

MESSAGE N° 245
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de décret relatif
à l'ouverture d'un crédit d'engagement
pour les études de la route Marly-Posieux

31 janvier 2006

Par postulat N° 264.04 déposé et développé le 19 novembre 2004 (*BGC* p. 1595), les députés Damien Pillier et Dominique Viridis Yerly demandaient une réalisation rapide de la liaison Marly-Matran. Ils invitaient le Conseil d'Etat à procéder à une étude développant le projet et chiffrant celui-ci. Ils demandaient au Conseil d'Etat d'indiquer dans son rapport s'il était prêt à s'engager pour présenter la demande de crédit en question en même temps que celle relative au pont de la Poya, en formant une unité entre ces éléments.

Dans sa réponse du 5 avril 2005, le Conseil d'Etat s'est dit prêt à étudier une réalisation rapide de la liaison Marly-Matran. Néanmoins, il soulignait le fait qu'il était impossible de présenter simultanément les demandes de crédits de construction des deux objets sans repousser la demande de crédit d'engagement pour la construction du projet Poya jusqu'en 2008. En revanche, il s'engageait à présenter une demande de crédit d'études pour la liaison Marly-Matran en même temps que le crédit de construction du projet Poya. En conclusion, le Conseil d'Etat proposait au Grand Conseil de prendre en considération le postulat dans le sens développé ci-dessus.

Le postulat a été pris en considération par le Grand Conseil le 11 mai 2005 par 100 voix contre 3 et 3 abstentions. Le présent message concrétise cette prise en considération en vous soumettant la demande de crédit d'études y relative. Le rapport suite à l'acceptation du postulat est ainsi donné dans le cadre de ce message qui s'articule comme suit:

1. Historique
2. Etat du dossier
3. Description du projet
4. Etudes à entreprendre
5. Planification
6. Aspects financiers
7. Montant du crédit demandé
8. Autres aspects
9. Conclusion

1. HISTORIQUE

Lors de la planification de la réfection du pont de Pérolles en 1996, la question d'une nouvelle traversée de la Sarine en amont de Fribourg a été abordée. Parmi de nombreuses variantes, un nouveau tracé a été étudié qui éviterait Marly et permettrait le raccordement de plusieurs communes de la rive droite de la Sarine directement à l'autoroute A12 à Matran. L'analyse de comparaison des différentes variantes a porté les conclusions principales suivantes:

- L'élargissement du pont de Pérolles à trois voies et la restructuration de l'axe d'accès (contrôles d'accès, parkings d'échange, by-pass et systèmes d'aide à l'exploitation des transports en commun, TC) ainsi que les mesures CUTAF au centre de Fribourg créent des

conditions nécessaires à une promotion efficace des TC. Le transfert modal vers les TC diminuera la charge des transports individuels motorisés sur la route de Fribourg à Marly et sur les principaux axes de la ville de Fribourg.

- Un éventuel contournement de Marly (liaison Marly-Matran) ne résoudrait pas complètement les problèmes de trafic, car plus de la moitié des mouvements utilisant le pont de Pérolles a son origine ou sa destination dans Marly même et n'utiliserait donc pas une route de contournement. Les études de trafic ont montré que l'effet de cette liaison Marly-Matran diminuerait le trafic sur le pont de Pérolles de 30% environ.

Ces constatations montraient à l'époque qu'il n'y avait pas urgence à faire le choix pour une nouvelle traversée de la Sarine et qu'il pouvait se faire après 2005, si les mesures CUTAF étaient réalisées d'ici-là.

Au vu de ces constatations, le rapport recommandait:

- de développer à moyen terme une stratégie sans nouvelle traversée, c'est-à-dire un statu quo en renonçant à la construction d'une nouvelle route, au profit d'un élargissement du pont de Pérolles;
- de réserver, pour le développement à long terme, le couloir nécessaire en faisant établir par la Direction des travaux publics un plan de zone réservée (validité 5 ans) pour la liaison Marly-Matran;
- de développer les études techniques, avant le terme de validité de ce plan de zone réservée, de la variante retenue aussi loin que nécessaire pour permettre d'établir un plan des limites de construction, selon l'article 34 al. 3 et 35 de la loi sur les routes, et d'assurer ainsi la réservation du corridor.

La liaison Marly-Matran relie Marly à l'autoroute A12, à la jonction de Matran. Or, pour assurer l'accès à l'UIDEF (usine d'incinération des déchets de Fribourg), la SAI-DEF (Société anonyme pour l'incinération des déchets de Fribourg) avait budgétisé les montants nécessaires à la construction de l'évitement de Posieux ainsi qu'à celui d'une partie de Matran. Le montant prévu permettait la réalisation d'une route selon les standards d'une route cantonale, axe secondaire. Cette nouvelle route est partie intégrante de la liaison Marly-Matran. Aussi le Grand Conseil a-t-il octroyé, le 7 juin 2000, un crédit de 2 265 000 francs pour porter cette route aux standards d'un axe prioritaire. Le contournement de Posieux et Matran a donc été réalisé et mis en service le 9 octobre 2004.

Le présent message concerne ainsi la portion de la liaison comprise entre Marly et Posieux (route cantonale, axe 1300, à proximité de Grangeneuve) ainsi que le tronçon entre Grangeneuve et le giratoire dit de la Station fédérale Agroscope Liebefeld-Posieux (ALP). Pour ce dernier tronçon, il convient de réaliser, sur 1,3 km, les accotements manquants et de reprendre l'évacuation des eaux afin d'offrir un tracé homogène sur la totalité de la liaison Marly-Matran.

Dans la suite du message, il est fait la distinction entre le nouveau tracé (Marly-Grangeneuve) et le tronçon à aménager (Grangeneuve - giratoire Station fédérale).

2. ÉTAT DU DOSSIER

Par décret du 8 juin 1994, le Grand Conseil a octroyé un crédit d'engagement permettant à la Direction des travaux publics DTP (aujourd'hui Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions DAEC)

d'effectuer les études nécessaires pour la réservation de couloirs pour une nouvelle traversée de la Sarine en amont de Fribourg.

Les études de planification routière menées par la suite ont permis au Conseil d'Etat de retenir une variante de tracé qui réponde le mieux aux objectifs fixés. Cette variante a son origine au bas de La Crausa à Marly et se raccorde à la jonction d'autoroute A12 à Matran, en passant par le hameau de Chésalles et Hauterive (secteur Posieux). En vue d'assurer la libre disponibilité des terrains nécessaires à la construction de cette future liaison routière, la DTP a publié, le 9 février 2001, la fixation d'une zone réservée, au sens des articles 33 et 34 de la loi du 15 décembre 1967 sur les routes LR. La validité de cette zone réservée expire le 9 février 2006. Au terme de ce délai, il y a lieu de mettre à l'enquête publique le plan des limites de construction au sens de l'article 35 LR.

Des études d'avant-projet de tracé sont entreprises pour définir les limites de construction, afin de les mettre à l'enquête publique comme indiqué ci-dessus. Il s'agit de préciser le tracé pour que ces limites permettent la réalisation du projet, sans devoir toutefois leur donner une dimension trop importante. Cette étude de tracé est accompagnée d'un rapport d'enquête préliminaire sur l'environnement, même si les études déjà réalisées pour la publication de la zone réservée montraient que le tracé retenu est faisable du point de vue environnemental.

Le programme pour l'approbation des limites de construction est le suivant:

- avant-projet du tracé septembre–décembre 2005
- examen préalable des Services janvier 2006
- enquête publique février 2006
- traitement des oppositions mars–juillet 2006
- approbation par la DAEC septembre 2006

D'autre part, le Conseil d'Etat a fait élaborer un cahier des charges pour la mise en soumission des études du projet définitif en vue de la mise à l'enquête. Le présent message se base sur ce cahier des charges, ainsi que sur le devis estimatif, nonobstant le fait que de telles études doivent être mises en soumission selon les marchés publics.

3. DESCRIPTION DU PROJET

Selon les études réalisées à ce jour, les caractéristiques principales du tracé à étudier sont les suivantes, en dimensions approximatives:

Nouveau tracé Marly–Grangeneuve	Longueur	2750 m
Pont sur le ruisseau de Chésalles	Longueur	190 m
Pont sur la Sarine	Longueur	660 m
Largeur de base		7 m de chaussée et 2 accotements de 1,5 m
Vitesse de projet		80 km/h
Giratoires	Diamètre	36 m
Chemins de débord	Largeur	3 m, accotements de 0,5 m
Charges de dimensionnement (pont)		transports excep- tionnels type II: 240 to
Tronçon route cantonale à aménager Grangeneuve – giratoire Station féd.	Longueur	1300 m

Il n'est pas prévu d'aménagement pour les cycles puisqu'il n'existe pas de potentiel cyclable sur ce tronçon selon l'état actuel de la planification du réseau cyclable. Il est peu probable que la révision future de cette planification dégage un tel potentiel. Il convient toutefois de noter que la plateforme de 10 mètres permet la réalisation ultérieure de bandes cyclables de 1,2 m de largeur, en réduisant les accotements à 0,8 m (standard des routes cantonales avec bandes cyclables).

3.1 Contraintes

Les contraintes principales du nouveau tracé sont les suivantes:

Géologie

L'ensemble des formations qui seront rencontrées présente a priori des caractéristiques favorables du point de vue de la capacité portante, de la compressibilité et des stabilités en talus de fouille, à l'exception probable des horizons glacio-lacustres des dépôts du retrait würmien qui peuvent présenter des caractéristiques médiocres. Les profondeurs, épaisseurs et caractéristiques de ces horizons devront être précisées par des sondages au droit des ouvrages. Toutefois, les dépôts fluvio-glaciaires du retrait würmien semblent prédominer par rapport à la composante glacio-lacustre, ce qui paraît favorable tant du point de vue de la qualité des fondations que de celle des matériaux pour remblai.

L'examen sommaire n'a pas mis en évidence d'importantes masses glissées ou d'indice d'instabilité majeure sur les versants en forte pente au voisinage ou dans l'emprise des ouvrages de franchissement. Cependant, notamment pour l'implantation des fondations des ponts, cet aspect devra faire l'objet d'une attention soutenue lors de l'étude approfondie.

D'après la carte géologique, quelques sources captées sont présentes dans la zone de la culée est du pont sur la Sarine au lieu-dit La Grangette, ainsi que dans le remblai Les Fontanettes près de La Crausa. Dans ces deux cas, les captages devront probablement être déplacés. Malgré leur forte perméabilité, les dépôts fluvio-glaciaires ne semblent pas constituer des aquifères significatifs. Toutes ces données devront évidemment être confirmées par les études ultérieures.

Couloir à faune

Le ruisseau de Copy constitue vraisemblablement un couloir à faune d'une importance locale. Par contre, à peu près au milieu du nouveau tracé au lieu-dit La Grangette se situe un couloir d'importance régionale. Les études du projet définitif devront donner des solutions pour le maintien de ces couloirs. Pour celui d'importance régionale, il semble que l'utilisation des espaces sous les deux ponts soit possible.

Décharges

Il existe deux zones de décharges connues sur le tracé. D'une part, la décharge de Chésalles est une décharge pour matériaux inertes (DCMI). D'autre part, en rive gauche de la Sarine, il existe une ancienne décharge, propriété de la ville de Fribourg, qui a été utilisée pour les ordures ménagères. Les analyses sont en cours pour l'assainissement urgent de cette décharge dont les effluents

coulent dans la rivière. La présence de cette ancienne décharge est une contrainte importante pour l'implantation du tracé. Au niveau de l'avant-projet en cours de développement, un tracé évitant la décharge est retenu.

Bruit

Il conviendra d'être attentif aux impacts sonores pour les habitations de la route communale et du hameau de Chésalles. Des mesures anti-bruit devront être prises si nécessaire. Les études de bruit sur le tronçon existant depuis Grangeneuve jusqu'à Matran devront être complétées, en fonction des nouvelles charges de trafic induites par la liaison Marly–Grangeneuve.

Il semble que les impacts dus au bruit de chantier soient relativement faibles. Dans tous les cas, les limites de planification devront être respectées sur toute la longueur entre Marly et Posieux.

Sols et agriculture

Il existe des surfaces d'assolement à Marly, au chemin de Vuisserens et au Ferrâdzo, ainsi que sur la commune de Hauterive à La Comba. Les impacts du projet peuvent être qualifiés de moyens, en raison de la perte de surface apte à l'agriculture.

Eaux superficielles

Le ruisseau de Copy est un cours d'eau relativement naturel, récemment réaménagé. Il semble que ce ruisseau soit peu apte à reprendre des eaux supplémentaires. Le ruisseau de Chésalles est un cours d'eau relativement naturel s'écoulant au sein de la décharge. La Sarine, par contre, constitue une zone alluviale d'importance nationale. Les discussions préliminaires menées à ce jour montrent toutefois qu'il est possible de construire le pont dans cette zone, même s'il convient de limiter le nombre de piles.

Eaux souterraines

Une grande majorité du tracé se situe en zone de protection A des eaux souterraines. Quelques sources privées doivent être observées et maintenues ou déplacées. Le site de la décharge de Chésalles à Marly est inscrit dans le cadastre des sites pollués mais ne nécessitant ni assainissement ni surveillance. Le site de l'ancienne décharge de La Pila, dans le méandre de la Sarine, a été cité ci-dessus.

Protection de la nature et du paysage

Le tracé traverse la zone alluviale d'importance nationale de la petite Sarine. La rive gauche de la Sarine constitue une zone de nature selon le plan d'aménagement local (PAL) de la commune d'Hauterive. La structure et la dimension du pont sont déterminantes pour l'impact sur la zone alluviale ainsi que son intégration dans le paysage et la protection de la nature.

L'abbaye d'Hauterive, située à plus de 800 mètres du tracé, n'est pas concernée par la nouvelle route.

Faune, flore, biotopes

Il existe un certain nombre de biotopes à protéger, tels les cours d'eau, les haies et les forêts. Les corridors à faune ont déjà été cités précédemment. Un conflit potentiel existe avec des batraciens provenant de la forêt de Ché-

salles en direction de la zone alluviale de la Gérine. Les cours d'eau représentent toutefois les principaux axes de déplacements des batraciens et de la petite faune.

Défrichements

Des défrichements seront nécessaires à Marly dans la première partie du tracé. Quelques haies en rive gauche du ruisseau de Copy inscrites dans le PAL de Marly doivent être remplacées.

3.2 Description du tracé

Le tracé se présente comme suit (voir annexes):

Le nouveau tracé part de Marly, depuis la route cantonale axe 1200, dans la courbe située au bas de La Crausa. Il longe en remblai la lisière de la forêt et la zone industrielle Les Fontanettes, puis il suit le terrain naturel, avec une faible sinuosité, en direction de Chésalles. Un premier pont de 190 mètres franchit le ruisseau de Chésalles, puis le tracé se poursuit en passant au nord du hameau de Chésalles, en léger déblai, au lieu-dit La Grangette. Le pont sur la Sarine, d'une longueur de 660 mètres environ, enjambe le méandre de la Sarine à Hauterive. Le tracé contourne ensuite l'UIDEF par l'ouest et se raccorde à la route cantonale axe 1300, à quelque 150 mètres au-delà du carrefour de Grangeneuve à Posieux.

Pour ce qui est de la route existante, entre Grangeneuve et le giratoire Station fédérale, le projet prévoit de compléter la chaussée par des accotements. Les canalisations doivent être déplacées et l'évacuation des eaux étudiée et complétée, si nécessaire, par des mesures de rétention.

4. ÉTUDES À ENTREPRENDRE

Le mandat qui sera mis en soumission porte sur les domaines suivants:

- trafic
- géologie et géotechnique
- tracé
- évacuation des eaux
- ouvrages d'art
- étude d'impact sur l'environnement (EIE).

4.1 Trafic

Les études de trafic réalisées dans la comparaison des variantes pour la réfection du pont de Pérolles citées ci-dessus datent de 1994–1995, soit plus de dix ans. Il y a lieu de réévaluer les estimations faites à l'époque, tenant compte des développements qui ont eu lieu entre-temps, notamment le plan régional des transports de la CUTAF et le plan général qui lui est associé. Il y a lieu aussi de réexaminer l'effet de la liaison Marly–Matran sur le trafic motorisé individuel dans la partie sud-ouest de l'agglomération. L'objectif principal est de déterminer, en terme de délestage du trafic total, l'effet de la nouvelle liaison sur le trafic du pont de Pérolles, ainsi que le trafic qui empruntera la nouvelle liaison. Ce paramètre permettra en particulier de déterminer la relation coût–avantage de la nouvelle route.

4.2 Géologie et géotechnique

Les études auront pour objectif de préciser les conditions de fondation de la route et des ouvrages, des terrassements, de la stabilité des talus. Elles contiendront également les réflexions nécessaires à la protection des eaux souterraines. Elles fourniront des évaluations sur les possibilités de réutilisation des matériaux d'excavation ou leur mise en décharge.

4.3 Tracé

L'étude devra inscrire un tracé sur la base des études antérieures, en respectant les limites de construction mises à l'enquête. Il s'agit de définir et d'harmoniser la situation et le profil en long du tracé, en respectant les contraintes existantes et les objectifs du projet telle la vitesse de base. Les profils en travers, terrassements, talus, canalisations, ouvrages annexes, signalisation seront définis par cette étude. L'intégration dans le paysage fera l'objet d'une attention particulière.

4.4 Évacuation des eaux

Les études devront montrer comment les eaux de la route, y compris la partie réaménagée, peuvent être évacuées. Elles préciseront les mesures de rétention ou d'infiltration nécessaires, ainsi que les coûts correspondants.

4.5 Ouvrages d'art

Le pont sur la Sarine et celui sur le ruisseau de Chésalles feront l'objet d'un concours, conformément à l'article 48 du règlement du 28 avril 1998 sur les marchés publics. Le coût estimé de l'ouvrage principal se situe en effet au-dessus du seuil de 10 millions de francs. Dans la mesure où une telle procédure est nécessaire, le Conseil d'Etat est d'avis que le concours doit porter sur les deux ouvrages, permettant ainsi de dégager des synergies, une meilleure intégration et des économies.

Les points principaux à traiter par les candidats sont le type de structure, la longueur des ouvrages, la position des piles et culées, le type de fondations, l'esthétique des ouvrages et leur intégration, le coût.

4.6 Rapport d'impact sur l'environnement

Les thèmes traités par le rapport d'impact sur l'environnement sont les suivants:

- bruit
- protection de l'air
- sol et agriculture
- eaux superficielles
- sous-sol et eaux souterraines
- protection de la nature et du paysage
- protection de la faune, de la flore et des biotopes
- forêt, haies, arbres isolés.

5. PLANIFICATION

5.1 Phases du projet

Les phases du projet à réaliser, objet du présent message, se basent sur les normes en vigueur et sont les suivantes:

- avant-projet: pour le nouveau tracé, les études entreprises à ce jour constituent l'avant-projet et ne doivent pas être recommencées. Pour les ouvrages d'art, le concours constitue l'avant-projet;
- projet de l'ouvrage: préparation des plans pour la mise à l'enquête, du mémoire technique, du devis estimatif et du rapport d'impact sur l'environnement;
- préparation des documents d'appel d'offres;
- projet d'exécution: cette phase doit être intégrée pour les ouvrages d'art objets du concours, car elle doit être adjugée au lauréat. Par contre, pour les autres aspects du projet, le projet d'exécution fera l'objet d'une adjudication ultérieure. Les montants correspondants seront inclus dans le décret relatif à la construction de la liaison Marly-Posieux.

De même, les phases de direction des travaux ne sont pas incluses dans le montant, mais le seront dans le crédit de construction ultérieur.

5.2 Etudes

La planification du projet se présente comme suit:

	2005	2006	2007	2008	2009
Cahier des charges					
Crédit d'études					
Choix des partenaires route					
Etudes géologiques					
Projet route + EIE					
Concours ponts					
Projet ponts					
Examen préalable					
Enquête publique					
Traitement des oppositions					
Approbation du projet					

5.3 Réalisation

La priorité de la réalisation de cette liaison n'est pas encore déterminée, compte tenu des autres projets à réaliser dans le canton et des disponibilités financières de l'Etat. L'étude de trafic doit notamment apporter des conclusions quant à l'effet de la liaison sur le fonctionnement du système de transport (rapport coût-utilité). Une fois cet effet connu, le planning définitif de la réalisation de la liaison Marly-Posieux pourra être envisagé.

6. ASPECTS FINANCIERS

6.1 Devis général

Le coût des travaux est actuellement estimé sur la base des quantités de l'avant-projet, ainsi que de prix unitaires statistiques. Il se présente comme suit:

Coût de l'ouvrage	unité	quantité	prix unitaire	Coût (en francs)
Marly-Grangeneuve				
Route nouvelle	m	2 700	2 560	6 912 000
Stabilisation de glissement et drainage	global			523 000
Mur de soutènement des Fontanettes	m	175	7 200	1 260 000
Pont sur la Sarine	m	660	26 000	17 160 000
Pont sur le ruisseau de Chésalles	m	190	27 200	5 168 000
Giratoire de la Crausa	global			2 484 000
Giratoire de Chésalles	global			450 000
Giratoire de Grangeneuve	global			900 000
Adaptation de la desserte agricole	m	680	800	544 000
Buse métallique sur ruisseau (aqueduc)	m	30	10 000	300 000
Déplacements lignes électriques	global			1 800 000
Défrichements	global			440 000
Raccordements divers	m	250	800	200 000
Sous-total				38 141 000

Grangeneuve – giratoire Station féd.				
Accotements	m	1 300	400	520 000
Canalisations	m	1 300	200	260 000
Evacuation des eaux	global			300 000
Sous-total				1 080 000
Total général des travaux hors taxes				39 221 000
TVA 7,6% (arrondi)				2 980 800
Total général travaux TTC				42 201 800

Le Conseil d'Etat envisage d'intégrer ce projet dans le projet d'agglomération et de requérir une contribution fédérale par le biais du fonds d'infrastructure à hauteur de 50% au maximum. Le crédit d'étude n'est pas concerné par cette contribution, même s'il pourra également être subventionné. Les incertitudes liées à la contribution fédérale sont en effet actuellement trop importantes pour garantir une telle contribution. En effet, l'étude a notamment pour but d'analyser l'effet de la route sur le fonctionnement du trafic d'agglomération.

6.2 Coût des études à entreprendre

Les coûts des études à entreprendre sont estimés sur les bases suivantes:

- pour les études de tracé, évacuation des eaux et ouvrages d'art, selon le règlement SIA 103 concernant les prestations et honoraires des ingénieurs civils, édition 2003 (SN 508 103). Le calcul des honoraires est effectué d'après les coûts de l'ouvrage (art. 7 du règlement). Pour les ponts, les prestations prises en compte sont le projet de l'ouvrage, la procédure de demande d'autorisation, les appels d'offres et le projet d'exécution. Pour le solde des études, seules les prestations de projet de l'ouvrage, de procédure de demande d'autorisation et d'appel d'offres sont prises en compte;
- pour le concours, les estimations se basent sur le règlement SIA 142 des concours d'architecture et d'ingénierie, édition 1998;
- le coût des autres études résulte d'une estimation basée sur l'expérience de chantiers similaires.

Position	Coût (en francs)
Etudes de génie civil, ponts et route	3 065 000
Concours	600 000
Géologie, géotechnique, y compris sondages	250 000
Etude d'impact	200 000
Etudes de trafic	150 000
Divers, communication	200 000
Imprévus 15%	670 000
Total hors taxes	5 135 000
TVA 7,6%	390 000
Total honoraires TTC	5 525 000

6.3 Acquisitions

Les montants nécessaires aux acquisitions de terrain sont systématiquement compris dans les crédits d'études. Cela permet au Conseil d'Etat de profiter d'opportunités pour acquérir des terrains sur ou à proximité du tracé, pour utilisation lors des travaux ou pour des échanges ultérieurs.

Cette pratique est la garantie de pouvoir acquérir des terrains à des prix intéressants.

L'estimation actuelle de la valeur des terrains à acquérir dans le cadre du projet, y compris le réaménagement du tronçon Grangeneuve–giratoire Station fédérale est de **1 100 000 francs**.

7. MONTANT DU CRÉDIT DEMANDÉ

Le montant du crédit demandé se compose donc du coût des études et des acquisitions de terrain. Il est de **6 625 000 francs**.

Le décret est soumis au référendum financier facultatif.

8. AUTRES ASPECTS

Le décret proposé n'a pas d'influence sur la répartition des frais entre l'Etat et les communes. Les travaux sont entièrement à charge de l'Etat. La révision du réseau routier cantonal suite à la réalisation de cette liaison reste réservée. En effet, conformément au plan sectoriel des routes cantonales, la question se pose de la classification au réseau routier communal d'une partie au moins des routes dont la fonction sera assurée à l'avenir par la nouvelle liaison.

Le décret proposé n'a pas d'influence sur le personnel de l'Etat et n'est pas concerné par les questions d'eurocompatibilité.

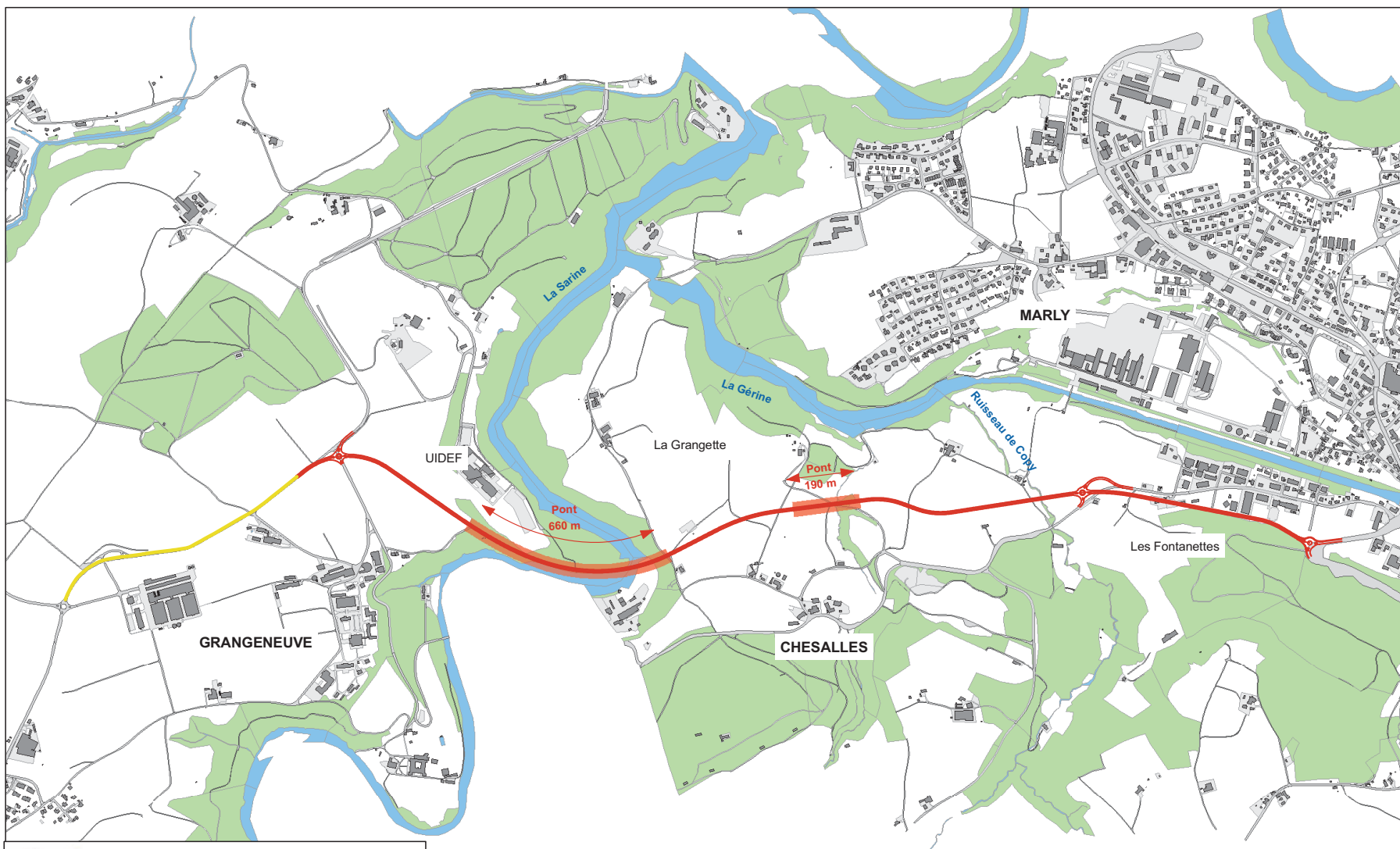
9. CONCLUSION

Le projet Marly–Posieux qui s'inscrit dans la liaison Marly–Matran est une composante importante du système de transport dans l'agglomération fribourgeoise. Il permettra, à terme, de compléter le dispositif de ceinture constitué de l'A12 et du pont de la Poya. Des études doivent être entreprises pour préciser le tracé, les conditions géologiques, les impacts sur l'environnement et sur le trafic.

Le Conseil d'Etat s'est engagé, dans sa réponse au postulat des députés Damien Piller et Dominique Virdis Yerly à présenter un crédit d'engagement pour ces études. L'étude proposée permettra d'envisager la réalisation de cette route si elle se justifie. Elle permet de préparer l'avenir et d'anticiper sur la résolution des problèmes de circulation de l'avenir.

C'est pourquoi nous vous demandons de soutenir ce projet de décret.

Annexes: cartes du tracé



1057 - Liaison routière Marly - Matran
Etude d'avant-projet

Tracé en situation - V5

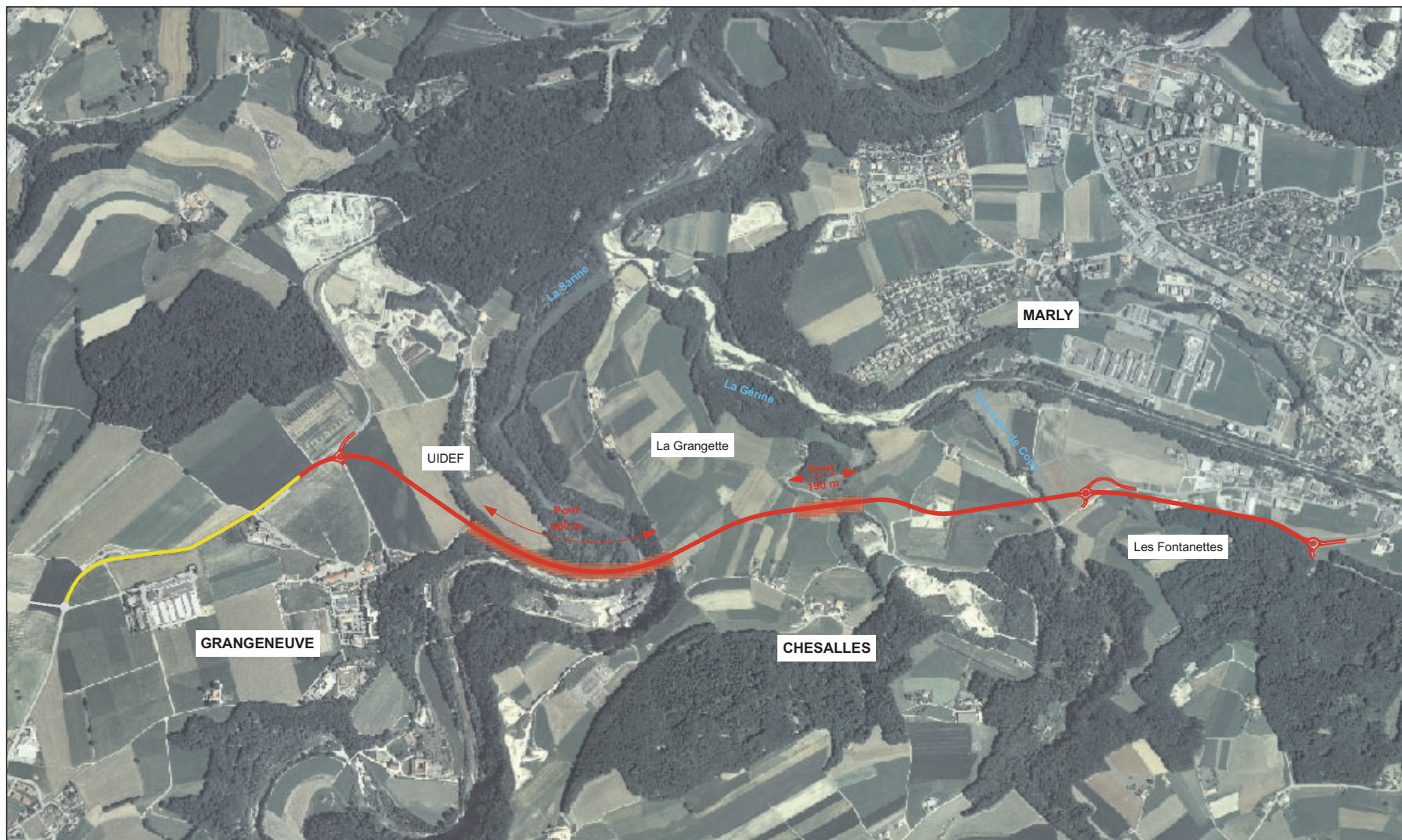
15.12.2005
BS/SGI/FC

Légende / Legende :

- Nouveau tronçon / Neubaustrecke
- Tronçon à aménager / Auszubauender Abschnitt

1:12'000





1057 - Liaison routière Marly - Matran
Etude d'avant-projet

Tracé en situation - V5

15.12.2005
BS/SG/FC

Légende / Legende :

- Nouveau tronçon / Neubaustrecke
- Tronçon à aménager / Auszubauender Abschnitt

1:12'000



BOTSCHAFT Nr. 245 31. Januar 2006
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Dekretsentwurf über einen
Verpflichtungskredit für die Planung der
Strassenverbindung Marly–Posieux

In ihrem am 19. November 2004 eingereichten und begründeten Postulat (Nr. 264.04, TGR S. 1595) forderten die Grossräte Damien Piller und Dominique Virdis Yerly die rasche Realisierung der Strassenverbindung Marly–Matran. Sie ersuchten den Staatsrat, eine Studie für dieses Bauprojekt in Auftrag zu geben, damit es beziffert werden könne. Ausserdem baten die beiden Verfasser des Postulats den Staatsrat, in seinem Bericht anzugeben, ob er gewillt ist, dem Kantonsparlament den Kredit für diese Verbindung zur selben Zeit wie den Kredit für die Poyabrücke zu unterbreiten und somit beide Bauvorhaben zu einer Einheit zu verschmelzen.

In seiner Antwort vom 5. April 2005 erklärte sich der Staatsrat bereit, die rasche Realisierung der Verbindung Marly–Matran zu prüfen. Er wies jedoch darauf hin, dass es nicht möglich sei, die Kreditgesuche für beide Bauvorhaben gleichzeitig einzureichen, ohne das Gesuch um den Verpflichtungskredit für den Bau der Poyabrücke auf 2008 hinauszuschieben. Hingegen verpflichtete sich der Staatsrat, das Gesuch um den Planungskredit für die Verbindung Marly–Matran dem Grossen Rat gleichzeitig mit dem Gesuch um den Verpflichtungskredit für den Bau der Poyabrücke zu unterbreiten und er schlug dem Grossen Rat vor, das Postulat in diesem Sinne für erheblich zu erklären.

Am 11. Mai 2005 nahm der Grosse Rat das Postulat mit 100 Ja- gegen 3 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen an. Mit dem Dekret, das in der vorliegenden Botschaft erläutert wird, wird dem Willen des Parlaments Rechnung getragen und ein Planungskredit für dieses Vorhaben beantragt. Die Botschaft, die gleichzeitig Bericht zum angenommenen Postulat ist, ist wie folgt gegliedert:

1. Rückblick
2. Fortschreiten des Dossiers
3. Beschreibung des Projekts
4. Anstehende Studien
5. Planung
6. Finanzielle Folgen
7. Höhe des verlangten Kredits
8. Weitere Folgen
9. Schlussfolgerungen

1. RÜCKBLICK

Als 1996 die Sanierung der Pérollesbrücke in Planung war, wurde auch die Möglichkeit einer neuen Überquerung der Saane oberhalb Freiburgs geprüft. Unter den zahlreichen Varianten, die in diesem Zusammenhang untersucht wurden, befand sich auch ein neues Trasse, mit dem Marly umfahren und zahlreiche Gemeinden am rechten Ufer der Saane über den Anschluss Matran direkt mit der Autobahn A12 verbunden werden sollten. Aus der Variantenanalyse wurden folgende Schlüsse gezogen:

- Der Ausbau der Pérollesbrücke auf drei Fahrbahnen und die Umgestaltung des Zugangs (Zugangskontrollen, Park+Ride, bi-pass und Hilffssysteme für den Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel) sowie die vom Verkehrsverbund der Agglomeration Freiburg (CUTAF) vorgeschlagenen Massnahmen für das Zentrum Freiburg schaffen die für die effiziente Förderung des öffentlichen Verkehrs nötigen Bedingungen. Mit dem Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel wird der motorisierte Individualverkehr auf der Route de Fribourg in Marly und auf den Hauptachsen der Stadt Freiburg abnehmen.
- Mit einer Umfahrung von Marly (Strassenverbindung Marly–Matran) könnten die Verkehrsprobleme nur zum Teil gelöst werden, weil mehr als die Hälfte der Verkehrsbewegungen ihren Ursprung oder ihr Ziel in Marly selber hat und die Umfahrung somit nicht benutzen würde. So zeigen Verkehrsstudien, dass eine Verbindung Marly–Matran den Verkehr auf der Pérollesbrücke um etwa 30% verringern würde.

Der Bericht kam zum Schluss, dass mit dem Entscheid für eine neue Saane-Überquerung zugewartet werden könne und dass eine Realisierung nach 2005 immer noch früh genug sei, sofern die vom CUTAF vorgesehenen Massnahmen bis dahin realisiert würden.

Aus diesen Gründen wurden im Bericht folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Mittelfristig, Ausarbeitung einer Strategie ohne neue Strasse (also Verzicht auf den Bau einer neuen Verbindung und somit Beibehaltung des Status quo, dafür Ausbau der Pérollesbrücke).
- Langfristig, Sicherstellung des benötigten Geländes dank eines von der zuständigen Direktion erstellten und 5 Jahre gültigen Plans von der belegten Zone für die Varianten Marly–Matran.
- Vor Ablauf des Plans von der belegten Zone, Verwirklichung der technischen Studien zu den verschiedenen Varianten, und zwar so weit wie nötig, um den Baugrenzenplan gemäss Artikel 34 Abs. 3 und Artikel 35 des Strassengesetzes vom 15. Dezember 1967 (StrG) erstellen und damit die freie Verfügung der nötigen Korridore sichern zu können.

Die Verbindung Marly–Matran verbindet Marly mit der Autobahn A12 (Anschluss Matran). Um den Zugang zur Kehrrichtverbrennungsanlage sicherzustellen hatte die SAIDEF (Société anonyme pour l'incinération des déchets de Fribourg) die Mittel budgetiert, die für die Umfahrung von Posieux und die Teilumfahrung von Matran nötig waren. Mit dem budgetierten Betrag konnte eine Strasse gemäss Standards für eine Nebenstrasse des Kantonsstrassennetzes gebaut werden. Diese neue Strasse ist integraler Bestandteil der Verbindung Marly–Matran. Deshalb hat der Grosse Rat am 7. Juni 2000 einen Kredit von 2 265 000 Franken genehmigt, damit dieser Abschnitt gemäss den Standards einer Hauptstrasse gebaut werden konnte. Die Umfahrung von Posieux und Matran konnte bereits verwirklicht und am 9. Oktober 2004 in Betrieb genommen werden.

Die vorliegende Botschaft hat den Abschnitt zwischen Marly und Posieux (Kantonsstrasse, Achse 1300, in der Nähe von Grangeneuve) sowie den Abschnitt zwischen Grangeneuve und dem ALP-Kreisel (Eidgenössische Forschungsanstalt Agroscope Liebefeld-Posieux) zum Gegenstand. Bei diesem zweiten Abschnitt geht es

darum, auf 1,3 km die fehlenden Bankette zu errichten und die Strassenentwässerung auszubauen, sodass sich die gesamte Verbindung Marly–Matran einheitlich präsentiert.

In der Folge wird zwischen dem neuen (Marly–Grangeneuve) und dem auszubauenden Trasse (Grangeneuve – ALP-Kreisel) unterschieden.

2. FORTGANG DES DOSSIERS

Per Dekret vom 8. Juni 1994 sprach der Grosse Rat einen Verpflichtungskredit, dank dem die damalige Baudirektion (heute Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion, RUBD) die Studien durchführen konnte, die für die Sicherstellung des Baugeländes für eine neue Überquerung der Saane oberhalb Freiburgs notwendig sind.

Dank der Studien zur Strassenplanung, die darauf realisiert wurden, konnte die Variante ermittelt werden, mit der die angestrebten Ziele am besten erreicht werden können. Gemäss dieser Variante soll die Strecke von unterhalb des Crausabachs in Marly über Chésalles und Hauterive (Sektor Posieux) zum Autobahnanschluss der A12 bei Matran führen. Um den für diese neue Strassenverbindung nötigen Boden zu sichern, veröffentlichte die Baudirektion am 9. Februar 2001 den Plan von der belegten Zone gemäss Artikeln 33 und 34 StrG. Dieser Plan läuft am 9. Februar 2006 aus. Spätestens dann muss ein Baugrenzenplan im Sinne von Artikel 35 StrG öffentlich aufgelegt werden.

Um wie angegeben den Baugrenzenplan auflegen zu können, werden Studien für das Vorprojekt zur Streckenführung unternommen. Es geht darum, das Trasse genauer zu bestimmen, um die Baugrenzen definieren zu können, die die Verwirklichung des Vorhabens erlauben, ohne ein zu grosses Baugelände sicherstellen zu müssen. Ein Kurzbericht zur Umweltverträglichkeit ergänzt diese Studien – auch wenn die bereits getätigten Studien gezeigt haben, dass die berücksichtigte Streckenführung aus Sicht des Umweltschutzes machbar ist.

Der Zeitplan für die Genehmigung der Baugrenzen sieht wie folgt aus:

- Vorprojekt Trasse September bis Dezember 2005
- Vorprüfung durch Dienststellen Januar 2006
- Öffentliche Auflage Februar 2006
- Behandlung der Einsprachen März bis Juli 2006
- Genehmigung durch die RUBD September 2006

Im Übrigen hat der Grosse Rat im Hinblick auf die öffentliche Auflage ein Pflichtenheft für die Studien für das definitive Projekt ausarbeiten lassen. Die vorliegende Botschaft stützt sich auf dieses Pflichtenheft und auf den Voranschlag – auch wenn diese Studien nach Gesetzgebung zum öffentlichen Beschaffungswesen noch ausgeschrieben werden müssen.

3. BESCHREIBUNG DES PROJEKTS

Gestützt auf die bisher realisierten Studien lassen sich die Hauptmerkmale der Streckenführung wie folgt zusammenfassen (die Zahlen sind als Richtwerte zu verstehen):

Neuer Abschnitt		
Marly–Grangeneuve	Länge	2750 m
Brücke über den Chésallesbach	Länge	190 m
Brücke über die Saane	Länge	660 m
Grundbreite		7 m für Fahrbahn und 2 Bankette von 1,5 m
Projektierungsgeschwindigkeit		80 km/h
Kreisel	Ø	36 m
Umfahrungswege	Breite	3 m, Bankette von 0,5 m
Bemessungslasten (Brücke)		Ausnahmetransporte Typ II: 240 t
Auszubauender Abschnitt		
Grangeneuve – ALP-Kreisel	Länge	1300 m

Radwege sind keine vorgesehen, weil dieser Abschnitt laut jetziger Zweiradplanung kein Fahrradpotenzial besitzt. Dies dürfte sich auch nicht ändern, wenn die Fahrradplanung revidiert wird. Immerhin würde dieser Abschnitt mit seiner Breite von 10 m Raum für eine nachträgliche Errichtung eines 1,2 m breiten Radstreifens bieten, sollte sich dies doch als nötig erweisen. Dazu würden die Bankette um je 0,8 m reduziert (Standard für Kantonsstrassen mit Radstreifen).

3.1 Äussere Zwänge

Für den neuen Abschnitt müssen folgende Gegebenheiten berücksichtigt werden:

Geologie

Betrachtet man die Tragfähigkeit, Zusammendrückbarkeit, Stabilität der Baugrubenwände, können die geologischen Eigenschaften des Gebiets, durch die das Trasse führen wird, insgesamt als günstig bezeichnet werden. Die eiszeitlichen Horizonte werden wohl eine Ausnahme bilden, da die Qualität der Ablagerungen aus dem würmzeitlichen Rückzug zu wünschen lassen kann. Tiefe, Dicke und Eigenschaft der Horizonte müssen mittels Sondierbohrungen entlang des Trassees genauer bestimmt werden. Ersten Erkenntnissen zufolge scheinen die Fluvioglazial-Ablagerungen aus dem würmzeitlichen Rückzug jedoch verbreiteter zu sein als die eiszeitlichen Ablagerungen, was sowohl für die Foundation als auch für das Schüttgut auf eine bessere Qualität hoffen lässt.

Eine erste Untersuchung der stark geneigten Abhänge neben oder auf dem Baugelände der Brücken hat keine gewichtigen Rutschmassen oder Indizien auf Instabilitäten zu Tage gefördert. Im Rahmen der detaillierten Studien muss dieser Aspekt indes genauer untersucht werden – dies gilt insbesondere für die Standorte der Brückenfundationen.

Laut geologischer Karte gibt es ein paar Quelfassungen bei La Grangette – also in der Zone des östlichen Widerlagers der Brücke über die Saane – und beim Böschungsdamm bei Les Fontanettes in der Nähe von La Crausa. In beiden Fällen werden die Fassungen wohl verschoben werden müssen. Auch wenn die Fluvioglazial-Ablagerungen eine hohe Permeabilität aufweisen, scheinen sie keine bedeutenden Grundwasservorkommen zu enthalten. All diese Daten werden im Rahmen von weiteren Studien überprüft werden müssen.

Wildtierkorridore

Der Copybach hat wahrscheinlich die Funktion eines Wildtierkorridors von lokaler Bedeutung. Und bei etwa der Hälfte des neuen Abschnitts, bei La Grangette, befindet sich ein Wildtierkorridor von regionaler Bedeutung. In den Studien für das Ausführungsprojekt werden Lösungen für den Erhalt dieser beiden Korridore aufgezeigt werden müssen. Für den Korridor von regionaler Bedeutung zeichnet sich die Unterquerung der Strasse bei den beiden Brücken als Lösung ab.

Deponien

Entlang der neuen Strecke gibt es zwei Deponien: zum einen die Deponie von Chésalles – eine Inertstoffdeponie – und zum andern die alte Deponie am linken Saane-Ufer, die der Stadt Freiburg gehört und für Haushaltsabfälle benutzt wurde. Zurzeit sind Analysen für eine dringliche Sanierung der zweiten Deponie im Gange, da verschmutztes Wasser von der Deponie in das Gewässer gelangt. Das Vorhandensein dieser alten Deponie hat einen direkten Einfluss auf die Streckenführung. So wurde für das Vorprojekt, das derzeit fertig gestellt wird, ein Trasse gewählt, mit der diese Deponie umgangen wird.

Lärm

Die Schallbelastung entlang der Gemeindestrasse und im Weiler von Chésalles muss analysiert werden, damit falls nötig die entsprechenden Massnahmen gegen den Strassenlärm getroffen werden können. Die Lärmstudien für den bestehenden Abschnitt zwischen Grangeneuve und Matran werden unter Berücksichtigung der neuen Verkehrslast infolge der Verbindung Marly–Grangeneuve nachgeführt werden müssen.

Die Immissionen im Zusammenhang mit dem Baulärm dürften relativ gering sein. Auf jeden Fall aber werden die Planungswerte auf der ganzen Strecke zwischen Marly und Posieux eingehalten werden müssen.

Boden und Landwirtschaft

In Marly, beim Chemin de Vuissereins und bei Ferrâdzo, sowie in Hauterive bei La Comba gibt es Fruchtfolgeflächen. Angesichts des Verlusts an landwirtschaftlich nutzbarer Fläche können die Auswirkungen des hier vorgestellten Projekts als mittel bezeichnet werden.

Oberflächengewässer

Beim Copybach handelt es sich um einen relativ naturnahen Wasserlauf, bei dem kürzlich wasserbauliche Arbeiten durchgeführt wurden. Wie es scheint, hat dieser Bach nur eine geringe Kapazität, zusätzliches Wasser aufzunehmen. Der Chésallesbach ist ebenfalls ziemlich naturnah. Er fliesst durch die Deponie. Die Saane ihrerseits bildet ein Auengebiet von nationaler Bedeutung. Vorgängige Abklärungen haben ergeben, dass es trotzdem möglich sein wird, eine Brücke in dieser Zone zu bauen; allerdings wird die Zahl der Brückenpfeiler auf ein Minimum reduziert werden müssen.

Grundwasser

Der Grossteil des Trassees befindet sich in einem Gewässerschutzbereich A zum Schutz nutzbarer unterirdischer Gewässer. Ein paar private Quellen werden beobachtet werden müssen, um entscheiden zu können, ob sie beibe-

halten werden können oder verschoben werden müssen. Die Deponie von Chésalles bei Marly ist im Altlastenkataster aufgeführt; sie muss jedoch weder saniert noch überwacht werden. Auf die frühere Deponie von La Pila in den Mäandern der Saane wurde bereits eingegangen.

Natur- und Landschaftsschutz

Die geplante Strasse durchquert das Auengebiet von nationaler Bedeutung der Kleinen Saane. Beim linken Ufer des Fliessgewässers handelt es sich um eine Naturschutzzone gemäss Ortsplanung der Gemeinde Hauterive. Struktur und Grösse der Brücke sind entscheidend für die Auswirkungen der Brücke auf das Auengebiet sowie für deren Integration in die Landschaft.

Die Abtei von Hauterive ist von dieser neuen Verbindung nicht betroffen, liegen doch mehr als 800 Meter zwischen ihr und dem Trasse.

Fauna, Flora, Biotope

Im vom Projekt betroffenen Gebiet befinden sich Biotope (Fliessgewässer, Hecken, Wälder usw.), die geschützt werden müssen. Auf die Wildtierkorridore wurde bereits eingegangen. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Amphibien gerichtet werden müssen, die sich vom Wald bei Chésalles in Richtung Auengebiet der Ärgera begeben. Die Amphibien und Kleintiere bewegen sich jedoch hauptsächlich entlang der Wasserläufe.

Rodungen

In Marly sind auf dem ersten Teil des Trassees Rodungen erforderlich. Auch werden einige Hecken am linken Ufer des Copybachs, die in der Ortsplanung von Marly eingetragen sind, ersetzt werden müssen.

3.2 Beschreibung der Streckenführung

Das Trasse kann wie folgt umrissen werden (siehe auch Anhänge):

Der neu zu bauende Abschnitt beginnt in Marly bei der Kurve der Kantonsstrasse, Achse 1200, unten bei La Crausa. Sie führt auf einem Böschungsdamm am Wald und an der Industriezone Les Fontanettes entlang und darauf, dem natürlichen Gelände folgend, leicht gewunden in Richtung Chésalles. Eine erste Brücke mit einer Länge von 190 m führt über den Chésallesbach. Das Trasse führt nördlich am Weiler Chésalles vorbei, in einem leichten Einschnitt auf der Höhe von La Grangette. Eine zweite, rund 660 m lange Brücke überquert den Mäander der Saane bei Hauterive. Darauf führt die geplante Strasse westlich an der Verbrennungsanlage (UIDEF) vorbei, bevor sie etwa 150 m nach der Kreuzung von Grangeneuve in Posieux in die Kantonsstrasse, Achse 1300, mündet.

Für den bestehenden Abschnitt zwischen Grangeneuve und dem ALP-Kreisel sieht das Projekt die Errichtung von Banketten vor. Ausserdem muss die Kanalisation verschoben und die Ableitung der Abwässer untersucht und allenfalls mit Rückhaltevorrückungen ergänzt werden.

4. ANSTEHENDE STUDIEN

Das Mandat wird Studien in folgenden Bereichen umfassen:

- Verkehr
- Geologie und Geotechnik
- Trasse
- Abwasserableitung
- Kunstbauten
- Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

4.1 Verkehr

Die Verkehrsstudien, die für den Variantenvergleich im Rahmen der Sanierung der Pérollesbrücke durchgeführt worden waren, sind schon über 10 Jahre alt (1994/1995). Die damals entwickelten Szenarien und Schätzungen sind deshalb auf den neusten Stand zu bringen, wobei die Entwicklungen, die inzwischen stattgefunden haben (dazu zählen insbesondere der Regionale Verkehrsplan und der damit verbundene Generalplan des CUTAF), berücksichtigt werden müssen. Ausserdem muss der Einfluss der Verbindung Marly–Matran auf den motorisierten Individualverkehr im südwestlichen Teil der Agglomeration neu beurteilt werden. Es geht in erster Linie darum, die daraus resultierende Entlastung des Gesamtverkehrs über die Pérollesbrücke und die Verkehrslast auf dieser neuen Verbindung zu eruieren. Dadurch wird namentlich das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser neuen Strasse ermittelt werden können.

4.2 Geologie und Geotechnik

Mit diesen Studien sollen die Bedingungen für die Fundation der Strassen und Kunstbauten, für die Erdarbeiten und für die Stabilität der Böschungen ermittelt werden. Aus diesen Studien können zudem die Massnahmen für den Schutz der Grundwasservorkommen hergeleitet werden. Und sie werden Ausschluss darüber geben, inwieweit das Aushubmaterial wiederverwertet werden kann oder entsorgt werden muss.

4.3 Trasse

Die Studie wird die Streckenführung auf der Grundlage der früheren Studien und innerhalb der öffentlich aufgelegten Baugrenzen festlegen müssen. Es wird darum gehen, den Situationsplan und das Längenprofil des Trassees unter Berücksichtigung der äusseren Zwänge und der Projektvorgaben (z.B. Ausbaugeschwindigkeit) zu definieren und abzustimmen. Weitere Merkmale, die im Rahmen dieser Studie zu definieren sind: Querschnitte, Erdarbeiten, Böschungen, Kanalisationen, Nebenanlagen und Strassensignalisation. Die Integration der Strasse in die Landschaft wird besonders wichtig sein.

4.4 Abwasserableitung

Die Studien werden aufzeigen müssen, wie die Strasse – auch auf dem auszubauenden Abschnitt – entwässert werden kann. Ausserdem müssen die notwendigen Retentions- oder Versickerungsmassnahmen sowie die entsprechenden Kosten festgelegt werden.

4.5 Kunstbauten

Für die Brücke über die Saane und diejenige über den Chésallesbach wird nach Artikel 48 des Reglements vom

28. April 1998 über das öffentliche Beschaffungswesen ein Wettbewerb ausgeschrieben, liegt der geschätzte Wert der grösseren Brücke doch über dem Schwellenwert von 10 Millionen Franken. Und da so oder so ein Wettbewerb organisiert werden muss, will der Staatsrat den Wettbewerb auf den zweiten Kunstbau ausdehnen, um so einen Synergieeffekt, eine bessere Integration und Kosteneinsparungen zu erzielen.

Die Wettbewerbsteilnehmer werden insbesondere folgende Punkte ausarbeiten müssen: Struktur, Länge der Kunstbauten, Standort der Brückenpfeiler und Widerlager, Ästhetik und Integration der Bauwerke sowie die Kosten.

4.6 Bericht über die Umweltverträglichkeit

Im Bericht über die Umweltverträglichkeit werden folgende Themen behandelt:

- Lärm
- Luftreinhaltung
- Boden und Landwirtschaft
- Oberflächengewässer
- Grund und Grundwasser
- Natur- und Landschaftsschutz
- Schutz der Fauna, Flora und Biotope
- Wälder, Hecken, Einzelbäume

5. PLANUNG

5.1 Projektphasen

Das hier behandelte Projekt ist in folgende Teilphasen, die den einschlägigen Normen entsprechen, unterteilt:

- Vorprojekt: Die Studien, die bis dato für den neu zu bauenden Abschnitt unternommen wurden, bilden das Vorprojekt und müssen nicht wiederholt werden. Für die Kunstbauten besteht das Vorprojekt aus dem Wettbewerb.
- Bauprojekt: Erstellen der Pläne für die öffentliche Auflage, des technischen Berichts, des Kostenvoranschlags und des Berichts über die Umweltverträglichkeit.
- Erstellen der Ausschreibungsunterlagen.
- Ausführungsprojekt: Für die Kunstbauten muss diese Phase in die Vorprojektphase integriert werden, weil die Ausführung dem Preisträger zugeschlagen werden wird. Für die übrigen Arbeiten hingegen wird das Ausführungsprojekt später vergeben. Die damit zusammenhängenden Kosten werden Gegenstand des Dekrets über den Verpflichtungskredit für den Bau der Verbindung Marly–Posieux sein.

Auch die Bauleitung wird durch den Baukredit, nicht durch den heute unterbreiteten Planungskredit gedeckt.

5.2 Studien

Für das Bauvorhaben wurde folgender Zeitplan festgelegt:

	2005	2006	2007	2008	2009
Pflichtenheft					
Planungskredit					
Auftragsvergabe Strasse					
Geologische Studien					
Strassenprojekt + UVP					
Wettbewerb, Brücke					
Brückenprojekt					
Vorprüfung					
Öffentliche Auflage					
Behandlung Einsprachen					
Genehmigung des Projekts					

5.3 Realisierung

Angesichts der andern Bauvorhaben des Staats und seiner finanziellen Mittel ist die Priorität für die Realisierung dieses Projekts noch nicht festgelegt worden. Insbesondere muss die Verkehrsstudie Aufschluss darüber geben, wie sich diese Verbindung auf das Transportsystem auswirkt (Kosten-Nutzen-Verhältnis). Sobald die Auswirkungen bekannt sind, kann der definitive Zeitplan für die Verwirklichung der Strassenverbindung Marly-Posieux bestimmt werden.

6. FINANZIELLE FOLGEN

6.1 Kostenvoranschlag

Gestützt auf die im Vorprojekt definierten Dimensionen und auf die statistisch erhobenen Einheitspreise lassen sich die Kosten für die Arbeiten wie folgt zusammenfassen:

Bauwerk	Einheit	Menge	Einheitspreis	Kosten (in CHF)
Marly-Grangeneuve				
Neue Strasse	m	2 700	2 560	6 912 000
Stabil. Rutschungen, Entwässerung	pauschal			523 000
Stützmauer Les Fontanettes	m	175	7 200	1 260 000
Brücke über die Saane	m	660	26 000	17 160 000
Brücke über den Chésallesbach	m	190	27 200	5 168 000
Kreisel bei La Crausa	pauschal			2 484 000
Kreisel bei Chésalles	pauschal			450 000
Kreisel bei Grangeneuve	pauschal			900 000
Anpassung des Flurwegnetzes	m	680	800	544 000
Metallischer Durchlass Bach	m	30	10 000	300 000
Verschiebung Stromleitungen	pauschal			1 800 000
Rodungen	pauschal			440 000
Verschiedene Anschlüsse	m	250	800	200 000
Zwischentotal				38 141 000
Grangeneuve – ALP-Kreisel				
Bankette	m	1 300	400	520 000
Kanalisation	m	1 300	200	260 000
Abwasserableitung	pauschal			300 000
Zwischentotal				1 080 000
Total Arbeitskosten ohne MWST				39 221 000
MWST 7,6% (gerundet)				2 980 800
Total Arbeitskosten inkl. MWST				42 201 800

Der Staatsrat erwägt, dieses Vorhaben ins Agglomerationsprogramm aufzunehmen und um Bundesbeiträge zu einem Satz von maximal 50% zu ersuchen (Infrastrukturfonds). Der Planungskredit ist davon nicht betroffen, auch wenn diese Arbeiten wohl ebenfalls in den Genuss einer Subvention werden kommen können. Zurzeit sind die Unsicherheiten rund um die Bundesbeiträge jedoch zu gross, um darauf zu zählen. Fest steht, diese Studien haben unter anderem zum Ziel, den Einfluss dieser Strasse auf den Agglomerationsverkehr zu untersuchen.

6.2 Kosten der anstehenden Studien

Die Kosten für die Studien, die noch durchgeführt werden müssen, wurden unter Berücksichtigung folgender Elemente veranschlagt:

- Studien zur Streckenführung, zur Abwasserableitung und zu den Kunstbauten: gemäss Ordnung SIA 103 von 2003 für Leistungen und Honorare der Bauingenieure und Bauingenieurinnen (SN 508 103). Die Honorarberechnung erfolgt nach den Baukosten (Art. 7 der Ordnung). Für die beiden Brücken werden das Bauprojekt, das Bewilligungsverfahren, die Ausschreibungen und das Ausführungsprojekt berücksichtigt. Im Rahmen der Studien werden einzig das Bauprojekt, das Bewilligungsverfahren und die Ausschreibungen berücksichtigt.
- Wettbewerb: Grundlage ist die Ordnung SIA 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe von 1998.
- Bei der Kostenschätzung für die übrigen Studien wurden Erfahrungswerte aus ähnlichen Bauprojekten herangezogen.

Position	Kosten (in CHF)
Bau-, Brücken- und Strassenstudien	3 065 000
Wettbewerb	600 000
Geologie, Geotechnik inkl. Sondierbohrungen	250 000
Umweltverträglichkeitsprüfung	200 000
Verkehrsstudien	150 000
Diverses, Kommunikation	200 000
Unvorhergesehenes 15%	670 000
Total ohne MWST	5 135 000
MWST 7,6%	390 000
Total Honorare inkl. MWST	5 525 000

6.3 Landkäufe

In Planungskrediten sind immer auch die Beträge für Landkäufe enthalten. Damit hat der Staatsrat die Möglichkeit, Grundstücke auf oder in der Nähe der Strecke, die während oder nach den Bauarbeiten nötig sind, zu erwerben, wenn sich eine gute Gelegenheit bietet. Auf diese Weise können die Grundstücke zu einem interessanten Preis gekauft werden.

Die derzeitige Schätzung geht davon aus, dass im Rahmen dieses Vorhabens (inklusive für den Ausbau des Abschnitts Grangeneuve – ALP-Kreisel) Land im Wert von **1 100 000 Franken** erworben werden muss.

7. HÖHE DES VERLANGTEN KREDITS

Es wird um einen Planungskredit von **6 625 000 Franken** ersucht. Damit sind die Kosten der Landkäufe und Studien gedeckt.

Das Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

8. WEITERE FOLGEN

Das Dekret hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden, da die Arbeiten vollständig durch den Staat getragen werden. Die Revision des Kantonsstrassennetzes infolge der Fertigstellung dieser Verbindung bleibt indes vorbehalten; denn die Frage wird sich laut Sachplan des Kantonsstrassennetzes stellen, ob gewisse Achsen, deren Funktion von der neuen Verbindung erfüllt werden wird, dannzumal nicht als Gemeindestrassen umklassiert werden sollen.

Das vorgeschlagene Dekret hat weder Einfluss auf das Personal noch ist es von den Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

9. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Strassenverbindung Marly–Posieux, die Teil der Verbindung Marly–Matran ist, ist ein wichtiger Bestandteil des Transportsystems in der Agglomeration Freiburgs. Damit kann der Ring, bestehend aus der A12 und der Poyabrücke, mittelfristig geschlossen werden. Bevor das Projekt realisiert werden kann, müssen jedoch die geologischen Gegebenheiten, die Umweltverträglichkeit und die Auswirkungen auf den Verkehr abgeklärt werden.

In seiner Antwort auf das Postulat der Grossräte Damien Piller und Dominique Viridis Yerly hatte sich der Staatsrat verpflichtet, dem Grossen Rat einen Dekretsentwurf für

ebendiese Studien zu unterbreiten. Damit kann der Bau dieser Verbindung, so sie sich denn aufgrund der Studienresultate rechtfertigen lässt, in Angriff und die Lösung der kommenden Verkehrsprobleme vorweg genommen werden.

Aufgrund dieser Erwägungen ersuchen wir Sie, dieses Projekt zu unterstützen und den verlangten Kredit zu sprechen.

Anhänge: Karten mit dem Trasse
(siehe französischen Text)

Décret

du

relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études de la route Marly–Posieux

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 31 janvier 2006;

Sur la proposition de cette autorité,

Décète:

Art. 1

Un crédit d'engagement de 6 625 000 francs est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue d'assurer le financement des études et des acquisitions de terrain pour la route Marly–Posieux.

Art. 2

¹ Les crédits de paiements nécessaires aux études et aux acquisitions de terrain seront portés au budget 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 die Planung der Strassenverbindung Marly–Posieux

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf die Artikel 45 und 46 der Staatsverfassung 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 31. Januar 2006;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

Für die im Zusammenhang mit der Strassenverbindung Marly–Posieux notwendigen Studien und Landkäufe wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 6 625 000 Franken eröffnet.

Art. 2

¹ Die für die Studien und den Landerwerb erforderlichen Zahlungskredite werden in den Investitionsvoranschlag 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 études et aux acquisitions de terrain pour la route Marly–Posieux 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

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. Les dépenses d'exécution feront l'objet d'une autre demande de crédit d'engagement.

Art. 6

¹ Le présent décret n'a pas de portée générale.

² Il est soumis au referendum financier facultatif.

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 im Zusammenhang mit der Strassenverbindung Marly–Posieux notwendigen Studien und Landkäufe werden in der Staatsbilanz aktiviert und gemäss Artikel 27 des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates abgeschrieben.

Art. 5

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. Die Kosten für die Ausführung der Strassenverbindung sind Gegenstand eines separaten Kreditgesuchs.

Art. 6

¹ Dieses Dekret ist nicht allgemein verbindlich.

² Es untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.