

---

## Motion concernant le respect de l'esprit des PA2 et PA3

Mot\_Leg2016-2021\_2019\_018

Auteur : Gérald Collaud (Fribourg)

Co-signataires : Marius Achermann (Avry), Jean-Marc Boéchat (Marly), Oliver Collaud (Fribourg), Liliane Galley (Fribourg) et Pierre-Alain Perritaz (Fribourg)

---

### Résumé de la motion

L'esprit et la lettre du *Projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA2)* et du *Projet d'agglomération de troisième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA3)* demandent à ce que l'augmentation des déplacements liée au développement démographique soit absorbée par les modes de transports doux, à savoir les transports publics, les vélos et les piétons. Or, si le PA3 prévoit bien une limitation des places de parcs pour les véhicules individuels dans le cadre des activités, il n'est que prévu de s'en tenir à la norme VSS pour les places de parc liées aux logements. Or, il s'avère que la norme VSS n'est pas assez contraignante et que nous risquons de fait de ne pas respecter les PA2 et PA3. Notre motion demande de pondérer, en tenant compte de la qualité de desserte (ou d'autres critères), les coefficients de la norme VSS de sorte à permettre de créer moins de places de stationnement que la norme VSS ne le permettrait.

### Description de l'état actuel

En relisant les documents des PA2 et PA3, le soir avant de m'endormir, il me semble avoir constaté une incohérence que je souhaite voir supprimée.

En effet, un des objectifs de la mesure 3.1 du PA2 consiste à « absorber la demande supplémentaire en déplacements liée au développement démographique sur les transports publics et les modes doux ».

Par ailleurs, la mesure 4.1 du PA2 consiste à « harmoniser la gestion du stationnement au niveau de l'agglomération ». Cette fois, la mesure 3.1 « Stratégie » du PA3 demande à « harmoniser les règles en matière de stationnement pour favoriser le report modal, principalement des pendulaires, vers les transports publics et la mobilité douce ».

Or, la mesure 3.6 « Stationnement » du PA3 prévoit que le stationnement privé pour les logements soit identique à la norme VSS en vigueur.

Il s'avère que les normes VSS en vigueur sont trop laxistes pour permettre d'atteindre l'objectif que se fixe le PA2. Ainsi par exemple, dans le cadre du projet blueFACTORY, la norme VSS aurait permis près de 1'400 places de parc alors le nombre final retenu est 240 !

Si l'Agglomération de Fribourg ne se base que sur la recommandation VSS, l'objectif 3.1, qui pour rappel consiste à absorber la demande supplémentaire en matière de mobilité par les modes doux et les *transports publics (ci-après TP)*, ne pourra jamais être réalisée. Pour respecter l'esprit des PA2 et PA3, il est essentiel de redimensionner le stationnement public privé. Il est de plus urgent d'agir car la multiplicité des projets augmente de manière significative les transports individuels motorisés (TIM). Ceci a aussi malheureusement des conséquences fâcheuses sur la vitesse commerciale des TP.

Il se trouve que la même mesure 3.6 contient une phrase qui précise qu'il est possible de : « Prévoir une règle permettant un abaissement de la valeur inférieure de la fourchette si un contexte particulier le nécessite ». Or, cette règle n'a pas encore été formalisée par le *Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Comité)*.

### Motion

Les motionnaires souhaitent ainsi que le *Comité* propose une manière d'introduire, par exemple par le biais d'un règlement ou d'un amendement à la fiche 3.6, la possibilité de pondérer, en tenant compte de la qualité de desserte en TP et en matière de mobilité douce (ou d'autres critères), les coefficients de la norme VSS de sorte à permettre de créer moins de places de stationnement que la norme VSS. De plus, la valeur inférieure de la fourchette ne doit pas être contrainte, ce qui permettrait par exemple de dimensionner le stationnement pour un éco quartier ou un quartier avec peu de voitures.

Fribourg, le 25 février 2019

---

## Motion betreffend die Einhaltung des Sinnes der AP2 und AP3

Mot\_Leg2016-2021\_2019\_018

Autor: Gérald Collaud (Freiburg)

Mitunterzeichner: Marius Achermann (Avry), Jean-Marc Boéchat (Marly), Oliver Collaud (Freiburg), Liliane Galley (Freiburg) und Pierre-Alain Perritaz (Freiburg)

---

### Zusammenfassung der Motion

Sinn und Buchstabe des *Agglomerationsprogramms der zweiten Generation der Agglomeration Freiburg (nachstehend AP2)* und des *Agglomerationsprogramms der dritten Generation der Agglomeration Freiburg (nachstehend AP3)* verlangen, dass die Zunahme der Verkehrsbewegungen in Zusammenhang mit der demographischen Entwicklung durch sanfte Verkehrsmittel, darunter der öffentliche Verkehr, der Fahrrad- und Fussgängerverkehr, absorbiert werde. Wenn auch das AP3 eine Begrenzung der Parkplätze für die individuellen Fahrzeuge im Bereich der Arbeitszonen festlegt, so wird vorgesehen, sich im Bereich der Parkplätze für Wohnzonen nur an die VSS-Norm zu halten. Dabei stellt sich heraus, dass die VSS-Norm nicht zwingend genug ist und wir das Risiko eingehen, die Vorgaben des AP2 und des AP3 nicht einzuhalten. Unsere Motion verlangt deshalb, unter Berücksichtigung der Erschliessungsqualität (oder anderen Kriterien), die Koeffizienten der VSS-Norm so zu gewichten, dass sie erlauben, weniger Parkplätze zu schaffen als die VSS-Norm es gestattet.

### Beschreibung der aktuellen Situation

Beim erneuten Durchlesen der Dokumente des AP2 und des AP3 vor dem Einschlafen, scheint mir, dass mir eine Unstimmigkeit aufgefallen ist, die ich gerne bereinigen möchte.

Denn eines der Ziele der Massnahme 3.1 des AP2 besteht darin "die zusätzliche Verkehrsnachfrage im Zusammenhang mit der demographischen Entwicklung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zu absorbieren".

Ausserdem sieht die Massnahme 4.1 des AP2 vor, das „Parkplatzmanagement auf Ebene der Agglomeration zu harmonisieren“. Weiter verlangt die Massnahme 3.1 „Strategie“ des AP3, die Regeln im Bereich des Parkplatzmanagements zu harmonisieren, um hauptsächlich die modale Verlagerung der Pendler auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zu fördern“.

Soweit sieht auch die Massnahme 3.6 „Parkieren“ des AP3 vor, das private Parkieren im Bereich der Wohnzonen entsprechend identisch der geltenden VSS-Norm zu gestalten.

Es stellt sich heraus, dass die geltenden VSS-Normen zu lasch angelegt sind, um das vom AP2 gesetzte Ziel zu erreichen. So hätte zum Beispiel, die VSS-Norm im Rahmen des blueFACTORY-Projekts nahezu 1'400 Parkplätze gestattet, wobei die festgelegte Anzahl 240 Plätze beträgt!

Wenn sich die Agglomeration Freiburg nur auf die Empfehlungen des VSS stützen sollte, dann kann das Ziel 3.1, mit dem die zusätzliche Nachfrage im Bereich der Mobilität durch den *öffentlichen Verkehr (nachstehend ÖV)* und den *Langsamverkehr (nachstehend LV)* absorbiert werden soll, nie erreicht werden. Um den Sinn des AP2 und des AP3 zu respektieren, ist es wesentlich, das öffentlich-private Parkieren neu zu dimensionieren. Es ist weiter dringend zu handeln, denn die Vielfalt der Projekte erhöht in signifikanter Weise den Motorisierten Individualverkehr (MIV). Dies hat leider auch nachteilige Auswirkungen auf die kommerzielle Verkehrsgeschwindigkeit des ÖV.

Es trifft auch zu, dass die gleiche Massnahme 3.6 einen Satz enthält, der angibt, dass es möglich ist: "Eine Regel vorzusehen, die es gestattet, den unteren Bereich des Schwellenwerts zu senken, falls ein besonderer Kontext dies erfordert." Diese Regel wurde jedoch vom *Agglomerationsvorstand (nachstehend Vorstand)* noch nicht formalisiert.

### Motion

So wünschen die Motionäre, dass der *Vorstand* ein Verfahren vorschlägt, z. B. über den Weg eines Reglements oder einer Nachtragsänderung des Massnahmenblatts 3.6, um die Möglichkeit offen zu lassen, die Koeffizienten der VSS-Norm unter Berücksichtigung der ÖV-Erschliessungsqualität und des LV-Bereichs (oder anderen Kriterien) so zu gewichten, dass weniger Parkplätze geschaffen werden, als die VSS-Norm vorsieht. Zudem darf der untere Bereich des Schwellenwerts nicht zwingend sein, was z. B. gestatten würde, das Parkieren für ein umweltfreundliches Quartier oder ein Quartier mit wenigen Fahrzeugen zu dimensionieren.

Freiburg, den 25. Februar 2019

Sitzung des Agglomerationsrates vom 23. Mai 2019