

BYPAD+

bicycle policy audit

BYPAD+

Revision af cykelpolitik

2003-2005

Revision af cykelpolitik i Odense

Rapport over BYPAD+ processen i Odense



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 Mobilitetsrådgivning 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 Odenses cykelpolitik	7
3 Resultater af BYPAD+ i Odense	13
4 Sammenligning med andre danske certificerede byer	16
5 Sammenligning internationalt	18
6 Forslag til den fremtidige cykelpolitik i Odense	19
7 BYPAD+ kvalitetsplan for Odense	20
Appendiks 1. Medlemmer af BYPAD+ evalueringsgruppen i Odense	21
Appendiks 2. Tidsforløb for BYPAD+ processen i Odense	22
Appendiks 3. Kommentarer og ændringsforslag til BYPAD+ metoden	23

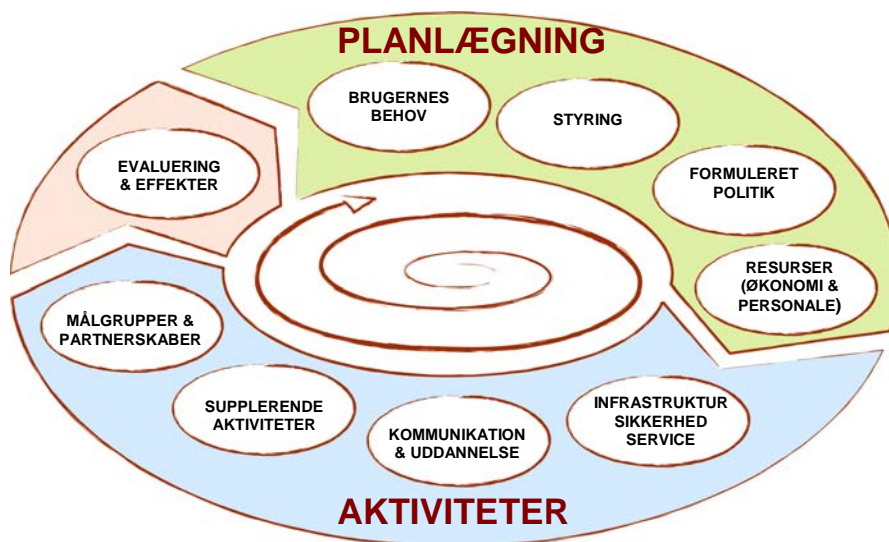
1 Indledning

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.

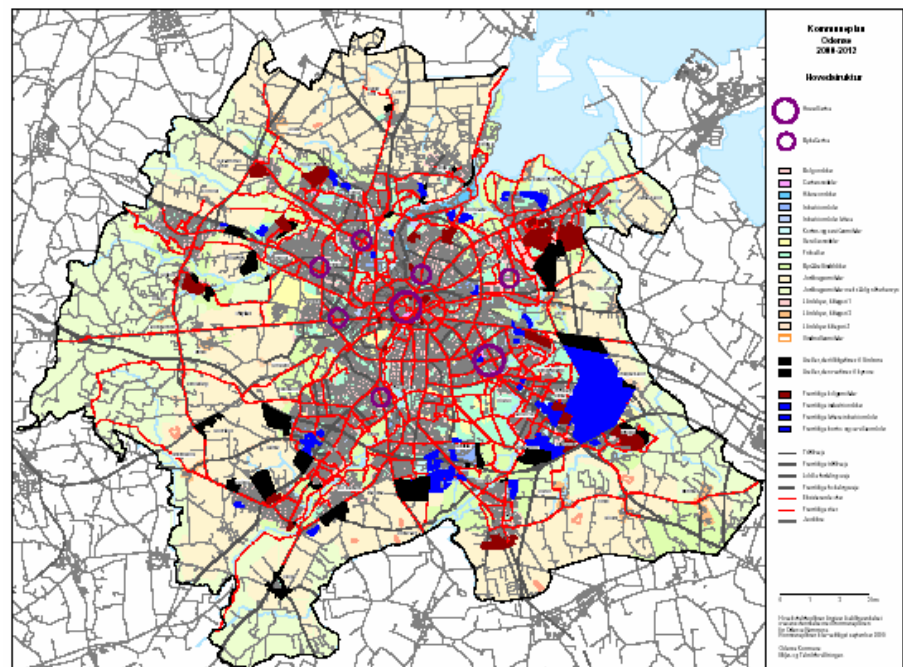
2 Odenses cykelpolitik

2.1 Generelle oplysninger

Der er 184.000 indbyggere i kommunen. Kommunens areal er 304 km², heraf 97 km² byzone og 207 km² landzone.

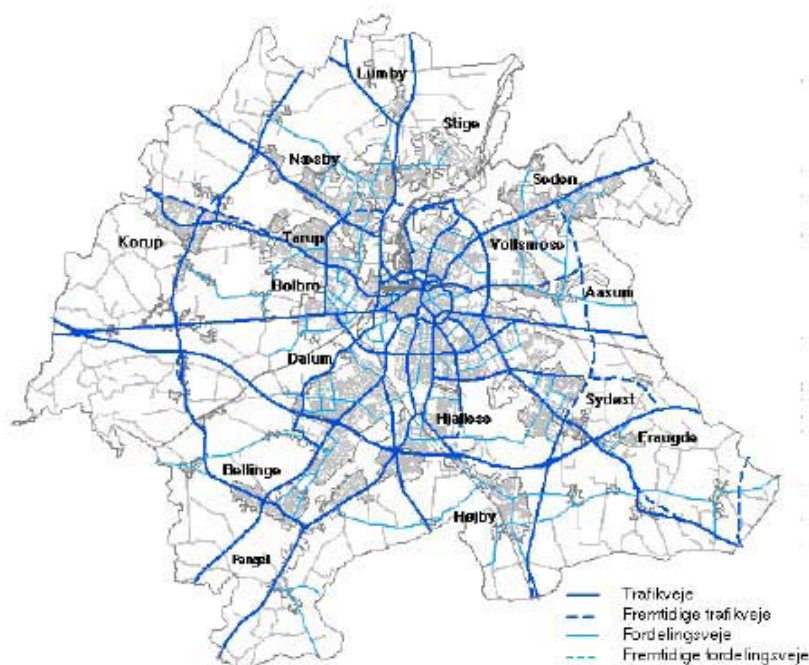
177.000 bor i byzonen, svarende til en tæthed på 1.820 pr. km².

Odense er en gammel industri- og handelsby med universitet. Byen er delvis kompakt med sammenhængende byområder der strækker sig indtil 7 km fra centrum.



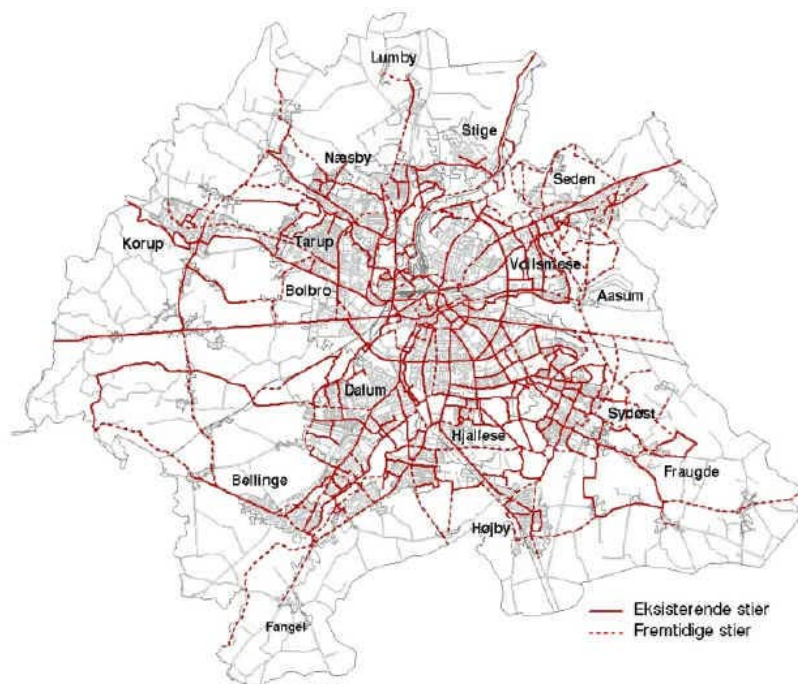
2.2 Transport og cykling

Odenses overordnede vejnet er traditionelt opbygget med ringveje og radialer. En motorvej forløber syd om Odense.



(Odenses vejnet, fra trafikplanen)

Odense har et veludbygget net af cykelruter. En del er selvstændige cykelveje og cykelstier, bl.a. anlagt på nedlagte jernbaner, andre dele er cykelstier langs vej.



(Cykelstier i Odense, fra trafikplanen)

Der er etableret cykeparkering i de centrale bydele og ved større mål. Der er dog for tiden mangel på cykelparkeringspladser ved stationen (her etableres dog i 2004 800 nye overdækkede cykelparkeringer, der erstatter midlertidige cykelstativer og i nogen grad øger det samlede antal). Placeringen af parkeringen fremgår af kommunens cykelstikort.

Det anslås, at der er ca. 1.000 cykler pr. 1.000 indbyggere. Det præcise tal kendes dog ikke.

Der anmeldes 22 cykeltyverier pr. 1.000 indbyggere pr. år.

Andre cykelfaciliteter i Odense omfatter bl.a. grøn bølge og hastighedsvisere for cyklister. Der er desuden centralt opstillet cykelbarometre og cykelpumper.

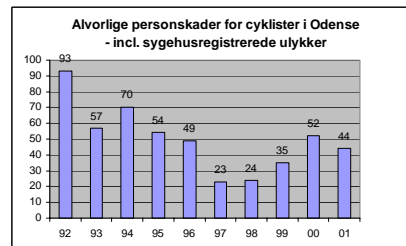
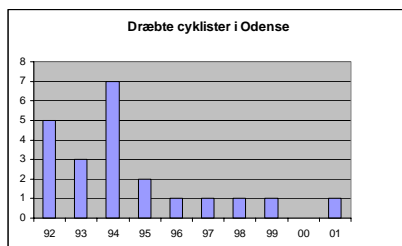
En særlig hjemmeside giver information om cykling og byens cykelprojekt (www.cykelby.dk eller www.cyclecity.dk). Her kan også findes cykelkort og en elektronisk cykelruteplanlægger.

2.3 Brug af transportmidler

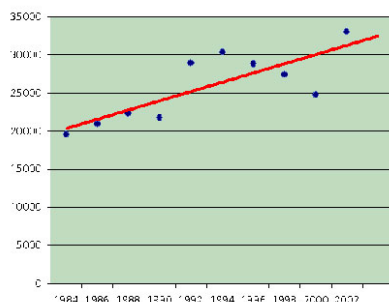
26% af alle ture i Odense foregår på cykel (kilde: TU 1998-2001, 10-84 årige, alle ture hvor cykel indgår, ture under 300 m dog ikke medregnet). Den gennemsnitlige cykeltur er 3,4 km, og i snit bliver der cyklet 2,1 km pr. dag pr. person.

2.4 Sikkerhed for cyklister

Tal for kommuneveje (altså ikke stats- og amtsveje) for 10-års perioden 1992-2001 viser som gennemsnit 12 dræbte og 272 alvorligt skadede cyklister pr. mio. indbyggere pr. år. Tallet for de alvorligt skadede medtager data fra skadestuen, og tallet er derfor en del større end hvis alene de politiregistrerede personskader medtages.



Der ses - i særdeleshed for de dræbte cyklisters vedkommende - en fallende tendens, samtidigt med at cykeltrafikken er steget, jvf. figuren på næste side.



Lægges i stedet de officielle tal 1993-2002 (eksklusive skadestuer men inklusiv også amts- og statsveje) til grund, er der i perioden dræbt 22 og sket alvorlig skade på 433 cyklister. Det svarer til et gennemsnit på 12 dræbte og 235 alvorligt kvæstede cyklister pr. mio. indbyggere pr. år.

2.5 Historie

I 1976 blev der med udarbejdelsen af en omfattende hovedstiplan og udgivelse af cyklistkort over byen taget skridt til opprioritering af cykeltrafikken. Stiplanens mål var at forbinde et sammenhængende stinet med forbindelse mellem boliger, arbejdspladser, skoler, butikker, rekreative områder mv. Stiplanen arbejdede bl.a. med anvendelse af gamle jernbanetracéer som cykelstier, hvilket i vid udstrækning er gennemført.

Omtrent på samme tid blev bymidten i Odense omdannet, idet der blev indført begrænsninger for gennemkørende biltrafik.

Odense var én blandt fire danske byer, der i midten af 1980'erne med støtte fra staten anlagde cykelruter tværs gennem bymidten.

I forbindelse med projektet "Odense - Danmarks Nationale Cykelby" har Odense fungeret som laboratorium hvor en lang række initiativer er blevet afprøvet. Initiativerne dækker såvel konkrete løsninger som information og kampagner, og der er i alt blevet anvendt 20 mio kr, heraf halvdelen givet som statsstøtte til projektet i perioden 1998-2002.

Der er gennemført over 50 forskellige projekter i forbindelse med Danmarks Nationale Cykelby. De omfatter dels infrastrukturen for cyklister, men også projekter der retter sig mod selve cyklen foruden en massiv indsats med kampagner og information.

Som eksempel på projekter med infrastruktur kan nævnes grøn bølge i 4 lyskryds, 6 fartvisere for cyklister, ombygning til ændret vigepligt i 4 kryds, cykelparkering ved stationen (etablering af højklasset cykelcenter samt flytbare beton-stativer), cykelparkering i bymidten (herunder på Kinopladsen), VIP-cykelparkering med særlige bokse, cykelparkering ved 5 busstoppesteder samt etablering af system til fastlåsning af cyklens stel, markering af cykelruter, etablering af højresving udenom lysreguleringen 5 steder, forsøgsafmærkning i 15 vigepligtsregulerede kryds, ændring af trafiklys til vigepligt i 5 T-kryds, tilladelse til cykling i gågaden kl 21-9, erstatning af stibomme med anden vigepligtsmarkering, anlæg af cykelstier og opstilling af cykelbarometre (tællere) og cykelpumper. En cykelpatrulje med 4 observatører, der indberetter fejl og mangler, skal også nævnes.

Eksempler på aktiviteter, der angår selve cyklen, er etablering af firmacykler til hjemmehjælpere, firmacykler i kommunens Park- og Vejafdeling, politykler i Vollsmose, formidling af foldecykler til bilpendlere, udlån af cykelanhængere til småbørnsforældre, tilskud til etablering af cykeltaxi foruden et forsøg med køreløys på cykler.

Kampagner har dels omfattet sikkerhedskampagner, herunder en børnebog (Søren og Sille), men i høj grad også øget opmærksomhed på cykling i det hele taget (nyhedsbreve, husstandsomdelt avis, husstandsomdelt cykelkort, imageplakater og -annoncer, kampagner rettet mod skolebørn, foredrag, årlig cykeldag på rådhuspladsen, kåring af cykelvenlige arbejdspladser, efterlysning af "byens værste cykelsti").

2.6 Cykelpolitik

Cykelpolitikken er lokal - der er ikke tale om statslige krav hertil.

Odense har en lang tradition for at planlægge for cyklister. Og trafikudviklingen peger på, at indsatsen har båret frugt. Cykeltrafikken i Odense er siden 1980 blevet næsten fordoblet, vurderet på baggrund af trafiktællinger. Selvom der allerede er gjort en stor indsats, vil der også i årene fremover blive anlagt nye stier. Eksisterende stiforbindelser vil blive søgt forbedret.

I bymidten er det i forbindelse med trafikplanen for Odense bymidte vedtaget, at der skal etableres et stort og varieret udbud af cykelparkeringsfaciliteter ved den indre cykelring. Den første hovedstiplan blev vedtaget i 1976, og de efterfølgende år blev der anlagt mange trafikstier og rekreative stier. Målet med hovedstiplanen er at skabe et sammenhængende stinet, som sikrer forbindelser mellem boliger og forskellige mål: Arbejdspladser, skole, butikker, rekreative områder osv. Hovedstiplanen omfatter primært to typer stier med forskellig funktion, nemlig trafikstier og rekreative stier.

2.7 Andre politikker

En handlingsplan for trafikikkerhed 2002-2012 er vedtaget, og kan findes på kommunens hjemmeside www.odense.dk.

En trafikplan indgår som del af kommuneplanen, og kan ligeledes findes på hjemmesiden.

Odense arbejder også med mobilitetsplanlægning, idet Odense er partner i EU's Target-program, som handler om mobility management.

Som led i cykelby-projektet er der lagt stor vægt på at kommunikere aktiviteterne.

Lokaliseringspolitik og arealanvendelsen i Odense fremgår af kommuneplanen.

Trafikuddannelse sker i skolerne, dog uden en fast placering på skemaet. I Odense benyttes i høj grad Færdselsskolens faciliteter.

2.8 Forskning og anden støtte

I forbindelse med cykelby-projektet er der udført midtvejs- og slutevalueringer foruden et ph.d.-projekt om cyklisters identitet. Der er desuden holdt talrige foredrag om projektet ved konferencer i ind- og udland. Konferencerne er samtidigt brugt til indsamling af andres erfaringer med lignende projekter.

Odense kommune anvender Mapinfo og trafikmodellen Visum til talrige planlægningsopgaver.

2.9 Medarbejdere og politikere

Der er en forholdsvis beskeden interesse i cykelforhold fra politisk side.

På embedsmandssiden er 7 personer - svarende til 2 fuldtidsækvivalenter - involverede i cykelspørgsmål. Aktiviteterne består i planlægning, projektering og vedligeholdelse af cykelinfrastruktur og -parkering.

2.10 Økonomi

Kommunens samlede årlige budget er 6,2 mia kr. Veje og transport står for 205 mio kr heraf (3,3%).

Budgettet for cykling er 6 mio kr til drift og anlæg.

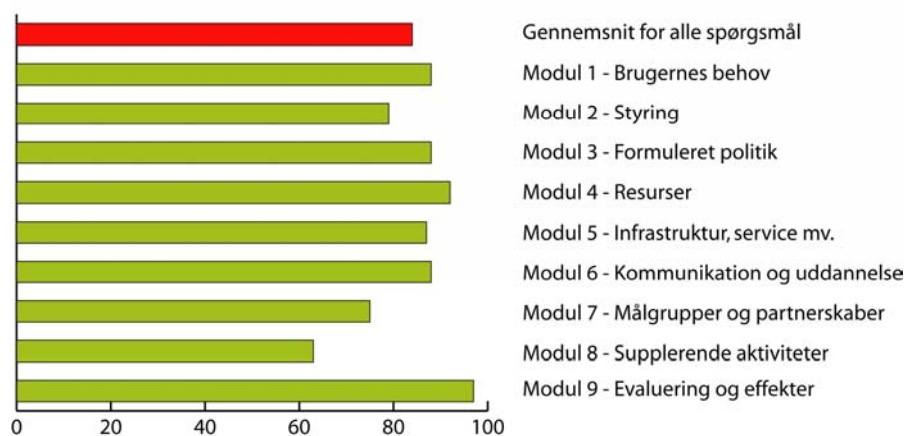
Andelen brugt til biltrafik / offentlig trafik / gang og cykling anslås til 65% / 29% / 6%.

Der arbejdes med rullende budgetter over en 4-års periode.

EU bidrager pt. årligt med 2 mio kr (Target-projektet). Staten har i alt bidraget med 10 mio kr til cykelby-projektet. Resten betales af kommunens skatteindtægter.

3 Resultater af BYPAD+ i Odense

BYPAD+ samlet vurdering

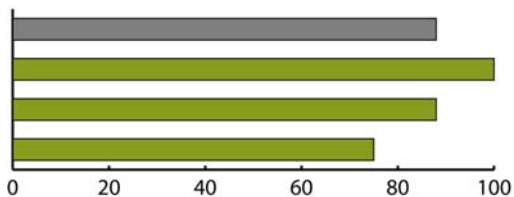


Figuren viser resultatet af evalueringen af Odenses cykelpolitik omregnet til procent modul for modul og som gennemsnit for alle spørgsmål.

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



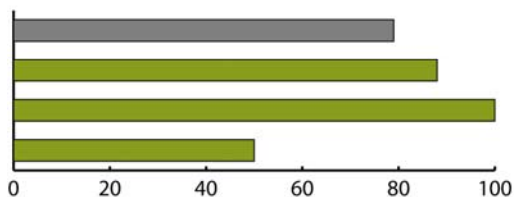
Gennemsnit for modul 1

Hvordan indgår brugernes behov?

Hvordan gøres data for brugernes behov tilgængelige?

Hvordan involveres brugergrupper?

Modul 2 - Styring



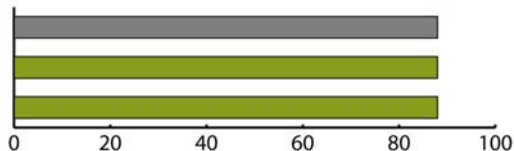
Gennemsnit for modul 2

Hvordan forberedes og gennemføres cykelpolitikken?

Hvilken indflydelse har nøglepersoner på den centrale beslutningsproces på cykelområdet?

Hvilke styringsplatforme er der?

Modul 3 - Formuleret politik

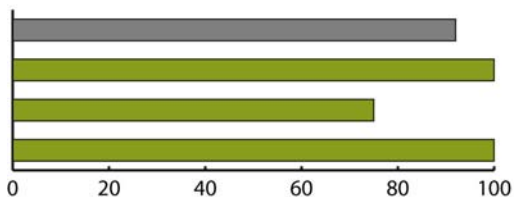


Gennemsnit for modul 3

Hvad indeholder kommunens cykelpolitik?

Hvordan sikres planernes gennemførelse?

Modul 4 - Resurser



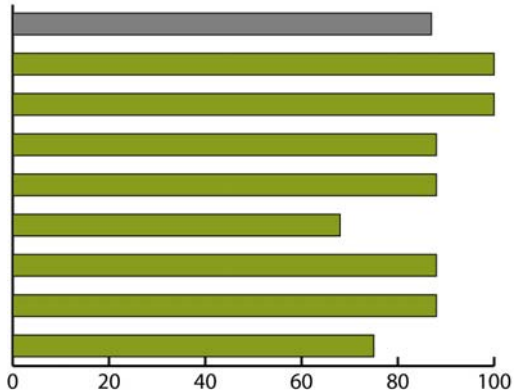
Gennemsnit for modul 4

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?

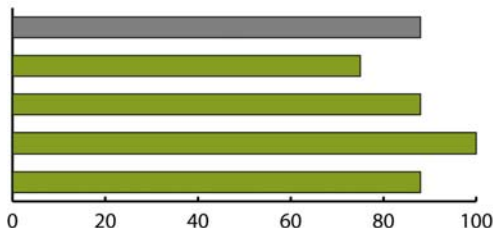
Hvad bliver der gjort for at forhindre cykeltyveri og hærværk?

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?

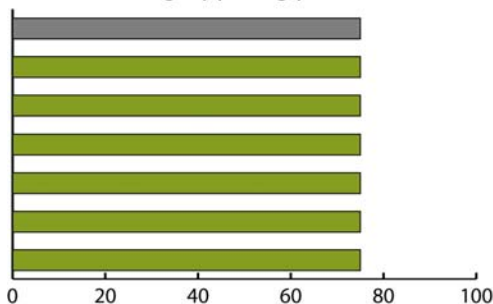
Modul 6 - Kommunikation og uddannelse



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?

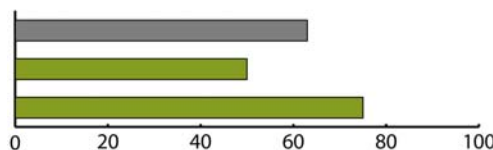
Modul 7 - Målgrupper og partnerskaber



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?

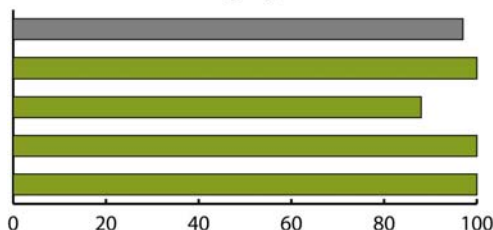
Modul 8 - Supplerende aktiviteter



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

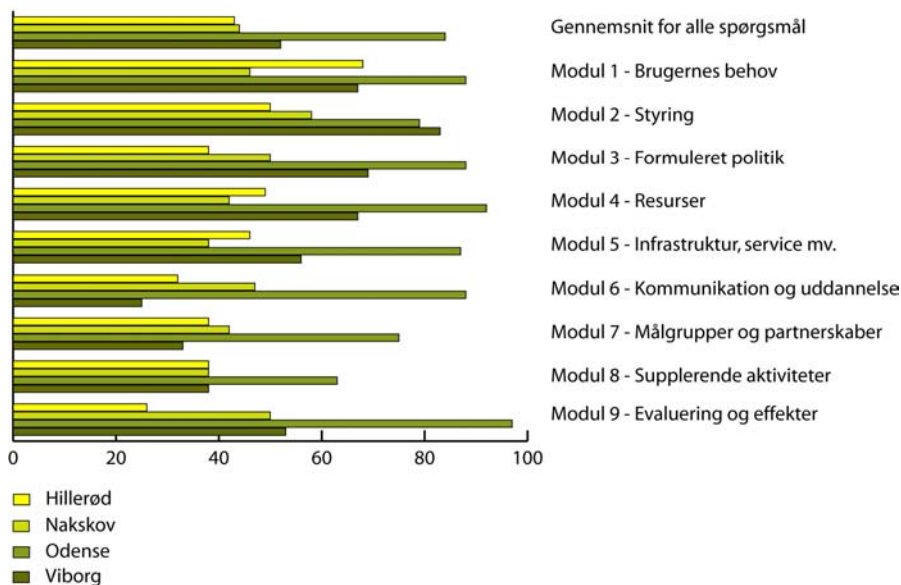


Gennemsnit for modul 9

- 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. Det fremgår, at Odense på praktisk taget alle områder opnår en betydeligt højere vurdering end de øvrige byer.

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 erhvershavnen	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 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 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

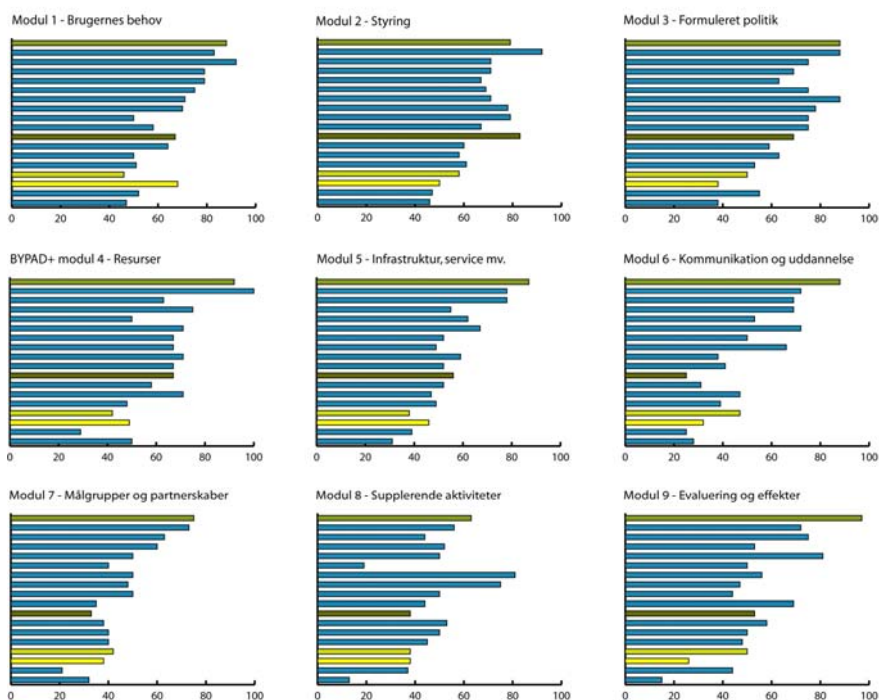
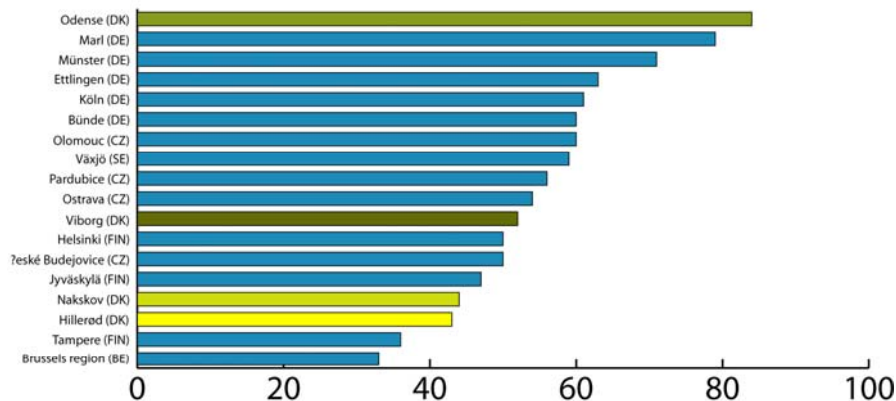
¹ TU 1998-2001, 10-84 årige, alle ture i kommunen på mindst 300 meter hvori cykel indgår

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 Odense

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

Brug flere resurser på at undersøge hvor belastningen er (foreslået af Kurt Hansen i forbindelse med spørgeskemaet)

Samarbejde og brugerinddragelse

Øget involvering af brugerne (Dansk Cyklist Forbund)
Mere dialog brugere - handlende - kommune

Kommunikation

Mere information til politikere om kommunens cykelpolitik
Mere oplysning til borgerne om hvad kommunen gør
Mere og bedre information om rekreative cykelruter i Odense (10 nye lokale ruter)
Offentliggør anlægsprogrammer på hjemmesiden

Planlægning og prioritering

Formulering af Odenses cykelpolitik
Dele og forankre ansvaret for cykelpolitikken i andre afdelinger
Udarbejde plan for cykelparkering
Prioritering af de foreliggende planer
Afsætte årligt beløb til finansiering af foranstaltninger
Stille flere krav til private om (med)finansiering
Udvikle krav til cykelparkering mv. ved nybyggeri (i forbindelse med lokalplaner)
Udvikle mobilitetspolitik for kommunens ansatte

Aktiviteter

Løse problem med billetkøb på Odense Banegård, når man har cyklen med
Mere aflåselig cykelparkering
Bycykler
Cykelfindere (der opsporer stjålne cykler)
Indsats overfor brugere af cykelparkering - mere justits
Fastholde/udbygge nuværende færdselsundervisning i skolerne
Øget udbredelse af ABC (Alle Børn Cykler) kampagnen (fx ved Dansk Cyklist Forbund)
Forsøg med cykel-'busser' (cykling til skole i større grupper)
Børnerettede arrangementer der kombinerer eventyr og cykeltræning
Oprette motionscykelhold for ældre

Andet

Tage kontakt til cykelskolen (der underviser indvandrerkvinder)
Gennemkørsel af stinettet ved Dansk Cyklist Forbund

7 BYPAD+ kvalitetsplan for Odense

Nedenstående plan er resultatet af det andet møde gruppe i evalueringsgruppen. Væsentligst er målet om at få formuleret cykelpolitikken samlet, og at styrke kommunikationen om hvad kommunen foretager sig på cykelområdet.

Forslag /foranstaltning	Mål	Prioritet	Ansvarlig	Andre involverede afdelinger og ansatte	Budget	Tidsplan
Formulere cykelpolitik	Vision, mål, handlingsplan	1	Park & Vej afdelingen	Byplan & Miljø afdelingen Borgmesterafdelingen	1 måneds arbejde	ultimo 2004 (kommuneplan)
Information - også om rekreative cykelruter. Anlægsprogram for cykler på hjemmeside.	Glade brugere - få de gode historier frem.	2	Park & Vej afdelingen		1 måneds arbejde	fra 2004
Dialog med handlende	Årligt møde om trafik i bymidten, udføre tællinger af kunders transportvalg	2	Park & Vej afdelingen	Dansk Cyklist Forbund Cityforening (Politi)	lidt timer	fra 2004
Krav til cykelparkering mv. ved nybyggeri	Med i kommuneplan	2	Park & Vej afdelingen	Borgmesterafdelingen	-	ultimo 2004
Fortsættelse af ikke-infrastruktur aktiviteter	Fastholde kampanjer	2	Park & Vej afdelingen		ca. 0,5 mio kr pr. år	
Motionscykelhold for ældre	Ugentlige ture efter arbejdstid	(2)	Dansk Cyklist Forbund	Park & Vej afdelingen Ældreforvaltning		2004

Appendiks 1. Medlemmer af BYPAD+ evalueringsgruppen i Odense

Politikere:

Kriminalassistent Verner Engelbæk
Filosofgangen 118, 2.th.
5000 Odense C
Tlf. Hj: 66 13 51 05/arb: 66 14 14 48
ve@odense.dk

Embedsmænd:

Troels Andersen
Odense Kommune, Park- og Vejafdelingen
Postboks 740, Nørregade 36-38
5100 Odense C
Tlf: 66 13 13 72
ta@odense.dk

Henrik Lumholdt
Odense Kommune, Park- og Vejafdelingen
Postboks 740, Nørregade 36-38
5100 Odense C
Tlf: 66 13 13 72
hlu@odense.dk

Cyklistrepræsentanter

Ib Eriksen
Æbleparken 40, 2. sal
5270 Odense N
Tlf. 66 18 88 15
ib.eriksen@sa-net.dk
(udtrådt af evalueringsgruppen efter første møde)

Jørgen Lund
Lupinvej 10
5210 Odense NV
Tlf. 66 16 16 27
joergen.lund@talnet.dk

Kurt Hansen
Enghavevej 38
5230 Odense M
Tlf. 65 90 85 50
flise@post4.tele.dk

Appendiks 2. Tidsforløb for BYPAD+ processen i Odense

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

Oktober 2003: Spørgeskemaer udsendt

November 2003: Sammenstilling af svar udsendt, 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.