

# **REFERAT 2018-21: Politiske møder - Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer d. 23-10-2019**

**Mødedato** Onsdag d. 23. oktober 2019 kl. 16:00

**Mødested** Magistratssalen, Sønderborg Rådhus

**Mødedeltagere** Tom Hartvig Nielsen, Kristian Beuschau, Kirsten Bachmann, Daniel Staugaard, Charlotte Riis Engelbrecht

## **Indholdsfortegnelse**

Godkendelse af dagsorden.....	3
Orientering om afrapportering af projekt Kollektiv transport i landdistrikterne - Andelsforening 2.0	4
Orientering om status på Naturpark Nordals.....	9
Orientering om af 2. bevillingsrevision 2019 - Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer.....	11
Orientering om Ledelsesinformation - Status pr. 31.08.2019 - LNF.....	14
Generel orientering.....	15

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

19/1552

## **Sagsresumé**

-

## **Indstilling**

Forvaltningen indstiller til Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer at

- godkende dagsordenen.

## **Beslutning Politiske møder - Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer den 23-10-2019**

Godkendt.

## **Punkt 2: Orientering om afrapportering af projekt Kollektiv transport i landdistrikterne - Andelsforening 2.0**

19/39183

### **Sagsresumé**

Den 21. august 2017 gav Trafik og Byggestyrelsen Sønderborg Kommune tilsagn på 439.000 kr. (50 pct.) til projektet ”Kollektiv transport i landdistrikter – Andelsforening 2.0”.

Projektet er et analyse- og demonstrationsprojekt, der bygger videre på erfaringer og resultater fra det tidligere støttede projekt ”Bæredygtige kollektive transportkoncepter i landdistrikter”. Projektet har til formål at videreudvikle landsbybuskonceptet, så det kan fungere uden de udfordringer, som de møder i dag, både i forhold til praktik og økonomi. Samtidig skal incitamenterne for at skifte fra 2 til 1 bil i indkørslen også være større. Her er det af afgørende betydning, at den enkelte borger har adgang til mobilitetsløsninger.

### **Indstilling**

Forvaltningen indstiller til Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer at tage

- orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

I samarbejde med Sønderborg Kommune, SydTrafik, Kværstorsbøl-Snurom Landsbyråd, Lysabild Landsbyråd og Dynt-Skelde-Gammelgab Landsbylaug og en delebilsoperatør er der udarbejdet et Mobility-as-a-Service (MaaS) koncept. MaaS-konceptet udbydes i form af en platform inspireret af temaet ”Andelsbevægelsen 2.0”, hvor medlemmer af landsbylaugets bestyrelse går sammen med offentlige og private aktører for at skabe fælles transporttilbud, der tilgodeser den enkelte borgers transportbehov og samtidig sikre, at der er økonomisk grundlag for, at løsningen kan fungere også efter projektets afslutning.

Målsætningerne for projektet var således:

- at få afdækket mulighederne for et Offentligt – Privat Partnerskab Samarbejde (OPP), der giver mulighed for lokalforankrede kollektive, multimodale mobilitetstilbud.
- at bygge bro mellem offentlig transport, samkørsel, delebiler og selvstændige initiativer i en bæredygtig samarbejdsmodel, som kommer alle involverede interessenter til gode.
- at fremme omstillingen til grønne transportformer ved at sikre kørsel i elbiler, højere brug af offentlig transport og samkørsel.

Sønderborg Kommune har stort fokus på landdistrikterne, hvor en stor del af kommunens borgere også bor. Det er derfor vigtigt, at den kollektive transport fungerer. Samtidig har Sønderborg Kommune også en målsætning om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2029 – her spiller transportområdet en central rolle, hvis målet skal nås.

Visionen for projektet var, på sigt, at give alle borgere i Sønderborg Kommunes landdistrikter bedre betingelser for, at få opfyldt deres transportbehov gennem kollektiv transport, som er afprøvet i det tidligere projekt og tilpasset/driftest i følgeprojektet for at opnå en bæredygtig, dele-økonomisk forretningsplan.

Væsentlige erfaringer fra projektet viser følgende:

## Landsbybusserne:

Samlet set har de 3 landsbybusser kørt knapt 50.000 km i forsøgsperioden. Det har resulteret i en CO2 besparelse på ca. 1.655 kg. \* Generelt er der flere passagerer på de længere ture end på de korte, og der er en overvægt af ture med enten kun chaufføren eller en næsten fyldt bus. Landsbybusserne har opfyldt to formål:

1. En række ture, hvor de i et eller andet omfang går ind og erstatter bilture. Her reducerer de potentielt behovet for at eje bil blandt brugerne, samtidig at den direkte effekt på CO2 udledningen er minimal.
2. Længere ture, hvor der dels spares CO2 og dels bidrager til en bedre lokal sammenhængskraft med de muligheder for fælles transport, som en landsbybus giver.

Udregningerne i projektet er udført efter en anden regnemetode end ved forrige projekt. Når der kun er én landsbybus til rådighed, vil helt ned til én person være nødsaget til at låne bussen, da der ikke findes en delebil til under fire passagerer, som i det tidligere projekt.

Landsbybusserne har gennem forsøget ikke været eldrevne, hverken under forsøget ”Bæredygtige kollektive transportkoncepter i Sønderborg” eller det nuværende forsøg ”Kollektiv transport i Landdistrikter – Andelsforening 2.0.”. Det har ikke været muligt at leje eller lease minibusser til 9 personer, der kører på el. Der er meget få eldrevne minibusser på markedet. Dem, der er på markedet, har kort aktionsradius pga. batteriets ydeevne. Desuden er de meget dyre i indkøb og derved også dyre at leje eller lease.

Forsøget har vist, at de tre landsbybusserne ikke er rentable under nuværende forhold. Hvis man måler landsbybussernes drift, herunder kørsel, medlemsbetaling fra brugerne, betaling for bookingplatform m.v. op imod betaling for leasing, forsikring, service m.v. vil det ikke være muligt at opnå balance i regnskabet. Det skyldes i høj grad nuværende aftale mellem udlejningsfirma og landsbylaugene om leje af busserne for 1 mdr. ad gangen.

I den afsluttende rapport vurderes det, at hvis lejeprisen kan nedsættes pga. længerevarende aftaler – eksempelvis 3 år – vil økonomien være anderledes. Med en kombination af private sponsorater, en mindre stigning i medlemsbetaling pga. udvidelse af brugerkredsen, og lavere månedlig leje pga. en længerevarende kontrakt, er forventningen, at der kunne opnås økonomisk balance på sigt.

En udvidelse af brugerkredsen kan tage afsæt i en rundspørge blandt de sociale frivillige i kommunen, der viser, at der er et betydeligt antal af foreninger og medlemmer, som ser transport som en udfordring, og at bussen passer rigtig godt ind i sådan et behov.

”Det skal fortsat være muligt at bo, leve og arbejde i hele Sønderborg Kommune, så derfor får alle landsbylaug, deres nærområde og deres foreninger nu mulighed for at booke landsbybusserne i Kværs-Tørsbøl-Snurom, Dynt-Skelde-Gammelgab og Lysabild fra i dag”, forsikrede projektets styregruppe, der repræsenteres af de nuværende tre landsbylaug (udsendt den 12. august 2019).

## Skiftet fra 2 til 1 bil pr. husstand:

Bilen er klart det foretrukne transportmiddel i landdistrikterne. Bilen kan dække borgernes transportbehov i landdistrikterne, hvilket andre transportmuligheder ikke kan.

Konklusionen er, at hvis en husstand skulle overveje at afhænde bil nr. 2 eller undlade at anskaffe sig bil nr. 2, er det ultimative krav, at der er garanti for en langvarig periode med drift af landsbybusser. Her er forslaget en minimumsperiode på 3 år.

## Mobility-as-a-Service (MaaS) koncept:

Der har fra starten været et ønske om at udarbejde et Mobility-as-a-Service (MaaS) koncept, som skulle udbydes i form af en platform, hvor landsbylaugets medlemmer går sammen med offentlige og private aktører for at skabe et fælles transporttilbud, der tilgodeser den enkelte borgers transportbehov og samtidig sikrer, at der er økonomisk grundlag for at løsningen fungerer også efter projektets afslutning.

En MaaS-løsning giver brugeren mulighed for at planlægge og betale ét sted for en tur på tværs af forskellige transportmuligheder.

Afrapporteringen fra INSERO E-mobility - et eksternt konsulentfirma med erfaringer på mobilitetsområdet - viser at de har gjort, hvad de kunne for at få WHIM (finsk mobilitets app) til Danmark, men dette er desværre ikke lykkedes, og det har derfor ikke været muligt at udarbejde en Mobility-as-a-Service (MAAS) løsning som forventet. Det er endnu ikke fysisk muligt at betale ét sted for en billet, der dækker flere forskellige transportmuligheder (f.eks. FLEX + billet til tog eller bus).

Til gengæld har SydTrafik oprettet en PLUS-tur-løsning, som har været afprøvet i Sønderborg Kommune i en periode. Erfaringerne fra PLUS-tur er positive og derfor er PLUS-tur gjort permanent fra 1. april 2019. Dette er det tætteste, vi på nuværende tidspunkt kan komme en MaaS-løsning.

## Mobilitetsforeningen:

Mobilitetsforeningen er oprettet som almennyttig, social frivillig og non profit forening. Foreningen har følgende formål:

- at skabe mulighed for landsbybus-, delebilstjenester, samkørsel eller anden form for mobilitetsydelse og -løsninger.
- at skabe grundlag for mobilitetsaktiviteter i de tre deltagende landsbylaug/råd.
- at skaffe økonomiske midler til disse aktiviteter, der fordeles til mobilitetsprojekter i landsbylaugene/rådene.
- at øge informationsniveauet om omkostninger ved mobilitet og klimabelastning.

Mobilitetsforeningen har følgende opgaver:

- at etablere og oprette et forretningsorienteret fællesskab, som sætter en professionel ramme for etablering af partnerskab og udvikling af nye forretningsideer.
- at undersøge mulighederne for, at Mobilitetsforeningen bliver en del af SydTrafiks offentlige forpligtelse for kollektiv transport.
- at indgå sponsoraftaler med private virksomheder.
- at søge eksterne finansieringskilder i henhold til foreningens formål.
- at stille nødvendige transportmidler til rådighed for landsbylaugene.
- at fastsætte evt. fælles medlemsbetaling, kilometerbetaling og evt. time/døgn betaling for anvendelse af nødvendige transportmidler.

Med oprettelsen af Mobilitetsforeningen er landsbylaugene kommet et væsentligt skridt nærmere på ”Andelstanken 2.0”, hvor de nu har mulighed for at indgå i et bredere samarbejde med både offentlige og private aktører. Desuden er der senest kommet tanker frem om, at udvide Mobilitetsforeningen til at inkludere alle landsbylaug i kommunen, der er medlemmer af Landsbyforum.

## Kør-mæ-bænke:

Der er opsat 12 ”Kør-mæ-bænke” på Sydals, Broagerland og i Kværs-Tørsbøl-Snurom og der arbejdes på etablering af ”mobilitets-hubs” omkring bænkerne, hvor borgene kan få lift, booke delebiler/busser, få viden om offentlig transport m.m. Opsætning af flere bænke er skrevet ind i RoadMap 2020 under handlinger.

#### Videndeling:

Der har i projektet været delt viden med flere landsbyer, kommuner, trafikselskaber og internationale projekter som Benefit4Regions 1, MAMBA 2 og G-PaTRA 3. Det vidner om, at der ikke findes en enkelt løsning for at finde alternativer til bilen i landdistrikterne, dels med henblik på grønnere transport, færre biler, mere samkørsel og offentlig transport for personer uden bil/kørekort.

1 Benefit4Regions er støttet af Interreg 5A og var et 3-årigt grænseoverskridende projekt, der netop er afsluttet i slutningen af juni med deltagelse af 11 projektpartnere og 22 netværkspartnere.

2 MAMBA-projektet er et projekt under Interreg Baltic Sea Region Program. Projektet handler om at maximere mobiliteten og tilgængeligheden til services i landdistrikterne. I alt 15 partnere fra Danmark, Tyskland, Polen, Letland, Finland og Sverige deltager i projektet.

3 G-PaTRA står for ”Green Passenger Transport in Rural Areas”, og har deltagelse af parter fra England, Holland, Danmark, Tyskland, Norge og Belgien. Støtten er hentet gennem European Union Interreg North Sea Region program.

De deltagende landsbyer har stiftet bekendtskab med NaboGO, og fået lov til at teste brugervenligheden af denne digitale platform, som er en del af MAMBA-projektet. Platformen er under udvikling til bl.a. landsbyen Smidstrup, i samarbejde med Vejle Kommune, Sydtrafik og Landdistrikternes Fællesråd.

#### Fremadrettet:

Styregruppen bag projekt ”Andelsforening 2.0” ønsker at følge op på høringssvaret fra Midttrafik, Sydtrafik, Fynbys, Nordjyllands Trafikselskab til ”Ændring af lov om trafikselskaber anno 22/11 2018”:

”I lovforslagets punkt 1 (§ 3 b) foreslås, at ”private virksomheder kan efter aftale med et trafikselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.”

I forlængelse af ovenstående foreslog de vstdanske trafikselskaber, at der blev givet hjemmel til, at Trafikselskaber kan udbyde, finansiere og/eller indgå samarbejde med leverandører af delebilts tjenester, samkørsel eller anden form for privat mobilitetsydelse. I yderområder kunne trafikselskabet på denne måde være med til at frembringe et økonomisk attraktivt supplement til rutekørsel eller Flextrafik. Trafikselskabet kunne eksempelvis medfinansiere en borgers rejse med en samkørselstjeneste eller i en opstartsperiode give incitament til etablering af tjenesten i lokalsamfund. Internationalt er der stadig flere eksempler på, at trafikselskaber har denne mulighed, som anvendes i områder/tidspunkter, hvor traditionelle kollektive transportløsninger ikke er økonomisk bæredygtige. En betingelse for subsidiering kunne være, at rejsen var fremsøgt og betalt via tjenesten fra det kommende fælles Rejsekort og Rejseplanselskab.

Ovennævnte forslag fra trafikselskaberne blev ikke skrevet ind i ”Lov om ændring af lov om trafikselskaber og jernbaneloven”, hvor der i stedet blev indsat § 3 a:

”§ 3 b. Private virksomheder kan efter aftale med et trafikselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden. Tilskuddet skal dække alle omkostninger forbundet hermed”.

## **Beslutning Politiske møder - Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer den 23-10-2019**

Taget til efterretning.

### **Bilag**

Kollektiv transport i landdistrikter Andelsforening Afsluttende Rapporten

Budget for fremtidig drift af landsbybusser (3)

MaaS Workshop 30. januar 2018

Sådan booker du en landsbybus

Definition på frivilligt socialt arbejde

Kør-mæ-bænkene info

Dispensation til og godkendelse af brug af bl.a 5849000\_1\_0

Afgørelse på dispensationsansøgning om skiltning ved Kør-mæ-bænk

G-PaTRA - supplerende til Sønderborgområdet

Hørings svar Ændring af lov om trafikselskaber

Redegørelse til Mobilitetsforeningen

Vedtægter for Mobilitetsforening

## **Punkt 3: Orientering om status på Naturpark Nordals**

19/10436

### **Sagsresumé**

Byrådet har ved budgetvedtagelsen i oktober 2018 afsat 200.000 til, ”at områderne på Nordals med de genskabte søer og den nye skov skal certificeres som naturpark”

Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer blev på møde den 26. marts 2019 orienteret om forarbejderne til arbejdet med certificeringen.

Der har siden været afholdt møder med de vigtigste lodsejere, senest på et samlet møde i Havnbjerg, hvor syv lodsejere herunder Aage V. Jensens Naturfond og Naturstyrelsen Sønderjylland deltog. På mødet blev der givet tilslutning til, at fortsætte arbejdet efter de principper som ligger i mærkningsordningen Danske Naturparker.

Udvalget har kompetencen til at gennemføre certificeringen, jf. vedtægten.

Det medfølgende tillæg til kommuneplanen skal godkendes i Teknik- og Miljøudvalget og Byrådet.

### **Indstilling**

Forvaltningen indstiller at Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer

- tager orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Byrådet har ved budgetvedtagelsen i oktober 2018 afsat 200.000 til, ”at områderne på Nordals med de genskabte søer og den nye skov skal certificeres som naturpark”

Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer blev på møde den 26. marts 2019 orienteret om forarbejderne til arbejdet med certificeringen.

Der har siden været afholdt møder med de vigtigste lodsejere, senest på et samlet møde i Havnbjerg, hvor syv lodsejere herunder Aage V. Jensens Naturfond og Naturstyrelsen Sønderjylland deltog. Lodsejerne repræsenterer en væsentlig del af de arealer, som er udset til at være rygraden i en kommende naturpark, nemlig fjordarmene på Nordals med de genskabte søer, skovene og de omliggende eller tilknyttede natur- og landbrugsområder.

På mødet blev der givet enstemmig tilslutning til, at fortsætte arbejdet efter de principper som ligger i mærkningsordningen Danske Naturparker. Der er en række kriterier, som skal opfyldes for at opnå betegnelsen ”Naturpark”, men udover disse, så skal udpegningen være baseret på frivillighed og den må ikke medføre begrænsninger for erhverv og bosætning i området, udover hvad der i forvejen findes efter gældende lovgivning.

En udpegning til naturpark er således en anerkendelse af et områdes eksisterende kvaliteter indenfor natur, kulturhistorie, friluftsliv og lokal identitet. Mærkningsordningen er indstiftet af Friluftsrådet.

Der er i dag otte naturparker i Danmark og tre såkaldte pilotnaturparker. For at blive certificeret som naturpark, skal man kunne definere et større sammenhængende område med mindst 50 pct. (eksisterende) beskyttet natur, og derudover opfylde ni andre kriterier om bl.a. formidling af områdets kvaliteter for både danske og udenlandske besøgende. Naturparken skal være tilknyttet et sekretariat og have en fast naturvejlederindsats. Det er desuden et krav, at der er borgerinddragelse og lokal accept og forankring, også efter certificering. Der skal således oprettes et naturparkråd og forefindes en byrådsvedtaget naturparkplan. Hvis man kun kan opfylde de syv kriterier, kan der foretages en foreløbig certificering som pilotnaturpark.

Forarbejdet til Naturpark er nu gået ind i en fase, hvor der arbejdes med at fastlægge den egentlige afgrænsning, herunder hvor stort et område, der kan opfylde kriterierne om 50 pct. natur. Der er som arbejdsgrundlag indlagt nogle områdegrænser, som evt. kan udrulles i to etaper (se vedlagte bilag)

Efterfølgende vil der blive iværksat en planproces, hvor naturparken kan indlægges som et tillæg i kommuneplanen. I procesperioden bliver der afholdt offentlig(e) møde(r) og indlagt høringsperioder, hvor der sikres størst mulige lokal inddragelse.

Planprocessen forventes igangsat i starten af 2020.

### **Sundhedsmæssige konsekvenser**

Naturoplevelser har en dokumenteret og meget væsentlig indflydelse på vores mentale sundhedstilstand

### **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Økonomiforvaltningen oplyser, at sagen ikke har bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutning Politiske møder - Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer den 23-10-2019**

Taget til efterretning.

### **Bilag**

Naturpark Nordals med afgrænsninger (arbejdsgrundlag)

## **Punkt 4: Orientering om af 2. bevillingsrevision 2019 - Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer**

18/7042

### **Sagsresumé**

To gange i 2019 vil Byrådet følge op på de bevillinger, der skal gives som konsekvens af eventuelle ændringer i økonomien.

Til anden bevillingsrevision i oktober 2019 viser forvaltningens gennemgang, at der under Økonomiudvalgets område for Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarers budget 2019 samlet kan øges med 0,923 mio. kr.

### **Indstilling**

Forvaltningen indstiller til Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer at

- tage orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Der sker opfølgning af økonomi i de månedlige ledelsesinformationer (LIS), hvor afvigelser og forventet regnskab forelægges til orientering for fagudvalg, økonomiudvalg og byrådet.

Udover den månedlige opfølgning på ledelsesinformationen, foretages der årligt et antal bevillingsrevisioner.

Økonomiudvalget har, i forbindelse med godkendelse af budgethandleplanen i marts 2019 besluttet, at der foretages to bevillingsrevisioner for 2019.

Ved bevillingsrevisionerne træffes der beslutning om de bevillingsmæssige ændringer, som bl.a. fremgår af de månedlige ledelsesinformationer.

Bevillingsrevisionerne i 2019 forelægges politisk på følgende tidspunkter:

	6. juni	Fagudvalg
1. bevillingsrevision	19. juni	Økonomiudvalg
	26. juni	Byråd
	10. oktober	Fagudvalg
2. bevillingsrevision	23. oktober	Økonomiudvalg
	30. oktober	Byråd

Bevillingsniveauet på driften er på det enkelte politikområde inden for hvert udvalg.

Flytning af budgetter mellem politikområder både inden for eget udvalg og mellem de enkelte udvalg, skal ligeledes forelægges ved bevillingsrevisionerne.

Forvaltningerne har nedenstående ændringer til det korrigerede budget:

#### Politikområde 10 – Kultur, idræt og fritid

Drift:

	2019
Omplacering mellem politikområder:	0,855 mio. kr.
Omplacering af budgetoverførsel 2018-2019 fra Pol. 07	0,311 mio. kr.
LNF, Naturvejleder førskolebørn til Bæredygtighed og Natur fra BUU	0,444 mio. kr.
LNF, Nordals Naturskole 100% pulje til Bæredygtighed og Natur fra BUU	0,100 mio. kr.

#### Politikområde 04 – Turisme og Landdistrikter

Drift:

	2019
Omplacering mellem politikområder:	-0,230 mio. kr.
Omplacering af budgetoverførsel 2018-2019 til anlæg "Landdistriktsudvalgets pulje til støtte"	-0,230 mio. kr.

#### Politikområde 07 – Natur og Miljø

Drift:

	2019
Politikområde 07:	0,188 mio. kr.
Kær Vestermark, forberedelse af sceneområde og parkering (Bon Jovi)	0,499 mio. kr.
Pol. 07 Omplacering af budgetoverførsel 2018-2019 til Pol. 10	-0,311 mio. kr.

Anlæg:

Politikområde 04 – Turisme og Landdistrikter	2019	2020	2021 –
----------------------------------------------	------	------	--------

	0,230 mio. kr.		
Omplacering af budgetoverførsel 2018-2019, fra drift til anlæg "Landdistriktsudvalgets pulje til støtte"	0,230 mio. kr.		
			2021 –
Politikområde 10 – Kultur, idræt og fritid	2019	2020	0,120 mio. kr.
Implementering af fødevarestrategi	-0,120 mio. kr.		0,120 mio. kr. (2022)

Ændringerne til det korrigerede budget er indarbejdet i Økonomiudvalgets indstillinger til Byrådets behandling af 2. bevillingsrevision.

### **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Økonomiforvaltningen oplyser, at sagen ikke har bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning Politiske møder - Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer den 23-10-2019**

Taget til efterretning.

### **Bilag**

2. Bevillingsrevision 2019 ULNF

## **Punkt 5: Orientering om Ledelsesinformation - Status pr. 31.08.2019 - LNF**

18/7042

### **Sagsresumé**

Ledelsesinformationen giver et overblik over, hvordan økonomien og aktiviteter ser ud for det enkelte udvalg i løbet af året.

På nuværende tidspunkt forventes budgettet for områderne under Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer overholdt.

Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer har beslutningskompetencen, jf. vedtægten.

### **Indstilling**

Forvaltningen indstiller til Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer at

- tage orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Ledelsesinformationen sker månedligt for de enkelte udvalg, hvor der gives en status og forventning til årsresultat.

### **Sundhedsmæssige konsekvenser**

Ingen.

### **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Økonomiforvaltningen oplyser, at sagen ikke har bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning Politiske møder - Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer den 23-10-2019**

Taget til efterretning.

### **Bilag**

LIS Drift ULNF 2019 08

LIS Aktivitet 2019 31.08.2019 LNF

LIS Anlæg ULNF 2019 08

## **Punkt 6: Generel orientering**

19/1592

### **Sagsresumé**

Orientering fra formanden

Orientering fra medlemmer

- Sønderborg Forsyning

Orientering fra forvaltningen

- Motionsbane, Kær Vestermark
- Årshjul 2019

### **Indstilling**

Forvaltningen indstiller til Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer at

- tage orienteringen til efterretning.

### **Beslutning Politiske møder - Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer den 23-10-2019**

Taget til efterretning.

### **Bilag**

Årshjul 2019 - Udvalget for Landdistrikter, Natur og Fødevarer - oktober