

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Projektplan 2019-2022



SUPER
CYKELSTIER



Indhold

Supercykelstisamarbejdet.....	2
Projektstatus primo 2019	3
Supercykelstisamarbejdets målsætning og indsatser 2019-2022	5
RUTER	6
VIDEN	7
KOMMUNIKATION	8
UDVIKLING	9
ORGANISATION.....	10
Organisering, bemanning og ressourceforbrug	11
Supercykelstisamarbejdets organisering.....	11
Sekretariatet for supercykelstier	11
Økonomi.....	12
Supercykelstisamarbejdets budget	12
Kommunernes egenfinansiering.....	12

SUPERCYKELSTISAMARBEJDET I HOVEDSTADSREGIONEN

Projektplan 2019-2022

Projektplan for projektet "Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen" gælder for perioden 2019-2022. Projektplanen er udarbejdet på baggrund af: Slutevalueringen af tidligere projektperiode 2016-2018, drøftelse af skitse til projektplan ved styregruppemøde 4. februar 2019 og drøftelse af færdigt udkast ved styregruppemøde den 21. marts 2019.

Supercykelstisamarbejdet

Projektet om at etablere fælles tværkommunale pendlerruter i hovedstadsregionen startede i 2009. Formålet er at skabe sammenhængende cykelpendlerruter i høj kvalitet, der forbinder boligområder, arbejdspladser og kollektive trafikknudepunkter på tværs af kommunegrænser, så det bliver lettere for pendlere at vælge cyklen. Den store målsætning er at skabe verdens bedste cykelregion.

Supercykelstisamarbejdet består i dag af 25 kommuner, Region Hovedstaden og et koordinerende fælles sekretariat. De seneste to kommuner, Tårnby og Dragør, valgte at indtræde samarbejdet fra 2019 og interesse-tilkendegivelser er også kommet fra Roskilde og Glostrup Kommune. Således indtræder projektet sit tiende år med en forventning om en markant forøgelse af kommuner i samarbejdet, og samarbejdet har indtil nu opnået at skabe det første sammenhængende net af supercykelstier i Danmark bestående af otte ruter.

Projektstatus primo 2019

Ruter

I seneste projektperiode 2016-2018 er seks ud af de nuværende otte supercykelstier blevet etableret. I 2016 åbnede samarbejdets tredje supercykelsti, Ishøjruken, og i foråret 2017 åbnede de fem seneste supercykelstier: Allerødruken, Indre Ringruken, Ring 4-ruken, Værløseruken og Frederikssundruken. Hovedstadsområdet såvel som Danmark har dermed fået sit første sammenhængende supercykelstinet, som består af i alt 167 km supercykelsti. Fem nye ruter er finansieret og i gang med projektering eller anlæg: Fasanvejs-, Helsingør-, København-er-, Jyllinge- og Farum-Allerødruken. Og tre ruter, Roskilde-, Avedøre-, og Ørestadsruken, har fået bevilget medfinansiering af Vejdirektoratet. Således forventes otte nye ruter på vej i den nye projektperiode.

Som **planlægningsværktøjer** til ruteetableringen har samarbejdet vedtaget en visionsplan for supercykelstierne 2017-2045, som i alt udgør 45 ruter svarende til ca. 750 km supercykelsti, og som kommunerne i fællesskab har besluttet at arbejde mod at etablere. Visionsplanen er kommet med i revisionen af Fingerplanen.

Der er også udarbejdet et fælles koncept for planlægning, udformning og drift af supercykelstierne, samt et 'rutevurderingsværktøj' (pointskema), som kan bruges til at vurdere ruternes standard før og efter etablering. Der er samtidig stadig et behov og ønske om **opgradering af de etablerede ruter**, hvilket sekretariatet allerede har påbegyndt en dialog med de berørte kommuner om.

På de etablerede ruter er der også behov for at sikre en høj driftsstandard og et **stærkt driftssamarbejde**. Det sikres blandt andet ved en årlig cykelstiinspektionsrapport, som sendes ud til hver enkelt kommunes driftsafdeling til opfølgning. Samordning af driftsdata er også et påbegyndt indsatsområde.

Viden

Supercykelstierne kan påvise gode resultater, blandt andet en gennemsnitlig 23% stigning i cykeltrafikken på de otte etablerede ruter. Samarbejdet har opbygget en stor viden om effekterne ved etablering af supercykelstier og cykeludvikling generelt. Så stor, at supercykelstisamarbejdet ofte er den 'institution' med flest data på cykelområdet i Danmark. Det har også resulteret i tættere samarbejder med andre vidensaktører som eksempelvis Vejdirektoratet, universiteter, transport-interesseorganisationer som KL, Dansk Industri, Cyklistforbundet m.fl., såvel som regioner, universiteter og transportorganisationer i udlandet.

Samarbejdet har en systematiseret metode til **monitorering og evaluering** af supercykelstierne med årlige cykeltællinger samt før- og efterevalueringer af hver enkelt rute. Samtidig udføres også andre **effektanalyser** af supercykelstierne. Særligt den samfundsøkonomiske analyse af supercykelstiernes visionsplan har vist, at supercykelstierne er ét af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter på transportområdet.

Samarbejdet går som udgangspunkt også altid analytisk til værks ved vurderingen af **udviklingspotentialer** indenfor nye områder, som eksempelvis når serviceafmærkning, kombinationsrejser mm. igangsættes. Den **vidensbank** Supercykelstisamarbejdet har opbygget kommer ikke blot samarbejdet til gode. Den er også en ressource for brugere, cykelplanlæggere og beslutningstagere i resten af Danmark og i udlandet.

Kommunikation

Samarbejdet har **lanceret otte ruter**, og supercykelstierne, som et samlet regionalt net, er blevet kommunikeret stærkt ud - både med fælles indvielse, lokale fastholdelsevents, virksomhedskampagner, borgmesterudfordring og nationale og lokale pressehistorier.

Formidling af effekter og resultater sker både via præsentationer for ind- og udenlandske planlæggere og politikere og via artikler og pressemeddelelser i fagblade og nyhedsmedier. Samarbejdet har også arrangeret og deltaget i **lokale og nationale events for at forankre kendskabet til supercykelstierne** hos borgere, politikere og den brede offentlighed. Samarbejdet har eksempelvis deltaget i flere Folkemøder, hvor der blev arrangeret cykeltur med politikere, direktører m.fl. eller afholdt quiz om supercykelstiernes samfundsøkonomiske gevinster ('Hvem vil være milliardær'). Samarbejdet stiller også op til arrangementer i kommunerne, når formidling om kommunens supercykelstierne er oplagt.

Dialogen med pendlere og virksomheder er øget gennem årene. Dialogen med pendlere sker via sociale medier som Facebook, Instagram såvel som hjemmeside, nyhedsbreve og på mail, når der kommer borgerhenvendelser. Dialogen med virksomhederne har ændret sig fra kampagneindsatser med mulighed for el-cykellån og sundhedstest til mere opsøgende dialogarbejde med virksomheder. Dialogen handler om, hvad de selv kan gøre for at skabe bedre incitamenter til, at medarbejderne vælger cyklen til og fra arbejde såvel som i arbejdstiden.

Udvikling

Supercykelstisamarbejdet er ofte førende i Danmark indenfor innovative test og løsninger. Projekterne spænder blandt andet fra hensynszoner, nedtællingssignaler, afmærkning med runddeller på asfalt, tunnelbelysning, trafikinformation til cykelpendlere til undersøgelse af nye mobilitetsformers betydning for supercykelstierne, og hvordan kombinationsrejser i forbindelse med supercykelstierne kan forbedres. Erfaringerne fra hvert enkelt projekt indarbejdes i samarbejdets videre koncept og planlægning.

Organisation

Forankringen af samarbejdet både politisk og på embedsmandsniveau sker på flere forskellige måder. På embedsniveau afholdes styregruppe- og projektgruppemøder tre gange årligt samt driftsmøder, arbejdsgruppemøder og rutemøder efter behov. Der afholdes også borgmestermøder, samarbejdet præsenteres for politiske udvalg, og politikere involveres i pressehistorierne.

Supercykelstisamarbejdet forankres eksternt via tætte relationer med eksempelvis Vejdirektoratet, Kommunernes Landsforening, Det Kommunale Cykelfagråd, Cyklistforbundet, Dansk Industri, Gate21, DSB, Mo-via, Rejseplanen Passagerpuls m.fl., og disse partnere involveres, når dagsordenen er relevant for dem.

Der er også sket en **udvikling af samarbejdet i relation til lignende organisationer**. Samarbejder med Region Skånes cykelplanlæggere samt regionale supercykelstiplanlæggere i lande som Tyskland, England, Belgien og Holland har vist sig yderst frugtbar i forhold til vidensdeling såvel som styrkelse af samarbejdet i hovedstadsregionen – via stærkere forankring af den regionale cykeldagsorden i Greater Copenhagen såvel som på europæisk niveau, hvor der i øjeblikket udvikles fælleseuropæiske supercykelstistandarder.

Supercykelstisamarbejdets målsætning og indsatser 2019-2022

Supercykelstisamarbejdet har stadig en overordnet målsætning om at gøre Danmarks hovedstadsregion til **verdens bedste cykelregion** ved at skabe sammenhængende cykelpendlerruter i høj kvalitet, der forbinder boligområder, arbejdspladser og kollektive trafikknudepunkter på tværs af kommunegrænser, så det bliver lettere for pendlere at vælge cyklen.

Supercykelstierne skal således:

- forbinde hovedstadsregionens kommuner i et cykelrutenet af høj kvalitet
- yde et højt serviceniveau til cyklisterne
- udvikle nyskabende løsninger, som gør det nemmere at vælge cyklen
- øge antallet af pendlere, der cykler dagligt på strækninger mellem 5-30 kilometer

At skabe et sammenhængende net af supercykelstier og bane 'stien' for at blive verdens bedste cykelregion kræver et stærkt og koordineret samarbejde på flere forskellige niveauer. Derfor vil samarbejdet i projektperioden 2019-2022 tage udgangspunkt i fem indsatsområder, som på forskellig vis understøtter målsætningen.

For det første kræver etableringen af **ruterne**, at Supercykelstisamarbejdet arbejder målrettet med at anlægge supercykelstierne i visionsplanen, og at der stiles mod en endnu højere kvalitet for supercykelstierne både for kommende og eksisterende ruter.

Supercykelstiernes succes hidtil skyldes ikke blot, at de er blevet etableret, det skyldes også at samarbejdet har kunne dokumentere de positive effekter. Således er **viden** afgørende for samarbejdets berettigelse. Derfor skal samarbejdet også fremadrettet dokumentere effekterne ved supercykelstierne og underbygge udviklingsprojekter med analyse og evaluering. Da cykelviden og -data ikke har en klar national forankring, spiller samarbejdet samtidig en vigtig rolle for en veldokumenteret cykelviden i Danmark.

Kendskabet til supercykelstierne er først og fremmest afgørende for, at flere pendlere vælger at bruge dem. Det har dog også en betydning for om supercykelstierne indarbejdes i den kommunale, regionale og nationale trafikplanlægning, og om der afsættes midler dertil. Derfor er en kontinuerlig, koordineret og klar **kommunikation** vigtig. Der skal derfor arbejdes målrettet med, at supercykelstiernes formål og effekt er velkendt og anerkendt i offentligheden – særligt hos pendlere, planlæggere og politikere.

Trafikområdet er konstant i **udvikling** – både transportmidlerne såvel som den teknologiske og fysiske infrastruktur. Det gælder også cykelområdet. For at sikre højklasset cykelinfrastruktur skal samarbejdet følge med udviklingen og teste og undersøge nye løsninger. Da Supercykelstisamarbejdet er ét af de stærkest organiserede danske cykelsamarbejder, bør det også forblive førende indenfor cykelinnovation i Danmark.

Arbejdet med alle de ovennævnte indsatser kan kun blive en succes i kraft af en stærk samarbejds**organisa-tion**. Derfor er det afgørende, at samarbejdskommunernes planlæggere og politikere kender og engagerer sig i udviklingen af supercykelstierne, og at planlægning og udvikling sker i tæt dialog med eksterne samarbejdspartnere. Sidst men ikke mindst er det vigtigt at styrke samarbejdet med kommuner og regioner, som (endnu) ikke er med i Supercykelstisamarbejdet

I det følgende bliver hvert indsatsområde uddybet med mere specifikke handlingsbeskrivelser.

RUTER



Supercykelstisamarbejdet arbejder målrettet med at anlægge supercykelstierne i visionsplanen. Der stiles mod et endnu højere kvalitetsniveau for supercykelstierne både for kommende og eksisterende ruter.

Supercykelstisamarbejdet:

Plan & koncept	• anlægger visionsplanens ruter i den rækkefølge, der er kommunal interesse for • indarbejder ruter, som løber gennem nye kommuner i samarbejdet, i visionsplanen • undersøger muligheden for at indarbejde attraktivitet som kvalitetsmål • undersøger muligheden for at arbejde med mere 'grønne' regionale supercykelstier
Screening & opgradering	• screener og budgetestimerer prioriterede ruter i visionsplanen med rutekommunerne • udarbejder opgraderingsforslag til eksisterende supercykelstier med rutekommunerne • undersøger mulighed for særligt store anlægsprojekter, der kan fungere som 'fyrtårne' på en rute og i en kommune
Finansiering & anlæg	• fortsætter etableringsprocessen med de forventede otte kommende ruter • udarbejder fælles ruteanlægsbeskrivelse til ansøgning om finansiering kommunalt eller ved statslige puljer • undersøger muligheden for medfinansiering ved private virksomheder eller fonde • undersøger muligheden for medfinansiering af anlæg via EU-midler
Drift	• udarbejder årlige cykelstiinspektioner og sender til den enkelte kommunes driftsafdeling • arbejder mod et tættere koordineret driftssamarbejde – eksempelvis med ensartet vinterdriftsindmelding

VIDEN



Samarbejdet dokumenterer effekterne ved supercykelstierne og underbygger udviklingsprojekter med analyse og evaluering. Samarbejdet spiller en vigtig rolle for en veldokumenteret cykelviden i Danmark.

Supercykelstisamarbejdet:

Monitorering & effektmåling

- udfører årlige cykeltællinger, som sammenholdt med de helårige barometermålinger, monitorerer udviklingen i cykeltrafikken på supercykelstierne
- udarbejder før- og eftermålinger af hver ny supercykelsti
- udarbejder løbende resultatpublikation
- udarbejder effektstudier som samfundsøkonomisk analyse og lign., når det er relevant og muligt
- udarbejder evaluering af samarbejdet ved endt projektperiode i 2022

Ny viden & undersøgelser

- er blandt de førende indenfor viden på cykelområdet og samarbejder med ind- og udenlandske forskere og planlæggere
- sikrer fælles viden via studieture og drøftelser til samarbejds møder mm.
- tillærer sig og bruger nye evalueringsværktøjer, som kan vurdere eksempelvis attraktivitetens betydning for cykelvilligheden eller afledte sundhedseffekter ved cykelstianlæg, der kan beregne sundhedseffekter ved etablering af cykelsti
- analyserer og evaluerer udviklingsprojekter

KOMMUNIKATION



Supercykelstiernes formål og effekt er velkendt og anerkendt i offentligheden – herunder særligt hos pendlere, planlæggere og politikere.

Supercykelstisamarbejdet:

Pendler & virksomhed

- intensiverer udrulning af virksomhedsdialog-indsats, som skal understøtte virksomhedernes egne cykelfremmende initiativer
- indgår i cykelpartnerskab med Gate21 og Cyklistforbundet for at skabe en stærkere og mere koordineret virksomhedsindsats
- fortsætter dialogen med pendlere særligt med fokus på rute- og anlægskommunikation via sociale medier, nyhedsbreve og hjemmeside
- bruger pendlerhistorier til at formidle supercykelstiprojektet

Offentlighed

- fortsætter med at bruge hjemmesiden som base for al offentliggjort viden og information om supercykelstierne
- opdaterer hæfter, som beskriver supercykelstisamarbejdet efter behov
- laver pressemeddelelser og 'delbare historier' på baggrund af alle nye relevante evalueringer og undersøgelser
- intensiverer formidling om supercykelstiernes effekter i sundheds- og klimapolitiske fora
- deltager i lokale, regionale, nationale og internationale events, hvor formidling af supercykelstisamarbejdet er relevant

Samarbejdet

- fortsætter den interne hjemmeside for samarbejdskommunerne som base for al fælles mødemateriale, interne rapporter og lignende.
- fortsætter interne nyhedsbreve og generelle informationsmails til styre- og projektgruppe via mail
- intensiverer dialog og formidling til eksterne samarbejdspartnere

UDVIKLING



Supercykelstisamarbejdet sikrer cykelruter af høj kvalitet ved at undersøge og teste nye løsninger. Samarbejdet forbliver førende indenfor cykelinnovation i Danmark.

Supercykelstisamarbejdet:

Koncept & plan

- igangsætter undersøgelse af målemetoder for attraktivitet
- igangsætter undersøgelse, der kvalificerer og placerer mulige nye 'grønne' supercykelstiruter
- undersøger nye mobilitetsformers betydning for supercykelstiernes koncept

Information & ITS

- arbejder videre på udvikling af trafikinformation til cykelpendlere på baggrund af kommende resultater fra brugerundersøgelse
- fortsætter testene af nye typer af nedtællingssignaler og laver samlet evaluering, som skal danne grundlag for anbefalinger til servicetiltag og det videre arbejde med 'flow'-forbedringer for cyklister i signalkryds

Kombinationsrejser

- undersøger videre muligheder for udvikling af anlæg, services eller produkter som understøtter en god kobling mellem supercykelstierne og andre transportmuligheder

ORGANISATION



Samarbejdskommunernes planlæggere og politikere kender og engagerer sig i udviklingen af supercykelstierne. Planlægning og udvikling sker i tæt dialog med eksterne samarbejdspartnere, og samarbejdet med kommuner og regioner, som ikke er med i Supercykelstisamarbejdet styrkes.

Supercykelstisamarbejdet:

Samarbejdet

- arbejder mod målbare målsætninger for samarbejdet, som der kan skabes politisk enighed om
- planlægger og indgår i politiske arrangementer, som understøtter den politiske forankring af samarbejdet kommunalt, regionalt og nationalt
- understøtter kommunernes arbejde, uanset hvor langt den enkelte kommune er i etableringsprocessen af supercykelstier
- arbejder mod at sikre, at samarbejdet også fortsætter efter 2022
- arbejder på at hverve hovedstadskommuner, som endnu ikke deltager i samarbejdet
- arbejder mod at etablere et samarbejde om regional cykeludvikling i Greater Copenhagen.
- afholder tre styregruppemøder og tre projektgruppemøder årligt samt driftsmøder, arbejdsgruppemøder og rutemøder efter behov

Partnerskaber

- knytter tættere samarbejdsrelationer med andre regioner, som arbejder med fremme af regional cykelpendling
- knytter tættere samarbejdsrelationer med eksterne organisationer, som kan bidrage konstruktivt til supercykelstiernes udvikling

Organisering, bemanning og ressourceforbrug

SUPERCYKELSTISAMARBEJDETS ORGANISERING

Supercykelstisamarbejdets organisering vil i store træk fortsætte uændret i forhold tidligere projektperiode 2016-2018. Som hidtil vil der være et fælles koordinerende **sekretariat** såvel som en **styregruppe** og en **projektgruppe** med repræsentanter fra alle kommuner og Region Hovedstaden samt Vejdirektoratet. Dertil vil der sideløbende nedsættes **rutegrupper** og **arbejdsgrupper**, som arbejder med en specifik rute eller et specifikt udviklingsprojekt. **Driftssamarbejdet** forsøges etableret via eksisterende driftsnetværk for at undgå for meget mødeaktivitet.

Finansieringen af samarbejdet, herunder sekretariatet for supercykelstier deles af Region Hovedstaden, som bidrager med 75% mens samarbejdskommunerne bidrager med 25%. Regionsrådet i hovedstadsregionen har ved budgetforliget for 2018 besluttet at bevilge finansiering til supercykelstisamarbejdets fælles sekretariat for perioden 2019-2022 med ønsket om, at sekretariatet arbejder for at fremme cykelpendling i regionen og bistår kommunerne i deres arbejde med udvikling og etablering af supercykelstierne. **Region Hovedstadens bidrag til samarbejdet** er 3 mio. kroner i hvert af årene 2019, 2020, 2021 og 2022. **Kommunernes bidrag til samarbejdet** udgør tilsammen 1 mio. kr. årligt til sekretariatet, og de har ligeledes ønsket, at sekretariatet fremadrettet varetager den samlede projektledelse. Kommunernes bidrag fordeles ud fra indbyggertal.

Projektets og altså Supercykelstisamarbejdets **opgavestiller** er **styregruppen**, som består af embedsmænd (typisk trafikchefer) fra alle kommuner i samarbejdet og Region Hovedstaden. Københavns Kommune har indvilget i at huse det fælles sekretariat og er således **projektejer**. Casper Harboe, chef for Mobilitetsenheden i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning er fungerende **styregruppeformand**.

Finansieringen af anlæg afholdes som udgangspunkt alene af kommunerne, dog er der endnu ikke anlagt en supercykelsti uden statslig medfinansiering fra de såkaldte cykelpuljer, som har udgjort 30 til 50% af omkostningerne. Anlægssummen til nuværende og kommende ruteanlæg inkl. de forventede ruter Roskilde-, Avedøre- og Ørestadsruten er nu samlet ca. 392 mio. kr., heraf er ca. 166 mio. kr. bevilget som statslig medfinansiering via cykelpuljer. Der arbejdes også fremadrettet på at opnå ekstern finansiering, så udgifter ikke alene afholdes af kommunerne

SEKRETARIATET FOR SUPERCYKELSTIER

Det fælles sekretariat er bindeled imellem samarbejdskommunerne, regionen, staten og eksterne samarbejdspartnere. Sekretariatet spiller dermed en central rolle i forhold til at skabe fremdrift, involvere interessenter og koordinere samarbejdet mellem kommunerne. Sekretariatets kerneopgave er at yde støtte og bidrag til kommunerne supercykelstiarbejde og er ansvarlig for koordinering og fremdrift indenfor alle fem indsatsområder. Bemanning i sekretariatet består af:

Programleder, ansvarlig for organisation og samlet indsatsportefølje:	1 årsværk
Projektmedarbejder, ansvarlig for ruter og udvikling:	1 årsværk
Projektmedarbejder, ansvarlig for ruter og udvikling:	1 årsværk
Projektmedarbejder: ansvarlig for viden:	1 årsværk
Projektmedarbejder, ansvarlig for kommunikation:	1 årsværk
Sekretariatet består desuden af 1-2 studerende efter behov.	

Økonomi

SUPERCYKELSTISAMARBEJDETS BUDGET

OBS: På baggrund af styregruppebeslutning om nyt kommunebidrag 30. marts 2020 er budgettet forøget med yderligere ca. 400.000 kr.

Budgettet supercykelstisamarbejdet, herunder sekretariatet for supercykelstier for 2019-2022 er baseret på et tilskud på årligt 3 millioner kroner fra Region Hovedstaden. Og regionens tilskud er betinget af medfinansiering fra de deltagende kommuner på årligt 1 million kroner. Herunder ses forslag til budget for 2019 og overslagsbudget for 2020-2022:

	2019	2020	2021	2022	I ALT
INDTÆGTER					
Egenfinansiering fra kommunerne	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	4.000.000
Region Hovedstaden	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	12.000.000
I alt	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	16.000.000
UDGIFTER FORDELT PÅ INDSATSOMRÅDER					
Sekretariatet (løn/ overhead)	3.350.0000	3.350.0000	3.350.0000	3.350.0000	13.400.000
Ruter	250.000	250.000	250.000	250.000	1.000.000
Viden	150.000	150.000	150.000	150.000	600.000
Kommunikation	150.000	150.000	150.000	150.000	600.000
Udvikling	50.000	50.000	50.000	50.000	200.000
Organisation	50.000	50.000	50.000	50.000	200.000
I alt	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	16.000.000

Tabel 1: Forslag til budget for 2019 og overslagsbudget for 2020-2022

OBS: Ovenstående, særligt overhead, skal forhandles mellem Region Hovedstaden og Københavns Kommune, som er projektejer, og er derfor et estimat. Erfaringen er, at der undervejs er behov for omprioriteringer mellem budgetposterne. Budgettet vil blive kvalificeret, når en detaljeret milepælsplan og aktivitetsplan årligt udarbejdes og skal også årligt godkendes af Region Hovedstaden.

Budgettet indeholder ikke midler til anlæg af ruter og de rutespecifikke fællesaktiviteter (skiltning og servicetiltag, før- og efterevalueringer og rutelancering). Hver enkelt rute har særskilt budget i forhold til anlæg og fællesaktiviteter.

Budget afsat til sekretariatet dækker over løn og overhead, svarende til fem årsværk i projektsekretariatet og ca. halvanden studentermedhjælper.

KOMMUNERNES EGENFINANSIERING

OBS: På baggrund af styregruppebeslutning om nyt kommunebidrag 30. marts 2020, er kommunebidraget nu fastsat til 0,76 kr. per borger og prisreguleres med en stigning på 2% årligt gældende fra 2020-2022.

Kommunernes egenfinansiering til samarbejdet vil som hidtil blive beregnet på baggrund af indbyggertal i de respektive kommuner. Beløbet vil blive korrigeret løbende, hvis nye kommuner træder ind i samarbejdet. Nedenfor ses fordelingsnøglen for 2019 med nuværende samarbejdskommuner baseret på befolkningstal trukket fra Danmarks Statistik. **OBS: Da Roskilde Kommune politisk vedtager, hvorvidt de vil indtræde i samarbejdet den 4. april, vil den endelige fordeling mellem kommunerne først fastlægges derefter.**

Fordelingsnøgle pba. folketal, 1. januar 2019

Kilde: Danmarks Statistik

Kommune	Befolkningstal	Kommunebidrag i kr.
Albertslund	27877	16.390
Allerød	25646	15.079
Ballerup	48458	28.491
Brøndby	35397	20.812
Dragør	14270	8.390
Egedal	43335	25.479
Fredensborg	40819	24.000
Frederiksberg	103960	61.123
Frederikssund	45332	26.653
Furesø	41069	24.147
Gentofte	75176	44.200
Gladsaxe	69681	40.969
Helsingør	62567	36.786
Herlev	28786	16.925
Hillerød	50998	29.984
Hvidovre	53416	31.406
Høje-Taastrup	50686	29.801
Hørsholm	25007	14.703
Ishøj	22946	13.491
København	623404	366.532
Lyngby-Taarbæk	55790	32.802
Rudersdal	56509	33.225
Rødovre	40052	23.549
Tårnby	42984	25.273
Vallensbæk	16654	9.792
I alt	1.700.819	1.000.000
Fordelingsnøgle:		0,59 kr. pr. borger

Sekretariatet vil sende en faktura til kommunerne vedr. egenfinansieringen ('medlemskabet') en gang årligt. Kommunerne kan forvente første faktura i løbet af 2. kvartal 2019.