MESSAGE N° 161 *26 octobre 2004*
du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit cadre pour l'aménagement d'arrêts de bus sur le réseau routier cantonal

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit cadre de 4 000 000 de francs pour l'aménagement d'arrêts de bus sur le réseau routier cantonal.

Le présent message s'articule comme il suit:

1 Introduction

2 Situation des arrêts de bus

3 Aménagement des arrêts de bus

4 Aspects financiers

5 Autres conséquences

6 Conclusions

1. INTRODUCTION

La construction de places d'arrêts pour les véhicules des services publics le long des routes cantonales incombe à l'Etat (art. 55 LR). Avant l'entrée en vigueur de la loi du 14 février 1996 modifiant la loi sur les routes, une participation de 25 % était demandée aux communes intéressées. Les entreprises de transports publics et les tiers intéressés participent, depuis 1967, à ces aménagements, actuellement à hauteur de 20 % (art. 42 RELR). Depuis 1996, conformément au principe de répartition des tâches entre l'Etat et les communes, seule cette dernière participation est maintenue.

Habituellement, les frais d'aménagement des arrêts de bus sont imputés au compte de fonctionnement, sous la rubrique «PCRC 3820.314.300 – Entretien des routes». Cette imputation était justifiée par les montants unitaires relativement peu élevés de tels aménagements. Or cette situation doit être corrigée, pour les raisons suivantes:

– L'aménagement de nouveaux arrêts de bus constitue une extension du réseau routier et un service supplémentaire délivré aux usagers. A ce titre, il s'agit bien d'investissement et non d'entretien.

– La part de l'Etat s'est accrue depuis la modification légale du 14 février 1996.

– La loi du 20 septembre 1994 sur les transports vise une part modale accrue des transports publics. Les demandes pour des arrêts de bus, de la part des communes, vont croissant.

– Les montants dédiés à l'entretien des routes n'ont pu atteindre, pour des raisons budgétaires, les sommes nécessaires à un strict maintien de l'état du réseau (voir rapport sur le postulat N° 208.97). Celui-ci continue à se dégrader et il n'est plus admissible de consacrer des montants dédiés à l'entretien à des objets relevant strictement de l'aménagement.

2. SITUATION DES ARRÊTS DE BUS

2.1 Longueur de lignes et nombre d'arrêts

Les longueurs de lignes de bus, hors de l'agglomération fribourgeoise, sont les suivantes:

Entreprise	Longueur de ligne (m)	%
tpf	788 770	82.2
CarPostal	166 460	17.3
VMCV (Vevey – Montreux – Chillon – Villeneuve)	5 080	0.5
Total	**960 310**	**100**

Sur ces lignes, le nombre d'arrêts de bus, chaque côté de la route étant compté séparément, est le suivant (pour CarPostal, les valeurs sont partiellement extrapolées en fonction des longueurs de lignes):

Arrêts	tpf	CarPostal	VMCV	Total
Sur route	299	185	14	498
Sur domaine privé	26	16	0	42
Aménagés	290	180	0	470
Total	**615**	**381**	**14**	**1010**

2.2 Sécurité des arrêts de bus

Une analyse de la sécurité des arrêts a été effectuée par les tpf (pour leurs propres arrêts uniquement: voir carte en Annexe 1). Une estimation peut également être faite pour l'ensemble des entreprises.

Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous:

Arrêts	Priorité	tpf	Ensemble des entreprises
Sans problème	–	353	580
Acceptable, mais à refaire à l'occasion	II	188	309
Dangereux à très dangereux	I	74	121
Total		**615**	**1010**

Il s'agit donc de prévoir d'aménager quelque 121 arrêts en priorité I et 309 à futur.

3. AMÉNAGEMENT DES ARRÊTS DE BUS

Il existe fondamentalement trois types d'arrêts de bus:

– Les arrêts aménagés latéralement à la chaussée. C'est le cas le plus fréquent. La place d'arrêt est intégrée au domaine public.

– Les arrêts latéraux à la chaussée, mais établis sur le domaine privé. Les droits sont généralement réglés par contrat de servitude ou par convention.

– Les arrêts sur chaussée.

Les conditions qui guident le choix sont présentées en Annexe 2.

Il s'agit là de conditions idéales. Dans de nombreux cas, les arrêts ont été admis sur la chaussée, afin de limiter les frais, lorsque cela était compatible avec la sécurité, notamment en cas de trafic faible.

Un exemple d'aménagement en évitement est présenté en Annexe 3.

4. ASPECTS FINANCIERS

4.1 Coût des travaux

Le coût de l'aménagement d'un arrêt de bus dépend fortement des conditions locales. Un aménagement en évitement, qui devrait être la règle hors agglomération, coûte entre 50 000 francs et 150 000 francs. Un arrêt sur chaussée est moins coûteux (entre 10 000 et 30 000 francs).

Ces dernières années, l'Etat a consacré en moyenne 200 000 francs par an pour ces aménagements. Or, vu le nombre d'arrêts dangereux, il convient d'accentuer l'effort.

Les montants proposés sont les suivants:

– Coût moyen d'un arrêt	100 000 francs
– Nombre d'arrêts réalisés en moyenne par an	5
– Coût total annuel	500 000 francs
– Montant à charge de l'Etat (80 %)	400 000 francs
– Montant à charge des entreprises de transport (20 %)	100 000 francs

4.2 Montant du crédit demandé

Nous proposons un crédit cadre sur dix ans. Ainsi, le montant du crédit demandé s'élève à 4 000 000 de francs.

Conformément à l'article 97 al. 2 de la loi du 15 mai 1979 portant règlement du Grand Conseil, l'objet doit être adopté à la majorité des membres du Grand Conseil, la dépense brute unique excédant 0,125 % des dépenses totales des derniers comptes.

Le présent décret n'est pas soumis au referendum financier facultatif.

5. AUTRES CONSÉQUENCES

Le décret proposé n'a pas d'influence sur la répartition des frais entre l'Etat et les communes, ni sur le personnel, et n'est pas concerné par les questions d'eurocompatibilité.

6. CONCLUSIONS

Le Conseil d'Etat entend intensifier l'aménagement des arrêts de bus le long du réseau routier cantonal en dehors des agglomérations. Il s'agit d'améliorer la sécurité des usagers et de renforcer l'attrait des transports en commun.

Les frais relatifs à ces aménagements doivent désormais être considérés comme des investissements. C'est pourquoi ils font l'objet du présent message. Cela permettra en outre de mieux dédier les montants relatifs à l'entretien à leur but initial.

C'est dans ce but que nous vous demandons l'octroi de ce crédit cadre.

Annexes:

1. Carte des points d'arrêts tpf de première priorité
2. Eléments pour le choix des types d'arrêts
3. Exemple d'un aménagement en évitement

BOTSCHAFT Nr. 161 *26. Oktober 2004*
des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Rahmenkredit für den Ausbau der Bushaltestellen auf dem Kantonsstrassennetz

Wir ersuchen Sie um die Gewährung eines Rahmenkredits von 4 000 000 Franken für den Ausbau der Bushaltestellen auf dem Kantonsstrassennetz.

Diese Botschaft gliedert sich in folgende Abschnitte:

1 Einführung
2 Heutige Situation
3 Ausbau der Bushaltestellen
4 Finanzielle Aspekte
5 Weitere Folgen
6 Schlussfolgerungen

1. EINFÜHRUNG

Der Bau von Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel entlang der Kantonsstrassen ist Sache des Staats (Art. 55 StrG). Vor der Revision des Strassengesetzes vom 14. Februar 1996 mussten sich die betroffenen Gemeinden zu 25 % an den Kosten beteiligen. 1996 wurde diese Beteiligung – als Folge der neuen Aufgabenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden – abgeschafft. Seit 1967 beteiligen sich zudem öffentliche Verkehrsunternehmen und Dritte an den Kosten (Art. 42 ARStrG); derzeit beträgt deren Beteilung 20 %.

Traditionellerweise werden Kosten für die Einrichtung von Bushaltestellen der Rubrik «PCRC 3820.314.300 – Strassenunterhalt» der Laufenden Rechnung belastet. Dies liess sich angesichts der relativ bescheidenen Einheitskosten durchaus rechtfertigen. Aus folgenden Gründen ist dies jedoch nicht mehr vertretbar:

– Mit dem Bau einer neuen Bushaltestelle wird das Kantonsstrassennetz erweitert und den Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel ein zusätzlicher Dienst erbracht. Daraus folgt, dass es sich nicht um Unterhaltsarbeiten, sondern um Investitionen handelt.
– Seit der Gesetzesrevision vom 14. Februar 1996 stieg der Anteil zu Lasten des Staats.
– Das Verkehrsgesetz vom 20. September 1994 will die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel fördern. Zudem ist die Nachfrage nach neuen Bushaltestellen seitens der Gemeinden im Steigen begriffen.
– Auf Grund der Budgetrestriktionen konnten weniger finanzielle Mittel für den Strassenunterhalt aufgewendet werden, als nur schon für die blosse Instandhaltung des Strassennetzes nötig gewesen wären (siehe Bericht zum Postulat Nr. 208.97). Dadurch verschlechtert sich der Zustand der Strassen zusehends, was wiederum bedeutet, dass es nicht mehr möglich ist, Mittel für Ausbauarbeiten zu verwenden, die eigentlich für den Unterhalt gedacht wären.

2. HEUTIGE SITUATION

2.1 Länge der Busnetze und Anzahl Bushaltestellen

Die verschiedenen Busnetze erreichen ausserhalb der Agglomeration Freiburgs folgende Längen:

Unternehmen	Länge des Netzes (m)	%
tpf	788 770	82.2
PostAuto	166 460	17.3
VMCV (Vevey – Montreux – Chillon – Villeneuve)	5 080	0.5
Total	**960 310**	**100**

Nachfolgend ist die Zahl der Haltestellen pro Netz aufgeführt, wobei die Haltestellen auf jeder Seite der Strasse einzeln gezählt und die Zahlen für das PostAuto-Netz

unter Berücksichtigung der Länge teilweise extrapoliert wurden.

Haltestellen	tpf	PostAuto	VMCV	Total
Auf der Fahrbahn	299	185	14	498
Auf privatem Grund	26	16	0	42
Mit Haltebucht	290	180	0	470
Total	**615**	**381**	**14**	**1010**

2.2 Sicherheit der Bushaltestellen

Gestützt auf Zahlen der tpf, die die Sicherheit der eigenen Haltestellen überprüft haben (siehe Beilage 1) und gestützt auf Schätzungen für die übrigen Transportunternehmen lässt sich folgendes Bild zeichnen:

Haltestellen	Priorität	tpf	Alle Unternehmen
Sicher	–	353	580
Akzeptabel, doch verbesserungswürdig	II	188	309
Gefährlich bis sehr gefährlich	I	74	121
Total		**615**	**1010**

Es muss also vorrangig der Ausbau von 121 als gefährlich eingestufte Bushaltestellen eingeplant werden. In einer zweiten Phase werden noch weitere 309 Haltestellen dazukommen.

3. AUSBAU DER BUSHALTESTELLEN

Bushaltestellen können in drei Grundtypen unterteilt werden:

– Haltestellen mit einer Bucht, die sich auf öffentlichem Grund befinden. Dabei handelt es sich um den am häufigsten vorkommenden Typ.

– Haltestellen mit einer Bucht, die sich auf privatem Grund befinden. Deren Nutzung ist meist durch einen Dienstbarkeitsvertrag oder eine Konvention geregelt.

– Fahrbahnhaltestellen.

Die Kriterien für die Wahl des geeigneten Haltestellentyps sind in Beilage 2 beschrieben.

Dabei wird von Idealbedingungen ausgegangen. In der Praxis entschied man sich aus Kostengründen an vielen Stellen für Fahrbahnhaltestellen – natürlich nur dort, wo es mit der Sicherheit vereinbar war (z.B. auf wenig befahrenen Strassen).

Ein Beispiel für die Einrichtung einer Ausweiche finden Sie in Beilage 3.

4. FINANZIELLE ASPEKTE

4.1 Kosten der Bauarbeiten

Die Kosten für das Einrichten einer Bushaltestelle sind in hohem Masse von den lokalen Bedingungen abhängig. So kostet eine Haltestelle mit Ausweiche, was ausserorts die Regel sein sollte, zwischen 50 000 Franken und 150 000 Franken, wohingegen eine Fahrbahnhaltestelle deutlich billiger zu stehen kommt (10 000 Franken bis 30 000 Franken).

Während der letzten Jahre hat der Staat durchschnittlich 200 000 Franken pro Jahr für den Ausbau von Haltestellen ausgegeben. Mit Blick auf die hohe Zahl gefährlicher Haltestellen sollten jedoch zusätzliche Mittel bereitgestellt werden.

Nachfolgend unser Vorschlag:

– Kosten für eine Haltestelle im Durchschnitt	100 000 Franken
– Anz. jährlich gebauter Haltestelle im Durchschnitt	5
– Gesamtkosten pro Jahr	500 000 Franken
– Betrag zu Lasten des Staats (80 %)	400 000 Franken
– Betrag zu Lasten der Transportunternehmen (20 %)	100 000 Franken

4.2 Höhe des beantragten Kredits

Wir schlagen einen Rahmenkredit von 4 000 000 Franken über 10 Jahre vor.

Gemäss Artikel 97 Abs. 2 des Gesetzes vom 15. Mai 1979 über das Reglement des Grossen Rates muss das Geschäft von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rates genehmigt werden, da die damit verbundene einmalige Bruttoausgabe wertmässig mehr als 0,125 % der Gesamtausgaben der letzten Staatsrechnung ausmacht.

Das vorliegende Dekret untersteht nicht dem fakultativen Finanzreferendum.

5. WEITERE FOLGEN

Das vorgeschlagene Dekret hat weder Einfluss auf die Kostenaufteilung zwischen Staat und Gemeinden noch auf das Personal. Es ist von den Fragen der Eurokompatibilität nicht betroffen.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Staatsrat will den Ausbau der Bushaltestellen auf dem Kantonsstrassennetz ausserhalb der Agglomerationen stärker vorantreiben, um die Sicherheit der Fahrgäste zu verbessern und die Attraktivität der öffentlichen Transportmittel zu steigern.

Die Kosten für diese Arbeiten müssen fortan als Investition angesehen werden und sind deshalb Gegenstand der vorliegenden Botschaft. Ausserdem können so die für den Unterhalt vorgesehenen Beträge wieder ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt werden.

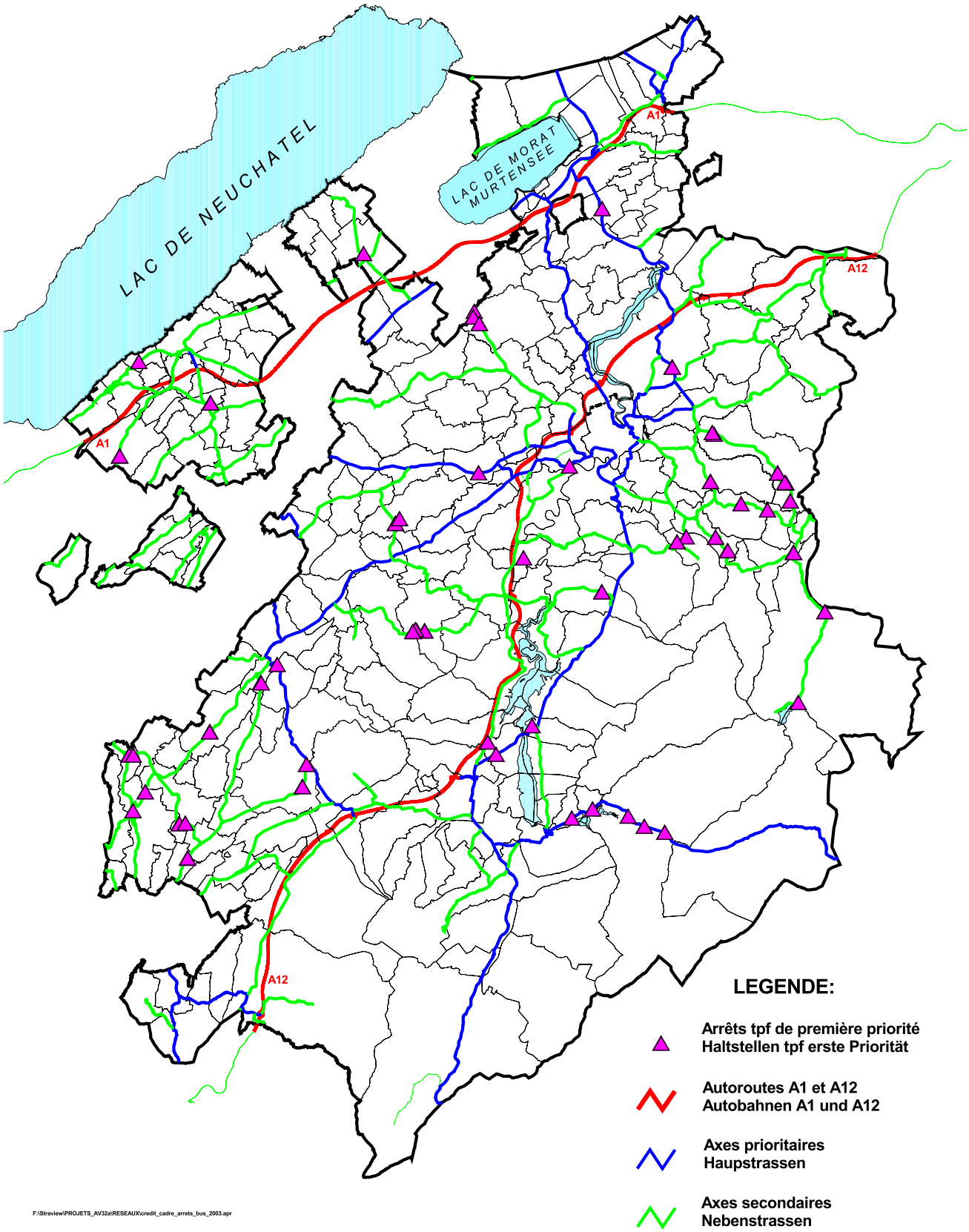
Deshalb beantragen wir Ihnen, den dafür erforderlichen Rahmenkredit zu gewähren.

Beilagen:

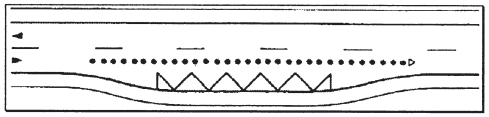
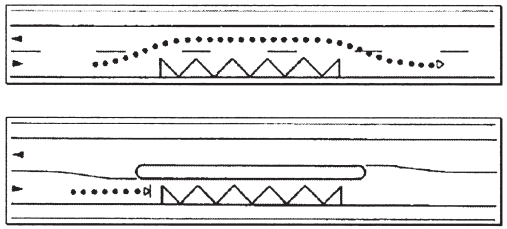
1. Karte mit den tpf-Haltestellen erster Priorität
2. Kriterien für die Wahl des Haltestellentyps
3. Beispiel für die Einrichtung einer Ausweiche

Arrêts tpf de première priorité
Haltstellen tpf erste Priorität

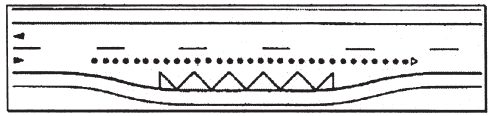
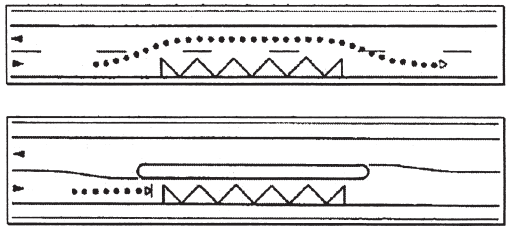
Annexe 1



F:\Straview\PROJETS_AV32a\RESEAUX\credit_cadre_arrets_bus_2003.apr

Eléments pour le choix des types d'arrêts de bus		
	Va dans le sens d'un arrêt HORS chaussée 	**Va dans le sens d'un arrêt SUR chaussée** 
Type de route	Si le niveau hiérarchique de la route est élevé : routes principales, routes de liaison régionale (routes à orientation de trafic)	Si le niveau hiérarchique de la route est bas : routes collectrices, routes de liaison locale (routes d'intérêt local)
Flux de trafic individuel	S'il est important (dès 8'000 véhicules/jour)	S'il est relativement peu élevé (jusqu'à 8'000 véhicules/jour)
Fréquence des transports en commun à l'arrêt	Si la fréquence de passage est régulière à haute	Si la fréquence de passage est basse (par ex. desserte scolaire uniquement)
Nombre de voyageurs en montée/descente	Si le nombre de voyageurs en montée/descente à l'arrêt est important	Si le nombre de voyageurs en montée/descente à l'arrêt est faible
Conditions de circulation sur l'axe	S'il existe une onde verte pour le transport individuel Si la visibilité est mauvaise et la vitesse des véhicules élevée	Si l'on veut donner la priorité au bus (en zone urbaine) et/ou modérer le trafic, ou encore maîtriser le trafic en entrée de localité par ex. Si la visibilité est bonne
Conditions locales	Si l'arrêt se trouve à proximité d'un carrefour Si l'emprise disponible est importante Si les autres arrêts de l'axe sont également aménagés (ou prévus) hors chaussée (cohérence)	Si l'arrêt se situe hors influence d'un carrefour Si l'emprise est limitée Si les autres arrêts de l'axe sont également aménagés (ou prévus) sur chaussée (cohérence) Si ce type d'arrêt entre dans un concept d'aménagement d'une traversée de localité

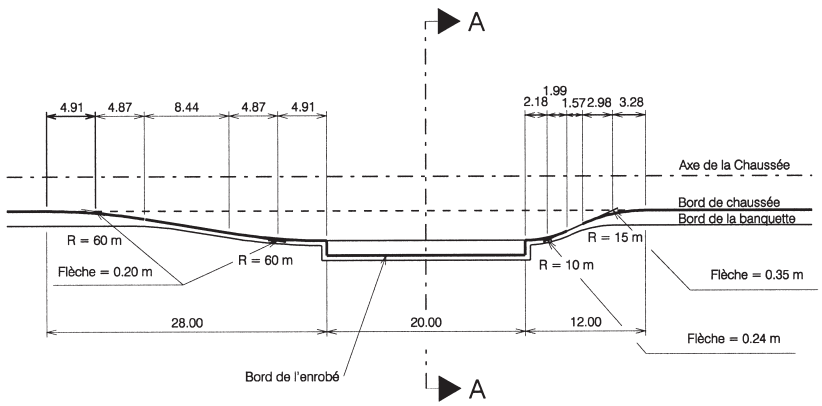
Kriterien für die Wahl des Haltestellentyps

	Gründe, die für eine Bushaltestelle mit Bucht sprechen	Gründe, die für eine Fahrbahnbushaltestelle sprechen
		
Strassentyp	Hohes hierarchisches Niveau: Hauptstrassen, regionale Verbindungsstrassen (verkehrsorientierte Strassen)	Tiefes hierarchisches Niveau: Sammelstrassen, lokale Verbindungsstrassen (von lokalem Interesse)
Aufkommen des Individualverkehrs	Hohes Aufkommen (ab 8 000 Fahrzeugen/Tag)	Bescheidenes Aufkommen (weniger als 8 000 Fahrzeuge/Tag)
Frequenz der Bushalte	Durchschnittliche bis hohe Frequenz	Tiefe Frequenz (z.B. wenn nur eine Schule bedient wird)
Anzahl Fahrgäste die ein- oder aussteigen	Hohe Zahl an ein- oder aussteigenden Fahrgästen	Nur wenige ein- oder aussteigende Fahrgäste
Verkehrsbedingungen auf der Verkehrsachse	Grüne Welle für den Individualverkehr Hohe Geschwindigkeiten bei schlechten Sichtverhältnissen	Dem Bus soll (in städtischem Gebiet) der Vortritt gegeben und/oder der Verkehrsfluss etwas gebremst oder der Verkehr am Eingang einer Ortschaft eingedämmt werden. Gute Sichtverhältnisse
Lokale Gegebenheiten	Haltestelle befindet sich in der Nähe einer Kreuzung Viel Baugelände verfügbar Die andern Bushaltestellen auf der Achse besitzen ebenfalls Buchten (Kohärenz) – oder ein solcher Ausbau ist vorgesehen	Haltestelle befindet sich ausserhalb des Einflussgebiets einer Kreuzung Nur wenig Baugelände verfügbar Die andern (geplanten) Bushaltestellen auf der Achse sind ebenfalls Fahrbahnhaltestellen (Kohärenz) Haltestelle wird innerhalb eines Konzepts für den Ausbau einer Ortsdurchfahrung errichtet

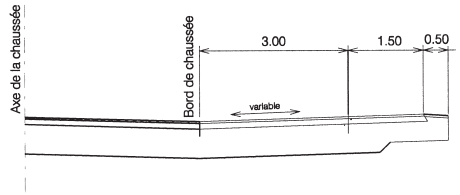
Annexe 3

Aménagement en évitement

VUE EN PLAN ECH : 1:500

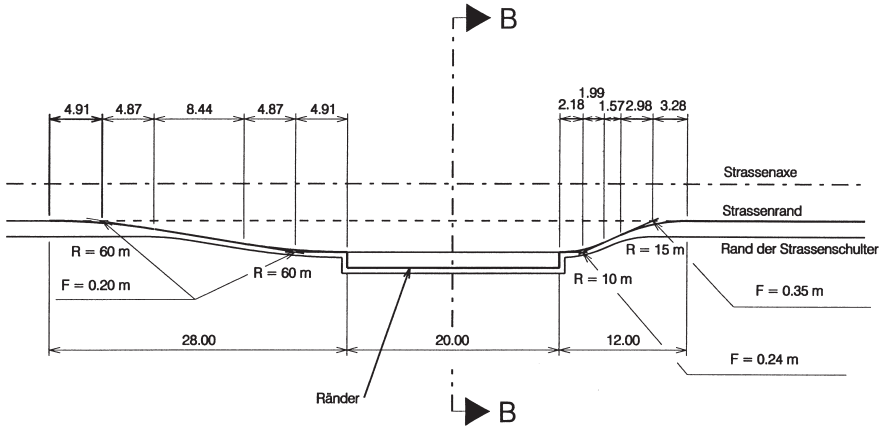


COUPE A - A Ech: 1:100

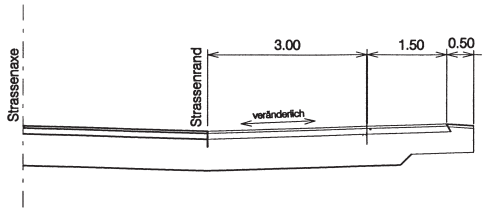


Einrichtung einer Ausweiche

GRUNDISS 1:500



SCHNITT B - B 1:100



Projet du 26.10.2004

Décret

du

relatif à l'octroi d'un crédit cadre pour l'aménagement d'arrêts de bus sur le réseau routier cantonal

---

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu la loi du 15 décembre 1967 sur les routes;

Vu la loi du 20 septembre 1994 sur les transports;

Vu la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat;

Vu le message du Conseil d'Etat du 26 octobre 2004;

Sur la proposition de cette autorité,

Décrète:

Art. 1

[1] Un crédit cadre de 4 000 000 de francs est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue d'assurer le financement des travaux relatifs à l'aménagement des arrêts de bus le long du réseau routier cantonal, en dehors des agglomérations.

[2] Ce crédit correspond au montant estimé à la charge de l'Etat pour ces dix prochaines années.

Art. 2

[1] Les crédits de paiements nécessaires aux travaux seront portés aux budgets financiers annuels relatifs à l'aménagement des routes cantonales, sous le centre de charges PCAM, et utilisés conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat.

[2] Les disponibilités financières de l'Etat sont réservées.

Entwurf vom 26.10.2004

Dekret

vom

über einen Rahmenkredit für den Ausbau der Bushaltestellen auf dem Kantonsstrassennetz

---

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967;

gestützt auf das Verkehrsgesetz vom 20. September 1994;

gestützt auf das Gesetz vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates;

nach Einsicht in die Botschaft des Staatsrats vom 26. Oktober 2004;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

[1] Für den Ausbau der Bushaltestellen auf dem Kantonsstrassennetz ausserhalb der Agglomerationen wird bei der Finanzverwaltung ein Rahmenkredit von 4 000 000 Franken eröffnet.

[2] Der Kredit entspricht dem Betrag, den der Staat in den nächsten 10 Jahren voraussichtlich wird aufwenden müssen.

Art. 2

[1] Die für die Arbeiten erforderlichen Zahlungskredite werden in die entsprechenden jährlichen Finanzvoranschläge für die Ausbauarbeiten am Kantonsstrassennetz unter der Kostenstelle PCAM aufgenommen und entsprechend den Bestimmungen des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates verwendet.

[2] Die Verfügbarkeit der staatlichen Mittel bleibt vorbehalten.

Art. 3

Les dépenses relatives aux travaux prévus seront activées au bilan de l'Etat, puis amorties conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat.

Art. 4

[1] Ce décret n'a pas de portée générale.

[2] Il n'est pas soumis au referendum financier facultatif.

Art. 3

Die Ausgaben für die vorgesehenen Arbeiten werden in der Staatsbilanz aktiviert und nach den Bestimmungen des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates getilgt.

Art. 4

[1] Dieses Dekret ist nicht allgemein verbindlich.

[2] Es untersteht nicht dem Finanzreferendum.