
Postulat concernant la planification d'un réseau de voies en site propre pour les bus

Nr.Post_Leg 2011-2016_2012_013

Auteurs: Christa Mutter (Fribourg), Rainer Weibel (Fribourg), Marc-Antoine Messer (Avry), Geneviève Renevey (Avry), Cécile Thiémard (Fribourg), Jean-Claude Spicher (Corminboeuf), Benjamin Gasser (Villars-sur-Glâne), Jean-Marc Boéchat (Marly), Kurt Sager (Marly), Lionel Walter (Marly), Bruno Marmier (Villars-sur-Glâne), Adrian Etter (Villars-sur-Glâne), Eric Mennel (Givisiez), Suzanne Stritt-Schwegler (Givisiez), Dominique Corpataux (Belfaux), Anne-Lise Meyer (Belfaux), Florian Emonet (Belfaux), Pierre-Olivier Nobs (Fribourg), Pius Odermatt (Fribourg), Marie-Angèle Poupon (Fribourg), Jérôme Hayoz (Fribourg), Christoph Allenspach (Fribourg)

Requête :

L'Agglo établit un concept afin de réaliser un réseau continu de voies en site propre pour les bus, en priorité dans les zones les plus chargées ainsi que sur les lignes principales du réseau urbain.

Le PA2 définit : „*Das Strassennetz der Agglomeration muss so organisiert werden, dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr begünstigt werden.*». Ce principe restera lettre morte tant que les bus TPF ne disposent pas de la priorité garantie sur leur réseau principal, notamment sur les routes les plus chargées de l'agglo.

Un bus plein libère la chaussée de 40 voitures, un bus articulé plein remplace 60 voitures. Pour pouvoir jouer leur rôle comme alternative à la voiture et pour décongestionner le trafic en ville, les transports publics sont obligés d'offrir des avantages par rapport à la mobilité individuelle, notamment une **meilleure vitesse commerciale**. Tant que les bus sont pris autant dans les bouchons que les voitures privées, les Fribourgeois vont préférer le confort de leur habitacle individuel à la convivialité des bus.

La direction des TPF estime que les mesures pour palier à la congestion de la Ville - des bus injectés en supplément - coûtent **le cinquième du mandat de l'Agglo, soit environ CHF 4 millions par année**, pour aucun service supplémentaire à la clientèle, juste pour essayer de tenir à peu près l'horaire !

Avec 4775 m en site propre – un chiffre qui reste identique depuis des années - **Fribourg est la ville suisse qui comprend le moins de voies réservées aux bus au pro rata de son réseau.**

Pour les spécialistes en planification de TP, c'est évident : la réalisation de couloirs de bus en site propre est indispensable et le seul moyen de remédier à la situation. Souvent, l'espace routier disponible serait suffisant sans beaucoup d'aménagement, comme sur la route du Jura, la rue de l'Hôpital ou l'avenue de Midi.

Nous prions d'étudier et de réaliser soit dans la première étape du PA2, soit indépendamment du PA2, les éléments suivants :

- **Plan de réseau avec voies en site propre continu** pour les bus sur toutes les lignes principales TPF et sur les points critiques - dans un premier temps : Jura-Givisiez, Ligne 1, Ligne 2, 6, 5.
- Présenter des solutions de **priorisation des bus dans les intersections et giratoires** (transformation de certains giratoires problématiques, pistes supplémentaires, signalisation/feux rouges, télécommandes)
- Etudier des **solutions ménageant l'espace**, comme le couloir de bus central avec utilisation alternée des directions.

La plupart de ces propositions figuraient déjà dans le PA1 (Fiche C 07), avec réalisation prévue dès 2008, et ont déjà été proposés par des études indépendantes dans les années 90. Le PA2 contient également une série de mesures dans ce sens. Mais il ne garantit pas la continuité du réseau, qui est essentielle. Certains couloirs seraient réalisables immédiatement, avant les décisions sur le PA2 et permettraient des économies substantielles pour l'Agglo.

Fribourg, le 08 mai 2012

Postulat betreffend die Planung eines Busfahrspurnetzes

Nr. Post_Leg 2011-2016_2012_013

Autoren: Christa Mutter (Freiburg), Rainer Weibel (Freiburg), Marc-Antoine Messer (Avry), Geneviève Renevey (Avry), Cécile Thiémard (Freiburg), Jean-Claude Spicher (Corminboeuf), Benjamin Gasser (Villars-sur-Glâne), Jean-Marc Boéchat (Marly), Kurt Sager (Marly), Lionel Walter (Marly), Bruno Marmier (Villars-sur-Glâne), Adrian Etter (Villars-sur-Glâne), Eric Mennel (Givisiez), Suzanne Stritt-Schwegler (Givisiez), Dominique Corpataux (Belfaux), Anne-Lise Meyer (Belfaux), Florian Emonet (Belfaux), Pierre-Olivier Nobs (Freiburg), Pius Odermatt (Freiburg), Marie-Angèle Poupon (Freiburg), Jérôme Hayoz (Freiburg), Christoph Allenspach (Freiburg)

Antrag:

Die Agglomeration erstellt ein Konzept für die Realisierung eines kontinuierlichen Busfahrspurnetzes, in erster Linie in den stark belasteten Zonen sowie auf den Hauptlinien des städtischen Busnetzes.

Das AP2 legt fest: „Das Strassennetz der Agglomeration muss so organisiert werden, dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr begünstigt werden“. Alle diese Grundsätze sind wertlos, solange die Verkehrsbetriebe TPF auf dem Hauptnetz keinen garantierten Vortritt beanspruchen können, insbesondere auf den stark überlasteten Strassen der Agglomeration.

Ein voller Bus nimmt 40 Fahrzeuge von der Strasse, ein Gelenkbus sogar 60 Fahrzeuge. Um ihrer alternativen Rolle gegenüber dem Automobil gerecht zu werden und den Stadtverkehr zu entlasten, ist der öffentliche Verkehr auf einen Vorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr angewiesen, vor allem auf ein **kommerziell besseres Leistungsverhältnis**. Solange die Busse des öffentlichen Verkehrs wie die Privatfahrzeuge im Stau stecken bleiben, werden die Freiburger Verkehrsteilnehmer den Komfort ihres individuellen Untersatzes der Benutzerfreundlichkeit des Busses vorziehen.

Nach einer Schätzung der Direktion der Verkehrsbetriebe TPF betragen die Kosten, um der Verkehrsüberlastung der Stadt mit zusätzlichen Bussen zu begegnen, etwa **ein Fünftel des gesamten Auftrags der Agglomeration, also ungefähr 4 Millionen Franken jährlich**. Damit kann jedoch der Kundschaft keine zusätzliche Leistung angeboten werden, sondern es reicht gerade aus, um die Fahrpläne einigermassen einzuhalten!

Mit einem Busfahrspurnetz von 4'775 m Länge – eine seit Jahren unveränderte Ziffer – gilt **Freiburg als die Schweizer Stadt mit dem geringsten Busfahrspurnetz im Vergleich zur Grösse ihres Busnetzes**.

Für die Fachleute im Bereich der ÖV-Planung steht fest: Die Realisierung von Busfahrspuren (Buskorridore) ist unerlässlich und das einzige Mittel, um die Situation in den Griff zu bekommen. Der verfügbare Strassenraum wäre vielfach ohne grosse Umgestaltungen ausreichend, sowie es für die Route du Jura, die Rue de l'Hôpital oder die Avenue du Midi zutrifft.

Wir verlangen die Prüfung und Realisierung entweder der ersten Etappe des AP2 oder dann unabhängig davon der folgenden Elemente:

- eines **Netzplans mit kontinuierlichen Busfahrspuren** auf allen Hauptlinien der TPF und an den kritischen Stellen, und zwar in einer ersten Phase: Jura-Givisiez, Linien 1, 2, 5, 6.
- von Lösungen für **die Priorisierung des Busverkehrs an Kreuzungen und Kreisel** (Umbau gewisser problematischer Kreisel, zusätzlich Fahrspuren, Signalisierungsmassnahmen/Lichtampeln, Fernbedienungen).
- von **raumschützenden Lösungen**, wie zum Beispiel ein zentraler Buskorridor mit alternierender Benutzung in beiden Richtungen.

Die meisten dieser Vorschläge waren schon im AP1 enthalten (Massnahmenblatt C 07), mit einer Verwirklichung ab 2008. Sie wurden auch schon in den neunziger Jahren von unabhängigen Studien vorgeschlagen. Das AP2 enthält in diesem Sinne ebenfalls eine ganze Serie von Massnahmen. Sie alle garantieren jedoch nicht die Kontinuität des Netzes, die wesentlich ist. Gewisse Buskorridore könnten sofort realisiert werden, noch vor den Entscheidungen zum AP2 und würden für die Agglomeration substantielle Ersparnisse mitbringen.

Freiburg, den 8. Mai 2012