

REFERAT Teknisk Udvalg d. 04-01-2021

Mødedato Mandag d. 04. januar 2021 kl. 13:00

Mødested Skype

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Godkendelse af forslag til vejnavn i Holme-Olstrup.....	4
Godkendelse af mandat til administrationen til at indgå i en forhandling med Danmarks Naturfredn.....	6
Beslutning om prioritering af midler til Cykelsikkerhed & Cykelstier samt Trafikplan - 2021.....	8
Godkendelse af serviceniveauer ved Transportplanprojektet.....	13
Sager til efterretning/orientering.....	17
Meddelelser fra formanden, medlemmer m.fl.....	18
Underskriftsark.....	19

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.01.00-A26-19-17

Beslutning

Teknisk Udvalg, 04.01.2021

Godkendt.

Punkt 2: Godkendelse af forslag til vejnavn i Holme-Olstrup

05.02.05-P19-3-20

Resume

Politisk behandling

Teknisk Udvalg (anbefaler), 04.01.2021

Byrådet (godkender), 26.01.2021

I forbindelse med udbygning af et kommende boligområde i den sydlige del af Holme-Olstrup, skal den nye vej i området navngives. Administrationen har to forslag til navn.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at Byrådet godkender, at vejen navngives Præstehøjen.

Beslutning

Teknisk Udvalg, 04.01.2021

Anbefales.

Sagsfremstilling

Området er omfattet af lokalplan 032 - Boligområde ved Stationsvej i Holme-Olstrup vedtaget i 2012.

Ejer/bygherre planlægger opstart af byggeprojekt i den østlige del af lokalplanområdet. Projektet kræver navngivning af den planlagte boligvej i lokalplanen.

Administrationen har to forslag til navn. De foreslåede vejnavne er ikke i konflikt med lignende navne i Næstved Kommune og overholder reglerne om vejnavne.

Placeringen af lokalplanområdet og eksisterende vejnavne i området ses på kortet i bilag 1. Adgang til områdets nye vej skal ske fra Stationsvej.

Administrationens forslag til vejnavn:

- Præstehøjen (administrationens indstilling)
- Lodderbakken (administrationens alternative forslag)

Vejnavnet Præstehøjen relaterer sig til kirken og til de veje, der ligger omkring kirken og som navnemæssigt relaterer sig til kirken: Kirkevænget, Degnebakken og Ringerbakken. Vejnavnet referer desuden til, at arealet ligger højt i landskabet med udsigt ned til kirken. Derudover foretrækker ejer/bygherre også Præstehøjen fremfor Lodderbakken.

Vejnavnet Lodderbakken relaterer til de to veje Loddervej og Lodkrog, som ligger tæt på området. Vejnavnet refererer også til at arealet ligger højt i landskabet. Der er flere andre veje i området, som slutter på ”-bakken”.

Vejnavnet Præstebakken indgår ikke i forslaget, idet det udtalemæssigt kan forveksles med Præstemarken i Næstved by.

Vejnavnet Kirkebakken indgår ikke i forslaget, idet vejnavnet allerede er i brug 15 km fra den nye vej.

Høring

Museum Sydøstdanmark og Næstved Arkiverne har haft mulighed for at komme med forslag til vejnavne, men har ikke benyttet sig af muligheden.

Ejer/bygherre har haft administrationens to forslag i høring. Bygherre har svaret følgende: ”Vi kan rigtig godt lide navnet Præstehøjen – så du må gerne registrere vores stemme på den.” Ejer/bygherre er ikke kommet med alternative forslag til vejnavne.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse nr. 271 af 13. april 2018 om vejnavne og adresser (adressebekendtgørelsen).

Økonomi

Administrationen har ingen yderligere bemærkninger.

Bilag

Bilag 1 - Kort over området

Punkt 3: Godkendelse af mandat til administrationen til at indgå i en forhandling med Danmarks Naturfredningsforening om muligt fredningsforslag for Brødebækken og Denderup Vænge

01.05.10-P17-1-20

Resume

Politisk behandling

Teknisk Udvalg (godkender), 04.01.2021.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) ønsker, at "Brødebækken og Denderup Vænge" bliver fredet. Områdets placering fremgår af bilag 2. DN spørger i den forbindelse, om Næstved Kommune ønsker at være "medrejsere" af et fredningsforslag. DN's henvendelse fremgår af bilag 1. DN ønsker gennem en fredning at sikre, at de naturværdier, som skoven rummer, bevares og fremmes.

Administrationen vurderer, at det er hensigtsmæssigt at indgå i et samarbejde med DN om udformningen af et fredningsforslag, for at sikre størst mulig indflydelse på det endelige forslag.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at udvalget godkender, at administrationen gives mandat til at indgå i en forhandling med Danmarks Naturfredningsforening om et formelt fredningsforslag. Mandatet er at beskytte naturinteresser og samtidig ikke modarbejde eventuelt kommende energiplanlægning på landbrugsarealer.

Beslutning

Teknisk Udvalg, 04.01.2021

Godkendt.

Sagsfremstilling

Danmarks Naturfredningsforening har rettet henvendelse til Næstved Kommune med et ønske om et samarbejde om en fredning af ca. 350 ha centreret omkring Denderup Vænge og Brødebækken. Det foreslåede område er primært beliggende i Faxe Kommune og berører hovedsageligt Gisselfeldts arealer, men berører også mindre arealer i Næstved Kommune bl.a. Sørup Skov, der er ejet af Sparresholm Gods. Det foreslåede fredningsområde omfatter arealer i tilknytning til Skovtårnet i Faxe Kommune. Fredningen medtager dele af bækken, men ikke det lokalplanlagte område omkring selve skovtårnet.

Administrationen modtog det skriftlige oplæg fra DN den 10. september 2020 med en indbydelse til et samarbejde. En tilsvarende henvendelse er sendt fra DN til Faxe Kommune. Efterfølgende har administrationen den 8. oktober 2020 holdt et uformelt møde med DN for at få uddybet forslaget og DN's tanker herom. Faxe Kommune har den 3. december 2020 besluttet ikke at indgå i forhandlinger om et fredningsforslag.

Fredningens formål

DN's udkast til et fredningsforslag beskriver følgende overordnede formål:

- bevare og forbedre områdets naturværdier, herunder levedygtigheden for plante-, svampe- og dyreliv.
- sikre og udvikle gunstige forhold særligt for arter tilknyttet gammel løvskov og skræntskoven omkring Brødebækken.

- sikre grundlag for naturpleje – særligt i forhold til hasselmus og flagermus.
- sikre et større sammenhængende naturområde.
- medvirke til at sikre Danmarks internationale traktatmæssige forpligtelser med hensyn til at beskytte naturen.

Lodsejerkontakt

I løbet af oktober og starten af november 2020 har administrationen været i dialog om fredningsforslaget med DN og ejeren af de arealer, der er beliggende i Næstved Kommune, Thomas Garth-Grüner fra Sparresholm. Thomas Garth-Grüner er positiv omkring, at Næstved Kommune deltager i fredningssagen.

Fredninger generelt

En fredning sker efter bestemmelserne i naturbeskyttelsesloven, hvori det er fastsat, at der er tre parter, der kan tage initiativ til en fredning: Miljøministeren, Kommunalbestyrelsen og Danmarks Naturfredningsforening. En sag kan rejses af en eller flere af de tre parter. DN kan således godt selv fremsætte et fredningsforslag.

En fredning er en tidsubegrænset fastlæggelse af et områdes anvendelse. Der er dog stor forskel på, hvordan et fredet område kan administreres. Det afhænger af fredningens formål og af udformningen af fredningsbestemmelserne.

Fredningsnævnets er myndighed for behandling af fredningsforslag. Der vil i forbindelse med behandling af et fredningsforslag almindeligvis blive afholdt et offentligt fredningsmøde. I forbindelse med nye fredningssager skal kommunen udtale sig om budgetoverslag for fredningsforslaget samt vurdere om fredningsforslag, som indeholder naturgenopretning, kan anbefales. Kommunen afholder en mindre del af de fredningserstatninger, som tilkendes ved en ny fredning - normalt 25 % af erstatningen. Miljøstyrelsen betaler normalt de resterende 75 % af erstatningen.

Det er normalt DN's sekretariat, der står for det praktiske vedrørende udarbejdelsen af fredningsforslaget, kortmateriale m.v.

Kommunen har senest i 2020 været medrejser på et fredningsforslag sammen med DN om Vandtårnsbakken i Næstved. Pt. ligger forslaget i Fredningsnævnet til godkendelse.

Den videre behandling af sagen

Når der foreligger et endeligt fredningsforslag, vil sagen skulle behandles af TU, ØK og Byrådet med henblik på at beslutte Byrådets stillingtagen til fredningen og dermed om Byrådet skal være medrejser af fredningssagen.

Lovgrundlag

Lov om Naturbeskyttelse

Økonomi

Administrationen har ingen yderligere bemærkninger.

Bilag

Bilag 1 Henvendelse fra Danmarks Naturfredningsforening vedrørende fredning af Brødebækken og Denderup Vænge 10 september 2020

Bilag 2. Kortbilag

Punkt 4: Beslutning om prioritering af midler til Cykelsikkerhed & Cykelstier samt Trafikplan - 2021

05.00.00-G01-135-20

Resume

Politisk behandling

Teknisk Udvalg (godkender), 04.01.2021

I forbindelse med disponeringen af rammeanlægsbevillingen for 2021 til Cykelsikkerhed og Cykelstier samt rammeanlægsbevillingen for 2021 til Trafikplan 2019-2023 skal Teknisk Udvalg godkende projekter til udførelse i 2021. Administrationen indstiller 17 projekter, som er nærmere beskrevet i sagsfremstillingen og projektbeskrivelserne (bilag 1 og 2).

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at udvalget godkender, at der igangsættes 17 projekter finansieret af rammeanlægsbevillingen til Cykelsikkerhed og Cykelstier samt rammeanlægsbevillingen til Trafikplan 2019-2023 (begge afsat i 2021). De 17 projekter er beskrevet nærmere i sagsfremstillingen.

Beslutning

Teknisk Udvalg, 04.01.2021

Godkendt med den bemærkning, at der kun igangsættes de 14 projekter, som udspringer af trafikplanen med et samlet anlægsoverslag på 8,95 mio. kr. De resterende midler afventer udmelding omkring de statslige puljemidler til kommunale cykelprojekter, hvilket vil blive fremført i en særskilt sag, når grundlaget for puljerne kendes. Desuden vil denne sag om anvendelse af eventuelle restmidler tillige medtage forslagene om projekter på H. C. Andersens Vej, Karen Blixens Vej og Hvedevænget som ønsket af udvalget.

Sagsfremstilling

Administrationen har gjort status på de igangværende trafik- og anlægsprojekter (se bilag 3).

Som følge af godkendelsen af Trafikplan 2019-2023 har administrationen taget udgangspunkt i denne ved udarbejdelsen af forslag til prioritering af midlerne for 2021. Det er administrationens faglige vurdering, at fordelingen mellem de 3 delområder (trafiksikkerhed, fremkommelighed og cykeltrafik) bør ske som følgende:

Trafiksikkerhed (bilag 1, side 11)

Projektnr. (prioritering)	Sted	Forslag til tiltag	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Tidsplan	
				Projektering	Udførelse
13	Glumsø-Sandby	Trafiksikkerhedsinspektion med henblik på supplerende skiltning ved og i kurver på Sandbyvej samt fjernelse af faste	0,3	1. kvartal	2. kvartal

		genstande i vejens sikkerhedszone			
15	Fuglebjerg	Trafiksikkerhedsinspektion med henblik på fjernelse af faste genstande i sikkerhedszonen på Rejnstrupvej og Ydre Korsørvej, samt sikring af oversigtsforhold.	0,8	1. kvartal	2. kvartal
16	Østre Ringvej / Parkvej	Optimering af kryds med henblik på øgettrafiksikkerhed	0,4	1.-2. kvartal	3.-4. kvartal
17	Indre Vordingborgvej	Cykelbaner i begge side af vejen	0,45	1. kvartal	2. kvartal
18	Ringstedgade Syd	Overhalingsforbud på Ringstedgade	0,1	1. kvartal	2. kvartal
19	Tappernøje	Krydsningshelle på Karlshøj ved Sølperupvej og beskæring af beplantnings langs Hovedvejen i vestsiden	0,6	1.-2. kvartal	3.-4. kvartal
20	Sandved	Skiltning af alternativ rute for cyklister og skiltning ved og i skarp kurve på Brandholtvej	0,2	1. kvartal	2. kvartal
I alt =			2,85		

Projektnr. 14 i trafiksikkerhed (Kildemarksvej/Østre Ringvej) er ikke medtaget, da det er omfattet af andet projekt udført i 2020.

Fremkommelighed (bilag 1, side 15)

Projektnr. (prioritering)	Sted	Forslag til tiltag	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Tidsplan	
				Projektering	Udførelse
5	Skyttemarksvej / Østre Ringvej	Optimering af kryds med henblik på fremkommelighed og øget trafiksikkerhed	0,6	1.-2. kvartal	3.-4. kvartal
6	Rådmandshaven / Ringstedgade	Forlængelse af kanalisering på Ringstedgade for bedre afvikling af trafik mod Rådmandshaven	0,25	1.-2. kvartal	3.-4. kvartal
I alt =			0,85		

Cykeltrafik (bilag 1, side 19)

Projektnr. (prioritering)	Sted	Forslag til tiltag	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Tidsplan	
				Projektering	Udførelse
9	Skafterup-Bisserup	Forlængelse af 2-1 vej på Skafterupvej mod kommunegrænsen	0,25	1.-2. kvartal	3. kvartal
11	Fensmarkvej syd, Næstved	Etablering af cykelbane mellem Køgevej og Østre Ringvej	0,5	1. kvartal	2. kvartal
12	Fodsporets begyndelse, Næstved	Forlængelse af eks. dobbeltrettet sti på Fodsporet fra Herlufsholm Idrætscenter til Ringstedgade	2,5	1.-3. kvartal	4. kvartal
13	Rødebrovej (Næstved-Haslev)	Etablering af 2-1 vej fra Holmegaardsvej til kommunegrænsen samt hastighedsdæmpende tiltag	1,0	1.-2. kvartal	3.-4. kvartal
14	Lov-Vester Egesborg	Etablering af 2-1 vej fra Lov til Vester Egesborg	1,0	1. kvartal	2. kvartal
I alt =			5,25		

Projektnr. 10 i cykeltrafik (Herlufsholmvej, Næstved) er ikke medtaget, da det er omfattet af andet projekt udført i 2020.

Projektnr. 12 kræver nærmere dialog og aftale med BaneDanmark som ejer af arealet, hvorfor der skal indgås aftale om arealoverdragelse eller en frivillig aftale på ekspropriationslignende vilkår.

Den anbefalede prioritering af de 14 projekter giver en overslagsmæssig samlet sum på 8,95 mio. kr. De enkelte projekter er nærmere angivet og beskrevet i bilag 2.

Projekter uden for Trafikplan 2019-2023

Administrationen kan oplyse, at der efter Trafikplanens godkendelse på baggrund af borger- og brugerønsker, stigende uheldstal samt opfølgende hastighedsmålinger er fremkommet behov for en vurdering og evt. prioritering af midler til følgende projekter:

Projektnr.	Sted	Forslag til tiltag	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Tidsplan	
				Projektering	Udførelse
A	Stationsvej, Holme-	Etablering af fortov fra Loddervej til	0,25	1. kvartal	2. kvartal

	Olstrup	Døgndiamanten			
B	Skælskør Landevej / Skafterupvej	Nedsættelse af hastighed omkring krydset og etablering af heller i svingbaner	0,3	1.-2. kvartal	3.-4. kvartal
C	Nyvej, Glumsø	Optimering af fodgængerovergange ved Åsøvej og Bavelsevej	0,45	1.-2. kvartal	3.-4. kvartal
I alt =			1,0		

De enkelte projekter er nærmere angivet og beskrevet i bilag 2.

Det er administrationens faglige vurdering, at disse 3 projekter bør prioriteres til udførelse.

Økonomiske oplysninger

Den anbefalede prioritering af de 17 projekter giver en overslagsmæssig samlet sum på 9,95 mio. kr.

Den samlede økonomiske ramme til disponering i 2021 er 13,0 mio. kr. og fremkommer ved, at rammeanlægsbevillingen for Cykelsikkerhed og Cykelstier afsat i 2021 lægges sammen med rammeanlægsbevillingen for Trafikplan, Udmøntning afsat i 2021:

Rammeanlægsbevilling for Cykelsikkerhed & Cykelstier - 2021	8,0 mio. kr.
Rammeanlægsbevilling for Trafikplan, Udmøntning - 2021	5,0 mio. kr.
I alt =	13,0 mio. kr.

Ved denne prioritering er alle projekter i Trafikplan 2019-2023 inden for delområderne trafiksikkerhed og fremkommelighed kommet til udførelse. De næste projekter inden for delområdet cykeltrafik er større og mere omfattende projekter med anlægsoverslag over 5 mio. kr.

Derfor foreslås restbevillingen på 3,05 mio. kr. reserveret og overført til 2022. Der er i 2022 afsat 4,75 mio. kr. på rammeanlægsbevillingen for Cykelsikkerhed og Cykelstier. Sammenlagt med de overførte midler fra 2021 vil rådighedsbeløbet i 2022 være i alt 7,8 mio. kr. Dermed kan cykeltrafik-projekt nr. 15: Gelsted-Fensmark med anlægsoverslag på 7,5 mio. kr. prioriteres til udførelse.

Hvis Teknisk Udvalg skulle ønske at prioritere anderledes, anbefaler administrationen, at der tages udgangspunkt i projektlisterne i Trafikplan 2019-2023. Prioriteringen af de enkelte projekter på projektlisterne er sket på baggrund af en beregningsmodel, der omfatter trafiksikkerhed, fremkommelighed, efterspørgsel, sammenhængende stinet, sparede uheld og prisskøn. Højere prioritering har således en beregningsmæssig, højere effekt set i forhold til omkostningerne.

Administrationen vil efterfølgende igangsætte detailprojektering. Eventuelle større tekniske og økonomiske udfordringer afdækket i projekteringsfasen vil blive forelagt udvalget til orientering.

Statspulje 2021 til kommunale cykelstiprojekter

Administrationen kan oplyse, at Folketinget den 4. december 2020 har indgået aftale om Grøn omstilling af vejtransporten for bl.a. at fremme cyklismen. I den forbindelse er der i 2021 afsat 150 mio. kr. til en medfinansieringspulje til kommunale cykelstiprojekter, hvor der kræves kommunal medfinansiering på 50 % af anlægsudgiften.

Administrationen vurderer, at det vil være en oplagt mulighed at søge om medfinansiering til cykeltrafik-projekt nr. 15: Gelsted-Fensmark med anlægsoverslag på 7,5 mio. kr. De nærmere vilkår, tildelingskriterier m.v. fremgår endnu ikke af det udsendte materiale, hvorfor administrationen indtil videre indstiller ovenstående.

Såfremt det bliver muligt, og Teknisk Udvalg måtte vælge, at administrationen skal søge om medfinansiering til dette cykeltrafik-projekt, skal restbevillingen på 3,05 mio. kr. ikke overføres til 2022, og de 3 projekter uden for Trafikplan 2019-2023 (i alt 1,0 mio. kr.) skal fravælges. Derved vil der være 4,05 mio. kr. til rådighed for medfinansiering af cykeltrafik-projektet.

Økonomi

Administrationen kan oplyse, at der i forbindelse med budgetvedtagelsen på Byrådets møde den 6. oktober 2020 blev givet en rammeanlægsbevilling på 8 mio. kr. i 2021 til "Cykelsikkerhed og cykelstier" og en rammeanlægsbevilling på 5 mio. kr. i 2021 til færdiggørelse af "Trafikplan, udmøntning". Fagudvalget træffer beslutning om anvendelse af rådighedsbeløbene indenfor det formål, som rammerådighedsbeløbene er afsat til.

Bilag

Bilag 1 - Trafikplan 2019-2023

Bilag 2 - Projektbeskrivelser

Bilag 3 - Status på trafik- og anlægsprojekter, december 2020

Punkt 5: Godkendelse af serviceniveauer ved Transportplanprojektet

81.13.01-G01-2-19

Resume

Politisk behandling

Teknisk Udvalg (udtaler sig), 04.01.2021

Omsorgs- og Forebyggelsesudvalget (udtaler sig), 04.01.2021

Børne- og Skoleudvalget (udtaler sig), 11.01.2021

Økonomiudvalget (anbefaler), 18.01.2021

Byrådet (godkender), 26.01.2021

Byrådet godkendte den 27. oktober 2020, at al visiteret kørsel skulle udbydes af Movia med den præcisering, at udbuddet skal gennemføres med et uændret serviceniveau.

Movia oplyser, at der er enkelte parametre, hvor de ikke kan levere et uændret serviceniveau 1:1. Administrationen har undersøgt, hvilke parametre, der er tale om.

Administrationen orienterer desuden om, hvordan udbuddet af de visiterede kørsler kvalitetssikres, og hvilke parametre, der måles på.

Administrationen har erfaret vanskeligheder ved at frembringe et tilstrækkeligt datagrundlag for kørsel til læge og til hjælpemiddelcentralen, kørsel til genoptræning og kørsel af ældre til dagcenter for at sikre et uændret serviceniveau i 1:1. Byrådet skal godkende om disse kørsler i stedet skal udbydes af kommunens eget indkøbskontor for at sikre et uændret serviceniveau.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at Byrådet godkender,

1. at kørsel til læge og hjælpemiddelcentral, kørsel til genoptræning og kørsel af ældre til dagcentre udtages af det forestående Movia-udbud og i stedet udbydes af Næstved Kommune med et uændret serviceniveau
2. at der i transportplanprojektet fortsat budgetteres med en foreløbig rammebesparelse på 6 mio. kr. fra 2022, som besluttet i budgetforliget for 2021 og 2022, på trods af at det samlede besparelspotentiale estimeres at ændre sig fra 7,6 mio. kr. til 7,03 mio. kr. ved et udbud via kommunens eget udbudskontor.

Beslutning

Omsorgs- og Forebyggelsesudvalget, 04.01.2021

Ad. 1: Anbefales.

Ad. 2: Anbefales.

Teknisk Udvalg, 04.01.2021

Udvalget anbefaler administrationens indstilling. Thor Temte og Cathrine Riegels Gudbergson kan ikke anbefale administrationens indstilling, idet de mener, at der i punkt et i udtalelsen bør tilføjes, at udbuddet fra Næstved Kommune skal omfatte skolebørn med særlige behov.

Sagsfremstilling

Byrådet godkendte den 27. oktober 2020, at al visiteret kørsel skulle udbydes af Movia med den præcisering, at udbuddet skal gennemføres med et uændret serviceniveau.

Movia har tidligere over for Byrådet såvel som administrationen tilkendegivet, at Movia vil kunne levere i forhold til det serviceniveau, som Byrådet måtte beslutte. Efterfølgende har det vist sig, at et uændret serviceniveau kun overordnet set kan gennemføres i praksis. Der er således mindre nuancer, når man ser på det detaljerede udbud, hvorfor det er nødvendigt at fremlægge sagen igen, så disse nuancer tydeligt træder frem.

Med udgangspunkt i byrådets præcisering af, at udbuddet skal gennemføres med et uændret serviceniveau, gør Movia opmærksom på, at der for bl.a. lægekørsel er forskel på, hvordan servicekriterierne er defineret i hhv. kommunens og Movias krav til operatørerne. Med den metodik og det IT-system Movia anvender, er det ikke muligt at lave samme definition af serviceniveauet i 1:1, der vil fungere hensigtsmæssigt i driften.

Økonomiudvalget har derudover den 9. november 2020 anmodet om, at få beskrevet, hvordan der kvalitetssikres på serviceniveau, og hvilke parametre administrationen måler på, inden udbud på kørselsområdet. Administrationen har på den baggrund undersøgt og kortlagt de væsentligste forskelle i serviceniveau - se bilag 1.

Forskelle i serviceniveau ved udbud igennem Movia

Movia opererer i Flextrafik med nogle standardserviceniveauer for de to former for kørselsudbud, som de tilbyder; Flexkommune (variabel kørsel) og Flexrute (fast kørsel/rutekørsel).

Movias standardserviceniveauer er fastlagt ud fra Movias erfaringer med optimal koordinering og planlægning af kørsel og betyder, at kommunen kun kan vælge imellem disse standardserviceniveauer.

Flexkommune

Den variable kørsel er ad hoc-baseret kørsel, hvilket betyder at kørslen ikke gentages i et fast mønster f.eks. hver uge. Den variable kørsel skal som hovedregel bestilles senest 1 time før afgang. Kørslen planlægges via et "bestillingsvindue" på 0/+45 minutter fra afhentning, og der kan tillades omvejskørsel på op til 100 pct. På denne måde har systemet en margen til at planlægge økonomisk mest fordelagtigt. Det vil sige koordinere kørslerne, med eksempelvis kommunens kørsler med Flextur og Flexhandicap, og reservere den billigst mulige vogn, der kan opfylde kravene til kørslen. Der opereres således ikke i den variable kørsel med en fast maksimal køre- og ventetid, som i Næstved Kommunes nuværende kontrakter, da den maksimale køre- og ventetid i Flexkommune vil afhænge af turens længde. Eksempel: En tur med 30 min køretid kan i værste fald medføre 60 min køretid inkl. omvejskørsel (op til 100 pct.). Lægges bestillingsvinduet (på mellem 0 og 45 min) til, så ender den maksimale køre/ventetid på mellem 60-105 min ift. den ønskede tid - se evt. yderligere i bilag 2.

Flexrute

Rutekørsel er fast kørsel, hvilket betyder at kørslen gentages f.eks. hver uge eller hver dag. Rutekørslen udføres som udgangspunkt efter en nærmere fastsat ruteplan, hvor bestillingsfristen er senest dagen før (ændringer eller akutkørsel kan bestilles på selve dagen). Turene er koordineret på forhånd, så de kan køres efter den enkelte institutions fastlagte ankomst/afgangstider, og dermed uden ekstra ventetid. For at leve op til kvalitetskravene kan afhentning af brugere højst afvige med 5 minutter før og 15 minutter efter aftalte tider. Kvalitetskravenes afvigelser må ikke indgå i planlægningen af kørslen - forstået således, at aftalt afhentning skal ske til det planlagte tidspunkt. De 5 og 15 minutter er alene et mål for, at der er rettidighed inden for denne margen. Hvilken kørsel, der skal placeres i hvilket kørselsudbud, afhænger bl.a. af transportbehovet og kørselsmønstrene.

I bilag 1 har Movia i samarbejde med administrationen, herunder også de enkelte fagcentre, udarbejdet en oversigt over de væsentligste forskelle i serviceniveau fra Næstved Kommunes nuværende servicevilkår og de servicevilkår, som Movia kan tilbyde. Dette med henblik på at synliggøre fravigelserne fra et uændret serviceniveau. Som det ses af bilaget,

har Movia anbefalet at lægekørsel udbydes som Flexkommune (variabel kørsel) grundet, at det er ad hoc kørsler, der ikke kan planlægges på forhånd, samt at kørsler i Flexkommune giver synergi til øvrige kørsler i Movia-regi f.eks. Flexhandicap og Flextur. Øvrige kørselstyper anbefales udbudt som Flexrute (fast kørsel/rutekørsel), da der her kan leveres den største grad af service i forhold til Byrådets ønske om uændret serviceniveau.

Administrationen vurderer, at der for langt de fleste kørsler kun er tale om mindre forskelle af begrænset betydning for borgernes oplevede serviceniveauer. Forskellene vurderes at være af mere teknisk eller administrativ karakter. Særligt for kørsler på Omsorgs- og Forebyggelsesudvalgets område vurderes, der dog at være nogle forskelle i serviceniveau - f.eks. for lægekørsel, hvor der opereres med et bestillingsvindue og dermed en maksimal køre- og ventetid, der afhænger af turens længde, men også på genoptræningskørsel, hvor bestillingsfristen er dagen før (mod i dag 2 timer). Der vil til genoptræningskørsler dog kunne bestilles akutkørsler på dagen.

Utilstrækkeligt datagrundlag

Sideløbende med ovenstående proces har administrationen og Movia iværksat indsamling af de nødvendige fakta og data om kørslen for et udbud igennem Movia. I den proces har administrationen erfaret, at data for kørsel på Omsorgs- og Forebyggelsesudvalgets område ikke i tilstrækkelig grad registreres lokalt til et fyldestgørende udtræk for Movias udbud, så der sikres et serviceniveau 1:1. I stedet registreres fakta direkte i nuværende leverandørs system. Det drejer sig specifikt om data for kørsel til læge og til hjælpemiddelcentralen, kørsel til genoptræning og kørsel af ældre til dagcenter. Leverandøren vil gerne udlevere de nødvendige data, men har desværre en leveringsfrist, som rækker ud over den frist, der er nødvendig for, at Movia kan nå at få det med i det kommende udbud. Det er nødvendigt at nå det kommende udbud hos Movia, hvis kørslen skal kunne træde i kraft ved den nuværende kontrakts udløb. Det betyder, at administrationen ikke på betryggende vis kan anbefale at fastholde Byrådets beslutning om at medtage kørslen i det forestående udbud hos Movia. I værste fald risikerer udbuddet at blive foretaget på et ufuldstændigt grundlag, hvor der enten ikke har været den tilstrækkelige kvalitetskontrol, eller at dataene ikke giver et retvisende billede af kørslens omfang, der efterfølgende kan give anledning til klager fra potentielle bydere. Der er ikke de samme udfordringer med tilstrækkeligt datagrundlag ved de øvrige kørselsordninger.

Administrationen anbefaler på den baggrund, at kørsel til læge og til hjælpemiddelcentralen, kørsel til genoptræning og kørsel af ældre til dagcenter udtages fra Movias forestående udbud, og i stedet udbydes af Næstved Kommune selv, da det vil skabe sikkerhed for et uændret serviceniveau og vil efterlade mere tid til at indsamle og kvalitetssikre de nødvendige data for et eget udbud uden samme stramme deadline.

Opgaven med at udbyde ovenstående kørselsopgave via eget udbudskontor er ikke lagt ind i den nuværende tidsplan for udbud, og i administrationen er der derfor ikke taget højde for det nødvendige ressourcetræk til opgaven. Administrationen vil godt kunne gennemføre udbuddet, men det vil som konsekvens betyde, at andre forestående udbud vil blive forsinket. I den forbindelse vil det også betyde, at udbudsforsinkelserne vil skulle aftales nærmere i indkøbssamarbejdet med Faxe Kommune, SUI (Sydsjællands Udbuds- & Indkøbssamarbejde).

I bilag 3 og 4 fremgår kravspecifikationerne fra Næstved Kommunes seneste udbud. I bilag 5 og 6 fremgår kravspecifikationerne/udbudsbetingelserne fra Movias seneste udbud for henholdsvis Flexkommune og Flexrute. Det skal bemærkes, at Movia udover udbudsbetingelserne også udbyder opgaven med et faktaark, hvor alle faktiske forhold omkring kørslen og institutionen beskrives, og et dataark, hvor alle brugerdata, der er nødvendige for kørslen beskrives - herunder også særlige forhold for den enkelte borger.

Økonomi

Movia har opgjort et samlet estimeret besparelesespotentiale ved udbud igennem Movia på 7,6 mio. kr. Movia har særskilt for kørsel til dagcentre estimeret et besparelesespotentiale på 1.030.000 kr. og for genoptræning på 250.000 kr. For lægekørsel er der estimeret en merudgift på 300.000 kr. + en merudgift til ekstra ressourceforbrug til turbestilling på 410.000 kr. og for kørsel til hjælpemiddelcentralen er der ikke estimeret en ændring i udgiften.

Ved at udtage den nævnte kørsel vil det samlede besparelspotentiale i stedet for 7,6 mio. kr. estimeres til 7,03 mio. kr., og dermed 570.000 kr. lavere. Potentialet er opgjort i forhold til udgiftsniveauet i 2018. De konkrete besparelser vil først kunne opgøres efter, der er afholdt udbud. Den økonomiske gevinst afhænger fortsat af resultatet af de forskellige kørselsudbud, og er under forudsætning, af at Næstved Kommune ved et eget udbud vil kunne opnå de samme priser, som er gældende i de nuværende kontrakter. Der er således fortsat en vis usikkerhed omkring opnåelse af det anviste potentiale. Af samme årsag er der i budgetforliget for budget 2021 og 2022 kun indregnet en besparelse på 6 mio. kr. årligt fra 2022.

Handicapforhold

Handicaprådet har på møde den 10. december 2020 haft sagen til orientering.

Økonomi

Administrationen oplyser, at der er en udbudsrisiko, hvilket betyder, at hvis ikke besparelserne bliver eksekveret, kan der komme en budgetudfordring på Skole- samt Børn og Unge kørsel.

Bilag

Bilag 1 - Oversigt over væsentligste forskelle i serviceniveau for hvert fagcenter

Bilag 2 - Beskrivelse af Flexkommunes serviceniveau i praksis - fra Movia

Bilag 3 - Kravspecifikation for udbud af læge, genoptræning, dagcenterkørsel og specialkørsel for voksne - nugældende udbud

Bilag 4 - Kravspecifikation for udbud af specialkørsel for børn i CDS og CBU samt ad hoc kørsel - nugældende udbud

Bilag 5 - FR16-udbudsbetingelser fra Movias seneste Flexrute-udbud for den faste rute kørsel

Bilag 6 - FV10-udbudsbetingelser fra Movias seneste Flexkommune-udbud for den variable kørsel.

Punkt 6: Sager til efterretning/orientering

00.01.00-A26-19-17

Beslutning

Teknisk Udvalg, 04.01.2021

Ad 1: Til efterretning.

Sagsfremstilling

1: Projektforslag for fjernvarme i Fensmark sendes i høring

Fensmark Fjernvarme er ved at udarbejde et projektforslag for udvidelse af fjernvarmeforsyningsområde i fem delområder;

- delområde 1, parcelhuse ved Cedervej, Granvej, Valnødvej og Tørnevej.
- delområde 2 til 4, parcelhuse nord for Glashøjvej.
- delområde 5, rækkehuse ved Alfehøjen.

Placeringen af områderne fremgår af bilag 1. Fjernvarmeprojektet betyder, at i alt 362 ejendomme, der i dag har naturgas som kollektiv varmeforsyning, får mulighed for at vælge fjernvarme. Herefter vil fjernvarmen dække ca. 75 % af byen.

Projektforslaget forventes at blive sendt i høring i uge 1 i 2021 og fire uger frem. Forslaget sendes til de høringsberettigede; Evida (gasselskab) og Cerius og SEAS-NVE (elselskaber).

Projektforslaget skal vise et samfundsøkonomisk overskud før, Teknisk Udvalg kan godkende forslaget. Nye projektforslag kan ikke indeholde tilslutningspligt.

Det forventes at projektforslaget fremlægges til endelig behandling på møde i Teknisk Udvalg den 1. marts 2021.

Bilag

Bilag 1 Nye fjernvarmeområder i Fensmark

Punkt 7: Meddelelser fra formanden, medlemmer m.fl.

00.01.00-A26-19-17

Beslutning

Teknisk Udvalg, 04.01.2021

Ingen meddelelser.

Punkt 8: Underskriftsark

00.01.00-A26-19-17

Bilag

Underskriftsark Teknisk Udvalg 04.01.2021