

BYPAD+

bicycle policy audit

BYPAD+

Revision af cykelpolitik

2003-2005

Revision af cykelpolitik i Hillerød

Rapport over BYPAD+ processen i Hillerød



SAVE 2002-075

Thomas Krag Mobility Advice, april 2004



BYPAD+ er en opfølgning på BYPAD, der blev gennemført med syv pilot-byer 1999-2001.

BYPAD+ sigter på at udbrede brugen af cykelpolitikrevision og benchmarking-systemer til evaluering og til forbedring af kvalitetsniveauet for lokal cykelpolitik i europæiske byer.

BYPAD+ er støttet af Europakommissionen (SAVE programmet). Projektet startede januar 2003 og slutter i begyndelsen af 2005.

En grundpille i **BYPAD+** projektet er anvendelse af BYPAD værktøjet i de 42 deltagende europæiske byer. Byerne indtager selv en aktiv rolle i evalueringen af deres cykelpolitik. De nationale kontaktpunkter fungerer som eksterne, objektive proceskonsulenter, støttet af det centrale konsortium.

Det centrale konsortium

			
Langzaam Verkeer J.P.Minckelersstraat 43A B-3000 Leuven Belgium Tel: +32-16-23 94 65 Fax: +32-16-29 02 10	European Cyclists' Federation c/o ADFC Grünenstrasse 8-9 28199 Bremen Germany Tel: +49 421 346 29 18 Fax: +49 421 346 29 50	Austrian Mobility Research Schönaugasse 8a A-8010 Graz Austria Tel: +43-316-810 45 113 Fax: +43-316-810 45 175	velo:consult Asylstrasse 66 CH-8708 Maennedorf Switzerland Tel. +41-1-790 18-60 Fax: +41-1-790 18-62
<i>Kontaktpersoner</i>			
Tim Asperges (koordinator) Mark Kemperman Evelyne Sauvage	Horst Hahn-Kloeckner	Karl Reiter Gudrun Uranitsch	Ursula Lehner-Lierz
Tim.Aasperges@langzaamverkeer.be Mark.Kemperman@langzaamverkeer.be Evelyne.Sauvage@langzaamverkeer.be	Horst.Hahn-Kloeckner@adfc.de	reiter@fgm-amor.at Uranitsch@fgm-amor.at	ull@veloconsult.ch
http://www.langzaamverkeer.be	http://www.ecf.com	http://www.fgm-amor.at	

Nationale kontaktpunkter

Østrig Austrian Mobility Research AMOR Karl Reiter reiter@fgm-amor.at	Tyskland (nord, øst) Planungsgemeinschaft Verkehr Detlev Gündel guendel@pgv-hannover.de	Slovenien university of Maribor Sebastian Toplak Sebastian.toplak@uni-mb.si
Belgien Langzaam Verkeer Tim Asperges Tim.Aasperges@langzaamverkeer.be	Tyskland (syd, vest) velo:consult Ursula Lehner-Lierz ull@veloconsult.ch	Sverige Trivector Jessica Ter Schure jessica.terschure@trivector.se
Tjekkiet CDV Radomira Pliskova pliskova@cdv.cz	Irland Colin Buchanan and Partners Damien O'Tuama damien.otuama@cbpiri.com	Schweiz (fransktalende del) Citec Ingénieurs Conseils Philippe Gasser philippe.gasser@citec.ch
Danmark Thomas Krag Mobililitetsrådgivning Thomas Krag tk@thomaskrag.com	Italien Ökoinstitut Südtirol Andrea Leverano leverano@ecoinstituto.it	Schweiz (tysktalende del) velo:consult Ursula Lehner-Lierz ull@veloconsult.ch
Finland LT Consultants Jarkko Niittymäki Jarkko.niittymaki@ltcon.fi	Holland Diepens en Okkema Syb Tjepkema s.tjepkema@diepensenkema.nl	Storbritannien TRL David Allen dallen@trl.co.uk
Frankrig Altermodal Barbara Dahm b.dahm@altermodal.fr	Portugal Perform Energia Robert Stüssi Stussi@netcabo.pt	

Energie Cités

Jean Pierre Vallar
 2, Chemin de Palente
 25000 Besançon
 France
 jpvallar@energie-cites

BYPAD+web-site: <http://www.bypad.org>

Indhold

Indhold	4
1 Indledning	5
2 Hillerøds cykelpolitik	7
3 Resultater af BYPAD+ i Hillerød	13
4 Sammenligning med andre danske certificerede byer	16
5 Sammenligning internationalt	18
6 Forslag til den fremtidige cykelpolitik i Hillerød	19
7 BYPAD+ kvalitetsplan for Hillerød	21
Appendiks 1. Medlemmer af BYPAD+ evalueringsgruppen i Hillerød	22
Appendiks 2. Tidsforløb for BYPAD+ processen i Hillerød	23
Appendiks 3. Kommentarer og ændringsforslag til BYPAD+ metoden	24

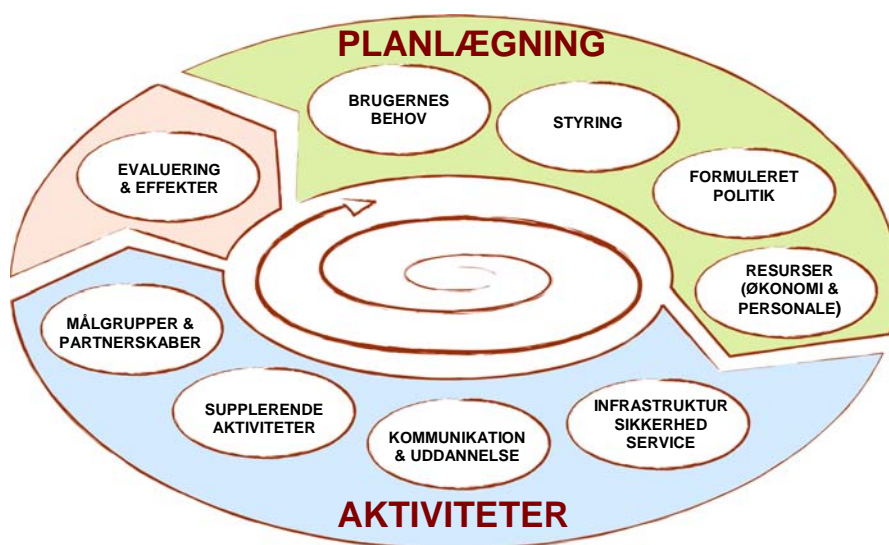
1 Indledning

BYPAD er et værktøj til screening af kvaliteten af kommunal cykelpolitik. Værktøjet bliver som led i et EU-støttet projekt 2003-2005 anvendt i 42 byer fra 15 europæiske lande. Fire danske byer indgår.

"Cykelpolitik" skal i denne forbindelse forstås som det, kommunen faktisk foretager sig af relevans for cykeltrafikken. I Danmark indgår cyklen som et normalt transportmiddel, og planlægning for cykeltrafik indgår alle steder som en del af den øvrige trafikplanlægning. Kun få danske byer har en selvstændigt formuleret cykelpolitik.

Som led i BYPAD processen er der nedsat en evalueringsgruppe bestående af politikere, embedsmænd og brugerrepræsentanter. Gruppens sammensætning fremgår af appendiks 1.

BYPAD ser ikke alene på resultaterne af cykelpolitikken, men også på den måde, cykelpolitikken udføres på. BYPAD arbejder med 9 moduler, som fremgår af figuren.



Til hvert modul er formuleret en række spørgsmål, og som led i processen har evalueringsgruppen med udgangspunkt i et omfattende spørgeskema vurderet kommunens udviklingsniveau for hvert af disse spørgsmål og derved indenfor hvert af de 9 moduler.

Udover denne evaluering indgår en beskrivelse af byens cykelpolitik i BYPAD.

Evalueringsgruppen har holdt to møder. Det første møde bestod primært i en drøftelse af udviklingsniveauer og status på mange forskellige områder, mens der ved det andet møde blev givet forslag til fremtidige initiativer i form af en kvalitetsplan.

Beskrivelsen af cykelpolitikken fremgår af kapitel 2. Kapitel 3 viser resultaterne af evalueringen, der i kapitel 4 og 5 er sammenlignet med andre danske og udenlandske byer fra BYPAD projektet. Fremkomne forslag er vist i kapitel 7 og den resulterende kvalitetsplan i kapitel 8.

Sidst i rapporten findes som appendiks 1 en opstilling af evalueringsgruppens medlemmer, en beskrivelse af BYPAD processens forløb og en opsummering over indkomne kommentarer og forslag til BYPAD processen. De indgående spørgsmål og evalueringsgruppens svar herpå (som oplæg til evalueringsgruppens første møde) findes som separate bilag 1 og 2.

2 Hillerøds cykelpolitik

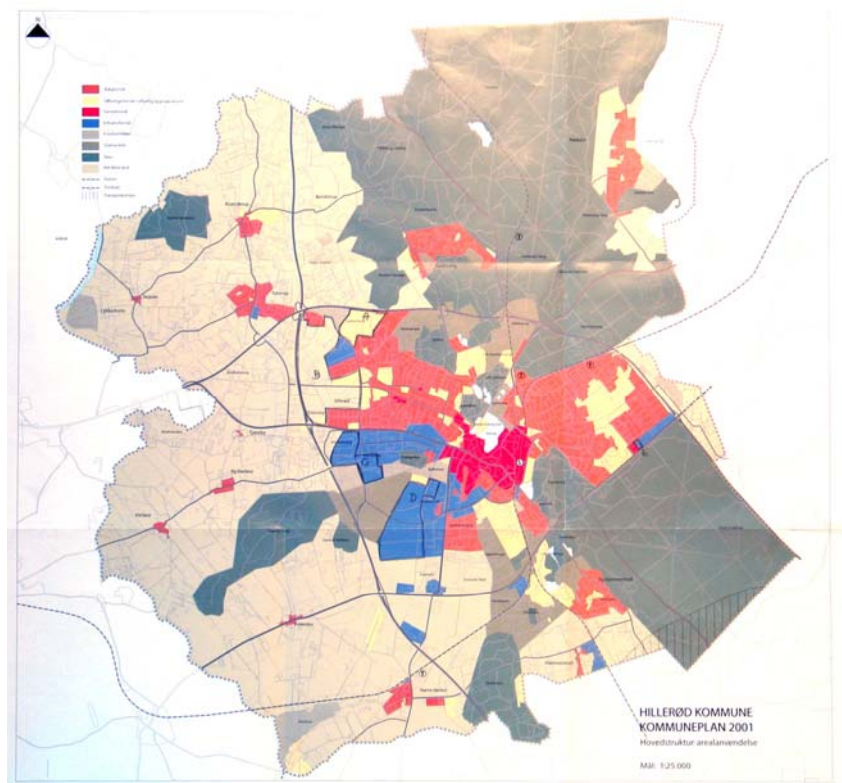
2.1 Generelle oplysninger

Der er 37.000 indbyggere i kommunen. Kommunens areal er 133 km², heraf 18 km² byzone og 115 km² landzone.

34.600 bor i byzonen, svarende til en tæthed på 1.980 pr. km².

Dele af Hillerød er gamle. Der er boliger langs indfaldsvejene. De nyere bydele er anlagt med separate stisystemer for gående og cyklende.

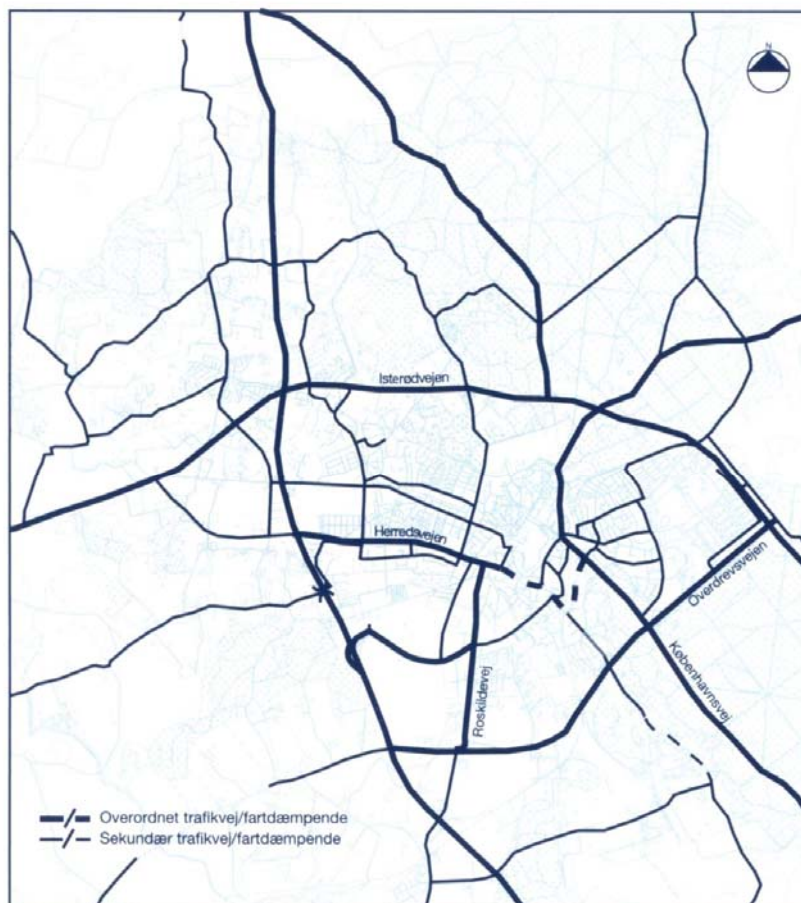
Byen består af en øst- og vestby, idet Frederiksborg Slot, Slotssø og skovene, Indelukket og Lille Dyrehave laver en adskillelse fra nord mens Salpetermose og Præstevang adskiller i syd. Der er én primær hovedforbindelse (Hostrupsvej-Nordstensvej) mellem øst og vest (Milnersvej danner også forbindelse, men er en omvej).



(arealanvendelse i Hillerød, fra Kommuneplanen)

2.2 Transport og cykling

Hillerøds overordnede vejnet er traditionelt opbygget med ringveje og radialer. En motorvej forløber vest om og en motortrafikvej nord om Hillerød.



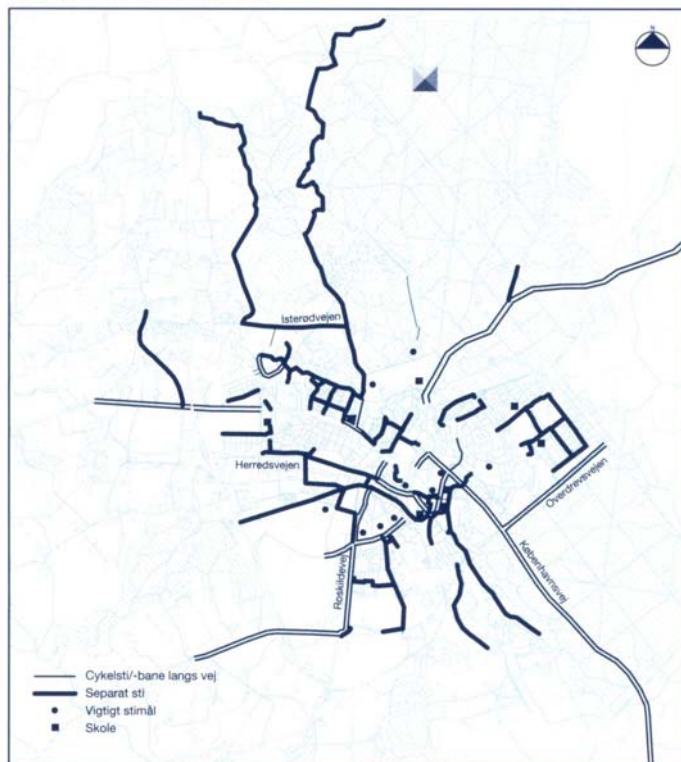
kort J: eksisterende veje

(Hillerøds vejnet, fra trafikplanen)

Der er anlagt cykelstier på den centrale vejforbindelse, men er i øvrigt mangel på cykelstier i de ældre, centrale dele. De nye bydele er velforsynede med cykelstier.

Der er planlagt et system af stier, der dels stråler ud fra stationen, dels er ringforbindelser. Tre af disse er gennemført med skiltning. To er delvis gennemført (Slotssøstien og rute 104), men uden skiltning. Tre amtskommunale, skiltede ruter udgår fra Frederiksborg Slot.

kort K: eksisterende stier



(Cykelstier i Hillerød, fra trafikplanen)

Der er 1.250 cykelparkeringspladser ved stationen og 400 i bykerne i øvrigt.

Man kan tage cykler med i alle tog, der udgår fra Hillerød station, i S-togene dog ikke i spærretiden.

Man kan "tanke" luft hos cykelhandlerne.

Der er cykeludlejning for gæster på Hillerød Camping og Nordisk Lejrskole. Hillerød Hotel låner desuden gratis cykler ud til sine gæster.

Der anmeldes 12 cykeltyverier pr. 1.000 indbyggere pr. år.

Kommunen har et cykelstikort og to cykelrute foldere, endnu en er under udarbejdelse. Amtet har desuden et cyklistkort og 3-4 foldere om ruter i området.

Der er link til Dansk Cyklist Forbund fra Hillerød Kommunes hjemmeside (www.hillerod.dk > Service til dig > Veje, stier og trafik > Nyttige links).

2.3 Brug af transportmidler

15% af alle ture i Hillerød foregår på cykel (kilde: TU 1998-2001, 10-84 årige, alle ture hvor cykel indgår, ture under 300 m dog ikke medregnet). Den gennemsnitlige cykeltur er 2,8 km, og i snit bliver der cyklet 1,0 km pr. dag pr. person.

2.4 Sikkerhed for cyklister

På alle veje i kommunen (også stats- og amtsveje) er der i 10-års perioden 1993-2002 dræbt 5 og sket alvorlig skade med 61 cyklister. Det svarer til et gennemsnit på 13 dræbte og 164 alvorligt skadede cyklister pr. mio. indbyggere pr. år.

2.5 Historie

Hensyn til cykler og cykling er i Hillerød (som i resten af Danmark) indarbejdet som en fast del og forudsætning for arbejdet.

Nyere boligområder er anlagt med separate stisystemer. Stinettet er herudover systematisk udbygget i takt med Hillerøds vækst og biltrafikkens stigende omfang.

Stinettet er løbende planlagt i forbindelse med kommune- og trafikplaner. Der var særlig fokus på cyklistforhold i en Trafik- og Miljøhandlingsplan fra 1996. Pendlerprojektet (se senere) satte også fokus på en stirute, der nu er etableret.

Der er etableret en arbejdsgruppe, hvori der holdes jævnlige møder med Dansk Cyklist Forbund.

2.6 Cykelpolitik

Udarbejdelse af en særskilt cykelpolitik afventer erfaringerne fra BYPAD projektet.

Der fremgår dog en del af de eksisterende planer. Af planstrategien fremgår således, at såvel bymidten som boligområderne skal fredeliggøres og at alternativer til biltransport skal fremmes.

Af kommuneplan 2001 fremgår mere konkret for cykeltrafikkens vedkommende,

- at der skal etableres et sammenhængede stisystem for hele kommunen
- at der etableres et stirutenet
- at gående og cyklende trafikanter adskilles fra biltrafikken på trafikvejene
- at der etableres gode skiftemuligheder for cyklister ved de kollektive trafikterminaler.

Kommuneplanen peger på konkrete cykelstier, der står overfor etablering.

Hillerøds "Vision 2008" indeholder også visioner for trafikområdet (bilfri bymidte, prioritering af gang og cykling - også sikkerhedsmæssigt, sammenhængende og mere fremkommeligt stinet, prioritering af skoleveje).

2.7 Andre politikker

Hillerød har (oktober 2003) søgt Vejdirektoratet om støtte til en trafikikkerhedshandlingsplan

Trafikplanen er en del af kommuneplanen.

En plan for bæredygtig trafik og levevilkår indgår som del af Agenda 21-arbejdet.

Kommunen har ingen særlig kommunikationsstrategi for området.

Plan for arealanvendelse fremgår af kommuneplanen

Frederiksborg Amt tilbyder skolestartskampagne (primært rettet til forældre og lærere), cykelhjelmkampagne for 5. klasse, kursus på AMU centret for 6. klasse, besøg af overlevelsesteam for 8-9 klasse.

Politiet tilbyder cyklistprøver (her deltager 75-80% af alle elever).

Færdselskontaktlærere har ansvar for elevernes oplæring. Herudover er der skolepatruljer og Rådet for Større Færdselssikkerheds kampagner.

Hillerød Kommune arbejder i øjeblikket (okt 2003) på en hastighedsplan for hele kommunen

En trafik- og miljøhandlingsplan vedtaget i 1995 foreligger

En skolevejsundersøgelse er udført - resultatet indgår i en liste til prioritering og en del problemer er allerede løst, det samlede resultat er dog ikke rapporteret.

2.8 Forskning og anden støtte

Projektet Bæredygtig mobilitet for pendlertrafik blev gennemført maj 1997-okt 1998 med ATP som projektvirksomhed. Et cykelværksted blev foreslået og etableret, ligeså en stiforbindelse, der for nylig er færdiggjort (stirute 109). I forlængelse af projektet blev et pendlerkontor etableret og virkede 1998-2001.

De sidste 5-6 års uheld er indlagt på GIS med mulighed for sql-forespørgsler.

2.9 Medarbejdere og politikere

Området hører under Teknisk Udvalg, som er meget engageret i trafikens miljøpåvirkning og alternativer til biltrafik.

I afdelingerne Anlæg og Spildevand samt Byplan og Miljø har de ansatte med veje, transport og cykelspørgsmål at gøre.

10-11 personer svarende til 6½ fuldtidsansatte (gælder alene administrationen - den udførende del er ikke medtaget) arbejder med veje og transport.

Samme personer arbejder med cykling - arbejdsomfanget vurderes til i alt 1,5 fuldtidsansatte.

Arbejdsområderne omfatter:

- Planlægning (kommuneplan, sektorplan, lokalplan)
- Planlægning af trafiksaneringer og øvrige ændringer på vej- og stinetet
- Trafiktællinger
- Udarbejdelse af stikort mv
- Kampagner
- Projektering
- Tilsyn med veje
- Planlægning, beskrivelse og bestilling af driftsopgaver
- Vejmyndighedsopgaver
- Behandling af borgerhenvendelser
- Signalanlæg
- Samarbejde med HUR
- Diverse (fx etablering af parkeringskorps, udarbejdelse af parkeringsvedtægt).

Der benyttes eksterne konsulenter til visse planlægningsopgaver og til projektering. Omfanget varierer fra år til år.

2.10 Økonomi

Nettobudget 2003 (fratrasket betaling til daginstitutioner og P-korps) er 1,4 mia kr.

Netto til drift og anlæg af veje (udgifter til transport af skolebørn og ældre ikke medregnet) 25 mio kr + 29 mio kr = 54 mio kr.

Bruttoudgift 43 mio kr + 29 mio kr = 72 mio kr.

Cykling er ikke et særligt budgetpunkt: Agenda 21 budgettet er 350.000 kr. Heraf er afsat 15-20.000 kr til Vi cykler til arbejde-kampagnen og 5.000 kr til et aktiveringsprojekt med istandsætning af gamle cykler. Der er afsat 1,9 mio årligt til skoleveje, som for en stor del går til cykelformål.

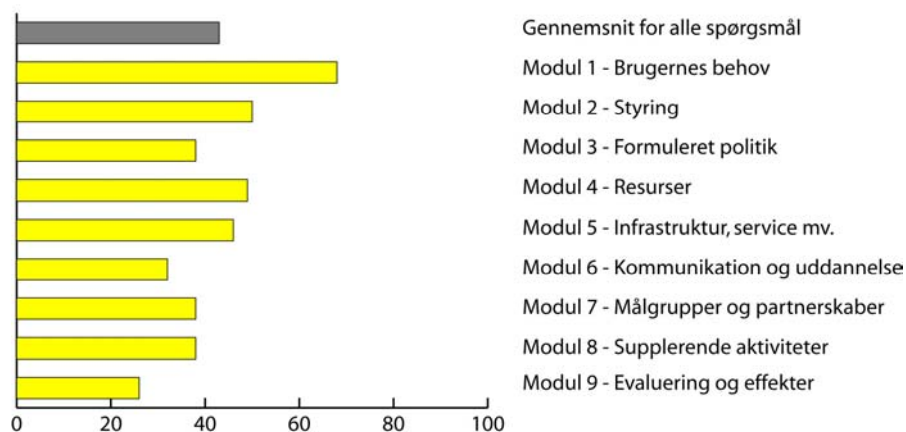
Vurderet fra driftsbudget bruges til de forskellige trafikarter: Biler 75%, offentlig transport 0%, gang og cykling 11+14 = 25%

Der udarbejdes budget med 3-års budgetoverslag hvert år, dvs. 4-årig planlægning.

I øjeblikket er kommunale skatter eneste pengekilde. Kommunen fik 1,8 og 1,0 mio kr fra sektorpulje 1998 og 1999 til etablering af cykelruter.

3 Resultater af BYPAD+ i Hillerød

BYPAD+ samlet vurdering

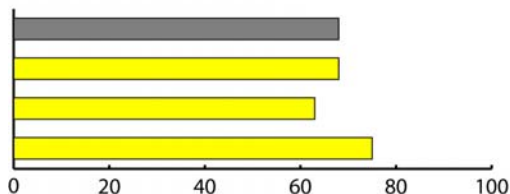


Figuren viser resultatet af evalueringen af Hillerøds cykelpolitik omregnet til procent modul for modul og som gennemsnit for alle spørgsmål.

På de følgende sider følger for hvert af modulerne resultaterne for de enkelte spørgsmål.

Evalueringsgruppen er i alle tilfælde nået frem til enighed om vurderingerne. Nærmere om baggrunden herfor kan ses i de separate bilag 1 og 2.

Modul 1 - Brugernes behov



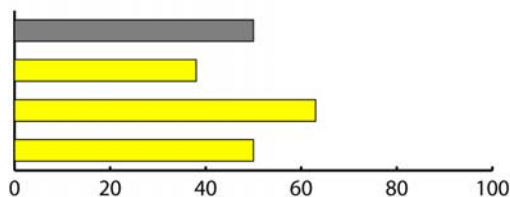
Gennemsnit for modul 1

Hvordan indgår brugernes behov?

Hvordan gøres data for brugernes behov tilgængelige?

Hvordan involveres brugergrupper?

Modul 2 - Styring



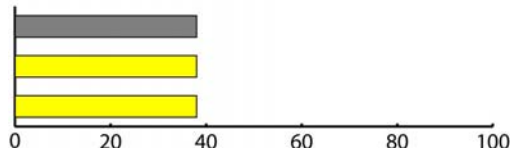
Gennemsnit for modul 2

Hvordan forberedes og gennemføres cykelpolitikken?

Hvilken indflydelse har nøglepersoner på den centrale beslutningsproces på cykelområdet?

Hvilke styringsplatforme er der?

Modul 3 - Formuleret politik

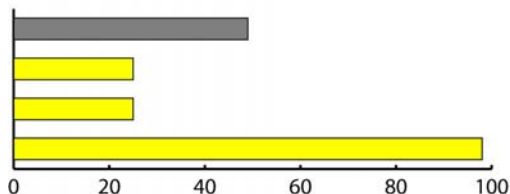


Gennemsnit for modul 3

Hvad indeholder kommunens cykelpolitik?

Hvordan sikres planernes gennemførelse?

Modul 4 - Resurser



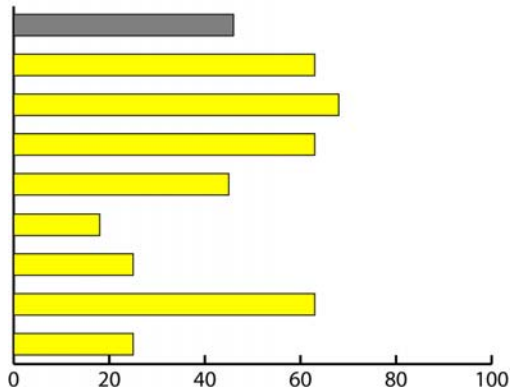
Gennemsnit for modul 4

Hvordan sikres finansieringen af cykelpolitikken?

Findes der finansiering til at støtte nyskabende projekter eller forslag fra anden side?

Hvad bliver der gjort for at styrke personalets viden og kompetence på cykelområdet?

Modul 5 - Infrastruktur, service mv.



Gennemsnit for modul 5

Hvad bliver der gjort for at forbedre cykelinfrastrukturen?

Hvordan er vedligeholdelsen af cykelinfrastrukturen organiseret?

Hvad bliver der gjort for at forbedre vejvisning for cyklister?

Hvad bliver der gjort for at forbedre cykelparkering?

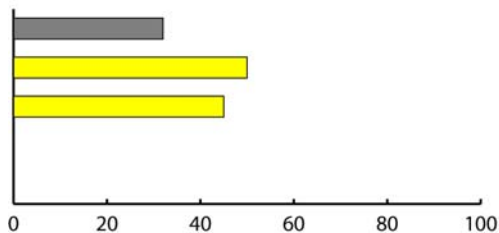
Hvad bliver der gjort for at forhindre cykeltyveri og hærværk?

Hvad bliver der gjort for at forbedre sikkerheden for cyklister?

Hvad bliver der gjort for at optimere kombinationen af cykel og kollektiv transport?

Hvad bliver der gjort for at opmuntre til øget cykelbrug mht. særlige ordninger for cyklister?

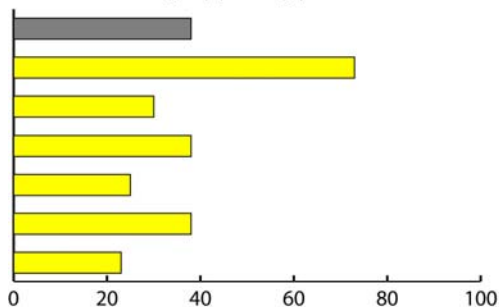
Modul 6 - Kommunikation og uddannelse



Gennemsnit for modul 6

Hvordan formidles cykelpolitikken til beslutningstagere og (potentielle) aktører?
 Hvad gøres der for at forbedre cyklens image?
 Hvilke initiativer tages der for at opmuntre til livslang cykelbrug?
 Hvad bliver der gjort mht. uddannelse og cykeltræning?

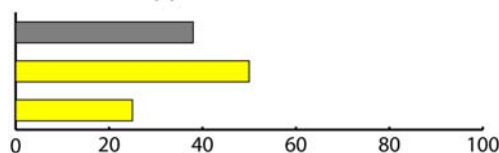
Modul 7 - Målgrupper og partnerskaber



Gennemsnit for modul 7

Hvad bliver der gjort for at opmuntre kommunens ansatte til at cykle til arbejde?
 Hvad bliver der gjort for at motivere ansatte i kommunens erhvervsvirksomheder til at cykle til arbejde?
 Hvad gør kommunen for at fremme cykling til skole?
 Hvad gør kommunen for at fremme fritidscykling?
 Hvad gør kommunen for at fremme brug af cyklen til indkøb?
 Hvilke initiativer sættes i værk for at fremme familicykling?

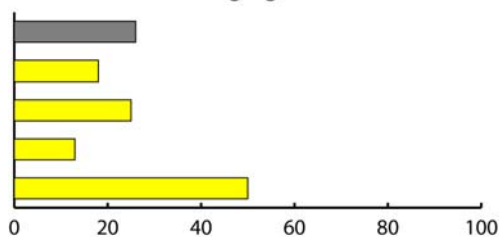
Modul 8 - Supplerende aktiviteter



Gennemsnit for modul 8

Hvad gør kommunen for at reducere bilbruget?
 Hvordan bruges cyklens positive sundhedseffekt til støtte for cykelpolitikken?

Modul 9 - Evaluering og effekter

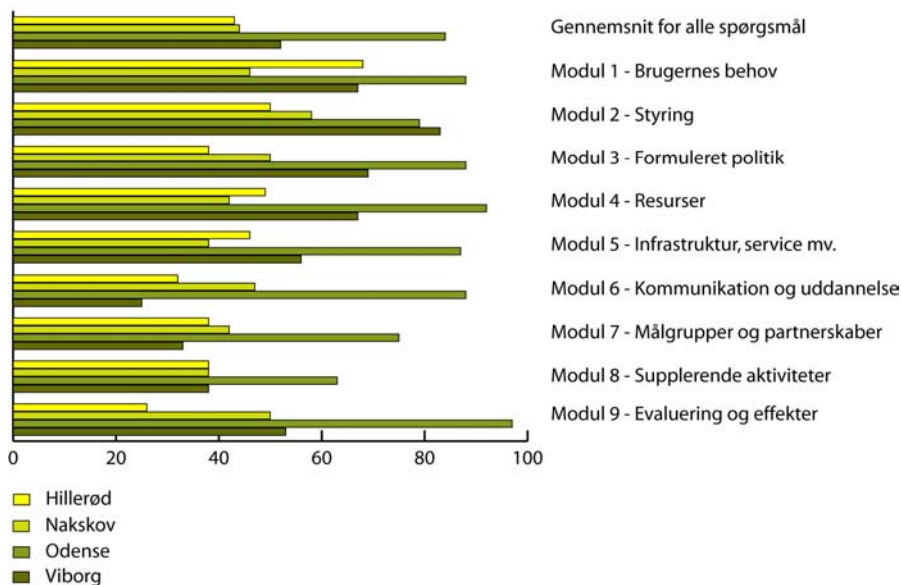


Gennemsnit for modul 9

Hvordan måles effekterne af cykelpolitikken?
 Hvordan sikres kvaliteten af projekter og aktiviteter?
 Hvordan overvåger kommunen cykelbruget?
 Hvordan indsamlet og bruger kommunen tal om trafikikkerhed?

4 Sammenligning med andre danske certificerede byer

BYPAD+ sammenligning af danske byer



Figuren viser en sammenstilling af resultaterne for de fire danske byer, der er med i BYPAD+ projektet.

Konkrete forhold for byerne er sammenstillet på næste side.

Sammenligning af de medvirkende kommuner. For nogle af oplysningerne - f.eks. personale og økonomi - kan der være tale om forskellige opgørelsesmetoder og dermed ikke direkte sammenlignelige tal.

	Hillerød	Nakskov	Odense	Viborg
Indbyggertal i kommunen	37.169	15.138	184.308	43.273
Indbyggere i byzone	34.595	14.594	177.257	38.528
Areal	133 km ²	34 km ²	304 km ²	313 km ²
Areal af byzone	18,1 km ²	9,8 km ²	97,4 km ²	26,1 km ²
Indbyggertæthed i byzone	1.980/km ²	1.484/km ²	1.820/km ²	1.479/km ²
Rumlige struktur	Kompakt bymidte; "vestby" og "Østby"	Kompakt by	Delvis kompakt	Kompakt bymidte
Byens type	Historisk bymidte, mange arbejdspladser, regionalt handelscenter	Gammel by, senere industriby, nu udvikling omkring erhvervshavnen	Gammel industri- og handelsby med universitet	Gammel kulturby, nu service- og industriby
Overblik over cykelparkering	ja	i gang	ja	ja
Cykeltlyverier pr. 1000. indb	11,7	27,7	22,2	13,9
Cyklistkort over byen	ja, og foldere for visse ruter	nej	ja	nej
Cyklistkort med lokale ture	ja	nej	ja	ja
Cyklistkort over amtet	ja	ja	ja	ja
Cyklist-info på hjemmeside	nej	nej	ja	nej
Andel cykelture ¹	15%	35%	26%	15%
Cykling pr. dag pr. person ¹	1,0 km	1,5 km	2,1 km	1,5 km
Dræbte pr. mio. pr. år ²	13	20	12	12
Alvorligt skadede pr. mio pr. år ²	164	273	235	213
Trafiksikkerhedsplan	ansøgt	ja (1998)	ja (2002)	ja (2001) ³
Mobilitetsplan	forsøg på ATP 97-98, pendlerkontor 98-01	nej	visse elementer indgår i EU Target-projekt	nej
Forskning i cykelbrug	nej	nej	ja	nej
Politisk involvering	stort	stort	moderat	stort
Personale involveret, antal	10	3-4	7	3
Personaleforbrug, årsværk	1,5	0,5	2	0,5
Samlet budget	1,4 mia kr	588 mio kr	6,2 mia kr	1,46 mia kr
Budget veje og transport	72 mio kr	17,4 mio kr	205 mio kr	18 mio kr
Samme, pr. indbygger	1.937	1.149	1.112	416
Budget for cykling	0,6 mio kr	ukendt	6 mio kr	ukendt
Andel biltrafik / offentlig trafik / gang og cykling	75%/ 0%/ 25%	65%/ 23%/ 12%	65%/ 29%/ 6%	65%/ 19%/ 16%
Pengekilder	Alene skatter, tidligere statspuljer	Alene skatter, tidligere statspuljer	EU 2 mio, ellers skatter, tidligere statspuljer	Alene skatter

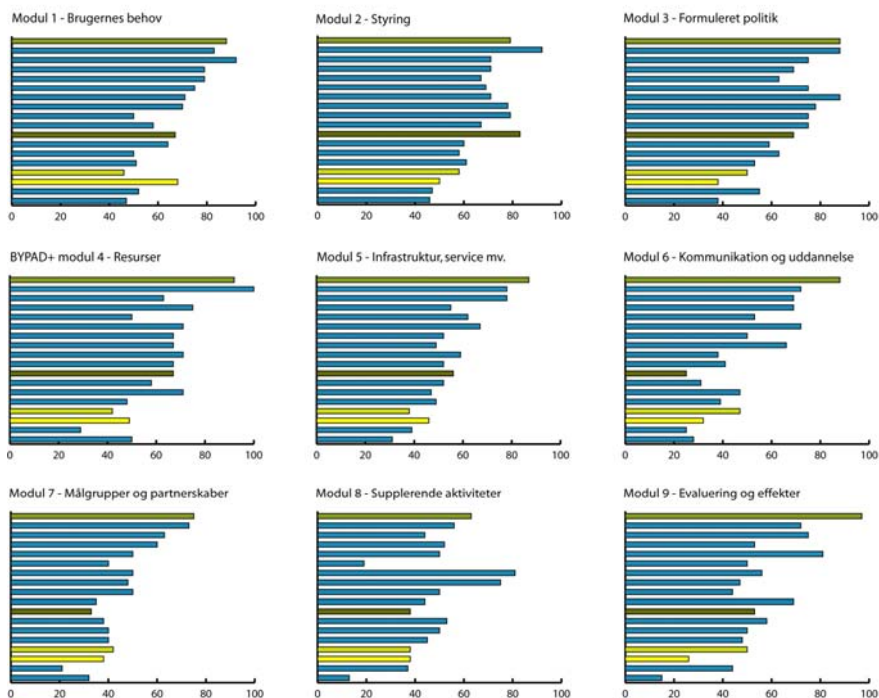
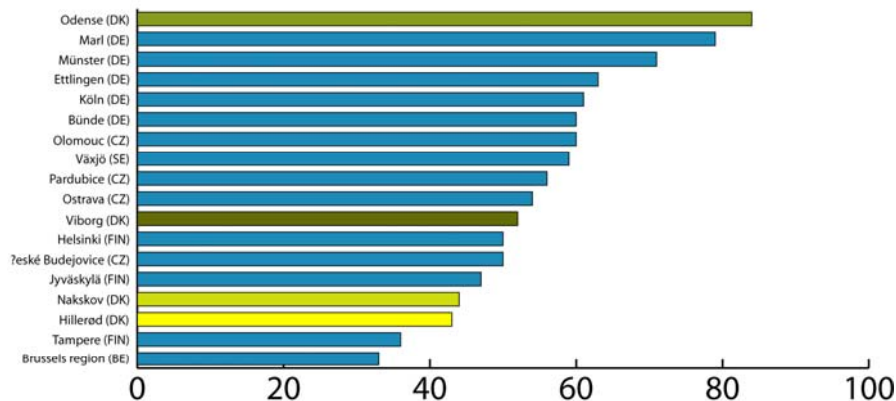
¹ TU 1998-2001, alle ture i kommunen på mindst 300 meter hvori cykel indgår

² Baseret på tal fra Danmarks Statistik 1993-2002 for hele kommunen

³ Studenterprojekt ved Aalborg Universitet

5 Sammenligning internationalt

BYPAD+ gennemsnit af samtlige vurderinger



Figurerne viser de danske byers resultater sammenlignet med 14 udenlandske byer, der februar 2004 havde gennemgået BYPAD+ processen. Den store figur viser gennemsnittet af samtlige spørgsmål, idet byerne er ordnet efter dette gennemsnit. De små viser de enkelte moduler, med byerne i samme rækkefølge som på den store figur.

6 Forslag til den fremtidige cykelpolitik i Hillerød

Nedenfor vises en bruttoliste af forslag til forbedringer fremkommet ved besvarelsen af spørgeskemaerne og ved det første møde i evalueringsgruppen. Listen blev anvendt som udgangspunkt for en drøftelse af en kvalitetsplan på evalueringsgruppens andet møde.

Data

Tællinger
Målinger af behov

Samarbejde og brugerinddragelse

Fast arbejdsgruppe med fx kvartalsvise møde
Møder med andre brugergrupper
Konsultation med brugere inden iværksættelse af konkrete projekter
Workshops med brainstorm - og resurser til gennemførelse af idéer
Cyklende rapportører, der fx kan udstyres med foto-mobiltelefon og belønnes for at indberette om konkrete problemer

Kommunikation

Offentliggørelse af planer via internettet
Anvendelse af internettet til indsamling af forslag og klager fra brugerne
Udvikle kommunikationsstrategi, øge synlighed i medier og overfor politikere

Planlægning og prioritering

Udarbejde skriftlig cykelpolitik, behandle den politisk
Opstille konkrete mål og tidsplan for at nå dem - mere formel brug af projektledelsesredskaber
Udvikle "listen" over cykelprojekter til offentliggørelse (indgå i cykelpolitik)
Mere aktiv benyttelse af uheldsdata og gennemførelse af initiativer med baggrund heri
Udarbejde og vedtage hastighedsplan
Udarbejde og vedtage trafikikkerhedsplan
Faste, årlige midler til cykelinfrastruktur
Analysere behov for cykelparkering
Udvikle databaser der holder styr på vedligeholdelses- og driftsarbejder
Arbejde for at et index for cykelbrug kommer til at indgå i SAMKOM (kommunal database med nationale benchmarkingtal)
Inddrage andre politikområder i cykelpolitikken (fx social- og sundhed), samarbejde med andre forvaltninger

Aktiviteter

Prioritere sikring af skoleveje
Vedligeholdelse af stier mv. (rengøring, bladfejnning, snerydning)
Kampagner (ABC - alle børn cykler, også gerne langvarige 'hverdagsagtige' kampagner, inddrage nye målgrupper)
Kåring af cykelvenlige arbejdspladser
Foldere (herunder genoptryk af folder om rute 109)
Nedsætte hastigheder i byen
Etablere mere aflåst og overdækket cykelparkering ved stationen

Andet

Flere særlige ordninger for cyklister

Øget opsøgning af kompetenceudvikling på området

7 BYPAD+ kvalitetsplan for Hillerød

Nedenstående plan er resultatet af det andet møde gruppe i evalueringsgruppen. Højest prioriteret er en formulering af cykelpolitikken og udarbejdelse af planer, der giver rammer for en langsigtet indsats.

Forslag /foranstaltning	Mål	Prioritet	Ansvarlig	Andre involverede afdelinger og ansatte	Budget (i kroner eller arbejdstid)	Tidsplan
Cykelpolitik	Formulerede mål og visioner	1	Byplan	Så mange som muligt	1 måned	6 måneder
Udpegning af behov for stier mv.	Plan for etablering og ændring af veje og stier	2	Byplan	Park & Vej, Udvikling	2 måneder	1-2 år
Prioriteringsplan	Politisk prioriteret liste over cykelprojekter	2	Byplan	Park & Vej, Udvikling	5 dage	6 måneder
Cykelhandlingsplan	Konkret, prioriteret plan	2				
Tællinger	Tælleprogram, helst maskinelle tællinger	3	Byplan	Park & Vej, Enterprise	50.000	
Cykelparkeringsplan for bymidten	Angive behov for antal og placering af stativer	3	Park & Vej		1-2 dage	
Cykelparkeringsplan for stationens østside	Angive behov for antal og placering af stativer	3	Park & Vej	DSB	1-2 dage	
Etablere parkering i bymidten	Realisere plan, anslået 50-100 stativer	3	Park & Vej		50-200.000	mindst 2 måneder
Etablere cykelparkering på stationen	Realisere plan, anslået 100 overdækkede stativer	3	Park & Vej /DSB		anslået 300.000	2 års forhandlinger, 2 måneder at udføre
Klager via internet		3	Park & Vej	Udvikling		
Kampagne(r) for sikkerhed og hastighed						
Kampagner for at cykle (fx ABC, cykling til indkøb)						

Appendiks 1. Medlemmer af BYPAD+ evalueringsgruppen i Hillerød

Politikere:

Tue Tortzen
Slettebakken 1
3400 Hillerød
e-mail: tt@hillerod.dk
Tlf: 48 25 39 37, arb: 48 26 03 12

Marianne Løvdal
Helsingørsgade 38
3400 Hillerød
e-mail: ml@hillerod.dk
Tlf: 48 26 88 80

Embedsmænd:

Trine Keinicke Sørensen
Hillerød Kommune
Byplan og Miljø
Frederiksgade 7
3400 Hillerød
e-mail: trp@hillerod.dk

Birthe Taudal
Hillerød Kommune
Anlæg og Spildevand
Frederiksgade 7
3400 Hillerød
e-mail: bt@hillerod.dk

Eva Kristensen
Hillerød Kommune
Byplan og Miljø
Frederiksgade 7
3400 Hillerød
e-mail: ek@hillerod.dk
Tlf: 48 20 26 72

Cyklistrepræsentanter

Jesper Jerlang
Skovvej 15
3400 Hillerød
jesper@jerlang.dk
Tlf: 48 24 36 48, arb: 39 96 61 01

Leni Blensø
Skovledet 175
3400 Hillerød
blensoe@post.tele.dk
48 25 35 34

Appendiks 2. Tidsforløb for BYPAD+ processen i Hillerød

Juni-august 2003: Evalueringsgruppe sammensat, baggrundsmateriale om Hillerød indhentet

Oktober 2003: Spørgeskemaer udsendt, svar indsendt, sammenstilling af svar udsendt

November 2003: Besigtigelse, første møde i evalueringsgruppen (konsensusmøde) afholdt, noter fra mødet udsendt.

Januar 2003: Foreløbig rapport med oversigt over scoring per spørgsmål og modul udsendt, andet møde i evalueringsgruppen afholdt, kvalitetsplan drøftet.

Marts 2003: Udkast til endelig rapport udsendt.

Appendiks 3. Kommentarer og ændringsforslag til BYPAD+ metoden

Mange har fundet spørgeskemaet vanskeligt at besvare. I stedet for at skulle give karakterer til udsagn, der på én gang kombinerer flere forskellige parametre, foreslås afkrydsning af mere konkrete spørgsmål for én ting ad gangen. Disse spørgsmål kan så afhængigt af emnet enten være af "ja/nej" typen (f.eks.: "Har kommunen et cyklistkort?") eller "karakter"-typen (f.eks. "Hvor god er kommunens dækning med cykelstier?").

Spørgeskemaet kunne desuden vinde ved i højere grad konkret at beskrive eksempler fra andre byer frem for at "gemme" disse eksempler i de stillede spørgsmål.

De efterspurgte baggrundsoplysninger er meget brede. Det kan anbefales, at der spørges mere præcist, og at spørgsmålene på forhånd bearbejdes i forhold til det land (i dette tilfælde Danmark), processen gennemføres i.

Fra mange sider er det fremhævet, at det er af stor værdi at sætte politikere, embedsmænd og brugerrepræsentanter sammen. Ofte kender de forskellige parter ikke hinanden, og alene det, at parterne mødes om at snakke cykeltrafik, bidrager positivt til kommunens indsats på cykelområdet.