

MESSAGE N° 8 12 mars 2007
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de décret relatif
à l'octroi d'un crédit d'engagement pour
l'aménagement du réseau routier cantonal
en relation avec des travaux éditaires

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de 6 470 000 francs pour la réalisation de travaux d'aménagement du réseau routier cantonal en relation avec des travaux éditaires.

Selon l'article 50a de la loi sur les routes, les aménagements en traversée de localité favorisant une valorisation, une modération de vitesse et de trafic, ainsi que la construction de trottoirs sont à la charge des communes concernées. Le canton a toutefois intérêt à profiter de ces travaux pour entreprendre simultanément, et lorsque cela est nécessaire, des aménagements du réseau routier cantonal conformément à la planification routière. Il en découle des synergies profitables aux deux parties.

Le présent message s'articule comme suit:

1. **Crédit du 25 mars 2003**
2. **Projets concernés**
3. **Description des projets**
4. **Aspects financiers**
5. **Montant du crédit demandé**
6. **Autres aspects**
7. **Conclusion**

1. CRÉDIT DU 25 MARS 2003

Par décret du 25 mars 2003, le Grand Conseil a octroyé un précédent crédit pour l'aménagement du réseau routier cantonal en relation avec des aménagements éditaires. Ce crédit concernait en effet le même type d'objets que le présent message. Il a été utilisé de la manière suivante:

objet	montant dépensé/ planifié	début des travaux	fin des travaux
route cantonale N° 030, secteurs 9 et 10, traversée de Grolley	1 225 000	2006	2006
routes cantonales N° 050 et 060, giratoire de Tafers	292 860	2003	2004
route cantonale N° 080, secteurs 17 et 18, Rufenen-Der Hubel	986 000	2004	2006
route cantonale N° 090, secteurs 10 et 11, traversée du Mouret	2 200 000	2006	2008

Un projet n'a pas été réalisé, à savoir la traversée de Chénens, car il est en attente de la décision communale. Les travaux sont toutefois planifiés pour 2010.

La réserve de 2 000 000 de francs prévue au décret pour des objets de moindre importance a été utilisée ou prévue de la façon suivante:

axe	objet	décision	état	montant (francs)
1060	Vaulruz, route de Sâles, projet Valtraloc	prévu dans le message	réserve	500 000
2010	Siviriez, construction d'un trottoir et déplacement de la route cantonale	08.04.2003	utilisé	109 936
3000	Alterswil, traversée du village, déplacement de la RC et canalisations	21.05.2003	réserve	500 000
3000 3200	Tafers, aménagement définitif du giratoire du Centre	29.04.2004	utilisé	163 000
1310	Treyvaux, route du Barrage, construction d'un trottoir et renforcement de la RC	04.08.2004	utilisé	186 063
2500	Châbles, construction d'un trottoir et réfection de la chaussée	27.09.2004	réserve	250 000
2420	Frasses, construction d'un trottoir et réfection de la RC	07.04.2005	utilisé	51 500
1400	Corserrey, aménagement d'un cheminement piétonnier et accotement de la RC	17.10.2005	réserve	32 500
2000	Villars-sur-Glâne, réalisation d'un chemin piétonnier et reconstruction de la canalisation de la RC	17.10.2005	réserve	40 000
3000	Alterswil, construction d'un cheminement piétonnier et accotement de la RC	01.12.2005	réserve	15 000
1530	Ursy, construction d'un cheminement piétonnier et accotement de la RC	01.12.2005	réserve	15 000
2500	Châbles, construction d'un trottoir et participation au titre de l'accotement de la RC	14.07.2006	réserve	50 000
	total			1 912 999

Les règles fixées par le Conseil d'Etat, à savoir que la participation de l'Etat devait être inférieure à 500 000 francs et que les travaux devaient être en relation étroite avec des objets éditaires, ont été respectées dans tous les cas.

2. PROJETS CONCERNÉS

Le présent message concerne les tronçons de route cantonale suivants:

axe	commune	travaux
1060	Vaulruz, route de Sâles	aménagement Valtraloc
2310	Cheiry	traversée du village
2200	Givisiez, Escale-Epinay	aménagement Valtraloc
1430	La Verrerie	cheminement piétonnier
1500	Bossonnens, route de Palézieux	construction d'un trottoir
3450	Kerzers	giratoire de Burgstatt
1310	Treyvaux	carrefour du Centre

Une réserve est également prévue pour différentes interventions futures.

Il existe également d'autres projets communaux de traversée de localité sur route cantonale. Il s'agit notamment de:

axe	commune	travaux
3300	Courtepin	aménagement Valtraloc
1320	Rossens	aménagement Valtraloc
2200	Belfaux	aménagement Valtraloc
3410	Bas-Vully, secteur Môtier	aménagement Valtraloc
1000	Semsaies	aménagement Valtraloc
2100	Avry-sur-Matran	aménagement Valtraloc de Rosé et carrefour du Chenil
2100/ 1400	Prez-vers-Noréaz	carrefour de Corserey

Ces projets, au stade des études, ne fournissent pas encore les éléments nécessaires pour chiffrer les parts respectives des travaux des communes et de l'Etat. Le décret proposé ne concernant que des projets pour lesquels les études sont suffisamment avancées pour connaître les coûts des travaux, les objets ci-dessus feront l'objet d'un décret futur.

3. DESCRIPTION DES PROJETS

3.1 Vaulruz, route de Sâles (annexe 1)

3.1.1 But du projet

Lors de la révision de son plan d'aménagement, la commune de Vaulruz a prêté une attention toute particulière à la sécurité des piétons et des écoliers. Dans ce contexte, elle a décidé l'aménagement d'un trottoir sur le tronçon Croix Verte-Hôtel-de-Ville et d'y adjoindre les infrastructures éditaires avec la mise en place d'un réseau d'eau potable, de collecteurs d'épuration et de conduites électriques.

L'Etat profite de ce chantier généré par les travaux éditaires pour reconstruire la superstructure et le collecteur d'évacuation des eaux de la route cantonale.

Le crédit proposé pour cet aménagement porte sur l'achèvement de cet aménagement Valtraloc qui débutera en 2007. La part cantonale prévue dans le message de 2003 (voir paragraphe 1 ci-dessus) ne suffit pas à couvrir la part cantonale. La commune a en effet revu son devis et les travaux ont été bloqués suite à l'insuffisance du crédit d'engagement de l'Etat. La part de l'Etat indiquée au paragraphe 4 ci-dessous correspond au complément nécessaire.

3.1.2 Etat actuel

La route cantonale Vaulruz-Sâles, axe 1060, est classée au réseau secondaire, au titre de la liaison entre le pôle local de Sâles (selon la définition de l'ancien plan directeur cantonal FR87) et le pôle local de Vaulruz.

Sur le tronçon concerné, la route présente une largeur comprise entre 5 et 5,5 m et n'est pas équipée d'accotement ni de trottoir. La chaussée est fortement déformée longitudinalement par manque de fondation, la planéité transversale et les dégradations de surface sont importantes. Cet état justifie une reconstruction complète de la route, y compris la fondation.

Le trafic journalier moyen du tronçon était de 1300 véhicules par jour (vhc/j) en l'an 2005 et est prévu à 1500 vhc/j en 2010 (planification sur la base des comptages 2000). Il existe un potentiel cyclable faible sur ce tronçon, selon la planification cantonale du réseau cyclable. Le cadastre de bruit montre que sur le tronçon, situé en zone de sensibilité II et III, les valeurs limites d'immissions sont respectées partout.

3.1.3 Description du projet

La commune prévoit un aménagement avec modération de trafic dans le cadre d'un concept de valorisation de l'espace routier en traversée de localité (Valtraloc), avec construction d'un trottoir. Le potentiel cyclable faible, combiné avec l'aménagement Valtraloc permet de conserver la mixité du trafic deux-roues avec le trafic général, donc de ne prévoir aucun aménagement particulier pour les cycles.

Etant donné l'état de la chaussée, celle-ci doit être entièrement démolie et reconstruite. Cela concerne la totalité de la superstructure, soit la fondation en grave et le revêtement en deux couches de béton bitumineux. Ce revêtement comprend une couche de base et la couche de surface, constituée d'un revêtement macro-rugueux, qui permet une diminution de bruit de 2 à 3 dB par rapport à un revêtement classique, tout en garantissant une bonne durée de vie. Enfin, les canalisations d'évacuation des eaux de la route cantonale seront entièrement reconstruites, leur état actuel étant très mauvais.

Les travaux ont débuté en automne 2006 sur le tronçon aval, sur la base du montant – pour la part cantonale – prévu dans le crédit de 2003 (voir paragraphe 1). Ils se poursuivront jusqu'à fin 2007, pour autant que le présent crédit soit octroyé.

3.1.4 Répartition des coûts

La part cantonale correspond à la reconstruction de la chaussée. Les autres travaux sont à la charge de la commune. Cette répartition des coûts a été convenue avec la commune.

3.2 Cheiry, traversée du village (annexe 2)

3.2.1 But du projet

La traversée du village de Cheiry pose un problème de sécurité pour les piétons en raison de l'absence de trottoir. Le tronçon concerné comprend la traversée complète du village depuis l'accès du chemin du Raffort, à l'entrée du village de Prévondavaux, jusqu'à la sortie du village côté Granges au départ du chemin des Planches, sur une longueur de 850 mètres. La commune prévoit l'aménagement d'un trottoir sur toute cette longueur.

3.2.2 Etat actuel

Le village de Cheiry est traversé par la route cantonale axe 2310, axe secondaire. Cet axe est classé au réseau des routes cantonales au titre du complément du réseau des routes du canton de Vaud, qui assure la liaison Thierrens-Granges-près-Marnand.

Le revêtement de la chaussée ainsi que la canalisation d'évacuation des eaux de la route sont en mauvais état.

Le trafic journalier moyen était de 800 vhc/j en l'an 2005 et est prévu à 1000 vhc/j en 2010. Des aménagements cyclables ne sont pas nécessaires, au sens de la planification

cantonale des deux-roues. Les valeurs limites d'immissions du bruit sont respectées.

3.2.3 Description du projet

Les travaux communaux consistent en la création d'un trottoir de 1,5 m de largeur sur une longueur de 850 mètres.

Simultanément à la construction du trottoir, il convient de réaliser quelques réfections localisées de la fondation ainsi que la réfection du revêtement. Le collecteur d'évacuation des eaux de la route doit être refait à neuf. Les travaux sont prévus en 2007.

3.2.4 Répartition des coûts

Les travaux à charge du canton concernent les réfections localisées de la fondation, la réfection du revêtement et le collecteur. Les autres travaux sont à la charge de la commune. Cette répartition des coûts a été convenue avec la commune.

3.3 Givisiez, aménagement Valtraloc (annexe 3)

3.3.1 But du projet

La traversée de Givisiez par la route de Belfaux est difficile car le carrefour de l'Escale est actuellement proche de sa limite de capacité, d'où de longues files d'attente aux heures de pointe. Pour y remédier, le projet prévoit la mise en giratoire des carrefours de l'Escale et de l'Epinais, avec réaménagement de la route entre les deux selon un projet Valtraloc.

La mise en giratoire du carrefour de l'Escale était déjà prévue au décret N° 293 du 11 mai 1993 relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les travaux d'assainissement des secteurs dangereux (points noirs). Ces travaux qui figurent dans le message accompagnant ce décret, pour un montant de 1 550 000 francs, sont planifiés en 2007. Les travaux se poursuivront avec l'aménagement du secteur Valtraloc et la réfection de la chaussée entre les deux giratoires.

3.3.2 Etat actuel

Le tronçon concerné fait partie de la route cantonale, axe 2200, axe secondaire.

La chaussée est très déformée suite à un usage intense par les poids lourds. Les couches de surface et de base du revêtement doivent être reprises et la fondation localement renforcée.

Le trafic journalier moyen était de 11 900 vhc/j en l'an 2005 et est prévu à 17 000 vhc/j en 2010. Il existe un potentiel élevé de trafic cycliste sur ce tronçon. Du point de vue du bruit, le tronçon est en zone de sensibilité II et III. Les valeurs limites d'immissions ne sont pas respectées en 14 points (récepteurs, soit des appartements).

3.3.3 Description du projet

Le projet communal s'inspire des principes Valtraloc pour aménager le tronçon, en garantissant le respect des limitations de vitesse (50 km/h).

D'autre part, il s'agit d'enlever complètement les couches de béton bitumineux, de renforcer localement la fondation et des poser un nouveau revêtement, couche de base et couche de surface. La couche de surface en macro-rugueux contribuera à l'amélioration de la protec-

tion des riverains contre le bruit. Pour le respect complet des valeurs limites d'immissions, des mesures d'allègement doivent être requises et des fenêtres isolantes posées en remplacement des fenêtres existantes.

3.3.4 Répartition des coûts

La part de l'Etat concerne la réfection de la fondation, le revêtement et la protection contre le bruit (changement des fenêtres). La transformation du carrefour de l'Escale en giratoire ne fait pas partie du présent message, puisque incluse dans le décret de 1993. Les autres travaux sont à la charge de la commune. Cette répartition des coûts a été convenue avec la commune.

3.4 La Verrerie, cheminement piétonnier (annexe 4)

3.4.1 But du projet

L'augmentation du trafic pédestre et l'absence de cheminement piétonnier entre la gare TPF et l'entrée de la localité a sensibilisé la commune de La Verrerie, qui est intervenue auprès de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions en vue de trouver une solution pour sécuriser ce tronçon. Le Service des ponts et chaussées et la commune de La Verrerie ont convenu de construire, de part et d'autre de la chaussée, un accotement stabilisé avec une surlargeur sur l'un des cotés pour permettre le cheminement des piétons.

3.4.2 Etat actuel

Le tronçon fait partie de la route cantonale axe secondaire 1430. La route présente une largeur de 5,5 à 6,0 m mais n'a pas d'accotement.

La fondation de la chaussée est en bon état, mais le revêtement est en mauvais état et présente des faiblesses le long des bords de chaussée, ainsi que des affaissements dus à l'absence d'accotement.

Le trafic journalier moyen était de 1400 vhc/j en l'an 2005 et n'augmentera pas d'ici à 2010. Aucun aménagement cyclable n'est nécessaire selon la planification. Les valeurs limites d'immissions du bruit (degré de sensibilité III) sont respectées.

3.4.3 Description du projet

Il est prévu la construction de deux accotements en grave tout-venant de 50 centimètres d'épaisseur, le long de la route cantonale sur une longueur de 200 mètres. Sur le côté droit (est), l'accotement aura une largeur de 75 centimètres et sera ensemencé en surface. De l'autre côté (ouest), sa largeur sera de 120 centimètres et il sera revêtu de gravier gras et servira ainsi de cheminement piétonnier. Le revêtement sera repris sur toute la longueur de l'aménagement.

3.4.4 Répartition des coûts

La surlargeur est à la charge de la commune, les accotements et la réfection du revêtement à charge du canton. Cette répartition des coûts a été convenue avec la commune.

3.5 Bossonnens, route de Palézieux (annexe 5)

3.5.1 But du projet

La commune de Bossonnens souhaite poursuivre la construction du trottoir de la route Bossonnens-Palézieux. Le décret N° 195 du 9 février 1995 prévoyait la ré-

fection de la route cantonale depuis le carrefour de Bossonnens jusqu'à la limite cantonale. La part cantonale pour l'aménagement de la route en relation avec ce trottoir était incluse dans ce décret, ainsi que la construction d'accotements et réfection du revêtement hors localité jusqu'à la limite territoriale. L'aménagement de la route a été effectué entre Châtel-St-Denis et Bossonnens, jusqu'au carrefour du centre de la localité. Depuis l'octroi du crédit par le Grand Conseil en 1995, divers éléments sont intervenus qui ont renchéri le projet. Il s'agit notamment des nouvelles prescriptions en matière de protection des eaux qui ont conduit à la construction de bassins de rétention. La priorité a été donnée aux travaux qui étaient alors en cours, soit au tronçon Châtel-St-Denis–Bossonnens. Le montant du crédit n'a pas permis d'entreprendre les travaux depuis le centre de Bossonnens jusqu'à la limite vaudoise en direction de Palézieux.

Afin de faire face aux nécessaires reconstructions de la route cantonale en relation avec l'aménagement du trottoir, nous proposons un crédit supplémentaire.

Le but du projet communal est d'améliorer la sécurité des usagers et plus particulièrement des piétons. Il s'agit également pour l'Etat de remettre en état la route et le réseau de canalisations des eaux de surface avec construction d'un bassin de rétention afin de régulariser les écoulements en cas de forts débits.

3.5.2 Etat actuel

La route concernée est la route cantonale axe 1500, prioritaire. Le projet a été approuvé par la DAEC le 15 mai 2002, dans le cadre de l'entier du projet Châtel-St-Denis–Bossonnens–limite Vaud.

Le trafic journalier moyen était de 4900 vhc/j en l'an 2005 et est prévu à 5800 vhc/j en 2010. Il existe sur ce tronçon un potentiel cyclable faible. Du point de vue du cadastre du bruit, la zone se trouve en zones de sensibilité II et III et les valeurs limites d'immissions sont dépassées en 8 points.

3.5.3 Description du projet

Il s'agit de la construction d'un trottoir sur une longueur de 160 mètres, ainsi que de la réfection des canalisations et du revêtement sur ce même tronçon.

Nous renonçons à la construction des accotements sur le tronçon hors localité jusqu'à la limite vaudoise, en raison du trafic relativement faible enregistré. Ces travaux ne sont en effet pas directement en relation avec les travaux éditaires.

Pour la route proprement dite, il s'agit de reconstruire la couche de surface du revêtement avec un macro rugueux permettant de diminuer les émissions sonores. Les assainissements phoniques nécessaires seront entrepris, sous forme de demande d'allègement et de remplacement des fenêtres nécessaires.

La commune aménage d'autre part des carrefours d'accès aux deux zones En Biolley, avec des présélections.

3.5.4 Répartition des coûts

L'Etat prend à sa charge la réfection du revêtement ainsi que la protection contre le bruit. L'Etat et la commune prennent en charge conjointement la réfection du réseau de canalisations ainsi que des bassins de rétention, au prorata des surfaces concernées par l'écoulement des eaux.

Les autres travaux sont à la charge de la commune. Cette répartition des coûts a été convenue avec la commune.

3.6 Kerzers, carrefour de Burgstatt (annexe 6)

3.6.1 But du projet

Le carrefour de Burgstatt, situé au centre de la localité de Kerzers, souffre aujourd'hui déjà d'une insuffisance de capacité. Dans le cadre du projet Valtraloc établi par la commune de Kerzers, il est prévu d'aménager ce carrefour en giratoire. Il faut remarquer que ce concept s'intègre bien dans l'ensemble du projet Valtraloc.

3.6.2 Etat actuel

Le carrefour de Burgstatt se trouve à l'intersection de la route cantonale axe 3450 Murten–Fräschels et de la route communale Gerbegasse. Il s'agit d'un carrefour en T, qui souffre aujourd'hui d'une insuffisance de capacité.

Le revêtement de la chaussée et la fondation sont en mauvais état et devront être entièrement repris.

Le trafic journalier moyen sur la route cantonale était de 5800 vhc/j en l'an 2005 et est prévu à 4900 vhc/j en 2010, ce dernier chiffre étant toujours basé sur les données de 2000 et devant être revu. Il existe un potentiel cyclable faible. Du point de vue du cadastre du bruit, le carrefour est situé en zone de sensibilité III et les valeurs limites d'immissions sont dépassées en 6 points.

3.6.3 Description du projet

Il s'agit de réaménager le carrefour en un giratoire compact d'un diamètre de 19 mètres. Ce carrefour fera partie du concept Valtraloc de la commune.

3.6.4 Répartition des coûts

L'Etat prend à sa charge la réfection de la chaussée et fondation, ainsi que la protection contre le bruit. L'Etat et la commune prennent en charge conjointement le giratoire et les réfections du réseau de canalisations, selon une clé qui a été convenue. Les autres travaux sont à la charge de la commune.

3.7 Carrefour de Treyvaux (annexe 7)

3.7.1 But du projet

Le carrefour actuel raccorde trois routes communales à la route cantonale axe 1310 Corserey–Farvagny–Treyvaux. Il se pose un problème de fonctionnement du carrefour, du fait de la géométrie particulière des routes communales s'y raccordant. Cette situation est particulièrement peu sécurisante pour les piétons et les deux-roues. C'est pourquoi la commune, dans le cadre de son concept de valorisation de la traversée de la localité, a projeté la réalisation d'un giratoire à la place du carrefour actuel. Ce carrefour à cinq branches présente des sens de circulation mal définis.

3.7.2 Etat actuel

Le tronçon concerné fait partie de la route cantonale, axe 1310, axe secondaire.

Le revêtement est fortement dégradé et il n'existe pas d'accotement stabilisé. La canalisation et la portance la route sont insuffisantes.

Le trafic sur la route cantonale était de 2400 vhc/j en direction de La Roche et de 2000 vhc/j en direction du

barrage en l'an 2005. Les prévisions pour 2010 font état de 2000 vhc/j dans les deux directions (sur la base de l'an 2000, donc à revoir). Il n'existe pas de potentiel cyclable et les valeurs limites d'immissions pour la zone de sensibilité III sont respectées.

3.7.3 Description du projet

Les travaux proposés consistent en la construction d'un giratoire de 26 mètres de diamètre, l'aménagement d'un trottoir et la reconstruction de la superstructure des la chaussée et des canalisations.

3.7.4 Répartition des coûts

Le carrefour de Treyvaux donne accès à des zones d'habitation et d'activités de la commune. Il s'agit donc d'un carrefour édilitaire, au sens de l'article 50a LR. L'Etat prend à sa charge l'équivalent du ruban routier à travers le carrefour, ainsi qu'une part des canalisations. Le solde des travaux est à la charge de la commune. Cette répartition des coûts a été convenue avec la commune.

3.8 Travaux futurs

L'expérience montre que de nombreuses demandes émanent des communes pour des projets de moindre importance. La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions doit pouvoir y faire face, dans les mêmes conditions que celles fixées pour le crédit de 2003 (voir paragraphe 1).

4. ASPECTS FINANCIERS

Les coûts des travaux à la charge de l'Etat – y compris les frais d'études, d'acquisition et de bornages – sont présentés dans le tableau ci-dessous:

axe	objet	à charge de l'Etat
1060	Vaulruz, route de Sâles	1 100 000
2310	Cheiry	900 000
2200	Givisiez, Escale–Epinay	750 000
1430	La Verrerie	240 000
1500	Bossonnens, route de Palézieux	1 660 000
3450	Kerzers	375 000
1310	Treyvaux	245 000
	réserve	1 200 000
	total	6 470 000

La part des communes n'est pas indiquée, parce que dans de nombreux cas elle n'est pas encore définie avec précision vu que les projets sont en cours d'affinement.

Pour le projet de Vaulruz, la part cantonale totale est de 1 600 000 francs et la première tranche de 500 000 francs (voir paragraphe 3.1.3) est financée par le crédit de 2003 (paragraphe 1).

Pour le projet de Givisiez, la part du carrefour de l'Escalé n'est pas incluse. Seule la réfection du tronçon entre les carrefours est prise en compte, ainsi que la protection contre le bruit (voir paragraphe 3.3).

La planification effective de l'engagement des différents montants se fera dans le cadre de la planification financière 2007–2011, ainsi que des prévisions budgétaires annuelles.

5. MONTANT DU CRÉDIT DEMANDÉ

Le crédit demandé est de 6 470 000 francs.

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

6. AUTRES ASPECTS

Le décret proposé n'influence pas la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Il n'a pas d'influence sur l'effectif du personnel de l'Etat et n'est pas concerné par les questions d'eurocompatibilité.

Compte tenu du montant de la dépense, le projet de décret devra, conformément à l'article 141 al. 2 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil, être adopté à la majorité des membres du Grand Conseil (56 voix) et non à la majorité des membres présents (art. 140 de la même loi).

7. CONCLUSION

Pour permettre aux communes désirant réaliser des projets d'aménagement en traversée de localité afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers, l'Etat se doit de profiter de certains travaux édilitaires pour, notamment, reconstruire ou réaménager des routes cantonales dont l'état sanitaire est insatisfaisant et dont l'aménagement actuel ne correspond pas aux buts de la planification routière.

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

Annexes: plan des aménagements N° 1 à 7

BOTSCHAFT Nr. 8 12. März 2007 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für den Ausbau des kantonalen Strassennetzes im Zusammenhang mit städtebaulichen Arbeiten

Wir ersuchen Sie um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von 6 470 000 Franken für den Ausbau des kantonalen Strassennetzes im Zusammenhang mit städtebaulichen Arbeiten.

Nach Artikel 50a des Strassengesetzes gehen die Ausbauarbeiten von Ortsdurchfahrten – d.h. Aufwertungen, Geschwindigkeits- und Verkehrsbeschränkungen – zu Lasten der betroffenen Gemeinde. Der Kanton hat aber ein Interesse daran, die Ausführung der städtebaulichen Arbeiten zu nutzen, um dort, wo es nötig ist und es der Strassenplanung entspricht, gleichzeitig Strassenausbauprojekte am Kantonsstrassennetz vorzunehmen. Daraus ergeben sich Synergien zum Vorteil von Gemeinden und Kanton.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Kredit vom 25. März 2003
2. Die Projekte gemäss vorliegender Botschaft
3. Beschreibung der einzelnen Projekte
4. Finanzielle Auswirkungen
5. Höhe des verlangten Kredits
6. Andere Folgen
7. Schlussfolgerung

1. KREDIT VOM 25. MÄRZ 2003

Der Grosse Rat hat per Dekret vom 25. März 2003 bereits einen Verpflichtungskredit für den Ausbau des kantonalen Strassennetzes im Zusammenhang mit städtebaulichen Einrichtungen gesprochen. Dieser Kredit betraf dieselbe Art von Objekten, wie die vorliegende Botschaft. Die gesprochenen Mittel wurden wie folgt verwendet:

Gegenstand	Betrag ausgegeben/ geplant	Arbeitsbeginn	Arbeitsende
Kantonsstrasse Nr. 030, Sektoren 9 und 10, Ortsdurchfahrt Grolley	1 225 000	2006	2006
Kantonsstrassen Nr. 050 und 060, Kreisel in Tafers	292 860	2003	2004
Kantonsstrasse Nr. 080, Sektoren 17 und 18, Rufen-Der Hubel	986 000	2004	2006
Kantonsstrasse Nr. 090, Sektoren 10 und 11, Ortsdurchfahrt Le Mouret	2 200 000	2006	2008

Eines der vorgesehenen Projekte – die Ortsdurchfahrt von Chénens – wurde noch nicht verwirklicht, weil der Entscheid der Gemeinde noch aussteht. Die Arbeiten sind aber für 2010 geplant.

Die im Dekret vorgesehene Reserve von 2 000 000 Franken für Objekte geringerer Bedeutung wurde bzw. wird wie folgt eingesetzt:

Achse	Gegenstand	Entscheid	Stand	Betrag (in Franken)
1060	Vaulruz, Route de Sâles, Valtraloc-Projekt	in der Botschaft vorgesehen	Reserve	500 000
2010	Siviriez, Bau eines Trottoirs und Versetzung der Kantonsstrasse	08.04.2003	verwendet	109 936
3000	Alterswil, Ortsdurchfahrt, Versetzung der Kantonsstrasse und der Kanalisationen	21.05.2003	Reserve	500 000
3000 3200	Tafers, definitiver Ausbau des Kreisels im Zentrum	29.04.2004	verwendet	163 000

1310	Treyvaux, Route du Barrage, Bau eines Trottoirs und Verstärkung der Kantonsstrasse	04.08.2004	verwendet	186 063
2500	Châbles, Bau eines Trottoirs und Sanierung der Fahrbahn	27.09.2004	Reserve	250 000
2420	Frasses, Bau eines Trottoirs und Sanierung der Kantonsstrasse	07.04.2005	verwendet	51 500
1400	Corserey, Bau eines Fussgängerweges und Errichtung von Banketten entlang der Kantonsstrasse	17.10.2005	Reserve	32 500
2000	Villars-sur-Glâne, Errichtung eines Fussgängerweges und Neubau der Kanalisation der Kantonsstrasse	17.10.2005	Reserve	40 000
3000	Alterswil, Bau eines Fussgängerweges und Errichtung von Banketten entlang der Kantonsstrasse	01.12.2005	Reserve	15 000
1530	Ursy, Bau eines Fussgängerweges und Errichtung von Banketten entlang der Kantonsstrasse	01.12.2005	Reserve	15 000
2500	Châbles, Bau eines Trottoirs und Beteiligung im Zusammenhang mit der Errichtung von Banketten entlang der Kantonsstrasse	14.07.2006	Reserve	50 000
	Total			1 912 999

Die vom Staatsrat beschlossenen Bedingungen (Beteiligung des Staats von weniger als 500 000 Franken; nur Arbeiten im Zusammenhang mit städtebaulichen Einrichtungen) wurden ausnahmslos eingehalten.

2. DIE PROJEKTE GEMÄSS VORLIEGENDER BOTSCHAFT

Die vorliegende Botschaft betrifft folgende Kantonsstrassenabschnitte:

Achse	Gemeinde	Arbeiten
1060	Vaulruz, Route de Sâles	Valtraloc
2310	Cheiry	Ortsdurchfahrt
2200	Givisiez, Escale-Epinay	Valtraloc
1430	La Verrierie	Fussgängerweg
1500	Bossonnens, Route de Palézieux	Bau eines Trottoirs
3450	Kerzers	Kreisel in Burgstatt
1310	Treyvaux	Kreuzung des Zentrums

Zudem ist eine Reserve für künftige Arbeiten vorgesehen.

Ausserdem sind kommunale Projekte für den Ausbau von Ortsdurchfahrten auf Kantonsstrassen vorhanden. Zu diesen Vorhaben gehören namentlich:

Achse	Gemeinde	Arbeiten
3300	Courtepin	Valtraloc
1320	Rossens	Valtraloc
2200	Belfaux	Valtraloc
3410	Bas-Vully, Sektor Môtier	Valtraloc
1000	Semsales	Valtraloc
2100	Avry-sur-Matran	Valtraloc für Rosé und Kreuzung von Chenil
2100/ 1400	Prez-vers-Noréaz	Kreuzung von Cressier

Derzeit befinden sich diese Projekte in der Phase der Studien und der Anteil der Gemeinden bzw. des Staats kann noch nicht beziffert werden. Entsprechend betrifft das beiliegende Dekret einzig die Projekte, die schon weiter fortgeschritten sind und für die die Kosten bereits bekannt sind. Die weiter oben aufgeführten Vorhaben können Gegenstand eines künftigen Dekrets sein.

3. BESCHREIBUNG DER EINZELNEN PROJEKTE

3.1 Vaulruz, Route de Sâles (Anhang 1)

3.1.1 Ziel des Projekts

Bei der Revision der Ortsplanung hat die Gemeinde Vaulruz grosses Gewicht auf die Sicherheit der Fussgänger und Schulkinder gelegt. In diesem Zusammenhang hat die Gemeinde entschieden, ein Trottoir inklusive städtebauliche Einrichtungen (Trinkwassernetz, Abwassersammelleitungen und elektrische Leitungen) auf dem Abschnitt Croix Verte–Gemeindehaus zu bauen.

Der Staat will die Gelegenheit nutzen, um den Oberbau und die Abwasserbeseitigung der Kantonsstrasse zu erneuern.

Mit dem heute unterbreiteten Kredit soll die für 2007 geplante Fertigstellung dieses Valtraloc-Projekts finanziert werden. Die Mittel, die in der Botschaft von 2003 vorgesehen worden waren (siehe Punkt 1) genügen nämlich nicht, um den Anteil des Kantons zu decken, da die Gemeinde ihren Kostenvoranschlag nach oben korrigieren musste. Als Folge davon mussten die Arbeiten wegen des ungenügenden Verpflichtungskredits des Staats ausgesetzt werden. Der in Punkt 4 angegebene Kantonsanteil entspricht der notwendig gewordenen Ergänzung.

3.1.2 Heutiger Stand

Die Kantonsstrasse Vaulruz–Sâles, Achse 1060, ist eine Nebenstrasse, die das Gemeindezentrum Sâles (gemäss Definition des alten kantonalen Richtplans FR87) mit dem Gemeindezentrum Vaulruz verbindet.

Auf dem betroffenen Abschnitt ist die Strasse zwischen 5 und 5,5 m breit und verfügt weder über ein Trottoir noch über Bankette. Die Fahrbahn weist wegen der fehlenden Foundation starke Verformungen in der Längsrichtung auf. Die Querebenheit und die Oberfläche der Fahrbahn haben stark gelitten. Dies rechtfertigt ein kompletter Neubau der Strasse und der Foundation.

Im Jahr 2005 betrug der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf diesem Abschnitt 1300 Fahrzeuge pro Tag. Für 2010 wird mit 1500 Fz./Tag gerechnet (auf der Grundlage der Verkehrszählungen von 2000). Gemäss kantonaler Zweiradplanung gibt es hier ein geringes Fahrradpotenzial. Laut Lärmbelastungskataster werden die Immissionsgrenzwerte (Empfindlichkeitsstufe II und III) entlang des gesamten Abschnitts eingehalten.

3.1.3 Projektbeschreibung

Die Gemeinde plant einen Ausbau im Rahmen eines Valtraloc-Konzepts (Aufwertung des Strassenraumes von Ortsdurchfahrten), der Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und den Bau eines Trottoirs umfasst. Angesichts des geringen Fahrradpotenzials und des Valtraloc-Ausbaus kann der Gemischtverkehr (Zweiräder und allgemeiner Verkehr) beibehalten werden. Entsprechend sind auch keine zweiradspezifischen Einrichtungen geplant.

Die Fahrbahn muss angesichts ihres Zustands komplett abgebrochen und neu gebaut werden. Davon ist der gesamte Oberbau (die Foundation aus Kiessand und der zweischichtige Asphaltbeton-Belag) betroffen. Der Belag wird aus einer Tragschicht und einer Deckschicht aus Rauhasphalt bestehen, mit dem im Vergleich zu einem herkömmlichen Belag bei vergleichbarer Lebensdauer eine Lärmreduktion von 2–3 dB erzielt werden kann. Ausserdem werden die Leitungen für die Abwasserbeseitigung der Kantonsstrasse vollständig neu gebaut, da sie sich in einem sehr schlechten Zustand befinden.

Die Arbeiten haben im Herbst 2006 auf dem unteren Abschnitt begonnen. Die Grundlage bildete der 2003 gesprochene Kredit (siehe Punkt 1). Vorausgesetzt, das heute unterbreitete Dekret wird angenommen, werden die Arbeiten bis Ende 2007 fortgesetzt.

3.1.4 Aufteilung der Kosten

Der Kantonsanteil entspricht den Kosten für den Neubau der Fahrbahn. Die übrigen Arbeiten gehen zu Lasten der Gemeinde. Die Kostenaufteilung wurde mit der Gemeinde vereinbart.

3.2 Cheiry, Ortsdurchfahrt (Anhang 2)

3.2.1 Ziel des Projekts

Die Ortsdurchfahrt von Cheiry hat kein Trottoir, was ein Sicherheitsproblem für die Fussgänger darstellt. Betroffen ist die gesamte Ortsdurchfahrt, von der Einmündung des Chemin du Raffort Eingangs Prévondavaux bis zum Dorfausgang auf der Seite von Granges (Chemin des Planches). Dieser Abschnitt hat eine Länge von 850 m. Die Gemeinde will auf der gesamten Länge ein Trottoir bauen.

3.2.2 Heutiger Stand

Das Dorf Cheiry wird von der Kantonsstrasse Achse 2310 durchquert. Diese Nebenstrasse wurde als Ergänzung zum kantonalen Netz des Kantons Waadt, die die Verbindung zwischen Thierrens und Granges-près-Marnand sicherstellt, ins Kantonsstrassennetz aufgenommen.

Der Belag der Fahrbahn sowie die Kanalisation zur Abwasserbeseitigung der Strasse sind in schlechtem Zustand.

Der DTV betrug 800 Fz./Tag im Jahr 2005 und dürfte bis 2010 auf 1000 Fz./Tag steigen. Gemäss kantonaler Zweiradplanung sind keine Ausbaurbeiten für Zweirä-

der vonnöten. Die Immissionsgrenzwerte bezüglich des Lärms werden eingehalten.

3.2.3 Projektbeschreibung

Das Projekt der Gemeinde beinhaltet den Bau eines 1,5 m breiten und 850 m langen Trottoirs.

Gleichzeitig zum Bau des Trottoirs müssen die Fundation lokal saniert und der Belag aufgefrischt werden. Die Sammelleitung für die Abwasserbeseitigung der Strasse muss ebenfalls instand gesetzt werden. Die Arbeiten sind für 2007 vorgesehen.

3.2.4 Aufteilung der Kosten

Der Kanton muss für die Sanierung der Fundation, des Belags sowie der Sammelleitung aufkommen. Die übrigen Arbeiten gehen zu Lasten der Gemeinde. Die Kostenaufteilung wurde mit der Gemeinde vereinbart.

3.3 Givisiez, Valtraloc (Anhang 3)

3.3.1 Ziel des Projekts

Derzeit kann Givisiez nur mit Schwierigkeiten über die Route de Belfaux durchquert werden, weil die Escale-Kreuzung ihre Kapazitätsgrenze praktisch erreicht hat; lange Kolonnen zu den Stosszeiten sind die Folge. Um dem abzuwehren soll auf den Kreuzungen von Escale und Epinay der Kreisverkehr eingeführt und die Strasse zwischen diesen beiden Knoten im Rahmen eines Valtraloc-Projekts ausgebaut werden.

Die Einführung des Kreisverkehrs auf der Kreuzung von Escale wurde bereits mit dem Dekret Nr. 293 vom 11. Mai 1993 über einen Verpflichtungskredit für die Sanierung von Unfallschwerpunkten des Kantonsstrassennetzes beschlossen. Für diese Arbeiten, die in der Botschaft zum Dekret aufgeführt sind und für 2007 vorgesehen sind, wurden 1 550 000 Franken veranschlagt. In einer zweiten Phase folgen dann der Valtraloc-Ausbau und die Sanierung der Fahrbahn zwischen den beiden Kreuzungen.

3.3.2 Heutiger Stand

Der betroffene Abschnitt ist Teil der Nebenstrasse Achse 2200 des Kantonsstrassennetzes.

Weil die Strasse von vielen Lastwagen befahren wird, hat sich die Fahrbahn stark verformt. Die Deck- und die Tragschicht müssen instand gesetzt und die Fundation lokal aufgebessert werden.

Im Jahr 2005 betrug der DTV auf diesem Abschnitt 11 900 Fz./Tag. Für 2010 wird mit 17 000 Fz./Tag gerechnet. Gemäss kantonaler Zweiradplanung gibt es auf diesem Abschnitt ein grosses Fahrradpotenzial. Der Abschnitt wurde den Lärmempfindlichkeitsstufen II und III zugeordnet, wobei die Immissionsgrenzwerte an 14 Messpunkten (Wohnungen) überschritten werden.

3.3.3 Projektbeschreibung

Das Projekt der Gemeinde stützt sich beim Ausbau des Abschnitts auf die Valtraloc-Grundsätze. Auch soll die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h) sichergestellt werden.

Ausserdem sollen die Asphaltbeton-Schichten vollständig entfernt, die Fundation wo nötig verstärkt und dann ein neuer Belag (Trag- und Deckschicht) eingebaut werden. Mit dem Rauhasphaltbelag werden die Anwohner

besser vor dem Strassenlärm geschützt. Damit die Immissionsgrenzwerte jedoch vollständig eingehalten werden können, werden zudem Erleichterungen beantragt und bestehende Fenster durch Schallschutzfenster ersetzt werden müssen.

3.3.4 Aufteilung der Kosten

Der Anteil des Staats betrifft die Sanierung der Fundation und des Belags sowie die Lärmschutzmassnahmen (Auswechseln der Fenster). Der Umbau der Escale-Kreuzung ist nicht Teil der vorliegenden Botschaft, da er bereits mit dem Dekret von 1993 finanziert ist. Die übrigen Arbeiten werden von der Gemeinde getragen. Die Kostenaufteilung wurde mit der Gemeinde vereinbart.

3.4 La Verrerie, Fussgängerweg (Anhang 4)

3.4.1 Ziel des Projekts

Da die Zahl der Fussgängerbewegungen zugenommen hat und es zwischen dem Busbahnhof und dem Dorfeingang keinen Fussgängerweg hat, ist die Gemeinde La Verrerie bei der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion vorstellig geworden, mit dem Ziel, die Sicherheit auf diesem Abschnitt zu verbessern. Das Tiefbauamt und die Gemeinde La Verrerie sind übereingekommen, auf beiden Seiten der Fahrbahn befestigte Bankette zu errichten – mit einer Überbreite auf der einen Seite, damit das Bankett von den Fussgängern benutzt werden kann.

3.4.2 Heutiger Stand

Der Abschnitt ist Teil der Kantonsstrasse Achse 1430 und ist als Nebenstrasse klassiert. Die Strasse ist 5,5 bis 6,0 m breit und hat keine Bankette.

Die Fundation der Fahrbahn ist in einem guten Zustand. Dagegen ist der Belag, der Schwächen entlang der Fahrbandränder aufweist und der sich wegen der fehlenden Bankette abgesenkt hat, in einem schlechten Zustand.

Im Jahr 2005 betrug der DTV auf diesem Abschnitt 1400 Fz./Tag und er dürfte bis 2010 stabil bleiben. Gemäss kantonaler Zweiradplanung sind keine Ausbauarbeiten für Zweiräder vonnöten. In Bezug auf den Lärm ist zu sagen, dass die Immissionsgrenzwerte (Empfindlichkeitsstufe III) eingehalten werden.

3.4.3 Projektbeschreibung

Es ist vorgesehen, zwei Bankette aus unsortiertem Kies zu errichten, die 50 cm dick und 200 m lang sein werden. Auf der rechten Seite (Ost-Seite) wird das Bankett eine Breite von 75 cm aufweisen und eingesät werden. Auf der linken Seite (West-Seite) wird die Breite 120 cm betragen und aus Mergel bestehen, sodass das Bankett von den Fussgängern benutzt werden kann. Der Belag wird auf der gesamten Länge des Ausbaus aufgebessert.

3.4.4 Aufteilung der Kosten

Die Überlänge geht zu Lasten der Gemeinde, während die Bankette und die Sanierung des Belags vom Kanton getragen werden. Die Kostenaufteilung wurde mit der Gemeinde vereinbart.

3.5 Bossonnens, Route de Palézieux (Anhang 5)

3.5.1 Ziel des Projekts

Die Gemeinde Bossonnens möchte den Bau des Trottoirs entlang der Verbindung Bossonnens–Palézieux fortfüh-

ren. Das Dekret Nr. 195 vom 9. Februar 1995 sah die Sanierung der Kantonsstrasse zwischen der Kreuzung von Bossonnens und der Kantonsgrenze vor. Der Kantonsanteil für die Instandsetzung der Strasse im Zusammenhang mit dem Trottoir sowie der Bau von Banketten und die Sanierung des Belags ausserorts bis zur Kantonsgrenze waren Teil des Dekrets. Die Strasse wurde zwischen Châtel-St-Denis und Bossonnens (bis zur Kreuzung im Dorfzentrum) ausgebaut. Seit der Vergabe des Kredits 1995 durch den Grossen Rat hat sich das Projekt aus verschiedenen Gründen verteuert – insbesondere wegen der neuen Vorschriften im Bereich des Gewässerschutzes, die den Bau von Rückhaltebecken nötig werden liessen. Die bereits in Angriff genommenen Arbeiten auf dem Abschnitt Châtel-St-Denis–Bossonnens erhielten Vorrang. Der gesprochene Kredit reichte nicht aus, um dann auch noch die geplanten Arbeiten zwischen dem Zentrum von Bossonnens und der Kantonsgrenze Richtung Palézieux auszuführen.

Um nun diese notwendige Sanierung der Kantonsstrasse im Zusammenhang mit dem Bau des Trottoirs vornehmen zu können, unterbreiten wir Ihnen einen Zusatzkredit.

Mit dem Projekt der Gemeinde soll die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und insbesondere der Fussgänger verbessert werden. Ausserdem will der Kanton die Strasse und die Kanalisationen für das Oberflächenwasser instand setzen und ein Rückhaltebecken errichten, um den Abfluss bei starken Niederschlägen regulieren zu können.

3.5.2 Heutiger Stand

Bei der betroffenen Strasse handelt es sich um die Kantonsstrasse Achse 1500, die zu den Hauptstrassen gehört. Die RUBD hat das Vorhaben am 15. Mai 2002 im Zusammenhang mit dem Projekt Châtel-St-Denis–Bossonnens–Kantonsgrenze FR/VD genehmigt.

Im Jahr 2005 betrug der DTV auf diesem Abschnitt 4900 Fz./Tag. Für 2010 wird mit 5800 Fz./Tag gerechnet. Gemäss kantonomer Zweiradplanung gibt es auf diesem Abschnitt ein geringes Fahrradpotenzial. Zum Lärmbelastungskataster ist zu sagen, dass dieser Zone die Empfindlichkeitsstufen II und III zugeteilt wurde und dass die Immissionsgrenzwerte an 8 Punkten überschritten werden.

3.5.3 Projektbeschreibung

Vorgesehen sind der Bau eines 160 m langen Trottoirs sowie die Sanierung der Kanalisationen und des Belags auf demselben Abschnitt.

Da das gemessene Verkehrsaufkommen relativ gering ist und es keine direkte Beziehung zu den städtebaulichen Arbeiten gibt, wird auf den Bau der Bankette zwischen der Dorfausfahrt und der Kantonsgrenze verzichtet.

Des Weiteren soll der Strassenbelag eine neue Tragschicht aus Rauhasphalt erhalten, um die Lärmimmissionen zu senken. Die notwendigen Lärmsanierungen werden über Erleichterungsgesuche und über den Austausch von Fenstern vorgenommen.

Die Gemeinde will die Kreuzungen für den Zugang zu den beiden Zonen von En Biolley ausbauen (Einrichtung von Vorsortierspuren).

3.5.4 Aufteilung der Kosten

Der Staat übernimmt die Kosten für die Belags- und Lärmsanierung. Der Staat und die Gemeinde teilen sich nach Massgabe der vom Wasserabfluss betroffenen Flächen die Kosten für die Instandsetzung der Kanalisati-

onen und für den Bau der Rückhaltebecken. Die übrigen Arbeiten gehen zu Lasten der Gemeinde. Die Kostenaufteilung wurde mit der Gemeinde vereinbart.

3.6 Kerzers, Kreuzung von Burgstatt (Anhang 6)

3.6.1 Ziel des Projekts

Schon heute ist die Kapazität der Kreuzung von Burgstatt im Zentrum von Kerzers ungenügend. Im Rahmen des Valtraloc-Projekts, das die Gemeinde Kerzers ausgearbeitet hat, soll die Kreuzung deshalb in einen Kreislauf umgewandelt werden. Dem ist anzufügen, dass sich der Kreislauf bestens in das Valtraloc-Gesamtprojekt einfügt.

3.6.2 Heutiger Stand

Die Kreuzung von Burgstatt ist die Schnittstelle zwischen der Kantonsstrasse Achse 3450 Murten–Fräschels und der Gerbegasse (Gemeindestrasse). Es handelt sich um eine T-förmige Kreuzung, die ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat.

Belag und Fundation sind in einem schlechten Zustand und müssen deshalb vollständig saniert werden.

Der DTV betrug 5800 Fz./Tag im Jahr 2005 und dürfte bis 2010 auf 4900 Fz./Tag sinken. Die Zahlen für 2010 wurden auf der Grundlage von 2000 extrapoliert und werden neu berechnet werden müssen. Auf diesem Abschnitt gibt es ein geringes Fahrradpotenzial. Zum Lärmbelastungskataster ist zu sagen, dass dieser Kreuzung die Empfindlichkeitsstufe III zugeteilt wurde und dass die Immissionsgrenzwerte an 6 Punkten überschritten werden.

3.6.3 Projektbeschreibung

Bei dieser Kreuzung soll ein Kleinkreislauf mit einem Durchmesser von 19 m gebaut werden, der Teil des Valtraloc-Konzepts der Gemeinde sein wird.

3.6.4 Aufteilung der Kosten

Der Staat übernimmt die Kosten für die Lärm- und Strassensanierung (Fahrbahn und Fundation). Die Kosten für den Bau des Kreislaufs und die Sanierung der Kanalisationen werden vom Staat und von der Gemeinde getragen und gemäss vereinbartem Schlüssel aufgeteilt. Die übrigen Arbeiten gehen zu Lasten der Gemeinde.

3.7 Kreuzung von Treyvaux (Anhang 7)

3.7.1 Ziel des Projekts

Die heutige Kreuzung verbindet drei Gemeindestrassen mit der Kantonsstrasse Achse 1310 Corserey–Farvagny–Treyvaux. Wegen der speziellen Geometrie der Anschlüsse für die Gemeindestrassen funktioniert die Kreuzung nur mangelhaft. Speziell die Fussgänger und Zweiradfahrer fühlen sich nicht wirklich in Sicherheit. Deshalb will die Gemeinde im Rahmen ihres Valtraloc-Konzepts den Kreislaufverkehr auf dieser Kreuzung einführen. Die Verkehrsbewegungen sind auf dieser fünfarmigen Kreuzung schlecht definiert.

3.7.2 Heutiger Stand

Der betroffene Abschnitt ist Teil der Nebenstrasse Achse 1310 des Kantonsstrassennetzes.

Der Belag ist stark beschädigt. Ausserdem fehlen befestigte Banketten. Die Kanalisation und die Tragfähigkeit der Strasse sind ungenügend.

2005 wurden in Richtung La Roche durchschnittlich 2400 Fz./Tag und in Richtung Staudamm 2000 Fz./Tag gezählt. Die Zahlen für 2010 (auf der Grundlage des 2000 gemessenen Verkehrsaufkommens berechnet und entsprechend zu überprüfen) sehen eine Verkehrslast von 2000 Fz./Tag in beide Richtungen vor. Dieser Abschnitt besitzt kein Fahrradpotenzial. Die Immissionsgrenzwerte in dieser Zone mit Empfindlichkeitsstufe III werden eingehalten.

3.7.3 Projektbeschreibung

Mit dem Projekt sollen ein Kreisel mit einem Durchmesser von 26 m gebaut, ein Trottoir errichtet und der Oberbau der Fahrbahn sowie die Kanalisation neu gebaut werden.

3.7.4 Aufteilung der Kosten

Über die Kreuzung von Treyvaux gelangt man zu den Wohn- und Gewerbebezonen der Gemeinde. Es handelt sich mit anderen Worten um eine Kreuzung städtebaulichen Charakters im Sinne von Artikel 50a StrG. Der Staat übernimmt die Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenband, das die Kreuzung quert, sowie einen Teil der Kosten für die Kanalisationen. Die übrigen Arbeiten gehen zu Lasten der Gemeinde. Die Kostenaufteilung wurde mit der Gemeinde vereinbart.

3.8 Künftige Arbeiten

Die Erfahrung zeigt, dass die Gemeinden regelmässig Gesuche für Projekte geringeren Umfangs einreichen. Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion muss darauf im selben Rahmen wie beim Kredit von 2003 reagieren können (siehe Punkt 1).

4. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die Kosten der Arbeiten zu Lasten des Staats – einschliesslich der Kosten für Studien, Landerwerb und Vermarktung.

Achse	Gegenstand	Zu Lasten des Staats
1060	Vaulruz, Route de Sâles	1 100 000
2310	Cheiry	900 000
2200	Givisiez, Escale-Epinay	750 000
1430	La Verrerie	240 000
1500	Bossonnens, Route de Palézieux	1 660 000
3450	Kerzers	375 000
1310	Treyvaux	245 000
	Reserve	1 200 000
	Total	6 470 000

Da die Details für zahlreiche Projekte noch ausgearbeitet werden müssen, konnte der Anteil der Gemeinden noch nicht genau festgelegt werden. Entsprechend fehlen sie in dieser Aufstellung.

Für das Projekt von Vaulruz beträgt der kantonale Anteil insgesamt 1 600 000 Franken, wobei die erste Teilbetrag von 500 000 Franken (siehe Punkt 3.1.3) über den Kredit von 2003 finanziert wird (siehe Punkt 1).

Die Escale-Kreuzung (Projekt von Givisiez) wurde nicht berücksichtigt. Einzig die Sanierung des Abschnitts zwischen den beiden Kreuzungen und die Lärmschutzmassnahmen wurden einbezogen (siehe Punkt 3.3).

Die tatsächliche Planung der Verpflichtung für die einzelnen Beträge wird im Rahmen der Finanzplanung 2007–2011 und der jährlichen Budgets erfolgen.

5. HÖHE DES VERLANGTEN KREDITS

Die Höhe des verlangten Kredits beträgt 6 470 000 Franken. Das Dekret untersteht nicht dem Finanzreferendum.

6. ANDERE FOLGEN

Das vorgeschlagene Dekret hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden. Das Dekret hat weder Einfluss auf das Personal noch ist es von den Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben ist für dieses Dekret laut Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes (GRG) vom 6. September 2006 das qualifizierte Mehr erforderlich. Es muss mit anderen Worten von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rates (56 Mitglieder, siehe Art. 140 GRG) und nicht bloss von der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (einfaches Mehr) angenommen werden.

7. SCHLUSSFOLGERUNG

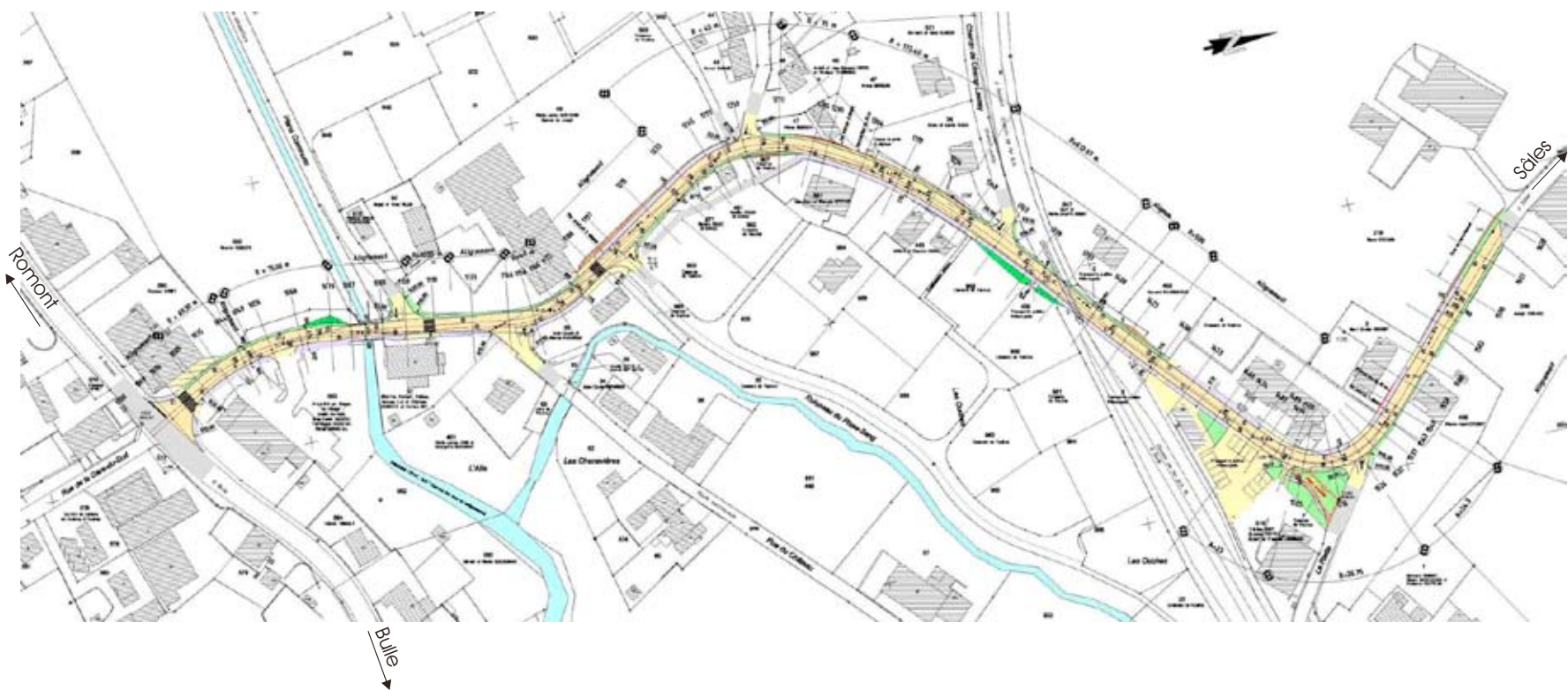
Damit die Gemeinden, die Ausbauprojekte für die Ortsdurchfahrt realisieren wollen, einen solchen Ausbau auch verwirklichen können und auf diese Weise die Sicherheit aller Strassenbenutzer verbessern können, muss der Staat gewisse städtebaulichen Arbeiten nutzen, um namentlich Kantonsstrassen, deren Zustand unzureichend ist und deren jetziger Ausbau nicht den Zielen der Strassenplanung entspricht, instand zu setzen bzw. auszubauen.

Aus diesem Grund beantragen wir Ihnen, den Verpflichtungskredit zu gewähren.

Anhänge: Ausbaupläne, Nr. 1–7

AXE 1060 Vaulruz-Sâles

Secteur 1 Vaulruz



AXE 2310 Granges - Cheiry

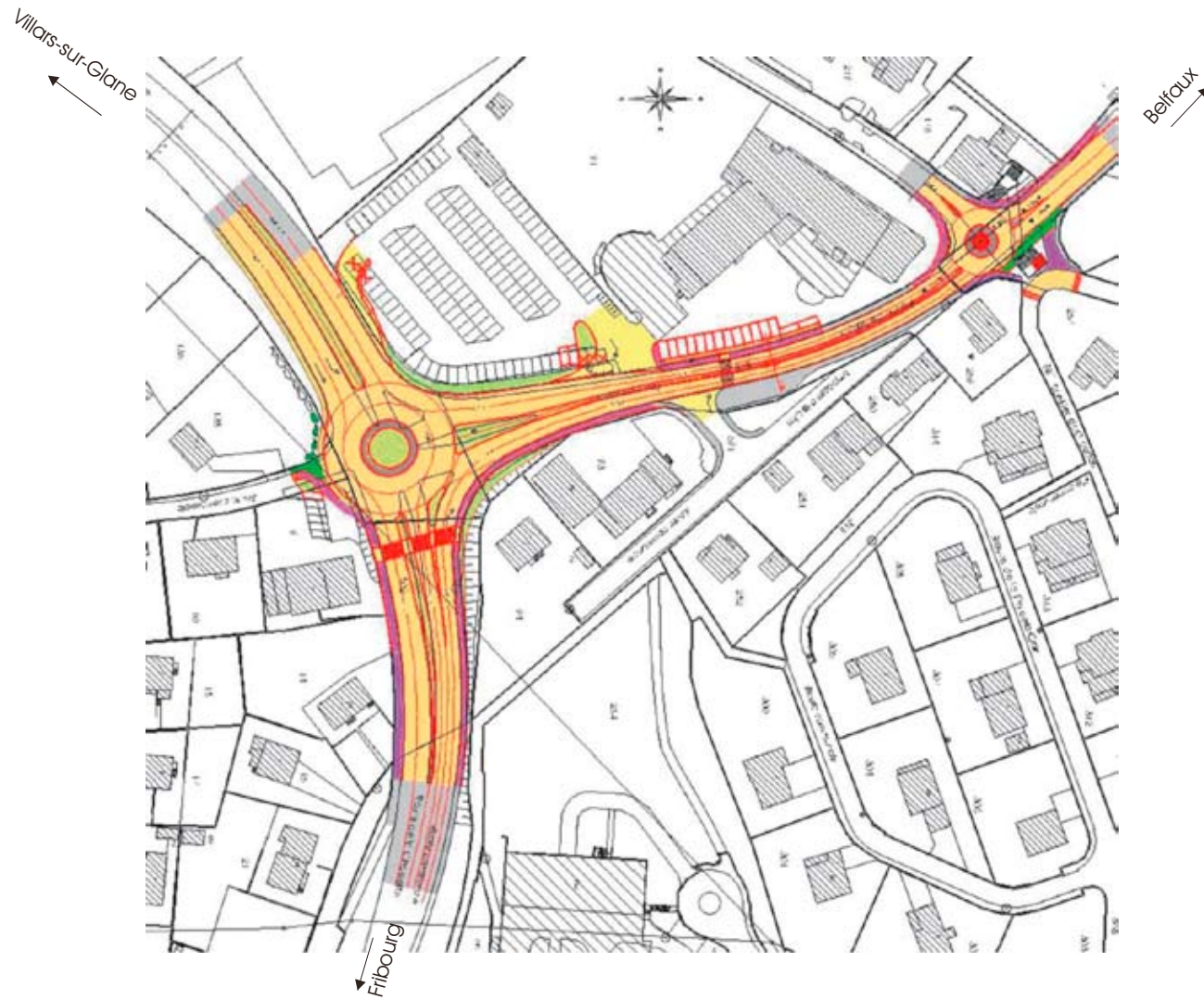
Secteur 2 Traversée de Cheiry

- 12 -



AXE 2200 Givisiez-Grolley-Payerne

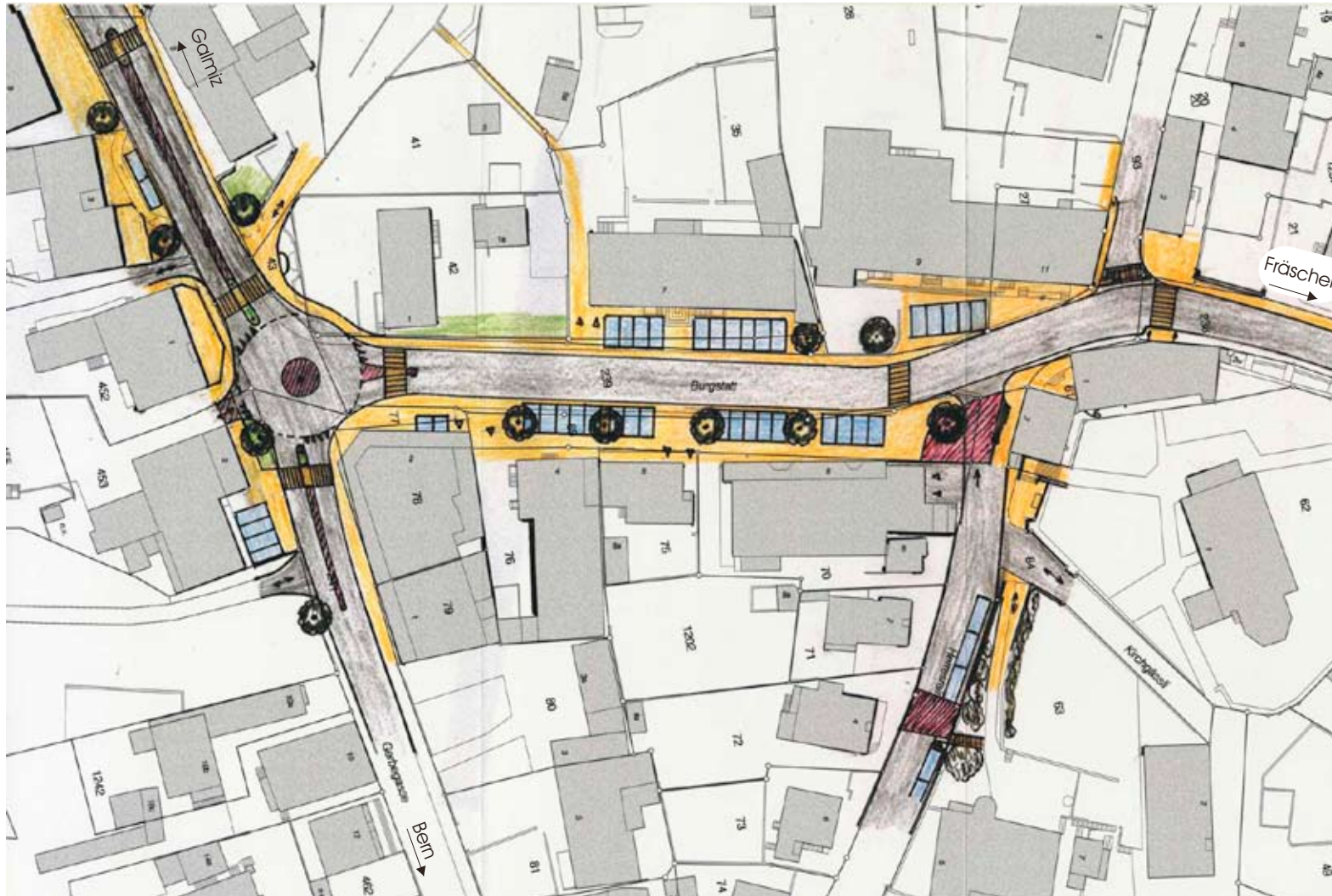
Secteur 1 Traversée de Givisiez



AXE 1500 Attalens-Oron-Montet Secteur 5 Gare Bossonnens-Palézieux (limite VD)

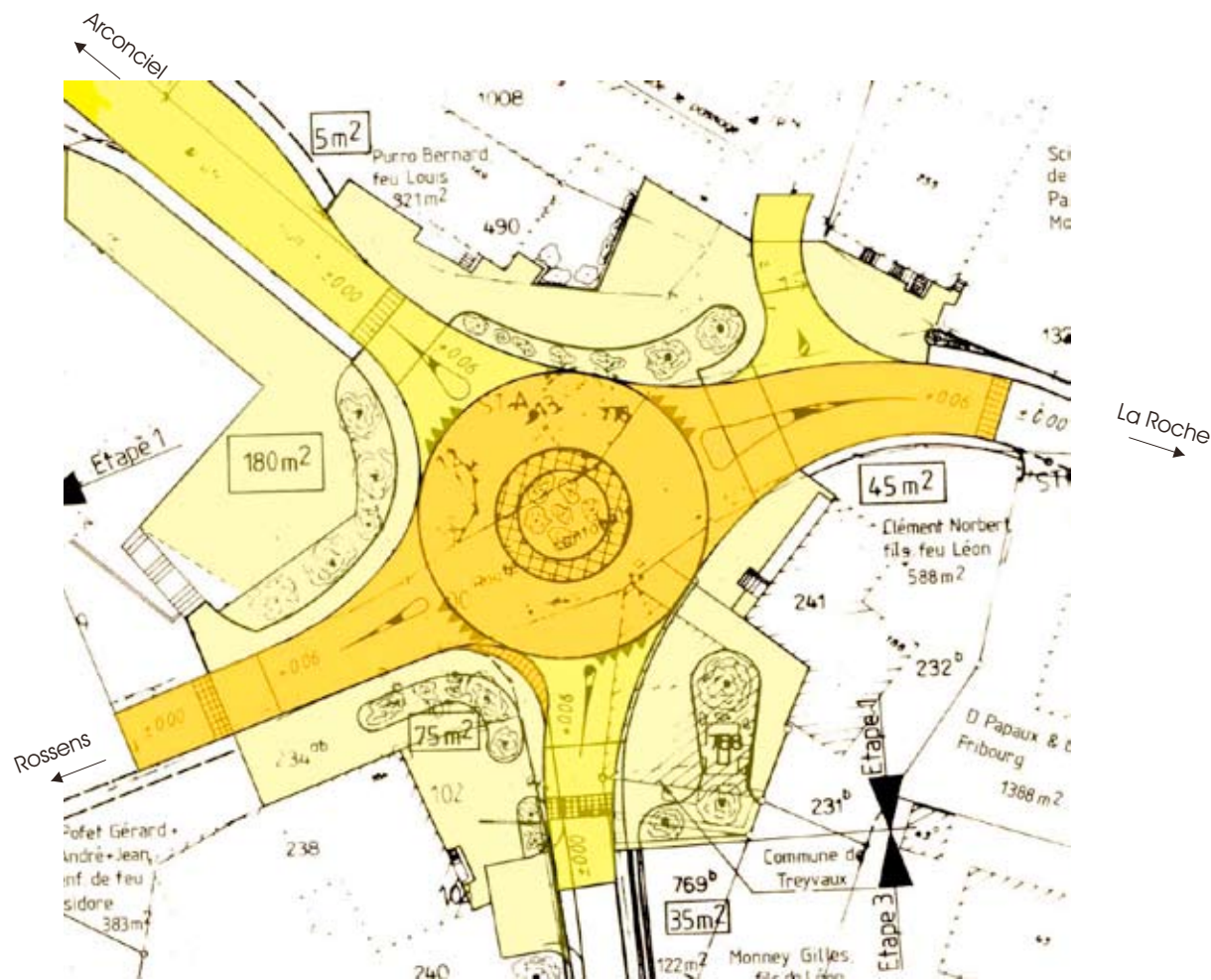


AXE 3450 Murten - Fräschels Secteur 7 Giratoire Kerzers, Burgstatt



AXE1310 Corserey - Farvagny - Treyvaux

Secteur 17 Carrefour de Treyvaux



Décret

du

**relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement
pour l'aménagement du réseau routier cantonal
en relation avec des travaux édilitaires**

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu les articles 45 et 46 de la Constitution du canton de Fribourg du 16 mai 2004;

Vu la loi du 15 décembre 1967 sur les routes;

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

Vu le message du Conseil d'Etat du 12 mars 2007;

Sur la proposition de cette autorité,

Décète:

Art. 1

Un crédit d'engagement de 6 470 000 francs est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue d'assurer le financement de l'aménagement du réseau routier cantonal en relation avec des travaux édilitaires.

Art. 2

¹ Les crédits de paiements nécessaires aux travaux seront portés aux budgets d'investissement 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.

Dekret

vom

**über einen Verpflichtungskredit
für den Ausbau des kantonalen Strassennetzes
im Zusammenhang mit städtebaulichen Arbeiten**

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf die Artikel 45 und 46 der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004;

gestützt auf das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967;

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

nach Einsicht in die Botschaft des Staatsrats vom 12. März 2007;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

Um den Ausbau des kantonalen Strassennetzes im Zusammenhang mit städtebaulichen Arbeiten finanzieren zu können, wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 6 470 000 Franken eröffnet.

Art. 2

¹ Die für die Arbeiten erforderlichen Zahlungskredite werden in den Investitionsvoranschlägen für das Kantonsstrassennetz unter der Kostenstelle PCAM aufgenommen und entsprechend dem Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates verwendet.

² Die verfügbaren Mittel des Staates bleiben vorbehalten.

Art. 3

Le montant du crédit d'engagement sera majoré ou réduit en fonction:

- a) de l'évolution de l'indice suisse des prix de la construction, Espace Mittelland, édité par l'Office fédéral de la statistique, survenue entre la date de l'établissement du devis et celle de l'offre;
- b) des augmentations ou des diminutions officielles des prix survenues entre la date de l'offre et celle de l'exécution des travaux.

Art. 4

Les dépenses relatives aux travaux prévus seront activées au bilan de l'Etat, puis amorties conformément aux dispositions de l'article 27 de la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat.

Art. 5

Ce décret n'est pas soumis au referendum financier.

Art. 3

Der Verpflichtungskredit wird erhöht oder herabgesetzt entsprechend:

- a) der Entwicklung des vom Bundesamt für Statistik publizierten schweizerischen Baupreisindex für den Espace Mittelland, die zwischen der Ausarbeitung des Kostenvoranschlags und der Einreichung der Offerte stattfindet;
- b) den offiziellen Preiserhöhungen oder -senkungen, die zwischen der Einreichung der Offerte und der Ausführung der Arbeiten eintreten.

Art. 4

Die Ausgaben für die vorgesehenen Arbeiten werden in der Staatsbilanz aktiviert und gemäss Artikel 27 des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates abgeschrieben.

Art. 5

Das Dekret untersteht nicht dem Finanzreferendum.