

# **REFERAT Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget d. 15-08-2023**

**Mødedato** Tirsdag d. 15. august 2023 kl. 17:00

**Mødested** Mødelokale 13

## Indholdsfortegnelse

BNK Orientering om ordningerne i den åbne Flextrafik.....	3
BNK Udbud af lokal- og regionalbusser samt skolebusser.....	5
BNK Kollektiv trafik, budget 2024.....	9
BNK Endelavefærgen, regnskab 2022, opfølgingsredegørelse.....	11
BNK Ændring af Regulativ for Husholdningsaffald og Regulativ for Erhvervsaffald.....	13
BNK Tilladelsesordning om udlejningsvirksomhed for fartøjer på Gudenåen.....	16
BNK Orientering om pleje af kommunale naturarealer.....	18
BNK Orientering om Vestbirk vandløbsprojekt.....	21
BNK Orientering fra formanden og administrationen.....	24
Underskriftsark - Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget, 15.8.2023.....	25

# Punkt 1: BNK Orientering om ordningerne i den åbne Flextrafik

13.05.00-P00-1-23

## Resume

I forbindelse med, at udvalget har ønsket en bred drøftelse af den kollektive trafik, bringes der med denne sag en gennemgang af ordningerne i den åbne Flextrafik.

På sidste udvalgmøde blev lovgivningen på området for den kollektive trafik samt information om NABOGO præsenteret.

Midttrafik tilbyder, ud over busbetjening, den åbne Flextrafik bestående af ordningerne Flextur, Flexbus og Plustur.

Kørselsordningerne omfavner områder i kommunen, hvor der er begrænset busbetjening.

Det er muligt at skabe tilpasninger i form af knudepunkter, for at implementere de ønskede rammer for kørselsordningerne. Ændringer meddeles til Midttrafik ved den årlige køreplanlægning i efteråret.

Sagen afsluttes i Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget.

## Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget tager orienteringen til efterretning.

## Beslutning

Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget tog orienteringen til efterretning.

## Sagsfremstilling

Midttrafik tilbyder, ud over busbetjening, den åbne Flextrafik bestående af ordningerne Flextur, Flexbus og Plustur.

I foråret fastsatte Midttrafik, efter et længere projekt og høring i kommuner, en harmonisering af Flextrafikken, der har betydet, at takster for rejser er blevet de samme på tværs af kommuner, kommunegrænsen ophævet inden for Flextrafikken samt implementering af Plustur i alle kommuner.

De tre kørselsordninger er som følger:

- Flextur - kørsel fra adresse til adresse
- Flexbus - kørsel fra stoppested til stoppested
- Plustur - kørsel fra adresse til kollektiv trafik

Horsens Kommune har alle tre kørselstyper, hvoraf Plustur er den seneste, der blev implementeret den 25. juni 2023.

Den åbne Flextrafik er en fleksibel kørsel, der skal bestilles en time før den ønskede tur. Du bliver kørt i personvogn, liftvogn eller taxa.

Kommuner har efter harmoniseringen mulighed for at tilpasse ordningerne og hermed skabe de rammer, der ønskes implementeret.

Til dette er der en række værktøjer kommunerne kan iværksætte.

Fastlægge byzoner for Flextur

Giver mulighed for indførelse af en høj takst for Flextur i byer.

Benyttes ofte i byer, hvor der i forvejen kører mange busruter. Prisen er 14 kr. pr. km., min. 100 kr. pr. tur.

Fastlægge knudepunkter for Flextur

Giver mulighed for indførelse af en billig takst for Flextur.

Benyttes særligt ved steder, hvor der ikke er mange busruter eller få busafgange. Prisen er 3 kr. pr. km., min. 22 kr. pr. tur.

Fastlægge knudepunkter for Plustur

Giver mulighed for indførelse af et alternativ, hvis der ikke kører en busrute på et givent tidspunkt.

Benyttes særligt i områder, hvor der er gode bindinger til anden kollektiv transport, herunder busterminaler og stationer. Prisen er 3 kr. pr. km., min. 22 kr. pr. tur, men busbilletter kan benyttes.

Den åbne Flextrafik i Horsens Kommune

I dag har Horsens Kommune byzone i Horsens by til den høje takst, idet der kører mange busruter.

Derudover er der knudepunkter for Flextur ved Horsens Trafikterminal, Vitus Berings Plads, Horsens Sygehus og midlertidigt på Fuglevangsvej. Kører man til/fra disse knudepunkter og oplandet, kører man til den lave takst.

Endvidere er der oprettet knudepunkter for Plustur ved Horsens Trafikterminal og Brædstrup rutebilstation.

Ud over den billige takst for disse ture, er det muligt at benytte almindelige busbilletter og buskort.

Den almindelige takst i oplandet fra adresse til adresse er 7 kr. pr. km, min. 35 kr. pr. tur.

Muligheder for tilpasninger

Ønsker om ændringer i den åbne Flextrafik skal hvert år meddeles til Midttrafik i forbindelse med køreplanlægningen, der pågår i efteråret.

Herefter vil ændringerne træde i kraft ved det årlige køreplansskifte i juni måned.

Priseksempler på Flexture

Både Flexbus og Plustur følger den almindelige bustakst.

Herunder er eksempler på priser for Flexture:

- Fra knudepunkt ved Vitus Berings Plads til Nørrevang Plejecenter 100 kr. (takst 14 kr. pr. km., min. 100 kr. pr. tur).
- Fra Voervadsbro teltplads til Østbirk Skole 56 kr. (takst 7 kr. pr. km, min. 35 kr. pr. tur).
- Fra Brædstrup Skole til Østbirk Skole 84 kr. (takst 7 kr. pr. km, min. 35 kr. pr. tur).
- Fra Vitus Berings Plads (knudepunkt) til Gedvedhus 30 kr. (takst 3 kr. pr. km., min. 22 kr. pr. tur).

Henrik Juul Vestergaard fra Midttrafik deltager i Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalgets møde under dette punkt.

/ALYHA

## **Bilag**

Bilag - Fordeling af udgifter til kollektiv trafik i Horsens Kommune

Bilag – Ordningerne i den åbne Flextrafik

Bilag - Tidsplan for køreplanlægning 2024

## Punkt 2: BNK Udbud af lokal- og regionalbusser samt skolebusser

13.05.00-P00-1-23

### Resume

Lokalbusserne og skolebusserne i Horsens Kommune skal i udbud til efteråret, så de nye buskontrakter kommer til at gælde fra henholdsvis køreplansskiftet i juni og august 2025.

Region Midt, Hedensted og Horsens Kommuner deler en række busruter og har på den baggrund været i dialog, for at blive enige om, hvilket scenarie i forhold til drivmiddel, der er mest rentabel på baggrund af Midttrafiks to opstillede scenarier.

Administrationen foreslår, at lokal- og regionalruter udbydes som sideordnet udbud, der indebærer, at tilbudsgiver skal afgive to tilbud på kørsel med henholdsvis elbusser og dieselbusser med forskellige kontraktlængder.

I denne model skal endvidere fastsættes en fælles kommunal budgetgrænse, der benyttes til at vælge mellem de to bedste tilbud på hver teknologi med favorisering af elbusser, hvilket ligger på linje med udvalgets arbejdsgrundlag, om at omstille den kollektive trafik til fossilfrie drivmidler.

For skolebusser foreslår administrationen, at der udbydes dieselbuskontrakter for en 6-årig periode, da Midttrafik vurderer, at det vil være økonomisk urentabelt at indsætte elbusser bl.a. på grund af lav udnyttelsesgrad.

Sagen afgøres af Byrådet.

### Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. Byrådet godkender, at lokal- og regionalruter udbydes som sideordnet udbud, hvor der afgives tilbud på kørsel med elbusser og dieselbusser med forskellig kontraktlængde (scenarie 1).
2. Byrådet godkender, at Midttrafiks forslag til budgetgrænse for det samlede udbud på 75,5 mio. kr. på regional- og lokalbusser følges, hvilket svarer til 16,6 mio. kr. for Horsens Kommune, hvoraf rammen i budgettet i dag udgør 14,1 mio. kr.
3. Byrådet godkender, at skolebuskørsel udbydes som dieselbus-kontrakter for en 6-årig periode.
4. Byrådet godkender, at busselskaberne må benytte skolebusser med en maksimal alder på 15 år og, at de skal være Euronorm 6, af hensyn til CO<sub>2</sub>-udledning og omkostninger, med option om HVO-biodiesel i udbuddet.

### Beslutning

Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget valgte at udsætte punktet til næste udvalgs møde.

### Sagsfremstilling

Lokalbusserne og skolebusserne i Horsens Kommune skal i udbud til efteråret, så de nye buskontrakter kommer til at gælde fra henholdsvis køreplansskiftet i juni og august 2025.

Midttrafik står for gennemførelse af udbuddet, hvor kommunen fastsætter rammer for de betingelser, der skal indgå i udbuddet.

Lokal- og regionalbusser

Regionen, Hedensted og Horsens Kommuner deler en række busruter og har på den baggrund været i dialog, for at blive enige om, hvilket scenarie, der er mest rentabel.

Midttrafik vurderer, at Horsens Kommunes omkostninger til den udbudte kørsel vil stige fra 14,1 mio. kr. til omkring 16,6 mio. kr., hvis buskørslen overgår til elbusser. Et eventuelt merforbrug finansieres inden for den nuværende ramme af budgettet for den kollektive trafik, hvilket vil medføre ændringer i busbetjeningen.

Midttrafik understreger, at der er tale om et skøn.

Midttrafik har derfor opstillet to udbudsscenarier. Scenarie 1 gør det muligt at nå 2030-målet i Horsens Klimaaftale.

#### Scenarie 1

Her skal der både afgives tilbud på elbusser i en 10-års kontrakt og på dieselbusser i en 4-års kontrakt.

Såfremt tilbudsprisen på el overstiger et forud fastsat budgetniveau, vælges diesel. Naturligvis under forudsætning af, at diesel er billigere. I modsat fald vælges el.

Det er planen at genudbyde dieselkontrakten i 2029 med krav om CO<sub>2</sub>-neutralitet, for derved at leve op til målet om CO<sub>2</sub>-neutral omstilling senest i 2030.

#### Scenarie 2

Der skal alene afgives tilbud på elbusser (på en 10-års kontrakt).

Her har busselskaberne mulighed for at byde på dieselbusser på ruter, der har under 1.000 køreplantimer om året, hvilket skyldes forholdsmæssige høje omkostninger.

De to scenarier er nærmere beskrevet i bilag.

Det bemærkes, at der i scenarie 1 ligger en forventning om, at priserne på elbusser vil have stabiliseret sig efter nogle år. Denne forventning er naturligvis forbundet med usikkerhed.

#### Administrationens anbefaling

Ved at vælge scenarie 1 har Horsens Kommune mulighed for at følge og vurdere markedsudviklingen inden for de kommende år, hvor priserne på drivmiddel kan blive bedre. Konsekvensen er dog, at den grønne omstilling udskydes i fire år for de pågældende busruter.

Administrationen foreslår på den baggrund at vælge scenarie 1.

Såfremt scenarie 1 vælges, skal der fastsættes et budgetniveau for udbuddet.

Administrationen foreslår at følge Midttrafiks anbefaling om et budgetniveau på 75,5 mio. kr. for det samlede udbud, hvilket svarer til 16,6 mio. kr. for Horsens Kommune. Det betyder, at der ved en tilbudspris over dette niveau skal vælges diesel, hvis dette vil være billigere.

Det bemærkes, at rammen for lokalbusserne i dag udgør 14,1 mio. kr. Rammen for udbuddet vil således omfatte en merudgift på 2,5 mio. kr.

Idet Region Midt, Hedensted og Horsens Kommuner deler en række busruter og i praksis har busser, der betjener områder på tværs af kommunegrænser, har det økonomiske fordele, at disse busser fortsat skiftevis kan indgå og køre som forskellige rutebusser rundt om i regionen.

Både Region Midt og Hedensted Kommune lægger op til det samme scenarie for udbuddet, der tidsmæssigt foregår nogenlunde parallelt med Horsens Kommune. Sagen forelægges ligeledes til politisk behandling i Region Midt og Hedensted Kommune i august.

#### Skolebusser

Midttrafik vurderer, at det er økonomisk urentabelt at indsætte elbusser på skoleruterne, hvilket har to hovedårsager.

For det første betjenes skoleruter normalt af brugte dieselbusser, som busselskaberne indkøber billigt. Et indkøb af nye og dyrere elbusser medfører en betydelig merudgift, der afspejler sig i tilbudspriserne.

For det andet betyder skolebussernes lave udnyttelsesgrad, at merudgiften til indkøb af elbusser og etablering af infrastruktur ikke kan oppebæres af en besparelse på driften med elbusser.

Midttrafik anbefaler derfor, at der udbydes dieselbus-kontrakter af en 6-årig varighed, hvor busselskaberne må benytte busser med en maksimal alder på 15 år. Hertil, at der indsættes optioner på, at busserne skal være Euronorm 6 af hensyn til CO<sub>2</sub>-udledning og omkostninger.

Et alternativ til et mere realistisk CO<sub>2</sub>-neutralt drivmiddel er HVO-Biodiesel. Der lægges op til en option på drivmiddel i form af diesel og HVO-Biodiesel, hvor det vil være muligt at vælge et af dem eller skifte efter en årrække.

Når busselskabet har afgivet tilbud på disse to drivmidler, vil der skulle tages politisk stilling til, hvilket drivmiddel, der skal benyttes, under hensyntagen til omkostninger og miljø.

#### Administrationens anbefaling

Ved at følge Midttrafiks anbefaling er det muligt at følge udviklingen af drivmiddel de kommende år, men den grønne omstilling vil forventeligt udskydes i en årrække, indtil man vælger en CO<sub>2</sub>-neutral løsning, som eksempelvis HVO-Biodiesel.

Omstilling til elbusser vurderer Midttrafik at være dobbelt så dyrt som i dag, hvor budgettet for skolebusserne udgør ca. 10 mio. kr.

Administrationen foreslår på den baggrund, at Midttrafiks anbefaling følges, med en option på diesel og HVO-Biodiesel i udbuddet.

#### Øvrige forhold

For at Midttrafik kan gennemføre et udbud af busruter, skal buskørslen hvad angår kørselsomfanget og køreplaner være på plads.

Dette skyldes, at busselskaberne skal have kendskab til køreplanstimerne, så de kan byde og give en samlet pris for den planlagte buskørsel.

På den baggrund er det nødvendigt, at udbuddet tager udgangspunkt i de nuværende køreplanstimer.

#### Tidsplan

De nye buskontrakter for lokal- og regionalbusruter skal træde i kraft ved køreplansskiftet i 2025, mens kontrakter for skolebusruter skal træde i kraft til skoleårets begyndelse i august 2025.

Nedenfor fremgår Midttrafiks tidsplan for de to udbud.

<b>Tidsplan for udbud af lokalbusser og skolebusser</b>	<b>Opgave</b>	<b>Ansvarlig</b>
2023		
20. og 27. juni	Dialogmøde med bestillere, Midttrafik og udvalgte busselskaber	Midttrafik
Slut juni og start juli	Midttrafik sender anbefalinger til bestillere	Midttrafik
August og frem til medio september	Løbende rådgivning fra Midttrafik og politisk beslutning hos bestillere	Midttrafik Bestillere
September	Offentliggørelse af udbuddet (lokal- og regionalbusser)	Midttrafik
Oktober	Kommunen sender pakker med skoleruterne til Midttrafik	Horsens Kommune
November	Prækvalifikation (lokal- og regionalbusser) Offentliggørelse af udbuddet (skolebusser)	Midttrafik
2024		

Februar	Tilbudsfrist for både lokal- og regionalbusser samt skolebusser	-
Marts og april	Evalueringsproces + evt. indstillinger til politisk behandling (herunder beslutning om option(er))	Midttrafik Bestillere
April	Tildeling af kontrakt og orientering til kommunen	Midttrafik
2025		
Juni	Opstart af nye kontrakter (lokal- og regionalbusser)	Busselskab
August	Opstart af nye kontakter (skolebusser)	

/ALYHA

## **Bilag**

Bilag - Notat om udbud af lokal- og regionalruter

Bilag - Notat om udbud af skolebusruter

Bilag - Lokal- og skolebusruter i udbud 2025

Bilag - BNK - udgifter til kollektiv trafik (R2018-2022 + B2023-2024)

Bilag - Fordeling af udgifter til kollektiv trafik i Horsens Kommune

## Punkt 3: BNK Kollektiv trafik, budget 2024

13.05.16-000-1-23

### Resume

Midttrafik har sendt forslag til budget 2024 for den kollektive bustrafik til politisk høring hos Horsens Kommune og anmodet om kommunens godkendelse.

Budgetforslaget er baseret på regnskab 2022, justeret for prisudvikling og forventede indtægter og udgifter, herunder seneste køreplanændringer.

Alle ændringer som følge af Kollektiv Trafikplan 2023 er indregnet i budgettet og får fuld effekt i 2024.

Sagen afgøres af Byrådet.

### Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. Byrådet godkender Midttrafiks forslag til budget 2024 for den kollektive bustrafik i Horsens Kommune.

### Beslutning

Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget tiltrådte indstillingen.

### Sagsfremstilling

Midttrafik har den 28. juni 2023 fremsendt forslag til budget 2024 for den kollektive bustrafik, til politisk høring i Horsens Kommune med svarfrist den 31. oktober 2023.

Budgetforslaget er baseret på regnskab 2022, justeret for prisudvikling og forventede indtægter og udgifter, herunder seneste køreplanændringer.

Midttrafiks samlede budgetforslag for 2024 til den kollektive bustrafik i Horsens Kommune udgør 64,647 mio. kr.

Heraf vedrører 61,731 mio. kr. Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget, 0,051 mio. kr. Skole-, Unge- og Uddannelsesudvalget, 1,174 mio. kr. Sundheds-, Forebyggelses- og Psykiatriudvalget og 1,691 mio. kr. vedrører Beskæftigelses- og Integrationsudvalget.

Kørsel vedr. "brækket-ben-kørsel" hører under Skole-, Unge- og Uddannelsesudvalget, kørsel i forbindelse med genoptræning hører under Sundheds-, Forebyggelses- og Psykiatriudvalget og lægekørsel er en del af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget.  
Alle øvrige områder hører under Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget.

Administrationen i Børn, Unge og Kultur, Job og Velfærd samt Borgerservice har ingen bemærkninger til Midttrafiks budgetforslag.

Budgettet til den kollektive trafik er for alle fagudvalg fastlagt som rammebelagte områder med undtagelse af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget, hvor lægekørslen er ikke rammebelagt.

Nedenfor fremgår de væsentligste bemærkninger til Midttrafiks budgetforslag 2024 under Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget.

#### Regionalt tilskud

Regionens tilskud til busruter, der kører i Horsens Kommune, er ophørt som følge af de regionale besparelser. Derfor vil der ikke længere være tilskud fra regionen.

Byrådets beslutning om opretholdelse af få afgang i aftentimerne på rute 104, 202 og 306 er indregnet i budgettet.

## Busdrift

Budgettet for bybuskørsel og lokalbuskørsel er beregnet efter køreplanændringerne gældende i perioden den 25. juni 2023 til den 23. juni 2024.

I budgettet indgår de nye elbusser og følgerne af den nye Trafikplan 2023, der trådte i kraft den 25. juni 2023.

## Flextrafik

Ændringerne som følge af harmonisering af Flextrafik er indregnet i budgettet, hvor Plustur ligeledes indgår.

## Indtægter

Horsens Kommunes indtægter vurderes at udgøre ca. 18 mio. kr. i 2024, hvilket er en stigning på ca. 0,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2023.

Årsagen til stigningen i indtægter skyldes primært en takststigning fra år 2024.

## Øvrige forhold

Midttrafiks bestyrelse har besluttet at spare 6 mio. kr. på deres administration i budget 2024. Den samlede besparelse vedrører alle kommuner og regionen.

Besparelsen er indregnet i budgettet og udgør 0,2 mio. kr. for Horsens Kommune.

## Horsens Kommunes budget til kollektiv trafik

Midttrafiks budgetforslag 2024 kan afholdes inden for Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalgets budgetforslag 2024 til kollektiv trafik.

Det bemærkes, at såfremt der frem mod Trafikplan 2024 måtte ske justeringer i serviceniveauer eller lignende, vil dette kunne indarbejdes.

/ALYHA

## **Bilag**

Bilag - Ruteøkonomi 2024

Bilag - Budget 2024 - oversigt

Bilag - Budget 2024

## **Punkt 4: BNK Endelavefærgen, regnskab 2022, opfølgingsredegørelse**

00.01.10-000-10-23

### **Resume**

Horsens Kommune modtager tilskud til Endelavefærgen, som følge af bekendtgørelserne om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer og godstransport.

Horsens Kommune skal i den forbindelse sende en redegørelse til Indenrigs- og Sundhedsministeriet, der redegør for, hvorledes tilskuddet er anvendt.

Herudover skal der laves en redegørelse for modtaget tilskud efter § 20, stk. 1 i Lov om kommunal udligning og generelle tilskud.

I denne sag fremlægges resultaterne af opfølgingsredegørelserne for regnskab 2022.

Sagen afgøres af Byrådet.

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

1. Byrådet godkender kommunens opfølgingsredegørelse for nedsættelse af færgetakster for biler og passagerer vedr. regnskab 2022.
2. Byrådet godkender kommunens opfølgingsredegørelse for nedsættelse af færgetakster for godstransport vedr. regnskab 2022.
3. Byrådet godkender kommunens redegørelse for anvendelse af modtaget tilskud efter § 20, stk. 1 vedr. regnskab 2022.

### **Beslutning**

Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget tiltrådte indstillingen.

### **Sagsfremstilling**

Redegørelse vedr. gods og passagerer

I bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer og bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer er det fastsat, at Kommunalbestyrelsen hvert år skal udarbejde opfølgingsredegørelser om, hvordan tilskuddene er anvendt.

Horsens Kommune har i regnskab 2022 modtaget 0,588 mio. kr. i tilskud, til nedsættelse af færgetakster vedr. godstransport og 0,420 mio. kr. i tilskud vedr. nedsættelse af færgetakster for biler og passagerer.

For kommunale færgeruter i de tilfælde, hvor tilskuddet udgør 1 mio. kr. eller derover vedr. godstransport eller 1 mio. kr. eller derover vedr. biler og passagerer, skal opfølgingsredegørelserne være ledsaget af en erklæring fra kommunens revisor om, at de anførte oplysninger er opgjort korrekt.

I de tilfælde, hvor tilskuddet udgør mindre end 1 mio. kr., skal opfølgingsredegørelserne for kommunale færgeruter være ledsaget af en påtegning fra Kommunalbestyrelsen om opfølgingsredegørelsens rigtighed.

Horsens Kommune modtager under 1 mio. kr. i tilskud til nedsættelse af færgetaksterne for gods og under 1 mio. kr. i tilskud til nedsættelse af færgetaksterne for passagerer og biler.

Som følge heraf fremsendes redegørelserne til godkendelse i Kommunalbestyrelsen, forud for fremsendelse af redegørelserne til ministeriet.

I regnskab 2022 er taksterne på godsområdet nedsat samlet set for 0,1 mio. kr. mere, end der er modtaget tilskud for.

Ser man på forholdet mellem modtaget tilskud til nedsættelse af taksterne på godsområdet fra 2015-2022 er taksterne nedsat med 0,271 mio. kr. mere, end der er modtaget tilskud for.

I regnskab 2022 er taksterne vedr. passagerer og biler nedsat med samlet set 0,1 mio. kr. mere, end der er modtaget i tilskud.

Hvis man ser på forholdet mellem modtaget tilskud til nedsættelse af taksterne på passager-/bilområdet for perioden 2016-2022, er taksterne nedsat med 0,280 mio. kr. mere, end der er modtaget tilskud for.

Der foretages løbende vurderinger af billetpriserne, for at sikre balance mellem det statslige tilskud til nedsættelse af færgetakster og den faktiske nedsættelse af færgetaksterne.

Redegørelse vedr. tilskud efter Lov om kommunal udligning og generelle tilskud § 20, stk. 1  
Kommunalbestyrelsen skal hvert år redegøre for, at kommunens andel af det forhøjede generelle tilskud i henhold til § 20, stk. 1 i Lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner er anvendt til finansiering af initiativer på færgeområdet.

Horsens Kommune har modtaget 1,385 mio. kr. i tilskud i 2022, som forhøjet tilskud.

Samlet set har Horsens Kommune modtaget 10,956 mio. kr. i ø-tilskud, inkl. tilskud til nedsættelse af færgetaksterne i 2022.

Horsens Kommunes udgifter alene til Endelavefærgen udgjorde i regnskab 2022 i alt 13,064 mio. kr.

Horsens Kommunes nettoudgift alene til Endelavefærgen udgjorde således 2,1 mio. kr. i 2022, hvis man fratrækker ø-tilskud samt tilskud efter bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster fra kommunens nettoudgifter til Endelavefærgen.

Revidering af bekendtgørelser om tilskud til nedsættelse af færgetakster for gods- og passagertransport  
Indenrigs- og Sundhedsministeriet har ultimo juni 2023 sendt udkast til ny bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer og bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer i høring ved de kommuner, der modtager tilskud om nedsættelse af færgetakster.

Ændringerne i bekendtgørelserne har ikke økonomiske konsekvenser for kommunerne i forhold til modtagelse af tilskud til nedsættelse af færgetaksterne for gods- og passagertransport.

Formålet med de nye bekendtgørelser er særligt at understøtte en mere forenklet og standardiseret proces for kommunernes opfølgning på tilskud til nedsættelse af færgetakster. Opfølgningsredegørelserne skal fortsat godkendes af Kommunalbestyrelsen.

Såfremt de reviderede bekendtgørelser godkendes af Regeringen vil de træde i kraft pr. 1. juli 2023.

/JMC

## **Bilag**

Regnskab 2022, Opfølgningsredegørelse befordring, biler, passagerer, Endelavefærgen

Regnskab 2022, Opfølgningsredegørelse, gods, Endelavefærgen

Regnskab 2022, Horsens Kommunes anvendelse af det forhøjede generelle tilskud

# Punkt 5: BNK Ændring af Regulativ for Husholdningsaffald og Regulativ for Erhvervsaffald

07.00.03-P24-1-23

## Resume

Regulativerne for henholdsvis husholdningsaffald og erhvervsaffald skal tilpasses i henhold til Byrådets beslutning den 25. oktober 2022 om indsamling af affald i 10 fraktioner samt ny lovgivning om genbrugsområder på genbrugspladser.

Ny lovgivning betyder, at der skal oprettes genbrugsområder på genbrugspladserne. Disse områder skal være tilgængelige for både private og erhverv.

Områderne giver mulighed for at aflevere genstande til genbrug, som andre, både private og erhverv, kan afhente vederlagsfrit.

Genbrugsområderne skal træde i kraft pr. 1. januar 2024.

Endvidere er det nye indsamlingssystem med sortering i 10 affaldsfraktioner indarbejdet i regulativet med ændret sortering og ændret tømmefrekvens.

Den nye ordning træder i kraft 16. september 2024. Den nye indsamlingsordning indføres senere på Endelave.

Administrationen har indarbejdet ændringsbehovene i forslagene til Regulativ for Husholdningsaffald og Regulativ for Erhvervsaffald.

Sagen afgøres af Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget.

## Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget godkender, at forslag til ændringer i Regulativ for Husholdningsaffald og Regulativ for Erhvervsaffald gældende fra den 1. januar 2024 sendes i offentlig høring.
2. Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget godkender, at forslag til ændringer i Regulativ for Husholdningsaffald og Regulativ for Erhvervsaffald gældende fra den 16. september 2024 sendes i offentlig høring.

## Beslutning

Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget vedtog indstillingen.

## Sagsfremstilling

I medfør af Byrådets beslutning den 25. oktober 2022 om indsamling af affald i 10 fraktioner samt ny lovgivning om genbrugsområder på genbrugspladser, har administrationen udarbejdet forslag til ændringer af Regulativ for Husholdningsaffald og Regulativ for Erhvervsaffald, der er gældende fra henholdsvis den 1. januar 2024 og 16. september 2024.

Indstillingen omfatter således ændringer til regulativ for henholdsvis husholdningsaffald og erhvervsaffald med to forskellige ikrafttrædelsestidspunkter.

Først træder et sæt regulativer i kraft den 1. januar 2024, hvor der tilføjes bestemmelser om genbrugsområder på genbrugspladserne.

Efterfølgende erstattes disse af det andet sæt regulativer, der træder i kraft den 16. september 2024, hvor de tilpasses indsamling i 10 fraktioner.

Af den årsag samles begge sæt regulativer i én høringsproces.

Ændringer gældende fra den 1. januar 2024

*Regulativ for Husholdningsaffald*

Ifølge lov nr. 898 af 21. juni 2022 skal kommuner etablere genbrugsområder til genbrugsgenstande på genbrugspladserne.

Disse genbrugsområder skal være tilgængelige for både private og erhverv, til at indlevere genbrugsgenstande og afhente genbrugsgenstande vederlagsfrit. Genstande, der ikke afsættes gennem ovenstående, kan kommunen råde over.

Ordningen får sin egen særskilte paragraf: "§ 33 Ordning for afsætning af genbrugsgenstande fra genbrugsområder på genbrugspladserne".

Loven skal udmøntes i to bekendtgørelser, der endnu ikke er vedtaget endeligt.

Det drejer sig om "Bekendtgørelse om afsætning af genbrugsgenstande fra genbrugsområder på kommunale genbrugspladser" med ikrafttrædelsesdato den 1. januar 2023 og "Bekendtgørelse om kommunernes pligt til at etablere genbrugsområder på kommunale genbrugspladser" med ikrafttrædelsesdato den 1. juli 2023.

Begge bekendtgørelser har været igennem høringsperioder med høringsfrister henholdsvis den 31. oktober 2022 og den 3. oktober 2022.

I tilfælde af, at bekendtgørelserne ændres inden endelig vedtagelse, så indholdet er i modstrid med det, der er indstillet, vil administrationen udarbejde et revideret forslag.

#### Øvrige ændringer

I ordningen for genbrugspladsen § 21.3 bemærkes det, at affald afleveret på genbrugspladsen, eksempelvis i en container, i udgangspunktet kan opsamles af personalet og placeres i eksempelvis genbrugsområdet.

Dette skal være med til at øge mængden af genbrug og genanvendelse af affaldet.

Det gøres muligt for borgere at fravælge dette, ved at henvende sig til pladspersonalet.

I ordning for madaffald forslås regulativet ændret, så den største affaldsbeholder til madaffald bliver 240 l mod i dag 400 l.

Mindre affaldsbeholdere til madaffald skal medvirke til at skabe mere sikre rammer for skraldemændenes arbejdsmiljø, da madaffald udgør den tungeste affaldstype.

Generelt er der i afsnittene om afhentning blevet tilføjet, at der grundet trafik- og sikkerhedsmæssige forhold kan forekomme tømning før kl. 06.00.

Herudover er der udført mindre redaktionelle ændringer vedr. affaldsbeholdere.

#### *Regulativ for Erhvervsaffald*

I regulativet indsættes en ny ordning "§ 23 Ordning for afsætning af genbrugsgenstande fra genbrugsområder på genbrugspladserne".

Ordningen er i store træk enslydende med ordningen i Regulativ for Husholdningsaffald (§ 33).

#### Øvrige ændringer

I regulativets § 11.3 om ordning for genbrugspladsen ønskes ligeledes at gøre opmærksom på, at affald afleveret til genbrugspladsen kan blive opsamlet af personalet, og placeret i eksempelvis genbrugsområdet. Ændringerne er magen til ændringerne i § 33 i Regulativ for husholdningsaffald.

I ordning for deponeringsegnet affald § 16.3 er det blevet præciseret, at asbestplader og støvende asbest skal afleveres på intakte og ikke flækkede paller, og skal være emballeret i støvtæt dobbeltemballage.

I de tilfælde, hvor det ikke er muligt at emballere asbesten i støvtætte plastsække eller støvtætte bigbags, kan der i særlige tilfælde dispenseres. Dette kan f.eks. gælde større mængder affald fra nedbrændte bygninger og asbestholdigt jord. I disse tilfælde stilles krav til transporten, der skal ske i lukket og støvtæt container.

Ændringer gældende fra den 16. september 2024

#### *Regulativ for Husholdningsaffald*

Byrådet vedtog den 25. oktober 2022 det nye indsamlingssystem, hvor affaldet fra september 2024, skal sorteres i ti affaldsfraktioner.

Regulativet tilpasses det ændrede indsamlingssystem, så husholdningsaffaldet sorteres i alle de 10 affaldsfraktioner, jf. affaldsbekendtgørelsen og byrådsbeslutningen.

I regulativet præciseres, hvilke affaldstyper der indsamles og der må sammenblandes ved kombineret indsamling samt beholderstørrelser og tømmefrekvens.

Papiraffald vil blive indsamlet i samme beholder som pap- og tekstilaffald. I dag indsamles papiraffald i selvstændig beholder og der indsamles ikke pap- og tekstilaffald i henteordningen. Papir-, pap- og tekstilaffald vil fremadrettet blive indsamlet hver 5. uge.

Glasaffald vil blive indsamlet i samme beholder som metalaffald. I dag bliver glasaffald indsamlet sammen med plast- og metalaffald i henteordningen. Glas- og metalaffald vil fremadrettet blive indsamlet hver 3. uge.

Plastaffald vil blive indsamlet i samme beholder som mad- og drikkekartonaffald. I dag indsamles ikke mad- og drikkekartonaffald i henteordningen. Plastaffald og mad- og drikkekartonaffald vil fremadrettet blive indsamlet hver 3. uge.

I afsnittene om nedgravede affaldsstationer er det blevet tilføjet, at disse også skal kunne rumme de nye affaldstyper.

Øvrige ændringer

Herudover er der foretaget mindre redaktionelle ændringer i teksten.

Ændring til indsamlingsordningen på Endelave træder i kraft på et senere tidspunkt.

*Regulativ for Erhvervsaffald*

I regulativets § 22 Ordning for husholdningslignende affald egnet til materialenyttiggørelse præciseres, hvilke affaldstyper, der kan indsamles i samme beholder for virksomheder og kommunale institutioner tilmeldt den kommunale indsamlingsordning.

Sortering sker i overensstemmelse med sorteringskriterierne i Regulativ for husholdningsaffald.

Øvrige ændringer

Derudover er der foretaget mindre redaktionelle ændringer i teksten og beholderstørrelser.

Videre proces

Regulativ for Husholdningsaffald og Regulativ for Erhvervsaffald sendes i offentlig høring i 4 uger fra perioden den 21. august til den 19. september 2023 kl. 12.00.

Efter endt høring skal Regulativ for Husholdningsaffald og Regulativ for Erhvervsaffald gældende fra henholdsvis den 1. januar 2024 og den 16. september 2024 endeligt godkendes af Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget, Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet i november 2023.

/ALYHA

## **Bilag**

Forslag til Regulativ for husholdningsaffald gældende fra 16. september 2024

Forslag til Regulativ for husholdningsaffald gældende fra 1. januar 2024

Forslag til Regulativ for erhvervsaffald gældende fra 16. september 2024

Forslag til Regulativ for erhvervsaffald gældende fra 1. januar 2024

[Sammenligningsrapport] Forslag til Regulativ for husholdningsaffald gældende fra 16. september 2024

[Sammenligningsrapport] Forslag til Regulativ for erhvervsaffald gældende fra 16. september 2024

# Punkt 6: BNK Tilladelsesordning om udlejningsvirksomhed for fartøjer på Gudenåen

06.02.20-K08-3-15

## Resume

De syv Gudenåkommuner administrerer en tilladelsesordning for udlejningsvirksomhed af fartøjer (i Horsens Kommune kun kanoer/kajakker).

Den nuværende tilladelsesordning udløber med udgangen af 2024.

Ordningen har fungeret efter hensigten. Derfor anbefaler administrationen og Gudenåkomitéen, at nugældende tilladelsesordning fortsætter i uændret form fra 2025-2028, med mulighed for administrativ forlængelse frem til år 2032.

Sagen afgøres af Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget.

## Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget godkender, at den gældende tilladelsesordning til udlejningsvirksomhed af fartøjer i Gudenåsystemet fortsætter i uændret form i perioden 2025-2028, med mulighed for administrativt at forlænge ordningen i op til 4 år frem til 2032.

## Beslutning

Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget vedtog indstillingen.

## Sagsfremstilling

Turismen i Gudenåsystemet er historisk set tæt knyttet til sejlads. Der er mange, som benytter sig af kanouudlejning og det er dermed et aktiv for Horsens Kommune, bl.a. i forhold til turisme.

I Horsens Kommune har to udlejningsvirksomheder tilladelse til at udleje kanoer til sejlads på Gudenåen. Det er Gudenå Camping og Kanouudlejning Brædstrup I/S samt Vestbirk Camping.

Sejlads i lejede fartøjer kategoriseres som ikke-erhvervsmæssig sejlads. Den ikke-erhvervsmæssige sejlads i Gudenåsystemet reguleres af BEK nr. 148 af 24/02/2016 (Bekendtgørelse om ikke-erhvervsmæssig sejlads og anden færdsel på Gudenåen med sidevandløb og søer fra Tørring til Randers) – herefter sejladsbekendtgørelsen.

§ 12 i sejladsbekendtgørelsen fastlægger, at kommunalbestyrelserne i de syv Gudenå-kommuner (Hedensted, Horsens, Skanderborg, Silkeborg, Viborg, Favrskov og Randers) skal administrere en tilladelsesordning for udlejningsvirksomhed og, at vilkårene for udlejning fastsættes i fællesskab.

Alle syv Gudenåkommuner er medlem af Gudenåkomitéen, der bl.a. samarbejder om Gudenåens benyttelse og beskyttelse.

Gudenåkomiteen administrerer i praksis den vedtagne tilladelsesordning for udlejningsvirksomhed (i bilag er et link til Gudenåkomiteens hjemmeside, hvor man kan læse mere om udlejningsvirksomheden).

Nuværende tilladelsesordning er på Gudenåkomitéens anbefaling vedtaget i de syv Gudenåkommuner og har været gældende siden 1. januar 2017.

Ordningen gælder i 4 år med mulighed for administrativt at forlænge ordningen i op til 2x2 år. Ordningen udløber dermed den 31. december 2024, og noget skal træde i dens sted.

Bemærkninger fra Gudenåkomitéen

Den nuværende tilladelsesordning til udlejningsvirksomhed er udarbejdet i konstruktiv samarbejde med fartøjsudlejerne. Ordningen fungerer efter hensigten og, der har ikke været ytre ønske om en anden ordning fra hverken udlejernes side eller fra administrativt niveau.

Gudenåkomitéens Sekretariat har ved eksternt advokatfirma fået bekræftet, at det er muligt at genbruge eksisterende ordning uændret i en ny periode (dvs. i perioden 2025–2028 med mulighed for 2x2 årig forlængelse, dvs. til og med 2032).

Gudenåkomitéen anbefaler derfor kommunalbestyrelserne, at nugældende tilladelsesordning til udlejningsvirksomhed genanvendes i uændret form fra 2025 (dvs. perioden 2025–2028 med mulighed for 2x2 årig forlængelse).

/FHL

## **Bilag**

Bilag om ordningen om sejlads på Gudenåen\_BNK august 20232023

## **Punkt 7: BNK Orientering om pleje af kommunale naturarealer**

01.05.08-K08-39-23

### **Resume**

Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget har ønsket en generel orientering om kommunens praksis for driften af sine naturarealer.

Baggrunden er bl.a. henvendelser fra borgere om frø fra tidsler, mælkebøtter og lignende, der flyver ind i haver fra kommunale arealer, hvilket opleves som generende ukrudt.

I de seneste 2-3 år har en del borgere dog også henvendt sig med ønsker om mere biodiversitetsvenlig drift.

Med biodiversitetsstrategien fra 2020 har Horsens Kommune et mål, om at fremme artsrigdommen på kommunale arealer.

Nedsat slåningsfrekvens er en vigtig indsats i biodiversitetsstrategien. Ændringerne i kommunens praksis om klippehyppighed m.v. afspejler sig dog ikke i flere henvendelser end for år tilbage.

Sagen afsluttes i Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget.

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

1. Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget tager orienteringen til efterretning.

### **Beslutning**

Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget tog orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Frøspredning sker fra grønne arealer, der får lov at passe sig selv, bliver afgræsset af dyr, eller bliver klippet få gange hen over vækstsæsonen (ekstensiv drift).

Kun arealer, der klippes ofte/regelmæssigt, producerer ikke græs- og blomsterfrø (intensiv drift). Dette gælder f.eks. kommunens parker og boldbaner.

Jordbund, plantesammensætning og næringsindhold på det enkelte areal er afgørende for, hvilken drift/pleje, der bedst fremmer artsrigdommen.

Overordnet kan kommunens naturarealer inddeles i to typer, hvor udgangspunktet for kommunens pleje er forskellig.

#### Beskyttet natur

Kommunen ejer naturarealer, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Eksempler på sådanne arealer er enge, moser, heder og overdrev. Kommunen har en lovbunden pligt til at pleje kommunens egne § 3-beskyttede arealer og det særlige plante- og dyreliv, der findes der.

De fleste af kommunens beskyttede naturarealer afgræsses med et lavt dyretryk, der fremmer naturindholdet.

Administrationen arbejder fortløbende med at forbedre plejen på arealerne, så de særlige planter og dyr trives og, for at fremme artrigdommen.

#### Semi-naturareal

Semi-natur er arealer, der udlægges til natur, efter at have været dyrket eller intensivt klippet i forbindelse med landbrugsdrift.

Nogle af kommunens bynære dyrkningsarealer er blevet taget ud af drift, eller har fået nedsat klippehyppigheden, for at fremme biodiversiteten.

Her anvendes overordnet tre plejetyper, der er beskrevet herunder.

### *1. Arealer, der afgræsses*

Afgræsning med dyr giver generelt bedre biodiversitet end slåning/klipning. Indhegning og afgræsning med dyr sker ofte på arealer i tilknytning til eksisterende beskyttet natur.

Indhegningen med helårsgræssende dyr nord for Nørrestrand er et eksempel på dette. Her findes beskyttede arealer med varierende artsrigdom.

Særligt artsrigt er rigkær-områder med flere sjældne og sårbare planter.

Hovedparten af kommunens arealer ved Nørrestrand er tidligere dyrkede marker, der endnu er meget næringsrige og derfor giver et lavt naturindhold. Det er her tidsler, mælkebøtter og brændenælder trives bedst og breder sig på bekostning af andre arter.

Et andet eksempel i kommunen er arealet nord for Ring Sø, der i 2022 blev indhegnet med græssende dyr på et høslet-areal, der igennem mange år er gødet.

Her er det endnu de tidligere dyrkede græsarter, der dominerer, men de kommende år vil flere vilde planter brede sig, herunder også blomstrende tidsler og mælkebøtter.

Administrationen følger udviklingen af udbredelsen af tidsler m.fl. Hvis dyrenes sundhed er påvirket negativt, vil arealerne kunne slås ekstraordinært.

Det har hidtil ikke været aktuelt.

### *2. Arealer, der klippes uden opsamling*

De fleste grønne naturarealer plejes som såkaldt naturgræs med én eller to årlige slåninger uden opsamling af plantematerialet.

Disse slåninger sker som minimum i perioden oktober-marts efter endt blomstring og frøspredning, og eventuel også i maj måned. På disse arealer trives tidsler, mælkebøtter og brændenælder de fleste steder.

Slåningen giver mere lys til nye planter i foråret og fremmer omsætningen af plantematerialet.

Tidsforekomsten kan i nogen grad reduceres, hvis man slår i blomstringsperioden, men dette hæmmer også andre blomstrende urter.

### *3. Arealer, der klippes og afklippet opsamles*

Høslæt eller slåning med opsamling af det afslåede plantemateriale er prioriteret på fire arealer i kommunen, da dette fremmer biodiversiteten mest effektivt på arealer, der ikke egner sig til afgræsning eller, hvor der er udsået vildengsfrø.

Slåning og efterfølgende opsamling og bortkørsel af materiale sker på arealer, hvor der er udsået vildengs-frøblandinger samt på et enkelt areal i Bygholm Bakker, hvor den eksisterende flora fremmes.

Disse arealer slås én gang i perioden oktober-marts, og materialet opsamles og køres væk. Dette giver de blomstrende urter i blandingen bedst mulige betingelser, og er i overensstemmelse med frøforhandlernes plejemanualer.

Fjernelse af afslået materiale fjerner næringsstoffer og vil udpine arealet over årene. Samtidig giver det lys og luft til de lavere blomstrende urter.

Når jordens næringsindhold reduceres, får de næringselskende arter som tidsler, mælkebøtter og brændenælder konkurrence fra andre arter.

Opsamling og bortkørsel af afskåret plantemateriale er mere ressourcekrævende end en traditionel slåning.

Yderligere information om klippefrekvens

Reduceret klippefrekvens og ophør af klipning fremmer ikke nødvendigvis biodiversiteten. Skift til én klipning frem for fire klipninger i blomstringsperioden er dog en klar forbedring.

Et fuldstændigt ophør af græsslåning er til gengæld ikke nødvendigvis lig med øget biodiversitet. Særligt på næringsrige arealer, der er flest af i Horsens Kommune, nedsættes biodiversiteten, hvis græsset ikke længere slås eller afgræsses.

Hvis der derimod slås to gange på det rigtige tidspunkt, og det afslåede materiale samtidig opsamles og køres væk, vil det fremme artsrigdommen på disse arealer.

Reduktion i klippehyppighed giver ikke nødvendigvis en forholdsmæssig økonomisk besparelse, da højere græs ofte kræver andet materiel til slåningen.

Tidslers og mælkebøtters bidrag til biodiversiteten

Tidsler, mælkebøtter og brændenælder er vilde planter, der spreder sig villigt på næringsberigede arealer, hvor der ikke klippes så ofte.

Tidsler er rigtig gode nektarkilder for bl.a. bier og sommerfugle, og en lang række insekter lever af deres pollen, blade og stængler, mens frøædende fugle nyder godt af tidselfrøene.

På især tidligere landbrugsarealer kan de sprede sig effektivt og hindre andre blomstrende urter i at etablere sig, og dermed er de med til at holde artsdiversiteten nede. Men på et tidligere ensartet græsareal er udbredelsen af tidsler, mælkebøtter og brændenælder et stort bidrag til biodiversiteten.

Arealer, hvor der ikke længere tilføres gødning, vil med tiden blive mindre næringsrige særligt, hvis der slås med efterfølgende opsamling og flere arter vil efterhånden indfinde sig.

To typer af henvendelser angående græsslåning

Administrationen modtager hvert år et antal henvendelser over, at arealer ikke slås ofte nok ud fra en æstetisk opfattelse af, hvordan haver og andre grønne områder bør se ud.

Langt de fleste henvendelser handler om, at der flyver tidsel-, mælkebøtte- og græsfrø ind i haven fra kommunens grønne arealer. Hidtil har kommunen ofte gennemført en ekstra klipning af det påklagede areal.

I disse år ændrer kommunen praksis, hvor den besluttede klippefrekvens fastholdes.

Ændringerne afspejler sig dog ikke i flere henvendelser over tidsel-, mælkebøttefrø, højt græs og lignende, end for år tilbage.

I de seneste 2-3 år har en del borgere i stedet henvendt sig med forslag om mere biodiversitetsvenlig drift på kommunens arealer og endog klager, når kommunens drift ikke opleves at understøtte biodiversiteten nok.

Klagerne omhandler især, at der slås midt i blomstringsperioden, at der slås for ofte og i for lav højde eller, at der burde afgræsses frem for slåning med maskine.

I bilag er vist et eksempel på administrationens svar til borger, der klager over tidselfrø, der flyver ind i haven fra et nærliggende kommunalt areal.

/FHL

## **Bilag**

Eksempel på svar til borger

## **Punkt 8: BNK Orientering om Vestbirk vandløbsprojekt**

06.02.10-K08-3-21

### **Resume**

Byrådet har med vandhandleplanen i 2015 besluttet, at der skal skabes kontinuitet i Gudenåen, ved at fjerne spærringen ved Bredvad sø.

Administrationen har siden arbejdet videre med projektet, der viser stort potentiale i forhold til at forbedre vandmiljøet og skabe bedre betingelser for dyrelivet.

Projektet gennemføres i tæt samarbejde med Naturstyrelsen.

Tidligere var forventningen, at gennemførelsen af projektet ville koste 11 mio. kr., men det har siden vist sig at blive væsentligt dyrere, så forventningen nu er 36,625 mio. kr.

Det er fortsat forventningen, at udgifterne er fuldt finansieret af EU's Hav og Fiskerifond (EHFF).

En eventuel realisering af projektet vil ske fra marts 2024 til udgangen af 2025, hvor projektet forventes afsluttet.

Sagen afsluttes i Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget.

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

1. Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget tager orienteringen til efterretning.

### **Beslutning**

Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget tog orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Baggrund

Kommunerne skal sikre gennemførelse af Statens vandområdeplaner, der vil forbedre vandmiljøet i Danmark ved vore kyster, i søer, i vandløb og grundvand. Dette er i overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv.

Ifølge Statens vandområdeplan for 2015-2021 skal Horsens Kommune skabe kontinuitet i Gudenåen, ved at fjerne spærringen i Gudenåen ved Bredvad Sø.

Horsens Kommune fulgte op på det med vedtagelse af "Horsens Kommunes vandhandleplan for 2. planperiode", der blev vedtaget af Byrådet den 27. oktober 2015.

Den 21. juni 2021 gav Byrådet en anlægsbevillig på 11 mio. kr., til gennemførelse af vandløbsprojekt i Gudenåen ved Vestbirk.

Kommunens udgifter finansieres af EU's Hav- og Fiskerifond (EHFF), der administreres af Fiskeristyrelsen.

Projektet vil genoprette Gudenåen på strækningen fra umiddelbart før vestbirksøerne til nedenfor Vestbirk Vandkraftværk.

Spærredæmningen, der forhindrer kontinuitet på Gudenåen, vil blive fjernet i den nordlige ende af Bredvad Sø.

På bunden af Bredvad Sø findes det oprindelige åløb af Gudenåen således, at når vandstanden falder, vil åen kunne genetableres stort set, hvor det i sin tid har ligget.

Når spærredæmningen er fjernet, vil dyrene i Gudenåen kunne vandre frit, hvilket vil få en stor positiv effekt på bl.a. fiskebestanden. Projektet vil desuden forbedre vandkvaliteten i de tre søer.

I fremtiden vil Vestbirk Sø, Naldal Sø og Bredvad Sø ikke modtage det næringsrige vand fra Gudenåen, der indeholder en del fosfor og kvælstof. De tre søer bliver dermed mere klarvandede, fordi algevæksten mindskes.

Projektet gennemføres i tæt samarbejde med Naturstyrelsen. Naturstyrelsen ejer Vestbirk Vandkraftværk, vestbirksøerne samt Banestien Horsens-Silkeborg og Den Genfundne Bro, der udgør størstedelen af projektområdet.

Status om realisering af projektet inkl. orientering om budgetoverskridelse  
Administrationen har i perioden 2016-2021 arbejdet med forundersøgelse og vurdering af projektgrundlaget, der har vist at have stort potentiale.

Administrationen har efterfølgende arbejdet med detailbeskrivelsen, beregninger og undersøgelser frem mod en forventet realisering af projektet.

Ved udgangen af 2020 fik Horsens Kommune tilsagn fra Fiskeristyrelsen om realisering af projektet, der dengang lød på 11 mio. kr.

Ved en nærmere detailgennemgang og nye beregninger af projektet har det siden vist sig, at projektet bliver en del dyrere, da budgettet for projektet nu er på 36,625 mio. kr.

De væsentligste årsager til, at projektet er blevet dyrere er henholdsvis:

1. 100.000 m<sup>3</sup> lettere forurenede bundmateriale (sediment) fra Bredvad Sø skal håndteres på anden vis, end først antaget
2. Forlængelse af anlægsperioden vil kræve, at kanosejladsen på Gudenåen på strækningen skal sikres
3. Hovedspildevandsledning ved spærredæmningen skal omlægges
4. Større el-ledning fra Vestbirk Vandkraftværk skal frakobles og omlægges
5. Ved Vestbirk Vandkraftværk omlægges Gudenåen til det oprindelige forløb

Fiskeristyrelsen har meddelt, at projektet skal ansøges påny, når en ny ansøgningsrunde åbner i 3. kvartal 2023 således, at kommunens udgifter kan blive finansieret 100 % af EU's Hav- og Fiskerifond (EHFF).

Inden realisering kan ske, skal der opnås myndighedstilladelser og, der skal indgås aftaler med berørte lodsejere om påvirkning eller erstatning.

Der er igangværende dialog med alle lodsejerne om projektet og dets påvirkninger hos dem. Projektet baseres på frivillig deltagelse fra lodsejerne i projektområdet.

Vandløbsprojektet er nærmere beskrevet i bilag.

Tidsplan, økonomi og ansvar

Eventuel realisering af vandløbsprojektet vil blive gennemført fra marts 2024 til udgangen af 2025, hvor projektet forventes afsluttet.

Den valgte anlægsperiode vil tage mest mulig hensyn til kanosajlads og naturen.

Administrationen vil søge Fiskeristyrelsen om 100 % ekstern finansiering af de budgetterede 36,625 mio. kr., til at gennemføre hele projektet.

Horsens Kommune vil få en afledt varig drift på ca. 0,1 mio. kr. årligt.

Administrationen forbereder at kunne indsende en ansøgning til Fiskeristyrelsen, om tilsagn til realisering af projektet i 3. kvartal 2023, hvor den varslede ansøgningsrunde åbner.

Realisering af projektet påbegyndes ikke uden Fiskeristyrelsens tilsagn til projektet, der både vil omfatte eksterne udgifter og interne timer.

I forlængelse heraf vil anlægsprojektet og bevilling hertil skulle godkendes i Byrådet.

Projektet skal i en offentlig udbudsrunde, hvorfor den faktiske økonomi ved realisering først herefter kan fastslås endeligt.

Hovedparten af anlægsøkonomien forventes afholdt i 2024.

/FHL

## **Bilag**

Bilag [NY VERSION] - Notat -Vandløbsreguleringsprojekt på Gudenåen ved Vestbirk

## **Punkt 9: BNK Orientering fra formanden og administrationen**

00.01.00-G01-342-22

### **Resume**

Orientering fra formanden og administrationen.

Sagen afsluttes i Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget.

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

1. Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget tager orienteringen til efterretning.

### **Beslutning**

Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget tog orienteringen til efterretning.

## **Punkt 10: Underskriftsark - Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget, 15.8.2023**

00.13.06-P35-6-22

### **Resume**

Underskrift af beslutningsprotokol.

### **Beslutning**

Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget godkendte beslutningsprotokollen.

### **Sagsfremstilling**

For at godkende og underskrive beslutningsprotokollen, skal mødedeltagerne klikke på "godkend".