



## Regionaler Richtplan

### **Aktuelle Situation: Verkehr**

Grundlagendokument  
Version vom September 2009  
Ergänzt im Juni 2010  
Version zu Handen des Kantons

## Plan directeur régional

### **Situation actuelle: Transports**

Donnée de base  
Version de septembre 2009  
Complété en juin 2010  
Version à l'int. du canton

Bearbeitet von: Daniel Baeriswyl  
**urbaplan fribourg**

0788-situation verkehr-050710.doc-DBA

**lausanne**

av. de montchoisi 21  
1006 lausanne  
t 021 619 90 90 f 021 619 90 99  
lausanne@urbaplan.ch

**fribourg**

rue pierre-aeby 17  
cp 87 - 1702 fribourg  
t 026 322 26 01 f 026 323 11 88  
fribourg@urbaplan.ch

**genève**

rue abraham-gevray 6  
cp 1722 - 1211 genève 1  
t 022 716 33 66 f 022 716 33 60  
geneve@urbaplan.ch

**neuchâtel**

rue du seyon 10  
cp 3211 - 2001 neuchâtel  
t 032 729 89 89 f 032 729 89 80  
neuchatel@urbaplan.ch

# INHALT / SOMMAIRE

1. EINLEITUNG	INTRODUCTION	5
2. AUSGANGSLAGE	SITUATION DE DEPART	6
2.1 Grundlagen	Données de base	6
2.2 Gesamtverkehr	Transports globaux	7
2.3 Verkehrsverhalten	Utilisation des transports	8
2.4 Öffentlicher Verkehr	Transports publics	12
2.5 Motorisierter Verkehr	Transports motorisés	14
2.6 Langsamverkehr	Mobilité douce	15
3. SYNTHESE	SYNTHESE	16
ANHANG	ANNEXE	
1. Pendlerstatistiken	Statistiques des pendulaires	
2. Fahrpläne (Auszüge)	Horaires des transports publics (extraits)	

## 1. EINLEITUNG

## INTRODUCTION

Die vorliegende Situationsanalyse wurde bereits im Rahmen der räumlichen Grundzüge (September 2009) erstellt und dem Kanton unterbreitet. Im Zug der Erstellung des Planungsprogramms wurden punktuelle Ergänzungen und Aktualisierungen vorgenommen, namentlich durch die Integration der statistischen Ergebnisse des Mikrozensus von 2005 für den Kanton Freiburg.

Das vorliegende Dokument bildet – zusammen mit den anderen Analyseberichten – eine Grundlage für die weiteren Planungsarbeiten. Es beinhaltet noch keine verbindlichen Planungsmassnahmen, sondern beschreibt zusammenfassend die bestehende Situation sowie die anzugehenden Probleme.

La présente analyse de la situation avait déjà été établie dans le cadre des objectifs régionaux du développement territorial (septembre 2009). Lors de l'établissement du programme d'aménagement régional, elle a été complétée et mise à jour pour certains points, en particulier avec l'intégration des résultats statistiques du microrecensement de 2005 pour le canton de Fribourg.

Le présent document constitue, avec les autres rapports d'analyses, une donnée de base pour la suite des travaux de planification. Il ne comprend pas encore de mesures de planifications contraignantes, mais décrit en résumé la situation actuelle ainsi que les problèmes à traiter.

### 2.1 Grundlagen

Für die Regionalplanung bestehen für den Bereich Verkehr folgende kantonalen Grundlagen:

- > Kantonaler Richtplan (KantRP)
- > Kantonaler Verkehrsplan (KVP)

Der KVP regelt neben den Zielen, Verfahren und Zuständigkeiten auch die Inhalte des Regionalen Verkehrsplans. Dieser richtet sich aber an Verkehrspläne im Sinne einer Agglomerationsplanung (Freiburg, Bulle) und **kann** erstellt werden wenn er einen wesentlichen Beitrag zur Koordination des Verkehrs leistet. Die Erstellung eines solchen Plans ist in der Regionalplanung des Seebezirks **nicht vorgesehen**.

Das Thema Verkehr wird aber im regionalen Richtplan soweit behandelt, um die Kohärenz mit der gewünschten Siedlungsentwicklung sicherzustellen. Die Ziele und Prinzipien aus dem KVP sind daher auch für die Regionalplanung anwendbar.

### Données de base

Pour la planification régionale, les données de base en matière des transports existent:

- > plan directeur cantonal (PDcant)
- > plan cantonal des transports (PCT)

Hormis des objectifs, procédures et responsabilités, le PCT règle aussi le contenu du plan régional des transports. Celui-ci s'adresse plutôt aux plans des transports au sens d'une planification d'agglomération (Fribourg, Bulle). Il **peut** être établi s'il contribue à la coordination des transports. Dans le cadre du plan directeur régional pour le district du Lac, son établissement n'est **pas prévu**.

Toutefois, les aspects de circulation seront traités là où une cohérence avec le développement de l'urbanisation doit être assurée. Les objectifs et principes du PCT sont donc également applicables pour cette planification régionale.

## 2.2 Gesamtverkehr

### Netz

Die Organisation des Verkehrswesens der Region baut auf dem nationalen und kantonalen Strassennetz, den Bahnlinien Freiburg- respektive Bern-Neuenburg, sowie mehreren regionalen Buslinien auf. Die provisorische, für die Dauer der Expo-02 vorgesehene Linienführung der **Nationalstrasse T10 (H10)** Kerzers-Ins-Neuenburg über Galmiz-Sugiez soll nach Absicht der Region nun definitiv auf den Korridor Kerzers-Müntschemier-Ins verlegt werden. Allerdings gibt es Anzeichen, dass der Kanton beabsichtigt die bestehende Linienführung beizubehalten. **Die Region stellt sich entschieden gegen eine solche Lösung.**

### Verkehrserzeuger (interne)

Die Einwohner und Arbeitsplätze konzentrieren sich naturgemäss auf das Regionalzentrum Murten, sowie die Subzentren Kerzers, Courtepin, Gurmels und Vully. Die Region hat, nebst dem Papiliorama, keine nennenswerte Betriebe die viel Verkehr erzeugen.



- autobahn  
autoroute
- kantonale haupt- und nebenstrassen  
routes cantonales principales/secondaires
- korridor T10 heute  
corridor T10 actuel
- - - korridor T10 geplant  
corridor T10 prévu
- bahnlinie  
chemins de fer

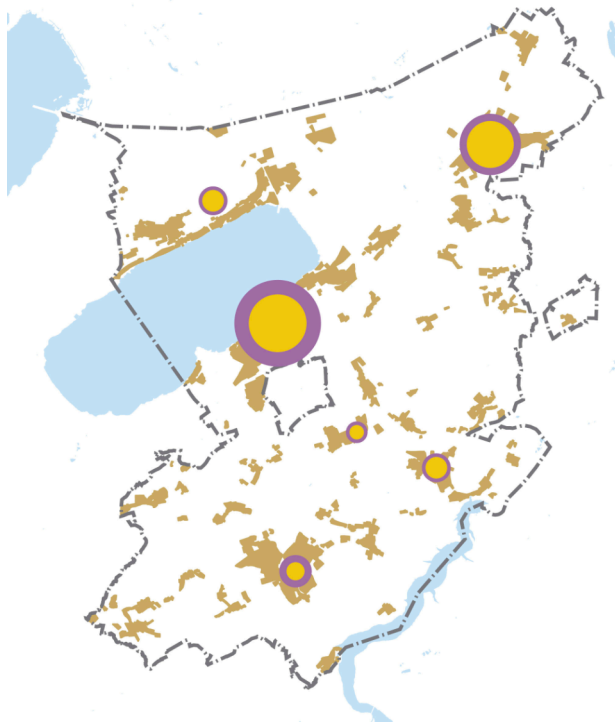
## Transports globaux

### Réseau

L'organisation régionale des transports repose sur le réseau des routes nationales et cantonales, les lignes de chemins de fer Fribourg- respectivement Berne-Neuchâtel ainsi que par des lignes de bus régionaux. Le tracé provisoire de la **T10 (H10)** Kerzers-Ins-Neuchâtel sur l'itinéraire Galmiz-Sugiez, prévu pour la durée de l'EXPO-02, devrait, selon l'intention de la région, être déplacé définitivement sur le corridor Kerzers-Müntschemier-Ins. Cependant, il s'avère que le canton envisage de maintenir le tracé actuel. **La région s'oppose contre une telle solution.**

### Générateurs de trafic (interne)

Les habitants et les emplois se concentrent naturellement sur le chef lieu Morat ainsi que sur les sous-centres Kerzers, Courtepin, Gurmels et Vully. A part du Papiliorama, la région n'a pas de centres générant un trafic important.



- einwohnerverteilung  
répartition des habitants
- arbeitsplatzverteilung  
répartition des emplois

## 2.3 Verkehrsverhalten

### Pendlerstatistik 2000

Von den insgesamt 15'286 erwerbstätigen Einwohnern im Jahr 2000 arbeiteten 54% in der Region, 46% hatten ihren Arbeitsort ausserhalb des Bezirkes.

Von den 11'779 regionalen Arbeitsplätzen (= Beschäftigte) waren gut 70% von in der Region Wohnenden belegt, der **Anteil der Zupendler betrug daher nur gerade rund 30%** (3'547 mit Wohnort ausserhalb des Bezirkes).

Laut Pendlerstatistik hatten 13.5% der Erwerbstätigen (2'062) keinen Arbeitsweg; von den 13'224 Pendlern gingen im Mittel **14% zu Fuss oder mit dem Fahrrad zur Arbeit, 72% benützten das Auto und 14% die öffentlichen Verkehrsmittel.**

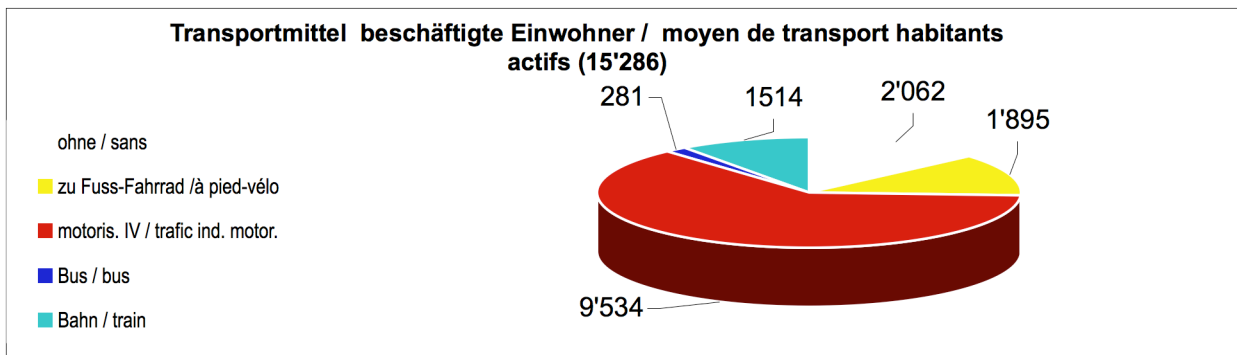
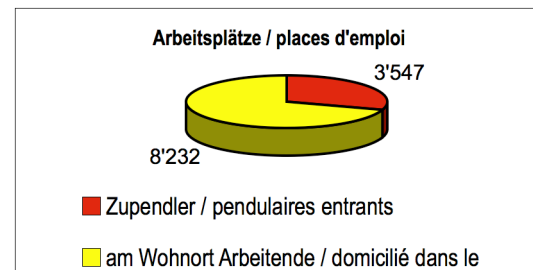
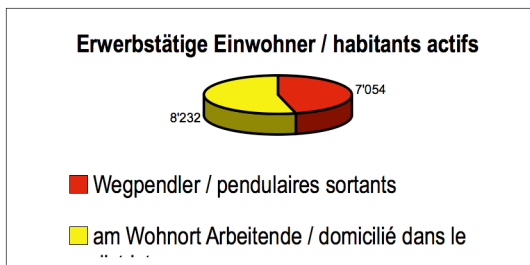
## Utilisation des transports

### Pendulaires (recensement fédéral 2000)

Parmi les 15'286 habitants actifs, 54% (8'232) avaient leur domicile et leur emploi dans le district, 46% (7'054) travaillent hors du district.

Parmi les 11'779 places de travail régionales (= emplois), 70% (8'232) était occupé par des habitants du district, la **part des pendulaires entrants ne s'élevait de ce fait qu'à environ 30%** (3'547 employés habitant hors du district).

Selon les statistiques des pendulaires, 13.5 % (2'062) n'avaient aucun déplacement; parmi les 13'224 pendulaires, **14% se rendait à pied ou à vélo à leur lieu de travail, 72% utilisait leur voiture et 14% les transports publics.**



Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Pendlerströmen ergibt ein etwas differenzierteres Bild:

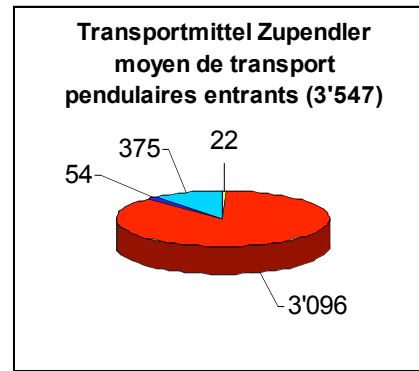
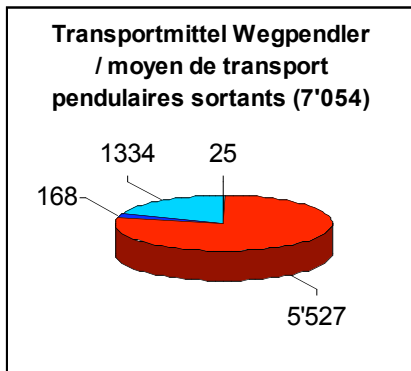
Die Angaben für den Langsamverkehr (zu Fuss / Fahrrad) und für jene **ohne Arbeitsweg** sind naturgemäss praktisch nur bei den am Wohnort Beschäftigten relevant. Der relativ hohe Anteil von 30% Langsamverkehr (1870 von 6170), respektive die geringe Benutzungsquote des öV (293 = 4.5%), ist mit grosser Wahrscheinlichkeit auf den Umstand zurückzuführen, dass es keinen Ortsbus gibt.

Für fast zwei Drittel war das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel (4007).

Une analyse du choix du moyen de transport par flux de pendulaires montre une image plus nuancée :

Les réponses „sans trajet“ et „à pied/à vélos“ (mobilité douce) ne concernent logiquement exclusivement que les employés dont le **domicile est identique avec le lieu de travail**; la part relativement élevée de 30% des déplacements doux (1'870 de 6'170), respectivement la faible utilisation des transports publics (293 = 4.5%), doivent probablement être imputées au fait, qu'il n'existe pas de bus local.

Presque deux tiers des pendulaires préfèrent la voiture comme moyen de transport (4'007).



Sowohl bei den **Wegpendlern** (21%) wie bei den **Zupendlern** (12%) ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs grösser. Der Wegpendlerstrom ist jedoch mit 7'054 Verkehrsteilnehmer doppelt so gross wie der Zupendlerstrom (3'547).

La part des transports publics est supérieure tant chez les **pendulaires sortants** (21 %) que chez les **entrants** (12%). Or, avec 7'054 utilisateurs, le flux des pendulaires sortants est deux fois plus grand que celui des entrants (3'547).

Sowohl die Weg- (78%) wie die Zupendler (87%) bevorzugen für den Arbeitsweg generell das private Verkehrsmittel. In absoluten Zahlen bedeutet dies  $5'525 + 3'096 = 8'621$  Fahrzeuge die im Jahr 2000 täglich 2 bis 4 Mal das Strassennetz belasteten.

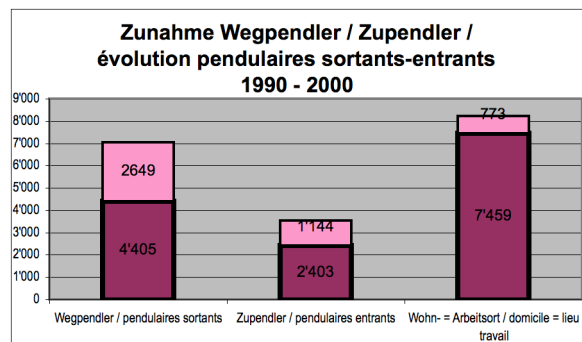
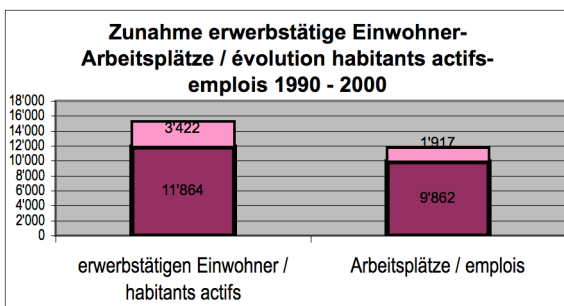
Aussi bien les pendulaires sortants (78%) que les entrants (87%) recourent en général à la voiture pour le déplacement au travail. En chiffre absolu, cela signifie  $5'525 + 3'096 = 8'621$  voitures qui chargent quotidiennement 2 à 4 fois le réseau.

#### Entwicklung 1990 - 2000

Die Anzahl der erwerbstätigen Einwohner stieg zwischen 1990 und 2000 weit stärker an (+3422 = +29%) als jene der Arbeitsplätze (+1912 = +19%), obwohl die Region gut an das nationale Strassennetz angeschlossen ist. Der Mangel an geeigneten, verfügbaren Gewerbegebieten kann ein Grund für diese Entwicklung gewesen sein.

#### Evolution 1990 - 2000

Le nombre des habitants actifs (+ 3'422 = + 29%) augmentait entre 1990 et 2000 bien plus que les places de travail (+ 1'912 = + 19%), ceci malgré le fait que la région soit bien raccordée au réseau des routes nationales. L'absence de terrains appropriés et disponibles est probablement une des causes pour cette évolution.



Dies hatte zur Folge, dass die Wegpendler (+2649) weit stärker angestiegen sind als die Zupendler (+1144) und die ansässigen Beschäftigten (+773).

La conséquence était un accroissement nettement plus prononcé des pendulaires sortants (+ 2'649) que celui des entrants (+ 1'144) et des employés domiciliés dans le district (+ 773).

Das öffentliche Verkehrsmittel konnte nur bei den Wegpendlern zulegen (+294 = 24%). Der motorisierte Individualverkehr stieg im Vergleich mit der Zunahme

Les transports publics n'ont pu augmenter leur part que chez les pendulaires sortants (+294 = 24%). Par rapport à l'évolution des emplois de toutes les catégo-



der Beschäftigten in allen Kategorien überproportional an: bei den erwerbstätigen Einwohnern um fast 51 % und bei den Beschäftigten um über 41%.

Auffallend ist die recht gute Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in die Arbeitsregionen **Bern** (29%) und **Saane** (21%). Auf diese Arbeitsorte entfallen auch 68% der Arbeitsplätze der Wegpendler (Bern 3'115 = 44% / Gross-Freiburg 1'690 = 24%).

Die Herkunft der **Zupendler** ist weniger konzentriert: Die grösste Pendlermenge kommt aus der Region **Gross-Freiburg** (824 = 23%); sie benützt auch das öffentliche Verkehrsmittel am häufigsten (19%). Ähnliche Benutzerquoten haben auch Pendler aus den Regionen **Bern** und **Biel** (15 und 17%), deren Ströme sind jedoch einig kleiner (63 und 41).

ries, le trafic individuel motorisé augmentait plus que proportionnellement chez les actifs de presque 51% et chez les emplois de plus de 41%.

L'utilisation des transports publics vers les régions de travail **Berne** (29%) et **Sarine** (21 %) est importante. Ces régions offrent en outre 68% des places de travail des pendulaires sortants (Bern 3'115 = 44 % / agglomération Fribourg 1'690 = 24 %).

Les lieux d'habitation des pendulaires **entrants** sont moins concentrés. La part la plus élevée provient de la région de Grand-Fribourg (824 = 23%), dont la part d'utilisation des transports publics est également la plus élevée (19 %). Un taux similaire peut être constaté parmi les pendulaires entrants des régions de **Berne** et de **Bienne** (15 et 17 %) ; leur flux de pendulaires est cependant de loin plus petit (respectivement 63 et 41).

## Mikrozensus 2005

Im Rahmen des letzten Mikrozensus von 2005 hat der Kanton Freiburg eine separate Befragung von rund 2000 Personen durchgeführt, um das Verkehrsverhalten der ansässigen Bevölkerung zu erörtern.

Da keine bezirksbezogenen Daten zur Verfügung stehen, werden nachstehend die Werte des kantonalen Durchschnitts angegeben. Jene der Stadt Freiburg oder des CUTAF-Perimeters sind für die Situation im Seebezirk nicht aussagekräftig. (In Klammern sind zum Vergleich die schweizerischen sowie die CUTAF-Werte angefügt).

Zusammenfassen können folgende Ergebnisse festgehalten werden:

- > 90% aller Haushalte im Kanton besitzen mindestens ein **Auto** (CH & CUTAF 82%), 42% sogar mehr als eines (CH 31%, CUTAF 26%),
- > lediglich 30% der Freiburger/innen besitzen ein **Abonnement** des öffentlichen Verkehrs (48% / 41%), was selbst für Westschweizer Verhältnisse gering ist,
- > wie in der gesamten Schweiz sind die Freiburger/innen sind täglich rund **90 Minuten** unterwegs und legen dabei in etwa **40 km** zurück,
- > **77% der täglichen Distanzen werden mit dem Auto zurückgelegt (CH & CUTAF 67%),**
- > **12% mit dem öV (CH & CUTAF ca. 22%),**
- > **und 7% zu Fuss oder mit dem Rad (CH & CUTAF 9%),**
- > der grösste Anteil der Tagesdistanzen macht mit rund 44% (wie schweizweit) der **Freizeitverkehr** aus, gefolgt vom Arbeitsverkehr mit 20%,
- > die **Bahn** wird im schweizerischen Vergleich deutlich weniger für regionale Verbindungen benutzt, sondern eher für grosse Distanzen,
- > die **Einkaufswege** werden zu 84% mit dem Auto zurückgelegt (CH 76%, CUTAF 74%).

Der Mikrozensus hält zudem fest, dass die Westschweizer Kantone einen deutlich grösseren MIV-Anteil und niedrigeren öV-Anteil als in der Deutschschweiz aufweisen. Die Werte des Kantons Freiburg liegen unter jenen von Waadt und Neuenburg.

## Microrecensement 2005

Dans le cadre du microrecensement de 2005, le canton de Fribourg a effectué une enquête auprès d'env. 2000 personnes, afin d'examiner le comportement de la population fribourgeoise en matière de transports.

Les données au niveau du district n'étant pas disponibles, les valeurs de la moyenne cantonale seront mentionnées ci-après. Celles de la ville de Fribourg ou du périmètre de la CUTAF ne sont pas assez représentatif pour la situation dans le district. (Figurent entre parenthèse pour comparaison les valeurs suisses ou du périmètre de CUTAF).

En résumé, les résultats suivants peuvent être retenus:

- > 90% de tous les ménages possèdent une **voiture** (CH & CUTAF 82%), 42% même plus qu'une voiture (CH 31%, CUTAF 26%),
- > seulement 30% des fribourgeois/es possèdent un **abonnement** pour les transports publics (48% / 41%), ce qui même pour la suisse romande est très faible,
- > comme dans toute la Suisse, les fribougeois/es consacrent env. **90 minutes** par jour pour les trajets et parcourent dans ce temps env. **40km**,
- > **77% des distances sont parcourus en voiture (CH & CUTAF 67%),**
- > **12% avec les transports publics (CH & CUTAF ca. 22%),**
- > **et 7% à pied ou à vélo (CH & CUTAF ca. 9%),**
- > comparé à la moyenne suisse, les **trains** sont utilisés beaucoup moins souvent pour les liaisons régionales, mais plutôt pour les liaisons à grande distance,
- > comme en Suisse, la part la plus importante des distances journalières est consacré au **trafic de loisirs**, suivi par les trajets liés au travail (20%),
- > les **déplacements pour l'achat** sont fait pour 84% en voiture (CH 76%, CUTAF 74%).

Le microrecensement constate également que les cantons romands ont des valeurs d'utilisation pour le TIM plus élevées et pour les transports publics plus basses que la Suisse allemande. Les valeurs du canton de Fribourg sont en-dessous de celles des cantons de Vaud et de Neuchâtel.

## 2.4 Öffentlicher Verkehr

Die Region wird durch folgende Linien erschlossen:

Bahn:

- > Freiburg-Murten-Ins-Neuenburg (TPF),
- > Bern-Kerzers-Ins-Neuenburg (S-Bahn Bern)
- > Bern-Kerzers-Murten-Payerne (S-Bahn Bern),

Bus:

- > (Düdingen)-Gurmels-Murten,
- > (Düdingen)-Gurmels-Kerzers,
- > Murten-Ulmiz-(Gümmenen/BE)
- > Freiburg-Misery-(Domdidier),
- > sowie die zwei Nebenlinien Courtepin-Gurmels und Sugiez-Lugnorre.

## Transports publics

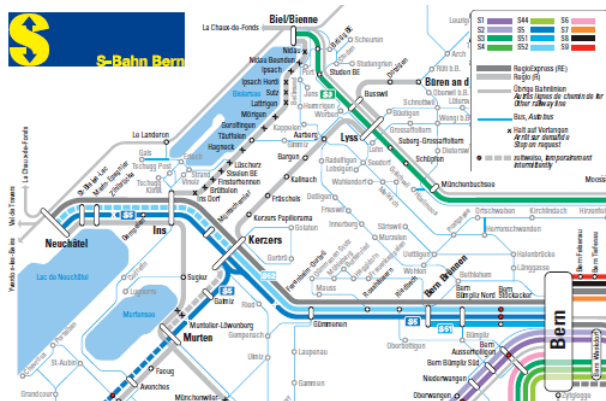
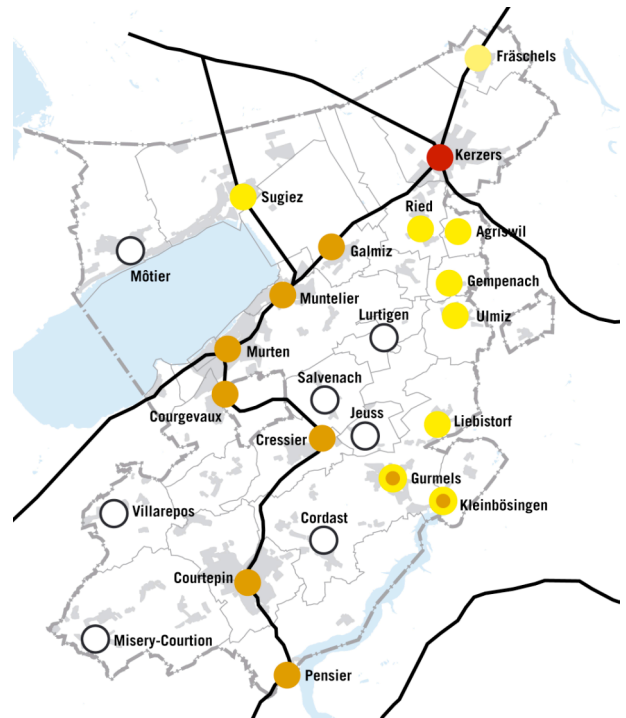
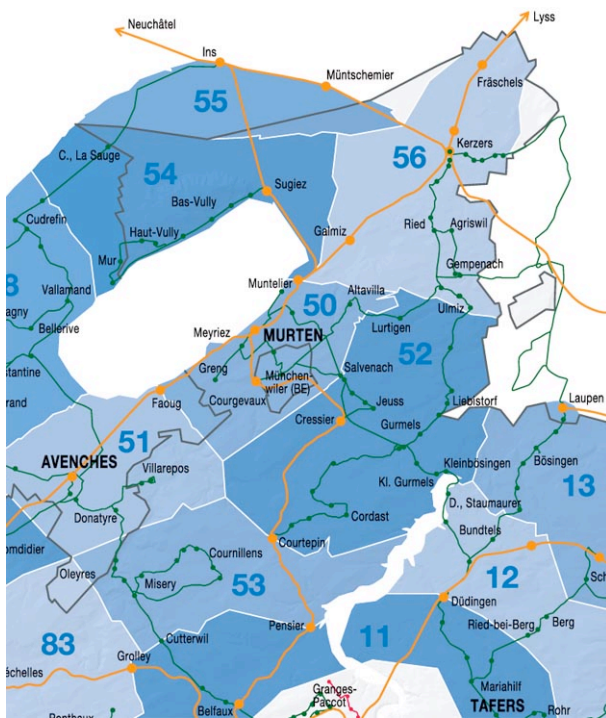
La région est desservie par les lignes suivantes :

Train:

- > Fribourg-Morat-Ins-Neuchâtel (TPF),
- > Berne-Kerzers-Ins-Neuchâtel (S-Bahn Berne)
- > Bern-Kerzers-Morat-Payerne (S-Bahn Berne),

Bus:

- > (Düdingen)-Gurmels-Morat,
- > (Düdingen)-Gurmels-Kerzers,
- > Murten-Ulmiz-(Gümmenen/BE)
- > Fribourg-Misery-(Domdidier),
- > ainsi que les lignes secondaires Courtepin-Gurmels et Sugiez-Lugnorre.



frequenzen / fréquences:

- 20-minuten
  - 30\* - 60-minuten
  - 60-minuten
  - 30' nach Düdingen / 60\* nach Murten
  - > 60-minuten
- \* in spitzentunden / aux heures de pointe

## **Bahn**

Für **Kerzers** gibt es ab 4:30 bis 19 Uhr stündlich drei Verbindungen nach Bern.

Nach **Murten** wird immerhin noch der Stundentakt gewährt, je nach Tageszeit auch ein Halbstundentakt, **was aber von der Region als ungenügend betrachtet wird.**

Die TPF-Linie **Freiburg-Neuenburg** gewährleistet mindestens einen Stundentakt. Zwischen 5 - 7, 12 - 13 und 16 - 17 Uhr besteht eine zusätzliche Verbindung.

Die **Reisezeit nach Freiburg** liegt für Murten unter einer halben Stunde, für Sugiez knapp darüber; jene für Kerzers variiert zwischen 44 und 53 Minuten.

Für **Kerzers** gibt es zwei weitere, weniger attraktive Alternativen für die Destination Freiburg: entweder über Düdingen (Bahn-Bus, 40 Minuten) oder über Bern (Bahn, 55 Minuten).

**Als grosses, bereits bekanntes Problem müssen die ungenügenden Zugskapazitäten zu den Randzeiten erwähnt werden.**

## **Bus (PostAuto)**

Vom Stundentakt der Linien **Murten-Ulmiz-Gümmenen/BE**, zwischen 5h47 und 00h25, profitiert nur die Gemeinde Ulmiz.

Die Linie **Kerzers-Düdingen** verkehrt im Stundentakt und versorgt Ried, Gempenach, Ulmiz, Liebistorf, Gurmels, Kleingurmels und Kleinböisingen.

**Gurmels** hat in Richtung Murten einen lückenhaften Stundentakt, verfügt aber über einen praktisch durchgehenden Haltstundentakt nach Düdingen.

Die Linien **Courtepin-Gurmels** (4 Kurse pro Tag) und Sugiez-Lugnorre (6 Kurse pro Tag) bieten nur ein limitiertes Angebot an.

Vom Stundentakt der Linien **Freiburg-Domdidier** (zwischen 5h36 und 20h21) profitieren nur das Dorf Misery. Courtion, Cournillens und Villarepos haben nur Morgen- und Abendverbindungen.

Im Rahmen der touristischen Entwicklung des Pöls Vully wäre zudem eine Verbesserung der **Busverbindung nach Ins** prüfenswert.

Der **Schülertransport** wird im Seebezirk durch lokale Schulbussysteme sichergestellt. Die Kantonale Politik sieht vor diesen ebenfalls in den öffentlichen Verkehr zu integrieren. Allfällige Überlegungen in diese Richtung werden von der Region noch geprüft.

## **Chemins de fer**

**Kerzers** profite entre 4h30 et 19h de trois liaisons par heures avec Berne.

Pour **Morat**, la cadence minimale d'un train par heure est assurée, aux heures de pointe la cadence est à la demi-heure. **Cependant, l'offre actuelle est jugée insuffisante par la région.**

La ligne tpf **Fribourg-Neuchâtel** offre au minimum une liaison par heure. Entre 5 - 7h, 12 - 13 et 16 - 17h circule un deuxième train sur cette ligne.

Le **temps de trajet** en direction de Fribourg est depuis Morat en-dessous d'une demi-heure, pour Sugiez en-dessus d'une demi-heure; celui pour Kerzers varie entre 44 et 53 minutes.

Il existe deux alternatives (moins attractives) pour le trajet **Kerzers-Fribourg**, soit via Düdingen (train-bus, 40 minutes), soit via Bern (train, 55 minutes).

**Un grand problème, déjà connu, constitue les capacités insuffisantes dans les trains aux heures de pointe.**

## **Liaisons par bus (CarPostal)**

La ligne **Morat-Ulmiz-Gümmenen/BE** offre entre 5h47 et 00h25 une liaison par heure, cependant uniquement la commune d'Ulmiz en profite.

La ligne **Kerzers-Düdingen**, laquelle dessert une fois par heure Ried, Gempenach, Ulmiz, Liebistorf, Gurmels, Kleingurmels et Kleinböisingen.

En direction de Morat, **Gurmels** dispose d'un cadence horaire lacunaire. Cependant, en direction de Düdingen, une cadence à la demi-heure est pratiquement assuré.

Les lignes **Courtepin-Gurmels** (4 courses par jour) et Sugiez-Lugnorre (6 courses par jour) ont une offre limitée.

De la liaison horaire **Fribourg-Domdidier** (entre 5h36 et 20h21) ne profite que le village de Miséry. Courtion, Cournillens et Villarepos n'ont que des liaisons le matin et le soir.

Dans le cadre du développement touristique du pôle du Vully, une amélioration de la **liaison de bus en direction de Ins** devrait être examinée.

Les **transports scolaires** dans le district sont assurés par des systèmes de bus scolaires locaux. La politique cantonale a comme objectif d'intégrer ceux-ci dans les transports publics. D'éventuelles réflexions dans ce sens seront encore examinées par la région.

## 2.5 Motorisierter Verkehr

Ausser Ulmiz, Lurtigen, Jeuss und Villarepos liegen alle Gemeinden mehr oder weniger direkt an einer **Kantonsstrasse**.

Die beiden Hauptorte Murten und Kerzers sind zudem ans **Autobahnnetz** angebunden.

Zum nationalen Strassennetz gehört auch die **T10 (H10) Bern-Neuenburg**, deren ursprüngliche Linienführung (Kerzers-Ins) während der Expo-02 provisorisch über Kerzers-Galmiz-Sugiez umgeleitet wurde. **Die Region wehrt sich entschieden dieses Trasse definitiv beizubehalten.**

### Verkehrsbelastung

Von der Inbetriebnahme der **Autobahn A1** profitierte ausschliesslich Murten-Süd (Abnahme der Belastung: -21 bis -41%); diese brachte aber in Murten-Nord und Sugiez eine spürbare Verkehrszunahme (+40%/+58%).

Ein Vergleich der Strecken Kerzers-Müntschemier und Muntelier-Sugiez zeigt auch die **Auswirkungen der umgeleiteten Führung der T10 (H10)**: Erstere profitieren davon mit einer Reduktion des Verkehrs um 36%, währenddem letztere 58% (sogar +125% zwischen 2000-2005) mehr Verkehrsaufkommen absorbieren muss. Der Anteil aus der Umleitung ist aus den Zahlen Kerzers-Murten ersichtlich und beträgt rund 25%, das heisst wesentlich mehr als auf den Kantonsstrassen nach Freiburg (6 bis 13%).

## Transports motorisés

A part Ulmiz, Lurtigen, Jeuss et Villarepos, toutes les communes se situent plus ou moins directement le long des **routes cantonales**.

Les lieux principaux Morat et Kerzers sont en outre raccordés à **l'autoroute**.

La **T10 (H10) Berne-Neuchâtel** fait partie du réseau des routes nationales; pendant l'Expo-02, son tracé initial (Kerzers-Ins) a été provisoirement dévié sur le tronçon Galmiz-Sugiez. **La région s'oppose résolument contre le maintien définitif de ce tracé.**

### Charges de trafic

L'ouverture de **l'autoroute A1** a uniquement profité à Morat-Sud (réduction des charges : -21 à -41%); Morat-Nord et Sugiez accusent par contre une importante augmentation du trafic (+40% / +58%).

L'évolution des charges de trafic des tronçons Kerzers-Müntschemier et Muntelier-Sugiez montre la **répercussion du tracé dévié de la T10 (H10)**; le premier bénéficie d'une réduction du trafic de 36%, tandis que le deuxième a vu croître le trafic de 58% (voire même 125% entre 2000-2005). La part de la déviation découle des chiffres Kerzers-Morat et représente environ 25%, soit une augmentation nettement supérieure à celle enregistrée sur les routes cantonales en direction de Fribourg (6 à 13%).

Achse	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Trafic journalier moyen			Veränderung Changement
	1995	2000	2005 *	1995 - 2005
Kerzers - Fräschels	4'600	4'200	5'800	+26%
Kerzers - Müntschemier/BE	9'000	9'200	5'800	-36%
Kerzers - Murten	4'000 - 6'800	4'600 - 5'500	5000 - 7600	+25% / +12%
Muntelier - Sugiez	8400	5'900	13'300	+58%
Murten-Nord	9'800 - 15'700	10'700 - 15'200	13700 - 16'900	+40% / +8%
Murten-Süd	8'100 - 10'800	4'300 - 7'900	4'800 - 8'500	-41% / -21%
Courgevaux-Granges-Paccot	6'100 - 9'000	6'400 - 7'300	7'100 - 9'500	+16% / +6%
Murten-Gurmels-Düdingen	6'900	6'300	7'800	+13%
			*nach Eröffnung A1 Murten-Yverdon	

### Geplante Strassenmassnahmen

Folgende Strassenprojekte wurden bereits mit dem Kanton diskutiert und sind zum Teil bereits in der Botschaft 286 \*) enthalten:

	Umfahrungsstrasse	Kreisel	Diverses
Kerzers	x	Ausfahrt A1	H10 (T10) / Viadukt

### Mesures d'assainissement planifiées

**Les projets routiers suivants ont déjà fait l'objet de discussions avec le canton, dont certains font partie du message 286 \*).**

Sugiez			Lärmschutz Péage
Muntelier		Champ-Raclé prov. Lös.	*)
Murten		Ausfahrt A1 Lausanne	
Courgevaux	x		
Courtepin	x		
Cressier			Kreuzung Ortseinfahrt *)
Barberêche			Sanierung Abschn. La Sonnaz
Gempenach		Breitfeld	
Gurmels	x	Bodenzelg	
Kleinbödingen		Abzweigung *) erledigt	
Ried		Abzweigung	
Salvenach	x *)		

Für die **Umfahrungen** sind die im kantonalen Verkehrsplan enthaltenen Kriterien anzuwenden (Verkehrsmenge, Sicherheit, Umweltschutz). Eine regelmässige Überprüfung der Entwicklung, unter Einbezug allfälliger Neueinzonungen oder anderer Projekte, ist anzustreben um rechtzeitig die nötigen Massnahmen einzuleiten. Die Tabelle enthält keine Massnahmen für die von der Region nicht akzeptierte Trasseverlegung der **H10 (T10)**. Es gibt dazu anscheinend auch keine relevanten Studien zu den resultierenden Konsequenzen für die Region.

## 2.6 Langsamverkehr

Gemäss kantonalem Zweiradplan (1994) sind folgenden Achsen als Pendlerverbindungen ausgewiesen:

- > Murten – Faoug (Kat. B/D)
- > Murten – Galmiz (Kat. A/C)
- > Murten – Praz (Kat. D)
- > Galmiz – Kerzers (Kat. D)
- > Murten – Jeuss (Kat. D)
- > Murten – Courgevaux (Kat. B)
- > Courgevaux – Courtepin (Kat. D)

Diese kantonale Planung ist zurzeit in Überarbeitung. Für die weiteren Arbeiten werden vorerst die oben erwähnten Abschnitte in der Regionalplanung berücksichtigt. Allfällige Anpassungen / Ergänzungen bleiben vorbehalten.

Das Thema Langsamverkehr (Fussgänger, Radverkehr) wird im Zusammenhang mit der Siedlungsplanung, speziell hinsichtlich der Siedlungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten behandelt.

Weitergehende Überlegungen im Zusammenhang mit den touristischen Wegen werden ebenfalls in die Arbeiten integriert.

La réalisation des **contournements** doit répondre aux critères contenus dans le plan cantonal des transports (charges de trafic, sécurité, environnement). Une analyse régulière de l'évolution, en tenant compte des projets de nouvelles zones à bâtir ou autres, est à agender afin de préparer à temps les mesures nécessaires. Le tableau ci-dessus ne contient pas de mesures relatives à la déviation du tracé de la **T10 (H10)**, envisagée, mais pas acceptée par la région. Il n'existe d'ailleurs pas d'étude spécifiques concernant les répercussions pour la région.

## Mobilité douce

Selon le plan cantonal du réseau cyclable, les axes suivants sont identifiés comme liaisons pendulaires:

- > Morat – Faoug (cat. B/D)
- > Morat – Galmiz (cat. A/C)
- > Morat – Praz (cat. D)
- > Galmiz – Kerzers (cat. D)
- > Morat – Jeuss (cat. D)
- > Morat – Courgevaux (cat. B)
- > Courgevaux – Courtepin (cat. D)

Cette planification cantonale est actuellement en révision. Pour les études régionales suivantes, les données citées ci-dessus seront prises en compte, sous réserves d'éventuelles adaptations / compléments.

Le thème de la mobilité douce (piétons, cyclistes) sera traité en coordination avec l'urbanisation. Il sera analysée en particulier par rapport aux pôles d'habitat et d'activités.

Des réflexions au-delà seraient intégrées dans les travaux concernant les réseaux touristiques.

Aus der vorhergehenden Einzelbetrachtungen lassen sich zusammenfassend folgende Aspekte festhalten:

- > Die Anzahl der Wegpendler hat zwischen 1990 und 2000 deutlich zugenommen.
- > Die Benützung des öffentlichen Verkehrs konnte zwar bei den Wegpendlern erhöht werden, in den anderen Fällen verlor dieser leider an Anteilen.
- > Die noch offene Frage der definitiven Linienführung der T10 ist von grosser Wichtigkeit für die regionale Verkehrsplanung. Sie hat ebenfalls einen Einfluss auf die Siedlungsentwicklungsachsen in diesem Sektor.
- > Zu den Randzeiten bestehen im Bahnverkehr Kapazitätsengpässe.
- > Einzelne Teilregionen werden nur schwach vom öffentlichen Verkehr bedient.
- > Eine allfällige Aufnahme des Schülertransports durch die Linien des öffentlichen Verkehrs sollte laut Kanton geprüft werden.
- > Dem Langsamverkehr ist bei der Planung von Siedlungsschwerpunkten ein spezielles Augenmerk zu widmen.

Les aspects thématiques peuvent être résumés comme suit :

- > Le nombre de pendulaires sortant a fortement augmenté entre 1990 et 2000.
- > L'utilisation des transports publics a pu être augmentée pour les pendulaires sortants, par contre, elle a diminué pour les autres usagers.
- > La question encore ouverte concernant le tracé définitif de la T10 est très importante pour la planification régionale des transports. Elle a également un effet direct sur les axes d'urbanisation dans ce secteur.
- > Durant les heures de pointes, un manque de capacité est constaté dans les trains.
- > Quelques sous-régions disposent d'une desserte en transports publics faible.
- > Selon le canton, une éventuelle intégration des transports scolaires dans les lignes de transports publics devrait être examinée.
- > Lors de la planification des pôles d'urbanisation, la mobilité douce nécessitera une attention particulière.

---

1. Pendlerstatistiken	Statistiques des pendulaires
2. Fahrpläne (Auszüge)	Horaires des transports publics (extraits)

---



Pendlerstatistiken

Statistiques des pendulaires

C2A Verkehrskategorien für den Weg zur Arbeit, Überblick 2000

Erwerbstätige (1)

1005 See/Lac	Total		Kein Arbeitsweg		Pendler		Langsamverkehr (zu Fuss / mit Fahrrad)		Motorisierter Individualverkehr		Öffentl. Verkehr / Werkbus			
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	Total		davon Bahn	
											absolut	in %	absolut	in %
Erwerbstätigen Einw.	15'286	100	2'062	13.5	13'224	100	1'895	14	9'534	72	1795	14	1514	11
Wegpendler	7'054	46	-	0	7'054	100	25	0.4	5'527	78	1'502	21	1334	19
am Wohnort Arbeitende	8'232	54	2'062	25	6'170	100	1'870	30	4'007	65	293	4.7	180	2.9
Zupendler	3'547	30	-	0	3547	100	22	0.6	3'096	87	429	12.1	375	11
Total Beschäftigte	11'779	100	2'062	17.5	9'717	100	1'892	20	7'103	73	722	7.4	555	5.7

C2A Verkehrskategorien für den Weg zur Arbeit, Zunahme 1990 - 2000

Erwerbstätige (1)

1005 See/Lac	Total		Kein Arbeitsweg		Pendler		Langsamverkehr (zu Fuss / mit Fahrrad)		Motorisierter Individualverkehr		Öffentl. Verkehr / Werkbus			
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	Total		davon Bahn	
											absolut	in %	absolut	in %
Erwerbstätigen Einw.	3'422	29	-246	-11	3'668	38	204	12	3'215	51	249	16	321	27
Wegpendler	2'649	60	-		2649	60	13	108	2'342	74	294	24.3	329	33
am Wohnort Arbeitende	773	10	-246	-11	1'019	20	191	11	873	28	-45	-13	-8	-4.3
Zupendler	1'144	48	-		1144	48	6	38	1'207	64	-69	-14	-9	-2.3
Beschäftigte	1'917	19	-246	-11	2'163	29	197	12	2'080	41	-114	-14	-17	-3

C2A Verkehrskategorien für den Weg zur Arbeit, Überblick 1990

Erwerbstätige (1)

1005 See/Lac	Total		Kein Arbeitsweg		Pendler		Langsamverkehr (zu Fuss / mit Fahrrad)		Motorisierter Individualverkehr		Öffentl. Verkehr / Werkbus			
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	Total		davon Bahn	
											absolut	in %	absolut	in %
Erwerbstätigen Einw.	11'864		2'308	19.5	9'556	100	1'691	17.7	6'319	66.1	1'546	16.2	1193	12.5
Wegpendler	4'405		-	0.0	4'405	100	12	0.3	3'185	72.3	1'208	27.4	1005	22.8
am Wohnort Arbeitende	7'459		2'308	30.9	5'151	100	1'679	32.6	3'134	60.8	338	6.6	188	3.6
Zupendler	2'403		-	0.0	2403	100	16	0.7	1'889	78.6	498	20.7	384	16.0
Total Beschäftigte	9'862		2'308	23.4	7'554	100	1'695	22.4	5'023	66.5	836	11.1	572	7.6

### C2A.x Wegpendler in andere Arbeitsregionen

1005 See/Lac		Pendler		Langsamverkehr (zu Fuss mit Fahrrad)		Motorisierter Individualverkehr (MIV)		Öffentlicher Verkehr (ÖV) inkl. Werkbus				
								Total		davon Bahn		
		absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	
	Total	<b>7054</b>	<b>100</b>									
	Bern Region	3115	44	2	0.1	2208	71	905	29	836	27	
<a href="#">1004</a>	La Sarine	1690	24	7	0.4	1325	78	358	21	297	18	
<a href="#">1006</a>	Sense	467	7	5	1	423	91	39	8	21	4.5	
<a href="#">213</a>	Laupen	330	5	7	2	314	95	9	3	4	1.2	
<a href="#">208</a>	Erlach	222	3	-	0	194	87	28	13	23	10	
	Biel Region	326	5	2	1	275	84	49	15	48	15	
	La Broye	350	5	2	1	336	96	12	3	10	2.9	
	andere Bezirke(6)	136	2			118	87	18	13	16	12	
	Suisse romande	257	4			209	81	48	19	45	18	
	Deutschweiz	159	2			123	77	36	23	34	21	
	Ausland	2	0			2	100					

### Quelle : C2A.x Zupendler in andere Wohnregionen

1005 See/Lac		Pendler		Langsamverkehr (zu Fuss mit Fahrrad)		Motorisierter Individualverkehr (MIV)		Öffentlicher Verkehr (ÖV) inkl. Werkbus				
								Total		davon Bahn		
		absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	
	Total	<b>3'547</b>		<b>22</b>		<b>3'096</b>		<b>429</b>		<b>375</b>		
<a href="#">1004</a>	La Sarine	824	23	3	0.4	661	80	160	19	150	18	
	La Broye	736	21	8	1	671	91	57	8	46	6	
<a href="#">1006</a>	Sense	508	14	-		484	95	24	5	19	4	
	Bern Region	423	12	0	0	360	85	63	15	45	11	
<a href="#">213</a>	Laupen	277	8	7	3	253	91	17	6	13	5	
<a href="#">208</a>	Erlach	246	7	4	2	208	85	34	14	34	14	
	Biel Region	238	7	0	0	197	83	41	17	38	16	
	andere Bezirke(7)	182	5	0		163	90	19	10	17	9	
	Suisse romande	91	3	0		78	86	13	14	13	14	
	Deutschweiz	22	1	0		21	95	1	5	0	0	
	Ausland	0	0			0						

Fahrplanauszüge

Horaires transports publics (extraits)

<b>Freiburg-Neuenburg</b>	5			6			7	12		16 - 17			18	19	22
Freiburg	04	12	33	12	33	33		12	33	12	33	33	33		33
Courtepin	18	28	47	28	47	47		28	47	28	47	47	47		47
Cressier	23	33	52	33	52	52		33	52	33	52	52	52		52
Courgevaux	27	37	56	37	56	56		37	56	37	56	56	56		56
Murten an	29	39	59	39	59	59	Stunde mntalier	39	59	39	59	59	59	Stunde mntalier	59
Murten ab	30	47	00	47	00	00		47	00	47	00	00	00		00
Muntelier	32	49	02	49	02	02		49	02	49	02	02	02		02
Galmiz *)		51	--	51	--	21		51	19	51	21	--	21		21
Kerzers *)		56	26	56	26	26		56	26	56	26	24	26		26
Sugiez	36		06		06	06			06		06	06	06		06
Ins	40		10		10	10			10		10	10	10		10
Neuenburg			24		24	24			24		24	24			24
<b>Reisezeit</b>															
Murten	26'	27'	26'	27'	26'	26'		27'	26'	27'	26'	26'	26'		26'
Kerzers		44'	53'	44'	53'	53'		44'		44'			53'		
Sugiez	32'		33'		33'	33'		33'			33'	33'			33'

\*)...33 : umsteigen in Muntelier

<b>Bern-Neuenburg</b>	4	5			6			7-8			9-10			11-13			14-15			16-18			19	20-23		00		
Bern ab	34	04	34	54	08	34	54	08	34	54	08	34	54	08	34	54	08	34	54	08	34	54	08	34	54	08	34	10
Kerzers an	00	26	00	10	30	00	10	30	00	10	30	00	10	30	00	10	30	00	10	30	00	10	30	00	10	30	00	36
<b>Reisezeit</b>	22'	22'	26'	16'	22'	26'	16'	22'	26'	16'	22'	26'	16'	22'	26'	16'	22'	26'	16'	22'	26'	16'	22'	26'	16'	22'	26'	26'
<b>Bern - Payerne</b>																												
Kerzers ab	04	34	04	34	04	34	04	34	04	34	04	34	04	34	04	34	04	34	04	34	04	34	04	34	04	34	04	40
Galmiz	07	37	07	37	07	37	07	37	07	37	07	37	07	37	07	37	07	37	07	37	07	37	07	37	07	37	07	43
Muntelier	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	45
Murten	13	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13	49
<b>Reisezeit</b>	39'	39'	39'	34'	39'	35'	39'	35'			35'	39'	35'			34'	39'	35'			35'			35'			35'	39'

12 Dürdingen-10	06 13	07 13	08 13	11 22	12 22	13 13	15 22	16 22	17 22	18 22
52 Gurmels-10	06 24	07 24	08 24	11 32	12 32	13 23	15 32	16 32	17 32	18 32
	5251	5253	5255	5257	5259	5261	5263	5265	5267	5269
52 Gurmels-10	06 26	07 26	08 26	11 34	12 34	13 26	15 34	16 34	17 34	18 34
52 Cressier FR, bif.	06 29	07 29	08 29	11 37	12 37	13 29	15 37	16 37	17 37	18 37
52 Jeuss, Schulhaus	06 32	07 32	08 32	11 40	12 40	13 32	15 40	16 40	17 40	18 40
52 Jeuss, Dorf Eingang	06 33	07 33	08 33	11 41	12 41	13 33	15 41	16 41	17 41	18 41
52 Salvenach, Merzeli	06 33	07 33	08 33	11 41	12 41	13 33	15 41	16 41	17 41	18 41
52 Salvenach, Schulhaus	06 34	07 34	08 34	11 42	12 42	13 34	15 42	16 42	17 42	18 42
50 Murten, Combette	06 37	07 37	08 37	11 45	12 45	13 37	15 45	16 45	17 45	18 45
50 Murten, Bernstrasse	06 38	07 38	08 38	11 46	12 46	13 38	15 46	16 46	17 46	18 46
50 Murten, Bahnhof-20	06 41	07 41	08 41	11 49	12 49	13 41	15 49	16 49	17 49	18 49