tid i lufthavnen. Denne vurderes til at være 2 timer og 15 min. Dette giver et samlet tidsforbrug på 3 timer.

Propelfly: Baseret på en analyse foretaget for Transportministeriet² tager en flyrejse fra Aalborg til København 5 minutter længere med propelfly end med jetfly. Derfor antages denne at være 3 timer og 05 min.

Lyntoget: Hvis man vælger lyntoget, som kører en gang i timen tager turen 4 timer og 20 min. Hertil skal liggendes transport til og fra stationerne. Her tillægges 45 minutter. Dette giver et samlet tidsforbrug på 5 timer og 05 min.

Bil via Fyn: Ud fra Google Maps beregninger tager køreturen fra Aalborg – København via Fyn 4 timer.

Bil med færge: Ud fra Google Maps beregninger tager køreturen fra Aalborg – Aarhus samt Odden – København 3 timer og herudover tager færgeturen 1 time og 10 min. Hertil lægges 20 min oveni som buffer tid til færgen. Turen tager derfor 4 timer og 30 min.

Elbil via Fyn: Baseret på en analyse foretaget for Transportministeriet² tager turen en time mere end ved en benzinbil, da der skal foretages 2 lynopladninger på turen og en opladning tager 30 min. Turen tager derfor 5 timer.

Elbil med færge: Da man ved at tage færgen sparer en del kørte kilometer med bilen skal der kun foretages én lynopladning og denne tur tager derfor kun 30 min længere end ved at tage benzinbilen med færgen. Turen tager ligeledes 5 timer.

Pris:

Jetfly: Region Nordjylland køber deres flyrejser gennem Via Egencia. Afhængig af dag og tidspunkt på dagen kan billetten variere fra 500 til 1000 kr. for hver vej. Prisen antages derfor at være et gennemsnit på 750 kr. Hertil skal liggendes en udgift til transport til og fra lufthavnen. Her antages der, at der køres 20 km til Aalborg lufthavn i privatbil og 10 km fra Københavns lufthavn med taxa. Ved kørsel i privatbil betales de 20 km med en kørselsgodtgørelse på 3,80 kr./km. For de 10 km som køres fra Københavns lufthavn antages en pris på 180 kr³. Turen koster samlet 1006 kr. per vej.

Propelfly: Prisen antages at være den samme for propelfly som jetfly.

Lyntoget: Region Nordjylland kan rejse med DSB ved benytte sig af klippekort som gør at de kan rejse med toget til favorable priser. Dette koster fra Aalborg - København 510 kr. på 1. klasse. Derudover skal man ligeledes til og fra stationen. Det antages at turen til stationen foretages med offentlig transport og turen fra Københavns Hovedbanegård foregår med taxa. Denne antages at være 5 km og koste 110 kr³. Dette giver et total på 620 kr. per vej.

Bil over Fyn: Vha. Google Maps er ruten Aalborg – København beregnet til 411 km. De 411 km betales med en kørselsgodtgørelse på 3,8 kr./km. Hertil skal

ligges en omkostning på 235 kr. for at komme over Storebæltsbroen. Dette resulterer i en udgift lige omkring 1800 kr. per vej.

Bil med færge: Vha. Google Maps er ruten Aalborg – København ved brug af færgeren mellem Aarhus – Odden, beregnet til at være 305 km hvoraf 72 km foregår med færgeren. De 233 km der foregår med bil betales med en kørselsgodtgørelse på 3,8 kr./km. Færgeoverfarten koster i gennemsnit 350 kr. Denne tur ender med at koste lidt over 1200 kr. per vej.

Elbil over Fyn eller med færge: Prisen antages at være den samme som hvis man tager en benzinbil, da man også her regner med en kørselsgodtgørelse på 3,8 kr./km.

CO₂ udledning:

Jetfly: Baseret på en analyse foretaget for Transportministeriet² udleder en rejse med jetfly fra Aalborg til København 60 kg CO₂ per person. Hertil lægges 7 kg CO₂ som følge af kørsel i privatbil og taxa. Dette giver en total på 67 kg CO₂.

Propelfly: Baseret på en analyse foretaget for Transportministeriet² udleder en rejse med propelfly fra Aalborg til København 31 kg CO₂ per person. Hertil lægges 7 kg CO₂ som følge af kørsel i privatbil og taxa. Turen udleder dermed samlet 38 kg CO₂.

Lyntoget: Ifølge rejseplanen.dk udleder rejsen fra Aalborg til København 19,7 kg CO₂ per person, hvilket inkluderer offentlig transport til og fra stationen. Hertil skal lægges CO₂ udledt af taxa'en på 1 kg CO₂. Dette giver et total på 21 kg CO₂.

Bil via Fyn: Til beregning af CO₂ udledningerne forbundet med bilkørsel benyttes Ecoinvent processen Operation, passenger car, petrol, EURO5/CH U. Den 411 km lange tur udleder derved 87,5 kg CO₂,

Bil med færge: De 233 km som køres med bil udleder 49,6 kg CO₂. Færgeren mellem Aarhus¹ og Odden er beregnet til at udlede 177 kg CO₂ pr. bil. Denne beregning er lavet ud fra de forudsætninger at olie ved afbrænding udleder 78 g/MJ, at en katamaran har et energiforbrug på 32 MJ/bil/km ved en færge med kapacitet til 400 biler fyldt 75 % op. Turen udleder dermed 227 kg CO₂.

Elbil via Fyn: Rapporten Elbilen og Miljøet¹ sætter emissionsfaktor for elbiler til 79 g/km. Ved en tur på 411 km udledes der 32 kg CO₂.

¹ Aarhus er valgt fremfor Ebeltoft, da Molslinien har reduceret antallet af afgang kraftigt fra Ebeltoft.

Elbil med færge: Rapporten Elbilen og Miljøet¹ sætter emissionsfaktor for elbiler til 79 g/km. Ved en køretur på 233 km udledes der 18 kg CO₂. Færgen mellem Aarhus og Odden er beregnet til at udlede 177 kg CO₂ pr. bil. Denne tur udleder i alt 195 kg CO₂.

Nedenfor ses en samlet oversigt:

København-Aalborg	Jetfly	Propelfly	Lyntoget	Bil via Fyn	Bil med færge	Elbil via Fyn	Elbil med færge
Tid	3 timer	3 timer 05 min	5 timer 05 min	4 timer	4 timer 30 min	5 timer	5 timer
Pris v. 1 pers	1006 kr.	1006 kr.	620 kr.	≈ 1800 kr.	≈ 1200 kr.	≈ 1800 kr.	≈ 1200 kr.
Pris v. 2 pers	916 kr.	916 kr.	565 kr.	900 kr.	600 kr.	900 kr.	600 kr.
Pris v. 3 pers	886 kr.	886 kr.	547 kr.	600 kr.	400 kr.	600 kr.	400 kr.
Pris v. 4 pers	871 kr.	871 kr.	538 kr.	450 kr.	300 kr.	450 kr.	300 kr.
CO ₂ udledning v. 1 pers	67 kg	38 kg	21 kg	87,5 kg	227 kg	32 kg	195 kg
CO ₂ udledning v. 2 pers	67 kg	38 kg	20,5 kg	44 kg	113 kg	16 kg	98 kg
CO ₂ udledning v. 3 pers	67 kg	38 kg	20,3 kg	29 kg	76 kg	11 kg	65 kg
CO ₂ udledning v. 4 pers	67 kg	38 kg	20,3 kg	22 kg	57 kg	8 kg	49 kg

Ud fra ovenstående kan man konkludere at:

Ud fra et tidsperspektiv er flyet det bedste alternativ. Her er propelflyet og jetflyet lige gode alternativer, da der kun er 5 minutters forskel. Efterfølgende er det bedste alternativ at tage benzinbilen via Fyn og derefter med færgen. Såfremt de

rejsende har mulighed for at arbejde i toget kunne dette alternativ vurderes højere. Hvis f.eks. 3 af de 4 timer og 20 minutter i toget kunne anvendes som arbejdstid er dette alternativ faktisk det bedste, da det antages, at det ikke er muligt at arbejde under bil- og flyrejsen. Denne fordel er ikke medtaget i vurderingen, men det kan overvejes i forbindelse med udarbejdelse af en rejsepolitik.

Ud fra et prisperspektiv er lyntoget det billigste alternativ. Afhængig af, hvornår billetten købes, samt hvilken afgang man køber, tilbyder flyet ligeledes et af de billigere alternativer. At køre i bil fra Aalborg til København er det dyreste alternativ, hvis man kører alene. Dette skyldes især den høje kørselsgodtgørelse på 3,8 kr./km. Prismæssigt kan biltur med færge konkurrerer med lyntoget, hvis man rejser 2 personer sammen. Hvis man er 3 i bilen kommer turen via Fyn også på niveau med lyntoget og såfremt man er 4 er bil billigst.

Ud fra et klimasynspunkt er det bedste alternativ at tage lyntoget efterfulgt af, at tage elbilen via Fyn og dernæst at tage propelflyet. Jetfly, alle færgekombinationer og alene-kørsel i almindelig bil kommer dårligst ud. Når man er 2 der rejser sammen er elbilen via Fyn det bedste alternativ, og ved 4 i bilen kommer en almindelig benzinbil også på niveau med lyntoget.

I næste skema ses en oversigt over, hvordan de syv forskellige alternativer måler sig overfor hinanden. Det antages at alle tre parametre vægtes ens. 1 betyder at alternativet er det bedste for den pågældende parameter. 7 betyder at alternativet er det dårligste for den pågældende parameter.

København-Aalborg	Jetfly	Propelfly	Lyn-toget	Bil via Fyn	Bil med færge	Elbil via Fyn	Elbil med færge
Tid	1	1	4	2	3	4	4
Pris v. 1 pers	2	2	1	3	4	3	4
Pris v. 2 pers	4	4	1	3	2	3	2
Pris v. 3 pers	4	4	2	3	1	3	1
Pris v. 4 pers	4	4	3	2	1	2	1
CO ₂ udledning v. 1 pers	4	3	1	5	7	2	6
CO ₂ udledning v. 2 pers	5	3	2	4	7	1	6
CO ₂ udledning v. 3 pers	6	4	2	3	7	1	5
CO ₂ udledning v. 4 pers	7	4	2	3	6	1	5
Total v. 1 pers	7	6	6	10	14	9	14
Total v. 2 pers	10	8	7	9	12	8	12
Total v. 3 pers	11	9	8	8	11	8	10
Total v. 4 pers	12	9	9	7	10	7	10

Ud fra den betragtning af de tre parametre vægtes ens ses det, at de bedste alternativer er propelflyet og lyn-toget, hvis man er 1 person, der skal til København. Hvis man er to der rejser sammen er lyn-toget, fulgt af propelflyet og elbilen via Fyn de bedste alternativer. Hvis man rejser 3 sammen er lyn-toget, benzinbil

og elbil via Fyn lige gode alternativer. Ved 4 eller flere er benzin- eller elbilen over Fyn klart bedste alternativ.

Generelt vil startsteder, der ligger syd for Aalborg og destinationer vest for København være en fordel for alternativerne med bil og Lyntog. Eksempelvis stopper Lyntoget også i Hobro og Høje Taastrup.

3 KRAV TIL DATA VED VIDERE DETALJERING

For at detaljere dette område yderligere er det relevant at fremskaffe mere data omkring flyrejserne. Disse kunne være:

- Hvor mange rejser er bestilt af de respektive enheder? Hvor mange af disse er indenrigs- og udenrigs?
- Hvor mange af rejserne foregår i grupper og hvor store er de? (Dette er mest relevant for indenrigs rejser)
- Hvem rejser? Fordelt på hhv. patient og medarbejder. For patienter: Er det akutte rejser eller planlagte rejser? For medarbejdere: Hvilke faggrupper rejser (læger, sygeplejesker, administration, andre)?
- Hvad er formålet med de forskellige rejser? Kurser, udfører arbejde et andet sted, konferencer, teambuilding?
- Hvor starter og slutter rejsen og hvordan kommer den ansatte fra bopæl til lufthavn?

Dette vil give et dybere indblik i regionens rejseaktivitet og afklare hvor mange af rejserne der reelt vil kunne undgås eller foretages på anden vis.

4 OPSAMLING

Gennem denne analyse er der blevet dannet et overblik over regionens rejseaktivitet og det er tydeliggjort, hvor det giver mening at gøre en indsats.

Det har vist sig særlig relevant at kigge nærmere på ruten Aalborg – København der på et år har 4280 returrejser. Fordeles de 4280 returrejser på de 222 arbejdsdage, der var i 2012 viser det sig, at der i gennemsnit er 19 regionsmedarbejdere, der hver dag tager flyet fra Aalborg til København og tilbage igen. Det kan antages, at Region Nordjylland er den største enkeltkunde i Aalborg Lufthavn. Med 19 medarbejdere, der hver arbejdsdag rejser på ruten Aalborg – København vurderes det, at regionen har en position til at kunne forhandle med flyselskaberne om mere miljørigtige fly f.eks. propelfly fremfor jettfly. Alene ved at overgå fra jettfly til propelfly kan regionen spare 58 kg CO₂ pr. person pr. dag eller 248 ton CO₂ på et år.

Med 19 medarbejdere, der hver dag rejser den samme rute er der ligeledes mulighed for at lave en samkørselsordning i biler. For regionen vil dette betyde, at udledningen pr. person pr. dag kan falde med 90 kg CO₂, såfremt der hver dag kører 5 biler med op til 20 personer frem og tilbage. Over et helt år ville dette betyde et fald på 385 Ton CO₂.

En anden mulighed er, at opfordre til at man kun tager flyet den ene vej, f.eks. med fly om morgenen og lyntog om eftermiddagen. Dette vil pr. person pr. dag resultere i et fald på 46,7 kg CO₂. Over et helt år vil dette betyde et fald på 200 ton CO₂. Her antages det, at der fortsat rejses med jettfly. Hvis man overgik til propelfly ville det betyde et fald på yderligere 75,7 kg CO₂ pr. person pr. dag eller i alt 324 ton CO₂ pr år.

En del af rejserne til København vil dog også helt kunne undgås. Rejseformål, som kræver fysisk tilstedeværelse kan selvfølgelig ikke, men det er værd at overveje om flyrejser relateret til møder vil kunne afholdes på anden vis. I alle regionerne er der for eksempel installeret avanceret conferenceudstyr, som gør det muligt at afholde møder på tværs af regionerne uden, at man mødes fysisk.

De mange rejser til især USA og de lange ture til Australien og Asien er ligeledes et sted, hvor potentialet for at spare CO₂ er særligt stort. Rejserne til USA er ansvarlige for 23% af regionens udledninger. Ved at arbejde aktivt med aeromobilitet kunne man f.eks. gøre det til fast procedure, at svare på en række korte spørgsmål, som kan hjælpe med bedømme nødvendigheden af hver rejse, og derved undgå både knap så nødvendige indenrigs- og udenrigsrejser.

5 REFERENCER

1 Dansk Elbil Komite, Elbilen og Miljøet af Per Praëm,
www.danskelbilkomite.dk/Elbilen_og_miljøet.pdf

2 Transportministeriet, Transportministeriet beregner transportens miljøpåvirkning, 15. oktober 2010,
<http://www.trm.dk/da/nyheder/2010/transportministeriet+beregner+transportens+milj%C3%B8p%C3%A5virkning/>

3 Taxinord, Beregn pris pr. km, <http://www.taxinord.dk/nyttig-info/beregn-pris-paa-taxi.html>