

INITIATIV: 5.5 Grøn patienttransport

Fremsat af: Radikale Venstre

Formål og indhold:

At stille krav om henholdsvis 5, 10, 15, 20 eller 25 % emissionsfri kørsel for liftbiler i delområdet Byen to år inde i kontraktperioden, i forbindelse med kontraktindgåelse om siddende patienttransport.

Administrationens bemærkninger:

Region Hovedstaden har aktuelt kontrakter med Falck Danmark A/S og HB-Care A/S om siddende patientbefordringer. Begge disse kontrakter er forlænget og løber frem til 30. september 2025 med henblik på at forberede og gennemføre nyt udbud.

Region Hovedstaden har derudover kontrakt med Movia om siddende patientbefordring via Flextrafik i Planområde Syd. Regionsrådet besluttede på møde den 12. december 2023 at opsigte aftalen med Movia om kørsel med Flextrafik med henblik på, at siddende patientbefordring i dette planområde indgår i regionens eget kommende udbud.

Personbiler

For personbiler er der et stort potentiale for omstilling til nul-emission, da rækkevidden på flere biltyper oplyses af forhandleren til mere end 500 km. Det forventes derfor, at dette område kan omstilles 95-100%. Den beregnede effekt af dette krav er en reduktion i udledning af CO₂ på 612 tons per år i forhold til den nuværende bestand af vogne. Dette skal ses i sammenligning med regionens samlede udledning af CO₂ på 1,3 mio. tons (2022) og regionens samlede målsætning om at reducere belastningen i 2030 til 650.000 tons.

Liftbiler

For liftbiler ser billedet markant anderledes ud, idet den oplyste rækkevidde for denne type køretøjer er væsentligt kortere end for personbiler. Det er Akutberedskabets vurdering, at der endnu ikke er køretøjer, som honorerer de krav, der stilles til en stabil drift. Der vil være et potentiale for at reducere CO₂-udledningen ved en omstilling af en vis andel af liftbilerne til nul-emissionsliftbiler.

Der er ikke kendskab til organisationer sammenlignelige med Region Hovedstaden, som har erfaringer med el-drevne liftbiler til patienttransport. Regionens udvalg for Trafik og Regional Udvikling har for nyligt været i Hamborg for at besøge MOIA, som er en on-demand samkørselsservice. MOIA har succes med at supplere den almindelige kollektive trafik i Hamborg, men vurderes ikke at være sammenlignelig med Akutberedskabet, idet driftsvilkårene er væsentligt anderledes.

COWI har bistået administrationen med at afklare mulighederne for at omstille liftbiler til el-drevne køretøjer. COWI konkluderer, at der ikke på nuværende tidspunkt er erfaringer med el-drevne liftbiler til patienttransport i cases sammenlignelige med Region Hovedstaden. Det konkluderes endvidere, at der ikke er kendskab til køretøjer, som har tilstrækkelig rækkevidde til de behov, som regionen har i forbindelse med patienttransport, hvis de skal køres af chauffører med almindeligt kørekort.

Hvis det tillades at køre med store køretøjer (vægtklassen over 3.500 kg), findes der køretøjer, som har væsentligt længere rækkevidde. Dette vil dog kræve, at chaufførerne har stort kørekort, og at kørsel omfattes af køre-hviletidsbestemmelserne. Dette vil indebære øgede krav til pauser og vagtlængde, hvilket betyder mindre driftstid pr køretøj. Ud fra et miljømæssigt perspektiv er det ikke hensigtsmæssigt at indføre meget store køretøjer, da det nuværende kørselsmønster betyder, at

køretøjerne vil køre med relativt mange ubenyttede sæder. Alternativt kan der afsættes driftstid til opladning af køretøjer undervejs i driften.

Der er i den samlede vurdering af potentialer og udfordringer ved omstilling til eldrevne liftkøretøjer også lagt vægt på, at køretøjer, som skal anvendes til regionens siddende patientbefordring, ombygges og påmonteres lift, der bruger strøm, og som gør køretøjet tungere. Det er samtidig forventningen, at den reelle rækkevidde er væsentligt kortere end forhandlerens oplyste rækkevidde - ikke mindst i kolde perioder. Samlet set er der derfor betydelige usikkerheder ift., hvor langt køretøjerne reelt kan køre, før de skal lades op. Der er etableret et netværk af kommercielle hurtig- og lynladere i hovedstadsregionens geografi, og flere er undervejs, som potentielt kan benyttes.

Akutberedskabet er overordnet tilbageholdende med at omlægge for stor en andel af liftbilerne til nul-emissionsliftbiler på nuværende tidspunkt af hensyn til at sikre opretholdelsen af stabil drift. Det er vurderingen, at en høj andel af elbiler vil besværliggøre planlægningen og tilrettelæggelse af ruterne. Erfaring fra den nuværende kontrakt, hvor der er indsat ca. 10 eldrevne personbiler i en delaftale, viser, at det grundet utilstrækkelig rækkevidde har været nødvendigt at begrænse køretøjerne geografisk. Det fjerner synergieffekten, som ligger i den fleksible planlægning ved beredskabsmodellen og kapacitetsudnyttelsen bliver derved dårligere.

I nedenstående tabel fremgår fem scenarier for omstilling til el-drift for delaftale Byen, som vurderes at være realiserbare, men vil indebære mistet driftstid og heraf meromkostning til at kompensere. Tabellen viser for hvert scenarie, hvad den mistede driftstid svarer til i hele enheder. Eksempelvis vil der ved 25 % nul-emissions liftbiler være behov for to ekstra biler for at opretholde driftsniveauet.

I nedenstående tabel er beregnet mulige scenarier for at øge andelen af nul emissions-køretøjer; Vurdering af tab af driftstid, behovet for at tilføje ekstra enheder for at kompensere, reducere i udledt CO₂, beregnet meromkostning pga. kompenserende for tabt driftstid samt driftsrisiko ved nul-emissionsliftbiler. Driftsrisiko afspejler den vurderede meromkostning, som kan opstå som konsekvens af usikkerhed ved elbilernes driftssikkerhed. Dette er baseret på behovet for fx øget brug af taxa. Det bemærkes, at dette er et beregnet estimat med en del usikkerhed. Jo højere andel nul-emissionskøretøjer, desto større usikkerhed i scenariet.

Herunder er fem scenarier for delaftale Byen med beregning af den årlige merudgift.

Beredskaber hverdage Liftbiler, Byen	Andel liftbiler i %	Antal liftbiler (stk)	Tabt driftstid pr dag (tt:mm)	Behov for at øge antal enheder (stk)	CO ₂ - reduktion (tons CO ₂ e per år)	Meropkost ning ved tabt driftstid (kr)	Driftsrisiko ved nulemission sliftbiler (kr)	Totale merudgifter (kr)
Som nulemission (el)	5%	3	03:16	1	45	474.500	990.854	1.465.354
	10%	6	06:32	1	90	949.000	1.981.707	2.930.707
	15%	8	09:48	1	121	1.387.000	2.896.341	4.283.341
	20%	11	13:04	2	166	1.898.000	3.963.415	5.861.415
	25%	14	16:20	2	211	2.394.400	5.000.000	7.394.400

Konsekvenser:

Økonomi (mio. kr.)	2025	2026	2027	2028
Etableringsudgifter				
Løn (til evt. nye årsværk)				
Øvrig drift	1,5 – 7,4	1,5 – 7,4	1,5 – 7,4	1,5 – 7,4
Udgifter i alt	1,5 – 7,4	1,5 – 7,4	1,5 – 7,4	1,5 – 7,4

Personale (antal)	2025	2026	2027	2028
Årsværk (hvis der skal ansættes nye)				

Forslaget kan skaleres op jf. de fem scenarier for delaftale Byen.

Finansiering:

Sundhedskassen	X
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

Første tekstudkast til budgetaftalen:

Region Hovedstaden har en ambition om at omstille patienttransporten til i videst mulig udstrækning at gå bort fra fossile brændstoffer og i stedet gøre brug af grønnere energiformer i takt med at den teknologiske udvikling muliggør dette. Med dette forslag ønskes det at stille krav X % emissionsfri kørsel for liftbiler i delområdet Byen i forbindelse med kontraktindgåelse om siddende patienttransport.