



Message 2019-DAEC-158

16 décembre 2019

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 routier pour les années 2019 à 2022

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de **32 000 000 de francs** pour l'assainissement des routes cantonales contre le bruit du trafic routier pour la période 2019–2022. Ce message et le projet de décret s'inscrivent dans le prolongement des trois décrets relatifs au même thème pour les années 2008 à 2011, 2012 à 2015 et 2016 à 2018, acceptés par le Grand Conseil le 2 septembre 2008 (message n° 74 du 27 mai 2008), le 9 septembre 2011 (message n° 256 du 31 mai 2011) et le 19 novembre 2015 (message n° 130 du 6 octobre 2015). Ces messages contiennent un grand nombre d'indications concernant la protection contre le bruit routier et seuls les éléments déterminants ou nouveaux sont repris ci-après.

Le présent message s'articule comme suit:

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

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 l'obligation de l'Etat propriétaire selon la législation fédérale d'assainir ses routes.

1.4. Démarche du canton de Fribourg

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

- > 2008–2011: première convention-programme (6 millions part cantonale + 1,2 million subvention fédérale = 7,2 millions de francs)
- > 2012–2015: deuxième convention-programme (26 millions part cantonale + 6 millions subvention fédérale = 32 millions de francs)
- > 2016–2018: troisième convention-programme (32 millions part cantonale + 8 millions subvention fédérale = 40 millions de francs).

Selon l'article 17 de l'OPB, les cantons et les communes devaient réaliser l'ensemble des travaux d'assainissement contre le bruit routier jusqu'au 31 mars 2018. Ce délai est échu mais l'obligation demeure. Le droit aux subventions fédérales, article 21 de l'OPB, était conditionné au respect du délai d'assainir, mais il a été prolongé au 22 décembre 2022 suite à une motion du conseiller aux Etats Filippo Lombardi.

La prolongation du droit aux subventions fédérales n'a pas abouti à une quatrième convention-programme, mais a permis de prolonger la troisième par un avenant. Le solde de 35 millions de francs de subventions fédérales qui restait à disposition pour l'ensemble des cantons jusqu'à 2022 a été réparti entre les cantons qui ont tenu leur engagement en terme d'avancement dans la protection contre le bruit routier. Selon décision de la Confédération en septembre 2019, sur les 35 millions à disposition, le canton de Fribourg a obtenu 4 millions supplémentaires dont 365 000 francs pour les communes, ce qui, additionnés aux 32 millions de part cantonale (selon la présente proposition) permet d'investir 35 635 000 francs pour la lutte contre le bruit routier des routes cantonales pour la période 2019–2022. Le canton de Fribourg est l'un des cantons qui a bénéficié d'une part importante du fait de son engagement pour les mesures d'assainissement à la source par le biais de revêtements phonoabsorbants.

Le 2 septembre 2008, le 9 septembre 2011 et le 19 novembre 2015, le Grand Conseil a accepté les décrets relatifs à l'octroi des trois premiers crédits d'engagement, d'un montant total de la part cantonale de 64 000 000 de francs pour l'assainissement au bruit des routes cantonales. Ces crédits d'engagement étaient liés aux trois premières conventions-programme (2008–2011, 2012–2015 et 2016–2018) et prévoyaient un montant brut des études et des travaux s'élevant à 79 200 000 francs (64 millions + 15,2 millions de subventions fédérales).

Le présent décret concerne la part cantonale au financement des travaux sur les routes cantonales dans le contexte du complément de la troisième convention-programme.

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.

Ce délai étant échu, l'obligation de réaliser les assainissements reste de mise. Il règne une incertitude sur le contexte légal. Les personnes exposées à un bruit excessif pourraient tenter une action en dommages-intérêts contre le responsable du bruit (en principe, le propriétaire de la route) à certaines conditions précisées par la jurisprudence. Le Conseil fédéral pourrait proposer de remplacer ces conditions jurisprudentielles par une réglementation légale (i. e. une compensation financière automatique aux propriétaires versée par les cantons et/ou les communes pour les moins-values des biens-fonds). Toutefois, cette révision engendrerait des coûts jugés excessifs pour les collectivités locales et diminuerait leur capacité à prendre des mesures réduisant le bruit excessif. Les deniers publics devraient plutôt servir à financer des mesures concrètes de limitation du bruit à la source ou sur le chemin de propagation. C'est dans ce sens que l'ancien conseiller national Guillaume Barazzone a déposé un postulat (n° 14.3161) demandant au Conseil fédéral d'examiner l'opportunité de présenter au Parlement fédéral un nouveau plan de mesures permettant de réduire la formation et la propagation du bruit excessif, mesures qui viendraient compléter celles prévues actuellement dans l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB).

1.6. Processus d'assainissement et standards

L'assainissement du bruit routier d'un tronçon de route cantonale comprend les phases suivantes:

- > **état 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 çà et là par des mesures in situ
- > **fixation des priorités** d'intervention: élaboration de programmes d'assainissement (voir chapitre 1.7 ci-dessous)
- > **définition des mesures:** réalisation de projets d'assainissement (voir chapitre 1.8 ci-dessous)
- > **réalisation des mesures.**

Les standards pour la définition des mesures d'assainissement (notamment horizon temporel 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. Priorisation d'interventions

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

- > Pour chaque tronçon de route, l'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 et les projets de compétence communale.

1.8. Mesures 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 bruyants¹. En l'absence d'obligations, cette mesure ne permet toutefois pas d'assurer le respect des normes.
- > **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/usagers et de l'économie.
- > **Mettre en place un revêtement de chaussée phonoabsorbant:** le revêtement phonoabsorbant réduit le bruit de roulement (pneus) du véhicule (et que très peu celui du moteur). Cette mesure présente un excellent rapport utilité/coût et ce même en tenant compte d'un renouvellement de la couche de roulement du revêtement phonoabsorbant après 10–15 ans plutôt que 20 ans pour un revêtement standard. A une vitesse de 50 km/h et en fin de vie du revêtement (10 ans), cette mesure permet d'assurer une performance acoustique de -3 dB (valeur dont il est tenu compte dans les calculs acoustiques) par rapport à un revêtement standard neuf. Juste après la pose d'un tel revêtement, le gain acoustique par rapport à un revêtement neuf standard peut atteindre 6 à 7 dB au bénéfice des riverains. 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. La stratégie de pose systématique, si nécessaire, de revêtements phonoabsorbants en intérieur de localité est toutefois restreint par les conditions topographiques (forte pente) et climatiques locales (passage fréquent de véhicules lourds munis de chaînes à neige, etc.), la résistance mécanique des revêtements phonoabsorbants étant plus faible que celle des revêtements usuels. Fin 2018, le canton de Fribourg a posé 132 km de tels revêtements sur les routes cantonales avec des garanties de la performance de l'acoustique (-6 dB juste après la pose et -5 dB après 5 ans de durée de vie) de la part des entreprises. La volonté de poser environ 25 km/an ces trois prochaines années risque d'être ralentie par des interventions préalables à réaliser, comme la pose ou la réfection de canalisations ou des projets de valorisation de la traversée de la localité (Valtraloc). Cette mesure est recommandée par la Confédération qui la subventionne.

- > **Réduire la vitesse maximale autorisée de 60 km/h à 50 ou 50 à 30 km/h en intérieur de localité:** cette mesure est envisagée dans tous les cas et évaluée avec un examen de sa proportionnalité. La jurisprudence développée à ce sujet a reconnu la limitation de la vitesse comme étant une mesure licite et exigible de réduction des émissions sonores découlant de l'exploitation des routes et qui doit être prise en compte dans la procédure d'assainissement (arrêts du Tribunal fédéral 1C_45/2010, 1C_589/2014, 1C_11/2017 et 1C_117+118/2017). Il faut relever que l'effet acoustique de la réduction de vitesse dépend de plusieurs facteurs dont la vitesse réelle pratiquée avant la réduction de vitesse (qui parfois est inférieure à la vitesse autorisée), du respect de la vitesse limitée, de l'état du revêtement de la chaussée qui se dégrade avec le temps et du taux de véhicules bruyants. Dans les cas où la seule réduction de vitesse permet d'assainir un tronçon routier contre le bruit sans la pose d'un revêtement phonoabsorbant, alors cette mesure est prise, ce qui permet une économie des ressources. L'effet phonoabsorbant d'un revêtement éponyme étant plus important à 50 km/h qu'à 30 km/h, la combinaison des mesures «phonoabsorbant – réduction de vitesse de 50 à 30 km/h» peut tout-de-même être efficace dans certaines conditions. Une étude au cas par cas doit démontrer si la mesure (en combinaison ou seule) est nécessaire, opportune et proportionnée. Un essai de réduction de vitesse à 30 km/h la nuit est en cours à Neyruz depuis avril 2019. Les résultats permettront de mieux appréhender l'opportunité de cette mesure à cet endroit. Une réduction de vitesse à 30 km/h définitive de jour comme de nuit a été décidée à Vulruz, en raison de l'impossibilité de poser un revêtement phonoabsorbant sur le secteur concerné (en raison de la trop forte pente de la route).

¹ Lien Internet: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/mesures-contre-le-bruit/mesures-contre-le-bruit-de-la-circulation-routiere/pneus-silencieux.html>

Une fois que les mesures à la source ont été prises et pour autant que des locaux à usage sensible au bruit ne sont pas suffisamment 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. En moyenne, un taux de 20% est octroyé.

Comme déjà indiqué, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) octroie une subvention complémentaire dans le cadre de la prolongation de la troisième convention-programme pour les cantons qui ont tenu leur engagement en terme d'avancement de leur assainissement et qui favorisent les mesures à la source telles que les revêtements phonoabsorbants. Ce complément de subvention étant limité (voir chapitre 1.4), ceci implique un taux moyen de contribution fédérale d'environ 10%.

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 environ 220 km la longueur des tronçons à étudier sous l'angle du bruit routier. A ce jour, environ 105 km ont été cadastrés. Le solde d'environ 115 km est en cours d'étude et sera terminé d'ici à 2022.

2.2. Etudes et réalisations

On distingue deux phases dans les études d'assainissement au bruit routier. La première, le concept acoustique, est menée par un acousticien (mandat confié à des bureaux spécialisés dans l'environnement) et consiste à établir le cadastre du bruit routier et ainsi constater les dépassements des VLI et des VA. Si des valeurs sont dépassées, l'acousticien doit proposer des mesures permettant d'abaisser les valeurs de bruit (voir chapitre 1.8 ci-dessus).

La seconde phase consiste à déterminer la faisabilité de ces éventuelles mesures constructives et/ou d'abaissements de vitesse selon les priorités explicitées au point 1.8. Ce travail est confié à un pool de mandataires composé d'un ingénieur civil pour définir l'implantation des mesures constructives (directes ou rendues nécessaires pour faire respecter des baisses de vitesse) en conformité avec les accès à la route (respect des distances de visibilité), d'un urbaniste pour l'étude de l'intégration des parois, et de l'acousticien pour vérifier l'aspect «économiquement supportable» ainsi que l'efficacité minimale des mesures. Cette dernière phase est suivie d'une procédure d'approbation avec mise à l'enquête publique.

Si la première phase se déroule aisément et selon les prévisions, la seconde se heurte souvent à la difficulté de coordonner les mesures constructives (parois antibruit) avec le développement des ouvrages éditaires (trottoirs, Valtraloc, canalisations, etc.) souhaitées par les communes le long des routes cantonales traversant leur localité. De plus, la conduite de la deuxième phase est priorisée dans le temps en fonction des ressources internes disponibles au Service des ponts et chaussées (chef de projet).

3. Les travaux à entreprendre

Sur la base des études menées jusqu'en 2018, la longueur du réseau nécessitant la pose d'un revêtement phonoabsorbant est d'environ 220 km. En tenant compte des 132 km qui ont été posés jusqu'en fin 2018, le solde d'environ 88 km devra être posé, dans la mesure du possible, dans le cadre du prolongement de la troisième convention-programme 2019–2022. Toutefois, cet objectif semble ambitieux car les tronçons à revêtir de phonoabsorbant dépendent d'autres projets notamment ceux développés par les communes sur les routes cantonales. En parallèle, les projets d'assainissements annoncés et lancés dans le cadre des trois dernières conventions-programme se poursuivront.

En fonction de l'évolution juridique des différents dossiers (procédures liées à la publication des mesures d'allègement et autres recours), il est vraisemblable que le soutien juridique devra être renforcé, soit par mandats externes soit à l'interne.

4. Aspects financiers

4.1. Montants engagés

Fin mars 2018, sur les 79,2 millions de francs disponibles (64 millions de francs de crédit d'engagement acceptés par le Grand Conseil et 15,2 millions de subventions fédérales), le total des montants payés pour les études et les travaux s'élève à 49 millions de francs (403 000 jusqu'à fin 2010, 1 646 000 en 2011, 1 914 000 en 2012, 1 171 000 en 2013, 4 948 000 en 2014, 6 230 000 en 2015, 8 490 000 en 2016, 10 750 000 en 2017 et 13 419 000 en 2018). Un montant de 18,2 millions de francs a d'ores et déjà été affecté pour des projets touchant les routes cantonales (travaux de mesures antibruit hors revêtement phonoabsorbant). Le solde de 12 millions de francs est prévu pour la pose des 23 km de revêtements phonoabsorbants en 2019. Par conséquent, les trois premiers crédits d'engagement de 64 000 000 de francs, complétés par les subventions fédérales de 15 200 000 francs, nous permettront de financer les montants engagés. Cet investissement correspond globalement aux objectifs des trois premières conventions-programme.

4.2. Coût global

Le coût global de l'assainissement des routes cantonales contre le bruit routier reste encore très difficile à estimer, notamment à cause du nombre de projets à mener, de leur spécificité, de leur degré d'avancement très disparate (entre «étude acoustique pas débutée» et «travaux réceptionnés») et du développement du trafic routier qui peut générer un renforcement des mesures déjà prises. La protection contre le bruit routier est et restera une tâche permanente dont la valeur globale ne peut être estimée. Toutefois, si l'on applique de façon stricte les coûts statistiques proposés par l'OFEV en 2010 (suite à une enquête de travaux réalisés dans divers cantons) sur le réseau des routes cantonales fribourgeoises, le montant le plus pessimiste serait de l'ordre de 150 millions de francs. La stratégie consistant à utiliser des revêtements phonoabsorbants devrait conduire à une réduction de ce montant.

La planification de la dépense de ces coûts est également difficile à établir puisqu'elle dépend des forces internes de l'Etat affectées à ces projets, des mandataires et des aléas des procédures administratives.

Toutefois, l'investissement du canton durant la prolongation de la troisième convention-programme (2019–2020) peut s'esquisser de la façon suivante (montants en francs):

Mesures d'assainissement dont la pose de revêtement phonoabsorbant	35 000 000
Etudes	635 000
Total	35 635 000
Contribution fédérale	-3 635 000
Investissement global à la charge du canton	32 000 000

Le montant total brut voué à la protection contre le bruit routier du réseau cantonal fribourgeois serait alors de (montants en francs):

Convention-programme	Montant cantonal	Subvention fédérale	Total
N° 1: 2008–2011	6 000 000	1 200 000	7 200 000
N° 2: 2012–2015	26 000 000	6 000 000	32 000 000
N° 3: 2016–2018	32 000 000	8 000 000	40 000 000
N° 3+: 2019–2022	32 000 000	3 635 000	35 635 000
Total	96 000 000	18 835 000	114 835 000

Les montants nécessaires seront inscrits aux budgets d'investissement des routes cantonales.

En fonction des résultats obtenus par la mise en place des mesures précitées et des nouvelles conditions cadres prévalant après 2022, un crédit d'engagement complémentaire pour les années suivantes sera demandé en temps opportun.

5. Montant du crédit demandé

Le montant du crédit demandé correspond à la somme des parts à charge du canton selon tableau ci-dessus, soit **32 000 000 de francs** TTC pour la période 2019 à 2022.

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.

6. Autres aspects

Le décret proposé n'a pas d'influence sur la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Le décret 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

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.

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.

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



Botschaft 2019-DAEC-158

16. Dezember 2019

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für die Lärmsanierung von Kantonsstrassen für die Periode 2019–2022

Wir ersuchen um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von **32 000 000 Franken** für die Lärmsanierung von Kantonsstrassen für den Zeitraum 2019–2022. Die vorliegende Botschaft und der Dekretsentwurf sind die Fortsetzung der drei entsprechenden Dekrete für die Jahre 2008 bis 2011, 2012 bis 2015 sowie 2016 bis 2018. Das erste Dekret verabschiedete der Grosse Rat am 2. September 2008 (Botschaft Nr. 74 vom 27. Mai 2008) das zweite am 9. September 2011 (Botschaft Nr. 256 vom 31. Mai 2011) und das dritte am 19. November 2015 (Botschaft Nr. 130 vom 6. Oktober 2015). Da die Botschaften zu diesen Dekreten bereits zahlreiche Angaben enthalten, werden in der vorliegenden Botschaft einzig die wesentlichen oder neuen Elemente aufgeführt.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Allgemeines	7
2. Bereits durchgeführte Arbeiten	10
3. Anstehende Arbeiten	11
4. Finanzielle Folgen	11
5. Höhe des beantragten Kredits	12
6. Andere Folgen	12
7. Schlussfolgerung	12

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 festge-

legt. Bei den Grenzwerten wird zwischen dem Planungswert (PW), dem Immissionsgrenzwert (IGW) und dem Alarmwert (AW) unterschieden.

Am 17. März 2009 erliess der Staatsrat die Ausführungsverordnung zur Lärmschutz-Verordnung des Bundes (AVLSV), welche 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 der Sanierungspflicht, die das Bundesrecht den Eigentümern der Anlagen auferlegt, nachzukommen.

1.4. Vorgehen des Kantons Freiburg

Der Bund subventionierte die Lärmschutzstudien und -massnahmen entlang der Kantons- und Gemeindestrassen über Programmvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen, die in drei Etappen unterteilt sind:

- > 2008–2011: erste Programmvereinbarung (6 Millionen Franken zulasten des Kantons plus 1,2 Millionen Franken Bundessubventionen für ein Total von 7,2 Millionen Franken);
- > 2012–2015: erste Programmvereinbarung (26 Millionen Franken zulasten des Kantons plus 6 Millionen Franken Bundessubventionen für ein Total von 32 Millionen Franken);
- > 2016–2018: dritte Programmvereinbarung (32 Millionen Franken zulasten des Kantons plus 8 Millionen Franken Bundessubventionen für ein Total von 40 Millionen Franken);

Nach Artikel 17 LSV mussten die Kantone und Gemeinden ihre Strassen bis am 31. März 2018 lärmsaniert haben. Die Frist ist inzwischen abgelaufen; die Sanierungspflicht bleibt jedoch bestehen. Die Gewährung der Beiträge nach Artikel 21 LSV wurde aufgrund einer Motion von Staatsrat Filippo Lombardi bis zum 22. Dezember 2022 verlängert.

Die Verlängerung der Bundesbeitragsberechtigung führte zwar nicht zu einer vierten Programmvereinbarung, doch erlaubte sie die Verlängerung der dritten Programmvereinbarung per Nachtrag. Der Saldo der Bundesbeiträge bis 2022 für alle Kantone betrug 35 Millionen Franken und wurde unter den Kantonen aufgeteilt, die ihren Verpflichtungen in Bezug auf die Fortschritte bei der Strassenlärmsanierung nachgekommen waren. Mit Beschluss des Bundes vom September 2019 wurden dem Kanton Freiburg 4 von diesen 35 Millionen Franken zugeteilt, davon 365 000 Franken für die Gemeinden. Zusammen mit den 32 Millionen Franken zur Deckung des kantonalen Anteils laut vorliegendem Dekretsentwurf stehen damit 35 635 000 Franken für die Strassenlärmsanierung der Kantonsstrassen für den Zeitraum 2019–2022 zur Verfügung. Der Kanton Freiburg gehört zu den Kantonen, die einen relativ grossen Teil der Beiträge zugesprochen erhielt, weil er sich aktiv für Sanierungsmassnahmen an der Quelle (Einbau von lärmarmen Strassenbelägen) eingesetzt hat und weiterhin einsetzt.

Am 2. September 2008, 9. September 2011 und 19. November 2015 verabschiedete der Grosse Rat die Dekrete für die drei bisherigen Verpflichtungskredite von insgesamt 64 000 000 Franken für den kantonalen Beitrag an die Lärmsanierung von Kantonsstrassen. Diese Verpflichtungskredite waren mit den Programmvereinbarungen (2008–2011, 2012–2015 und 2016–2018) verknüpft, die in der Summe einen Bruttobetrag für Studien und Arbeiten von 79 200 000 Franken vorsahen

(Kantonsanteil von 64 Millionen Franken plus Bundessubventionen von 15,2 Millionen Franken).

Mit dem vorliegenden Dekret wird der kantonale Anteil an der Finanzierung der Kantonsstrassensanierung für die Ergänzung der dritten Programmvereinbarungsperiode gedeckt.

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.

Auch wenn die Frist inzwischen abgelaufen ist, müssen die Strassen doch lärmsaniert werden. Es gibt gewisse Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem rechtlichen Rahmen. Unter bestimmten, durch die Rechtsprechung präzisierten Voraussetzungen könnten Personen, die übermässigem Lärm ausgesetzt sind, die Lärmverursacher (im Prinzip der Strasseneigentümer) auf Schadenersatz verklagen. Der Bundesrat könnte den Vorschlag unterbreiten, die richterlichen Voraussetzungen durch eine gesetzliche Regelung zu ersetzen (d. h. durch eine automatische Ausgleichszahlung an die Eigentümerinnen und Eigentümer durch die Kantone und/oder die Gemeinden für die Wertminderung der Liegenschaften). Eine solche Revision würde aber den lokalen Gebietskörperschaften enorme Kosten verursachen und ihre Kapazität verringern, Massnahmen zur Reduzierung von übermässigem Lärm zu ergreifen. Dabei wäre es sinnvoller, die öffentlichen Mittel zur Finanzierung von konkreten Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg zu verwenden. Vor diesem Hintergrund reichte alt Nationalrat Guillaume Barazzone ein Postulat (14.3161) ein, das den Bundesrat ersucht, die Zweckmässigkeit eines neuen Massnahmenplans zur Reduzierung der Entstehung und der Ausbreitung von übermässigem Lärm zu prüfen. Diese Massnahmen sollen nach dem Willen des Postulanten diejenigen ergänzen, die bereits in der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vorgesehen sind.

1.6. Sanierungsverfahren und -standards

Die Lärmsanierung von Kantonsstrassen umfasst die folgenden Phasen:

- > **Bestandesaufnahme:** Erstellen eines Lärmbelastungskatasters – in der Regel aufgrund von Berechnungsmodellen und Lärmvorhersagen, die durch Messungen vor Ort ergänzt werden;
- > **Festlegung der Prioritäten:** Ausarbeitung der Sanierungsprogramme (siehe Punkt 1.7);
- > **Festlegung der Massnahmen:** Ausarbeitung der Sanierungsprojekte (siehe Punkt 1.8);
- > **Verwirklichung 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. Prioritätenordnung der Interventionen

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 dem Masse, wie der Lärmbelastungskataster nachgeführt wird, ergänzt wird. Mögliche Synergien mit Strassenunterhaltsprojekten und Projekten der Gemeinden werden dabei ebenfalls berücksichtigt.

1.8. Schutzmassnahmen

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

- > **Reduktion des Fahrzeughärms**, insbesondere der Abrollgeräusche: Die Fahrzeughalterinnen und -halter können mit ihrem Fahrverhalten und beim Kauf der Reifen einen Beitrag daran leisten. Der Bund hat hierzu eine Liste mit den besonders leisen, in der Schweiz erhältlichen Reifen zusammengestellt¹. Ohne verbindliche Vorschriften kann die Einhaltung der Lärmschutzvorgaben mit dieser Massnahme aber nicht sichergestellt werden.
- > **Verringerung des Verkehrsaufkommens**: Bei Kantonsstrassen ist diese Massnahme kaum umsetzbar, weil diese Infrastrukturen ihre Hauptfunktion, den Verkehr gemäss den Bedürfnissen der Benutzerinnen und Benutzer und der Wirtschaft abzuwickeln, nicht verlieren dürfen.
- > **Einbau eines lärmarmen Strassenbelags**: Ein solcher Belag reduziert die Abrollgeräusche der Reifen (und in sehr geringem Masse die Motorengeräusche). Diese Massnahmen weist ein ausgezeichnetes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf, selbst unter Berücksichtigung einer Lebensdauer von nur 10 bis 15 Jahren statt den 20 Jahren für einen Standardbelag. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h wird mit dieser Massnahme am Ende der Lebensdauer des Belags (10 Jahre) im Vergleich zu einem neuen Standardbelag eine akustische Wirkung von -3 dB

erreicht (Wert, der bei der Lärmberechnung angewendet wird). Unmittelbar nach Einbau eines lärmarmen Strassenbelags kann die Lärmreduktion für die Anrainer im Vergleich zu einem neuen Standardbelag gar 6 bis 7 dB betragen. 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. Weil die mechanische Dauerhaftigkeit der lärmarmen Strassenbeläge geringer ist als diejenige der Standardbeläge, können die topografischen Gegebenheiten (starke Steigung) und lokalen klimatischen Verhältnisse (häufige Durchfahrt von schweren Fahrzeugen mit Schneeketten usw.) der Strategie, die darin besteht, überall dort, wo es innerorts nötig ist, einen lärmarmen Strassenbelag einzubauen, entgegenstehen. Ende 2018 waren im Kanton 132 km des Kantonsstrassennetzes mit einem lärmarmen Strassenbelag ausgestattet, wobei die betroffenen Unternehmen eine akustische Wirkung von -6 dB unmittelbar nach Einbau und von -5 dB nach 5 Jahren garantieren. Das Ziel, in den nächsten drei Jahren etwa 25 km pro Jahr einzubauen, könnte durch vorgängig zu treffende Massnahmen wie die Verlegung oder Reparatur von Kanalisationen oder durch Projekte zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten (Valtraloc) gebremst werden. Abschliessend kann erwähnt werden, dass der Bund den Einbau solcher Beläge empfiehlt und sich finanziell daran beteiligt.

- > **Die Senkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h oder von 50 km/h auf 30 km/h** wird innerorts in jedem Fall als mögliche Lösung in Betracht gezogen und auf deren Verhältnismässigkeit hin geprüft. Die einschlägige Rechtsprechung anerkennt die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit als zulässige und einfordbare Lärmschutzmassnahme, der im Lärmsanierungsverfahren Rechnung getragen werden muss (Bundesgerichtsurteile 1C_45/2010, 1C_589/2014, 1C_11/2017 sowie 1C_117/2017 und 1C_118/2017). Es ist zu beachten, dass die akustische Wirkung der Geschwindigkeitsherabsetzung von mehreren Faktoren abhängt, darunter die tatsächliche Geschwindigkeit vor der Geschwindigkeitsreduzierung (die manchmal unter der zulässigen Geschwindigkeit liegt), die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung, der Zustand der Fahrbahnoberfläche, der sich im Laufe der Zeit verschlechtert, und die Teilverkehrsmenge für lärmige Fahrzeuge. Dort, wo die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit für eine Lärmsanierung des betroffenen Strassenlärmabschnitts ausreicht, wird auf den Einbau eines lärmarmen Strassenbelags verzichtet, um Ressourcen zu sparen. Andererseits kann die Kombination von lärmarmem Strassenbelag und Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in gewissen spezifischen Fäl-

¹ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-strassenlaerm/leise-reifen.html>

len effizient sein, obwohl die Wirkung eines lärmarmen Strassenbelags bei 50 km/h höher ist als bei 30 km/h. So muss mit einer Studie für jeden Einzelfall überprüft werden, ob diese Massnahme (für sich alleine oder in Kombination) nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist. So ist in Neyruz seit April 2019 ein Pilotprojekt im Gang, in dessen Rahmen die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h eingeführt wurde, um den Strassenlärm zu reduzieren. Die neue Höchstgeschwindigkeit gilt nachts. Die Ergebnisse dieses Tests werden zeigen, ob diese Massnahme an diesem Ort zweckmässig ist. In Vaulruz wurde die Höchstgeschwindigkeit definitiv, tags und nachts, auf 30 km/h gesenkt, weil es auf dem betroffenen Strassenabschnitt wegen der zu grossen Neigung der Strasse unmöglich ist, einen lärmarmen Strassenbelag einzubauen.

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. Bundesbeiträge

Der Beitragssatz beträgt zwischen 15% und 32% und hängt von der Massnahme ab. Der Durchschnittssatz beträgt 20%.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) gewährt den Kantonen, die ihren Verpflichtungen in Bezug auf das Tempo der Strassenlärmsanierung nachgekommen sind und Massnahmen an der Quelle (namentlich Einbau von lärmarmen Strassenbelägen) fördern, wie bereits erwähnt, eine zusätzliche Subvention im Rahmen der Verlängerung der dritten Programmvereinbarung. Da dieser Beitragszusatz begrenzt ist (vgl. Punkt 1.4), beträgt der durchschnittliche Beitragssatz zirka 10%.

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 rund 220 km unter dem Gesichtspunkt des Strassenlärms untersucht werden. Bis heute wurden zirka 105 km in den Kataster aufgenommen. Die verbleibenden rund 115 km werden derzeit untersucht. Diese Arbeiten sollten 2022 abgeschlossen sein.

2.2. Studien und Umsetzung

Studien für Strassenlärmsanierungen bestehen aus zwei Etappen. In der ersten Etappe arbeiten Umweltbüros das Lärmsanierungskonzept aus. Konkret erstellen die Akustikfachpersonen den Lärmbelastungskataster, um festzustellen, ob die IGW und AW überschritten werden. Ist dies der Fall, so muss das Büro Massnahmen zur Senkung der Lärmmissionen vorschlagen (siehe Punkt 1.8 weiter oben).

Die zweite Etappe besteht darin, die Machbarkeit der allfälligen baulichen Massnahmen und/oder der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit (gemäss Priorität nach Punkt 1.8) zu bestimmen. Diese Evaluation wird von einer Planergruppe durchgeführt: Ein Tiefbauingenieur definiert den Standort und die Ausgestaltung der (für die Lärmreduktion oder die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung nötigen) baulichen Massnahmen unter Berücksichtigung der verschiedenen Strasseneinmündungen (Einhaltung der Mindestdichtweiten), ein Städteplaner analysiert die Integration der Lärmschutzwände und ein Akustiker überprüft die wirtschaftliche Tragbarkeit sowie die Mindestwirksamkeit der Massnahmen. Auf diese letzte Etappe folgen das Genehmigungsverfahren und die öffentliche Auflage.

Während die erste Etappe in der Regel ohne Probleme und planungsgemäss abläuft, treten in der zweiten oft Schwierigkeiten bei der Koordination zwischen den baulichen Massnahmen (Lärmschutzwände) und den von der Gemeinde gewünschten städtebaulichen Massnahmen entlang der Kantonsstrassen (Trottoirs, Valtraloc, Kanalisationen usw.) auf. Die Leitung der zweiten Etappe muss zudem nach einer Prioritätenordnung und unter Berücksichtigung der Ressourcen beim Tiefbauamt (Projektleiter) zeitlich gestaffelt werden.

3. Anstehende Arbeiten

Gemäss den bis 2018 durchgeführten Studien muss auf rund 220 km ein lärmarmen Strassenbelag eingebaut werden. Nach Abzug der vor Ende 2018 sanierten 132 km verbleiben noch rund 88 km. Der Einbau der lärmarmen Strassenbeläge auf den verbleibenden Abschnitten muss möglichst im Rahmen der Verlängerung der dritten Programmvereinbarung (2019–2022) verwirklicht werden, auch wenn dies eine ehrgeizige Zielsetzung ist, weil andere Projekte, namentlich die Projekte der Gemeinden auf Kantonsstrassen, einen Einfluss auf die Verwirklichung dieser Vorgabe haben. Parallel dazu werden die Sanierungsprojekte, die im Rahmen der ersten beiden Programmvereinbarungen angekündigt und begonnen wurden, weitergeführt.

In Abhängigkeit von der juristischen Entwicklung der verschiedenen Dossiers (Verfahren im Zusammenhang mit der Gewährung von Erleichterungen und anderen Beschwerden) wird wahrscheinlich eine zusätzliche juristische Unterstützung nötig sein, die entweder über externe Mandate oder intern sichergestellt werden wird.

4. Finanzielle Folgen

4.1. Verwendete Mittel

Bis Ende März 2018 wurden von den 79,2 Millionen Franken, die zur Verfügung stehen (vom Grossen Rat bewilligte Verpflichtungskredite von insgesamt 64 Millionen Franken plus 15,2 Millionen Franken Bundessubventionen), 49 Millionen Franken für Studien und Arbeiten verwendet (403 000 Franken bis Ende 2010, 1 646 000 Franken im Jahr 2011, 1 914 000 Franken im Jahr 2012, 1 171 000 Franken im Jahr 2013, 4 948 000 Franken im Jahr 2014, 6 230 000 Franken im Jahr 2015, 8 490 000 Franken im Jahr 2016, 10 750 000 Franken im Jahr 2017 und 13 419 000 Franken im Jahr 2018). 18,2 Millionen Franken sind bereits für Projekte entlang von Kantonsstrassen (bauliche Lärmschutzmassnahmen ohne den Einbau von lärmarmen Strassenbelägen) vorgesehen. Der Saldo von 12 Millionen Franken soll 2019 für den Einbau von lärmarmen Strassenbelägen auf 23 km eingesetzt werden. Mit anderen Worten, die drei ersten Verpflichtungskredite von insgesamt 64 000 000 Franken, die durch Bundesbeiträge von 15 200 000 Franken ergänzt werden, genügen, um die bisherigen Verpflichtungen zu finanzieren. Diese Investitionen stehen somit über alles gesehen in Einklang mit den Zielen der drei Programmvereinbarungen.

4.2. Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für die Strassenlärmsanierung können im Moment nur sehr schwer veranschlagt werden, namentlich aufgrund der Zahl und der Eigenheiten der Projekte, der Tatsache, dass sich die verschiedenen Projekte in ganz unter-

schiedlichen Phasen befinden (das reicht von «Lärmstudie noch nicht begonnen» bis zu «Arbeiten abgenommen»), und der Notwendigkeit, die Massnahmen an gewissen Orten wegen der Verkehrszunahme zu verstärken. Der Schutz vor Strassenlärm ist und bleibt eine Daueraufgabe, deren Gesamtwert nicht abschätzbar ist. Eine strikte Anwendung der statistischen Kosten, die das BAFU 2010 infolge einer Erhebung der in den Kantonen durchgeführten Arbeiten vorschlug, ergibt jedoch, dass für das freiburgische Kantonsstrassennetz mit Kosten von bis zu 150 Millionen Franken gerechnet werden muss. Durch den Einbau von lärmarmen Strassenbelägen sollte dieser Betrag reduziert werden können.

Die Planung der Ausgaben ist ebenfalls schwierig, weil sie von den Ressourcen, die innerhalb des Staats den Projekten zugeteilt werden, und von den Auftragnehmern abhängt und weil sie zudem den administrativen Verfahren unterworfen ist.

Die Investitionen des Kantons während der Verlängerung der dritten Programmvereinbarungsperiode (2019–2020) lassen sich trotz alledem wie folgt aufschlüsseln (in Franken):

Sanierungsmassnahmen inkl. Einbau von lärmarmen Strassenbelägen	35 000 000
Studien	635 000
Total	35 635 000
Bundesgelder	-3 635 000
Gesamtinvestition zulasten des Kantons	32 000 000

Der Bruttogesamtbetrag (in Franken) für die Lärmsanierung von Freiburger Kantonsstrassen betrage somit:

Programmvereinbarung	Kantonsanteil	Bundesbeitrag	Total
Nr. 1: 2008–2011	6 000 000	1 200 000	7 200 000
Nr. 2: 2012–2015	26 000 000	6 000 000	32 000 000
Nr. 3: 2016–2018	32 000 000	8 000 000	40 000 000
Nr. 3+: 2019–2022	32 000 000	3 635 000	35 635 000
Total	96 000 000	18 835 000	114 835 000

Die erforderlichen Beträge werden in die Investitionsvorschläge für das Kantonsstrassennetz aufgenommen werden.

Nach Massgabe der Ergebnisse, die mit den oben erwähnten Massnahmen erzielt werden, und in Abhängigkeit von den neuen Rahmenbedingungen, die nach 2022 gelten werden, wird zu gegebener Zeit ein neues Kreditgesuch für die darauffolgenden Jahre gestellt werden.

5. Höhe des beantragten Kredits

Die Höhe des beantragten Kredits beträgt **32 000 000 Franken** inkl. MWST und deckt den kantonalen Anteil an den Ausgaben für die Jahre 2019 bis 2022 (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.

6. Andere Folgen

Das vorgeschlagene Dekret hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden 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

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.

Es sind viele, über das gesamte Kantonsgebiet verstreute Strassenabschnitte betroffen. Angesichts des damit einhergehenden Umfangs der Aufgabe müssen beträchtliche finanzielle und administrative Mittel bereitgestellt werden.

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

**Décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement
pour l'assainissement des routes cantonales
contre le bruit routier pour les années 2019 à 2022**

du...

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau: –
Modifié(s): –
Abrogé(s): –

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 (Cst.);

Vu la loi du 15 décembre 1967 sur les routes (LR);

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

Vu le message 2019-DAEC-158 du Conseil d'Etat du 16 décembre 2019;

Sur la proposition de cette autorité,

Décète:

**Dekret über einen Verpflichtungskredit
für die Lärmsanierung von Kantonsstrassen
für die Periode 2019–2022**

vom...

Betroffene Erlasse (SGF Nummern):

Neu: –
Geändert: –
Aufgehoben: –

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 (KV);

gestützt auf das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (StrG);

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

nach Einsicht in die Botschaft 2019-DAEC-158 des Staatsrats vom 16. Dezember 2019;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

I.

Art. 1

¹ Un crédit d'engagement de 32 000 000 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 routier pour les années 2019 à 2022.

² Ce montant correspond à la part cantonale d'une tranche de travaux dont le total se monte à 35 635 000 francs, le solde étant couvert par les contributions fédérales attendues de 3 635 000 francs.

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

¹ 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

¹ Les dépenses relatives aux travaux prévus seront activées au bilan de l'Etat, puis amorties conformément aux dispositions de l'article 27 LFE.

I.

Art. 1

¹ Für Lärmsanierungen bei Kantonsstrassen in den Jahren 2019–2022 wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 32 000 000 Franken eröffnet.

² Der Betrag entspricht dem Kantonsanteil an den Gesamtkosten der Arbeiten, die auf 35 635 000 Franken veranschlagt werden; der Saldo wird durch die zu erwartenden Bundessubventionen von 3 635 000 Franken gedeckt.

Art. 2

¹ Die Zahlungskredite für den Beitrag werden unter der Kostenstelle PCAM in den Investitionsvoranschlag für das Kantonsstrassennetz aufgenommen und gemäss dem Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates verwendet.

² Die verfügbaren Mittel des Staates bleiben vorbehalten.

Art. 3

¹ 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

¹ Die Ausgaben für die Arbeiten werden in der Staatsbilanz aktiviert und nach Artikel 27 FHG abgeschrieben.

II.

Aucune modification d'actes dans cette partie.

III.

Aucune abrogation d'actes dans cette partie.

IV.

Le présent décret est soumis au referendum financier facultatif.
Il entre en vigueur dès sa promulgation.

II.

Keine Änderung von Erlassen in diesem Abschnitt.

III.

Keine Aufhebung von Erlassen in diesem Abschnitt.

IV.

Dieses Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.
Es tritt mit der Promulgierung in Kraft.