



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service des ponts et chaussées SPC
Tiefbauamt TBA

Strategie für den Unterhalt der Kantonsstrassen

Herangehensweise des Kantons Freiburg

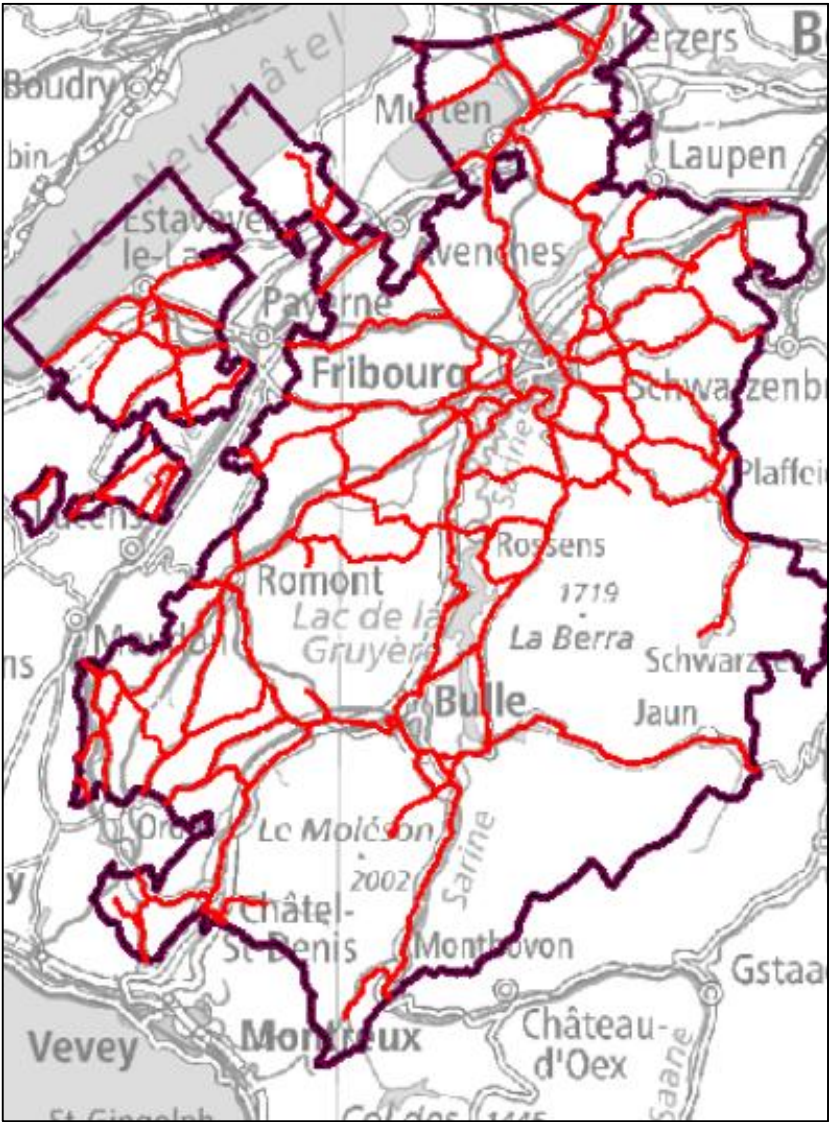
G+P Fachanlass 2019, **26. März 2019**

Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions **DAEC**
Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion **RUBD**

Kantonsstrassennetz



640 km



Ziele des baulichen Unterhalts

- > Bekämpfung des Strassenlärms mit lärmarmen Strassenbelägen
- > Werterhalt
- > Verwirklichung eines Velonetzes

Strategie des baulichen Unterhalts

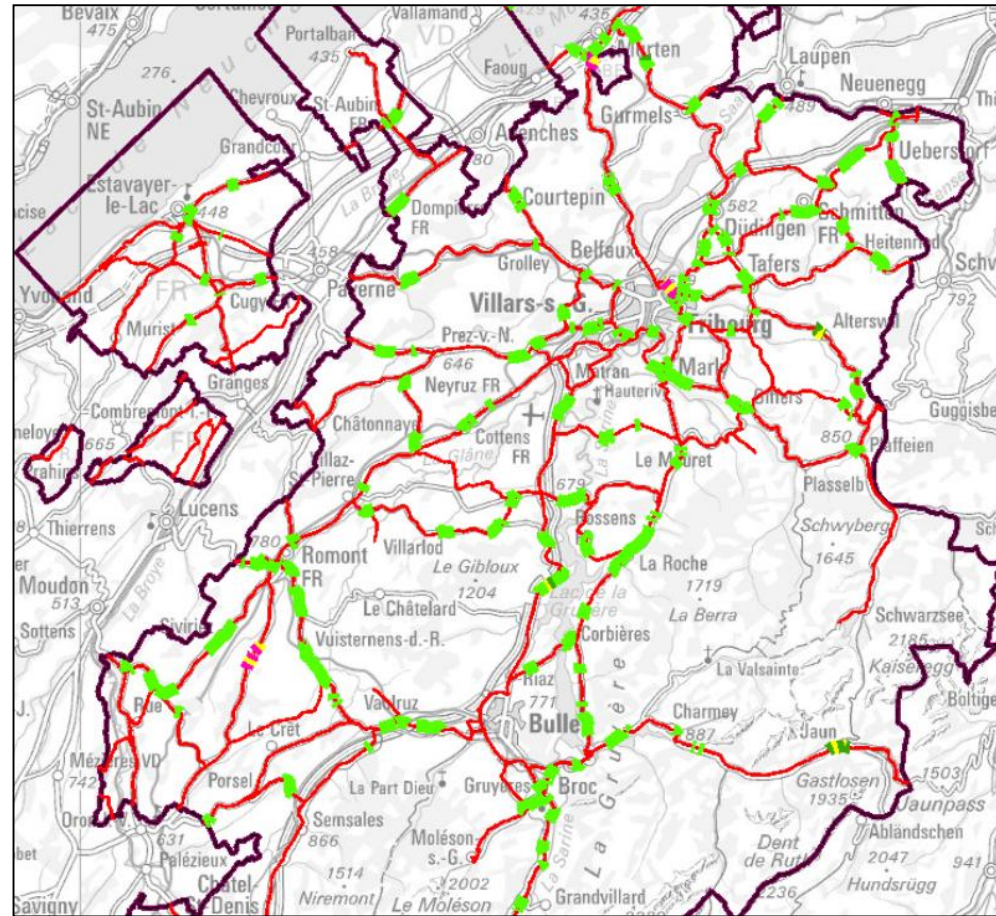
Strategie für die Priorisierung der Baustellen des baulichen Unterhalts (Austausch der Belagsschichten)

- > Das Kantonsstrassennetz (640 km) ist in 1110 Abschnitte unterteilt
- > Bei der Festlegung der Prioritäten werden berücksichtigt:
 1. Notwendigkeit, den Lärm mit lärmarmen Strassenbelägen zu reduzieren
 2. Zustand der Fahrbahn
 3. Radstreifenbedarf
 4. Bedürfnisse Dritter (Gemeinden, Industrielle Betriebe)
- > Im Rahmen der für ein bestimmtes Jahr gesprochenen Mittel werden die Arbeiten auf möglichst vielen Abschnitten durchgeführt

1. Lärmsanierung

- > Innerortsstrecken
- > Nur dort, wo es gemäss LSV nötig ist
- > Dort, wo die meisten nicht oder schlecht geschützten Personen leben und/oder arbeiten
- > Koordination mit den Arbeiten, die von den Gemeinden durchgeführt werden
- > Finanzierung über einen spezifischen Investitionskredit für die Strassenlärmsanierung
- > Ersatz der lärmarmen Strassenbeläge nach Ende ihrer Lebensdauer (die minimale Reduktion von -3dB wird nicht mehr erreicht)

1. Abschnitte mit lärmarmen Belägen per Ende 2018



2. Zustand der Fahrbahn

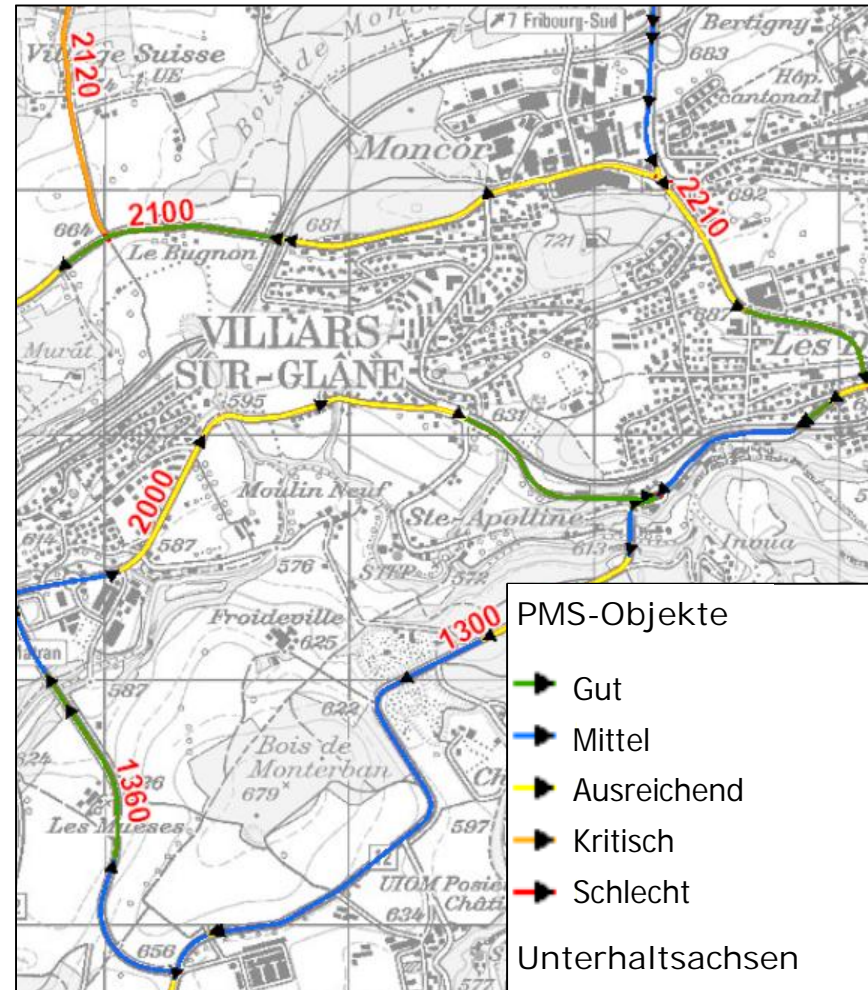
Auscultation de chaussée



1. Erhebung alle 5 Jahre
2. Erhobene Bewertungsindizes: Oberflächenschäden i_1 , Ebenheit in Längsrichtung i_2 , Ebenheit in Querrichtung i_3
3. Note = $0,6 \times i_1 + 0,4 \times i_3$
4. Einstufung aller Abschnitte auf einer Skala von «schlecht» bis «gut»
5. Eintrag in unser LIS
6. Sortieren der Abschnitte gemäss Note
7. Analyse der Resultate und Gewichtung gemäss DTV

2. Bewertung der PMS-Objekte

—



3. Radstreifen

1. Bedarf gemäss Sachplan Velo
2. Dort, wo das bestehende Querprofil der Strasse es erlaubt oder wo die Fahrbahn innerhalb der öffentlichen Sache verbreitert werden kann (Grundstück im Eigentum des Staats)



Priorisierung gemäss Endgewichtung

Abschliessende empirische Beurteilung gestützt auf:

- > Resultat gemäss Lärmsanierungsnotwendigkeit
- > Resultat gemäss Zustand der Strasse
- > Resultat gemäss Bedürfnissen des Veloverkehrs
- > Bedürfnisse Dritter

Strategie des betrieblichen Unterhalts

Lärmarme Strassenbeläge: Verlängerung ihrer Wirksamkeit

- > Lärmschutz als ständige Aufgabe
- > Reinigung mit einer Kehrmaschine, das über ein starkes Sauggebläse verfügt
- > Schleiftests
 - > Kosteneinsparung
 - > Energieeinsparung
 - > Weniger Abfälle

Strategie des betrieblichen Unterhalts

Lärmarme Strassenbeläge:

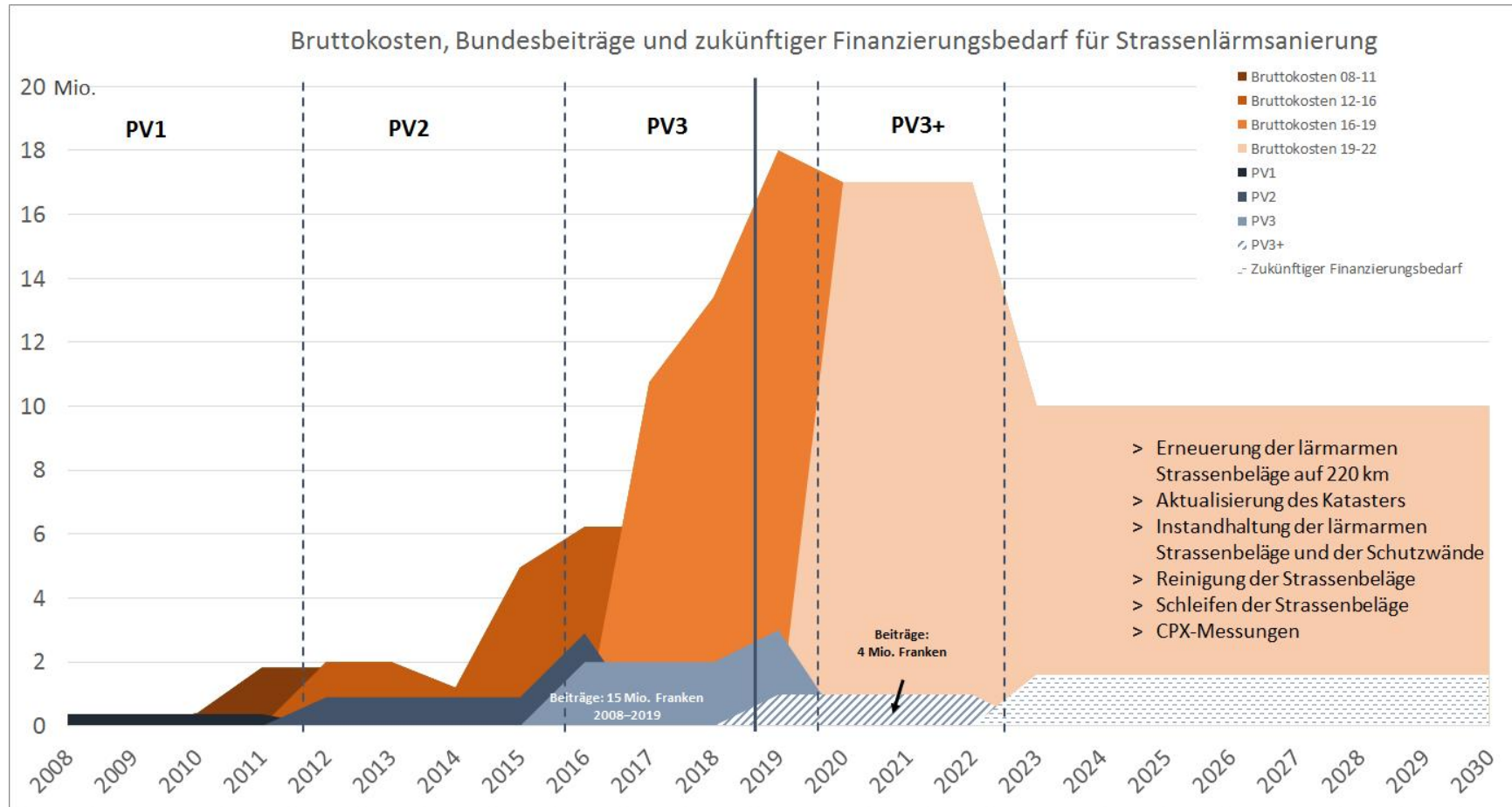
- > reduzieren den Rollwiderstand und somit den Energieverbrauch;
- > führen zu mangelfreien Strassen, was auch bei den Fahrzeugen Einsparungen ermöglicht (Dämpfer).

Wie geht es weiter?

2022 ist ein Schlüsseljahr:

- > Auf allen Abschnitten, wo dies nötig ist, wird ein lärmärmer Strassenbelag eingebaut sein
- > Inkrafttreten des neuen Finanzhilfemodells des Bundes

Finanzieller Bedarf



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

—

