

Grøn transport til regionale lokationer i 2025-2030

Baggrundsinformation og historik

Regionsrådet vedtog i 2023, som led i regionens klima- og miljøprogram Grøn2030, et samlet mål om, at klimaaftrykket fra regionens hospitaler, virksomheder, institutioner og koncerntre (herefter driften) skal reduceres med 50% inden 2030, sammenlignet med 2023.

I regi af Grøn2030 er der udarbejdet et roadmap med de væsentligste klimaindsatser for at nå denne 50% reduktion. Klimaindsats #18 i Grøn2030-programmet har fokus på transport i relation til Region Hovedstadens drift og er blandt de ældste indsatser i programmet. Transport udgjorde i 2023 en relativt lille del af den samlede udledning fra driften (cirka 1%).

Den grønne omstilling af regionens driftstransport blev igangsat allerede i 2015 med 'Transportplan 2025'. Målsætningen i Transportplan 2025 var at reducere CO2 fra transport med 12% i 2025, sammenlignet med 2015. Tallet 12% blev fastlagt ud fra beregninger af, hvad man på daværende tidspunkt fandt realistisk at reducere med fra 2015 til 2025. Først når klimaregnskab 2025 er færdigt i 2026, er det endeligt muligt at afgøre, om 12%-målet er nået, men det ser pba. de nyeste data lovende ud.

Af andre beslutninger kan nævnes Budgetaftale 2014, som fastslog at alle nyanskaffelser af lette køretøjer skulle være drevet af fossilfrie brændstoffer. Seks år senere godkendte regionsrådet med Handlingsplan for FN's verdensmål i 2019, at alle køretøjer i flåden skulle være bæredygtige i 2030. Det blev også skrevet ind i Region Hovedstadens klimasamarbejdsaftale med Transportministeriet fra 2020.

Transportplan 2025 udløber ved udgangen af 2025. Det er en anledning til at opdatere transportindsatsen.

Transporttyper i klimaindsats #18

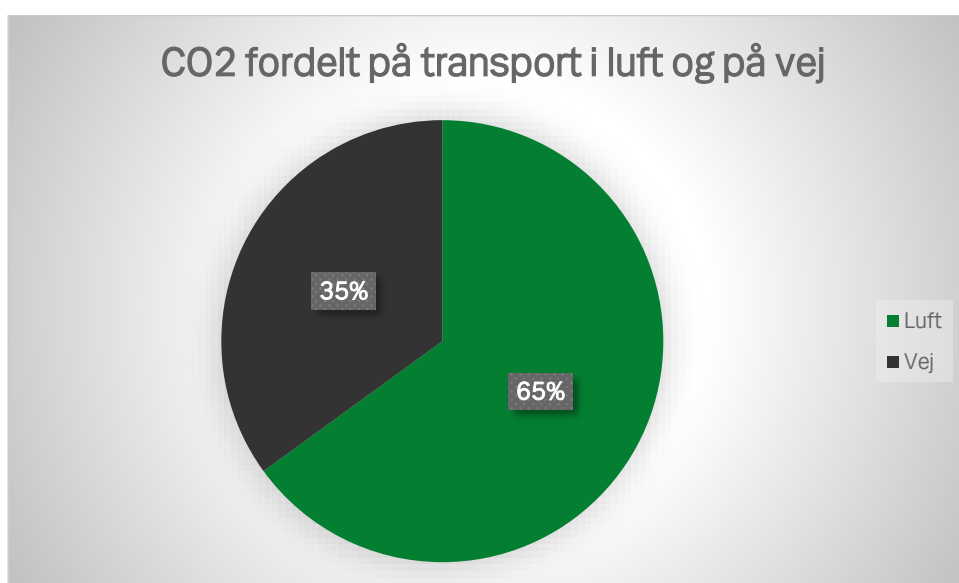
I transportindsatsen indgår mange typer af transport relateret til Region Hovedstadens drift, både lufttransport og vejtransport.

Lufttransport står for cirka 65% af transportens udledninger¹. Inden for lufttransport er der:

- Patienttransport i akutlægehelikopter eller fly
- De ansattes tjenesterejser med fly

Vejtransport står for cirka 35% af regionens transportudledninger². En ubetydelig del er på bane, derfor benævnes den for vejtransport i dette notat. Der er tale om både egen og udliciteret kørsel og kørslen opgøres i Scope 1, 2 og 3. Inden for vejtransport kan f.eks. nævnes:

- De ansattes tjenesterejser med taxa, bus, tog, bil eller cykel.
- Patienttransport i f.eks. ambulancer, liftkøretøjer eller personbiler.
- Intern varetransport med medicin, affald, prøver, mad, post og udstyr, osv.



En meget lille del af kørslen udføres af køretøjer, som Region Hovedstaden selv ejer eller leaser – også kaldet egen flåde. I størrelsesordenen 5% af klimaaftrykket stammer fra kørsel ved brug af egen flåde. Disse køretøjers driftsrelaterede udledninger opgøres i Scope-1 eller Scope-2, sidst-nævnte hvis de er elektriske. Antallet af køretøjer i regionens egen flåde svinger fra år til år men det er i cirka 500 køretøjer. Der er tale om:

¹ Fordelingen imellem luft- og vejtransport i procent svinger fra det ene år til det andet år og vil derfor til enhver tid være udtryk for et gennemsnit. I 2019 stod lufttransport for 65% og i 2023 for 67%. Årene fra 2020 til 2022 var præget af Covid19 og derfor misvisende og usammenlignelige.

² Fordelingen imellem luft- og vejtransport i procent svinger fra det ene år til det andet år og vil derfor til enhver tid være udtryk for et gennemsnit. I 2019 stod kørsel på vej for 35% af udledningen og i 2023 stod det for 33%. Årene fra 2020 til 2022 var præget af Covid19 og derfor misvisende og usammenlignelige.

- Personbiler
- Varebiler
- Lastbiler
- Øvrige køretøjer, f.eks. ladcykler, minibusser, traktorer og ambulancer.

Selve udledningen vedrørende produktion af køretøjerne (uden for Danmark) opgøres som et indkøb i Region Hovedstadens klimaregnskab. Derfor er den udledning ikke medtaget under transportindsatsen.



Al anden udledning fra transport relateret til Region Hovedstadens drift opgøres i Scope-3, fordi transportarbejdet udføres af eksterne leverandører. De eksterne leverandørers kørsel står for cirka 95% klimaafttrykket fra Regions Hovedstadens driftstransport³. Man kan med andre ord sige, at regionens egne køretøjer står for en mindre del.

Private ture: Udover de ovennævnte transportkategorier rejser også mange mennesker privat til regionens hospitaler og øvrige lokaliteter. Her kan især nævnes.:

- Medarbejderpendling i bil, kollektiv transport eller på cykel.
- Patienter i bil, kollektiv transport eller på cykel, som ikke er berettiget til visiteret syge-transport eller transporttilskud.
- Øvrige ture, f.eks. pårørende, håndværkere, leverandører eller mødedeltagere.

De mange daglige private ture giver et stort transportvolumen, som både skaber store trafikale udfordringer lokalt omkring hospitalsmatriklerne samt generelt trængsels-, miljø- og klimaudfor-

³ Tallet 95% varierer lidt fra klimaregnskabsår til -år.

dringer, men de er ikke opgjort i Region Hovedstadens klimaregnskab. Skulle man opgøre reduktionerne fra disse ture, så ville de ifølge drivhusgasprotokollen skulle opgøres som Scope-3-udledning. Ifølge tidligere beregninger løber de private ture hvert år op i 40-50.000 tons CO₂.

Vurdering af muligheder og begrænsninger for at reducere klimaafttrykket fra transport i 2030

Lufttransport fylder relativt meget i klimaafttrykket fra transporten samlet set. Det er en hovedårsag til, at det er svært at opnå en samlet stor absolut og procentvis reduktion af klimaafttrykket fra regionens transport i 2030 sammenlignet med 2023 med nuværende transportadfærd og transportaktiviteter i Region Hovedstaden. Uddybende forklaringer følger her:

- CO₂-andelen fra regionens vejtransport er relativt lille ud af det samlede udslip fra regionens transport og er allerede blevet reduceret ved hjælp af forskellige tiltag hen over de seneste 10 år.
- CO₂-andelen fra regionens lufttransport er relativt stor og kan med nuværende eksternt afhængige og internt igangsatte tiltag næppe reduceres væsentligt inden 2030.
- Samfundsudviklingen går generelt mod mere trafik i Region Hovedstaden, også den trafik som følger af hospitalernes drift.
- Den nuværende nationale og internationale sikkerhedssituation vanskeliggør fuld elektrificering, ligesom elektrificering af visse specialkøretøjer og akutkøretøjer halter.

Opsummerende kan det fastslås, at den grønne transportindsats på nogle punkter er udfordret, fordi den er afhængig af en kombination af teknologi- og prisspring eller adfærdsændringer. Dertil kommer den forventede befolknings- og trafikvækst, den økonomiske udvikling samt øgede krav til beredskab, international sikkerhed, forsyningssikkerhed og driftsstabilitet.

Region Hovedstaden har allerede indført interne tiltag for at reducere klimabelastningen fra lufttransport. Disse er hhv. klimabidrag på tjenesterejser med fly på 500 kroner per tur og ledelsesmæssige anbefalinger og regler for at fremme grøn tjenesterejseadfærd. Indtil videre har det ikke været muligt at dokumentere en mærkbar effekt. Administrationen følger udviklingen og holder politikerne orienteret om status.

Administrationen kan på nuværende tidspunkt ikke anbefale at omlægge ambulance- eller akutlægebilsflåden til elektriske køretøjer. Dette skyldes to væsentlige årsager: Den nuværende nationale og internationale sikkerhedssituation gør det, ifølge Akutberedskabets vurdering, risikabelt at fastsætte en strategi, hvor hele eller en væsentlig del af beredskabsflåden er afhængig af elektricitet. Og for det andet, at der ikke foreligger tilstrækkelig viden om, hvordan udrykningskøretøjer kan driftes, når de udelukkende kører på elektricitet. Det eneste forsøg, der hidtil er blevet gennemført viste, at det ikke var muligt at udføre akutte transporter i ambulance med et elektrisk køretøj.

Med disse begrænsninger og forbehold in mente, så er der fortsat også mange reduktionstiltag rettet mod især vejtransporten, som Region Hovedstaden kan tage fat på.

Klimaaftrykket fra transport kan reduceres med cirka 3.600 tons CO2

Beregninger og fremskrivninger udarbejdet af konsulentfirmaet COWI i 2023 viste, at det var muligt at nedbringe CO2-udledningen fra transporten med cirka 3.200 tons CO2 i 2030. Det svarer til cirka 25% af niveauet i 2023. Yderligere reduktioner skulle komme ved at CO2-udledningen fra tjenesterejser med fly reduceres i forhold til 2023-niveauet igennem adfærdsændringer.

Af de 3.200 tons CO2 får regionen de 1.800 tons foræret, dvs. at de skyldes eksterne påvirkninger, f.eks. iblandingskrav i flybrændstof eller forventet elektrificering af køretøjer. De sidste cirka 1.400 tons CO2 kan forventes følge af elektrificering af vejtransporten inden 2030, især sidende og liggende patientbefordring, taxakørsel og tjenesterejser i egen bil og blandet transport i regionens egne køretøjer.

Dette leje af reduktioner (3.200 tons) vurderer administrationen på samme tid er realistisk ved nuværende transportmønstre. Men transportmønstrene kan blive ændret som følge af f.eks. Det Nære Sundhedsvæsen (flere hjemmebehandlinger) og den forestående den østdanske fusion.

Et af de tiltag, som det er relativt nemt, at gøre (noget mere) ved, er grøn omstilling af regionens egen flåde:

Egen flåde kan blive emissionsfri i 2030

Regionsrådet vedtog i 2019/2020 (med Handlingsplan for FN's verdensmål og Klimasamarbejdsaftale med Transportministeriet) et mål om, at regionens egen flåde i 2030 skulle være fossilfri, men allerede med Budget 2014 var det blevet besluttet, at nyanskaffelser af lette køretøjer, undtagen ambulancer og akutlægebiler, skulle være fossilfri. Fossilfri favner både biobrændsler, el og brint. Det går den rigtige vej med dette mål: Ved indgangen til 2025 var cirka 60% af regionens egen flåde nemlig fossilfri, og 40% fossil.

Ambitionerne hæves ved at udfase biobrændsler i egen flåde. TCO-beregninger i 2024 har vist, at det selv for de tunge lastbiler formodentlig vil være en økonomisk gevinst på den lange bane (TCO = Total Cost of Ownership), men dette skal efterprøves igennem markedsdialog og udbud. Finansieringsbetingelser spiller ind, f.eks. leasingbetingelserne, som er relevant ifm. intern transport i egne i fossile køretøjer og biogaskøretøjer overgår til elkøretøjer, herunder ladcykler.

Der vil være enkelte undtagelser, hvor det ikke giver mening at tvinge en udskiftning igennem - hverken for miljøets, klimaets eller økonomiens skyld. Der er også en række sikkerhedshensyn,

som spiller ind. Der er tale om f.eks. traktorer, ambulancer eller akutlægekøretøjer. Disse vil blive udskiftet til el, så snart det kan lade sig gøre.

En forudsætning for elektrificering vil være at passende opladning er til rådighed, ikke kun for regionens egne køretøjer, men også de leverandører, som afleverer varer eller ydelser til Region Hovedstaden.

Private ture er en del af Grøn2030-indsatsen

Tidligere beregninger har vist, at de private ture udleder op mod 50.000 tons CO₂ om året. De hører til i Scope 3, ifølge drivhusgasprotokollen.

Transportplan 2025 indeholdt ambitioner for grøn omstilling af private rejser men deres udledning indgik hverken i klimaregnskabet eller målet om 12% reduktion. Privat transport er en nødvendig del af driften af hospitalerne, fordi folk skal på arbejde, patienter skal behandles, osv, og derfor indtænkes de private rejser fortsat i klimaindsats 18 transport.

Senest i 2022 godkendte regionsrådet otte nye mobilitetsplaner med tiltag for at fremme den trafikale tilgængelighed for private til hospitalerne. Mobilitetsplanerne dokumenterede dog, at klimaeffekten af mobilitets tiltagene i planerne var yderst begrænset. Region Hovedstaden får således ikke CO₂-reduktioner men trængsels- og sundhedsgevinster igennem implementering af tiltagene i mobilitetsplanerne.

En anden Scope-3-transportkategori er leverandørtransport som følge af Region Hovedstadens udbuds- og indkøbsforretning.

Transport i leverandørkæden og indkøb af køretøjer

Krav til leverandørerne håndteres i klimaindsats #21 om grønne indkøb og leverandørsamarbejder, og medregnes derfor ikke som CO₂-udledning i klimaregnskabet for klimaindsats #18 om transport. Dette gælder også ifm. indkøb af køretøjer. Følgende tiltag kan fremhæves:

De fem regioner og Amgros indgik i efteråret 2024 et forpligtende mål om grøn last mile varetransport. I Region Hovedstaden indføres konkurrencekrav om grøn last mile transport i udbud, som har kontraktstart fra 1. januar 2026. De første to år er det et konkurrencekrav, men fra januar 2028 bliver det en kombination af minimumskrav og konkurrencekrav. Der er store CO₂-besparelser ved at gå fra varetransport med fossile drivmidler til el. Fra 2030 skal alle vareleveringer til centrallager eller hospitaler komme med el-varevogne eller ellastbiler. Der er altid mulighed for at fravige kravet, hvis en markedsdialog f.eks. viser, at det bliver væsentlig dyrere. Kravene indføres i forskellig takt i regionerne, da der tages hensyn til afstande og ladeinfrastruktur.

Miljø- og Klimaudvalget er orienteret om de nye krav til grøn last mile varetransport på deres møde den 15. januar 2025.

For alle nye leverandøraftaler med kontraktstart fra 1. januar 2026 er der mindstekrav, om at alle køretøjer der kører på benzin eller diesel, skal være energiklasse A+ for personbiler og små varebiler og euronorm 6 for alle biler, varebiler og lastbiler.

Politikerne i STRING-samarbejdet underskrev i slutningen af 2024 en fælles hensigtserklæring om grøn leverandørtransport. STRING-erklæringen løfter flere af de øvrige STRING-partners ambitioner. STRING-erklæringen sender signaler ud fra et langt større marked end det hovedstads-regionale.

Arbejdet med at stille krav går langt tilbage. Regionsrådet vedtog i 2014, at fremtidige indkøb og leasing af køretøjer til driften skulle være grønne. Undtagelser kunne kun ske igennem dispensation. Forudsætningen var, at et sådant indkøb kunne gennemføres økonomisk forsvarligt og var teknologisk muligt. Denne beslutning har betydet, at den grønne omstilling regionens egen flåde har været i gang i næsten ti år. Der tages stilling fra sag til sag pba. markedsdialog og udbud og individuelle vurderinger. I starten var det primært personbiler til almindelig persontransport, som blev udskiftet fra benzin/diesel til el og senere er mange varebiler og lastbiler blevet omstillet, både til biogas og el. Finansiell leasing har ifm. mange erhvervser været brugt siden 2016, hvor til regionsrådet løbende har godkendt leasingrammer.