

Freiburg fryser bilismen

Av John Hille, Idébanken,

24.08.07

Freiburg im Breisgau (197.000 innb.) er med god grunn berømt for sin transportpolitikk. Tallet på bilturer innen byen har ikke økt siden 1976: da var det 230.000 per dag, og det var det fortsatt ved siste telling i 1999. I samme tidsrom har bilbruken i Tyskland som helhet økt med over 70 %. I Freiburg har hele veksten i mobilitet skjedd på sykkel eller med kollektivtransport - bruken av begge delene er mer enn fordoblet. Resultatet er at bare 29 % av reisene i Freiburg i dag skjer med bil: 52 % går eller sykler, 18 % reiser kollektivt.

Bak suksessen ligger en langsiktig og konsekvent politikk med bruk av både pisker og gulrøtter. Allerede i 1969, da andre byer var travelt opptatt med å rive opp trikkeskinner, vedtok bystyret i Freiburg å bygge ut sitt sporveisnett - noe byen fortsatt gjør. Hyppige avganger (hvert 2. minutt på noen linjer, hvert 5. som hovedregel) kombinert med rimelige priser og "park-and-ride" opplegg er med på å gjøre kollektivtrafikken attraktiv. Tallet på kollektivreisende innen byen ble nesten fordoblet fra 1987 (36,6 millioner) til 2005 (69,4 millioner), uten at befolkningen har økt nevneverdig. Freiburg og omegnskommunene var i 1984 først ut i Tyskland med et universalmånedskort, som gir rett til å reise med alle middel innenfor et område på 2700 km² og i 2007 koster € 38,50 (ca. 300 NOK).

500 km med sykkelveger, "sykkelprioriterte gater" og sykkelbaner - omtrent like mye som lengden på bilvegnettet i kommunen - gjør det ikke mindre attraktivt å sykle. Arlig er det blitt investert opp til 25 mill. kr. i sykkelinfrastruktur. Sentrum er bilfri og høye parkeringsavgifter (17 kr. per time i indre by) gjør det mindre attraktivt å bruke bil. For dem som gjør det, gjelder en fartsgrense på 30 km/t i hele byen med unntak for gjennomkjøringsveger.

I løpet av de siste åra har Freiburg bl.a. samarbeidet med delstaten Baden-Württemberg og omegnskommunene om en større opprusting av det regionale jernbanenettnet, Her innføres det på stadig flere strekninger hyppige avganger med raske pendeltog til erstatning for de tidligere uregelmessige somletogene.

I 2007 vedtok bystyret en ny klimahandlingsplan, der målet er å redusere klimagassutslippene med 40 % innen 2030. Når det gjelder utslippene fra transport vil en i hovedsak oppnå dette gjennom en fortsatt overgang fra bruk av bil til sykkel, samt økt bruk av alternative drivstoff. Statistikken viser at de faktiske utslippene ble redusert med 5 % fra 1997 til 2003, og at reduksjonen gjaldt utslipp fra trafikk så vel som fra stasjonære kilder.

Finansiering: Kommune og trafikanter