

Tiltagende miljøbelastning i Danmark og Forslag med samfundsøkonomisk gevinst.

En afhandling af:

Søren Staugaard Jørgensen

Indledning

Jeg er uddannet Maskinmester, bosiddende i Kolding og har for nyligt skiftet arbejde fra en god stilling til søs, til en anden ny god og spændende stilling som Superintendent Engineer (Teknisk rådgiver) ved en stor virksomhed i København.

I denne forbindelse er der for mig opstået et nyt kørselsbehov på omkring 8000 – 10000 km/måned. Jeg har forsøgt at tilpasse dagligdagen til de nye udfordringer, så som en reduceret løn indtjening samt fx udskiftet bilen til en ny bil (22,8 km/l).

Yderligere skal det her nævnes, at mit nye arbejde indebærer ca. 120+ rejsedage pr. år og forventer herved ikke at køre tur – retur hver dag.

Som Maskinmester/ Ingeniør er man bl.a. uddannet til energioptimering og hermed også søge imod de mest optimale betingelser for lav miljøbelastning, hvilket nok ikke er tilfældet med så mange kilometer på vejen.

Lige som andre eksperter i forskellige brancher er mange virksomheder afhængige af muligheden for at tiltrække de ansatte ude fra større afstande af landet. Det samme er tilfældet i forbindelse med min nye ansættelse.

Distancen fra mit hjem til arbejde og retur igen er ca. 450 km pr dag, og giver naturligvis et markant befodringsfradrag samt en stor miljøbelastning.

Familien vil ikke flytte med tættere på min nye arbejdsplads, så det giver kun to optioner: Kørsel frem og tilbage, eller at jeg indkvarteres i området af arbejdspladsen. Jeg har i denne sammenhæng forespurgt hos SKAT omkring begrebet "Dobbelt husførelse" og hermed evt. udnytte muligheden for af og til at overnatte her i København som alternativ til at køre hele vejen hjem igen hver dag. Refleksionen hos SKAT er negativ, ment på den måde at jeg skal betale opholdet, altså de 500 – 900 kr af egen lomme, hvilket jeg ikke har råd til. Det betyder at der for mig umiddelbart kun er mulighed for at køre frem og tilbage.

Togforbindelsen fra Kolding til København afgår tidligst kl. 06:08 hvilket betyder at jeg ikke kan nå til min arbejdsplads før 09:00 på formiddagen, hvilket igen betyder at bilen er eneste mulighed for befodrning frem og tilbage.

Jeg har valgt at underbygge min afhandling med diverse links fra Internettet. Hvis ikke funktionen til direkte adgang på de givne hjemmesider virker, kopieres linket og indsættes i Browseren.

På linket herunder kan man se omfanget samt bud på forklaringer på den trafikudvikling for Hovedstaden mm.

<http://www.regionh.dk/NR/rdonlyres/AA49BFCE-A544-4727-9C29-CE12D1C4B6FF/0/UdviklingidenkollektivtrafikiRegionHovedstaden.pdf>

Reelt set er udviklingen positiv, da den kan ses som relateret til Danmarks økonomiske vækst på godt og ondt.

Vi er rigtig mange på motorvejsnettet omkring de erhvervsstærke danske byer så som København, Odense, trekantsområdet (Vejle – Kolding – Middelfart), Sønderborg, Aarhus og selvfølgelig Aalborg i forbindelse myldertrafikken hhv. morgen og eftermiddag.

Jeg foreslår hermed, at der gøres overvejelser om små ændringer af lovgivningen så det er muligt at udnytte værdien af befordringsfradraget til lokal overnatning som alternativ til at køre den lange vej hjem hver dag.

Det ville reducere trafikken på motorvejsnettet, specielt omkring København og ovennævnte byer.

Så i stedet for mine 5 timers kørsel i bil om dagen, ville det som eksempel kunne betyde kørsel med tog til arbejde mandag morgen og hjem igen fredag eftermiddag. Hermed en teoretisk reduktion fra 21 dg/md til 9 dg/md i pct. svarende til 57%. Det bevirker yderligere at det mentale overskud forbedres og herved overskud til familien og fx den anbefalede halve times motion om dagen også igen er mulig etc.

På linket herunder kan en værdi for ens CO² belastning pr. år udregnes.

<http://www.netbiologen.dk/asp/co2.asp>

Fra ovenstående link og med mit kørselsbehov, sat til det maksimale 50.000 km/år og med fx 19 km/ltr, kan der på siden beregnes en CO² belastning på **5,7 tons/år**.

Med en reduktion på de 57 % svarende til ca. 21.000 km/år vil CO² belastningen andrage **2,3 tons/år**.

Man kan så selv prøve at udregne ens teoretiske miljøbelastning fra siden.

Prøv yderligere at se nedenstående link.

<http://www.videnomenergi.dk/Leksikon/Smart-energi--transport/Saa-meget-CO2-udleder-din-bil.aspx>

Jævnfør nedenstående link, bestod miljøbelastningen i Danmark i år 2000 af 55% fra transport sektoren. Og det kan antages en yderligere stigning på de 12 år til nu.

<http://www.hvorlangtpaaliteren.dk/sw101287.asp>

Neden her for kan de anslåede mængder af Danmarks CO² emissions situation ses.

http://www.dmi.dk/dmi/rekordhoejt_co2-udslip_i_2010

Jeg har nogle morgener prøvet at lave en spontan statistik på hvor mange der sidder i bilerne jeg møder, og for det meste bliver resultatet, med kun en person i bilen, 95 – 100 % . Dette tyder på at det er pendlere lige som jeg selv. Jeg har ofte fulgt den samme bil fra hhv. Odense, Korsør og Slagelse helt til Køgebugt motorvejen, hvor vi så ofte skal hver sin vej.

Som jeg ser det, vil det være gavnligt for Danmark på mange måder at foretage denne ændring af lovgivningen.

Ændringen af lovgivningen bør udføres med en grøn profil, hvor den valgte lokale indkvartering, gør det muligt at den daglige transport foregår med hhv. cykel eller pr. gåben.

Dette vil yderligere betyde, at man vil kunne arbejde længere tid på kontoret/arbejdspladsen i stedet for at returnere før tid (14:30 – 15:00) med henblik på at komme myldertrafikken i forkøbet, specielt på Køgebugt motorvejen.

Fordele

- Bedre indtjening for virksomheden,
- Reduceret trafikbelastning og hermed også bedre miljø, forbedret trafiksikkerhed og færre trafikuheld,
- Mere motiverede medarbejdere med større energioverskud samt bedre muligheder for at udføre overarbejde.
- Bedre motivation for at dyrke motion (pt ingen overskud til dette)
- Danmark kan reducere CO² emissionen som ønsket

(Danmark skal tage nye midler i brug, hvis vi skal nå EU-målet i 2020 om at reducere vores CO²-udslip i de ikke-kvotebelagte sektorer, populært kaldet bønder, boliger og biler. Reduktionen i 2020 skal være på 20 procent, set i forhold til CO²-udslippet i 2005.)
Kilde Ingeniøren.dk

Venligst se fra nedenstående link.

<http://ing.dk/artikel/106758-vismaendene-svaert-at-naa-danmarks-co2-maal>

- Yderligere vil det motivere til igen at anvende offentlig transport, da mange vil kunne udnytte fx DSB mandag morgen til arbejde og så hjem sidst på ugen.
- Der vil opstå en win - win situation for mange parter: Danmarks omdømme med en grøn CO² - profil samt økonomi, Erhvervslivet får et værktøj til en forbedret konkurrence over for verden, Befolkningen vil få bedre sundhed pga. overskud til motion, Hotel og restaurations branchen vil kunne byde ind på de opståede behov.
- Det vil være et bidrag til at reducere Danmarks behov for pendling med bil og yderligere hermed reducere behovet for meget dyre investeringer i det danske motorvejsnet.

Jeg forestiller mig flere modeller:

Værdien af beforderingsfradraget kan anvendes til lokal indkvartering i ens arbejdsområde. Det bør så tillades virksomheden at få en form for fradrag for et tillæg til arbejdstageren. Eksempler kunne være som følger:

1)

Beforderingsfradrag svarende til = 300 kr/dg.

En indkvartering på et hotel burde af arbejdsgiveren kunne forhandles ned til 600 kr/overnatning inkl. morgenmad.

Arbejdsgivers andel = 300 kr/dg.

Hvis så der gives fradrag for virksomhedens bidrag vil det alligevel betyde en fair løsning.

2)

Man kunne også have en model hvor en virksomhed selv etablerer et Anneks som primært er baseret på en seng med toilet og bad. Dette ville være muligt, da mange større virksomheder har en kantineordning hvor bespisning så er mulig.

Jeg håber de danske politikere vil anvende denne afhandling som et bidrag til en evt. brainstorming omkring Danmarks trafikale situation. Yderligere den store udfordring omkring miljøbelastningen og hermed de forpligtelser som fremtiden byder med ønsker om reducerede emissioner så som NO_x og CO² etc.

Med venlig hilsen

Søren Staugaard Jørgensen

Olivenevej 20, Harte

6000 Kolding

+45 312543200