

MESSAGE N° 293 2 octobre 2006
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de décret relatif
à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour
les études et acquisitions de terrain du réseau
roucier cantonal pour les années 2006 à 2011

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de 10 000 000 de francs pour la poursuite des travaux de planification du réseau roucier cantonal, des études des routes et ouvrages d'art et des acquisitions de terrain. L'ensemble regroupe, outre les études roucières proprement dites, les rapports d'impact sur l'environnement, les études géologiques, géotechniques, archéologiques ainsi que les études particulières de circulation et les études préliminaires de nouveaux projets à plus long terme.

Le présent message (chapitre 2.3) constitue également le rapport faisant suite au postulat N° 231.03 Christine Buliard-Marbach/Nicolas Bürgisser concernant l'examen d'une réduction du trafic dans la traversée de Flamatt. Ce postulat, déposé le 26 juin 2003 et développé le 12 septembre 2003, a été pris en considération par le Grand Conseil le 10 février 2004.

Le présent message accompagnant le projet de décret s'articule comme suit:

1. Crédits d'études
2. Crédit d'études demandé
3. Montant du crédit demandé
4. Autres aspects
5. Conclusion

1. CRÉDITS D'ÉTUDES

Le financement des études des routes cantonales s'opère selon deux types de crédits d'engagement:

- des crédits d'engagement généraux pour une durée de trois à six ans;
- des crédits d'engagement particuliers pour des projets précis, comme par exemple les études du pont de la Poya ou du contournement de Bulle H189.

L'état des crédits d'études adoptés avant 1998 a été présenté dans le message N° 123 du 20 octobre 1998. Depuis cette date, la situation a évolué de la façon suivante:

1.1 Crédit d'engagement général de 1998

Le crédit d'engagement accordé par décret du Grand Conseil du 19 novembre 1998, de 10 154 000 francs pour les études et acquisitions de terrain du réseau roucier cantonal pour les années 1999, 2000 et 2001, a été utilisé pour les objets suivants:

- a) Les études relatives aux projets figurant dans le tableau ci-dessous ont débouché sur des crédits d'engagement pour l'exécution des travaux:

Etudes	Décret relatif aux travaux
Aménagement des traversées des villages de Salvenach, Gurmels, Kleingurmels et Fétigny	6 mai 1999
Aménagement des passages supérieurs CFF d'Arruffens et de Billens	8 février 2000
Participation de l'Etat à la réfection du pont sur la Singine à Neueneegg	21 mars 2000
Aménagement du réseau roucier en relation avec des objets édilitaires	25 mars 2003
Reconstruction de la route St-Aubin-Delley	10 septembre 2003
Reconstruction et maintien de la substance des tronçons de routes cantonales	10 septembre 2003
Aménagement de la route Plasselb-Oberschrot	10 février 2004
Aménagement de la route cantonale à Charmey	24 juin 2005
Reconstruction de la route Hauterive-Arconciel	24 juin 2005

- b) Les études entreprises pour déterminer la faisabilité de projets, leur coût ou leur priorité. Ces études ne se concrétisent pas toutes par des chantiers, mais permettent de déterminer des solutions et d'en évaluer les effets et la portée. Elles sont souvent entreprises à la demande de communes. Elles permettent en tout cas de préparer l'avenir de l'aménagement des routes cantonales.

- c) Les études du second projet Poya, celui qui a été mis à l'enquête publique en 2005. Le crédit octroyé en 1996 ne permettait en effet pas de couvrir les frais d'études de ce nouveau projet dont la mise à l'enquête publique était prioritaire et urgente. Les montants engagés ne sont pas compris dans le crédit d'engagement pour la construction du pont et du tunnel de la Poya et l'aménagement à quatre voies de la route de Morat à Fribourg et Granges-Paccot du 23 juin 2006.

Les études entreprises sur la base du crédit d'engagement de 1998 se sont déroulées comme suit (montants en francs):

Année	Etudes ayant débouché sur des chantiers	Etudes de faisabilité ou pour chantiers futurs	Complément au projet Poya	Total annuel
1999	0	0	0	0
2000	238 487	390 262	0	628 749
2001	885 850	618 651	0	1 504 501
2002	1 382 085	687 838	0	2 069 923
2003	838 004	623 275	0	1 461 279
2004	289 563	377 357	0	666 920
2005	372 943	380 419	939 668	1 693 030
2006	54 430	267 839	1 165 844	1 488 113
Total	4 061 632	3 345 641	2 105 512	9 512 515
%	43%	35%	22%	100%

Les études en relation avec des objets définis comme prioritaires dans le programme gouvernemental, à savoir les ouvrages d'art, l'amélioration de la sécurité ainsi que les axes prioritaires représentent 92% des dépenses engagées lors de ces deux dernières années. La correspondance entre ce programme gouvernemental et les réalisations peut donc être qualifiée de satisfaisante.

Les dépenses annuelles sur ce type de crédit (y compris le crédit de 1996 qui n'apparaît pas dans le tableau ci-dessus) se montent à environ 1,5 million de francs par an. Cela provient principalement du fait que l'effort principal

a été porté sur les études pour la H189 et le projet Poya. Sans la concentration inhabituelle de ces grands projets, les dépenses liées au crédit d'étude générale se montent annuellement à 2,5 millions de francs.

1.2 Crédits d'engagement particuliers pour des objets précis

Depuis 1998, seul un crédit particulier a été requis. Il s'agit du crédit selon décret du 16 mars 2006 de 6 625 000 francs pour les études de la route Marly-Poisieux. Le cahier des charges de ces études a été élaboré et les travaux relatifs à la partie trafic et justification du projet ont été mis en soumission.

A titre d'information, rappelons ici que les crédits d'engagement particuliers octroyés avant 1998 sont les suivants:

- *Crédit d'engagement, selon décret du Grand Conseil du 10 mai 1996, de 2 856 000 francs pour les études, les acquisitions de terrain et les fouilles archéologiques en vue de la construction de la route d'évitement de Bulle-La Tour-de-Trême*: les études relatives à ce crédit d'engagement sont terminées et le projet a été mis à l'enquête en 1999. Elles ont débouché sur le décret du 18 octobre 2000 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la construction de la route. Les travaux se poursuivent très activement.
- *Crédit d'engagement, selon décret du Grand Conseil du 10 mai 1996, de 1 480 000 francs concernant les études complémentaires, les acquisitions de terrain et les fouilles archéologiques en vue de la construction du pont et de la galerie de la Poya, à Fribourg*: les études y relatives ont donné lieu à une première mise à l'enquête publique d'un projet en 1999. Suite aux oppositions relatives notamment à la protection du patrimoine culturel, mais également aux analyses de sécurité dans les tunnels suite aux accidents dans plusieurs tunnels alpins, le Conseil d'Etat a décidé de reconsidérer le projet. Celui-ci a été mis à l'enquête en 2005 et a débouché sur le message N°259 accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la construction du pont et du tunnel de la Poya et l'aménagement à quatre voies de la route de Morat à Fribourg et Granges-Paccot.
- *Crédit d'engagement, selon décret du Grand Conseil du 7 novembre 1996, de 6 100 000 francs pour les études et les acquisitions de terrain en vue de l'aménagement de la route cantonale N°140 Romont-Vaulruz*: les études ont été définies en deux phases: la première relative à la planification générale est en cours et suivie par un comité de pilotage auquel participent les représentants des communes concernées, la seconde phase étant l'étude du projet, sa mise à l'enquête publique et les acquisitions de terrain nécessaires à sa réalisation.

2. CRÉDIT D'ÉTUDES DEMANDÉ

Le crédit d'engagement général demandé par le présent message et décret porte sur les études et acquisitions pour les années 2006 à 2011.

2.1 Objet des études

Conformément au programme gouvernemental, les études se poursuivront sur les objets prioritaires, à savoir es-

sentiellement les axes prioritaires, les ouvrages d'art et les points dangereux du réseau routier cantonal.

Il convient de remarquer que le délai entre le début des études et la réalisation des travaux peut être long. En effet, les procédures d'adjudication des mandats d'études, la réalisation de ces dernières et les procédures de mise à l'enquête publique nécessitent des opérations dont le déroulement peut prendre plus de temps que prévu initialement. Il en résulte parfois un décalage entre la planification initiale et la réalisation. Les travaux d'études proposés dans le présent message ne peuvent donc être qu'une liste d'intention. Il arrive en effet que les priorités changent, en raison de développements ultérieurs de la politique du Conseil d'Etat pendant le temps consacré aux études.

Il n'en reste pas moins que la liste proposée se base sur la détermination des priorités du point de vue technique. Ces priorités sont calculées sur la base de l'état des objets analysés en fonction de la capacité des routes, de leur viabilité, de leur sécurité, de la satisfaction des usagers y compris les plus faibles (deux-roues et piétons), de l'état de conservation du réseau, ainsi que de la compatibilité avec l'environnement humain et naturel.

2.2 Les catégories d'études

Les études du réseau routier cantonal peuvent être classées selon les catégories suivantes:

2.2.1 Les études liées à la réfection et au réaménagement des ouvrages d'art

L'effort doit être poursuivi pour sauvegarder les ouvrages d'art, points de passage obligés du réseau. Le coût des réparations peut être lourd, suite aux inspections régulièrement effectuées sur les ouvrages. Par ailleurs, les études se poursuivent pour garantir le passage des poids lourds de 40 tonnes sur l'ensemble du réseau routier.

2.2.2 Les études d'objets routiers sur les axes prioritaires

Ces études ont pour but d'améliorer le réseau, de façon à ce qu'il convienne mieux aux besoins de l'économie. Lorsque le besoin en est reconnu par la planification cantonale du réseau cyclable, les aménagements pour les deux-roues sont inclus dans les études. De plus, s'il y a lieu de protéger les riverains contre le bruit routier, les études y relatives sont incluses au programme.

2.2.3 Les études d'objets routiers sur les axes secondaires

Même s'ils ne font pas partie spécifiquement du programme gouvernemental, certains axes secondaires doivent être analysés en vue de leur réaménagement. Il s'agit par exemple de liaisons routières vers les stations touristiques importantes du canton.

2.2.4 Les études liées à des projets éditaires

Lors d'études décidées par des communes sur le réseau cantonal en vue de travaux éditaires (trottoirs, protection des piétons, modérations de vitesse), l'Etat doit participer au financement des études en proportion des travaux liés à l'amélioration de la route cantonale.

2.2.5 Les études liées aux dangers naturels

Selon l'article 104 LR, lorsque la modification naturelle du terrain avoisinant menace l'intégrité de la route ou crée un danger pour le trafic, le propriétaire de la route est tenu de prendre à ses frais les mesures de sécurité nécessaires. Quelques cas sont répertoriés sur les routes cantonales, tels le glissement de terrain du Creux d'Enfer à Pont-la-Ville (axe 1220), les chutes de pierres au Schwendli et le glissement de terrain du Steinbach à Plaffeien (axe 3000). Les études ont pour but de définir la méthode de stabilisation et de deviser les travaux nécessaires.

2.2.6 Les études de planification générales

Les études de planification générales s'étendent principalement à l'élaboration de plans d'ensemble permettant de fixer le cadre d'études plus détaillées. Elles comprennent également les études spéciales de trafic, de comptage de circulation et de gestion de la sécurité. Une analyse complémentaire du réseau routier doit également être entreprise dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal. La planification cantonale des deux-roues doit également être revue.

Le développement du système de gestion de l'entretien (SGE) est financé conjointement par la Confédération et les cantons. Jusqu'à ce jour, notre canton n'a eu à participer, du point de vue financier, que pour une faible part. En effet, étant très actif dans les développements du secteur concernant les chaussées, il a reçu gratuitement les logiciels mis sur le marché. D'autres développements sont en cours dans d'autres cantons et devront être achetés, notamment parce que la Confédération a mis en chantier le développement d'un système d'information des routes de deuxième génération.

2.2.7 Les acquisitions de terrain

Selon la loi sur les finances de l'Etat, les crédits demandés doivent englober les frais de la procédure d'approbation et le coût des acquisitions de terrain nécessaires à la réalisation des projets. Les dépenses dues à la réalisation des plans d'exécution et à la construction proprement dite doivent faire l'objet d'un autre crédit d'engagement. A cet égard, un montant de réserve est inclus dans le crédit demandé pour permettre l'acquisition de terrain à l'avance, au gré des possibilités offertes sur le marché.

2.2.8 Réserve

Le Conseil d'Etat doit fréquemment répondre à des demandes concernant des aménagements routiers à caractère local ou régional. De plus, il doit faire face à des imprévus tels que fouilles archéologiques, études préliminaires ou particulières. Un montant d'environ 4% du crédit demandé est affecté à ces diverses catégories.

2.3 Le cas particulier des études pour la Basse Singine

Par postulat N° 231.03 déposé le 26 juin 2003 et développé le 12 septembre 2003, les députés Christine Bülhard-Marbach et Nicolas Bürgisser soulèvent le problème du trafic de transit dans la traversée de la localité de Flamatt. Dans sa réponse du 9 décembre 2003, le Conseil d'Etat s'est engagé à faire établir un cahier des charges pour cette étude et à présenter un crédit d'engagement au Grand Conseil pour sa réalisation.

La région est associée au suivi de cette étude au sein d'un comité de pilotage. Ainsi, un mandat a été donné pour établir un cahier des charges qui a été discuté et approuvé au sein de ce comité de pilotage.

L'objectif général du mandat est de proposer la meilleure solution du point de vue du développement durable pour améliorer les conditions du trafic et de la qualité de vie dans la traversée de Flamatt et la Basse Singine. Le périmètre d'études est délimité par:

- la Sarine à l'ouest;
- la Singine au nord;
- la frontière cantonale à l'est;
- la route Fribourg–Tafers–Heitenried au sud.

Les objectifs partiels sont de déterminer les parts de trafic de transit, d'origine–destination et interne, tant au périmètre de l'étude que dans la traversée de Flamatt. Il s'agit d'examiner la faisabilité et l'opportunité d'une liaison Berg–A12 à Fillistorf, ainsi que son impact sur l'objectif général. Il faut examiner l'apport d'une telle variante pour le remplacement du projet du contournement de Düringen.

Les mandataires sont invités à générer d'autres variantes et à comparer toutes les variantes selon une analyse de valeur d'utilité reflétant les composantes du développement durable.

L'élaboration de variantes comprend notamment la liaison Berg–A12 à Fillistorf, l'utilisation du tracé actuel de l'A12 (en situation) à travers Flamatt, des variantes indépendantes de l'A12.

Le projet a été mis en soumission du 14 octobre 2005 au 3 décembre 2005. Sept groupements ont déposé des offres. Selon l'analyse de celles-ci, la meilleure offre peut être retenue pour un montant de 399 415 fr. 50.

Ainsi, tenant compte de divers et d'imprévus et d'éventuelles extensions du mandat, nous retenons dans le crédit d'engagement un montant de 500 000 francs.

Cette partie du message constitue ainsi le rapport au postulat précité.

3. MONTANT DU CRÉDIT DEMANDÉ

Le crédit sollicité se répartit comme suit:

a) Par catégorie (montants en francs):

Les études liées à la réfection et au réaménagement des ouvrages d'art	1 000 000
Les études d'objets routiers sur les axes prioritaires	3 750 000
Les études d'objets routiers sur les axes secondaires	2 800 000
Les études liées à des projets éditaires	300 000
Les études liées aux dangers naturels	300 000
Les études de planification générales	850 000
Les acquisitions de terrain	600 000
Réserve	400 000
Total	10 000 000

b) Par année (montants en francs):

Réalisé en 2006	640 000
Réalisé en 2007	1 720 000
Réalisé en 2008	2 420 000
Réalisé en 2009	1 870 000
Réalisé en 2010	1 850 000
Réalisé en 2011	1 500 000
Total	10 000 000

Le montant du crédit demandé s'élève donc à 10 000 000 de francs.

Le décret est soumis au referendum financier facultatif.

La liste indicative des objets concernés pour les années 2006–2011 est fournie en annexe.

4. AUTRES ASPECTS

Le décret proposé respecte la répartition des charges en matière routière entre le canton 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 97 al. 2 de la loi du 15 mai 1979 portant règlement du Grand Conseil, être adopté à la majorité des membres du Grand Conseil (66 voix) et non à la majorité des membres présents.

5. CONCLUSION

Nous vous invitons à tenir compte de la responsabilité de l'Etat qui doit garantir la mobilité sur son territoire et planifier à long terme les aménagements du réseau routier, tout en étant sélectif dans le choix des études à réaliser. Nous sollicitons dès lors l'octroi d'un crédit d'engagement de 10 000 000 de francs pour les études et acquisitions de terrain du réseau routier cantonal.

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

Annexe: liste indicative des objets concernés pour les années 2006–2011

Liste indicative des objets concernés pour les années 2006 à 2011

Catégorie	Objets	Montants d'études et d'acquisitions [CHF]	Prévision des dépenses pour les années					
			2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ouvrages d'art	Fribourg, carrefour Charmettes-Beaumont PS CFF Fonderie	200'000	100'000	100'000				
	Renforcement des ponts pour les 40 to	500'000	200'000	200'000	100'000			
	Cottens, abaissement RC PI CFF	100'000	40'000	60'000				
	Autres ouvrages	200'000			50'000	50'000	50'000	50'000
Axes prioritaires	Villars-sur-Glâne, CIG-Moncor, Belle-Croix	1'000'000		100'000	200'000	250'000	250'000	200'000
	Prez-vers-Noréaz, route d'évitement	1'000'000			250'000	250'000	250'000	250'000
	Montée de Bataille - Châtel-sur-Montsalvens	400'000				100'000	150'000	150'000
	Mannens-Grandsivaz-Limite VD	350'000		50'000	180'000	120'000		
	Matran, carrefour du Bois - carrefour Pueblo	250'000	40'000	110'000	100'000			
	Contournement de Salvenach	500'000		50'000	100'000	150'000	200'000	
	Autres	250'000			50'000	50'000	50'000	100'000
Axes secondaires	Ruffenen - Zollhaus	1'100'000		100'000	250'000	250'000	250'000	250'000
	Rohr-St-Antoni	800'000		100'000	200'000	200'000	200'000	100'000
	Galtern-Alterswil	800'000		100'000	200'000	250'000	250'000	
	Zumholz-Guggisberg-Breitenacker	50'000	50'000					
	Autres	50'000						50'000
Objets édilitaires	Rosé, traversée	100'000	50'000	50'000				
	Kleingurmels, traversée	50'000	20'000	30'000				
	Cheiry, traversée	50'000	40'000	10'000				
	Autres	100'000			50'000			50'000
Dangers naturels	Pont-la-Ville: Creux d'Enfer	150'000		100'000	50'000			
	Schwendli Plaffeien chutes de pierres	50'000		50'000				
	Autres	100'000			50'000			50'000
Planification générale	Etudes trafic Fillistorf-Düdingen/Flamat	500'000		200'000	300'000			
	Planification des 2 roues	50'000		10'000	40'000			
	Système de gestion de l'entretien	200'000		100'000	50'000			50'000
	Expertises pour travaux futurs	100'000		20'000	20'000	20'000	20'000	20'000
Divers	Acquisitions	600'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000
	Information	200'000		40'000	40'000	40'000	40'000	40'000
	Réserve	200'000		40'000	40'000	40'000	40'000	40'000
	Total	10'000'000	640'000	1'720'000	2'420'000	1'870'000	1'850'000	1'500'000

Annexe

BOTSCHAFT Nr. 293 2. Oktober 2006
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Dekretsentwurf über einen
Verpflichtungskredit für Studien
und Landerwerb der Kantonsstrassen
in den Jahren 2006–2011

Wir ersuchen Sie um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von 10 000 000 Franken, um die Planungsarbeiten für das Kantonsstrassennetz, die Studien für Strassen und Kunstbauten sowie den Landerwerb fortsetzen zu können. Neben den eigentlichen Strassenprojektierungen deckt dieser Kredit die Umweltverträglichkeitsberichte, die geologischen, geotechnischen und archäologischen Studien sowie die Verkehrserhebungen und Planungsstudien bei neuen, längerfristigen Projekten.

Die vorliegende Botschaft (insbesondere Punkt 2.3) ist zugleich Bericht zum Postulat Nr. 231.03 von Christine Bulliard-Marbach und Nicolas Bürgisser über die Prüfung einer Verkehrsreduktion auf der Ortsdurchfahrt Flammatt. Das Postulat ist am 26. Juni 2003 eingereicht, am 12. September 2003 begründet und am 10. Februar 2004 vom Grossen Rat erheblich erklärt worden.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Studienkredite
2. Beantragter Studienkredit
3. Höhe des beantragten Kredits
4. Andere Folgen
5. Schlussfolgerung

1. STUDIENKREDITE

Die Planung der Kantonsstrassen wird über zweierlei Verpflichtungskredite finanziert:

- die allgemeinen Verpflichtungskredite für eine Dauer von drei bis sechs Jahren;
- die projektspezifischen Verpflichtungskredite wie zum Beispiel der Kredit für die Planung der Poya-Brücke oder der Umfahrung von Bulle (H189).

Der Bestand der Verpflichtungskredite, die vor 1998 gewährt wurden, war Gegenstand der Botschaft Nr. 123 vom 20. Oktober 1998. Seither hat sich die Situation wie folgt entwickelt:

1.1 Allgemeine Verpflichtungskredite von 1998

Der Verpflichtungskredit gemäss Dekret des Grossen Rates vom 19. November 1998 von 10 154 000 Franken für Studien und Landerwerb des kantonalen Strassennetzes in den Jahren 1999, 2000 und 2001 wurde für Studien und Landerwerbe verwendet.

- a) Die Studien für die Vorhaben, die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt sind, haben Verpflichtungskredite für die Bauarbeiten zur Folge gehabt:

Studien	Dekret für die Bauarbeiten
Ausbau der Ortsdurchfahrt von Salvenach, Gurmels, Kleingurmels und Fétiny	6. Mai 1999
Ausbau der SBB-Überführungen von Arrufens und Billens	8. Februar 2000
Beteiligung des Staates an der Instandstellung der Brücke über die Sense in Neueneegg	21. März 2000
Ausbau des Kantonsstrassennetzes in Zusammenhang mit städtebaulichen Einrichtungen	25. März 2003
Wiederherstellung der Strasse St-Aubin–Delley	10. September 2003
Wiederherstellung und Substanzerhaltung von Abschnitten der Kantonsstrassen	10. September 2003
Ausbau der Kantonsstrasse Plasselb–Oberschrot	10. Februar 2004
Ausbau der Kantonsstrasse in Charmey	24. Juni 2005
Neubau der Strasse Hauterive–Arconciel	24. Juni 2005

- b) Studien zur Bestimmung der Machbarkeit von Projekten bzw. deren Kosten und Priorität. Nicht immer werden nach solchen Studien Bauarbeiten in Angriff genommen. Diese Studien erlauben es aber, Lösungen zu finden und deren Wirkungen und Reichweite abzuschätzen. Häufig werden sie auf Anfrage einer Gemeinde hin unternommen. Dank dieser Studien kann die Weiterentwicklung des Kantonsstrassennetzes vorbereitet werden.
- c) Die Studien zum zweiten Poyaprojekt, die 2005 öffentlich aufgelegt wurden. Mit dem 1996 genehmigten Kredit konnten die Studienkosten für das überarbeitete Projekt, dessen öffentliche Auflage prioritär und dringend war, nämlich nicht gedeckt werden. Die hierzu verwendeten Mittel sind nicht Teil des Verpflichtungskredits für den Bau der Poya-Brücke und des Poyatunnels sowie für die Erweiterung der Murtenstrasse auf vier Spuren in Freiburg und Granges-Paccot vom 23. Juni 2006.

Die Beträge für die verschiedenen Studien im Rahmen des Verpflichtungskredits von 1998 lassen sich wie folgt auflgliedern (ausgedrückt in Franken):

Jahr	Studien mit nachfolgenden Bauarbeiten	Machbarkeitsstudien und Studien für künftige Bauarbeiten	Zusatz für Poya-projekt	Total Jahr
1999	0	0	0	0
2000	238 487	390 262	0	628 749
2001	885 850	618 651	0	1 504 501
2002	1 382 085	687 838	0	2 069 923
2003	838 004	623 275	0	1 461 279
2004	289 563	377 357	0	666 920
2005	372 943	380 419	939 668	1 693 030
2006	54 430	267 839	1 165 844	1 488 113
Total	4 061 632	3 345 641	2 105 512	9 512 515
%	43%	35%	22%	100%

Die Studien, die im Rahmen der im Regierungsprogramm festgelegten Prioritäten (Kunstbauten, Verbesserung der Sicherheit, Hauptstrassen) durchgeführt wurden, stellen in den letzten beiden Jahren 92% der abzuwickelnden Ausgaben dar. Die Übereinstimmung zwischen dem Regierungsprogramm und der Realisierung kann entsprechend als zufrieden stellend qualifiziert werden.

Die Ausgaben im Rahmen von solchen Krediten (inklusive Kredit von 1996, der in der Tabelle weiter oben fehlt) belaufen sich auf 1,5 Millionen Franken pro Jahr. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass ein guter Teil der Mittel für die Studien zur H189 und zum Poyaprojekt eingesetzt wurde. Ohne eine solche aussergewöhnliche Konzentration der Mittel machen Studienkredite 2,5 Millionen Franken im Jahr aus.

1.2 Projektspezifische Verpflichtungskredite

Seit 1998 ist nur ein projektspezifischer Kredit beantragt worden. Es ist dies der Kredit von 6 625 000 Franken für die Planung der Strassenverbindung Marly–Posieux gemäss Dekret vom 16. März 2006. Das Pflichtenheft für diese Studien ist inzwischen ausgearbeitet worden. Die Arbeiten in den Bereichen Verkehr und Begründung des Vorhabens wurden ausgeschrieben.

Zur Erinnerung: folgende projektspezifische Verpflichtungskredite sind vor 1998 gutgeheissen worden:

- *Verpflichtungskredit, gemäss Dekret des Grossen Rates vom 10. Mai 1996, von 2 856 000 Franken zur Finanzierung der Studien, des Landerwerbs und der archäologischen Grabungen für die Umfahrungsstrasse Bulle–La Tour-de-Trême:* Nach dem Abschluss der Studien ist das Projekt 1999 öffentlich aufgelegt worden. Als Folge davon wurde am 18. Oktober 2000 ein Verpflichtungskredit für den Bau der Strasse gutgeheissen. Derzeit sind die Bauarbeiten in vollem Gang.
- *Verpflichtungskredit, gemäss Dekret des Grossen Rates vom 10. Mai 1996, von 1 480 000 Franken (zusätzliche Studien, Landerwerb und archäologische Untersuchungen) für die Brücke und Galerie der Poya in Freiburg:* Im Anschluss an den entsprechenden Studien wurde das Projekt im Jahr 1999 ein erstes Mal öffentlich aufgelegt. Da das Projekt namentlich seitens der Denkmalschutzkreise auf Widerstand stiess und da die Sicherheit infolge mehrerer Unfälle in Alpentunnels neu analysiert wurde, beschloss der Staatsrat, das Projekt zu überarbeiten. Das überarbeitete Projekt wurde 2005 öffentlich aufgelegt und war Gegenstand der Botschaft Nr. 259 zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für den Bau der Poyatunnel und des Poyatunnels sowie für die Erweiterung der Murtenstrasse auf vier Spuren in Freiburg und Granges-Paccot.
- *Verpflichtungskredit, gemäss Dekret des Grossen Rates vom 7. November 1996, von 6 100 000 Franken für Studien und Landerwerb zum Ausbau der Kantonsstrasse Nr. 140 Romont–Vaulruz:* Die Studien wurden in zwei Phasen eingeteilt: Die erste Phase betrifft die allgemeine Planung und ist derzeit im Gang. Sie wird von einem Leitungsausschuss, in welchem die betroffenen Gemeinden vertreten sind, überwacht. Die zweite Phase umfasst die Studien zum Projekt, die öffentliche Auflage sowie die notwendigen Landerwerbe.

2. BEANTRAGTER STUDIENKREDIT

Der allgemeine Verpflichtungskredit, um den mit der vorliegenden Botschaft und dem dazugehörigen Dekret ersucht wird, soll für Studien und Landerwerbe von 2006 bis 2011 verwendet werden.

2.1 Gegenstand der Studien

Laut Regierungsprogramm werden die Studien vorrangiger Objekte weitergeführt. Dazu gehören insbesondere die Hauptstrassen, die Kunstbauten sowie die gefährlichen Stellen im Kantonsstrassennetz.

Dabei gilt es zu beachten, dass relativ viel Zeit zwischen dem Beginn der Studien und der Realisierung vergehen kann; denn die Verfahren für die Vergabe von Studienaufträgen, deren Umsetzung, oder auch das Auflageverfahren können länger dauern als vorgesehen. Daraus ergibt sich zuweilen eine Diskrepanz zwischen der ursprünglichen Planung und der Realisierung. So sind die in dieser Botschaft vorgeschlagenen Studienarbeiten als eine Liste der beabsichtigten Arbeiten zu verstehen. Die Prioritäten der staatsrätlichen Politik können sich während der Studien ändern.

Auf jeden Fall widerspiegelt diese Liste die Prioritäten in technischer Hinsicht. Genauer: Die Prioritäten wurden aufgrund des Zustands der einzelnen Objekte ermittelt. Der Zustand wiederum ist von der Leistungsfähigkeit, der Betriebsbereitschaft, der Verkehrssicherheit, der Benutzerfreundlichkeit (unter Berücksichtigung der schwächsten Verkehrsteilnehmer, d.h. der Zweiräder und Fussgänger), des Erhaltungsstandes des Netzes und der Umweltverträglichkeit (Mensch und Natur) der Strassen abhängig.

2.2 Studienkategorien

Die Studien im Zusammenhang mit dem Kantonsstrassennetz können in folgende Kategorien eingeteilt werden:

2.2.1 Studien zur Instandsetzung und Erneuerung von Kunstbauwerken

Die Investitionen zur Erhaltung dieser Kunstbauwerke, die notwendige Bestandteile des Strassennetzes sind, müssen weitergeführt werden. Die Unterhaltsarbeiten, die infolge der regelmässigen Inspektionen beschlossen werden, können hohe Kosten verursachen. Daneben werden die Studien weitergeführt, die nötig sind, um den Durchgang der 40t-Lastwagen auf dem gesamten Netz sicherstellen zu können.

2.2.2 Studien von Strassenbauprojekten auf Hauptstrassen

Diese Studien haben zum Ziel, das Netz so zu verbessern, dass es noch besser den Bedürfnissen der Wirtschaft entspricht. Wenn es laut kantonaler Zweiradplanung ein entsprechendes Bedürfnis gibt, werden die Ausbauten für die Zweiräder in die Studien mit einbezogen. Müssen Anstösser vor dem Strassenverkehrslärm geschützt werden, werden auch diese Studien in das Programm aufgenommen.

2.2.3 Studien von Strassenbauprojekten auf Nebenstrassen

Auch wenn Nebenstrassen nicht ausdrücklich zum Regierungsprogramm gehören, müssen einige dieser Strassen im Hinblick auf deren Ausbau analysiert werden, zum Beispiel die Strassenverbindungen zu bedeutenden Tourismusorten des Kantons.

2.2.4 Studien zu städtebaulichen Projekten

Bei Studien, die von Gemeinden auf dem kantonalen Netz im Hinblick auf städtebauliche Arbeiten (Trottoirs, Schutz der Fussgänger, Verkehrsberuhigung) beschlossen werden, muss sich der Staat an der Finanzierung der Studien im Verhältnis zu den Arbeiten im Zusammenhang mit der Verbesserung der Kantonsstrasse beteiligen.

2.2.5 Studien zu Naturgefahren

Wird durch eine natürliche Veränderung des benachbarten Grundes der Bestand der Strasse bedroht oder der Verkehr gefährdet, so ist der Strasseneigentümer laut Artikel 104 StrG gehalten, die notwendigen Sicherheitsmassnahmen auf eigene Kosten zu treffen. Entlang der Kantonsstrassen sind ein paar solche Fälle verzeichnet worden, zum Beispiel die Erdrutsche beim Creux d'Enfer in Pont-la-Ville (Achse 1220), die Steinschläge bei Schwendli oder der Erdrutsch bei Steinbach in Plaffeien (Achse 3000). Mit diesen Studien sollen die Methoden zur Stabilisierung festgelegt und die Kosten der notwendigen Arbeiten veranschlagt werden.

2.2.6 Generelle Planungsstudien

Bei diesen Studien geht es hauptsächlich um die Ausarbeitung von Gesamtplänen, mit denen der Rahmen für detaillierte Studien festgelegt wird. Die Studien umfassen darüber hinaus die speziellen Verkehrserhebungen, die Verkehrszählungen und die Studien zur Verkehrssicherheit. Im Rahmen der Revision des kantonalen Richtplanes muss zudem eine ergänzende Analyse des Strassennetzes vorgenommen werden. Auch die kantonale Zweiradplanung muss überarbeitet werden.

Die Entwicklung des Systems zum Management der Strassenerhaltung (MSE) wird von Bund und Kantonen gemeinsam finanziert. Bisher musste der Kanton Freiburg nur einen bescheidenen finanziellen Beitrag an das MSE leisten, weil er in hohem Mass an den Entwicklungen im Bereich der Fahrbahn beteiligt war und so die auf dem Markt erhältliche Computerprogramme gratis beziehen konnte. Auch in den andern Kantonen werden Softwares entwickelt. Der Kanton Freiburg wird diese Produkte erstehen müssen, namentlich weil der Bund die Entwicklung eines Strasseninformationssystems zweiter Generation vorantreibt.

2.2.7 Landerwerb

Das Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates verlangt, dass die beantragten Kredite die Kosten des Genehmigungsverfahrens und des zur Realisierung der Projekte notwendigen Landerwerbs umfassen. Für die Realisierung der Ausführungspläne und die eigentlichen Bauarbeiten wird jedoch ein weiterer Verpflichtungskredit beantragt werden müssen. Deshalb umfasst der heute beantragte Kredit eine Reserve, damit das Land, wenn sich auf dem Markt eine günstige Möglichkeit bietet, schon vorher erworben werden kann.

2.2.8 Reserve

Regelmässig werden Begehren über den Ausbau von Strassen mit lokalem oder regionalem Charakter an den Staatsrat herangetragen. Ausserdem ist mit Unvorhergesehenem (archäologische Grabungen, Vor- oder Sonderstudien etc.) zu rechnen. Für die verschiedenen Kategorien sind 4% des beantragten Kredits vorgesehen.

2.3 Die Verkehrsstudien für den unteren Sensebezirk

Mit dem am 26. Juni 2003 eingereichten und am 12. September 2003 begründeten Postulat Nr. 231.03 werfen Grossrätin Christine Bulliard-Marbach und Grossrat Nicolas Bürgisser das Problem des Transitverkehrs durch Flamatt auf. In seiner Antwort vom 9. Dezember 2003 verpflichtete sich der Staatsrat, ein Pflichtenheft für eine entsprechende Verkehrsstudie auszuarbeiten und dem Grossen Rat einen Verpflichtungskredit für die Finanzierung dieser Studie zu unterbreiten.

Die Region ist im Führungsausschuss vertreten und begleitet so die Studie. Es wurde ein Dienstleistungsauftrag für die Ausarbeitung des Pflichtenhefts vergeben. Das Pflichtenheft ist dann vom Führungsausschuss diskutiert und genehmigt worden.

Das allgemeine Ziel des Mandats lautet: aus Sicht der nachhaltigen Entwicklung, der Verkehrsbedingungen sowie der Lebensqualität für die Anwohner der Ortsdurchfahrt Flamatt und für die Bewohner des unteren Sensebezirks die optimale Lösung vorschlagen. Der Studienperimeter wurde wie folgt abgegrenzt:

- die Saane im Westen;
- die Sense im Norden;
- die Kantonsgrenze im Osten;
- die Strasse Freiburg–Tafers–Heitenried im Süden.

Dank der Studie sollen die Verkehrsanteile des Durchgangs-, des Quell-Ziel- sowie des Binnenverkehrs ermittelt werden – und zwar sowohl für den Studienperimeter als auch für die Ortsdurchfahrt von Flamatt. Als weiteres Teilziel soll die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Strassenverbindung zwischen Berg und der A12 in Fillistorf untersucht werden. Auch der Einfluss einer solchen Verbindung auf das allgemeine Ziel gilt es zu evaluieren. Und schliesslich soll geprüft werden, inwieweit eine solche Variante die Umfahrung von Düdingen überflüssig machen würde.

Die Auftragnehmer sind aufgefordert, weitere Varianten auszuarbeiten und alle Varianten in Bezug auf deren Nutzen für die nachhaltige Entwicklung zu vergleichen.

Gegenstand der auszuarbeitenden Varianten sind insbesondere die Verbindung Berg–A12 (Fillistorf), die Verwendung des aktuellen Trassees der A12 (Situation) durch Flamatt sowie von der A12 unabhängige Varianten.

Auf die Ausschreibung des Projekts hin, die vom 14. Oktober 2005 bis zum 3. Dezember 2005 stattfand, haben sieben Bietergemeinschaften ihre Offerte eingereicht. Aufgrund der Analyse dieser Offerten wurde eine Offerte für einen Betrag von 399 415.50 Franken gewählt.

Um auch Diverses und Unvorhergesehenes sowie eine allfällige Ausdehnung des Mandats abdecken zu können werden 500 000 Franken für den Verpflichtungskredit einkalkuliert.

Dieser Teil der Botschaft ist zugleich Bericht zum weiter oben erwähnten Postulat.

3. HÖHE DES BEANTRAGTEN KREDITS

Der beantragte Kredit lässt sich wie folgt aufgliedern:

a) Nach Kategorie (in Franken):

Studien zur Instandsetzung und Erneuerung von Kunstbauwerken	1 000 000
Studien von Strassenbauprojekten auf Hauptstrassen	3 750 000
Studien von Strassenbauprojekten auf Nebenstrassen	2 800 000
Studien zu städtebaulichen Projekten	300 000
Studien zu Naturgefahren	300 000
Generelle Planungsstudien	850 000
Landerwerb	600 000
Reserve	400 000
Total	10 000 000

b) Nach Jahr (in Franken):

2006 verwirklicht	640 000
2007 verwirklicht	1 720 000
2008 verwirklicht	2 420 000
2009 verwirklicht	1 870 000
2010 verwirklicht	1 850 000
2011 verwirklicht	1 500 000
Total	10 000 000

Die Höhe des beantragten Kredits beträgt somit 10 000 000 Franken.

Das Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

Im Anhang finden Sie die Liste der Objekte, für die Studien in den Jahren 2006–2011 vorgesehen sind.

4. ANDERE FOLGEN

Mit dem vorgeschlagenen Dekret wird die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden im Bereich der Strassen eingehalten.

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

Aufgrund der Höhe der Kosten muss das Dekret gestützt auf Artikel 97 Abs. 2 des Gesetzes vom 15. Mai 1979 über das Reglement des Grossen Rates nicht von der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen, sondern von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rates (66 Stimmen) genehmigt werden.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Staat hat die Aufgabe, die Mobilität auf seinem Gebiet sicherzustellen und den Ausbau des Strassennetzes langfristig zu planen, wobei er bei der Auswahl der Studien, die er unternehmen will, selektiv vorgehen muss. Dies bitten wir Sie zu beachten. So ersuchen wir Sie, einen Verpflichtungskredit von 10 000 000 Franken für die Studien und den Landerwerb für das Kantonsstrassennetz zu gewähren.

Abschliessend ersuchen wir Sie, den vorliegenden Dekretsentwurf gutzuheissen.

Anhang: Liste der Objekte, für die Studien in den Jahren 2006–2011 vorgesehen sind

Liste der Objekte, für die Studien in den Jahren 2006–2011 vorgesehen sind

Kategorie	Objekt	Betrag für Studien und Landerwerbe [CHF]	Kostenvoranschlag					
			2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kunstbauwerke	Freiburg, Charmettes-Beaumont SBB-Überführung Fonderie	200'000	100'000	100'000				
	Stabilisierung der Brücken für die 40-t-Lastwagen	500'000	200'000	200'000	100'000			
	Cottens, Absenkung Kantonsstrasse SBB-Unterführung	100'000	40'000	60'000				
	Andere Bauwerke	200'000			50'000	50'000	50'000	50'000
Hauptstrassen	Villars-sur-Glâne, CIG-Moncor, Belle-Croix	1'000'000		100'000	200'000	250'000	250'000	200'000
	Prez-vers-Noréaz, Umfahrungsstrasse	1'000'000			250'000	250'000	250'000	250'000
	Aufstieg Bataille - Châtel-sur-Montsalvens	400'000				100'000	150'000	150'000
	Mannens-Grandsivaz-Kantonsgrenze FR/VD	350'000		50'000	180'000	120'000		
	Matran, Kreuzung Le Bois - Kreuzung Pueblo	250'000	40'000	110'000	100'000			
	Umfahrung von Salvenach	500'000		50'000	100'000	150'000	200'000	
	Andere	250'000			50'000	50'000	50'000	100'000
Nebenstrassen	Ruffenen-Zollhaus	1'100'000		100'000	250'000	250'000	250'000	250'000
	Rohr-St. Antoni	800'000		100'000	200'000	200'000	200'000	100'000
	Galtern-Alterswil	800'000		100'000	200'000	250'000	250'000	
	Zumholz-Guggisberg-Breitenacker	50'000	50'000					
	Andere	50'000						50'000
Städtebauliche Objekte	Rosé, Ortsdurchfahrt	100'000	50'000	50'000				
	Kleingurmels, Ortsdurchfahrt	50'000	20'000	30'000				
	Cheiry, Ortsdurchfahrt	50'000	40'000	10'000				
	Andere	100'000			50'000			50'000
Naturgefahren	Pont-la-Ville: Creux d'Enfer	150'000		100'000	50'000			
	Schwendli Plaffeien Steinschlag	50'000		50'000				
	Andere	100'000			50'000			50'000
Allgemeine Planung	Verkehrsstudie Fillistorf-Düdingen/Flamat	500'000		200'000	300'000			
	Zweiradplanung	50'000		10'000	40'000			
	Management der Strassenerhaltung	200'000		100'000	50'000			50'000
	Expertisen für anstehende Arbeiten	100'000		20'000	20'000	20'000	20'000	20'000
Diverses	Landerwerb	600'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000
	Information	200'000		40'000	40'000	40'000	40'000	40'000
	Reserve	200'000		40'000	40'000	40'000	40'000	40'000
	Total	10'000'000	640'000	1'720'000	2'420'000	1'870'000	1'850'000	1'500'000

Décret

du

relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études et acquisitions de terrain du réseau routier cantonal pour les années 2006 à 2011

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 2 octobre 2006;

Sur la proposition de cette autorité,

Décète:

Art. 1

Un crédit d'engagement de 10 millions de francs est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue d'assurer le financement des études et acquisitions de terrain du réseau routier cantonal pour les années 2006 à 2011.

Art. 2

¹ Les crédits de paiements nécessaires à ces 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 Studien und Landerwerb der Kantonsstrassen in den Jahren 2006–2011

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 2. Oktober 2006;

Auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

Zur Finanzierung von Studien und Landerwerb für die Kantonsstrassen in den Jahren 2006–2011 wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 10 Millionen Franken eröffnet.

Art. 2

¹ Die für diese 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

Les dépenses relatives au programme des études et aux acquisitions de terrain pour le réseau routier cantonal 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. 4

¹ Ce décret n'a pas de portée générale.

² Il est soumis au referendum financier facultatif.

Art. 3

Die Ausgaben für das Studienprogramm und den Landerwerb des kantonalen Strassennetzes werden in der Staatsbilanz aktiviert und gemäss Artikel 27 des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates abgeschrieben.

Art. 4

¹ Dieses Dekret ist nicht allgemein verbindlich.

² Es untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.