

MESSAGE N° 256 31 mai 2011
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi
d'un crédit d'engagement pour l'assainissement
des routes cantonales contre le bruit (2012–2015)

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de **26 000 000** francs pour l'assainissement des routes cantonales contre le bruit du trafic routier. Ce message et le projet de décret s'inscrivent dans le prolongement du décret relatif au même objet pour les années 2008 à 2011 accepté par le Grand Conseil le 2 septembre 2008 (message n° 74 du 27 mai 2008). Le premier message contient un grand nombre d'indications concernant la protection contre le bruit et seuls les éléments déterminants sont repris ci-après.

Le présent message s'articule comme suit:

1. Généralités
2. Travaux entrepris
3. Les travaux à entreprendre
4. Aspects financiers
5. Planification
6. Montant du crédit demandé
7. Autres aspects
8. Conclusion

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Problématique

Les routes représentent la cause principale de l'exposition au bruit à laquelle la population est soumise. Les effets du bruit sur la santé tiennent en des lésions des organes de l'audition, des troubles de la communication, des perturbations du sommeil, des effets cardio-vasculaires et physiologiques et des troubles psychiques.

1.2 Bases légales

La protection contre le bruit, en particulier l'assainissement des routes, est réglée au plan fédéral par la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB). En particulier, l'annexe 3 OPB détermine les valeurs limites d'exposition au bruit routier en fonction du degré de sensibilité des zones d'affectation. On distingue les valeurs de planification, les valeurs limites d'immission (VLI) et les valeurs d'alarme (VA).

Le 17 mars 2009, le Conseil d'Etat a édicté une ordonnance d'exécution de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OEOPB) qui précise les modalités d'application de l'OPB, ainsi que l'attribution des compétences et des tâches des autorités cantonales chargées de l'application de la législation en matière de protection contre le bruit.

1.3 Objectif

L'objectif du présent décret est de poursuivre les travaux de protection des riverains des routes cantonales contre le bruit dû au trafic routier, de sorte à respecter les dé-

lais d'assainissement fixés par la législation fédérale, lesquels conditionnent le droit aux subventions fédérales. Le Conseil d'Etat donne ainsi suite à ce qui a été annoncé dans le rapport N° 298 du 10 octobre 2006 sur le postulat du député Jean Genoud.

1.4 Démarche du canton de Fribourg

Selon l'article 17 de l'OPB, les cantons et les communes doivent réaliser l'ensemble des travaux d'assainissement contre le bruit routier d'ici au 31 mars 2018.

La Confédération subventionne les études et travaux de protection contre le bruit routier des réseaux cantonal et communal par le biais de conventions-programmes conclues avec les cantons pour les trois périodes suivantes:

- 2008–2011: première convention-programme
- 2012–2015: deuxième convention-programme
- 2016–2018: troisième convention-programme

Les communes bénéficient de la manne fédérale, en touchant des subventions cantonales pour des projets inclus dans ces mêmes conventions-programmes.

Le 2 septembre 2008, le Grand Conseil a accepté un décret relatif à l'octroi d'un premier crédit d'engagement de 6 millions pour l'assainissement acoustique des routes cantonales. Ce crédit d'engagement était lié à la première convention-programme et prévoyait un montant brut des études et des travaux s'élevant à 7 200 000 francs.

La deuxième convention-programme est en cours de préparation. Sur la base d'un programme d'assainissement élaboré par le canton et les communes, la Confédération s'engage à verser une contribution financière. Le présent décret concerne la part cantonale au financement des travaux sur les routes cantonales dans le contexte de la deuxième convention-programme.

Le même procédé sera proposé en 2015 pour la troisième et dernière convention-programme (2016–2018).

1.5 Délais

Le délai fixé par la Confédération pour l'assainissement des routes était fixé initialement au 31 mars 2002. En 2004, il a été reporté au 31 mars 2015 pour les routes nationales et au 31 mars 2018 pour les autres routes.

Si ce dernier délai ne pouvait pas être respecté, cela aurait des conséquences financières pour le canton et les communes. Les subventions fédérales seraient alors vraisemblablement définitivement perdues, quand bien même l'obligation de réaliser les assainissements resterait de mise.

1.6 Processus d'assainissement et standards

L'assainissement comprend les phases suivantes:

- Etat de la situation: établissement d'un cadastre de bruit basé sur l'application d'un modèle de calcul et de prévision des émissions sonores, complété ça et là par des mesures in situ;
- Fixation des priorités d'intervention: élaboration de programmes d'assainissement;
- Définition des mesures: réalisation de projets d'assainissement;
- Réalisation: exécution des mesures.

Les standards pour la définition des mesures d'assainissement (notamment horizon de planification, analyse de la proportionnalité de la mesure) sont décrits dans les directives de la Confédération, en particulier dans le Manuel du bruit routier.

1.7 Priorités

La méthode retenue par notre canton pour la détermination des priorités d'assainissement est la suivante:

- Pour chaque tronçon de route, on détermine le nombre d'appartements pour lesquels la VLI est dépassée. Il y est ajouté deux fois le nombre d'appartements pour lesquels la VA est dépassée;
- L'indice de priorité est fonction de la somme de ces deux nombres. Ainsi, les secteurs de route pour lesquels l'indice de priorité est le plus élevé se trouvent en tête de liste des priorités;
- Les travaux sont entrepris autant que possible dans le respect de ces priorités. Celles-ci sont ajustées au fur et à mesure de l'actualisation du cadastre. Il est de plus tenu compte de la possible synergie qui existe avec les projets d'entretien du réseau routier.

1.8 Méthodes de protection

Pour réduire le bruit dû au trafic routier, il convient d'analyser en priorité les mesures concernant la source du bruit:

- Réduire le bruit des véhicules et en particulier celui lié aux pneumatiques: la démarche peut se faire par le propriétaire du véhicule par son comportement sur la route et lors de l'acquisition de pneus en choisissant des pneus particulièrement silencieux. A cet effet, la Confédération met à disposition des automobilistes une liste de pneus particulièrement peu bruyants.
- Réduire le volume de trafic: pour les routes cantonales, cette méthode est peu applicable dans la mesure où ces infrastructures doivent conserver leur fonction première, soit permettre un écoulement du trafic satisfaisant aux besoins des usagers et de l'économie.
- Réduire la vitesse maximale autorisée: cette mesure n'est appliquée que sur les tronçons bordés de zones habitées relativement denses, ceci afin de ne pas entraver la mobilité des usagers de la route. En traversée de village, elle se réalise parfois selon le concept Valtra-loc (valorisation de la traversée de la localité).
- Mettre en place un revêtement de chaussée phono-absorbant (RPA ou Low-noise asphalt: LNA): mesure qui présente un excellent rapport utilité/coût, et ce même en tenant compte d'un renouvellement du revêtement après 10–15 ans déjà. En plus de son efficacité – elle a l'avantage de limiter le bruit de manière uniforme sur l'ensemble des objets exposés (locaux sensibles, mais également terrasses, jardins, surfaces de jeux, etc.) – cette intervention a un impact paysager minimal, voire nul. Si les premiers LNA étaient caractérisés par une efficacité plutôt faible et une durabilité tant mécanique qu'acoustique très limitée, les nouvelles générations de LNA sont très prometteuses et se distinguent par une efficacité qui peut atteindre jusqu'à 6 décibels pour un trafic mixte. Il convient de rappeler qu'une diminution du bruit de 3 décibels procurée par un revêtement a le même effet qu'une réduction de 50% du trafic. La

Confédération mène actuellement des programmes de recherche pour améliorer encore les caractéristiques des LNA. Le canton de Fribourg a posé un tel revêtement sur deux tronçons de routes cantonales (Salvenach et Sugiez).

Une fois que les mesures à la source ont été prises et pour autant que des locaux à usage sensible au bruit doivent encore être protégés, il convient alors d'agir sur le chemin de propagation du bruit. Il y a alors lieu de construire des parois ou des digues antibruit qui forment des barrières pour les ondes sonores. Ce type de protection est généralement facilement applicable en zone rurale. En revanche, il est nettement plus délicat à mettre en œuvre dans des environnements urbains. Des études d'intégration architecturale sont alors nécessaires, dans le souci de construire des protections antibruit qui, tout en améliorant la qualité de vie des riverains, s'intègrent parfaitement dans l'espace bâti existant.

Lorsque les mesures à la source et sur le chemin de propagation du bruit ne sont pas réalisables, se révèlent insuffisantes ou entraîneraient des frais disproportionnés et que les VLI restent dépassées, il convient alors d'accorder des allègements (dérogation au respect de la VLI). Si dans ce contexte, la VA est elle-même dépassée auprès de certains locaux sensibles, il y a lieu d'agir alors directement sur les façades des bâtiments en installant des fenêtres et des caissons de stores insonorisés.

1.9 Subventions fédérales

Le taux de la contribution fédérale varie entre 15% et 32%, selon le type de mesure réalisée.

2. TRAVAUX ENTREPRIS

2.1 Cadastre

Le cadastre du bruit des routes cantonales est régulièrement mis à jour en fonction des nouvelles charges de trafic, des modifications de vitesse sur certains tronçons ou de nouvelles constructions.

Le réseau routier cantonal s'étend sur 642 km. On estime à 380 km la longueur des tronçons à étudier sous l'angle du bruit routier.

2.2 Etudes et réalisations

Sur les 380 km de routes cantonales à examiner, 210 km, sélectionnés selon le principe de priorités décrit sous point 1.7, ont été étudiés ou sont à l'étude.

Sur les 20 projets d'assainissement annoncés dans le premier message lié à l'assainissement des routes cantonales (message n° 74 du 27 mai 2008), 6 projets sont terminés, un projet est en cours de réalisation et 3 autres seront soumis à enquêtes publiques durant 2011. Concernant le solde des 10 autres projets, une étude acoustique a été effectuée et une étude urbanistique pour l'intégration des parois planifiées est en cours.

En plus de ce qui précède, 50 nouveaux projets d'assainissement ont débuté durant la période 2008–2011. Cela représente environ 70 dossiers menés en parallèle. Les résultats de ces études montrent qu'environ 60 km de tronçons de routes cantonales sont réellement à assainir, principalement des traversées de villages.

Lors de chaque nouveau projet d'aménagement routier nécessitant une mise à l'enquête publique (par exemple élargissement de pont, modification de la géométrie de la route, transformation de carrefour), la question de la protection contre le bruit est aussi examinée. A ce jour, une dizaine de projets d'aménagement routier se situent dans des zones soumises à assainissement du bruit. Par conséquent, des études acoustiques et urbanistiques, ainsi que la mise en place de mesures antibruit ont été réalisées dans le cadre du projet de génie civil ou sont en cours de réalisation.

3. LES TRAVAUX À ENTREPRENDRE

Sur la base des études menées entre 2008 et 2011 et en tenant compte des projets d'aménagements routiers en cours, environ 60 projets de réalisation (pose de revêtement phono-absorbant, construction de paroi ou digue antibruit, pose de fenêtres) devront être conduits durant la période 2012–2015. En parallèle, le solde du réseau routier cantonal à étudier (170 km) sera examiné par la voie de mandats confiés à des bureaux d'ingénieurs et, le cas échéant, d'architectes.

4. ASPECTS FINANCIERS

4.1 Montants engagés

En mai 2011, le total des versements d'honoraires pour les 70 projets d'assainissement s'élève à 1 300 000 francs. De plus, un montant de 6 900 000, y compris les versements d'honoraires, a été engagé pour l'ensemble de ces projets (études et réalisations) touchant les routes cantonales. Par conséquent, le premier crédit d'engagement de 6 000 000 francs, complété par les subventions fédérales de 1 200 000 francs, nous permettront de financer les montants engagés. Cet investissement correspond globalement aux objectifs de la première convention-programme.

4.2 Coût global

L'investissement du canton durant la deuxième convention-programme (2012–2015) peut se détailler de la façon suivante:

Projets d'assainissement à réaliser selon les priorités du cadastre	28 400 000
Contribution fédérale (~ 21%)	- 6 000 000
Coûts des projets d'assainissement à la charge du canton	22 400 000
Estimation des coûts des projets (études et réalisation) d'assainissement générés par des projets d'aménagements routiers (projets à réaliser durant la période 2012–2015)	
4 projets d'environ 1 km à ~ 500 000.-/km	2 000 000
Les subventions fédérales seront perçues dans le cadre de la 3 ^e convention-programme (2016–2018)	
Environ ¼ des études d'assainissement sur un solde de 170 km (~ 25 000 fr./km), soit environ 50 km	1 200 000
Les subventions fédérales seront perçues dans le cadre de la 3 ^e convention-programme (2016–2018)	
Mandataires externes et diverses études	400 000
Investissement global à la charge du canton	26 000 000

5. PLANIFICATION

Pour réaliser la totalité du programme d'assainissement au cours des années 2012–2015, il faut envisager un investissement moyen brut d'environ 8 millions de francs par an, soit une dépense nette à charge du canton de l'ordre de 6,5 millions par an.

La planification des dépenses doit tenir compte de la capacité qu'a l'administration de gérer un grand nombre de projets en parallèle, ainsi que des ressources des bureaux d'études et entreprises mandatées.

Un montant de 2 000 000 francs est prévu pour financer des assainissements contre le bruit liés à des projets éditaires. L'expérience montre que de nombreuses demandes émanent des communes pour des projets de valorisation des traversées de localités (Valtraloc), de modération ou d'aménagement de carrefours éditaires. Ces projets financés par les communes pourraient occasionner des coûts à l'Etat, dans la mesure où un assainissement de la route cantonale contre le bruit s'avérerait nécessaire. Or, ces projets, souvent indépendants des priorités cantonales ne figurent pas forcément dans la liste des objets répertoriés dans la convention-programme. Les communes qui souhaiteraient réaliser leurs travaux avant le délai d'assainissement déterminé par la planification cantonale ne seront ainsi pas retardées. Pour pouvoir bénéficier des contributions fédérales, ces projets seront inscrits dans la troisième (et dernière) convention-programme.

6. MONTANT DU CRÉDIT DEMANDÉ

Le montant du crédit demandé correspond à la somme des parts à charge du canton selon tableau ci-dessus, soit **26 000 000** francs TTC pour la période 2012 à 2015.

Il s'agit d'un crédit cadre au sens de l'article 32 de la loi sur les finances de l'Etat (LFE).

Le décret est soumis au referendum financier facultatif.

7. AUTRES ASPECTS

Le décret proposé n'a pas d'influence sur la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Pour ce qui est de l'effectif du personnel de l'Etat, le postulat Genoud faisait état d'un besoin supplémentaire en personnel de 3 équivalents plein temps (EPT). Actuellement, le secteur bruit du service des ponts et chaussées s'occupant de la gestion des projets d'assainissement comprend 2 EPT, dont une unité supplémentaire octroyée dès le budget 2010. Les charges de travail liées à l'étude et à la réalisation des assainissements du bruit routier d'ici 2018 nécessitent des ressources complémentaires, évaluées à 1 EPT et ce dès 2012.

Le décret n'est pas concerné par les questions d'euro-compatibilité.

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).

8. CONCLUSION

La protection des riverains contre le bruit routier est une tâche importante, incombant aux collectivités publiques. Les réalisations de projets de protection contre le bruit doivent permettre de préserver la santé des riverains et d'améliorer leur cadre de vie. L'attractivité du canton en sera ainsi renforcée. Accessoirement, les travaux réalisés auront un impact favorable sur les entreprises concernées et dès lors sur l'économie.

Le délai pour réaliser les assainissements, tout en bénéficiant de contributions fédérales, pouvait initialement sembler lointain. Tel n'est plus le cas. L'ampleur de la tâche, principalement le fait qu'elle concerne une multitude de tronçons répartis sur l'entier du territoire cantonal, nécessite d'importants moyens tant financiers qu'administratifs, qui doivent être mis en œuvre dès maintenant.

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

BOTSCHAFT Nr. 256 31. Mai 2011
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Dekretsentwurf über einen
Verpflichtungskredit für Lärmsanierungen bei
Kantonsstrassen (2012–2015)

Wir ersuchen um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von **26 000 000** Franken für Strassenlärmsanierungen bei Kantonsstrassen. Die vorliegende Botschaft und der Dekretsentwurf sind die Fortsetzung des gleichnamigen Dekrets für die Jahre 2008 bis 2011 (Botschaft Nr. 74 vom 27. Mai 2008), das der Grosse Rat am 2. September 2008 genehmigte. Da die Botschaft zum ersten Dekret bereits zahlreiche Angaben enthält, werden in der vorliegenden Botschaft einzig die wesentlichen Elemente aufgeführt.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Allgemeines
2. Bereits durchgeführte Arbeiten
3. Anstehende Arbeiten
4. Finanzielle Folgen
5. Planung
6. Höhe des beantragten Kredits
7. Andere Folgen
8. Schlussfolgerung

1. ALLGEMEINES

1.1 Problemstellung

Als wichtigste Quelle der Lärmbelastung ist die Strasse zu nennen. Diese Lärmbelastung kann sich in unterschiedlicher Weise auf die menschliche Gesundheit auswirken: Schädigung der Gehörorgane, Kommunikationsstörungen, Schlafstörungen, kardiovaskuläre und physiologische Effekte sowie psychische Störungen verschiedener Art.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Auf Bundesebene ist der Lärmschutz – insbesondere der Schutz vor dem Strassenlärm – im Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (USG) und in der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV) geregelt. So sind namentlich im Anhang 3 LSV die Belastungsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm in Abhängigkeit von den Empfindlichkeitsstufen der Nutzungszonen festgelegt. Bei den Grenzwerten wird zwischen dem Planungswert, dem Immissionsgrenzwert (IGW) und dem Alarmwert (AW) unterschieden.

Am 17. März 2009 erliess der Staatsrat die Ausführungsverordnung zur Lärmschutz-Verordnung des Bundes (AVLSV), die die Modalitäten für die Umsetzung der LSV sowie die Kompetenzen und Aufgaben der einzelnen kantonalen Behörden, die mit der Ausführung der Lärmschutzgesetzgebung betraut sind, festlegt.

1.3 Ziel

Ziel des vorliegenden Dekretsentwurfs ist, die Arbeiten entlang der Kantonsstrassen für den Schutz der Anwohner vor dem Strassenlärm fortzuführen, um die im Bundesrecht festgelegten Sanierungsfristen einhalten zu können und so in den Genuss von Bundesbeiträgen zu kommen. Der Staatsrat lässt somit den Ankündigungen im Bericht Nr. 298 vom 10. Oktober 2006 zum Postulat Genoud Taten folgen.

1.4 Vorgehen des Kantons Freiburg

Nach Artikel 17 LSV müssen die Kantone und Gemeinden ihre Strassen bis spätestens am 31. März 2018 lärm-saniert haben.

Der Bund subventioniert die Lärmschutzstudien und massnahmen entlang der Kantons- und Gemeindestrassen über Programmvereinbarungen, die der Bund mit den Kantonen abschliesst und in drei Etappen unterteilt sind:

- 2008–2011: erste Programmvereinbarung
- 2012–2015: zweite Programmvereinbarung
- 2016–2018: dritte Programmvereinbarung

Auch die Gemeinden profitieren von den Bundesgeldern: Sie erhalten Kantonsbeiträge für Projekte, die Teil dieser Programmvereinbarungen sind.

Der Grosse Rat verabschiedete am 2. September 2008 ein Dekret über einen ersten Verpflichtungskredit von 6 Millionen Franken für die Lärmsanierung von Kantonsstrassen. Dieser Verpflichtungskredit war mit der ersten Programmvereinbarung verknüpft, die einen Bruttobetrag für Studien und Arbeiten von 7 200 000 Franken vorsah.

Die zweite Programmvereinbarung ist in Ausarbeitung. Der Bund verpflichtet sich, auf der Grundlage des vom Kanton und den Gemeinden ausgearbeiteten Sanierungsprogramms Beiträge zu leisten. Mit dem vorliegenden Dekret wird der kantonale Anteil an der Finanzierung der Kantonsstrassensanierung für die zweite Programmvereinbarungsperiode gedeckt.

Dasselbe Vorgehen wird 2015 für die dritte und letzte Programmvereinbarungsperiode (2016–2018) vorgeschlagen werden.

1.5 Fristen

Der Bund hatte ursprünglich den 31. März 2002 als Frist für die Lärmsanierung festgelegt. 2004 wurde diese Frist für die Nationalstrassen auf den 31. März 2015 und für die übrigen Strassen auf den 31. März 2018 erstreckt.

Sollte die Frist für die übrigen Strassen nicht eingehalten werden, hätte dies für den Kanton und die Gemeinden finanzielle Folgen, weil der Anspruch auf die Bundesbeiträge höchstwahrscheinlich definitiv verfiel, die Pflicht zur Lärmsanierung jedoch weiterhin Bestand hätte.

1.6 Sanierungsverfahren und -standards

Die Lärmsanierung kann in vier Phasen unterteilt werden:

- Bestandaufnahme: Erstellen eines Lärmbelastungskatasters – in der Regel aufgrund von Berechnungsmodellen und Lärmvorhersagen, die durch Messungen vor Ort ergänzt werden.
- Festlegung der Prioritäten: Ausarbeitung der Sanierungsprogramme.
- Festlegung der Massnahmen: Ausarbeitung der Sanierungsprojekte.
- Verwirklichung: Ausführung der Massnahmen.

Die Standards für die Bestimmung der Sanierungsmassnahmen (Planungshorizont, Beurteilung der Verhältnismässigkeit von Massnahmen) sind in den Richtlinien des Bundes beschrieben, namentlich im «Leitfaden Strassenlärm».

1.7 Prioritäten

Die Bestimmung der Sanierungsprioritäten erfolgt im Kanton Freiburg in folgender Weise:

- Für jeden Strassenabschnitt wird die Zahl der Wohnungen ermittelt, bei denen der IGW überschritten wird. Des Weiteren wird die Zahl der Überschreitungen des AW erhoben und mit dem Faktor 2 multipliziert (Gewichtung).
- Der Prioritätsindex ergibt sich aus der Summe dieser beiden Zahlen. Zuerst auf der Prioritätenliste stehen die Strassensektoren mit den höchsten Prioritätsindizes.
- Nach Möglichkeit werden die Arbeiten in der Rangfolge der Priorität unternommen, wobei die Prioritätenliste in der Masse, wie der Lärmbelastungskataster nachgeführt wird, ergänzt wird. Mögliche Synergien mit Strassenunterhaltsprojekten werden dabei ebenfalls berücksichtigt.

1.8 Schutzmassnahmen

Bei der Reduktion des Strassenlärms ist in erster Linie an der Quelle anzusetzen.

- Reduktion des Fahrzeuglärms, insbesondere der Abrollgeräusche: Die Fahrzeughalterinnen und -halter können mit ihrem Fahrverhalten und beim Kauf der Reifen einen Beitrag leisten. Der Bund hat hierzu eine Liste mit den besonders leisen, in der Schweiz erhältlichen Reifen zusammengestellt.
- Verringerung des Verkehrsaufkommens: Bei Kantonsstrassen ist diese Massnahme kaum umsetzbar, weil

diese Infrastrukturen ihre Hauptfunktion, den Verkehr gemäss den Bedürfnissen der Benutzer und der Wirtschaft abzuwickeln, nicht verlieren dürfen.

- Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit: Diese Massnahme wird einzig auf Abschnitten entlang von relativ dicht bewohnten Wohnzonen getroffen, um die Mobilität der Strassenbenutzerinnen und -benutzer nicht zu behindern. Bei Ortsdurchfahrten wird diese Massnahme manchmal nach dem Valtraloc-Konzept (Aufwertung der Ortsdurchfahrt) verwirklicht.
- Einbau eines lärmarmen Strassenbelags (*low-noise asphalt* oder LNA): Diese Massnahme weist ein ausgezeichnetes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (selbst unter Berücksichtigung einer Lebensdauer von nur 10 bis 15 Jahren). Des Weiteren erlaubt diese Massnahme an der Quelle eine gleichmässige Reduktion der Immissionen für sämtliche betroffenen Objekte (lärmempfindliche Räume, aber auch Terrassen, Spielplätze usw.). Diese Massnahme besticht jedoch nicht nur durch ihre Wirksamkeit, sondern auch dadurch, dass sie geringe bis gar keine Auswirkungen auf die Landschaft hat. Die ersten lärmarmen Strassenbeläge zeichneten sich durch eine bescheidene Wirksamkeit und eine äusserst beschränkte mechanische und akustische Dauerhaftigkeit aus. Die Beläge der neusten Generation hingegen sind äusserst vielversprechend und erreichen eine Lärmreduktion von bis zu 6 Dezibel für den Gemischverkehr. Zum Vergleich: Eine Reduktion von 3 dB entspricht der Lärmreduktion, die mit einer Verringerung des Verkehrsaufkommens von 50% einhergeht. Der Bund führt derzeit ein Forschungsprogramm durch, um die lärmarmen Strassenbeläge weiter zu verbessern. Der Kanton Freiburg hat in diesem Rahmen einen Probeeinbau auf zwei Kantonsstrassenabschnitten (Salvenach und Sugiez) vorgenommen.

Werden die Grenzwerte in lärmempfindlichen Räumen trotz der Massnahmen an der Quelle überschritten, muss auf die Ausbreitung der Schallwellen eingewirkt werden, indem Hindernisse wie etwa Lärmschutzmauern oder -dämme errichtet werden. Während eine solche Massnahme in ländlichen Gegenden in der Regel ohne grössere Probleme verwirklicht werden kann, ist deren Verwirklichung in einer städtischen Umgebung deutlich heikler. Die architektonische Integration der Lärmschutzelemente muss sorgfältig geprüft werden, damit eine solche bauliche Massnahme nicht nur die Lebensqualität der Anwohner erhöht, sondern sich auch nahtlos in die bestehende Überbauung einfügt.

Erweisen sich die Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg als nicht umsetzbar, als unzureichend für die Einhaltung der IGW oder als unverhältnismässig teuer, bleibt die Gewährung einer Erleichterung (Abweichung zur Einhaltung der IGW). Wird in einem solchen Fall der AW bei lärmempfindlichen Räumen überschritten, muss direkt am betroffenen Gebäude interveniert werden, indem etwa schalldämmende Fenster und Rollladenkästen eingebaut werden.

1.9 Bundessubventionen

Der Beitragssatz beträgt zwischen 15% und 32% und hängt von der Massnahme ab.

2. BEREITS DURCHGEFÜHRTE ARBEITEN

2.1 Lärmbelastungskataster

Der Lärmbelastungskataster für die Kantonsstrassen wird unter Berücksichtigung der neuen Verkehrsbelastungen, der neuen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf gewissen Abschnitten und der neuen Bauwerke regelmässig nachgeführt.

Das Kantonsstrassennetz hat eine Länge von 642 km. Davon müssen schätzungsweise 380 km unter dem Gesichtspunkt des Strassenlärms untersucht werden.

2.2 Studien und Umsetzung

Von den 380 km Kantonsstrassen, die unter dem Gesichtspunkt des Strassenlärms untersucht werden müssen, waren oder sind 210 km Gegenstand einer Studie. Diese Abschnitte wurden gemäss Sanierungsprioritäten (siehe Punkt 1.7) ausgewählt.

Von den 20 Sanierungsprojekten, die in der ersten Botschaft für Lärmsanierungen bei Kantonsstrassen (Botschaft Nr. 74 vom 27. Mai 2008) angekündigt wurden, konnten 6 abgeschlossen werden. 1 Projekt ist im Bau, 3 weitere werden im Jahr 2011 öffentlich aufgelegt werden. Für die verbleibenden 10 Projekte wurde bereits eine Lärmstudie durchgeführt. Gegenwärtig sind Studien für die städtebauliche Integration der geplanten Lärmschutzwände im Gang.

Darüber hinaus wurden im Zeitraum 2008–2011 50 neue Sanierungsprojekte in Angriff genommen. In diesem Zusammenhang mussten rund 70 Dossiers gleichzeitig behandelt werden. Aus diesen Studien geht hervor, dass etwa 60 km Kantonsstrassen tatsächlich lärmsaniert werden müssen (hauptsächlich Ortsdurchfahrten).

Bei jedem neuen Strassenausbauprojekt, für das eine öffentliche Auflage nötig ist (Verbreiterung einer Brücke, Änderung der Strassengeometrie, Ausbau eines Knotens usw.) wird auch der Lärmschutz berücksichtigt. Nach heutigem Stand betreffen rund zehn Strassenausbauprojekte Abschnitte, die lärmsaniert werden müssen. Die akustischen und städtebaulichen Studien sowie die Verwirklichung von Lärmschutzmassnahmen wurden bzw. werden deshalb im Rahmen des Tiefbauprojekts realisiert.

3. ANSTEHENDE ARBEITEN

Auf der Grundlage der zwischen 2008 und 2011 durchgeführten Studien und der laufenden Strassenausbauprojekte ist für die Periode 2012–2015 mit der Umsetzung von zirka 60 Projekten (Einbau von lärmarmen Strassenbelägen, Errichtung von Lärmschutzmauern und -dämmen, Einbau von Schallschutzfenstern) zu rechnen. Parallel dazu werden die noch nicht untersuchten Kantonsstrassenabschnitte (170 km) untersucht werden (Vergabe von Aufträgen an Ingenieurbüros und gegebenenfalls Architekten).

4. FINANZIELLE FOLGEN

4.1 Verwendete Mittel

Bis Mai 2011 wurden insgesamt 1 300 000 Franken Honorare für die 70 Sanierungsprojekte bezahlt. Für

die Gesamtheit dieser Projekte (Studien und Bauarbeiten), die Kantonsstrassen betreffen, ging der Staat Verpflichtungen von 6 900 000 Franken ein (inkl. Honorare). Mit anderen Worten, der erste Verpflichtungskredit von 6 000 000 Franken, der durch Bundesbeiträge von 1 200 000 Franken ergänzt wird, genügt, um die bisherigen Verpflichtungen zu finanzieren. Diese Investitionen entsprechen somit ziemlich genau dem Betrag, der in der ersten Programmvereinbarung vorgesehen ist.

4.2 Gesamtkosten

Die Investitionen des Kantons während der zweiten Programmvereinbarungsperiode (2012–2015) lässt sich wie folgt aufschlüsseln:

Sanierungsprojekte, die laut Prioritätenordnung des Lärmbelastungskatasters verwirklicht werden müssen	28 400 000
Bundesbeitrag (~ 21%)	- 6 000 000
Kosten der Sanierungsprojekte zulasten des Kantons	22 400 000
Kostenschätzung für die Sanierungsprojekte (Studien und Verwirklichung) im Zusammenhang mit Strassenausbauprojekten (in der Periode 2012–2015 zu verwirklichen)	2 000 000
4 Projekte von je 1 km zu ~ 500 000.-/km	
Der Kanton wird die Bundessubventionen im Rahmen der 3. Programmvereinbarung (2016–2018 erhalten)	
Etwa ¼ der Sanierungsstudien für die noch nicht untersuchten 170 km (~ 25 000.-/km), d.h. etwa 50 km	1 200 000
Der Kanton wird die Bundessubventionen im Rahmen der 3. Programmvereinbarung (2016–2018) erhalten	
Externe Auftragnehmer und verschiedene Studien	400 000
Gesamtinvestition zulasten des Kantons	26 000 000

5. PLANUNG

Für das gesamte Sanierungsprogramm für die Periode 2012–2015 ist mit einer durchschnittlichen Investition pro Jahr von etwa 8 Millionen Franken zu rechnen, was einer jährlichen Nettoausgabe zulasten des Kantons von rund 6,5 Millionen Franken entspricht.

Die Planung der Ausgaben muss die Möglichkeiten der Kantonsverwaltung, mehrere Projekte gleichzeitig zu verwalten, und die Kapazitäten der Ingenieurbüros und Bauunternehmen berücksichtigen.

Für die Finanzierung von Lärmsanierungsmassnahmen im Zusammenhang mit städtebaulichen Projekten ist ein Betrag von 2 000 000 Franken vorgesehen. Die Erfahrung zeigt, dass die Gemeinden regelmässig Gesuche für Projekte zur Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten (Valtraloc), zur Verkehrsberuhigung oder zum Ausbau von städtebaulichen Knoten einreichen. Diese von den Gemeinden finanzierten Projekte können auch Kosten für den Staat verursachen, insoweit, als eine Lärmsanierung der Kantonsstrasse erforderlich ist. Diese Projekte, die oft unabhängig von den kantonalen Prioritäten geplant werden, sind jedoch nicht unbedingt in der Programmvereinbarung aufgeführt. Dadurch können die Gemeinden, die solche Arbeiten vor der in der kantonalen Planung vorgesehenen Sanierungsfrist verwirklichen wollen, dies ohne Verzögerungen tun. Damit der Bund

diese Projekte subventioniert, werden sie in der dritten (und letzten) Programmvereinbarung vorgesehen werden.

6. HÖHE DES BEANTRAGTEN KREDITS

Die Höhe des beantragten Kredits beträgt **26 000 000** Franken inkl. MWST und deckt den kantonalen Anteil an den Ausgaben für die Jahre 2012 bis 2015 (siehe Tabelle weiter oben).

Es handelt sich um einen Rahmenkredit im Sinne von Artikel 32 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates (FHG).

Das Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

7. ANDERE FOLGEN

Das vorgeschlagene Dekret hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden. Der Bericht zum Postulat Genoud hielt fest, dass ein zusätzlicher Personalbedarf von 3 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) bestehe. Der Sektor Lärm des Tiefbauamts, der für die Verwaltung der Lärmsanierungsprojekte zuständig ist, zählt gegenwärtig 2 VZÄ, wovon ein zusätzliches VZÄ mit dem Voranschlag 2010 eingeführt wurde. Zur Bewältigung des Aufwands für die Studien und die Umsetzung der Strassenlärmsanierungsmassnahmen bis 2018 werden im Voranschlag 2012 zusätzliche personelle Ressourcen vorgesehen werden (es wird 1 VZÄ veranschlagt).

Das Dekret ist nicht betroffen von den Fragen der Eurokompatibilität.

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.

8. SCHLUSSFOLGERUNG

Die öffentliche Hand hat die wichtige Aufgabe, für den Schutz der Bevölkerung vor dem Strassenlärm zu sorgen. Die geplanten Lärmschutzmassnahmen haben zum Ziel, die Gesundheit der Anwohner zu schützen und die Lebensqualität zu steigern. Auch die Attraktivität des Kantons wird auf diese Weise verbessert. Und schliesslich werden verschiedene Unternehmen Aufträge erhalten, was sich positiv auf die Wirtschaft auswirken wird.

Anfänglich konnte der Eindruck entstehen, dass der Kanton noch viel Zeit vor sich habe, um die Sanierungen fristgerecht vorzunehmen und so in den Genuss von Bundesbeiträgen zu kommen. Dem ist aber nicht so: Es sind viele, über das gesamte Kantonsgebiet verstreute Strassenabschnitte betroffen. Angesichts des damit einhergehenden Umfangs der Aufgabe müssen heute schon die finanziellen und administrativen Mittel bereitgestellt werden.

Aus all diesen Gründen ersuchen wir Sie, den vorliegenden Dekretsentwurf gutzuheissen.

Décret

du

relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour l'assainissement des routes cantonales contre le bruit (2012–2015)

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE);

Vu l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB);

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

Vu la loi du 15 décembre 1967 sur les routes;

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

Vu le message du Conseil d'Etat du 31 mai 2011;

Sur la proposition de cette autorité,

Décète:

Art. 1

¹ Un crédit d'engagement de 26 000 000 de francs est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue d'assurer le financement de l'assainissement des routes cantonales contre le bruit pour les années 2012 à 2015.

² Ce montant correspond à la part cantonale aux coûts des travaux durant cette période. Le coût total, y compris une réserve, est estimé à 32 000 000 de francs. Le solde est couvert par les contributions fédérales attendues de 6 000 000 de francs.

Dekret

vom

über einen Verpflichtungskredit für Lärmsanierungen bei Kantonsstrassen (2012–2015)

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf das Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (USG);

gestützt auf die Lärmschutz-Verordnung des Bundes vom 15. Dezember 1986 (LSV);

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 31. Mai 2011;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

¹ Für Lärmsanierungen bei Kantonsstrassen in den Jahren 2012–2015 wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 26 000 000 Franken eröffnet.

² Der Kredit entspricht dem Kantonsanteil an den Kosten der Arbeiten während dieser Periode. Die Gesamtkosten einschliesslich einer Reserve werden auf 32 000 000 Franken veranschlagt. Der Saldo von 6 000 000 Franken wird durch die zu erwartenden Bundessubventionen gedeckt.

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.

Art. 3

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

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

Art. 4

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

Art. 5

Le présent décret est soumis au referendum financier facultatif.

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

Der Verpflichtungskredit wird erhöht oder herabgesetzt entsprechend:

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

Art. 4

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

Art. 5

Dieses Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.