

# REFERAT Miljø og Planlægningsudvalget d. 17-12-2020

**Mødedato** Torsdag d. 17. december 2020 kl. 08:00

**Mødested** Teams

**Mødedeltagere** Jan H. Klit (C), Charlotte Kirchheiner (C), Anne Ehrenreich (V), Fritz Reuther (V), Bent Fabricius (C)

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Usserød Kongevej 45 - salgsforberedende analyser.....	4
Vedtagelse af afløbsstrategi for Hørsholm Kommune.....	6
Mobilitetsplan.....	10
Forundersøgelse af Cykelsti på Agiltevej.....	12
Helhedsplan for Dronningedammen?.....	15
Serviceniveau for grønne arealer.....	16
Igangsætning af ekstern analyse af Center for By og Miljø.....	18

## **Punkt 1: Meddelelser**

19/16187

### **Sagens forløb:**

MPU

### **Beslutning Miljø og Planlægningsudvalget den 17-12-2020**

Administrationen orienterede om:

- For-dialog afholdt vedr. Fripleshjem ved Klædebo i forbindelse med udarbejdelse af ny lokalplan for del af erhvervsområdet Ved Klædebo.
- Informationsmøde afholdt d. 16. dec. vedr. alternativer til olie fyr, hvor 39 borgere deltog.

Anne Ehrenreich spurgte ind til sag om brostensfeltet på Usserød Kongevej.

## Punkt 2: Usserød Kongevej 45 - salgsforberedende analyser

20/15984

### Sagens forløb:

MPU - ØU - KB

### Baggrund

For at belyse og konkretisere udviklingspotentialer for Usserød Kongevej 45-47-49 har administrationen fået udarbejdet en stedsanalyse for Usserød Kongevej 45 og en samlet trafikvurdering for de tre grunde. Administrationen anbefaler, at analyserne skal ligge til grund for det videre salg.

### Forslag

Administrationen anbefaler, at Miljø- og Planudvalget overfor henholdsvis Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen indstiller:

- 1) - at godkende stedsanalysen for Usserød Kongevej 45, som grundlag for det videre arbejde med at udvikle grunden.
- 2) - at godkende trafiknotatet, som grundlag for det videre arbejde med udviklingen af Usserød Kongevej 45-49.
- 3) – at administrationen bemyndiges til at gå videre med salg af grunden på baggrund af godkendt stedsanalyse og trafikanalyse.

### Sagsfremstilling

Stedsanalyse af Usserød Kongevej 45

Anbefalingerne i stedsanalysen peger på, at udviklingen skal tage udgangspunkt i den bygning, der er på grunden i dag. Bygningen er SAVE registreret med en bevaringsværdi på 3 og indgår i lokalplan 143 for bevaringsværdige byggerier i kommunen. For de ejendomme, der er omfattet af lokalplanen, fastsætter lokalplanen, at bygningerne indenfor de enkelte ejendomme ikke må nedrives, ombygges eller på anden måde ændres i det ydre uden Kommunalbestyrelsens tilladelse i hvert enkelt tilfælde. For at udtage en bygning af lokalplan 143 vil det kræve et lokalplantillæg, der beror på en faglig vurdering af denne nedklassificering.

Det vurderes imidlertid, at der er en restrummelighed på grunden for nyt byggeri, hvilket anbefales at placeres vest for den bevaringsværdige bygning, så ny bebyggelse begrænses mod Usserød Kongevej og visuel kontakt til den bevaringsværdige bygning sikres.

I dag er bebyggelsesprocenten (BBP) 27%, mens analysen peger på, at grundens placering kan bære op til en BBP på 60 og ny bebyggelse i op til 3 etager, tilpasset både eksisterende bygning samt nabogrundenes højder. Stedsanalysen er vedlagt som bilag 1. En bebyggelsesprocent på 60 vurderes at være den maksimale udnyttelse af grunden uanset om bygningen bevares eller nedrives.

Udviklingen skal ske ud fra en helhedsorienteret tilgang, hvor strækningen mellem Hørsholm Midtpunkt og Kongevejscenteret skal styrkes. Ny bebyggelse skal styrke et varieret gadeforløb med plads til det grønne med vejtræer samt plads til gode opholdsrum og semioffentlige zoner mod Usserød Kongevej. Interaktion mellem ude og inde er et parameter, der vægtes højt, så Usserød Kongevej opleves som et aktivt gadeforløb med byliv og mulighed for ophold. Stedsanalysen er vedlagt som bilag 1.

Usserød Kongevej 45 har tidligere huset en institution ”Gyngehesten”, der ikke længere er i brug. Kommunen ser derfor et potentiale i at udvikle grunden, der med de to private nabomatrikler 47 og 49D indgår som et samlet udviklingsområde i Hørsholm Strategien. Gyngehesten bruges i dag til flygtningebolig, hvorfor der skal findes et alternativ til den familie, der bor i ejendommen i dag.

Stedsanalysen består helt overordnet af en række analyser af Usserød Kongevej 45, der leder til anbefalinger i forhold til den fremtidige udvikling af grunden. Dette gælder både indenfor bygningshøjder, tæthed, grønne forbindelser, arkitektur, byrum og bæredygtighed.

Trafiknotat for grundene Usserød Kongevej 45-49

Overordnet redegør trafiknotatet for, at en byudvikling med udvikling af yderligere boliger på grundene UK 45-49 ikke vil medføre yderligere problemer for trafikafviklingen på Usserød Kongevej, end dem, der ses i dag. Det vil være relativt få ekstra biler, der skal ud og ind på grunden, i forhold til den mængde biler, der dagligt kører forbi på dette sted.

Trafiknotatet anbefaler, at en samlet udbygning af alle tre grunde bør samle adgangsforholdene til den nye bebyggelse i én indkørsel af hensyn til den overordnede trafik på Usserød Kongevej. Dertil redegøres der for de mest hensigtsmæssige placeringer af indkørsler for de enkelte matrikler, såfremt de udvikles enkeltvis.

Trafiknotatet belyser yderligere, hvor meget trafik en byudvikling af Usserød Kongevej 45-49 vil generere, såfremt grundene fremover benyttes til boliger, samt en vurdering af, hvordan det vil påvirke trafikken på Usserød Kongevej.

Den nuværende trafikmængde på Usserød Kongevej er ca. 15.260 kt/døgn, mens en udbygning af boliger på de omtalte grunde vil medføre mellem 56-237 ekstra ture i døgnnet afhængigt af, hvor mange lejligheder, der tænkes etableret på de enkelte grunde.

Det forventes imidlertid, at der i morgenspidstimerne, hvor der kører ca. 1550 kt/time på Usserød Kongevej forbi ejendommen, vil være langsomt kørende kø forbi ejendommen, hvor især venstresvingende fra ejendommen mod nord vil opleve, at det vil være vanskeligt at komme ud. Udkørende vil være afhængige af, at trafikanter i det sydgående spor holder tilbage, hvorefter der skal findes hul i trafikken mod nord. Trafikken mod syd forventes at kunne finde huller i trafikstrømmen.

Umiddelbart syd for grunden er et signalreguleret kryds ved Mortenstrupvej, hvor kapaciteten i dag er fuldt udnyttet. Det er således vigtigt, at der ses på placeringen af indkørselsforholdene til grundene, da det anbefales, at disse holdes så langt mod nord som muligt af hensyn til trafikafviklingen i krydset. Dog bør udkørslen ikke placeres overfor Usserød Kongevej 54, da der allerede i dag findes en udkørsel her.

Usserød Kongevej er i dag trafikalt belastet med kødannelser i myldretiden, hvorfor der i Hørsholm Kommunes Mobilitetsplan fokuseres på tilkørslerne til Usserød Kongevej, da disse vurderes at medføre et yderligere pres på kødannelserne langs vejen. Et af de højest belastede kryds er krydset ved Mortenstrupvej, lige syd for Usserød Kongevej 45. Det er derfor vigtigt, at der sikres gode udkørselsforhold for en ny bebyggelse af hensyn til trafiksikkerheden.

Trafiknotatet peger yderligere på en alternativ løsning som adgangsvej pga. de trafikale udfordringer på Usserød Kongevej via Mortenstrupvej. Dette er imidlertid ikke en reel mulighed, da den omtalte indkørsel er en privat vej, der hører til naboejendommen. Det vil dog være muligt for en developer at indgå en dialog med naboen om en mulig løsning med fælles indkørsel fra Mortenstrupvej, men det vil ikke være muligt for administrationen at pege på denne løsning pga. vejens status som privat vej.

Udvikling og salg af Usserød Kongevej 45

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet den 30. marts 2020, at forvaltningen skulle se på mulighederne for en evt. udviklingsaftale med en almen boligorganisation og en privat investor på matriklerne Usserød Kongevej 45, der er ejet af Hørsholm Kommune samt nr. 47 og 49D, der er privatejede.

Det har imidlertid vist sig vanskeligt at få en aftale, hvor samtlige matrikler indgår, hvorfor Administrationen vurderer, at det mest hensigtsmæssige vil være at udvikle Usserød Kongevej 45 først, da denne grund er ejet af Hørsholm Kommune. De to andre matrikler bør derimod indgå i en samlet lokalplan for alle tre matrikler for at opnå den bedste udvikling af området.

For at belyse og konkretisere udviklingspotentialer og anbefalinger for Usserød Kongevej 45 har administrationen derfor fået udarbejdet en stedsanalyse og en samlet trafikvurdering for grunden og de to nabomatrikler nr. 45-47, som ønskes udviklet i sammenhæng.

## **Sagens tidligere behandling**

ØU – 19. 06. 2017 Sag vedr. Usserød Kongevej 45

ØU – KB – 30. 03. 2020 Principbeslutning vedr. salg af Usserød Kongevej 45

## **Beslutning Miljø og Planlægningsudvalget den 17-12-2020**

1)-3): Miljø- og Planlægningsudvalget indstillede administrationens forslag godkendt

## **Bilag**

bilag 1- Stedsanalyse\_Usserød Kongevej 45\_29.09.2020.pdf

bilag 2-Trafiknotat-Usserød\_Kongevej\_45.pdf

# Punkt 3: Vedtagelse af afløbsstrategi for Hørsholm Kommune

20/14580

## Sagens forløb:

MPU-ØU-KB

## Baggrund

Der er behov for en principiel beslutning om ny samlet strategi for klimatilpasning af afløbssystemet i Hørsholm Kommune.

Den nuværende afløbsstrategi fra 2013 bygger på frivillig separation af regn- og spildevand på private ejendomme. Strategien lever ikke op til gældende lovkrav om begrænsning af spildevand, som ved kraftig regn ender i søer, vandløb og Øresund (overløb).

Forskellige løsninger for klimatilpasning af kommunens afløbssystem blev præsenteret til Kommunalbestyrelsens temadrøftelse d. 29. september 2020.

### OPDATERING

På baggrund af Miljø- og planlægningsudvalgets ønske er tilføjet bilag som redegør for 1) spørgsmål og svar mellem Kommunalbestyrelsen og Administrationen i 2020 (bilag 4), 2) juridisk redegørelse for lovlighed af strategi om fuld separatkloakering (bilag 5), og 3) analysens prissætning af kloakseparering på privat matrikel (bilag 6).

Administrationen efterkommer derudover Miljø- og Planlægningsudvalgets ønske om et borgermøde i forbindelse med vedtagelse af afløbsstrategi, hvilket snarest muligt.

## Forslag

Administrationen anbefaler, at Miljø- og Planlægningsudvalget indstiller til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen at vedtage én af anførte afløbsstrategier, med én eller flere kloakeringsprincipper. Administrationen anbefaler løsningsmodel (3):

1) Fuld separatkloakering i alle områder.

eller

2) Opgradering af fælleskloakken.

eller

3) En kombination af de to kloakeringsprincipper, ud fra et overordnet økonomisk og miljømæssige hensyn.

## Sagsfremstilling

### Status og historik

Den offentlige kloak - afløbssystemet - er i dag overvejende fælleskloakeret, hvilket vil sige, at regnvand og husspildevand løber i samme ledning til renseanlægget. Systemet har ikke kapacitet til at håndtere kraftig regn og skybrud. For at begrænse oversvømmelser af huse og terræn, udledes regn- og spildevand derfor i overløb til søer, vandløb og til Øresund ved kraftig regn.

Til klimatilpasning af afløbssystemet besluttede Kommunalbestyrelsen i 2013 at indføre separatkloakering som afløbsstrategi, med frivillig tilslutning for private grundejere. Strategien er i øjeblikket gennemført i Rungsted Nord (2017), og planlagt i Hørsholm Centrum. Det har vist sig, at man i Rungsted Nord ikke opnår den nødvendige reduktion af overløb til Øresund, da grundejere ikke i nødvendigt omfang omlægger kloakken.

### Analyse af fire kloakeringsprincipper

Spildevandsselskabet Novafos har i samarbejde med administrationen og en ekstern konsulent arbejdet med en stor analyse af den aktuelle problemstilling, og de løsningsmuligheder som foreligger. Resultatet af analysen er detaljeret beskrevet i den tekniske rapport Områdeplaner Hørsholm.

Som supplement til den tekniske rapport, har administrationen og Novafos skrevet en sammenfatning af rapporten, hvor administrationen ligeledes peger på en løsningsmodel. Sammenfatningen har titlen Sammenfattende beslutningsgrundlag

for valg af afløbsstrategi i Hørsholm, og kan findes i bilag 1.

Analysen undersøger omkostninger forbundet med anlæg og drift af fire forskellige kloakeringsprincipper over en 100-årig periode. Der er desuden gennemgang af de fordele og ulemper ved kloakeringsprincipperne som ikke omsættes til kroner og ører. To af kloakeringsprincipperne, henholdsvis frivillig separering og vejvandsseparering, udelukkes pga. signifikant højere omkostninger, og der er arbejdet videre med fuld separatkloakering og opgradering af det nuværende fællessystem. Afløbstyper og løsningsomkostninger er skematisk præsenteret i bilag 2.

Løsninger: overordnede fordele og ulemper

Overordnet økonomi

I de områder som ligger langs Usserød Å, kan det, ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv, bedst betale sig at opgradere fælleskloakken. I alle øvrige områder er det billigst at separatkloakere. Dette skyldes, at der for vandløb er krav om at forsinke vandet og undgå nedstrøms oversvømmelser, hvilket gøres ved etablering af store, åbne bassiner.

Grundejers udgift

Ved separatkloakering vil grundejere have en direkte udgift ved kloakseparering på privat grund, hvilket i en mindre, lokal undersøgelse er vurderet til at koste i omegnen af 90.000,- ekskl. moms for en gennemsnitsparcel (bilag 6), om end det nationale erfaringstal er 40.000,- pr. matrikel.

Natur og vandmiljø

Udbygning af fælleskloakken kan på nuværende tidspunkt udføres, så man overholder gældende miljøkrav. Dog vil man med fælleskloakken altid have overløb med opblandet husspildevand til vandområder, når kloakken ikke kan følge med. Dette kan resultere i, at Kommunen får svært ved at efterleve skærpede miljøkrav i fremtiden.

Separatkloakering udmærker sig ved, at overløb med opblandet husspildevand til vandområder som udgangspunkt ophører fuldstændigt, og er desuden den afløbsstrategi, som er mest fleksibel i forhold til en fremtidig skærpelse i miljølovgivningen. Det er samtidig det mest robuste system, hvis de eksisterende klimamodeller underestimerer fremtidens nedbør.

Ved separatkloakering tilbageholdes regnvand desuden lokalt, hvilket kommer kommunens vandløb og søer til gode, mens man ved fælleskloakering fører regnvand over lange distancer til renseanlæg, hvor det udledes ved et enkelt punkt til et vandløb eller til Øresund.

Oversvømmelse fra kloakken

Kommunen har vedtaget et serviceniveau for oversvømmelser, som følger nationale retningslinjer. Dette serviceniveau har Novafos pligt til at overholde. Når en regnhændelse i dag er kraftigere end hvad der statistisk kun sker hvert 10. år i fælleskloakerede områder, og hvert 5. år i separatkloakerede områder, så vil man risikere vand fra kloakken på jordoverfladen.

Ved kraftigere regn accepteres derfor vand på terræn, og ved valg af fælleskloak vil det opstigende vand være opspædet husspildevand, som potentielt kan forårsage sygdom ved kontakt.

Administrationens forslag

Administrationen peger på separatkloakering som primær afløbsstrategi, med foreløbig bibeholdelse af fælleskloakken i to områder nær Usserød Å. Når administrationen anbefaler fælleskloak i to områder, så baseres det især på betydeligt lavere løsningsomkostninger i de to områder, sammenlignet med separatkloakering. Det er derudover svært i disse områder at afsætte det nødvendige areal til de regnvandssøer, som er nødvendige for rensning og forsinkelse af regnvand ved separatkloakering. Afkobling af regnvand fra resterende områder vil give mere plads til transport og forsinkelse af spildevand fra disse to områder.

Omkostninger ved klimatilpasning af afløbssystemet

Udgiften til klimatilpasning af afløbssystemet vil ved opgradering af fællessystemet udelukkende lægges på spildevandstaksten, samt en stigning i den kommunale udgift som betales til Novafos (vejbidrag). Ved fuld separatkloakering vil udgifterne fordele sig på:

- Spildevandstaksten og vejbidraget,
- Grundejers udgift ved omlægning af privat kloak og
- Kommunens udgifter ved omlægning af afløbssystem ved kommunale bygninger og vejafvanding.

Hjælp til grundejere som skal separatkloakere

Kommunen har følgende muligheder for at imødekomme grundejere økonomisk ved separatkloakering. Mulighederne vil blive præsenteret som beslutningspunkter ved valg af prioritering af områder ultimo 2021, hvis Kommunalbestyrelsen vedtager hel, eller delvis kloakseparering:

- Kommunalbestyrelsen kan give en frist for separering på egen grund på 5 år efter, at spildevandsanlægget for et givent område er vedtaget. For Rungsted Nord, som allerede er separatkloakeret, foreslås ligeledes en frist på 5 år.
- Kommunalbestyrelsen kan, jf. Bekendtgørelse af lov om lån til betaling af ejendomsskatter (Grundskyldsloven) beslutte at give lån til pensionister til kloakudgifter. Lånene kan gives efter samme regler som ved indefrysning af ejendomsskatterne. Kommunen kan i den sammenhæng selv genlåne udgifter til lånene og få renteudgifterne dækket, hvorved der ikke er et tab for kommunen.
- Kommunalbestyrelsen kan beslutte, at der gives dispensation til ejere af ejendomme, hvor separering af kloakken vil være uforholdsmæssig bekostelig på grund af installations- eller bygningsmæssige ændringer, eller hvor der i øvrigt er vanskelige tekniske forhold.

## Økonomi/personale

Der vil være øgede udgifter forbundet med klimatilpasning af afløbssystemet, uanset hvilken afløbsstrategi der vælges. Disse er for begge kloakeringsprincipper:

- Øgede udgifter til det kommunale vejbidrag, som er op til 8 % af Novafos anlægsinvesteringer.
- Stigning i spildevandstaksten (afhænger af anlægstakten).
- Øgede administrative udgifter ifm. udarbejdelse af spildevandsplaner, borgerdialog, og myndighedsbehandling i relation til Novafos' projekter.

Herudover vil der ved valg af separatkloakering være yderligere udgifter til:

- Separering af afløbssystemet på kommunale ejendomme.
- Etablering af stik fra vejbrønde til ny separat regnvandsledning.

## Kommunikation

Der afholdtes i august 2019 et indledende borgerinformationsmøde om det forestående arbejde med områdeplanerne.

Der blev i december 2019 startet en følgegruppe for områdeplanerne, med deltagelse af de grønne foreninger i Hørsholm, samt andre interessenter. Der er i forbindelse med følgegruppens møde d. 3. november udarbejdet en indstilling fra gruppen, om valg af afløbsstrategi (bilag 3).

Der afholdtes i september 2020 Temadrøftelse for Kommunalbestyrelsen om områdeplanerne, hvor man diskuterede analysens resultater, og fordele og ulemper ved forskellige kloakeringsprincipper.

Der arbejdes med en kommunikationsplan, som kommer til at indeholde den videre formidling, dialog og kommunikation med alle interessenter, herunder Kommunalbestyrelsen, borgere og ledelsen i kommune og Novafos. Planen forventes færdig ultimo 2020.

Kommunikationsgrundlaget udarbejdes ud fra principper om 1) invitation til dialog, 2) faktabaseret kommunikation og 3) fokus på at formidle et teknisk svært område på en enkel måde.

## Sagens tidligere behandling

Punktet var på dagsordenen ved Miljø- og Planlægningsudvalgets møde d. 26. november 2020. Her blev det besluttet at skubbe beslutningen en måned frem til møde d. 17. december 2020.

Udarbejdelse af rapport om områdeplaner for afløbssystem, har været præsenteret for Miljø – og Planlægningsudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen, flere gange i forbindelse med godkendelse af årlige investeringsaftaler med Novafos, sidst på kommunalbestyrelsesmødet 26. oktober 2020.

D. 25. februar 2019: Vedtagelse af Spildevandsplan 2018-2024. Herunder udarbejdelse af områdeplaner for Hørsholm Kommune der beskriver, hvordan overløbsmængderne – fra de i vandområdeplanen udpegede overløb, samt de overløb som kan påvirke badevandskvaliteten – kan reduceres.

## Noter til bilag

- Bilag 1: Sammenfattende beslutningsgrundlag for valg af afløbsstrategi i Hørsholm
- Bilag 2: Skematisk fremstilling af de fire kloakeringsprincipper, samt løsningsomkostninger forbundet med etablering og vedligeholdelse over en 100-årig periode.
- Bilag 3: Følgegruppens indstilling
- Bilag 4: Spørgsmål fra Kommunalbestyrelsen til administrationen relaterende til spildevandsområdet i 2020, og administrationens svar.
- Bilag 5: Redegørelse for lovlighed af påbudt separatkloakering, udarbejdet af Horten 2020
- Bilag 6: Redegørelse for analysens prissætning af kloakseparering på privat grund.
- Bilag 7: Underbilag til Bilag 6. Viser priskomponenter
- Bilag 8: Underbilag til Bilag 6. Viser eksempler på priskatalog

## Beslutning Miljø og Planlægningsudvalget den 26-11-2020

Udsat.

## Beslutning Miljø og Planlægningsudvalget den 17-12-2020

- 1) Ikke godkendt
- 2) Ikke godkendt
- 3) Et flertal (Jan H. Klit (C), Charlotte Kirchheiner Hansen (C), Bent Fabricius (C)) indstillede administrationens forslag godkendt.

Et mindretal (Anne Ehrenreich (V) og Fritz Reuter (V)) stemte imod, og ønskede nedenstående protokolleret:

Venstre (Anne Ehrenreich, Fritz Reuter) stemmer imod flertallets forslag, idet vi ønsker en grøn løsning med en kombination af løsningsmuligheder men med solidarisk finansiering, som er den danske model, hvor det indgår, at man stopper med rensning af spildevand fra Rudersdal og Fredensborg kommuner samt etablerer et forsinkelsesbassin på Sophienberg-engen. Venstre vurderer, at det vil begrænse overløb til Øresund, såfremt vi stopper med rensning af spildevand fra Rudersdal og Fredensborg Kommuner, som står for mere end 30% af spildevandet. Venstre vurderer endvidere, at udgifterne til separatkloakering er langt større end de eksempler, som administrationen har lagt frem – snarere som minimum 200.000 kr. pr. grundejer. Det vil betyde, at bl.a. pensionister vil få svært ved at blive boende i deres huse, såfremt man vælger en løsning, hvor udvalgte grundejere skal betale for løsningen.

Udvalget besluttede desuden, at der skal afholdes et digitalt borgermøde d. 7. januar.

## Bilag

Bilag 1: Sammenfattende beslutningsgrundlag for vedtagelse af afløbsstrategi i Hørsholm Kommune

Bilag 2. kloakeringsprincipper og løsningsomkostninger.pdf

Bilag 3: Følgegruppens indstilling

Bilag 4. SvarPåKB-spørgsmål2020.pdf

Bilag 5. Notat om separatkloakering\_Horten2020.pdf

Bilag 6. Prissætning.pdf

Bilag 6A. liste over arbejde ved separering.pdf

Bilag 6B. kloakplan\_eksempler.pdf

## Punkt 4: Mobilitetsplan

20/15060

### Sagens forløb:

MPU

### Baggrund

Udbuddet af mobilitetsplanen er gennemført, og der er indgået aftale med Cowi, som skal udføre arbejdet. For at sikre ejerskab og ny viden tilrettelægges processen med et forløb, hvor både politikere, borgere, foreninger og erhvervsliv involveres. Processen skal nu godkendes

### Forslag

Administrationen foreslår Miljø- og Planlægningsudvalget at godkende proces- og tidsplanen for udarbejdelse af mobilitetsplan

### Sagsfremstilling

Kommunen har over en årrække set en stigning i trafikken og prognosen for de kommende år tilsiger, at denne stigning vil fortsætte. Der er behov for at forbedre fremkommeligheden og fremtidssikre forholdene. Samtidig er mobilitetsplanens formål ikke blot at sikre den bedste mulige mobilitet, men også at balancere det øgede mobilitetsbehov med en række andre visioner om byliv, børneliv og bæredygtighed.

Med den nye mobilitetsplan skabes et overblik, der sikrer, at mobilitetsplanlægningen tænkes på tværs af transportformer og sammen med byudvikling og mål for bæredygtig udvikling. Planen bliver langsigtet og kommer til at udgøre rammerne for investeringer i trafik- og mobilitetsmæssige initiativer.

#### Indhold i planen

Opgaven omfatter tre overordnede trin, hvor der udarbejdes et mobilitetsregnskab, dernæst en mobilitetsstrategi og endelig en mobilitetshandleplan. Mellem faserne sker der involvering af politikere og interessenter, hvor relevant viden, behov og erfaring kan deles. Målet er at sikre en fælles forståelse af problemstillinger og at inddrage inspiration til løsningsforslag.

#### 1) Mobilitetsregnskab

Her skabes et overblik over mobiliteten i dagens situation som et vigtigt grundlag for drøftelser og beslutninger i de efterfølgende faser.

#### 2) Mobilitetsstrategi

Opstiller mål og fokusområder som rammen for handleplanen.

#### 3) Mobilitetshandleplan

Er det resultat, som fremkommer af arbejdet i det tredje trin, hvor rammerne i strategien udmøntes i konkrete prioriterede løsningsforslag rettet mod at opnå de opstillede mål.

#### Dialog og involvering

Med Hørsholmstrategien som overliggende, udforskes ”fælles om det gode liv” og hvad der skal til for at skabe ”infrastruktur der fungerer” ud fra temaerne trafik, mobilitet, byrum og bæredygtighed. Der tilrettelægges dialogmøder med tre temaer, der er tilpasset fremdriften i processen.

#### Møderække 1) Status, inspiration og mål

Foretages som tre møder med hhv.

- En temadrøftelse i Kommunalbestyrelsen
- Erhvervs-, by og kulturlivs aktører.
- Borger, repræsenteret ved borgersegmenter, fx børnefamilier, unge og ældre.

Formålet er at præsentere data og analyser af mobilitetsforholdene. Ligeledes drøftes lokale problemstillinger og indledende drøftelser af løsninger. Målet er at få et nuanceret og retvisende billede af den lokale kontekst, som kan kvalificere strategien og de konkrete tiltag i planen.

Temaerne er bl.a. fremkommelighed, mobilitetsbehov og bevægelse for unge, ældre, bilister, cyklister og gående. Herunder særligt med fokus på koblingen til byudvikling, levende byrum, klima og bæredygtighed.

#### Møde 2) Indsatser og initiativer

Tilrettelægges som et samlet møde med borgere og bylivsaktører.

Formålet er at diskutere overordnede temaer, mål og visioner, som planen skal indeholde, samt at præsentere og få feedback på mulige virkemidler, som rådgiver har opstillet siden de første dialogmøder.

På mødet kan deltagerne se, hvordan de har sat deres aftryk. Det skal besluttes, hvad der skal arbejdes videre med.

#### Møde3)

Tilrettelægges som et samlet møde med borgere og bylivsaktører

Formålet er at præsentere de forslag til indsatser og projekter, der skal udgøre hovedstrukturen i mobilitetsplanen. Ved mødet indgås ”aftaler” mellem parterne, således, at målsætninger, indsatser og løsningsforslag til handleplan kan godkendes både politisk og vinde accept hos brugerne.

#### Corona

Der arbejdes lige nu på to modeller. En hvor involveringen kan ske ved fysiske møder og en hvor involveringen foregår online via fx Teams. Retningslinjerne i forhold til Corona, vil være bestemmende for om vi vælger at holde møderne virtuelt.

#### Kommunikation og involvering af øvrige borgere

Der oprettes en side på Borgerlab, som kan bruges til den brede inddragelse og information af borgere. Der fastlægges en proces for dette i starten af 2021.

#### Proces- og tidsplan

Processen er skudt i gang og forløber frem til sensommeren 2021 (bilag 1)

Følgende milepæle for aflevering til politisk behandling er aftalt med rådgiver:

- Politisk godkendelse af projektplan: indeholdende overordnet resultat af kortlægningen, samt forslag til målsætninger og indsatser:
  - Behandles på MPU 25.marts 2021
- Forslag til mobilitetsplan til politisk godkendelse:
  - Behandles på MPU 26. august 2021
  - Behandles på KB 20. september 2021

### **Sagens tidligere behandling**

Acadre sagsnr.: 19/17921

### **Beslutning Miljø og Planlægningsudvalget den 17-12-2020**

Miljø- og Planlægningsudvalget godkendte administrationens forslag.

### **Bilag**

Bilag 1, Proces-og tidsplan

## Punkt 5: Forundersøgelse af Cykelsti på Agiltevej

20/7767

### Sagens forløb:

MPU

### Baggrund

Cyklister oplever utryghed på Agiltevej, og derfor er der i forbindelse med Coronapandemien afsat midler til en forundersøgelse af en cykelsti. Undersøgelsen skitserer mulighederne for etablering af en cykelsti, og undersøgelsen peger på en dobbeltrettet cykelsti på vestsiden af vejen som den anbefalede løsning

### Forslag

Administrationen foreslår Miljø- og Planlægningsudvalget at godkende:

- 1) Den dobbeltrettede cykelsti placeres langs vestsiden af Agiltevej og videre på sydensiden af Grønnegade.
- 2) At cykelstien på egnede steder integreres i det eksisterende landskab
- 3) At anlæg af cykelsti langs Agiltevej og Grønnegade søges prioriteret ved de kommende budgetforhandlinger

### Sagsfremstilling

Forundersøgelsen (bilag1) dækker strækningen Agiltevej og Grønnegade mellem motorvejen i øst og Isterødvejen i vest og omfatter en kortlægning af følgende løsninger:

- Kantbaner i hver vejside
- Enkeltrettede stier i hver vejside
- Dobbeltrettet sti i den ene side af vejen
- 2 minus 1 vej

Desuden ses på muligheder langs strækningen Grønnegade.

#### Anbefalet løsning

Forundersøgelsen peger på, at den bedst egnede stiforbindelse for både cyklister og gående, er en dobbeltrettet sti langs Agiltevej på vestsiden og på Grønnegade uden for byzonen i forlængelse af eksisterende dobbeltrettede sti på sydsiden af vejen.

I landsbyen Grønnegade er det på grund af pladmangel ikke muligt at anlægge stier. Derfor anbefales en løsning, hvor cyklister forbliver på kørebanen, mens hastighedsgrænsen sænkes til 30-40 km/t

#### Valg af løsning

Der er set på fire forskellige løsninger til at forbedre forholdene for lette trafikanter langs Agiltevej og Grønnegade. Samlet set anbefales en dobbeltrettet sti, hvilket primært skyldes:

- En dobbeltrettet sti vil samlet set være billigere end to enkeltrettede stier
- En dobbeltrettet sti vil give de lette trafikanter en større tryghed og sikkerhed
- En dobbeltrettet sti kan etableres uden at påvirke den eksisterende vej, bortset fra afvandingsforholdene i den ene side
- En dobbeltrettet sti vil lettere kunne indpasses i omgivelserne og fastholde et visuelt smalt vejprofil på vejen
- En dobbeltrettet sti kræver kun arealerhvervelse i den ene vejside
- 2 minus 1 vej, kan ikke anbefales på grund af utryghed for stitrafikanter og dårlige oversigtsforhold på strækningen.

#### Placering af sti

Det er muligt at etablere den dobbeltrettede sti i begge vejsider, men det anbefales at den placeres i vestsiden langs Agiltevej og i sydsiden langs Grønnegade.

På vestsiden af Agiltevej er der mindre beplantning og bedre terrænmæssige forhold, samt færre bygninger at tage hensyn til.

Langs Grønnegade findes allerede i dag en dobbeltrettet cykelsti i sydsiden på en del af strækningen mellem Isterødvejen og landsbyen. Derfor anbefales en forlængelse af denne frem til landsbyen.

#### Krydsninger

Den væsentligste ulempe ved en dobbeltrettet sti er at trafikanterne skal krydse vejen i overgangen mellem den dobbeltrettede sti og enkeltrettede stier fx ved motorvejen. Dette vurderes dog ikke at kunne opveje fordelene.

Undersøgelsen rummer beskrivelser af løsninger for krydsningsmuligheder, samt en række beskrivelser af andre mere komplicerede delstækninger, herunder ved Transformatorstationen, ved planteskolen og i landsbyen Grønnegade (bilag 1, side 16 til 21).

#### Dobbeltrettet sti med 2 linjevarianter

Der er udarbejdet skitser for to mulige linjeføringer (skitseret i bilag 2)

#### Forslag 1)

Den dobbeltrettede sti følger den eksisterende vejs tracé adskilt med en græsribbe på 2 meter.

#### Forslag 2)

Stien placeres som i forslag 1, men på egnede strækninger integreres stien i det eksisterende terræn. Når stien placeres i forhold til terrænet, bliver den både mere interessant at færdes på og samtidig bliver stien bedre integreret i landskabet.

Administrationen anbefaler at der arbejdes videre med forslag 2 fordi løsningen:

- Kræver mindre råjordsmængder
- Giver muligt for at bevare dele af eksisterende vejafvandning
- Giver mulighed for at bevare markante træer og beplantning

Forslag 2, kræver mere arealerhvervelse end løsning 1, dog vurderes anlægsprisen at blive den samme for de to forslag.

#### Grønnegade

Uden for byzonen forlænges den eksisterende dobbeltrettede cykelsti på sydsiden af vejen (bilag 3).

I landsbyen Grønnegade er forholdene snævre. Derfor foreslås det på denne strækning, der samlet er ca. 200 meter lang, at cyklisterne forbliver på kørebanen, men at hastighedsgrænsen sænkes til 30-40 km/t fra de nuværende 50 km/t, samtidig med at det eksisterende fortov langs Grønnegade forlænges langs vestsiden af Agiltevej (bilag 3).

Dermed vil fodgængere få et trygt gangareal gennem hele landsbyen, mens cykler og biler deles om kørebanen, der vil have et lavt hastighedsniveau.

Det vurderes, at løsningen er trafiksikker for cyklisterne. Dels fordi den skiltede hastighed sænkes og dels fordi det er en forholdsvis kort strækning, hvor bilisterne under alle omstændigheder skal sænke hastigheden pga. kurven omtrent midtvejs.

## Økonomi/personale

#### Anlægsomkostninger

Den samlede pris for anlæg af stiforbindelse for er beregnet til ca. 14.3 mio. kr. ekskl. moms

#### Herunder

- 10.000.000 til anlæg
- 1.000.000 (10%) til projektering
- 2.000.000 (20%) til uforudsete udgifter
- 1.300.000 til arealerhvervelse

Der er beregnet en anlægspris pr. meter, for et typisk tværsnit. Derudover er anvendt erfaringspriser fra lignende anlæg. Der er regnet med afrundede priser på dette tidlige stadie.

Det er vurderet at den samlede anlægsøkonomi være omtrent den samme. Der er dog nogle forskelle bl.a. i forhold til jordbalancen og omfanget af arealerhvervelse. Samt besparelser på afvandingen i forslag 2. forskellene vurderes at opveje hinanden, derfor vil anlægsoverslaget gælde begge forslag.

## **Beslutning Miljø og Planlægningsudvalget den 17-12-2020**

1)– 3): Miljø- og Planlægningsudvalget godkendte administrationens forslag.

### **Bilag**

Bilag 3. Linjeforløb i Grønnegade.pdf

Bilag 2. Skitser af linjevariant 1 og 2.pdf

Bilag 1. -Forundersøgelse for stier langs Agiltevej.pdf

## Punkt 6: Helhedsplan for Dronningedammen?

20/7850

### Sagens forløb:

MPU

### Baggrund

Dronningedammen har en central placering i Hørsholm – både som et rekreativt område, men også som en del af håndtering af vandet fra Folehaveskoven og Folehavekvarteret. Vandet strømmer ned gennem Dronningedammen og videre ad Blårenden til Usserød Å. På kommunalbestyrelsens møde den 31.08.2021 blev det besluttet, at der skulle udarbejdes en helhedsplan for søen, hvor der blandt andet skulle ske afholdelse af borgermøde og der sås på muligheder for at bevare fugleøen.

### Forslag

Administrationen indstiller, at Miljø- og Planlægningsudvalget beslutter, at:

1. Fugleøen bevares i sin nuværende tilstand
2. En helhedsplan for Dronningedammen afventer beslutning og gennemførelse af tiltag i systemet opstrøms
3. Der afholdes ikke et borgermøde om en helhedsplan for Dronningedammen

### Sagsfremstilling

Projektet om fugleøen var planlagt finansieret via coronalån. Projektet er dog aldrig blevet politisk vedtaget, hvorfor der ikke er finansiering til det. Såfremt projektet skal finansieres på nuværende tidspunkt, skal det ske på almindelige vilkår, hvor der afsættes et budget i et samlede anlægsbudget for 2021. Alle de coronalåns-finansierede skulle således gennemføres uden borgerinddragelse og yderligere politiske behandlinger, hvis deadline skulle overholdes.

#### Fugleøen

Fugleøen er langsomt ved at nedbrydes, da den er lavet med træspuns, som langsomt forgår. Der er dog ingen, der kan sige, hvor lang tid der går inden øen forsvinder af sig selv. Baggrunden for at foreslå den fjernet var at forbedre vandkvaliteten. Det foreslås at se tiden an i forhold til øen i Dronningedammen, så det afklares, hvad der skal ske med hele området, inden der træffes beslutninger om øens fremtid. Den største del af de budgetterede udgifter til en eventuel ø skal bruges til at gøre det muligt overhovedet at arbejde på øen og etablere nyt spuns. Der er derfor ikke belæg for at nedsætte det estimerede budget på 1,2 mio. kr. til etablering af en ny ø.

#### En helhedsplan?

Der er udtrykt et politisk ønske om at udarbejde en helhedsplan for Dronningedammen. Administrationen anbefaler, at der ikke udarbejdes en helhedsplan på nuværende tidspunkt, da det ikke er muligt at skabe en forbedret vandkvalitet på en permanent basis uden det medfører en større millionudgift. Det skyldes to ting:

- 1) Det grønne område omkring Dronningedammen er registreret som forurenede område på V2-niveau. Det betyder, at al bortskaffelse af jord vil skulle behandles som forurenede jord, hvilket er en millionudgift.
- 2) Dronningedammen er en del af et større system og aftager vand fra Folehavekvarteret. Det er næringsrigt vand, der kommer til, og det skal derfor ledes udenom Dronningedammen, hvis den skal vedblive at have god vandkvalitet. Et sådan omløb er bekosteligt. En afkobling af det resterende system vil desuden være skadeligt i sig selv for Dronningedammen, da der derved ikke vil være tilstrækkelig iltning, hvilket vil medføre at dammen ”summer til”. Iltsvindet vil et springvand ifølge borgene kunne forebygge, men der er, så vidt vides, ingen signifikant virkning af et springvand.

Såfremt der er et ønske om at gøre en indsats, vil det være hensigtsmæssigt at starte med at rense søerne i starten af oplandet og arbejde sig ”nedad”. Det renere vand fra søerne opstrøms vil så langsomt rense vandet længere nede.

På baggrund af overstående er der ikke grundlag for et borgermøde. Der er ikke midler til et borgermøde, men vigtigst, er der ikke grundlag for de indsatser som borgerne ønsker. Såfremt der ikke skal afholdes borgermøde, vil administrationen invitere initiativtagerne til borgerhenvendelserne om søen til et møde om søen.

### Beslutning Miljø og Planlægningsudvalget den 17-12-2020

- 1) – 2): Miljø- og Planlægningsudvalget godkendte administrationens forslag
- 3): Udvalget godkendte ikke administrationens forslag, idet udvalget besluttede, at der skal gennemføres et borgermøde

## Punkt 7: Serviceniveau for grønne arealer

20/14386

### Sagens forløb:

MPU

### Baggrund

På forespørgsel fra Miljø- og Planlægningsudvalget orienterer administrationen om kommunens serviceniveau på grønne arealer, særligt med henblik på græsslåning. Desuden orienteres om det forestående arbejde med bedre biodiversitet.

### Forslag

Administrationen anbefaler, at Miljø og Planlægningsudvalget tager orienteringen til efterretning.

### Sagsfremstilling

Beskrivelsen af serviceniveauerne

Serviceniveauet for flertallet af kommunens arealer er defineret i dokumentet 'Særlige arbejdsbeskrivelser'. Her beskrives alle de elementer, der findes på de kommunale arealer, og hvilke krav, der er til vedligehold og kvalitet. Typer af græselementer kan for eksempel være sportsgræs, brugsplæne, naturgræs m.fl.

Arbejdsbeskrivelserne hænger sammen med et digitalt kort over kommunen hvor de forskellige elementer, der skal vedligeholdes, er indtegnet som flader, linjer eller punkter. Tilsammen danner arbejdsbeskrivelserne og kortet kommunens driftsplan for veje og grønne områder.

Driftsplanen beskrev tidligere som udgangspunkt det serviceniveau, der var gældende før konkurrence-udsættelsen i 2016, men er sidenhen opdateret i forbindelse med de besparelser, der er sket på området. Netop nu er administrationen i gang med en større opdatering af driftsplanen. Samtidig arbejdes der på en endnu højere grad af digitalisering af styringen med driftsarbejdet, f.eks. så det sikres, at opgaverne udføres rettidigt.

Ændring af et serviceniveau

Ved ændring af serviceniveauet for et element, er det vigtigt, at der tages stilling til, at ændringen også forandrer det æstetiske udtryk og evt. mulighederne for rekreativ brug af arealerne. F.eks. hvis brugsgræs ikke klippes hyppigt, bliver plænen knoldet og ikke egnet til boldspil og leg.

Ligeledes kan en ændring kaste andre problemer af sig, f.eks. øget spredning af ukrudt, problemer med oversigtsforhold eller lignende. En servicereduktion på ét element kan derfor give behov for øget drift på andre elementer. En ændring kan også skabe behov for investering i andre maskiner på kommunens materielgård.

Eksempel: "Rabatgræs på landet"

Ifølge Arbejdsbeskrivelsen kan rabatter kan være karakteriseret som rabatgræs i byen, på landet - eller som stigræs. Elementet "Rabatgræs på landet" slås to gange årligt. Ved første slåning i juni slås i fuld bredde. Ved den sene slåning slås et enkelt skår, hvilket svarer til bredden af det klippehoved, der benyttes. Oversigtsarealer og foran skilte slås yderligere to gange årligt. Der er ikke krav om opsamling af afklippet græs.

Ved en årlig klipping i fuld bredde undgås opvækst af træer, der på længere sigt kan give problemer med trafikikkerheden, idet der er fastlagt afstandskrav til faste genstande i Vejreglerne. Her betragtes træer som faste genstande.

Ændres serviceniveauet, så der ikke klippes i fuld bredde, vil det således kræve, at rabatternes bevoksning nedknyttes med års mellemrum for at undgå træopvækst. Sådan en maskine har kommunens materielgård ikke i øjeblikket, så det vil kræve indkøb af nyt materiel. Af hensyn til trafikikkerheden vil det fortsat være nødvendigt at klippe oversigtsarealer og omkring skilte fire gange årligt som beskrevet.

Ekstensiv drift og bedre biodiversitet

Som hovedregel er det de ekstensivt drevne naturtyper, der har det største potentiale for biodiversitet - men hvis man blot ekstensiverer driften af de eksisterende beplantninger, kan det give utilsigtede problemer, som beskrevet herover. Samtidig er det langt fra sikkert, at biodiversiteten forbedres nævneværdigt.

For eksempel ved ophør af græsklipning er det de samme få græsarter, der var i den oprindelige plæne, der vokser sig lange. Nye arter, f.eks. blomstrende urter, vil have svært ved at vinde fodfæste.

Typisk vil et ønske om en mere ekstensiv drift med bedre biodiversitet kræve en omlægning, f.eks. fjernelse af græstørv med henblik på etablering af blomstereng.

I eksemplet ”rabatgræs på landet” vil der opnås en højere biodiversitet ved at arbejde med opsamling af det afklippede græs. Over tid vil det give plads til flere forskellige græsser og urter.

Det fremadrettede arbejde

Der er ingen tvivl om, at der findes flere elementer på de kommunale arealer, der nu har et højt driftsbehov - og som ikke understøtter høj biodiversitet. Det er f.eks. brugsplæne, klippede hække og flader af ensartet bunddække.

Det er oplagt at kortlægge de mest driftstunge og naturfattige elementer med udgangspunkt i en ny strategi for biodiversitet. Herefter kan områderne prioriteres omlagt til mere ekstensive og naturrige elementer i en fortsat afvejning med områdernes rekreative brug.

Administrationen vender snart tilbage vedrørende biodiversitetsstrategi og forslag til udmøntning af de afsatte midler på budgettet til bedre biodiversitet.

## **Beslutning Miljø og Planlægningsudvalget den 17-12-2020**

1): taget til efterretning

# Punkt 8: Igangsætning af ekstern analyse af Center for By og Miljø

20/14616

## Sagens forløb:

MPU-ØU-KB

## Baggrund

Det er besluttet, at der skal igangsættes en eksterne analyse af Center for By og Miljø i 2021. Formålet er at undersøge mulige effektiviseringer, som kan indgå i budgetforhandlingerne 2021-2024. Administrationen fremsætter forslag til finansiering samt frigivelse af midler til analysen.

## Forslag

Administrationen foreslår miljø- og Planlægningsudvalget overfor Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen at godkende

- 1) At analysen igangsættes
- 2) At analysen finansieres ved overførsel af 300.000 kr. fra anlægsprojektet renovering af tunnel under Hørsholm Kongevej eller
- 3) At analysen finansieres ved overførsel af 300.000 kr. fra kollektiv trafik.

## Sagsfremstilling

I forbindelse med budgetaftale 2021-2024, er det besluttet at igangsættes en ekstern analyse af ressourceanvendelsen i Center for By og Miljø set i forhold til andre kommuner. Der skal afsættes 300.000 kr. til opgaven, som skal findes indenfor Miljø- og Planlægningsudvalgets område.

Formål med analysen er:

- Synliggøre Center for By og Miljø's portefølje i forhold til opgaver, økonomi og ressourceanvendelse
- Benchmarking med sammenlignelige kommuner
- Anvisning af konkrete forslag til effektivisering

Analysen kan blandt andet fokusere på potentialer ved bedre arbejdsgange, øget digitalisering, effektiv sagsbehandling eller konkrete råderumsforslag på driftsområderne.

Det foreslås, at der gennemføres en toleddet analyse. Først gennemføres en benchmark på nøgletal med andre kommuner. Formålet er at identificere de områder, hvor der potentielt er noget at hente, hvis der fx kan identificeres et større ressourceforbrug eller mindre effektivitet. Anden del af analysen har til formål at indkredse og gerne identificere konkrete råderumsforslag.

Center for By og Miljø består af en række administrative teams samt tre eksterne driftsområder; Materielgården, Facility Management (FM) og Rungsted Havn. Rungsted havn medtages ikke, da havnen svarer til en selvejende institution.

Tidsplan:

Analysen forventes igangsat til januar og forventes afsluttet inden sommerferien, så konkrete forslag kan indgå i næste års budgetforhandlinger.

Kommissorie for opgaven er vedhæftet som bilag 1.

## Økonomi/personale

Centerets overordnede økonomi kan se på bilag 2.

Jf. budgetaftalen skal der afsættes 300.000 kr. til en ekstern konsulentundersøgelse, der finansieres inden for Miljø- og Planlægningsudvalgets egen ramme.

Administrationen kan pege på følgende finansieringsmuligheder:

Restbudget i 2020 på 300.000 kr. fra anlægsprojektet ”renovering af tunnel under Hørsholm Kongevej” eller 300.000 kr. fra kollektiv trafik i 2021.

Bevillingsskema forslag 2)

Beløb hele kr.

Tillægsbevilling	Indeværende år	Overslagsår 2021	Overslagsår xxxx	Overslagsår xxxx	Overslagsår xxxx
------------------	----------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Drift

Politikområde: 11 093 Analyse af MPU's område		300.000			
--	--	---------	--	--	--

Anlæg

Politikområde: 11 223015 Renovering af tunnel under Hørsholm Kongevej		-300.000			
--	--	----------	--	--	--

I alt	0	0	0	0	0
-------	---	---	---	---	---

Anlægsbevilling:  
(igangsættningstilladelse)

Politikområde:

Politikområde:

I alt	0	0	0	0	0
-------	---	---	---	---	---

Bevillingsskema forslag 3

Beløb hele kr.

Tillægsbevilling	Indeværende år	Overslagsår 2021	Overslagsår 2022	Overslagsår 2023	Overslagsår 2024
------------------	----------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Drift

Politikområde: 11 093 Analyse af MPU's område		300.000			
--	--	---------	--	--	--

Politikområde: 11 231000 Kollektiv trafik		-300.000			
--	--	----------	--	--	--

Anlæg

Politikområde:

I alt	0	0	0	0	0
-------	---	---	---	---	---

Anlægsbevilling:  
(igangsætningstilladelse)

Politikområde:

Politikområde:

I alt	0	0	0	0	0
-------	---	---	---	---	---

## **Beslutning Miljø og Planlægningsudvalget den 17-12-2020**

1-2) Miljø- og Planlægningsudvalget indstillede administrationens forslag godkendt  
3) Ikke godkendt

### **Bilag**

Kommissorie - ekstern analyse - BOM

Center for By og Miljø - økonomi fordelt på områder 2021.pdf