

16. november 2012

16. november 2012

## Vejledning til ansøgning af tilskud fra ”Pulje til supercykelstier i større byer” 2013

### Indhold:

<b>1. FORMÅLET MED PULJE TIL SUPERCYKELSTIER I STØRRE BYER</b> .....	2
<b>2. HVAD KAN DER SØGES TILSKUD TIL?</b> .....	2
<b>3. HVEM KAN SØGE TILSKUD?</b> .....	3
<b>4. INDSTILLING AF PRIORITEREDE ANSØGNINGER</b> .....	3
<b>5. TILSKUDETTS STØRRELSE</b> .....	4
<b>6. HVAD SKAL ANSØGNINGEN OM TILSKUD INDEHOLDE</b> .....	4
<b>7. ADMINISTRATIVE FORHOLD SÅFREMT TILSKUD BEVILGES</b> .....	9
<b>8. ANSØGNINGSFRIST OG BEHANDLING AF ANSØGNINGER</b> .....	9
<b>9. KONTAKT</b> .....	9

## 1. FORMÅLET MED PULJE TIL SUPERCYKELSTIER I STØRRE BYER

I aftale af 12. juni 2012 om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik anføres blandt andet:

*”Cyklen er et velfungerende og grønt alternativ til bilen. Parterne er derfor enige om at prioritere forholdene for cyklisterne, så flere pendlere vælger cyklen frem for bilen. Parterne har noteret sig, at bl.a. kommunerne i hovedstadsområdet arbejder på at skabe et højklasset cykelrutenet, som skal forbinde hovedstadsregionens kommuner.*

*Også andre kommuner arbejder med pendlercykelstier af en høj kvalitet, herunder Aalborg og Aarhus. I andre større byer vil man med fordel kunne fokusere på pendling fra omegnsbyerne med en tværgående kommunal koordinering af anlæg og drift, hvor det er relevant.*

*Supercykelstierne kan forbedre infrastrukturen for folk, der pendler over længere afstande ved at sikre en hurtig og direkte cykelrute mellem bolig og arbejde/uddannelse, gerne med tilknytning til kollektive trafikknudepunkter.*

*Parterne er derfor enige om at afsætte i alt 189 mio. kr. i 2012 til etablering af supercykelstier i de større byer. Midlerne skal fungere som medfinansiering til kommunernes planer om etablering af supercykelstier.”*

Aftale af 12. juni 2012 om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik kan læses her:

<http://trm.dk/da/publikationer/2012/aftale+om+bedre+og+billigere+kollektiv+trafik/>

## 2. HVAD KAN DER SØGES TILSKUD TIL?

Der kan ansøges om tilskud til kommunale supercykelstiprojekter.

Det er en betingelse, at den højklasede cykelsti helt eller fortrinsvis ligger i en af Danmarks 5 største byer (Hovedstadsområdet, Aarhus, Odense, Aalborg eller Esbjerg<sup>1</sup>).

Pendlerruter over længere afstande vil ofte krydse en eller flere kommunegrænser. Der kan søges om tilskud til tværgående kommunale projekter med etablering af højklasede cykelstier. I sådanne tilfælde kan flere kommuner i fællesskab ansøge om tilskud, såfremt kommunerne indgår en aftale om, hvordan anlæg og drift skal koordineres.

Cykelruterne skal være trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlige og skal derfor inden udførelsen gennemgå en trafiksikkerhedsrevision.

---

<sup>1</sup> Byområderne er fastlagt og defineret på baggrund af Danmarks Statistiks byopgørelse af 1. januar 2012.



Nogle højklassede cykelruter vil på delstrækninger kunne ligge på en statsvej. Etableringen af højklasset cykelsti i forbindelse med statsvej kan indgå som en del af den kommunale ansøgning om tilskud, ved at kommunen forpligter sig til som en del af ansøgningen at etablere den højklassede cykelsti i forbindelse med statsvejen og herunder indhenter de nødvendige tilladelser til dette fra Vejdirektoratet og andre relevante parter. Det er således en betingelse for gennemførelsen, at der opnås enighed med Vejdirektoratet om den konkrete løsning i forbindelse med statsvejen.

### **3. HVEM KAN SØGE TILSKUD?**

Kommuner, der opfylder ovenstående betingelse om beliggenhed, vil kunne søge om tilskud til etablering af pendlercykelstier af høj kvalitet over længere afstande (supercykelstier).

#### **Projektsamarbejde**

I tilfælde af at flere parter ønsker at samarbejde om et projekt, kan tilskud enten søges i fællesskab eller opdelt i separate delprojekter.

Søger parterne tilskud i fællesskab, skal kun én part optræde som ansøger. Det er denne ansøger alene, der er ansvarlig for det samlede projekts gennemførelse og udgør den juridiske enhed, som skal opfylde alle krav i forbindelse med tildeling af tilskud. Søger parterne tilskud som separate delprojekter optræder hver part som selvstændig ansøger.

Ved projektsamarbejde skal kommunerne - som en betingelse for et tilsagns ikrafttræden - indgå en aftale om, hvordan anlæg og drift skal koordineres og herunder indsende en tiltrådt forpligtende aftale om gennemførelse af det samlede projekt til Vejdirektoratet.

### **4. INDSTILLING AF PRIORITEREDE ANSØGNINGER**

For at komme i betragtning til indstilling skal ansøger sandsynliggøre en rimelig sammenhæng mellem omkostning og effekt. Dette indbefatter at indholdet af ansøgningen tydeliggør det konkrete indhold af det ansøgte projekt. Projektbeskrivelsen skal derfor være tilstrækkelig konkret til at kunne danne grundlag for en vurdering af projektets potentielle effekt. Herudover vil der ske en prioritering mellem ansøgningerne.

Prioriteringen af de ansøgte projekter foretages med henblik på så vidt muligt at sikre at anvendelsen af Supercykelstipuljens samlede midler bliver allokeret til de projekter og initiativer, der bedst muligt opfylder Supercykelstipuljens overordnede formål med at få så mange pendlere som muligt til at vælge cyklen frem for bilen.

Der vil derfor blive gennemført en prioriteringsproces, hvor Vejdirektoratet vurderer projektets potentielle samfundsmæssige effekter i forhold til omkostningerne. Ved vurderingen af projektets effekt vil der også blive taget hensyn de af ansøgeren anførte forventede effekter.

Følgende principper vil i øvrigt indgå i udvælgelsen (prioriteringen) af hvilke projekter, der vil opnå tilskud:



- Der skal være tale om cykelruter (stier) af høj kvalitet med stor vægt på fremkommeligheden for cyklisterne
- Cykelruterne skal have stort potentiale for overflytning af pendlerture fra bil til cykel og skal derfor forbinde områder med mange boliger med områder med mange arbejds- eller uddannelsespladser
- Cykelruterne skal have god forbindelse til kollektive trafikknudepunkter
- Cykelruterne skal være trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlige

## 5. TILSKUDETS STØRRELSE

- Tilskudsandelen er maksimalt 50 pct.

Det forudsættes i forbindelse med fremsendelse af ansøgningen, at ansøgerens organisation i tilfælde af tilsagn vil være i stand til at fremskaffe sin egenfinansiering, hvilket ansøger vil bekræfte i forbindelse med den efterfølgende accept af tilsagnet. Projektets egenfinansiering kan ikke dækkes af andre statslige puljer inden for Transportministeriets område.

## 6. HVAD SKAL ANSØGNINGEN OM TILSKUD INDEHOLDE

For at kunne søge om tilskud fra supercykelstipuljen til et projekt skal ansøgeren sende en ansøgning til Vejdirektoratet på det elektroniske ansøgningsskema på <http://vejdirektoratet.dk/DA/vejsektor/samarbejde/puljer/Supercykelstipuljen/Sider>

Ansøgningen skal (jf. ansøgningsskemaet) indeholde oplysninger om:

- Ansøgeren
- Projektets titel
- Projektets hovedformål
- Overordnet projektbeskrivelse
- Km ny cykelsti/cykelbane
- Område
- Forventede resultater og effekter af projektet
- Projektets budget (ekskl. moms)
- Ansøgt tilskudsandel
- Projektets startdato, forudsat at evt. tilsagn er trådt i kraft



- Forventet sluttidspunkt (inkl. slutevaluering)
- Er der søgt/opnået tilskud til projektet fra anden tilskudsordning under Transportministeriet?

#### **Vedr. overordnet projektbeskrivelse:**

Den overordnede projektbeskrivelse i selve ansøgningskemaet må maksimalt være på 2000 tegn inkl. mellemrum. Disse oplysninger vil Vejdirektoratet forbeholde sig ret til at offentliggøre i et stamblad for projektet. I tillæg skal der for anlægsprojekter eller andre projekter, hvor det kan være relevant, i et af bilagene vedhæftes en illustration der ikke må fylde mere end en A4 side som supplement til den overordnede beskrivelse. Denne illustration skal for eksempel for et stiprojekt vise den ansøgte stis forløb på et kort. Supplerende materiale og illustrationer lægges i øvrigt i bilagene.

#### **Vedr. km ny cykelsti/cykelbane:**

Det anføres hvor mange km ny cykelsti eller cykelbane projektet indeholder. Hvis der er cykelsti eller -bane i begge vejsider medregnes strækningen kun en gang.

#### **Vedr. område:**

Det vælges i dette felt, hvilken af Danmarks 5 største byer projektet helt eller fortrinsvis ligger i.

#### **Vedr. forventede resultater og effekter af projektet samt evalueringsplan:**

Den overordnede beskrivelse af forventede resultater og effekter i selve ansøgningskemaet bør højst have et omfang på 2000 tegn inkl. mellemrum. Herudover kan resultater og effekter angives i ansøgningskemaet i tabellen nedenfor, hvor der udover de forudspecificerede effekter er mulighed for, at ansøgeren kan specificere yderligere effekter, der har betydning for projektet. Den valgte evalueringsmetode til vurdering af målopfyldelse for hver enkelt effekt angives i skemaet. Effekterne uddybes i bilag 2, herunder også beskrivelse af ikke direkte målelige effekter, som f.eks. viden og innovation og sammenhæng i transportsystemet. Der skal være sammenhæng mellem på den ene side de effekter, som ansøgeren har vurderet er betydningsfulde for projektet og angivet i denne del af ansøgningskemaet og på den anden side projektets evalueringsplan. Evalueringen skal således vurdere om de forventede resultater og effekter ved projektet er opnået.

Evalueringsplanen skal vedlægges som en del af bilag 2.

<b>Effekt</b>	<b>Beskrivelse</b>
Mere cykeltrafik	Denne effekt kan opgøres som den forventede stigning i cykeltrafik (pr. ÅDT) som følge af projektet på udvalgte strækninger eller generelt i et område.
Mindre biltrafik	Denne effekt kan opgøres som den forventede reduktion i biltrafik (pr. ÅDT) som følge af



	projektet på udvalgte strækninger eller generelt i et område.
Forbedret tryghed og oplevet sikkerhed	Denne effekt kan opgøres som forventningen til, hvor mange brugere af projektstrækningen der oplever øget tryghed og oplevet sikkerhed.
Reduktion af uheld	Denne effekt kan opgøres som forventningen til reduktionen i antallet af personskadeuheld (pr. år) i projektområdet.
Forbedret fremkommelighed	Denne effekt kan opgøres som forventningen til projektets effekt på rejsetiden på den rute, der er defineret for projektet.
Øvrige effekter	Ansøgeren kan tilføje eventuelle andre effekter.

#### Vedr. projektets budget:

Projektets budget eksklusiv moms angives overordnet inden for de fire omkostningstyper og på de 2 faser, der er angivet i tabellen i ansøgningsskemaet. Der kan ikke søges om tilskud til moms. Budgettet uddybes i bilag 3.

Budgetskemaet indeholder fire omkostningstyper: lønninger, overhead, leverandøromkostninger og øvrige omkostninger:

**Ansøgers egne lønudgifter:** På denne post budgetteres udgifter til egne lønninger.

Lønomkostninger til egne medarbejdere er tilskudsberettigede omkostninger. Der kan maksimalt medregnes den faktiske timeløn ganget med det antal timer, som anvendes på projektet. Timesatsen for månedslønnede beregnes som den faste årsløn divideret med et nettoårsværk svarende til 1.500 timer. Til lønnen kan henregnes egentlig løn og pensionsbidrag. Timesatserne til aflønning skal være i overensstemmelse med kravet om generelt at udvise sparsommelighed og effektiv finansforvaltning ved administrationen af projekter. Det betyder samtidig, at lønnen til den pågældende medarbejder ikke må overstige, hvad der anses for en almindelig, rimelig og realistisk løn for en ansat, der udfører den samme funktion udenfor projektet. Der ydes ikke dækning til løn under sygdom eller sygedagpenge, ligesom medarbejdere i et projekt ikke vil få kompenseret indtægtstab i forbindelse med orlov, idet det forudsættes, at tilskudsmodtager afholder omkostningerne hertil.

**Evt. overhead:** På denne post budgetteres eventuelle overheadomkostninger.

Overheadomkostninger er indirekte omkostninger til dækning af faste omkostninger som eksempelvis husleje, el, varme, telefon og kontorhold. Omkostninger til overhead skal være specificeret i budgettet, og skal fremgå som særskilt post i regnskabet. Tilskudsmodtager skal kunne dokumentere tilskudsberettigede omkostninger til overhead. Ved en



overheadprocent på maksimalt 20 pct. af personaleomkostningerne, kræves ikke særskilt dokumentation.

**Eksterne leverancer:** På denne post budgetteres udgifter til leverandører af produkter og services. Dette omfatter blandt andet entreprenørudgifter og konsulentudgifter.

**Øvrige omkostninger:** På denne post budgetteres udgifter der ikke kan henføres under nogen af de andre budgetposter, for eksempel arealerhvervelse og rejseomkostninger. For rejseomkostninger dækkes kun indenlandske rejser.

Budgetskemaet indeholder endvidere en inddeling i to faser; gennemførelse og evaluering:

**Projektgennemførelse:** I denne fase budgetteres udgifter vedrørende planlægning af et projekt (herunder bl.a. projektering og trafiksikkerhedsrevision) samt implementering af projektet (herunder anlægsudgifter).

**Projektevaluering:** I denne fase budgetteres udgifter vedrørende evaluering af et projekt.

**Vedr. trafiksikkerhedsrevision:**

Cykelruterne skal være trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlige og skal derfor inden udførelsen gennemgå en trafiksikkerhedsrevision.

**Vedr. forventet startdato for projektet forudsat at evt. tilsagn er trådt i kraft:**

Her anføres hvilken dato projektet forventes igangsat forudsat at et eventuelt tilsagn er trådt i kraft på dette tidspunkt.

**Vedr. forventet sluttidspunkt:**

Det anføres hvilken dato projektet forventes afsluttet. Sluttidspunktet skal være efter samtlige projektaktiviteter inkl. slutevalueringen er afsluttet.

**Vedr. tilskud til projektet fra anden tilskudsordning under Transportministeriet:**

Ansøgeren skal oplyse om der er søgt/opnået tilskud fra andre tilskudsordninger under Transportministeriets område til delprojekter, der kan have relation til dette projekt, og i bekræftende fald oplyse hvilke. Der henvises i denne sammenhæng til at et projekts egenfinansiering ikke kan dækkes af andre statslige puljer under Transportministeriets område.

**Herudover skal vedlægges som bilag:**

***Bilag 1) Nærmere beskrivelse af projektets indhold med oplysninger om:***

- Baggrund
- Formål, hvad søges opnået med projektet?
- Aktiviteter, hvad ønskes gennemført?



- Teknisk beskrivelse af projektets udformning, herunder tværsnit inkl. bredder, belægninger mv., gerne vedlagt tegningsmateriale – evt. i bilag 4 eller 5
- Organisering, hvem står for hvad?
- Tidsplan, startdato, slutdato
- Beskrivelse af evt. opdeling i delprojekter

Bilag 1 må maksimalt have et omfang af 6 A4 sider.

### ***Bilag 2) Redegørelse for forventede resultater og effekter samt evalueringsplan:***

Redegørelsen for forventede resultater og effekter kan blandt andet indeholde oplysninger om:

- Mere cykeltrafik
- Ændringer af transportmiddelvalg
- Mindre biltrafik
- Forbedret fremkommelighed for cyklister
- Forbedret sikkerhed og øget tryghed

Projektet skal indeholde en evalueringsplan med målbare indikatorer efter afslutning af projektet. Erfaringer fra det konkrete projekt skal dokumenteres, således at det vil være muligt at kunne anvende erfaringerne i andre tilsvarende projekter. Udgifter til evaluering budgetteres fra begyndelsen som en del af det samlede projekts budget.

Evalueringsplanen skal redegøre for, hvordan den afsluttende evaluering af projektet vil blive foretaget, herunder hvordan projektets effekter vurderes i forhold til de på forhånd forventede effekter.

Bilag 2 må maksimalt have et omfang af 4 A4 sider.

### ***Bilag 3) Specifikation af projektets samlede budget opdelt på delposter***

Projektet (inkl. evt. delprojekter) skal være budgetteret på relevante delposter på en sådan måde, at det tydeligt fremgår, at der har været foretaget en specificeret omkostningsberegning. For anlægsprojekter vil det svare til, at omkostningsoverslaget som minimum er opgjort på delposter på et skitse-mæssigt niveau. I budgettet kan medtages lønomkostninger til ansøgerens egne medarbejdere for så vidt angår timer, der er direkte anvendt på projektet. Efterfølgende skal sådanne timer eksplicit fremgå af regnskabet. I budgettet skal også være medtaget omkostninger til evaluering og trafiksikkerhedsrevision.

Bilag 3 må maksimalt have et omfang af 3 A4 sider.





### **Bilag 4) og 5) Øvrigt materiale**

Endvidere kan vedlægges / fremsendes andet relevant materiale f.eks. tegningsmateriale, cykelhandlingsplan mv.

### **Bilagenes format**

Bilagene må maksimalt have et omfang på 25 A4 sider og må maksimalt fylde 20 MB tilsammen. Bilagenes filnavne må ikke indeholde æ,ø,å og mellemrum. Der skal være vedlagt filer i bilag 1, 2 og 3, mens bilag 4 og 5 er frivillige.

## **7. ADMINISTRATIVE FORHOLD SÅFREMT TILSKUD BEVILGES**

Tilskudsvilkårene vil fremgå af administrationsgrundlaget i bilag 1 til Bekendtgørelse om tilskud til projekter under "Pulje til supercykelstier i større byer" som vil kunne findes på <http://vejdirektoratet.dk/DA/vejsektor/samarbejde/puljer/Supercykelstipuljen>.

## **8. ANSØGNINGSFRIST OG BEHANDLING AF ANSØGNINGER**

Ansøgningen for tilskud af 2013 supercykelstipuljen skal være Vejdirektoratet i hænde senest d. 1. februar 2013 og sendes på et elektronisk ansøgningsskema, som findes på <http://vejdirektoratet.dk/DA/vejsektor/samarbejde/puljer/Supercykelstipuljen>. Ansøgninger modtaget senere kan ikke forventes behandlet. Bilag der ikke egner sig som bilag til det elektroniske ansøgningsskema kan fremsendes med en e-mail til [supercykelstipuljen@vd.dk](mailto:supercykelstipuljen@vd.dk) eller pr. post.

Ansøgeren modtager en kvittering pr. e-mail med indholdet af ansøgningen, når ansøgningen er modtaget.

Vejdirektoratet vil løbende behandle alle ansøgninger og i løbet af foråret udarbejde et forslag til prioritering med henblik på efterfølgende politisk behandling. Meddelelse om tilskudsbevilling eller afslag vil blive fremsendt til ansøger fra Vejdirektoratet umiddelbart efter endelig politisk behandling.

## **9. KONTAKT**

Spørgsmål til ansøgningsmaterialet og henvendelser i øvrigt vedr. Supercykelstipuljen kan sendes pr. e-mail til [supercykelstipuljen@vd.dk](mailto:supercykelstipuljen@vd.dk) eller evt. telefonisk til:

Henrik Nejst Jensen, tlf. 7244 3142  
Lars Moustgaard, tlf. 7244 3041

