

MESSAGE N° 199 21 juin 2010
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi
d'un crédit d'engagement pour l'aménagement
du réseau routier cantonal en relation avec des
travaux éditaires

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de 19 088 240 francs pour la réalisation de travaux d'aménagement du réseau routier cantonal en relation avec des travaux éditaires.

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

Le présent message s'articule comme suit:

1. Crédits précédents
2. Projets concernés
3. Description des projets
4. Aspects financiers
5. Montant du crédit demandé
6. Autres aspects
7. Conclusion

1. CRÉDITS PRÉCÉDENTS

1.1 Crédit du 25 mars 2003

Par décret du 25 mars 2003, le Grand Conseil a octroyé un premier crédit pour l'aménagement du réseau routier cantonal en relation avec des aménagements éditaires. Ce crédit de 10 350 000 francs a été utilisé à hauteur de 6 931 035 francs.

Un seul projet n'a pas été réalisé, à savoir la traversée de Chénens, car il est en attente de la décision communale. Les travaux sont planifiés à partir de 2013.

La réserve de 2 000 000 de francs prévue au décret pour des objets de moindre importance a été entièrement utilisée.

Le taux d'utilisation du crédit d'engagement devrait s'approcher de 85%. Certaines économies ont pu être réalisées, en particulier grâce à des facteurs conjoncturels ayant eu un effet favorable sur les prix de construction.

1.2 Crédit du 10 mai 2007

Par décret du 10 mai 2007, le Grand Conseil a octroyé un deuxième crédit qui concernait le même type d'objets que le présent message. Celui-ci a été utilisé de la manière suivante:

axe	objet	montant dépensé/ planifié	début des travaux	fin des travaux
1060	Vaulruz, route de Sâles, réfection de la chaussée	853 804	2007	2009
1310	Treyvaux, giratoire du centre	245 000	2009	2010
1430	La Verrerie, cheminement piétonnier et réfection de la chaussée	182 136	2007	2008
2200	Givisiez, carrefour Escale – carrefour Epinay, réfection de la chaussée	285 323	2008	2009

Trois projets n'ont pas encore été réalisés, en attente de décisions communales. Les travaux sont toutefois prévus selon le calendrier suivant:

axe	objet	début des travaux
1500	Bossonnens, route de Palézieux, réfection de la chaussée	2011
2310	Cheiry, traversée de la localité, réfection de la chaussée	2011
3450	Kerzers, giratoire Burgstatt, réfection de la chaussée	2011

La réserve de 1 200 000 de francs prévue au décret pour des objets de moindre importance a été utilisée ou prévue de la façon suivante:

axe	objet	état	montant (francs)
1300	Hauterive, traversée de localité	réserve	80 000
1500	Attalens, porte d'entrée de localité côté Bossonnens	réserve	299 500
3200	St. Antoni, bassin de rétention	utilisé	56 178
	total		435 678

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

2. PROJETS CONCERNÉS

Le présent message qui accompagne la 3^e demande de crédit concerne les tronçons de route cantonale suivants:

axe	objet	travaux
1000	Vaulruz; carrefour de la route de Sâles	construction d'un giratoire
1220	La Roche; route de Pont-la-Ville	construction d'un trottoir
1420	Saint-Martin; traversée de Saint-Martin et de Fiaugères	construction de trottoirs
1530	Ursy; Ursy-Vauderens	aménagement Valtraloc
2000	Romont; carrefour de Chavannes-sous-Romont	modification du carrefour
2100	Avry-sur-Matran; traversée de Rosé	aménagement Valtraloc
2200	Belfaux; traversée de Belfaux	aménagement Valtraloc
3410	Haut-Vully; traversée de Môtier	aménagement Valtraloc

Une réserve est également prévue pour différentes interventions futures.

D'autres projets communaux de traversée de localité sur route cantonale sont à l'étude et pourront être intégrés dans un 4^e message, dès qu'ils seront suffisamment avancés. Il s'agit notamment de:

axe	commune	travaux
1000	Semsales	aménagement Valtraloc
1200	Marly, Pont de Pérolles-carrefour Grangette	carrefour et voie bus
1200	Hauteville	aménagement Valtraloc
1320	Rossens	aménagement Valtraloc
1400	Mézières	aménagement Valtraloc
1500	Attalens	aménagement Valtraloc
2100	Prez-vers-Noréaz	aménagement Valtraloc
3000	Courtepin	aménagement Valtraloc
3000	Tafers-Alterswil	aménagement Valtraloc
3410	Bas-Vully, traversée de Praz, Nant et Sugiez	aménagement Valtraloc
3230	Ueberstorf	aménagement Valtraloc

De manière générale, les projets prennent en considération:

- les deux-roues sur la base de l'article 54a de la loi sur les routes;
- l'assainissement du bruit routier en application de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) et conformément à l'Ordonnance cantonale d'exécution de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OEOPB) du 17 mars 2009.

3. DESCRIPTION DES PROJETS

3.1 Vaulruz, carrefour de la route de Sâles (annexe 1)

3.1.1 But du projet

En 2002, le concept Valtraloc de la commune de Vaulruz considérait le carrefour situé au débouché de la route de Sâles, axe 1060, sur la route cantonale axe 1000 Châtel-St-Denis-Bulle-Montbovon, comme un carrefour traditionnel avec perte de priorité de l'axe secondaire.

Du fait de la charge importante de trafic sur l'axe prioritaire, l'insertion des véhicules provenant de la route cantonale de Sâles et de la route communale «sur la Gotta» est particulièrement difficile aux heures de pointe et la sécurité des piétons en traversée de chaussée n'est plus satisfaisante. Pour ces motifs, l'autorité communale a décidé de reconsidérer son concept d'aménagement dans ce secteur.

Celui-ci prévoit désormais l'aménagement d'un carrefour giratoire.

3.1.2 Etat actuel

Le carrefour de la route de Sâles est situé à l'intersection de deux axes secondaires du réseau routier cantonal, dont l'axe 1000 est prioritaire sur l'axe 1060.

Les chaussées sont en bon état, seule la couche de roulement doit être remplacée.

Le trafic journalier moyen était de 10 500 vhc/j en l'an 2005 sur l'axe prioritaire. Celui-ci est également classé axe de transports exceptionnels de type II.

Du point de vue de l'OPB, le degré de sensibilité III est attribué à la zone d'affectation située autour du giratoire projeté. Un rapport acoustique sera réalisé afin de vérifier si le projet routier ainsi que l'ensemble des points-récepteurs (façades) situés dans le périmètre du giratoire répondent aux exigences fixées par l'OPB.

3.1.3 Description du projet

Le projet prévoit l'aménagement d'un carrefour giratoire d'un diamètre extérieur de 22 m.

Les trottoirs existants seront adaptés au nouveau carrefour et les traversées piétonnes sécurisées au moyen d'îlots refuge réalisés au centre de la chaussée. L'îlot central du giratoire sera partiellement franchissable.

Le projet de traversée de localité du village, dont la vitesse est limitée à 50 km/h, a fait l'objet d'un concept Valtraloc (valorisation des traversées de localité) sous la responsabilité de la commune, qui prévoit un itinéraire en mixité avec le trafic motorisé.

Le réseau des canalisations sera modifié par rapport au nouveau carrefour.

En cas d'obligation d'assainir le périmètre du giratoire contre le bruit, des mesures antibruit sur le chemin de propagation ainsi que des mesures d'insonorisation sur les bâtiments seront présentées dans une étude d'assainissement. Ces mesures d'assainissement accompagnées si nécessaire par des demandes d'allègement feront l'objet d'une mise à l'enquête publique avec le projet du giratoire.

La mise à l'enquête publique du projet est prévue en 2011. La commune envisage le début des travaux la même année, suivant le résultat de cette procédure.

3.1.4 Répartition des coûts

L'Etat et la commune prennent en charge conjointement le giratoire et les réfections du réseau des canalisations, selon une clé qui a été convenue et qui est fonction de la propriété des branches accédant au giratoire. Les travaux éditaires sont à la charge de la commune. L'Etat prend à sa charge la protection contre le bruit.

3.2 La Roche, route de Pont-la-Ville (annexe 2)

3.2.1 But du projet

Lors de la révision de son plan d'aménagement, la commune de La Roche a prêté une attention particulière à la sécurité des piétons et des écoliers le long des routes cantonales.

Après avoir réalisé plusieurs étapes de trottoirs le long de la route cantonale axe 1200, la commune a décidé l'aménagement d'un trottoir en bordure de la route cantonale axe 1220 sur le tronçon compris entre le carrefour de la Croix-Blanche (croisée des axes 1200/1220) et la route d'accès à la zone sportive et au lac de la Gruyère, sur l'axe 1220. Elle y adjoindra les infrastructures éditaires habituelles.

L'Etat profite de ces travaux éditaires pour reconstruire la superstructure et le collecteur d'évacuation des eaux de la route cantonale, entre les ponts franchissant la Serbache et le ruisseau du Bey.

3.2.2 Etat actuel

La route cantonale axe 1220 Barrage de Rossens–La Roche est classée au réseau secondaire.

Depuis La Roche, elle est l'unique accès à la commune de Pont-la-Ville pour les poids-lourds, la route du barrage étant limitée à 3,5 tonnes.

Au cours des dernières années, plusieurs chantiers d'aménagement et d'entretien ont été entrepris sur cet axe routier. Des travaux de renforcement des bords de route ont été réalisés dans la traversée du village de Pont-la-Ville en 2005. Entre 2007 et 2008, une réfection complète de la chaussée a été entreprise par l'Etat depuis le barrage de Rossens en direction de Pont-la-Ville. Le pont sur la Serbache fera l'objet en 2011 de travaux de réfection et de renforcement, car cet ouvrage ne répond plus aux exigences des normes en vigueur (message N° 71 du 20 mai 2008). Le pont sur le ruisseau du Bey qui a été assaini en 1999 est apte au trafic 40 tonnes.

Sur le tronçon concerné par le trottoir, la route présente une largeur comprise entre 5,15 et 5,80 m et n'est munie ni d'accotement ni de trottoir. La chaussée est fortement déformée longitudinalement par manque de fondation, la planéité transversale et les dégradations de surface sont importantes. Cet état justifie une reconstruction complète de la route, y compris la fondation. Une nouvelle canalisation est aussi nécessaire.

Le trafic journalier moyen du tronçon était de 1500 véhicules par jour (vhc/j) en l'an 2005. Du point de vue de l'OPB, le degré de sensibilité III est attribué aux zones d'affectation situées le long du tronçon. Selon le cadastre de bruit, les valeurs limites fixées par l'OPB sont respectées sur l'ensemble des points-récepteurs (façades) concernés par le réaménagement routier. Par conséquent, une mise en conformité du projet selon l'OPB n'est pas nécessaire.

3.2.3 Description du projet

La commune prévoit la réalisation d'un trottoir sur le côté gauche de la route cantonale en direction du centre de La Roche. D'une longueur totale de 650 m, celui-ci sera réalisé de façon traditionnelle sur près de 500 m, alors qu'il sera séparé de la chaussée par une bande herbeuse sur environ 150 m. Le ruisseau du Bey sera franchi par une passerelle piétonne réalisée en parallèle du pont routier qui a déjà été assaini.

Dans le contexte des cheminements piétonniers, il paraît judicieux de disposer également d'un trottoir sur le pont de la Serbache, permettant à long terme, de sécuriser tout le tronçon entre La Roche et Pont-la-Ville. La réalisation d'un trottoir sur le pont entraîne par contre des travaux annexes nécessitant l'élargissement du tablier et des culées existantes.

L'état de la chaussée est tel qu'il est nécessaire de la reconstruire entièrement dans le gabarit de 6 m, conforme à sa classification. Cela concerne la totalité de la superstructure, soit la fondation en grave et le revêtement en deux couches de béton bitumineux. Ce revêtement comprend une couche de base et la couche de roulement,

constituée d'un revêtement macro-rugueux, qui permet une diminution sensible du bruit, par rapport à un revêtement classique, tout en garantissant une bonne durée de vie. Enfin, les canalisations d'évacuation des eaux de la route cantonale seront entièrement reconstruites, leur état actuel étant très mauvais.

Compte tenu de la faible charge de trafic sur cet axe routier, il n'est pas envisagé d'élargir la route au-delà de sa largeur de base. Une bande cyclable à la montée, avec voie centrale banalisée, c'est-à-dire sans marquage de la ligne médiane, sera réalisée.

Le projet, actuellement au stade de l'avant-projet, sera mis à l'enquête publique en automne 2010.

Les travaux du trottoir sont prévus par la commune à partir de 2011. La route cantonale sera reconstruite de concert, pour autant que le présent crédit soit octroyé.

3.2.4 Répartition des coûts

La part cantonale correspond à la reconstruction de la chaussée et à l'élargissement supplémentaire du pont sur la Serbache. Les autres travaux sont à la charge de la commune. Cette répartition des coûts a été convenue avec la commune.

3.3 Traversée de Saint-Martin et de Fiaugères (annexes 3 et 4)

3.3.1 But du projet

La commune de Saint-Martin a décidé la construction de trottoirs dans la traversée des localités de Saint-Martin et de Fiaugères. L'Etat profite de cette opportunité pour réaliser des baies d'arrêt de bus. De plus, à Fiaugères, le débouché de la route cantonale axe 1430, provenant de Grattavache, est inadapté aux conditions de trafic actuelles en raison de son intersection «en biseau». La commune désirant aussi construire un trottoir dans le périmètre du carrefour, il est opportun pour l'Etat d'améliorer le débouché.

3.3.2 Etat actuel

La route cantonale axe 1420 est un axe de transports exceptionnels de type I. La chaussée est en bon état et l'évacuation des eaux pluviales ne pose actuellement pas de problème particulier, dans la mesure où les terrains bordant la route sont en zone agricole.

Le carrefour de Fiaugères pose un problème de fonctionnement et de sécurité en raison de sa configuration.

Le trafic journalier moyen était de 2300 vhc/j en l'an 2005 sur l'axe 1420, et de 1400 vhc/j sur l'axe 1430. Du point de vue de l'OPB, des degrés de sensibilité II et III sont attribués aux zones d'affectation situées proches des deux tronçons routiers réaménagés. Un rapport acoustique sera réalisé afin de vérifier si le projet routier ainsi que l'ensemble des points-récepteurs (façades) exposés au bruit routier répondent aux exigences fixées par l'OPB.

3.3.3 Description du projet

Pour le secteur Saint-Martin, la commune prévoit la réalisation d'un trottoir et d'une zone d'attente pour les voyageurs, avec abri, à l'arrière d'une baie d'arrêt de bus qui sera réalisée par l'Etat.

Pour le secteur Fiaugères, la commune prévoit la réalisation de trottoirs le long des deux routes cantonales. L'Etat prévoit l'aménagement de deux baies d'arrêt de bus, la correction du débouché de la route cantonale axe 1430, provenant de Grattavache, ainsi que la construction d'un nouveau collecteur de récolte des eaux pluviales le long de cette route.

En cas d'obligation d'assainir contre le bruit l'un ou l'autre secteur, des mesures antibruit à la source sur le chemin de propagation ainsi que des mesures d'insonorisation sur les bâtiments seront présentées dans une étude d'assainissement. Ces mesures d'assainissement accompagnées si nécessaire par des demandes d'allègement feront l'objet d'une mise à l'enquête publique avec les réaménagements routiers projetés.

Le projet, actuellement au stade de l'avant-projet, sera mis à l'enquête publique en 2010 et les travaux sont prévus à partir de 2011.

3.3.4 Répartition des coûts

L'Etat et la commune prennent en charge leurs travaux respectifs suivant une clé de répartition des coûts convenue avec la commune.

3.4 Ursy–Vauderens (annexe 5)

3.4.1 But du projet

Au début des années 90, les anciennes communes d'Ursy et de Vauderens ont révisé leurs plans d'aménagements locaux. La problématique du réseau routier et des traversées de localité a été traitée lors d'études particulières. Cependant, la mise en œuvre des mesures prévues n'a jamais abouti.

Après la fusion des deux communes, l'autorité communale d'Ursy a décidé en 2006 de l'élaboration d'un concept global de modération des traversées, inspiré du guide Valtraloc, ainsi que le développement de mesures d'aménagement. Le concept global a abouti en 2008.

Pour la route cantonale Ursy–Vauderens, il s'agit pour la commune de mettre en œuvre son concept de modération ainsi que la liaison piétonne entre les deux localités. De son côté, l'Etat profite des travaux communaux pour réfectionner la chaussée et aménager les bandes cyclables conformément à la planification cantonale.

3.4.2 Etat actuel

La route cantonale entre Ursy et Vauderens, axe 1530, est classée au réseau secondaire.

La route présente des dégradations de surface importantes. Des travaux d'entretien constructif ont été réalisés en 2008 sur la demi-chaussée côté Jura. Les canalisations d'évacuation des eaux de la route sont généralement en bon état, toutefois les sacs de récolte d'eaux pluviales doivent être reconstruits.

Le trafic journalier moyen était de 2000 véhicules par jour (vhc/j) en l'an 2005. Un faible potentiel cyclable est relevé sur ce tronçon, selon la planification cantonale du réseau cyclable.

Du point de vue de l'OPB, des degrés de sensibilité II et III sont attribués aux zones d'affectation situées le long du tronçon routier. Un rapport acoustique est en cours afin de vérifier si le projet routier ainsi que l'ensemble

des points-récepteurs (façades) exposés au bruit routier répondent aux exigences fixées par l'OPB.

3.4.3 Description du projet

La commune prévoit la réalisation de quatre modérateurs de trafic sur la chaussée, parfois combinés avec des zones de présélections. Un trottoir est prévu à gauche de la route cantonale, sur une longueur totale de 1340 m. La largeur du trottoir est de 1,65 m en intérieur de localité et de 1,50 m hors localité, séparée de la chaussée par une bande herbeuse de 0,80 m.

Profitant des travaux communaux, l'Etat prévoit de réfectionner la demi-chaussée côté Alpes en adaptant parfois son gabarit pour permettre l'aménagement de bandes cyclable. Quelques courts tronçons de canalisations seront remplacés afin d'augmenter leur capacité. Les sacs de récolte d'eaux pluviales seront aussi reconstruits. La pose d'une nouvelle couche de roulement est prévue sur toute la surface de la chaussée. Sur le tronçon hors localité, le gabarit de la route est élargi à 7 m pour permettre la réalisation de deux bandes cyclables de 1,25 m chacune, tandis que sur le tronçon en intérieur de localité, les bandes cyclables sont prévues sur la chaussée de 6 m. Dans ce cas, les voies de circulation seront banalisées.

L'évacuation des eaux de surface s'intègre dans un concept avec rétention prévu par la commune.

Le projet définitif a été mis à l'enquête publique fin 2009. Les travaux sont prévus à partir de l'automne 2010, pour autant que le présent crédit soit octroyé.

En cas d'obligation d'assainir contre le bruit l'ensemble des points-récepteurs (façades) concernés, des mesures antibruit à la source sur le chemin de propagation ainsi que des mesures d'insonorisation sur les bâtiments seront présentées dans une étude d'assainissement. Ces mesures d'assainissement accompagnées si nécessaire par des demandes d'allègement feront l'objet d'une mise à l'enquête publique complémentaire au projet routier.

3.4.4 Répartition des coûts

L'Etat et la commune prennent en charge leurs travaux respectifs suivant une clé de répartition des coûts convenue avec la commune.

3.5 Romont, carrefour de Chavannes-sous-Romont (annexe 6)

3.5.1 But du projet

La modification du carrefour au lieu-dit «Les Chavannes» est à l'étude, notamment en vue d'améliorer la sécurité du tourner-à-gauche en venant de Chavannes-sous-Romont. Sa réalisation pourrait se faire par étapes, avec une solution provisoire dont la géométrie pourrait être améliorée au gré des observations.

3.5.2 Etat actuel

Le carrefour de Chavannes-sous-Romont est situé aux embranchements de l'axe secondaire 1400 et de la route communale des Chavannes avec l'axe prioritaire 2000.

Le remplacement de la couche de roulement sera examiné dans le cadre du projet. L'aménagement de pistes cyclables sera examiné dans le cadre de l'élaboration du projet.

Le trafic journalier moyen était de 8500 vhc/j en l'an 2005 sur l'axe prioritaire. Le carrefour est traversé par un axe de transports exceptionnels de type I.

Du point de vue de l'OPB, un rapport acoustique sera réalisé afin de vérifier si le projet routier ainsi que l'ensemble des points-récepteurs (façades) situés dans le périmètre du carrefour répondent aux exigences fixées par l'OPB.

3.5.3 Répartition des coûts

Mis à part certains travaux éditaires qui pourraient être engendrés par la modification du carrefour, la totalité des coûts sera à la charge de l'Etat.

3.6 Avry-sur-Matran, traversée de Rosé (annexe 7)

3.6.1 But du projet

La traversée de Rosé pose de nombreux problèmes de sécurité et de fonctionnement pour les usagers, notamment en relation avec l'exploitation de la gare CFF et des arrêts de bus. L'autorité communale s'en est préoccupée en 2006 déjà, en élaborant un concept Valtraloc pour l'ensemble de la traversée de sa localité. Ce concept a été révisé entre 2008 et 2009, avant d'être approuvé en 2010.

Afin de mettre à disposition des usagers CFF des places de parc, la commune a récemment entrepris la construction du giratoire «Les Tuileries», accès à la zone industrielle et au parking d'échange.

Le tronçon de route cantonale considéré par le projet s'étend principalement du carrefour situé au débouché de la route communale des Fontanettes, prévu d'être aménagé en giratoire, jusqu'à la sortie ouest du village, avant le carrefour de la route d'Onnens, dit aussi carrefour «du Chenil», ce dernier carrefour n'étant pas concerné par cette étape de construction. Un carrefour d'accès au nouveau quartier «Le Scheiry», situé à mi-chemin entre le carrefour d'Avry-sur-Matran et le carrefour des Fontanettes est également prévu.

3.6.2 Etat actuel

Le village de Rosé est traversé par la route cantonale axe 2100, axe prioritaire du réseau routier cantonal et également axe de transports exceptionnels de type II.

Le trafic journalier moyen était de 12 700 vhc/j en l'an 2005. La planification cantonale du réseau cyclable recense un potentiel moyen de trafic cycliste sur cet axe. Cependant, depuis l'ouverture du CO d'Avry-sur-Matran, un fort accroissement de la mobilité douce est constaté le long de cet axe routier.

Du point de vue de l'OPB, des degrés de sensibilité II, III ou IV sont attribués aux zones d'affectation situées le long du tronçon. A l'horizon d'assainissement, soit dans 15–20 ans, les valeurs limites d'immissions ne seront pas respectées en 13 points-récepteurs, soient des façades, dont 9 connaîtront un dépassement des valeurs d'alarme.

La superstructure routière est généralement bonne, à l'exception que quelques endroits où elle doit être reconstruite. Le revêtement de la chaussée doit être réfectionné et la couche de roulement remplacée. Les canalisations d'évacuation des eaux pluviales de la route ont à certains endroits une capacité insuffisante et sont à certains endroits en mauvais état.

3.6.3 Description du projet

Sur la base de son concept Valtraloc, la commune prévoit l'aménagement du tronçon routier sur une longueur de près de 800 m. La largeur de base de la chaussée est généralement de 6 m. Suivant les séquences d'aménagement, celle-ci est élargie entre 7,35 m et 9 m, selon qu'une bande cyclable, qu'une bande polyvalente, ou qu'une voie de présélection est prévue. Un trottoir sera restitué sur l'ensemble du tronçon. Le carrefour au débouché de la route communale «des Fontanettes» est prévu d'être aménagé en giratoire de diamètre extérieur 24 m, tandis que celui desservant le nouveau quartier «Le Scheiry» est muni d'une simple zone de présélection.

L'Etat prévoit d'enlever complètement les couches de béton bitumineux, de renforcer localement la fondation et des poser un nouveau revêtement, couche de base et couche de roulement.

Afin d'assainir contre le bruit l'ensemble des points-récepteurs (façades) concernés, des mesures antibruit à la source sur le chemin de propagation ainsi que des mesures d'insonorisation sur les bâtiments seront présentées dans une étude d'assainissement. Ces mesures d'assainissement accompagnées si nécessaire par des demandes d'allègement feront l'objet d'une mise à l'enquête publique avec le projet Valtraloc.

Le projet, actuellement au stade de l'avant-projet, sera mis à l'enquête publique en 2011. Les travaux sont prévus à partir de 2012 et seront échelonnés jusqu'en 2015.

3.6.4 Répartition des coûts

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

3.7 Belfaux, aménagement Valtraloc (annexe 8)

3.7.1 But du projet

La traversée de Belfaux est difficile et la sécurité des piétons au centre du village n'est pas satisfaisante. Pour y remédier, l'Autorité communale a élaboré un concept Valtraloc pour toute la traversée de sa localité. Ce concept permettra de résoudre les accès et la circulation des modes doux notamment liés au développement de nouveaux quartiers.

La route cantonale partiellement reconstruite durant les années 80 nécessite une remise en état. Il en va de même des canalisations.

3.7.2 Etat actuel

Le tronçon concerné fait partie de la route cantonale axe 2200, axe secondaire du réseau routier cantonal.

La chaussée présente une superstructure généralement satisfaisante. Cependant, les dévers doivent être adaptés et le concept d'évacuation des eaux pluviales de la route doit être revu. Un phénomène de vibrations au passage des poids lourds provoque des nuisances et des dégâts à un bâtiment. Les couches de roulement et de base du revêtement doivent être reprises et la fondation localement renforcée.

La commune a réalisé en 2009 un carrefour giratoire au débouché de la route de la Sonnaz, afin de sécuriser les piétons en délestant la route de Chésopelloz.

Enfin, le pont sur la Sonnaz fera l'objet cette année de travaux de réfection et de renforcement car l'ouvrage ne répond plus aux exigences des normes en vigueur (message N° 71 du 20 mai 2008).

Le trafic journalier moyen était de 11 900 vhc/j en l'an 2005. Il existe un potentiel élevé de trafic cycliste sur ce tronçon.

Du point de vue de l'OPB, des degrés de sensibilité II ou III sont attribués aux zones d'affectation situées le long du tronçon. A l'horizon d'assainissement, soit dans 15–20 ans, les valeurs limites d'immissions ne seront pas respectées en 22 points-récepteurs, soit des façades, dont 2 connaîtront un dépassement des valeurs d'alarme.

3.7.3 Description du projet

Le tronçon de route cantonale considéré par le projet s'étend du débouché de la route de l'Eglise jusqu'au carrefour de la route d'Autafond.

Sur la base de son concept Valtraloc approuvé en 2009, la commune prévoit l'aménagement du tronçon routier sur une longueur de près de 700 m. La largeur de la chaussée variera de 6 m et 7 m suivant les séquences d'aménagement.

Pour l'Etat, il s'agit d'enlever complètement les couches de béton bitumineux, de renforcer localement la fondation et de poser un nouveau revêtement, couche de base et couche de roulement.

Afin d'assainir contre le bruit l'ensemble des points-récepteurs (façades) concernés, des mesures antibruit à la source sur le chemin de propagation ainsi que des mesures d'insonorisation sur les bâtiments seront présentées dans une étude d'assainissement. Ces mesures d'assainissement accompagnées si nécessaire par des demandes d'allègement feront l'objet d'une mise à l'enquête publique avec le projet Valtraloc.

Dans le contexte des cheminements piétonniers, il paraît judicieux de disposer également de trottoirs de part et d'autre sur le pont de la Sonnaz, de même que de bandes cyclables. Ces éléments nouveaux entraînent par contre des travaux annexes nécessitant l'élargissement du tablier et des culées existantes.

Le projet définitif sera mis à l'enquête publique en 2010. Les travaux qui se dérouleront par étapes en fonction des disponibilités financières de la commune sont prévus à partir de 2011.

3.7.4 Répartition des coûts

L'Etat et la commune prennent en charge leurs travaux respectifs suivant une clé de répartition des coûts convenue avec la commune. La part de l'Etat concerne la réfection de la chaussée et des canalisations, le supplément pour l'élargissement supplémentaire du pont sur la Sonnaz et la protection contre le bruit.

3.8 Haut-Vully, traversée de Môtier (annexe 9)

3.8.1 But du projet

Assurer la sécurité des piétons le long de la route cantonale axe 3410 dans les traversées de localité est un

problème épineux auquel l'autorité communale a été confrontée. Le village de Môtier, classé d'importance nationale à l'inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS), implique une prise en compte intégrale du bâti.

En présence d'une chaussée déjà étroite, souvent bordée de constructions et de murs de pierres, la réalisation de trottoirs traditionnels n'est pas aisée. Par endroit, des alternatives existent pour les piétons par le réseau routier communal. Elles ne suffisent toutefois pas à garantir des cheminements continus le long de la route cantonale.

Pour y remédier, en 2005, la commune de Haut-Vully a élaboré un concept d'aménagement Valtraloc pour la traversée de la localité de Môtier. Certains aménagements ont déjà été construits par la commune qui envisage maintenant de réaliser le solde des aménagements prévus.

Pour l'Etat, l'évacuation des eaux pluviales et la réfection partielle de la chaussée doivent être réglés simultanément aux travaux communaux.

3.8.2 Etat actuel

Le tronçon fait partie de la route cantonale axe secondaire 3410. La route présente une largeur de 4,8 à 6 m.

Trois secteurs ont déjà été aménagés par la commune, la porte d'entrée ouest de la localité, la place du Port ainsi que la place du Lion d'Or. Ces réalisations ont été dictées soit par des impératifs de sécurité, soit pour la mise en valeur du village.

La chaussée présente une superstructure généralement satisfaisante, à l'exception de quelques endroits qui sont prévus d'être reconstruits. Les dévers doivent être adaptés et le concept d'évacuation des eaux pluviales de la route doit être revu. Une nouvelle couche de roulement doit être posée sur toute la surface.

Le trafic journalier moyen était de 5200 vhc/j en l'an 2005. Du point de vue de l'OPB, des degrés de sensibilité II et III sont attribués aux zones d'affectation situées le long du tronçon routier traversant la commune du Haut-Vully. Une étude d'assainissement sera réalisée afin de d'évaluer les valeurs d'immission de l'ensemble des points-récepteurs (façades) situés le long du tronçon routier.

3.8.3 Description du projet

Basé sur le concept Valtraloc, la commune prévoit l'aménagement du tronçon routier sur une longueur de 1350 m. La largeur de la chaussée sera peu modifiée. Elle variera de 4,80 m à 6 m suivant les séquences d'aménagement. La largeur la plus faible est prévue sur le secteur centre de la localité qui verra ses bords de chaussées délimités par des caniveaux en pavés. En plus de l'effet convivial et ralentisseur, ces caniveaux favoriseront l'écoulement des eaux pluviales vers les chambres de canalisation d'un collecteur qui sera reconstruit sur la totalité.

Du fait de la configuration des lieux, aucun aménagement pour les cyclistes n'est prévu. Ceux-ci sont intégrés dans le trafic (mixité) ou peuvent emprunter localement des itinéraires alternatifs par le réseau routier communal.

L'Etat prévoit d'enlever complètement les couches de béton bitumineux, de renforcer localement la fondation et de poser un nouveau revêtement, avec un dévers minimal

de 2,5% pour assurer une bonne évacuation des eaux de pluies vers les caniveaux.

En cas d'obligation d'assainir contre le bruit l'ensemble des points-récepteurs (façades) concernés, des mesures antibruit à la source, sur le chemin de propagation ainsi que des mesures d'insonorisation sur les bâtiments seront présentées dans une étude d'assainissement. Ces mesures d'assainissement accompagnées si nécessaire par des demandes d'allègements feront l'objet d'une mise à l'enquête publique avec le projet Valtraloc.

Le projet définitif sera mis à l'enquête publique en 2010. Les travaux sont prévus à partir de 2011 et seront échelonnés jusqu'en 2014.

3.8.4 Répartition des coûts

La part de l'Etat concerne la réfection de la chaussée, des canalisations et la protection contre le bruit. Cette répartition des coûts a été convenue avec la commune.

3.9 Réserve pour travaux futurs

L'expérience montre que de nombreuses demandes émanent des communes pour des projets de moindre importance (canalisations, bassins de rétention des eaux). La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions doit pouvoir y faire face, dans les mêmes conditions que celles fixées pour les crédits de 2003 et 2007 (voir paragraphe 1).

4. ASPECTS FINANCIERS

La précision de l'estimation des coûts est fonction de la maturité des projets présentés. Certains objets sont au stade de l'avant-projet alors que d'autres ont déjà été mis à l'enquête. La part des communes n'est pas indiquée, car dans de nombreux cas elle n'est pas encore définie avec précision. Une réserve (divers et imprévus de 20%) est prévue pour palier à ces imprécisions.

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

axe	objet	à charge de l'Etat
1000	Vaulruz; carrefour de la route de Sâles	450 000
1220	La Roche; route de Pont-la-Ville	1 400 000
1420	Saint-Martin; traversée de Saint-Martin et de Fiaugères	500 000
1530	Ursy; Ursy–Vauderens	2 200 000
2000	Romont; carrefour de Chavannes-sous-Romont	600 000
2100	Avry-sur-Matran; traversée de Rosé	2 300 000
2200	Belfaux; traversée de Belfaux	2 150 000
3410	Haut-Vully; traversée de Môtier	3 100 000
	Divers et imprévus (20%)	2 540 000
	Réserve pour travaux futurs	2 500 000
	Total	17 740 000
	TVA 7,6%	1 348 240
	Total	19 088 240

La planification effective de l'engagement des différents montants se fera dans le cadre des prévisions budgétaires annuelles.

5. MONTANT DU CRÉDIT DEMANDÉ

Le crédit demandé est de 19 088 240 francs.

Le présent décret est soumis au referendum financier facultatif.

6. AUTRES ASPECTS

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

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

7. CONCLUSION

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

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

Annexes: plan des aménagements N° 1 à 9

BOTSCHAFT Nr. 199

21. Juni 2010

des Staatsrats an den Grossen Rat

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

Wir ersuchen Sie um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von 19 088 240 Franken für den Ausbau des kantonalen Strassennetzes im Zusammenhang mit städtebaulichen Arbeiten.

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

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Bereits vergebene Kredite
2. Die Projekte gemäss vorliegender Botschaft
3. Beschreibung der einzelnen Projekte
4. Finanzielle Auswirkungen
5. Höhe des beantragten Kredits
6. Andere Folgen
7. Schlussfolgerung

1. BEREITS VERGEBENE KREDITE

1.1 Kredit vom 25. März 2003

Der Grosse Rat hat per Dekret vom 25. März 2003 einen ersten Verpflichtungskredit für den Ausbau des kantonalen Strassennetzes im Zusammenhang mit städtebaulichen Einrichtungen gesprochen. Dieser Kredit von 10 350 000 Franken wurde bis auf 6 931 035 Franken ausgeschöpft.

Die Ortsdurchfahrt von Chénens wurde als einziges Projekt noch nicht verwirklicht, weil der Entscheid der Gemeinde noch aussteht. Die Arbeiten sind ab 2013 vorgesehen.

Die im Dekret vorgesehene Reserve von 2 000 000 Franken für Objekte geringerer Bedeutung wurde vollständig eingesetzt.

Die Kreditausschöpfung dürfte knapp 85% betragen. Insbesondere dank konjunktureller Faktoren, die eine preisdämpfende Wirkung hatten, waren gewisse Einsparungen möglich.

1.2 Kredit vom 10. Mai 2007

Der Grosse Rat hat per Dekret vom 10. Mai 2007 einen zweiten Verpflichtungskredit für Ausbauprojekte im Zusammenhang mit städtebaulichen Arbeiten gesprochen. Die gesprochenen Mittel wurden wie folgt verwendet:

Achse	Objekt	Betrag aus-gegeben/geplant	Arbeitsbeginn	Arbeitsende
1060	Vaulruz, Route de Sâles, Sanierung der Fahrbahn	853 804	2007	2009
1310	Treyvaux, Kreisels im Dorfzentrum	245 000	2009	2010
1430	La Verrerie, Fussgängerweg und Sanierung der Fahrbahn	182 136	2007	2008
2200	Givisiez, zwischen den Knoten von Escale und von Epinay, Sanierung der Fahrbahn	285 323	2008	2009

Drei Projekte wurden noch nicht realisiert, weil der Entscheid der jeweiligen Gemeinde noch aussteht. Für die verbleibenden Arbeiten ist folgender Zeitplan vorgesehen:

Achse	Objekt	Arbeitsbeginn
1500	Bossonnens, Route de Palézieux, Sanierung der Fahrbahn	2011
2310	Cheiry, Ortsdurchfahrt, Sanierung der Fahrbahn	2011
3450	Kerzers, Knoten von Burgstatt, Sanierung der Fahrbahn	2011

Die im Dekret vorgesehene Reserve von 1 200 000 Franken für Objekte geringerer Bedeutung wurde bzw. wird wie folgt eingesetzt:

Achse	Objekt	Zustand	Betrag (in Franken)
1300	Hauterive, Ortsdurchfahrt	Reserve	80 000
1500	Attalens, Dorfeingang auf der Seite von Bossonnens	Reserve	299 500
3200	St. Antoni, Rückhaltebecken	verwendet	56 178
	Total		435 678

Die vom Staatsrat festgelegten Bedingungen (d. h. Beteiligung des Staats von weniger als 500 000 Franken und ausschliesslich Arbeiten im Zusammenhang mit städtebaulichen Einrichtungen) wurden ausnahmslos eingehalten.

2. DIE PROJEKTE GEMÄSS VORLIEGENDER BOTSCHAFT

Die vorliegende Botschaft zum dritten Kreditgesuch für Ausbauprojekte im Zusammenhang mit städtebaulichen Arbeiten betrifft folgende Kantonsstrassenabschnitte:

Achse	Objekt	Arbeiten
1000	Vaulruz; Knoten an der Route de Sâles	Bau eines Kreisels
1220	La Roche; Route de Pont-la-Ville	Bau eines Trottoirs
1420	Saint-Martin; Ortsdurchfahrt von Saint-Martin und Fiaugères	Bau mehrerer Trottoirs
1530	Ursy; Ursy-Vauderens	Valtraloc
2000	Romont; Knoten von Chavannes-sous-Romont	Änderung des Knotens
2100	Avry-sur-Matran; Ortsdurchfahrt von Rosé	Valtraloc
2200	Belfaux; Ortsdurchfahrt von Belfaux	Valtraloc
3410	Haut-Vully; Ortsdurchfahrt Môtier	Valtraloc

Zudem ist eine Reserve für künftige Arbeiten vorgesehen.

Weitere Gemeindeprojekte für Ortsdurchfahrten auf Kantonsstrassen werden derzeit geprüft und werden gegebenenfalls Teil eines 4. Dekrets sein, sobald die Projekte genug fortgeschritten sind. Zu diesen Vorhaben gehören namentlich:

Achse	Gemeinde	Arbeiten
1000	Semsales	Valtraloc
1200	Marly, Perollesbrücke-Knoten von Grangette	Knoten und Busstreifen
1200	Hauteville	Valtraloc
1320	Rossens	Valtraloc
1400	Mézières	Valtraloc
1500	Attalens	Valtraloc
2100	Prez-vers-Noréaz	Valtraloc
3000	Courtepin	Valtraloc
3000	Tafers-Alterswil	Valtraloc
3410	Bas-Vully, Ortsdurchfahrt von Praz, Nant und Sugiez	Valtraloc
3230	Ueberstorf	Valtraloc

Allgemein kann festgehalten werden, dass in den Projekten folgenden Aspekten Rechnung getragen wurde:

- die Zweiräder – auf der Grundlage von Artikel 54a des Strassengesetzes;

- die Strassenlärmsanierung – in Anwendung der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) und unter Berücksichtigung der kantonalen Ausführungsverordnung zur Lärmschutz-Verordnung des Bundes (AVLSV) vom 17. März 2009.

3. BESCHREIBUNG DER EINZELNEN PROJEKTE

3.1 Vaulruz, Knoten auf der Route de Sâles (Anhang 1)

3.1.1 Ziel des Projekts

Das Valtraloc-Konzept der Gemeinde Vaulruz von 2002 plante den Knoten Route de Sâles (Achse 1060)/Kantonsstrasse Châtel-St-Denis–Bulle–Montbovon (Achse 1000) als traditionellen Knoten mit Vortrittsentzug auf der Nebenstrasse.

Wegen des hohen Verkehrsaufkommens auf der Hauptstrasse haben die Fahrzeuge, die von der Kantonsstrasse (Route de Sâles) oder von der Gemeindestrasse (La Gotta) her kommen, besonders während der Stosszeiten grosse Mühe beim Einbiegen in die Hauptstrasse. Ausserdem ist die Sicherheit der Fussgänger, die die Strasse queren wollen, nicht mehr ausreichend. Aus diesen Gründen hat die Gemeinde beschlossen, ihr Konzept in diesem Sektor zu überarbeiten.

Neu ist der Bau eines Kreisels vorgesehen.

3.1.2 Zustand heute

Beim Knoten der Route de Sâles kreuzen sich zwei Nebenstrassen des Kantonsstrassennetzes, wobei die Achse 1000 gegenüber der Achse 1060 Vortritt hat.

Der Zustand der Fahrbahnen ist gut, einzig die Deckschicht muss ersetzt werden.

Im Jahr 2005 betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der vortrittsberechtigten Strasse 10 500 Fz./Tag. Diese Achse wurde als Ausnahmetransport-Route Typ II klassiert.

Aus Sicht der LSV ist festzuhalten, dass der Nutzungszone um den vorgesehenen Kreisel herum die Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet ist. Mit einem akustischen Bericht wird abgeklärt werden, ob das Strassenprojekt sowie die Immissionen an den Messpunkten (Fassaden) die Vorgaben der LSV einhalten.

3.1.3 Projektbeschreibung

Das Projekt sieht den Bau eines Kreisels mit einem Ausendurchmesser von 22 m vor.

Die bestehenden Trottoirs werden an den neuen Knoten angepasst und die Sicherheit der Fussgänger, die die Strassen überqueren wollen, mit Mittelinseln verbessert werden. Die Mittelinsel des Kreisels wird teilweise überfahrbar sein.

Das Projekt für die Ortsdurchfahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wurde unter der Verantwortung der Gemeinde auf der Grundlage des Valtraloc-Konzepts (Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten) ausgearbeitet und sieht den Gemischtverkehr vor.

Die Kanalisationen werden an den neuen Knoten angepasst werden.

Sollte sich herausstellen, dass Lärmschutzmassnahmen im Kreiselperimeter erforderlich sind, werden die Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg sowie die Massnahmen zur Schalldämmung der Gebäude in der Sanierungsstudie dargelegt werden. Diese Sanierungsmassnahmen sowie die allfälligen Erleichterungsgesuche werden zusammen mit dem Projekt für den Bau des Kreisels öffentlich aufgelegt werden.

Die öffentliche Auflage des Projekts ist für 2011 geplant. Die Gemeinde hat vor, die Bauarbeiten noch im selben Jahr zu beginnen, wobei der genaue Zeitpunkt vom Ergebnis des Auflageverfahrens abhängig ist.

3.1.4 Aufteilung der Kosten

Die Kosten für den Bau des Kreisels und die Sanierung der Kanalisationen werden vom Staat und von der Gemeinde getragen und gemäss vereinbartem Schlüssel aufgeteilt. Dieser Schlüssel wurde aufgrund des Besitzverhältnisses der Kreiselarmlen festgelegt. Die städtebaulichen Arbeiten werden von der Gemeinde getragen. Der Staat übernimmt die Kosten im Zusammenhang mit dem Lärmschutz.

3.2 La Roche, Route de Pont-la-Ville (Anhang 2)

3.2.1 Ziel des Projekts

Bei der Revision der Ortsplanung hat die Gemeinde La Roche ein besonderes Gewicht auf die Sicherheit der Fussgänger und Schulkinder entlang der Kantonsstrasse gelegt.

Nachdem die Gemeinde in mehreren Etappen Trottoirs entlang der Kantonsstrasse Achse 1200 gebaut hat, will sie nun ein Trottoir auf dem Abschnitt der Kantonsstrasse Achse 1220 zwischen dem Knoten La Croix-Blanche (Kreuzung der Achsen 1200 und 1220) und der Strasse, die von der Achse 1220 zu den Sportanlagen und dem Greizersee führt, einrichten. Daneben sollen die üblichen städtebaulichen Infrastrukturen gebaut werden.

Der Staat will die Gelegenheit nutzen, um zwischen der Brücke über die Serbache und dem Ruisseau du Bey den Oberbau und die Abwasserbeseitigung der Kantonsstrasse zu erneuern.

3.2.2 Zustand heute

Die Kantonsstrasse Staumauer von Rossens–La Roche (Achse 1220) ist eine Nebenstrasse.

Für Lastwagen, die sich von La Roche nach Pont-la-Ville begeben wollen, ist dies die einzige Route, da für die Strasse auf der Staumauer eine Gewichtslimite von 3,5 Tonnen besteht.

In den letzten Jahren wurden auf dieser Strassenachse verschiedene Ausbau- und Unterhaltsarbeiten durchgeführt. So wurden etwa die Strassenränder in der Ortsdurchfahrt von Pont-la-Ville im Jahr 2005 verstärkt. Zwischen 2007 und 2008 hat der Staat die Fahrbahn ab der Staumauer in Richtung Pont-la-Ville einer Komplettanierung unterzogen. Die Brücke über die Serbache wird 2011 instand gesetzt und verstärkt werden, da sie nicht mehr den einschlägigen Normen entspricht (siehe Botschaft Nr. 71 vom 20. Mai 2008). Die Brücke über den Ruisseau du Bey wurde bereits 1999 saniert und ist zugänglich für 40-Tonnen-Lastwagen.

Auf dem Abschnitt, auf welchem ein Trottoir eingerichtet werden soll, weist die Strasse eine Breite von 5,15 bis

5,80 m auf und verfügt derzeit weder über Bankette noch über ein Trottoir. Die Fahrbahn weist wegen der fehlenden Fundation starke Verformungen in der Längsrichtung auf. Die Querebenheit und die Oberfläche der Fahrbahn haben stark gelitten. Dies rechtfertigt ein kompletter Neubau der Strasse und der Fundation. Zudem ist eine neue Kanalisation erforderlich.

Im Jahr 2005 betrug der DTV auf diesem Abschnitt 1500 Fz./Tag. Mit Blick auf die LSV ist festzuhalten, dass den Nutzungszonen entlang des Strassenabschnitts die Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet ist. Laut Lärm-belastungskataster werden die in der LSV festgelegten Grenzwerte bei allen vom Strassenprojekt betroffenen Messpunkten (Fassaden) eingehalten. Somit muss aus Sicht des Lärmschutzes nichts unternommen werden.

3.2.3 Projektbeschreibung

Die Gemeinde will auf der linken Seite der Kantonsstrasse Richtung des Zentrums von La Roche ein Trottoir einrichten. Dieses Trottoir wird eine Gesamtlänge von 650 m aufweisen, wobei 500 m in traditioneller Weise und rund 150 m als Trottoir, das durch einen Grünstreifen von der Strasse abgetrennt ist, gebaut werden soll. Der Ruisseau du Bey wird mit einem parallel zur bereits sanierten Strassenbrücke ausgerichteten Fusssteg überquert werden.

Unter dem Gesichtspunkt der Fussgängerverbindungen scheint es sinnvoll, auf der Brücke über die Serbache ein Trottoir einzurichten, um langfristig die Sicherheit der Fussgänger auf der gesamten Strecke zwischen La Roche und Pont-la-Ville gewährleisten zu können. Hierfür müssen aber die Fahrbahnplatte und die bestehenden Widerlager verbreitert werden.

Der Zustand der Fahrbahn bedingt, dass sie komplett neu gebaut wird mit einem der Strassenkategorie entsprechenden Profil von 6 m. Davon ist der gesamte Oberbau (die Fundation aus Kiessand und der zweischichtige Asphaltbeton-Belag) betroffen. Der Belag wird aus einer Tragschicht und einer Deckschicht aus Rauhasphalt bestehen, mit dem im Vergleich zu einem herkömmlichen Belag bei vergleichbarer Lebensdauer eine spürbare Lärmreduktion erzielt werden kann. Ausserdem werden die Leitungen für die Abwasserbeseitigung der Kantonsstrasse vollständig neu gebaut, da sie sich in einem sehr schlechten Zustand befinden.

Weil die Verkehrsbelastung auf dieser Achse gering ist, ist nicht vorgesehen, die Strasse über ihre Grundbreite hinaus zu verbreitern. Für den Aufstieg wird ein Radstreifen eingerichtet werden; gleichzeitig wird auf eine Mittellinie verzichtet.

Das Projekt, das gegenwärtig das Stadium Vorprojekt erreicht hat, wird im Herbst 2010 öffentlich aufgelegt werden.

Die Bauarbeiten für das Trottoir sind von der Gemeinde für 2011 geplant. Bei dieser Gelegenheit wird auch die Kantonsstrasse – sofern der Kredit gewährt wird – neu gebaut werden.

3.2.4 Aufteilung der Kosten

Der Kantonsanteil entspricht den Kosten für den Neubau der Fahrbahn und der Verbreiterung der Brücke über die Serbache. Die übrigen Arbeiten werden von der Gemein-

de getragen. Die Kostenaufteilung wurde mit der Gemeinde vereinbart.

3.3. Ortsdurchfahrt von Saint-Martin und Fiaugères (Anhänge 3 und 4)

3.3.1 Ziel des Projekts

Die Gemeinde Saint-Martin will Trottoirs in der Ortsdurchfahrt von Saint-Martin und Fiaugères bauen. Der Staat will dies nutzen, um Bushaltestellen einzurichten. In Fiaugères ist die Einmündung der Kantonsstrasse Achse 1430, die von Grattavache her kommt, zudem aufgrund des spitzen Winkels nicht mehr an die heutigen Verkehrsverhältnisse angepasst. Da die Gemeinde in der unmittelbaren Nähe dieses Knotens ein Trottoir plant, bietet sich für den Staat eine günstige Gelegenheit, um den Knoten zu verbessern.

3.3.2 Zustand heute

Die Achse 1420 wurde als Ausnahmetransport-Route Typ I klassiert. Die Fahrbahn ist in einem guten Zustand und die Regenwasserentsorgung bereitet gegenwärtig keine besonderen Probleme, da sich die anliegenden Grundstücke in der Landwirtschaftszone befinden.

Der Knoten Fiaugères hingegen ist aufgrund der Geometrie sowohl aus Sicht des Betriebs als auch aus Sicht der Sicherheit problematisch.

Im Jahr 2005 belief sich der DTV auf 2300 Fz./Tag für die Achse 1420 und auf 1400 Fz./Tag für die Achse 1430. Den Nutzungszonen entlang der beiden vom Projekt betroffenen Strassenabschnitte ist nach LSV die Empfindlichkeitsstufe II bzw. III zugeordnet. Mit einem akustischen Bericht wird abgeklärt werden, ob das Strassenprojekt sowie die Immissionen an den Messpunkten (Fassaden) die Vorgaben der LSV erfüllen.

3.3.3 Projektbeschreibung

Im Sektor Saint-Martin plant die Gemeinde ein Trottoir und einen gedeckten Warteraum hinter der vom Staat vorgesehenen Bushaltestelle.

Im Sektor Fiaugères will die Gemeinde Trottoirs entlang der beiden Kantonsstrassen errichten. Der Staat will zwei Bushaltestellen einrichten, die Einmündung der Kantonsstrasse Achse 1430 von Grattavache herkommend korrigieren sowie einen neuen Regenabwassersammelkanal entlang dieser Strasse bauen.

Sollte sich herausstellen, dass Lärmschutzmassnahmen in dem einen oder anderen Sektor erforderlich sind, werden die Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg sowie die Massnahmen zur Schalldämmung der Gebäude in der Sanierungsstudie dargelegt werden. Diese Sanierungsmassnahmen sowie die allfälligen Erleichterungsgesuche werden zusammen mit den projektierten Strassenausbauarbeiten aufgelegt werden.

Das Projekt, das gegenwärtig das Stadium Vorprojekt erreicht hat, wird im Herbst 2010 öffentlich aufgelegt werden. Die Bauarbeiten sollen 2011 beginnen.

3.3.4 Aufteilung der Kosten

Staat und Gemeinde übernehmen die Kosten ihrer jeweiligen Arbeiten auf der Grundlage eines mit der Gemeinde vereinbarten Verteilschlüssels.

3.4 Ursy–Vauderens (Anhang 5)

3.4.1 Ziel des Projekts

Anfang der 90er-Jahre haben die früheren Gemeinden Ursy und Vauderens ihre Ortsplanung revidiert. Die Frage des Strassennetzes und der Ortsdurchfahrten wurde in spezifischen Studien behandelt, doch wurden die geplanten Massnahmen nie wirklich umgesetzt.

Nach der Fusion der beiden Gemeinden beschloss die Gemeindebehörde 2006, gestützt auf der Valtraloc-Arbeitshilfe ein globales Verkehrsberuhigungskonzept für die Ortsdurchfahrt sowie Massnahmen für den Strassenausbau auszuarbeiten. 2008 konnte das Gesamtkonzept fertiggestellt werden.

In Bezug auf die Kantonsstrasse Ursy–Vauderens geht es der Gemeinde darum, ihr Verkehrsberuhigungskonzept umzusetzen und eine Fussgängerverbindung zwischen diesen beiden Ortschaften zu verwirklichen. Der Staat seinerseits will die von der Gemeinde geplanten Arbeiten nutzen, um die Fahrbahn instand zu setzen sowie Radstreifen gemäss kantonomer Zweiradplanung einzurichten.

3.4.2 Zustand heute

Die Kantonsstrasse zwischen Ursy und Vauderens (Achse 1530) ist eine Nebenstrasse.

Die Strasse weist bedeutende Oberflächenschäden auf. Im Jahr 2008 wurden auf der einen Fahrbahnhälfte (Jura-Seite) bauliche Unterhaltsarbeiten durchgeführt. Die Kanalisationen für die Strassenentwässerung sind über alles gesehen in einem guten Zustand, doch müssen die Entwässerungsschächte ersetzt werden.

Im Jahr 2005 betrug der DTV 2000 Fz./Tag. Gemäss kantonomer Zweiradplanung gibt es hier ein geringes Fahrradpotenzial.

Aus Sicht der LSV ist festzuhalten, dass den Nutzungszonen entlang des Strassenabschnitts die Empfindlichkeitsstufe II oder III zugeordnet ist. Mit einem akustischen Bericht wird derzeit abgeklärt, ob das Strassenprojekt sowie die Immissionen an den Messpunkten (Fassaden) die Vorgaben der LSV einhalten.

3.4.3 Projektbeschreibung

Die Gemeinde sieht vier bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vor, die zum Teil mit Vorsortierspuren kombiniert werden sollen. Zudem ist auf der linken Seite der Kantonsstrasse ein 1340 m langes Trottoir vorgesehen. Die Breite des Trottoirs beträgt innerorts 1,65 m und 1,50 m ausserorts, mit einem Grünstreifen von 0,80 m zwischen Strasse und Trottoir.

Der Staat will diese Gelegenheit nutzen, um die noch nicht sanierte Fahrbahnhälfte (Alpen-Seite) instand zu setzen; dabei soll an manchen Stellen das Profil angepasst werden, um Radstreifen einrichten zu können. Auf einigen kurzen Abschnitten wird die Kanalisation ersetzt werden, um deren Kapazität zu erhöhen. Zudem werden die Entwässerungsschächte ersetzt werden. Auf der ganzen Fahrbahnbreite soll eine neue Deckschicht eingebaut werden. Ausserorts wird die Strassenbreite auf 7 m erhöht, um zwei Radstreifen von je 1,25 m einrichten zu können. Innerorts hingegen sind die Radstreifen auf einer

6 m breiten Strasse vorgesehen. Zudem wird innerorts keine Mittellinie markiert werden.

Die Oberflächenentwässerung ist in das von der Gemeinde vorgesehene Rückhaltekonzept integriert.

Das Bauprojekt wurde Ende 2009 öffentlich aufgelegt. Die Arbeiten sollen im Herbst 2010 beginnen, sofern der Kredit gewährt wird.

Sollten sämtliche betroffenen Messpunkte (Fassaden) lärmsaniert werden müssen, werden diese Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg sowie die Massnahmen zur Schalldämmung der Gebäude in der Sanierungsstudie dargelegt werden. Diese Sanierungsmassnahmen sowie die allfälligen Erleichterungsgesuche werden in Ergänzung zum Strassenprojekt öffentlich aufgelegt werden.

3.4.4 Aufteilung der Kosten

Staat und Gemeinde übernehmen die Kosten ihrer jeweiligen Arbeiten auf der Grundlage eines mit der Gemeinde vereinbarten Verteilschlüssels.

3.5 Romont, Knoten von Chavannes-sous-Romont (Anhang 6)

3.5.1 Ziel des Projekts

Derzeit wird der Ausbau des Knotens «Les Chavannes» geprüft, insbesondere um die Sicherheit der Fahrzeuge, die von Chavannes-sous-Romont her kommend links abbiegen wollen, zu verbessern. Der Ausbau des Knotens könnte auf mehrere Etappen aufgeteilt werden und über eine provisorische Lösung erfolgen, deren Geometrie aufgrund der Beobachtungen optimiert werden könnte.

3.5.2 Zustand heute

Beim Knoten von Chavannes-sous-Romont kommen die Nebenstrasse 1400, die Gemeindestrasse Route de Chavannes sowie die Hauptstrasse 2000 zusammen.

Im Rahmen des Projekts werden auch der Ersatz der Deckschicht und der Bau eines Radwegs geprüft werden.

Im Jahr 2005 betrug der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf der Hauptstrasse 8500 Fz./Tag. Über diesen Knoten führt eine Ausnahmetransport-Route Typ I.

Mit einem akustischen Bericht wird abgeklärt werden, ob das Strassenprojekt sowie die Immissionen an den Messpunkten (Fassaden) die Vorgaben der LSV einhalten.

3.5.3 Aufteilung der Kosten

Mit Ausnahme der städtebaulichen Arbeiten, die allenfalls wegen des Ausbaus des Knotens anfallen könnten, werden sämtliche Kosten vom Staat getragen.

3.6 Avry-sur-Matran, Ortsdurchfahrt von Rosé (Anhang 7)

3.6.1 Ziel des Projekts

Die Ortsdurchfahrt ist aus Sicht der Funktionsweise und der Sicherheit problematisch – namentlich im Zusammenhang mit dem SBB-Bahnhof und den Bushaltestellen. Aus diesem Grund arbeitete die Gemeinde bereits

2006 für die gesamte Ortsdurchfahrt ein Valtraloc-Konzept aus, das zwischen 2008 und 2009 angepasst und 2010 genehmigt wurde.

Um den Bahnbenutzerinnen und -benutzern Parkplätze zur Verfügung stellen zu können, errichtete die Gemeinde vor Kurzem den Kreisel «Les Tuileries», der Zugang zur Industriezone und zur P+R-Anlage bietet.

Der vom Projekt betroffene Kantonsstrassenabschnitt beginnt bei der Einmündung der Route des Fontanettes (Gemeindestrasse), bei welchem der Kreisverkehr eingeführt werden soll, und endet vor der Kreuzung mit der Route d'Onnens (dieser auch unter dem Namen «Carrefour du Chenil» bekannte Knoten ist nicht von dieser Bauetappe betroffen). Zudem ist zwischen dem Knoten von Avry-sur-Matran und dem Knoten Les Fontanettes ein Knoten für die Zufahrt zum neuen Quartier «Le Scheiry» vorgesehen.

3.6.2 Zustand heute

Durch Rosé hindurch führt die Achse 2100, eine Hauptstrasse innerhalb des Kantonsstrassennetzes und ausserdem eine Ausnahmetransport-Route Typ II.

Im Jahr 2005 betrug der DTV 12 700 Fz./Tag. Gemäss kantonaler Zweiradplanung handelt es sich um einen Abschnitt mit mittlerem Fahrradpotenzial. Seit der Einweihung der OS Avry-sur-Matran verzeichnet diese Strassenachse jedoch eine starke Zunahme des Langsamverkehrs.

Für die Nutzungszonen entlang dieses Abschnitts gelten die Lärm-Empfindlichkeitsstufen II, III oder IV. In 15–20 Jahren, dem Sanierungshorizont, werden die Immissionsgrenzwerte bei 13 Messpunkten (Fassaden) nicht respektiert werden. Bei deren 9 wird gar der Alarmwert überschritten werden.

Der Oberbau ist über weite Teile in einem guten Zustand, doch gibt es ein paar Stellen, wo er ersetzt werden muss. Der Fahrbahnbelag muss saniert und die Deckschicht ersetzt werden. Die Kanalisationsen für die Strassenwässerung weisen an manchen Stellen eine ungenügende Kapazität auf und sind teilweise in einem schlechten Zustand.

3.6.3 Projektbeschreibung

Auf der Grundlage ihres Valtraloc-Konzepts sieht die Gemeinde den Ausbau eines knapp 800 m langen Strassenabschnittes vor. Die Grundbreite beträgt in der Regel 6 m. Je nachdem, ob auf dem jeweiligen Teilabschnitt ein Radstreifen, ein Mehrzweckstreifen oder ein Vorsortierstreifen geplant ist, wird die Breite auf 7,35 m bis 9 m erhöht. Auf dem gesamten Abschnitt wird zudem ein Trottoir wiederhergestellt werden. Bei der Einmündung der Route des Fontanettes (Gemeindestrasse) soll ein Kreisel mit einem Aussendurchmesser von 24 m gebaut werden. Der Knoten, der Zugang zum neuen Quartier «Le Scheiry» bietet, wird hingegen mit einer einfachen Vorsortierzone ausgestattet werden.

Der Staat will die Asphaltbeton-Schichten vollständig entfernen, die Foundation wo nötig verstärken und dann eine neue Trag- und Deckschicht einbauen.

Um sämtliche Messpunkte (Fassade) aus Sicht des Lärmschutzes zu sanieren, werden Lärmschutzmassnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg sowie die Massnahmen zur Schalldämmung der Gebäude in der

Sanierungsstudie dargelegt werden. Diese Sanierungsmassnahmen sowie die allfälligen Erleichterungsgesuche werden zusammen mit dem Valtraloc-Projekt öffentlich aufgelegt werden.

Das Projekt, das gegenwärtig das Stadium Vorprojekt erreicht hat, wird 2011 öffentlich aufgelegt werden. Die Arbeiten sollen 2012 in Angriff genommen und etappenweise bis 2015 ausgeführt werden.

3.6.4 Aufteilung der Kosten

Der Staat muss für die Sanierung der Foundation, des Belags und der Sammelleitung sowie für den Lärmschutz aufkommen. Die übrigen Arbeiten werden von der Gemeinde getragen. Die Kostenaufteilung wurde mit der Gemeinde vereinbart.

3.7 Belfaux, Valtraloc (Anhang 8)

3.7.1 Ziel des Projekts

Die Ortsdurchfahrt von Belfaux ist schwierig und die Sicherheit der Fussgänger im Dorfzentrum ungenügend. Um diese Mängel zu beheben, hat die Gemeindebehörde ein Valtraloc-Konzept für die gesamte Ortsdurchfahrt ausgearbeitet. Mit diesem Konzept werden Verbesserungen bei den Zufahrten (namentlich zu den neuen Quartieren) und beim Langsamverkehr erzielt werden können.

Die Kantonsstrasse wurde in den 80er-Jahren teilweise neu gebaut und muss nun instand gesetzt werden. Dasselbe gilt für die Kanalisationsen.

3.7.2 Zustand heute

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

Der Oberbau der Fahrbahn ist im Allgemeinen in einem zufriedenstellenden Zustand. Das Quergefälle muss indes angepasst und das Konzept für die Regenwasserentsorgung überarbeitet werden. Die von den Lastwagen verursachten Vibrationen belästigen die Anwohner und führen zu Schäden an den Gebäuden. Die Deck- und die Tragschicht müssen instand gesetzt und die Foundation lokal aufgebessert werden.

2009 hat die Gemeinde bei der Einmündung der Route de la Sonnaz den Kreisverkehr eingeführt, um die Sicherheit für die Fussgänger zu erhöhen und die Route de Chésopelloz zu entlasten.

Die Brücke über die Sonnaz wird dieses Jahr instand gesetzt und verstärkt werden, da sie nicht mehr den einschlägigen Normen entspricht (siehe Botschaft Nr. 71 vom 20. Mai 2008).

Im Jahr 2005 betrug der DTV 11 900 Fz./Tag. Gemäss kantonaler Zweiradplanung gibt es auf diesem Abschnitt ein grosses Fahrradpotenzial.

Aus Sicht der LSV ist festzuhalten, dass den Nutzungszonen entlang dieses Abschnitts die Empfindlichkeitsstufe II bzw. III zugeordnet ist. In 15–20 Jahren, dem Sanierungshorizont, werden die Immissionsgrenzwerte bei 22 Messpunkten (Fassaden) nicht respektiert werden. Bei deren 2 wird gar der Alarmwert überschritten werden.

3.7.3 Projektbeschreibung

Der vom Projekt betroffene Kantonsstrassenabschnitt reicht von der Einmündung der Route de l'Eglise bis zum Knoten der Route d'Autafond.

Auf der Grundlage ihres 2009 genehmigten Valtraloc-Konzepts sieht die Gemeinde den Ausbau eines knapp 700 m langen Strassenabschnittes vor. Die Fahrbahnbreite wird je nach Teilabschnitt zwischen 6 und 7 m betragen.

Der Staat will die Asphaltbeton-Schichten vollständig entfernen, die Foundation wo nötig verstärken und dann eine neue Trag- und Deckschicht einbauen.

Um sämtliche Messpunkte (Fassaden) aus Sicht des Lärmschutzes zu sanieren, werden Lärmschutzmassnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg sowie die Massnahmen zur Schalldämmung der Gebäude in der Sanierungsstudie dargelegt werden. Diese Sanierungsmassnahmen sowie die allfälligen Erleichterungsgesuche werden zusammen mit dem Valtraloc-Projekt öffentlich aufgelegt werden.

Aus Sicht des Langsamverkehrs scheint es angebracht, Fussgängerverbindungen sowie Radstreifen auf beiden Seiten der Brücke über die Sonnaz einzurichten. Hierfür müssen aber die Fahrbahnplatte und die bestehenden Widerlager verbreitert werden.

Das Bauprojekt wird 2010 öffentlich aufgelegt werden. Die Bauarbeiten sollen 2011 beginnen und werden etappenweise – in Abhängigkeit von Mitteln, die der Gemeinde zur Verfügung stehen – fertiggestellt.

3.7.4 Aufteilung der Kosten

Staat und Gemeinde übernehmen die Kosten ihrer jeweiligen Arbeiten auf der Grundlage eines mit der Gemeinde vereinbarten Verteilschlüssels. Der Staat übernimmt die Kosten für die Sanierung der Fahrbahn und der Kanalisationen sowie für die Verbreiterung der Brücke über die Sonnaz und für die Lärmschutzmassnahmen.

3.8 Haut-Vully, Ortsdurchfahrt von Môtier (Anhang 9)

3.8.1 Ziel des Projekts

Die Gemeinde ist mit dem schwierigen Problem konfrontiert, die Sicherheit der Fussgänger entlang der Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse Achse 3410) zu gewährleisten. Das Dorf Môtier ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Ortsbild von nationaler Bedeutung eingetragen. Dies bedeutet, dass die Siedlung in ihrer Gesamtheit berücksichtigt werden muss.

Angesichts der engen, oft von Bauten und Steinmauern gesäumten Fahrbahn ist es nicht einfach, traditionelle Trottoirs einzurichten. An gewissen Stellen können die Fussgänger auf die Gemeindestrassen ausweichen, doch können diese keine durchgehende Fussgängerverbindung entlang der Kantonsstrasse bieten.

Um dem abzuweichen, hat die Gemeinde Haut-Vully im Jahr 2005 ein Valtraloc-Konzept für die Ortsdurchfahrt von Môtier ausgearbeitet. Einige der darin vorgesehenen Arbeiten wurden bereits ausgeführt. Nun will die Gemeinde die verbleibenden Arbeiten in Angriff nehmen.

Der Staat will gleichzeitig zu den von den Gemeinden vorgesehenen Arbeiten die Regenwasserentsorgung und

die Sanierung eines Teils der Fahrbahn an die Hand nehmen.

3.8.2 Zustand heute

Der Abschnitt ist Teil der Kantonsstrasse Achse 3410 und als Nebenstrasse klassiert. Die Strassenbreite beträgt zwischen 4,8 und 6 m.

Die Gemeinde hat bereits drei Sektoren ausgebaut: der westliche Dorfeingang, die Place du Port sowie die Place du Lion d'Or. Damit sollte entweder die Sicherheit verbessert oder das Dorf aufgewertet werden.

Der Oberbau der Fahrbahn ist über alles gesehen in einem zufriedenstellenden Zustand. An gewissen Stellen muss er jedoch erneuert werden. Das Quergefälle muss angepasst und das Konzept für die Regenwasserentsorgung überarbeitet werden. Ausserdem muss flächendeckend eine neue Deckschicht aufgetragen werden.

Im Jahr 2005 betrug der DTV 5200 Fz./Tag. Aus Sicht der LSV ist festzuhalten, dass den Nutzungszonen entlang des Strassenabschnitts, der Haut-Vully durchquert, die Empfindlichkeitsstufe II oder III zugeordnet ist. Um die Immissionswerte bei sämtlichen Messpunkten (Fassaden) entlang des betroffenen Strassenabschnitts zu ermitteln, wird eine Sanierungsstudie durchgeführt werden.

3.8.3 Projektbeschreibung

Auf der Grundlage ihres Valtraloc-Konzepts sieht die Gemeinde den Ausbau eines 1350 m langen Strassenabschnittes vor. Die Fahrbahnbreite wird in geringem Mass angepasst und je nach Abschnitt zwischen 4,80 m und 6 m betragen. Am geringsten wird die Breite im Zentrum der Ortschaft ausfallen, wo die Fahrbahn durch gepflasterte Rinnsteine begrenzt werden wird. Diese Rinnsteine schaffen eine einladende Atmosphäre, haben eine verkehrsberuhigende Wirkung und fördern das Abfließen des Regenwassers in Richtung der Kanalisationsschächte des Sammelkanals, der komplett neu gebaut werden wird.

Aufgrund der Gegebenheiten vor Ort sind keine Ausbauarbeiten für Zweiräder geplant. Stattdessen integrieren sie sich in den Verkehr (Gemischtverkehr) oder benutzen an gewissen Stellen alternative Strecken auf dem Gemeindestrassennetz.

Der Staat will die Asphaltbeton-Schichten vollständig entfernen, die Foundation wo nötig verstärken und dann einen neuen Belag mit einem Quergefälle von mindestens 2,5% einbauen, mit dem ein ausreichender Abfluss des Regenwassers in Richtung Rinnsteine sichergestellt werden soll.

Sollten sämtliche betroffenen Messpunkte (Fassaden) lärmsaniert werden müssen, werden diese Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg sowie die Massnahmen zur Schalldämmung der Gebäude in der Sanierungsstudie dargelegt werden. Diese Sanierungsmassnahmen sowie die allfälligen Erleichterungsgesuche werden zusammen mit dem Valtraloc-Projekt öffentlich aufgelegt werden.

Das Bauprojekt wird 2010 öffentlich aufgelegt werden. Die Arbeiten sollen 2011 in Angriff genommen und etappenweise bis 2014 ausgeführt werden.

3.8.4 Aufteilung der Kosten

Der Staat übernimmt die Kosten für die Sanierung der Fahrbahn und der Kanalisationen sowie für die Lärmschutzmassnahmen. Die Kostenaufteilung wurde mit der Gemeinde vereinbart.

3.9 Reserve für künftige Arbeiten

Die Erfahrung zeigt, dass die Gemeinden regelmässig Gesuche für Projekte geringeren Umfangs (Kanalisationen, Rückhaltebecken) einreichen. Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion muss darauf im selben Rahmen wie bei den Krediten von 2003 und 2007 reagieren können (siehe Punkt 1).

4. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Die Genauigkeit der Kostenschätzungen ist davon abhängig, wie weit das jeweilige Projekt fortgeschritten ist: Während einige Projekte das Stadium des Vorprojekts erreicht haben, wurden andere bereits öffentlich aufgelegt. Der Anteil der Gemeinden konnte in vielen Fällen noch nicht genau festgelegt werden. Entsprechend fehlen diese Angaben in der Aufstellung. Um diese Unsicherheiten zu kompensieren, ist eine Reserve von 20% (Diverses und Unvorhergesehenes) vorgesehen.

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

Achse	Objekt	Zulasten des Staats
1000	Vaulruz; Knoten an der Route de Sâles	450 000
1220	La Roche; Route de Pont-la-Ville	1 400 000
1420	Saint-Martin; Ortsdurchfahrt von Saint-Martin und Fiaugères	500 000
1530	Ursy; Ursy–Vauderens	2 200 000
2000	Romont; Knoten von Chavannes-sous-Romont	600 000
2100	Avry-sur-Matran; Ortsdurchfahrt von Rosé	2 300 000
2200	Belfaux; Ortsdurchfahrt von Belfaux	2 150 000
3410	Haut-Vully; Ortsdurchfahrt Môtier	3 100 000
	Diverses und Unvorhergesehenes (20 %)	2 540 000
	Reserve für künftige Arbeiten	2 500 000
	Total	17 740 000
	MWST 7,6%	1 348 240
	Total	19 088 240

Die konkrete Planung der Verwendung der einzelnen Beträge wird im Rahmen des jährlichen Budgets erfolgen.

5. HÖHE DES BEANTRAGTEN KREDITS

Die Höhe des verlangten Kredits beträgt 19 088 240 Franken.

Dieses Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

6. ANDERE FOLGEN

Das vorgeschlagene Dekret hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden. Es hat keinen Einfluss auf den Personalbestand des Staats und ist nicht von Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

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

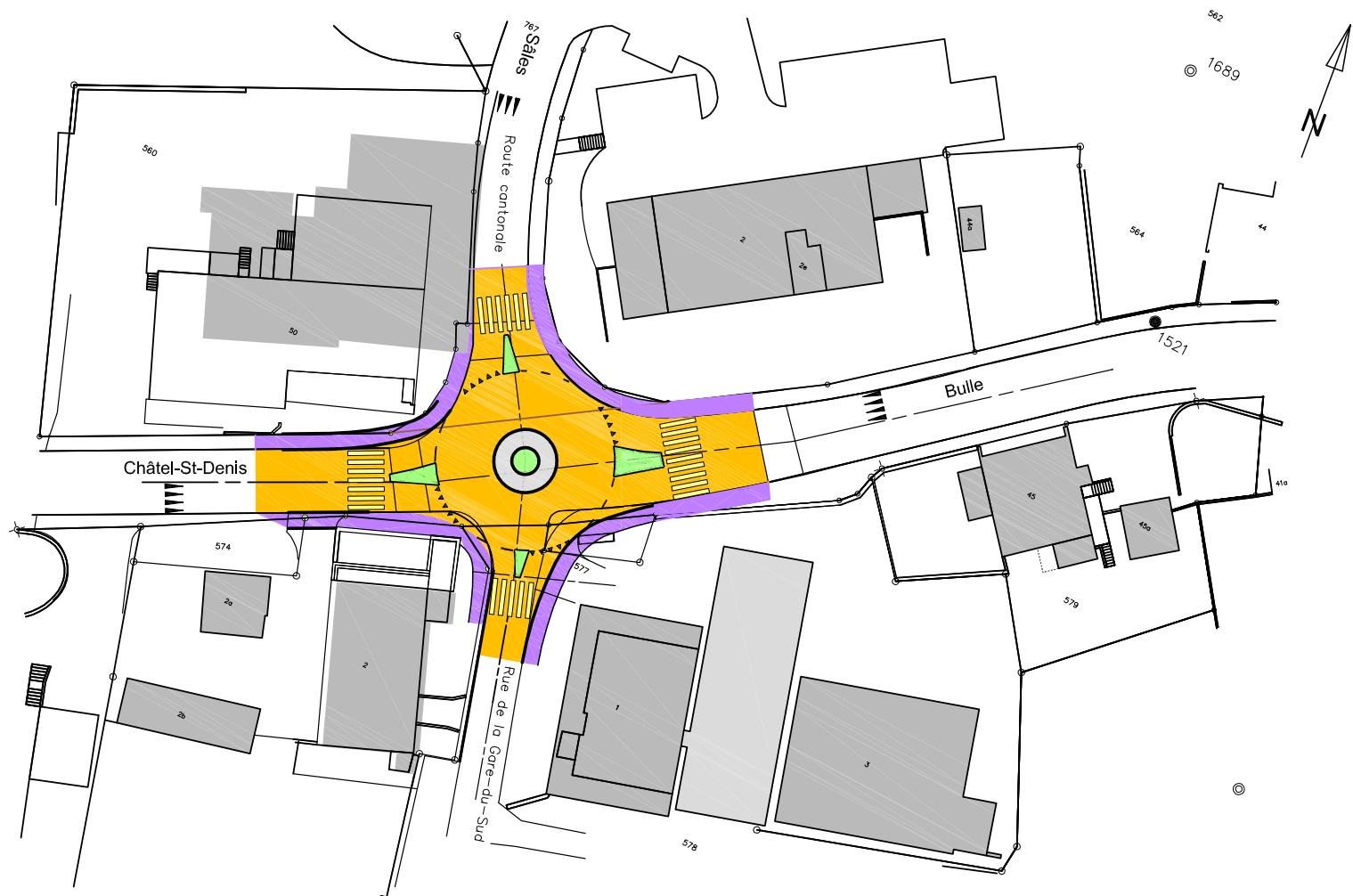
7. SCHLUSSFOLGERUNG

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

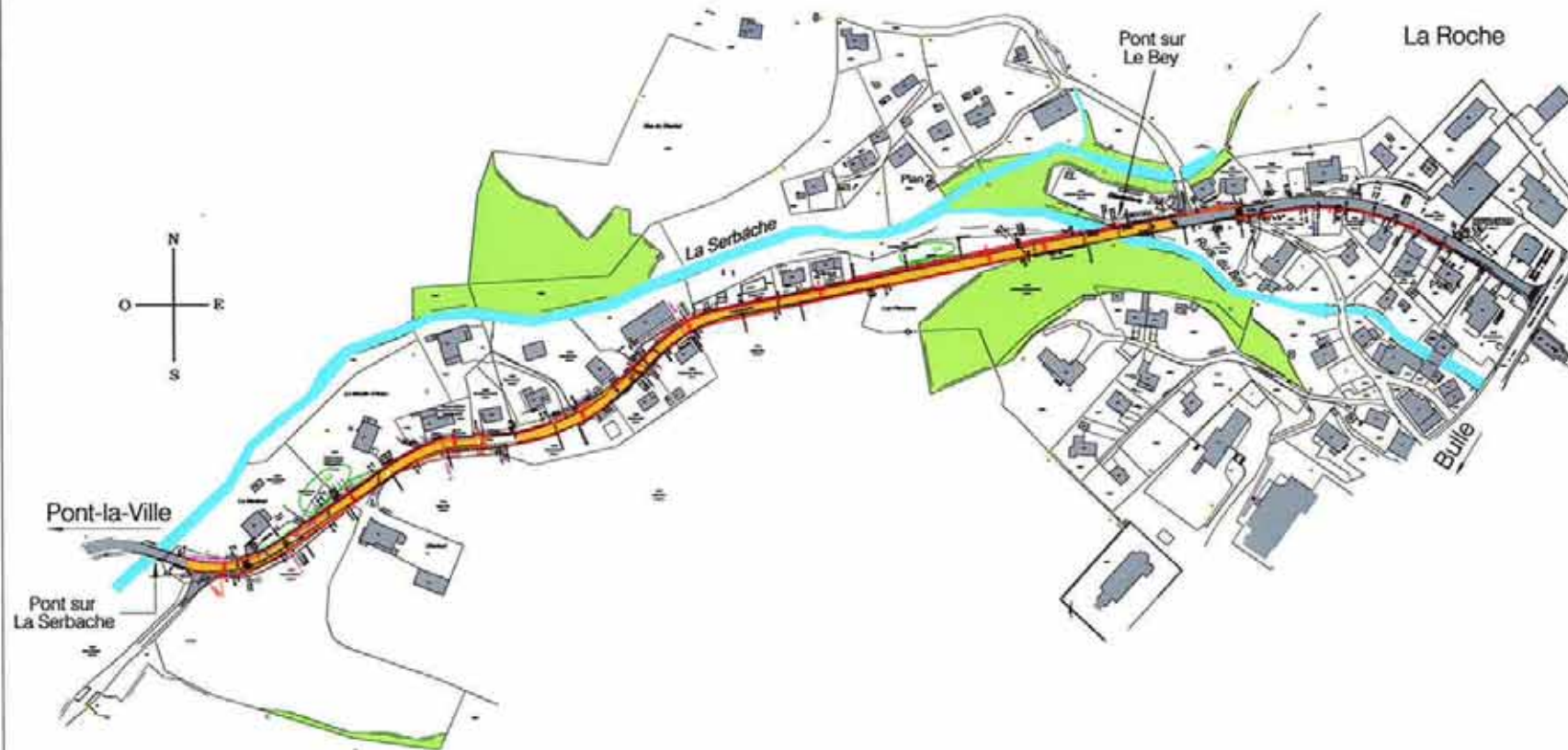
Aus diesem Grund beantragen wir Ihnen, den Verpflichtungskredit zu gewähren.

Anhänge: Ausbaupläne, Nr. 1–9

AXE 1000 Châtel-St Denis - Bulle - Montbovon
Vaulruz, carrefour de la route de Sâles



AXE 1220 Barrage de Rossens - La Roche
La Roche, route de Pont-la-Ville



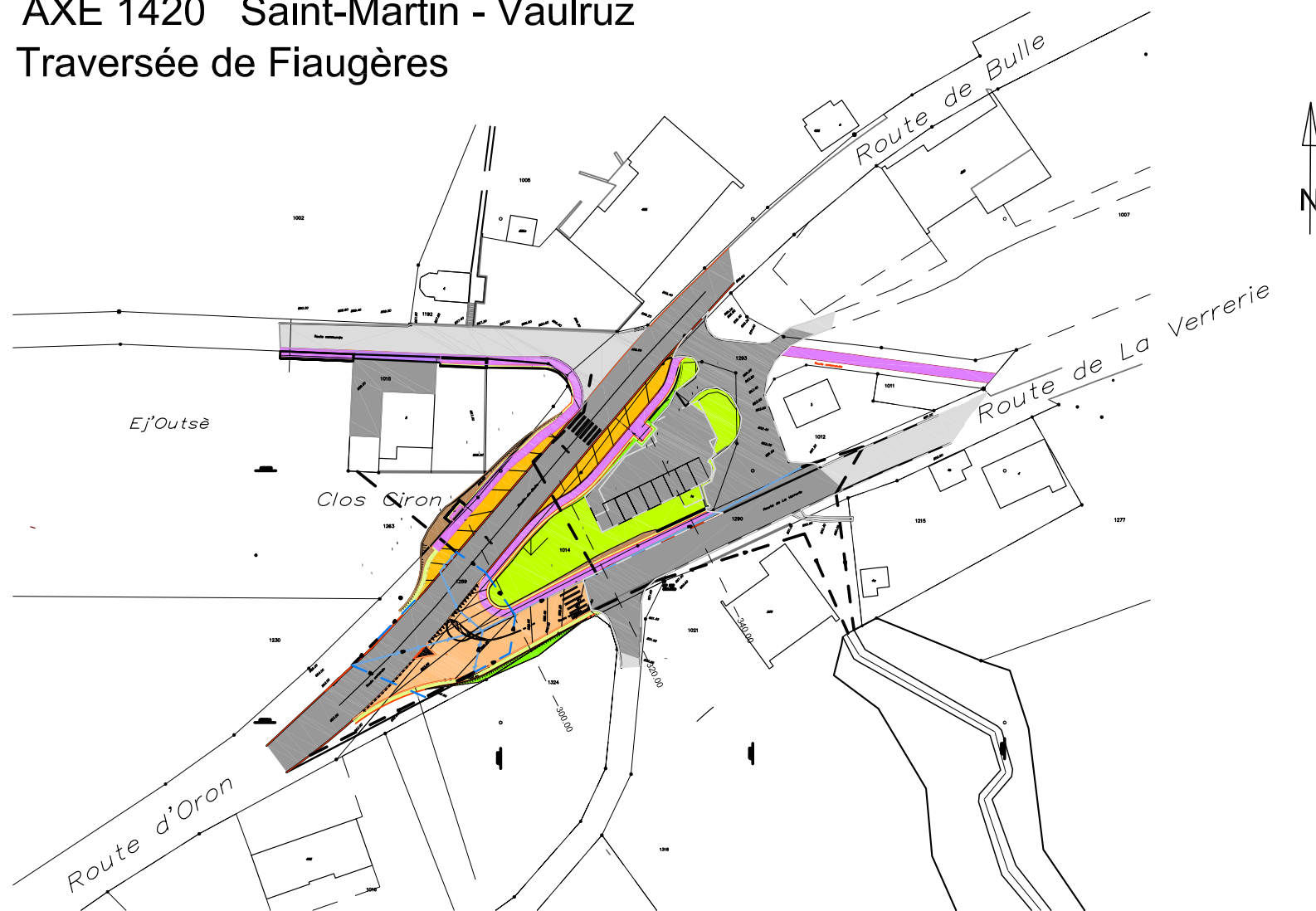
Annexe 2

AXE 1420 Saint-Martin - Vaulruz Traversée de Saint-Martin

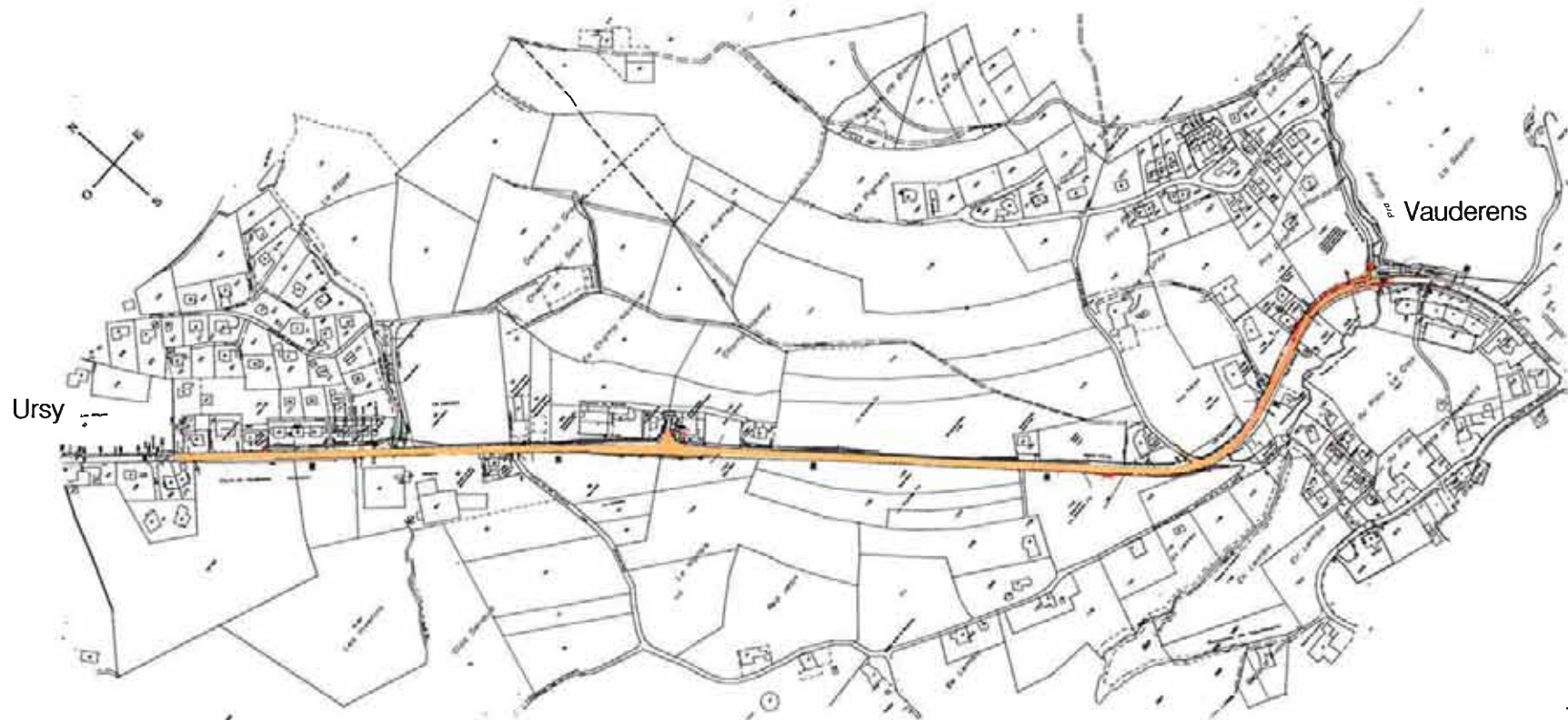


Annexe 3

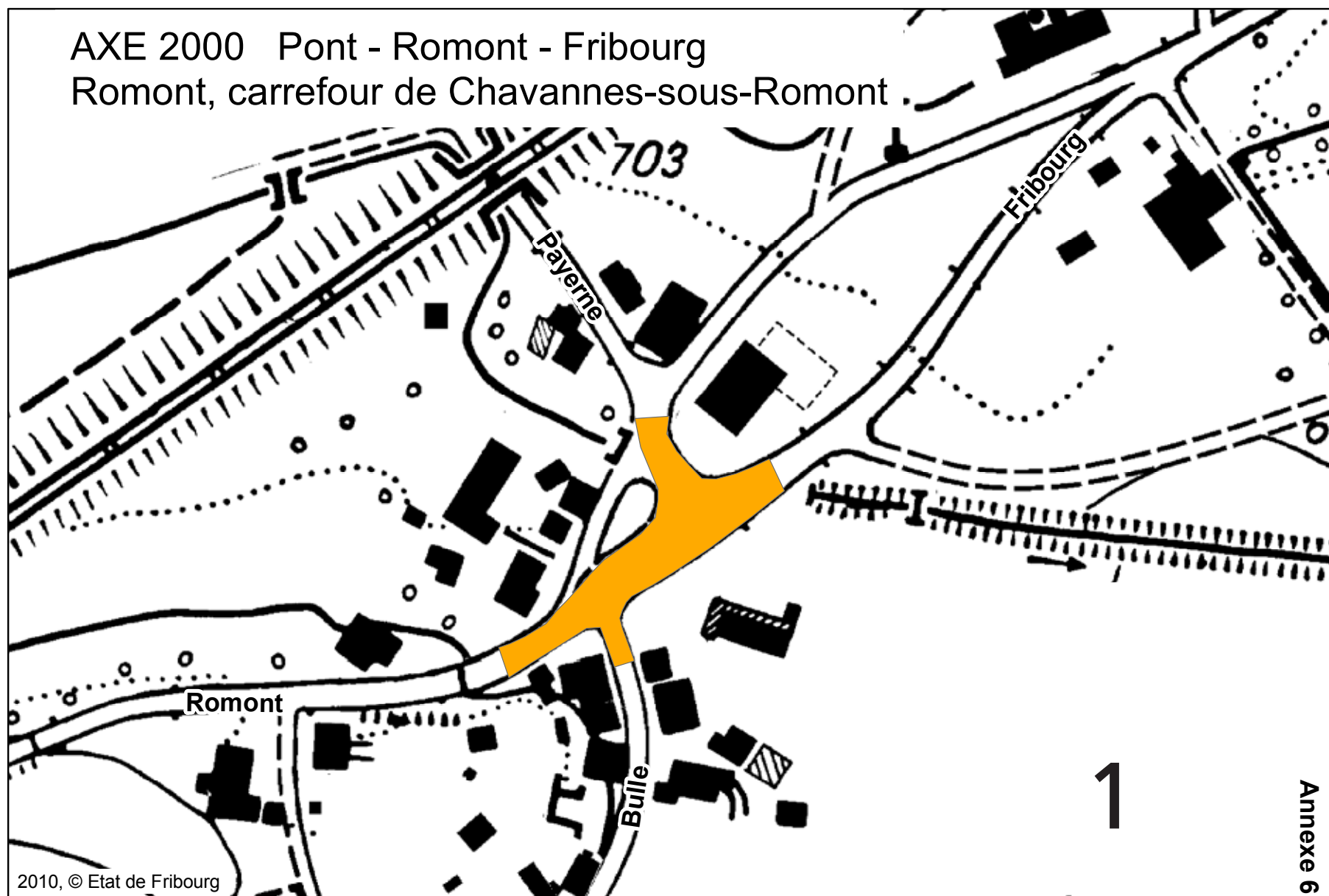
AXE 1420 Saint-Martin - Vaulruz Traversée de Fiaugères



AXE 1530 Montet - Porsel
Ursy - Vauderens

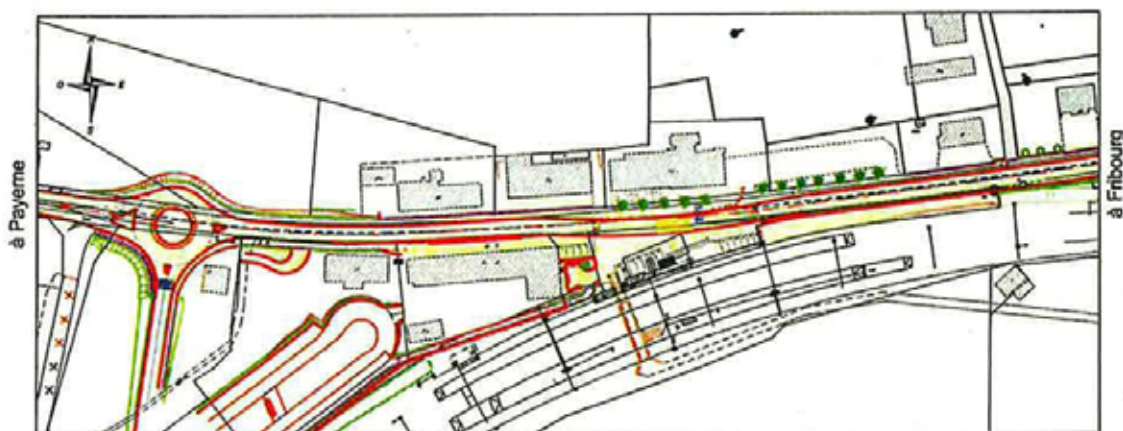


AXE 2000 Pont - Romont - Fribourg
Romont, carrefour de Chavannes-sous-Romont

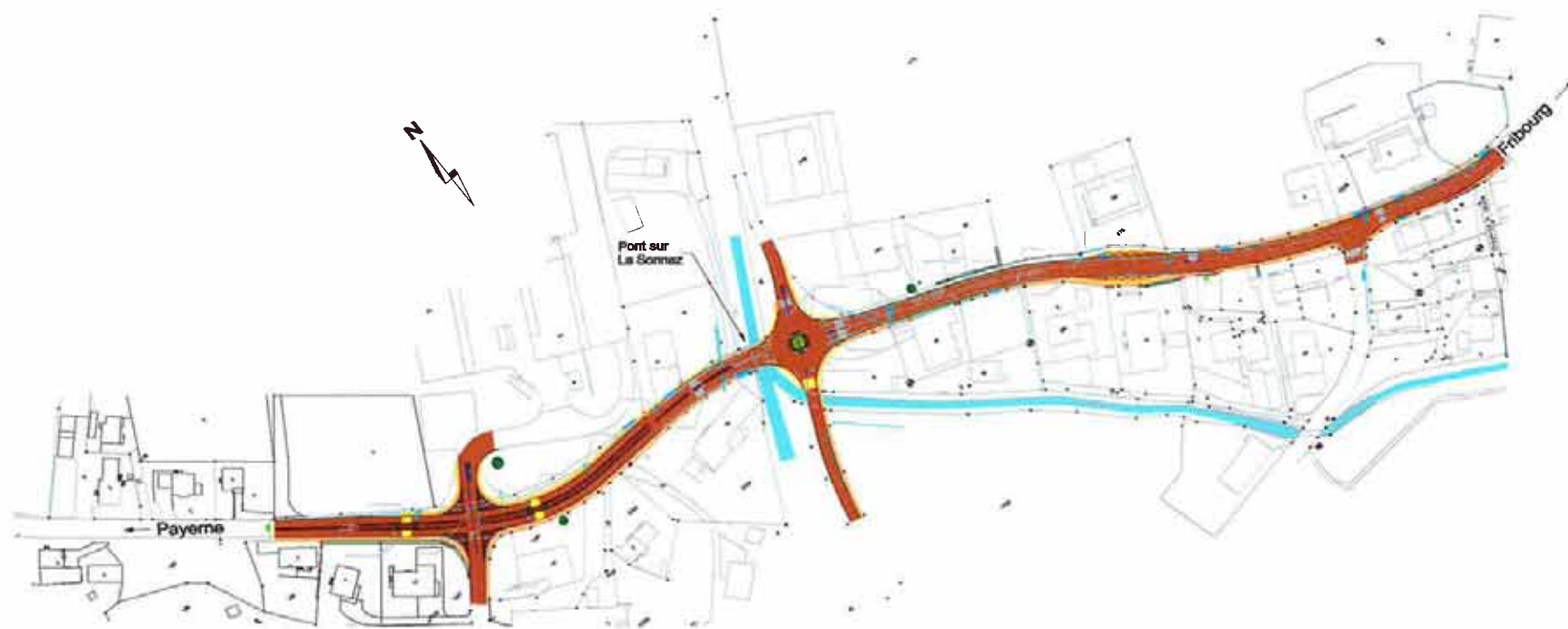


Annexe 6

AXE 2100 Fribourg - Prez - Payerne - Estavayer-le-Lac Avry-sur-Matran, traversée de Rosé

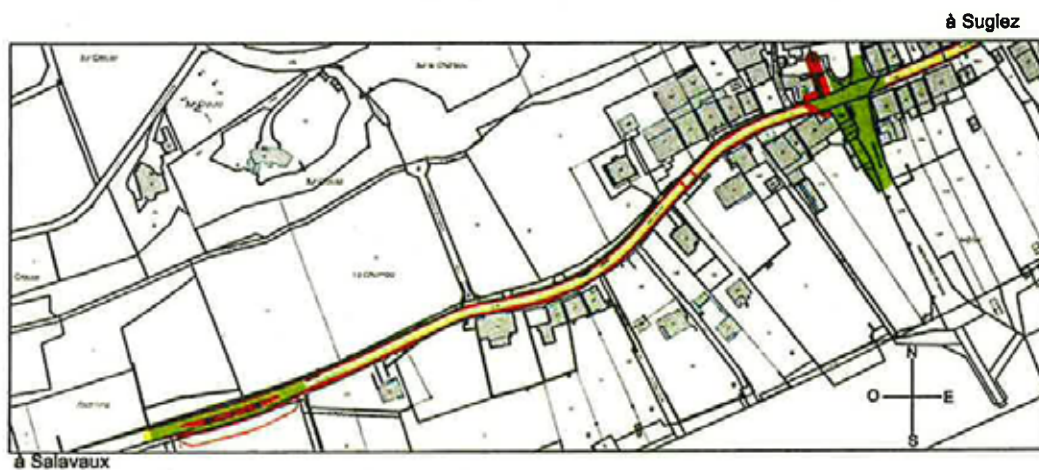


AXE 2200 Givisiez - Grolley - Payerne Belfaux, aménagement Valtraloc



Annexe 8

AXE 3410 Salavaux - Sugiez Haut-Vully, traversée de Môtier



Décret

du

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

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

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

Vu la loi du 15 décembre 1967 sur les routes;

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

Vu le message du Conseil d'Etat du 21 juin 2010;

Sur la proposition de cette autorité,

Décète:

Art. 1

Un crédit d'engagement de 19 088 240 francs est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue d'assurer le financement de l'aménagement du réseau routier cantonal en relation avec des travaux édilitaires.

Art. 2

¹ Les crédits de paiement nécessaires aux travaux seront portés aux budgets d'investissement des routes cantonales, sous le centre de charges PCAM, et utilisés conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat.

² Les disponibilités financières de l'Etat sont réservées.

Dekret

vom

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

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

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

gestützt auf das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967;

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

nach Einsicht in die Botschaft des Staatsrats vom 21. Juni 2010;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

Für den Ausbau des kantonalen Strassennetzes im Zusammenhang mit städtebaulichen Arbeiten wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 19 088 240 Franken eröffnet.

Art. 2

¹ Die für die Arbeiten erforderlichen Zahlungskredite werden in die Investitionsvoranschläge 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 (indice construction total), Espace Mittelland, édité par l'Office fédéral de la statistique, survenue entre octobre 2009 (indice: 124.4) et la date 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;
- c) de l'évolution du taux de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), qui est de 7,6% en 2010.

Art. 4

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

Art. 5

Le présent décret 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 (Index Baugewerbe Total) für den Espace Mittelland, die zwischen Oktober 2009 (Index: 124.4) und der Einreichung der Offerte stattfindet;
- b) den offiziellen Preiserhöhungen oder -senkungen, die zwischen der Einreichung der Offerte und der Ausführung der Arbeiten eintreten;
- c) der Entwicklung des Mehrwertsteuersatzes (2010: 7,6%).

Art. 4

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

Art. 5

Dieses Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.