

REFERAT Planudvalget d. 12-01-2021

Mødedato Tirsdag d. 12. januar 2021 kl. 16:00

Mødested Skype-møde

Indholdsfortegnelse

Øget mængde biomasse til Frijsenborg Biogas.....	3
VVM-undersøgelse af letbane og trængselsfri bus til Hinnerup.....	8
Orienteringspunkt.....	16
Digitalt underskriftsark.....	19

Punkt 1: Øget mængde biomasse til Frijsenborg Biogas

GEO-2020-18979

Bilag

Indkaldelse af ideer og forslag Frijsenborg Biogas

Projektbeskrivelse_Frijsenborg Biogas_20201104_2 v2

1. Øget mængde biomasse til Frijsenborg Biogas (Åben)

Tidl. politisk behandling	
Forventet sagsgang	PU
Lovgrundlag	Miljøvurderingsloven

Planudvalget

12-01-2021 16:00

Sagsnr. MOD-2020-00132

DokID:

Sagsbehandler: Marianne Rindom
(Favrskov Kommune) (marir)

Planudvalget skal i denne sag tage stilling til grundlaget for igangsætningen af en miljøvurdering for et projekt vedrørende øget mængde biomasse til Frijsenborg Biogas.

Ansøger ønsker endvidere at anvende animalske biprodukter i produktionen. Den lovbestemte miljøvurdering, er første fase i processen af kommunens sagsbehandling af de ønskede ændringer.

Frijsenborg Biogas ønsker at udvide den nuværende mængde biomasse fra 120.000 tons/år til 250.000 tons/år. Det betyder, at produktionen af biogas stiger med ca. 25 %. Biogasproduktionen stiger ikke til det dobbelte, da den yderligere mængde biomasse ikke har så stort et biogaspotentiale.

Frijsenborg Biogas ønsker desuden at anvende op til ca. 30.000 tons animalske biprodukter pr. år. Herved vil Frijsenborg Biogas være i stand til at tilføre biomasser til produktionen, som stammer fra bl.a. fødevareindustrien – f.eks. fiske- og ægprodukter, glycerin samt affald fra slagterier.

Den øgede mængde biomasse til biogasanlægget vil medføre få mindre tekniske ændringer af det eksisterende anlæg – primært indendørs ændringer af rørføringer, etablering af en ca. 8 m³ tank, en ca. 30 m² pumpebygning samt udvidelse af anlæggets åbne planlager til opbevaring af plantebaseret biomasse fra 10.000 m² til 20.000 m². Biogasanlæggets øvrige fysiske omfang og bygningsmassen forbliver de samme.

Virksomhedens detaljerede projektbeskrivelse er vedlagt som bilag 2.

Den øgede biomasse og ændrede biomassesammensætning kan påvirke omgivelserne på forskellige måder. Teknik og Miljø foreslår, at miljøvurderingen omhandler følgende miljømæssige problemstillinger:

- Trafik og veje
 - Øget trafik til og fra anlægget, som følge af øget mængde biomasse.
- Lugt
 - Øget afkast fra anlæggets filtre
 - Øget opbevaring af biomasser.
- Støj
 - Øget aktivitet på anlægget
 - Øget trafik til og fra anlægget.

Med igangsætning af en miljøvurdering vil der ske en detaljeret kortlægning af effekten af ovenstående.

VURDERING

Teknik og Miljø anbefaler, at arbejdet omkring miljøvurderingen igangsættes ud fra nedenstående betragtninger.

I forslag til Kommuneplanen 2021-32 beskrives, at Favrskov Kommune vil *"Fremme produktionen af forskellige typer af vedvarende energianlæg, såsom vindmøller, biogasanlæg og solenergianlæg gennem en sammenhængende planlægning"*.

Dette projektforslag bidrager med, at en større andel af fossile brændstoffer udfases, og samtidig vil der i endnu højere grad nyttiggøres lokale råvarer i form af biomasse. Hovedparten af den ekstra biomasse udgøres af gylle fra omkringliggende landbrug.

For at få erfaring med håndteringen af animalske produkter, har Frijsenborg Biogas ansøgt om tilladelse til at opsætte et forsøgsanlæg i en tidsbegrænset periode. Forsøgsanlægget består af en 8 m³ tank og nogle få ekstra rørføringer. Teknik og Miljø vurderer, at forsøgsanlægget vil kunne bidrage med værdifuld erfaring omkring støj og lugt som følge af håndteringen af animalske produkter. Teknik og Miljø behandler pt. sagen og forventer at give Frijsenborg Biogas tilladelse til drift af forsøgsanlægget frem til 1. december 2021. Godkendelse af forsøgsanlægget er en afgørelse, der normalt træffes af forvaltningen.

Sagen vurderes at medføre en vis opmærksomhed og bekymring fra borgere, der kan føle sig generet af øget trafik og øget lugt fra anlægget. Forsøgsanlægget vil være med til at kortlægge dette.

Miljøvurderingen vil ske i henhold til lovgivningen på området og danne grundlag for opstilling af vilkår for en senere afgørelse.

ØKONOMI

Der er ingen økonomiske konsekvenser.

INDDRAGELSE

Miljøvurderingsloven fastlægger, at der er to offentlighedsfaser:

- Første offentlige høring, hvor der indkaldes ideer og forslag til emner, der skal belyses ved miljøvurderingen er fastsat til 11.-25. januar 2021.
- Anden offentlige høring, når der foreligger et udkast til afgørelse omkring miljøvurderingen.

Sagen sendes i offentlig høring umiddelbart efter Planudvalgets behandling. Materiale til den første offentlige høring er vedlagt som bilag 1.

INDSTILLING

Den konstituerede direktør for Teknik og Miljø indstiller til Planudvalget:

1. At godkende at processen omkring miljøvurderingen igangsættes.

BESLUTNING

Planudvalget, 12. januar 2021:

Fraværende: Ingen

Godkendt med den tilføjelse, at Planudvalget anmoder forvaltningen om, at der i den videre dialog med ansøger, er fokus på, hvilke klimamæssige påvirkninger brugen af dyrkede afgrøder har i forbindelse med projektet.

Bilag

1. Indkaldelse af ideer og forslag Frijsenborg Biogas (1189223)
2. Projektbeskrivelse_Frijsenborg Biogas_20201104_2 v2 (1189224)

Punkt 2: VVM-undersøgelse af letbane og trængselsfri bus til Hinnerup

EMN-2020-32394

Bilag

Aarhus Letbane, etape 2, forprojekt i Hinnerup

Trængselsfri bus til Hinnerup

Forslag A: Letbane placeret sidelagt nordøst for Ådalsvej

Forslag B: Letbane placeret sidelagt sydvest for Ådalsvej

Forslag B-variant: Forslag B med afslutning via Adeline Geneevej

Forslag C: Letbane placeret midt-liggende på Ådalsvej

2. VVM-undersøgelse af letbane og trængselsfri bus til Hinnerup (Åben)

Tidl. politisk behandling BY, 24.09.19, pkt. 146

Forventet sagsgang PU, ØK, BY

Lovgrundlag Planloven

Planudvalget

12-01-2021 16:00

Sagsnr. MOD-2020-00132

DokID:

Sagsbehandler: Marianne Rindom
(Favrskov Kommune) (marir)

SAGENS INDHOLD

Byrådet skal i denne sag tage stilling til, hvilke konkrete tekniske løsningsmuligheder, der skal indgå i VVM-undersøgelsen for etableringen af en letbane fra Lisbjerg til Hinnerup Station og for en trængselsfri busløsning på strækningen fra E45 til Hinnerup Station.

Byrådet besluttede 29. august 2017, at linjeføringen på den nordlige side af Århusvej fra det fremtidige Parker og Rejs-anlæg ved E45 i Søften til krydset Århusvej/Ådalsvej i Hinnerup skulle indgå i den kommende VVM-undersøgelse for letbanen mellem Lisbjerg og Hinnerup.

24. september 2019 besluttede Byrådet supplerende, at forundersøgelsen til den egentlig VVM-undersøgelse endvidere skulle vurdere muligheden for en trængselsfri busløsning mellem E45 og Hinnerup Station, herunder behovet for et selvstændigt bustracé på strækningen.

Med baggrund i ovenstående politiske beslutninger har Rambøll for Aarhus Letbane gennemført en forundersøgelse (projektafklaring) af de anlægstekniske løsningsmuligheder for en letbane fra E45 til Hinnerup Station. Resultatet af forundersøgelsen fremgår af vedlagte notat om "*Aarhus Letbane, etape 2, forprojekt i Hinnerup*".

I tillæg hertil har Rambøll i notatet "*Trængselsfri bus til Hinnerup*" præsenteret forskellige mulige løsninger for en trængselsfri busforbindelse mellem E45 og Hinnerup Station.

I forundersøgelsen slås det fast, at en letbane på strækningen fra E45 til Ådalsvej skal placeres på nordsiden af Århusvej. Der peges endvidere på, at der bør sikres plads til en udvidelse af Århusvej i vejens nordlige side på strækningen mellem E45 og Engdalsvej (vestlige kryds). Det skyldes, at trængselsudfordringerne på Århusvej er størst fra E45 til Engdalsvej (vestlige kryds).

På strækningen fra Århusvej/Ådalsvej-krydset til Hinnerup Station beskrives fire forskellige forslag til, hvordan letbanen kan placeres – dels nord og syd for Ådalsvej og dels i midten af Ådalsvej:

- Forslag A: Letbane placeret sidelagt nordøst for Ådalsvej.
- Forslag B: Letbane placeret sidelagt sydvest for Ådalsvej.
- Forslag B-variant: Forslag B med afslutning via Adeline Geneevej.
- Forslag C: Letbane placeret midt-liggende på Ådalsvej.

Forslag A, B og C følger Ådalsvej fra Århusvej og helt ind til stoppestedet ved Hinnerup Station. Der er endvidere foreslået en variant af linjeføringen, som går via Adeline Geneevej. Denne linjeføring kan principielt kombineres med såvel forslag A, B og C. Varianten er i forundersøgelsen kombineret med forslag B, da det er den mest oplagte kombination ift. letbanens sydligvestlige placering.

VVM-undersøgelsen er meget omfattende og detaljeret, og derfor skal det besluttet hvilket af forslagene, der skal undersøges nærmere i den egentlige VVM-undersøgelse. Her vil bl.a. indgå en nærmere vurdering af anlægsomkostningerne, driftsudgifterne, miljøkonsekvenserne og en række andre forhold. Det bemærkes, at det ikke vil være muligt at VVM-undersøge flere af de forskellige løsningsforslag inden for den afsatte økonomi.

VVM-undersøgelsen vil blive gennemført i 2021, og udkast til miljøvurderingen forventes at foreligge medio 2022. Herefter kan Byrådet beslutte at sende miljøvurderingen i offentlig høring og derefter tage endeligt stilling til projektet primo 2023. Der er ikke planlagt inddragelse af offentligheden eller høring under VVM-processen, før miljøvurderingen foreligger og er behandlet politisk.

VURDERING

Letbane

På strækningen fra Parker og Rejs-anlægget ved E45 til Ådalsvej er det tidligere besluttet, at VVM-undersøgelsen skal indeholde en vurdering af en løsning, hvor letbanen placeres nord for Århusvej. På strækningen fra krydset Århusvej/Ådalsvej til Hinnerup Station er der i forundersøgelsen til VVM-undersøgelsen beskrevet og vurderet flere muligheder.

Rambøll har foretaget en sammenligning af forslagene (A, B og C), som i oversigtsform fremgår af tabel 10 i vedlagte notat "*Aarhus Letbane, etape 2, forprojekt i Hinnerup*".

Forslag B og C vurderes at være de bedste løsninger med hver deres fordele og ulemper.

Forslag B indeholder færrest signalanlæg, mindst omvejskørsel for trafik til og fra sidevejene samt fuld adgang til tankstationen ved Navervej. Men placeringen kan skabe utryghed for de lette trafikanter, idet cykelsti og fortov er placeret op til letbanetracéet.

Forslag B-varianten via Adeline Geneevej har fordele, hvad angår økonomi og arealerhvervelse i midtbyen, men løsningen rummer mange ledningsomlægninger og enkelte uhensigtsmæssige krydsninger omkring stinet og tunnel.

Forslag C er det mest anvendte koncept for placering af letbaner og det vil være genkendelig fra letbanen i Aarhus. Det bemærkes samtidig, at letbanetracéet på Århusvej planlægges placeret nord for vejstrækningen. Placeres letbanen i midten af Ådalsvej betyder det mere lokal omvejskørsel, men den tydelige afstand mellem letbanen og cykelsti/fortov vurderes at være mere tryghedsskabende for de lette trafikanter.

I valget af letbaneløsning bør der indgå forskellige prioriteringer af lokale forhold. I den forbindelse bør det fx tages i betragtning, at Ådalsvej er den primære adgangsvej til skole, svømmehal og andre idrætsfaciliteter samt en vigtig færdselsåre til Hinnerup midtby, hvorfor sikre og trygge forhold for lette trafikanter bør vægtes højt.

Der er ikke stor forskel på, hvor stort et arealudlæg de forskellige alternative letbaneløsninger kræver. Det vurderes, at løsning A kommer tættest på eksisterende bygninger og fører til det største behov for ekspropriation af privat ejendom i form af eksisterende haver.

Den væsentligste forskel på løsningerne ligger i til- og frakørselsforholdene til/fra sidevejene. Den løsning, der er placeret midt i Ådalsvej, betyder flere højre-ind-højre-ud løsninger for bilisterne, mens de sidelagte løsninger favoriserer vejtilslutninger i den ene side på bekostning af vejtilslutninger i den anden side af Ådalsvej.

Med baggrund i beskrivelserne af fordele og ulemper ved de forskellige løsninger anbefales det, at løsning B indgår i de videre VVM-undersøgelser. I forlængelse heraf anbefales det, at begge de illustrerede løsninger fra Lilleå til Hinnerup Station indgår – dvs. både den løsning, der følger Ådalsvej og den løsningsvariant, der går via Adeline Geneevej.

Trængselsfri busløsning

Rambøll har i samarbejde med Midttrafik vurderet forskellige mulige busløsninger mellem det kommende Parker og Rejs-anlæg ved E45 og Hinnerup Station. Der henvises til notatet "*Trængselsfri bus til Hinnerup*".

På den baggrund er der opstillet tre alternative forslag til trængselsfrie busløsninger fra E45 via Hinnerup Station til Hinnerup nord (grundpakken, mellempakken og den store pakke).

De tre forslag til løsninger indeholder forskellige vurderinger af ambitionsniveauer for køretid, regularitet og anlægsøkonomi, uden at der er tale om egentlige anlægsoverslag. Der er udarbejdet et indledende skøn over anlægsøkonomien for de tre forslag, hvor der er tillagt 50% i uforudsete udgifter og 30% til administration, projektering og tilsyn. Det bemærkes, at grundlaget for at foretage de økonomiske vurderinger er relativt begrænset, og at de er baseret på erfaringspriser fra andre projekter. Det bemærkes ligeledes, at der er medtaget udgifter til arealerhvervelse langs Ådalsvej (fra letbaneprojektet), mens den tilsvarende udgift langs Aarhusvej ikke er medtaget.

De tre forslag (pakker) til busløsning indeholder følgende komponenter og anslåede anlægspriser:

- Grundpakken omfatter en udvidelse af Århusvej til 4 spor med busbaner fra Parker og Rejs-anlægget ved E45 og frem til Engdalsvej (vestlige kryds). Derudover indeholder grundpakken også en busprioritering i krydset Århusvej/Ådalsvej samt forbedrede stoppestedsforhold ved Hinnerup Station.
Pris: ca. 57 mio. kr.
- Mellempakken består af de samme elementer som grundpakken. Herudover etableres der busbaner på Århusvej fra Engdalsvej (vestlige kryds) frem til Ådalsvej. Endvidere udbygges krydset Århusvej/Ådalsvej med en selvstændig busbane det sidste stykke frem mod krydset, ligesom der på Ådalsvej etableres fremskudte stoppesteder og supplerende signalreguleringer.
Pris: ca. 113 mio. kr.
- Den store pakke består af et separat sideliggende bustracé på Århusvej fra Parker og Rejs-anlægget ved E45 og helt frem til Ådalsvej. Herudover etableres der separate busbaner på Ådalsvej samt flere nye stoppesteder og nye signalanlæg.
Pris: ca. 184 mio. kr.

De tre pakker er i forskelligt omfang forberedt for en senere etablering af letbane på strækningen langs Århusvej. I grundpakken og mellempakken kan der etableres letbane langs nordsiden af Århusvej med begrænsede gener for afvikling af bil- og bustrafikken. I den store pakke vil en eventuel senere etablering af letbanen skulle ske i samme tracé som busløsningen.

Teknik og Miljø vurderer, at de væsentligste fremkommelighedsudfordringer findes på strækningen mellem E45 og Engdalsvej (vestlige kryds), og at disse udfordringer vil blive løst inden for rammerne af alle tre pakker. For så vidt angår forskellen på grundpakken og mellempakken vurderes den estimerede økonomiske forskel på de to pakker at være så stor, at det anbefales, at det er grundpakken, der indgår i VVM-undersøgelsen.

ØKONOMI

I finansloven for 2018 afsatte staten 40 mio. kr. til en undersøgelse af etape 2 af Aarhus Letbane, hvilket omfatter strækningen Lisbjerg til Hinnerup. Heri indgår også Parker og Rejs-anlægget ved E45 i Søften.

Aarhus Kommune har afsat 5,8 mio. kr. til VVM-arbejdet. Hertil kommer de 2,48 mio. kr., som Favrskov Byråd afsatte 29. august 2017. I den forbindelse bemærkes, at der i Budget 2017-20 blev afsat et samlet beløb på 3,230 mio. kr. til VVM-undersøgelsen fordelt med 750.000 kr. i akkumulerede driftsmidler og 2,48 mio. kr. i anlægsmidler.

I det tidligere budget for VVM-undersøgelsen af letbanens samlede etape 2 var der afsat ca. 5,9 mio. kr. til etapen Lisbjerg-Hinnerup. Det budget har Aarhus Letbane opjusteret til 9,5 mio. kr. på baggrund af ny viden, herunder at letbanen af hensyn til driftssikkerheden og muligheden for et øget antal afgangene bør etableres med to spor på hele strækningen fra E45 til Hinnerup Station.

Favrskov Kommunes ønske om at undersøge og vurdere mulighederne for at etablere en alternativ busløsning fra E45 til Hinnerup Station kom til sent i processen og efter gennemførelsen af rådgiverudbuddet. Samlet set beløber udgifterne til busundersøgelsen sig til ca. 3 mio. kr. Herudover er omfanget af miljøvurderingen af etape 2 af letbanen inklusive Hinnerup-etapen blevet større end forventet.

Der blev i 2015 udarbejdet et anlægsskøn for etape 2 af letbanen, dvs. før der var erfaringer med etableringen af etape 1. Dette anlægsskøn omfattede hele strækningen fra Lisbjergskolen til Hinnerup Station og blev vurderet til 676 mio. kr.

I 2020 har Rambøll opdateret dette anlægsskøn, så det afspejler de erfaringer og den viden, som er opnået gennem etableringen af etape 1 af letbanen i Aarhus. Rambøll anslår nu en samlet anlægsudgift til letbanen fra Parker og Rejs-anlægget ved E45 til Hinnerup Station på ca. 1 mia. kr. (2020 priser). I den forbindelse bemærkes, at Rambølls overslag ikke inkluderer arealerhvervelse fra E45 til Ådalsvej, etableringen af Parker og Rejs-anlægget ved E45, den krævede letbanebro over E45 samt udgifterne til etableringen af letbanestrækningen fra Lisbjergskolen til Parker og Rejs-anlægget. Den samlede anlægsudgift for letbaneanlægget fra Lisbjerg til Hinnerup må derfor forventes at blive væsentligt større end 1 mia. kr.

Det bemærkes, at det opdaterede anlægsoverslag for letbanen på Ådalsvej indeholder 20% til projektering, tilsyn og administration samt yderligere 17% til nært beslægtede forhold som godkendelser, etablering af byggeplads og trafikomlægninger. Desuden er der tillagt 50% i korrektionstillæg. Anlægsskønnet for letbanen på Århusvej er omfattet af samme forudsætninger.

Det har hidtil været forudsat, at anlægsudgiften til letbane-etapen mellem Lisbjerg og Hinnerup skulle fordeles mellem staten, Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Favrskov Kommune. Der foreligger ikke noget tilsagn fra statens side om at medfinansiere anlægsprojektet. Tilsvarende er det uafklaret, hvordan Aarhus Kommune og Region Midtjylland vil bidrage til letbaneløsningen fra Lisbjerg til Hinnerup Station.

selv om den sammen med Parker og Rejs-anlægget ved E45 vurderes at have stor betydning for den fremtidige trafikafvikling til og fra Aarhus i almindelighed og Aarhus Nord-området i særdeleshed.

Den løbende driftsøkonomi for en letbane mellem Lisbjergskolen og Hinnerup Station eller en kombineret letbaneløsning fra Lisbjergskolen til Parker og Rejs-anlægget ved E45 og en busløsning fra Parker og Rejs-anlægget til Hinnerup Station afhænger af en række forskellige forhold – herunder størrelsen af Favrskov Kommunes andel af anlægsudgifterne, vilkår for lånefinansiering, udgifter til drift og vedligehold af materiellet samt det antal passagerer, som letbanen/busløsningen vil være i stand til at tiltrække.

Rambøll og Midttrafik har oplyst, at det ikke pt. er muligt at beregne de forventede årlige driftsudgifter til en ny kollektiv trafikløsning mellem Lisbjerg og Hinnerup, men at det vil fremgå som en del af VVM-undersøgelsen.

INDSTILLING

Den konstituerede direktør for Teknik og Miljø indstiller til Byrådet:

1. At godkende, at der gennemføres en VVM-undersøgelse af letbanen mellem E45 og Hinnerup Station.
2. At godkende, at VVM-undersøgelsen baseres på en løsning, hvor en kommende letbane placeres på nordsiden af Århusvej, og hvor der samtidig på den nordlige side af Århusvej på strækningen mellem E45 og Engdalsvej (vestlige kryds) skal sikres plads til en vejudvidelse til fire spor.
3. At godkende at VVM-undersøgelsen på Ådalsvej baseres på forslag B, hvor letbanen placeres syd/vest for Ådalsvej, men at forslag B-varianten via Adeline Geneevej også indgår i VVM-undersøgelsen.
4. At godkende VVM-undersøgelse af den trængselsfrie busløsning baseret på "Grundpakken", som består af busbaner på Århusvej fra Parker og Rejs-anlægget ved E45 frem til Engdalsvej (vestlige kryds), busprioritering i krydset Århusvej/Ådalsvej samt forbedrede stoppestedforhold ved Hinnerup Station.

BESLUTNING

Planudvalget, 12. januar 2021:

Fraværende: Ingen

Ad. 1. Indstilles godkendt.

Ad. 2. Indstilles godkendt.

Ad. 3. Indstilles godkendt med den præcisering, at VVM-undersøgelsen på Ådalsvej baseres på forslag B på strækningen fra krydset Århusvej/Ådalsvej til Lilleåen, hvor letbanen placeres syd/vest for Ådalsvej og at forslag B-varianten via Adeline Geneevej indgår i VVM-undersøgelsen på strækningen fra Lilleåen til Hinnerup Station.

Ad. 4. Indstilles godkendt med den præcisering, at VVM-undersøgelsen af den trængselsfrie busløsning baseres på "Mellempakken", som består af busbaner på Århusvej fra Parker og Rejs-anlægget ved E45 frem til krydset Århusvej/Ådalsvej samt forbedrede stoppestedforhold ved Hinnerup Station.

Bilag

1. Aarhus Letbane, etape 2, forprojekt i Hinnerup (2312098)

2. Trængselsfri bus til Hinnerup (2312101)
3. Forslag A: Letbane placeret sidelagt nordøst for Ådalsvej (2312087)
4. Forslag B: Letbane placeret sidelagt sydvest for Ådalsvej (2312088)
5. Forslag B-variant: Forslag B med afslutning via Adeline Geneevej (2312086)
6. Forslag C: Letbane placeret midt-liggende på Ådalsvej (2312089)

Punkt 3: Orientierungspunkt

EMN-2020-22850

3. Orienteringspunkt (Åben)

Tidl. politisk behandling

Forventet sagsgang PU

Lovgrundlag

Planudvalget

12-01-2021 16:00

Sagsnr. MOD-2020-00132

DokID:

Sagsbehandler: Marianne Rindom
(Favrskov Kommune) (marir)

SAGENS INDHOLD

Gensidig orientering og eventuelt.

INDSTILLING

Den konstituerede direktør for Teknik og Miljø indstiller til Planudvalget:

1. At tage orienteringen til efterretning.

BESLUTNING

Planudvalget, 12. januar 2021:

Fraværende: Ingen

Godkendt.

Punkt 4: Digitalt underskriftsark

EMN-2020-30610

4. Digitalt underskriftsark (Åben)

Planudvalget skal godkende beslutningsprotokollen for mødet. Det foregår digitalt.

For at godkende beslutningsprotokollen, skal hvert medlem i Planudvalget, som har deltaget i mødet, underskrive ved at trykke på "Godkend" i øverste venstre hjørne.

Planudvalget

12-01-2021 16:00

Sagsnr. MOD-2020-00132

DokID:

Sagsbehandler: Marianne Rindom
(Favrskov Kommune) (marir)

BESLUTNING

Planudvalget, 12. januar 2021:

Fraværende: Ingen

Godkendt.

