

REFERAT Natur- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 24-08-2021

Mødedato Tirsdag d. 24. august 2021 kl. 00:00

Mødested Mødelokale A, Ullasvej 23, Rønne

Indholdsfortegnelse

Fraværende og bemærkninger til dagsordenen.....	3
Dialogmøde med frivillige og foreninger.....	5
Pleje af vej- og grøftekanter.....	8
Udkast til strategi- og udviklingsplan for BAT.....	12
Godkendelse af Bornholms strategi for grøn mobilitet 2040.....	20
Godkendelse af handleplaner for strategi for grøn mobilitet.....	28
Anlægsbevilling til renovering af vejafvandingsanlæg 2021.....	32
Kontrakt for redningsdykkerberedskabet.....	35
Ansøgning til biodiversitetspuljen vedrørende etablering af vandhuller i forbindelse med skovrejsni	40
Miljø- og Fødevarerklagenævnets afgørelse af klage over afslag på aktindsigt i to forureningssager..	44
Orientering om miljøforureninger i 2021.....	47
Orientering om anlægsbevilling til akut opståede reparationsarbejdere på de kommunale havne.....	50
Etablering og placering af MiljøØ'er.....	54
Sager til høring i Ældreråd og Handicapråd.....	58
Gensidig orientering.....	60

Punkt 1: Fraværende og bemærkninger til dagsordenen

Åbent punkt

1 Fraværende og bemærkninger til dagsordenen

00.01.00P35-0102

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	1	

Fraværende

Leif Olsen er fraværende med afbud.

Bemærkninger til dagsordenen

Punkt 2: Dialogmøde med frivillige og foreninger

Åbent punkt

2 Dialogmøde med frivillige og foreninger

00.15.00G01-0026

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	2	

Politisk sagsgang

Natur- og Miljøudvalget beslutter

Resumé

Som led i Kommunalbestyrelsens strategi for frivillighed og partnerskaber 2020-22, gennemfører hvert af de faste politiske udvalg årlige dialogmøder med frivillige og foreninger. Møderne planlægges i tæt samspil med Frivillig Forum Bornholm (FFB).

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller til, at:

- udvalget med de deltagende repræsentanter for foreningslivet drøfter de på forhånd modtagne emner.

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:

Drøftet.

Sagsfremstilling

Der er tilmeldt 8 deltagere:

- Henning Bender, Snogebæk Borgerforening
- Henrik Søby, Byforeningen Svaneke Venner
- Orla Søborg-Madsen, Fællesrådet for Ibsker, Listed, Svaneke og Årsdale
- Bente Johansen, Vestermarie Borgerforening
- Brita Hansen, Tejn Borgerforening
- Irene Dunker, Ældresagen på Bornholm
- Steffen Gerdes, Frivillig Forum Bornholm
- Esben Ørberg, Frivillig Forum Bornholm og Bornholmske Borgerforeningers Samvirke
- Niels Chresten Andersen, Frivillig Forum Bornholm sekretariat

Emner:

1. Græsklipning:

Hvorfor slår man ikke +/- 5-10 meter ved ind/udkørsler og sideveje, når man alligevel er rundt og slå grøfter ved frømarker?

"Man tager frømarkerne først, og så de store veje. Derefter slår vi efter trafiksikkerhed. Vi kan ikke slå alle steder på én gang, påpeger Leif Olsen, SF." Jeg kan ikke forstå, at trafiksikkerheden først har 3. prioritet. Det virker lidt som om, at man ikke kan abstrahere fra planen, når græsset lige pludseligt er længere end normalt. Måske snerydningen virker

på samme måde. Hvis der pludselig kommer sne på et tidspunkt, hvor rydning ikke er planlagt, så ryddes der bare ikke? (Steffen Gerdes)

2. Offentlige toiletter og de små havne:

Den glædelige mangedobling af turisterne, særligt de seneste år, betyder reelt at de offentlige toiletforhold i Snogebæk er brudt sammen i sommermånederne juni-august. Op til 3 daglige rengøringer er ikke længere tilstrækkeligt og folks nødtørft efterlades nu over alt mellem de små fiskerhytter, i smøger, buskadser og private haver. Som borgerforening modtager vi derfor vældigt mange klager.

En løsning ville være, at BRK etablerede endnu et toilethus for enden af Hovedgade (mod Balka) over for Olssonsvej ved P-plads, legeplads og vendeplads. Her findes allerede kloak, vand- og elinstallationer. Eventuelt blot åbent som aflastning i sommermånederne. (Snogebæk Borgerforening og Fællesrådet for Ibsker, Listed, Svaneke og Årdsdale)

3. P-pladser:

Ud over p-arealer lige nord og lige syd for havnemolen, er der voldsom mangel på p-pladser i Snogebæks havneområde i sommermånederne. Ikke mindst i forbindelse med større arrangementer: kræmmermarkeder, havnefester og løbende badning og strandophold på den sydlige halvdel af Balka samt Snogebæk Strand. Ofte parkeres i begge sider langs Hovedgade, Havnevej og Turistvej. I en by uden fortove udløser det mange faresituationer, ikke mindst når de mange biler forgæves søger P-plads. Vi har søgt at løse problemet ved helt interimistisk at låne den private plads bag røgeriet mellem Havnevej og Olssonsvej. Det hjælper! Kunne BRK muligvis indgå en lejeaftale herom i sommermånederne? (Snogebæk Borgerforening)

4. BAT/buskørsel:

Er det muligt at optimere buskørslen, så den passer bedre til de tidspunkter, hvor børnene får fri, også fra fritidsordninger? Det største problem er at på ferie- og fridage kører skolebusserne ikke og så er der ingen, som i absolut ingen busser fra Vestermarie direkte til Aakirkeby, dvs. at forældrene selv skal søge for transport til fritidsordningen mm. Det er en meget stor udfordring for forældre i Vestermarie som jo går på arbejde også når skolerne er lukkede. Derfor et stort ønske om direkte bus mellem Vestermarie og Aakirkeby. (Vestermarie Borgerforening).

5. Lokaleproblematik:

Alle Folkeoplysende foreninger har via Folkeoplysningsloven mulighed for at få anvist kommunale lokaler vederlagsfrit til foreningsbrug. Ældre Sagen og patientforeninger er stillet helt anderledes. - Der skal betales hver gang.

Der er flere kommuner der stiller lokaler vederlagsfrit til rådighed for det samlede foreningsliv uden der skeles til lovgrundlag - helt sikkert ud fra deisen om, at det frivillige foreningsliv er en aktiv medspiller for det sociale liv i kommunen - uanset om der er tale om folkeoplysende foreninger eller patientforeninger etc.

Kan der på Bornholm findes en politisk løsning, der sikrer at foreninger, der ikke er folkeoplysende kan ligestilles med de folkeoplysende foreninger i forhold til adgang til brug af kommunale lokaler? (Ældresagen)

Økonomiske konsekvenser

Ingen

Supplerende sagsfremstilling

Ingen

Punkt 3: Pleje af vej- og grøftekanter

Bilag

Bilag - brev til lodsejere

Åbent punkt

3 Pleje af vej- og grøftekanter

05.01.08K08-0002

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	3	

Politisk sagsgang

Natur- og Miljøudvalget orienteres

Resumé

Natur- og Miljøudvalget har truffet beslutning om, at lodsejere der fra 2021 uden aftale med kommunen egenhændigt klipper grøfter og rabatter ved deres ejendom skal orienteres om, at dette ikke længere må forekomme.

Efter henvendelser fra borgere og efter dialog med administrationen, har udvalgsformanden truffet en formandsbeslutning med øjeblikkelig virkning om, at tilpasse praksis fremover. Direktøren ønsker, at udvalget indleder en drøftelse af, hvorledes ordningen evalueres efter sæsonen med henblik på håndtering, kommunikation og debat for det kommende års klipning.

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning
- Der indledes en drøftelse af, hvorledes ordningen skal evalueres efter sæsonen og hvordan næste års klipning håndteres

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:

- Taget til efterretning.
- Drøftet. Ved september mødet fremlægges forslag til processen for evaluering.

Sagsfremstilling

Natur- og Miljøudvalget har truffet beslutning om, at lodsejere der fra 2021 uden aftale med kommunen egenhændigt klipper grøfter og rabatter ved deres ejendom skal orienteres om, hvorledes kommunen vedligeholder grøfter og rabatter. Dette sker ved at kommunens Vejservice lægger et brev i postkassen ved den pågældende ejendom.

Der gøres opmærksom på, at kommunen slår rabatterne langs vejene af hensyn til trafiksikkerhed og vedligehold af vejkonstruktionen, men også at der de seneste år er kommet mere og mere fokus på plante og dyreliv i vejrabatter og grøftekanter.

Lodsejer bliver samtidig bedt om ikke at klippe vejrabatten eller grøfter foran ejendommen. Eneste undtagelse er klipning omkring private indkørsler, hvis der pga. højt græs er dårlige oversigtsforhold. Her må der efter behov udføres privat klipning af 5-10m rabat på begge sider af indkørslen. Infobrev til lodsejer vedhæftes som bilag.

Efter henvendelser fra borgere og efter dialog med administrationen, har udvalgsformanden truffet en formandsbeslutning med øjeblikkelig virkning om, at følgende praksis fremover er gældende:

- *“Der kan udenfor byområder, for virksomheder med eget CVR.nr., som har “pluk selv-salg af blomster, bær, frugt, etc., meddeles administrativ dispensation til privat slåning af grøftekanter, hvis saglige hensyn taler herfor.”*

Samtidig blev følgende sat på kommunens hjemmeside:

• *Pleje af vej- og grøftekanter*

- *Vej- og grøftekanterne løber gennem hele det bornholmske landskab. De er en meget synlig del af det landskab, som opleves af mange mennesker hver dag. Vej- og grøftekanter plejes og forvaltes af regionskommunen og har et samlet areal på ca. 500 ha. Eller hvad der svarer til omkring 830 fodboldbaner.*
- *Regionskommunen vedligeholder og plejer vej- og grøftekanter af hensyn til trafiksikkerheden, landmænd med frøavl og med hensyn til det plante og dyreliv der findes her. Slåningen af vej- og grøftekanter på landet har siden 2004 fulgt "Plan for bevarelse og pleje af Vej- og Grøftekanter".*
- *Udgangspunktet for slåningen af vej- og grøftekanter er, at der slås så lidt som muligt, idet det er dyrt og unødvendigt at slå alle arealer hvert år, samt at tage størst muligt hensyn til trafiksikkerheden, naboer og naturen.*
- *Slåningen bliver derved ikke ens i alle vej- og grøftekanter, idet der kan være forskellige hensyn at tage på forskellige strækninger. Nogen synes at det ser uordentligt ud - men slåningen er et resultat af at der er taget hensyn til mange og til tider forskellige interesser.*
- *Der bliver slået vej- og grøftekanter i to perioder på året - fra 1. juni og ca. 5 uger frem og fra 1. september til ca. 1. november. Slåningen er forskellig i de to perioder.*
- *Som privat lodsejer må man ikke slå vej- og grøftekanter ud for ens ejendom. Selvom det er fristende at tage en tur med havetraktoren - så lad være!*
- *Der kan udenfor byområder, for virksomheder med eget CVR.nr., som har “pluk selv salg” af blomster, bær, frugt, etc., meddeles dispensation til privat slåning af grøftekanter, hvis saglige hensyn taler herfor.*
- *Som landmand skal man holde sig inde på sin egen ejendom når man pløjer mm - du ville ikke acceptere, hvis regionskommunen tilsvarende slog den yderste del af din hvedemark, når der slås vej- og grøftekanter!*
- *Som landmand skal man undgå at gøde og sprøjte vej- og grøftekanter. Regionskommunen påskønner det ikke - det fører til øget vækst af de plantearter, der kan tåle næring og sprøjtning og dermed øgede udgifter til slåning. Desuden forringer det levevilkårene for dyr og planter, der lever her.*

Der orienteres om formandsbeslutningen på mødet. Hertil ønsker direktøren at udvalget drøfter hvorledes ordningen skal evalueres efter sæsonen med henblik på håndtering, kommunikation og debat for det kommende års klipning.

Økonomiske konsekvenser

-

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 4: Udkast til strategi- og udviklingsplan for BAT

Bilag

Bilag 1 - BAT strategi- og udviklingsplan 180821

Bilag 2 - Proces- og tidsplan for BAT's Strategi- og udviklingsplan

Åbent punkt

4 Udkast til strategi- og udviklingsplan for BAT

13.05.10A00-0002

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	4	

Politisk sagsgang

Natur- og Miljøudvalget beslutter

Resumé

BAT har udarbejdet et udkast til en strategi- og udviklingsplan frem til år 2026 (bilag 1). Strategi- og udviklingsplanen indeholder flere elementer og dækker bredt inden for optimering af processer internt, digitalisering og ikke mindst en plan for at efterleve BRKs strategi for grøn mobilitet.

BATs strategi- og udviklingsplan er en strategi og en handlingsplan, og skal betragtes som et dokument, der beskriver i hvilken retning BAT ønsker at udvikle sig de næste 5 år, samt en plan for nødvendige udskiftninger af materiel. BAT har sat et pejlemærke på strategien, der er omsat i 5 overordnede projekter. Hvert af disse projekter indeholder en separat strategi og udviklingsplan. Der er 5 projekter:

- Organisationen BAT – et projekt der har fokus på forbedring og optimering af processer og procedurer med henblik på at højne kommunikation, arbejdsmiljø og kvalitet.
- Udvikling af køreplan – et projekt der går på at BAT har en helårsplan, der ses som et fundament for fremtidig tilpasning og udvikling af BATs kørsel.
- Strategien Grøn Mobilitet – BAT er med i strategien og strategiens punkter skal omsættes til handleplaner. Både i BAT internt, men BAT skal også deltage som en integreret del af BRK.
- Busflåden – BATs busflåde skal løbende udskiftes. For at sikre at leve på til målsætningerne i den grønne mobilitetsplan – er der indtænkt et skifte til elbusser her.
- Digitalisering – BAT har behov for digitalisering. Dels for at tilbyde bedre og mere tidssvarende produkter til sine kunder. Her tænkes på billetsystem og kundeservice. Derudover en plan for digitalisering af processer og procedurer med henblik på optimering og et bedre overblik.

Udvalget skal drøfte og tage stilling til strategi- og udviklingsplanen som helhed samt projekterne heri.

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller at:

- Udkast til strategi- og udviklingsplan drøftes.
- Proces- og tidsplan for udarbejdelse af strategi- og udviklingsplan for BAT godkendes.
- Udkast til strategi- og udviklingsplan sendes til høring i Ældreråd, Handicapråd og orientering og kommentering i Særligt udvalg for klima og bæredygtighed.

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:

Indstillingen drøftet og godkendt.

Sagsfremstilling

Der er sat et strategisk pejlemærke op for, hvordan BAT udvikles de kommende 5 år – frem til 2026. Pejlemærket er:

”BAT er øens grønne trafikselskab, med en mobilitetsplan der sikrer grøn transport til skole, uddannelse, arbejde, fritids og kulturaktiviteter. Samtidig udgør BAT en integreret del af den samlede mobilitet på Bornholm, der gør det attraktivt at bosætte sig på hele øen. Dertil er BAT en aktiv del af BRK, der sørger for transport af de øvrige centres borgere til dagtilbud, læge og andre tilbud.”

Strategi- og udviklingsplanen er inddelt i 5 projekter. Disse projekter dækker fra optimering af processer og procedurer, over en digitalisering der tilgodeser optimering internt, og en del kundeorienterede tiltag – primært i form af et nyt billetsystem. BAT har en ældre busflåde, hvilket udfordrer på antallet af driftsbusser. Derfor er der et projekt - fornyelse af busflåden – der skal sikre en bedre drift, samtidig med en muliggørelse af at leve op til BRKs strategi for grøn mobilitet.

Projekterne er:

- Organisationen BAT
- Udvikling af køreplanen
- Strategien Grøn mobilitet
- Busflåden
- Digitalisering

De enkelte projekter som kræver politisk involvering og ekstra finansiering vil løbende blive forelagt til politisk behandling og stillingtagen.

Organisationen BAT

BATs administration – Trafikselskab, Drift og Kørselskontor skal være en attraktiv arbejdsplads med godt arbejdsmiljø. Arbejdsopgaverne skal løses i tæt samarbejde mellem afdelingerne, både internt i BAT men også på tværs af BRK. Der er optimeret på processer og procedurer, så kvaliteten af arbejdet er højt.

Projektet er et internt ”hvile i sig selv” projekt og er en optimering af processer og procedurer, tiltænkt et løft af kommunikation og arbejdsmiljø. Derfor er der ikke forbundet direkte udgifter eller besparelser i dette projekt ud over time ressourceforbruget.

Udvikling af køreplan

BAT udvikler løbende på at forbedre køreplanen, så den lever op til den økonomiske ramme der er sat, men samtidig følges trafikmønstrene og analyseres, så BAT kan indgå i konstruktiv dialog med det politiske udvalg om hvordan midlerne udnyttes bedst muligt.

BAT kører på 1. år på en ny helårskøreplan. BAT betragter den nye køreplan som et fundament, der løbende skal udvikles på og tilpasses. Projektet har overordnet to formål. Det ene formål er at tilpasse kørslen til de behov der er blandt passagerer. Dette skal ske i tæt samarbejde med brugerrådet og NMU. Det andet formål er at forbedre på vagter og turnus for at imødekomme forbedringsønsker fra chaufførerne og derved rette et fokus på arbejdsmiljø blandt chaufførgruppen.

Et forbedret datagrundlag er en forudsætning for at kunne ændre og optimere på køreplanen. Til dette har BAT tilkøbt et elektronisk passagertællemodul til det appsystem der i forvejen anvendes til realtid og ruteforløb. Derudover skal BAT intensivere dialogen med brugerrådet, der bør suppleres med repræsentanter for virksomheder og unge med henblik på at øge kundegrundlaget.

Projektet skal udmøntes i et årligt ændringsforslag til køreplanen, der naturligt skal behandles politisk, da der her kan være økonomiske konsekvenser. Selve projektet er omkostningsneutralt.

Strategi for grøn mobilitet

BAT er med i BRKs strategi for grøn mobilitet. For at imødekomme strategien har BAT udarbejdet et projekt for fornyelse af busflåden og etablering af en ladeinfrastruktur. Selve arbejdet med strategien er omkostningsneutralt, men de projekter der sikrer at BAT lever op til strategien er forbundet med udgifter. Disse projekter er beskrevet separat i strategi- og udviklingsplanen.

Busflåden

”BAT er øens grønne trafikselskab” – for at indfri målsætningen er det nødvendigt at skifte til emissionsfri drivmidler. Forskningen siger på nuværende tidspunkt, at EL er fremtiden for den kollektive transport – hvilket de øvrige trafikselskaber i Danmark også bekræfter. BAT er det eneste trafikselskab, der ikke har elbusser i drift. Der er 4 elbusser på vej til ibrugtagning i midten af 2022.

BRK's strategi for grøn mobilitet sætter krav om fornyelse til BAT's fremtidige busflåde. Busflåden i dag er ældre og et ekstra fokus på en fornyelse er nødvendig. Det er politisk vedtaget, at BAT frem til 2025 skal fremsende en sag til politisk behandling, som skal grundlag for en afklaring på, hvordan busflåden udskiftes til emissionsfri drivmiddel senest i 2030. Da der ligger en udskiftning af 10 busser i 2023, skal det ligeledes afklares, hvorvidt disse busser skal være elbusser eller traditionelle dieselbusser.

BAT er i gang med at anskaffe de første 4 elbusser til ibrugtagning medio 2022. Dernæst ligger der en udskiftning af 10 busser til senest 2023. Projektet Grøn buspulje blev godkendt af kommunalbestyrelsen den 25. februar 2021. Link til beslutning: [Kommunalbestyrelsen: 25-02-2021 kl. 18:00 \(brk.dk\)](#).

De 10 nye busser i 2023 på el vil være en merudgift på op til 20.000.000 kroner i anskaffelsessum af busserne. En dieselbus koster ca. 1,4 mio. kroner, og en elbus koster ca. 3,2 mio. kroner. Uanset om busserne anskaffes ved kontantkøb eller leasing i en 10-årig periode, er udgiften den samme.

Det koster mindre at drive en elbus. COWI har i maj 2020 udarbejdet en rapport for Midttrafik og BAT har fået BEOF til at hjælpe med en beregning på brændstofudgifter på elbusser og nye dieselbusser. BEOF's beregninger viser, at 10 busser med et årligt forbrug på 150.000 km. giver en besparelse på ca. 950.000 kroner. Over en 10-årig periode vil det svare til 9.500.000 kroner. – forudsat en ens prisforskel mellem diesel og el.

Der ligger en yderligere besparelse på service og vedligehold.

Der er mindre udgifter i service og vedligehold på elbusser end der er på dieselbusser. Hvor stor denne besparelse er for BAT, er på nuværende tidspunkt ikke kendt. Endvidere vil der være en overgang, hvor BAT har brug for at servicere begge typer busser – og skal have uddannet personale i at servicere elbusser og udstyret værksted og klargøring til de nye busser. Derfor anmoder BAT om, at bruge perioden frem til 2026 til at få oparbejdet viden om servicering af elbusser og fundet ud af de reelle udgifter på service og vedligehold af elbusser i BAT's kontekst. BAT kører op mod dobbelt så mange kilometer årligt i forhold til andre udkørselssteder, så det er vanskeligt at foretage 1:1 sammenligninger på besparelser på service og vedligehold hos andre trafikselskaber. De nyeste udbud viser at det er billigere med elbusser end dieselbusser – Nordjyllands Trafikselskabs udbud af bybusser viser dette ([LINK](#)), og i busdrift skal der ses mere på TCO i bussernes afskrivningsperiode end på anskaffelsessummen. Men, da dette er et helt nyt kapitel i den offentlige transport på Bornholm, så er de samlede TCO på en busflåde drevet på el ikke kendt og der er parametre der er svære at svare på om det reelt bliver billigere.

Det der er billigere med elbusser i forhold til dieselbusser er:

- Drivmiddel – el
- Mindre brug af reservedele
- Mindre service og reparationer

Det der gør elbusser dyrere end dieselbusser

- Væsentlig højere anskaffelsessum.
- Investeringer i ladeinfrastruktur.
- Ny type bus kræver uddannelse og omskoling af mekanikere. Dertil er skal der defineres en snitflade mellem BATs egne mekanikere og leverandørens, da BAT ikke vil kunne varetage reparationer på elektriske dele. Denne snitflade afgøres i udbud og BAT har ingen viden om dette på nuværende tidspunkt.

Usikkerheder – ubekendte faktorer i forhold til andre trafikskaber.

- Holdbarhed og garanti på batteri. BATs busser kører ca. dobbelt så langt som andre. Kan batteriet holde til det – og hvilke konsekvenser vil det få, hvis batteripakkerne skal skiftes på et tidspunkt i leasingperioden.
- Slidte batterier med lav kapacitet kan udfordre de kendte vognløb og stille krav til et større antal driftsbusser.

Derfor kan TCO blive både dyrere og billigere end dieselbusser. De nyeste udbud viser, at det er billigere med el – og med den viste besparelse på drivmiddel, er der indikationer på at TCO bliver billigere, jo flere km, der køres pr. år. Men, hvis batteripakken skal skiftes undervejs i bussens levetid, kan det gøre den samlede TCO dyrere.

Da, der anmodes om busser i 2023 – der skal køre i 10 år, går disse busser langt udover tidsrammen i denne strategi- og udviklingsplan.

Skulle det derfor vise sig, at der ligger en besparelse på driften af elbusser, anmoder BAT derfor om at en eventuel besparelse på service og vedligehold kan omprioriteres til oparbejdelse af viden, for at være klar til en fuld elektrificering i 2025-2026.

Opsummering: Det kan koste op til ca. 20.000.000 kroner mere for elbusser fremfor dieselbusser. Der ligger en besparelse på 9.500.000 kroner på drivmiddel. Det efterlader en merudgift på 10.500.000 kroner for 10 nye elbusser – afskrevet over en 10-årig periode. Det er overvejende sandsynligt, at en besparelse på reservedele og service vil modsvare denne merudgift.

Dertil en investering på 3.000.000 kroner til strømforsyning og opsætning af ladestandere til at sikre, en ladeinfrastruktur til en fuld elektrificering af BAT's busflåde.

Der er en tendens til, at opladning foregår på busdepoterne med almindelige ladestandere til store biler. De væsentlige dyrere ladestandere – pantografer – bliver ikke anvendt i nye projekter, hvilket forklarer den relativt lave investeringssum.

Digitalisering

BAT skal digitaliseres, så trafikselskabet har et digitaliseringsniveau, der gør det attraktivt at anvende kollektiv transport. Der ud over skal det være muligt at analysere på rejsemønstre, kapaciteter og andre parametre. Digitaliseringen skal være både kundeendt i forhold til billetsystem og trafikinformation – og formidling af disse. Digitaliseringen skal også være vendt mod selskabet, så der er et solidt datagrundlag for at analysere behov, trends, kapaciteter og andre parametre, der er vigtige i at sætte de bedste rammer op for den kollektive transport – og mobilitet som helhed.

BAT har mangler på digitalisering. Det er både i forhold til et mere elektronisk billetsystem, men også digitalisering til afdækning af kørselsmønstre, brændstofforbrug, service etc. BAT har realtid på noget af kørslen, men mangler de lokale ruter. Det forventes at være på plads i løbet af efteråret 2021.

Grundlæggende kan digitalisering i BAT inddeles i 2 dele. Det kundeendte og resten. Der er naturligvis overlap på nogle af systemerne, men den store del i det kundeendte er et nyt billetsystem. Både billetsystem til de ikke digitale borgere og til øvrige.

Billetsystem

I forbindelse med sag om stop af salg af klippekort i busserne den 4. maj, 2021, har NMU bedt BAT om at finde et nyt billetsystem til implementering i 2022.

BAT har set på 3 systemer – rejsekortet og 2 andre.

Desværre er tiden til at gå på rejsekortet ikke optimal. Den hardwareplatform systemet kører på nu står til udskiftning omkring 2025. Dertil kommer en periode på omkring 2 år inden rejsekortet er fuldt implementeret. Der ligger en stor investering i udstyr til rejsekortet, der med stor sandsynlighed skal udskiftes i 2025.

Det anbefales at foretage en afklaring om der er vilje og midler til at gå ind i et afklarende forløb med rejseplanen. Bornholm som TestØ er yderst relevant her, og ideen er præsenteret for rejsekort, der har tilkendegivet at det kan være interessant at arbejde videre med.

Et alternativ til rejsekort er at investere i et andet billetsystem. Det system forudsætter mulighed for løbende at kunne udvikle nye produkter og produkttyper for at imødekomme de aktuelle billetteringsbehov.

BAT anbefaler at der arbejdes videre med Rejsekort som den fremtidige billetløsning. Uanset hvilken mulighed der vælges, anbefaler BAT et projektforbølge med stor involvering fra brugerråd og andre interessenter i et nyt billetsystem.

Vælges Rejsekort, vil BAT komme med på en national løsning. Her er der allerede nu et stort stykke arbejde i gang med at finde ud af hvilke billetprodukter der kan medvirke til at trække passagererne tilbage til den kollektive trafik. Verden ser anderledes ud efter COVID-19 – eksempelvis er et månedskort en dyr løsning for de der arbejder hjemmefra 2-3 dage om ugen. Hvis BAT kommer med på rejsekort, er der også adgang til de nyudviklede produkter.

Økonomisk vurdering, billetsystem:

Rejsekortet kan ikke umiddelbart prissættes på den nye teknologi. Det forventes at have en driftsomkostning på ca. 2.000.000 kroner pr. år.

De 2 øvrige billetsystemer vil kræve en generel investering på omkring 1.500.000 kroner. Dertil et beløb på ca. 1.000.000 kroner årligt, til drift og vedligehold. Priserne på billetsystemer er listepreiser og derfor forbundet med en vis usikkerhed. Hvis Rejsekort fravælges, skal der startes et udbud på et billetsystem i stedet for.

Appløsning

BAT har en app der er en integreret del af rejseplanen. Den er udviklet af samme virksomhed, der laver rejseplanens app, så appen har den styrke at den både fungerer som selvstændig app og som en del af rejseplanens app.

Appløsningen har en relativ høj driftsomkostning – ca. 200.000 kroner årligt. Dertil kommer at det er meget dyrt at videreudvikle og forbedre funktionalitet. Eksempelvis er det kun muligt at betale med mobilepay i appen, hvilket udelukker brug for alle BATs udenlandske kunder. Det vil koste omkring 500.000 kroner at få tilføjet andre betalingsmetoder til appen.

Derfor ønsker BAT en anden løsning og er inviteret af Fynbus og Sydtrafik til at indgå i et fællesskab med at få udviklet en app. Dette samarbejde er ved at starte op og BAT er gået med i en afklaring og kravspecificering indledningsvis. Hvis det viser sig at der er god synergi mellem selskaberne og der kan findes en appløsning der er fordelagtig for BAT, så vil det resultere i en fælles løsning.

Økonomisk vurdering, appløsning:

En ny app forventes at koste 300.000-400.000 kroner i investering og 100.000-200.000 kroner i drift frem til 2026. Til gengæld forventes at de årlige omkostninger vil være væsentlig mindre end de 200.000 kroner det koster i dag at drive appen, så en omprioritering af de eksisterende udgifter vil frem mod 2025, medføre en årlig besparelse på ca. 100.000-200.000 kroner.

Øvrig digitalisering

BAT har et yderligere behov for at digitalisere flere interne processer der i dag foregår manuelt. Disse digitaliseringer er primært til drift og værksted.

Alle chauffører har i dag en tablet. Den tablet indeholder primært apps til brug for bussen. BAT ønsker derfor at ændre tablet til at være en bustablet, frem for en som chaufføren har med i bussen. Fremadrettet vil denne tablet også kunne anvendes til at forbedre informationerne i busserne i forhold til automatisk skift af takstzone, annoncering af næste stoppested, realtid etc.

BAT søger en løsning, så tablets kan udskiftes løbende over driften, fremfor at skulle foretage en investering hvert 3-4 år. BRK har en tilsvarende løsning på PC-området og vil med fordel kunne introduceres her.

I forbindelse med sommerkørslen har BATs chauffører oplevet at mange turister stopper bussen og spørger om hvilke busser der afgår hvornår. Det medfører forsinkelser og hvis der bliver opsat elektroniske tavler med relevant information på de mest besøgte stoppesteder kan disse forsinkelser undgås.

Denne løsning kan implementeres via skærme der er forsynet med solceller og batteri – og er i brug ved få stoppesteder. BAT ønsker at udvide antallet af skærme på de 20 mest besøgte stoppesteder. Samme information kan formidles via et link til afgangstavlen på rejseplanen, men det kræver som minimum en smartphone og kan løses ved at sætte QR koder op ved stoppestederne. QR-koder har begrænset anvendelse og serviceniveauet er ikke på højde med en infoskærm.

Økonomisk vurdering, øvrig digitalisering:

Tablets vil kræve en investering på 250.000 kroner og infoskærmene vil koste 400.000 kroner

Handlingsplan

Da der indgår væsentlige investeringer i flere projekter i handleplanen, er en tidsplan afhængig hvordan projekterne finansieres.

Umiddelbart er der 3 muligheder: BAT finansierer via driften, BAT omprioriterer eller en ekstrabevilling.

Da BAT fortsat har en gældsafvikling, er det begrænset hvad der kan afses til investeringer via driften. Men, for at muliggøre væsentlige forbedringer forventer BAT at kunne foretage investeringer på op til 300.000 årligt.

Det giver denne tidsplan for de projekter, der enten er omkostningsneutrale, kan tages inden for egen ramme eller finansieres via omposteringer:

Handleplan for BAT 2021-2026			2021				2022				2023				2024				2025			
	Egenfinansieret/omprioriteringer	Økonomisk ramme	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
4.1	Organisationen BAT																					
4.2	Udvikling af køreplan																					
4.3	Grøn mobilitet - BRK strategi																					
4.4	4 elbusser til bybus	Er projekteret og budgetsat i 2021																				
4.6.1	Hjemmeside	er implementeret																				
4.6.2	Appløsning	500.000,00																				
4.6.3	Trafiktællinger	er i test																				
4.6.5	Tablets i busserne	250.000,00																				
Tidsramme for projekt der finansieres via driften																						
Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er via omprioriteringer og uden besparelser																						
Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er finansieret gennem ekstrabevillinger																						

De projekter der kræver en ekstern finansiering – eller kan finansieres via omposteringer eller selvfinansiering og som kan udskydes til gældsafviklingen er på plads, er angivet i nedenstående tidsplan.

Handleplan for BAT 2021-2026			2021				2022				2023				2024				2025			
	Ekstern finansiering	Økonomisk ramme	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
4.4	Klargøring mod 2025 - ladeinfrastruktur	3.000.000,00																				
4.4	10 nye busser til 2023	EL busser - merudgift 20.000.000 Dieselbusser																				
4.5	Digitalisering - Billetsystem	Minimum 2.000.000																				
4.6.4	Systemer til drift og værksted	200.000,00																				
4.6.6	Digitale Stoppestedstavler	400.000																				
Tidsramme for projekt der finansieres via driften																						
Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er via omprioriteringer og uden besparelser																						
Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er finansieret gennem ekstrabevillinger																						

Proces- og tidsplan:

Af bilag 2 fremgår Proces- og tidsplan for udarbejdelse af Strategi- og udviklingsplan for BAT. For at sikre en bred involvering og forankring blandt BATs interessenter er der i tidsplanen indtænkt, at denne sendes til orientering og kommentering i *Særligt udvalg om klima og bæredygtighed* samt til høring i *Ældreråd* og *Handicapråd*. Herudover inddrages BATs brugerråd og Destination Bornholm ved dialogmøder.

Økonomiske konsekvenser

Der er umiddelbart ingen direkte økonomiske konsekvenser af dette udkast. De enkelte projekter kan have en økonomisk konsekvens, men disse vil blive beskrevet og fremlagt som separate sager til politisk behandling.

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 5: Godkendelse af Bornholms strategi for grøn mobilitet 2040

Bilag

Bilag 1 - Bornholms Strategi for grøn mobilitet 2040 - Udkast august

Bilag 2 - Pixiversion af Bornholms Strategi for grøn mobilitet 2040

Åbent punkt

5 Godkendelse af Bornholms strategi for grøn mobilitet 2040

00.16.02P22-0001

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	5	

Politisk sagsgang

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed indstiller

Natur- og Miljøudvalget indstiller

Økonomi-, Erhvervs og Planudvalget indstiller

Kommunalbestyrelsen godkender

Resumé

Med udgangspunkt i kommissoriet for grøn mobilitet, som godkendtes af [kommunalbestyrelsen den 28. januar 2021](#), har Særligt udvalg om klima og bæredygtighed udarbejdet en strategi for grøn mobilitet, der nu fremlægges til kommunalbestyrelsens godkendelse.

Bornholms strategi for grøn mobilitet udgør sammen med Bornholms Energipolitik og Strategi 2040 det samlede billede af politiske rammedokumenter relateret til energi, forsyning og forbrug. Bornholms strategi for grøn mobilitet har til formål at anvise, hvordan transportens fossile CO₂-udledning samt luft og støjforurening reduceres på Bornholm.

Der er vedlagt en pixiudgave af strategien (bilag 2), som giver et simpelt overblik over strategiens mål og indsatsområder.

Indstilling og beslutning

Kommunaldirektøren indstiller at,

- Bornholms strategi for grøn mobilitet godkendes.

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 25. august 2021:

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:

Natur- og Miljøudvalget kan ikke anbefale Bornholms strategi for grøn mobilitet på grund af stemmelighed.

Else Merete Knoop og Ole Rødvig anbefaler strategien til Kommunalbestyrelsens godkendelse.

Kim Jacobsen kan ikke anbefale strategien, idet han afventer sin stillingtagen og

Niclas Fick kan ikke anbefale strategien, idet han ønsker større fokus på cyklisme.

Sagsfremstilling

Med udgangspunkt i kommissoriet for grøn mobilitet, som godkendtes af [kommunalbestyrelsen den 28. januar 2021](#), har Særligt udvalg om klima og bæredygtighed udarbejdet en strategi for grøn mobilitet, der nu fremlægges til kommunalbestyrelsens godkendelse.

Formålet med Bornholms strategi for grøn mobilitet er at reducere transportens fossile CO₂-udledninger samt luft- og støjforurening på Bornholm - samtidig med, at mobiliteten på Bornholm er effektiv og god. Strategien skaber sammenhæng mellem de politiske mål og de tiltag bornholmske virksomheder, bornholmere, Bornholms Regionskommune og øvrige interessenter skal iværksætte for at indfri målene.

Mål, delmål og strategiske indsatsområder

Bornholms Energipolitik og Strategi 2040 har indlagt delmål for CO₂-reduktioner for landtransporten frem mod 2040, hvor målet er, at transporten på Bornholm er fossilfri. Der er lagt op til følgende delmål: 2020-2025 (9.000 tons), 2025-2032 (23.000 tons) og 2032-2040 (38.000 tons).¹ Det er disse mål, Bornholms strategi for grøn mobilitet vil indfri (det bemærkes, at perioden 2023-2032 er justeret til 2025-2030). Til det formål fokuseres på følgende indsatsområder:

- Ladeinfrastruktur
- Omstillingen af privat- og erhvervsbilisme
- Grøn transport i egen flåde, via indkøb og udbud og gennem aktivt ejerskab
- Omstilling af tung transport
- Kombinationsrejser – Mobility as a service
- Den kollektive transport
- Cyklisme
- Samkørsel og delebilisme

Overordnet står strategien på to ben: den søger dels at fremme omstillingen af fossile køretøjer til eldrevne køretøjer eller køretøjer på grønne brændsler. Dernæst sigter strategien mod at ændre transportvaner i en grønnere retning, der skal bidrage til at reducere privatbilismen.

Strategien anviser konkrete veje til at opnå disse mål (tabel 1). Det vil imidlertid være nødvendigt, at identificere yderligere reduktionsveje for at indfri delmålet i 2025, herunder stimulere de nødvendige adfærdændringer hos bornholmerne. Selvom mange af de tekniske løsninger for omstilling af transporten er velkendte, er der en forventning om, at den eksponentielle stigning i antallet af elbiler først for alvor slår igennem efter 2025. Det samme gør sig gældende for den tunge trafik.

¹ Kommissoriet for strategi for grøn mobilitet, BRK, 2021.

Tabel 1: Oversigt over strategiens delmål

Nr.	Mål	Delmål	CO ₂ -reduktioner ⁴	Årstal	Primære aktører
1.0	Bornholms transport skal være fossilfri i 2040	2025: 9.000 t CO ₂ per år 2030: 32.000 t CO ₂ per år 2040: 70.000 t CO ₂ per år	2025: 9.000 t CO ₂ 2030: 23.000 t CO ₂ 2040: 38.000 t CO ₂ Total 2040: 70.000 t CO ₂	2040	Kommunalbestyrelsen Bornholmere Bornholmske virksomheder Trafik- og transportselskaber Regeringen/staten
<i>Omstilling til grønne drivmidler</i>					
2.0	Bornholms ladeinfrastruktur er udbygget, så alle bornholmere og gæster har mulighed for at køre på el	2022: Langsigtet plan udarbejdet 2022: Etablering af én ladestander til busdrift	-	2025	Kommunalbestyrelsen Bornholms forsyningselskaber Bornholmske virksomheder Bornholmere Ladeoperatører
2.1	Fossile biler erstattes med elbiler svarende til %-vis andel af ambitionen om 1.000.000 elbiler på landsplan i 2030	2025: 700 elbiler 2030: 6.800 elbiler 2040: 18.500 elbiler ⁵	2025: 1.300 t CO ₂ 2030: 12.600 t CO ₂ 2040: 20.400 t CO ₂ Total 2040: 34.300 t CO ₂ ⁶	2040	Bornholmere (bilisterne) Bornholmske bilforhandlere Banker og finansieringskilder Kommunalbestyrelsen Delebilskubber

2.2	Fossile varevogne erstattes med el-varevogne	2025: 15% omstillet 2030: 85% omstillet 2040: 100% omstillet	2025: 1.700 t CO ₂ 2030: 7.800 t CO ₂ 2040: 1.700 t CO ₂ Total 2040: 11.200 t CO ₂	2040	Bornholmske virksomheder Bornholmske håndværkere Kommunalbestyrelsen
2.3	Landbaseret transport af varer og tjenesteydelser til Bornholms Regionskommune foregår grønt og bæredygtigt	2024: Mål fastlagt i udbuds- og indkøbspolitikken svarende til kommunens egen omstillingsgrad 2030: Jf. ovenfor	-	2040	Kommunalbestyrelsen Bornholmske virksomheder og leverandører Bornholmske transportører
2.4	Omstilling af kommunens* flåde (*administrationen, omfattet af flådestyringen)	2022: Der udarbejdes en plan for omlægning af den samlede flåde under 3.500 kg., så personbiler løbende udskiftes til el 2025: personbiler 70 % omstillet 2030: personbiler 100% omstillet 2030: Varevogne 100% omstillet 2040: Den tunge trafik 100% omstillet til fossilfri drivmidler	Udledninger fra kommunens personbiler (ca. 1.000 tons CO ₂) er talt med i 2.1.	2040	Kommunalbestyrelsen
2.5	Offentlig transport – kollektiv-, flex- og servicetrafik kører på fossilfri drivmidler	2025: Egendrift 50% omstillet 2030: Egendrift er 100% omstillet, herunder eksterne leverandører	2025: 1.450 t CO ₂ 2030: 1.450 t CO ₂ Total 2030: 2.900 t CO ₂	2030	BAT Private buschauffører Kommunalbestyrelsen
2.6	Privat- og turistkørsel kører på fossilfri drivmidler	2030: 50% omstillet 2040: 100% omstillet	2030: 650 t CO ₂ 2040: 650 t CO ₂ Total 2040: 1.300 tons CO ₂	2040	Private buschauffører Destination Bornholm Turister
2.7	Den tunge transport kører på fossilfri drivmidler	Delmål for 2025 og 2030 tilgår i næste iteration af strategien	Tal tilgår.	2040	Bornholmske virksomheder Bornholmske transportører Bornholmske landmænd Bornholms forsyningselskaber Kommunalbestyrelsen

Gode alternativer til bilen

3.1	Nulvækst i antallet af biler på Bornholm	2023: Etablering af ti delebilskubber.	-	2025	Borgerforeninger Brugsforeninger Delebilsselskaber
3.2	Der udvikles et koncept for kombinationsrejser- Mobility as a Service på Bornholm	2025: Kombinationsrejser via en Maas-plattform er muliggjort	-	2030	BAT Kommunalbestyrelsen

3.3	Cyklisme skal udbredes, herunder hverdagscyklismen	2022: I dialog med borgerne udarbejdes en plan for overflytning af korte og mellemlange ture fra bil til cykel/elcykel 2025: Udvidelse af cykelruterne 2030: 25% af alle korte bilture under tre km flyttes til cykel 2030: 5% af alle bilture mellem tre og ti km flyttes til el-cykler	2025: 300 t CO ₂ 2030: 300 t CO ₂ Total 2040: 600 t CO ₂	2030	Bornholmerne Borgerforeninger Bornholmske virksomheder Kommunalbestyrelsen
3.4	Vækst i antal passagerer i den kollektive transport	2022-2023: Der udarbejdes en plan for at gøre den kollektive transport mere attraktiv 2030: 5% af de lange bilture på mere end 15 km overflyttes til kollektiv	2025: 180 t CO ₂ 2030: 180 t CO ₂ Total 2040: 360 t CO ₂	2030	Bornholmerne BAT Kommunalbestyrelsen
3.5	Øget samkørsel i pendlerrejser samt i ærinde og fritidskørsel	2030: Samkørsel i pendlerrejser øges fra 13% til 20% og samkørsel til ærinde og fritidsture øges fra 32% til 37% (svarende til samlet 3% stigning i henholdsvis 2025 og 2030) ⁷	2025: 450 t CO ₂ 2030: 450 t CO ₂ Total 2040: 900 t CO ₂	2030	Bornholmerne
3.6	Færre pendlerrejser post Corona pga. hjemmearbejdsdage	2030: 10% færre pendlerrejser i bil	2021: ⁸ 460 t CO ₂ Total 2040: 460 t CO ₂	2030	Kommunalbestyrelsen Virksomhederne Bornholmerne

Strategi for grøn mobilitet genbesøges hvert andet år for at sikre dens fortsatte relevans.

Inddragelse af interessenter og eksperter i udarbejdelsen af strategien

Der er i arbejdet med strategien inddraget så mange idéer og vinkler som muligt. Det drejer sig om udvalgsmøder i Særligt udvalg om klima og bæredygtighed, møder med bornholmske virksomheder og foreninger samt møder med andre aktører med interesse for Bornholms grønne omstilling. Det har på grund af COVID-19 pandemien ikke været muligt at møde bornholmerne fysisk. I stedet afholdtes der i maj 2021 et virtuelt borgermøde, som blev suppleret af en online borgerhøring. Der har også været en politisk proces, hvor der er givet status til relevante udvalg undervejs samt gennem en politisk følgegruppe.

Der er løbende blevet søgt fag- og ekspertråd i udarbejdelsen af strategien. Det gælder blandt andet samarbejdspartnere fra Danmarks Teknologiske Universitet og Gate21. Der er desuden indhentet rådgivning fra konsulentvirksomheden COWI, der har bistået med fremskrivninger og beregninger af reduktionsindsatser.

Processen fremadrettet for Bornholms strategi for grøn mobilitet

Målene i Bornholms strategi for grøn mobilitet skal dels indfries gennem målrettede handleplaner og dels ved at integrere målsætningerne i kommunens øvrige indsatser, strategier og politikker. Der vil som en del af implementeringen af strategien blive lavet en løbende prioritering, så de mest relevante handlinger igangsættes inden for de økonomiske rammer, der er til rådighed.

Arbejdet med handleplaner vil blive inddelt i to overordnede opgaver. Den ene er at lave en samlet styring af alle handleplanerne (porteføljestyling) således, at arbejdet koordineres på tværs og over tid. Den anden opgave er udarbejdelsen af selve handleplanerne, der vil danne baggrund for konkrete handlinger, der vil indfri strategiens mål. Relevante interne og eksterne aktører involveres i dette arbejde, så der skabes ejerskab. Kommunen alene kan ikke indfri strategiens mål. Processen for udarbejdelse af handleplaner følger processen, der er [vedtaget for handleplaner for energistrategien](#). Som en del af arbejdet med handleplanerne, skal der tages stilling til, hvor meget CO₂ en fuld gennemførelse af den enkelte handleplan forventes at bidrage med, så der bliver et håndgribeligt mål for indsatsen på handleplanniveau.

I nedenstående tabel 2 er der et samlet overblik over de foreslåede handleplaner på overskriftsniveau, samt en indikation af, hvornår de forventes udført. Med nedenstående handleplaner vil der være indsatser, der omfatter alle strategiens overordnede indsatsområder. Handleplanerne komplementeres af enkeltstående indsatser, der ikke omfattes af handleplaner. Det gælder fx trafikplanlægning, ejerskiftestrategier, udbuds- og indkøbspolitik. Porteføljen over handleplaner vil løbende blive revideret, når nye muligheder og behov opstår.

Arbejdet med handleplaner for 2021 er igangsat og omfatter udarbejdelse af en langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm samt en handleplan for borgerinddragelse i en bred mobilitetskontekst.

Tabel 2: oversigt over handleplaner

Handleplaner	2021	2022	2023	2024	2025
1. Langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm					
2. Handleplan for borgerinddragelse i en bred mobilitetskontekst					
3. Forum for omstilling af tung transport					
4. Handleplan for øget hverdagscyklisme					
5. Udviklingsplan for BAT					
6. Handleplan for kombinationsrejser - MaaS					
7. Bedre, sundere, billigere og mere effektiv transport i BRK					
Reduktionsmål frem mod 2040 (tons CO ₂): tons					9.000

Note: Handleplan 1 og 2 forventes finansieret over den eksisterende bevilling til grøn mobilitet (Bevilling 42, Erhverv, Byg og Plan). Handleplan nr. 5 og handleplan nr. 7 finansieres ikke over budgettet for grøn mobilitet, men har stor indflydelse på implementeringen af strategien. Øvrige handleplaner er afhængige af tilførsel af nye midler.

Organisering

Det videre arbejde med grøn mobilitet foreslås organiseret som følger:

Politisk forankring

Ifølge kommissoriet for strategi for grøn mobilitet har Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget, som ansvarligt udvalg både opgaven og forpligtelsen, når strategien skal anvendes strategisk, taktisk og praktisk til for eksempel at påvirke nationale dagsordener, foretage infrastrukturelle prioriteringer og langsigtet planlægning. Det overordnede ansvar for implementering af strategien vil med vedtagelsen af strategien fortsat være forankret i Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget i tæt samarbejde med relevante udvalg. Frem til nedlæggelsen af Særligt udvalg om klima og bæredygtighed i udgangen af 2021, er det udvalgets ansvar, med reference til Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget, at følge implementering af strategien samt at tilrettelægge nye indsatser.

Administrativ forankring

Administrativt forankres det koordinerende arbejde i Center for Regional Udvikling, IT og Sekretariat, hvor der er afsat ressourcer til udviklings- og koordinationsarbejdet samt den opfølgning, der sikrer fremdrift i arbejdet med at indfri målene. For at understøtte porteføljestyringen og sikre den tværgående integration af strategiens målsætninger på tværs af kommunen nedsættes en styregruppe.

Styregruppen refererer til Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget. Sammensætningen af styregruppen består i udgangspunktet af administrative chefer i kommunen. Derudover inddrages primæraktører, der er relevante for de opgaver, der skal løses på ad hoc basis. Styregruppen sammenlægges med Styregruppen for Bornholms Energistrategi, hvorefter styregruppen får det samlede ansvar for arbejdet med Bornholms Energipolitik og benævnes "Styregruppe for Bornholms Energipolitik".

Tabel 3: sammensætning af Styregruppe for Bornholms Energipolitik

Medlem	Funktion i styregruppen
Direktionsmedlem	Styregruppeformand
Centerchef for Natur, Miljø og Fritid	Styregruppemedlem
Centerchef for Ejendomme og Drift	Styregruppemedlem
Centerchef for Regional Udvikling, IT og Sekretariat	Styregruppemedlem
Leder af Udvikling og Plan	Styregruppemedlem

Styregruppen mødes tre gange om året for at drøfte handleplansporteføljen, prioriteringer samt fremdriften for de igangsatte handleplaner. Møderne planlægges årligt til februar, april og november. Derudover kan styregruppemøderne bruges til koordination af øvrige projekter, som bidrager til at indfri målene i energistrategien og strategien for grøn mobilitet, men som ikke er handleplaner.

Økonomiske konsekvenser

Kommissoriet for strategi for grøn mobilitet gav mulighed for at igangsætte handlinger sideløbende med udarbejdelse af strategien. Der er truffet beslutning om, at igangsætte to handleplaner i 2021. Det drejer sig om en handleplan for langsigtet ladeinfrastruktur på Bornholm samt en handleplan for borgerinddragelse i en bred mobilitetskontekst. Med endelig godkendelse af disse handleplaner rester der 12.550 kroner på Bevilling 42 (Erhverv, byg og plan). Yderligere handleplaner fra 2022 og 2023 forudsætter, at der afsættes nye midler. Der er indlagt forslag herom i budgetforhandlingerne pålydende 800.000 kr. om året i 2022 og 2023.

Med vedtagelsen af Bornholms strategi for grøn mobilitet forpligter Bornholms Regionskommune sig ikke til at realisere alle de nævnte indsatser, men regionskommunen forpligter sig til at arbejde for, at mest muligt realiseres inden for de givne rammer, den tilgængelige økonomi, lovmæssige muligheder og teknologiske udvikling.

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 6: Godkendelse af handleplaner for strategi for grøn mobilitet

Bilag

Bilag 1 - Handleplan for borgerinddragelse i en bred mobilitetskontekst

Bilag 2 - Handleplan for langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm

Åbent punkt

6 Godkendelse af handleplaner for strategi for grøn mobilitet

00.16.02P22-0002

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	6	

Politisk sagsgang

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed indstiller
Natur- og miljøudvalget indstiller
Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget beslutter.

Resumé

Bornholms strategi for grøn mobilitet 2040 forventes godkendt af Kommunalbestyrelsen i oktober 2021. [Kommissoriet for strategi for grøn mobilitet](#) giver mulighed for, at der igangsættes initiativer og handlinger sideløbende med udarbejdelsen af strategien. På udvalgsrådet i Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 2. juni 2021 blev det besluttet at iværksætte to handleplaner i 2021. Det drejer sig om henholdsvis handleplanen for en langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm og en handleplan for borgerinddragelse i en bred mobilitetsdagskontekst. Disse handleplaner fremlægges til godkendelse.

Indstilling og beslutning

Kommunaldirektøren indstiller, at

- handleplanerne af 10. august 2021 inkl. økonomiske dispositioner godkendes.

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 25. august 2021:

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:

Anbefales.

Sagsfremstilling

Bornholms strategi for grøn mobilitet 2040 forventes godkendt af Kommunalbestyrelsen i oktober 2021. [Kommissoriet for strategi for grøn mobilitet](#) giver mulighed for, at der igangsættes initiativer og handlinger sideløbende med udarbejdelsen af strategien. Handleplanerne skal resultere i konkrete handlinger for at nå målene i strategi for grøn mobilitet. De første handleplaner, der iværksættes, omfatter en handleplan for langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm og en handleplan for borgerinddragelse i en bred mobilitetsdagskontekst.

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed havde en indledende drøftelse af handleplanen for ladeinfrastruktur på udvalgsrådet den 2. juni 2021. Elementerne i handleplanen har været drøftet bredt på tværs af relevante centre i regionskommunen samt med Bornholms Energi og Forsyning. For så vidt angår handleplanen for borgerinddragelse er den baseret på en uformel

drøftelse i udvalget den 2. juni 2021 med afsæt i et oplæg fra udvalgsformanden. Elementerne i handleplanen har ikke været drøftet med relevante samarbejdspartnere, hvorfor der må påregnes løbende tilpasning af indholdet med respekt for de overordnede udstukne politiske rammer. Dette er afspejlet i de foreslåede handlinger i handleplanen. Denne tilgang afspejler et ønske om hurtig igangsættelse af handleplanen.

I korte træk omfatter handleplanerne følgende:

Handleplan for langsigtet ladeinfrastruktur på Bornholm: Offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur er central for at understøtte omstillingen fra fossile til eldrevne køretøjer. Formålet med handleplanen er at bidrage til en sammenhængende, ø-dækkende og velfungerende ladeinfrastruktur på Bornholm. Planen kommer med anbefalinger til, hvordan arbejdet kan struktureres og ud fra hvilke principper ladeinfrastrukturen etableres. I det omfang det er muligt, vil den nødvendige økonomi også blive beskrevet. Overordnet vil handleplanen munde ud i anbefalinger til, hvor mange ladestander og hvilken type ladestander, der skal opstilles, i hvilket tempo de bør opstilles, og hvor de bør placeres. På den ene side er udfordringen at etablere den nødvendige ladeinfrastruktur tids nok til at imødekomme den forventede efterspørgsel, og på den anden side at balancere udbuddet med det faktiske behov. Selve udrulningen af ladeinfrastruktur er ikke omfattet af handleplanen.

Borgerinddragelse i en bred mobilitetskontekst: Bornholmerne, de bornholmske foreninger og virksomheder gav værdifulde bidrag til formuleringen af målsætningerne i Bornholms strategi for grøn mobilitet. Nu skal målsætningerne indfries. Det kan kun ske i et bredt samarbejde, som er forankret i lokalsamfundene på Bornholm, i foreningslivet, på uddannelsesinstitutionerne og hos virksomhederne, m.fl. Bornholmerne skal opleve, at omstillingen af transporten bringer dem et bedre sted hen. Målet med handleplanen er, at forskellige aktører og borgerne deltager i, og gennemfører tiltag, der ændrer transportadfærden i en grønnere retning med særligt fokus på samkørsel og delebilsklubber, og i nogen grad cyklisme og den kollektive transport. Det er også et mål, at handleplanen bidrager til at udbrede viden om gevinsterne ved at udskifte den fossile bil med en elbil. Kommunikation vil være et gennemgående element i handleplanen.

Økonomiske konsekvenser

Ifølge beslutning i Kommunalbestyrelsen den 28. januar 2021 er der til arbejdet med grøn mobilitet afsat 900.000 kr. til udarbejdelse af strategi og til at iværksætte handlinger i 2021. Af disse midler er der aktuelt allokeret 154.950 kroner. Da forbruget i selve strategifasen har været lidt lavere, end hvad der var budgetteret med i kommissoriet, og den grafiske opsætning er forestået internt i kommunen, kan der afsættes op til 745.050 kr. til igangsættelse af handlinger.

Der afsættes i alt 340.000 kr. til handleplanen for langsigtet ladeinfrastruktur på Bornholm til at dække medarbejderressourcer (260.000 kr.) og ekstern rådgivning og evt. indkøb af data (80.000 kr.). Der afsættes i alt 392.500 til handleplanen for borgerinddragelse til at dække medarbejderressourcer (292.500 kr.) samt øvrige udgifter, herunder bl.a. kommunikationsmateriale og afholdelse af borgerrettede aktiviteter (100.000 kr.). Med godkendelse af handleplanerne og de økonomiske dispositioner vil restbeløbet herefter være 12.550 kr.

Aktivitet	Budget	Realiseret	Allokeret	Rest
Eksterne fagpersoner som leverer ekspertråd: vurdering af udfordringer, virkemidler og konkrete anbefalinger til grøn omstilling til transportområdet på Bornholm	150.000	93.075	130.575	19.425
Eksterne oplægsholdere til udvalgsmøder samt borgermøder (fx trafikforsker eller eksperter i deleøkonomi med videre)	50.000	24.375	24.375	25.625
Implementering af forandringer og adfærdsændringer; konkrete handlinger (konsulentbistand, indkøb mv), der understøtter grøn mobilitet. Handlinger kan iværksættes løbende i 2021.	680.000	0	732.500	-52.500
Interessentinddragelse og grafisk præsentation af grøn mobilitet	20.000	0		20.000
I alt	900.000	117.450	887.450	12.550

Udgifterne til handleplaner for strategi for grøn mobilitet afholdes inden for det samlede budget på 900.000 kr. afsat under bevilling 42 Erhverv, byg og plan.

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 7: Anlægsbevilling til reovering af vejafvandingsanlæg 2021

Åbent punkt

7 Anlægsbevilling til reovering af vejafvandingsanlæg 2021

05.01.13S00-0021

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	7	

Politisk sagsgang

Natur- og Miljøudvalget indstiller
Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget indstiller
Kommunalbestyrelsen beslutter

Resumé

På Natur- og Miljøudvalgets møde den 3. november 2020 har udvalget behandlet en prioritering og anvendelse af anlægsmidlerne på vejområdet for 2021, herunder 500.000 kr. til reovering af vejafvandingsanlæg.

Der søges på den baggrund om en anlægsbevilling til reovering af vejafvandingsanlæg i 2021.

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller, at:

- der gives en anlægsbevilling på 500.000 kr. til reovering af vejafvandingsanlæg i 2021
- der afsættes rådighedsbeløb på 500.000 kr. i 2021 finansieret af den disponible anlægspulje vedrørende vejanlæg
- anlægsbevillingen gives til Center for Ejendomme og Drift under Natur- og Miljøudvalget

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:

Indstilling anbefales.

Sagsfremstilling

Grundet klimaændringer skal der i de kommende år, i samarbejde med Bornholms Energi og Forsyning, iværksættes en række fælles initiativer i relation til regnvandssepareringer, lednings- og brøndrenoveringer, herunder afvanding af vejene samt generelle ledningsrenoveringer, hvor BRK er ledningsejer. Arbejderne forventes påbegyndt i efteråret 2021.

Udgifterne til disse projekter vil ikke kunne finansieres over driften.

Planlagte områder er fortsat kystnære dele af Rønne og Nexø bymidte samt Aakirkeby, herunder andre aktuelle klimaprojekter.

Økonomiske konsekvenser

Natur- og Miljøudvalget godkendte den 3. november 2020 forslag til prioritering af den disponible anlægspulje til vejanlæg for 2021.

Dette dagsordenspunkt udgør en del af prioriteringen, idet udgiften på 500.000 kr. til dette projekt finansieres af denne pulje, der pt. udgør 5.795.838 kr.

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 8: Kontrakt for redningsdykkerberedskabet

Bilag

Dykkeraftale 2007

Dykkeraftale 2013

Nyt tilbud 2. juni 2021

Åbent punkt

8 Kontrakt for redningsdykkerberedskabet

14.01.00G01-0013

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	8	

Politisk sagsgang

Natur- og Miljøudvalget beslutter

Resumé

Det er en kommunal opgave at varetage redning i søer og havne, men der er ikke et egentligt krav om etablering af et egentligt redningsdykkerberedskab. Bornholms Regionskommune har indgået en aftale med Falck Danmark A/S om varetagelse af redningsdykkerberedskabet i kommunen. Bornholms Regionskommune modtog imidlertid den 2. juni 2021 et nyt tilbud fra Falck Danmark A/S som meddeler, at de gerne fortsætter samarbejdet omkring redningsdykkerberedskabet, men at rammerne i aftalen ikke længere er dækkende økonomisk. Bornholms Regionskommune skal forholde sig til, hvorvidt det ønskes at beholde den nuværende aftale, alternativt at indgå i en ny aftale med Falck Danmark A/S til en væsentlig højere pris.

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller, at:

- Det meddeles Falck Danmark A/S at tilbuddet om en ny dykkeraftale afslås.

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:

Godkendt. Niclas Fick kan ikke medvirke idet Bornholm bør have et beredskab. Inden kontrakter opsiges, så bør Bornholms Regionskommune have fundet en anden løsning. Det bør undersøges af Bornholms Regionskommune, hvilke muligheder for modeller til en ordning, der vil kunne etableres af- og under Rønne Havn eller i et samarbejde mellem Bornholms Regionskommune og Rønne Havn.

Sagsfremstilling

Det er en kommunal opgave at varetage redning i søer og havne, dog er der ikke et krav om etablering af et egentligt redningsdykkerberedskab. Bornholms Regionskommune indgik i 2007 en aftale med Falck Danmark A/S om varetagelse af redningsdykkerberedskabet i kommunen. Denne blev ændret med virkning fra 1. januar 2014. Aftalen gælder stadig uændret. I aftalen hedder det:

Dykkerberedskabet skal kunne stille på den nærmeste anmeldte adresse med kørefast vej senest 55 minutter efter modtaget alarmering.

I aftalen som blev ændret i 2014 udgik samtidig det egentlige bådberedskab. Ved udkald går dykkerne i vandet på stedet, alternativt via rekvireret båd. Aftalen beløber sig til kr. 364.890 årligt (2021-priser). Aftalen kan opsiges af hver af parterne med 6 måneders varsel.

Antallet af udkald de sidste 4 år kan opgøres som følger:

- 2017 = 4 gange (forbrugt tid = 11,5 timer)
- 2018 = 7 gange (forbrugt tid = 14 timer)
- 2019 = 9 gange (forbrugt tid = 27 timer)
- 2020 = 5 gange (forbrugt tid = 10 timer)

Et dykkerhold består i dag ved første udkald af 2 redningsdykkere og en lineholder, som kommer frem med et specialkøretøj/dykkervogn. Ved alle udkald afgår samtidig den kommunale indsatsleder samt autosprøjte med 4 mand fra nærmeste brandstation.

Med udgangspunkt i Redningsberedskabets Statistikbank på de enkelte udkald i 2020 og 2021 indtil 16/8, kan følgende oplyses for så vidt angår antal udkald:

- Der har været 7 udkald til drukneulykker i 2020, hvoraf de 2 var blinde/ aflyst, dykkervogn og mandskab kom ikke ud og køre. I opgørelsen er der således alene angivet 5 udkald.
- Der har været 3 udkald i 2021 indtil 16/8, hvoraf de 2 udkald er blinde/aflyst/stand by, dykkervogn og mandskab kom ikke ud og køre.

Kort beskrivelse af udkald 2020.

- 18. januar – **HAVN**, Bil kørt i Allingehavn ingen personer i bilen, dykkerhold indsat for bjærgning af bil fra havnebassinet. Dykkerholdet har sammenlagt arbejdet i 2 timer.
- 11. juli – **ÅBENT HAV**, båd sejlet på grund, 3 personer er reddet i land, Dykkerhold tilkaldt men ikke indsat.
- 28. juli – **ÅBENT HAV**, Udkald/aflyst, der blev ikke brug for dykkerholdet til den opgave.
- 08. august – **ÅBENT HAV**, Udkald/aflyst, fisker var kravlet fra båd ned i vandet for at ordne sit garn mv. Dykkerhold aflyst.
- 31. august – **ÅBENT HAV**, Sejlbåd i havsnød, Joint Rescue and Coordination Center (JRCC) har opgaven, dykkerhold kaldt ud men ikke indsat.
- 02. september - **ÅBENT HAV**, "mand" ligger på klippeskær ca. 50 meter fra kysten, det skulle senere vise sig at være en øvelsesdukke fra Beredskabsstyrelsen som var lagt ud i forbindelse med en øvelse, som Beredskabsstyrelsen åbenbart havde glemt at informere politi og samarbejdspartner om. Beredskabsstyrelsen sørgede selv for at hente øvelsesduken/manden. Dykkerhold tilkaldt men ikke indsat.
- 25. september – **ÅBENT HAV**, sejlbåd med 3 personer ombord melder om en person som har hjerteproblemer, JRCC har opgaven. Dykkerhold tilkaldt men ikke indsat.

Kort beskrivelse af udkald i 2021 d.d.

- 10. januar – **HAVN**, Person truer med at springe i havnen. Dykkerhold tilkaldt og er standby på stationen. Dykkerhold ikke indsat.
- 05. februar - **HAVN**, sejlbåd kæntrret i indsejling til Gudhjem havn på grund af motorstop og kraftige bølger, en person reddet i land via hjælp fra andre bådfolk fra Gudhjem havn. Dykkerhold tilkaldt og indsat på dykkeropgave for at kappe wirer til masten på sejlbåden i det mast og wirer udgjorde en fare for ind- og udgående bådtrafik. Dykkerhold var i vandet ca. 1,5 time.
- 01. august – **ÅBENT HAV**, en person set ude på havet ca. 50-70m, det viser sig at det er en habil svømmer der selv kommer op på kysten efter sin svømmetur. Dykkerhold tilkaldt for standby på station, der bliver ikke brug for dykkerholdet.

Ud af de 10 udkald til drukneulykker fra 1. januar 2020 til 16. august 2021 er de 7 tilkaldt til ÅBENT HAV og 3 til HAVN. Dykkerne er kun i vandet en gang i hhv. 2020 og 2021.

Regionskommunen modtog den 2. juni 2021 et nyt tilbud fra Falck Danmark A/S, som meddeler, at de gerne fortsætter samarbejdet omkring redningsdykkerberedskabet, men at rammerne i aftalen ikke længere er dækkende økonomisk. Dette begrundes med ændringer i udrykningssammensætningen samt ændrede krav til vedligeholdelsesuddannelserne. Hertil at der i perioden er indsat et nyere redningsdykkerkøretøj.

Den nye pris for opgaven tilbydes for kr. 533.494 årligt (2021-priser).

Falck Danmark A/S tilbyder i forbindelse med fremsendelsen af det nye tilbud, at ud over udførelsen af redningsdykkeropgaven, at varetage erhvervsdykkeropgaver for regionskommunen og andre. Jf. tilbuddet kan der således modregnes op til 150 timers erhvervsdykning til en samlet pris på kr. 46.582,50 årligt (2021-priser). For regionskommunens vedkommende vil det primært være de kommunale havne der kunne have interesse i dette. Det er dog tvivlsomt om de kommunale havne alene vil have opgaver i nævnte størrelsesorden.

Prisstigningen udgør kr. 168.604 årligt ekskl. eventuel modregning af erhvervsdykkeropgaver. Falck Danmark A/S vedstår deres tilbud til udgangen af oktober måned 2021. Det må forventes, at Falck Danmark A/S, i fald tilbuddet ikke accepteres, vil opsiges aftalen.

Såfremt Falck opsiges aftalen, vil der ikke længere være mulighed for at rekvirere et egentligt redningsdykkerberedskab. Dette vil betyde, at det fremadrettet vil være den nærmeste brandstation der, sammen med indsatsleder, afsendes til positionen og her vil forsøge at iværksætte redning fra land, hvad enten det drejer sig om en situation ved sø, vandløb, havn eller åbent hav. Det skal bemærkes, at brandfolkene alene har udstyr til at foretage redningen fra land. Ved behov kan rekvireres egentlig dykker/entreprenør-assistance fra gang til gang. Dette vurderes i så fald, at kunne holdes inden for det beløb, der har været betalt for den hidtidige aftale.

Beredskabsstyrelsen Bornholm har for få år siden orienteret om, at de ikke er i stand til at varetage et egentligt dykkerberedskab, men at de har mulighed for at bistå med opgaven i form af bådberedskab og mandskab. Lejlighedsvis vil centeret også have mulighed for at bistå med dykkerassistance, men dette vil ikke kunne garanteres 24/7.

Udbudspligt

Redningstjenester er udbudspligtige efter Udbudsloven under light-regimet, dog undtaget fra Udbudslovens afsnit 2 og 3, hvis ydelsen omfattes UBL § 21, nr. 8 som siger "Civilforsvar, beredskabstjenester og tjenester til forebyggelse af farer", der ydes af nonprofitorganisationer eller -sammenslutninger.

Opgaven skønnes derfor at være udbudspligtig, men da opgaven ligger under light-regimet er tærskelværdien på 5,591 mio. kr. beregnet over 48 måneder. Det nye tilbud fra Falck Danmark A/S beløber sig til 2,134 mio. kr. over 48 måneder og dermed langt under tærskelværdien. Det skønnes ikke at opgaven kan have grænseoverskridende interesse, bl.a. af hensyn til responstider. Opgaven skal derfor ikke i udbud.

Økonomiske konsekvenser

Beredskabet har en samlet budgetramme på 11,5 mio. kr. Heraf er de 6,7 mio. kr. bundet i kontrakter vedr. redningsberedskab, dykkerkontrakt samt assistansekontrakt.

Den varslede prisstigning på dykkerberedskabet på godt 168.000 kr. årligt, kan ikke umiddelbart finansieres indenfor eksisterende ramme. Administrationen anbefaler derfor, at beholde den nuværende aftale. Såfremt den nuværende aftale opsiges af Falck Danmark A/S,

skal der tages stilling til finansiering af merudgiften, såfremt det fortsat skal være et dykkerberedskab på Bornholm.

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 9: Ansøgning til biodiversitetspuljen vedrørende etablering af vandhuller i forbindelse med skovrejsning

Åbent punkt

9 Ansøgning til biodiversitetspuljen vedrørende etablering af vandhuller i forbindelse med skovrejsning

01.05.12A00-0001

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	9	

Politisk sagsgang

Natur- og Miljøudvalget beslutter

Resumé

Som opfølgning på Natur- og Miljøudvalgets beslutning om skovrejsning ved Kannikeskoven, er der fra Socialdemokraterne blevet rejst et ønske om et dagsordenspunkt, vedrørende etablering af vådområde i skoven for biodiversitetspuljens midler. På denne baggrund sendes ønsket til politisk godkendelse i Natur- og Miljøudvalget. Ud fra en faglig vurdering anbefaler Natur og Miljø, at der etableres vandhuller for midlerne i biodiversitetspuljen.

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller, at:

- der afsættes 50.000 kr. fra biodiversitetspuljen 2021 til etablering af vandhuller i forbindelse med skovrejsning ved Kannikeskoven.

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:

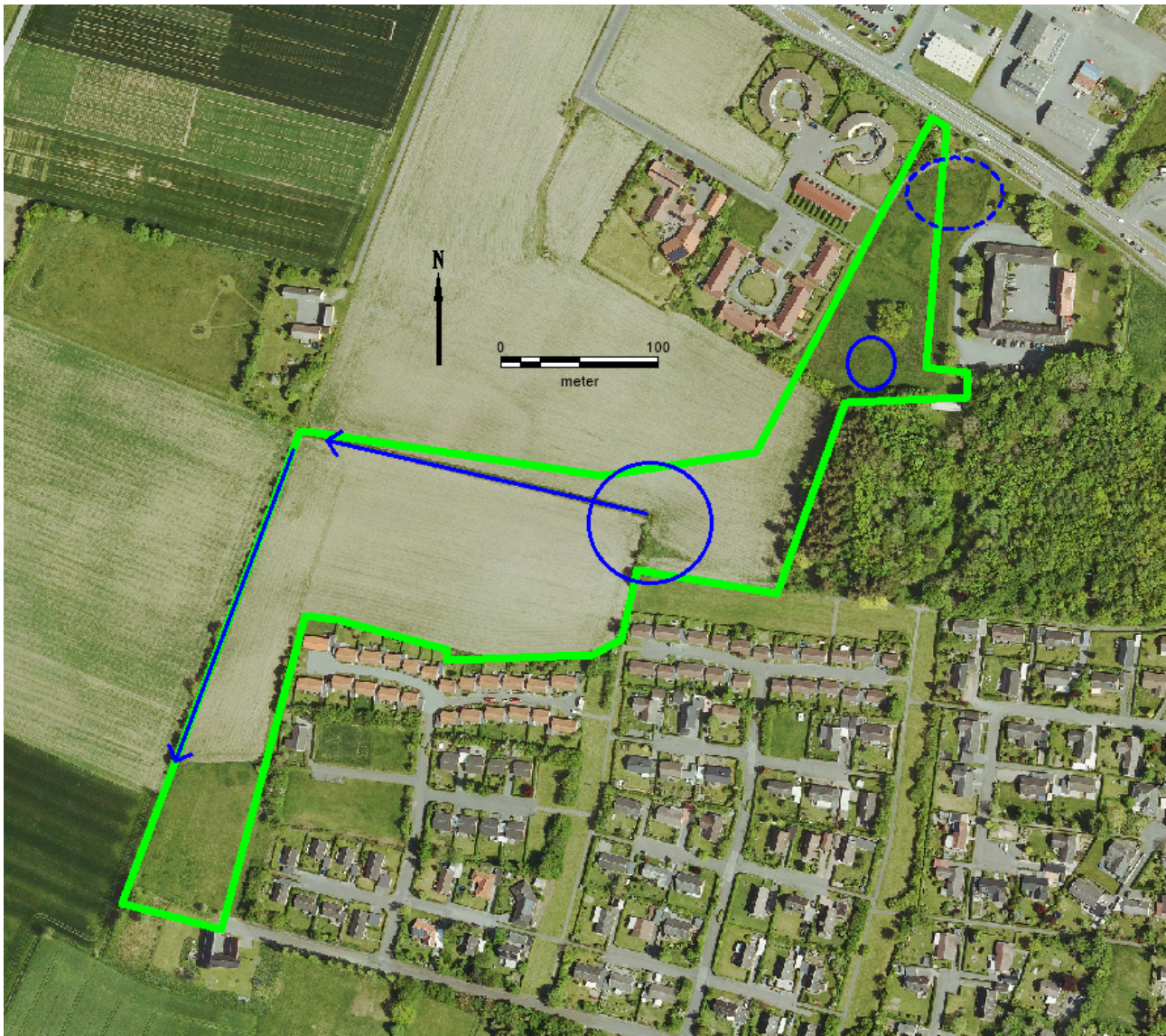
Sagen udsættes til næste møde.

Sagsfremstilling

Natur- og Miljøudvalget besluttede den 1. juni, at der skal igangsættes skovrejsning på arealerne vest for Kannikeskoven på op til 5,6 ha. Skoven er planlagt etableret som en folkeskov og forventes primært at tilgodese klima-, biodiversitets- og rekreative formål. Alle disse formål tilgodeses når der etableres vandhuller i skoven.

Der er ikke eksisterende vandhuller på de arealer hvor der rejses skov så det vil give god mening at etablere vandhuller i forbindelse med skovrejsningen. Som hovedregel mangler der vand i det danske landskab grundet omfattende dræning af landbrugsjord igennem århundreder. Så hvor der kan etableres vandhuller får man som hovedregel en væsentlig biodiversitetsmæssig gevinst. Og jo tættere vandhullerne kan ligge i landskabet jo højere værdi får man samlet set. Værdien stiger mere end en til en da tætheden i sig selv øger værdien af det enkelte vandhul. Så de nye vandhuller vil både være en gevinst i sig selv for den nye skov, men også forbedre biodiversiteten i sammenhæng med de vandhuller der ligger i Kannikeskoven og ved Rønnevej.

For at kunne grave nye vandhuller er der enkelte oprensninger der ikke vil kunne gennemføres. Der er lavet ca 100 oprensninger de senere år via biodiversitetspuljen. Det vurderes at værdien af de nye vandhuller overstiger de færre oprensninger.



De to blå cirkler angiver de to vandhuller der arbejdes med i 2021, den punkterede blå cirkel angiver et område hvor der potentielt kan være vandhul, men det kræver nærmere undersøgelser samt dialog med nabo. De to blå pile angiver to grøfter.

Der etableres vandhul på op til 1000 m² i et område på marken, hvor der traditionelt er vådt og, hvor forpagteren ikke har kunnet dyrke hele marken, fordi jordbunden er for våd. Det kan ses på luftfotoet som et trekantet grønt område. Vandhullet vil ligge godt i forhold til den kommende skov, da det vil ligge i et sydvendt skovbryn og dermed ikke bliver skygget unødigt af skovtræer. Det skal sikres, at den tilgrænsende grøft ikke kommer til at afvande vandhullet unødigt. Omvendt skal det sikres, at overfladevand kan komme væk, så der ikke opstår problemer med opstuvende vand. Det ønskes at bruge den opgravede jord til at skabe nogle høje og volde der vil være med til at gøre oplevelsen af at opholde sig i skoven mere spændende og varieret. Høje og volde vil også medvirke til at skabe nogle biologiske gradienter fra tørt på toppen til vådt i bunden. Så mængden af levesteder for planter og dyr vil øges. Projektet vil blive tilpasset eksisterende lovgivning.

I området mellem Kannikegård og Kløverbænget lige syd for den lille lund "Dronningens ege" er der et vådt område. Det er et relativt højt beliggende areal så det er på en måde forunderligt

at der står vand her. For at afklare forholdene nærmere etableres der et lille vandhul for at afprøve om der er et godt potentiale til vandhul her. Hvis potentialet er godt og vandhullet holder vand de kommende år vil man kunne udvide vandhullet. Dette kunne blive via biodiversitetspuljen.

I den nordlige ende op mod Rønnevej er der også et område som igennem tiden har været præget af vand. Der står nogle gange blankt vand om vinteren. Kommunen må afklare forholdene nærmere samt have dialog med naboen før der kan tages stilling til om der kan arbejdes videre med etablering af vandhul her. Der er nedgravet fjernvarmerør i området som har betydning for hvor der kan graves.

Økonomiske konsekvenser

Hvis Natur- og Miljøudvalget beslutter at indstille punkt a, vil midlerne blive taget fra oprensninger af eksisterende søer og damme. For 50.000 kr. vil der være 2-4 damme, der ikke vil blive rensset op i år via biodiversitetspuljen.

Der forventes at der vil blive rensset søer og damme op for omkring 300.000 kr. i biodiversitetspuljen 2021. Dette svarer til omkring 25 oprensninger. Hvis Natur- og Miljøudvalget beslutter ikke at indstille punkt a, vil beløbet stige til 350.000 kr.

I de fire år biodiversitetspuljen har kørt, er det alt i alt rensset omkring 100 vandhuller op.

De nye vandhuller vil ikke forøge driftsomkostningerne i den nye skov.

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 10: Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af klage over afslag på aktindsigt i to forureningssager

Bilag

Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse vedr. klage over Bornholms Regionskommunes afslag på aktindsigt i to forureningssager

Åbent punkt

10 Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af klage over afslag på aktindsigt i to forureningsager

09.02.00K03-0002

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	10	

Politisk sagsgang

Natur- og Miljøudvalget beslutter.

Resumé

Bornholms Regionskommune traf den 10. december 2020 afgørelse om afslag på aktindsigt i regionskommunens sager med j.nr. 06.11.05K08-0060 og 06.11.01K08-0077 vedrørende potentiel forurening fra Bornholms Andelsmejeri. Miljø- og Fødevareklagenævnet har den 26. maj 2021 afvist, at realitetsbehandle klagen over Bornholms Regionskommunes afgørelse af 10. december 2020.

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen om Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse tages til efterretning

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:

Taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Bornholms Tidende har den 29. januar 2021 påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet at Bornholms Regionskommune den 10. december 2020 traf afgørelse om afslag på aktindsigt i regionskommunens sager med j.nr. 06.11.05K08-0060 og 06.11.01K08-0077 vedrørende potentiel forurening fra Bornholms Andelsmejeri. Klager har navnlig anført, at regionskommunen uberettiget har undtaget dokumenter fra aktindsigt, og at det ikke af afgørelsen fremgår, hvorvidt regionskommunen har taget stilling til meroffentlighedsprincippet, jf. offentlighedslovens § 14.

Bornholms Regionskommune meddelte den 10. december 2020 klager delvis aktindsigt. Regionskommunen har fremsendt afgørelsen i 26 e-mails til klager – én for hver af de sager, som klagers aktindsigtsanmodningen omfatter.

Bornholms Regionskommune har bl.a. undtaget dokumenter i kommunens to sager med j.nr. 06.11.05K08-0060 "Mulig forurening af sø ved BAF i Klemensker" og 06.11.01K08-0077 "Udledning af spildevand fra Bornholms Andelsmejeri" omhandlende sager ved andelsmejeriet på Bornholm.

Bornholms Regionskommune anførte i den forbindelse, at dokumenterne i Bornholms Andelsmejeris to sager var overgivet til Bornholms Politi, hvorfor det vil være i strid med offentlighedslovens § 19 at meddele aktindsigt i de efterspurgte dokumenter.

Af Miljø- og Fødevareklagenævnets bemærkninger og afgørelse fremgår følgende:

"Det fremgår af § 11, stk. 1, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet, at nævnet kan begrænse sin prøvelse af en afgørelse til de forhold, der erklaget over. Det følger endvidere af lovens § 11, stk. 2, at nævnet kan begrænse sin prøvelse til de væsentligste forhold.

Klager har i den aktuelle sag klaget over Bornholms Regionskommunes afslag på aktindsigt i dokumenter i regionskommunens sager med j.nr. 06.11.05K08-0060 og 06.11.01K08-0077.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har herefter fundet anledning til at tage stilling til, om nævnet har kompetence til at behandle klagen over Bornholms Regionskommunes afgørelse om afslag på aktindsigt i disse sager.

Det følger af miljøoplysningslovens § 4, stk. 6, at afgørelser om aktindsigt kan påklages særskilt til den myndighed, der er klageinstans i forhold til afgørelsen eller behandlingen i øvrigt i den sag, begæringen om aktindsigt vedrører. Tilsvarende følger af 2013-offentlighedslovens § 37, stk. 1.

Det er herefter Miljø- og Fødevareklagenævnets vurdering, at nævnet ikke har kompetence til at behandle den pågældende klage over aktindsigt hverken efter miljøoplysningslovens § 4, stk. 6, eller 2013-offentlighedslovens § 37, stk. 1.

Miljø- og Fødevareklagenævnet afviser at realitetsbehandle klagen over Bornholms Regionskommunes afgørelse af 10. december 2020 om afslag på aktindsigt i regionskommunens sager med j.nr. 06.11.05K08-0060 og 06.11.01K08-0077 vedrørende potentiel forurening fra Bornholms Andelsmejeri."

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Supplerende sagsfremstilling

Ingen.

Punkt 11: Orientering om miljøforureninger i 2021

Åbent punkt

11 Orientering om miljøforureninger i 2021

09.00.00G01-0021

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	11	

Politisk sagsgang

Natur- og Miljøudvalget beslutter.

Resumé

På Natur- og Miljøudvalgsmødet den 2. februar 2021 blev det vedtaget, at udvalget skal modtage en kvartalsvis orientering om større forureningssager på Bornholm.

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning.

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:

Taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Efter beslutning truffet af Natur- og Miljøudvalget på udvalgsmødet den 2. februar 2021 om, at udvalget skal orienteres kvartalsvis om større miljøforureninger på Bornholm, inden for udvalgets kompetenceområder, gives nedenfor en redegørelse om disse for perioden 19. maj til 23. juli 2021.

Der har i den nævnte periode ikke været nogle større miljøforureninger på Bornholm. Hændelserne, som er angivet i tabellen herunder, er alle af mindre karakter, hvoraf de 8 omhandler spild af væsker og to faste stoffer, som følge af brande.

Oversigt over miljøforureninger i perioden 19/5-2021 til 23/7-2021

Miljøsag/hændelse	Antal
Trafikuheld/spil på vej	6
Forurening af jord/vand	4
Opskyl på strand	0
Drikkevand	0

Ovenstående hændelser er alle afsluttet med beredskabets indsats i akutfasen.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Supplerende sagsfremstilling

Ingen.

Punkt 12: Orientering om anlægsbevilling til akut opståede reparationsarbejdere på de kommunale havne

Åbent punkt

12 Orientering om anlægsbevilling til akut opståede reparationsarbejder på de kommunale havne

08.00.00G01-0339

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	12	

Hvem beslutter

Natur- og Miljøudvalget orienteres

Resumé

Den 8. oktober 2020 godkendte kommunalbestyrelsen en anlægsbevilling til akut opstående reparationsarbejder på de kommunale havne. Dette dagsordenspunkt er en statusorientering vedrørende denne anlægsbevilling.

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021

Taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Den 8. oktober 2020 godkendte kommunalbestyrelsen en anlægsbevilling til akut opstående reparationsarbejder på de kommunale havne. Dette dagsordenspunkt er en statusorientering vedrørende denne anlægsbevilling.

Hasle Havn – Udskiftning af El-tavle

Grundet en overbelastning på el-tavle opstår der brand i denne. Tavle udskiftes, herunder udskiftning af komponenter af ældre dato. Opgaven blev udført i maj 2021

Forbrug: 10.542,29 kr.

Allinge Havn – Lanterne på molehoved

Ved indsejling til havnen under godt vejr er det svært at se signaler på lanternen. Der er etableret beslag så sigtbarheden forbedres. Opgaven blev udført i juni 2021.

Forbrug: 10.949,50 kr.

Nørresand Havn – Anløbsbro

Anløbsbroen i Nørresand havn benyttes primært af Christiansøfarten, når vinden slår over i nord/nordøst. Brokonstruktionen fremstår med en overfladebelægning bestående af tømmerplanker, som er monteret på to bærende træbjælker. De bærende træbjælker er indbygget i kaj anlægget. Med tiden har overfladebelægningen løsrevet sig, hvilket løbende er blevet erstattet med nye planker. Dette har resulteret i et u hensigtsmæssigt antal skruehuller i de bærende bjælker med begyndende råd til følge. Der blev indhentet tilbud til udskiftning af den bærende konstruktion samt etablering af en overfladebelægning i rustfrit stål. Opgaven blev udført i maj 2021.

Forbrug: 52.500,00 kr.

Hammerhavn – Nedspuling af pæle til bro

Den gamle bro er sin tid blevet opført på gamle telefonpæle. I dag fremstår flere pæle med råd omkring vandspejlsniveau. Især på strækningen tættest mod land fremstår konstruktionen nedbrudt. Flere erhvervsdrivende bruger broen ifm. turistfart. Der nedspules nye pæle på de mest kritiske punkter. Ligeledes reetableres enkelte krydssamlinger. Opgaven blev udført i juni 2021. Det forventes at der fortages yderligere udbedringer når turistsæsonen slutter.

Nuværende forbrug: 10.558,60 kr.

Gudhjem Havn – Brokonstruktion ved M/S Thor`s kaj

Brokonstruktionens overfladebelægning består af tømmerplanker, som er monteret på tre bærende træbjælker, der bliver båret af en stålkonstruktion. Stålkonstruktionen spænder over kaj anlæg. I forbindelse med udskiftningen af en el ledning som løber under overfladebelægningen på broen blev det konstateret at de bærende træbjælker fremstod med råd i endetræet. Omfanget af råd medførte at viderelaget blev stærkt reduceret og dermed udgjorde en personfare ved færdsel på broen. Der blev indhentet tilbud på udskiftning af tømmerdelen. Opgaven blev udført i maj 2021.

Forbrug: 49.890,00 kr.

Gudhjem Havn – Hul i kaj anlæg ved Dampskibskajen.

I løbet af stormsæsonen 2020/2021 faldt der granitblokke ud af eksisterende kaj anlæg under vandspejlsniveau. De 2 huller var et resultat af manglende fuger mellem granitblokke. Nedbrydningsprocessen blev yderligere fremskyndet idet kajprofilen over tid er blevet udvasket. Hullerne i kaj siden resulterede i en udvaskning af kaj anlæggets kernemateriale, med underminering af vejbane til følge. Hullet blev vurderet til at udgøre ca. 15m³. Der blev placeret køreplader over hul i vejbane. Denne blev løftet periodevis med henblik på at holde øje med nedbrydningsprocessen. Ligeledes blev der løbende foretaget registreringer med dykker. Der blev isat nye og mere massive granitblokke i kaj side. Efterfølgende blev hullet i kaj anlægget fyldt ud med beton. Slutligt blev vejkasse og vejbelægning reetableret. Projektet blev afsluttet i juni 2021.

Forbrug: 52.809,50 kr.

Se bilag 1 - Fotodokumentation

Økonomiske konsekvenser

Den 8. oktober 2020 godkendte kommunalbestyrelsen en anlægsbevilling på 500.000 kr. til akut opstående reparationsarbejder på de kommunale havne.

Ud fra rådighedsbeløbet på 500.000 kr. har der været et forbrug indtil juli 2021 på 236.811 kr. Det resterende rådighedsbeløb udgør 263.189 kr.

Akutte reparationsarbejder		Forbrug
Svaneke Havn	Trappe	31.000
Hasle Havn	Lamper på vestkajen	1.942
	Udskiftning af El-tavle	10.542
Allinge Havn	LED armaturer	11.537
	Lanterne på molehoved	10.950
Nørresand Havn	Anløbsbro	52.500
Hammerhavn	Nedspuling af pæle til bro	10.559
Gudhjem Havn	Brokonstruktion ved M/S Thor's Kaj	49.890
	Dampskibskajen	52.765
I alt		236.811

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 13: Etablering og placering af MiljøØ'er

Åbent punkt

13 Etablering og placering af Miljø'er

07.00.01A00-0001

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	13	

Politisk sagsgang

Natur- og Miljøudvalget beslutter

Resumé

Beskrivelse af processen med placering og etablering af Miljø'er og den løbende orientering af NMU.

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning.

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:

Taget til efterretning.

Sagsfremstilling

På møde i NMU den 6. april 2021 blev det besluttet, at udvalget løbende skal orienteres om placeringer af Miljø'er efter BOFAs drøftelser med relevante aktører.

Det forventes, at der i det kommende år skal forberedes etablering af ca. 100 Miljø'er på Bornholm, heraf ca. 70 i sommerhusområderne.

Proces for udvælgelse af placering af Miljø'er og efterfølgende etablering uddybes herunder;

- BOFA udpeger areal efter proces med relevante myndigheder i BRK.
- Renovatør godkender at areal er egnet til det valgte materiel.
- BOFA går i dialog med lodsejer om langtidsleje af arealet.
- Hvis der ikke kan indgås en aftale udpeges nyt areal og proces starter forfra.
- Når der er truffet aftale med en lodsejer sender BOFA umiddelbart herefter de nødvendige ansøgninger til myndighederne.
- Når godkendelser og dispensationer er modtaget, kan der efterfølgende ske etablering.

BOFA udpeger areal efter proces med relevante myndigheder i BRK.

I forbindelse med at der udvælges egnede arealer til placering af Miljø'er drøftes disse med de relevante fagpersoner i BRK. Dette sker for at lette senere sagsbehandling i godkendelsesprocessen, således at f.eks. placeringer som viser sig vanskelige at godkende / give dispensationer til, fravælges såfremt der er alternative løsninger.

Renovatør godkender at areal er egnet til det valgte materiel.

Der vil være besigtigelser med renovatøren på samtlige udvalgte placeringer, med dialog om placering af materiel, muligheder for at bilen kan tømme, vende, mv.

BOFA går i dialog med lodsejer om langtidsleje af arealet.

Hvor det er muligt vælges kommunalt areal til placeringer af Miljø'er, men mange steder er det private lodsejere der skal opnås aftale med.

Hvis der ikke kan indgås en aftale udpeges nyt areal og proces starter forfra.

Det har tidligere været problematisk at opnå enighed med en lodsejer i forbindelse med placering af en miljøstation. Hvis dette skulle ske igen, vil der blive fundet en alternativ placering til den aktuelle Miljø', hvorefter dialogen med BRK genstartes.

Når der er truffet aftale med en lodsejer sender BOFA umiddelbart herefter de nødvendige ansøgninger til myndighederne.

Der laves en fuldmagt med lodsejer som grundlag for at BOFA kan fremsende de nødvendige myndighedsansøgninger. Det er individuelt for hver placering hvilke forhold der gælder og hvad der skal søges godkendelse / dispensation til.

Når godkendelser og dispensationer er modtaget, kan der efterfølgende ske etablering.

Der vil sideløbende med myndighedsprocessen være en proces forud for udbud af etablering af Miljø'erne. Der skal vælges konsulent, udarbejdes udbudsmateriale mv. Herefter vil der være en udbudsfase med efterfølgende etablering af Miljø'erne.

BOFA og BRK har i foråret 2021 indledningsvist drøftet placeringer i sommerhusområderne. Byområderne følger i efterår og vinter 2021/2022, i takt med at BOFA og renovatøren har udpeget mulige placeringer dér.

I sommerhusområder vil der løbende være orientering af sommerhusejere i forbindelse med placering og etablering af de nye Miljø'er.

I de byer hvor der skal etableres Miljø'er vil der være dialog med borgerforeningerne om placering af Miljø'erne. Der udarbejdes en særskilt dagsorden for placering af Miljø'er i byområder.

Økonomiske konsekvenser

Er tidligere beskrevet i punkt 2 på møde i NMU den 6. april 2021 – " *Pejlemærker for etablering af nye lokale affaldsopsamlingsstationer – navngivet "Miljø'er"*

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 14: Sager til høring i Ældreråd og Handicapråd

Åbent punkt

14 Sager til høring i Ældreråd og Handicapråd

00.01.00P35-0102

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	14	

Indstilling og beslutning

Punkt 4 Udkast til strategi- og udviklingsplan for BAT sendes til høring i Ældreråd og Handicapråd:

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:
Godkendt.

Punkt 15: Gensidig orientering

Åbent punkt

15 Gensidig orientering

00.01.00P35-0102

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	24-08-2021	15	

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:
Modtaget.