

Bilfri dag 22 september 2001

Målsättning 2000

Den övergripande målsättningen med kampanjen år 2000 var att öka kunskap, engagemang och miljömedvetande hos allmänheten när det gäller luftföroreningar, buller och trängsel som blivit följden av en alltför stor användning av bilar i storstädernas stadskärnor.

De kommuner som deltog i bilfria dagen år 2000 skrev på ett manifest ("charter") för att säkerställa utformningen av den internationella kampanjen. I manifestet är den bilfria dagens mål definierade på följande sätt:

- ?? Att stimulera utvecklingen av nya rese mönster i enlighet med hållbar utveckling med särskild hänsyn till skydd av luftkvalitet och skydd mot växthuseffekten
- ?? Att ge invånarna möjlighet att använda alternativa transportmedel i stället för bilen
- ?? Att ge stadsborna möjlighet att återupptäcka sin stad, dess invånare och den kulturella särart som finns i staden.

Om och hur manifestet kommer att ändras inför år 2001 finns det ingen information om i dagsläget. Det är dock troligt att ett antal länder i öst- och central Europa kommer att ansluta sig till kampanjen samt städer i USA och Kanada. Hur många städer som kommer att delta är ännu oklart men den europeiska organisationen för samordning av kampanjen förväntar sig en avsevärd ökning

De svenska kommunernas målsättning 2000

Alla kommuner som skrev på manifestet åtog sig att följa de generella riktlinjerna i manifestet. Det generella syftet hos kommunerna var att utbilda eller uppmärksamma allmänheten om trafiksituationen i städerna samt att visa hur städerna kunde se ut långsiktigt med mindre biltrafik.

Målsättningen allmänt var att få invånarna att använda bilen mindre eller åtminstone att använda alternativa färdmedel för en dag. Två kommuner, Helsingborg och Lund, hade konkreta delmål om minskning av biltrafik eller ökning av kollektivtrafik.

Vissa kommuner använde den bilfria dagen som startskott för andra trafikmiljöprojekt. Västtrafik passade på att presentera förändringar och förbätt-

ringar i kollektivtrafiknätet i Borås denna dag och i Västerås blev dagen startskottet för föreningen "Cykla Västerås".

Efteråt har vissa kommuner fört fram kritik att det är fel att tala om en bilfri dag eftersom varken målsättningen eller verkligheten blev en bilfri dag. Begreppet "Bilfri dag" fick fel associationer hos allmänheten eftersom folk trodde att städerna nu skulle stängas för biltrafik helt och hållet. Det är viktigt att informationen är positiv från början. Kampanjen får inte få stämpeln "mot bil", snarare att presentera ett alternativ till bilåkning.

Organisation

Det vanligaste organisationsschemat i kommunerna var en styrgrupp med ledningspersonal från teknik-, trafik-, miljö- och kultur och fritidsförvaltningarna och i viss mån viktiga externa parter, vanligtvis representanter från näringsliv och kollektivtrafiken. Styrgruppen var ansvarig för förankring inom kommunens organisation och för kampanjen som helhet. En projektgrupp som skötte det praktiska arbetet upprättades också. Denna ansvarade för genomförandet av projektet.

På vissa håll engagerades olika föreningar eller företag i referensgrupper för att förankra projektet i samhället, t ex deltog några massmedier i Helsingborg i referensgruppen som ledde till relativt omfattande diskussioner i massmedia om projektet.

Vanliga medarrangörer eller representanter i referensgrupper var Vägverket, Banverket, kollektivtrafiken, cykelföreningar och representanter från handeln samt i vissa fall skolor och idrottsföreningar.

Engagemang från handelssidan varierade väldigt mycket. I Borås t ex var handeln väldigt kritiska och ville inte delta alls medan handelns insatser i andra städer som Sundsvall och Helsingborg fått beröm. De flesta kommunerna har pekat ut handeln som en viktig partner, men också uttryckt lite bekymmer över deras reaktioner på den bilfria dagen.

Kostnad

Att få exakta kostnadssiffror har varit svårt både på grund av att utvärderingar inte har gjorts och att en del av projekten har haft utgifter som inte visats i projektets budget. Vissa aktiviteter har finansierats av externa sponsorer som köpt in material eller tjänster direkt.

Budgeterad kostnad i kommunerna har varit mellan 100 och 500 tkr, där kommunen eller förvaltningar stått för mellan 50 och 250 tkr. Annan kostnad har sponsorer stått för. Ett undantag från detta är Köpenhamn med en budget på ca 4 Mkr, men då måste hänsyn tas till att Köpenhamn hade en bilfri vecka som var en del av programmet som EU's kulturhuvudstad.

I budgeterad kostnad har inte hänsyn tagits till internt arbete i kommunerna.

Tidsram

De flesta kommunerna kom inte i gång med sitt arbete för än våren 2000 eller under sommaren. De flesta ansåg att programmet blev begränsat på grund av tidsbrist samt att förankring hos kommun och näringsidkare blev bristfällig. Kommunerna tyckte i allmänhet att den bilfria dagen behövde ca 8-9 månaders förberedelser, dvs att arbetet behövde komma i gång i januari eller februari.

Information

I allmänhet var ca 80% av invånarna medvetna om den bilfria dagen. Informationen nådde allmänheten genom olika kanaler, som annonser i tidningar, bussar, skyltningar, flygblad, foldrar samt allmän diskussion i massmedia, främst lokalradio och tidningar.

Kostnad för information och marknadsföring varierade också mycket allt från 15 till ca 100 tkr. När det gäller externa sponsorer har kostnader oftast ej redovisats.

Att få med sig media redan i början ansågs viktigt av kommunerna, om möjligt att ha de med i en projekt- eller referensgrupp.

Utförande

Kommunernas aktiviteter varierade mycket beroende på deras lokala profil inför dagen. Vissa kommuner satsade mera på cykling medan andra satsade på alternativa färdmedel. Gemensamt för kommunerna var dock stark fokus på punkt tre i de generella riktlinjerna i manifestet som var "Att ge stadsborna möjligheten att återupptäcka sin stad, dess innevånare och den kulturella särart som finns i staden".

De mest vanliga arrangemangen eller aktiviteter var:

Trafikregleringar

De flesta städerna stängde av vissa områden i det absoluta centrum, vanligtvis runt gator som är bilfria till vardags. Hur stora områden (en gata till ett tiotal) och hur länge (en halvdag till två dagar) de stängdes av varierade från stad till stad. Ett bilfritt område krävde bra parkeringsmöjligheter och i vissa fall bra kollektivtrafikmöjligheter till och från samt inom området.

Vid trafikregleringarna fick kollektivtrafik i vissa fall omdirigeras, taxi fick ändra vissa väntplatser osv. Det är viktigt att tänka på vilka som skall få dispens från det bilfria området, t ex handikapptransport, ambulanser osv.

På de stängda områdena arrangerades olika typer av aktiviteter med koppling till den bilfria dagen.

I en stad var gatorna endast stängda för bilar som använde fossilt bränsle. Det hade motiverande effekt på transportörer som passade på att miljöprofilera sig och skaffa biogas- och elbilar för distribution inom de

stängda områdena. Från andra håll kom kritik mot att inte stänga gator helt och hållet eftersom det är svårt att få barn och bilar att samsas om gatorna.

Kollektivtrafik

De flesta kommunerna hade en vision om fri eller rabatterad kollektivtrafik under dagen. På vissa håll föll den satsningen eftersom ingen ville betala för kalaset. Borås t ex hade en diskussion med Västtrafik som var beredd att organisera vissa aktiviteter men inte att stå för den kostnad eller inkomstbortfall som gratis eller subventionerat åkande skulle medföra. Enligt uppgift var detta ett strategiskt beslut hos Västtrafik som gällde för alla kommuner inom trafikområdet som eventuellt tänkte organisera den bilfria dagen.

I ca hälften av kommunerna var kollektivtrafiken gratis under en del av dagen. Kollektivtrafiken brukade stå för den kostnaden men undantag finns.

Alternativa färsätt

Alternativa färsätt eller färdmedel innefattar gång, cykling eller bilar drivna med alternativa bränslen. Den vanligaste aktiviteten var cykellopp eller tävlingar, reparationer av cyklar och information, presentation av biogas-, naturgas- och/eller etanolbilar och bussar. För att uppmuntra alternativa färsätt anordnade åtminstone en kommun utlottning av priser för de som kom till arbetet på annat sätt än med bil.

De kommuner som lade stor vikt vid alternativa färsätt och särskilt cykling (Karlstad och Västerås) påstår båda att de har märkt en avsevärd ökning av cyklister denna dag.

Aktiviteter, utställningar och trafikmiljöinformation

Eftersom det övergripande syftet med den bilfria dagen var att uppmärksamma och utbilda allmänheten spelade utställningarna och informationen stor roll. I allmänhet anordnades utställningarna och de olika aktiviteterna på de avstängda områdena.

Exempel på utställningar och aktiviteter:

Levande stad med olika sportarrangemang

Marknadsföring av kollektivtrafiken

Visning av gasbilar och bussar

Information om bränslesnålt körsätt (eco-driving)

Utställningar av planer och byggprojekt

Mätningar av buller och luftkvalitet

Cykeltävlingar, kontroll och märkning

Musik och gatuteater samt kulturaktiviteter

Stadsvandring

Tillfälliga lekplatser och blomsterarrangemang

Satsning på ungdomsaktiviteter verkar ha varit en röd tråd i alla kommuner, dvs att visa en levande stad, full med ungdomar.

Seminarier och debatter

Flera av städerna arrangerade seminarier och debatter för att ge allmänheten, de politiska partierna, organisationer med flera möjlighet att debattera kring trafik och miljö. Detta kunde vara allt från kvällsseminarium till "speakers corner" på de avstängda områdena.