

RAPPORT N° 9
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
sur le postulat N° 296.05 Georges Godel/
Jacques Morand concernant l'axe de
liaison Romont–Vaulruz

19 mars 2007

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport suite à l'acceptation par le Grand Conseil du postulat Georges Godel/Jacques Morand concernant l'axe de liaison Romont–Vaulruz.

Le présent rapport comprend les points suivants:

1. Rappel du postulat et de la réponse du Conseil d'Etat
2. Rappel des objectifs de l'étude
3. Etudes entreprises
4. Analyse des variantes
5. Résultats
6. Recommandations du comité de pilotage
7. Position du Conseil d'Etat

1. RAPPEL DU POSTULAT ET DE LA RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Par postulat déposé et développé le 13 octobre 2005, les députés Georges Godel et Jacques Morand demandaient au Conseil d'Etat, dans le cadre du projet prioritaire de la route de liaison à l'A12 Romont–Vaulruz, de présenter:

1. Un concept global sur le contournement de Romont, Mézières et Vuisternens-devant-Romont. Ce concept devra en outre définir le contournement le plus indispensable pour atteindre les objectifs fixés.
2. Un rapport sur la possibilité d'intégrer dans les meilleurs délais tout ou partie du concept dans le projet actuellement en cours.

Dans sa réponse, le Conseil d'Etat constatait que le comité de pilotage, présidé par le Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions et composé des Préfets de la Glâne et de la Gruyère et des représentants des communes (Mézières, Romont, Sâles, Vaulruz, Vuisternens-devant-Romont), avait validé et étendu les objectifs de l'étude (cf. pt 2 ci-dessous).

Le Conseil d'Etat était donc prêt à présenter au Grand Conseil un rapport sur le concept global des contournements de Romont et Vuisternens-devant-Romont. Il proposait alors au Grand Conseil d'accepter le postulat, ce qui a été fait le 11 mai 2006 par 100 voix contre 0 et 2 abstentions.

2. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

L'objectif général et les six objectifs détaillés de l'étude d'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz ont été définis dans la séance du comité de pilotage du 7 novembre 2005, de la façon suivante:

Objectif général:

Contribuer à un développement économique et social adéquat du district de la Glâne par des voies de communication performantes.

Objectifs détaillés:

1. Assurer une liaison confortable et attractive entre Romont et l'A12.
2. Diminuer le temps de parcours réel en garantissant une vitesse constante et la fluidité du trafic.
3. Etablir des priorités d'intervention et une planification de réalisation conciliant les besoins de la région et les disponibilités financières de l'Etat.
4. Analyser en priorité l'amélioration du tracé existant entre les localités.
5. Examiner le rapport utilité/coûts des contournements de Vuisternens-devant-Romont et de Romont, intégrer ces contournements dans les phases de réalisation en fonction du résultat.
6. Dans tous les cas, garantir la faisabilité à long terme des contournements de Vuisternens-devant-Romont, Romont et Mézières.

3. ÉTUDES ENTREPRISES

Dans le cadre du décret N°596 du 7 novembre 1996 relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études et acquisitions de terrain en vue de l'aménagement de la route cantonale N°140 Romont–Vaulruz, les études suivantes ont été entreprises:

3.1 Tracé hors localité

Les études d'un avant-projet en dehors des localités sont achevées. L'avant-projet permettra de définir un cahier des charges pour l'étude du projet définitif en vue de sa mise à l'enquête publique.

Le comité de pilotage doit encore analyser cet avant-projet et établir des recommandations à l'intention du Conseil d'Etat pour les options fondamentales à retenir pour cette partie du projet.

3.2 Amélioration du tracé au hameau du Poyet

Une étude préliminaire a été établie concernant l'amélioration du tracé au hameau du Poyet, sans qu'on puisse parler réellement d'une route de contournement. L'analyse a porté sur quatre variantes dont celle du tracé existant avec des corrections locales pour améliorer la sécurité (annexe 1).

3.3 Les contournements

Des études préliminaires ont également été établies pour les contournements de Vuisternens-devant-Romont selon sept variantes dont le maintien du tracé existant avec valorisation de la traversée selon les principes Valtraloc (annexe 2).

De même, le contournement sud de Romont a été analysé selon cinq variantes, l'une étant constituée par le tracé existant (annexe 3).

3.4 Cas de Mézières

La route de contournement de Mézières a été exclue de la suite des études d'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz. En effet, le tracé actuel à travers le village est aménagé entièrement avec des trottoirs de chaque côté

de la chaussée. Ces aménagements relativement récents justifient de ne pas entreprendre des études pour une traversée du village, dans la mesure où le tracé existant correspond aux objectifs de l'étude, notamment la liaison confortable et attractive, un temps de parcours satisfaisant. Cependant, conformément aux objectifs du projet, un contournement développé au stade d'étude préliminaire sera intégré au PAL communal afin d'en garantir sa faisabilité à long terme.

4. ANALYSE DES VARIANTES

L'analyse des variantes a été effectuée selon deux méthodes différentes:

- La première méthode, dite des coûts/avantages, est basée sur l'utilisation du système d'indicateurs NISTRA (Nachhaltigkeits-Indikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte/Indicateurs du développement durable pour les routes) développé par l'Office fédéral des routes. Cette méthode compare les avantages obtenus par une variante relativement aux coûts. Tous les critères utilisés sont monétarisés, c'est-à-dire traduits en coûts en francs par année. Il s'agit par exemple des coûts de construction et d'entretien, ainsi que des coûts aux usagers. Il n'existe pas de pondération entre les critères, dont le nombre est restreint aux indicateurs qui peuvent être monétarisés.
- La méthode Electre III a également été utilisée. Cette méthode compare les variantes deux par deux, avec un panel d'indicateurs très large reflétant l'entier des critères du développement durable. Une pondération des critères a été effectuée par les douze membres du comité de pilotage. Cette pondération reflète des sensibilités très diverses et la variabilité des pondérations données par les membres du comité de pilotage garantit une représentativité de l'application de la méthode. Dans cette méthode, qui est une méthode d'agrégation partielle, vingt-sept critères sont considérés. Les résultats se présentent sous forme de graphes de surclassements et des positions dans les classements.

Les deux méthodes sont compatibles et complémentaires, mais peuvent cependant donner des résultats différents, le nombre et le type de critères utilisés étant également différents.

Dans les deux cas, il s'agit de méthodes d'aide à la décision. Les résultats ne doivent pas se substituer à la décision elle-même. C'est pourquoi le comité de pilotage a établi et émis des recommandations à l'intention du Conseil d'Etat.

Les variantes ont été évaluées de la manière suivante:

- une analyse par projets à savoir les quatre variantes de l'amélioration du tracé au Poyet, les sept variantes du contournement de Vuisternens-devant-Romont et les cinq variantes du contournement sud de Romont, dont les résultats ont permis une appréciation des effets locaux de chacun des tracés;
- les variantes retenues ont ensuite été analysées par rapport à leur contribution à l'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz.

5. RÉSULTATS

Les résultats obtenus ont révélé une excellente concordance entre les méthodes d'évaluation, ce qui a conforté le comité de pilotage dans ses choix.

La proposition recommandée sur la base de l'étude technique est donc la suivante:

- amélioration de la route Romont–Vaulruz hors localité, par une amélioration du gabarit et une séparation du trafic agricole par des chemins de débord et une concentration des croisements;
- pour l'aménagement au Poyet, il y a lieu de rester sur le tracé actuel;
- pour le contournement de Vuisternens-devant-Romont, il faut donner la préférence à la variante courte V21 (annexe 2), soit un contournement ouest par le secteur central, le tracé le plus direct;
- pour le contournement de Romont, l'analyse technique ne montre pas de nécessité évidente à l'échelle de l'analyse de l'axe Romont–Vaulruz.

Toutefois, le jugement en ce qui concerne le contournement de Romont doit être tempéré dans le cadre de cette étude, en fonction de l'échelle d'évaluation. En effet, l'analyse a été effectuée pour la liaison Romont–Vaulruz et non pas pour l'agglomération de Romont elle-même, prenant en compte la liaison est-ouest à proximité de cette localité. L'étude du contournement de Romont devrait être entreprise dans le cadre d'une autre étude.

6. RECOMMANDATIONS DU COMITÉ DE PILOTAGE

Le comité de pilotage, dans sa séance du 7 décembre 2006, a pris connaissance en détail des résultats de l'évaluation et propose au Conseil d'Etat:

1. De retenir la variante V42 (annexe 4), soit une amélioration du tracé existant sur l'ensemble de la liaison Romont–Vaulruz, avec un contournement le plus direct possible de Vuisternens-devant-Romont (variante V21). Cela représente un montant d'environ 30 millions de francs – sous réserve des décisions concernant l'amélioration du tracé existant – et, nonobstant le résultat de l'étude technique, la réalisation du contournement du hameau des Chavannes (ce qui porte le coût total à 35 millions).
2. De réserver les terrains pour une réalisation future de la variante de contournement sud de Romont, variante V31 (annexe 3), pour réalisation ultérieure.
3. D'entreprendre des études pour un contournement de Romont, dans le cadre d'une étude régionale prenant également en compte les liaisons est-ouest de cette localité.

7. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat prend acte de l'analyse des variantes pour les différents contournements ou améliorations de tracé qui ont été étudiés sous l'égide du comité de pilotage. Il prend acte également des propositions du comité de pilotage.

Le Conseil d'Etat constate que la route traversant actuellement le hameau des Chavannes est une route communale. Il convient donc d'analyser la prise en charge des frais de ce contournement avec la commune. Au cas où ces frais devaient incomber à l'Etat, la route allant de la Parqueterie au carrefour de la route cantonale aux Chavannes devrait être intégrée au réseau routier cantonal.

Sur ces bases, le Conseil d'Etat:

1. Décide de retenir la variante V42 comprenant une amélioration de l'ensemble du tracé Romont–Vaulruz, sur le tracé actuel y compris au Poyet, avec un contournement de Vuisternens-devant-Romont le plus direct, soit la variante V21. Il décide d'intégrer le contournement du hameau des Chavannes dans la suite des études. Il charge la DAEC d'analyser avec la commune la répartition des frais de ce contournement et éventuellement le classement de cette route au réseau routier cantonal. Le déclassement ultérieur d'une partie du tracé situé au nord de la localité est réservé.
2. Décide de réserver les terrains pour le contournement sud de Romont selon la variante V31. Cette réservation de terrains se fera sous la forme d'une zone réservée d'une validité de cinq ans.
3. Charge la DAEC d'analyser un contournement de Romont prenant en compte l'axe est-ouest aussi bien que la liaison Romont–Vaulruz.

Suite aux études, le Conseil d'Etat proposera au Grand Conseil un message accompagnant un projet de décret relatif aux travaux d'aménagement de la liaison Romont–Vaulruz comprenant les éléments cités ci-dessus. Ce message et projet de décret seront transmis au Grand Conseil en 2008.

Le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à prendre acte de ce rapport.

- Annexes:
1. Variantes V1 Le Poyet
 2. Variantes V2 contournement de Vuisternens-devant-Romont
 3. Variantes V3 contournement de Romont
 4. Romont–Vaulruz: variante V42

BERICHT Nr. 9 *19. März 2007*
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Postulat Nr. 296.05 Georges Godel/
Jacques Morand über die Verbindungsstrasse
Romont–Vaulruz

Nachdem der Grosse Rat das Postulat Georges Godel/Jacques Morand über die Verbindungsstrasse Romont–Vaulruz angenommen hat, unterbreiten wir Ihnen den vorliegenden Bericht.

Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

1. Zusammenfassung des Postulats und der Antwort des Staatsrats
2. Rückblick auf die Ziele der Studie
3. Bisherige Studien
4. Variantenvergleich
5. Ergebnisse

6. Empfehlungen des Steuerungsausschusses
7. Standpunkt des Staatsrats

1. ZUSAMMENFASSUNG DES POSTULATS UND DER ANTWORT DES STAATSRATS

In ihrem am 13. Oktober 2005 eingereichten und gleichentags begründeten Postulat ersuchten die Grossräte Georges Godel und Jacques Morand den Staatsrat, im Rahmen des prioritären Projekts für den A12-Zubringer Romont–Vaulruz Folgendes zu unterbreiten:

1. Ein Gesamtkonzept für die Umfahrungen von Romont, Mézières und Vuisternens-devant-Romont. Im Konzept sollte auch festgelegt werden, auf welche der Umfahrungen für die Erreichung der Ziele am wenigsten verzichtet werden kann.
2. Einen Bericht über die Möglichkeit, das gesamte Konzept oder einen Teil davon innert nützlicher Frist in das derzeit laufende Projekt zu integrieren.

In seiner Antwort stellte der Staatsrat fest, dass der Steuerungsausschuss – bestehend aus den Oberamtmännern des Glane- und Greyerzbezirks, mehreren Gemeindevertretern (Mézières, Romont, Sâles, Vaulruz, Vuisternens-devant-Romont) sowie dem Direktor für Raumplanung, Umwelt und Bau als Vorsitzender – die Ziele der Studie genehmigt und ausgedehnt hat (siehe Punkt 2).

Entsprechend war der Staatsrat bereit, dem Grossen Rat einen Bericht über das Gesamtkonzept der Umfahrungen von Romont und Vuisternens-devant-Romont vorzulegen. Er empfahl das Postulat zur Annahme und das Parlament folgte dem Staatsrat, indem es das Postulat am 11. Mai 2006 ohne Gegenstimme (mit 100 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen) erheblich erklärte.

2. RÜCKBLICK AUF DIE ZIELE DER STUDIE

In der Sitzung vom 7. November 2005 hat der Steuerungsausschuss folgende Ziele für die Studie zur Verbindung Romont–Vaulruz festgelegt:

Allgemeines Ziel:

Beitrag an eine angemessene wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Glanebezirks dank leistungsfähiger Verkehrswege.

Die Ziele im Detail:

1. Sicherstellen einer komfortablen Verbindung zwischen Romont und der A12;
2. Verkürzung der tatsächlichen Fahrzeit dank konstanten Fahrgeschwindigkeiten und flüssigem Verkehr;
3. Festlegung der Prioritäten und des Zeitplans für die Verwirklichung, unter Berücksichtigung sowohl der Bedürfnisse der Region als auch der verfügbaren finanziellen Mittel des Staats;
4. Prioritär: Auslotung der Möglichkeiten für eine Verbesserung der bestehenden Verbindung zwischen den Ortschaften;
5. Analyse des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der Umfahrungen von Vuisternens-devant-Romont und Romont; Einbezug der Umfahrungen in die Ausführungsphasen je nach Resultat;

6. In jedem Fall: Langfristige Machbarkeit der Umfahrungen von Vuisternens-devant-Romont, Romont und Mézières sicherstellen.

3. BISHERIGE STUDIEN

Im Rahmen des Dekrets Nr. 596 vom 7. November 1996 über einen Verpflichtungskredit für Studien und Landerwerb zum Ausbau der Kantonsstrasse Nr. 140 Romont-Vaulruz wurden folgende Studien durchgeführt:

3.1 Trassee ausserorts

Die Studien für das Vorprojekt zum Trassee ausserhalb der Ortschaften konnten vollendet werden. Aufgrund des Vorprojekts wird es möglich sein, das Pflichtenheft für das Ausführungsprojekt im Hinblick auf die öffentliche Auflage zu definieren.

Der Steuerungsausschuss muss das Vorprojekt noch analysieren und darauf zuhanden des Staatsrats seine Empfehlungen für die grundsätzlichen Entscheide, die die Regierung für diesen Teil des Projekts fällen muss, ausarbeiten.

3.2 Verbesserung des Trassees bei Le Poyet

Für die Verbesserung des Trassees bei Le Poyet wurde eine Vorstudie durchgeführt. In diesem Zusammenhang kann allerdings nicht von einer Umfahrung im eigentlichen Sinne gesprochen werden. Es wurden vier Varianten analysiert, wobei eine Variante aus dem bestehenden Trassee mit örtlich beschränkten Ausbaurbeiten zur Verbesserung der Sicherheit besteht (Anhang 1).

3.3 Die Umfahrungen

Auch für die Umfahrung von Vuisternens-devant-Romont wurden Vorstudien durchgeführt. Dabei wurden sieben Varianten geprüft – darunter eine Variante, die die Bewahrung des aktuellen Trassees und die Aufwertung der Ortsdurchfahrt gemäss Valtraloc-Grundsätzen vorsieht (Anhang 2).

Für die südliche Umfahrung von Romont wurden fünf Varianten analysiert. Auch hier sieht eine der Varianten die Bewahrung des bestehenden Trassees vor (Anhang 3).

3.4 Mézières

Die Umfahrung von Mézières wurde aus den weiteren Studien für die Verbesserung der Verbindung Romont-Vaulruz ausgenommen; denn die aktuelle Ortsdurchfahrt ist auf beiden Seiten der Fahrbahn mit einem Trottoir ausgestattet. Ausserdem rechtfertigen die vor nicht allzu langer Zeit ausgeführten Ausbaurbeiten keine Projektierung für die Ortsdurchfahrt, da das bestehende Trassee bereits die Ziele der Studie (insbesondere das Sicherstellen einer komfortablen Verbindung und die Verkürzung der tatsächlichen Fahrzeit) erfüllt. Hingegen wird in Einklang mit den Zielen des Projekts eine Umfahrung (im Stadium der Vorabklärungen) in die OP der Gemeinde integriert, um so die Machbarkeit auf lange Sicht sicherzustellen.

4. VARIANTENVERGLEICH

Die verschiedenen Varianten wurden mit zwei Methoden analysiert.

- Die erste Methode beruht auf dem vom Bundesamt für Strassen entwickelten Indikatorensystem Nistra (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte), bei dem eine Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen wird. Konkret werden die durch eine Variante erzielten Vorteile den Kosten gegenübergestellt. Dazu werden die monetären Werte (Kosten in Franken pro Jahr) für alle verwendeten Indikatoren festgelegt. Beispiele sind die Bau- und Unterhaltskosten oder auch die Nutzerkosten. Die Indikatoren werden nicht gewichtet und es werden einzig monetarisierbare Indikatoren verwendet.
- Des Weiteren wurde das Bewertungsverfahren Electre III angewandt. Bei dieser Methode werden Alternativen paarweise verglichen (Outranking-Ansatz). Dabei wird eine grosse Bandbreite von Indikatoren verwendet, mit denen alle Kriterien der nachhaltigen Entwicklung abgedeckt werden können. Die zwölf Mitglieder des Steuerungsausschusses haben eine Gewichtung der Indikatoren vorgenommen. Die Gewichtung spiegelt die unterschiedlichen Prioritäten der Ausschussmitglieder wider und stellt so sicher, dass die angewandte Methode repräsentativ ist. Bei dieser Methode, die auf einer Teilaggregation beruht, wurden 24 Indikatoren berücksichtigt. Das Resultat sind Outranking-Diagramme und Rangierungen.

Diese beiden Methoden sind miteinander kompatibel und ergänzen sich. Das will aber nicht heissen, dass sie nicht unterschiedliche Resultate hervorbringen können, da die Zahl der berücksichtigten Indikatoren nicht dieselbe ist.

Beide Methoden bieten Entscheidungshilfen. Weder die eine noch die andere Methode kann aber den eigentlichen Entscheid ersetzen. Deshalb hat der Steuerungsausschuss Empfehlungen zuhanden des Staatsrats ausgearbeitet.

Die Varianten wurden wie folgt analysiert:

- Eine Analyse pro Teilstück, das heisst Analyse der vier Varianten für die Verbesserung des Trassees bei Le Poyet, Analyse der sieben Varianten für die Umfahrung von Vuisternens-devant-Romont und Analyse der fünf Varianten für die Süd-Umfahrung von Romont; dadurch konnten die lokalen Auswirkungen von jedem einzelnen Trassee abgeklärt werden.
- Die verbleibenden Varianten wurden darauf im Hinblick auf ihren Nutzen für die gesamte Verbindung Romont-Vaulruz analysiert.

5. ERGEBNISSE

Die verschiedenen Bewertungsmethoden zeigten eine hohe Übereinstimmung in den Resultaten, wodurch sich der Steuerungsausschuss in seiner Wahl bestärkt fühlte.

Gestützt auf die technische Studie lauten die Empfehlungen wie folgt:

- Verbesserung der Strasse Romont-Vaulruz ausserhalb der Ortschaften dank einer Optimierung des Lichtraumprofils, des Baus von Ausweichwegen, um den landwirtschaftlichen vom übrigen Verkehr zu trennen, und dank einer Konzentration der Stellen, wo sich die Fahrzeuge kreuzen.

- Beim Ausbau bei Le Poyet wird das derzeitige Trassees beibehalten.
- Für die Umfahrung von Vuisternens-devant-Romont wird der kürzesten Variante, der Variante V21 (Anhang 2), der Vorzug gegeben und damit die Ortschaft im Westen auf dem direktesten Weg über den zentralen Sektor umfahren.
- Die Umfahrung von Romont ist unter dem Blickwinkel der Verbindung Romont–Vaulruz gemäss technischer Studie nicht notwendig.

Die Aussage über die Umfahrung von Romont muss aufgrund der angewandten Bewertungsskala allerdings relativiert werden; denn mit der hier angeführten Studie sollte die Verbindung Romont–Vaulruz, nicht aber eine Verbindung für die Agglomeration von Romont als solche – unter Berücksichtigung einer Ost-West-Verbindung in der Nähe dieser Ortschaft – analysiert werden. So wird die Umfahrung von Romont im Rahmen einer anderen Studie analysiert werden müssen.

6. EMPFEHLUNGEN DES STEUERUNGS AUSSCHUSSES

In seiner Sitzung vom 7. Dezember 2006 hat der Steueraussschuss aufgrund dieser Resultate folgende Empfehlungen zuhanden des Staatsrats ausgearbeitet:

1. Verwirklichung der Variante V42 (Anhang 4), die die Verbesserung des bestehenden Trassees auf der gesamten Verbindung Romont–Vaulruz und die kürzest mögliche Umfahrung von Vuisternens-devant-Romont (Variante V21) vorsieht. Diese Arbeiten kosten rund 30 Millionen Franken. Vorbehalten bleiben die Entscheide in Bezug auf die Verbesserung des bestehenden Trassees sowie die allfällige Verwirklichung der Umfahrung von Les Chavannes – trotz der Resultate der technischen Studie –, womit die Gesamtkosten auf 35 Millionen Franken stiegen.
2. Sicherstellung der für die Süd-Umfahrung von Romont (Variante V31, Anhang 3) notwendigen Grundstücke, für eine etwaige spätere Verwirklichung.
3. Durchführung von Studien zur Umfahrung von Romont im Rahmen einer Regionalstudie, in der auch die Ost-West-Verbindungen dieser Ortschaft berücksichtigt werden.

7. STANDPUNKT DES STAATSRATS

Der Staatsrat hat die Variantenanalyse für die Umfahrungen und Trasseeverbesserungen, die unter der Leitung

des Steuerungsausschusses durchgeführt wurden, zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat er die Empfehlungen des Steuerungsausschusses zur Kenntnis genommen.

Der Staatsrat stellt fest, dass es sich bei der Strasse, die derzeit den Weiler Les Chavannes quert, um eine Gemeindestrasse handelt. Als Erstes müssen Staat und Gemeinde entsprechend die Kostenaufteilung für diese Umfahrung definieren. Sollte der Staat für diese Umfahrung aufkommen müssen, müsste die Strasse von La Parqueterie bis zur Kreuzung der Kantonsstrasse bei Les Chavannes in das Kantonsstrassennetz integriert werden.

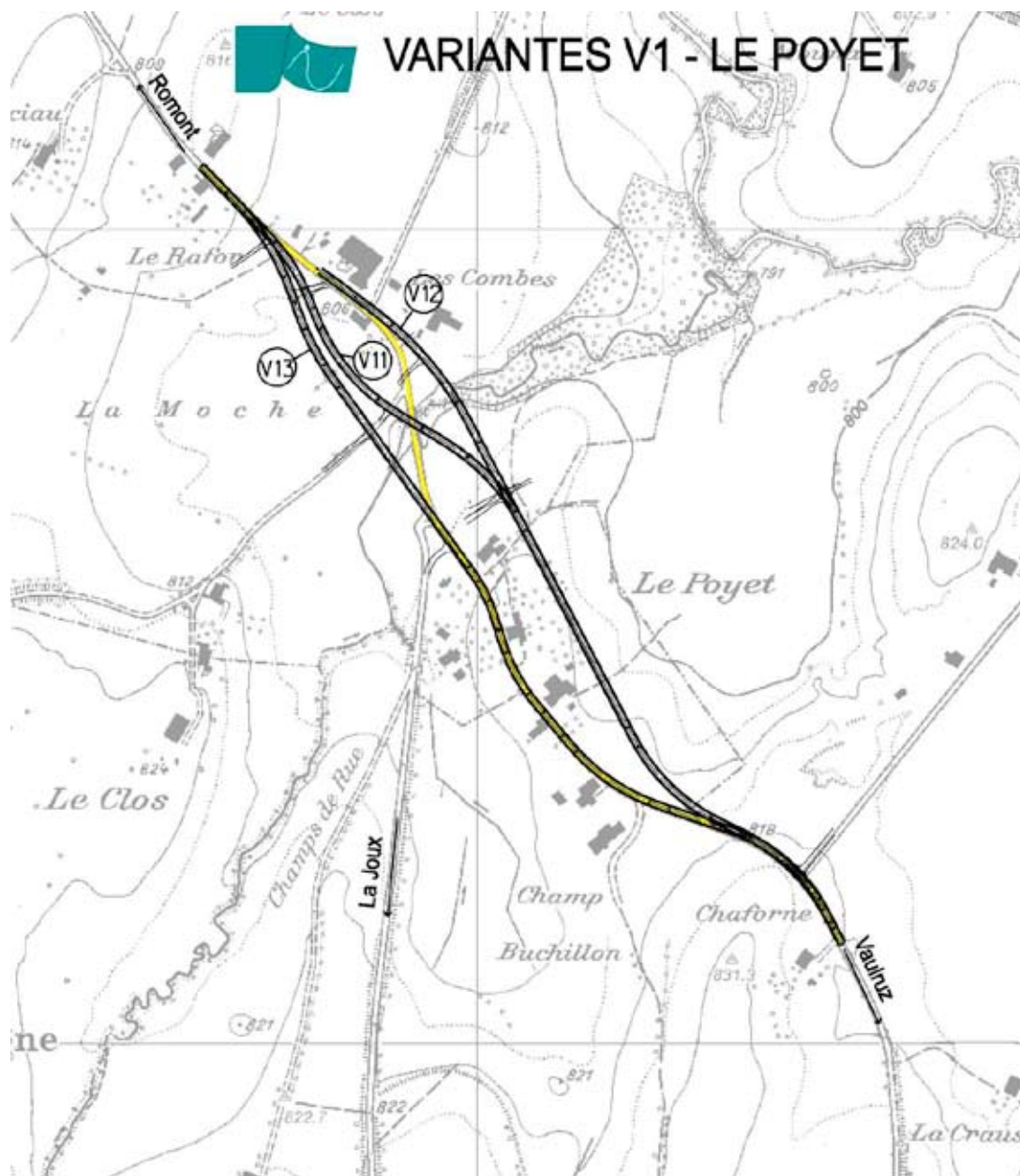
Auf dieser Grundlage hat der Staatsrat wie folgt entschieden:



1. Er beschliesst die Verwirklichung der Variante V42, die die Verbesserung des Trassees auf der gesamten Verbindung Romont–Vaulruz und die direkteste Umfahrung von Vuisternens-devant-Romont (Variante V21) umfasst; er beschliesst, die Umfahrung von Les Chavannes in die weiteren Studien einzubeziehen, und beauftragt die RUBD, zusammen mit der Gemeinde die Kostenaufteilung für diese Umfahrung zu bestimmen sowie eine allfällige Überführung dieser Strasse ins Kantonsstrassennetz zu prüfen. Eine spätere Deklassierung eines Teils des Trassees im Norden der Ortschaft bleibt vorbehalten.
2. Er beschliesst, das für die Süd-Umfahrung von Romont (Variante V31) benötigte Gelände mittels einer 5 Jahre gültigen belegten Zone sicherzustellen;
3. Er beauftragt die RUBD, die Umfahrung von Romont unter Berücksichtigung der Ost-West-Achse und der Verbindung Romont–Vaulruz zu prüfen;

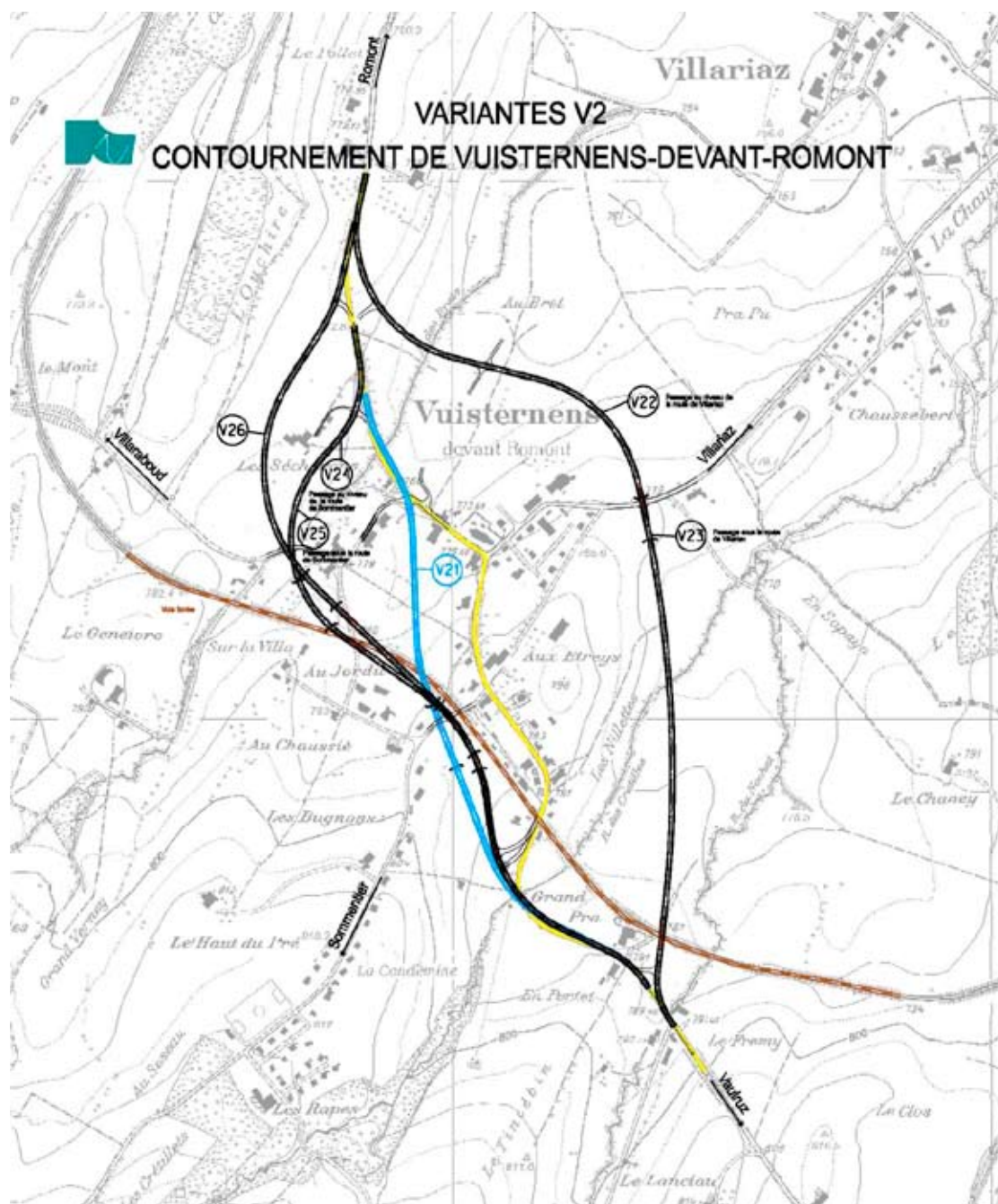
Im Anschluss an die Studien wird der Staatsrat dem Grossen Rat unter Berücksichtigung dieser Elemente einen Dekretsentwurf für den Ausbau der Verbindung Romont–Vaulruz mit begleitender Botschaft unterbreiten. Botschaft und Dekretsentwurf sollten 2008 vorliegen.

Wir ersuchen Sie, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

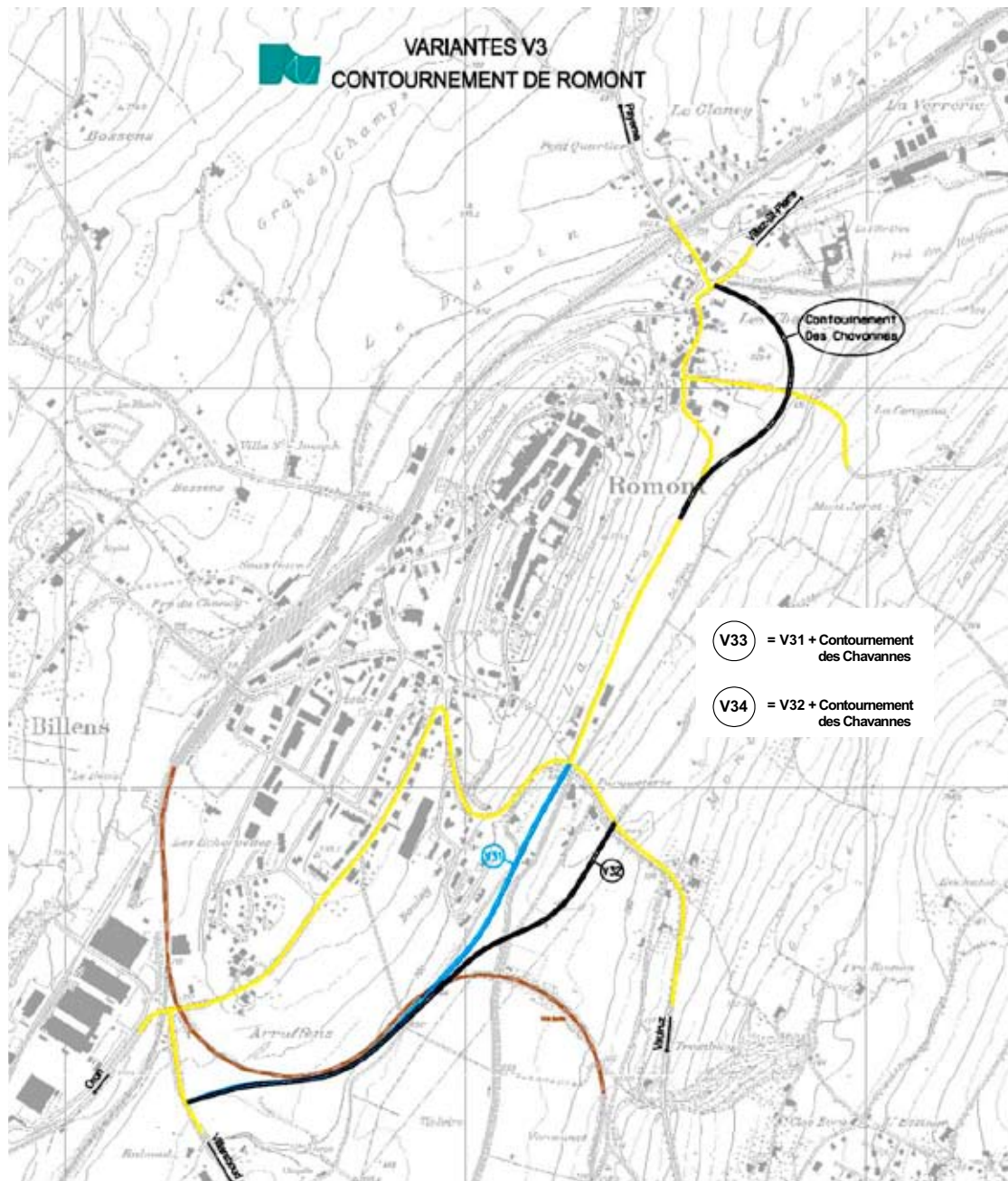
- _____
- Anhänge:
1. Varianten V1 Le Poyet
 2. Varianten V2 Umfahrung von Vuisternens-devant-Romont
 3. Varianten V3 Umfahrung von Romont
 4. Romont–Vaulruz: Variante V42
- _____



- Légende :
-  Variante de référence (tracé existant)
 -  Variantes étudiées



- Légende :
- Variante de référence (tracé existant)
 - Variantes étudiées
 - Variante retenue



- Légende :
- Variante de référence (tracé existant)
 - Variantes étudiées
 - Variante retenue

