



## Besvarelse vedrørende høring ifm. ansøgning til den nationale Cykelpulje

Kære Kgs. Enghave Lokaludvalg

Tak for jeres henvendelse fra den 8. oktober 2024 til Teknik- og Miljøborgmesteren angående høring ifm. ansøgning til den nationale Cykelpulje. Da henvendelsen vedrører mit arbejdsområde, har borgmesteren bedt mig svare.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil inddrage lokaludvalgene i kvalificeringen af mulige cykelpuljeprojekter frem mod Teknik- og Miljøudvalgets behandling af forvaltningens cykelpuljeansøgninger. Teknik- og Miljøudvalget skal forventeligt primo marts 2025 tage stilling til, hvilke projekter, der skal ansøges om medfinansiering til i Cykelpuljen.

Projekterne udvælges på baggrund af Københavns Kommunes strategier og plangrundlag på cykelområdet samt ud fra Vejdirektoratets kriterier for tildeling af midler fra Den Nationale cykelpulje, jf. bilag 1

- Bedre sammenhængende cykelinfrastruktur på tværs af kommunegrænser.
- Bedre fremkommelighed på cykelstier og nye cykelstier, der styrker pendling i såvel større som mindre kommuner.
- Flest mulige cykelpendlere får gavn af projektet.
- Forbedringer af trafiksikkerhed og sammenhæng på skolevejsnet.

Vi ser frem til at modtage jeres input.

Peter Højer  
Vicedirektør

**30-10-2024**

Sagsnummer I F2  
2024 - 20212

Dokumentnummer i F2  
162240

Sagsnummer eDoc  
2024-0352707

Mobilitet, Klimatilpasning  
og Byvedligehold  
Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

## NOTAT

5. maj 2022  
2021-940

### **Udmøntnings- og administrationsgrundlag for cykelpuljen i 2023, 2024 og 2025**

Cykeltrafikken i Danmark har i en årrække samlet set været stagnerende eller ligefrem faldende. Siden 1990 har der på nationalt plan været et markant fald i cyklismen og på trods af en stigning i årene fra 2010-2014, kan der igen konstateres et fald i antallet af cyklister.

Det er alene i de større byer, hvor cyklen ofte er et hurtigere og nemmere valg end andre transportformer, at cykeltrafikken har været stigende. Uden for byområderne er cyklen ikke i samme grad et naturligt første valg i dagligdagen.

En positiv udvikling er derimod, at der sælges stadig flere elcykler, der også er relevante på de længere pendlerture. Undersøgelser viser, at elcyklen opleves som et transportmiddel, der i mange situationer helt eller delvist kan erstatte en bil.

Vejdirektoratets evaluering af cykelpuljeprojekterne i perioden fra 2009-2014 viste, at de statslige cykelpuljer har haft en begrænset effekt, når det kommer til at flytte folk fra bil til cykel. Evalueringer har vist, at mens cykeltrafikken på de undersøgte strækninger i gennemsnit steg med mere end 20 pct., så var det kun 3 pct. af de nye cyklister, der var overflyttet fra bil.

Hvis flere danskere skal gøre cyklen til en del af de daglige transportvalg, så er der behov for, at den fremtidige anvendelse af midlerne i cykelpuljen kvalificeres, målrettes og sikrer stærke beslutningsgrundlag, der understøtter, at de afsatte midler anvendes til en reel styrkelse af cykeltrafikken. Dette udmøntningsgrundlag vil tage udgangspunkt heri. Derfor foreslås der bl.a. en ny tilgang, hvor der løbende kan justeres i mål og midler inden for cykelområdet – det vil sige at anvende en ny form for planlægning, der løbende kan tilpasses ny viden og relevante temaer jf. nedenfor.



### ***Cykelpuljen i Infrastrukturplan 2035***

Med Infrastrukturplan 2035 er der afsat en pulje på i alt 3 mia. kr. til at fremme cyklisme i perioden 2022-2035.

Af de 3 mia. kr. er der afsat 420 mio. kr. til Cyklens år i 2022 og 150 mio. kr. til en cykelbro, der skal understøtte infrastrukturen til Lynetteholmen. I Cyklens År er der allerede blevet udmøntet 400 mio. kr. til anlæg af ny cykelinfrastruktur, samt 6 mio. kr. til kam-pagner, 4 mio. kr. til et nationalt videnscenter og 10 mio. kr. til de nationale cykelruter. Desuden er der afsat ca. 130 mio. kr. til cykel-puljens driftsmidler til at gennemføre undersøgelser mv. Der ude-står således at blive udmøntet 2,3 mia. kr. for perioden 2023-2035.

Formålet med oprettelsen af et nyt Nationalt Videnscenter for Cykelfremme er at højne vidensniveauet blandt alle, der arbejder med cykelfremme og derigennem også sikre stærkere beslutningsgrund-lag. Centret vil have et særligt fokus på at formidle den nyeste cykelviden, der har høj anvendelighed for kommunerne, der er den myndighed, som ejer og udvikler langt størstedelen af cykelinfra-strukturen i Danmark. Videnscentret skal både arbejde med at gøre eksisterende viden og data tilgængelig for flest mulige og med at udvikle ny viden, der imødegår de problemstillinger og udfordrin-ger, som opleves ude i kommunerne og blandt andre aktører på cy-kelområdet.

### ***Cykelpuljens fokus skal målrettes og tilpasses løbende***

Som noget nyt lægges der op til, at puljerne fokus løbende revurde-res. Fra cykelpuljens start har fokus været meget bred. Vejdirekto-ratet vil anbefale, at ny viden løbende kan indgå i udmøntningen af midlerne i cykelpuljen, og som noget nyt vil det være muligt, at målrette puljer eller dele af puljer til temaer, som videnscenteret understøtter med ny viden.

Der aftales i første omgang for årene 2023, 2024 og 2025, hvilke indsatsområder puljerne skal have fokus på.



Af cykelpuljens driftsmidler afsættes der årligt 2 mio. kr. til viden-centret, som kommer til at spille en central rolle i beslutningsgrundlaget. Derudover er der følgende til udmøntning.

Tabel 1: Årligt afsat beløb til udmøntning

2023	97,5 mio. kr.
2024	162,5 mio. kr.
2025	270 mio. kr.

Af disse midler afsættes årligt 1/3 til cykelprojekter på statsveje og 2/3 til medfinansiering af kommunale projekter, da størstedelen af cyklingen foregår på de kommunale cykelstier. Heraf lægges der op til, at der fra den kommunale pulje afsættes 5 mio. kr. til videns- og innovationsprojekter, som kommuner, organisationer, universiteter mv. kan ansøge om på samme måde og i samme proces som ansøgningen til de kommunale cykelpuljer. Der kan tildeles tilskud videns- og innovationsprojekterne på op til 100 pct.

### ***Projekter på statsvejnettet***

Midlerne til indsatsen på statsvejnettet i 2023, 2024 og 2025 målrettes temaer. For statsveje fokuseres navnlig på cykelpendling og de statsvejsstykker, der indgår i supercykelstierne. Et sådant fokus forventes at have et godt potentiale i forhold til cykelfremme.

Vejdirektoratet vil sikre løbende inddragelse af nyeste viden, og arbejder aktuelt på at opdatere deres prioriteringsmodel. De statslige cykelstiprojekter, der indstilles til udmøntning hos forligskredsen, vil tage udgangspunkt i projekter, hvor Vejdirektoratet har udarbejdet et skitseprojekt.

### ***Projekter i kommunerne***

Det største potentiale for at styrke cyklismen ligger typisk på de kommunale veje. Med det formål at sikre beslutningsgrundlag af ensartet høj kvalitet – og dermed understøtte projekter, der giver



størst effekt for cyklismen – opdeles midlerne til kommunale projekter i to kategorier: Støtte til henholdsvis udarbejdelse af beslutningsgrundlag og støtte til konkrete anlægsprojekter. Det vil være kommunerne selv, der afgør, om de vil søge direkte i puljen til anlægsprojekter eller om de, som et første skridt, vil søge i puljen til beslutningsgrundlag.

#### *Pulje til beslutningsgrundlag*

For nogle af de mindste kommuner med begrænsede ressourcer og erfaringer fra cykelområdet, udgør ansøgningsprocessen et forholdsvist stort ressourcetræk. Det forslås derfor, at Vejdirektoratet indgår en rammeaftale med en relevant rådgiver, hvor kommuner kan hente hjælp i forbindelse med ansøgningsprocessen. Der afsættes fra den kommunale pulje årligt i årene 2023, 2024 og 2025 en pulje på 2 mio. kr. til at understøtte kommunernes projektering af nye cykelstier. Puljen vil være målrettet de mindste kommuner, hvorfor kun kommuner med under 25.000 indbyggere vil kunne søge puljen. Hver kommune vil højst kunne søge om 200.000 kr. årligt i tilskud. Ikke ansøgte midler vil blive overført til den kommunale anlægspulje. I forbindelse med de årlige udmøntninger vurderes, om beløbet afsat til projekteringsstøtte er passende.

I den forbindelse vil videnscentret i Vejdirektoratet indgå som en central spiller for at understøtte kommunerne i projekteringsfasen med henblik på at sikre, at kommunerne får adgang til den nyeste viden på cykelområdet. Dermed kan arbejdet i videnscenteret bidrage til at fremme innovation i de ansøgte projekter, så flere projekter vil være baseret på den nyeste viden om cykelfremme.

Såfremt en kommune vælger at søge om midler fra puljen til beslutningsgrundlag, vil den efterfølgende kunne ansøge til det konkrete anlægsprojekt, når beslutningsgrundlaget er udarbejdet.

#### *Pulje til anlæg på kommunevejnettet*

Anvendelsen af puljer til statslig medfinansiering af cykelstiprojekter inden for det kommunale område har i mange år fulgt samme model. Der sættes en fast tilskudsandel og på baggrund af kommunernes ansøgning indstilles de projekter, der bedst opfylder de udmeldte kriterier, til gennemførelse.



Som beskrevet ovenfor, forslås en ny proces for de kommende års udmøntning. Dette gøres for at understøtte kommunernes faglige arbejde med cykelstiprojekter og således give mulighed for større og mere ensartet kvalitet i de ansøgte projekter.

Med målrettede cykelpuljer, hvor cykelviden fra videnscentret understøtter kommunernes projektering, er der en mulighed for at lave en stærkere kobling mellem den nyeste viden og konkrete projekter ude i kommunerne. Modellen vurderes løbende i forbindelse med de årlige udmøntninger.

Det forslås, at den generelle tilskudsprocent i 2023, 2024 og 2025 fastlægges til 40 %, hvilket giver kommunerne en fast planlægningsramme for de kommende tre år.

På grund af skolesammenlægninger har mange skolebørn fået længere skoleveje, hvorfor der flere steder i landet ikke er en tilstrækkelig cykelinfrastruktur. Kommunerne kan derfor opnå 50 % tilskud til projekter, der forbedrer trafiksikkerheden for cyklister på skoleveje.

Tværkommunale cykelstier skaber sammenhæng på tværs af kommunegrænser, men er ofte forbundet med højere administrative udgifter. Tværkommunale ansøgninger, der involverer mindst to kommuner, vil derfor ligeledes kunne opnå en højere støtteprocent på 50 %.

Desuden forslås puljen målrettet pendlercykling, der forventes at give den største cykelfremmende effekt. Kriterierne for puljen vil være:

- *Bedre sammenhæng i cykelinfrastrukturen på tværs af kommunegrænser*
- *Bedre fremkommelighed på cykelstier og nye cykelstier, der styrker pendling i såvel større som mindre kommuner*
- *Flest mulige cykelpendlere får gavn af projektet*
- *Forbedring af trafiksikkerhed og sammenhæng på skolevejsnet*

### **Tidsplan for puljer til medfinansiering af kommunale cykelprojekter**

Processen for udmøntning af midler til medfinansiering af kommunale projekter foreslås at være følgende:



Vejdirektoratet udarbejder en bekendtgørelse om ansøgningsrunden, der sendes i høring og herefter udstedes senest medio oktober 2022, hvorefter cykelpuljen annonceres i den kvartalsvise puljekalender (statens-tilskudspuljer.dk) den 1. november 2022.

For årene 2023, 2024 og 2025 foreslås forligskredsens behandling af cykelpuljen at følge de nedenfor beskrevne skridt, hvor videnscentrets årlige afrapportering indgår som baggrundsviden til brug for udmøntningerne.

*Primo januar: Ansøgningsrunden åbner for kommunerne*

Ansøgningsrunde til den kommunale cykelpulje og undersøgelsespuljen åbner med ansøgningsfrist den 31. marts.

*Maj: Vejdirektoratet indstiller kommunale cykelstipprojekter, videns- og innovationsprojekter samt kommunale projekteringer*

Vejdirektoratet kommer med en indstilling med projekter, der bedst matcher de fastlagte kriterier og temaer. Videnscentret udarbejder sin årsrapport, som kan indgå den kommende udmøntning.

*Juni: Udmøntning af den kommunale og statslige pulje*

Forligskredsen udmønter den kommunale og statslige cykelpulje på baggrund af Vejdirektoratets indstilling.

*August/september: tilsagn formidles til kommunerne, sådan at projekterne kan nå at indgå i den kommunale budgetproces.*

Den nye model med målretning i forhold til temaer skal evalueres samlet efter de første 3 år, hvorefter kriterier og fokusområder for den næste fase kan lægges fast. Dette vil ske på baggrund af et oplæg fra Vejdirektoratet senest ved udgangen af 3. kvartal 2025.