

# **REFERAT Natur- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 10-04-2018**

**Mødedato** Tirsdag d. 10. april 2018 kl. 00:00

**Mødested** mødelokale hos Devika, Paradisvej, Nexø

## **Indholdsfortegnelse**

Fraværende og bemærkninger til dagsordenen.....	3
Anlægsregnskab for energirenovering i de kommunale bygninger (Intern ESCO), fase 1.....	5
Redegørelse vedrørende BAT og snestorm 1. april 2018.....	9
Spørgsmål vedr. BATs stoppesteder.....	13

## **Punkt 1: Fraværende og bemærkninger til dagsordenen**

Åbent punkt

## **1 Fraværende og bemærkninger til dagsordenen**

00.01.00P35-0102

<b>Behandling</b>	<b>Mødedato</b>	<b>Åbent punkt</b>	<b>Lukket punkt</b>
Natur- og Miljøudvalget	10-04-2018	1	

### **Fraværende**

### **Bemærkninger til dagsordenen**

Tillægsdagsordenen blev godkendt trods sen fremsendelse.

## **Punkt 2: Anlægsregnskab for energirenovering i de kommunale bygninger (Intern ESCO), fase 1**

### **Bilag**

Slutrapport, april 2018, Intern ESCO

Åbent punkt

## **2 Anlægsregnskab for energirenovering i de kommunale bygninger (Intern ESCO), fase 1**

82.09.01G01-0010

<b>Behandling</b>	<b>Mødedato</b>	<b>Åbent punkt</b>	<b>Lukket punkt</b>
Natur- og Miljøudvalget	10-04-2018	2	

### **Hvem beslutter**

Natur- og Miljøudvalget indstiller

Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget indstiller

Kommunalbestyrelsen beslutter

### **Resumé**

Godkendelse af anlægsregnskab for energirenovering i de kommunale bygninger (Intern ESCO), fase 1, idet projektet er afsluttet i regnskab 2017. Anlægsbevillingen er godkendt i kommunalbestyrelsen den 24. november 2011 og forhøjelser af anlægsbevillingen er godkendt i kommunalbestyrelsen henholdsvis den 28. juni 2012, den 19. september 2013 og den 10. oktober 2013.

Jf. Kasse- og Regnskabsregulativets bilag 5.5.1 skal der for anlægsarbejder med bruttoudgifter over 2 mio. kr. udarbejdes særskilt anlægsregnskab, der forelægges kommunalbestyrelsen.

### **Indstilling og beslutning**

Koncerndirektøren for Center for Ejendomme og Drift indstiller:

a) at anlægsregnskabet for energirenovering i de kommunale bygninger (Intern ESCO), fase 1 godkendes, og

b) at overskuddet på 726 kr. overføres til kassebeholdningen i forbindelse med budgetoverførslerne fra 2017 til 2018.

Natur- og Miljøudvalget den 10. april 2018:

Anbefales.

### **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen godkendte den 24. november 2011 en anlægsbevilling på 1,2 mio. kr. til opstart af Intern ESCO-projekt. Kommunalbestyrelsen godkendte den 28. juni 2012 en forhøjelse af anlægsbevillingen på 29,6 mio. kr., så den samlede anlægsbevilling udgjorde 30,8 mio. kr. Anlægsbevillingen er finansieret via låneoptagelse. Formålet med projektet er opsætning af solceller, ventilation, energirenoveringer samt LED- og varmestyringsprojekter.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 19. september 2013 og den 10. oktober 2013 forhøjelser af anlægsbevillingen på henholdsvis 0,447 mio. kr. og 2,147 mio. kr. Formålet var udskiftning af ventilationsanlæg, belysning og energistyring på skoler og i daginstitutioner. Forhøjelserne blev finansieret af kvalitetsfondsmidler. Den samlede anlægsbevilling udgør herefter 33,394 mio. kr.

Nedenfor er projektets mål kort opridset. Der henvises til bilag "Slutrapport, april 2018, Intern ESCO" for uddybende forklaring af projektet.

Projektets succeskriterier var bl.a.:

- besparelser på BRK energiomkostninger
- en tilbagebetalingstid på under 12½ år
- lovliggørelse af indeklima og opgradering af tekniske anlæg
- overblik over BRK's løbende forbrug af el, vand og varme
- understøtte BRK's vision om Bright Green Island.

BRK's nettoudgift på i alt 33.394 mio. kr. har medført en dokumenteret årlig driftsbesparelse og indtægt (salg af overskydende strøm fra solcellerne) på 2,9 mio. kr. Dertil kan mange mindre projekter kun opgøres teoretisk, men beregnes til ca. 0,6 mio. kr. årligt.

Tilbagebetalingstiden for projektet er således ca. 9,5 år, hvilket er væsentligt under projektets succeskriterie på 12½ år.

Projektet fik tilsagn om EU-støtte under forskningsprojektet Photo Voltage Island Bornholm (PVIB) og har modtaget anlægstilskud på samlet 2,675 mio. kr.

Projektet er løbende blevet evalueret og i forbindelse med budget 2017 blev det besluttet at afsætte midler til Intern ESCO, fase 2, som forlængelse af de gode tiltag i Intern ESCO, fase 1. Kommunalbestyrelsen godkendte den 23. februar 2017 en anlægsbevilling på i alt 12 mio. kr. fordelt på årene 2017-2020.

## Økonomiske konsekvenser

Center for Ejendomme og Drift, Ejendomsservice har gennemført projektet i overensstemmelse med projektbeskrivelsen og anlægsbevillingen forelagt kommunalbestyrelsen den 24. november 2011, den 28. juni 2012, den 19. september 2013 og den 10. oktober 2013.

Beløb i mio. kroner	<b>Forbrug 2012</b>	<b>Forbrug 2013</b>	<b>Forbrug 2014</b>	<b>Forbrug 2015</b>	<b>Forbrug 2016</b>	<b>Forbrug 2017</b>	<b>Samlet forbrug</b>
Projektledelse	0,053	0,424	0,418	0,447	0,513	0,045	1,901
Generelle udgifter	0,056	0,070	0,324	0,248	0,148	0,007	0,853
Indkøb, ej øremærket			0,536	0,071	0,108	0,482	1,197
Energioptimering	0,448	3,142	6,173	9,864	4,680	0,073	24,381
Energioptimering, havne			0,091	0,072	0,275		0,438
Solceller		3,293	1,426	2,940	0,199		7,858
Anlægstilskud (indtægt)		-1,214		-1,461			-2,675
<b>I alt</b>	<b>0,556</b>	<b>5,715</b>	<b>8,968</b>	<b>12,182</b>	<b>5,924</b>	<b>0,608</b>	<b>33,953</b>

Beløb i mio. kroner	<b>Anlægs- bevilling</b>	<b>Rådigheds- beløb*</b>	<b>Samlet Forbrug</b>	<b>Overskud</b>
I alt	33,394	33,954	33,953	0,001

\*Beløbet er prisreguleret med 0,560 mio. kr. i forbindelse med budgetoverførslerne fra 2012 til 2017.

Overskuddet på 726 kr. overføres til kassebeholdningen i forbindelse med sagen om budgetoverførsler fra 2017 til 2018, der forventes at blive godkendt i kommunalbestyrelsen i april 2018.

**Supplerende sagsfremstilling og/eller  
Administrativ tilføjelse**

Ingen

## **Punkt 3: Redegørelse vedrørende BAT og snestorm 1. april 2018**

### **Bilag**

BAT dæk 2018

Vinterdäck-Drivaxlar-180207-Sverige

vinterregler\_okt2016

Åbent punkt

### 3 Redegørelse vedrørende BAT og snestorm 1. april 2018

00.22.00A00-0002

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	10-04-2018	3	

#### Hvem beslutter

Natur- og Miljøudvalget beslutter.

#### Resumé

Natur- og Miljøudvalget modtager en orientering om forløb og forhold omkring kørslen den 1. april 2018.

#### Indstilling og beslutning

Koncerndirektøren for Center for Natur, Miljø og Fritid indstiller,

- at orienteringen tages til efterretning.

Natur- og Miljøudvalget den 10. april 2018:

Orienteringen taget til efterretning. Udvalget ønsker i forbindelse med den kommende evaluering af vinterregulativet at få en redegørelse for udgifter til skift af dæktype samt en vurdering af, om vinterdæk ville have gjort en forskel for sikkerheden for passagerer og ansatte i den konkrete situation den 1.4.2018.

#### Sagsfremstilling

Bornholm blev den 1. april ramt af et for årstiden særdeles ekstremt vejr, som skabte uventede og alvorlige udfordringer for BAT's busdrift.

Driftsdøgnet startede kl. 4.00 som forventet med tørre veje og ingen udfordringer i forhold til glat føre eller nedbør. Køreplanen på søndage omfatter kun kørsel på type A-veje, hvilke prioriteres højest i forhold til glatførebekæmpelse i henhold til det vedtagne vinterberedskab. Der kører 8 busser ud på rutenettet.

Der var varslet nedbør i form af sne eller slud efter kl. 8 og prognoserne svingede mellem 1 og 20 cm sne, hvis ikke det blev som regn. Glatføreindsatsen og snerydningen blev igangsat kort tid efter kl. 8, hvilket BAT's driftsansvarlige blev informeret om. Den driftsansvarlige denne dag var BAT's driftschef Jesper Andersen, som har mere end 15 års erfaring med driftsstyring på Bornholm i tilsvarende vejsituationer.

I tidsrummet kl 8.15 – 8.30 startede nedbøren i form af sne på hele øen og samtidig tog blæsten til. Temperaturen svingede mange steder mellem -1 og +1 grader og det betød at sneen i starten smeltede eller blev omdannet til "snesjap" på kørebanerne, der på dette tidspunkt ikke var saltet.

Da temperaturen er lige omkring frysepunktet og vejbanerne påvirkes af snesjap, stærk vind og kørende trafik, skabtes der i nogle situationer meget hurtigt et lag fastkørt is, som hurtigt blev dækket af yderligere snefald, og derved var særdeles svært at konstatere visuelt for chaufførerne.

Denne situation opstod frem mod kl. 9.30 og store dele af vejene på A-nettet blev ramt. Kort efter kl. 9.30 får driftsledelsen første melding om en bus, der er kørt af vejbanen. Herefter går tingene rigtigt stærkt, og inden for 30 min. er 4 busser kørt af vejen. Der var lykkeligvis kun en mindre personskade i en af afkørslerne i form af en rift i en finger og en formodet forstuvning.

I situationer som disse sørger driftsledelsen for at sikre, at der dannes overblik over eventuelle personskader, og der iværksættes umiddelbart den nødvendige indsats i samarbejde med andre relevante myndigheder. Herefter kontakter driftsledelsen alle kørende enheder for at sikre, at de er klar over de vejrmæssige udfordringer og konsekvenserne for føret. Det skete også i denne situation, hvilket heldigvis betød, at der ikke var flere alvorlige afkørsler denne dag. Der var senere på dagen 2 busser, som kørte fast i snedriver, hvilket sker stort set hver gang, der er store snemængder på Bornholm.

Samtidig vurderer den ansvarlige driftsledelse om driften fortsat skal opretholdes i forhold til den øjeblikkelige situation samt prognoserne for resten af driftsdøgnet. Baseret på samtaler med den ansvarlige vagtleder fra vejmyndigheden, Falck, politi og det kørende BAT personale, besluttede BAT's driftsledelse at opretholde driften frem til og med de sidste afgang fra Rønne kl. 18. Derudover blev der indsat 2 afgang med sneplovassistance ved døgnets sidste færgeankomst.

Der er i forbindelse med uheldssituationerne søndag den 1.april flere faktorer som kan have været medvirkende årsag til de 4 frakørsler:

- Vejens beskaffenhed
- Vindpåvirkning
- Hastighed
- Dækvalg
- Forebyggende indsats

BAT's ledelse har sammen med driftschefen gennemgået forløbet, og ud fra dette kan det konstateres, at et sammenfald af faktorer afstedkom, at situationen udviklede sig så hurtigt.

Chaufførerne havde på uheldstidspunkterne startet deres vagter på tørre veje og havde således et godt overblik over vejens beskaffenhed. Ligeledes havde vejrprognoserne ikke vist, at der ville komme en så pludselig forandring i føret.

Den faldende sne kom i starten roligt og temperaturen på vejbanen betød frem mod uheldstidspunkterne, at sneen smeltede hurtigt. Normalt er der på dette tidspunkt af døgnnet saltet, og derfor tager det normalt længere tid, før saltets virkning ophører i forhold til snemængden. Dette sammenholdt med at sneen tog til og temperaturen lå lige omkring frysepunktet havde, som tidligere beskrevet, den effekt, at der dannedes et rent lag is under den faldende sne. Samtidig er der en tiltagende vind, og der var på uheldsstederne en kraftig sidevers vindpåvirkning, der betød at busserne rent faktisk blev "skøjtet" af vejen.

Vindpåvirkningseffekt er kendt af chaufførerne, da alle BAT's busser har motoren placeret bag bagakslen. Derved er der mest vægt bagerst i bussen, og da der på uheldstidspunkterne ikke var særligt mange passagerer, var busserne særligt vindfølsomme.

Baseret på de faktiske skader på køretøjerne vurderes det ikke, at hastigheden har været for høj på uheldstidspunktet. De fysiske skader på busserne har således udelukkende været påført af det vægtryk på sidepladerne, der er opstået, da busserne er gledet sidelens ned af grøftebakkerne og har "lagt sig tilrette" i sneen. Alle 4 busser kunne køre fra uheldsstederne til værksted efter fritrækning, men Falck valgte at bugsere 2 af busserne, da man ikke på stedet

kunne kontrollere bremsernes effekt, hvilket altid skal gøres, når en bus har været kørt af vejen.

Alle de 8 busser der kørte på ruterne på uheldstidspunktet er monteret med M+S dæk, hvilket er kodningen for Mud and Snow dæk. Disse dæk bruges på alle BAT's busser og er også det normale dækvalg hos busoperatører i hele landet. Trafikstyrelsen har tidligere anerkendt denne dæktype som værende tilstrækkelig til de danske forhold. Der er ikke lovgivningsmæssige krav om specifik montering af dæktyper i Danmark i forhold til de forskellige årstider.

I Sverige anerkendes M+S dæk som vinterdæk af Vegverket, hvis dækmønstret er grovmønsteret og overholder kravet om 5 mm slidbane. Der skal være monteret vinterdæk på drivakslen i Sverige ved kørsel i vinterføre. Der er som bilag vedlagt den senest opdaterede positivliste fra Sverige over M+S dæk.

Instruksen til BAT's værkstedansvarlige er, at alle busser skal have M+S dæk monteret, og at deres stand i vinterhalvåret løbende skal vurderes, når mønsterdybden nærmer sig 5 mm. Samtidig er værkstedet instrueret i, at der udelukkende indkøbes mærkevaredæk, både ved køb af helt nye dæk og ved køb af regummierede dæk. Der er som bilag vedlagt billededokumentation for typen af dæk, som BAT monterer busserne med.

BAT har ingen mulighed for at vurdere på vintertjenestens indsats på og omkring uheldstidspunktet, da BAT ikke har hverken kompetencer eller adgang til samme vejrdata som de vagtgående. Der er en god og kvalificeret dialog parterne imellem i de ekstreme vejr-situationer og det betyder normalt at samarbejdet sikrer, at busdriften kan gennemføres sikkert og det meste af døgnet.

BAT's busser kører normalt ud på ruterne fra kl. 4 om morgenen, og de sidste kommer i garage igen kl. 02 nat. Det betyder, at chaufførerne ofte kører i særdeles udfordrende vejr-situationer, da snerydning samt saltning oftest kun lige er igangsat eller afsluttet mange timer tidligere. Denne erfaring betyder, at det er en særdeles kvalificeret personalegruppe, der udfører tjeneste i de mange gange ekstreme vejr-situationer, hvilket historisk har holdt antallet af busuheld med personskade nede på et absolut minimum grundet glatte veje og sne.

Der har naturligvis været en intensiv intern evaluering af hændelsesforløbet den 1.april, og senest har der torsdag den 5.april været afholdt møde mellem BAT's ledelse, driftsledelse, tillidsrepræsentant og arbejdsmiljørepræsentant. På dette møde er situationerne diskuteret, og det er aftalt, at der inden næste vinter arbejdes videre med sikkerhedsarbejdet i forhold til yderligere undersøgelser af mulige anderledes dækvalg samt muligheder for yderligere videreuddannelse i glatføre kørsel samt andre områder, der kan forebygge tilsvarende situationer fremadrettet.

Det er således BAT's overordnede vurdering, at det var kombinationen af de forskellige uheldige vejr-påvirkninger i kombination med køretøjernes vindfølsomhed, der var hovedårsagen til de 4 uheld. BAT er samtidig enig i driftsledelsens beslutning om at fortsætte driften på trods af de 4 uheld i tidsrummet 9.30 – 10.00, hvilket understøttes af de tilbagemeldinger, der forelå fra chaufførerne på ruterne.

## **Økonomiske konsekvenser**

-

## **Supplerende sagsfremstilling og/eller Administrativ tilføjelse**

-

## **Punkt 4: Spørgsmål vedr. BATs stoppesteder**

### **Bilag**

VS Svar fra BAT til NMU medlem

Svar fra BAT til NMU medlem

Åbent punkt

## 4 Spørgsmål vedr. BATs stoppesteder

00.22.00A00-0002

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	10-04-2018	4	

### Hvem beslutter

Natur- og Miljøudvalget beslutter.

### Resumé

Udvalgsmedlem Niclas Fick har stillet en række spørgsmål til BATs stoppesteder. Spørgsmålene besvares i denne sagsfremstilling.

### Indstilling og beslutning

Koncernchefen for Center for Natur, Miljø og Fritid indstiller,

- at orienteringen tages til efterretning.

Natur- og Miljøudvalget den 10. april 2018:

Punktet drøftedes, og der udarbejdes en redegørelse til udvalget for de i punktet nævnte problemstillinger.

### Sagsfremstilling

Niclas Fick, liste Ø, har fremsendt følgende spørgsmål:

- 1) Hvor mange bus-stoppesteder, er der i brug af BAT?
- 2) Hvor mange af disse, har ventefaciliteter (læskur eller andet)?
- 3) Hvor mange steder, er der etableret cykelparkering og evt. bilparkering i forbindelse med stoppestedet?
- 4) Hvor mange stoppestedfaciliteter (2+3), er der sløjfet de seneste 4 år. Og hvilken proces og beslutning, der går forud for dette?

### Svar på ovenstående spørgsmål fra BAT:

Ad 1) BAT har p.t. 412 stoppestedstandere, som alle benyttes ved kørsel med det regionale net (Rute 1-10) og ved kørsel i Rønne by (Rute 21-23)

Ad 2) Der er passagerly ved 125 af stoppestedstanderne, og skoleskure 44 steder på skoleruterne. Derudover toiletbygning/venterum ved 7 stoppesteder.

Ad 3) Der er ifølge MapInfo cykelparkering ved 17 passagerly/skoleskure. Bilparkering ved Aakirkeby Terminal

Ad 4) Der er nedtaget 22 passagerly/skoleskure de sidste 4 år. Hovedparten af disse grundet ruteomlægninger samt dårlig stand og reduceret brug.

Det er vejmyndigheden, der har drifts- og vedligeholdelsesansvaret for alle installationer vedrørende den kollektive trafik. Det er ligeledes deres budget, der har bevillingen vedrørende disse.

To gange årligt afholdes stoppestedsgruppemøder, hvor deltagere fra hhv. BAT og (tidligere) Teknik og Miljø mødes. Her aftales opsætning af/nedtagning af eller flytning/etablering af stoppesteder/skoleskure. Ved kundehenvendelser til en af parterne, aftales eventuelle ændringer også internt.

Man nedtager ikke skoleskure (i dårlig stand) uden først at have undersøgt, om der er behov for stadig at have et stående på skolebussernes rute. Dette undersøges Af en BAT-medarbejder, som efterfølgende melder retur til Teknik og Miljø.

Passagerly vurderes ud fra passagergrundlag.

I forbindelse med ændringen af stoppestedsinformation har der tidligere været redegjort for forløbet til det tidligere udvalg/formand.

Denne tidligere redegørelse (pr. mail) er vedhæftet som bilag.

### **Økonomiske konsekvenser**

-

### **Supplerende sagsfremstilling og/eller Administrativ tilføjelse**

-