

Interreg

Öresund-Kattegat-Skagerrak
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

Fossilfria drivmedel i Greater Copenhagen

Del 2: Rekommendationer



FOSSILFRIA DRIVMEDEL I GREATER COPENHAGEN

DEL 2: REKOMMENDATIONER

Rapport 2020, Version 0.9, 2020-06-02

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

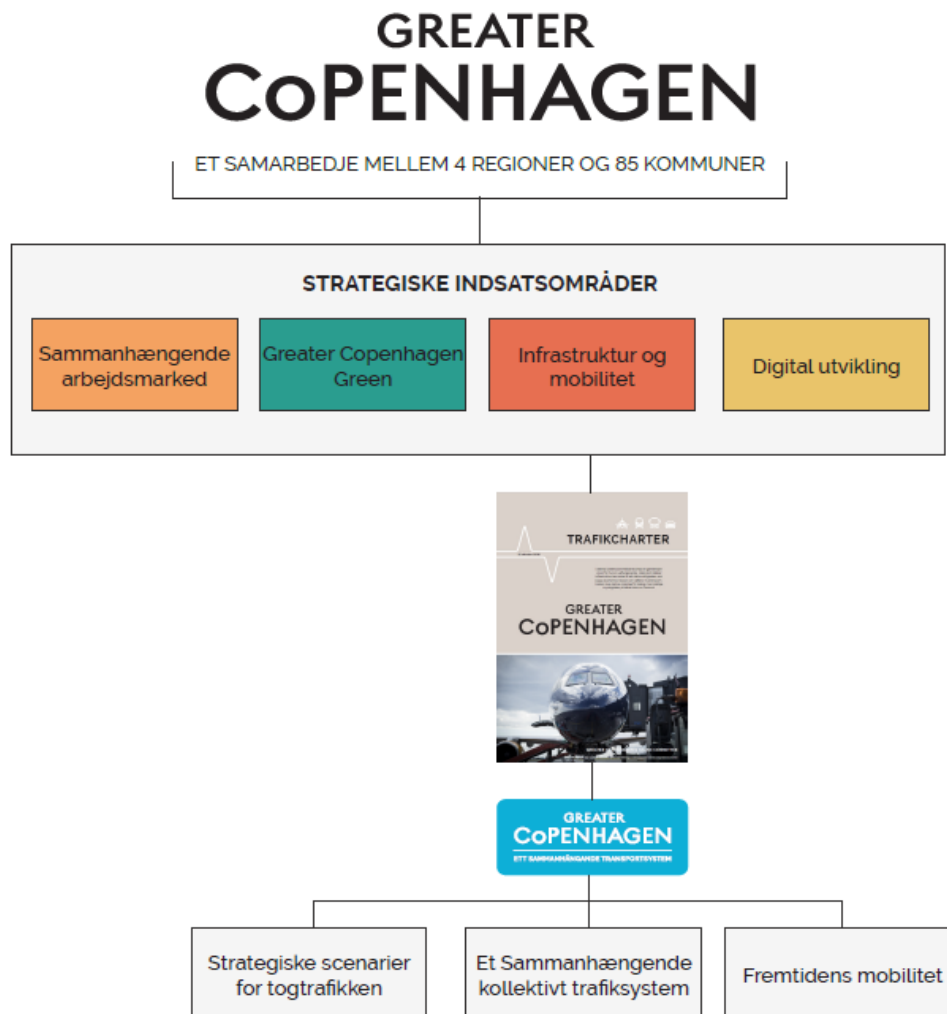
Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	2
1.3	Avgränsning	2
1.4	Metod	3
2.	Rekommendationer	4
2.1	Gemensam målsättning för utveckling av fossila drivmedel och vägtransportinfrastruktur i Greater Copenhagen	4
2.2	Konkreta insatser i Greater Copenhagen	6
2.3	Strategiska prioriteringar för drivmedel och infrastruktur för tunga transporter i ScanMed-korridoren	10

1. Inledning

1.1 Bakgrund

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.



Figur 1-1 Projektets sammenhang i forhold til pågående eksterne processer.

Uppdraget har 10 projektpartners i regionen (Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Köpenhamns kommun, Helsingør kommun, Helsingborg stad, Kristianstads kommun, Malmö stad, Aalborg Universitet och

Lunds universitet). Utöver dessa 10 partners är även andra relevanta aktörer involverade i projektet i form av intervjuer och deltagare på workshops.

1.2 Syfte

Transportsektorn är en komplex och utmanande sektor när det kommer till att minska växthusgasutsläppen som den genererar. 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:

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

Föreliggande rapport behandlar del 2: rekommendationer för målsättningar, konkreta insatser och prioriteringar för tunga transporter för partners och andra aktörer.

1.3 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.



Figur 1-2 GREAT-korridoren. Core-network i gult. Källa: GREAT Road Map

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.

Projektet ger en övergripande bild av hur arbetet med fossilfria transporter ser ut i regionen, men är inte heltäckande då endast utvalda aktörer involverats i arbetet.

1.4 Metod

De framtagna rekommendationerna bygger främst på projektets kartläggning och analys samt genomförda analysmöten med bland annat delar av projektets arbetsgrupp och mellan Trivector och CONCITO.

2. Rekommendationer

Med utgångspunkt i den kartläggning och analys som gjorts tidigare i projektet Fossilfria drivmedel i Greater Copenhagen har rekommendationer tagits fram. Rekommendationerna består av följande tre delar:

- ▶ Gemensam målsättning för utveckling av fossilfria drivmedel och vägtransportinfrastruktur i Greater Copenhagen
- ▶ Rekommendationer för konkreta insatser för lokala och regionala aktörer inom Greater Copenhagen samt nationella aktörer i Sverige och Danmark
- ▶ Strategiska prioriteringar för drivmedel och infrastruktur för tunga transporter i ScanMed-korridoren

2.1 Gemensam målsättning för utveckling av fossila drivmedel och vägtransportinfrastruktur i Greater Copenhagen

Tydliga och långsiktiga mål och strategier är generellt betydelsefullt för att åstadkomma förändring. Gemensamma mål och strategier för regionen är också något som efterfrågas av aktörerna i projektet. Förslag till sådana har därför tagits fram.

Att precisera en gemensam målsättning för utvecklingen av fossila drivmedel och vägtransportinfrastruktur är en stor utmaning. Det finns många olika framtidsaspekter inom området som är osäkra, som exempelvis vilka slags drivmedel som är önskvärt att satsa på. Det är också en utmaning att precisera mål som kan antas politiskt då det är många olika aktörer som är involverade, inte minst två olika länder med skillnader i sina nationella mål kring transporter. Men en gemensam målsättning för utvecklingen av fossila drivmedel och vägtransportinfrastruktur i Greater Copenhagen kan hjälpa aktörer, både offentliga och privata, att tydliggöra i vilken riktning deras arbete ska gå. I det fortsatta arbetet är riktning och ökad takt av största betydelse.

Förslagen till mål nedan för Greater Copenhagen ska ses som ett diskussionsunderlag som måste diskuteras och förankras politiskt.

Övergripande mål

Förslag till övergripande mål för Greater Copenhagen är:

Greater Copenhagen ska vara ledande i arbetet för en grön omställning i transportsektorn. Det övergripande målet är nettonollutsläpp från vägtransporterna i Greater Copenhagen till år 2040.

Detta innebär att samtliga utsläpp från vägtransporter i regionen ska reduceras till så nära noll som möjligt och att de utsläpp som ändå görs kompenseras.

Målet riktar sig till samtliga aktörer i regionen. Idag har både Sverige och Danmark¹ ambitioner att nå nettonollutsläpp för samtliga utsläpp 2045 respektive 2050. Då Greater Copenhagen består av ambitiösa aktörer har också målet för transporter i regionen satts mer ambitiöst än de nationella målen.

Ett alternativt eller kompletterande övergripande mål skulle kunna vara:

Greater Copenhagen ska vara ledande i arbetet för en grön omställning i transportsektorn.

Delmål

För att nå det övergripande målet har ett antal delmål tagits fram för regionen. Dessa bygger på två viktiga slutsatser från projektet: dels att de offentliga verksamheterna är viktiga förebilder som måste gå före och visa på snabbhet och handlingskraft, dels att inte minst omställningen av godstrafiken måste prioriteras högre.

De offentliga verksamheterna inom Greater Copenhagen ska vara förebilder i arbetet för en grön omställning av transportsektorn:

- ▶ *Fossilfria fordonsflottor i de egna offentliga verksamheterna inom Greater Copenhagen 2025²*
- ▶ *Klimatneutrala transporter i de egna offentliga verksamheterna inom Greater Copenhagen 2030*

Greater Copenhagen ska underlätta en grön omställning i samhället:

- ▶ *Alla nyregistrerade personbilar i Greater Copenhagen ska vara fossiloberoende 2030³*
- ▶ *Växthusgasutsläpp från tunga vägtransporter inom Greater Copenhagen ska minska med 70 procent till 2030⁴*

¹ Preliminärt då den nuvarande regeringen inte antagit klimatplanen än.

² Här är Helsingborg, Kristianstad och Malmö mer ambitiösa och har mål för detta till 2020 respektive 2021, medan Danmark och Helsingörs motsvarande mål ligger på 50 % 2030.

³ Vilket i dagsläget kan tolkas som följande alternativ: laddfordon, vätgasfordon, gasfordon, etanolfordon. Det bör i sin tur motsvara att mer än 30 % av fordonsflottan är fossiloberoende.

⁴ I linje med Sveriges mål för inrikes transporter generellt.

2.2 Konkreta insatser i Greater Copenhagen

För att nå de föreslagna målen för Greater Copenhagen krävs att aktörerna i regionen agerar direkt. I denna rekommendation konkretiseras förslag på insatser som bör genomföras inom regionen. Förslagen handlar om fyra viktiga delar: Skapa långsiktighet, Öka efterfrågan, Förbättra näten och Påverka nationellt. Det finns fortfarande en del att göra vad gäller infrastruktur, men den kanske viktigaste frågan regionalt är att driva på efterfrågan.

Skapa långsiktighet

Mål och strategier

Det finns en stor efterfrågan på långsiktiga mål och strategier. Målen och strategierna bör i första hand komma från nationell och EU-nivå, men tydliga regionala mål och delmål underlättar och bildar en gemensam plattform.

Som en del i arbetet med att ta fram en strategi bör en energikartläggning göras.

Projektorganisation med kontinuitet

En grundläggande insats för ett lyckat samarbete inom regionen är att det finns en projektorganisation inom Greater Copenhagen, som får möjlighet att driva arbetet med kontinuitet. Det innebär att det bör finnas några som får ett utpekat ansvar och en grundfinansiering från respektive organisation. Syftet med projektorganisationen är främst att samordna de åtgärder och initiativ som drivs i Greater Copenhagen-regionen.

Ökad efterfrågan

Snabb omställning av fordonsflottorna i de egna verksamheterna

De offentliga verksamheterna i Greater Copenhagen arbetar redan idag med att ställa om sina fordonsflottor till fossilbränslefria alternativ eller alternativa drivmedel och utbytestakten behöver vara fortsatt hög respektive öka hos vissa. Alla lätta och tunga fordon behöver inkluderas. Detta är ett av de områden där kommuner och regioner har störst rådighet. Fler kommuner behöver arbeta med detta, även kommuner som idag inte har tillräcklig erfarenhet av detta, och behovet av stöd och kunskapsutbyte är därmed stort. Det finns specifik erfarenhet från gemensamma fordonsinköp mellan kommuner i Danmark inom Copenhagen Electric och även omställningserfarenheter i Skåne att dra lärdom av.

Samarbete kring upphandlingskrav för att nå klimatneutrala transporter i den egna verksamheten

Åkerierna i regionen är redo att ställa om när efterfrågan finns. Offentlig sektor är normgivande, och obligatoriska klimatkrav på offentliga aktörer skulle driva på den fossilfria omställningen. Kunskapsutbyte och samverkan kring gemensam form för best practice gällande kravställning för klimatneutrala transporter arbetas fram för att ge liknande krav över hela regionen, med hänsyn till respektive lands upphandlingsregler. Greater Copenhagen föreslås driva arbetet tillsammans med transportaktörer och upphandlingsmyndigheterna och involvera upphandlingsenheterna i regioner och kommuner. Gemensamma krav underlättar för

såväl transportinköpare som transportsäljare. Detta kan i sin tur inspirera privata upphandlare att ställa samma krav. I ett första steg är upphandling av transporttjänster prioriterat, men även transporter i samband varuinköp där transporter är en väsentlig del är viktiga.

Samarbete kring innovationsupphandlingar kan vara en viktig del.

Gränsöverskridande nätverk för snabb omställning i det privata näringslivet

För att klara omställningen behöver även privata aktörer ställa om sina fordonsflottor och ställa krav vid köp av transporter. För att skapa större engagemang hos de privata aktörerna föreslås ett gemensamt klimatnätverk för offentliga och privata aktörerna. Nätverket kan förslagsvis drivas inom organisationen Greater Copenhagen med personella stödresurser från ingående parter. Nätverket syftar till inspiration, benchmarking och kunskapsutbyte där privata aktörer har möjlighet att bidra med exempelvis avsiktsförklaringar avseende mål och insatser inom området. Exempel på denna typ av nätverk är Uppsalas Klimatprotokoll⁵ och Stockholms Klimatpakt⁶.

Bearbeta branscher med stor potential

Branscher där det finns stor potential för utbyte av fordon till fossilfria alternativ bör bearbetas särskilt. Det kan exempelvis handla om taxibranschen där elfordon är möjliga idag, liksom exempelvis sopbilar där batteri- och gasfordon finns tillgängliga. Förutom upphandlingskrav bör en särskild marknadsföringsinsats inriktas mot dessa. Ansvarig för denna åtgärd bör vara de regionala energiaktörerna.

Information om stationer för alternativa drivmedel

En uppdaterad och tillförlitlig karta, digital och i realtid, över de stationer för alternativa drivmedel som finns i hela transportkorridoren kan vara ett sätt att skapa en trygghet hos åkarna för teknikerna och visa att långväga transporter är möjliga. Här har operatörerna av stationerna ett egenintresse och ansvar. Men den offentliga projektorganisationen skulle kunna ansvara för att lyfta och följa upp frågan.

Verka för smidiga betalningslösningar

Det måste bli lättare att betala vid laddstationer, biogastankstationer med mera över gränserna och mellan operatörer. Arbetet för smidigare och gränsöverskridande betalningssystem behöver fortsätta i dialog med laddstationsoperatörerna och nationella regeringar. Här kan projektorganisationen driva arbetet för standarder som exempelvis Open Charge Point Interface (OCPI) protocol⁷. I projektet evRoaming4EU medverkar bland annat Copenhagen Electric (Region Hovedstaden) med andra EU-partners för att underlätta kommunikationen mellan olika operatörers laddstationer genom ett öppet protokoll som kan ge smidigare betalningar med mera. Greater Copenhagen skulle kunna bli ledande genom att aktivt verka för cross-border charging.

⁵ Läs mer om Uppsalas klimatprotokoll på deras hemsida: <https://klimatprotokollet.uppsala.se/>

⁶ Läs mer om Stockholms Klimatpakt på deras hemsida: <https://foretagsservice.stockholm/natverk-moten/klimatpakten/>

⁷ <https://ocpi-protocol.org/the-ideal-ev-roaming-protocol/>

Förbättra näten med förnybara drivmedel

Samarbete kring infrastruktur är fortsatt viktigt. Gemensamma EU-ansökningar har gett resultat och bidragit till kunskapsutbyte tidigare och kan fortsatt vara en betydelsefull del för att utreda och utveckla förslagen nedan.

Underlätta LNG/LBG-transittrafik genom Danmark

Utred möjligheten till installation av enstaka LNG/LBG-stationer i ScanMed-korridoren i Danmark. Med strategiskt placerade stationer kan tung trafik med LNG/LBG-lastbilar underlättas mellan Sverige och kontinenten där det redan finns stationer. Svenska gasaktörerna Gasum och FordonsGas visar visst intresse för att bygga stationer i Danmark om det finns ekonomiska förutsättningar. Det finns även visst intresse för biogas från danska transportaktörer. Det är viktigt att samtidigt säkra hög andel biogas i gasen.

Utred placering av ultrasnabbladdare tunga fordon

Projektets kartläggning visar att batterilastbilar troligtvis kommer vara viktig teknik för de tunga transporterna på längre sikt. Region Skåne har gått vidare utifrån GREAT-projektet och ansöker om pengar till en plattform för samarbete inom ScanMed-korridoren för utbyggnad av ultrasnabbladdare för tunga fordon. En utredning föreslås för att finna lämplig stationsplacering i Greater Copenhagen utifrån godsflöden och elnätskapacitet för att stödja detta arbete. Både lätta och tunga elfordon kan ladda vid en ultrasnabbladdare (ca 175 kW) då laddkontakten är densamma. Dock är dagens ultrasnabbladdare oftast utformade endast för personbilar vilket gör det svårt för en lastbil att komma till för att kunna ladda. De framtida tunga batterilastbilarna för långväga transporter kommer också att efterfråga laddeffekter på över 1000 kW.

Utred lämpliga elvägssträckor och ta fram en gemensam standard

Ett annat sätt att driva på utvecklingen mot tunga elektriska lastbilar är Electric Road Systems (ERS) eller elvägar. Diskussioner sker nationellt mellan främst Sverige och Tyskland. Det är ännu osäkert om elvägar kommer bli verklighet i stor skala, men regionen bör bevaka frågan, vara förberedd och proaktiv genom att utreda vilka sträckor i regionen som skulle passa för elväg utifrån godsflöden och elnätskapacitet. Uppstart av dialog mellan länderna föreslås så att standarder och affärsmodeller blir kompatibla inom hela ScanMed-korridoren.

Koordinera utbyggnaden av de olika stationsnäten

Greater Copenhagen bör vara en organiserande aktör för att koordinera utbyggnad av de olika stationsnäten i regionen och transportkorridoren ScanMed. Det handlar främst om laddstationer med olika effekt, men även andra tankställen.

Planlägg och reservera mark för tankställen runt de större städerna

I städer med hård konkurrens om mark och snabb förtätning kan bristen på mark för tankställen bli svår. Här föreslås att kommunerna planlägger och reserverar mark för tankställen.

Fortsatt samverkan kring omvärldsbevakning

Det finns alltid osäkerheter kring de exakta effekterna av politiska styrmedel och åtgärder, samt hur snabbt och enkelt de kan genomföras. Medborgarnas acceptans för klimatåtgärder, och ekonomiska konjunkturer, har också betydelse för genomförbarheten. På grund av detta, är det viktigt att följa omvärldsutvecklingen, och effekterna av de åtgärder som genomförs, och successivt anpassa och justera innehållet i planen.

Påverka nationellt och på EU-nivå

Generellt är tydliga och långsiktiga mål och strategier viktiga, vilket bland annat bör konkretiseras till planer på lång, medellång och kort sikt. På denna nivå behövs även långsiktiga ekonomiska styrmedel för att jämna ut spelplanen för förnybara drivmedel, minst till 2030. Detta skapar ramar och riktning som ger bra underlag för långsiktiga investeringsbeslut i hållbar teknik.

Stöd till infrastruktur och fordon

I Sverige har stöd till fordon såsom bonus-malus och subventioner för tunga fordon haft stor betydelse då ekonomin är avgörande för såväl transportsäljare och köpare som privatpersoner. Det är därför viktigt att se till att stöd av denna typ finns och är tillräckliga i såväl Sverige som Danmark så länge alternativen är dyrare.

Än så länge är utbyggnad av infrastruktur, exempelvis laddinfrastruktur, inte lönsam på flera platser då antalet fordon med förnybara drivmedel ännu är för litet. Det gör att det fortsatt behövs stöd för infrastruktur som kan sökas på nationell nivå eller EU-nivå.

Stöd och samordning kring bränsleproduktion och elväg

För vätgas och elektrobränslen krävs framförallt nationellt stöd och samordning kring bränsleproduktionen. Detta gäller även elväg som kräver samordning in om och mellan länder, speciellt kring gemensam standard.

Emissionskrav på fordon och bränsleskatter

Emissionskrav på fordon och bränsleskatter är en fråga som måste lyftas såväl nationellt som på europeisk nivå, inte minst med tanke på godstrafiken som verkar på en europeisk marknad. Bränsleskatterna måste vara tydligt kopplade till växthusgasutsläpp. EU och länderna skulle kunna definiera minimumnivåerna för bränsleskatter som då delvis bör baseras på växthusgasutsläpp.

Se över beskattningen av biogas i Danmark

Det finns behov för en samlad översyn av reformer och avgifter för tunga transporter i Danmark (fordon, drivmedel, infrastruktur). En översyn av beskattningen av biogas i Danmark bör ingå i detta och ses över så att biogasen blir mer konkurrenskraftig för vägtransporter. Harmonisering i linje med den svenska biogasutredningen skulle stödja utvecklingen av biogastransporter i Danmark.

Minimumkrav för offentliga upphandlingar

Den 5 juni beslutade den svenska regeringen om en skärpt miljöbilsdefinition och hårdare miljökrav för myndigheters bilar, som ska gälla från den 1 juli. Denna typ av krav är viktiga och bör åtföljas av motsvarande minimumkrav för upphandlade transporter, såväl rena transporttjänster som där transporter ingår som en väsentlig del vid inköp av vara. Tydliga mål och en kravtrappa (det vill säga hur kraven ska öka successivt) fram till 2030 eller 2045 underlättar.

Ramverk/standard för CO₂-baserad kilometerskatt

En kilometerskatt delvis baserad på växthusgasutsläppstarkt är ett starkt incitament för de tunga transportaktörerna. Då aktörerna verkar på en internationell marknad måste ramar och minimum-krav fastställas på EU- nivå.

Koldioxidbaserade skatter Öresundsbron mm

För att driva på efterfrågan på nollemissionsfordon kan även andra skatter, utöver kilometerskatt, baserade på koldioxid och trängsel övervägas. Ett exempel är att införa differentierade avgifter för klimatneutrala fordon på Öresundsbron. Differentierade Öresundsbroavgifter där nollemissionsfordon eller liknande ges lägre avgifter är ett sätt att öka incitamenten för dessa fordon samt synliggöra gemensamt arbete över gränserna. Förslaget är att möjligheten utreds gemensamt. Här krävs dialog med det nationella regeringarna i Sverige och Danmark.

Stöd till infrastruktur för samordnad citylogistik

Samordnad smart citylogistik är en viktig del i arbetet för att underlätta fossilfrihet. Här skulle staten kunna ge stöd till infrastruktur för samordnad citylogistik.

2.3 Strategiska prioriteringar för drivmedel och infrastruktur för tunga transporter i ScanMed-korridoren

Vilka drivmedel bör vi planera för

När det gäller tunga transporter finns ingen entydig bild av vilka drivmedelstekniker som är mest intressanta. På sikt tror forskarna och de intervjuade transportaktörerna på elektrobränslen (Power-to-X) och batterilastbilar men även på vätgas. Men dessa tekniker är fortfarande under utveckling och det är stor osäkerhet kring om de kan nå tillräcklig utveckling och skala till 2030 för att ge de utsläppsminskningar som krävs för klimatmålen. Det är dock tydligt att besluten som tas idag är avgörande för måluppfyllelsen till 2030 även om vissa beslut kan komma att behöva omvärderas när utvecklingen av ny teknik går framåt. Detta får inte leda till handlingsförlamning i väntan på den nya tekniken, istället behöver omställningen påbörjas med den teknik som finns tillgänglig. Det krävs både kortsiktiga och långsiktiga åtgärder. På lång sikt, förbereda ScanMed-korridoren för batterilastbilar, eventuellt kombinerat med elvägar, vätgas och andra förnybara drivmedel. Men även bevaka den utveckling som sker inom elektrobränslen, som just nu är mycket aktuellt i framförallt Danmark. På kort sikt, underlätta

omställning till biodiesel (HVO, FAME) i befintliga dieselbilar och öka användandet av biogaslastbilar.

När det kommer till användning av biodiesel och biogas är det stor skillnad mellan Danmark och Sverige. I Sverige utgör HVO en betydande andel av dieseln som säljs och transportörerna har i många fall möjlighet att använda 100 procentig HVO. Tillgången till biogas och stationer med flytande biogas är också god på svenska sidan i ScanMed-korridoren. På danska sidan saknas flytande gassstationer, vilket är ett hinder för transittrafiken mellan Sverige och Tyskland (som båda har gasstationer). De danska transportörerna lyfter främst biodiesel som den viktigaste vägen mot snabb utsläppsminskning på kort sikt, dock är priset på HVO i Danmark är högt. Tillgången på biodiesel kan också bli ett hinder, varför utvecklingen av alternativa drivmedel på kort sikt måste fortsätta för att säkra tillgången.

Underlätta den snabba omställningen till biodrivmedel

Snabb utsläppsminskning de närmaste åren för tunga transporter kräver att användningen av biodrivmedel med maximal koldioxidreduktion underlättas. För detta föreslås följande insatser:

- ▶ Öka efterfrågan på transporter med förnybara drivmedel som kan minska koldioxidutsläppen
- ▶ Tillgodose tillgång till biodrivmedel
- ▶ Säkra möjligheten till transittrafik på biogas genom Danmark

Ökad efterfrågan

En viktig slutsats är att mycket av infrastrukturen redan finns på plats, det är framförallt ökad efterfrågan som krävs för att åstadkomma en förändring. Åkerierna är redo att ställa om när efterfrågan finns. Det är därför viktigt att det offentliga agerar förebild och ställer upphandlingskrav som även kan inspirera både privata upphandlare och transportaktörer. Se vidare föreslag ovan: *Samarbete kring upphandlingskrav för att nå klimatneutrala transporter i den egna verksamheten*. Differentierade koldioxidavgifter är andra exempel på insatser som bidrar till att öka efterfrågan och som kan ha stort symbolvärde. Se vidare förslag ovan om *Differentierade koldioxidskatter*.

Tillgodose tillgång till biodrivmedel

För att underlätta omställningen på kort sikt till biodrivmedel krävs långsiktiga subventioner på bränsle och fordon på nationell nivå. Men även stöd till produktionsanläggningar för att snabbare kunna öka inhemsk produktion.

Samtidigt bör det lyftas att ökad användningen av biodrivmedel främst biodiesel för vägtransporter inte är oproblematiskt och innehåller intressekonflikter och det är viktigt med fokus på hållbara biodrivmedel som ger stor koldioxidreduktion. Ökad produktion kan leda till ökat negativt tryck på naturen som kolsänka och källa till biologisk mångfald beroende på källa. Sen är det även viktigt att se hur biodrivmedel som begränsad resurs bör prioriteras mellan branscher som har olika svårt att ställa om. Dessa frågor behöver hanteras med ett helhetsperspektiv på nationell och global nivå. Det gör det också viktigt att andra lösningar kommer används på sikt.

Säkra möjligheten till transittrafik på biogas genom Danmark

På kort sikt är biogas en viktig möjlighet för de svenska transportaktörerna, men nämns även av de danska. Därför bör möjligheten till installation av enstaka LNG/LBG-stationer i ScanMed-korridoren i Danmark utredas. Se vidare förslag ovan om *Underlätta LNG/LBG-transittrafik genom Danmark*.

Förbered för en omställning till el, elektrobränslen och vätgas

På längre sikt verkar störst enighet finnas kring att batterilastbilar är en del av lösningen. Men även elektrobränslen och vätgas bör bevakas och en möjlig utveckling för dessa förberedas. För att förbereda för tunga batterilastbilar är ultrasnabbladdare och eventuellt elvägar viktiga, se förslag ovan om *Utred placering av ultrasnabbladdare* och *Utred lämpliga elvägssträckor och ta fram en gemensam standard*. För vätgas och elektrobränslen krävs framförallt nationellt stöd och samordning kring bränsleproduktionen. Med ambitiösa upphandlingskrav regionalt för minskade utsläpp kommer detta skapa en efterfrågan på nya drivmedelstekniker vilket driver på utvecklingen på både kort och lång sikt.

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



Med ekonomiskt stöd från

Interreg
Öresund-Kattegat-Skagerrak
European Regional Development Fund

