

Høringsnotat

Bekendtgørelse om pulje til frivillibusser

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 13. september 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om pulje til frivillibusser i høring til relevante høringsparter, 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 frivillibusser.

Indholdet i bekendtgørelse om pulje til frivillibusser er:

- I regeringens landdistriktpolitiske udspil, som blev lanceret i august 2024, er der afsat midler til en pulje på 20 mio. kr. til frivillibusser. Midlerne er bemyndiget på baggrund af [Endnu ikke tiltrådt aktstykke].

Der afsættes i alt 20 mio. kr. til frivillibusser. Puljen skal udmøntes i 2024 og 2025. I begge år er der afsat 10 mio. kr.

- Puljen har til formål at igangsætte og udbrede nye og andre mobilitetsløsninger, med henblik på at give flere borgere adgang til kollektiv transport.

Frivillibusser betjener et lokalsamfund med meget få eller ingen afgang i den kollektive transport i landområder udenfor de større byer.

- Ansøgeren skal bidrage med min. 25 pct. af projektets omkostninger.
- Puljen kan søges af kommuner.

Følgende parter har ikke haft bemærkninger til udkastet til bekendtgørelsen:

- DSB

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Vordingborg Kommune
- Region Midtjylland
- Dansk Persontransport (DP)
- DI Transport (DI)
- Dansk Erhverv (DE)
- KL
- Danske Regioner
- 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 overordnede rammer og formål

Vordingborg Kommune støtter de foreslåede initiativer mhp. at afdække denne type projekters robusthed og udbredelsesmuligheder. De påpeger dog, at frivillighed som bærende element er et meget sårbart fundament for varige løsninger, der som oftest ophører, når ildsjæle flytter eller skifter interesse. Vordingborg Kommune vil derfor gerne have præciseret, at puljens projekter også kan dække undersøgelse af metoder til at gøre projekterne mindre sårbare mht. frivillighed herunder afdækning af muligheder for udbredelse i specifikke områder.

Dansk Persontransport/ DI Transport (DP og DI) påpeger, at puljens bekendtgørelse og Trafikstyrelsens administrationsgrundlag efterlader en del usikkerhed om, hvad der forstås ved frivilligbusser, og hvilke transporttilbud samt passagerkategorier der kan søges om under ordningerne for frivilligbusser. Befordring af passagerer med bus er omfattet af lov om buskørsel, der regulerer erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig personbefordring med bus. Det bør sikres, at puljemidlerne alene anvendes til lovlige formål. Ansøgningen (jf. administrationsgrundlagets punkt 4.3) bør derfor indeholde et sjette punkt, hvor ansøgeren redegør for, hvordan en ordning med frivilligbusser

23. oktober 2024

tilrettelægges og udføres i overensstemmelse med den relevante lovgivning på transportområdet, herunder også relevante forhold omkring forsikring og ansvar.

DP og DI er bekymrede for, at frivilligbusser ikke udgør en indsats, der reelt vil forbedre mobiliteten i landdistrikterne. De mener, derfor at det i administrationsgrundlaget (punkt 4.3 – underpunkt 2 og 3) bør præciseres, at ansøgningen skal indeholde en beskrivelse af den service og mobilitet, som projektet forventes at tilvejebringe.

DP og DI understreger, at de ikke anser frivilligbusser for at være en indsats, der reelt vil forbedre mobiliteten i landdistrikterne. Kollektiv transport er en del af den danske kernevelfærd og bør varetages af professionelle operatører, som sikrer regelmæssig, professionel og pålidelig kørsel. Det er ikke en opgave, der kan overlades til borgere, der melder sig frivilligt.

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

Trafikselskaberne i Danmark (TID) påpeger, at visse frivilligbusser med fordel kan understøttes af IT-systemer til planlægning, vagter, bestilling m.m. TID nævner, at Sydtrafik peger på, at en vigtig del af udviklingen af frivilligbus-konceptet er udviklingen af en app. Appen skal være et effektivt administrationsværktøj, som landsbysamfundet og trafikelskabet kan anvende til at styre mobiliteten. Appen skal udvikles så den kan udrulles til hele landet. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at puljen kan medfinansiere IT-løsninger.

Kommunernes Landsforening (KL) finder, at frivilligbusser kan være en god løsning til at imødekomme stedbundne behov for mobilitet i de områder, hvor der er langt til den kollektive transport. KL har imidlertid en bekymring ift. forsyningssikkerhed. I det tilfælde den frivillige chauffør bliver forhindret i at køre, skal borgerne have sikkerhed for, at en anden kan overtage kørslen eller at de får besked om, at turen er aflyst. I bekendtgørelsen giver puljen ikke mulighed for at medfinansiere IT-understøttelse. Det vil være en hensigtsmæssig tilføjelse, at der fx kan udarbejdes en app eller lignende, hvor borgerne kan orientere sig om afgang, aflysninger mv. Ift. til bekendtgørelsen påpeger KL, at det med fordel kan indarbejdes, at Trafikstyrelsen vil evaluere, indsamle og formidle læringspunkter fra de kommuner, der har etableret frivilligbusser. Det er vigtigt, at erfaringer deles og understøtter kommunernes fremadrettede arbejde med frivilligbusser.

Dansk Erhverv (DE) mener generelt, at borgere og virksomheder i landdistrikter bør have adgang til kollektive mobilitetsmuligheder på

23. oktober 2024

et serviceniveau, der som udgangspunkt svarer til det, man ser i byområder. De anerkender dog, at kundegrundlaget ofte er markant lavere i disse områder, hvilket betyder, at det nuværende kollektive transporttilbud bør forbedres og suppleres med nye løsninger.

DE finder dog ikke, at frivilligbusser er en passende løsning på dette problem. Selvom frivillige kræfter kan spille en vigtig rolle i mange samfundsopgaver, mener de ikke, at det kollektive mobilitetsbehov i landdistrikter bør baseres på frivillighed, så "lokalsamfundet *med egne ressourcer* kan tilbyde transporttilbud til beboerne.", som det beskrives i § 1 i bekendtgørelsen.

DE mener derfor, at bekendtgørelsen bør præcisere *anvendelsesområdet* ift. ovenstående, samt hvilke "transporttilbud" ansøgere skal kunne tilbyde og hvad begrebet "frivilligbusser" omfatter. Busbefordring er underlagt lov om buskørsel, som regulerer både erhvervs-mæssig og ikke-erhvervs-mæssig befordring, og de mener, at det er vigtigt, at midlerne kun anvendes til formål, der er i overensstemmelse med lovgivningen.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen finder det positivt, at flere høringssvar påpeger behovet for at udvikle nye løsninger, der kan styrke den kollektive mobilitet i områder, hvor traditionel rutebunden kollektiv trafik ikke er den rigtige løsning. 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 udgiftskategoriene *kan* omfatte, og ikke *skal*. Der er således ikke tale om en udtømmende liste af udgiftskategorier, og det er Trafikstyrelsens vurdering at IT-understøttelse godt kan indgå som et element i en konkret ansøgning om etablering af frivilligbusser.

DP og DI peger på, at det bør derfor sikres, at puljemidlerne alene anvendes til lovlige formål. Trafikstyrelsen er naturligvis enig i at puljemidler kun skal anvendes til lovlige formål. DP og DI's synspunkt afspejler en kendt problemstilling om frivillige kørselsløsninger, og grænsefeltet mellem de kommercielle vognmandsinteresser som DP og DI repræsenterer og de borgerdrevne tilbud som udvikles lokalt. Det vil dog være de enkelte ansøgere, der har ansvaret for at overholde den gældende lovgivning ift. lov om buskørsel. I forbindelse med evaluering af puljen og de projekter, der gives støtte til, vil der blive set på, om der er organisatoriske og juridiske barrierer for at opnå det fulde udbytte af frivilligbusser.

Trafikstyrelsen bemærker, at der fra KL ønskes en evaluering på puljens erfaringer. Trafikstyrelsen evaluerer løbende på alle de statslige puljer i den årlige puljerapport, der offentliggøres på Trafikstyrelsens hjemmeside, hvilket også vil være tilfældet på denne pulje.

23. oktober 2024

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 Midtjylland efterspørger ligeledes muligheden for at regioner ligesom kommuner kan indgå i puljeansøgninger.

TID opfordrer til, at ansøgerkredsen udvides fra kommuner til også at omfatte trafikselskaber, så trafikselskaberne kan hjælpe kommunerne. En sådan ændring mener TID vil give trafikselskaberne adgang til at være initiativtager og/eller ansøger på vegne af flere kommuner. Nok så væsentligt kan trafikselskaberne sikre kunderne forsyningssikkerhed ved at stille flextrafik til rådighed, hvis kørsler med frivilligbussen aflyses fx pga. sygdom hos chaufførerne m.m. I tilknytning til kommuner bør regionerne også indgå i ansøgerkredsen.

KL mener, at ansøgerkredsen giver mening. Det er kommunerne, der bl.a. i deres landdistriktsarbejde og samarbejde med de enkelte lokalsamfund, møder borgernes behov for transport. Dog ønsker KL på vegne af kommunerne, at bekendtgørelsen giver mulighed for, at kommunerne kan samarbejde med deres trafikselskab om at udvikle de nye løsninger. I et sådant samarbejde kan der også være fokus på at håndtere forsyningssikkerhed.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen finder, at med den gældende lovgivning, der pt. fastlægger trafikselskabernes opgaver og ansvarsområde, er kommunerne de relevante ansøgere i forhold til lokale projekter om frivilligbuser.

Trafikstyrelsen ser dog ikke noget til hinder for, at såvel trafikselskaber som regioner kan være medansøgere til kommunernes projekter, samt eventuelt medfinansiere disse.

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

Vedr. ansøgningsfrister

Det er KL's vurdering at ansøgningsfristen ikke er optimal. Den korte frist giver kommunerne alt for kort tid, til at lokalsamfundene kan beskrive et projekt og få det behandlet i kommunalbestyrelsen, inden en ansøgning kan indsendes til Trafikstyrelsen. KL opfordrer derfor styrelsen til at genoverveje sin ansøgningsfrist.

TID påpeger, at erfaringerne fra udmøntning af andre statslige puljer er, at den foreslåede ansøgningsfrist i 2024 er for kort til at mobilisere tilstrækkeligt med ansøgninger til hele puljebeløbet. TID foreslår derfor, at det sikres, at der kan ske en overflytning af ubrugte puljemidler mellem årene.

Alternativt foreslår TID, at puljen udmøntes således, at fristen for første ansøgningsrunde bliver 1. maj 2025, mens den for anden ansøgningsrunde bliver 1. december 2025 og at der afsættes 10 mio. kr. hver runde.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen er enig i, at det er en stram tidsplan til den første ansøgningsfrist. Det følger af regeringens landdistriktpolitiske 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 kan indsendes med forbehold for en senere politisk 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.

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