

Projektplan 2014-2015

Udvikling af Cykelsuperstier i hovedstadsregionen

Nærværende dokument er en projektplan for projektet "Udvikling af Cykelsuperstier i hovedstadsregionen". Den er gældende for perioden 2014-2015, projektets tredje fase.

Projektplanen er udarbejdet på baggrund af: Workshop med projektgruppen maj 2013, drøftelse af skitse til projektplan i styregruppen juni 2013, midtsvejsevaluering af projektet december 2013, projektsekretariatets generelle erfaringer og sparring med Region Hovedstaden.

Læsevejledning

Projektplanen består af syv afsnit. Efter indledningen med den formelle baggrund til denne projektplan følger afsnit 2, hvor vi med afsæt i den virkelighed projektet står i anno 2013 formulerer hovedindsatsområderne for 2014 og 2015. I afsnit 3 foreslår vi en række konkrete leverancer, der skal være i mål ved udgangen af 2015, samt et forslag til succeskriterier, der knytter sig til leverancerne. Afsnit 4 er en oversigt over indholdet i en hovedmilepælsplan, en plan der arbejdes videre med efter en godkendelse af projektplanen af styregruppen og politisk i Region Hovedstaden. Afsnit 5 beskriver projektets organisering, bemanning og ressourceforbrug, og her skelner vi mellem det samlede projekt og ruterealisering. Sidste afsnit redegør for projektets økonomi.

1. Indledning, opgavestiller og anledning
 2. Baggrund, afsæt for indsatserne i 2014-2015
 3. Leverancer i projektet og succeskriterier
 4. Hovedmilepælsplan
 5. Organisering, bemanning og ressourceforbrug
 6. Økonomi
- Bilag

1. Indledning, opgavestiller og anledning

Opgavestiller, er styregruppen bestående af de 22 kommuner og Region Hovedstaden.

Regionsrådet i hovedstadsregionen besluttede tilbage i december 2012 at forlænge bevillingen til det fælleskommunale sekretariat for Cykelsuperstier for perioden 2014-2015 med et ønske om, at sekretariatet fortsat er med til at fremme cykelpendling i hovedstadsregionen og bistår kommunerne i deres arbejde med udvikling og anlæg af Cykelsuperstier ud fra den viden, der er oparbejdet i sekretariatet. Bevillingen er på 3 mio. i 2014 og 2015.

Siden Cykelsuperstiprojektets opstart i 2009 er der sket meget. I dag arbejde ikke mindre end 22 kommuner og Region Hovedstaden sammen om at gøre planen om det sammenhængende net af Cykelsuperstier til virkelighed. I fællesskab har vi udviklet et forslag til 28 ruter, i alt 467 kilometer Cykelsuperstier i hovedstadsregionen.

2. Baggrund, afsæt for indsatserne i 2014-2015

Afsættet for projektsekretariatets arbejde de kommende år handler i høj grad om de udfordringer de 22 kommuner i projektsamarbejdet vil stå overfor. Projektsekretariatet er og skal også fremover være en støt-

tefunktion for kommunerne. Til arbejdet med Cykelsuperstier knytter der sig dog også en række understøttende og til tider mere udviklingsprægede aktiviteter.

Nedenfor vil vi se nærmere på afsættet for et sæt konkrete leverancer i afsnit 3.

Kerneydelser i projektsekretariatet, realisering af Cykelsuperstier i høj kvalitet

Cykelsuperstierne står over for en spændende og særdeles positiv udfordring – fra at have realiseret to ruter i løbet af projektets første fire år, skal vi i løbet af de næste fem år **realisere mindst ni ruter**. Staten har bevilliget et betydeligt beløb (i alt 104 mio. kr.) til anlæg af ni nye Cykelsuperstier. Kommunerne skal finde et tilsvarende beløb i egenfinansiering – en proces der er i hus i de fleste af involverede kommuner. Dette bringer den samlede investering i nye Cykelsuperstier op på godt 200 mio. kr. Ni nye ruter betyder samtidig, at 17 kommuner skal i gang med anlæg af Cykelsuperstier og de aktiviteter, som knytter sig til dette.

Det giver fantastiske muligheder for at få mange flere pendlere op på cyklerne og skabe positiv opmærksomhed omkring de kommuner, der samarbejder omkring nettet af Cykelsuperstier. Det kommer også til at kræve en stor og engageret indsats at styre sikkert igennem realiseringsprocesserne.

Samtidig med at der kommer fuld fart på realiseringen af det sammenhængende net af Cykelsuperstier, bliver det i stigende grad også aktuelt at vi ser videre på **drift og vedligehold af Cykelsuperstierne**. De to første Cykelsuperstier, Albertslund- og Farumruten, er på vej over i en driftsfase. Og inden for en relativ kort årrække vil der være yderligere ni ruter, som kommunerne skal drifte og vedligeholde. Der er bl.a. brug for fælles standarder for drift og vedligehold, mulighed for indmelding om problemer fra brugere, en evt. organisering af samarbejdet mellem kommunerne omkring drift og så skal vi sammen med kommunerne sikre, at der bliver afsat driftsmidler i kommunerne, herunder afsøge muligheder for eksterne midler). Der til kommer, at vi skal sikre, at de allerede etablerede Cykelsuperstier fortsat holder niveauet – de bør videreudvikles og forbedres, så Cykelsuperstiernes fulde potentiale kan udnyttes på sigt. Her er evaluering vigtigt.

Videre er der kommuner, som er i den indledende fase med **planlægning af ruter** eller som står for at skulle ansøge om støtte fra statslige puljer. I forhold til planlægning af de ni nye ruter skal kommunerne kunne trække på erfaringer fra de allerede realiserede Cykelsuperstier, Albertslund- og Farumruten.

Med dette afsæt vil projektsekretariatets kerneydelse og fornemmeste opgave i de kommende år være at facilitere, støtte og bidrage i forhold til kommunerne – hvad enten de er i gang med at anlægge, er på vej over i en driftsfase eller skal sætte alle sejl til at få en finansiering på plads. De 22 kommuner er i forskellige stadier i arbejdet med Cykelsuperstier, hvilket fordrer forskellige og differentierede indsatser.

Udvikling og understøttende aktiviteter

Nu hvor projektet går ind i en fase med fuld fart på realiseringsarbejdet, er det ekstra vigtigt, at vi fastholder fokus på forsat udvikling af plan og koncept. **Planen og konceptet er dynamiske instrumenter**, som vi løbende skal justere og udvikle i forhold til de erfaringer vi gør os og i forhold til inspiration fra andre steder. Projektsekretariatet kan blandt andet trække på erfaringerne Albertslundruten og Farumruten.

Cykelsuperstier i høj kvalitet er vigtigt for projektets succes. En medfinansiering fra stat og region er et skridt på vejen. Fremtiden kalder samtidig på udvikling af **innovative løsninger** – nyskabende løsninger fx i forhold til trafikale løsninger, samarbejdsformer, finansiering og brugerinvolvering. Alt sammen noget der kan bidrage til ambitiøse Cykelsuperstier i høj kvalitet, således at Cykelsuperstiernes fulde potentiale kan

blive udnyttet. **Offentlig-privat** samarbejde og offentlig-privat innovation kan være en vej frem – noget vi er i fuld gang med at undersøge.

Flere pendlere der dagligt cykler er en del af projektets mål. Nye Cykelsuperstier af høj kvalitet kan lokke nye brugere til, og sammen med understøttende **kommunikative aktiviteter** kommer vi langt. Vi kan se, at en aktiv kommunikationsindsats bærer frugt – New York Times, Der Spiegel, China Daily, Politiken, Metroexpress, TV2 og Lorry samt Frederiksborg Amts Avis og lokalaviser som Nørrebro Bladet, Furesø Avis, Albertslund Posten er blot nogle af de medier, Cykelsuperstierne er omtalt i. Udover fortsat synlighed handler det i høj grad om **øget motivation og adfærdsændringer**. Vi skal være i dialog med potentielle cykelpendlere og stille skarpt på, hvilke udfordringer de møder ved skiftet af transportmiddel. Overflytning fra bil til cykel skal adresseres og målgruppen involveres mere end hidtil. Og vi bør udvikle et koncept for virksomhedsdialog.

CykelPlanen, den digitale ruteplanlægger, er et værktøj til at gøre det nemmere at vælge cyklen til daglig. Testbrugere bifalder en ruteplanlægger målrettet cykelpendlere, men udtrykker allerede nu også ønske om nye funktioner i CykelPlanen. Implementering af nye funktioner kan få **flere til at bruge CykelPlanen** ligesom det vil være med at fastholde de eksisterende brugere, når nyhedens interesse har lagt sig.

Forankring

Projektet har vundet genklang blandt politikere, embedsmænd, interesseorganisationer og forskere. Fx prioriterer trængselskommissionen en realisering af det samlede net (ideal niveauet) i deres netop offentliggjorte betænkning, og nettet af Cykelsuperstier er indskrevet i Fingerplan 2013, dvs. plangrundlaget. Denne spirende forankring skal vi fastholde og udvikle, hvilket kræver en vedvarende indsats. Det er vigtigt ikke mindst i forhold til en **finansiering og prioritering** af fremtidige Cykelsuperstier.

Forankringen bør også handle om Cykelsupersti-samarbejdets fremtid. I takt med at flere Cykelsuperstier er realiseret og i drift, bliver behovet for en stillingtagen til den mere langsigtede plan med projektsekretariatet og samarbejdet mere aktuelt. Hvad vil vi med projektsekretariatet, hvornår slutter projektet, hvordan bliver det med tværkommunale aktiviteter og samarbejde og mange flere spørgsmål melder sig.

Da samarbejde på tværs af kommunerne er essensen ift. udvikling af et sammenhængende net af Cykelsuperstier, vil der også i nær fremtid være behov for en stillingtagen til, hvordan de mange involverede parter skal forholde sig i situationer, hvor fx en kommune ikke ønsker at være med længere.

Endnu et vigtigt afsæt for projektsekretariatets arbejde i 2014-2015 er meldinger fra kommunerne (midtvejsevalueringen og drøftelser i projektgruppen) om, at de i stort omfang værdsætter og efterspørger faciliteter, støtte og bidrag fra sekretariatet. Både i form af koordination af samarbejdet på tværs af kommuner, puljeansøgninger, delleverancer til anlægsprojekterne, effektmålinger, forankringsaktiviteter på politisk og embedsmandsniveau, synliggørelse og pressehåndtering, bruger- og virksomhedsdialog og understøttende aktiviteter til projektets videreudvikling med nyskabende løsninger.

3. Leverancer i projektet og succeskriterier

Visionen er at skabe verdens stærkeste net af cykelpendlerruter, Cykelsuperstier, hvor pendlere på to hjul kan komme trygt, hurtigt og komfortabelt frem mellem arbejde, uddannelse og bolig. Vi ønsker, at endnu flere borgere opfatter Cyklen som et seriøst transportalternativ til bil og kollektiv trafik på strækninger over fem kilometer. Målet er at øge antallet af pendlere, der dagligt cykler 5-20 km. Bonuseffekterne for hovedstadsregionen er mindre trængsel, mindre forurening, øget sundhed og bedre byliv.

Med denne vision og på baggrund af situationsanalysen i afsnit 2 foreslår vi følgende leverancer for 2014 og 2015:

Sammenhængende net af Cykelsuperstier

1. Koncepter for og leverance af de forskellige fællesinitiativer, som følger med realiseringen af en ny rute, fx fælles identitet (skiltning og afmærkning), servicetiltag, fælles udbud, evaluering og effektmåling, brugerinvolvering og virksomhedsdialog samt lanceringskampagne. Koncepterne implementeret i takt med realiseringen af nye Cykelsuperstier.
2. Effektmålinger og brugervurderinger af indsatser på ruterne.
3. Plan og koncept version 2.0 inkl. justering og prioritering af de allerede planlagte Cykelsuperstier, nye Cykelsuperstier samt konceptudvikling på baggrund af de hidtil høstede erfaringer.
4. Løbende dialog med andre kommuner for at afsøge muligheder for deltagelse i Cykelsuperstisamarbejdet.
5. Handlungsplan for allerede anlagte Cykelsuperstier med særligt fokus på opgraderinger og drift/vedligehold.
6. Test og implementering af koncept for drift og vedligehold.
7. Katalog over nyskabende løsninger med særligt fokus på muligheden for OPP og OPI samt afprøvning af udvalgte løsninger på eksisterende Cykelsuperstier eller Cykelsuperstier under anlæg.

Understøttende aktiviteter

8. Kampagnepakke med særlig vægt på cykelfremmende adfærdspåvirkning over for vores kernemålgruppe, bilisterne. Dele af pakken er gennemført inden udgangen af 2015, dele af pakken peger længere ud i fremtiden.
9. Koncept for bruger- og virksomhedsdialog, der trækker på erfaringer fra to første ruter og samtidig ser på nye måder. Konceptelementerne implementeret i forbindelse med eksisterende ruter og ruter under anlæg.
10. CykelPlanen, version 2.0, med ny(e) funktion(er), som er prioriteret af cykelpendlere (identificeret via en evalueringsfase).
11. Handlungsplan for at fastholde positivt momentum i pressen i en periode, hvor der ikke lanceres nye ruter.

Finansiering og forankring

12. Handlungsplan for en målrettet opfølgning på Trængselskommissionens anbefalinger, den Nationale Cykelstrategi og andre statslige og regionale strategier og udspil samt implementering af denne.
13. Politikermøder og/eller -events.
14. Notater, budskaber, handout og andet materiale til de deltagende kommuner.
15. Strategi og Handlungsplan for brug af ambassadører og interessentvaretagelse.
16. Workshop med øvrige danske byer med supercykelstier med særlig vægt på de tværgående interesser.
17. Afsøge muligheden for etablering af et rådgivende organ med erhvervsinteressenter og interesseorganisationer.
18. Notat til styregruppen med konkrete forslag til en mere langsigtet plan for Cykelsuperstisamarbejdet og herunder projektsekretariatet og drøftelse heraf inden udgangen af 2014.

Succeskriterier

1. Alle 22 kommuner som deltager i Cykelsupersti-samarbejdet vurderer, at de med sekretariatets bistand og de udvalgte understøttende indsatser har fået relevant og markant bistand i deres arbejde med realisering af Cykelsuperstier.
2. Mindst et større innovativt tiltag er gennemført og kan finde anvendelse på mere end en Cykelsupersti.
3. Ved udgangen af 2015 er der planer for den fremtidige udvikling af det samlede Cykelsuperstinet.
4. Cykelsuperstierne indgår i statslig og regional transport/mobilitets planlægning.
5. Tilsagn om støtte fra statslige puljer til cykeltrafik til minimum to nye ruter.
6. Mindst ti større virksomheder bidrager i samspil med sekretariatet til en aktiv indsat for at overflytte medarbejdere fra bil til cykel.
7. 50 omtaler i lokale, nationale og internationale nyhedsmedier.

4. Hovedmilepælsplan

I milepælsplanen arbejdes med følgende kategorier:

- Projektstyring
- Realisering af nye ruter
- Planer og konceptudvikling
- Kommunikation
- Forankring
- Innovative tiltag og virksomhedssamarbejde
- CykelPlanen
- Effektmåling og brugervurderinger

Hovedmilepælsplan vil blive udarbejdet af projektsekretariatet i samarbejde med projektgruppen ultimo 2013.

5. Organisering, bemanning og ressourceforbrug

Projektets organisering vil i store træk være uændret. Som hidtil vil der være en projekt- og styregruppe for det samlede projekt med repræsentanter fra alle 22 kommuner og Region Hovedstaden. I forbindelse med realiseringen af de ni nye ruter er det tillige aktuelt med en organisering for de enkelte ruter.

Organisering, det samlede projekt

Styregruppen, projektets beslutningsorgan, består af embedsmænd på chefniveau fra alle deltagende kommuner og Region Hovedstaden. Projektgruppen består ligeledes af repræsentanter fra alle kommunerne og Region Hovedstaden. Formandsposten er i Københavns Kommune.

Det har i løbet af 2013 vist sig, at dette er tilstrækkeligt, men at det stadig er nødvendigt at holde møder med styregruppen ad hoc, således at der i alt er 3-4 møder med projektgruppe og styregruppe om året.

Styregruppe: 2x2 timer + forberedelse og evt. løbende beslutninger

Projektgruppe: 2x4 timer + forberedelse og løbende sparring.

Der vil blive nedsat ad hoc arbejdsgrupper til løsning af konkrete opgaver. Tidsforbruget vil variere fra opgave til opgave og kan ikke fastsættes på forhånd.

Vejdirektoratets deltagelse i projektsamarbejdet er relevant i kraft af, at flere af de planlagte Cykelsuperstier har delstrækninger på statsvej, og at staten har øremærket knap 15 mio. kr. til opgradering af statsvejsstrækninger til Cykelsupersti-standard.

Vejdirektoratets deltagelse er blevet drøftet i styregruppen den 24. september 2013, og det blev besluttet, at projektsekretariatet skal invitere Vejdirektoratet til at deltage uden betaling til det fælles budget.

Organisering, specifikke ruter

For hver rute nedsættes der en styregruppe og en projektgruppe. Udover repræsentanter fra de respektive kommuner, vil repræsentanter fra Vejdirektoratet blive inviteret, hvor statsvejstrækninger indgår.

Styregruppen er beslutningsorgan, hvad angår rutespecifikke initiativer. Skal der tages beslutning af mere principiel karakter med relevans for det samlede projekt, skal forslaget til drøftelse og beslutning i styregruppen for det samlede projekt.

Projektgruppen afholder løbende møder, med projektsekretariatet som facilitator, med det formål at sikre koordinering og samarbejde på tværs af kommunerne. Udover konkrete fælles aktiviteter så som skiltning, etablering af servicetiltag, effektmåling (før- og efterundersøgelser), virksomheds og borgerdialog og lancering, vil møder på tværs give mulighed for videndeling, udvikling af rutespecifikke indsatser, eventuelle fællesudbud og synergieffekter samt drøftelser af niveauet.

For de kommuner som er i gang med realisering af en eller flere ruter vil tidsforbruget være højere qua rutemøder og andre aktiviteter i den forbindelse. Der udarbejdes rutespecifikke projektplaner.

Hver rute har eget budget og der udarbejdes rutespecifikke projektplaner.

Projektsekretariatet

Projektsekretariatet er bindeled imellem de deltagende kommuner, regionen, staten og centrale interessenter, fx Cyklistforbundet og Kræftens Bekæmpelse. Sekretariatet spiller dermed en central rolle i forhold til at skabe fremdrift, involvere interessenter og koordinere samarbejdet mellem kommunerne. Sekretariatets fornemmeste opgave og kerneydelse er at yde støtte og bidrag til kommunerne i forhold til deres arbejde med Cykelsuperstier. Lige fra ansøgninger om statslige og regionale midler til aktiviteter i forbindelse med realiseringen af ruterne, rutelanceringer og effektmålinger. Dertil kommer varetagelsen af en række initiativer og aktiviteter, som skal støtte op om hele udviklingen af cykelsuperstinettet og brugen af det.

Projektsekretariatet står sammen med kommunerne over for den spændende og udfordrende, ny fase med realisering af mindst ni nye ruter over de kommende fem år. Erfaringer fra Albertslund- og Farumruten viser, at det kræver en stor og vedholdende indsats at binde processerne omkring realiseringen sammen for de involverede kommuner. Hertil kommer, at projektsekretariatet påtager sig ansvaret for udvikling af og levering af konkrete anlægsleverancer, fx servicestationer, ITS-løsninger (nedtællingssignaler o.lign.) og skiltning/afmærkning, samt effektmålinger samt halvårslige statusredegørelser til Vejdirektoratet. Dertil kommer de understøttede aktiviteter som virksomheds- og borgerdialog. For at imødekomme behovet fra de samarbejdende kommuner og aflaste dem, vurderer projektsekretariatet, at det giver god mening med en styrkelse af projektsekretariatet med det, der svarer til et ½ årsværk i 2014 og 1 årsværk i 2015. Et årsværk som knytter sig realiseringen af de ni nye ruter.

Med ovenstående og leverancerne in mente (afsnit 3) forslår vi følgende bemanding i sekretariatet:

Projektleder, det samlede projekt:	1 årsværk i 2014 og i 2015
Projektmedarbejder, Kommunikation & Forankring:	1 årsværk i 2014 og i 2015
Projektmedarbejder, Plan & Koncept, Udvikling & Dokumentation:	1 årsværk i 2014 og i 2015
Projektmedarbejder, CykelPlanen, Puljer & Økonomistyring:	1 årsværk i 2014 og i 2015

Sekretariatet vil desuden ansætte 1-2 studerende efter behov.

De fire årsværk kan finansieres inden for den forudsatte ramme. Et yderligere årsværk foreslår vi finansieret via de anlægsmidler, som er øremærket realiseringen af ni nye ruter. Se desuden afsnit 6.

Projektsekretariatet har oparbejdet værdifuld viden om projektets svagheder og styrker samt om interessenters præferencer, som giver et stærkt fundament at bygge videre på og skaber sammenhæng i indsatser. Projektlederen er garant for dette.

Tilsvarende er kommunikations- og forankringsdelen af projektet så omfattende, at det kræver en fuldtidsansat medarbejder. Medarbejderens område dækker alt fra indsatser målrettet overflytning fra bil til cykel og rutelanceringer til hjemmeside, nyhedsbreve og pressehåndtering, hvor kommunerne er i fokus. Dertil kommer arbejdet med forankring af projektet på flere niveauer – kommune, region og stat.

Andre centrale opgaver er udvidelse af Cykelsupersti-nettet, puljeansøgninger, udvikling af drift og vedligehold, udvikling og implementering af innovative tiltag samt dokumentation i form af fx effektmålinger og brugervurderinger. Opgaver som skal understøtte alle kommunernes arbejde med Cykelsuperstier – uanset om kommunen er i gang med at realisere, drifter eller først skal til at søge om medfinansiering. Der vil også være opgaver forbundet med den videre udvikling af Cykelplanen, den regionale ruteplanlægger, og overgangen til drift.

Endelig skal sekretariatet yde bistand til realiseringen af ni nye ruter, som involverer 15 af projektets 22 kommuner. Blandt nøgleopgaverne for sekretariatet kan vi nævne: Facilitator- og tovholderfunktionen ift. de ni ruter og herunder samarbejde og koordinering mellem kommunerne, mødeledelse (projekt- og styregruppemøder), skiltning og afmærkning, udvikling og implementering af fælles servicetiltag, konceptudvikling på nye tiltag (fx cykelparkering), fælles udbud, statusrapporteringer til Vejdirektoratet og økonomistyring, lokale events og pressemeddelelser samt virksomhedsbesøg og borgerdialog. Nogle af nøgleopgaverne vil være på tværs af alle ni ruter, nogle vil være rutespecifikke og andre igen vil være individuelle fra kommune til kommune.

Som udgangspunkt vurderer vi, at der er behov for et årsværk til realisering af de ni nye ruter allerede i andet halvår af 2014, hvor udvikling og planlægning finder sted. Vi forslår imidlertid, at vi i forbindelse med vores udarbejdelse af en detaljeret milepælsplan/arbejdsplan for realiseringen af de ni nye ruter vurderer, hvordan arbejdsindsatsen vil falde de kommende år og dermed, hvornår der er brug for størst bistand og støtte i kommunerne. Og på baggrund af dette kan vi i dialog med kommunerne træffe en endelig beslutning.

I forhold til nogle af de konkrete opgaver vil der fortsat være brug for rådgiverbistand.

6. Økonomi

Budget, det samlede projekt

Budgettet for 2014 og 2015 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.

Der er udarbejdet følgende forslag til budget for 2014 og 2015:

	2014	2015	I alt
INDTÆGTER			
Egenfinansiering fra kommunerne	1.000.000	1.000.000	2.000.000
Tilskud fra Region Hovedstaden	3.000.000	3.000.000	6.000.000
I alt	4.000.000	4.000.000	8.000.000
UDGIFTER			
Projektsekretariatet (løn og overhead)	2.400.000	2.400.000	4.800.000
Projektstyring	30.000	30.000	60.000
Realisering af nye ruter	0	0	0
Planer og konceptudvikling	300.000	150.000	450.000
Kommunikation	300.000	450.000	750.000
Forankring	100.000	100.000	200.000
Innovative tiltag og virksomhedssamarbejde	350.000	500.000	850.000
Effektmåling og brugervurderinger	270.000	120.000	390.000
Cykelplanen, digitale ruteplanlægger*	200.000	200.000	400.000
Projekt evaluering (midtvejs- og afsluttende)	50.000	50.000	100.000
I alt	4.000.000	4.000.000	8.000.000

* Cykelplanen bliver lanceret i efteråret 2013, og herefter skal vi evaluere den. Først når dette er gjort kan vi blive mere konkrete i forhold til, hvad en udvikling af CykelPlanen skal indeholde og budgettet for den.

Ovenstående er et estimat. Erfaringen er at der undervejs er behov for omprioriteringer mellem budgetposterne. Budgettet vil blive kvalificeret, når en detaljeret milepælsplan og aktivitetsplan ligger færdig.

Budgettet indeholder ikke midler til anlæg af ruter og de rutespecifikke fællesaktiviteter (skiltning og service tiltag, før- og efterundersøgelser og rutelancering). Hver enkelt rute har særskilt budget i forhold til anlæg og fællesaktiviteter. Derfor er der afsat 0 kr. ud for 'realisering'.

De 4,8 mio. kr. (2014+2015), der er allokeret til løn og overhead, svarer til fire årsværk i projektsekretariatet og studentermedhjælp.

Et ½ årsværk i 2014 og 1 årsværk i 2015, der skal anvendes i forbindelse med realiseringen af de ni nye ruter, foreslår vi bliver finansieret via det anlægsbudget der er til realiseringen af de ni nye ruter. Det samlede anlægsbudget for de ni nye ruter løber op i en størrelsesorden på omkring 200 mio. kr. Konkret vil finansieringen af årsværkene (det femte årsværk i 2014 og i 2015) kunne ske ved, at der allokeres 0,375 % af anlægsbudgettet på 200 mio. kr. Dette er lig med i alt 750.000 kr. eller 250.000 kr. i 2014 og 500.000 kr. i 2015. Et årsværk svarer til omtrent til 500.000 kr. (løn og overhead).

Kommunernes egenfinansiering

Kommunernes egenfinansiering til det fælles projekt vil som hidtil blive beregnet på baggrund af indbyggertal i de respektive kommuner. Beløbet vil blive korrigeret løbende, når nye kommuner træder ind i samarbejdet.

Nedenfor er fordelingsnøglen for 2013 (til eksemplificering).

Fordelingsnøgle for 2013	Tal fra DK Statistik	Fordelingsnøgle	Beløb
Københavns Kommune	559.440	0,374	374.425
Frederiksberg Kommune	102.029	0,068	68.287
Ballerup Kommune	48.211	0,032	32.267
Brøndby Kommune	34.210	0,023	22.896
Gentofte Kommune	73.360	0,049	49.099
Gladsaxe Kommune	66.030	0,044	44.193
Herlev Kommune	26.958	0,018	18.043
Albertslund Kommune	27.824	0,019	18.622
Hvidovre Kommune	51.341	0,034	34.362
Høje-Taastrup Kommune	48.471	0,032	32.441
Lyngby-Taarbæk Kommune	53.840	0,036	36.034
Rødovre Kommune	37.351	0,025	24.998
Ishøj Kommune	21.131	0,014	14.143
Vallensbæk Kommune	14.797	0,010	9.903
Furesø Kommune	38.236	0,026	25.591
Allerød Kommune	24.073	0,016	16.112
Helsingør Kommune	61.613	0,041	41.237
Hørsholm Kommune	24.543	0,016	16.426
Rudersdal Kommune	54.827	0,037	36.695
Egedal Kommune	42.018	0,028	28.122
Fredensborg Kommune	39.462	0,026	26.411
Frederikssund Kommune	44.365	0,030	29.693
I alt (25 %)	1.494.130	1,000	1.000.000
Kr. pr. indbygger	0,68		

Bilag

Nedenstående bilag vil blive udarbejdet umiddelbart efter der er indgået kontrakt mellem Region Hovedstaden og projektsekretariatet, Københavns Kommune. Bilagene vil derefter blive forelagt projekt- og styregruppen til kommentering.

Hovedmilepælsplan

Interessentanalyse

Risikoanalyse

Kommunikationsplan

Projektbeskrivelsen er udarbejdet af: Projektsekretariatet september 2013