

## Høringsnotat

### Bekendtgørelse om pulje til behovstyret transport (bus på bestilling)

#### 1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 13. september 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om pulje til behovstyret transport i høring til relevante høringssparter, jf. bilag 1. Udkast til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 8. oktober 2024.

Bekendtgørelsen udstedes for at sikre udmøntning af midlerne i pulje til behovstyret transport.

#### Indholdet i bekendtgørelse om pulje til behovstyret transport er:

- I regeringens landdistriktspolitiske udspil, som blev lanceret i august 2024, er der afsat midler til en pulje på 50 mio. kr. til behovstyret transport. Midlerne er bemyndiget på baggrund af [Endnu ikke tiltrådt aktstykke]  
Der afsættes i alt 50 mio. kr. til behovstyret transport. Puljen skal udmøntes i 2024-2027. I 2024 og 2025 er der afsat 20 mio. kr. pr. år og i 2026 og 2027 er der afsat 5 mio. kr. pr. år.
- Puljen har til formål at igangsætte og udbrede nye og andre mobilitetsløsninger, med henblik på at give flere borgere bedre adgang til kollektiv transport.
- Ansøgeren skal bidrage med min. 25 pct. af projektets omkostninger.
- Puljen kan søges af trafikelskaber.

23. oktober 2024

Følgende parter har ikke haft bemærkninger til udkastet til bekendtgørelsen:

- Metroselskabet
- DSB

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Gribskov Kommune
- Kalundborg Kommune
- Dansk Persontransport (DPT)
- DI Transport (DI)
- Dansk Erhverv (DE)
- KL
- Danske Regioner
- Region Sjælland
- Trafikselskaberne i Danmark (TID)

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Bemærkningerne er delt op i forhold til indholdet i bekendtgørelsen.

## 2. Indhold

### ***Generelt vedr. puljens formål og rammer***

Danske Regioner efterspørger, at puljen kan medfinansiere udvikling og drift af it-løsninger, der er en væsentlig forudsætning for, at nye mobilitetsløsninger kan udvikles og driftes med succes. Endvidere at evt. ubrugte midler kan overføres til de følgende år.

Region Sjælland vil opfordre til, at definitionen af, hvad der kan søges støtte til, udvides. I aftaleteksten og bekendtgørelsen angives, at der kan søges støtte til behovstyret transport (bus på bestilling). Formålet er at udvikle nye "kollektive" mobilitetsløsninger i landdistrikterne.

Region Sjælland er sammen med Movia og interesserede kommuner ved at opstarte et forsøgsprojekt, som netop har dette formål, men det er som udgangspunkt ikke baseret på bestilling. Forsøgsprojektet vil forsøge at udnytte eksisterende store biler i flextrafik-ordningen som supplement i den rutebundne busbetjening. Ideen er at lade disse biler varetage eller supplere den eksisterende rutebundne busbetjening i tyndtbefolkede områder eller på afgang i den eksisterende busbetjening, hvor der er meget få passagerer.

23. oktober 2024

Trafikselskaberne i Danmark (TID) finder, at udviklingen af gode IT-løsninger er central for at de fleksible busser bliver en succes. Trafikselskaberne opfordrer derfor til, at puljen tilrettelægges således, at den også medfinansierer IT-løsninger, der understøtter bus-på-bestilling-ordninger.

TID mener, at puljen skal kunne omfatte indkøb af busser, opsætning af ladeinfrastruktur og udvikling af de fysiske rammer på knudepunkter.

Dansk Erhverv opfordrer til, at puljemidlerne rettes mod projekter, hvor trafikselskaberne samtænker deres behovstyrede løsninger med f.eks. kombinationsrejsemuligheder, samt hvordan de i højere grad formår at dække og forbedre borgernes behov. Dette gælder fx samtænkning i forhold til allerede tilgængelige tilbud som flextrafik, taxi og rutebusser.

Dansk Persontransport (DPT) og DI Transport er enige i, at behovsstyret transport kan komme til at spille en stor og stigende rolle i arbejdet med at sikre bæredygtige og pålidelige mobilitetsløsninger i landdistrikterne. De opfordrer til, at de afsatte midler prioriteres til projekter med høj innovationsgrad, og at de udvalgte projekter fokuserer på at finde den optimale løsningsmodel for behovsstyret transport. Dette inkluderer at undersøge, i hvilke geografiske og trafikale sammenhænge denne model er mere egnet sammenlignet med f.eks. åben flextrafik og traditionelle busruter.

Gribskov Kommune er meget positive overfor pulje til behovsstyret transport, under forudsætning af at puljens betingelser betyder, at den kan søges til videreudvikling af Movias koncept "Nærbus". Gribskov Kommune er, som landkommune, meget interesseret i behovsstyret transport som muligt attraktivt alternativ til traditionel busbetjening, og ønsker på den baggrund, at forsøg og videreudvikling af konceptet understøttes bedst muligt.

Kalundborg Kommune ser positivt på Pulje til behovsstyret transport. Der er brug for afprøvning af nye mobilitetsløsninger, for at kunne løse udfordringerne med at betjene tyndt befolkede områder med kollektiv trafik. Buslinjerne i Kalundborg Kommune har lige været i udbud, og der er indgået nye kontrakter med start i hhv. december 2024 og februar 2026. Derfor er det økonomisk set ikke hensigtsmæssigt, at Kalundborg Kommune ansøger om midler til et projekt i denne pulje.

KL finder, at bus på bestilling er et godt initiativ. Det er mindre busser, der kører en fast rute, men kun, når den er bestilt af en borger. Det er en service, som vil køre med høj frekvens og med kortere rejsetid. KL forventer, at initiativet vil nedbringe antallet af ture, der kører uden passagerer og flexture. KL lægger vægt på, at bekendtgørel-

23. oktober 2024

sen i § 1 og § 4 giver mulighed for, at trafikselskaberne i samarbejde med kommunerne, kan tilrettelægge projekter, der afprøver nye mobilitetsløsninger i landdistrikterne. KL finder det derfor vigtigt, at Trafikstyrelsen giver rum til, at trafikselskaberne kan eksperimentere, innovere og afprøve forskellige løsninger.

KL påpeger, at i og med behovsstyret transport til landdistrikterne er noget, der nu skal udvikles, er det vigtigt, at der samles op på erfaringer og læring fra projekterne. I bekendtgørelsen kan det derfor med fordel indarbejdes, at Trafikstyrelsen vil evaluere, indsamle og formidle læringspunkter fra trafikselskabernes arbejde med bus på bestilling.

#### Trafikstyrelsens bemærkninger

Flere høringssvar påpeger, at der bør kunne søges til eks. udvikling af nye IT-systemer. I den forbindelse gør Trafikstyrelsen opmærksom på at der i pkt. 3, bilag 1, står at udgiftskategorierne *kan bl.a.* omfatte, og ikke *skal* omfatte. Der er således ikke tale om en udtømmende liste af udgiftskategorier, og Trafikstyrelsen vurderer at IT-understøttelse godt kan være en del af en konkret ansøgning om tilskud til behovsstyret transport.

I forhold til kommentarerne vedrørende typer af busmateriel samt den konkrete planlægning af behovsstyret transport, bemærker styrelsen, at formålet med puljen er at udvikle nye "kollektive" mobilitetsløsninger i landdistrikterne, hvorfor der skal være plads til at afprøve forskellige løsninger.

*Trafikstyrelsen finder på den baggrund ikke anledning til at ændre på bekendtgørelsen.*

#### **Vedr. ansøgningsfrist**

TID påpeger, at deadline for ansøgninger til første ansøgningsrunde er 1. december 2024. TID mener, at det er en meget kort frist til at kunne skabe det nødvendige grundlag for ansøgninger, som kræver, at der har været gennemført en dialog med de involverede kommuner. Alene den politiske proces i kommunerne tager ofte flere måneder. Ansøgninger vil typisk også kræve en endelig kommunal godkendelse, før de kan sendes ind.

TID finder det derfor tvivlsomt, hvorvidt der kan mobiliseres tilstrækkeligt med ansøgninger i 2024 til at udløse hele puljebeløbet på 20 mio. kr. Trafikselskaberne foreslår derfor, at der enten kan ske en anderledes fordeling af puljebeløbene mellem de enkelte år, eller at der gives mulighed for, at puljebeløb, der ikke er bevilget i foregående

23. oktober 2024

år, kan overflyttes til følgende år – fx at beløb der ikke er bevilget i 2024 kan overflyttes til 2025 osv.

TID finder det derfor vigtigt, at der sker en tilbagemelding fra første ansøgningsrunde i god tid inden ansøgningsfristen til anden runde.

KL påpeger, at bekendtgørelsen er udsendt med frist for høringssvar den 8. oktober 2024 og første ansøgningsfrist er den 1. december 2024. Det er KL's vurdering, at det er alt for kort frist for trafikskaberne til at gå i dialog med kommunerne om nye løsninger for bus på bestilling. KL opfordrer derfor Trafikstyrelsen til at genoverveje sin ansøgningsfrist.

#### Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen er enig i, at det er en stram tidsplan til den første ansøgningsfrist. Det følger af regeringens landdistriktspolitiske udspil, som blev lanceret i august 2024, at den første ansøgningsrunde skal udmøntes i 2024. Det er derfor ikke muligt at rykke ansøgningsfristen til senere end den 1. december 2024.

Trafikstyrelsen er opmærksom på, at det kan være svært at få behandlet ansøgningerne politisk inden ansøgningsfristen, og opfordrer derfor til at ansøgningerne om nødvendigt indsendes med forbehold for den senere politiske godkendelse i kommunalbestyrelserne.

Det er endvidere Trafikstyrelsens forventning, at en ansøgning typisk vedrører et projekt, der løber over flere år, eksempelvis 2025 til 2027. Her vil det være muligt at aftale rateudbetalinger af støtten, således at der primært benyttes statslige puljemidler til finansiering af omkostningerne i første del af projektperioden, mens den kommunale medfinansiering primært dækker den sidste del af projektperioden.

*Trafikstyrelsen finder på den baggrund ikke anledning til at ændre på bekendtgørelsen.*

#### **Vedr. ansøgerkredsen**

Danske Regioner efterspørger, at ansøgningskredsen udvides til også at omfatte regioner. Baggrunden er, at alle regioner arbejder med fremme af nye mobilitetsløsninger – det være sig samkørsel, delecycler og lignende. Region Nordjylland deler fx udgifterne til Plustur med kommunerne 50/50 og bidrager således til at øge mobiliteten i særligt yderområder. I Midtjylland har regionens initiativ banet vejen for, at kommunerne kan tilslutte sig samkørselsordning med en betydelig rabat, samt at der endvidere på forhånd er defineret en række virtuelle knudepunkter

Region Sjælland anbefaler, at § 4 stk. 2 udvides, så trafikskaberne også kan indgå samarbejde med regionerne om projekterne. Regio-

23. oktober 2024

nerne arbejder især med udviklingen af nye mobilitetsløsninger i yderområderne, og igangsætter mange udviklingsforsøg og projekter i samarbejde med landkommunerne.

#### Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen vurderer at behovsstyret transport er en relevant løsning i forhold til lokal kollektiv trafik, men ikke til regional trafikbetjening. På den baggrund vurderer styrelsen at trafikselskaber - i samarbejde med kommuner og evt. regioner - er relevant ansøgerkreds til puljen.

Trafikstyrelsen ser således ikke noget til hinder for, at regioner kan fungere som medansøgere til trafikselskabernes projekter.

*Trafikstyrelsen finder på den baggrund ikke anledning til at ændre på bekendtgørelsen,*

#### **Vedr. udmøntning af puljen/ansøgningsrunder**

DPT og DI har noteret sig, at den samlede projektøkonomi for Movias Nærbus-projekt i Haslev, der er en af inspirationskilderne til denne pulje, er cirka 10 mio. kr. for årene 2024 og 2025. De forventer derfor, at behovet for puljemidler kan vise sig at være større end de afsatte 50 mio. kr.

DPT og DI opfordrer til, at puljemidlerne rettes mod projekter, hvor trafikselskaberne samtænker deres behovstyrede løsninger med f.eks. kombinationsrejsemuligheder, samt hvordan de i højere grad formår at dække og forbedre borgernes behov. Dette gælder fx samtænkning i forhold til allerede tilgængelige tilbud som flextrafik, taxi og rutebusser.

#### Trafikstyrelsens bemærkninger

Puljens størrelse er fastlagt i regeringens landdistriktpolitiske udspil, fra august 2024, og det er dermed ikke muligt at ændre det afsatte beløb.

*Trafikstyrelsen finder på den baggrund ikke anledning til at ændre på bekendtgørelsen.*

23. oktober 2024

## **Bilag 1 Høringsliste**

Albertslund Kommune  
Allerød Kommune  
Assens Kommune  
Ballerup Kommune  
Billund Kommune  
Bornholms Regionskommune  
Brøndby Kommune  
Brønderslev Kommune  
Dragør Kommune  
Egedal Kommune  
Esbjerg Kommune  
Fanø Kommune  
Favrskov Kommune  
Faxe Kommune  
Fredensborg Kommune  
Fredericia Kommune  
Frederiksberg Kommune  
Frederikshavn Kommune  
Frederikssund Kommune  
Furesø Kommune  
Faaborg-Midtfyn Kommune  
Gentofte Kommune  
Gladsaxe Kommune  
Glostrup Kommune  
Greve Kommune  
Gribskov Kommune  
Guldborgsund Kommune  
Haderslev Kommune  
Halsnæs Kommune  
Hedensted Kommune  
Helsingør Kommune  
Herlev Kommune  
Herning Kommune  
Hillerød Kommune

23. oktober 2024

Hjørring Kommune  
Holbæk Kommune  
Holstebro Kommune  
Horsens Kommune  
Hvidovre Kommune  
Høje-Taastrup Kommune  
Hørsholm Kommune  
Ikast-Brande Kommune  
Ishøj Kommune  
Jammerbugt Kommune  
Kalundborg Kommune  
Kerteminde Kommune  
Kolding Kommune  
Københavns Kommune  
Køge Kommune  
Langeland Kommune  
Lejre Kommune  
Lemvig Kommune  
Lolland Kommune  
Lyngby-Taarbæk Kommune  
Læsø Kommune  
Mariagerfjord Kommune  
Middelfart Kommune  
Morsø Kommune  
Norddjurs Kommune  
Nordfyns Kommune  
Nyborg Kommune  
Næstved Kommune  
Odder Kommune  
Odense Kommune  
Odsherred Kommune  
Randers Kommune  
Rebild Kommune  
Ringkøbing-Skjern Kommune  
Ringsted Kommune



23. oktober 2024

Roskilde Kommune  
Rudersdal Kommune  
Rødovre Kommune  
Samsø Kommune  
Silkeborg Kommune  
Skanderborg Kommune  
Skive Kommune  
Slagelse Kommune  
Solrød Kommune  
Sorø Kommune  
Stevns Kommune  
Struer Kommune  
Svendborg Kommune  
Syddjurs Kommune  
Sønderborg Kommune  
Thisted Kommune  
Tønder Kommune  
Tårnby Kommune  
Vallensbæk Kommune  
Varde Kommune  
Vejen Kommune  
Vejle Kommune  
Vesthimmerlands Kommune  
Viborg Kommune  
Vordingborg Kommune  
Ærø Kommune  
Aabenraa Kommune  
Aalborg Kommune  
Aarhus Kommune

Region Hovedstaden  
Region Sjælland  
Region Syddanmark  
Region Midtjylland  
Region Nordjylland

23. oktober 2024

KL  
Danske Regioner

Movia  
FynBus  
Sydtrafik  
Midttrafik  
NT  
BAT  
DSB  
GoCollective

DOT  
Trafikselskaberne i Danmark  
Metroselskabet  
Hovedstadens Letbane  
Århus Letbane  
Odense Letbane  
Forbrugerrådet Tænk

Dansk Persontransport  
Dansk Erhverv  
Dansk Industri  
DTL  
ITD

Cyklistforbundet