

Motion für die Erarbeitung eines Konzepts des öffentlichen Verkehrs der Agglomeration

Nr Mot_Leg 2011 – 2016_2011_001

Autor der Motion: Christoph Allenspach

Begehren:

Die Agglomeration Freiburg erstellt im Rahmen der Richtplanung ein Konzept des öffentlichen Verkehrs. Sie definiert in diesem Konzept namentlich die Netzstruktur und die Fahrpläne des Busverkehrs im gesamten Perimeter der Agglomeration und in Abstimmung zur erweiterten Region.

Entwicklung :

Der bestehende Richtplan der Agglomeration enthält noch kein Konzept des öffentlichen Verkehrs. Es besteht heute aus verschiedenen Gründen Handlungsbedarf, ein solches Konzept in den revidierten Richtplan aufzunehmen:

1. Die Agglomeration muss über ein raumplanerisches Instrument verfügen, das als Grundlage für die zukünftige Planung des öffentlichen Verkehrs dienen soll. Bisher ist sie unfänglich von den Grundlagen und der Planung der TPF abhängig. Zum jetzigen Zeitpunkt erstellt der Dienstleister die Fahrpläne und bestimmt massgebend das Busnetz. Er überlässt der Auftraggeberin Agglomeration nur einen geringen Handlungsspielraum. Das Konzept öffentlicher Verkehr dient damit der Klärung der Kompetenzen und der Rollen.
2. Das heutige Busnetz der Agglomeration ist uneinheitlich und inkohärent. Es bestehend aus zwei unabhängigen Netzen, die nur geringfügig aufeinander abgestimmt werden: dem urbanen Netz (Freiburg, Villars-sur-Glâne, Marly) und dem regionalen Netz (Avry, Matran, Granges-Paccot, Givisiez, Corminboeuf, Belfaux). Die regionalen Busse halten nicht an allen Haltestellen der Agglomeration, und an gewissen Haltestellen wird den Agglomerationskunden das Einsteigen in solche Busse untersagt. Diese beiden Netze müssen in ein einziges Netz integriert werden.
3. Die Linienführung im Busnetz soll grundsätzlich analysiert, auf die aktuellen Anforderungen für Wohnen, Arbeiten und öffentliche und kommerzielle Nutzungen sowie die zukünftige Raum- und Entwicklungsplanung überprüft werden. Die ersten Studien der Revision des Richtplans zeigen erste Ansätze, wie das Liniennetz neu gestaltet werden kann. So sollen insbesondere sämtliche Teile der Agglomeration mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden, was heute nicht der Fall ist. Doppelte Linienführungen sollen vermieden und neue Linien sollen insbesondere im Kreisverkehr geschaffen werden. Verschiedene Gemeinden werden heute ungenügend oder im Falle von Düdingen gar nicht bedient.
4. Die Fahrpläne sind grundlegend zu analysieren und den Bedürfnissen anzupassen. Sie müssen stärker auf die Fahrpläne der Eisenbahnen abgestimmt werden.
5. Das Ziel ist eine Effizienz- und Angebotssteigerung des öffentlichen Verkehrs, damit neue Wege für eine nachhaltige Mobilität eröffnet werden können. Das bereits erarbeitete Konzept des Langsamverkehrs dient als Beispiel.
6. Das Konzept soll alle 4 – 5 Jahre von einer Expertengruppe überprüft werden.

Freiburg, den 25. Februar 2011

Motion en vue de l'élaboration d'un concept des transports publics de l'agglomération

N° Mot_Leg 2011 – 2016_2011_001

Auteur de la motion : Christoph Allenspach

Requête :

L'agglomération de Fribourg élabore un concept des transports publics dans le cadre du Plan directeur. Dans ce concept, elle définit notamment la structure des réseaux et les horaires des bus dans l'ensemble du périmètre de l'agglomération et en coordination avec la région élargie.

Développement:

Le plan directeur existant de l'agglomération ne contient pas encore de concept des transports publics. Pour des raisons différentes, il s'agit aujourd'hui d'agir afin d'intégrer un tel concept au plan directeur révisé :

1. L'agglomération doit disposer d'un instrument pour l'aménagement du territoire devant servir de base à la future planification des transports publics. Jusqu'ici, elle dépend en grande partie des bases et de la planification des TPF. Actuellement, c'est l'entreprise prestataire qui élabore les horaires et définit de manière déterminante le réseau de bus. Elle ne laisse à l'agglomération, en tant que mandante, qu'une infime marge de manœuvre. Le concept des transports publics sert donc à clarifier les compétences et les rôles.
2. Le réseau de bus actuel de l'agglomération est hétérogène et incohérent. Il est en fait constitué de deux réseaux indépendants qui ne sont coordonnés que de manière insuffisante, à savoir le réseau urbain (Fribourg, Villars-sur-Glâne, Marly) et le réseau régional (Avry, Matran, Granges-Paccot, Givisiez, Corminboeuf, Belfaux). Les bus régionaux ne s'arrêtent pas à tous les arrêts de l'agglomération et, dans le cas de certaines haltes, leur accès est même interdit aux usagers. Ces deux réseaux doivent être reconstitués en un seul réseau.
3. Les tracés actuels des réseaux de bus doivent être analysés de manière fondamentale, notamment en vérifiant et en tenant compte des exigences actuelles des habitations, du travail, des exploitations publiques et commerciales ainsi que du développement territorial et spatial futur. Les études effectuées dans le cadre de la révision du plan directeur indiquent les premières approches en vue de reconfigurer les tracés des lignes de bus. Ainsi, il s'agit de desservir tous les secteurs de l'agglomération par les transports publics, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Les doubles tracés doivent être évités et les nouvelles lignes doivent être conçues selon des tracés circulaires. Aujourd'hui, diverses communes sont desservies de manière soit insuffisante soit inexistante (cas de la commune de Düdingen).
4. Les horaires doivent être analysés de manière approfondie et adaptés aux besoins. Ils doivent mieux être coordonnés avec les horaires des chemins de fer.
5. L'objectif est un accroissement de l'efficacité et de l'offre des transports publics afin d'ouvrir de nouvelles voies pour un développement durable de la mobilité. Le concept déjà développé pour la mobilité douce peut servir d'exemple.
6. Le concept doit être réexaminé tous les 4 à 5 ans par un groupe d'experts.

Fribourg, le 25 février 2011