

# **BYPAD+**

bicycle policy audit

**BYPAD+**

**Revision af cykelpolitik**

**2003-2005**

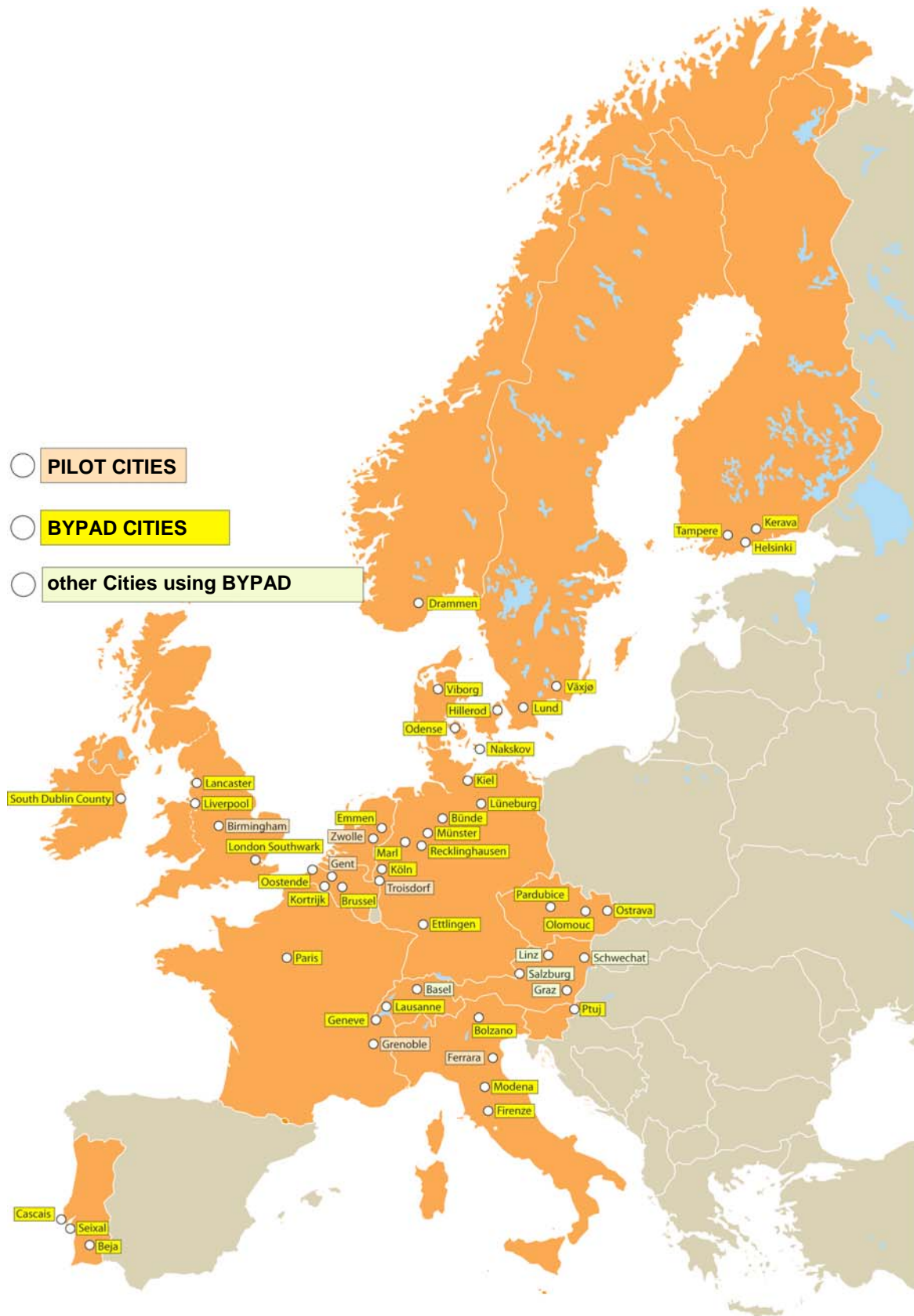
## **Revision af cykelpolitik i Nakskov**

**Rapport over BYPAD+ processen i Nakskov**



**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

			
<b>Langzaam Verkeer</b> J.P.Minckelersstraat 43A B-3000 Leuven Belgium Tel: +32-16-23 94 65 Fax: +32-16-29 02 10	<b>European Cyclists' Federation</b> c/o ADFC Grünenstrasse 8-9 28199 Bremen Germany Tel: +49 421 346 29 18 Fax: +49 421 346 29 50	<b>Austrian Mobility Research</b> Schönaugasse 8a A-8010 Graz Austria Tel: +43-316-810 45 113 Fax: +43-316-810 45 175	<b>velo:consult</b> 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
<a href="http://www.langzaamverkeer.be">http://www.langzaamverkeer.be</a>	<a href="http://www.ecf.com">http://www.ecf.com</a>	<a href="http://www.fgm-amor.at">http://www.fgm-amor.at</a>	

## Nationale kontaktpunkter

<b>Østrig</b> Austrian Mobility Research AMOR Karl Reiter reiter@fgm-amor.at	<b>Tyskland (nord, øst)</b> Planungsgemeinschaft Verkehr Detlev Gündel guendel@pgv-hannover.de	<b>Slovenien</b> university of Maribor Sebastian Toplak Sebastian.toplak@uni-mb.si
<b>Belgien</b> Langzaam Verkeer Tim Asperges Tim.Aasperges@langzaamverkeer.be	<b>Tyskland (syd, vest)</b> velo:consult Ursula Lehner-Lierz ull@veloconsult.ch	<b>Sverige</b> Trivector Jessica Ter Schure jessica.terschure@trivector.se
<b>Tjekkiet</b> CDV Radomira Pliskova pliskova@cdv.cz	<b>Irland</b> Colin Buchanan and Partners Damien O'Tuama damien.otuama@cbpiri.com	<b>Schweiz (fransktalende del)</b> Citec Ingénieurs Conseils Philippe Gasser philippe.gasser@citec.ch
<b>Danmark</b> Thomas Krag Mobililitetsrådgivning Thomas Krag tk@thomaskrag.com	<b>Italien</b> Ökoinstitut Südtirol Andrea Leverano leverano@ecoinstituto.it	<b>Schweiz (tysktalende del)</b> velo:consult Ursula Lehner-Lierz ull@veloconsult.ch
<b>Finland</b> LT Consultants Jarkko Niittymäki Jarkko.niittymaki@ltcon.fi	<b>Holland</b> Diepens en Okkema Syb Tjepkema s.tjepkema@diepensenkema.nl	<b>Storbritannien</b> TRL David Allen dallen@trl.co.uk
<b>Frankrig</b> Altermodal Barbara Dahm b.dahm@altermodal.fr	<b>Portugal</b> 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 Nakskovs cykelpolitik	7
3 Resultater af BYPAD+ i Nakskov	12
4 Sammenligning med andre danske certificerede byer	15
5 Sammenligning internationalt	17
6 Forslag til den fremtidige cykelpolitik i Nakskov	18
7 BYPAD+ kvalitetsplan for Nakskov	19
Appendiks 1. Medlemmer af BYPAD+ evalueringsgruppen i Nakskov	20
Appendiks 2. Tidsforløb for BYPAD+ processen i Nakskov	21
Appendiks 3. Kommentarer og ændringsforslag til BYPAD+ metoden	22

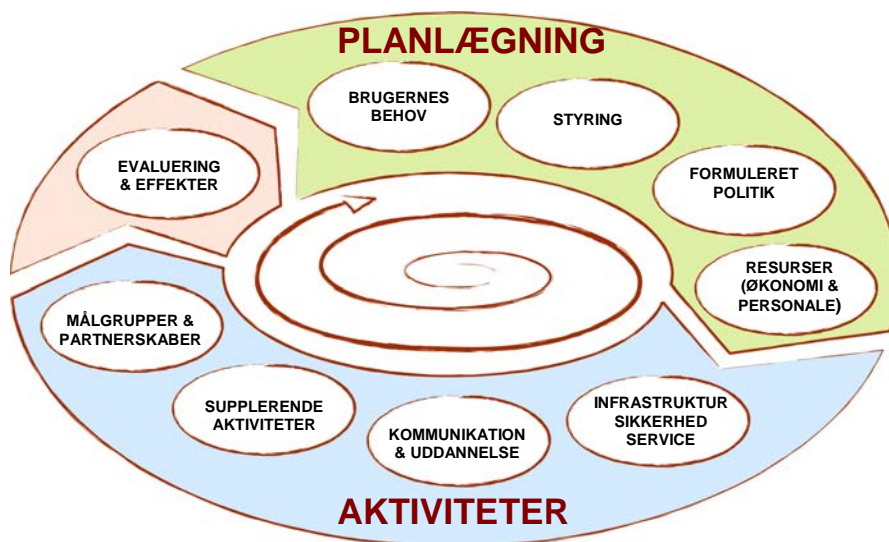
## 1 Indledning

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 Nakskovs cykelpolitik

### 2.1 Generelle oplysninger

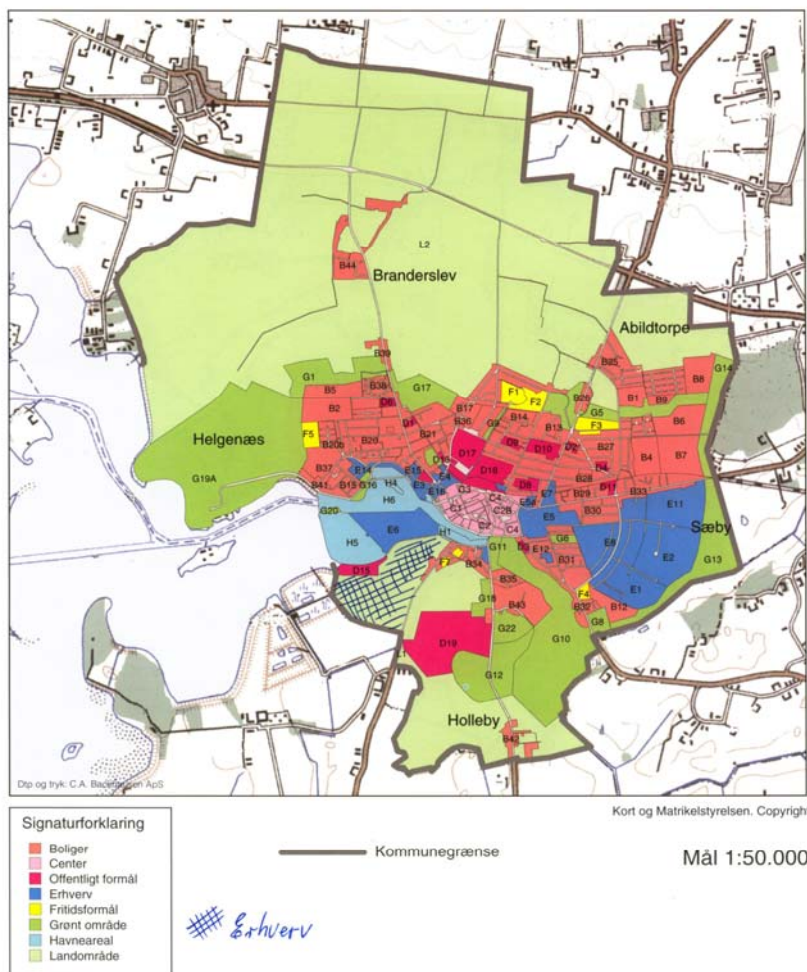
Der er 15.000 indbyggere i kommunen. Kommunens areal er 34 km<sup>2</sup>, heraf 9,8 km<sup>2</sup> byzone og 24 km<sup>2</sup> landzone.

14.600 bor i byzonen, svarende til en tæthed på 1.484 pr. km<sup>2</sup>.

Nakskov er en kompakt by med et velafgrænset centrum omgivet af boligområder i ringe med aldersmæssigt ens huse. Yderst ligger en ring med boliger fra 1960'erne.

Byen har fra gammel tid været en vigtig handelsby med Hansestæderne. Senere blev den industriby. Den nyeste udvikling af industrien har erhvervshavnen som vigtig del.

### Arealanvendelse



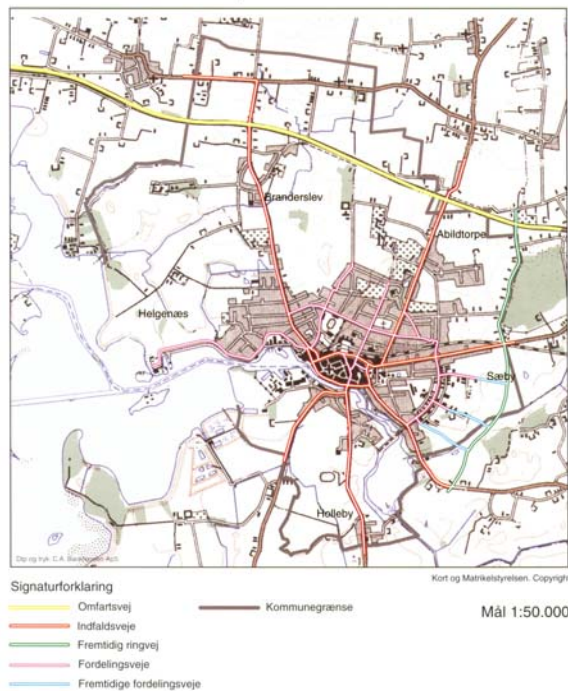
(arealanvendelse i Nakskov, fra Kommuneplanen)



## 2.2 Transport og cykling

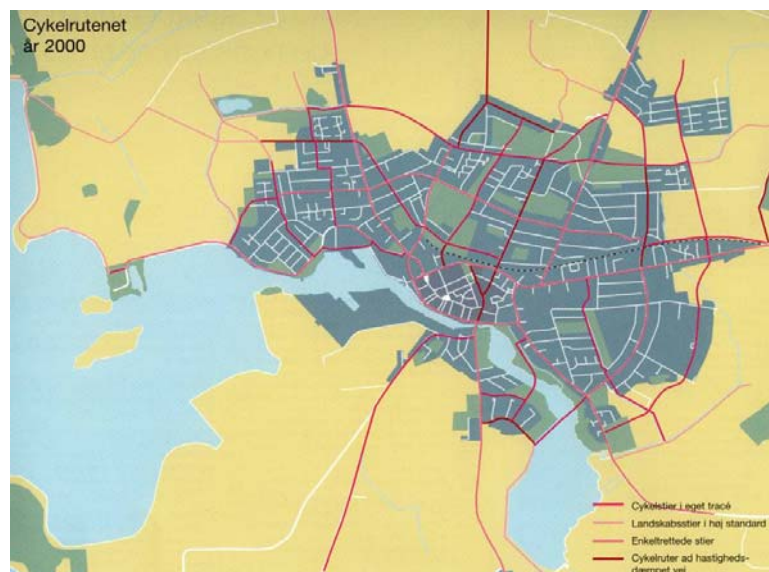
Nakskovs overordnede vejnet er traditionelt opbygget med ringveje og radialer hele kompasset rundet med ca. 60 grader imellem.

Det overordnede vejnet



(Nakskovs vejnet, fra trafikplanen)

De fleste større veje har cykelsti, herudover er der en del stier i eget tracé og cykelruter ad hastighedsdæmpede veje. En komplet kortlægning af stinettet findes ikke.



(Cykelstier i Nakskov, fra "Trafikkens Mønsterby" 1997)



Der er ultimo 2003 et stort, uopfyldt behov for cykelparkering i den indre by. Registrering foregår og der vil snart blive opsat flere stativer.

Man kan tage cykler med i alle tog, der udgår fra Nakskov station.

Der anmeldes 28 cykeltyverier pr. 1.000 indbyggere pr. år (i alt ca. 400 om året).

### **2.3 Brug af transportmidler**

35% af alle ture i Nakskov 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 1,9 km, og i snit bliver der cyklet 1,5 km pr. dag pr. person.

61% af kommunens ansatte cyklede til arbejdet under Vi cykler til arbejds-kampagnen. 70% af folkeskolens elever deltog i ABC (Alle børn cykler) kampagnen i 2003.

### **2.4 Sikkerhed for cyklister**

På alle veje i kommunen (også stats- og amtsveje) er der i 10-års perioden 1993-2002 dræbt 3 og sket alvorlig skade på 41 cyklister. Det svarer til et gennemsnit på 20 dræbte og 273 alvorligt skadede cyklister pr. mio. indbyggere pr. år.

### **2.5 Historie**

Cykeltrafikken har altid været en del af trafikplanlægningen. 15 km cykelsti blev anlagt 1975-85. I den første kommuneplan fra 1985 fastsættes politikker på trafikområdet, herunder et sammenhængende stinet og et net af landskabsstier.

1991-2003 har kommunen i samarbejde med Vejdirektoratet gennemført en række cykelruteprojekter. Cykelruterne er alle anlagt i bymidten, og fælles for projekterne er et ambitiøst mål om på én gang at forbedre sikkerhed og fremkommelighed for cykeltrafikken foruden byens æstetik.

### **2.6 Cykelpolitik**

En trafik- og miljøhandlingsplan blev udarbejdet i 1997 og en trafiksikkerhedsplan i 1998. Her er målsætningerne bl.a. at reducere personskader med cyklister med 70%, at øge tryghed, sikkerhed og tilgængelighed for de bløde trafikanter og at øge cyklens transportarbejde med parkeringsfaciliteter, kampagner og anlæg af stier.

## 2.7 Andre politikker

Kommunen har en trafikplan som del af kommuneplanen.

En egentlig plan for bæredygtig trafik og levevilkår findes ikke, men der er i kommunen stort fokus på Agenda 21.

Kommunen har ingen særlig kommunikationsstrategi for området.

Plan for arealanvendelse fremgår af kommuneplanen

Undervisning i færdselskundskab i skolerne varetages af skolerne i samarbejde med det lokale færdselspoliti.

## 2.8 Forskning og anden støtte

De projekter, der er gennemført med støtte fra Vejdirektoratet, er blevet evalueret. Herudover er der ikke forsket i cykeltrafik i byen.

## 2.9 Medarbejdere og politikere

De fleste af teknisk udvalgs medlemmer er interesserede i cykling.

I afdelingerne Drift & Anlæg, Agenda 21 og Byggeri & Miljø har de ansatte med veje, transport og cykelspørgsmål at gøre.

Der er i alt ca. 3,5 personer der beskæftiger sig med planlægning, drift og & anlæg af veje og transport. Arbejdsområderne omfatter planlægning og kampagner, projektering og tilsyn. Der er for tiden ingen konsulenter tilknyttet - sådanne ansættes efter behov.

## 2.10 Økonomi

Kommunens samlede budget i 2003 var til drift 588 mio. kr. og til anlæg 12,3 mio. kr.

Budgettet til veje og transport i 2003 er på 17,4 mio. kr., fordelt på anlæg 2,4 mio. kr., drift 10,1 mio. kr., tilskud til kollektiv trafik 3,7 mio. kr. og til administration 1,2 mio. kr.

Budgettet til cykling er ikke kendt, idet det indgår i vejbudgettet.

Skønsmæssigt fordeler udgifterne sig med 23% til kollektiv trafik, 12% til cyklistopgaver og 65% til vejene.

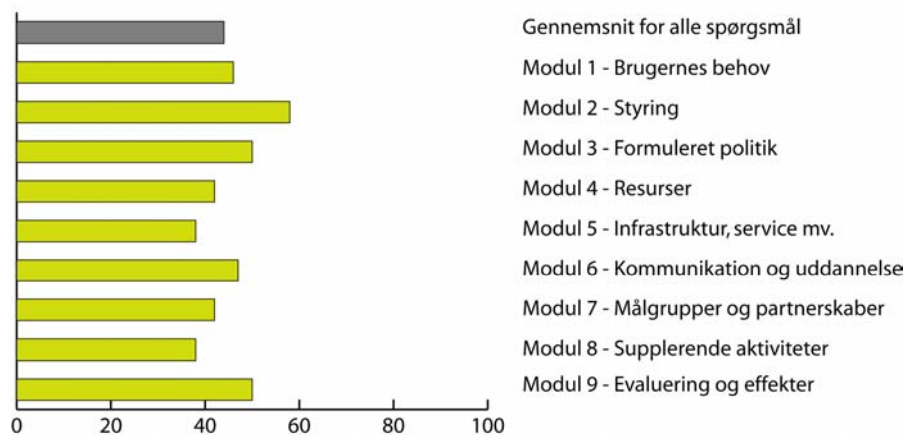
Kommunikation og kampagner udgør skønsmæssigt 1% af budgettet.

Der arbejdes med langtidsbudgetter, der årligt justeres ved budgetlægningen.

Kommunen har flere gange fået støtte til demonstrationsprojekter fra Vejdirektoratet. Dette er dog ophørt, og der er nu ikke andre sponsorer end skatteyderne.

### 3 Resultater af BYPAD+ i Nakskov

#### BYPAD+ samlet vurdering

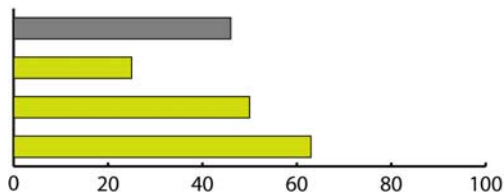


Figuren viser resultatet af evalueringen af Nakskovs cykelpolitik omregnet til procent modul for modul og som gennemsnit for alle spørgsmål.

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



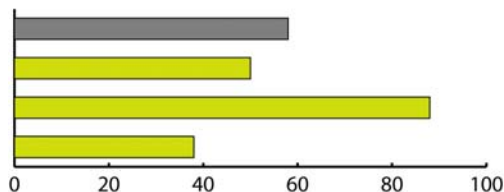
Gennemsnit for modul 1

Hvordan indgår brugernes behov?

Hvordan gøres data for brugernes behov tilgængelige?

Hvordan involveres brugergrupper?

### Modul 2 - Styring



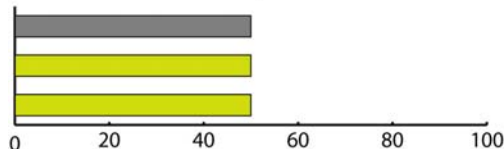
Gennemsnit for modul 2

Hvordan forberedes og gennemføres cykelpolitikken?

Hvilken indflydelse har nøglepersoner på den centrale beslutningsproces på cykelområdet?

Hvilke styringsplatforme er der?

### Modul 3 - Formuleret politik

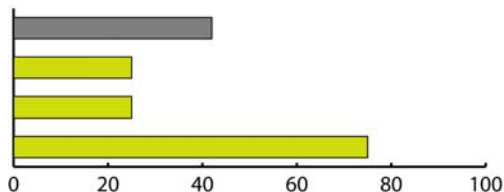


Gennemsnit for modul 3

Hvad indeholder kommunens cykelpolitik?

Hvordan sikres planernes gennemførelse?

### Modul 4 - Resurser



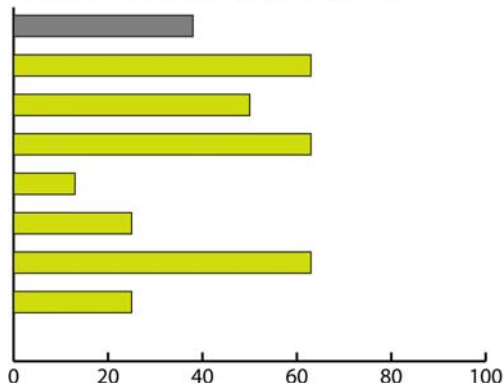
Gennemsnit for modul 4

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?

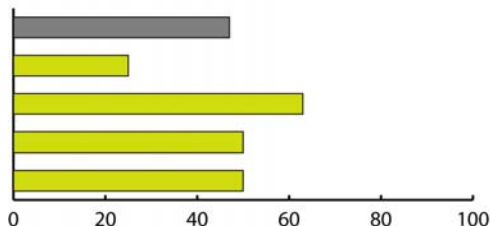
Hvad bliver der gjort for at forhindre cykeltyveri og hærværk?

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?

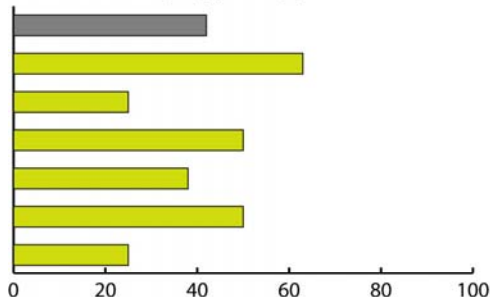
### Modul 6 - Kommunikation og uddannelse



*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?

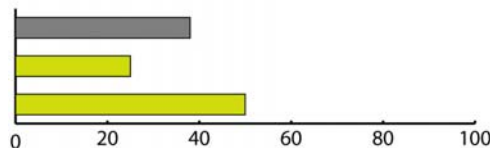
### Modul 7 - Målgrupper og partnerskaber



*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?

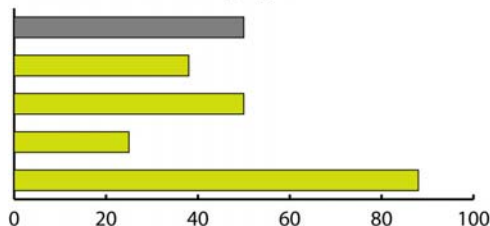
### Modul 8 - Supplerende aktiviteter



*Gennemsnit for modul 8*

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

### Modul 9 - Evaluering og effekter



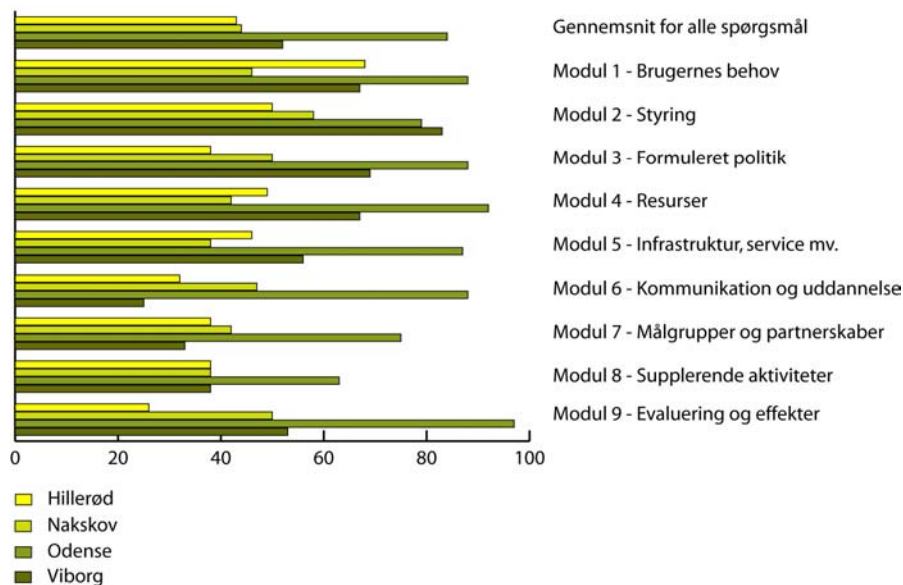
*Gennemsnit for modul 9*

- Hvordan måles effekterne af cykelpolitikken?
- Hvordan sikres kvaliteten af projekter og aktiviteter?
- Hvordan overvåger kommunen cykelbrugen?
- 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. Det fremgår, at Nakskov ikke ligger særligt højt sammenlignet med de øvrige byer.

Konkrete forhold for byerne er sammenstillet på næste side. Her udmærker Nakskov sig ved at være den af de fire byer, hvor cyklen har den absolut største andel af turene.

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 <sup>2</sup>	34 km <sup>2</sup>	304 km <sup>2</sup>	313 km <sup>2</sup>
Areal af byzone	18,1 km <sup>2</sup>	9,8 km <sup>2</sup>	97,4 km <sup>2</sup>	26,1 km <sup>2</sup>
Indbyggertæthed i byzone	1.980/km <sup>2</sup>	1.484/km <sup>2</sup>	1.820/km <sup>2</sup>	1.479/km <sup>2</sup>
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	nej	nej	ja	ja
Cyklistkort over amtet	ja	ja	ja	ja
Cyklist-info på hjemmeside	nej	nej	ja	nej
Andel cykelture <sup>1</sup>	15%	35%	26%	15%
Cykling pr. dag pr. person <sup>1</sup>	1,0 km	1,5 km	2,1 km	1,5 km
Dræbte pr. mio. pr. år <sup>2</sup>	13	20	12	12
Alvorligt skadede pr. mio pr. år <sup>2</sup>	164	273	235	213
Trafiksikkerhedsplan	ansøgt	ja (1998)	ja (2002)	ja (2001) <sup>3</sup>
Mobilitetsplan	forsøg 1997-98	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

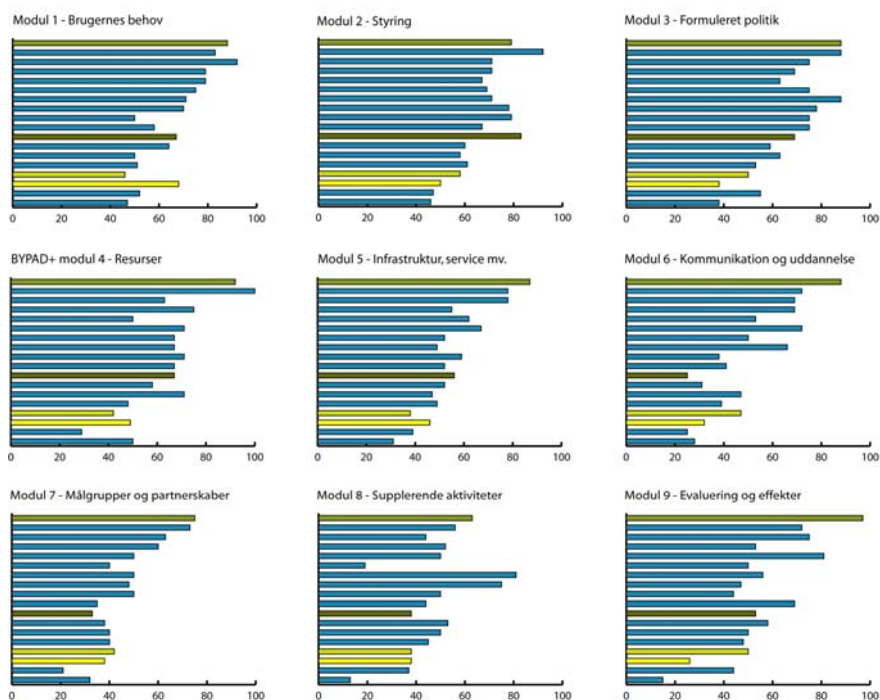
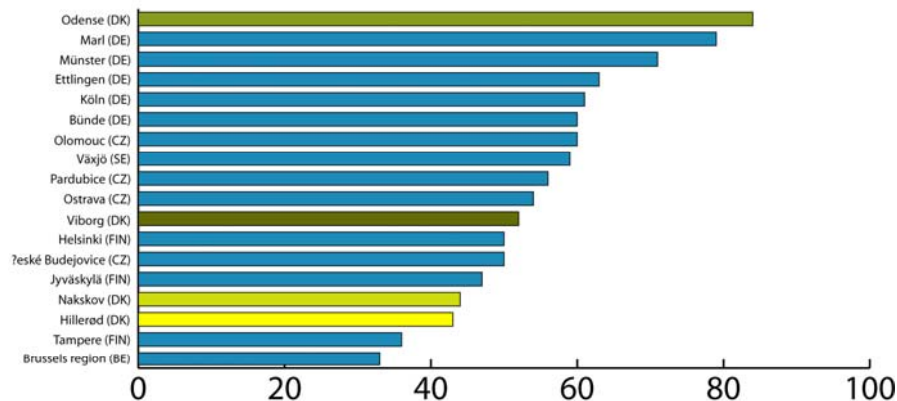
<sup>1</sup> TU 1998-2001, 10-84 årige, alle ture i kommunen på mindst 300 meter hvori cykel indgår

<sup>2</sup> Baseret på tal fra Danmarks Statistik 1993-2002 for hele kommunen

<sup>3</sup> 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 Nakskov

---

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.

### 1. Brugernes behov

Systematisk registrering og behandling af klager og forslag, og inddragelse af dem i planlægningen.

Sørge for at relevante sager også arkiveres som klager af forslag fra borgere.

Udpege repræsentanter for forskellige trafikantgrupper og holde kvartalsvise møder med dem i forvaltningen.

### 2. Styring

(ingen særlige forslag fremkommet)

### 3. Formuleret politik

Udarbejde en cyklisthandlingsplan, som del af overordnet trafik- og anlægsplan.

### 4. Resurser

(ingen særligeforslag fremkommet)

### 5. Infrastruktur, service mv.

Udvikle sammenhængende plan for cykelruter, med udgangspunkt i det eksisterende cykelruteprojekt, inklusive retningslinier for vedligeholdelse. Opprioritere vedligeholdelse.

Forbedring af cykelparkeringsmuligheder, plan for cykelparkering.

Stille krav til cykelparkering ved nybyggeri.

### 6. Kommunikation og uddannelse

Kommunecykler (medarbejdercykler) til kommunens ansatte.

Bedre kommunikation med brugere.

Opfølgning på kampagner (fx "Alle Børn Cykler").

Cykelkurser for indvandrere.

### 7. Målgrupper og partnerskaber

Inddrage cykler i bymidte-projekter - evt. afskærmet, overdækket parkering.

### 8. Supplerende aktiviteter

(ingen særligeforslag fremkommet)

### 9. Evaluering og effekter

Gennemføre egne tællinger og opdatere i "Vejman".

Anvende skadestuedata i ulykkesbekæmpelsen.

## 7 BYPAD+ kvalitetsplan for Nakskov

Nedenstående plan er resultatet af det andet møde gruppe i evalueringsgruppen. Højest prioriteret er udbedring af konkrete problemer, men langsigtet planlægning indgår også.

Forslag /foranstaltning	Mål	Prioritet	Ansvarlig	Andre involverede afdelinger og ansatte	Budget	Tidsplan
6-7 konkrete problemer (påpeget ved besigtigelse)	Få løst problemer (ændring af kryds og strækninger)	1	Park & Vej Drift & Anlæg (afhængigt af sted)		Ikke fastlagt (men 300.000 kr. afsat til involveret kryds)	-
Cykelparkering i bymidten	Plan for parkering, anlæg af stativer	1	Agenda 21	Park & Vej	1 uge til planlægningen	Er i gang - forventes færdig medio 2004
Gøre skadestuedata anvendelige	Bedre registrering, stedfæstelse.	1	Agenda 21	Skadestuen	-	Var i gang, udsat pga organisationsændring på sygehuset
Årsstatus til Færdselssikkerhedsudvalget	Årlig rapport over klager og henvendelser til kommunen.	2	Byggeri & Miljø		-	Første statusrapport medio 2004
Krav til cykelparkering ved nybyggeri	Konkrete krav til bygherrer og deres entreprenører	2	Agenda 21		-	-
Gennemgang af stinettet	Prioriteringsplan for udbedringer	2	Park & Vej	Agenda 21	2 måneder (der er 30-40 km stier)	
Agenda 21-råd	Oprette råd med relevante repræsentanter, holde møder	3	Agenda 21		-	-
Cyklithandlingsplan	Strategisk plan (herunder stiplan, plan for vedligeholdelse, plan for parkering mv.)	3	Agenda 21	Park & Vej Sundhedsområdet	6 måneder	Vil strække sig over 2-3 år

## Appendiks 1. Medlemmer af BYPAD+ evalueringsgruppen i Nakskov

---

### **Politikere:**

Overingeniør Vilhelm Gylstorff  
Bresemanns Alle 48  
4900 Nakskov  
Tlf.: 54 92 20 72  
byvg@nakskov.dk

### **Embedsmænd:**

Palle Truelsen  
Nakskov Kommune  
Park og Vej  
Nørrevold 2  
4900 Nakskov  
pt@nakskov.dk

Jørn Johansen  
Nakskov Kommune  
Byggeri og Miljø  
Nørrevold 2  
4900 Nakskov  
54 97 02 00  
jjo@nakskov.dk

Helle Vanman Jørgensen  
Nakskov Kommune  
Byggeri og Miljø  
Nørrevold 2  
4900 Nakskov  
Tlf.: 54 97 03 35  
hvj@nakskov.dk

### **Cyklistrepræsentanter:**

Hugo Erichsen  
Bibrostræde 24, st.  
4900 Nakskov  
Tlf. 54 92 16 37

Jørgen F. Andersen  
Birkevænget 68  
4900 Nakskov  
Tlf. 54 92 30 65  
hajoand@mail.tele.dk

Gunvor Thorsen  
Tværevejen 3  
4900 Nakskov  
Tlf.: 54 93 95 85  
ttg@worldonline.dk



## Appendiks 2. Tidsforløb for BYPAD+ processen i Nakskov

---

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

Oktober 2003: Spørgeskemaer udsendt

November 2003: Svar på spørgeskemaer indsendt, sammenstilling af svar udsendt. Besigtigelse, første møde i evalueringsgruppen (konsensusmøde) afholdt, noter fra mødet udsendt.

Januar 2003: Foreløbig rapport med oversigt over scoring per spørgsmål og modul udsendt

Februar 2003: 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.