

Region Syddanmark

Delstrategi for effektiv og fossilfri kørsel og transport

Intro

Den grønne omstilling er et fælles ansvar. I Region Syddanmark ønsker vi at gå forrest og tage ansvar for at sætte fart på den grønne omstilling af det danske sundhedsvæsen.

Regionens overordnede klimamålsætning er, at:

CO₂-aftrykket skal reduceres med mindst 35% i 2030 i forhold til 2020, svarende til en reduktion på 262.000 tons CO₂e¹.

For at opnå dette mål, udarbejdes 6 delstrategier, der tilsammen skal anviser vejen til, hvordan Region Syddanmark når dette mål.

De 6 delstrategier er:

- Klimaoptimeret energiforbrug
- Effektiv og fossilfri kørsel og transport
- Bæredygtigt byggeri
- Kliniske og øvrige forbrugsvarer
- Lægemidler og anæstesi-gasser
- Medicoteknik og udstyr

Denne delstrategi omfatter 'Effektiv og fossilfri kørsel og transport' og fastsætter konkrete mål og indsatser, der forventes at skulle gennemføres for at reducere CO₂-udledningen forbundet med regionens kørsel og transport for dermed at bidrage til den overordnede klimamålsætning på mindst 35% CO₂-reduktion i 2030.

Afgrænsning og baseline

Baseline for transport- og kørselsområdet 2020:

- Regionens kørsel og transport var i 2020 ansvarlig for ca. 18.000 tons CO₂e, hvilket svarer til 2,4% af regionens samlede udledning på ca. 750.000 tons CO₂e.

Baselinen for transport og kørsel tager udgangspunkt i 2020, og inkluderer følgende områder:

- Kørsel i regionens egen bilflåde, som samlet står for 23% af CO₂-udledningerne på kørsel og transportområdet
- Siddende patientbefordring (Flextrafik), som samlet står for 39% af CO₂-udledningerne på kørsel og transportområdet
- Indkøb af tjenesteydelser og varer tilknyttet transport (fx medarbejders kørsel i egne biler, tog og flyrejser og drift og vedligehold af vognparken), som står for 38% af CO₂-udledningerne på kørsel og transportområdet

Medarbejdernes transport til og fra arbejde er ikke en del af denne delstrategi, ligesom helikopterflyvninger heller ikke er medtaget. Desuden er den transport, der er tilknyttet levering af indkøbte

¹ Se beslutning fra Regionsrådsmødet den 23. maj 2022 'Vedtagelse af klimamål for regionens samlede udledninger'

varer og tjenesteydelser til regionens enheder, heller ikke omfattet af denne delstrategi, men er indregnet i de delstrategier, der knytter sig til regionens indkøb af varer og tjenesteydelser.

Målsætninger for regionens kørsel- og transport

Region Syddanmark vil reducere CO₂-udledningen fra kørsel og transport med ca.35% i 2030 gennem:

A. Mere end 50% af regionens bilflåde er fossilfri i 2030

B. Mere end 60% af den siddende patientbefordring er fossilfri i 2030

C. 20% reduktion i CO₂-udledninger fra regionens indkøb af varer og tjenesteydelse tilknyttet kørsel- og transportområdet i 2030

Målsætningerne opnås via følgende indsatser:

Indsatser inden for målsætning A:

1. Stop for køb eller leasing af benzin- eller dieseldrevne personbiler fra 2025
2. 100% af regionens flåde af personbiler er fossilfrie i 2030
3. 25% af mindre køretøjer på det præhospitale område (akutbiler, lægevagtsbiler, servicebiler mv) er fossilfrie i 2030
4. Der fastlægges ambitiøse mål i 2027 for fossilfri konvertering af de største køretøjer (varebiler, ambulancer, liggende patienttransport, lastbiler og busser).
5. Etablering af en ladeinfrastruktur på regionens matrikler, der matcher omlægningen til fossilfrie køretøjer.

Indsatser inden for målsætning B:

1. Alt siddende patientbefordring (Flextrafik), der foregår i personbiler, er fossilfri i 2030
2. Der fastlægges ambitiøse mål i 2027 for fossilfri konvertering af liftvogn (Flextrafik).

Indsatser inden for målsætning C:

1. Antal person- og varebiler reduceres med 20% frem mod 2030 gennem mere effektiv udnyttelse af køretøjerne og reduceret kørselsbehov
2. CO₂-udledning fra transport i egen bil og ud af regionen, herunder flytransport reduceres med 30% frem mod 2030

Reduktionspotentiale:

Delstrategien bidrager med en samlet reduktion på ca. 6.300 tons CO₂e, svarende til ca. 35% af CO₂-udledningerne fra kørsel og transport i 2020, og ca. 1% reduktion af regionens samlede udledninger.

CO₂e:

I denne delstrategi anvender vi betegnelsen CO₂e som en forkortelse for "kuldioxidækvivalenter". CO₂e udtrykker den samlede klimapåvirkning af flere drivhusgasser, hvor CO₂-ækvivalenterne anvendes som en standardmål for at sammenligne den globale opvarmningseffekt af forskellige drivhusgasser.

Fossilfri:

I denne delstrategi anvender vi betegnelsen fossilfri, for køretøjer der ikke benytter fossile brændsler som drivmiddel (eks. benzin og diesel). Elektricitet er i denne delstrategi ikke defineret som et fossilt brændsel, selvom fossile brændsler i 2022 dækkes ca. 21% af det danske elforbrug. Dette tal forventes at blive lavere frem mod 2030, da der er en national strategi om at omlægge forsyningen til grøn energi.

Der vil altid være benyttet fossile brændsler i forbindelse med produktionen af køretøjerne.

Indsatser frem mod 2030

I det følgende beskrives de konkrete indsatser og handlinger, som er nødvendige for at opnå de opstillede målsætninger.

Målsætning A: Mere end 50% af regionens bilflåde er fossilfri i 2030

For at indfri ovenstående målsætning arbejdes der med følgende indsatser:

1. Stop for køb eller leasing af fossildrevne personbiler fra 2025
2. 100% af regionens flåde af personbiler er fossilfrie i 2030
3. 25% af mindre køretøjer på det præhospitale område (akutbiler, lægevagtsbiler, servicebiler mv.) er fossilfrie i 2030
4. Der fastlægges ambitiøse mål i 2027 for fossilfri konvertering af de største køretøjer (varebiler, ambulancer, liggende patienttransport, lastbiler og busser)
5. Region Syddanmark har færdigetableret en tilstrækkelig ladeinfrastruktur til regionens fossilfrie køretøjer i 2030

A.1 Stop for køb eller leasing af fossildrevne personbiler fra 2025

Delstrategiens formål om at nedbringe regionens CO₂-udledning fra kørsel og transport i regionens egne køretøjer kan løses ved at udskifte alle fossildrevne køretøjer med fossilfrie køretøjer. Denne udvikling er givet, da både dansk og europæisk lovgivning over de kommende år vil sikre, at produktionen og salget af fossildrevne køretøjer udfases. Derfor vil der over de kommende år ske en naturlig udskiftning af regionens vognpark samt af de samarbejdspartnere, der bidrager til transport og kørsel inden for og uden for regionen.

Baseret på forventninger om, hvornår der vil være passende og konkurrencedygtige eldrevne alternativer til benzin- og dieseldrevne køretøjer på de enkelte områder, implementeres stop for køb eller leasing af fossildrevne køretøjer. For personbiler forventes et stop at være muligt fra 2025. For øvrige køretøjer vil dette blive afklaret i forbindelse med fastlæggelse af målsætning for konvertering til fossilfrie modeller i 2027.

A.2 100% af regionens personbiler er fossilfrie i 2030

Der vurderes, at være en positiv økonomisk businesscase for skiftet til fossilfri mellemstørrelse personbiler allerede i dag. De kommende år forventes udbuddet at stige markant. Det er vigtigt for regionens konvertering af bilparken at tage højde for den forventede fremkomst af flere billigere og mindre el-personbiler på markedet, da denne type biler udgør en stor del af regionens bilpark. Derfor forventes det muligt at konvertere alle regionens personbiler til elbiler frem mod 2030. At det er ambitiøst illustreres af, at fossilfrie biler på nationalt plan forventes at udgøre ca. 21% af bestanden af personbiler i 2030 i Danmark.

Indkøb af fossilfrie køretøjer er en tung post i CO₂-regnskabet, hvorfor det forudsættes, at udskiftningen af regionens vognpark sker i et naturligt tempo, når bilerne alligevel skal udskiftes. Sammen med muligheden for at holde investeringsomfanget nede, så taler det alt sammen for ikke at forcere udskiftningen til fossilfrie personbiler yderligere.

A.3 25% af mindre køretøjer på det præhospitale område (akutbiler, lægevagtsbiler, servicebiler mv.) er fossilfrie i 2030

Ud over de store tunge køretøjer (fx ambulancer og liggende patienttransport) anvender man en lang række mindre køretøjer på det præhospitale område, såsom akutbiler, lægevagtsbiler, servicebiler, områdelederbiler mv. Disse køretøjer udgør ca. 25% af vognparken på det præhospitale område. I lighed med personbilerne (se A.2.) anses det for at være muligt og med en fornuftig business case at udskifte alle disse biler til fossilfrie modeller frem mod 2030 i takt med at de fossildrevne modeller skal udskiftes og i forbindelse med de kommende års udbud på området.

A.4 Der fastlægges ambitiøse mål i 2027 for fossilfri konvertering af de største køretøjer (varebiler, ambulancer, liggende patienttransport, lastbiler og busser).

Udviklingen af større køretøjer som eldrevne varebiler, ambulancer, liggende patienttransport, busser og lastbiler er stadig på et tidligt stadie. Heldigvis går udviklingen stærkt. Der er dog brug for en markant teknologisk udvikling på centrale områder, som rækkevidde, ladehastighed, topfart (ambulancer) og vægt, før der vil være driftsbare eldrevne alternativer til de større fossildrevne køretøjer. Regionen vil bidrage aktivt til udviklingen af større eldrevne køretøjer i de kommende år gennem deltagelse i forsøgsprojekter. Ligesom regionen, når det gælder ambulanceområdet, vil gå aktivt ind i udvikling af en ny udgave af det centrale disponeringssystem, der kan integrere oplysninger som rækkevidde, aktuelt forbrug og placering af ladestander med tilhørende oplysninger om ledighed og hastighed, og hændelsesoplysninger om hastegrad, afhentnings- og afleveringssted.

Regionen vil samtidig følge udviklingen på markedet for brintbiler og den tilknyttede ladeinfrastruktur for at afdække muligheden for at bruge brint som et alternativ til el.

På baggrund af udviklingen på området for større køretøjer de kommende år vil der være grundlag for i 2027, at kunne foreslå målsætninger for konvertering af større køretøjer til fossilfrie alternativer.

A.5 Region Syddanmark har færdigetableret en tilstrækkelig ladeinfrastruktur til regionens fossilfrie køretøjer i 2030

Region Syddanmark skal i takt med omstillingen af bilflåden sikre, at ladeinfrastrukturen følger med. Køretøjer og batterier, herunder ladehastighed vil forventelig gennemgå en markant udvikling de kommende år, som kan påvirke behovet for ladepunkter samt ladestationernes hastighed. Denne udvikling bør overvåges og koordineres med indkøbet af biler.

Overordnet set omfatter ladeinfrastrukturprojektet følgende hovedområder:

- Etablering af ladeinfrastruktur til at dække hele Region Syddanmarks bilflåde. Udbygningen af ladeinfrastruktur følger udbygningen i antal eldrevne køretøjer og tænkes ind allerede ved anskaffelsen af el-køretøjerne. Behov for yderligere transformator kapacitet afdækkes indledningsvist
- At den ladeinfrastruktur, der etableres, er afstemt med behovet i forhold til typer af køretøjer og opladningsbehov, herunder hastigheden på opladning (hurtig- eller lynladning)
- Understøtte transport af patient og pårørende i fossilfrie biler ved at opstille ladepunkter tilgængelig for flextrafik, hvor ladning finansieres af flextrafik

Konkret indeholder ladeinfrastrukturprojektet følgende elementer i relation til de enkelte transportformer:

- *Regionens personbiler:*

- Der etableres adgang til en normallader pr. bil.
- Regionen etablerer og driver ladepunkter til regionens egne biler.
- For langt hovedparten af bilerne vil 1 daglig opladning i normallader i aften/nattetimerne være tilstrækkelig.
- *Siddende patientbefordring:*
 - Regionen skal stille ladepunkter til rådighed for Flextrafik/den siddende patientbefordring, men disse ladepunkter vil jf. lovgivningen skulle bydes ud til og drives af ekstern driftsoperatør. Regionen vil derfor gennemføre det nødvendige udbud for at sikre udbygning af ladeinfrastruktur til Flextrafik. Selve ladningen finansieres af Flextrafik.
 - Der skal etableres den nødvendige lynladningskapacitet på sygehusene for at understøtte konvertering af den siddende patientbefordring til fossilfrie køretøjer. Region Syddanmark har i samarbejde med FynBus og Sydtrafik opnået puljestøtte til et projekt med opsætning af lynladere til flextrafik på udvalgte sygehusadresser i 2025. Erfaringer herfra skal anvendes i den videre udbygning.
- Regionens større køretøjer (varebiler, ambulancer, lastbiler, busser mv.):
 - På kort sigt etableres den nødvendige ladeinfrastruktur, der understøtter regionens engagement i forskellige forsøgsprojekter med eldrevne større køretøjer. I forhold til de større køretøjer vil hurtig og/eller lynladere i højere grad skulle bringes i anvendelse.
 - I 2027 forelægges sammen med målsætninger for konvertering af de større køretøjer til fossilfrie modeller en plan for udbygning af ladeinfrastruktur, der matcher denne målsætning.

Reduktionspotentiale Målsætning A:

Reduktionspotentialet for indsatserne i relation til regionens egen bilflåde ligger på omkring 22% svarende til ca. 900 tons CO₂e med udgangspunkt i 2020. De 22% i 2030, er eksklusiv en forventet øget CO₂-udledning fra etableringen af ladestandere.

Målsætning B: Mere end 60% af den siddende patientbefordring er fossilfri i 2030

For at indfri ovenstående målsætning arbejdes der med følgende indsatser:

1. Alt siddende patientbefordring (Flextrafik), der foregår i personbiler, er fossilfri i 2030
2. Der fastlægges (ambitiøse) mål i 2027 for fossilfri konvertering af liftvogne (Flextrafik)

B.1 Alt siddende patientbefordring (Flextrafik), der foregår i personbiler, er fossilfri i 2030

Flextrafikken er styret af de regionale trafikkselskaber og ser lige som landets øvrige bilejere/operatører ind i et tvunget skifte til elbiler frem mod 2030.

To tredjedele af den siddende befordring foretages i personbiler. For denne type biler er teknologien relativ moden i forhold til det private marked og en relativ positiv business case i at omstille til el i en naturlig udskiftningstakt. Det er derfor forventningen, at alle patienttransporter i personbiler vil kunne omstilles til el i 2030, hvis omstillingen aktivt understøttes via udbudskrav og udbygning af lynlader-infrastruktur, særligt på sygehusene, samtidig med at der sker en fortsat forbedring af rækkevidde og ladehastighed på elbilerne.

Omstillingen til fossilfri kørsel vil blive integreret løbende i trafikselskabernes 2-årige udbud af flextrafik herunder udbuddet af patientbefordring. Det sker fx gennem udbud af flere fossilfrie garantivogne, incitamenter til flere fossilfrie variable vogne og mere manuel planlægning.

B.2. Der fastlægges ambitiøse mål i 2027 for fossilfri konvertering af liftvogne (Flextrafik)

Den resterende tredjedel af den siddende patienttransport foregår i liftvogne, der i praksis er ombyggede varevogne. På dette område er teknologien på nuværende tidspunkt endnu ikke moden til at fungere i flextrafik pga. for kort rækkevidde og for langsom opladning. Der forventes en betydelig teknologisk udvikling af elvarebiler de kommende år. Regionen vil sammen med trafikselskaberne tage aktiv del i udviklingsopgaven de kommende år gennem fx afprøvning af nye modeller og generelt følge udviklingen tæt. Ud fra en forventning til markant udvikling på området de kommende år anses det for muligt i 2027, at kunne fastlægge mål for konvertering af liftvogne til fossilfrie køretøjer.

Reduktionspotentiale Målsætning B:

Reduktionspotentialet for indsatsen i relation til den siddende patientbefordring vil være på omkring 55% svarende til 4.000 tons CO₂e, med udgangspunkt i 2020, forudsat at kørselsbehovet er uændret.

Målsætning C: 20% reduktion i CO₂-udledninger fra regionens indkøb af varer og tjenesteydelse tilknyttet kørsel- og transportområdet i 2030

For at indfri ovenstående målsætning arbejdes der med følgende indsatser:

1. Antal person- og varebiler reduceres med 20% frem mod 2030 gennem mere effektiv udnyttelse af køretøjerne og reduceret kørselsbehov
2. CO₂-udledning fra transport i egen bil og ud af regionen, herunder flytransport reduceres med 35% frem mod 2030

C.1 Antal person- og varebiler reduceres med 20% frem mod 2030 gennem mere effektiv udnyttelse af køretøjerne og reduceret kørselsbehov

Der skal omstilles mod bæredygtige transportformer og sikres gode vilkår for at vælge klimavenlige transportmidler i arbejdstiden.

Det handler om at sætte ind på 2 fronter:

- En fælles regional indkøbs-, flådestyrings- og serviceringsmodel
- Lokale tiltag for at reducere kørselsbehovet og effektivisere brugen af køretøjerne.

Ad: En fælles regional indkøbs-, flådestyrings- og serviceringsmodel

En samlet strategi for indkøb og administration af regionens bilflåde forventes at fremskynde overgangen til elbiler og reducere behovet for køretøjer. Samtidig forventes strategien at optimere driftsomkostningerne for regionens bilflåde.

I lyset af dette skal regionens strategiske indkøbsafdeling i samarbejde med enhederne udarbejde en indkøbs- og udbudsstrategi i 2024 baseret på kørselsmønstre og tekniske krav.

Strategien skal omfatte alle køretøjskategorier med fokus på effektive udbudsprocesser for optimal økonomi og begrænsning af klimapåvirkningen. Strategisk Indkøb vil koordinere med relevante afdelinger om at udvikle en kategoristrategi for indkøb og udbud af biler og andre transportmidler. Udbud af bilflåden forventes at kunne gennemføres i 2025-2026.

Strategien vil desuden indeholde:

1. En **fleksibel finansieringsmodel** for køb eller leasing med fokus på muligheder ved hurtig udskiftning af bilflåden inden 2028-2030
2. Implementering af **et fælles flådeoptimerings- og styringssystem** til effektiv livscyklushåndtering på tværs af regionen, herunder indkøb, service og skadshåndtering. Udbud vil kunne gennemføres i 2024.
3. Et fleksibelt og brugervenligt fælles **bookingsystem** samt nøglefri løsning via app på tværs af regionen. Det vil betyde en langt større fleksibilitet i booking og anvendelse af bilerne, og dermed en højere udnyttelsesgrad.
4. **Organisatorisk struktur og styringsmekanismer** med klare retningslinjer for flådeoptimering,

Ad: Lokale tiltag for at reducere kørselsbehov og effektivisere brugen af køretøjer

Korte ture inden for de større byer belaster både klimaet og økonomien. Derfor foreslås det, at:

- Mindre ture i personbiler (under 5 km) erstattes som udgangspunkt hvor muligt med **alternative eldrevne køretøjer** såsom el-cykler, el-løbehjul eller elcabinescooter mv.

Det anbefales, at der desuden kan arbejdes med følgende områder ude på de enkelte enheder:

- **Mikromobile transportformer:** omlægge en del af de nuværende korte kørsler over i mikromobile transportformer, f.eks. el-cykler og el-løbehjul.
- **Samkørsel:** udvikle og afprøve forslag til, hvor, hvornår og hvordan samkørsel kan fremmes i forbindelse med tjenestekørsel.
- **Nye grønne transportvaner:** fokus på adfærdsdesign, kommunikation og forandringsledelse i alle de indsatser, der iværksættes, for at sikre gode forhold for medarbejdere til at træffe klimavenlige valg af transportmidler i arbejdstiden.

C.2 CO₂-udledning fra transport i egen bil og ud af regionen, herunder flytransport reduceres med 30% frem mod 2030

CO₂-udledning fra ansattes transport i egne biler i arbejdstiden og ud af regionen med taxa, bus, tog eller fly udgør ca. 16% af de samlede udledninger fra regionens transport og kørsel i 2020.

For andelen af transport ud af regionen, enten i medarbejdernes egne biler eller med kollektiv trafik, vil der grundet den nationale og internationale omstilling til fossilfrie drivmidler ske et betydeligt bidrag til reduktionen af CO₂-udledninger.

Det anses fortsat nødvendigt at sætte yderligere ind for at nå helt i mål med strategiens målsætning. Da flyrejser udgør en væsentlig del og bidrager markant til CO₂-udledningen, når det gælder transport ud af regionen, vil det være relevant at have fokus på tiltag, der kan reducere anvendelsen af denne transportform. Flere større kommuner har for at reducere anvendelse af flyrejser indført en intern flyafgift, der pålægges de enkelte enheders køb af flyrejser. En intern flyafgift kan forventes at have en (om end begrænset) adfærdsregulerende effekt og samtidig vil den generere midler til yderligere at understøtte den

grønne omstilling på andre områder. Der skal derfor med baggrund i de større kommuners modeller for flyafgift og erfaringer med denne afsøges mulighed for indførelse af tilsvarende intern flyafgift i regionen.

I første omgang fastsættes ikke specifikke mål for udledninger fra medarbejderes brug af egne biler til tjenestekørsel. Klimaaftrykket fra medarbejdernes brug af egne biler vil falde i takt med den væsentlig større andel af eldrevne køretøjer blandt befolkningen generelt, som forventes frem mod 2030. Det kan vurderes ved midtvejsevalueringen af delstrategien i 2027, om det er hensigtsmæssigt at reducere incitamentet til at køre tjenestekørsel i egne fossildrevne biler.

Reduktionspotentiale Målsætning C:

Reduktionspotentialet for ovenstående indsatser i forhold til regionens indkøb af varer og tjenesteydelser på transportområdet er 20% svarende til ca. 1.400 tons CO₂e, med udgangspunkt i 2020.

Økonomi

Investeringsbehovet for gennemførelse af indsatserne er vurderet til værende følgende:

Målsætning A:

- Det er en gennemgående forudsætning for strategien, at business casen for at anvende fossilfri drivmidler i alle kategorier af personbiler fra 2025 og fremefter er positiv ved indkøb af nye køretøjer. Det gælder også i takt med, at de lempelige afgifter på eldrevne personbiler gradvist udfases. Der hersker fortsat en vis usikkerhed om den positive business case vil omfatte alle kategorier af personbiler i 2025. Der vil løbende blive vurderet på, om det vil være nødvendigt at prioritere midler for at nå målsætningen, fx ved at afsætte en pulje til at understøtte omstillingen. En pulje kunne således finansiere forskellen mellem businesscasen for indkøb af benzin- eller dieselskøretøjer contra indkøb af elbiler indtil markedet for elbiler i alle kategorier er til stede.
- Da elbiler almindeligvis er dyrere i anskaffelse, men billigere i efterfølgende drift end benzin- og dieslbiler, kan der samtidig være behov for at etablere interne låneordninger, således at sygehuse mv. kan finansiere up-front investeringen af de forventede fremtidige driftsbesparelser. Markedet for udrykningskøretøjer og større lastbiler og busser er fortsat så umodent, at det er endnu usikkert om det vil være forbundet med større anskaffelsesomkostninger ved fossilfrie køretøjer på dette område. Det vil der blive set på i forbindelse med fastlæggelse af målsætning for konverteringen på dette område i 2027.
- Der prioriteres projektmidler inden for Klimapuljen til afprøvning af eldrevne større køretøjer og udviklingsaktiviteter i relation til nyt disponeringssystem for ambulancer.
- Det vurderes umiddelbart muligt at finde plads til ladepunkterne på matriklerne – både til regionens egne biler og til flextrafik. Udgifterne til ladepunkter og den tilknyttede el-infrastruktur til regionens egne biler vurderes isoleret set at være samlet 15-20 mio. kr. i årene frem til 2030. Finansieringen af ladeinfrastrukturen skal vurderes i sammenhæng med businesscasen for udskiftningen af biler og de deraf afledte driftsbesparelser. I beregningen af investeringsbehovet i ladeinfrastruktur er der forudsat en reduktion på 20% i antal person- og varebiler, som fremgår af strategien. Baseret på erfaringerne fra det nyligt gennemførte udbud af ladestandere og

driftsoperatøropgaven i forhold til de offentlige ladepunkter på regionens matrikler, forventes der ikke regionale udgifter til udbygning af ladeinfrastrukturen til den siddende patientbefordring (Flextrafik).

Målsætning B:

- Der forudsættes, at målsætningen om konvertering til fossilfri siddende patientbefordring i personbiler sker i en takt, der ikke medfører øgede driftsomkostninger.

Målsætning C:

- Mere effektiv og reduceret kørsel og transport vil alt andet lige reducere driftsudgifterne og investeringsbehovet til transportområdet for regionens enheder. Investeringer i mikromobile transportformer (el-cykler, el-løbehjul mv.) vil kunne rummes inden for nuværende budgetter.
- Overordnet set vurderes der at være en positiv business case for regionen både drifts- og investeringsmæssigt med indførelse af det fælles indkøbs-, flådestyrings- og serviceringsmodel.
- Der vil være nogle opstartsomkostninger i form af investeringer i analyser, udvikling af bookingplatforme, flådeoptimeringsværktøjer og opbygning af central styring på det her område. Det vurderes at være i størrelsesorden 2-3 mio. kr.

Det samlede investeringsbehov i forbindelse med implementering af delstrategiens indsatser vurderes derfor at være på ca. 17-23 mio. kr. samt projektmidler prioriteret inden for Klimapuljens rammer.

Midtvejsevaluering

Ved årsskiftet 2026/2027 udarbejdes en midtvejsstatus, som samtidig er med til at danne grundlag for de indsatser der prioriteres i 2027-2030, herunder fastlæggelse af målsætninger for konvertering til fossilfri modeller for så vidt angår de store køretøjer og liftvognbiler til den siddende patientbefordring.