

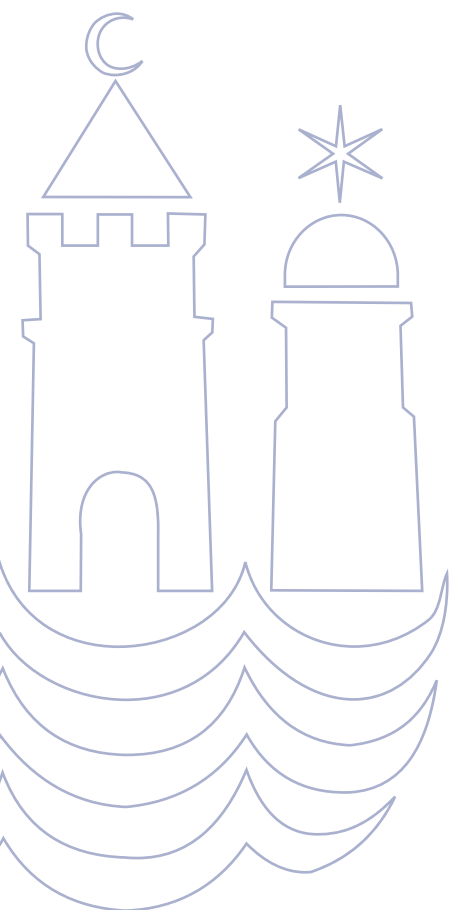


UDKAST



DIGITAL PRINT

Evaluering af Miljøtrafikugen og Bilfri Dag **2004**



Evaluering af Miljøtrafikuge og Bilfri Dag 2004

KØBENHAVNS KOMMUNE
Bygge- og Teknikforvaltningen
Miljø- og Forsyningsforvaltningen
Økonomiforvaltningen

GRAFIK OG LAYOUT
Vej & Park

FOTO
Vej & Park, Miljøkontrollen
og Troels Heien Nielsen

TRYKKERI
JØNSSON & NOMI A/S
NKN GRAFISK
Trykt på Galerie Silk
Svanemærket, ISO 14001,
ISO 9002 og EMAS

DECEMBER 2004



RESUMÉ OG KONKLUSION	4
BAGGRUND OG FORMÅL	10
MILJØTRAFIKUGEN	12
TRAFIKFORSØGENE.....	13
BILFRI DAG.....	20
STØJ.....	21
AKTIVITETER.....	23
CYKELKURSER.....	28
KAMPAGNEN	30
MEDIEDÆKNING OG INFORMATION	32
ORGANISATION	36
EVALUERING AF PROCESSEN	38
ØKONOMI	40
BILAGSOVERSIGT	41

Borgerrepræsentationen har for årene 2003, 2004 og 2005 valgt tre indsatsområder i Miljøtrafikugen:

1. BYENS RUM – TÆNK I NYE MULIGHEDER
2. DEN DAGLIGE TUR - TÆNK I NYE VANER
3. INFORMATION

Det overordnede formål med Miljøtrafikugen og Bilfri Dag 2004 er:

Der skal sættes fokus på udviklingen i trafikken i byen samt fremmes og synliggøres miljøvenlig transportadfærd til gavn for dem, der bor og færdes i byen. I ugen skal vi demonstrere og debattere, hvordan vi løser vores transportbehov under større hensyntagen til miljøet, byen og vores sundhed.

Under det første indsatsområde blev der i 2004 gennemført Bilfri Dag, trafikforsøg og aktiviteter. Under det andet indsatsområde gennemføres en længerevarende samkørselskampagne.

Miljøtrafikugen havde, i lighed med tidligere år, mange lokale aktører, der afholdt lokale aktiviteter i forbindelse med trafikforsøgene. Herudover blev der afholdt en række aktiviteter, der ikke var tilknyttet trafikforsøg. Aktiviteterne var ligeledes arrangeret af lokale grupper. Bilfri Dag blev for første gang afholdt på en hverdag. Det bilfri område var geografisk begrænset til dele af Indre By. På trods af, at den Bilfri Dag blev afholdt på en onsdag, forløb dagen uden trafikafviklingsmæssige problemer og med langt færre klager over arrangementet end tidligere år. Fra politiets og de erhvervsdrivendes side er der udtrykt tilfredshed med afviklingen af den Bilfri Dag.





BYENS RUM – TÆNK I NYE MULIGHEDER

Trafikforsøg:

Det generelle mål med afholdelsen af trafikforsøgene var at skabe grundlag for diskussion om konkrete problemstillinger og fremadrettede løsningsmuligheder vedrørende trafik, byrum og miljø.

Der blev gennemført 16 trafikforsøg fordelt over hele Københavns Kommune med en overvægt af forsøg på det samlede Nørrebro. Her blev der afholdt et større trafikforsøg på Nørrebrogade initieret af Københavns Kommune, mens der på resten af Nørrebro blev afholdt 7 forsøg. De øvrige, hovedsageligt mindre lokale forsøg, blev afholdt på Amager, Østerbro, Indre By, Brønshøj-Husum, Bispebjerg, Valby og to på Vesterbro.

For at sætte fokus på cyklers og bussers fremkommelighed havde Københavns Kommune i år selv initieret et trafikforsøg på Nørrebrogade, hvor der blev etableret grønne bølger for cyklisterne, udvidede cykelstier mellem søerne og Fælledvej og standsningsforbud i busbanerne. Forsøget viste, at det er muligt at skabe væsentlige forbedringer for cyklerne, uden at det går ud over bussernes fremkommelighed og den øvrige trafikafvikling. Standsningsforbudet i busbanerne viste sig derimod ikke at have effekt.

Et andet større trafikforsøg blev gennemført på Østerbro, hvor det sydlige ben af Trianglen blev lukket for trafik lørdag den 25. september til og med søndag den 26. september. Forsøget viste, at det er muligt at skabe en velfungerende plads, men om mandagen gav trafikoplægningen problemer for afviklingen af trafikken med lange kødannelser på Blegdamsvej og Østerbrogade til følge.

De øvrige trafikforsøg – både på Nørrebro og andre steder i byen – er i hovedtræk forløbet tilfredsstillende og har givet værdifulde erfaringer til det videre arbejde i områderne, herunder med sikre skoleveje. Enkelte steder har afmærkning og afspærring ikke været tilstrækkelig til at ændre anvendelsen af vejarealet efter hensigten.

Bilfri Dag:

Formålet med Bilfri Dag 2004 var at skabe opmærksomhed omkring transportmiddelvalg og miljøfordelene ved alternativer til individuel biltrafik, med særlig fokus på indpendlere og besøgende i Københavns Indre By.

Bilfri Dag blev afholdt onsdag den 22. september i en del af Indre By. I år havde beboere med bil tilladelse til at køre i området, mens særlig taxier, turistbusser og pendlere i bil ikke havde adgang til området. Omkring området var 8 porte, der var bemanded med vagter fra Parkering • København og Københavns Politi – alle andre veje til/fra området var afspærrede. Det bilfri område skabte ikke nævneværdige problemer med at afvikle trafikken på det omgivende vejnet.

Trafiktællinger viser, at antallet af biler, der kørte ind i det afspærrede område, faldt fra 20.000 på en almindelig hverdag til ca. 3.000 på den Bilfri Dag. En spørgeskemaundersøgelse blandt et repræsentativt udsnit af københavnere viser, at 88% af københavnere vidste, at der havde været afholdt Bilfri Dag. Samtidig ønsker 73% af københavnere, at Bilfri Dag bliver en årligt tilbagevendende begivenhed, og over halvdelen (55%) støtter en permanent Bilfri By.

Bilfri Dag medførte en større debat i medierne både før, under og efter den 22. september. Informationsindsatsen bestod af husstandsomdelte breve, radiospots, plakater, program, offentlige møder og telefonisk hotline, og har medført, at forvaltningerne kun har modtaget få klager over informationen om Bilfri Dag. Arrangementet blev fulgt op af aktiviteter, der dels skulle skabe opmærksomhed om alternative transportformer, dels at give mulighed for at opleve byens rum på en ny måde.





Aktiviteterne

Formålet med aktiviteterne er at skabe opmærksomhed omkring Miljøtrafikugen, Bilfri Dag og de trafikforsøg, som blev gennemført i Miljøtrafikugen. Desuden har aktiviteterne til formål at skabe debat om byens problemer og potentialer med fokus på trafik, miljø og livskvalitet og vise borgerne nye måder at bruge byens rum på. I sammenhæng med flere af trafikforsøgene blev der lokalt afholdt aktiviteter. Aktiviteterne var f.eks. debatmøder, uddeling af foldere, kampagner, information om trafikforsøg og idékonkurrence. På Ydre Nørrebro, Trianglen, Peder Lykkes Vej og på Indre Nørrebro lykkedes det at tiltrække mellem 35 og 300 til aktiviteterne.

De fire sikre skolevejsforsøg blev fulgt op af spørgeskemaundersøgelser, der skulle belyse elevernes og forældrenes holdninger til de tiltag, der var etableret.

Next Metro, "City Flow" og fremstød for delebiler og cykelkurser for indvandrerkvinder var andre vellykkede aktiviteter, som fik stor opbakning. Cykelkurserne fortsætter i 2005, og hensigten er, at de skal være med til at danne optakt til Miljøtrafikugen 2005.

DEN DAGLIGE TUR – TÆNK I NYE VANER

Kør sammen – så kører det for dig

Københavns Kommune har i samarbejde med HUR og Bispebjerg Miljøcenter arrangeret en samkørselskampagne under sloganet "Kør sammen – så kører det for dig". Kampagnen startede i forbindelse med Miljøtrafikugen og løber frem til

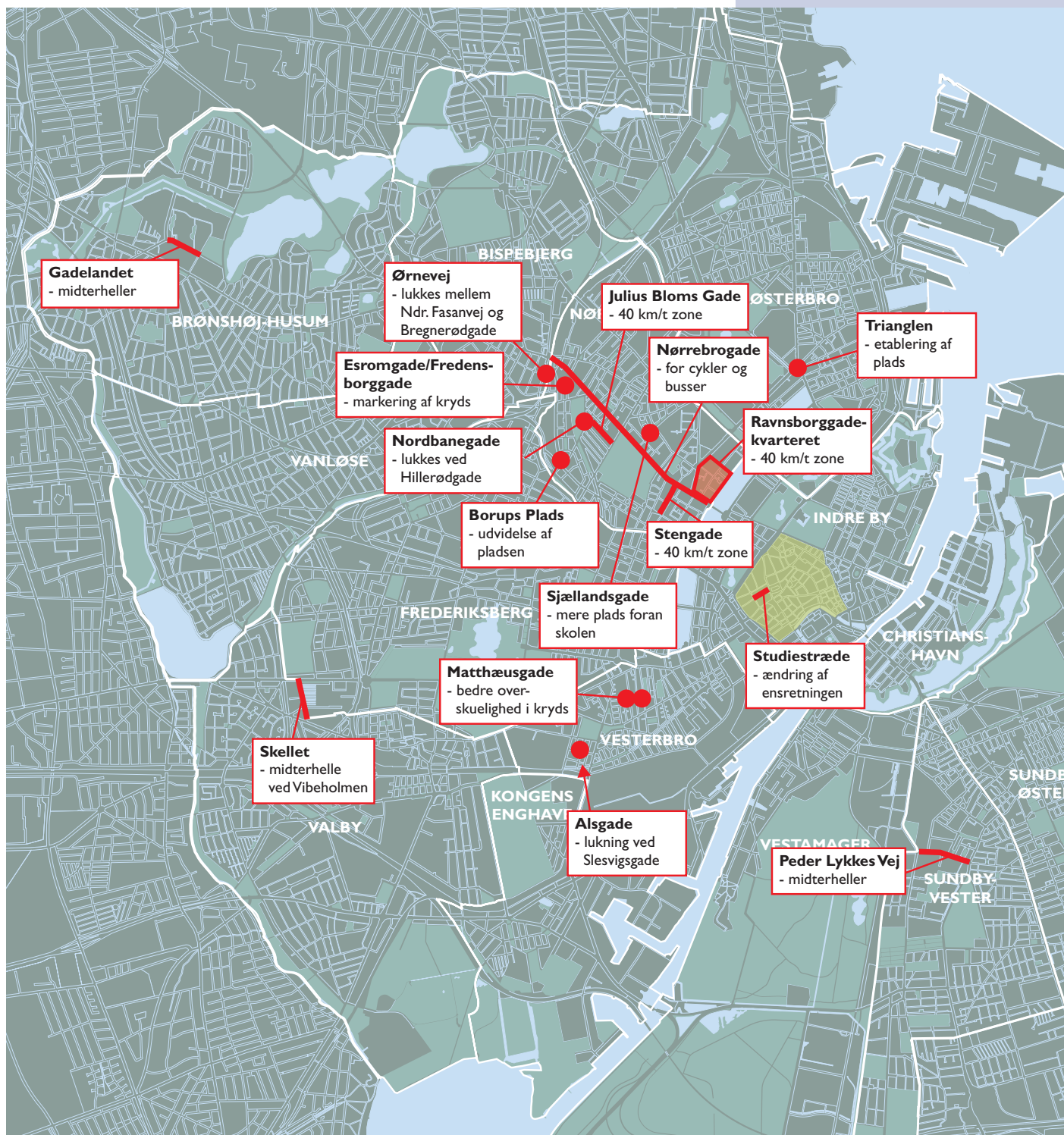
årsskiftet. Efterfølgende vil kampagnen blive evalueret. Kampagnen retter sig mod ansatte i Københavns Kommune og mod ansatte på virksomheder i Nordhavn og Bispebjerg. Som et led i forberedelsen til Miljøtrafikugen 2005 vil der blive foretaget en samlet evaluering af de 4 kampagner, der har været afholdt i forbindelse med denne og de foregående Miljøtrafikuger.

INFORMATION

Informationsindsatsen bestod dels i ophængte plakater, en bred distribution af et program, uddeling af foldere om Bilfri Dag, annoncer i lokalblade, samt breve til de berørte borgere og virksomheder i det bilfri område. Herudover blev der afholdt et pressemøde, udsendt pressemeddelelser og faktaark om de enkelte trafikforsøg og aktiviteter. Der er også oprettet en hjemmeside for Miljøtrafikugen.

Processen med de lokale aktører

Dialogen med de lokale aktører var under planlægningen af årets Miljøtrafikuge og Bilfri Dag præget af Borgerrepræsentationens sene beslutning om retningslinierne for afholdelsen af Miljøtrafikugen. Således oplevede de lokale aktører en forceret planlægningsproces, der samtidig skulle foregå hen over sommerferien. Dette gav sig udtryk i, at man i flere tilfælde ikke oplevede, at de fulde forventninger til trafikforsøgene blev indfriet. Ligeledes blev en optimal planlægning af de lokale aktiviteter i flere tilfælde besværliggjort af den sene politiske stillingtagen. I forbindelse med den Bilfri Dag lykkedes det ikke at inddrage de handlende og erhvervsliv i planlægningen af aktiviteter.



Trafikforsøg i Miljøtrafikugen



ANBEFALING FOR MILJØTRAFIKUGEN OG BILFRI DAG 2005

På baggrund af evalueringen af Miljøtrafikugen og Bilfri Dag 2004 kan der gives følgende anbefalinger til planlægningen og gennemførelsen af Miljøtrafikuge og Bilfri Dag 2005:

- planlægningen af, informationen om og den praktiske gennemførelse af Bilfri Dag gennemføres efter samme model som i 2004, men med en tidligere inddragelse af de lokale aktører, handlende og erhvervsliv
- planlægningen og udformningen af de lokale trafikforsøg bør ske i meget tættere samarbejde med de lokale aktører
- for at dette kan ske, skal der tages politisk beslutning om Miljøtrafikugen 2005 i januar 2005
- trafikforsøg under Miljøtrafikugen kan også i 2005 fokusere på et større forsøg suppleret med mindre lokale forsøg koncentreret i et lokalt område; hertil kommer mindre lokale trafikforsøg i de øvrige bydele
- informationen om de enkelte lokale trafikforsøg skal styrkes. Erfaringerne fra Ydre Nørrebro kan formidles til andre lokale, der arrangerer trafikforsøg
- det bør overvejes at udvikle Bilfri Dag ved at vurdere, om den kan omfatte flere dage og/eller et større område
- det anbefales, at der også i 2005 gennemføres længerevarende aktiviteter, der dækker hele byen
- som forberedelse af kampagner i 2005, foretages en samlet evaluering af de foregående 4 kampagner

Den 8. maj 2003 vedtog Borgerrepræsentationen, at der i årene 2003-2005 skal afholdes Miljøtrafikuge i samme uge som den europæiske Bilfri Dag den 22. september. Afholdelsen af Miljøtrafikugen og Bilfri Dag foregår i et samarbejde mellem Økonomiforvaltningen, Miljø- og Forsyningsforvaltningen og Bygge- og Teknikforvaltningen.

Den 13. maj 2004 beslutter Borgerrepræsentationen, at København skal melde sig til "The European Mobility Week" og "In Town Without My Car", den 22. september 2004.

Det overordnede formål med Miljøtrafikugen og Bilfri Dag 2004 er:

Der skal sættes fokus på udviklingen i trafikken i byen samt fremmes og synliggøres miljøvenlig transportadfærd til gavn for dem, der bor og færdes i byen. I ugen skal vi demonstrere og debattere, hvordan vi løser vores transportbehov under større hensyntagen til miljøet, byen og vores sundhed.

Miljøtrafikugen skal indeholde aktiviteter inden for tre forskellige indsatsområder:

- **BYENS RUM – TÆNK I NYE MULIGHEDER (BILFRI DAG OG TRAFIKFORSØG)**
- **DEN DAGLIGE TUR – TÆNK I NYE VANER (KAMPAGNE OG LIGNENDE)**
- **FORMIDLINGSINDSATS**



Porten til en af de åbne gårde



Lavendelgården



BYENS RUM - TÆNK I NYE MULIGHEDER:

1. Trafikforsøg i Miljøtrafikugen 2004 er igangsat af kommunen, borgere, lokale grupper og organisationer. Forsøgene falder inden for Miljøtrafikugens formål, og de har et fremadrettet perspektiv. I 2004 er der 3 typer af trafikforsøg:
 - a. Et større trafikforsøg (f.eks. på Nørrebrogade) med udgangspunkt i overordnet og lokal planlægning i en udvalgt bydel (igangsat af kommunen).
 - b. Mindre trafikforsøg i tilknytning til det store trafikforsøg, gerne med udgangspunkt i lokale planer og ønsker (igangsat af lokale).
 - c. Små trafikforsøg af lokal betydning (igangsat af lokale).
2. Lokale aktiviteter i Miljøtrafikugen skal ligeledes falde inden for formålet, og de skal være udsprunget af ideer fra borgere, lokale grupper og organisationer. Aktiviteterne skal primært formidle trafikforsøgene. Der kan desuden gennemføres aktiviteter, der er længerevarende og aktiviteter, der ikke har nogen geografisk afgrænsning. De lokale står selv for afviklingen af de aktiviteter i ugen, som kommunen støtter.
3. Den Bilfri Dag 2004 organiseres primært af kommunen. Den Bilfri Dag 2004 udviklede sig til at blive et stort trafikforsøg i en del af Middelalderbyen. Den Bilfri Dag finder sted den 22. september, som er den europæiske Bilfri Dag. I Københavns Kommune tilrettelægges dagen i samarbejde med bl.a. politiet. Bilfri Dag skal godkendes af Justitsministeriet. Den Bilfri Dag skaber opmærksomhed omkring transportmiddelvalg og miljøfordelene ved alternativer til individuel biltrafik, med særlig fokus på indpendlere og besøgende i Københavns Indre By. På dagen tilrettelægges en række aktiviteter i det fredeliggjorte område.

DEN DAGLIGE TUR - TÆNK I NYE VANER

4. Kommunen organiserer en kampagne, der sætter fokus på transportvanerne. Kampagnen skal danne optakt til Miljøtrafikugen, og den skal sætte fokus på alternativer til biltransport og skabe debat om transportvaner. Den skal også mindske antallet af bilture blandt deltagerne i kampagnen. Københavns Kommune har i år igangsat en samkørselskampagne i forbindelse med Miljøtrafikugen.

FORMIDLINGSINDSATS

5. Der gennemføres en formidlingsindsats for at skabe synlighed omkring de forskellige aktiviteter i Miljøtrafikugen. Informationsindsatsen foregår både før Miljøtrafikugen og under ugen for dermed at medvirke til at skabe debat om brugen af byens rum, trafik- og miljøproblemer og transportvaner. Der bliver bl.a. udarbejdet plakater, aktivitetskalender og information til pressen.

Miljøtrafikugen blev afholdt fra mandag den 20. september til søndag den 26. september. I 2004 var Københavns Kommune tilmeldt det europæiske initiativ "European Mobility Week" og den europæiske bilfri dag "In town without my car" den 22. september. European Mobility Week koordineres på europæisk plan af den EU-støttede forening ACCESS.

Miljøtrafikugen bestod i 2004 af trafikforsøg, lokale aktiviteter relateret til Miljøtrafikugens formål, samt den Bilfri Dag om onsdagen den 22. september. Endvidere iværksattes en samkørselskampagne som optakt til Miljøtrafikugen. Kampagnen skal køre frem til udgangen af 2004.

Københavnernes kendskab til Miljøtrafikugen og Bilfri Dag

Instituttet for Konjunktur Analyse (IFKA) udførte en spørgeskemaundersøgelse umiddelbart efter Miljøtrafikugen og den Bilfri Dag. I undersøgelsen er et repræsentativt udsnit af københavnernes på 810 borgere blevet stillet omkring 30 spørgsmål, der belyser kendskab og holdning samt udbytte af Miljøtrafikugen og den Bilfri Dag. Et repræsentativt udsnit af københavnernes er ligeledes blevet spurgt om deres kendskab til Miljøtrafikugen og den Bilfri Dag i ugerne op til arrangementerne.

Undersøgelsen viser, at 58% af borgerne i København anvender cykel dagligt eller næsten dagligt, og halvdelen af borgerne anvender cykel eller gang som det primære transportmiddel til arbejde eller uddannelsessted.

Før Miljøtrafikugen vidste 25% af københavnernes, at der skulle være Miljøtrafikuge i uge 39, og 73% vidste, at der skulle være Bilfri Dag den 22. september.

Efter afholdelsen af Miljøtrafikugen og den Bilfri Dag havde 65% kendskab til Miljøtrafikugen, og 88% havde kendskab til, at der havde været afholdt Bilfri Dag. I 2003 viste en undersøgelse, at 56% af københavnernes kendte til Miljøtrafikugen umiddelbart efter, at den havde været afholdt.

Succeskriterierne i 2004 var: 60% for Miljøtrafikugen og 80% for Bilfri Dag.

25% af de københavnere, der kendte til Miljøtrafikugen i 2004, havde kendskab til aktiviteter i ugen.

Undersøgelsen viser, at københavnernes er enige om, at Miljøtrafikugen er en god ide. I alt siger 73%, at der skal være Miljøtrafikuge hvert år. I 2003 svarede 70%, at det er en god ide at afholde en Miljøtrafikuge.

¼ af de københavnere, der kender til den Bilfri Dag, har været inde i det bilfri område på dagen. 30% er blevet opmærksomme på, hvordan byen kan bruges, hvis der er færre biler. Blandt de bilister, der har kendskab til den Bilfri Dag, overvejer 15% at bruge bilen mindre fremover. Det er især familier med børn, der overvejer at bruge bilen mindre.

15% af de bilister, der bruger bilen ugentlig eller oftere, har svaret, at de overvejer at bruge bilen mindre fremover. Samlet set har Miljøtrafikugen gjort 6% af de bilister, der anvender bilen dagligt eller næsten dagligt, opmærksomme på delebiler, samkørsel, elbiler m.m.



Et stort flertal, 75% er enige om, at Bilfri Dag skal være en årligt tilbagevendende begivenhed, og 63% er enige om, at den Bilfri Dag må falde på en hvilken som helst ugedag.

Over halvdelen – 55% - er enige om, at permanent nedsættelse af bilmængden i en del af Indre By er en god ide, hvis det sker på samme præmisser, som på den Bilfri Dag 2004.

Særligt folk i Indre By er stemt for ideen. Her svarer 67% positivt, 26% svarer negativt, og 7% svarer ved ikke.

Trafikforsøgene

Formålet med et enkelt større trafikforsøg var at afprøve og evaluere forskellige tiltag, der kunne skabe bedre grundlag for fremtidige og permanente ændringer af gader og byrum. I tilknytning til dette forsøg kunne der gennemføres mindre trafikforsøg, som kunne tage udgangspunkt i lokale planer og ønsker. Desuden kunne der gennemføres små trafikforsøg af lokal betydning, f.eks. forsøg med at gøre skoleveje mere sikre eller med midlertidige cykelstier. Alle forsøg skulle have det fremadrettede perspektiv, at de skulle kunne give input til den fremtidige trafik- og miljøplanlægning.

Der blev afholdt et større trafikforsøg på Nørrebrogade initieret af kommunen. I tilknytning til dette forsøg blev der afholdt en række mindre lokale forsøg på Nørrebro, der blev arrangeret af lokale kræfter. Herudover blev der afholdt små trafikforsøg forskellige steder i København, ligeledes arrangeret af lokale. Det generelle mål med afholdelsen af trafikforsøgene var at skabe grund-

lag for diskussion om konkrete problemstillinger og fremadrettede løsningsmuligheder vedrørende trafik, byrum og miljø.

Der blev i alt afholdt 16 trafikforsøg under Miljøtrafikugen. Af disse forsøg blev otte afviklet på Indre og Ydre Nørrebro, et på Amager, et på Østerbro, et i Indre By, et i Brønshøj-Husum, et i Bispebjerg, et i Valby og to på Vesterbro. Et forsøg med at lukke Sønder Boulevard for al biltrafik på strækningen mellem Ny Carlsberg Vej og Enghavevej måtte efter modstand fra politiet opgives. Begrundelsen var, at politiet ikke fandt, at det var nogen reel fremadrettet trafikløsning i forsøget. Af samme årsag måtte et forsøg med lukning for gennemkørende trafik på Nørrebrogade samt udvidelse af Sankt Hans Torv opgives. Mht. udvidelsen af Sankt Hans Torv gjorde det sig også gældende, at HUR modsatte sig dette. Andre mindre trafikforsøg har det været nødvendigt at ændre i forhold til det lokalt ansøgte. Dette skyldtes dels, at det ansøgte ikke havde et fremadrettet perspektiv og dels, at en gennemførelse af trafikforsøgene ville afstedkomme u hensigtsmæssige trafikale forhold. Det gør sig f.eks. gældende for forsøgene i Stengade og Sjællandsgade.

Af de 16 afholdte trafikforsøg var der fire forsøg, der sigtede mod at gøre skoleveje mere sikre.

De gennemførte trafikforsøg har været afholdt i overensstemmelse med tankerne i bydelenes foreliggende Trafik – og Byrumsplaner, kvarterplaner eller med ønsker, der har været diskuteret lokalt. Efter Miljøtrafikugen er der fra lokal side blevet evalueret på trafikforsøgene. Disse evalueringer indgår i den følgende evaluering af de enkelte trafikforsøg.

INDRE NØRREBRO

Nørrebrogade

Forsøget var initieret af Københavns Kommune. I hele Miljøtrafikugen var der etableret en grøn bølge for cyklister i lyskrydsene, så der i retningen mod byen i formiddagstimerne med en gennemsnitsfart på 20 km/t kunne cykles med færrest mulige stop i krydsene. Om eftermiddagen gjorde det samme sig gældende i modsat retning. Fra Fælledvej til Dr. Louises Bro blev cykelstierne udvidet fra 2 til 3 meters bredde i begge sider af Nørrebrogade. I de eksisterende busbaner blev der etableret standsningsforbud hele døgnet.

Formålet med forsøget var at skabe bedre fremkommelighed for cykler og busser. Især den grønne bølge for cyklister viste, at antallet af stop ved krydsene kunne reduceres. Ved grøn bølge mod byen (morgen) blev der sparet 5 stop - cyklisterne kunne køre lige igennem alle 13 signalanlæg uden at stoppe. Cyklister den anden vej fik en lille ulempe, idet de i gennemsnit skulle stoppe én gang ekstra. Ved grøn bølge fra byen (eftermiddag) sparede cyklisterne fra byen 4 stop. Men også cyklisterne ind mod byen fik en besparelse på i gennemsnit 3 stop. Set under ét viser det sig, at den grønne bølge for cyklister har givet dem en stærkt forbedret fremkommelighed. De udvidede cykelstier blev i



Nørrebrogade



Sortedam Dossering



begyndelsen af ugen ikke brugt i det omfang, man kunne forvente. Dette skyldtes dels usikkerhed fra cyklisternes side om arealet kunne benyttes, dels at en del varebiler stoppede på arealet. Dog var der ved Miljøtrafikugens slutning en stigende anvendelse af de udvidede cykelstier. Der er fra lokal side blevet udtrykt tilfredshed med afviklingen af forsøget.

Trafiktællinger har vist, at den grønne bølge samt det indskrænkede vejareal, som var en afledt konsekvens af de udvidede cykelstier, ikke havde nogen indflydelse på trafikafviklingen.

Konklusionen er, at forsøget, hvad angår fremkommeligheden for cyklister, har haft en positiv virkning, uden at det har medført negative konsekvenser for biltrafikken, herunder busser. Hvad angår standsningsforbudet i busbaner, må det konstateres, at HUR ikke har kunnet registrere nogen ændringer i antallet af standsede biler i busbanerne.

HUR har heller ikke konstateret forringet fremkommelighed i forhold til forsøget med den grønne bølge.

Erfaringer med forsøget vil indgå i det videre arbejde med indretningen af Nørrebrogade.

Sortedam Dossering

Hele Ravnsborggadekvarteret var omdannet til en skiltet 40 km/t zone. Ved Ravnsborg Tværgade/Sortedam Dossering var der opstillet en midterhelle, der skulle sænke bilernes hastighed. På Nørrebrogade var højresvingsbanen mod Sortedam Dossering fjernet.

Formålet med forsøget var at få bilisterne til at udvise større hensyn, når de bevæger sig ind i et boligområde. Fra lokal side har man oplevet, at særlig fjernelsen af højresvingsbanen og etableringen af midterhellen havde en positiv effekt.

Erfaringerne fra i år vil indgå i projektudvikling af trafikfredeliggørelse af Ravnsborggadekvarteret og kan således supplere de erfaringer, der blev indhentet i forbindelse med trafikforsøget under Miljøtrafikugen 2002.

Stengade

Stengade var omdannet til en skiltet 40 km/t zone, mens der blev indført højresvingforbud fra Nørrebrogade ind i Stengade. Man har lokalt oplevet mindre gennemkørende trafik og hermed opfattet forbedret trafiksikkerhed i Stengade som følge af højresvingsforbudet.

Plads foran Sjællandsgades Skole

Foran Sjællandsgades Skole var der inddraget 2 meter af vejarealet. Samtidig blev der på vejarealet markeret en overgang, der skulle skærpe bilisternes opmærksomhed på børn, der krydser gaden.

Formålet med forsøget var at skabe et bedre byrum og en mere sikker plads foran skolen. Selve udvidelsen af pladsen fungerede ikke efter hensigten, fordi det afspærrede areal blev brugt som cykelsti. Der var lokal tilfredshed med markeringen på vejarealet.

YDRE NØRREBRO

Borups Plads

Vejbenet der går fra Stefansgade til Lundtoftegade blev lukket. Formålet var at vise, hvordan en del af Borups Plads i fremtiden kan indgå i et større sammenhængende rekreativt byrum. Forsøget viste, at flere bilister trodsede vejspærringerne og kørte ind i det afspærrede areal for at parkere. Det afspærrede areal blev derfor ikke benyttet rekreativt under forsøget.

Der er givet støtte fra Byrumspuljen til omdannelse af Borups Plads. I øjeblikket bliver projektet detailudviklet.

Nordbanegade

Nordbanegades udgang til Hillerødgade blev lukket for at mindske den gennemkørende biltrafik og skabe bedre adgang til Nørrebroparken.

Forsøget forløb uden de store gener, og der var positiv lokal opbakning omkring forsøget. Dog var der flere bilister, der kørte forbi afspærringen.

Julius Bloms Gade

Den private fællesvej Julius Blomsgade blev indrettet til en 40 km/t zone. Krydsene i gaden blev markeret og fremrykket. Formålet med forsøget var at få bilister til at dæmpe farten i gaden. Fra lokal side har man generelt været tilfreds med forsøget og har konstateret en sænket hastighed hos den gennemkørende trafik.

Der er givet støtte fra Byrumspuljen til omdannelse af Julius Bloms Gade. I øjeblikket bliver projektet detailudviklet.





Krydset Esromgade og Fredensborggade

For at imødegå gennemkørende trafik, der lokalt opleves at køre med for stor fart, blev krydset Esromgade og Fredensborggade markeret som en "mini" rundkørsel.

Som Miljøtrafikugen skred frem, blev forsøget mere kendt og mere respekteret. Fra lokal side var der tilfredshed med forsøget, og der bliver ansøgt Byrumspuljen om støtte til omlægning af krydset..

BRØNSHØJ-HUSUM

Gadelandet

På Gadelandet blev der etableret to krydsningspunkter som midterheller mellem Bystævnet og Kobbervænget. Forsøget var et blandt flere forsøg med at gøre skoleveje mere sikre, og målet var at dæmpe farten og gøre det lettere at krydse vejen.

Forsøget havde en positiv effekt med hensyn til dæmpning af hastigheden. Samtidig blev krydsning af vejen mere overskuelig, fordi der var etableret et stopforbud, hvor midterhellerne var placeret. Selve placeringen og antallet af midterheller kunne være justeret bedre efter de faktiske forhold.

Det er planlagt at sikre skolevejen på Gadelandet inden udgangen af 2004.

VALBY

Skellet

På Skellet blev der etableret et støttepunkt mellem Vibeholm og Valby Langgade. Støttepunktet blev

etableret som en midterhelle. Herudover blev der for at forbedre oversigtsforholdene for krydsende cyklister nedlagt 3 parkeringspladser over for Hjørnelodden. Formålet med forsøget var forbedre trafikikkerheden for skolebørnene i området.

Lokalt var der tilfredshed med forsøget. Særlig støttepunktet havde betydet en større tryghed ved krydsning af Skellet, men holdningen hos de lokale er, at støttepunktet bør suppleres med en fodgængerovergang. De tre nedlagte parkeringspladser havde ikke den ønskede effekt, da cyklisterne krydsede vejen på vilkårlige steder.

AMAGER

Peder Lykkes Vej

På Peder Lykkes Vej var der opstillet to støttepunkter mellem Amagerfælledvej og Englandsvej. Støttepunkterne var opstillet som midterheller. Formålet med støttepunkterne var at nedbryde den barriere, som Peder Lykkes Vej udgør for de to boligområder, der ligger på hver side af vejen.

Forsøget på Peder Lykkes Vej viste, at der kun var få gående, der benyttede støttepunkterne. Til gengæld betød støttepunkterne, at hastigheden blev sat ned på Peder Lykkes Vej.

Der vil fra lokal side blive arbejdet videre med projektet i regi af Partnerskabet

INDRE BY

Stuðiestræde

I Stuðiestræde blev ensretningen mellem Larsbjørnsstræde og Nørregade vendt. Formålet med forsøget var at begrænse og nedsætte hastigheden af den gennemkørende person- og varekørsel i Stuðiestræde, særligt i nattetimerne. Ud fra trafiktællinger foretaget under og efter forsøget, kan det konstateres, at den gennemkørende trafik på strækningen blev reduceret.

Lokalt har man oplevet en trafikreduktion i Stuðiestræde under forsøget. Samtidig oplevede man, at trafikken i Sankt Peders Stræde mellem Larsbjørnsstræde og Larslejsstræde samt trafikken i Larslejsstræde blev væsentligt forøget. Lokalt konkluderer man, at forsøget muligvis dæmpede trafikken i Stuðiestræde, men ikke dæmpede trafikken i kvarteret som sådan, og i virkeligheden snarere flyttede problemerne. Lokalt vil man fortsat arbejde for en decideret trafikdæmpende løsning i Stuðiestræde.

VESTERBRO

Alsgade og Matthæusgade

Forsøgene i Alsgade og Matthæusgade var to forsøg på at gøre skolevejene mere sikre. Alsgade blev lukket for gennemkørende trafik ved Slesvigsgade, mens der i Matthæusgade blev skabt bedre overskuelighed for børnene i krydsene ved Valdemarsgade og Oehlenschlægergade. Bedre overskuelighed i Matthæusgade blev skabt ved at opstille heller 5 meter fra krydsene og derved forhindre parkering.

I Alsgade har der ikke været registreret gener for biltrafikken, dog har forældre oplevet det mere besværligt at hente og bringe børn til Vesterbro Ny Skole. Til gengæld var der tilfredshed med, at der i



Alsgade



Matthæusgade



aftentimerne ikke køres så stærkt i Alsgade. I Matthæusgade har de større børn oplevet en større tryghed, ved at oversigtsforholdene var blevet bedre, og at der ikke blev kørt så stærkt i gaden.

ØSTERBRO

Trianglen

Lørdag og søndag i Miljøtrafikugen blev det sydlige ben på Trianglen (fortsættelsen af Øster Allé) afspærret. Forsøget fortsatte om mandagen efter Miljøtrafikugen. Formålet var at skabe en sammenhængende plads og vurdere de trafikale konsekvenser, som forsøget ville få på en hverdag.

I løbet af lørdagen opstod der i perioder kødannelser på Blegdamsvej i retning mod Trianglen samt på Østerbrogade i nordlig retning fra Lille Triangel. Der blev fra lokal side ikke observeret farlige situationer. Om mandagen var kødannelserne udtalte, særligt i myldretiden. Derfor måtte politiet dirigere trafikken fra Blegdamsvej og Øster Allé mod Trianglen. Det blev observeret, at højresvingende trafik fra Blegdamsvej mod Lille Triangel udgjorde en sikkerhedsrisiko for ligeudkørende cyklister.

Hvis forsøget skal gentages, bør det ses i en større sammenhæng, hvor særlig trafikmængden på Østerbrogade fra henholdsvis Jagtvej og Lille Triangel bliver reduceret, jf. Trafik- og Bymiljøplan for Østerbro. Ligeledes bør der være en bedre skiltning og information om forsøget. Herudover bør biltrafikken fra Øster Allé og Blegdamsvej reduceres.

Debatten om omlægning af Trianglen vil fortsætte i lokalrådet på Østerbro.

KONKLUSION

Generelt har der været udtrykt tilfredshed med afholdelsen af trafikforsøgene, der ligeledes har bidraget til fremadrettede debatter i de lokale områder, hvor de har været afholdt. Således har langt de fleste forsøg helt eller delvist virket efter hensigten. Der har samtidig været 10 henvendelser vedrørende trafikforsøgene fra berørte borgere. Henvendelserne har både indeholdt klager og konstruktiv kritik.

I årets Miljøtrafikuge har der visse steder været episoder, hvor trafikforsøgene ikke er blevet respekteret i fuldt omfang, bl.a. fordi formålet med visse forsøg ikke har været formidlet godt nok. For at få trafikforsøgene til at fungere optimalt, bør formålet med forsøgene fremstå klarere for de berørte borgere. Dette betyder, at hvis der afspærres veje med det klare formål at skabe pladsrum af rekreativ karakter, skal disse forsøg følges op med aktiviteter. Erfaringerne fra årets Miljøtrafikuge, viser at forsøg med skilte 40 km/t zoner har en ringe effekt, hvis disse ikke følges op med fysiske foranstaltninger. Samtidig bør trafikforsøgene fremstå pænere og ikke kunne forveksles med vejarbejde og lignende. Endelig skal informationen om trafikforsøgene i fremtiden styrkes lokalt og være mere ensartet for de forskellige forsøg, både over for borgere og erhvervsdrivende, hvilket var tilfældet på Ydre Nørrebro.

Dialogen med de lokale ansøgere er fortsat vigtig, så der bliver større klarhed omkring forventningerne til de enkle forsøg og større enighed om den præcise placering af fysiske tiltag, som midterheller og spærringer.

For tredje gang er der afholdt Bilfri Dag i København og i modsætning til de to foregående gange, var det i år på en hverdag. Dette åbnede mulighed for at indhente nye erfaringer omkring den trafikale afvikling under afholdelsen af den Bilfri Dag, men stillede også andre krav til det bilfri områdes størrelse og retningslinierne for arrangementet.

Formålet med Bilfri Dag 2004 var at skabe opmærksomhed omkring transportmiddelvalg og miljøfordelene ved alternativer til individuel biltrafik, med særlig fokus på pendlere og besøgende i Københavns Indre By.

Bilfri Dag blev afviklet onsdag den 22. september fra kl. 06.00 – 20.00. Dele af Indre By var spærret for biltrafik, dog kunne beboere med privatbil indregistreret i området med særlig tilladelse køre hele dagen.

Det bilfri område lå inden for Vester Voldgade, Nørre Voldgade, Gothersgade, Christian IX's gade, Kristen Bernikows Gade, Bremerholm, Holmens Kanal, Vindebrogade og Stormgade. Alle nævnte gader var uden for det bilfri område. Det bilfri område var dermed betydeligt mindre end de to foregående gange, Bilfri Dag blev afholdt i København.

Ind til det bilfri område var der oprettet 8 porte, som var bemandet af Parkering • København og politiet. I alle andre gader ind til området var der opsat vejspærringer, der dog tillod cyklister at passere.

Gennem de 8 porte var der åbent for varekørsel indtil kl. 11.00, mens der var åben for nødkørsel, handicapkørsel, hjemmepleje, madudbringning, lægevagt, sygetransport, post og renovation hele dagen. Samtidig var det tilladt at køre ud af området hele dagen. Ligeledes kørte linie 6A normalt i området, mens taxier, turistbusser samt pendlere og handlende i bil ikke havde adgang.

Alle husstande, butikker og kontorer, der havde adresse inden for det bilfri område, har op til den Bilfri Dag modtaget to husstandsdelte informationsskrivelser om arrangementet. Herudover inviterede Københavns Kommune til et offentligt informationsmøde ugen før Bilfri Dag. Endvidere blev der uddelt informationsfoldere til bilister, der kørte ind i området, udsendt radiospot og opsat infoskilte på større indfaldsveje. Samtidig har der i pressen været en god dækning af arrangementet (se s. 33).

I løbet af den Bilfri Dag foregik der forskellige aktiviteter inde i det afspærrede område og i kanten af dette (se s. 24).

Selve trafikafviklingen, ved portene og på gaderne omkring området, forløb uden problemer. I forhold til den kollektive trafik har DSB S-tog og HUR meddelt, at de ikke har observeret kapacitetsproblemer i tog og busser under afviklingen af den Bilfri Dag. Trafiktællinger foretaget før og under den Bilfri Dag viser, at der på en normal dag kører ca. 20.000 biler til området, mens der på Bilfri Dag kørte ca. 3.000 biler til området. I alt udgør dette en reduktion af trafikken til området på 85%. Tilkørslen til området på en normal dag var noget højere end først forventet, hvilken igen betyder, at den opnåede reduktion af biltrafikken viste sig at blive højere end først antaget.



Beregning af facadestøj før og under Bilfri Dag 2004

For at evaluere på trafikens støjpåvirkninger i nærområdet i det bilfri område, blev der foretaget trafiktællinger på udvalgte gadestrækninger på den Bilfri Dag og på en tilsvarende hverdag. På baggrund af trafiktællingerne er der blevet foretaget modelberegninger af trafikstøjen på facaderne.

Beregnet som gennemsnit i dagtimerne kl. 6-18

Gade	Almindelig hverdag		Bilfri Dag		Støjreduktion pr. beboelse
	Antal køretøjer	Støjniveau	Antal køretøjer	Støjniveau	
NØRREGADE sydøst for Nørre Voldgade	3.400	58-63 dB	750	51-57 dB	6-7 dB
ROSENBORGGADE sydvest for Gothersgade	2.200	56-62 dB	450	46-53 dB	8-10 dB
LANDEMÆRKET sydvest for Gothersgade	1.000	51-57 dB	180	44-49 dB	7-8 dB
ANTONIGADE sydvest for Kristen Bernikows Gade	2.300	58-63 dB	450	51-56 dB	7 dB
VED STRANDEN nord for Holmens Kanal	600	59-63 dB	70	58-62 dB	1 dB
RÅDHUSSTRÆDE nordvest for Stormgade	2.600	58-63 dB	480	48-56 dB	7-10 dB

Beregningerne viser, at der var markante reduktioner i støjen på facaderne på den Bilfri Dag. Reduktionerne er for de fleste gadestrækninger mellem 6 og 10 dB, hvilket svarer til en halvering af den oplevede trafikstøj. Kun Ved Stranden, nord for Holmens Kanal, er reduktionen af trafikstøjen begrænset. Dette skyldes, at der på normale dage kører relativt få biler på strækningen. Samtidig påvirkes gadestrækningen af støj fra gader uden for det bilfri område.

KONKLUSION

Den Bilfri Dag forløb, uden at der blev registreret problemer med trafikafviklingen inde i området og ved de omkringliggende gader. Ved de bemandede porte forløb dagen i god ro og orden. Selve områdets afgrænsning havde en forståelig og logisk størrelse, og ved portene fungerede sammensætningen af bemanningen med Parkering • København og politiet optimalt. Det anbefales, at man fastholder denne sammensætning af bemanningen ved fremtidige forsøg.

Det skal samtidig nævnes, at reduktionen i biltrafikken til det bilfri område kan skyldes, at flere, der normalt arbejder i området, havde planlagt en fridag eller hjemmearbejdsdag.

Det anbefales, at der ved udformning af retningslinierne skal tages højde for, at der findes en del virksomheder inden for det bilfri område, der er afhængige af, at de kan foretage daglige leveringer ud af området.

Det drejer sig f.eks. om cateringfirmaer. Hovedparten af de 10 skriftlige henvendelser om Bilfri Dag drejede sig om disse problemstillinger.

Fra erhvervslivets side blev der givet udtryk for et ønske om at blive draget ind i planlægningen af næste års Bilfri Dag på så tidligt et tidspunkt som muligt. Dette er ikke lykkedes under planlægningen af Bilfri Dag 2004. De erhvervsdrivende blev på grund af den sene politiske stillingtagen til Bilfri Dag af 13. maj og Justitsministeriets tilladelse af 30. august til afholdelse af arrangementet, ikke inddraget tilstrækkeligt i planlægningen.

Ved fremtidige forsøg bør interessenter inddrages aktivt i planlægningen på et tidligere tidspunkt.

Der er fra politiet, interessenter og borgere givet udtrykt for, at informationsindsatsen har været tilfredsstillende.

Efter Miljøtrafikugen har Københavns Kommune afholdt evalueringsmøder med en række interessenter herunder: Sammenslutningen af Københavns Taxa, HUR, DSB S-tog, Københavns Citycenter Forening, Handel-, Transport- og Serviceerhvervene, Håndværkerrådet, Horesta samt Københavns Politi.

Alle interessenter gav udtryk for at Bilfri Dag var forløbet med et minimum af problemer og gener for de berørte. Med hensyn til størrelsen af det område, der var omfattet af forsøget, blev dette generelt opfattet tilfredsstillende, mens forsøget tidsmæssigt godt kan overvejes forlænget til at forløbe





over flere dage. Fra erhvervslivets side blev der givet udtryk for et ønske om at blive draget ind i planlægningen af næste års Miljøtrafikuge på et tidligere tidspunkt. Formålet med erhvervslivets deltagelse skal særligt rette sig mod at udfylde og synliggøre de muligheder, der opstår, når området bliver gjort mere bilfrit. Herudover er det vigtigt at få nærmere belyst de problemstillinger, der rejser sig hos de berørte.

AKTIVITETER

Det overordnede formål med aktiviteterne er at skabe opmærksomhed omkring Miljøtrafikugen, den Bilfri Dag og de trafikforsøg, som blev gennemført i Miljøtrafikugen. Desuden har aktiviteterne til formål at skabe debat om byens problemer og potentialer med fokus på trafik, miljø og livskvalitet samt at vise borgene nye måder at bruge byens rum på.

I 2004 var formålet med aktiviteterne at gennemføre en længerevarende aktivitet, at gennemføre aktiviteter i tilknytning til trafikforsøgene og at gennemføre aktiviteter i ugen med fokus på at ændre transportvaner/debatere lokale trafik- og miljøproblemer.

I løbet af Miljøtrafikugen har der været mange aktiviteter af forskellig art. I det efterfølgende er aktiviteterne sammenfattet og opdelt i fire grupper:

- aktiviteter i forbindelse med trafikforsøg
- aktiviteter i forbindelse med den Bilfri Dag
- øvrige aktiviteter
- længerevarende aktivitet

Aktiviteter i forbindelse med trafikforsøg

I sammenhæng med flere af trafikforsøgene afholdt de lokale ansøgere aktiviteter. Aktiviteterne knyttede sig til det samme tema som trafikforsøgene "Byens rum – tænk i nye muligheder". Aktiviteterne var f.eks. debattmøder, uddeling af foldere, kampagner, information om trafikforsøg og idékonkurrence.

På Indre Nørrebro blev der informeret om Miljøtrafikugen under Nørrebro Kulturfestival, og her blev der også opfordret til at deltage i en idékonkurrence om Stengade. Vinderen af idékonkurrencen blev fundet på et efterfølgende evalueringsmøde om Miljøtrafikugen. Herudover blev der på Indre Nørrebro afholdt en trafikadfærdskampagne i forbindelse med trafikforsøget i Ravnsborgadekvarteret.

På Ydre Nørrebro blev der fredag i Miljøtrafikugen afholdt et velbesøgt informationsmøde med deltagelse af 200 – 300 borgere. De fremmødte kunne deltage i en lang række aktiviteter.

Trafikforsøget på Ørnevej blev fulgt op med aktiviteter, der skulle vise, hvad det afspærrede område kunne anvendes til. Arrangementet blev besøgt af ca. 200 borgere.

De fire sikre skolevejsforsøg blev fulgt op af spørgeskemaundersøgelser, der skulle belyse elevernes og forældrenes holdninger til de tiltag, der var etableret.

På Østerbro havde man opstillet et informations- og debattelt på Trianglen. I forbindelse med trafikforsøget på Peder Lykkes Vej afholdt man et debattmøde.

Aktiviteter i forbindelse med den Bilfri Dag

Aktiviteterne under den Bilfri Dag var særligt rettet mod bilister i København og skulle medvirke til at skabe opmærksomhed omkring transportmiddelvalg og miljøfordele ved alternativer til individuel biltrafik, med særlig fokus på indpendlere og besøgende i Københavns Indre By.

På den Bilfri Dag var der tilbud om alternativ transport til bilen i det bilfri område. Ved alle otte porte til det bilfri område var opsat bycykler, og der var mulighed for at køre gratis med cykelrickshaw. De gratis cykelrickshaws var en stor succes og havde travlt hele dagen, især efter kl. 12, hvor indslag i radioen havde gjort folk opmærksomme på, at det faktisk var gratis.

Derudover var der gratis transport med en soldreven vandtaxa, som sejlede mellem Nyhavn og Christianshavn fra kl. 10 til 18.

”De økologiske Igangsættere” havde lavet en cykel-drive-in ved Gammel Strand. Her kunne forbipasserende få økologiske sandwich og drikkekoldskål samt nyde Balkanmusik og gadekunst. Mellem 500 og 1.000 mennesker kom forbi.





På Amagertorv var der en udstilling om fremtidens miljøvenlige køretøjer, hvor man bl.a. kunne se og få information om en eldreven knallert, en brændselscellebil og en hybridbil.

På Gammel Torv og Nytorv var over 1.500 børn mellem 5 og 8 år samlet til "Stjerne i trafikken" arrangeret af Miljøtjenesten. Børnene skulle gennem forskellige lege og øvelser lære om trafikikkerhed.

Alle daginstitutioner inden for det bilfri område blev opfordret til at hjælpe med at gøre den Bilfri Dag mere festlig. 14 institutioner besluttede at deltage og malede bannere, der blev hængt op på portene ind til det bilfri område.

På den Bilfri Dag kunne almindelige borgere også komme på besøg i 11 private gårdanlæg i Indre By. Besøgstillene svingede fra 25 til 70 fra gård til gård. Tilbage meldingerne har været positive omkring de besøgendes interesse, og arrangørerne vil gerne åbne deres gårde en anden gang.

Tre gange i løbet af den Bilfri Dag kunne man opleve teaterforestillingen "Passér gaden", som var en guidet tur i Indre By med mange sjove events undervejs, hvor deltagerne blev i tvivl om, hvad der var en del af forestillingen, og hvad der var virkelighed!

Øvrige aktiviteter

De øvrige aktiviteter arrangeret af lokale i Miljøtrafikugen var af meget forskellig karakter. Nogle aktiviteter var en succes, mens andre aktiviteter druknede i regnvejr og de mange andre tilbud, som

København har. Nogle af aktiviteterne er beskrevet nedenfor:

På Vesterbro blev der indsat en gratis bus til Hvidovre Hospital, som kørte fra mandag til fredag mellem kl. 8-18. I alt kørte 1.006 passagerer med bussen. Der var annoncer om den gratis hospitalsbus i lokalavisen, på plejehjem og dagcentre. Den gratis bus skulle sætte fokus på, om der var behov for en direkte buslinie til Hvidovre Hospital.

For at påvise farlige situationer i forbindelse med ulovlig parkering, tog Vesterbro Lokalforsamling hver dag i Miljøtrafikugen en række fotos som dokumentation af disse forhold. Fotoerne blev udstillet på Vesterbro Torv og Vesterbro Bladet bragte en artikel.

Next Metro havde tre arrangementer i løbet af Miljøtrafikugen på henholdsvis Nørrebro Station, Brønshøj Torv og Ydre Nørrebro, hvor de opstillede en metrosøjle og uddelte pjecer om fordelene ved at udbygge metroen til Nordvestkvarteret. Specielt på Nørrebro Station kom de i kontakt med mange mennesker, da det foregik midt i myldretiden.

City Flow fandt sted den 18. september på Christianshavn og en uge senere i Berlin. City Flow var tænkt som en kulturel og kunstnerisk transportoplevelse i lys og lyd gennem byen med live koncerter og radiotransmissioner fra den anden by. Ideen var, at folk skulle opleve og tænke over bæredygtig transport. Ruten startede og sluttede på Christianshavn, og transportmidlerne var gå-ben, Metro, Havnebus og cykel. Arrangørerne oplevede en stor interesse for projektet.

Københavns Delebiler havde i Miljøtrafikugen i alt 10 biler udstillet på centrale pladser og torve rundt om i København. Formålet med udstillingen af debiler var at udbrede kendskabet til debiler i København. Bilerne var i ca. 80% af tiden bemandede med medlemmer af Københavns Delebiler og andre frivillige, som delte brochurer og postkort ud og fortalte om medlemskabet af en debilsforening. København Delebiler har i løbet af Miljøtrafikugen fået mere end 400 henvendelser på mail og telefon samt personlige henvendelser ved de udstillede biler fra interesserede potentielle debilsbrugere.

Københavns Delebiler havde forventet en medlemstilgang i tiden efter Miljøtrafikugen, hvilket de også har fået. I gennemsnit har Københavns Delebiler efter Miljøtrafikugen haft en medlemstilgang på 5 personer om ugen. Medlemstallet er hermed steget fra 44 den 21. september til 90 i slutningen af november. Københavns Delebiler forventer en fortsat tilgang af medlemmer i de kommende måneder, som følge af udstillingen af debiler i Miljøtrafikugen.

KONKLUSION

Med hensyn til fremmøde af borgere og udbytte af aktiviteterne er det vigtigt, at disse opleves i sammenhæng med trafikforsøgene. Ligeledes fungerede det godt, at flere aktiviteter var tidsmæssigt begrænset. Således opnåede flere arrangementer at få 200 til 300 deltagere.

Det vurderes, at det at kæde trafikforsøg sammen med debatskabende aktiviteter, gør det mere attraktivt og nærværende for borgerne at deltage i fremadrettede debatter.

I evalueringen i 2003 blev det anbefalet, at den lokale information om trafikforsøgene skulle styrkes. Det er i nogle tilfælde lykkedes i 2004, og der hvor det er sket, er det tydeligt, at det har givet en god lokal debat, f.eks. Indre og Ydre Nørrebro samt Østerbro.

Derfor anbefales det fortsat at informere mere om trafikforsøg i lokalområderne. Det kræver dog, at processen med tilrettelæggelsen af Miljøtrafikugen starter på et tidligere tidspunkt. Det kan anbefales, at der også i 2005 gennemføres lignende former for aktiviteter uden geografisk afgrænsning.

Aktiviteterne på den Bilfri Dag nød godt af det forholdsvis gode vejr, og alle aktiviteter forløb tilfredsstillende med gode besøgstal. Det anbefales, at erhvervslivet bør opfordres til at deltage aktivt i afholdelse af aktiviteter på Bilfri Dag.

Informationen omkring den Bilfri Dag kan sætte mere fokus på aktiviteterne, så flere folk får lyst til at komme ind i det bilfri område og deltage.

De øvrige aktiviteters succes afhæng bl.a. af informationsindsatsen fra de lokales side i forhold til medierne, distribution af foldere eller andet infomateriale. En anden væsentlig faktor var synligheden i gadebilledet og den geografiske placering, så man kunne komme i kontakt med flest mulige.



BILFRI DAG
ONSDAG DEN 22. SEPTEMBER

- Bilfrit område
- Bemandede porte
- Spærret for ind- og udkørsel
- S-togsstation
- Metrostation
- Busstoppested

Cykelkurser for flygtninge- og indvandrerkvinder

Som en del af Miljøtrafikugen 2004 var der mulighed for at gennemføre en længerevarende aktivitet. Aktiviteten kunne danne optakt til næste års Miljøtrafikuge. I forbindelse med Miljøtrafikugen fik tre cykelkurser i henholdsvis Valby, Indre Nørrebro og Sundbyøster støtte til indkøb af cykler, undervisningsmateriale, undervisning m.m. Cykelkurserne løber over det næste års tid. På kurserne bliver deltagerne undervist i bl.a. at holde balancen, tegngivning og færdselsreglerne. I selve Miljøtrafikugen var der cykelworkshops i Valby og Indre Nørrebro, hvor interesserede kunne prøve at cykle og få information om cykelkurserne.

I Valby løber cykelkurset over 10 gange i efteråret 2004. Kurset afholdes af Grøn Guide i Valby og finder sted tirsdag med 10-15 deltagere. Der arbejdes på at få cykelkurset forankret, så det kan fortsætte til foråret.

På Indre Nørrebro afholder Netværksgruppen i København cykelkurser lørdag og søndag, og kurserne løber over 12 gange. Der er henholdsvis 25 og 18 kursister pr. hold. Til foråret er der planlagt et begynderhold og et fortsætterhold om søndagen.

I Sundbyøster har Agenda Center Sundbyøster i efteråret to hold om tirsdagen med 12-15 deltagere pr. hold. Kurserne løber over 10 gange. Der er også et fortsætterhold fra den 26. oktober til den 23. november. Tidspunkterne for forårsholdene er ikke endelig på plads.





Cykelkoordinator

Ud over støtte til cykelkurserne blev der også givet støtte til en koordinator, som bl.a. skal

- kortlægge, hvem der afholder cykelkurser i Københavns Kommune og andre steder
- skabe et netværk for dem, der arrangerer cykelkurser
- afholde netværksmøde
- evaluere kurserne mht. deltagerantal, niveauet hos kursisterne, og hvor kursisterne kommer fra i København

Efter en kortlægning af hvem der afholder cykelkurser i København og omegn, inviterede cykelkoordinatoren alle til et erfaringsudvekslingsmøde den 28. september. Sammen med invitationen var der et spørgeskema om, hvor og hvornår cykelkurserne afholdes. Hvor mange, der deltager og gennemfører kurserne, og hvor mange er i stand til at færdes i trafikken efter endt kursus.

På mødet var der oplæg fra bl.a. undervisere og politi, som arbejder med cykelkurser. Efterfølgende var der diskussion i to grupper – en organisatorgruppe og en undervisergruppe. I organisatorgruppen blev der bl.a. diskuteret, hvordan kurserne er forankret, hvordan økonomien er skruet sammen, og hvordan kursisterne hverves mm. I undervisergruppen blev der diskuteret, hvordan man løser sproglige og kulturelle barrierer, erfaringer med undervisningsmateriale og cyklistprøver mm.

Efter mødet fik alle tilsendt et referat af mødet sammen med en netværksliste og resultatet af spørgeskemaundersøgelsen.

Til foråret bliver der igen sendt et spørgeskema ud til arrangørerne af cykelkurserne, og resultaterne af de to spørgeskemaundersøgelser vil indgå i evalueringen af cykelkurserne. Det er planen, at der afholdes endnu et erfaringsudvekslingsmøde i august 2005.

KONKLUSION

Der er både et behov og en interesse blandt flygtninge- og indvandrerkvinder for at lære at cykle, hvilket tilslutningen til cykelkurserne også viser. Blandt arrangørerne af cykelkurserne er der også et stort behov for at udveksle erfaringer både mht. organiseringen af kurserne, økonomi, hvervning af kursister og i forhold til undervisningen – udstyr, undervisningsmateriale og pædagogikken. Tiltagene i forbindelse med Miljøtrafikugen har hjulpet tre specifikke cykelkurser på vej og forhåbentligt lagt grundstenen til et netværk omkring arbejdet med cykelkurser.

Kør sammen - så kører det for dig

Formålet med kampagnen – ”Kør sammen – så kører det for dig” var at skabe opmærksomhed om den kommende Miljøtrafikuge og sætte transportvaner til debat ved at vise, at det kan lade sig gøre at ændre på sine vaner. HUR, Bispebjerg Miljøcenter og Københavns Kommune har samarbejdet om tilrettelæggelsen af kampagnen. Målgruppen var ansatte på virksomheder i Nordhavn og Bispebjerg og i Københavns Kommune, der kører alene i bilen til og fra arbejde, og som har længere end 11 km til arbejde.

Kampagnematerialet bestod af en folder om, hvordan den enkelte kan finde en at køre sammen med og med gode råd om, hvordan man kommer i gang. Desuden blev der udarbejdet en plakat til kampagnen.

For at lokke bilisterne til blev der udloddet en række præmier.





Kommunen har i forbindelse med kampagnen tilmeldt sig Pendlernet, der er en internetbaseret organisation, som matcher pendlere, der ønsker at finde en partner at køre sammen med. I kommunens kampagne har Pendlernet matchet kampagnens deltagere, og hver tilmeldt har modtaget 10 pendlerprofiler, der passer bedst til dem. Den enkelte har herefter selv skullet kontakte disse personer for at indgå en samkørselsaftale.

Tilrettelæggelsen af kampagnen byggede på erfaringer fra en lignende kampagne på Odense Universitetshospital. Her lykkedes det over 1 år at få ca. 350 personer ud af ca. 5.000 mulige til at køre sammen/tilmelde sig en samkørselskampagne. Erfaringer fra Odense viser, at det tager længere tid end én uge at opnå resultater. Derfor er kampagnen "Kør sammen – så kører det for dig" også tilrettelagt således, at den løber frem til årsskiftet 2004/2005.

Efter udsendelsen af materialet op til Miljøtrafikugen blev initiativet omtalt i en række medier – både Københavns Radio og en række lokalaviser bragte indslag om kampagnen.

I slutningen af november 2004 havde ca. 90 personer tilmeldt sig kampagnen.

Frem til årsskiftet trækkes der hver uge lod om mindre præmier, og der arbejdes på at få optaget artikler om kampagnen i personaleblade både i kommunen og i virksomhedernes interne blade.

En endelig evaluering af kampagnen vil finde sted i foråret 2005.

Borgerrepræsentationen vedtog i maj 2004, at informationsindsatsen omkring Miljøtrafikugen og den Bilfri Dag skulle intensiveres.

Målet var at skabe kendskab til Miljøtrafikugens formål samt synlighed omkring de forskellige aktiviteter i Miljøtrafikugen og Bilfri Dag. Endvidere skulle københavnere og de besøgende informeres om adgangen til det bilfri område.

1. Der skulle gennemføres en overordnet informationsindsats både op til og under Miljøtrafikugen og den Bilfri Dag for dermed at skabe debat om brugen af byens rum, trafik- og miljøproblemer og transportvaner. Via informationsarbejdet skulle Miljøtrafikugen og Bilfri Dag lanceres over for københavnere.
2. Informationsindsatsen over for beboerne i det bilfri område skulle øges, og der skulle også gøres mere ud af informationen om adgangen til det bilfri område. Denne øgede information skulle ske både over for trafikanter fra København og fra omegnen.
3. Desuden blev der lagt op til, at kommunen skulle støtte de lokale arrangører af trafikforsøg med planlægningen af den lokale informationsindsats.





Ad. 1. Den overordnede informationsindsats bestod af plakater for Miljøtrafikugen, der blev sat i AFA Decaux-skærmene i hele København og blev fordelt til biblioteker, medborgerhuse og lokale aktører. Endvidere blev der trykt et program med aktiviteterne i Miljøtrafikugen og på den Bilfri Dag. Programmet blev distribueret i busser, på S-togs- og Metrostationer, på cafeer og uddelt sammen med avisen Urban. Endvidere var der fra foråret etableret en hjemmeside med information om Miljøtrafikugen og Bilfri Dag. Endelig fik pressen tilsendt materiale om projektet i ugerne op til og særligt lige før og under afviklingen. Der blev udarbejdet "faktaark", både om det overordnede formål med Miljøtrafikugen og beskrivelse af aktiviteterne enkeltvis.

Designet, logoet og farverne fra sidste år blev genbrugt i layoutet af plakater og program for at skabe størst mulig genkendelighed, og det anbefales at gøre det samme til næste år. Derudover skal det fremgå af programmets forside, at det både omhandler Miljøtrafikugen og den Bilfri Dag. Endelig bør webmasteren for Miljøtrafikugens hjemmeside følge processen tæt for at kunne holde hjemmesiden ajour. En selvstændig hjemmeside om Bilfri Dag bør overvejes.

Ad. 2. Alle berørte i det bilfri område har i maj og igen i september modtaget et brev om den Bilfri Dag med retningslinierne for dagen og kort over området. De berørte borgere blev også inviteret til informationsmøde den 15. september, hvor der desværre ikke mødte nogen op. Derudover blev der uddelt foldere til bilerne i det bilfri område i uge 37

og 38 med information om den Bilfri Dag. Endelig blev der den 21. og 22. september delt flyers ud til bilisterne i Indre By med information om Bilfri Dag. Der er også blevet annonceret for den Bilfri Dag på hjemmesiden Alt om København, i Søndagsavisen i hele Københavns Amt og i radioen på tre kanaler. Endelig var der oprettet en hotline fra uge 37-39, som borgere kunne ringe til, hvis de havde spørgsmål til den Bilfri Dag og Miljøtrafikugen.

Til næste år bør der suppleres med yderligere annoncering i aviserne og gerne i TV, hvis de økonomiske rammer tillader det. Derved sikrer vi os en større og mere positiv synlighed omkring Miljøtrafikugen og Bilfri Dag.

Ad. 3. De lokale aktører modtog Miljøtrafikugeplakater med et hvidt felt trykt nederst, hvor de lokale kunne skrive om deres trafikforsøg og aktiviteter. Endvidere fik alle tilsendt programmet for Miljøtrafikugen til videre distribution. Den 20. september blev der afholdt pressemøde, hvor en række lokale aktører fortalte om deres aktiviteter i Miljøtrafikugen. Fremmødet var ikke stort, men Miljøtrafikugen fik god omtale i Politiken, og pressematerialet, der blev udsendt i forbindelse med pressearrangementet, gav ligeledes omtale i en række lokalaviser.

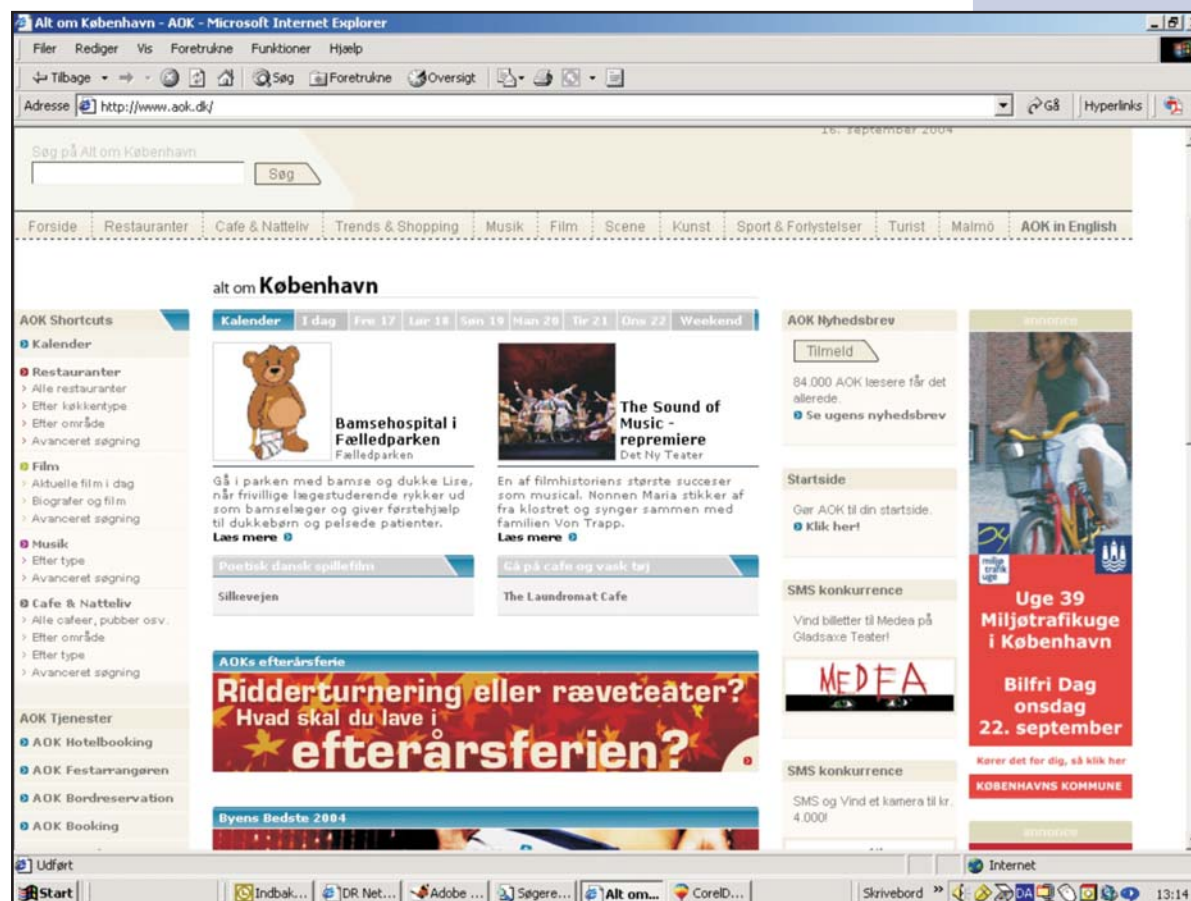
For at styrke den lokale informationsindsats kunne der udarbejdes en matrix til informationsfoldere og tilbydes hjælp til udarbejdelse af pressemeddelelser. Der kan evt. afsættes et særskilt beløb til information, som de lokale får tildelt.

Ifølge Publicitetsrapporter fra Observer er Miljøtrafikugen og Bilfri Dag blevet omtalt 146 gange i de trykte medier og som internet-klip i perioden september - oktober. Miljøtrafikugen og Bilfri Dag blev desuden omtalt flere gange i alle radio- og TV nyhedsudsendelser. På den bilfri dag udsendte Københavns Radio et indslag om arrangementet flere gange.

KONKLUSION

Sammenfattende er det et aktiv for projektet, at der er et design og logo, som går igen på alle tryksagerne og kan skabe genkendelighed.

Den direkte information til de berørte i det bilfri område har fungeret godt, fordi de allerede i maj og igen i september har fået brev om den Bilfri Dag. Tvivlsspørgsmål kan ikke undgås, og mange ringede for at spørge ind til informationerne i brevene. Til gengæld har der kun været få klager over for sen eller ingen information om Bilfri Dag. Bilfri Dag Hotline har været en god service til borgere og besøgende, og mange henvendelser var måske som udgangspunkt en klage, men efter grundig information fra Hotline endte de fleste med at være tilfredse med de oplysninger, de fik.



”Skykraberannonce” på ”Alt om Københavns” hjemmeside



Presseomtale og annonceringen i forskellige medier har været med til at sikre, at informationen om Miljøtrafikugen og Bilfri Dag er nået ud til borgerne – både dem, der bor i København, og dem udenfor, som blev berørt af dagen. Samtidig har man i annonceringen mulighed for at fokusere på de positive aspekter ved Miljøtrafikugen og Bilfri Dag.

Inden afviklingen af den Bilfri Dag var der startet en debat i pressen om, at den Bilfri Dag skulle vise, hvordan området i fremtiden kunne fredeliggøres. Den positive omtale af Bilfri Dag fortsatte også på selve dagen og efterfølgende.

Der er ingen tvivl om, at Miljøtrafikugen ikke fanger mediernes interesse i samme grad som den Bilfri Dag. Flere medier har dog i år omtalt den Bilfri Dag som en del af Miljøtrafikugen i København. Og den gennemførte spørgeskemaundersøgelse viser også, at københavnernes forbinder den Bilfri Dag med Miljøtrafikugen. For at sikre en bedre formidling af de lokale trafikforsøg, bør denne del af informationsindsatsen styrkes både fra lokal og kommunal side.

I indstillingen om Miljøtrafikugen 2004 til Borgerrepræsentationen den 13. maj 2004 var der opstillet følgende succeskriterier for informationsindsatsen:

- at 60% af de adspurgte københavnere i den efterfølgende evaluering har kendskab til, at der har været Miljøtrafikuge i København
- at 25% af de adspurgte har kendskab til aktiviteter i deres lokalområde
- at 80% af de adspurgte har kendskab til, at der været Bilfri Dag i Middelalderbyen

Spørgeskemaundersøgelsen efter Miljøtrafikugen viste følgende:

Efter Miljøtrafikugens afholdelse oplyste 65% af de københavnske borgere, at de kendte til arrangementet. Blandt dem som kendte til Miljøtrafikugens afholdelse, kendte 25% til aktiviteter i deres lokale område. I forhold til den Bilfri Dag var der efter Miljøtrafikugen 88% af de københavnske borgere, der havde kendskab til den Bilfri Dag.

Konklusionen er, at succeskriterierne for informationsindsatsen er opfyldt.

Organisationen består af et sekretariat, en projektgruppe og en styregruppe

Sekretariatet består af en fastansat projektleder på fuld tid. En projektmedarbejder har været tilknyttet på vikarbasis i et halvt år. Vikariatet sluttede den 31. december 2004. Sekretariatet er placeret i Vej & Parks Trafik & Plankontor. Det er sekretariatets opgave at koordinere og styre planlægningen, samt gennemføre Miljøtrafikugen og Bilfri Dag.

Projektgruppen består af 5 personer. Projektgruppen er sammensat af medarbejdere fra Bygge- og Teknikforvaltningen (2 personer), Miljø- og Forsyningsforvaltningen (2 personer) og Økonomiforvaltningen (1 person).

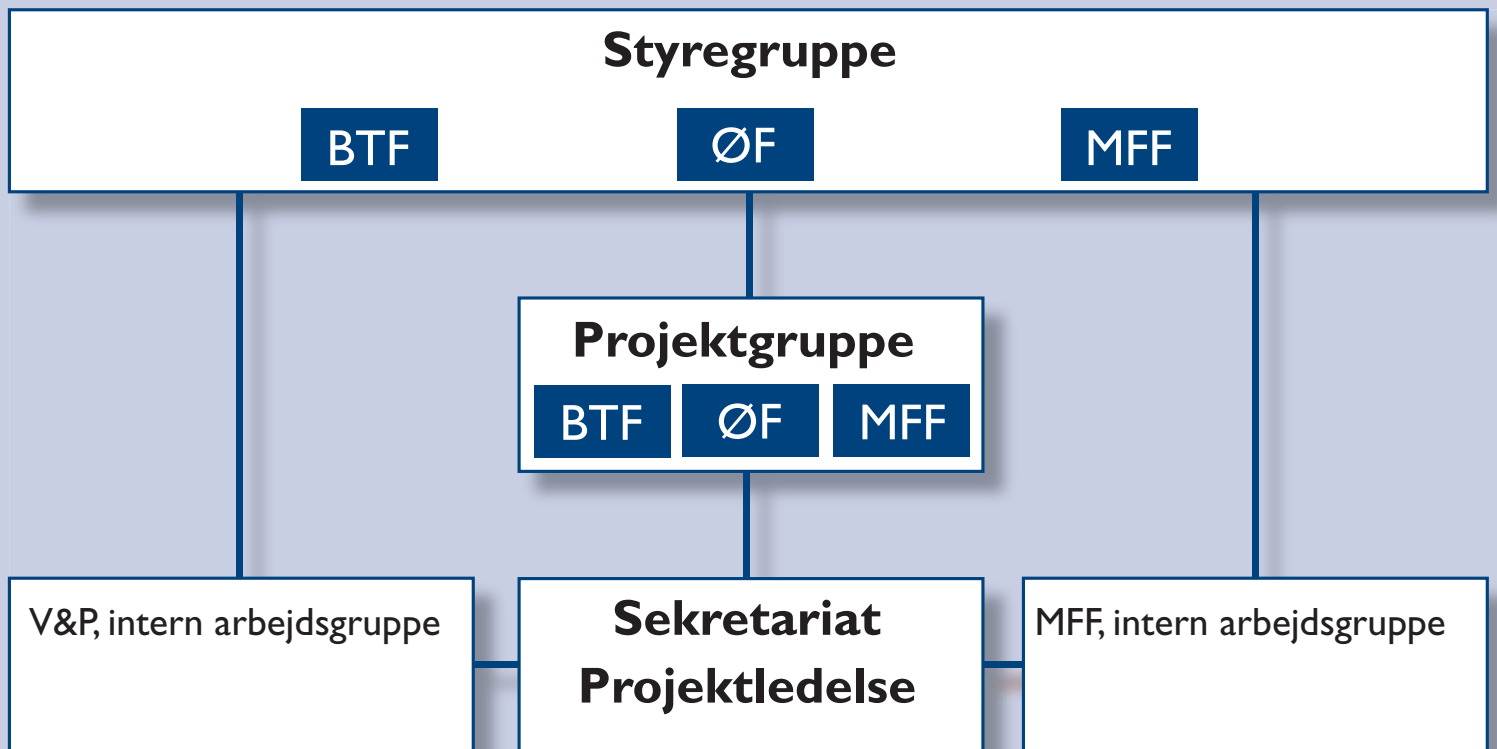
Det er projektgruppens opgave at sørge for det lovmæssige og politiske grundlag, samt deltage i dele af projektplanlægningen. Desuden er det projektgruppens opgave at træffe beslutninger på et forholdsvis detaljeret plan. Projektgruppen fastlægger Miljøtrafikugens og Bilfri Dags konkrete indhold, samt sikrer, at formålene og budgetrammen bliver overholdt.

Styregruppen består af en chef fra hver af de 3 forvaltninger. Det er styregruppens opgave at sikre, at de overordnede retningslinier for Miljøtrafikugen og Bilfri Dag bliver overholdt.

Styregruppen godkender forslag til konkrete trafikforsøg og aktivitetsprojekter for kommende års Miljøtrafikuge og Bilfri Dag.

Styregruppen godkender foreslåede kampagnetiltag for kommende års Miljøtrafikuge og Bilfri Dag.

Projektgruppen har holdt møde en gang ugentlig i hele 2004, og samarbejdet har forløbet meget fint. Styregruppen har været indkaldt, når projektgruppen har fundet det nødvendigt og relevant, bl.a. i forbindelse med indstillinger, evaluering, budget og regnskab.



MILJØTRAFIKUGEN

Den 23. marts blev der afholdt et informationsmøde om Miljøtrafikugen og den Bilfri Dag 2004. Til mødet var der inviteret politikere, lokale trafikgrupper, ældreråd, lokalråd, Agenda 21 centre m. fl. På mødet blev der orienteret om rammerne for Miljøtrafikugen 2004 og rammerne for Bilfri Dag. Tidsrammerne blev ligeledes fremlagt.

Fristen for at indsende forslag til trafikforsøg og aktiviteter var den 14. maj 2004, dagen efter Borgerpræsentationen vedtog evalueringen af Miljøtrafikugen 2003 og handlingsplanen for 2004.

Ca. 1 måned senere blev udvalgene orienteret om, hvilke ansøgninger, der var indkommet.

I august 2004 blev udvalgene orienteret om, hvilke forsøg og aktiviteter, der ville blive gennemført i Miljøtrafikugen 2004. I alt blev der gennemført 16 trafikforsøg og 24 aktiviteter.

Den meget sene beslutning om handlingsplanen for 2004 betød, at der ikke var meget tid til at være i dialog med alle forslagsstillerne. Således var det kun muligt at afholde et møde med hver forslagsstiller.

Dette førte til, at dialogen kun kom til at dreje sig om afklaring af trafikforsøgene. Der var således ingen dialog om den endelige udformning af trafikforsøgene. Under Miljøtrafikugen var der i nogle aviser debat om de trafikforsøg, der blev gennemført, og om dialogen mellem forslagsstillerne og kommunen om forsøgene. Der blev fra forskellige lokale kræfter rejst kritik af de forsøg, der blev gennemført og af kommunens behandling af de lokales forslag.





For at imødekomme denne kritik, og for at få en bedre dialog mellem embedsmændene, politikere og forslagsstillere om hvilke forsøg, der skal gennemføres i 2005, vil projektgruppen anbefale, at der afholdes flere dialogmøder mellem forslagsstillere, politi, politikere og embedsmænd. At dette kan gennemføres forudsætter, at rammerne for Miljøtrafikugen 2005 senest politisk besluttet i januar 2005.

BILFRI DAG

I forbindelse med evalueringen af den Bilfri Dag, har der været afholdt møder med følgende: Københavns City Center (KCC), Handels-, Transport- og Serviceerhvervene (HTS), Sammenslutningen af Københavns Taxa, HUR, DSB S-tog, Håndværkerrådet, Københavns Politi og Horesta.

På de evalueringsmøder, der har været afholdt med disse interessenter i forb. m den Bilfri Dag, har der generelt været en positiv holdning til at arbejde videre med at fredeliggøre dele af Indre By. Politiet bakker op om den model, der har været afprøvet i år. Flere af interessenterne har givet udtryk for, at de gerne vil indgå i arbejdet med at udvikle konceptet Bilfri Dag, og de har også givet klare meldinger om, at miljø og mindre trafik i området ikke i sig selv er argumenter nok for, at der skal være færre biler i en del af Indre By.

Erhvervslivet mener, der er behov for at sætte større fokus på, hvilke muligheder for aktiviteter i området, der åbnes op for, hvis der er langt færre biler i området.

På møder med Københavns City Center, Handels-, Transport- og Serviceerhvervene blev der givet udtryk for, at omtalen i medierne lagde vægt på, at folk ikke skulle tage ind til Indre By på den Bilfri Dag. Organisationerne vil i 2005 gerne medvirke til, at der på den Bilfri Dag gennemføres aktiviteter, der kan få folk til at komme ind til byen uden bil for at se, hvordan området kan bruges, når der er færre biler.

Evalueringsmøderne gav ikke et samlet overblik over, hvilke problemer handels- og erhvervslivet løb ind i forbindelse med afviklingen af den Bilfri Dag. Derfor anbefales det, at der som forberedelse til den Bilfri Dag 2005 afholdes et debatmøde i foråret 2005, der både kan være med til at sætte fokus på, hvordan der kan skabes aktiviteter i det fredeliggjorte område, og de problemer, der skal løses, hvis der på sigt skal ske en trafikfredeliggørelse af Indre By.

Miljøtrafikugen og Bilfri Dags budget i 2004 var på 4,4 mill. kr.

De 4,4 mill. kr. er en driftsbevilling og er fremkommet fra følgende kilder:

Overførte midler fra Miljøtrafikugen 2003	799.000 kr.
Økonomiforvaltningen	800.000 kr.
Bygge- og Teknikforvaltningen	1,5 mill. kr.
Miljø- og Forsyningsforvaltningen	1,3 mill. kr.

Der var budgetteret med 2 fuldtidsansatte medarbejdere samt et antal studerende i afviklingsperioden, en budget post på i alt 880.000 kr. Herudover skulle de tre forvaltninger tilsammen yde 2 årsværk inden for den eksisterende budgetramme, således at Økonomiforvaltningen bidrager med ½ mandeår, Miljø- og Forsyningsforvaltningen med ¾ mandeår samt Bygge- og Teknikforvaltningen med ¾ mandeår.

Budget og regnskab

Budgettet var opdelt på 8 hovedposter	Budget	Foreløbigt regnskab
Bilfri område	770.000	406.897
Trafikforsøg	860.000	740.752
Aktiviteter med geografisk afgrænsning	630.000	666.246
Aktiviteter uden geografisk afgrænsning	200.000	127.193
Kampagne	150.000	150.000
Information	700.000	531.238
Evaluering	210.000	210.650
Sekretariat (ca. 2 mandeår)	880.000	791.691
I ALT	4.400.000	3.624.667

Mindreforbruget foreslås overført som en del af finansieringsgrundlaget for projektet i 2005.

KONKLUSION

Det har afgørende betydning for budgetstyringen, at tilbud på de fysiske foranstaltninger til både trafikforsøg og Bilfri Dag indhentes tidligst mulig. Projektet afsluttes i år med et mindre forbrug.



BILAG 1

Evaluering af Miljøtrafikugen 2004 med særlig fokus på Bilfri Dag

Institut for Konjunktur Analyse (IFKA)

BILAG 2

Publicitetsrapport oktober 2004

Observer

BILAG 3

Publicitetsrapport november 2004

Observer

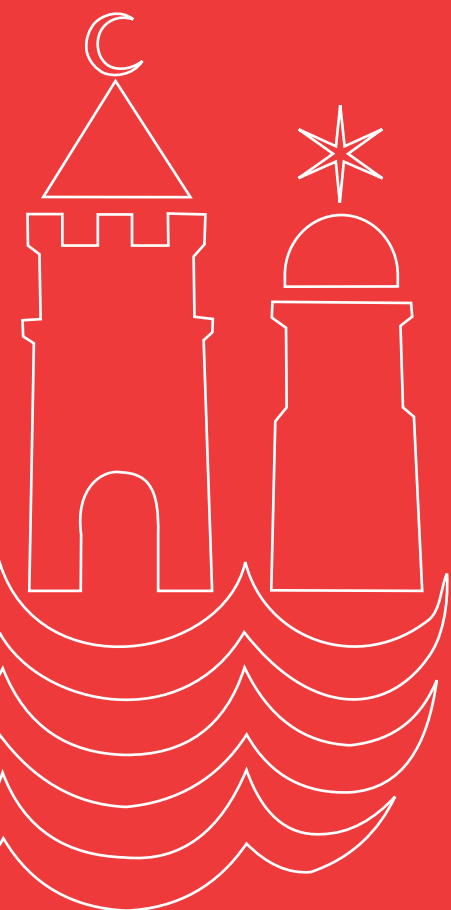
BILAG 4

Program for Miljøtrafikugen 2004

BILAG 5

Cykelkurser

- referat
- netværksliste
- spørgeskemaundersøgelse



KØBENHAVNS KOMMUNE
BYGGE- OG TEKNIKFORVALTNINGEN
ØKONOMIFORVALTNINGEN
MILJØ- OG FORSYNINGSFORVALTNINGEN
EVALUERING AF MILJØTRAFIKUGEN OG BILFRI DAG 2004
DECEMBER 2004

