

7. juli 2010

## Vejledning til ansøgning af tilskud fra "Pulje til mere cykeltrafik" 2010

### Indhold:

1. Formålet med puljen til mere cykeltrafik.....	2
2. Hvad kan der søges tilskud til? .....	2
3. Hvem kan søge tilskud? .....	3
4. Prioritering af ansøgninger .....	4
5. Tilskuddets størrelse .....	5
6. Hvad skal ansøgningen om tilskud indeholde .....	5
7. Administrative forhold såfremt tilskud bevilges .....	10
8. Ansøgningsfrist og behandling af ansøgninger .....	11
9. Kontakt .....	12

## 1. FORMÅLET MED PULJEN TIL MERE CYKELTRAFIK

Puljen til mere cykeltrafik blev fastlagt som en del af aftalen om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009. Formålet er at forbedre forholdene for cyklister, så cyklen bliver en mere attraktiv transportform.

Baggrunden for ønsket om at forbedre forholdene for cyklister er, at cykling i forhold til andre transportformer har en række særlige fordele, herunder:

- Cyklister fylder mindre på vejene end andre transportmidler og medvirker derfor til reduktion af den stigende trængsel på vejene.
- Cykling støjer ikke.
- Overflytning af trafik fra andre transportformer til cykling medvirker til reduktion af miljøproblemerne – især i byerne, men også globalt i form af reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen.
- Cykling giver samtidig med løsning af transportopgaven cyklisterne en sund form for motion. Derfor kan cykling medvirke til at forbedre folkesundheden.
- Cykling har brede markedsføringsmæssige muligheder for Danmark, bl.a. i form af muligheder for øget cykelturisme og international udbredelse af danske cykelkoncepter.

Samtidig med de store fordele ved cykeltrafik er der dog også et trafikikkerhedsproblem, der skal håndteres. Cykling er en transportform, der sammenlignet med personbil og kollektiv trafik har et højt antal personskadeuheld pr. kørt kilometer. Selv om uheldsrisikoen i en årrække har været faldende, sker der stadig for mange trafikuheld, hvor cyklister er involveret.

Cykeltrafikken i Danmark er set over de sidste 15 år (1994-2009) faldet med ca. 16 pct. De seneste par år er faldet i cykeltrafikken dog tilsyneladende ophørt, og cykeltrafikken har været stort set konstant. Cykeltrafikken har endda i en årrække været stigende i flere store byer.

Trafikaftalen om en grøn transportpolitik er for cykelpuljens vedkommende præciseret i notatet "Udmøntning af pulje til mere cykeltrafik" dateret 1. maj 2009. Aftaleparterne har som anbefalet af Det Rådgivende Cykelorgan besluttet i 2010 at justere de i notatet angivne tilskudsprocenter, jvf. punkt 5 i nærværende vejledning. Det er nu besluttet at åbne for 2010 ansøgningsrunden med ansøgningsfrist d. 30. august 2010, hvilket præciseres i nærværende notats afsnit 8. Notatet af 1. maj 2009 kan findes på [www.vejsektoren.dk/cykelpuljen](http://www.vejsektoren.dk/cykelpuljen).

## 2. HVAD KAN DER SØGES TILSKUD TIL?

Der kan ifølge udmøntningsnotatet af 1. maj 2009 ansøges om tilskud til Kommunale cykelbyprojekter og til projekter vedr. forbedret trafikikkerhed og innovation



Det overordnede mål ved udmøntning af puljen er mest mulig cykelfremme for pengene. Det forudsættes, at alle tiltag er trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlige. På denne baggrund vil følgende temaer og projektemner blive lagt til grund for ansøgningerne om tilskud fra Cykelpuljen 2010:

- Cykelbykonceptet (samvirken mellem flere projektemner)
- Cyklens sammenhæng med andre transportmidler (intermodalitet, parkering, terminaler)
- Cykelpendling
- Cykling til skole og fritidsaktiviteter
- Cykling og indkøb
- Rekreativ cykling
- Kampagner/borgerinddragelse
- Innovation, udvikling og demonstration
- Øvrige projekter til cykelfremme

ITS-projekter vil kunne indgå som delprojekter i projekter under alle temaerne.

Det er en betingelse for tildeling af tilskud til et projekt, at der er tale om et projekt, hvis gennemførelse p.t. er afhængig af at der opnås tilskud. Projekter der allerede i anden sammenhæng er fuldt finansieret kan således ikke opnå tilskud.

### 3. HVEM KAN SØGE TILSKUD?

En ansøger kan være:

- En kommune
- En offentlig eller privat institution som modtager offentlige tilskud
- En organisation, hvis formål er at fremme cyklisme, trafiksikkerhed, øget fysisk aktivitet, forbedret miljø og natur samt turisme
- En virksomhed

#### **Projektsamarbejde**

Nabokommuner kan ansøge om et fælles projekt ved at opdele projektet i delprojekter, hvor hver kommune ansøger om sit delprojekt.



Endvidere kan en ansøger samarbejde med flere parter i et fællesskab, hvor det er ansøgeren alene, der er ansvarlig overfor det samlede projekts gennemførelse og udgør den juridiske enhed, der skal opfylde alle krav i forbindelse med tildeling af tilskud.

Et projektsamarbejde kan derfor enten være i form af separate ansøgninger, hvor den enkelte ansøger er ansvarlig for sit eget delprojekt eller en fællesansøgning, hvor en af samarbejdspartnerne påtager sig ansvaret for projektets gennemførelse og udgør den juridiske enhed, der skal opfylde alle krav i forbindelse med eventuel tildeling af tilskud. Søges der i form af separate ansøgninger, vil projekterne blive vurderet individuelt og i tilfældet, hvor der søges på baggrund af en fællesansøgning, vil vurderingen blive foretaget ud fra det ansøgte samlede projekt.

#### 4. INDSTILLING AF PRIORITEREDE ANSØGNINGER

For at komme i betragtning til indstilling skal ansøger sandsynliggøre en rimelig sammenhæng mellem indsats og 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 Cykelpuljens samlede midler bliver allokert til de projekter og initiativer, der bedst muligt leder til opfyldelsen af Cykelpuljens overordnede formål med at få mest mulig cykelfremme for pengene.

Ideelt set og principielt bør prioriteringen af de indkomne forslag til cykelprojekter ske efter en samfundsøkonomisk metode. Det ville indebære, at der skulle foreligge kvantitative opgørelser over ikke bare investerings- og eventuelle driftsomkostninger men også kvantificering af projektets samfundsmæssige effekter. Det ville i givet fald indebære et meget betydeligt arbejde blandt ansøgerne. I forhold til typiske projektsummer og i forhold til tidsterminer for ansøgninger vil en sådan fremgangsmåde ikke være hensigtsmæssig..

Der anvendes derfor som tilfældet var i 2009 en prioriteringsproces, som er udviklet af DTU-Transport. Metoden er ikke en egentlig samfundsøkonomisk vurdering, men den bygger på samfundsøkonomiske principper. De indkomne ansøgninger vil blive inddelt i emnegrupper på baggrund af temaerne nævnt i kap. 2. Indenfor hvert tema/projektemne vil der ske en prioritering af ansøgningerne indbyrdes, baseret på en teknik med parvise sammenligninger imellem projekterne ud fra en række opstillede vurderingskriterier. Disse kriterier vil være forskellige fra projekttype til projekttype, idet der for hver projekttype vil blive lagt vægt på de kriterier, som vurderes at være relevante for netop denne projekttype. Efterfølgende vil der ske en tværgående prioritering af projekterne mellem temaer/projektemner.

Eksempler på kriterier der vil blive lagt til grund for prioriteringer er, udover projektets samlede omkostninger, projektets bidrag til:

- **Transportmiddelvalg**, valg af cykel i stedet for især bil
- **Tryghed og sikkerhed**, især for cyklister
- **Fremkommelighed** for cyklister og for den øvrige trafik
- **Sammenhæng i transportnettet**, både i cykelnettet og intermodalt (terminaler)
- **Adfærdsregulering**, bedre trafikultur



- **Service og faciliteter**, cykelparkering, afmærkning mv.
- **Viden og innovation**, forskning og udredning

## 5. TILSKUDETS STØRRELSE

- Tilskudsandelen er normalt 40 pct.
- For innovationsprojekter er det muligt at opnå 100 pct. tilskud, hvis projektets resultater over en bred front vil fremme cykling, såsom forsknings- og udviklingsprojekter og tværgående projekter med bred national effekt og forankring.

Det forudsættes i forbindelse med fremsendelse af ansøgningen, at ansøgerens organisation i tilfælde af tilsagn vil være i stand til at fremskaffe sin egenfinansiering. 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 cykelpuljen til et projekt skal ansøgeren sende en ansøgning til Vejdirektoratet på det elektroniske ansøgningsskema på [Vejsektoren.dk/cykelpulje](http://Vejsektoren.dk/cykelpulje)

Ansøgningen skal (jf. ansøgningsskemaet) indeholde oplysninger om:

- Projektets titel
- Projektets hovedformål
- Overordnet projektbeskrivelse
- Forventede resultater og effekter af projektet
- Oplysninger om tilskudsmodtager
- Projektets budget (ekskl. moms) samt evt. ansøgt momsbeløb
- Ansøgt tilskudsandel
- Er der søgt/opnået tilskud til projektet fra anden tilskudsordning under Transportministeriet?

### **Vedr. Overordnet projektbeskrivelse:**

Den overordnede projektbeskrivelse i selve ansøgningsskemaet bedes holdt inden for et maksimalt omfang på 3000 tegn inkl. mellemrum. Disse oplysninger vil Vejdirektoratet forbeholde sig ret til at offentliggøre i et stamblad for projektet. I tillæg kan der til den overordnede



beskrivelse i et af bilagene vedhæftes en illustration der ikke må fylde mere end 1 A4 side. Supplerende materiale og illustrationer lægges i øvrigt i bilagene..

### Vedr. Forventede resultater og effekter af projektet samt evalueringsplan:

Den overordnede beskrivelse af forventede resultater og effekter i selve ansøgningsskemaet bedes ligeledes holdt inden for et maksimalt omfang på 3000 tegn inkl. mellemrum. Herudover kan resultater og effekter angives i ansøgningsskemaet i tabellen nedenfor, hvor der udover de forud specificerede effekter er mulighed for, at ansøgeren kan specificere yderligere effekter, der har betydning for projektet. 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 tydelig sammenhæng mellem på den ene side de effekter, som ansøgeren har vurderet som betydningsfulde for projektet og angivet i denne del af ansøgningsskemaet 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.

Effekt	Beskrivelse
Øgning af 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.
Mindskning af 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.
Effekt på 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.
Effekt på 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 samt evt. ansøgt momsbeløb:



Projektets budget eksklusiv moms angives overordnet inden for de fire omkostningstyper og på de 2 faser, der er angivet i tabellen i ansøgningsskemaet. 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 kan blandt andet være konsulent udgifter.

**Øvrige omkostninger:** På denne post budgetteres udgifter der ikke kan henføres under nogen af de andre budget poster, for eksempel rejseomkostninger. For rejseomkostninger dækkes i udgangspunktet kun indenlandske rejser. Udenlandske rejser dækkes, såfremt formålet hermed er dokumenteret i ansøgningen.

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 trafikikkerhedsrevision) samt implementering af projektet (herunder anlægsudgifter)

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



**Moms:** Refunderbar moms er ikke en tilskudsberettiget omkostning. Moms godtgjort til kommuner gennem momsudligningsordningen behandles som moms, der kan refunderes, og er derfor ikke tilskudsberettiget.

For virksomheder og andre organisationer, der enten har begrænset eller ingen fradragsret for moms, kan der søges om tilskud til betaling af moms.

Hvis der søges tilskud til en del af projektsummen, som udgøres af moms, skal det angives i dette felt, og der skal i bilag 3 bilægges en revisorerklæring på, at ansøgeren ikke selv har fradragsret for denne moms.

#### **Vedr. trafikikkerhedsrevision:**

Ved anlægsprojekter med et samlet budget på mindst 200.000 kr. forudsættes gennemført trafikikkerhedsrevision efter de gældende regler herom. Omkostninger hertil skal være medtaget i budgettet.

#### **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?
- Organisering, hvem står for hvad?
- Tidsplan, startdato, slutdato
- Beskrivelse af evt. opdeling i delprojekter

Bilag 1 må maksimalt have et omfang af 5 A4 sider.

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

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





- Øget cykeltrafik
- Forventede ændringer af transportmiddelvalg
- Reduktion af biltrafik
- Forbedret fremkommelighed for cyklister
- Øget 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 6 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 i nødvendigt omfang trafik-sikkerhedsrevision.

#### Moms

Hvis der søges tilskud til en del af projektsummen, som udgøres af moms, skal der i bilag 3 bilægges en revisorerklæring på at ansøgeren ikke har fradragsret for denne moms.

Bilag 3 må maksimalt have et omfang af 5 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 30 A4 sider og må maksimalt fylde 20 MB sammen. Bilagenes filnavne må ikke indeholde æ,ø,å og mellemrum.



## 7. ADMINISTRATIVE FORHOLD SÅFREMT TILSKUD BEVILGES

Det følgende afsnit er en gennemgang af de administrative forhold, som på nuværende tidspunkt er foreløbige.

I forbindelse med meddelelse om tilskudsbevilling vil der efterfølgende skulle indgås en skriftlig aftale mellem ansøger og Vejdirektoratet om opfyldelse af de administrative forudsætninger. Det er en betingelse for tildeling af tilskud, at der er tale om et projekt, hvis gennemførelse pt. er afhængig af at der opnås tilskud. Projekter der allerede er bevilget fuld finansiering kan således ikke opnå tilskud.

Bevilling om tilskud vil have karakter af at være en projektbevilling til et projekts samlede forløb over en bestemt tidsperiode. Selv om bevillingen gives i 2010 er det derfor ikke et krav, at projektet er igangsat før i 2011. Såfremt der sker forsinkelser i projektet i forhold til slutdato skal der straks ansøges om godkendelse af en revideret tidsplan med en begrundelse for forsinkelsen.

Der skal udarbejdes og fremsendes statusredegørelser hvert halve år ultimo juni og ultimo december, så længe projektet er i gang. Her redegøres for:

- Udviklingen generelt i projektet i den forløbne periode samt akkumuleret
- Regnskab for halvårsperioden samt akkumuleret
- Opdateret restbudget
- Opdateret oversigt over resterende aktiviteter, herunder tidspunkt for afslutning.

Tilskuddet udbetales bagudrettet, det vil sige for udgifter, der er bogført på projektet. Der kan indsendes anmodning om udbetaling af tilskud i forbindelse med de halvårlige statusrapporteringer. Vejdirektoratet anviser det bevilligede tilskud helt eller delvist i overensstemmelse med den fremsendte udbetalingsanmodning. De sidste 20 pct. tilbageholdes dog til udbetaling efter at slutrapporteringen er godkendt. I tilfælde af projektfællesskab, hvor flere parter har søgt om tilskud i fællesskab, er det tilskudsmodtagers ansvar at videresende de dele af tilskuddet, som vedrører projektets samarbejdspartnere.

Senest 3 måneder efter projektets afslutning skal der udarbejdes en slutrapportering for projektet. Slutrapporteringen skal indeholde en evaluering af projektets resultater og effekter. Omkostninger til evaluering er indeholdt i budgettet. Såfremt evalueringen af evalueringstekniske årsager ikke kan gennemføres inden for 3 måneder efter projektets afslutning, skal der med Vejdirektoratet aftales en særlig frist for aflevering af evaluering.

Fordyrelser af projektet hos ansøgeren er tilskuddets absolutte størrelse uvedkommende. Besparelser i projektomkostningerne i forhold til budgettet medfører, at det tilskud projektet er berettiget til, vil formindskes, således at tilskudsandelen stadig ikke overskrider den bevilligede procentsats.



Såfremt projektet opdeles i delprojekter skal statusredegørelserne redegøre for fremdriften i hvert enkelt delprojekt. Tilskudsmodtageren og dennes projektansvarlige har ansvaret for, at alle relevante oplysninger om projektet/aktiviteten og afviklingen heraf videreformidles til Vejdirektoratet.

Ved udbud af hele eller dele af projektet skal reglerne i statens udbudscirkulære og EU's udbudsregler følges.

Efter afslutning af projektet skal der foreligge revisorerklæring om, at kun projektrelevante omkostninger er bogført på projektet. Tilskudsbeløb under 0,5 mio.kr. er dog undtaget kravet om revisorerklæring, og regnskabet skal i dette tilfælde alene være ledelsespåtegnet.

Udbetalte tilskud skal tilbagebetales til Vejdirektoratet, hvis midlerne uden forudgående godkendelse har været anvendt til andre formål end beskrevet i projektbeskrivelsen, hvis projektet bliver billigere end forudsat, eller hvis projektet ikke kan gennemføres som forudsat.

I forbindelse med statusredegørelserne eller i øvrigt efter aftale med Vejdirektoratet, skal tilskudsmodtageren fremsende et regnskab til Vejdirektoratet. Såfremt projektet er opdelt i delprojekter skal regnskabet opdeles tilsvarende. Regnskabet skal omfatte en redegørelse for gennemførte aktiviteter sammenlignet med de budgetterede aktiviteter.

Senest 3 måneder efter projektets afslutning skal der udarbejdes og indsendes et underskrevet regnskab. Regnskabet skal være udformet således, at det er muligt at sammenligne de enkelte poster med projektets budget.

Sammen med regnskabet fremsendes en underskrevet revisorerklæring eller ledelsespåtegning.

En foreløbig udgave af tilskudsvilkårene fremgår af udkast til administrationsgrundlag for cykelpuljen 2010, som kan findes på [www.vejsektoren.dk/cykelpuljen](http://www.vejsektoren.dk/cykelpuljen). Den endelige udgave af administrationsgrundlaget vil indgå som bilag til bekendtgørelse om tilskud til projekter under "Pulje til mere cykeltrafik" for 2010, som vil blive offentliggjort samme sted i løbet af august eller september 2010.

## 8. ANSØGNINGSFRIST OG BEHANDLING AF ANSØGNINGER

Ansøgningen for tilskud af 2010 cykelpuljen skal være Vejdirektoratet i hænde senest 30. august 2010 og sendes på et elektronisk ansøgningsskema, som findes på [www.vejsektoren.dk/cykelpuljen](http://www.vejsektoren.dk/cykelpuljen). 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 [cykelpuljen@vd.dk](mailto:cykelpuljen@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 efteråret udarbejde et forslag til prioritering med henblik på efterfølgende politisk behandling. Meddelelse om tilskuds-



bevilling eller afslag vil blive fremsendt til ansøger fra Vejdirektoratet umiddelbart efter endelig politisk behandling.

## 9. KONTAKT

Spørgsmål til ansøgningsmaterialet kan rettes til [cykelpuljen@vd.dk](mailto:cykelpuljen@vd.dk) eller:

Henrik Nejst Jensen, tlf. 7244 3142  
Mette Dam Mikkelsen, tlf. 7244 3198  
Lars Moustgaard, 7244 3041

