

# Fossilfria drivmedel i Greater Copenhagen

Sammanfattning av analys



## **FOSSILFRIA DRIVMEDEL I GREATER COPENHAGEN**

### **SAMMANFATTNING AV ANALYS**

Rapport 2020, Version 0.9, 2020-06-09

### **BESTÄLLARORGANISATION**

Joe Jensen, Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen

### **UPPDRAGSORGANISATION**

Matilda Porsö, Trivector Traffic

Karin Neergaard, Trivector Traffic

Freddy Larsson, Trivector Traffic

Anna Clark, Trivector Traffic

Pernilla Hyllenius Mattisson, Trivector Traffic

Emeli Adell, Trivector Traffic

Caroline Ljungberg Toulson, Trivector Traffic

Henrik Gudmundsson, CONCITO

# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund och syfte	1
1.2	Avgränsning	1
1.3	GREAT-projektet är en viktig utgångspunkt	1
<b>2.</b>	<b>Sammanfattning av analys</b>	<b>4</b>
2.1	Mål och visioner för en grön omställning i transportsektorn	4
2.2	Implementering av ett fossilfritt transportsystem	6
2.3	Barriärer för den gröna omställningen	11
<b>2.1</b>	<b>Samarbetsmöjligheter</b>	<b>11</b>

# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund och syfte

Detta uppdrag är en del av delprojektet Framtidens mobilitet. Framtidens Mobilitet är ett av tre delprojekt i det treåriga Interreg-projektet ”ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen” (ESTGC) som sträcker sig från maj 2018 till april 2021. Interreg-projektet utgår från Trafikcharter i Greater Copenhagen som är en dansk-svensk överenskommelse om prioriteringar i infrastrukturen i regionen.

Detta uppdrag syftar till att undersöka hur Greater Copenhagen, dess medlemsaktörer och privata aktörer, kan sätta fart på den gröna omställningen i regionen, med fokus på vägtransporter och dess nödvändiga infrastruktur.

Syftet med detta projekt är att:

1. Kartlägga och analysera hur långt de olika aktörerna har kommit i implementeringen av ett fossilfritt transportsystem
2. Föreslå rekommendationer för målsättningar, konkreta insatser och prioriteringar för tunga transporter för partners och andra aktörer

Föreliggande rapport är en sammanfattning av projektets analysdel. För fördjupad läsning se respektive delrapport för kartläggning och analys samt rekommendationer.

## 1.2 Avgränsning

Detta projekt har två fokusområden: **vägtransporter i form av person- och godstransporter** samt **tunga vägtransporter**. Projektet är geografiskt avgränsat till Greater Copenhagen med särskilt fokus på ScanMed-korridoren.

Fokus ligger på personbil och lastbil. Kollektivtrafik, bantrafik, flygtrafik, sjöfart och arbetsmaskiner behandlas inte. Projektet behandlar inte heller aktiva transportmedel så som gång och cykel.

Kartläggningen ger en övergripande bild av hur arbetet med fossilfria transporter ser ut i regionen, men är inte heltäckande. Inom ramen för kartläggningen har ett urval offentliga och privata aktörer intervjuats, däribland de som ingår i projektet.

## 1.3 GREAT-projektet är en viktig utgångspunkt

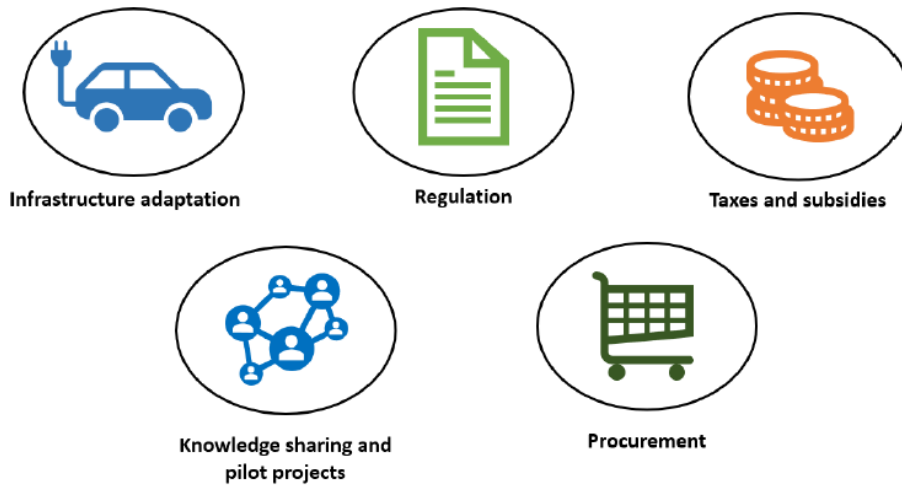
Ett viktigt projekt för omställningen av transportsektorn i Greater Copenhagen är GREAT-projektet, *Green Regions with Alternative fuels for Transport*.

GREAT är ett EU-finansierat projekt med fokus på den nordligaste delen av Scandinavian-Mediterranean corridor (ScanMed-korridoren), en av Europas prioriterade transportkorridorer, TEN-T.



Figur 1-1 GREAT-korridoren. Core-network i gult. Källa: GREAT Road Map

En viktig slutprodukt är rapporten *GREAT Road Map* där en genomgående utvärdering av styrmedel och åtgärder har genomförts med mål att definiera de åtgärder med stor effekt på omställningen till alternativa bränslen i korridoren. De studerade åtgärderna är fördelade på fem olika innovation domains för att förtydliga de viktigaste områden som arbetet behöver ske inom för att öka takten i omställningen, se Figur 1-1 nedan.



Figur 1-2: Innovation domains i GREAT Road Map

## 2. Sammanfattning av analys

---

Här ges en sammanfattning av mål och åtgärder på nationell, regional, kommunal och privat nivå samt upplevda barriärer och samarbetsmöjligheter.

### 2.1 Mål och visioner för en grön omställning i transportsektorn

Det finns gemensamma aspekter hos aktörernas övergripande mål, visioner och strategier för en grön omställning, både när det kommer till offentliga och privata aktörer. Tidsplanerna för dessa mål är ofta satta till 2025, 2030 eller 2050. Genomförd kartläggning visar dock på en variation i konkreta handlingsplaner och målfokus.

#### Nationell nivå

Både Danmark och Sverige följer de målsättningar och visioner som är satta på EU-nivå. Både Sverige och Danmark är ambitiösa i sina klimatmål och både länderna arbetar för en grön omställning av transportsektorn. I nuläget har Sverige tydligare mål för transporterna än Danmark genom det Klimatpolitiska ramverket. Den danska regeringen arbetar dock med framtagande av en Klimatplan som beräknas färdig efter sommaren 2020 och förväntas innehålla transportaspekter.

Tabell 2-1 Nationella mål för klimat och transporter.

År	Sverige	Danmark
2030	Minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med 70 % till 2030 jämfört med 2010 (ej flyg och sjöfart)	Utkast till klimatlag och klimatplan: Minska växthusgasutsläpp med 70 % till 2030, jämfört med 1990 <sup>1</sup>
2045/2050	Nettonollutsläpp av växthusgaser till 2045 (alla sektorer)	Utkast till klimatlag: Nettonollutsläpp 2050

#### Regional nivå

Greater Copenhagen är en ambitiös region när det gäller den gröna omställningen. Skånes mål framstår som något mer ambitiösa än de nationella då de förutom att minska växthusgasutsläppen i linje med nationella mål, även ska vara klimatneutrala till 2030.<sup>2</sup> Skillnader mellan de danska och svenska regionerna är att de danska har tydliga delmål för e-mobilitet och el. Skåne lyfter inte el särskilt utan använder begreppet fossilfritt.

<sup>1</sup> Arbeta med Klimatplan pågår, förväntas färdig hösten 2020

<sup>2</sup> Här ingår att minska växthusgasutsläppen så mycket som möjligt och arbeta med kolinlagringsåtgärder för återstoden.

Tabell 2-2 Regionala mål och visioner för en grön omställning i transportsektorn i Greater Copenhagen

Region	Mål och visioner	Aktör <sup>3</sup>
Skåne	Inrikes transporter -70 % växthusgaser (ej flyg och sjöfart) 2030 jämfört med 2010 Klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne 2030 Skåne som ledande biogasregion 2030	Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne, Kommunförbundet Skåne  Biogas Syd
Halland	Inrikes transporter -70 % växthusgaser (flyg och sjöfart) 2030 jämfört med 2010	Länsstyrelsen Halland
Hovedstaden	Vision: Ledande europeisk region på e-mobilitet 2030	Region Hovedstaden
Själland	Minska koldioxidutsläpp med 70 % (alla sektorer) till 2030 jämfört med 1990	Region Själland

## Kommunal nivå

Kommunerna i Greater Copenhagen arbetar för en grön omställning och de mål som finns ligger i linje med de satta nationella målen. De som utmärker sig med särskilt höga ambitioner är Helsingborg och Köpenhamn. Helsingborg har ambitioner att nå nettonollutsläpp tidigare än på nationell nivå. Köpenhamn vill nå koldioxidneutralitet 2025, vilket påminner om Skånes mål för 2030. Värderingen av koldioxidneutralt och nettonollutsläpp kan dock variera. Samtliga kommuner i Greater Copenhagen har även mål för att minska utsläppen från den egna fordonsflottan.

Tabell 2-3 Kommunala mål och visioner för en grön omställning i transportsektorn i Greater Copenhagen

Aktör	Mål & visioner geografiska området	Mål & visioner koncernen
Köpenhamn	20-30 % av alla lätta fordon använder alternativa drivmedel 2025 30-40 % av alla tunga fordon använder alternativa drivmedel 2025	Ställa om kommunens transporter till alternativa drivmedel 2025
Helsingör	20 % av alla personbilar är laddbara- eller vätgasbilar 2030	Egen fordonsflotta minst 50 % laddbara eller vätgasbilar 2030
Malmö	Processer pågår bl.a. nytt Miljöprogram från 2021	Egen fordonsflotta fossilbränslefri 2022*
Helsingborg	Nettonollutsläpp växthusgaser (minst -85 %) 2035 jmf 1990 <sup>4</sup> Minska CO <sub>2</sub> -utsläpp från vägtransporter med 80 % 2030 jmf 2010	Fossilbränslefri fordonsflotta (inkl. anlitade entreprenörer) 2020
Kristianstad		Egen fordonsflotta fossilbränslefri 2020*

\*samt gemensamma projektmålet: Minst -25 % CO<sub>2</sub>-utsläpp (Fossilbränslefria kommuner)

## Privata aktörer

Mål och visioner hos de privata aktörerna varierar. Några har antagit samma mål som de offentliga aktörerna, några har visioner som istället leder deras arbete i

<sup>3</sup> Danmark och Sverige har till viss del skillnader i sin administrativa uppbyggnad på regional nivå där Sverige har fler administrativa nivåer än Danmark, vilket beskrivs i avsnitt **Fel! Hittar inte referensälla..**

<sup>4</sup> Helsingborg har även konsumtionsbaserade mål/ambitioner om max 1-2 ton koldioxid per person 2045 (jfr med 11 ton idag)



samma riktning. Vissa aktörer saknar eller har otydliga mål. Hur de privata aktörerna formulerar sina mål och visioner skiljer sig till viss del från de offentliga aktörerna. De privata initiativen lägger mer fokus på övergripande visioner i ord medan de offentliga ofta har mer nedbrutna mål med konkreta siffror.

Tabell 2-4 Privata aktörers mål och visioner för en grön omställning i transportsektorn i Greater Copenhagen

Aktör	Mål och visioner
Gate21	Vision att bidra till att göra Greater Copenhagen till världens ledande region för grön omställning och tillväxt
BIL Sweden	Vision till år 2030 är långsiktigt hållbara mobilitets- och transportlösningar Laddbara bilar ska utgöra minst 80 % av de nyregistrerade bilarna 2030
Dansk Industri, DI	Följer Danmarks nationella klimatmål: -70 % CO <sub>2</sub> -utsläpp 2030 jmf 1990 och fossilfria till 2050
Sydsvenska Handelskammaren	-
E.ON (DK & SE)	Ställa om till 100 % förnybar och återvunnen energi senast 2025
Siemens (DK & SE)	Mål att minska sina utsläpp med 70 % till 2030
Fordons-Gas Sverige AB	Vision att möjliggöra för människor att färdas hållbart Mål om 100 % biogas
Gasum (SE)	Vision att leda nordiskt ekosystem för gas och arbeta för renare energi för ett koldioxidneutralt samhälle

## 2.2 Implementering av ett fossilfritt transportsystem

De kartlagda aktörerna arbetar samtliga med olika åtgärder och insatser inom området fossilfria transporter. De insatser och åtgärder som görs pekar alla i riktning mot en grön omställning i regionen, vilket stödjer de nationella målen och målen satta på EU-nivå. Men åtgärderna är generellt inte tillräckliga. Åtgärderna och insatserna är uppdelade utifrån GREAT-projektets innovation domains.

### Nationella åtgärder

Båda länderna arbetar ambitiöst för en grön omställning i transportsektorn och samtliga åtgärder och insatser följer respektive lands nationella mål att minska koldioxidutsläppen. Både Sverige och Danmark arbetar brett inom de olika områdena infrastrukturförbättringar och skatter och subventioner i form av stöd till bland annat installation av laddinfrastruktur, tankstationer för biogas samt stöd till bilar som drivs på olika alternativa drivmedel. Båda länderna har också krav, dock olika höga, på inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel. Den svenska lagen om reduktionsplikt innebär krav på minskning av växthusgasutsläppen från bensin med 4,2 procent respektive från diesel med 21 procent år

2020<sup>5</sup>. Den danska regeringens krav innebär att minst 7,6 energiprocent<sup>6</sup> av bensin, diesel och gas som säljs till vägtransporter ska utgöras av biobränslen 2020<sup>7</sup>.

Tabell 2-5 Nationella åtgärder som genomförs i Sverige respektive Danmark, uppdelade på innovation domains.

Innovation domain	Åtgärd	Danmark	Sverige
Infrastructure adaption	Stöd för installation av laddinfrastruktur	Ja	Ja
	Stöd för tankstationer för biogas	Nej	Ja via Klimatklivet
	Stöd till produktionsanläggningar för biogas	Nej	Ja via Klimatklivet
	Elvägsprojekt	Nej	Ja, pilotprojekt
Regulation	Krav på laddinfrastruktur vid om- och nybyggnation	Ja	Ja
	Omställning av taxi	Ja <sup>8</sup>	Nej
	Reduktionsplikt för bensin och diesel	Ja	Ja
	Miljözonregler som ger möjlighet att reglera för nollemissionsfordon i städer	Ja	Ja
Taxes and subsidies	Stöd till laddbara bilar	Ja <sup>9</sup>	Ja, Bonus-malus <sup>10</sup>
	Stöd till biogasbilar	Nej	Ja, Bonus-malus
	Stöd till vätgasbilar	Ja <sup>11</sup>	Ja, Bonus-malus
	Stöd till laddbara tunga lastbilar	Nej	Ja, Klimatklivet
	Stöd till tunga biogas lastbilar	Nej	Ja, Klimatklivet
Knowledge sharing and pilot projects	Projekt om elväg		Ja
Procurement	Mål för upphandlingskrav	Ja <sup>12</sup>	Nej

### Uppföljning av den nationella politiken

I en uppföljning av de svenska transportpolitiska målen från 2020 rapporteras att energieffektiviteten inom transportsektorn i Sverige sedan 2009 har utvecklats positivt men att utvecklingstakten nu har mattats av<sup>13</sup>. De åtgärder som genomförts och som beslutats på nationell nivå i Sverige är alltså inte tillräckliga. Trafikverkets prognos fram till 2030 och 2050 pekar på en svag minskning av utsläppen. Det kommer inte att räcka med tekniska åtgärder som energieffektivare fordon och drivmedel för att nå dessa mål. Det behövs fler styrmedel och

<sup>5</sup>Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20171201-om-reduktion-av-vaxthusgasutslapp\\_sfs-2017-1201](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20171201-om-reduktion-av-vaxthusgasutslapp_sfs-2017-1201)

<sup>6</sup> Detta krav gäller endast under 2020 för att Danmark ska uppnå målen i EU:s Renewable Energy Directive. Från 2021 gäller 5,75 %.

<sup>7</sup> Biobrændstoffer, <https://ens.dk/ansvarsomraader/transport/biobraendstoffer>, 20-05-27

<sup>8</sup> Ingen bensin eller diesel i taxibilar 2030. En politisk intention som i nuläget analyseras i Kommissionen för grön omställning av personbilar. Läs mer här: <https://fm.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2019/februar/regeringen-nedsaetter-kommission-for-groen-omstilling-af-personbiler/>, 20-05-27

<sup>9</sup> I form av reducerad registreringsavgift vid köp av personbil på el (ingen avgift på bil under 400 000 DKK i 2019 och 2020), samt avdrag för batteri. Utöver det årlig avgift differentierad efter CO<sub>2</sub>-utsläpp.

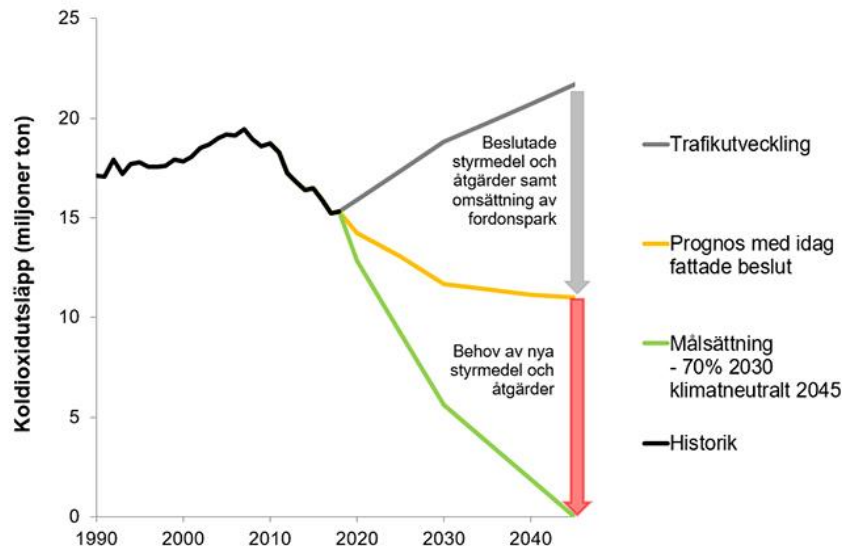
<sup>10</sup> Bonus-malus systemet innebär att miljöanpassade fordon med relativt låga koldioxidutsläpp (0-60 g/km) premieras med en bonus vid inköp, medan fordon med relativt höga koldioxidutsläpp belastas med högre skatt.

<sup>11</sup> I form av ingen registreringsavgift vid köp av personbil på vätgas

<sup>12</sup> Regeringen vill att 15 % av offentliga lastbilar ska vara låg- eller nollemissionsfordon 2030

<sup>13</sup> Trafikanalys, 2020. Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020, rapport 2020:5. S. 20

åtgärder, samt även en ny inriktning i planeringen och utvecklingen av samhället och infrastrukturen.



Figur 2-1 Den svarta linjen visar den historiska utvecklingen fram till idag av vägtrafikens användning av fossil energi. Den grå linjen visar hur användningen av fossil energi skulle utvecklas om dagens fordon och drivmedel användes även i framtiden med den trafikprognos som Trafikverket tagit fram. Gul linje visar utvecklingen med idag fattade beslut om styrmedel och åtgärder. Den gröna linjen visar målsättningen i klimatlagen, som börjar gälla 1 januari 2018, om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045 och att inrikes transporter, exklusive flyg, ska minska sina utsläpp med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års utsläppsnivå. Källa: Trafikverket, Klimat: <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Miljo-och-halsa/Klimat/>

I Danmark görs i nuläget inte tillräckliga insatser och åtgärder för att nå de nya klimatmålen. Detta framgår bland annat i *Energistyrelsens Basisfremskrivning af energiforbruget* (för 2019) som baseras på antagen politik, motsvarande prognoser av nationella växthusgasutsläpp framtagna av Aarhus Universitet, samt rapporter från Klimarådet. Dock så pågår ett arbete med att definiera mål, strategier och åtgärder som ska ingå i klimathandlingsplanen.

Det är svårt att säga om de insatser och åtgärder som görs av de regioner och kommuner som ingår i detta uppdrag bidrar tillräckligt för att uppnå reduktioner på transportområdet. Främst för att Danmark ännu inte har preciserat några specifika mål för transportsektorn och för att regionerna och kommunerna har olika ambitionsnivåer och fokus på sina mål.

## Regionala åtgärder

Regionerna arbetar till stor del arbetar med infrastrukturförbättringar genom att bygga ut och införa förbättrade förutsättningar för alternativa drivmedel. De svenska regionala aktörerna arbetar en del med påverkansarbete, bland annat för hållbara företagsresor och med ett upprop som syftar till att hjälpa privata och offentliga aktörer att bli fossilbränslefria. De åtgärder och insatser som görs förhåller sig väl till de nationella och av EU satta mål och visioner. Åtgärderna bedöms dock inte vara tillräckliga för att nå målen<sup>14</sup>. Transport är en av de sektorer i Skåne som har haft svagast nedgång i växthusgasutsläpp sedan 1990, vilket beror på ökad användning av naturgas och i stort sett oförändrade transporter.

Tabell 2-6 Regionala åtgärder som genomförs i Greater Copenhagen, uppdelade på innovation domains.

Innovation domain	Åtgärd	Aktör
Infrastructure adaption	Bygger snabbbladdare (50 kW) längs ScanMed	Samtliga regioner
	Utbyggnad LBG längs ScanMed	Region Skåne, Region Halland
	Arbetar med vätgasinfrastruktur	Region Halland
	Arbetar med ökad inhemsk biogasproduktion	Svenska regioner
	Byter ut egen fordonsflotta till fossilbränslefria fordon	Flera aktörer i SE och DK
Regulation	Inga noterade åtgärder	
Taxes and subsidies	Inga noterade åtgärder/ej rådighet	
Knowledge sharing and pilot projects	Stödjer företag att ställa om sina fordonsflottor och bygga laddinfrastruktur vid kommersiella fastigheter och flerbostadshus	Region Skåne, Region Hovedstaden
	Påverkansarbete LBG användning åkeribranschen	Skåne
	Påverkansarbete för hållbara företagsresor	Kommunförbundet Skåne
	Omställning av gröna fordon till taxisektorn	Region Hovedstaden
Procurement	Upprop med offentliga aktörer att bli fossilbränslefria	Region Skåne, Region Hovedstaden
Procurement	Upphandla fossilbränslefria transporter	Flera aktörer i SE och DK

## Kommunala åtgärder

De kartlagda åtgärderna som kommunerna i Greater Copenhagen arbetar inom de flesta innovation domains. I kartläggningen har dock inga åtgärder eller insatser noterats i det innovation domain som innefattar skatter och subventioner.

Samarbete mellan länderna som lyfts i kartläggningen handlar främst om cykelfrågor men vikten av erfarenhets- och kunskapsutbyte gäller för samtliga transportfrågor. En svårighet för att få igenom ett lyckat samarbete både mellan länderna, men också med privata aktörer, är de skillnader som finns i kommunala regler kring bland annat upphandling, krav och miljö.

<sup>14</sup> [https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/miljo/#Klimatpåverkande\\_utsläpp](https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/miljo/#Klimatpåverkande_utsläpp)

Tabell 2-7 Kommunala åtgärder som genomförs i Greater Copenhagen, uppdelade på innovation domains.

Innovation domain	Åtgärd	Aktör
Infrastructure adaption	Bygger ut laddinfrastruktur	Köpenhamn
Regulation	Har intern resepolicy	Flera kommuner
	Främjande av fordon på alternativa drivmedel	Köpenhamn
	Grön taxi	Köpenhamn
Taxes and subsidies	Inga noterade åtgärder	Kommuner har inte rådighet till detta domän
Knowledge sharing and pilot projects	Samarbete med privata aktörer	Köpenhamn med flera
	Samarbete mellan danska och svenska kommuner	Framförallt inom cykel-frågor
Procurement	Arbete med att byta ut egen fordonsflotta till fossilbränslefria fordon genom bl.a. upphandlingskrav	Samtliga kommuner

## Privata aktörers åtgärder

De kartlagda privata aktörernas åtgärder skiljer sig en del i utformning men har gemensamt att de flesta har mål och ställningstaganden som går i linje med en grön omställning av transportsektorn. Sydsvenska Handelskammaren, Dansk Industri och Gate21 arbetar till exempel främst med övergripande frågor, konkreta projekt och påverkansprojekt. Medan aktörer som E.ON, FordonsGas och Gasum arbetar för att bygga ut infrastruktur, till exempel sina stationsnät.

Hur de privata aktörerna arbetar förhåller sig till stor del till mål och visioner satta av offentliga aktörer. För de privata aktörerna är det också viktigt att förhålla sig till marknaden och andra aspekter.

Tabell 2-8 Privata aktörers åtgärder som genomförs i Greater Copenhagen

Åtgärd	Aktör
Arbetar med korridorstänk för att nå ett bättre utnyttjande av infrastrukturen. Därmed sker samarbete med danska och tyska organisationer kring effekterna av Stora Bält och Fehmarn bält	Sydsvenska Handelskammaren (SE)
Arbetar för att flera olika alternativa drivmedel ska vara attraktiva jämfört med fossila drivmedel för tunga godstransporter samtidigt som konkurrenskraften behålls och CO <sub>2</sub> -utsläppen ej exporteras	Dansk Industri (DK)
Arbetar rikstäckande. Få till omställning till elektrifiering i fordonsindustrins ecosystem. Arbetar för energimärkning av sålda bilar.	BIL Sweden (SE)
Partner i framtagandet av Färdplan för fossilfrihet inom Sverige som följer de nationella målen.	
Arbetar bland annat med projektet Energi på Tvärs, kommuners fordonsflottor och gröna leveranser samt elbilsstrategier.	Gate21 (DK)
Bygger ut sitt nät av laddstationer och höjer laddeffekten. Publik laddning främst personbilar. Även icke-publika för elstadsbussar	E.ON (DK & SE)
Säljer endast grön ursprungsmärkt el på sina laddstationer	
Samlastar gods och minskar utsläpp internt	Siemens (DK & SE)

Bygger ut sitt stationsnät. Guide till köpare av gasfordon	FordonsGas Sverige AB (SE)
Bygger ut sitt stationsnät av stationer. Expanderar sin biogasproduktion	Gasum (SE)

## 2.3 Barriärer för den gröna omställningen

Här beskrivs de barriärer för den gröna omställningen, för vägtransport och tung transport med fokus på ScanMed-korridoren, som har uppkommit under kartläggningen. Barriärerna beskrivs utifrån de fem utpekade innovation domains i GREAT-projektet.

### Infrastructure adaptation

- ▶ Laddinfrastrukturen är acceptabel, men nätet kan förtätas och effekten höjas
- ▶ Saknas ultrasnabbladdare för lätta, men främst tunga fordon
- ▶ Osmidiga betalningslösningar mellan operatörer och länder. Lyfts främst för laddinfrastruktur men gäller även tankstationer för andra bränslen
- ▶ Privatpersoner beroende av laddningsmöjlighet på hyrd parkeringsplats vid hemmet eller arbetsplatsen
- ▶ Saknas tankstationer för biogas i Danmark vilket kan hindra transittransporter mellan länderna i ScanMed-korridoren
- ▶ Grundläggande infrastruktur för vätgasstationer saknas i ScanMed-korridoren vilket gör det svårt att motivera tekniken

### Taxes and subsidies

- ▶ Ofördelaktiga beskattningssystem och kortsiktiga stödssystem i Danmark jämfört med Sverige kan försena omställningen
- ▶ Befintliga biogasregler är ej optimala mellan länderna

### Regulation

- ▶ Litet handlingsutrymme för regioner och kommuner då många beslut viktiga för den gröna omställningen tas på EU- och nationell nivå

### Övrigt

- ▶ Platsbrist i större städer och processer kring planarbete kan försvåra arbetet att hitta lämplig plats för tankstationer
- ▶ Greater Copenhagen-samarbetet är beroende av projektfinansiering då det inte finns egna ekonomiska medel
- ▶ Otydliga mål och ramar för omställningen kan ge mindre konstruktiv dialog mellan regionens aktörer
- ▶ Osäkerhet kring vilka bränslen som kommer dominera i framtiden försvårar långsiktiga investeringsbeslut

## 2.1 Samarbetsmöjligheter

Nedan beskrivs de samarbetsmöjligheter som tagits fram utifrån kartläggningsdelen, uppdelade på GREAT-projektets innovations domains.

## Generellt

Viktiga framgångsfaktorer och förutsättningar för arbetet:

- ▶ Viktigt att ha med högsta politiska ledningen.
- ▶ Bra att det offentliga tar ledningen och viktigt med tydlig ledare.
- ▶ Bra att få med privata aktörer.

## Infrastructure Adaptation

- ▶ Koordinera utbyggnaden av de olika stationsnäten. Det handlar främst om laddstationer med olika effekt, biogastankstationer och vätgastankstationer men även andra biodrivmedel
- ▶ Underlätta LNG/LBG-transittrafik genom Danmark för att underlätta transittrafik i ScanMed-korridoren
- ▶ Elväg utreds i Sverige och Tyskland, viktigt att undvika framtida lucka i Danmark
- ▶ Arbeta vidare med elektrobränslen/Power-to-X vilket idag stort fokus på i Danmark

## Regulation

- ▶ Samordna och stödja kommuner med regleringar som exempelvis differentierade parkeringsavgifter, miljözoner, trängselskatt, hastighetsgränser med geofencing, nattdistribution och förlängd leveranstid
- ▶ Fokuserad insats mot branscher med potential så att utvecklingen inom dessa branscher kan inspirera andra branscher genom visa att tekniken fungerar

## Taxes and subsidies

- ▶ Lyft behovet av fortsatt styrmedel nationellt för att klara transportomställningen. Bland annat för att belysa skillnader i beskattningsregler på förnybara fordon och bränslen mellan länderna och att behovet av subventioner för dessa tekniker om målen ska nås
- ▶ Följ upp harmoniseringen av biogasregler mellan länderna efter att biogasreglerna ändrades i Sverige i december 2019

## Knowledge sharing and pilot projects

- ▶ Stödja kommuner med mer expertkunskap bland annat för att snabba på planprocessen, förbättra placering utifrån behov och underlätta markinköp
- ▶ Kommunicera möjligheterna som stationsnäten tillåter för tunga transporter till privata aktörer

## Procurement

- ▶ Samtliga offentliga aktörer behöver fortsätta att ställa om sina fordonsflottor
- ▶ Samordning och kunskapsutbyte om upphandlingskrav i regionen
- ▶ De privata inköparna är en stor del av transportsektorn och måste ställa krav på en grön omställning

- ▶ Det finns en stor potential för elektrifierade godstransporter för lokala och stadsnära transporter



På uppdrag av Ett sammanhängande transportsystem  
i Greater Copenhagen genom Region Hovedstaden



Med ekonomiskt stöd från

**Interreg**  
Öresund-Kattegat-Skagerrak  
European Regional Development Fund

