

Morten Posten

LANDETS SMÅ BYER. DE STORE SPØRGSMÅL.

PLANLOV / LANDSBYBOLIGER / TRANSPORT

Hvem skaber liv i landsbyen?

Vi følger beslutninger om boliger, planlov og transport. Og vi spørger, hvad de betyder i hverdagen.



AI-GENERERET REDAKTIONEL ILLUSTRATION / ET TÆNKT LANDSBYMILJØ.

Planlovens næste skridt

L 22 er fremsat

SIDE 3

Ti nye boliger

Vorgod-Barde beslutter

SIDE 6

Busser på landet

Skotland og Dorset

SIDE 11

OVERBLIK

Når planerne møder hverdagen

En ny lov er fremsat. Kommuner træffer beslutninger om boliger, skoler og budgetter. Udfordringen er at få trådene til at hænge sammen.

Et lovforslag kan åbne døre, men det flytter ikke en eneste bus eller rejser et eneste hus i sig selv. Folketingets L 22 er fremsat 7. oktober og skal gennem den parlamentariske behandling. Derfor er det endnu ikke gældende ret. Forslaget samler ændringer i blandt andet planloven og skærpede krav om klimatilpasning. For landsbyerne er den praktiske prøve, om de nye muligheder kan bruges, hvor der faktisk er behov for dem.

I Ringkøbing-Skjern er beslutningen mere håndgribelig. Byrådet har godkendt skema B for ti almene familieboliger i Vorgod-Barde. Det er en konkret projektmilepæl, men kommunen oplyser også, at byggeprocessen ikke er afsluttet. Samme referat viser beslutninger om skolebygninger. Her er forskellen mellem en plan og gennemførelse tydelig.

Hedensted og Frederikssund har vedtaget budgetter for de kommende år. Begge steder må man læse bilag og efterfølgende bevillinger for at se, hvad der bliver til virkelighed i den enkelte by. I Frederikssund kom 246 høringsvar til budgetforslaget. Tallet viser engagement, men ikke i sig selv, hvor meget der blev ændret.

Vi har denne gang fulgt dokumenterne fra flere kommuner og sat dem op mod erfaringer udefra. I Skotland låner en kommune små busser til lokale grupper. I Dorset er en syvårig transportplan vedtaget, men hver etape afhænger fortsat af penge og videre beslutninger. Begge eksempler minder om, at organisering kan være lige så vigtig som en ny pulje.

Avisens spørgsmål er enkelt: Hvad er besluttet, hvem skal gøre arbejdet, og hvordan kan en landsby se, om der sker noget? Derfor står status ved historierne. Et fremsat lovforslag, en vedtaget budgetramme og en bygning i drift er tre forskellige ting.

Billeder og illustrationer i denne udgave er egne redaktionelle arbejder. Dokumenterne kan åbnes via de små kildelinks ved hver artikel. Det giver læseren mulighed for at kontrollere både tal, dato og det næste skridt i sagen.

STATUS I UGENS HOVEDSAGER

L 22: fremsat 7. oktober, ikke vedtaget. Vorgod-Barde: skema B godkendt 6. oktober, boligerne er ikke opført. Dorset: samlet program godkendt 6. oktober, etaper afhænger af finansiering.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Et godt spørgsmål til enhver lokal sag er: Hvilken konkret beslutning mangler, før borgerne mærker en forskel?

Kilder: [\[1\] Folketinget](#) / [\[2\] Folketinget](#) / [\[3\] Ringkøbing-Skjern Kommune](#) / [\[9\] Dorset Council](#)

Nye muligheder, men for hvem?

L 22 fylder 110 sider. Vi har læst lovteksten og bemærkningerne med landsbyernes hverdag for øje.

Forslagets titel lover bedre udviklingsmuligheder for landdistrikterne. Selve teksten rummer en række forskellige greb. Nogle handler om kystnærhed, andre om øer, anvendelse af overflødige bygninger og krav til planlægning for oversvømmelse. Derfor bør debatten ikke reduceres til et ja eller nej til vækst på landet. Hver ændring har sin egen rækkevidde og sine egne betingelser.

En kommune skal allerede arbejde strategisk med sine landsbyer i kommuneplanen. Den skal se på mulighederne for udvikling, differentiere mellem stederne og fastsætte retning. L 22 ændrer ikke ved behovet for dette forarbejde. En lokal idé skal stadig forbindes med arealer, infrastruktur, naturhensyn og den politiske prioritering.

Lovforslaget lægger blandt andet op til nye muligheder i kystnære områder. Det kan være relevant for små samfund, hvor planregler i dag sætter snævre rammer. Men en lettere adgang er ikke en ret til at bygge overalt. Miljøhensyn, konkret planlægning og senere tilladelser er fortsat del af processen.

En særlig gevinst kan være, at eksisterende bygninger får en ny funktion. Tomme bygninger bliver en byrde, når de forfalder, men kan blive en ressource, hvis de kan anvendes til aktivitet eller erhverv. Den konkrete mulighed afhænger af bygningens beliggenhed, lovens endelige ordlyd og kommunens behandling. Det ville være forkert allerede nu at love, at enhver tom ejendom kan få et nyt formål.

Der er samtidig et klimaafsnit. Forslaget udvider planlægningens blik på risiko fra hav, vandløb, nedbør og grundvand. Kommunerne skal ikke kun spørge, hvor en by kan vokse, men også hvor vandet kan komme. Det gør planarbejdet mere krævende, især dér hvor en lille udvidelse kan få store følger for afledning og sikring.

Den bedste lokale forberedelse er derfor ikke at vente på lovens vedtagelse. Landsbyer kan allerede samle viden om tomme ejendomme, ønskede funktioner, adgangsveje og oversvømmelsessteder. Så kan kommunen møde en konkret sag, hvis reglerne ændres.

LÆSENØGLE

Folketingets side angiver status som fremsat. Artiklen omtaler forslagets indhold, ikke gældende ret. Først den endelige vedtagelse og ikrafttræden afgør, hvad kommunerne kan bruge.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Lav et kort over tre ting i egen by: uudnyttede bygninger, mulige fællesfunktioner og steder med vandproblemer. Det er et bedre udgangspunkt end en løs ønskeliste.

Kilder: [1] Folketinget / [2] Folketinget

Kystbyens nye rum

Et af forslagens sværeste spørgsmål er, hvordan nye muligheder i kystnærhedszonen skal forenes med beskyttelsen af landskabet.

L 22 vil ændre flere bestemmelser om kystnærhed. Lovbemærkningerne beskriver, at de eksisterende udpegede udviklingsområder består, mens adgangen til at udpege flere sådanne områder foreslås ophævet. Begrundelsen er, at andre foreslåede ændringer skal give mere lokal handlefrihed. Det er en ombygning af systemet, ikke blot en generel lempelse.

Lovteksten åbner også for, at der efter ansøgning fra kommuner kan udlægges yderligere nye sommerhusområder inden for en samlet ramme på højst 2.500 grunde. Det er en national ramme i forslaget, ikke en tildeling til en bestemt kommune. Ved hvert område skal grønne arealer ifølge teksten mindst svare til sommerhusområdets areal.

For små byer ved kysten kan der ligge muligheder i at give eksisterende bygninger et nyt liv. Men turisme kan også lægge pres på lokale veje, boliger og natur. Spørgsmålet må være, hvilken aktivitet byen ønsker, og hvilken hverdagsfunktion den kan dele med beboerne.

Det er her landsbyernes egne planer bliver vigtige. Hvis et sted kun får flere sæsonhuse, kan det skabe omsætning uden at styrke helårsservicen. Hvis en gammel bygning derimod kan rumme en lille virksomhed eller et åbent mødested, kan effekten være anderledes. Det er en analyse, ikke et løfte fra lovforslaget.

Kommunalbestyrelsen må dokumentere, hvorfor et bestemt sted egner sig, og hvordan projektet forholder sig til natur, landskab og adgang. Lokale borgere bør efterspørge den konkrete begrundelse, før de tager stilling. En generel politisk overskrift fortæller ikke, hvad der sker på den enkelte matrikel.

Følg lovforslaget i Folketinget, og følg siden kommuneplanen. Den første afgør rammerne; den anden afgør, om og hvordan de bruges lokalt. Det er to forskellige beslutninger med hver sin mulighed for at blive hørt.

DET STÅR I FORSLAGET

Eksisterende kystudviklingsområder berøres ikke af den foreslåede afskaffelse af nye udpegninger. Sommerhusrammen på højst 2.500 er en mulig national ordning efter kommunal ansøgning.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Spørg først, om et projekt styrker helårslivet, og derefter, om de naturmæssige og praktiske omkostninger er løst.

Kilder: [1] Folketinget / [2] Folketinget

Vandet skal med fra begyndelsen

Klimatilpasning er ikke et bilag til sidst. I L 22 bliver risiko og sikringsniveau tættere knyttet til selve planlægningen.

I lovforslaget bliver oversvømmelsesrisiko beskrevet bredere. Hav, vandløb, nedbør og grundvand nævnes særskilt. Det lyder teknisk, men for en landsby er forskellen meget konkret. Et projekt kan ligge langt fra kysten og stadig få problemer med vand fra en å eller en kraftig regn.

Forslaget giver mulighed for nærmere regler om kort over potentielle fareområder. De skal danne udgangspunkt for kommunernes udpegning. Det peger mod mere ensartet viden, men den lokale vurdering vil stadig være afgørende. Et kort kan vise risiko; det bestemmer ikke alene, om et bestemt anlæg kan bygges.

Teksten lægger også op til, at nødvendige tilladelser og aftaler om afværgeforanstaltninger skal være på plads før byggeri i visse landzoneforløb, og at sikringen skal være etableret før ibrugtagning. Det er et forsøg på at undgå, at et nyt boligområde bliver taget i brug, mens beskyttelsen kun findes på papir.

Den logik bør også bruges i mindre projekter. En ny forsamlingsplads, et fælleshus eller en stiforbindelse kan ændre, hvordan regnvandet løber. Her kan tidlig dialog mellem beboere, lodsejere, forsyning og kommune spare dyre omveje senere.

England har i samme uge lanceret en national gruppe om oversvømmelse og tørke med deltagelse af myndigheder, landbrug og andre sektorer. Den er en koordineringsramme, ikke dokumentation for færre oversvømmelser. Den interessante idé er at lade erfaringer fra berørte lokalsamfund indgå tidligt i prioriteringen.

Det næste danske holdepunkt er Folketingets behandling af L 22. Indtil da bør kommuner og borgere skelne mellem eksisterende krav og de nye krav, der kun er foreslået.

PRAKTISK TJEKLISTE

Hvor kommer vandet fra? Hvem ejer arealet til en løsning? Hvilke aftaler skal være på plads før byggestart? Hvem vedligeholder sikringen efter fem år?

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Få lokale erfaringer med oversvømmelse tegnet ind, før et nyt areal udpeges. De små observationer kan rette store kort.

Kilder: [1] Folketinget / [2] Folketinget / [13] UK Department for Environment

BOLIGER I LANDSBYEN

Ti boliger er en rigtig beslutning

Vorgod-Barde viser, hvor konkret en landdistriktsdebat kan blive, når den når frem til økonomi og husleje.

Ringkøbing-Skjern Byråd behandlede 6. oktober skema B for ti almene familieboliger på Sanglærkevej i Vorgod-Barde. Byrådet godkendte projektets økonomiske ramme. Kommunens referat angiver en budgetteret husleje på 8.408 kroner for 101 kvadratmeter og 9.259 kroner for 111 kvadratmeter. Der er desuden et kommunalt grundkapitalindskud på 2,549 millioner kroner.

Skema B er et vigtigt skridt, fordi projektet nu har en mere fast økonomi end ved den tidlige skema A-behandling. Men det er ikke et fotografi af færdige boliger. En beboer, der overvejer at flytte til byen, har brug for en anden slags oplysninger: hvornår kan boligerne søges, hvad bliver den endelige husleje, og hvordan hænger de sammen med skole, indkøb og transport?

Boligspørgsmålet er også et spørgsmål om variation. Ti ens huse hjælper én type husholdning. En levende landsby har ofte brug for både ældre, unge og børnefamilier. Den lokale samtale må derfor fortsætte efter godkendelsen: Hvem kan faktisk bo her?

Kommunens materiale viser, at garantien for realkreditlån endnu først fastlægges endeligt senere i skema C. Det er et eksempel på, hvorfor statusord betyder noget. En godkendt skema B er en vedtagelse om projektets ramme; den sidste afregning og det byggede resultat ligger længere fremme.

Her kan lokale foreninger spille en konkret rolle uden at overtage byggeriet. De kan kortlægge flyttekæder, formidle byens tilbud og spørge de kommende beboere, hvad der mangler i hverdagen. Boligen bliver stærkere som landdistriktstiltag, hvis den forbindes med det liv, der skal leves omkring den.

Det næste, vi følger, er byggetilladelse, byggestart og den endelige skema C-afregning. Før de trin er gennemført, skal historien omtales som et godkendt projekt, ikke som nye boliger i drift.

BYRÅD 6. OKTOBER, PKT. 6

Vedtaget: skema B for ti almene familieboliger. Budgetteret husleje: 8.408 og 9.259 kroner pr. måned. Kommunal grundkapital: 2,549 mio. kroner. Endelig opgørelse følger senere.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Spørg, om projektet giver den boligtype, som folk efterspørger i netop jeres by, og hvem der undersøger det.

Kilder: [3] [Ringkøbing-Skjern Kommune](#)

SKOLER OG ANLÆG

Skolen er mere end en bygning

I Ringkøbing-Skjern viser oktoberreferatet både en tilpasning af en mindre skole og et større anlægsprojekt i Tarm.

Ådum Børneunivers er et eksempel på, at beslutninger om bygninger må følge udviklingen i elevtal og behov. Byrådet godkendte 6. oktober udvalgets indstilling om et ændret projekt. Sagen havde været igennem en ny vurdering, efter at elevtallet først faldt og siden steg igen. Den dokumenterede beslutning handler om anlægget; den siger ikke i sig selv, hvordan byen oplever skolens fremtid.

I samme referat ligger en anden type skolesag. Tarm Skole ønskes samlet på matriklen på Vardevej, og byrådet godkendte at frigive 29,4 millioner kroner efter licitation. Når elever flyttes, påvirker det også andre skolebygninger og transportmønstre. En skoleplan er derfor sjældent et enkelt byggeprojekt.

Lokalsamfundet har brug for at skelne mellem tre spørgsmål: Hvordan bliver undervisningen? Hvad sker der med de fysiske rammer? Og hvilke fællesfunktioner mister eller vinder byen? De tre svar ligger ofte i forskellige bilag og udvalg.

Det er let at tale om en skole som et symbol. Det er sværere, men mere nyttigt, at undersøge faktisk brug, vedligehold, specialrum, fritidsliv og børnenes rejsetid. Når kommunen ændrer et anlægsprojekt, bør den fortælle, hvilken antagelse der er ændret siden den gamle beslutning.

En god lokal høring kan samle konkrete observationer: tidspunkter hvor forældre kører, foreningernes brug af lokalerne og de rum, der giver værdi efter skoletid. Det er mere brugbart end en ren ja-eller-nej-diskussion om bygningens navn.

Vi følger beslutningerne videre i anlægsregnskab og tidsplan. De vedtagne rammer er et skridt, men gennemførelse, åbning og hverdagens virkning kræver hver sin kontrol.

BYRÅD 6. OKTOBER

Byråd 6. oktober: Ådum Børneunivers fik godkendt en anlægsbevilling på 2,5 mio. kroner, pkt. 12. Tarm Skole fik godkendt frigivelse af 29,4 mio. kroner, pkt. 13.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Skriv ned, hvilke lokaler i skolen der faktisk bruges af resten af byen. Den viden bør med, når anlægget ændres.

Kilder: [3] [Ringkøbing-Skjern Kommune](#)

KOMMUNERNES ØKONOMI

Et budget er en retning, ikke en facitliste

Hedensted og Frederikssund har vedtaget budgetter. Tallene får først lokal betydning, når de omsættes til drift og projekter.

Hedensted Kommunalbestyrelse godkendte 8. oktober budgetforslaget for 2027-2030 med 21 stemmer for og seks imod. Referatet viser dermed en politisk afgørelse, ikke blot en indstilling. Et af budgetforslagets forudsætninger er selvbudgettering i 2027 og 2028, som i materialet beregnes til 30 millioner kroner mere end det statsgaranterede grundlag i hvert af de to år.

Et budgetforlig er vigtigt for landsbyerne, men det bør læses sammen med beslutningerne senere på året. En post på papiret kan være et anlægsønske, en ramme eller en konkret bevilling. Først når projekt, tid og ansvar er kendt, ved et lokalsamfund, hvad det kan planlægge efter.

Frederikssund Byråd vedtog også sit budget 7. oktober. Kommunens materiale fortæller, at der kom 246 høringssvar. Det er et betydeligt materiale, som politikerne fik løbende. Antallet alene fortæller ikke, om de lokale forslag blev taget med.

Den mest interessante opfølgning er derfor ikke at tælle indsendte svar. Den er at sammenholde høringen med den vedtagne tekst og spørge: Hvilke forslag ændrede noget? Hvilke blev afvist, og hvorfor? Kommuner kan gøre det tydeligere ved at udgive et kort spor fra borgerinput til budgetpost.

For en landsbyklynge kan budgetarbejdet deles op i overskuelige opgaver. Én følger anlæg, én ser på transport og én på kultur og fritid. Så bliver det lettere at komme tilbage til politikerne med præcise spørgsmål i stedet for en generel oplevelse af at være overset.

I denne avis kalder vi et budget vedtaget, når referatet viser afstemningen. Vi kalder ikke et enkelt projekt gennemført, før der findes en særskilt beslutning og dokumentation for arbejdet.

TO REFERATER

Hedensted, Kommunalbestyrelsen 8. oktober, pkt. 156: budget godkendt 21 mod 6. Frederikssund, Byrådet 7. oktober: budgetbehandling med 246 høringssvar.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Bed kommunen om en oversigt over budgetpost, ansvarligt udvalg, startdato og næste offentlige status for et lokalt projekt.

Kilder: [4] Hedensted Kommune / [5] Frederikssund Kommune

LOKAL INDFLYDELSE

Hvordan får en landsby en stemme?

Vesthimmerland har et fast råd for landdistrikterne. Det er en model, man kan sammenligne med egne lokale fora.

Vesthimmerlands Landdistriktsråd repræsenterer ifølge kommunen 45 landsbyer i landsbysamarbejdet. Rådet er rådgivende i forhold til Kultur- og Fritidsudvalget, kan afgive høringssvar og fremsætte budgetønsker. Kommunen er desuden inddelt i otte geografiske distrikter med hvert sit visionsråd.

Modellen skaber en kanal mellem lokale kræfter og den kommunale dagsorden. Det er dens styrke. Men ordet rådgivende er afgørende: rådet træffer ikke kommunens endelige beslutninger. Dets indflydelse må måles på, om forslagene bliver hørt, besvaret og eventuelt omsat til politiske sager.

En formaliseret kanal kan også gøre det lettere for små landsbyer at løfte en sag sammen. Hvis flere byer mangler samme slags transport, kan de samle data og tale med én stemme. Det betyder ikke, at alle byer skal ønske det samme, men at uenigheder kan blive tydelige før en budgetforhandling.

Det lokale demokrati begynder med et mandat. Hvem taler på vegne af hvem? Hvordan kan en almindelig beboer komme med et punkt? Bliver referaterne åbne? Og hvordan får en landsby svar, hvis dens forslag ikke går videre? Uden den kæde kan et råd hurtigt blive endnu et møde.

Frederikssunds 246 budgethøringssvar viser den anden side af spørgsmålet. Mange kan skrive ind i en høring. En løbende rådstruktur kan gøre det lettere at følge sagen før og efter høringen. De to metoder supplerer hinanden, hvis kommunen gør beslutningssporet synligt.

Vesthimmerlands ordning er ikke en ny beslutning denne uge. Vi bringer den som en dokumenteret model til sammenligning med den aktuelle budgetrunde i andre kommuner.

SÅDAN ER MODELLEN

45 landsbyer i landsbysamarbejdet, ét landdistriktsråd og otte visionsråd. Rådet er rådgivende, kan afgive høringssvar og komme med budgetønsker.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Bed om en offentlig statusliste for lokale forslag: modtaget, behandlet, besluttet, gennemført. Det gør indflydelsen efterprøvbart.

Kilder: [5] Frederikssund Kommune / [7] Vesthimmerlands Kommune

PULJER OG PROJEKTER

Pengene kræver en plan

Horsens har flere spor for lokalsamfund. Det interessante er ikke alene beløbene, men de kriterier, der afgør, hvad der får støtte.

På Horsens Kommunes side om fornyelse i lokalsamfund fremgår det, at Oplandspuljen kan støtte projekter med op til 300.000 kroner. Mindstebeløbet er 10.000 kroner. Kommunen lægger blandt andet vægt på fællesskab, lokal identitet samt natur- og klimaforbedrende tiltag. Det er et tydeligt signal om, at en ansøgning skal forklare, hvad projektet gør for stedet.

En landsby kan let begynde med ønsket om en fysisk ting: et hus, en sti eller en plads. Kriterierne beder i praksis om en forklaring på brugen. Hvem kommer der? Hvem passer det? Og hvordan spiller projektet sammen med de eksisterende mødesteder? Den del er ofte vigtigere end en flot visualisering.

Kommunens ordninger omfatter også arbejde med slidte bygninger og energi i fælleslokaler. De forskellige spor må ikke blandes sammen. Et projekt skal passe til den konkrete pulje og dens regler.

Horsens-materialet er her brugt som en åben, aktuel vejledning. Vi har ikke fundet en ny uddeling til et bestemt lokalt projekt i denne uge og omtaler derfor ikke nogen ansøgning som godkendt. Det er en vigtig forskel: en pulje er en mulighed, ikke en bevilling.

Et godt lokalt projekt kan skrives på én side: behov, brugere, ejerskab, økonomi, vedligehold og en realistisk tidsplan. Hvis de seks punkter ikke hænger sammen, er projektet ikke modent til en pulje, uanset hvor sympatisk ideen er.

Kommunale ordninger ændres over tid. Før en ansøgning sendes, skal den aktuelle frist og de fulde betingelser læses på kommunens egen side. Den konkrete afgørelse kommer først senere.

HORSENS SOM EKSEMPEL

Oplandspuljen: 10.000 til 300.000 kroner. Vurderingen lægger vægt på fællesskab, stedets identitet og natur- eller klimaværdi. Ingen konkret tildeling er dokumenteret i denne artikel.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Lav først en driftsplan for år to og tre. Et projekt, der kan vedligeholdes, har større værdi end et, der kun kan indvies.

Kilder: [6] Horsens Kommune

Tre minibusser og en aftale

I Skotland prøver en kommune noget meget praktisk: Den stiller køretøjer til rådighed, mens lokale grupper driver løsningerne.

Transport Scotlands gennemgang fortæller, at Perth and Kinross Council i februar 2026 havde udlånt tre ottepersoners køretøjer gratis på langtidsbasis til grupper i landområder. En fjerde gruppe skulle efter planen modtage et køretøj senere i 2026. Kommunen betaler også for synlig mærkning af bilerne, så folk ved, hvem der kører dem.

Det særlige er, at kommunen ikke forsøger at tegne alle ture fra et centralt kontor. Lokale grupper kan tilpasse brugen til steder, tider og frivillige. Men det flytter også ansvar ud. Chauffører, sikkerhed, booking og økonomi skal fungere, ellers bliver bilen stående.

Kommunens skoleminibusser kan desuden bookes af kvalificerede organisationer, når skolerne ikke bruger dem. Tidligere køretøjer kunne efter en politisk beslutning fra 2024 blive serviceret og stillet gratis til rådighed for fællesskaber frem for solgt på auktion.

Der er også et eksempel på en tilgængelig lavguldsvminibus, som kommunen først købte, fordi en gruppe havde svært ved at låne beløbet kommercielt. Gruppen køber køretøjet over 58 måneder. Her løser kommunen et finansieringsproblem uden nødvendigvis at drive alle ture selv.

Det er ikke dokumentation for, at modellen kan kopieres én til én til Danmark. Regler for persontransport, forsikring og frivillige chauffører er forskellige. Men organisationsgrebet er værd at undersøge: Hvilke offentlige køretøjer står ubrugte i dele af døgnet, og kunne lokale grupper få adgang under klare rammer?

Den næste nødvendige oplysning er effekten. Hvor mange ture bliver kørt, til hvilke formål, og hvad koster ordningen samlet? Kildens opgørelse beskriver tiltagene, men er ikke en fuld evaluering.

DET SKOTSKE GREB

Tre ottepersoners køretøjer udlånt til landsbygrupper per februar 2026. Skoleminibusser kan bookes uden for skoletid af organisationer med de nødvendige tilladelser og uddannede chauffører.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Kortlæg først den ledige kapacitet i kommunens køretøjer. Undersøg derefter regler, forsikring og hvem der tager ansvaret for den daglige drift.

Kilder: [8] [Transport Scotland](#)

Dorset vil samle turene

Et britisk amt har vedtaget en syvårig ramme for busser og fællesskabstransport. Den er ambitiøs, men hver etape skal stadig finansieres.

Dorset Councils kabinet godkendte 6. oktober en fuld business case for et samlet transportprogram. Det officielle beslutningsreferat siger udtrykkeligt, at de enkelte indsatser afhænger af tilgængelige midler, budgetprocesser og senere business cases, hvor det er nødvendigt. Det er derfor en vedtaget retning, ikke en garanti for alle annoncerede ture.

Kommunens beskrivelse omtaler et program over syv år med 700 ekstra busafgange, en lørdagsbetjening og flere strategiske ruter. Ambitionen er at forbinde byer og landområder med arbejde, uddannelse, sundhed og indkøb. Der er også planlagt fleksible tilbud i områder uden faste ruter.

Det interessante er kombinationen af almindelig bus, specialtransport og lokale tilbud. Mange kommuner behandler de tre som forskellige budgetter. Dorset forsøger at se dem som ét net, hvor en tur først er nyttig, hvis den passer med de andre forbindelser.

Dorset anslår programmet til 65 millioner pund. Pengene skal komme fra eksisterende budgetter, statslige midler, udviklerbidrag og mulige fremtidige kilder. Netop den blanding gør, at gennemførelsen må følges etape for etape. Vi ved endnu ikke, hvilke forbedringer der faktisk bliver kørt fra næste sommer.

For danske landdistrikter er læringen ikke det britiske beløb. Det er metoden: kortlæg de rejser, som folk skal kunne foretage, og fordel derfra rollerne mellem faste ruter, bestilling og frivillige løsninger. Et nyt stoppested uden forbindelse til lægen løser ikke transportproblemet.

Vi følger Dorsets kommende ruteplaner og de konkrete budgetbeslutninger. Først når de offentliggøres og sættes i drift, kan programmet vurderes på resultater.

BESLUTNINGSTATUS

Dorset Cabinet 6. oktober: fuld business case og etapevis gennemførelse godkendt. Den officielle beslutning tager forbehold for finansiering og senere godkendelser.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Lav et kort over nødvendige hverdagsrejser, ikke kun eksisterende buslinjer. Det viser, hvor hullerne i nettet er.

Kilder: [\[9\] Dorset Council](#) / [\[10\] Dorset Council](#)

FRIVILLIGE OG TRANSPORT

En pulje til driften, ikke kun bussen

Dorset har også åbnet en særskilt pulje til lokale transportorganisationer. Den viser, hvilke udgifter der ofte bliver glemt.

Dorset Councils Community Transport Grant 2026-27 kan støtte ikke-kommercielle organisationer. Eksemplerne omfatter kilometer til frivillige chauffører, driftsudgifter til minibus, tilpasning for tilgængelighed, bookingsoftware og rekruttering af frivillige. Det er alle poster, som kan afgøre, om en ordning lever efter indvielsen.

Ansøgere kan blandt andet søge op til 5.000 pund til anlæg med 20 procent medfinansiering, op til 2.500 pund til drift eller større driftsstøtte op til 20.000 pund med medfinansiering. Fristen er 20. oktober 2026. Puljen er målrettet Dorset, ikke danske foreninger.

Kommunen siger, at efterspørgslen kan blive høj, og at en organisation kan få mindre end søgt. En tildeling er derfor ikke givet, selv om projektet opfylder betingelserne. Den konkrete virkning må undersøges, når bevillinger og driftsrapporter foreligger.

For en dansk landsby er det mest brugbare, at puljen behandler transport som løbende service. Brændstof, planlægning, chauffører og tilgængelighed koster år efter år. En engangsindsamling til et køretøj løser ikke de udgifter. En robust ordning har derfor en driftsmodel, der kan vises frem før bilen købes.

Man bør også være ærlig om grænsen for frivillighed. Frivillige kan give fleksibilitet og lokalkendskab, men de skal have ordnede rammer og må ikke blive en usynlig erstatning for lovpligtige tilbud. Den balance skal aftales med kommunen.

Dorset kræver dokumentation for blandt andet økonomi, forsikring og politik for beskyttelse af brugere. Det kan virke tungt, men det er et tegn på, at små transportløsninger også er et ansvarligt servicearbejde.

HVAD KAN STØTTES?

Drift, frivillige chauffører, tilgængelighed og booking indgår blandt de støtteberettigede eksempler. Fristen 20. oktober er britisk og gælder kun organisationer i Dorset.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Hvis I overvejer lokal kørsel, så regn både på bilens pris og på én måneds faktisk drift med chauffør, administration og forsikring.

Kilder: [\[11\] Dorset Council](#)

PLANLÆGNING AF TRANSPORT

Spørg før ruterne tegnes

Rutland har sendt sin transportplan i høring. Den kobler rejser til arbejde, skole, sundhed og hverdagsliv.

Rutland County Council har sendt et udkast til lokal transportplan frem mod 2036 i offentlig høring. Høringen omfatter også en implementeringsplan. Den handler om mere end busser: gang, cykling, veje, parkering, trafiksikkerhed og adgang til vigtige tjenester er med. Fristen for svar er 16. oktober 2026.

Planen er et udkast. Kommunen lover at udgive en rapport om svarene og om, hvordan de har påvirket den endelige plan. Det er netop den del, der ofte mangler i lokale processer. Det gør en forskel, når borgerne kan se, om deres konkrete problem blev forstået, og hvorfor løsningen eventuelt blev fravalgt.

Rutland organiserer udkastet omkring befolkningsvækst, arbejde, læring, dagligliv og besøg. Det er en anden måde at begynde på end at lægge et rutekort frem. Den tager udgangspunkt i, hvad folk forsøger at nå.

Det er ikke sikkert, at alle ønsker kan opfyldes. Kommunen gør selv opmærksom på, at planen er en ramme for fremtidige investeringer og ansøgninger. Derfor skal den vurderes på prioritering: Hvilke rejser vurderes som vigtigst, og hvilke indsatser kommer først?

I en dansk klynge af landsbyer kan samme metode bruges i lille skala. Saml typiske rejser, for eksempel fra hjem til skole, arbejde, læge, fritidsaktivitet og indkøb. Angiv tidspunkt, pris, skift og hvor rejsen bryder sammen. Det giver politikere mere at arbejde med end en generel klage over få busser.

Den britiske proces er endnu ikke færdig. Først den vedtagne plan og det senere investeringsprogram vil vise, om høringen førte til nye forbindelser.

HØRINGSSTATUS

Rutlands transportplan er et udkast. Høringsfristen er 16. oktober 2026. Kommunen vil senere offentliggøre en rapport om, hvordan svarene blev behandlet.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Beskriv konkrete rejser med dato, tid og formål. Det gør et høringssvar lettere at omsætte til en løsning.

Kilder: [12] Rutland County Council

Vandets pris i den lille by

Dagen efter den britiske taskforce mødtes, erklærede regeringen alvorlig tørke i dele af England. Hvad kan danske lokalsamfund lære?

Den britiske regering annoncerede 11. oktober en ny gruppe for modstandsdygtighed mod oversvømmelse og tørke. Gruppen skulle mødes første gang 14. oktober. Torsdag 15. oktober erklærede regeringen alvorlig tørke i dele af Cornwall, Devon, Dorset, Somerset, East Sussex og West Sussex. Den nye status gør behovet for praktisk beredskab konkret.

Både tørke og voldsom regn påvirker landsbyer. En kommune kan have stærke tekniske kort og alligevel overse, at vandet løber over en bestemt vej ved skybrud, eller at en kilde til lokal vandforsyning er sårbar. Lokal viden er ikke et alternativ til målinger. Den er et vigtigt supplement.

Folketingets L 22 foreslår mere præcise krav om risiko fra flere typer vand. Det gør sammenligningen aktuel. Når nye arealer planlægges, må man beskrive både den fysiske risiko og hvem der betaler og vedligeholder løsningen.

Regeringen har bedt vandselskaber om daglig overvågning af magasiner og floder. Miljømyndigheden skal føre skærpet kontrol med vandindvinding, og lokale beredskaber er aktiveret. Regeringen siger, at kundernes vandforsyning fortsætter uafbrudt. Alvorlig tørke er en myndighedsstatus, ikke bevis for afbrudte vandhaner.

Et andet britisk forsøg handler om certifikater for boligens beskyttelse mod oversvømmelse. Ordningen er annonceret som pilot. Den kan måske gøre det lettere at dokumentere, hvilke tiltag der allerede er lavet, men der er endnu ingen påvist effekt på skader eller forsikring, som vi kan overføre til danske forhold.

Det vigtigste lokale spørgsmål er, om alle ved, hvem der gør hvad før og efter en hændelse. En plan, der kun viser et risikokort, er ikke nok. Den skal også pege på ansvar, varsel og efterfølgende læring.

SKELN MELLEM DE TO NIVEAUER

L 22: dansk lovforslag. Britisk taskforce: lanceret samarbejde. Britisk certifikatordning: pilot. Ingen af de tre er dokumentation for færre skader i danske landsbyer.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Lav en fælles log over steder, hvor vand tidligere har stået, og del den med kommunen før næste planforslag.

Kilder: [1] Folketinget / [13] UK Department for Environment / [14] UK Department for Environment / [15] UK Department for Environment

SÅDAN FØLGER VI OP

Fra vedtagelse til virkning

Denne avis slutter med de spørgsmål, vi tager med ind i næste uge. Det er her de gode hensigter bliver til ansvar.

Folketinget skal behandle L 22. Vi følger ændringsforslag og den endelige ordlyd. Hvis forslaget ændres, skal en kommune ikke bygge sin næste landsbyplan på den tekst, der blev fremsat 7. oktober. Derfor angiver vi lovens status ved hvert omtalt tiltag.

Ringkøbing-Skjerns beslutning om boliger i Vorgod-Barde skal følges gennem byggetilladelse, byggestart og endelig projektøkonomi. Skolesagerne skal følges gennem anlægsbevilling, arbejde og faktisk brug. Et referat fortæller, hvad politikerne besluttede på mødet; det fortæller ikke, om hverdagen senere blev bedre.

Kommunernes budgetter er vedtaget, men de lokale projekter kræver nye skridt. I Hedensted og Frederikssund bør læseren finde det ansvarlige udvalg, den konkrete bevilling og næste dato for status.

Høringssvar får først reel vægt, når man kan følge, hvordan de blev behandlet.

I udlandet følger vi Dorsets etapevise finansiering og de konkrete ruter, der kommer ud af den syvårige plan. Den skotske ordning med lokale minibusser kræver data om ture, omkostning og tilgængelighed. Rutlands transportplan kræver en vedtaget version og en høringsrapport, før vi kan bedømme, hvad borgernes input ændrede.

Der er også et spørgsmål til os selv: Har vi brugt andres erfaringer som inspiration uden at kalde dem danske løsninger? En god idé udefra skal oversættes gennem lokale regler, penge og mennesker. Ellers bliver den bare en pæn historie.

Har du et konkret referat eller en lokal beslutning, der bør undersøges, så begynd med dato, udvalg, punkt og et link til originalen. Så kan vi se, hvad der faktisk står, og spørge videre derfra.

NÆSTE KONTROLPUNKTER

L 22: Folketingets videre behandling. Vorgod-Barde: byggetilladelse og skema C. Dorset: ruter og finansiering. Rutland: høringsrapport og endelig plan.

TIL BRUG I EGET LOKALSAMFUND

Gem ikke kun overskriften. Gem også referatet, punktnummeret og den næste dato, hvor nogen skal svare for beslutningen.

Kilder: [1] Folketinget / [2] Folketinget / [3] Ringkøbing-Skjern Kommune / [4] Hedensted Kommune / [5] Frederikssund Kommune / [8] Transport Scotland / [9] Dorset Council / [12] Rutland County Council

KILDER / HVAD SKER DER NU?

Følg dokumenterne, ikke kun overskrifterne

Følg L 22 i Folketinget, boligbyggeriet i Vorgod-Barde og Dorsets transportprogram. De næste dokumenter viser, hvad der faktisk gennemføres.

NÆSTE DATOER / KONTROLLÉR STATUS I ORIGINALEN

16 OKT

Rutland: høringsfrist

20 OKT

Dorset: puljefrist

12 NOV

L 22: førstebehandling

2027

Dorset: planlagt opstart

KILDEREGISTER / KLIK FOR ORIGINALEN

[1] Folketinget

L 22 som fremsat, lovtekst og bemærkninger · 07.10.2026

[2] Folketinget

L 22, status: fremsat · 15.10.2026

[3] Ringkøbing-Skjern Kommune

Byrådets referat, pkt. 6, 11, 12 og 13 · 06.10.2026

[4] Hedensted Kommune

Kommunalbestyrelsens referat, pkt. 156 · 08.10.2026

[5] Frederikssund Kommune

Byrådets referat om budget 2027-30 · 07.10.2026

[6] Horsens Kommune

Fornyelse i lokalsamfund, puljer og kriterier · kontrolleret 15.10.2026

[7] Vesthimmerlands Kommune

Landsdistriktsråd og visionsråd · kontrolleret 15.10.2026

[8] Transport Scotland

Local Authorities Updates: community transport · kontrolleret 15.10.2026

[9] Dorset Council

Cabinet decision: full business case for buses · 06.10.2026

[10] Dorset Council

Seven-year transport programme · 07.10.2026

[11] Dorset Council

Community Transport Grant 2026-27 · kontrolleret 15.10.2026

[12] Rutland County Council

Draft local transport plan consultation · 01.09.2026

[13] UK Department for Environment

Flood and Drought Resilience Taskforce · 11.10.2026

[14] UK Department for Environment

Flood resilience certificates pilot · 13.10.2026

[15] UK Department for Environment

Alvorlig tørke erklæret i dele af England · 15.10.2026

NÆSTE DOKUMENT ER NYHEDEN

Følg Folketingets behandling, kommunernes anlægsbeslutninger og de konkrete transporttilbud. En bevilling, et ændret forslag eller målte resultater kan ændre historien. Udgaven bygger på dokumenter læst ved det angivne sluttidspunkt.