

Københavns trafik



Vi ønsker:

- Mindre biltrafik
- Lavere hastigheder
- Færre trafikulykker
- Renere luft
- Mindre trafikstøj
- Miljøafgift for bykørsel
- Sikre skoleveje
- Ikke flere motorveje
- Byens beskedne plads brugt med omtanke
- Færre parkeringspladser
- Bilfri boligområder
- Signalanlæg med grøn bølge for cyklister og den kollektive trafik
- Bedre bustrafik og lavere takster
- Moderne letbaner – ikke mere metro
- Ideelle cykelforhold

Har Københavns kommune lyttet til borgerne?

Fremtidens trafik i København

Københavns kommune har udarbejdet "Forslag til en Trafik- og Miljøplan 2003". Planen skal til høring hos borgerne. Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH-TRAFIK og har udarbejdet denne fælles kommentar og ønskeliste

Mindre biltrafik

Københavns Borgerrepræsentation besluttede i 1997, at den samlede biltrafik ikke måtte stige over niveauet i 1996. Beslutningen, der stadig er gældende, blev ikke fulgt op med effektive initiativer såsom miljøafgift for bykørsel og begrænsning af pendlerparkeringen. Biltrafikken er steget med 15 % siden 1995.

Forslag til Trafik- og Miljøplan 2003 (Planen) beskrives som kommunens bud på, hvordan trafikken kan planlægges "så der sikres et godt og velfungerende transportsystem med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag". Man vil altså opgive målsætningen fra 1997. Planen opererer med fortsat stigende trafik og har ingen tiltag der kan reducere den samlede trafikbelastning og forbedre miljøet. Tværtimod vil forslag om nye

store vejanlæg til mindst 8 milliarder kr. gøre det langt mere attraktivt at benytte bil frem for andre transportmidler. Dertil kommer at kommunen ikke tager afstand fra statslige planer om en massiv udbygning af indfaldsvejene til København.

Ren(ere) luft i lungerne

At kunne indånde ren luft burde være en menneskeret på linie med krav om rent drikkevand og fødevarer uden giftstoffer. Alligevel må byboerne dagligt indånde udstødning med giftstoffer i massevis. Næsten al luftforurening i byerne stammer fra trafikken. En mere miljøvenlig trafikpolitik kunne betyde meget renere luft.

København fyldes dagligt af biler med folk, der kommer fra områder med ren luft og de favoriseres

Planen fra kommunen går på tværs af borgernes ønsker

Flere undersøgelser viser et massivt ønske hos borgerne om at få reduceret biltrafikken, få bedre miljø og bedre kollektiv trafik. En holdningsanalyse foretaget i 2002 af IFKA viser, at 75,9 % er helt enig eller delvis enig i at biltrafikken skal begrænses mest muligt.

IFKA analysen viser også hvordan borgerne ønsker at prioritere:

"Først vil jeg gerne bede Dem vurdere hvilken af følgende opgaver Københavns Kommune skal søge at løse først. Der er ikke penge til at gennemføre alle forbedringer på samme tid?"	
Formindske luft- og støjforurening	34,3%
Bedre service med bus og tog	23,7%
Bedre forhold for cyklister	20,4%
Bedre forhold for personbiler	11%
Bedre forhold for fodgængere	6,5%
Ved ikke	4,1%

Planen fra Københavns kommune går på tværs af borgernes ønsker. Det er dybt beklageligt, at kommunen ikke fastholder beslutningen fra 1997 og lytter til borgernes prioriteringer.



med store veje, befordringsfradrag, ”grønne bølger” og parkeringspladser.

I husannoncer kan man f.eks. læse: *”En lystejendom ud over det sædvanlige. Langt væk fra storbyens larm og trafik. Skønt beliggende i fredelige omgivelser ca. 15 km. fra Hillerød og ca. 40 minutter i bil fra Rådhuspladsen”*

De senere år er der udsendt ”luftudsigter” for luftforureningen de følgende 3 dage. Der meldes om at der kan forventes luftforurening på ”middel”, ”over middel” eller ”under middel”. Man sammenligner ikke med ren luft, men med hvor snavset luften plejer at være det pågældende sted. På kommunens hjemmeside kan man læse, at *”astmatikere kan have gavn af luftudsigten, men du kan også bruge den, hvis du kører med dit barn bag på cykel, eller du ønsker at finde det bedste tidspunkt på dagen for din løbetur.”* Det er ikke dem der forurener der skal ændre adfærd, men dem der udsættes for forurening.

Lavere hastigheder, færre trafikulykker og mindre trafikstøj

Mindre trafik og lavere hastigheder vil redde liv og lemmer og mindske støjen. Alligevel har Københavns Kommune og Københavns Politi igennem årtier fastsat hastighedsgrænser på 60, 70 eller 80 km/t på en del store veje. Dette til trods for at den generelle hastighedsgrænse for bytrafik er på 50 km/t.

De højere hastighedsgrænser er indført for at bilisterne skal vinde tid. Vi mener ikke, at man skal prioritere bilisternes tid højere end sikkerhed og miljø. De høje hastigheder stimulerer også folk til at vælge bilen frem for andre transportmidler. Der burde ikke være veje i kommunen med højere hastighedsgrænser end 50 km/t.

Københavns kommune vil sætte hastigheden ned til 40 km/t i boligenklaver. Det er et skridt i den rigtige retning, men hastigheden burde ned på maksimalt 30 km/t i sådanne områder. København

er på dette område langt bagefter byer i Tyskland, Norge og Sverige.

To tredjedele af alle boliger i Københavns Kommune belastes med et utilfredsstillende højt støjniveau fra trafikken.

Skolebørn skal selv kunne transportere sig til og fra skole

Færre og færre børn går eller cykler til og fra skole, og flere og flere bliver kørt i bil. Det er en kedelig udvikling, der forøger trafikbelastningen og ulykkesrisikoen for andre og samtidig hæmmer børnenes fysiske udvikling og sundhedstilstand samt indlæringssevne og selvstændiggørelse. Planen burde have skolebørnenes egen transport som et meget vigtig sundhedspolitisk og pædagogisk instrument.

Miljøafgift for bykørsel

Hvis du pendler til København i bil får du samme befordringsfradrag, som hvis du cykler eller benytter tog og bus. Det uanset du belaster byen langt mere.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd har allerede i 1988 beregnet, at hver bil der kører til København og Frederiksberg belaster byen for omkring 40 kr. om dagen. Bilpendlerne får altså både direkte samfundsstøtte til kørslen og kører tilmed fra den daglige miljøregning.

Indførelse af en miljøafgift vil kunne dæmpe trafikken. Handicappede bilister må fritages for miljøafgiften. En sådan miljøafgift er et effektivt redskab - hvis afgiften er høj nok. I London er den på 5 £ . I Singapore satte man prisen sådan, at 75% af myldretidsbilisterne valgte at lade bilen blive hjemme.

Ikke flere motorveje

I sin plan »TRAFIK 2005» skrev den daværende regering i 1994: »Det er derfor et overordnet princip,

at kødannelser på indfaldsvejene ikke skal løses med vejudbygninger, men ved at satse på kollektiv trafik»

Vejdirektoratet, Trafikministeriet og HUR arbejder nu ihærdigt for at få udvidet indfaldsvejene mod København. Det gælder både motorvejene til Helsingør, Hillerød, Køge og Holbæk. Endvidere vil man have en motorvej til Frederikssund. Hvis disse planer gennemføres forøges bilpresset på København. Der er ikke i Planen antydning af kritik af disse planer. Kommunen har ikke altid været så følgagtig overfor vejudvidelser. I sit høringssvar om udvidelse af Helsingørmotorvejen udtalte København magistrats 4. afdeling bl.a.:

“Den forestående vejudvidelse må stærkt frarådes, idet den vil kunne gøre det i forvejen overbelastede københavnske vejnet endnu mere overbelastet”. “I forvejen har indfaldsvejene til København en betydelig større vejkapacitet, end der både af miljømæssige og trafikale årsager kan ekspederes på vejnettet i kommunen.

Københavns Kommune bør tage klart afstand fra planerne om at udvide indfaldsvejene til København og droppe Planens forslag om nye vejforbindelser som Lyngbyvej-Nordhavn, Amagermotorvejen – Indre By og en Havnetunnel.

Brug byens plads med omtanke

Et vejareal kan bruges på mange måder, men der er stor forskel på, hvor effektiv brugen er. En gade på 4 meters bredde kan på én time enten give plads til:

- 16.000 passagerer i moderne sporvogne
- 12.000 cyklister
- 800 biler
- 24.000 fodgængere

Det er af afgørende betydning, hvordan man prioriterer anvendelsen af gadearealet. I København prioriteres biltrafikken som hovedregel meget højt. 78,5 % af motortrafikken i København er personbiler og i de allerfleste er der kun én person. Vi mener at kommunen skal topprioritere den miljøvenlige trafik, der tilmed sparer på pladsen.

Færre parkeringspladser dæmper trafikken

At kunne parkere en bil er ingen menneskeret. Ved at reducere antallet af parkeringspladser kan man reducere trafikbelastningen. Alligevel stimulerer Kommunen ligefrem bilpendlingen ved at kræve et meget stort antal parkeringspladser ved erhvervsbyggeri.

“I forbindelse med nybyggeri kræves der normalt etableret én parkeringsplads for hver 100 etagemeter erhvervsbyggeri. I forbindelse med de sidste 10 års større erhvervsbyggerier i København, bl.a. i havneområderne,

er der anlagt over 10.000 parkeringspladser på privat grund eller i parkeringskældre”

Trafik- og miljøplan 2003. Status og hovedproblemer.

I Holland tillader man kun anlæg af én parkeringsplads for hver 250 kvadratmeter etageareal ved erhvervsbyggeri tæt ved kollektive trafikforbindelser. Vi mener at Kommunen kun burde tillade anlæg af ganske få parkeringspladser ved erhvervsbyggeri - f.eks. til handicappede bilister og service/vare/last kørsel.

Planen lægger ikke op til at begrænse de store krav om pendlerparkering.

Bilfri boligområder

I Bremen, Amsterdam, Hamburg, Edinburgh, Wien, Freiburg, Tübingen, München, Kassel, Köln, Münster, Berlin og endog i London forstæder har man med held eksperimenteret med bilfri boligområder. Vi synes at København også skal på banen. Chancen er der med de nye boligområder der skal bygges i Sydhavnen, og i Nordhavnen.

Signalanlæg med “grøn bølge” for cyklister og den kollektive trafik

”På det overordnede vejnet gives alt andet lige større prioritet for biler”. Dette citat fra Planen viser, at det ikke er tanken at begrænse favoriseringen af biltrafikken.

På bydelsgader nævner Planen dog, at cykel- og bustrafikken skal prioriteres mindst lige så højt eller højere end biltrafikken. Hvad der konkret ligger i dette er dog uklart.

På Hareskovvejen er der opsat lystavler der viser, at der er så og så mange minutters køretid til City. På denne og andre store veje er hurtig bilkørsel prioriteret højere end stort set alle andre hensyn. Denne prioritering betyder, at den gennemkørende biltrafik får ”grøn bølge”, mens bustrafikken og cykeltrafikken stort set får ”rød bølge”. Også den tværgående trafik rammes kraftigt.

Denne signalstyring er en adfærdsregulerende faktor af stor betydning, idet det gør bilkørsel uforholdsmæssig hurtig i forhold til andre trafikformer. Pæne ord og kampagner om at ændre adfærd i mere miljøvenlig retning batter ikke meget i forhold til denne massive indbyggede opfordring til at bruge bil.

Planen opererer tilmed med, at et nyt trafikstyringssystem kan øge bilkapaciteten yderligere. Der skrives: *”Det forventes, at kapaciteten i krydsene kan øges med 5-15 % afhængig af antallet af fodgængere”.*

Bussernes gennemsnitshastighed faldet med 15 % på ca. 10 år. I Planen nævnes, at der skal sikres

bedre fremkommelighed på dele af A-busnettet, men da den tillige opererer med kraftigt stigende biltrafik kan man frygte at busserne end ikke får den tabte fremkommelighed tilbage.

Vi ønsker at det skal være de bæredygtige trafikanter der skal have "grøn bølge" og langt større del af vejarealet. Pendlerne må lade bilen stå derhjemme.

Bedre bustrafik og lavere takster

Ved nedlæggelse af København Sporveje har Københavns kommune mistet bestemmelsesretten over busdriften og takstpolitikken. Det er kedeligt at landets hovedstad ikke har kompetencen. Landets næststørste by Århus har stadig bestemmelsesretten både hvad angår driftsomfanget og takstpolitikken.

Bustrafikken i København er siden 1987 skåret kraftigt ned og HUR er nu i gang med en yderligere reduktion på 13% af al buskørsel i de City og brokvartererne.

Københavns Kommune har ikke aktivt bekæmpet de mange forringelser. I Planen skrives, at nedskæringerne af bustrafikken svækker den kollektive trafiks konkurrenceevne. *"I første omgang kunne en opretholdelse af det nuværende driftsomfang være ønskeligt."* Det er dog vigtigt at nævne, at større driftsomfang medfører betydelige årlige driftsudgifter". Så beskedne er man når det drejer sig om bustrafikken.

Moderne letbaner – ikke mere metro

Der anlægges mange lette bybaner rundt omkring i verden. De er relativt billige i anlæg, hurtige at bygge, bruger pladsen effektivt og forbedrer "byens rum". Grenoble, Zürich, Manchester, Nantes, Stockholm, Paris og Strasbourg kan nævnes som gode eksempler.

Planen opererer med mere metro. Vi mener, at mere metro vil være for dyr og ikke dække byen godt nok. Der er tilmed en stor risiko for at biltrafikken på overfladen blot vil blive endnu mere privilegeret. HUR har f.eks. nu nedlagt megen buskørsel og skaffet plads til flere biler. Der er ikke taget et eneste initiativ til begrænsning af biltrafikken på overfladen.

Planen nævner, at borgerne ønsker metroen udbygget, men det oplyses ikke, at borgerne i meningsundersøgelsen udelukkende kunne vælge metro i City og Brokvartererne. Letbaner kom kun på tale længere væk fra byen. Derfor er det helt misvisende at påstå, at det er mere Metro folk vil have.

Ideelle cykelforhold

Københavns Kommune vil gerne fremstille sig som en cykelby og der er da også et pænt net af cykelstier, men cyklisternes fremkommelighed er grundlæggende bestemt af hensynet til størst mulig fremkommelighed og service for biltrafikken. Det gælder både ved indretning af signalstyringen og anvendelse af vejarealet. Planen lægger ikke op til nogen ændring af den gældende prioritering, men indeholder forslag om 20 kilometer cykelstier/ cykelbaner samt udvidelse af cykelstier på en strækning af 2-3 kilometer. Dertil kommer et par cykelruter, flere cykelparkeringspladser og bedre vedligeholdelse af cykelstierne. Man opererer kun med en årlig anlægsramme på 8 mio. kr.

Der er fortsat lang vej igen før København med rette kan bryste sig af at prioritere cykeltrafikken rigtig højt.

Har Københavns kommune lyttet til borgerne ?

"Borgernes plan." Sådan beskrives Planen. Det er ikke korrekt. Kommunen har stort set bestemt indholdet. De nye store vejanlæg, der er helt centrale elementer i planen, er således ikke krævet hverken ved borgermøderne eller holdningsundersøgelserne.

Ved et borgermøde på Københavns Rådhus den 21. maj 2002 blev det drøftet hvilke problemer der var med trafikken i København. Deltagerne måtte ikke komme med løsningsmuligheder. Det skulle først ske i næste fase. På det næste borgermøde den 12. november 2002 blev borgerne bedt om at tage stilling til 5 af kommunen på forhånd fastlagte hovedindsatsområder. Disse afspejlede ikke holdningen på det første borgermøde og heller ikke den meningsundersøgelse, der var foretaget blandt 1000 borgere.

Indholdet i den plan der nu behandles er stort set identisk med kommunens udspil fra efteråret 2002. Dog er Planen endnu værre, idet man foreslår en biltunnel fra Østerbro til Amager. Dette til trods for, at Københavns Borgerrepræsentation har sagt klart nej til en sådan tunnel under henvisning til at den vil skabe flere problemer end den løser.

*Kjeld A. Larsen, Rådet For Bæredygtig Trafik
Ivan Lund Pedersen. NOAH-TRAFIK*

Se mere:
www.baeredygtigtrafik.dk
www.noah.dk/trafik
www.trafikbogen.dk

Sundhed og trafik

Hvor er Sundhedsperspektiverne ?

Sundhedspolitikken bør have en stor rolle, når vi tilrettelægger vores trafikpolitik i de større byer.

Lægevidenskabelig forskning viser, at moderat fysisk aktivitet har store positive virkninger på menneskets fysiske og psykiske tilstand og på antallet af leveår – herunder ikke mindst antallet af fuldt mobile leveår. Disse erkendelser bliver ikke mindre interessante af, at fysisk aktivitet er et virkningsfuldt middel til at dæmpe behovet for ydelser fra den politisk besværlige sundhedssektor, som har så hurtigt voksende udgifter.

Motion vil være meget vigtigt i tiden fremover. Her kunne en ændring af trafikpolitikken være en kolossal hjælp. Verdenssundhedsorganisationen WHO har peget på, at bare ½ times motion pr. dag ville medføre en stor forbedring af befolkningens sundhedstilstand. Den halve time kunne netop bruges på at cykle eller gå i stedet for at køre i bil. Men kommunens satsning på mere kapacitet til bilkørsel og parkeringspladser begrænser de i dobbelt forstand gode trafikformer, hvor det eneste rigtige er at fremme gang og cykling.

Samfundet står overfor en fordobling af antallet af ældre, der belaster sundhedsapparatet mere, fedme-epidemien er en realitet, og på bilvejene vil bilkøerne stadig vokse, således at endnu flere kan bruge endnu mere tid på at sidde ganske stille i deres bil.

Fordele ved en sammentænkning af sundhed og trafikpolitik vises klart i en norsk undersøgelse. Transportøkonomisk Institut i Oslo har for det norske Helsedepartement og Vejdirektorat lavet en samfundsøkonomisk analyse af eksempler på udbygning af et sammenhængende gang- og cykelnet. Analysen indgik i grundlaget for udarbejdelse af en "National Sykkelstrategi".

Det har resulteret i en rapport, der udkom i foråret 2002 under titlen "Gang- og sykkelvejnett i norske byer" af Kjartan Sælensminde. Her har man for første gang analyseret, hvad et skift fra bil til cykel eller gang medfører af reducerede sundheds- og sygdomsudgifter samt reducerede såkaldt eksterne omkostninger i form af luftforurening og støj samt til parkerings-

pladser. Undersøgelsen er udført på nogle konkrete byer - fra småbyer til Trondheim.

Hovedkonklusionen er, at der ikke i andre samfundsøkonomiske vurderinger af trafikprojekter i Norge er set projekter, der er så samfundsøkonomisk fordelagtige, som det at relativt få mennesker skifter fra at køre i bil til at cykle eller gå som følge af nye cykel- eller gangstier!

De samfundsøkonomiske udgifter udgøres af anlægs- og vedligeholdelsesomkostninger af cykel- og gangstier, medens over to tredjedel af indtægterne kommer fra en reduktion i sundheds- og sygdomsudgifterne. Her bemærker forfatteren, at disse reduktioner i virkeligheden er større, fordi han kun har medtaget effekter for fire store sygdomsgrupper og derfor mangler en del andre.

Analysernes resultat kan også benyttes omvendt, således at man kan prissætte den nytte, som vi ikke får realiseret, fordi biltrafikken påfører folk ulemper og følelse af utryghed i en sådan grad, at de ikke cykler eller går i det omfang de faktisk ønsker. Her ligger et meget stort velfærdsøkonomisk tab – skønnet til 8 – 10 Nkr. pr. ikke-realiseret cykel eller gangtur – et tab, som har sin baggrund i, at man ikke fik motioneret og dermed ikke fik høstet sundhedsmæssig gavn af den alternative cykel- eller gangtur.

Center for Forebyggelse i Sundhedsstyrelsen har i februar 2003 offentliggjort "FYSISK AKTIVITET – håndbog om forebyggelse og behandling". Her opsummeres på pædagogisk vis en kolossal mængde forskning om fysisk aktivitets virkning – både som et forebyggende og som et behandlende middel. Rapporten er nem at gå til – også for ikke-fagfolk.

Regeringens Sundhedsprogram fra efteråret 2002 – "Sund hele livet" – fastslår, at det er et sundhedspolitisk mål, at antallet af fysisk aktive skal øges markant, og at fysisk aktivitet skal være en naturlig del af hverdagen. Det gælder i hjemmet, i fritiden, i lokalmiljøet, i forbindelse med transport og på arbejdspladserne.

Regeringsprogrammet er opbygget således, at der udpeges ansvarlige organer til at varetage de forskel-

lige opgaver med at realisere de opstillede mål. Men på trafikpolitikkområdet er ingen ansvarlig statslig myndighed meldt ud. Københavns Kommune har tilsyneladende heller ikke prøvet at indtænke denne problemstilling i den fremlagte trafikhandlingsplan, selvom der er store helbredsgevinster og sparede udgifter i sigte.

Kurt Jensen, Det Økologiske Råd.

De sundhedsfarlige partikler

De små partikler fra dieseludstødningen ser ud til at kræve over 1000 ekstra dødsfald om året i danske byer. Det er langt den største sundhedsfare i relation til luftforurening. Dertil kommer, at astmatikerne får forværret deres tilstand af partikelforureningen. Det er en af de bedst dokumenterede miljøfaktorer, der forringer vores sundhed. Men regeringen har været meget sen til at komme ud af starthullerne og gøre noget ved det. Den afviser fortsat at gøre noget effektivt, nemlig at fremme partikelfiltre gennem en kombination af afgift på biler uden filter og støtte til filtrene. Nu har regeringen besluttet at lave en meget begrænset støtteordning med 30 mill. kr over 2 år. Den stiller sig positivt over for, at bykommuner indfører miljøzoner, og den støtter, at EU på lang sigt skal løse problemet ved skærpede miljønormer. Men disse EU-normer kommer kun til at gælde for nye dieselmotorer, fra 2006. Dermed skal vi vente 3 år plus de 12-15 år, som er dieselmotorernes levetid, før problemet er løst. Med sandsynligvis over 1000 ekstra dødsfald hvert år.

Københavns kommune vil gøre den indre by til miljøzone og forbyde tunge dieselmotorer uden partikelfilter at køre ind i zonen. Desværre er initiativet nu udsat, idet der ikke er afsat penge til det på budgettet. Samtidig er det foreslåede initiativ ret begrænset, idet forbuddet kun vil gælde tunge dieselmotorer, som kun står for halvdelen af partikeludslippet. Det bør også gælde varebiler, hvor man i dag også kan eftermontere filtre. Desuden bør der sættes en frist for, hvornår det også skal gælde

Links :

Transportøkonomisk Institut, Norge: www.toi.no
Sundhedsstyrelsen, rapport: www.sst.dk/faglige_omr/sundhed/Motion/del_1ps.pdf

Sund hele livet :<http://www.folkesundhed.dk/media/sundhelelivet.pdf>

personbiler. Her er eftermontering ikke fremme på markedet, men det skyldes kun, at ingen har efterspurgte det.

Vognmændenes organisation har protesteret over for initiativet fra Københavns kommune. Heldigvis er der da også mange vognmænd og busselskaber, som selv har taget initiativ til at få filtre. Men deres organisation hiver gamle argumenter af stalden om, at filtrene øger både brændstofforbruget og støjniveauet – ting som er tilbagevist gennem et toårigt fuldskalaforsøg i Odense, som blev afsluttet for 2 år siden. Samtidig klager vognmændene over, at nogle af filtrene fungerer bedst ved svovlfattig diesel, som de ikke kan købe i Danmark. For det første kan de bare vælge andre filtertyper, som fungerer fint ved den nuværende dieselkvalitet. For det andet kunne de kræve at få denne diesel. Det er regeringens valg, at vi ikke har den rene diesel. Den produceres hos Statoil i Danmark, men den eksporteres, fordi regeringen ikke vil differentiere afgiften, så den svovlfattige diesel kan konkurrere.

De mange dødsfald og øget sygelighed gør det ikke rimeligt at nøjes med et så beskedent tiltag som en lille støtteordning. Og med kommunernes stramme budgetter og modstanden fra vognmændenes organisation kan man heller ikke bare overlade det til kommunerne at løse problemet.

Christian Ege
Formand for Det Økologiske Råd

Rådet for Bæredygtig Trafik er bestyrelsen for Foreningen for Bæredygtig Trafik. Formålet med foreningen er at fremme en miljømæssig bæredygtig trafikudvikling. Arbejdet foregår gennem oplysning, mødevirksomhed og kritisk gennemgang af myndighedernes aktiviteter på trafikområdet – primært i Hovedstadsområdet. Både flere medlemmer og støtte modtages med tak. Mere om foreningen på www.baeredygtigtrafik.dk eller skriv til admin@baeredygtigtrafik.dk

Det Økologiske Råd er en forening, som arbejder for en bæredygtig udvikling nationalt og globalt. Vi udgiver tidsskriftet Global Økologi samt en række publikationer om f.eks. landbrugets miljøforhold, grøn skattereform, kemikaliepolitik samt trafik og miljø. Desuden holder vi offentlige møder og laver forslag og kommentarer til regering, Folketing, EU-parlamentarikere m.v. Ved regeringsskiftet mistede vi vores offentlige tilskud, men kører videre på projektmidler og frivillige bidrag. Derfor har vi stort brug for flere medlemmer og bidragydere. Se www.ecocouncil.dk eller skriv til info@ecocouncil.dk

NOAH-TRAFIK er en del af Miljøorganisationen NOAH og vi arbejder for en trafikpolitik, der sætter trafiksikkerhed, miljø, fodgængere, cyklister og den kollektive trafik i højsædet. Tillige ønsker vi at få reduceret transportbehovene ved miljøvenlig planlægning. Vi har både brug for medlemmer og støtte. Se mere på www.noah.dk/trafik . Ring på telefon 35361212 eller skriv til noahtrafik@noah.dk. Mere om trafik på www.trafikbogen.dk