

BYPAD+

bicycle policy audit

BYPAD+

Revision af cykelpolitik

2003-2005

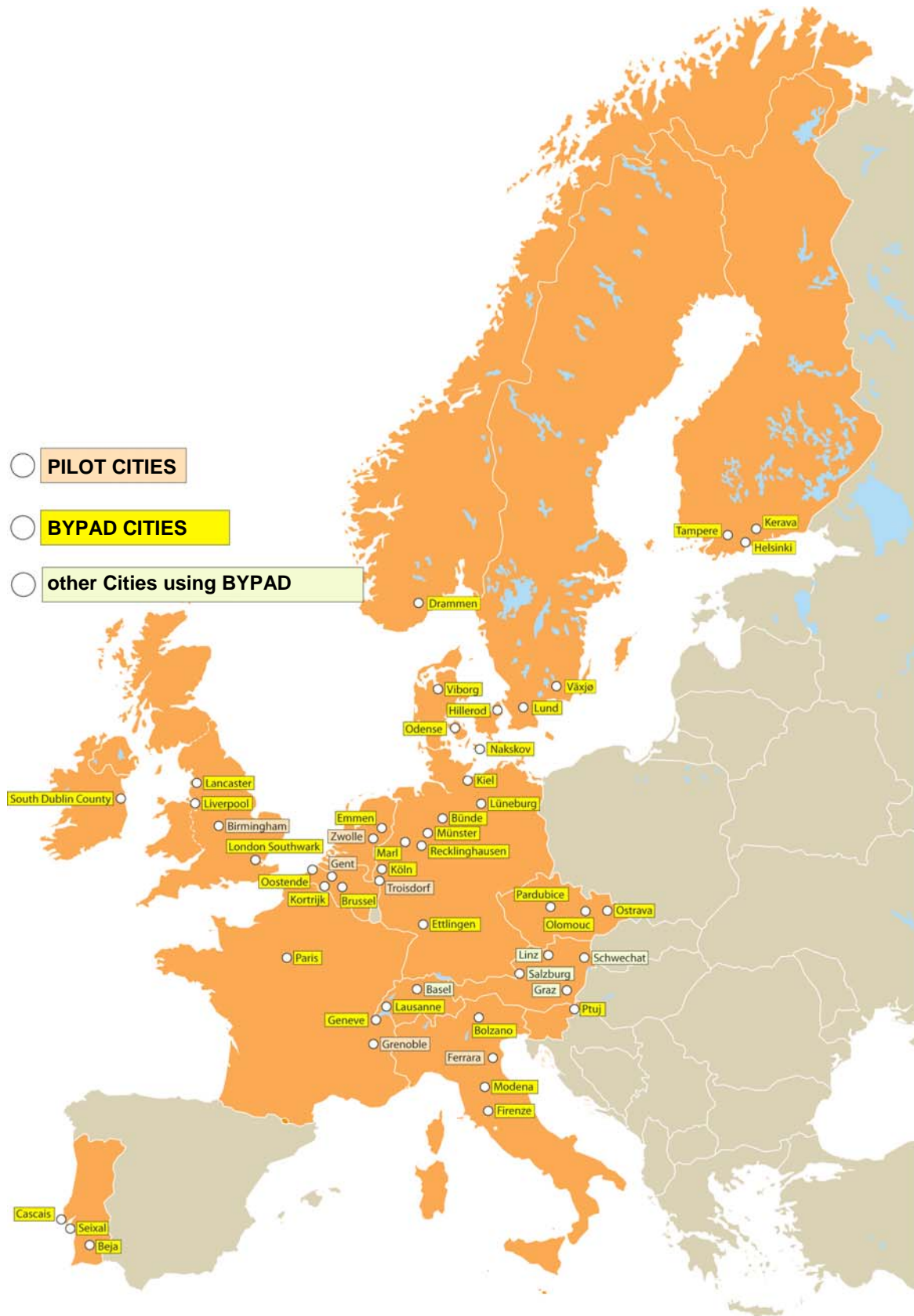
Revision af cykelpolitik i Viborg

Rapport over BYPAD+ processen i Viborg



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.Asperges@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.Asperges@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@cbpir.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 Viborgs cykelpolitik	7
3 Resultater af BYPAD+ i Viborg	11
4 Sammenligning med andre danske certificerede byer	14
5 Sammenligning internationalt	16
6 Forslag til den fremtidige cykelpolitik i Viborg	17
7 BYPAD+ kvalitetsplan for Viborg	18
Appendiks 1. Medlemmer af BYPAD+ evalueringsgruppen i Viborg	20
Appendiks 2. Tidsforløb for BYPAD+ processen i Viborg	21
Appendiks 3. Kommentarer og ændringsforslag til BYPAD+ metoden	22

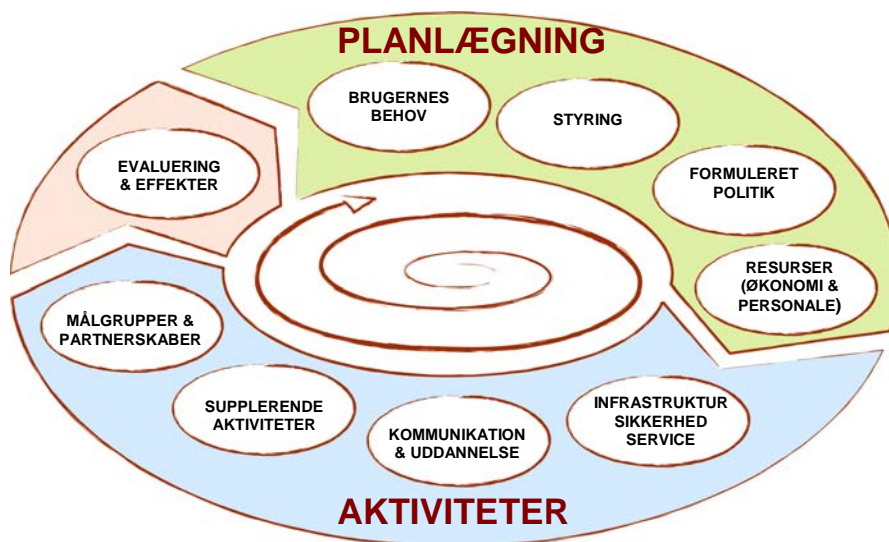
1 Indledning

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 6 og den resulterende kvalitetsplan i kapitel 7.

Sidst i rapporten findes som appendiks 1 en opstilling af evalueringsgruppens medlemmer, en kort, tidsmæssig 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) samt noter fra møde og besigtigelse findes som et separat bilag.

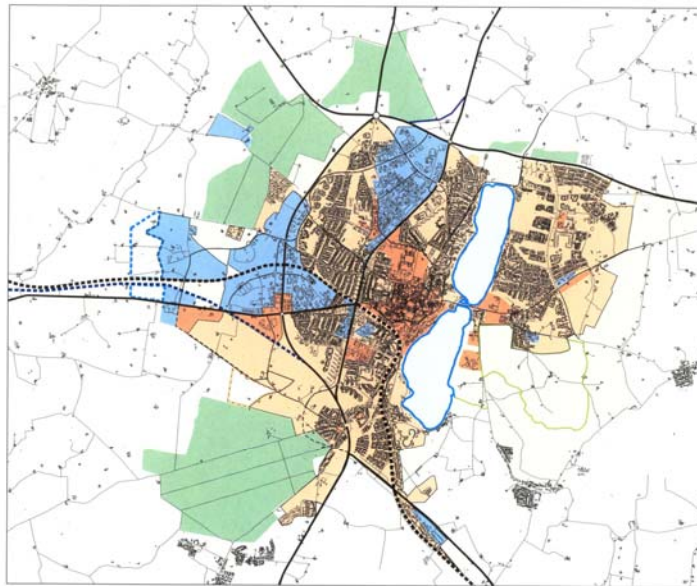
2 Viborgs cykelpolitik

2.1 Generelle oplysninger

Der er 43.000 indbyggere i kommunen. Kommunens areal er 313 km², heraf 26,1 km² byzone og 287 km² landzone.

38.500 bor i byzone, svarende til en tæthed på 1.479 pr. km².

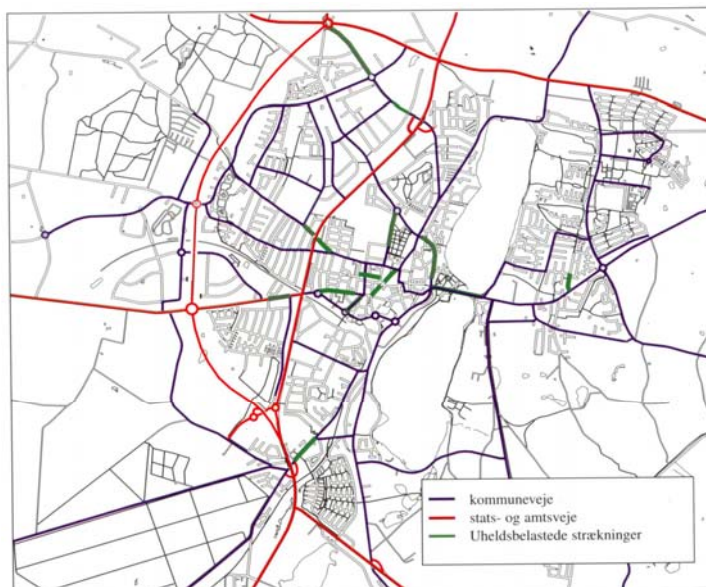
Viborg er en gammel kulturby, nu service- og industriby. Bymidten er kompakt, mens de omgivende bolig- og industriområder er mere åbne.



(arealanvendelsen i Viborg, fra Kommuneplanen)

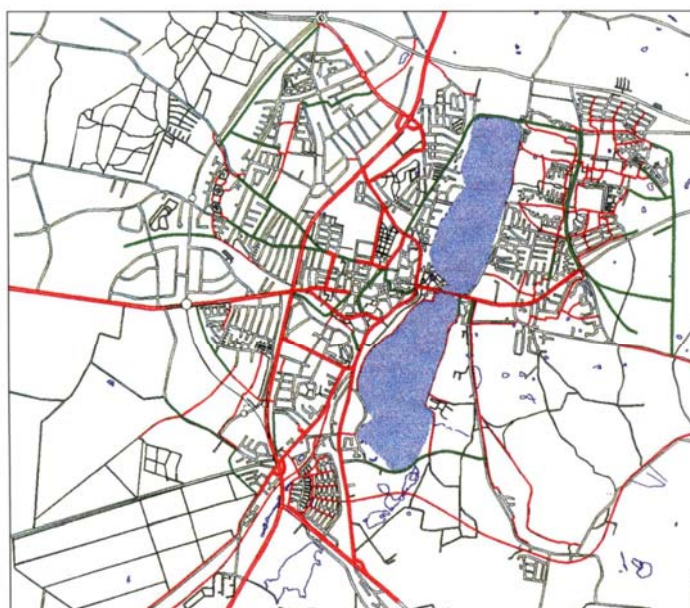
2.2 Transport og cykling

Viborgs overordnede vejnet er opbygget med radialer og ringforbindelser i vestbyen.



(Viborgs vejnet, fra temaplan for trafikområdet)

Viborg har i det store og hele et veludbygget stinet. Der er stier langs de overordnede veje og i de nyere boligområder et selvstændigt net af stier. Skiltning af stinettet med navne og ruteangivelser er planlagt, men ultimo 2003 ikke gennemført.



Hovedstinet - Viborg by

— Eksisterende hovedstinet
— Fremtidige stier

(Viborgs hovedstinet, fra trafikplanen)

Det vurderes, at der er tilstrækkeligt med cykelstativer. I bymidten er der dog en del problemer med cykler, der parkeres udenfor stativ.

Man kan tage cykler med i de fleste tog, der udgår fra Viborg station.

Der anmeldes 14 cykeltyverier pr. 1.000 indbyggere pr. år.

2.3 Brug af transportmidler

15% af alle ture i Viborg 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 4,2 km, og i snit bliver der cyklet 1,5 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 på 92 cyklister. Det svarer til et gennemsnit på 12 dræbte og 213 alvorligt skadede cyklister pr. mio. indbyggere pr. år.

Der er løbende gjort en betydelig indsats for at skabe sikre forhold. En nyligt gennemført sikkerhedsmæssigt begrundet ændring af et kryds på Randersvej (på et stykke, hvor det går kraftigt ned ad bakke) har givet en masse diskussion, fordi cyklisternes fremkommelighed er blevet mindre.

2.5 Historie

Viborg har ikke haft en selvstændig cykelpolitik, men betragter cyklen som en naturlig del af det samlede trafikbillede. Stinettet er løbende blevet udbygget, og i forbindelse med udvikling af nye områder er det sikret, at der også blev anlagt stier.

Der er også gennemført en række utraditionelle løsninger, jvf. nedenfor.

2.6 Cykelpolitik

Cykeltrafik er kort nævnt i kommuneplanen og grundigt behandlet i tema-planen for trafik fra 1997. Der er udført skolevejsundersøgelser med fokus på cykling i 1995.

Målsætningen er et udbygget stinet som skal være et naturligt rutevalg for cyklister og være trygge og sikre at færdes på. Målet er ligeledes at udbygge cykelparkeringsfaciliteter i centrum og ved busstoppesteder og samkørselspladser.

Der er lavet flere utraditionelle cyklistanlæg i Viborg, herunder en bus/cykel gade, en cykelsti anlagt bag om busstoppestedet og signalreguleringer der undtager cyklister.

Selv om cykelpolitik som nævnt ikke har været set som en adskilt del af Viborgs aktiviteter, bliver der løbende tænkt ganske meget på cykeltrafikken i trafikale sammenhænge.

2.7 Andre politikker

En trafiksikkerhedsplan er udført som et studenterprojekt ved Aalborg Universitet i 2001.

Kommunen har en trafikplan som del af kommuneplanen.

Viborg har ikke planer for bæredygtig trafik eller mobilitetsplaner. Kommunen har heller ikke en særlig kommunikationsstrategi for cykelområdet.

Plan for arealanvendelse fremgår af kommuneplanen.

Undervisning i færdselskundskab i skolerne varetages af skolerne selv.

2.8 Forskning og anden støtte

Der er ikke gennemført særlige forskningsprojekter indenfor cykeltrafikken i Viborg. Trafiksikkerhedsplanen kan dog siges at have karakter af et forskningsprojekt.

2.9 Medarbejdere og politikere

Teknik- og Miljøudvalget og i særdeleshed dets formand er meget engageret i kommunens cykelforhold.

Primært én embedsmænd beskæftiger sig med planlægning af cykelforholdene.

2.10 Økonomi

Kommunens samlede budget i 2003 var 1,46 mia kr.

Budgettet til veje og transport er på ca. 5 mio pr. år til anlæg og ca 13 mio pr. år til drift.

Andelen heraf til cykler fremgår ikke af budgettet - men der bruges i reglen en del.

Skønsmæssigt fordeler udgifterne sig med 65% til biler, 19% til kollektiv trafik og 16% til gang og cykling ("fritid").

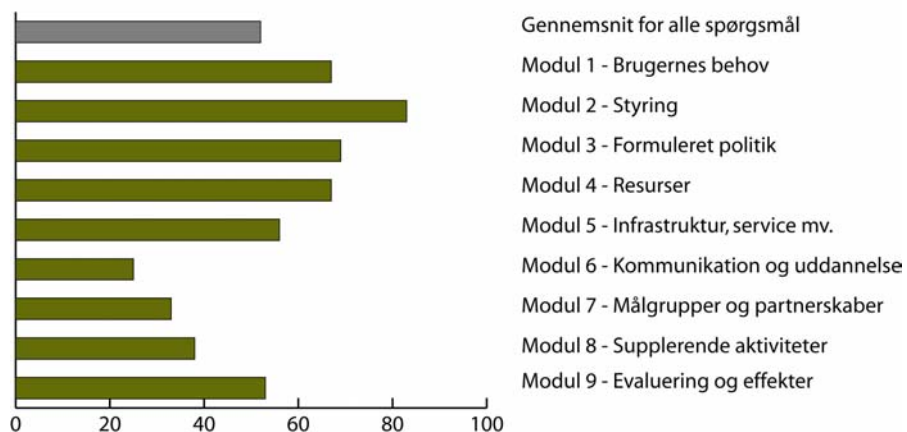
Andelen, der anvendes til kampagner, er ukendt.

Der arbejdes med langtidsbudgetter, der årligt justeres ved budgetlægningen.

Kommunens aktiviteter er primært skattefinansierede.

3 Resultater af BYPAD+ i Viborg

BYPAD+ samlet vurdering

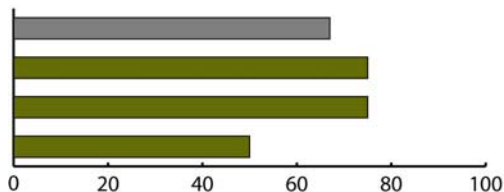


Figuren viser resultatet af evalueringen af Viborgs cykelpolitik omregnet til procent modul for modul og som gennemsnit for alle spørgsmål.

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 det separate bilag.

Modul 1 - Brugernes behov



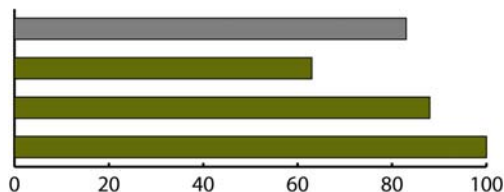
Gennemsnit for modul 1

Hvordan indgår brugernes behov?

Hvordan gøres data for brugernes behov tilgængelige?

Hvordan involveres brugergrupper?

Modul 2 - Styring



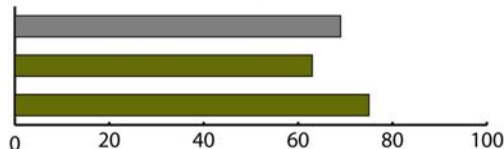
Gennemsnit for modul 2

Hvordan forberedes og gennemføres cykelpolitikken?

Hvilken indflydelse har nøglepersoner på den centrale beslutningsproces på cykelområdet?

Hvilke styringsplatforme er der?

Modul 3 - Formuleret politik

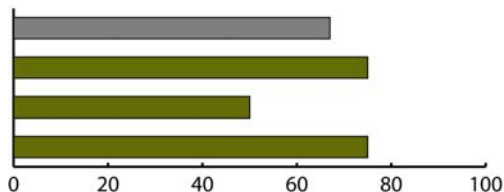


Gennemsnit for modul 3

Hvad indeholder kommunens cykelpolitik?

Hvordan sikres planernes gennemførelse?

Modul 4 - Resurser



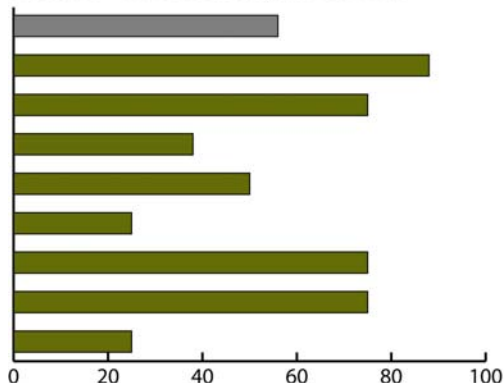
Gennemsnit for modul 4

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?

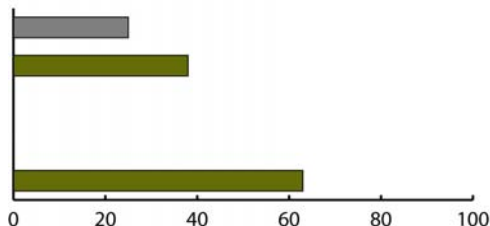
Hvad bliver der gjort for at forhindre cykeltyveri og hærværk?

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?

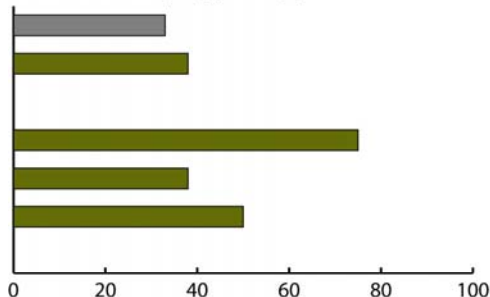
Modul 6 - Kommunikation og uddannelse



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?

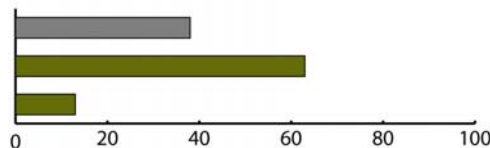
Modul 7 - Målgrupper og partnerskaber



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 familiecykling?

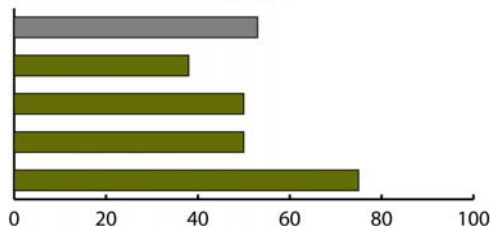
Modul 8 - Supplerende aktiviteter



Gennemsnit for modul 8

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

Modul 9 - Evaluering og effekter

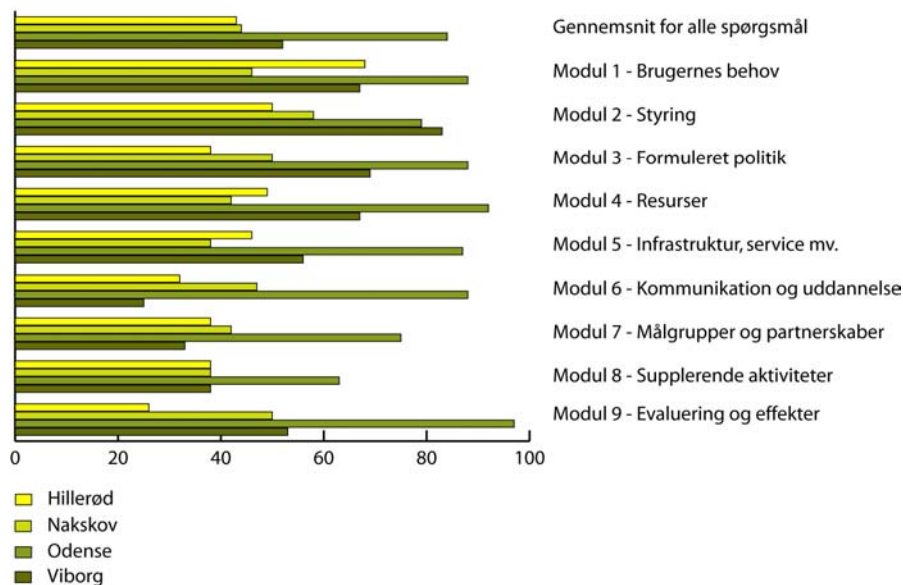


Gennemsnit for modul 9

- 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 Viborg ligger på en andenplads.

Konkrete forhold for byerne er sammenstillet på næste side. Viborgs cykelandel er ikke så høj, men der cycles ret meget pr. indbygger. Det betyder, at de ture, der cycles, er forholdsvis lange.

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

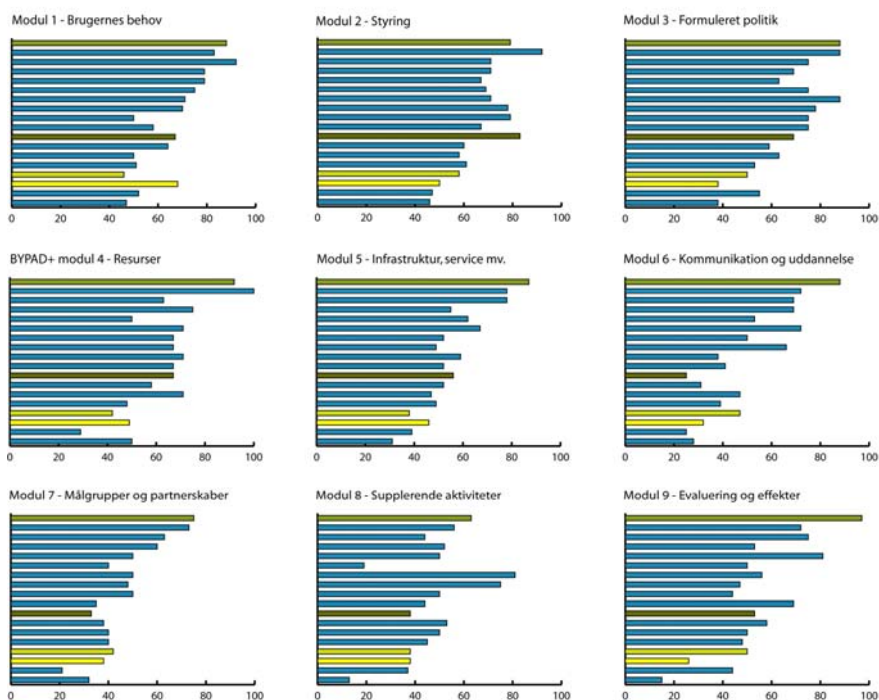
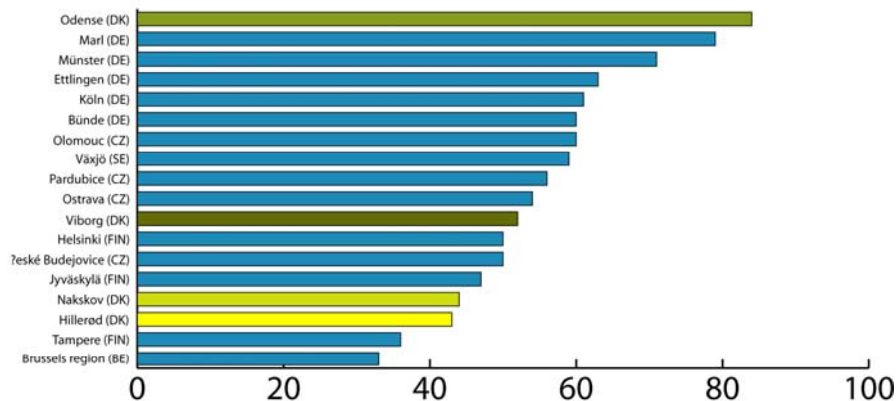
¹ TU 1998-2001, 10-84 årige, alle ture i kommunen på mindst 300 meter hvori cykel indgår

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 Viborg

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

Offentliggøre stiplan.

Inddrage Cyklistforbundet i overordnede planer, udsende lokalplaner.

Øge mødefrekvensen mellem embedsværk og brugerorganisationer.

Offentliggøre stiplan, så flere kommer til at kende den.

Gøre mere ud af at beskrive cykeltrafik og cykelstier (cykelpolitik) i kommuneplanen.

2. Styring

En synlig cykelpolitik.

3. Formuleret politik

Øget indsats med fælles kampagner - gerne samarbejde mellem kommune og Dansk Cyklist Forbund.

4. Resurser

Melde Viborg Kommune ind i cykelnetværket

5. Infrastruktur, service mv.

Synlig cykelpolitik.

Inddrage Dansk Cyklist Forbund i planlægningen.

Intensivere vedligeholdelse (fejning) om sommeren (pga glasskår).

Realisere plan for stivejvisning.

Genudgive cykelkort.

Løse cykelparkeringsproblemer i midtbyen.

Kampagne med oplysning om hvor cykelparkeringen er.

Indføre bycykler?

6. Kommunikation og uddannelse

Intensivere oplysning om hvad kommunen gør - fx via internettet.

7. Målgrupper og partnerskaber

Samarbejde mellem forvaltning og Dansk Cyklist Forbund om fx "Vi cykler til arbejde"-kampagnen.

8. Supplerende aktiviteter

Arbejde for at sundhedsargumentet bliver brugt mere for at få viborgenserne til at cykle.

9. Evaluering og effekter

(Ingen særlige forslag fremkommet)

7 BYPAD+ kvalitetsplan for Viborg

Nedenstående plan er resultatet af det andet møde gruppe i evalueringsgruppen. Prioriteringen fremgår af de anførte tidspunkter. Planen er ambitiøs, idet meget skal ske nærmest omgående. Dertil kommer, at Dansk Cyklist Forbund står med ansvar for en del af aktiviteterne.

Forslag /foranstaltning	Mål	Prioritet	Ansvarlig	Andre involverede afdelinger og ansatte	Budget	Tidsplan
Øget mødefrekvens	3-4 årlige møder mellem kommune og Dansk Cyklist Forbund		Thorkild Vestergaard			start forår 2004
Input til kommuneplan	Konkrete formuleringer om cykling		Dansk Cyklist Forbund			strategi-input 23.2.2004
Stikort	Trykt og web-baseret stikort		Thorkild Vestergaard	Adm & Kort Turistkontoret	ca. 50.000 kr	forår 2004
Øget indsats i Vi cykler til arbejde	Invitere virksomheder i Viborg		Thorkild Vestergaard			forår 2004
Kampagne om vej- og stivedligholdelse	Øge borgernes viden om hvad kommunen gør og kan gøre, udbedre konkrete steder		Christer Jacobsen	Pressen Dansk Cyklist Forbund		forår 2004
Cykelparkering i midtbyen	Bringe orden - undgå uheldig parkering		Finn Køhler	Dansk Cyklist Forbund Ungdomsrådet Handelsstandsforeringen Politiet		medio 2004
Deltage i cykelnetværket	Indmelde Viborg i cykelnetværket, deltage i møder		Thorkild Vestergaard			2004

Stivejvisning	Opsætte 1) navne på stier, 2) vejvisning på vigtigere stier		Kim Würtz	Park & Vej	300.000 kr i alt	2004 (navne) 2005 (vejvisning)
Input til trafiktemaplan			Dansk Cyklist Forbund			august-september 2004
Kampagne om sundhed	Sætte fokus på at det er sundt at cykle		Dansk Cyklist Forbund Thorkild Vestergaard	Pressen		Ved Dansk Cyklist Forbunds jubilæum i september eller ved landsmødet 30-31 oktober
Stiplan på hjemmeside			Thorkild Vestergaard	Planlægningsafdelingen		ultimo 2004
Parkér og cykl (eller kør kollektivt)	Pladser med bil- og cykel-parkering (og kollektiv trafik) i byens periferi		Teknik- og miljøudvalget		200.000 kr pr. år	2005-15

Appendiks 1. Medlemmer af BYPAD+ evalueringsgruppen i Viborg

Politikere:

Formand for Teknik- og Miljøudvalget Oberst Jens Chr. Lund
Sct. Villads Stræde 2
8800 Viborg
Tlf. hjem: 86 61 50 40, arb.: 96 14 20 01, fax 87 25 49 72
jcl@viborgkommune.dk

Næstformand i Teknik- og Miljøudvalget Direktør Jørgen Olsen
Nørresøvej 14 B
8800 Viborg
Tlf. 86 67 12 00, arb 86 62 32 22, mobil: 40 52 12 00, fax: 87 25 88 72
jol@viborgkommune.dk

Embedsmænd:

Civ. ing. Thorkild Vestergaard
Viborg Kommune
Teknisk Forvaltning - anlægsafdelingen
Sct. Mogens Gade 3
8800 Viborg
Tlf. (dir): 87 25 21 45, fax: 87 25 21 00
tv@viborgkommune.dk

Afdelingsleder Finn Køhler
Tlf 87 25 21 41
fik@viborgkommune.dk

Formand Christer Jacobsen
Tlf 87 25 27 56
chj@viborgkommune.dk

Cyklistrepræsentanter:

Anne Marie Christiansen
Dalvikvej 37
8800 Viborg
Tlf. 86 62 95 08
amc-1@ofir.dk

Asger Helles
Nørregade 3, 2. th
8800 Viborg
Tlf. 22 82 38 38
a_helles@hotmail.com

Appendiks 2. Tidsforløb for BYPAD+ processen i Viborg

Juni-august 2003: Evalueringsgruppe sammensat, baggrundsmateriale om Viborg 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.