

# REFERAT

## FYNBUS BESTYRELSESMØDE

8. september 2023 kl. 12.00

J.nr.: 202308-40057

### Deltagere:

Formand Tim Vermund, Odense  
Næstformand Kim Johansen, Region Syddanmark  
Jim Staffensen, Assens  
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn  
Anne Fiber, Kerteminde  
René Larsen, Langeland  
Regitze Tilma, Middelfart  
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg  
Lars Erik Hornemann, Region Syddanmark - *afbud*  
Jesper Kiel, Svendborg  
Kasper Solberg, Nordfyn

### Administration:

Direktør Rasmus Bach Mandø  
Kontrakt og flexchef Ingrid Dissing  
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh -*Afbud*  
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen

## INDHOLD

INDHOLD.....	2
Sag til beslutning: .....	3
1. Udmøntning af takstændring 2024 .....	3
Sag til beslutning: .....	4
2. Fremtidigt regionalt trafiksystem.....	4
Sag til drøftelse .....	8
Sag til orientering.....	8
3. Status vedr. arbejdsklausuler og vognkontroller i FynBus .....	8
4. Etablering af lynladere på centrale sygehusenheder forbeholdt flextrafik.....	10
5. Meddelelser .....	12
6. Eventuelt.....	12

## SAG TIL BESLUTNING:

### 1. UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRING 2024

#### Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til takster for 2024 for buskørsel. Der er i 2024 et takststigningsloft på 10,3%. Bestyrelsen har på mødet i maj 2023 drøftet mulige scenarier for udmøntning af takststigningen på busområdet og på baggrund af den drøftelse indstiller administrationen en takststigning på 5,5%

Flextrafik er ikke omfattet af takststigningsloftet, men som følge af takststigninger på busområdet, vil der særskilt fremlægges forslag til takststigning på området for flextrafik.

#### Sagsfremstilling:

##### Baggrund

Trafikselskaberne og togoperatørerne i Danmark har en aftale om, at der årligt justeres takster i januar måned. Næste gang er 21. januar 2024.

Takstudmøntningen skal ske inden for Statens udmeldte takststigningsloft. Der er i 2024 et takststigningsloft på 10,3 %. Hvis et trafikselskab vælger ikke at udnytte takststigningsloftet fuldt ud samme år, kan det anvendes inden for de kommende to år. På baggrund af bestyrelsens drøftelse 25. august 2023 indstiller administrationen i denne sag en takststigning på 5,5%

##### Udnyttelse af takststigningsloftet på 5,5%

For FynBus vil delvis udnyttelse af takststigningsloftet på 5,5% medføre et merprovenu for indtægter på 4,5 mio. kr. pr. år. Den beskrevne provenumæssige konsekvens er beregnet på baggrund af forventet regnskab 2023 efter 3 måneder. Administrationen vil foretage en ny beregning i forbindelse med budget 2024.

Den uudnyttede andel af takststigningsloftet svarende til 4,8%, overføres og kan udnyttes inden for de kommende 2 år.

Odense Letbane er underlagt de takster, som FynBus' bestyrelse beslutter. For Odense Letbane vil en udnyttelse af takststigningsloftet på 5,5 % forventeligt medføre et merprovenu for indtægter på 1 mio. kr. pr. år.

Forslag til udmøntning af takstændringen kan ses i bilag 1.1.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- at takstudmøntningen for buskørsel sker med delvis udnyttelse af takststigningsloftet på 5,5 %
- at taksterne for buskørslen ændres som beskrevet i bilag 1.1
- at takstændringerne for buskørsel træder i kraft 21. januar 2024

#### Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

#### Bilag:

**SAG TIL BESLUTNING:****2. FREMTIDIGT REGIONALT TRAFIKSYSTEM****Resumé:**

Passagertallene på de regionale ruter har gennem de senere år fulgt den nationale tendens nedad. Samtidig er omkostningerne steget betragtelig som følge af inflationen og især stigende brændstofpriser. Derfor er det nødvendigt med en ny plan for den regionale busstrafik, der sigter mod lavere omkostninger og flere passagerer. Med denne sag sender bestyrelsen den samlede plan i høring frem mod 4. december. På bestyrelsesmødet i januar 2024 behandler bestyrelsen igen sagen med henblik på implementering 1. august 2024.

**Sagsfremstilling:**Baggrund

Den kollektive trafiksektor i Danmark har både før og siden Corona oplevet store udfordringer med faldende passagertal, og derved faldende passagerindtægter. Specielt udenfor de største byer er den kollektive trafik ramt af strukturelle udfordringer i tilknytning til den største kundegruppe – de unge. Dels i form af faldende ungdomsårgange, og dels større bilrådighed. Hertil kommer at passagererne efter Corona fortsat ikke er tilbage i samme omfang som tidligere, og senest er der kommet yderligere udfordringer med voldsomt stigende omkostningsindeks.

Samlet betyder det et stort pres på økonomien, og flere trafikselskaber er allerede i gang med tilpasse serviceniveauet. Situationen er således langt fra et fynsk fænomen.

Udfordringen med faldende passagertal på de regionale ruter har været til stede siden 2016. FynBus har indtil nu undladt at tilpasse de regionale ruter til det faldende indtægtsgrundlag, i håb om at passagertallet ville ændre sig.

Da der ikke er udsigt til at de strukturelle udfordringer mindskes, og hverken omkostninger eller passagertal har nået et tilfredsstillende niveau, vil økonomien med de nuværende forudsætninger medføre at FynBus' underskud i de regionalt finansierede ruter i de kommende år vil vokse til et uholdbart niveau

FynBus' bestyrelse har med baggrund i dette igangsat arbejdet med en samlet masterplan for den kollektive trafik med fokus på udviklingen af de regionale busruter frem til udgangen af 2026. Det fremgår af Region Syddanmarks Budgetaftale for 2023, at trafikselskabernes bestyrelser får ansvar for at sikre, at budgetudligningssaldoen for den regionale busstrafik for hvert selskab er nedbragt til max 20 mio. kr. ultimo 2026. Dette betyder, at der netto skal reduceres regionalt finansieret kørsel for mindst 12,5 mio. kr. årligt fra medio 2024.

Forslag til fremtidigt regionalt trafiksystem

FynBus har analyseret mulighederne for at løse både stigende omkostninger og faldende indtægter. Vurderingen ud fra egne erfaringer og valide erfaringer fra andre steder er, at den nødvendige løsning er at investere i serviceforbedringer på de ruter, der har størst passagerpotentiale og dermed indtægtpotentiale i forhold til omkostningerne.

Forslaget tager derfor udgangspunkt i en mere markedsfokuseret model, hvor der er fokus på at styrke busbetjeningen dér, hvor der er størst potentiale. Der hvor potentialet er mere begrænset, indskrænkes kørslen til myldretiden for at tilgodese pendlere og uddannelsessøgende. Forslaget er udarbejdet med respekt for regionens principper for buskørsel.

FynBus har i 2023 haft møder med kommunerne på både administrativt og politisk niveau, hvor FynBus har præsenteret og drøftet et forslag til nyt regionalt bustrafiksystem med følgende overordnede struktur:

- Et strategisk hovednet, bestående af højfrekvente regionalruter, kaldet strategiske hovedruter, der sammen med togstrækningerne på Fyn skal være rygraden i den regionale trafik
- Et pendlernet, bestående af regionale ruter, kaldet pendlerruter, der som hovedopgave understøtter erhvervspendling og kørsel til uddannelsessteder på hverdage som udgangspunkt i tidsrummene kl. 6-9 og kl. 14-17
- Et uddannelsesnet, bestående af regionale ruter, kaldet uddannelsesruter, der er tilpasset ungdomsuddannelserne og deres ringetider med direkte betjening uden skift, og som alene køres på skoledage
- Flexbusruter, bestående af fleksible regionale ruter udført via flextrafiksystemet, der er tilpasset passagersvage strækninger af regional betydning, fx betjening af færgehavne.

Systemet er i høj grad afhængigt af kommunale plusturskørsler, hvor borgere i tyndt befolkede områder kan køres hen til de regionale busruter.

Løsningen sigter mod at skabe det mest fremtidssikrede regionale kollektive trafiknet ud fra de givne økonomiske rammer og de regionale principper for buskørsel.

Forslaget til det *strategisk hovednet* består af følgende ruter:

- Rute 140 (Odense-Otterup)
- Rute 141 (Odense-Faaborg)
- Rute 151 (Assens-Odense-Kerteminde)
- Rute 191 (Odense-Bogense)
- Rute 930 (Faaborg-Svendborg/Rudkøbing-Nyborg)

Ruterne i det strategiske hovednet er de ruter, der i det nuværende trafiksystem har højest selvfinansieringsgrad.

Udgangspunktet for det strategiske hovednet vil være minimum 30 minutters drift både hverdage og weekend med 15 minutters drift i myldretiden morgen og eftermiddag på hverdage. Dog vil ruterne 141 og 191 køre med lettere reduceret frekvens afstemt efter det reelle behov, men med et serviceniveau væsentligt over niveauet i dag.

Forslaget til *pendlernet* består af følgende ruter:

- Rute 110 (Assens-Haarby-Odense)
- Rute 111 (Faaborg-Nørre Broby-Odense)
- Rute 130 (Haarby-Glamsbjerg-Aarup-Vissenbjerg-Odense)
- Rute 195 (Odense-Langeskov-Nyborg)
- Rute 920 (Faaborg-Ringe-Nyborg)
- Rute 921 (Kerteminde-Nyborg)

Ruterne kører som udgangspunkt i tidsrummene kl. 06-09 og kl. 14-17 på hverdage. Der vil ikke køre pendler-ruter på lørdage og søn- og helligdage.

På grund af et ekstra råderum på 3,2 mio. kr. har det været muligt at foreslå serviceudvidelser på udvalgte pendlerruter. I tabel 1 er en række mulige serviceudvidelser præsenteret. Udvidelserne markeret med grønt indgår i høringsoplægget.

Tabel 1: Mulige serviceudvidelser på pendlernet

Rute	Indstigere pr. køreplante	Ungdomskort andel	Tværkom munale rejser	Pris for udvidelse	Udvidelse	Antal tilgodesete passager ved udvidelse	kr./tilgodeset passager
195	16,6	17%	65%	0,7	Hverdage 6-18	38.000	18
				0,4	Hverdage 18-22	25.000	16
130	12,8	24%	41%	0,6	Hverdage 6-18 Odense - Aarup	54.000	11
				1,4	Hverdage 6-18 Odense - Haarby	36.000	39
110	11,4	14%	29%	1,2	Hverdage 6-18	61.000	20
921	11,6	12%	25%	0,3	Hverdage 6-18	24.000	13
920	11,4	12%	20%	0,8	Hverdage 6-18	27.000	30
				0,4	Hverdage 6-18 Nyborg-Ringe	15.000	27
111	10	14%	27%	1,4	Hverdage 6-18	38.000	37

Derudover er der set på muligheden for at afkorte rute 921, så den kun kører mellem Kerteminde og Ullerslev. Turen Ullerslev-Nyborg skal så betjenes af rute 195, hvilket betyder at passagerer mellem Kerteminde og Nyborg skal foretage et skifte i Ullerslev. Afkortningen vil kunne bidrage med en besparelse på 0,2 – 0,4 mio. kr. Afkortningen er ikke en del af høringsoplægget, men kan blive aktuel ved ugunstig udvikling af indtægter eller udgifter.

Høringsoplægget indeholder en reduktion fra 34 *uddannelsesruter* til 30. Reduktionen sker ved at henvise til parallelle ruter, hvilket betyder, at reduktionen ikke medfører væsentlige servicereduktioner.

#### Sammenfatning

Den samlede finansiering af budgetunderskuddet og det strategiske hovednet sker ved at reducere i omfanget af kørsel på øvrige regionale ruter.

Tabel 2 viser de overordnede årlige konsekvenser det fremtidige trafiksystem årligt vil få i forhold til i dag.

Tabel 2: Konsekvenser af fremtidigt regionalt trafiksystem i forhold til nuværende trafiksystem

Ruter i	Nettoomkostninger årligt (mio.kr.)		Passagerer årligt (mio.)		Køreplantimer årligt		Passagerer. Pr. køreplante	
	Nu	Efter	Nu	Efter	Nu	Efter	Nu	Efter
Strategisk hovednet	41,9	47,0	3,1	3,7	132.500	162.500	23,2	23,0
Pendlernet	34,2	22,1	1,2	0,8	74.100	43.200	15,9	18,2
Uddannelsesnet	24,9	20,0	0,4	0,4	29.800	24.800	14,9	16,0
Busfremkommenlighed Sdr. Boulevard Odense	0,0	-0,6	0,0	0,0	0	-1.000		
<b>I alt</b>	<b>101,0</b>	<b>88,5</b>	<b>4,7</b>	<b>4,9</b>	<b>236.400</b>	<b>229.500</b>	<b>19,9</b>	<b>21,3</b>

Som det fremgår, medfører planen samlet set lidt færre køreplanstimer. Da kørselsudbuddet flyttes til ruter med større potentiale, forventes der samlet set flere passagerer.

Der er dog i budgetforudsætningerne indregnet et indsving på to år, da erfaringer viser, at nye kollektive trafiksystemer kræver en vis tilvænning.

Konsekvenserne for de enkelte ruter og kommuner fremgår af høringsmaterialet.

Idéerne bag det fremtidige regionale trafiknet har været præsenteret for de kommunale politiske udvalg. På disse møder har FynBus modtaget en række input, herunder forslag til prioritering af ruteforløb og byer, vigtigheden af retvisende rutebenævnelser, så de ikke opfattes som afgrænsende for kunderne og input til høringsproces.

#### Høringsproces

Da det fremtidige trafiksystem medfører væsentlige ændringer af den regionale buskørsel, sendes forslag til høring hos kommunerne, interessenter og offentligheden.

FynBus håndterer høringen i forhold til offentligheden. Kommunerne involverer selv relevante kommunale høringsparter.

Forslaget sendes i høring i tidsrummet 11. september 2023 til og med 4. december 2023.

Bestyrelsen forventes at godkende det fremtidige regionale trafiksystem i januar 2024 med implementering august 2024.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Sender udkast til fremtidigt regionalt trafiksystem i høring.

#### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet*

#### **Bilag:**

Bilag 2.1 Høringsmateriale om fremtidigt regionalt rutenet

## SAG TIL DRØFTELSE

Ingen.

## SAG TIL ORIENTERING

### 3. STATUS VEDR. ARBEJDSKLAUSULER OG VOGNKONTROLLER I FYNBUS

#### Resumé:

Den 1. marts 2023 trådte en ny kontraktperiode for flexkørsel (FG8 og FV8) i kraft. I denne sag fremlægges en status for kontrol af FynBus' arbejdsklausul og vognkontroller for den netop afsluttede kontraktperiode for FG7/FV7 og FR6. Yderligere redegøres for de planlagte kontroller i den nuværende kontraktperiode.

#### Sagsfremstilling:

Siden 2015 har FynBus haft sin egen arbejdsklausul. På bestyrelsesmødet den 25. marts 2015 blev det besluttet at indføre en model for kontrollen af løn- og arbejdsvilkår, hvor FynBus samarbejder med arbejdsmarkedets parter. Samarbejdsformen var oprindeligt baseret på skriftlig sagsbehandling, men i 2018 besluttede bestyrelsen at nedsætte et kontrolpanel bestående af ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening og Det Faglige Hus. I 2020 besluttede bestyrelsen, at der i de nye kontrakter blev stillet krav om en elektronisk sporbar oversigt over chaufførernes arbejdstid, ligesom der blev indført flere detailkrav til indholdet af time- og lønsedler.

#### Kontrol af FynBus' arbejdsklausul

Med udgangspunkt i ansættelses- og overenskomstforhold kan vognmænd, der udfører flextrafik, opdeles i 3 grupper:

1. Vognmænd uden ansatte
2. Vognmænd med ansatte med overenskomst
3. Vognmænd med ansatte uden overenskomst

En kontrol indledes med, at FynBus beder vognmanden oplyse navnene på de af dennes chauffører, der udfører kørsel for FynBus. FynBus udvælger herfra vilkårligt minimum 5 chauffører. Hvis vognmanden har færre end 5 chauffører ansat kontrolleres alle.

Herefter beder FynBus vognmanden fremsende følgende dokumenter for de udvalgte chauffører:

- Ansættelseskontrakt/-bevis
- Timesedler for en periode på 17 uger/4 måneder
- Lønsedler for samme periode
- E-indkomstkvitteringer for samme periode
- Udtræk fra det elektroniske tidsregistreringssystem

Dokumenterne skal indsendes inden en given frist. Kontrolpanelet mødes fire gange årligt. Før mødet sender FynBus de konkrete sager til kontrolpanelet indeholdende ansættelsesbeviser, lønsedler, timesedler/ arbejdssedler og E-indkomst kvittering. Kontrolpanelet gennemgår den fremsendte dokumentation og rådgiver



FynBus om, hvorvidt løn- og arbejdsvilkår er i overensstemmelse med arbejdsklausulen, hvorefter FynBus træffer afgørelse om evt. sanktion.

I bilag 3.1 "Status vedr. arbejdsklausuler og vognkontroller i FynBus, 1. marts 2021 - 28. februar 2023" fremgår nærmere redegørelse for hidtidig og nuværende praksis samt status for kontrollen af arbejdsklausuler og vognkontroller.

Arbejdsklausulen giver FynBus en række redskaber til at kontrollere vognmanden og eventuelt sanktionere overtrædelser af arbejdsklausulen.

#### Resultater af kontrol af arbejdsklausul

I ved udgangen af den seneste kontraktperiode (FG7/FV7 og FR6) var der 60 hovedkontrakter, hvoraf 27 vognmænd ingen ansatte havde. 16 vognmænd med ansatte havde overenskomst, mens antallet af vognmænd uden overenskomst er 17.

FynBus har kontrolleret 25 af 33 vognmænd – de sidste 8 vognmænd har aldrig været aktive i kontraktperioden. Af de 25 vognmænd havde 6 underleverandører. Af disse underleverandører er 42 kontrolleret. Det vil sige, at der er kontrolleret i alt 67 vognmænd. Hos de 67 vognmænd blev 119 medarbejdere udtaget til kontrol.

Resultatet af kontrollerne har været:

- 3 vognmænd efterbetalte løn
- 7 vognmænd efterbetalte pension
- 1 vognmænd fik nye ansættelsesbeviser
- 0 vognmænd fik påkrav om at anvende timeopgørelser
- 0 vognmænd fik påkrav om at revidere indholdet af oplysninger på timeopgørelser
- 1 vognmand har fået ophævet kontrakten med FynBus på baggrund af kontrollen

FynBus har efterfølgende kontrolleret, at alle vognmænd har rettet op på de påtalte forhold, hvilket de har.

Ud over kontroller i henhold til arbejdsklausulen, gennemfører FynBus 400 - 500 vognkontroller årligt.

Der er i perioden fra 1. marts 2021 til 28. februar 2023, FG7 og FV7, gennemført 1019 kontroller, hvor der i gennemsnit er fundet 0,7 fejl pr. kontrol. En del af kontrollerne, ca. 66 %, er efterkontroller af en tidligere påtale. Af de 1019 vognkontroller, var 671 – svarende til 66% - uden fejl.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

#### **Vedtagelse:**

*Orienteringen blev taget til efterretning*

#### **Bilag:**

bilag 3.1 "Status vedr. arbejdsklausuler og vognkontroller i FynBus, 1. marts 2021 - 28. februar 2023

#### 4. ETABLERING AF LYNLADERE PÅ CENTRALE SYGEHUSENHEDER FORBEHOLDT FLEXTRAFIK

**Resumé:**

*Der var frist for ansøgning til Trafikstyrelsens "Pulje til fremme af udbredelse af 0-emissionsbusser på regionale busruter og 0-emissionsflextrafik" den 10. august 2023.*

*FynBus har i samarbejde med Sydtrafik ansøgt om midler til etablering af lynladere ved centrale sygehusenheder i Region Syddanmark.*

**Sagsfremstilling:**

Den grønne omstilling er vigtig for alle kommuner og Region Syddanmark.

Under Trafikstyrelsen findes "Pulje til fremme af udbredelse af 0-emissionsbusser på regionale busruter og 0-emissionsflextrafik". Der er afsat 250 mio. kr. i puljen med 5 ansøgningsrunder i perioden 2022 – 2026.

Frist for ansøgninger til den 2. runde var den 10. august 2023.

FynBus har i samarbejde med Sydtrafik ansøgt om midler til etablering af lynladere ved centrale sygehusenheder i Region Syddanmark fra "Pulje til fremme af udbredelse af 0-emissionsbusser på regionale busruter og 0-emissionsflextrafik". Etableringen forventes at kunne bidrage til at accelerere den grønne omstilling af flextrafikken. Hvis projektets succeskriterier opnås, forventes en CO2 reduktion på ca. 1.500 ton pr. år, når projektet afsluttes 1. marts 2027.

Clean vehicles directive (CVD) forpligter offentlige myndigheder til at sikre den grønne omstilling. CVD forpligter dog kun i begrænset grad flextrafikken til at omstille til lav- eller nul-emissions-køretøjer, da størsteparten af de anvendte køretøjer er indrettet til kørestolstransport, som er undtaget fra kravene i CVD.

De første nul-emissionsvogne blev en del af flextrafikken i Region Syddanmark i 2020. Ved det seneste udbud med kontraktstart 1. marts 2023 er antallet af nul-emissions garantivogne mere end fordoblet fra 7 til 18 vogne. Derudover er der udbudt 100 rammeaftaler med nul-emissions variable vogne. Af disse var 49 biler i drift i juli 2023.

De seneste års grønne initiativer i flextrafikken har vist, at der er en række udfordringer, som bl.a. omfatter vognenes begrænsede rækkevidde, utilstrækkelig ladeinfrastruktur m.m.

P.g.a. udfordringerne har nul-emissionsvognene særlige vilkår. Fx har vognene ret til ekstraordinære lade-pauser og bliver derfor taget ud af driften, hvis der er behov for opladning i løbet af driftsdagen.

De særlige vilkår for ladning medfører øgede driftsomkostninger, p.g.a. tab af fleksibilitet i planlægningen. Dedikerede ladestandere ved flextrafikens trafikale knudepunkter kan medvirke til at forbedre fleksibiliteten i planlægningen, og dermed nedbringe den øgede omkostning.

Yderligere omstilling af flextrafikken til nul-emission, uden at trafikselskaberne eller deres ejere foretager understøttende tiltag og investeringer, synes ikke muligt. Den begrænsede adgang til ladeinfrastruktur, herunder mulighed for lynladning, vurderes til at være en væsentlig barriere ift. driftsafviklingen af flextrafikken.

Udfordringer i den eksisterende ladeinfrastruktur kan imødegås ved at etablere lynladere ved centrale sygehusenheder, og dermed forbedre den fysiske understøttelse af den grønne omstilling af flextrafikken.

Sygehusenhederne udgør trafikknudepunkter i flextrafikken: 40% af alle daglige flextrafik kørsler går til de syddanske sygehuse og 75% af disse rejser er servicerejser, hvor patienterne følges til afdelingerne af chaufførerne.

Vognene har dermed naturlige pauser ved sygehusene og det er oplagt at indlægge lademuligheder på disse lokationer.

Sydtrafik og FynBus har i fællesskab ansøgt om puljemidler fra "Pulje til fremme af udbredelse af 0-emissionsbusser på regionale busruter og 0-emissionsflextrafik" til etablering af lynladere på udvalgte sygehuslokationer i Region Syddanmark. De udvalgte sygehuslokationer er Svendborg, Kolding, Vejle, Esbjerg samt Aabenraa og Sønderborg.

I FynBus' geografiske dækningsområde planlægges der udelukkende at etablere lynladere i forbindelse med Svendborg sygehus, da der allerede anlægges ladeinfrastruktur i forbindelse med Nyt OUH, og der ikke er en tilstrækkeligt høj frekvens af patientafhentninger og -afleveringer på andre af Region Syddanmarks lokationer på Fyn.

Projektets samlede udgifter udgør i alt ca. 12,4 mio. kr. Sydtrafik, FynBus og Region Syddanmark skal medfinansiere ca. 6,2 mio. kr. Der ansøges derfor om i alt ca. 6.2 mio. Kr. fra puljen.

Det er en forudsætning at tilbudsgiverne (lade-operatører) står for medfinansiering på anlæg og drift, med ca. 5,7 mio. kr. Incitamentet til investeringen er en 'koncessionsperiode' med brugsret samt 50% puljefinansiering fra staten.

Region Syddanmark skal medfinansiere halvdelen af de resterende omkostninger på op til 0,5 mio. kr. til markedsafdækning, gennemførelse af udbud mv. (interne timer). Trafikselskaberne skal bidrage med medarbejderressourcer, men får timekompensation fra projektet.

Region Syddanmarks skal derudover stille dedikerede arealer til rådighed på de udvalgte sygehuse.

Projektbeskrivelsen fremgår af Bilag 4.1

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

*Orienteringen blev taget til efterretning*

**Bilag:**

Bilag 4.1 Projektbeskrivelse for etablering af lynladere samt underbilag

## 5. MEDDELELSER

- Status på Bynet, Odense
- Retssag

## 6. EVENTUELT