

**MESSAGE N° 129**

28 avril 2009

**du Conseil d'Etat au Grand Conseil  
accompagnant le projet de décret relatif à  
l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les  
études et les acquisitions de terrain en vue de  
la réalisation de la route de contournement de  
Düdingen**

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de 9 000 000 de francs pour les études préliminaires et d'avant-projet et les acquisitions de terrain en vue de la réalisation de la route de contournement de Düdingen.

Le présent message s'articule comme suit:

- 1 Introduction**
  - 1.1 Interventions politiques
  - 1.2 Etude de trafic dans la Basse-Singine
  - 1.3 Première étape du concept recommandé:  
la route de contournement de Düdingen
- 2 Descriptif du projet de la route de contournement de Düdingen**
- 3 Etudes à mener**
  - 3.1 Circulation
  - 3.2 Géologie et géotechnique
  - 3.3 Tracé
  - 3.4 Evacuation des eaux
  - 3.5 Ouvrages d'art
  - 3.6 Rapport d'impact sur l'environnement
  - 3.7 Archéologie
- 4 Planification**
- 5 Aspects financiers**
  - 5.1 Coût des études
  - 5.2 Acquisitions de terrain
- 6 Montant du crédit demandé**
- 7 Autres aspects**
- 8 Conclusions**

**1. INTRODUCTION****1.1 Interventions politiques**

Dans leur postulat N° 261.01 du 18 septembre 2001, les députés Markus Bapst et Armin Haymoz attireraient l'attention sur les graves problèmes de circulation dont souffrait Düdingen. Ils demandaient un rapport sur l'état des travaux de planification ainsi que l'élaboration d'un agenda quant à la réalisation de la route de contournement. Le Conseil d'Etat a répondu au Grand Conseil le 18 janvier 2005.

Le chapitre 2.3 du message N° 293 du Conseil d'Etat au Grand Conseil, du 2 octobre 2006, accompagnant le projet de décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études et acquisitions de terrain du réseau routier cantonal pour les années 2006 à 2011 faisait office de rapport au postulat N° 231.03 déposé le 26 juin 2003 par les députés Christine Bulliard-Marbach et Nicolas Bürgisser concernant l'examen d'une réduction du trafic dans la traversée de Flamatt. Une étude de trafic dans la Basse-Singine, permettant de proposer la meilleure solution du point de vue du développement durable pour améliorer les conditions du trafic et de la qualité de vie dans la traversée de Flamatt et la Basse-Singine, a été lancée.

Par la question QA3114.08 déposée le 6 mars 2008, la députée Ursula Krattinger a demandé à en savoir plus sur l'avancement de la planification à ce sujet. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat a déclaré qu'il demanderait au Grand Conseil au printemps 2009 un crédit de planification pour la route de contournement.

**1.2 Etude de trafic dans la Basse-Singine****1.2.1 Bases et organisation de l'étude**

Suite au rapport du Conseil d'Etat en réponse au postulat Bulliard-Marbach/Bürgisser, une étude de trafic a été réalisée dans la Basse-Singine, intitulée «Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk».

Le périmètre de l'étude a été délimité à l'ouest par la Sarine, au nord par la Singine, à l'est par la frontière cantonale et au sud par la route Fribourg–Tafers–Heitenried.

L'étude a été menée par un comité de pilotage présidé par l'Ingénieur cantonal et composé de représentants des communes situées dans le périmètre de l'étude, du Préfet de la Singine et de représentants des services de l'Etat concernés.

Le mandat d'étude a été confié, dans le respect des règles de la législation sur les marchés publics, à un groupement de bureaux d'ingénieurs en circulation mené par le bureau RappTrans à Bâle.

**1.2.2 Etude**

Après un inventaire précis de la situation et la définition des pronostics sur l'évolution du trafic dans la Basse-Singine, les mandataires mettent en évidence les points faibles du système de trafic de la Basse-Singine.

Dans cette région, le trafic se concentre essentiellement sur l'axe Fribourg–Berne (autoroute et ligne ferroviaire) et les jonctions autoroutières de Düdingen et Flamatt induisent une charge de trafic considérable, engendrant notamment des problèmes dans les traversées de ces deux localités. Côté transport public, les lignes de bus sont peu fréquentées. En effet, les transports publics ne représentent qu'une petite part dans le trafic local et régional.

Le nouveau concept de trafic doit satisfaire aux besoins de mobilité en Basse-Singine pour les trois prochaines décennies en tenant compte des projets d'infrastructures qui seront réalisés d'ici là, soit:

- le pont de le Poya incluant les mesures d'accompagnement à Fribourg;
- le réaménagement de la traversée de Düdingen selon le concept Valtraloc;
- la réalisation de la liaison routière Birch–Luggiwil (jonction autoroutière de Düdingen);
- la présence du S-Bahn: cadence de 30 minutes dans tout le périmètre du S-Bahn Berne (jusqu'à Fribourg) et cadence de 15 minutes dans l'agglomération immédiate de Berne.

Pour la régulation du trafic dans la Basse-Singine, trois mesures cadres sont envisageables:

1. Le renforcement des transports collectifs dans le but d'opérer un transfert modal entre le transport individuel et le transport collectif;

2. La concentration du trafic individuel motorisé sur les jonctions autoroutières existantes, en facilitant leurs accès;
3. La création d'un nouvel axe pour le trafic individuel motorisé au moyen d'une nouvelle jonction autoroutière située entre Dürdingen et Flamatt.

Ces trois mesures cadres se déclinent en sept concepts de trafic possibles:

1. Concept C1: déplacement de l'autoroute A12 à Flamatt vers le sud (tracé en tunnel, remplacement du pont autoroutier de Flamatt, déplacement de la jonction autoroutière vers l'est), avec nouvelles routes de contournement de Flamatt et de Dürdingen et nouvelle route d'évitement de Bundtels.
2. Concept C2: déplacement de la jonction de Flamatt vers l'ouest, nouvelle route de contournement de Dürdingen et route d'évitement de Bundtels.
3. Concept C3a: création d'une nouvelle jonction autoroutière à Fillistorf avec création d'une nouvelle route Berg-Fillistorf, sans la nouvelle route de contournement de Dürdingen avec nouvelle route d'évitement de Bundtels.
4. Concept C3b: création d'une nouvelle jonction autoroutière à Fillistorf avec création d'une nouvelle route Berg-Fillistorf, avec la nouvelle route de contournement de Dürdingen et la nouvelle route d'évitement de Bundtels.
5. Concept C4a: création d'une nouvelle jonction autoroutière à Friseneit entre Müllital et Bösing, sans la nouvelle route de contournement de Dürdingen et sans la route d'évitement de Bundtels.
6. Concept C4b: création d'une nouvelle jonction autoroutière à Friseneit entre Müllital et Bösing avec la nouvelle route de contournement de Dürdingen et sans la route d'évitement de Bundtels.
7. Concept TP (transports publics): aménagement des transports publics collectifs.

Ces sept concepts, développés dans le cadre de l'étude, sont évalués selon cinq objectifs:

1. Améliorer la qualité des systèmes de transport;
2. Renforcer les structures de l'habitat et promouvoir l'attractivité des sites;
3. Augmenter la sécurité routière;
4. Réduire la pollution de l'environnement et la consommation de ressources;
5. Minimiser les coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation.

Hormis une analyse coût-bénéfice simplifiée, d'autres indicateurs sont intégrés de manière quantitative, qualitative et descriptive.

L'étude constate, après analyse, que les problèmes actuels rencontrés dans la **traversée de la localité de Dürdingen** ne peuvent être résolus que par un contournement de cette localité. La traversée de la localité ne pourrait être facilitée de façon significative ni par une extension ou un renforcement des transports publics ni par un nouveau raccordement à l'autoroute entre Dürdingen et Fla-

matt (par ex. dans la liaison Berg-Fillistorf). Dès lors, les concepts C3a et C4a qui ne prévoient pas la route de contournement de Dürdingen sont écartés.

L'étude aboutit aux conclusions suivantes:

Le concept C1 est avantageux du point de vue des transports; les répercussions sur l'environnement et la consommation des ressources sont en revanche nettement défavorables et le rapport coût-bénéfice est très mauvais en raison des coûts d'investissement très élevés (déplacement de l'autoroute, remplacement du pont autoroutier sur Flamatt, tracé souterrain).

Le concept C2 est très avantageux pour la qualité des systèmes de transport et la sécurité routière. Au vu du très mauvais rapport coût-bénéfice et des inconvénients majeurs dans les domaines de la planification du territoire et de l'environnement, le concept est jugé insatisfaisant.

Le concept C3b est le moins avantageux de tous les concepts concernant le trafic routier. Avec un rapport coût-bénéfice très mauvais, ce concept est jugé insatisfaisant.

Le concept C4b affiche des résultats positifs sur toutes les évaluations partielles: pour les objectifs «qualité des systèmes de transport», «sécurité routière», «répercussion sur l'environnement et consommation des ressources», c'est le concept qui donne les meilleurs résultats. Le rapport coût-bénéfice est lui aussi favorable.

Le concept TP ne contribue pas efficacement à l'atteinte des objectifs. En effet, le caractère rural de la zone située dans le périmètre de l'étude ne favorise pas le transfert modal entre le transport individuel et le transport collectif. Il convient toutefois d'étudier plus en détail des mesures appropriées, en sachant pertinemment qu'elles ne pourraient remettre en question les principales orientations des résultats de l'étude.

### 1.2.3 Concept recommandé

L'étude recommande le concept C4b soit:

- la réalisation de la route de contournement de Dürdingen (sans route d'évitement de Bundtels) avec les mesures d'accompagnement, notamment la mise en place du concept de traversée de localité Valtraloc à Dürdingen;
- la création d'une nouvelle jonction autoroutière à Friseneit, sur le tracé Müllital-Bösing (voir carte en annexe 1);
- l'utilisation du tracé des routes existantes pour accéder à la nouvelle jonction depuis Schmitten et depuis Bösing;
- la réalisation d'une route d'évitement à Bösing;
- la réalisation d'une nouvelle route d'accès entre la route du Müllital et Schmitten.

Ce concept est conditionnée par la réalisation du pont de la Poya (en cours) et de la liaison Birch-Luggiwil (travaux prévus dès 2010, sous l'égide de l'Office fédéral des routes et financé par la Confédération).

Ce concept doit être réalisé par étapes, la première étant la route de contournement de Dürdingen.

La décision de la création d'une nouvelle jonction autoroutière à Friseneit est de la compétence du Conseil fédéral, sur proposition du Chef du département de l'environne-

ment, des transports, de l'énergie et de la communication, via l'Office fédéral des routes. Le Conseil d'Etat va entamer les démarches pour obtenir l'autorisation de créer une nouvelle jonction autoroutière à Friseneit.

#### 1.2.4 Avantages du concept recommandé

Les problèmes actuellement rencontrés dans la **traversée de la localité de Flamatt** sont nettement amoindris dans le concept C4b puisque la nouvelle liaison Müllital-Bösingen avec un nouveau raccordement à Friseneit aura pour effet que le trafic en provenance du district de la Singine n'aura plus à traverser Flamatt pour rejoindre l'autoroute.

Il apparaît que la nouvelle liaison Müllital-Friseneit-Bösingen (C4b) est plus opportune qu'une liaison Berg-Fillistorf (C3b) du fait qu'à coût égal, elle est moins gourmande en emprises de terrain et plus utile sur le plan du trafic.

Le déplacement de l'A12 avec contournement de Flamatt (C1) reste une idée à approfondir avec les instances compétentes, soit l'Office fédéral des routes, ceci notamment dans le cadre des réflexions à mener sur la pérennité du pont autoroutier de Flamatt.

Dans sa séance du 16 février 2009, le comité de pilotage a fait sienne la recommandation de l'étude et préconise le concept C4b.

#### 1.3 Première étape du concept recommandé: la route de contournement de Düringen

Le tracé de la future route de contournement de Düringen fait l'objet d'études de variantes depuis plus de vingt ans, avec des propositions par le nord ou par le sud du village.

Après analyses détaillées, deux variantes restaient en discussion: la route de déstagement (V1) et la route de contournement (V2). La réalisation prochaine, par l'Office fé-

#### Longueur du tracé:

Tronçon giratoire Birch-pont St-Johann	380 m
Pont St-Johann	290 m
Tronçon pont St-Johann-giratoire Ottisberg	775 m
Giratoire Ottisberg	diamètre 40 m
Tronçon giratoire Ottisberg-giratoire Zelgmoosweg/Ottisbergstrasse	115 m
Giratoire Zelgmoosweg/Ottisbergstrasse	diamètre 40 m
Tronçon giratoire Zelgmoosweg/Ottisbergstrasse-entrée nord du tunnel de Zelg	455 m
Tunnel de Zelg, sous terre	400 m
Tunnel de Zelg, en surface	290 m
Tronçon tunnel de Zelg entrée sud-giratoire Guggerhorn	260 m
Giratoire Guggerhorn	diamètre 40 m
Tronçon giratoire Guggerhorn-Jetschwil	625 m
Longueur totale de la route de contournement	3710 m

déral des routes, de la liaison routière Birch-Luggiwil est un élément important pour le choix de la variante. Pour améliorer la qualité de vie des habitants du village et viser à un développement optimal de la commune, le conseil communal de Düringen, en mai 2007, s'est prononcé en faveur d'une route de contournement par le sud (V2). En parallèle, la commune de Düringen s'est engagée à réaliser un aménagement Valtraloc sur la route qui traverse la localité.

Il est à noter que ce projet et ses mesures d'accompagnement pourront être intégrés dans le projet d'agglomération que l'Agglomération de Fribourg déposera d'ici fin 2011 à la Confédération et pourra peut-être permettre l'obtention de subventions fédérales.

## 2. DESCRIPTIF DU PROJET DE LA ROUTE DE CONTOURNEMENT DE DÜRINGEN

Le tracé de la route de contournement (variante V2 retenue, voir annexe 2) s'accroche sur le futur giratoire Birch placé sur la future route Birch-Luggiwil, propriété des routes nationales. A noter qu'une fois la route de contournement réalisée, le tronçon routier situé entre le giratoire Birch et l'accrochage sur la route cantonale à Luggiwil sera intégré au réseau routier cantonal.

Le tracé franchit ensuite le ruisseau Horia au moyen d'un pont (St-Johann), enjambe l'autoroute à Ottisberg et s'enfonce dans un tunnel sous Zelg sous la voie ferrée en direction de Guggerhorn-Jetschwil puis ressort pour aller s'accrocher sur la route cantonale à Jetschwil.

Sur la base des études préliminaires, les caractéristiques du tracé sont les suivantes (valeurs indicatives):

- largeur de la chaussée: 7 m plus deux bas-côtés de 1,50 m
- vitesse maximum prévue de 80 km/h

### 3. ÉTUDES À MENER

Il est prévu de procéder en trois étapes distinctes, ceci afin de mieux maîtriser les coûts réels de construction:

1. Dans le cadre de la demande de crédit présentée, il est prévu de mener les études jusqu'à la fin de la phase de l'avant-projet (selon définition de la norme SIA 103/2003), ce qui permet notamment de connaître les coûts avec un degré d'exactitude de 20% pour le génie civil et 15% pour les structures.
2. Les phases suivantes des études du projet (projet de l'ouvrage, procédure de demande d'autorisation) et d'appel d'offres feront l'objet d'un crédit d'étude complémentaire présenté au début de l'année 2012.
3. Enfin, sur la base des coûts estimés dans la phase «projet de l'ouvrage» et de la rentrée des soumissions des lots principaux, un crédit d'engagement pour la réalisation des travaux sera présenté, vraisemblablement au début de l'année 2015.

Les études de la première étape seront menées dans les domaines suivants:

- circulation;
- géologie et géotechnique;
- tracé;
- évacuation des eaux;
- ouvrages d'art;
- rapport d'impact sur l'environnement;
- archéologie.

#### 3.1 Circulation

Des réflexions seront menées afin de déterminer les principes d'accès des routes existantes sur la route de contournement, en conformité avec le plan d'aménagement de la commune de Dürdingen.

L'étude de circulation devra notamment indiquer la géométrie et le fonctionnement des différents points d'accrochage de la nouvelle route de contournement sur la route cantonale et sur les routes secondaires, en tenant compte des mesures de modération de trafic prises sur le réseau communal.

Elle permettra aussi de définir le meilleur cheminement pour la mobilité douce, notamment les deux roues.

#### 3.2 Géologie et géotechnique

Ces études ont pour objet de déterminer les conditions relatives aux fondations des routes et des ouvrages d'art, pour les travaux de terrassement et pour la stabilité des remblais et bien évidemment pour l'avant-projet du tunnel. Elles permettent en outre de dégager les mesures à prendre pour la protection des nappes phréatiques. Elles aideront les responsables à décider dans quelle mesure les matériaux d'excavation pourront être recyclés ou devront être éliminés.

#### 3.3 Tracé

L'étude du projet optimisera le tracé de la variante retenue (V2). Il s'agira de définir et d'harmoniser le plan de situation et le profil en long en tenant compte des contraintes extérieures et des impératifs du projet. Il y a d'autres caractéristiques à définir dans le cadre de cette étude, comme les coupes transversales, les travaux d'excavation, les remblais, les canalisations, les installations

annexes et la signalisation des routes. L'intégration de la route dans le paysage revêtira une grande importance.

#### 3.4 Evacuation des eaux

Les études devront déterminer le meilleur fonctionnement de l'évacuation des eaux de surface, dans les règles de construction actuelle (infiltration, rétention, traitement, évacuation).

#### 3.5 Ouvrages d'art

Plusieurs ouvrages d'art sont prévus:

- Pont de St-Johann: 290 m
- Passage supérieur autoroute: 65 m (ouvrage existant à élargir)
- Tunnel de Zelig: 400 m de tunnel  
290 m de tranchée ouverte

#### 3.6 Rapport d'impact sur l'environnement

L'impact sur l'environnement de la nouvelle route de contournement fera l'objet d'un rapport. Les domaines étudiés feront l'objet d'un cahier des charges validé par le Service de l'environnement. On y trouvera notamment les domaines suivants:

- protection contre le bruit (notamment les quartiers déjà bâtis);
- protection contre les vibrations;
- protection de l'air;
- irradiation non ionisante (y c. lumière);
- protection des eaux (nappes phréatiques, eaux de surface ou d'écoulement);
- protection du sol;
- sites contaminés;
- déchets, substances dangereuses pour l'environnement;
- prévention des défaillances;
- protection de la forêt, des haies et des arbres isolés;
- protection de la nature;
- protection du paysage et des sites;
- protection du patrimoine culturel, archéologie;
- protection de la faune, de la flore et des biotopes.

Un accent particulier sera mis sur la zone protégée des marais d'intérêt national, sujet traité avec le support de l'Office fédéral de l'environnement.

#### 3.7 Archéologie

Les périmètres de protection archéologique sont définis dans le plan d'affectation des zones de Dürdingen.

A l'est du hameau d'Ottisberg, des tuiles moulées romaines éparpillées dans plusieurs champs à Lärst ont été découvertes en 1973. Elles permettent de conclure à la présence d'une villa romaine à cet endroit. Les environs d'Ottisberg pourraient être très riches en vestiges. Il est possible qu'y soient encore découvertes des tombes datant du Haut Moyen Age dans tout le périmètre de la route de contournement.

Au sein du périmètre archéologique, toute création ou modification de construction et toute modification du terrain naturel sont sujettes à autorisation et doivent être

soumises au préalable au conseil communal, au Service archéologique et au Service des constructions et de l'aménagement.

Le Service archéologique est autorisé à procéder à des sondages et à des fouilles dans ce périmètre.

#### 4. PLANIFICATION

L'agenda ci-après a été établi pour les travaux de planification. Ce calendrier optimiste peut être perturbé par la durée des éventuelles procédures d'opposition ou de recours:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Votation du crédit au Grand Conseil	■							
Procédure choix du BAMO		■						
Pré-étude pour le remaniement parcellaire		■						
Procédure choix des mandataires		■						
Cahier des charges de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE)		■	■					
Acquisitions de terrain, remaniement parcellaire		■	■	■	■	■	■	■
Sondages géologiques			■	■	■			
Etude d'impact sur l'environnement			■	■	■			
Avant-projet tracé, tunnel et ouvrages d'art			■	■	■			
Crédit d'étude pour la suite des études au Grand Conseil				■				
Rapport d'impact sur l'environnement en parallèle				■	■			
Projet d'ouvrage				■	■			
Sondages archéologiques				■				
Examen préalable					■			
Enquête publique					■			
Traitement des oppositions					■	■		
Approbation des plans					■	■		
Traitement des recours contre l'approbation						■		
Appel d'offres des lots principaux						■		
Crédit de réalisation des travaux par le Grand Conseil							■	
Votation populaire pour le crédit de réalisation des travaux							■	
Projet d'exécution								■
Début des travaux								■

Fin des travaux I1189\*      Fin des travaux de la Poya\*

\* les travaux de finitions et l'établissement du décompte final pouvant prolonger ces délais sur environ 2 ans.

Legende des couleurs:  
 rouge : Echéances politiques  
 orange : acquisitions de terrain  
 vert : environnement  
 violet : mandats à des tiers  
 noir : prestations des collaborateurs de l'Etat

#### 5. ASPECTS FINANCIERS

##### 5.1 Coût des études

Le coût des études et des travaux de sondages est estimé à 3 700 000 francs.

Sont compris dans ces coûts:

- les études préliminaires et d'avant-projet (au sens de la norme SIA103/2003) des ouvrages de génie civil (tracé, tunnel, pont);
- les études et une partie des sondages géologiques, géotechniques et hydrogéologiques;
- une partie des études et les sondages archéologiques;
- une partie des études d'impact sur l'environnement;
- les études de trafic;
- les frais de communication;
- la TVA (taux de 7,6%).

##### 5.2 Acquisitions de terrain

Le présent crédit comprend également les montants nécessaires à l'acquisition des terrains utiles à la réalisation des ouvrages.

La construction de la route de contournement va nécessiter un remaniement parcellaire, vraisemblablement obligatoire. Un montant total de 5 300 000 francs est

nécessaire aux frais et aux coûts d'acquisition (sans le remaniement parcellaire).

#### 6. MONTANT DU CRÉDIT DEMANDÉ

Le crédit de planification requis se monte dès lors à 9 000 000 de francs.

Le décret sera soumis au référendum financier facultatif.

#### 7. AUTRES ASPECTS

Le décret n'influe pas sur la répartition des tâches entre l'Etat et la commune du fait que les travaux sont supportés intégralement par l'Etat, à l'exception des montants liés aux mesures d'accompagnement (Valtraloc et autres travaux éditaires) à charge de la commune. La route traversant la localité de Düdingen sera classée route communale une fois la route de contournement achevée.

Le projet de la route de contournement de Düdingen est un projet-clef du Service des ponts et chaussées. En ce sens, une organisation propre sera mise en place, avec, notamment, un comité de pilotage. Pour respecter le calendrier présenté ci-dessus, le Service des ponts et chaussées doit être renforcé par l'engagement d'un nouveau collaborateur avec le profil d'ingénieur civil EPF expérimenté.

Le présent décret n'est pas affecté par les questions d'eurocompatibilité.

## 8. CONCLUSIONS

La route de contournement de Düdingen est un élément important des transports de l'agglomération de Fribourg. Elle contribuera à améliorer fortement la qualité de la vie dans le village de Düdingen. Cependant, pour que l'avant-projet et les études puissent prouver leur bien-fondé, il faut que soient clarifiées les données portant sur les conditions géologiques et sur l'impact environnemental.

Sur la base de ces considérations, nous vous prions de soutenir ce projet et d'octroyer le crédit demandé.

### Annexes:

- Carte du concept C4b développé dans le cadre de l'étude de trafic de la Basse-Singine
- Carte du tracé de la route de contournement de Düdingen au stade actuel (variante V2)

**BOTSCHAFT Nr. 129** *28. April 2009*  
**des Staatsrats an den Grossen Rat**  
**zum Dekretsentwurf über einen**  
**Verpflichtungskredit für die Studien und den**  
**Landerwerb für die Umfahrungsstrasse von**  
**Düdingen**

Wir ersuchen um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von 9 000 000 Franken zur Finanzierung der Vorstudien, Vorprojektstudien und Landkäufe im Hinblick auf den Bau der Umfahrungsstrasse von Düdingen.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

- 1 Einleitung**
  - 1.1 Politische Vorstösse
  - 1.2 Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk
  - 1.3 Erste Etappe des empfohlenen Konzepts: die Umfahrungsstrasse von Düdingen
- 2 Beschreibung des Projekts für die Umfahrung von Düdingen**
- 3 Anstehende Studien**
  - 3.1 Verkehr
  - 3.2 Geologie und Geotechnik
  - 3.3 Trasse
  - 3.4 Gewässerschutz
  - 3.5 Kunstbauten
  - 3.6 Umweltverträglichkeitsprüfung
  - 3.7 Archäologie
- 4 Planung**
- 5 Finanzielle Folgen**
  - 5.1 Kosten der Studien
  - 5.2 Landkäufe

## 6 Höhe des beantragten Kredits

## 7 Weitere Folgen

## 8 Schlussfolgerungen

### 1. EINLEITUNG

#### 1.1 Politische Vorstösse

In ihrem Postulat Nr. 261.01 vom 18. September 2001 machten die Grossräte Markus Bapst und Armin Haymoz auf die gravierenden Verkehrsprobleme aufmerksam, unter denen Düdingen leidet. Sie baten um einen Bericht über den Stand der Planungsarbeiten und die Ausarbeitung eines Zeitplans für die Realisierung der Umfahrungsstrasse. Der Staatsrat antwortete dem Grossen Rat am 18. Januar 2005.

Der Punkt 2.3 der Botschaft Nr. 293 vom 2. Oktober 2006 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für Studien und Landerwerb der Kantonsstrassen in den Jahren 2006–2011 war zugleich Bericht zum Postulat Nr. 231.03 über die Prüfung einer Verkehrsreduktion auf der Ortsdurchfahrt Flamatt, das Grossrätin Christine Bulliard-Marbach und Grossrat Nicolas Bürgisser am 26. Juni 2003 eingereicht hatten. Um die Verkehrsbedingungen und die Lebensqualität entlang der Ortsdurchfahrt Flamatt und dem Unteren Sensebezirk nachhaltig zu verbessern, wurde die «Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk» in Angriff genommen.

In ihrer Anfrage QA3114.08 vom 6. März 2008 an den Staatsrat wollte Grossrätin Ursula Krattinger unter anderem Auskunft über den Planungsstand. In seiner Antwort erklärte der Staatsrat, dass er den Grossen Rat im Frühjahr 2009 um einen Planungskredit für die Umfahrungsstrasse von Düdingen ersuchen werde.

#### 1.2 Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk

##### 1.2.1 Grundlagen und Organisation der Studie

Im Anschluss an den Bericht des Staatsrats zum Postulat Bulliard-Marbach/Bürgisser wurde die «Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk» realisiert.

Der Untersuchungsperimeter wurde im Westen durch die Saane, im Norden durch die Sense, im Osten durch die Kantonsgrenze und im Süden durch die Strasse Freiburg–Tafers–Heitenried abgegrenzt.

Die Studie wurde durch eine Projektoberleitung durchgeführt, der der Kantonsingenieur vorsteht. In ihr sind zudem die Gemeinden im Untersuchungsperimeter, das Oberamt des Sensebezirks sowie die betroffenen staatlichen Dienststellen vertreten.

Der Studienauftrag wurde gemäss dem Recht über das öffentliche Beschaffungswesen an eine Arbeitsgemeinschaft von Verkehrsingenieurbüros unter der Leitung von RappTrans in Basel vergeben.

##### 1.2.2 Studie

Aufgrund einer detaillierten Bestandaufnahme und einer Evaluierung der künftigen Verkehrsentwicklung im Unteren Sensebezirk wurde eine Analyse der Schwachstellen im Transportsystem des Unteren Sensebezirks vorgenommen.