



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35
www.fr.ch/smo

Plan sectoriel vélo

Sommaire

1.	Stratégie vélo
2.	Rapport explicatif
3.	Fiches de détail
4.	Principes types d'aménagement
5.	Plan « Réseau cyclable cantonal hiérarchisé »
6.	Plan « Planification cantonale du réseau cyclable »

Novembre 2013 – Dossier de consultation



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

1. Stratégie - Page 1

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35
www.fr.ch/smo

Stratégie Vélo

Validée par le Conseil d'Etat le 6 juin 2011



Impressum

Mandant

Canton de Fribourg
Service des ponts et chaussées
Section Gestion du réseau
Rue des Chanoines 17
Case postale
1701 Fribourg

Direction de projet

Jürg Blattner
Jasmine Montel-Cambou

Auteurs

arpe planum | Transitec
p. Adr. planum biel ag
Rechbergerstrasse 1, Postfach 1262
2501 Biel/Bienne

Thomas Zahnd, planum biel ag
Daniel Sigrist, planum biel ag
Aline Renard, Transitec Ingénieurs-Conseils SA

Comité technique

Gilbert Baeriswyl, Police cantonale
Renaud Du Jonchay, tpf
Hans Gygax, Service de l'environnement
Simon Richoz, Service des constructions et de l'aménagement
Martin Tinguely, Service des transports et de l'énergie

Comité de pilotage

Georges Godel, Conseiller d'Etat DAEC
Pascal Aeby, Secrétaire général DAEC
André Magnin, Ingénieur cantonal

Commission consultative

Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC)
Direction de l'instruction publique, de la culture et du sport - Service des ressources (DICS - SRess)
Commission routes et cours d'eau du Grand Conseil
Union fribourgeoise du tourisme (UFT)
Union cycliste fribourgeoise (UCF)
Pro Vélo Fribourg
Agglomération de Fribourg (Agglo FR)
Agglomération bulloise (MOBUL)
Association des communes fribourgeoises (ACF)
ATE, section Fribourg
TCS, section Fribourg

Table des matières

0. Préambule	4
1. Objectifs.....	5
2. A vélo, en sécurité	6
3. Des conditions-cadre propices	7
4. Le réseau cyclable utilitaire	8
5. Le réseau cyclable de loisirs	9
6. Le stationnement des vélos	10
7. Offres et services complémentaires	11

0. Préambule

Dans le canton de Fribourg, se déplacer à vélo est une évidence. Tel est l'objectif ultime poursuivi par le Grand Conseil et le Conseil d'Etat, qui avaient déjà inscrit la volonté d'agir pour une mobilité durable et, partant, pour la promotion du vélo, dans le Plan directeur cantonal ainsi que dans le Plan cantonal des transports.

Avec la présente Stratégie Vélo, le Conseil d'Etat précise et renforce ses intentions, et fixe les directives en matière de promotion du vélo. Il pose les bases et définit le cadre d'une politique coordonnée et efficace de promotion du vélo. Il incite en outre à utiliser les marges de manœuvre en faveur du vélo, et indique des pistes possibles.

La Stratégie Vélo constitue la première partie du Plan sectoriel Vélo et a force obligatoire pour les autorités cantonales, régionales et communales par le biais du Plan directeur cantonal et du Plan cantonal des transports. Elle a une valeur indicative pour le public intéressé en renseignant sur les principes de base de la politique cyclable cantonale.

1. Objectifs

> **Considérer le vélo comme un mode de déplacement à part entière**

Le canton s'emploie à considérer le vélo comme l'égal des autres modes de déplacement et à créer un «environnement vélo» sûr et attrayant sur l'ensemble du territoire cantonal.

> **Réaliser les potentiels**

Le vélo a de nombreux avantages: c'est un moyen de se déplacer non polluant, silencieux et bon pour la santé. C'est également un vecteur important du tourisme durable. Enfin, il ne nécessite pas des moyens financiers, publics ou privés, importants. Tous ces avantages représentent un fort potentiel, encore trop peu réalisé, que le canton veut désormais mobiliser.

> **Augmenter le nombre de déplacements à vélo**

Le canton vise une augmentation sensible du nombre de déplacements à vélo afin de soulager le reste du système de transports, de réduire les impacts sur l'environnement et d'apporter une réelle contribution dans le domaine de la santé. Cette augmentation doit s'effectuer en premier lieu par le report de déplacements actuellement effectués en voiture individuelle sur le vélo, seul ou en combinaison avec d'autres modes de transport.

> **Agir ensemble**

Pour la planification cyclable et pour la promotion du vélo en général, le Conseil d'Etat constitue une Commission de coordination, composée de représentants des services cantonaux, des régions, des communes et des organisations et milieux intéressés.

> **Donner au vélo un visage**

Le canton désigne un/e «délégué/e vélo», soit un interlocuteur privilégié qui, d'une part assure le relais auprès de la population et des autorités et, d'autre part, coordonne et participe à toutes les activités du canton en matière de promotion du vélo.

2. A vélo, en sécurité

> Une sécurité routière accrue

Dans le cadre de la promotion du vélo, le canton, les régions et les communes s'engagent à créer les conditions-cadres nécessaires à une cohabitation harmonieuse dans le trafic, en veillant notamment à protéger les usagers les plus vulnérables, sans oublier cependant les besoins des autres usagers.

> Moins d'accidents impliquant des cyclistes...

Le canton s'emploie à faire diminuer le nombre d'accidents en général ainsi que le nombre d'accidents impliquant spécifiquement des cyclistes sur le réseau routier cantonal.

> ... à des coûts raisonnables

Plus de sécurité ne signifie pas nécessairement plus de dépenses. Les mesures en faveur de la sécurité routière sont réalisées, et donc financées, autant que possible dans le cadre des projets routiers en cours et des missions habituelles des services cantonaux.

> Des mesures ciblées, d'ordre constructif...

L'objectif visé est à atteindre par des mesures liées principalement à l'aménagement et à l'organisation de l'espace routier. Ces mesures, ainsi que le comportement à adopter, font en outre l'objet d'une information à la population.

> ... ainsi qu'au niveau de l'entretien

Le canton veille à ce que l'entretien courant des routes tienne compte des besoins des cyclistes, tant au niveau du nettoyage de la voirie que de la qualité des revêtements ou du déneigement. Par ailleurs, une attention particulière sera portée lors des chantiers routiers à la gestion des cyclistes, ceux-ci étant particulièrement sensibles aux déviations, aux rétrécissements ou aux inégalités de la chaussée.

> De l'importance de la sensibilisation

Le canton mène des campagnes de sensibilisation auprès de la population afin de faciliter la compréhension et le respect mutuels entre usagers de la route.

D'autre part, le canton apporte son soutien aux parents via l'éducation routière dans les écoles pour former les enfants et les jeunes à se comporter sur la route de façon responsable et respectueuse et à pratiquer le vélo avec assurance.

3. Des conditions-cadre propices

> La cohabitation comme principe de base

En principe, le vélo circule sur la voirie existante. Celle-ci est aménagée de telle sorte que les cyclistes y ont leur place et peuvent circuler en sécurité (cohabitation et espaces partagés). Les conditions sont réunies pour que tous les types de déplacements s'effectuent dans un climat de respect et d'égard mutuels, de tolérance et de loyauté entre les différents usagers de la route.

> Un engagement de tous

La promotion du vélo est une mission transversale qui concerne autant l'aménagement du territoire et la planification routière que, notamment, la signalisation, l'éducation routière, la santé publique, le tourisme ou l'information au public.

> A chaque niveau d'organisation ses missions

En matière de promotion du vélo, le canton travaille en étroite collaboration avec les régions, les communes, les associations concernées ainsi que les entreprises de transports publics. Chaque acteur remplit à son niveau les missions qui lui incombent, selon les procédures établies et en s'assurant de leur coordination avec les autres actions.

> Une image attrayante du vélo

Le canton s'engage à promouvoir le vélo comme le mode de déplacement résolument moderne qu'il est: rapide, bon marché, bon pour la santé, aux impacts environnementaux très limités. La communication sur les avantages résultant de la pratique régulière du vélo ainsi que sur les activités de promotion du vélo sont partie intégrante de la mission d'information au public qui incombe au canton.

> Une accessibilité optimale des zones de développement

Le canton, les régions et les communes veillent lors de planifications relatives aux zones de développement urbain (densification, réhabilitation, pôles de développement, nouvelles zones à bâtir), à ce que ces zones soient accessibles de manière sûre, directe et confortable pour les cyclistes.

> Les autorités, élèves modèles

En matière de pratique quotidienne du vélo, les autorités cantonales, régionales et communales montrent l'exemple à suivre et mettent en place des mesures favorisant l'usage du vélo par leurs collaborateurs.

4. Le réseau cyclable utilitaire

> Le vélo des villes e(s)t le vélo des champs

La pratique du vélo dans le canton de Fribourg ne se limite pas au tissu urbain dense. Les cyclistes trouvent sur l'entier du territoire cantonal des cheminements attrayants et sûrs.

> Des infrastructures de qualité

La qualité du réseau cyclable détermine son utilisation. Le réseau doit être continu pour lui-même et assurer la continuité avec les autres réseaux cyclables. Les itinéraires sont attractifs, directs, sûrs et confortables.

> Un réseau hiérarchisé

Les liaisons directes entre localités et/ou pôles générateurs de déplacements sont des itinéraires cantonaux, qui forment l'armature de base du réseau cyclable cantonal. Ces itinéraires se trouvent en général sur ou le long des routes cantonales. Ils peuvent emprunter d'autres routes lorsque celles-ci s'y prêtent mieux ou qu'un tracé le long de la route cantonale n'est pas pertinent.

Le canton définit dans le Plan sectoriel Vélo les itinéraires cantonaux ainsi que les itinéraires communaux d'importance cantonale qui, ensemble, forment le réseau cantonal. Il s'appuie pour cela notamment sur les planifications directrices régionales et d'agglomération.

Les itinéraires et liaisons cyclables communaux complètent le réseau cantonal et en densifient le maillage. Ils se trouvent en général sur ou le long des routes communales et relèvent de la compétence des communes.

> Un financement intégré

Le canton finance les mesures le long des itinéraires cyclables cantonaux dans le cadre des budgets alloués à la construction et à l'entretien des routes. Chaque projet d'infrastructure (construction de nouvelles routes, élargissement ou réaménagement de routes existantes) sera l'occasion d'étudier l'intégration, puis de réaliser le cas échéant, des mesures en faveur du vélo.

> Signalisation si besoin

En principe, la signalisation routière vaut également pour les cyclistes et suffit. Des indicateurs de direction spécifiques ne sont nécessaires que lorsque les cyclistes empruntent un autre itinéraire que le reste du trafic ou que la signalisation n'est pas assez univoque et lisible pour les cyclistes. Les marquages au sol renforcent la signalisation verticale et directionnelle en guidant les cyclistes et les autres usagers de la route sur la voirie.

5. Le réseau cyclable de loisirs

> Un canton à découvrir à vélo

Le canton s'engage à promouvoir, en collaboration avec les organisations concernées et dans le cadre de sa politique de développement durable, la pratique de loisirs du vélo sur le territoire cantonal. Les loisirs ou les vacances à vélo participent à l'économie et au tourisme régionaux et contribuent à la promotion de la santé publique.

> Une offre alléchante

Le réseau cyclable de loisirs est à concevoir et à aménager de façon à répondre aux besoins de tous les publics. Sa qualité et sa diversité sont un atout de promotion touristique. Le canton et les organisations concernées s'engagent à assurer la qualité du réseau (cohérence, sécurité et attractivité) et à l'améliorer constamment.

> Un réseau hiérarchisé

Le canton définit le réseau cyclable cantonal de loisirs (cyclotourisme et VTT). Ce réseau intègre les itinéraires nationaux et régionaux de la fondation SuisseMobile. Le canton soutient les régions, les communes et les organisations touristiques dans la planification et la réalisation d'itinéraires d'intérêt local.

> Un balisage continu

Le réseau cyclable de loisirs fait l'objet d'un balisage continu et uniforme qui est contrôlé et entretenu régulièrement. Des «points-info» complètent le balisage et facilitent l'orientation des visiteurs et des touristes.

> Cyclotourisme

Les itinéraires de cyclotourisme relient entre elles les différentes régions et parties du canton, dont les pôles touristiques. Ils assurent la continuité avec le réseau des cantons voisins et tiennent compte des principaux arrêts des transports publics. Les itinéraires et circuits d'intérêt local peuvent soit compléter le réseau ponctuellement soit constituer une offre indépendante pour les loisirs de proximité.

> Vélos tout-terrain (VTT)

Le canton établit un concept cantonal avec des directives pour les parcours de vélos tout-terrain (planification, réalisation, balisage, gestion et financement). Il encourage la mise en place d'itinéraires d'intérêt régional et interrégional pour VTT.

6. Le stationnement des vélos

> **Aux gares et aux arrêts des transports publics**

Le canton, les régions et les communes s'assurent que des places pour vélos soient disponibles en quantité et en qualité suffisantes aux gares et aux arrêts de transports publics, et que celles-ci soient aisément accessibles. Aux gares et aux arrêts les plus importants du réseau des transports publics, des vélostations sécurisées complètent l'offre de stationnement. Le canton définit les emplacements des parcs-relais vélo (B+R) d'intérêt cantonal et soutient à leur réalisation.

> **Dans l'espace public**

Le canton, les régions et les communes s'assurent que, dans la mesure du possible, des places pour vélos soient disponibles en quantité et en qualité suffisantes dans l'espace public ainsi qu'auprès de tous les bâtiments et équipements publics, et que celles-ci soient aisément accessibles.

> **Dans la réglementation communale**

Les communes définissent dans leurs règlements d'urbanisme le nombre de places nécessaires ainsi que les standards de qualité relatifs au stationnement des vélos dans les bâtiments et pour les équipements. Elles s'appuient pour cela sur les normes et directives existant en la matière.

7. Offres et services complémentaires

> Vélos en libre-service

Le canton, les régions et les communes peuvent encourager la mise en place de systèmes automatiques de vélos en libre-service en vue de proposer en complément aux transports publics un réseau dense de stations où prendre / déposer un vélo et dont l'utilisation est accessible à tout un chacun.

> Transport des vélos

Le canton et les organismes concernés s'engagent à proposer, là où cela est nécessaire, en particulier le long d'itinéraires de cyclotourisme et sur des tronçons aux dénivellations importantes, un service simple et aisé de transport des vélos dans les transports publics, en tenant compte des possibilités de ces derniers, que ce soit en termes d'infrastructures ou d'exploitation.

> Communautés tarifaires intégrées

Afin d'encourager l'intermodalité, les services à l'intention des cyclistes, tels que le transport des vélos ou l'utilisation de vélos en libre-service, devraient être intégrés aux communautés tarifaires des transports publics.

> Gestion de la mobilité en entreprise

Le canton favorise le développement de plans de déplacement d'entreprise afin de renforcer l'utilisation du vélo.

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35
www.fr.ch/smo

version du 04.04.2011



Plan sectoriel vélo

—

Rapport explicatif

Novembre 2013 – Dossier de consultation

—

Impressum

Mandant

Canton de Fribourg
Service de la mobilité
Rue des Chanoines 17
Case postale
1701 Fribourg

Direction de projet

Micaël Tille, Service de la mobilité (SMo)
Jasmine Montel-Cambou, Service de la mobilité (SMo)
Nicole Steiger, Service de la mobilité (SMo)

Auteurs

Transitec Ingénieurs-Conseils SA
Avenue Auguste-Tissot 4
1006 Lausanne

Fabian Jabas
Laura Junod
Florian Meyer
Aline Renard

Comité technique

Gilbert Baeriswyl, Police de la circulation et de la navigation
Hans-Rudolf Beyeler, Transports publics fribourgeois (TPF)
Hans Gygax, Service de l'environnement (SEn)
André Magnin, Ingénieur cantonal (SPC)
Simon Richoz, Service des constructions et de l'aménagement (SeCA)

Comité de pilotage

Maurice Ropraz, Conseiller d'Etat, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC)
Pascal Aeby, Secrétaire général DAEC
Martin Tinguely, Chef du service de la mobilité (SMo)

Commission consultative

Maurice Ropraz, Conseiller d'Etat, Directeur AEC, président
Antoinette Badoud, Agglomération bulloise (MOBUL)
Roger Brodard, Association des communes fribourgeoises (ACF)
Elian Collaud, Commission des routes et cours d'eau du Grand Conseil
Marcel Gutschner, Pro Vélo Fribourg
Alain Jeanneret, Touring Club Suisse (TCS), section Fribourg
Felix Kaufmann, Direction de l'instruction publique, de la culture et du sport, Service des ressources (DICS - SRes)
Corinne Margalhan-Ferrat, Agglomération de Fribourg (Agglo FR)
Pierre-Olivier Nobs, Association Transports et Environnement (ATE) section Fribourg
Chantal Python Nikles, Union fribourgeoise du tourisme (UFT)
Christophe Tinguely, Union cycliste fribourgeoise (UCF)
Jasmine Montel-Cambou, Service de la mobilité (SMo), Secrétaire

Table des matières

1. Introduction	5
1.1. Contexte et buts du Plan sectoriel vélo	5
1.2. Démarche et suivi de la révision de la planification cyclable	6
1.2.1. Etapes de travail.....	6
1.2.2. Organisation du projet	6
2. Le vélo dans la mobilité cantonale	7
2.1. Indicateurs de la mobilité cantonale fribourgeoise.....	7
2.2. Potentiel pour le vélo.....	8
3. Détermination du réseau cyclable cantonal de base.....	9
3.1. Démarche.....	9
3.2. Réseau cyclable cantonal utilitaire	9
3.2.1. Principes	9
3.2.2. Pôles générateurs et lignes de désir.....	10
3.2.3. Définition du réseau cyclable utilitaire de base	10
3.3. Réseau cyclable cantonal de loisirs	11
3.3.1. Principes	11
3.3.2. Pôles générateurs et lignes de désir.....	11
3.3.3. Définition du réseau cyclable de loisirs de base	11
3.4. Hiérarchie du réseau cyclable cantonal	12
3.4.1. Principe	12
3.4.2. Niveaux de hiérarchie	12
3.4.3. Définition du réseau cyclable cantonal hiérarchisé.....	12
4. Cyclo-conformité du réseau.....	13
4.1. Buts et démarche générale.....	13
4.2. Réseau cantonal utilitaire	13
4.2.1. Principes généraux de cyclo-conformité.....	13
4.2.2. Démarche	14
4.3. Réseau de loisirs	15
4.3.1. Principes généraux de cyclo-conformité.....	15
4.3.2. Démarche	15
4.4. Superposition des réseaux	15

5.	Le contenu du Plan sectoriel vélo.....	16
5.1.	La Stratégie Vélo.....	16
5.2.	Réseau cyclable cantonal hiérarchisé.....	16
5.3.	Planification cantonale du réseau cyclable.....	16
5.3.1.	Réseau cantonal cyclable utilitaire.....	16
5.3.2.	Réseau cantonal cyclable de loisirs.....	17
5.3.3.	Contenu du plan à caractère indicatif.....	18
5.4.	Fiches de détail.....	18
5.4.1.	Contenu.....	18
5.4.2.	Numérotation.....	19
5.5.	Principes types d'aménagement.....	19

1. Introduction

Le Plan sectoriel vélo se décompose en plusieurs documents :

- > la Stratégie vélo,
- > le plan « Réseau cyclable cantonal hiérarchisé »,
- > le plan « Planification cantonale du réseau cyclable »,
- > les fiches de détail,
- > les principes types d'aménagement,
- > le présent rapport explicatif.

1.1. Contexte et buts du Plan sectoriel vélo

Le vélo, en tant que moyen de transport au quotidien (déplacements pendulaires, achats) et pour les loisirs, ne cesse de gagner en importance. Ainsi, le réseau des itinéraires de randonnée cycliste nationaux et régionaux s'étoffe régulièrement.

La planification cantonale du réseau cyclable (PCRC), prévue pour 15 ans, date de 1995. En 2008, l'article 54a de la loi sur les routes a été modifié pour rendre obligatoire l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables le long des routes cantonales, à l'exception des tronçons nécessitant des travaux trop difficiles ou trop onéreux. Cette modification est un signal politique fort en faveur d'une meilleure prise en compte des vélos dans la planification des transports du Canton de Fribourg, qui a rendu nécessaire la révision de la PCRC, désormais remplacée par le Plan sectoriel vélo.

La première phase de la révision a consisté en l'établissement d'une stratégie cantonale en la matière : la Stratégie Vélo. L'application de cette stratégie a rendu nécessaire dans un second temps la redéfinition du réseau cyclable cantonal ainsi que la révision de la planification cantonale du réseau cyclable. Le présent rapport documente et explique cette deuxième phase des travaux.

Les buts du Plan sectoriel vélo, hors Stratégie Vélo, sont les suivants :

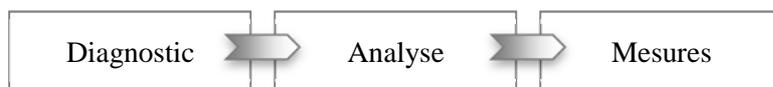
- > l'évaluation du potentiel de trafic cycliste utilitaire (pendulaires, achats, écoles, etc.) et de loisirs, en tenant compte des besoins locaux, intercommunaux et régionaux ;
- > la définition d'un réseau cyclable cantonal (composé d'un réseau utilitaire et d'un réseau de loisirs) performant, attractif, sûr et continu à travers les localités ;
- > la définition, sur ce réseau, des mesures visant à sécuriser les conditions de déplacement des cyclistes ;
- > la définition de standards pour les aménagements cyclables, en fonction du type de route et des besoins du trafic cycliste.

1.2. Démarche et suivi de la révision de la planification cyclable

1.2.1. Etapes de travail

La Stratégie Vélo¹ pose les bases et définit le cadre d'une politique coordonnée et efficace de promotion du vélo. Elle a été validée par le Conseil d'Etat lors de sa séance du 6 juin 2011. Cette stratégie précise notamment les intentions du Conseil d'Etat en termes de sécurité et de conditions-cadres propices que ce soit pour le réseau cyclable utilitaire ou de loisirs, ainsi que de stationnement des vélos.

La révision de la planification cyclable cantonale, qui se base sur cette stratégie, vise à définir un réseau cyclable cantonal continu, sûr et attrayant. Elle a été effectuée en trois grandes étapes :



- > Définition du réseau cyclable cantonal selon les principes établis dans la Stratégie Vélo. Etablissement en parallèle du diagnostic en matière de mobilité à l'échelle du canton de Fribourg et identification du potentiel pour le vélo.
- > Analyse du réseau cyclable cantonal sous l'angle de la cyclo-conformité.
- > Identification du type d'intervention nécessaire pour les tronçons identifiés comme non cyclo-conformes et proposition de mesures correspondantes.

Il en résulte deux plans : d'une part, le **réseau cyclable cantonal hiérarchisé** mettant en évidence le potentiel cyclable et, d'autre part, la **planification cantonale du réseau cyclable** montrant les lieux d'intervention ainsi que les types de mesures correspondantes.

1.2.2. Organisation du projet

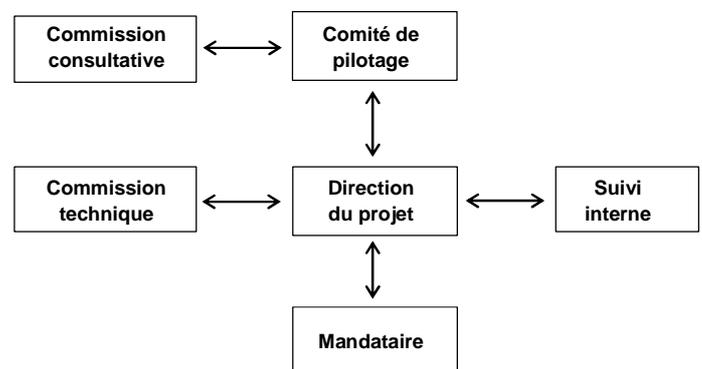
Le suivi de la révision de la planification cyclable cantonale a été assuré à plusieurs niveaux.

La **direction de projet** (DirPro) était en charge du suivi du projet réalisé par le **mandataire**, de la coordination entre les différentes commissions et du suivi interne pour les questions techniques, financières et juridiques.

Le **comité de pilotage** (COFIL) a fonctionné comme instance décisionnelle.

La **commission technique** (CoTech) a assumé le suivi technique de l'étude.

La **commission consultative** (CoConsult), qui implique les acteurs de la vie politique et associative fribourgeoise, a suivi le processus dans une perspective plus large.



¹ Etat de Fribourg – Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions DAEC – Service de la Mobilité SMO – Stratégie Vélo – Version du 04.04.2011 adoptée par le Conseil d'Etat le 6 juin 2011.

2. Le vélo dans la mobilité cantonale

2.1. Indicateurs de la mobilité cantonale fribourgeoise

Les indicateurs provenant du microrecensement mobilité et transports 2005 montrent que la population fribourgeoise est attachée à la voiture :

		 Canton de Fribourg	 Moyenne suisse
 Voiture	Ménages possédant au moins 1 voiture	90 %	81 %
	Ménages possédant au moins 2 voitures	42 %	30 %
	Nombre d'étapes journalières en voiture / Nombre d'étapes journalières	2,2 / 4,8	1,7 / 4,8
	Part modale de la voiture pour les trajets domicile – travail	80 %	67 %
	Part modale de la voiture pour les étapes inférieures à 3 km	24 %	18 %
 TC	Proportion de la population possédant un abonnement de transports publics	30 %	48 %
 Vélos	Part des ménages possédant au moins un vélo	70 %	70 %
	Part des étapes journalières effectuées à vélo	3 %	5 %
	Part modale du vélo pour les étapes inférieures à 3 km	4 %	6,3 %

La **forte utilisation de la voiture** dans le canton de Fribourg se fait **au détriment des transports publics et de la mobilité douce**. En 2005, l'utilisation du vélo dans le canton de Fribourg, comme en moyenne en Suisse, reste marginale.

De façon générale et plus spécifiquement pour les courtes distances (inférieures à 3 km) qui représentent environ 60 % des déplacements de la population fribourgeoise, **il existe donc un potentiel important pour le vélo dans le canton de Fribourg en comparaison avec la moyenne nationale**. Certes, la topographie ou la largeur des routes ne sont pas partout favorables à la pratique du vélo, mais c'est également le cas pour le reste de la Suisse.

Ainsi, l'objectif principal de la révision de la planification cyclable cantonale est d'augmenter la part modale du vélo dans les déplacements grâce à la mise en place d'un réseau cyclable sûr, continu, direct et attrayant.

2.2. Potentiel pour le vélo

On considère habituellement que le potentiel du vélo dans la chaîne des déplacements est élevé pour les déplacements de courte à moyenne distance (inférieurs à 3, respectivement à 5 km) au départ ou à destination des pôles générateurs de déplacement, soit des concentrations d'habitants et/ou d'emplois.

Sur ces distances, le vélo est concurrentiel par rapport à la voiture et aux transports publics en termes de temps de parcours² : absence de contrainte horaire, circulation non entravée en cas de bouchon, déplacement quasiment « porte à porte » selon la présence ou non de dispositifs de stationnement des vélos. Or, selon les résultats du microrecensement mobilité et transports de 2005, dans le canton de Fribourg 60% des étapes journalières sont inférieures à 3 km et 70 % sont inférieures à 5 km.

Par ailleurs, on considère également que le potentiel du vélo est élevé pour des distances allant jusqu'à 5 km voire 7.5 km dans les deux cas suivants :

- > lors de l'utilisation de vélos à assistance électrique (diminution du temps de déplacement et/ou de l'effort lié aux déclivités, permettant d'augmenter la distance parcourue) ;
- > lors de déplacements à l'intérieur de l'agglomération, en raison de l'étendue, de la continuité et de la densité du tissu bâti : multiplicité des pôles générateurs et distances perçues plus courtes qu'en rase campagne.

		
Hors agglomérations :	durée du déplacement	
potentiel élevé 3 km	12 - 15 min	7 - 9 min
potentiel moyen 5 km	20 - 25 min	12 - 15min
En agglomération (Fribourg, Bulle) :		
potentiel élevé 5 km	20 - 25 min	12 - 15 min
potentiel moyen 7.5 km	30 - 38 min	18 - 23 min

² Par exemple 12 à 15 minutes pour une distance de 3 km, soit une vitesse moyenne de 12 à 15 km/h.

3. Détermination du réseau cyclable cantonal de base

3.1. Démarche

La révision de la planification cyclable cantonale de 1995 s'appuie sur les principes énoncés dans la Stratégie Vélo, notamment :

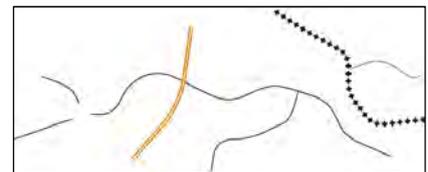
- > « Le canton s'emploie à considérer le vélo comme l'égal des autres modes de déplacement. »
- > « Les cyclistes trouvent sur l'entier du territoire cantonal des cheminements attrayants et sûrs. »
- > « Le réseau doit être continu pour lui-même et assurer la continuité avec les autres réseaux cyclables. Les itinéraires sont attractifs, directs, sûrs et confortables. »

3.2. Réseau cyclable cantonal utilitaire

3.2.1. Principes

« Le réseau doit être continu pour lui-même et assurer la continuité avec les autres réseaux cyclables »

« Les liaisons directes entre localités et/ou pôles générateurs de déplacements sont des itinéraires cantonaux, qui forment l'armature de base du réseau cyclable cantonal utilitaire. Ces itinéraires se trouvent en général sur ou le long des routes cantonales. Ils peuvent emprunter d'autres routes lorsque celles-ci s'y prêtent mieux ou qu'un tracé le long de la route cantonale n'est pas pertinent. »

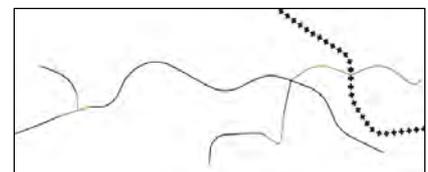


Réseau routier cantonal

« Le canton définit dans le Plan sectoriel Vélo les itinéraires cantonaux ainsi que les itinéraires communaux d'importance cantonale qui, ensemble, forment le réseau cantonal. Il s'appuie pour cela notamment sur les planifications directrices régionales et d'agglomération. »

Sur la base de ces éléments de la Stratégie Vélo, on peut considérer que :

- > les autoroutes et semi-autoroutes ainsi que les routes de contournement des localités et des centres historiques ne font pas partie du réseau cyclable cantonal utilitaire, car ces voies rapides ne permettent pas de desservir convenablement les localités et les pôles générateurs ;
- > le réseau cyclable cantonal doit être continu, notamment à travers les localités et/ou pôles générateurs, et relier celui des cantons voisins ;
- > à l'intérieur des agglomérations, le réseau cyclable cantonal s'appuie notamment sur les liaisons cyclables structurantes définies dans les projets d'agglomération³.



Réseau cyclable cantonal, continu à l'intérieur des agglomérations et relié au réseau des cantons voisins

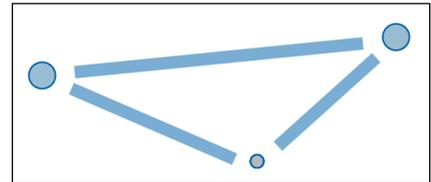
³ Dans le cas précis de la TransAgglo, l'état d'avancement de ce projet de l'agglomération fribourgeoise était insuffisant pour pouvoir être pris en compte dans la présente planification. Son tracé approximatif est donc représenté à titre indicatif comme "itinéraire planifié".

3.2.2. Pôles générateurs et lignes de désir

Les pôles générateurs de déplacements d'importance cantonale ont été déterminés sur la base des pôles définis dans le plan directeur cantonal : centres cantonaux, régionaux et intercommunaux. Il a également été tenu compte des pôles situés en dehors du canton de Fribourg.

Les pôles intercommunaux ont été définis en tenant compte du nombre d'habitants et d'emplois (plus de 2'000 habitants et/ou 1'000 emplois⁴), de la localisation des cycles d'orientation, de la concentration des services (au moins trois parmi les services suivants : poste, commerce, pharmacie, restaurant, banque).

Les lignes de désir correspondent aux liaisons directes entre des pôles générateurs proches les uns des autres.

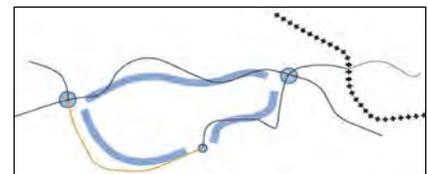


Pôles générateurs et lignes de désir

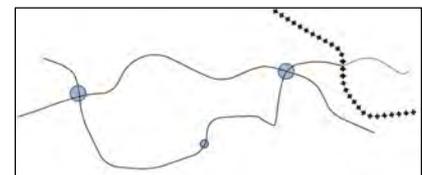
3.2.3. Définition du réseau cyclable utilitaire de base

Le réseau cyclable utilitaire de base a été défini en plusieurs étapes :

- > En premier lieu, par l'affectation des lignes de désir sur le réseau routier cantonal et la mise en évidence des liaisons complémentaires nécessaires, entre pôles, sur le réseau routier communal.
- > Enfin, les tronçons du **réseau cyclable cantonal de 1995**, dans la mesure où ils sont encore pertinents au regard des nouveaux principes de définition du réseau, ont été conservés.



Identification des liaisons complémentaires nécessaires



Réseau cyclable utilitaire de base

⁴ La population des communes fusionnées n'a pas été prise en compte lorsqu'elle ne reflète pas le fonctionnement de la commune.

3.3. Réseau cyclable cantonal de loisirs

3.3.1. Principes

Le thème 9 « Cyclotourisme » du chapitre « Urbanisation et équipements » du Plan directeur cantonal définit les buts de la politique du canton ainsi que les principes de localisation en termes de cyclotourisme.

Par ailleurs, la Stratégie Vélo énonce :

- > *« Le canton définit le réseau cyclable cantonal de loisirs (cyclotourisme et VTT). Ce réseau intègre les itinéraires nationaux et régionaux de la fondation SuisseMobile et de l'Union fribourgeoise du tourisme (UFT). »*
- > *« Les itinéraires de cyclotourisme relient entre elles les différentes régions et parties du canton, dont les pôles touristiques. Ils assurent la continuité avec le réseau des cantons voisins et tiennent compte des principaux arrêts des transports publics. »*

3.3.2. Pôles générateurs et lignes de désir

Les pôles générateurs importants pour le réseau cyclable de loisirs ont été déterminés sur la base des pôles touristiques définis dans le plan directeur cantonal, auxquels ont été rajoutés les sites touristiques isolés de rayonnement supra-cantonal⁵ ainsi que les points de départ et d'arrivée des itinéraires nationaux et régionaux de VTT.

A nouveau, les liaisons directes entre des pôles générateurs proches les uns des autres ont été représentées par des « lignes de désir ».

3.3.3. Définition du réseau cyclable de loisirs de base

La définition du réseau cyclable de loisirs de base a suivi la même démarche que celle du réseau cyclable utilitaire, par l'affectation des lignes de désir sur le réseau routier cantonal et l'identification des compléments souhaitables pour assurer la continuité du réseau.

⁵ www.myswitzerland.com/region/Fribourg – site officiel de Suisse Tourisme

3.4. Hiérarchie du réseau cyclable cantonal

3.4.1. Principe

Le réseau cyclable cantonal hiérarchisé de base a été défini sur la base du réseau cyclable utilitaire, en fonction du potentiel cyclable (défini au chapitre 2.2) et de la présence ou/non d'un itinéraire de cyclotourisme.

3.4.2. Niveaux de hiérarchie

Les niveaux hiérarchiques ont été définis de la façon suivante :

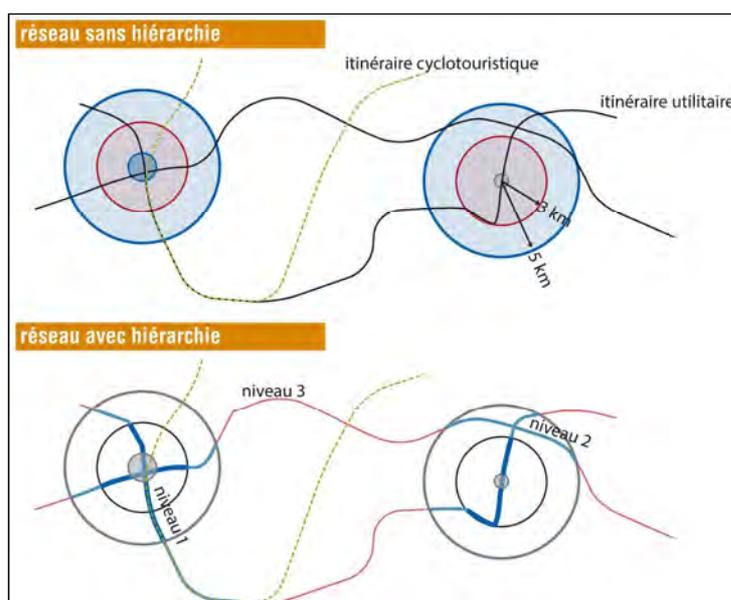
- > le **niveau 1** a été attribué aux tronçons à potentiel élevé ;
- > le **niveau 2** a été attribué aux tronçons à potentiel moyen ;
- > le **niveau 3** a été attribué aux tronçons à potentiel limité ;
- > la superposition d'un itinéraire cyclable de loisirs sur le réseau utilitaire augmente le niveau hiérarchique du tronçon concerné.

	Réseau utilitaire - catégorisation selon potentiel		
	potentiel élevé	potentiel moyen	potentiel limité
hiérarchie du réseau utilitaire	Niveau hiérarchique 1	Niveau hiérarchique 2	Niveau hiérarchique 3
hiérarchie du réseau utilitaire en présence d'un itinéraire cyclotouristique	Présence d'un itinéraire cyclotouristique (national, régional)		
	Niveau hiérarchique 1	Niveau hiérarchique 1	Niveau hiérarchique 2

3.4.3. Définition du réseau cyclable cantonal hiérarchisé

L'application de la hiérarchie sur le réseau cyclable utilitaire de base a permis de définir le réseau cyclable cantonal hiérarchisé, qui met en évidence l'importance des liaisons.

A noter que les rayons d'influence des potentiels cyclables ont été considérés jusqu'à la localité la plus proche.



4. Cyclo-conformité du réseau

4.1. Buts et démarche générale

Le but de la planification cyclable cantonale est non seulement de définir le réseau cyclable cantonal, mais également de mettre en évidence les endroits où des aménagements sont nécessaires pour améliorer la sécurité des cyclistes, de façon à pouvoir en tenir compte dans la planification de projets routiers ou de l'entretien des routes.

En effet, selon les principes suivants du chapitre 2, consacré à la sécurité, de la Stratégie :

- > « *Le canton s'emploie à faire diminuer le nombre d'accidents en général ainsi que le nombre d'accidents impliquant spécifiquement des cyclistes sur le réseau routier cantonal.* »
- > « *L'objectif visé est à atteindre par des mesures liées principalement à l'aménagement et à l'organisation de l'espace routier.* »
- > « *Le canton, les régions et les communes s'engagent à créer les conditions-cadres nécessaires à une cohabitation harmonieuse dans le trafic, en veillant notamment à protéger les usagers les plus vulnérables, sans oublier cependant les besoins des autres usagers.* »

Il a donc été nécessaire de mener une analyse globale de la cyclo-conformité du réseau cyclable cantonal de base. Celle-ci a été effectuée par longs tronçons globalement homogènes, en mettant en évidence leurs caractéristiques principales. Cette façon de procéder permet de garantir la cohérence des types de mesure proposés à plus grande échelle, ce qui est un élément clé de la sécurité et de la qualité d'un réseau cyclable.

Des études détaillées de projet seront à réaliser ultérieurement, pour chaque tronçon concerné, afin de préciser et de consolider le type de mesure et l'aménagement à mettre en œuvre. C'est dans ce cadre que l'analyse sera affinée pour prendre en compte les conditions locales (géométrie, visibilité, charges de trafic, ...) et l'accidentologie de manière plus détaillée.

4.2. Réseau cantonal utilitaire

4.2.1. Principes généraux de cyclo-conformité

L'évaluation de la cyclo-conformité porte principalement sur l'aspect de la sécurité qui est l'aspect déterminant pour le cycliste en tant qu'utilisateur de la route le plus faible. Les critères suivants sont pris en compte :

- > les charges de trafic (trafic journalier moyen TJM) ;
- > la situation en localité ou hors localité, en fonction de la limite de vitesse signalée du tronçon (50-60 km/h en localité, 70-80 km/h hors localité) ;
- > la déclivité (0-2 % "plat", 2-5 % "vallonné", plus que 5 % "montagneux") ;
- > la largeur de la route.

L'analyse ne porte pas uniquement sur les critères pris individuellement, mais surtout sur les combinaisons de critères défavorables pour les cyclistes, et en particulier :

- > des charges de trafic supérieures à 3'000 véh/j hors localité,
- > des charges de trafic supérieures à 5'000 véh/j en localité,
- > une largeur inférieure à 7 m et des charges de trafic supérieures à 3'000 véh/j,
- > une largeur inférieure à 7 m et une mauvaise visibilité,
- > une déclivité prononcée (grande différence de vitesse entre vélos et véhicules motorisés),
- > des traversées de localité au caractère routier très marqué (prépondérance du trafic motorisé).

Il a également été vérifié la cyclo-conformité des aménagements spécifiques (bandes ou pistes cyclables) et la prise en compte adéquate des cyclistes dans les aménagements intégrés (aménagements de type Valtraloc⁶).

Pour les carrefours, les cas suivants sont reconnus comme potentiellement non cyclo-conformes :

- > giratoire à plusieurs voies de circulation et/ou à plusieurs voies d'entrée,
- > intersection sans sécurisation des mouvements tournants des cyclistes,
- > intersection à plusieurs voies de présélection obligeant les cyclistes à rouler au milieu de la circulation sans disposer d'un espace qui leur serait attribué (bandes cyclables).

4.2.2. Démarche

Les propriétés physiques de la route (largeur, TJM, vitesse, pente) ont été analysées globalement sur de longs tronçons homogènes. Une piste de solution, en général un aménagement cyclable spécifique ou intégré, a été proposée en fonction du problème identifié.

Le report de l'itinéraire cyclable cantonal sur une route communale a été considéré, et le réseau cyclable cantonal modifié en conséquence, lorsque :

- > les aménagements sur l'axe cantonal s'avèrent techniquement difficiles ou très coûteux ;
- > une alternative ne nécessitant peu ou pas d'aménagement existe ;
- > cette alternative n'impose ni détour ni dénivelé supplémentaire prohibitifs, et ne péjore pas l'accessibilité d'un pôle générateur.

⁶ Canton de Fribourg – Guide VALTRALOC 2001 – Projets de valorisation de traversées de localités : acteurs, processus et composants d'aménagement – Décembre 2001

4.3. Réseau de loisirs

4.3.1. Principes généraux de cyclo-conformité

Le réseau cyclable cantonal de loisirs doit être aménagé pour que des usagers occasionnels, moins chevronnés que le cycliste pendulaire (famille avec enfants, groupe roulant de front, personnes ne connaissant pas la région) puissent l'emprunter en toute sécurité.

Outre les cas potentiellement non cyclo-conformes pour les cyclistes utilitaires, qui le sont également pour des usagers occasionnels, les configurations suivantes sont à considérer comme étant critiques sur le réseau cyclable de loisirs :

- > absence d'un aménagement spécifique et charges de trafic supérieures à 3'000 véh/j;
- > traversées d'un axe ou mouvements tournants des cyclistes non sécurisés et sans alternative (passage pour piétons, tourne-à-gauche indirect).

4.3.2. Démarche

L'analyse de la cyclo-conformité du réseau cyclable de loisirs tient compte de l'analyse effectuée par l'UFT et SuisseMobile en 2011 dans le cadre de la stratégie « La Suisse à vélo 2030 », de laquelle est ressortie une liste de points problématiques ainsi que des idées d'optimisation du réseau.

4.4. Superposition des réseaux

Sur certains tronçons du réseau cyclable cantonal, les réseaux utilitaire et de loisirs se superposent. **Les enjeux relevant de l'utilisation de loisirs de ces tronçons sont alors pris en considération dans l'analyse de la cyclo-conformité.**

Si un tel tronçon s'avère non cyclo-conforme, il est mis en évidence pour le réseau utilitaire (trame rouge), et la trame superposée de l'itinéraire cyclotouristique (traitillé jaune) indique la présence d'enjeux particuliers.

Si c'est un carrefour ou un croisement qui s'avère non cyclo-conforme, ce point est recensé comme point problématique du réseau cyclable cantonal de loisirs, les exigences en matière de sécurité des usagers de loisirs étant plus élevées que celles des cyclistes utilitaires.

5. Le contenu du Plan sectoriel vélo

5.1. La Stratégie Vélo

La Stratégie Vélo constitue la première partie du Plan sectoriel vélo. Elle est intégrée dans le Plan directeur cantonal et le Plan cantonal des transports. Elle a été validée par le Conseil d'Etat le 6 juin 2011 et a servi de base à la définition des autres éléments du présent plan sectoriel.

5.2. Réseau cyclable cantonal hiérarchisé

Le plan « Réseau cyclable cantonal hiérarchisé » met en évidence l'importance des liaisons par rapport au potentiel cyclable utilitaire et la présence ou non d'itinéraires de cyclotourisme (cf. chapitre 3). Il a été établi sur la base du réseau cyclable cantonal de base adapté suite à l'analyse de la cyclo-conformité du réseau (intégration des reports d'itinéraires identifiés).

5.3. Planification cantonale du réseau cyclable

Le plan « Planification cantonale du réseau cyclable » met en évidence, à l'échelle cantonale, les liaisons nécessitant une intervention ainsi que les tronçons a priori cyclo-conformes.

Il sert de base de référence pour la planification des aménagements cyclables et les études de détail à réaliser lors des projets routiers ou de la planification des travaux d'entretien.

5.3.1. Réseau cantonal cyclable utilitaire

Sur les tronçons cyclo-conformes, aucun aménagement n'est a priori nécessaire. Des situations particulières ne sont cependant pas exclues, selon le type d'usagers, la déclivité, des considérations de continuité d'aménagement avec les tronçons adjacents, la sinuosité de la route ou d'autres facteurs.

Sur ces tronçons, les exigences liées à la pratique du vélo devront cependant être prises en compte de façon appropriée lors de l'entretien ou de projets routiers. On différencie les situations suivantes :

- > Aucun aménagement spécifique n'est nécessaire car le potentiel de conflits est limité, notamment en raison de faibles charges de trafic motorisé ;
- > Les aménagements existants sont suffisants ;
- > Un aménagement intégré, de type VALTRALOC, a été réalisé, pour lequel un suivi régulier permet d'identifier si des optimisations pour les cycles sont nécessaires ou non.

Sur les tronçons non cyclo-conformes du réseau cyclable utilitaire, un aménagement cyclable est nécessaire. Sur le plan, on distingue les cas suivants :

- > L'aménagement est a priori réalisable dans le gabarit actuel de la voirie : marquage d'une bande cyclable dans un sens ou dans les deux, suppression de la ligne médiane, surlargeur d'une voie de circulation, etc.
- > L'aménagement nécessite a priori un élargissement de la voirie : réalisation d'une bande ou une piste cyclable, sécurisation des mouvements tournants, etc.
- > L'aménagement consiste en la requalification de l'axe selon les principes Valtraloc. L'objectif est d'atténuer la prépondérance du trafic motorisé pour favoriser une cohabitation harmonieuse des différents usagers de la route et augmenter la qualité de l'espace. Les tronçons faisant l'objet d'une étude Valtraloc au 31 décembre 2012 sont représentés dans cette catégorie.
- > Un aménagement ponctuel permet de sécuriser les carrefours et intersections non cyclo-conformes. Seuls les carrefours particulièrement dangereux pour les cyclistes et présentant une problématique particulière sont représentés sur le plan. Les cas typiques de non-cyclo-conformité sont notamment les giratoires à double voie et les carrefours non régulés à 3 ou 4 branches hors localité.
- > Un aménagement de type Valtraloc est en cours de réalisation ou déjà partiellement réalisé au moment de l'élaboration de la planification cantonale du réseau cyclable. Les principes de cyclo-conformité peuvent encore être intégrés dans le projet en cours.
- > L'itinéraire peut être reporté sur un itinéraire alternatif (voir également chapitre 4.2.2). Cette mesure est proposée lorsque le tronçon analysé nécessite des aménagements lourds et qu'un itinéraire alternatif attractif existe.

5.3.2. Réseau cantonal cyclable de loisirs

Les itinéraires nationaux ou régionaux balisés de cyclotourisme reconnus par SuisseMobile forment le réseau cantonal cyclable de loisir.

Sur les tronçons non cyclo-conformes du réseau cyclable de loisirs, différents types d'intervention pour sécuriser les cycles peuvent être envisagés et sont représentés sur le plan :

- > Les aménagements longitudinaux (bandes ou pistes cyclables) et les aménagements ponctuels (sécurisation des traversées de route ou des mouvements de tourne-à-gauche) doivent répondre aux besoins d'usagers de la route moins chevronnés.
- > L'itinéraire est à reporter dans les cas où, comme pour le réseau utilitaire, cela s'avère plus intéressant que le réaménagement d'un tronçon de route ou alors lorsqu'un nouvel itinéraire offre un intérêt paysager accru. La pertinence de reporter un itinéraire est à réexaminer avec les organisations concernées (notamment l'UFT et SuisseMobile) une fois que le tronçon de route cantonale a fait l'objet d'aménagements en faveur des cycles. A l'inverse, il est aussi envisageable de reporter un itinéraire de loisirs, se trouvant actuellement sur une route communale, sur un axe cantonal, à partir du moment où celui-ci a été aménagé en conséquence.

5.3.3. Contenu du plan à caractère indicatif

Les éléments suivants sont représentés sur le plan à titre indicatif pour en améliorer la compréhension ou mettre en évidence les synergies :

- > l'itinéraire national de VTT reconnu par SuisseMobile ;
- > la numérotation des tronçons faisant l'objet d'une fiche de détail (voir chapitre 5.4) ;
- > les itinéraires structurants d'agglomération planifiés, notamment la TransAgglo (projet de l'agglomération fribourgeoise) ;
- > les périmètres OFROU⁷ : les jonctions autoroutières, les routes nationales et les carrefours faisant le lien avec le réseau routier cantonal relèvent de la compétence de l'OFROU. Lorsque les réseaux cyclables cantonaux (utilitaire et de loisirs) traversent ces périmètres, le plan sectoriel renseigne sur la nécessité d'aménagement et fournit ainsi une base de discussion afin de coordonner les aménagements entre le Canton et l'OFROU ;
- > les frontières cantonales et les itinéraires cyclables hors canton.

5.4. Fiches de détail

Les fiches complètent le plan « Planification cantonale du réseau cyclable ». Par axe et pour chaque tronçon analysé (cyclo-conforme ou non), la fiche technique met en évidence les propriétés du tronçon, l'éventuel problème du point de vue des cyclistes et la piste de solution proposée.

Les axes présentant une charge de trafic inférieure à 3000 véh/j ont été considérés comme globalement cyclo-conformes et aucune fiche n'a été élaborée pour ceux-ci.

5.4.1. Contenu

Au recto, la fiche propose un extrait du plan « Planification cantonale du réseau cyclable » qui permet au lecteur de situer géographiquement les tronçons traités sur la fiche.

Au verso, six sous-tronçons au maximum sont documentés avec les éléments suivants, dans la mesure de leur disponibilité :

- > les propriétés physiques du tronçon (TJM, largeur minimale, etc.),
- > le niveau hiérarchique du tronçon,
- > la classe de mesures (correspondant au code de la légende de la planification cantonale du réseau cyclable),
- > une piste de solution pour le problème analysé ainsi qu'une éventuelle alternative,
- > des commentaires éventuels.

⁷ Office fédéral des routes

5.4.2. Numérotation

La numérotation des tronçons du réseau cyclable cantonal utilitaire se base sur la numérotation des axes cantonaux en utilisant le format XXXX-1a, avec :

XXXX : numéro de l'axe cantonal

1, 2, ... : numéro de la fiche

a, b, ... : numéro du tronçon sur la fiche

Pour les itinéraires sur routes communales, la numérotation est différente selon les cas :

- > S'il s'agit d'un itinéraire de remplacement d'un axe cantonal, plus ou moins parallèle à celui-ci : numérotation basée sur celle de l'axe cantonal : XXXX-1a ;
- > S'il s'agit d'un itinéraire en prolongement d'un axe cantonal (notamment dans les agglomérations) : XXXX-COMM-a (COMM = premières lettres de la commune sur laquelle se situent la majorité des fiches) ;
- > S'il s'agit d'un itinéraire sans lien particulier avec un axe cantonal (p.ex. Courtepin – Gurmels) : COMM-1a (COMM = premières lettres d'une commune située à proximité de l'itinéraire ou AFri pour l'agglomération fribourgeoise).

5.5. Principes types d'aménagement

Cette notice complète le plan sectoriel en présentant, de manière non exhaustive, les principaux types d'aménagement préconisés lors de la mise en œuvre de la Planification cantonale du réseau cyclable.

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35
www.fr.ch/smo

Novembre 2013



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

3. Fiches - Page 1

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35
www.fr.ch/smo



Plan sectoriel vélo

—
Fiches de détail

Novembre 2013 – Dossier de consultation

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

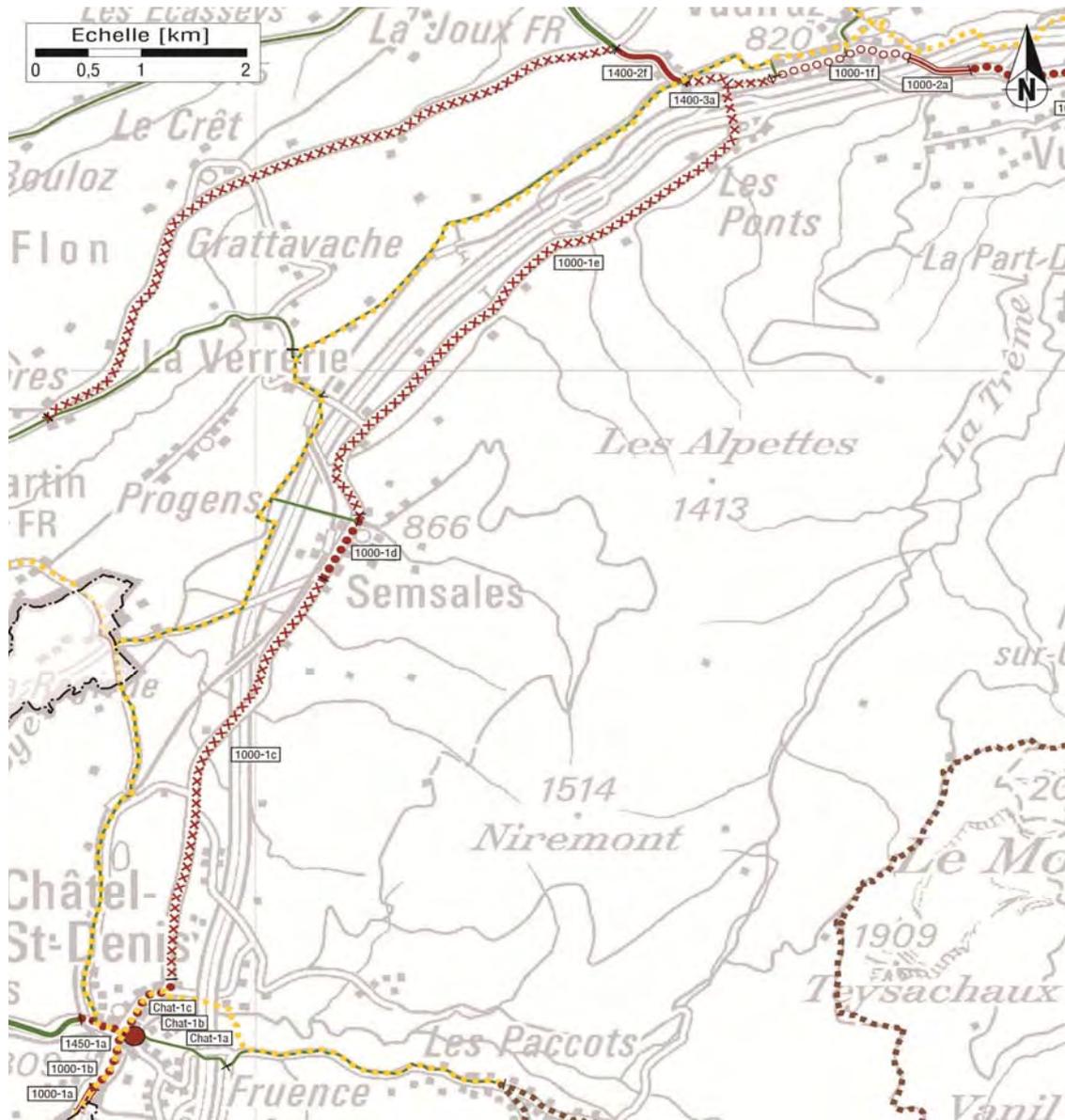
<i>Axe</i>	<i>Description</i>	<i>Page</i>
1000-1	Châtel-St-Denis – Semsales	6
1000-2	Semsales – Bulle	8
1000-Bull-1	Bulle	10
1000-3	Bulle – Estavannens	12
1000-4	Estavannens – Neirivue	14
1000-5	Neirivue – Montbovon	16
1030-1	Broc – Moléson	18
1070-Bull-1	Bulle – La Tour-de-Trême	20
1070-1	La Tour-de-Trême – Pringy	22
1100-1	La Tour-de-Trême – Jaun	24
1200-1	Fribourg – Le Mouret	26
1200-2	Le Mouret – Hauteville	28
1200-3	Hauteville – Botterens	30
1200-4	Botterens – Broc	32
1210-1	Le Mouret – Giffers	34
1220-1	Rossens – Pont-la-Ville	36
1230-1	Corbières – Riaz	38
1300-AFri-1	Agglomération de Fribourg	40
1300-1	Fribourg – Le Bry	42
1300-2	Le Bry – Vuippens	44
1300-3	Vuippens – Bulle	46
1310-1	Farvagny – Treyvaux	48
1400-1	Villarzel (VD) – Romont	50
1400-2	Romont – La Muetta (Vaulruz)	52
1400-3	La Muetta (Vaulruz) – Vaulruz	54
1450-1	Châtel-St-Denis – Bossonnens	56
1500-1	Attalens – Palézieux-Gare (VD)	58
1500-2	Oron-la-Ville (VD) – Rue	60
2000-1	Romont – Chénens	62
2000-2	Chénens – Matran	64
2000-3	Matran – Villars-sur-Glâne	66
2010-1	Romont – Rue	68
2040-1	Ménières – Les Montets	70
2100-AFri-1	Agglomération de Fribourg	72
2100-1	Fribourg – Avry-sur-Matran	74
2100-2	Avry-sur-Matran – Payerne (VD) – Estavayer-le-Lac	76
2110-1	Avry-sur-Matran – Matran	78
2120-1	Belfaux – Matran	80
2200-AFri	Agglomération de Fribourg	82
2200-1	Fribourg – Léchelles	84

<i>Axe</i>	<i>Description</i>	<i>Page</i>
2200-2	Léchelles – Montagny	86
2210-1	Villars-sur-Glâne – Givisiez	88
2220-1	Grolley – Miséry-Courtion.....	90
2300-1	Fétigny – Payerne (VD).....	92
2420-1	Payerne (VD) – Frasses.....	94
2420-2	Frasses – Estavayer-le-Lac.....	96
2420-Esta-1	Estavayer-le-Lac	98
2430-Esta-1	Estavayer-le-Lac	100
2430-1	Estavayer-le-Lac	102
2500-1	Cheyres – Estavayer-le-Lac	104
2500-Esta-1	Estavayer-le-Lac	106
2500-2	Estavayer-le-Lac – St. Aubin.....	108
2510-1	Domdidier – Delley-Portalban	110
3000-1	Murten – Kleingurmels	112
3000-2	Kleingurmels – Düdingen	114
3000-3	Düdingen – Alterswil	116
3000-4	Alterswil – Plaffeien	118
3000-5	Plaffeien – Schwarzsee.....	120
3100-1	Flamatt	122
3100-2	Flamatt – Schmitten	124
3100-3	Schmitten – Windig (Fribourg).....	126
3100-4	Windig (Fribourg) – Römerswil (St. Ursen).....	128
3100-5	Römerswil (St. Ursen) – Plasselb.....	130
3100-6	Plasselb – Plaffeien.....	132
3130-1	Pierrafortscha – Brünisried.....	134
3140-1	St. Ursen – Galteren (Alterswil).....	136
3150-1	Marly – Tentlingen.....	138
3160-1	Marly – Bourguillon (Fribourg).....	140
3200-1	Fribourg – Heitenried	142
3200-2	Heitenried – Schwarzenburg (BE).....	144
3210-1	Lehwil (St. Antoni) – Schmitten	146
3220-1	Düdingen – Bösinggen – Laupen (BE)	148
3230-1	Flamatt – Ueberstorf	150
3240-1	Flamatt – Laupen (BE)	152
3250-1	Chastels (Düdingen) – Düdingen	154
3260-1	Schmitten – Bundtels (Düdingen).....	156
3300-1	Fribourg – Granges-Paccot.....	158
3300-2	Granges-Paccot – Courgevaux	160
3300-3	Courgevaux – Murten.....	162

<i>Axe</i>	<i>Description</i>	<i>Page</i>
3300-Murt-1	Murten	164
3400-1	Dompierre – Domdidier – Avenches (VD) – Greng – Murten	166
3400-Murt-1	Murten	168
3400-2	Murten – Galmiz – Gempenach	170
3410-1	Môtier – Sugiez	172
3420-1	Murten – Sugiez	174
3440-1	Kerzers.....	176
3440-N1KZ	Kerzers – Müntschemier (BE)	178
3450-1	Murten – Kerzers.....	180
3450-2	Kerzers – Fräschels	182
AFri-1	Agglomération de Fribourg.....	184
AFri-2	Agglomération de Fribourg.....	186
AFri-3	Agglomération de Fribourg.....	188
AFri-4	Agglomération de Fribourg.....	190
AFri-5	Agglomération de Fribourg.....	192
Boes-1	Bösingen	194
Chat-1	Les Paccots – Châtel-St-Denis	196
Cour-1	Miséry-Courtion – Courtepin – Kleingurmels.....	198
Cres-1	Cressier.....	200
Epen-1	Villarsel-sur-Marly – Sâles – Ependes	202
Gren-1	Greng	204
Klei-1	Kleingurmels – Kleinbösingén – Laupen	206
Schm-1	Düdingen – Schmitten	208
Uebe-1	Niedermuhren – Ueberstorf.....	210
Ulmi-1	Liebistof – Ulmiz – Kerzers	212
Ulmi-2	Liebistof – Ulmiz – Kerzers	214
Vill-1	Villarepos	216
Wuen-1	Schmitten Bahnhof – Wünnewil – Flamatt.....	218

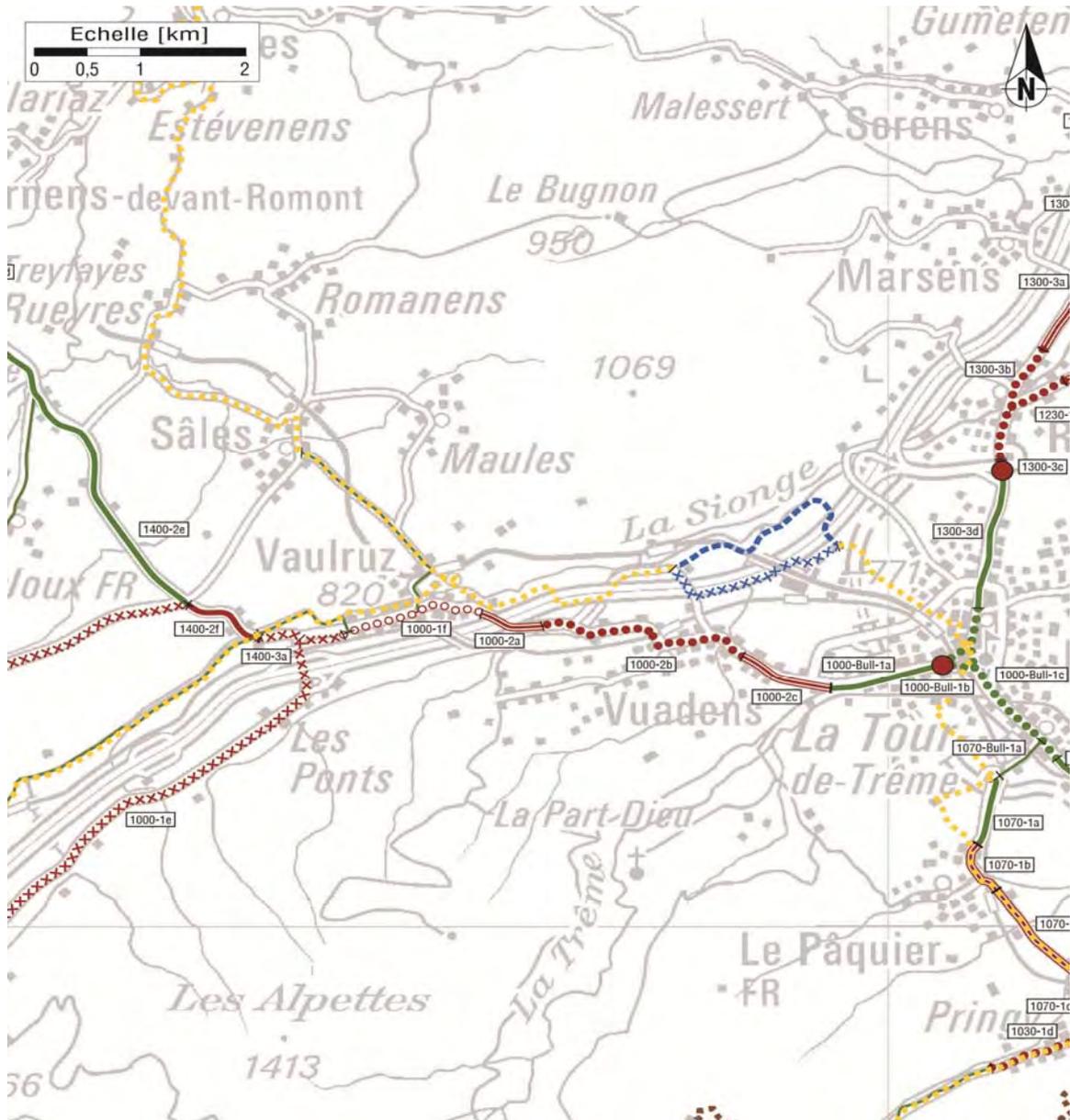
Légende..... 221

1000-1 **Châtel-St-Denis - Semsales**



1000-1 Châtel-St-Denis - Semsales			
	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe secondaire
TJM 2010	6'800 véh/j	6'800 véh/j	3'900 véh/j
% PL			
Largeur minimale	10.0 m	6.0 m	7.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Aucune marge	Elargissement aisé
Partie latérale droite	Elargissement possible	Aucune marge	Elargissement aisé
Topographie	vallonné	plat	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	B3	B6
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	4'500 véh/j	3'700 véh/j	12'100 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.2 m	6.0 m	7.0 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement aisé	Trottoir
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement aisé	Trottoir
Topographie	plat	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé
Hiérarchie	2	2	1
Classe de mesure	B3	B6	B5
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé
<i>ou</i>			
Commentaires	c : projet de piste partagée		

1000-2 Semsales - Bulle



1000-2 Semsales - Bulle

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	12'100 véh/j	12'100 véh/j	12'100 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	7.0 m	7.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Trottoir	Elargissement possible
Partie latérale droite	Elargissement possible	Trottoir	Trottoir
Topographie	plat	valloné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

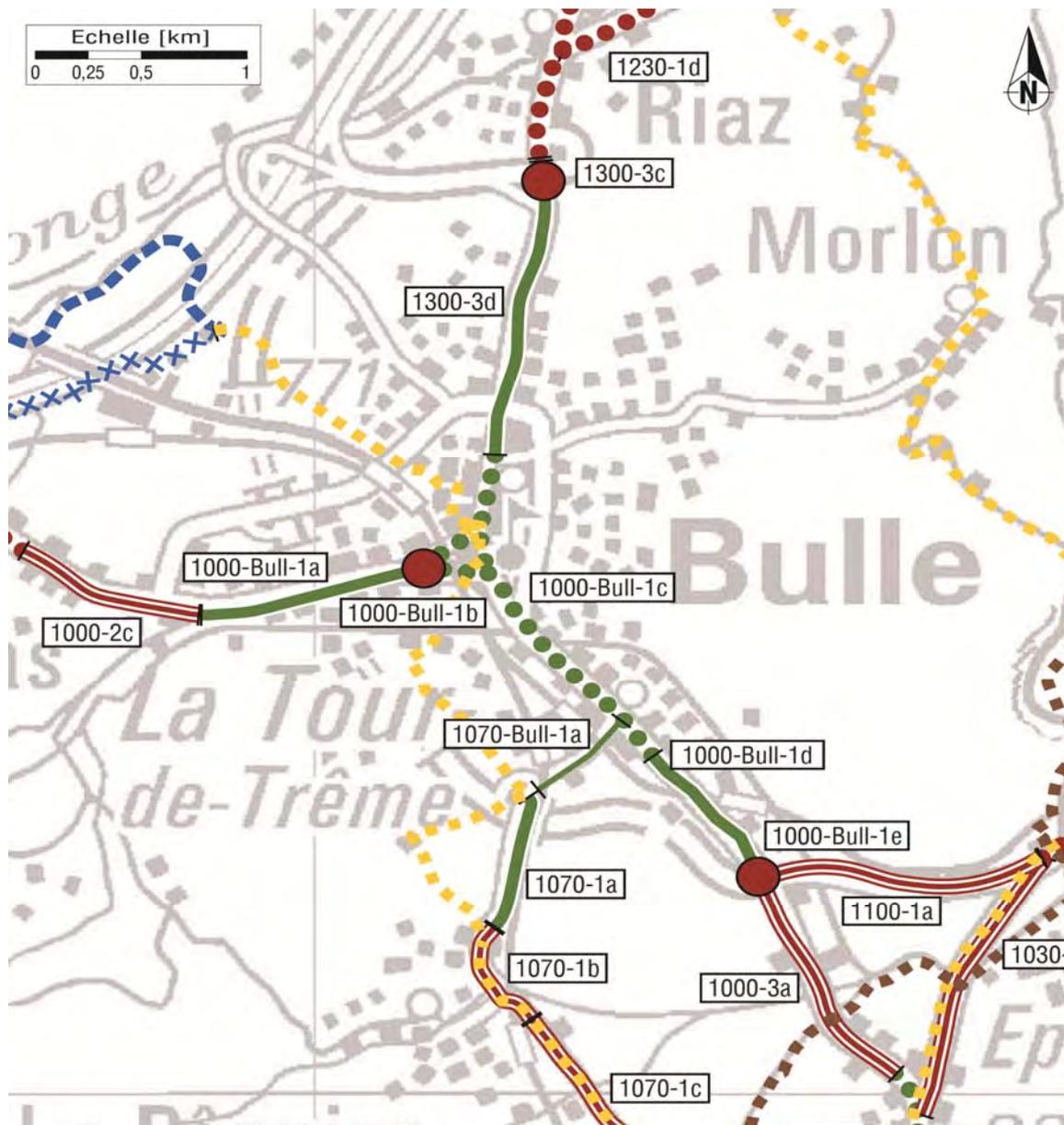
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	B3	B2
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires a : aménager les trottoirs situés sous le pont, pour le passage des cycles
b : Valtraloc prévu dans le cadre du projet d'agglomération

1000-Bull-1 Bulle



1000-Bull-1 Bulle

	a	b	c
Statut section	Route communale	Carrefour édilitaire	Route communale
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche	Trottoir	Trottoir	Trottoir
Partie latérale droite	Trottoir	Trottoir	Trottoir
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	2 bandes cyclables	Aucun	Valtraloc réalisé

Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	A2	B4	A3
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Aménagement ponctuel	Aménagements existants suffisants
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section	Route communale	Carrefour part. édilitaire	
TJM 2010	10'600 véh/j		
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche	Trottoir		
Partie latérale droite	Elargissement aisé		
Topographie	plat	plat	
Aménag. cyclables exist.	2 bandes cyclables	Aucun	

Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	A2	B4	
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Aménagement ponctuel	
<i>ou</i>			

Commentaires

1000-3 **Bulle – Estavannens**



1000-3 **Bulle – Estavannens**

	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	9'400 véh/j	11'700 véh/j	9'200 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	7.0 m	7.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Trottoir	Elargissement aisé
Partie latérale droite	Elargissement possible	Trottoir	Elargissement possible
Topographie	plat	valloné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Valtraloc réalisé	Aucun

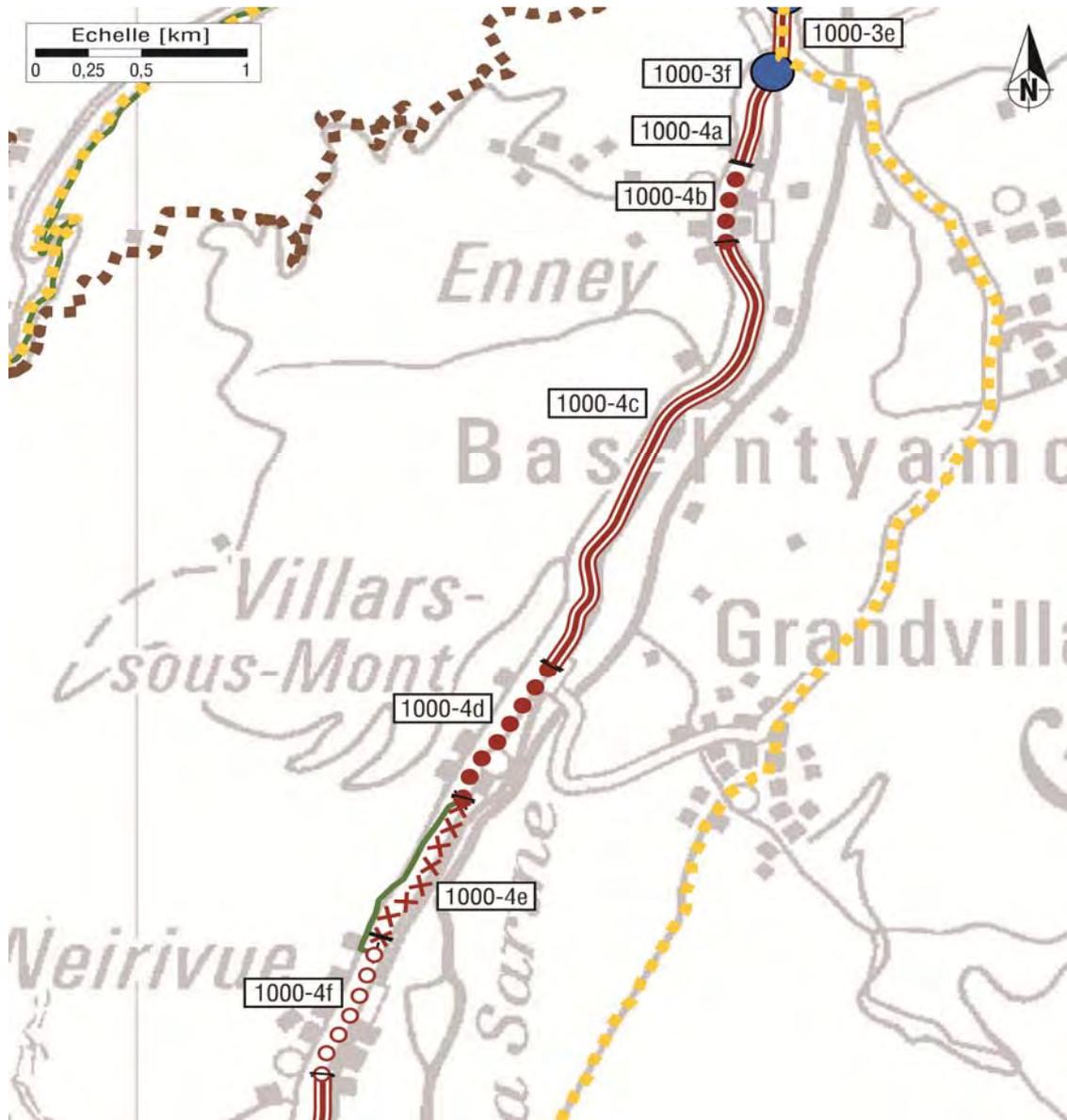
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	A3	B2
Recommandations	Bandes cyclables	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section	Carrefour édilitaire	Axe prioritaire	Carrefour édilitaire
TJM 2010		9'200 véh/j	
% PL			
Largeur minimale		7.0 m	
Partie latérale gauche		Elargissement aisé	
Partie latérale droite		Elargissement possible	
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	C2	B2	C2
Recommandations	Aménagement ponctuel	Bandes cyclables	Aménagement ponctuel
<i>ou</i>			

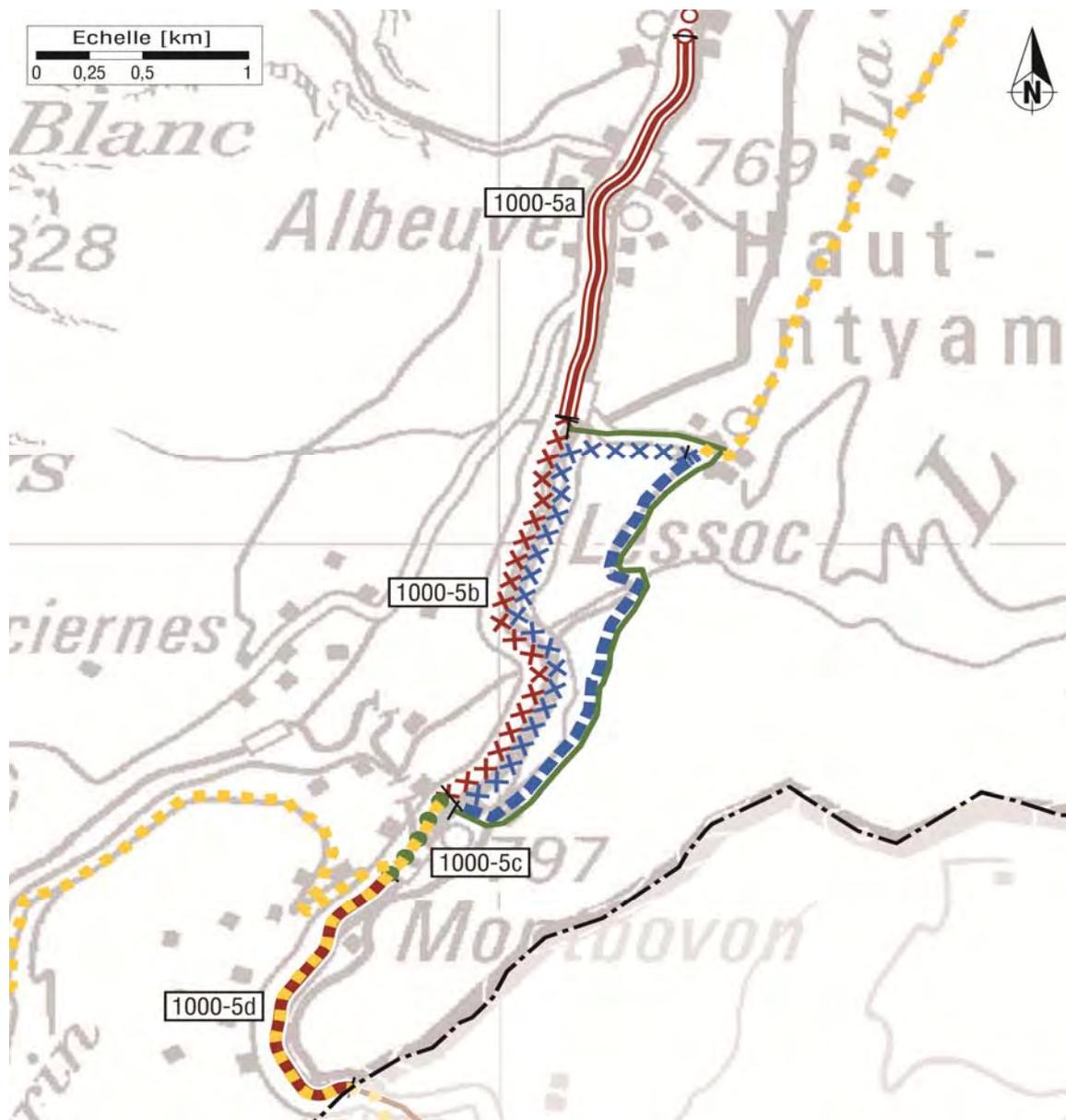
Commentaires a : projet de bandes cyclables
 d : sécuriser le tourner-à-gauche de l'itinéraire cyclotouristique

1000-4 **Estavannens – Neirivue**



1000-4 Estavannens – Neirivue			
	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	9'200 véh/j	9'200 véh/j	6'000 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	7.0 m	7.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Trottoir	Aucune marge
Partie latérale droite	Elargissement possible	Trottoir	Elargissement possible
Topographie	vallonné	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun
Hiérarchie	2	2	2-3
Classe de mesure	B2	B3	B2
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	6'000 véh/j	6'000 véh/j	6'000 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	7.0 m	7.0 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Aucune marge	Aucune marge
Partie latérale droite	Elargissement possible	Aucune marge	Trottoir
Topographie	plat	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé
Hiérarchie	3	3	3
Classe de mesure	B3	B6	B5
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé
<i>ou</i>			
Commentaires	a, b, c : alternative via itinéraire rive gauche de la Sarine e : 20 m à la sortie du village à sécuriser et tourner-à-gauche à Neirivue à sécuriser. Itinéraire alternatif partiellement revêtu		

1000-5 Neirivue – Montbovon

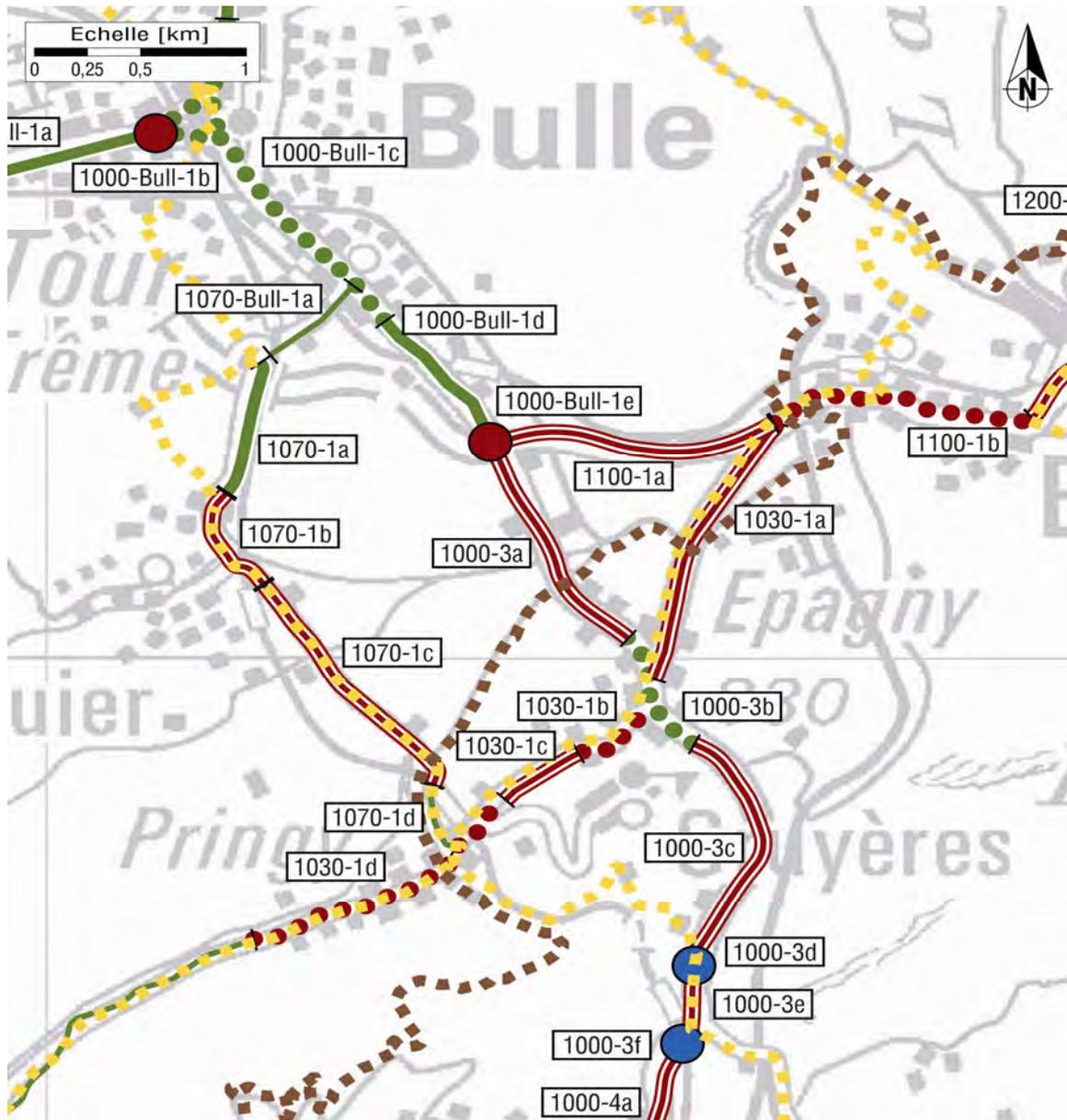


1000-5 Neirivue – Montbovon

	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	4'300 véh/j	4'300 véh/j	4'300 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	7.0 m	7.0 m
Partie latérale gauche	Aucune marge	Aucune marge	Aucune marge
Partie latérale droite	Elargissement possible	Aucune marge	Aucune marge
Topographie	plat	valloné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Valtraloc réalisé
Hiérarchie	3	2	2
Classe de mesure	B2	B6	A3
Recommandations	Bandes cyclables	Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif	Aménagements existants suffisants
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Axe prioritaire		
TJM 2010	4'300 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	7.0 m		
Partie latérale gauche	Aucune marge		
Partie latérale droite	Aucune marge		
Topographie	valloné		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		
Hiérarchie	2		
Classe de mesure	B1		
Recommandations	Voie centrale banalisée		
<i>ou</i>	Bande cyclable à la montée		

Commentaires b : itinéraire alternatif partiellement revêtu
d : limitation de la vitesse à 60km/h. Le choix n°2 (bande cyclable à la montée) permettrait également d'assurer la continuité avec le tronçon vaudois, beaucoup plus raide

1030-1 Broc - Moléson



1030-1 Broc - Moléson

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	axe secondaire	axe secondaire
TJM 2010	3'000 véh/j	3'200 véh/j	3'200 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	6.4 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Trottoir	Elargissement aisé
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Trottoir	Trottoir
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

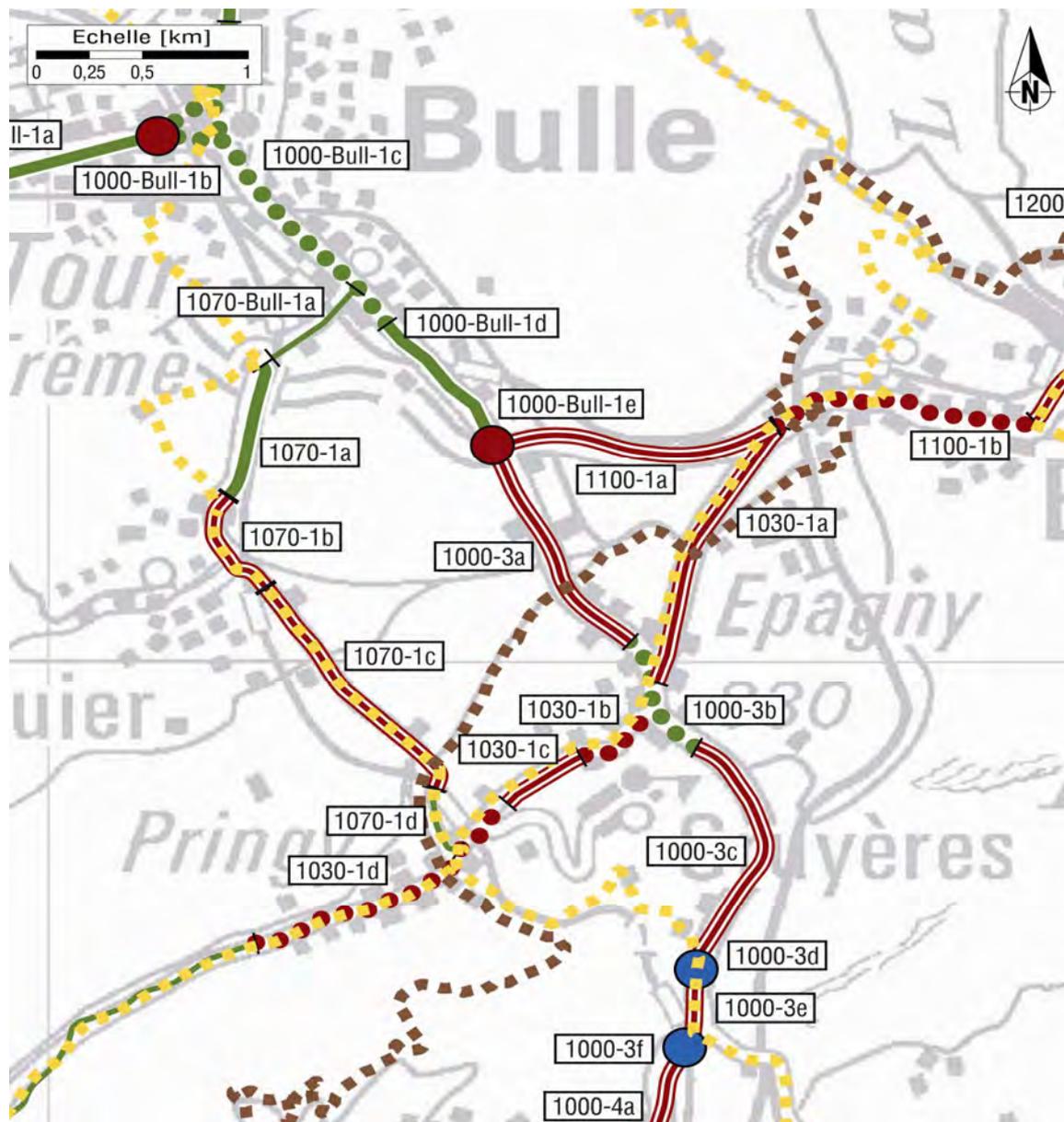
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	B3	B2
Recommandations	Piste cyclable	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section	axe secondaire		
TJM 2010	900 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	6.0 m		
Partie latérale gauche	Trottoir		
Partie latérale droite	Elargissement possible		
Topographie	plat		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		

Hiérarchie	1		
Classe de mesure	B3		
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer		
<i>ou</i>			

Commentaires a: piste cyclable prévue après 2013 (partiellement)
c: projet de bandes cyclables

1070-Bull-1 Bulle - La Tour-de-Trême



1070-Bull-1 Bulle - La Tour-de-Trême

	a	b	c
Statut section	route communale Trottoir Elargissement possible plat Aucun		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

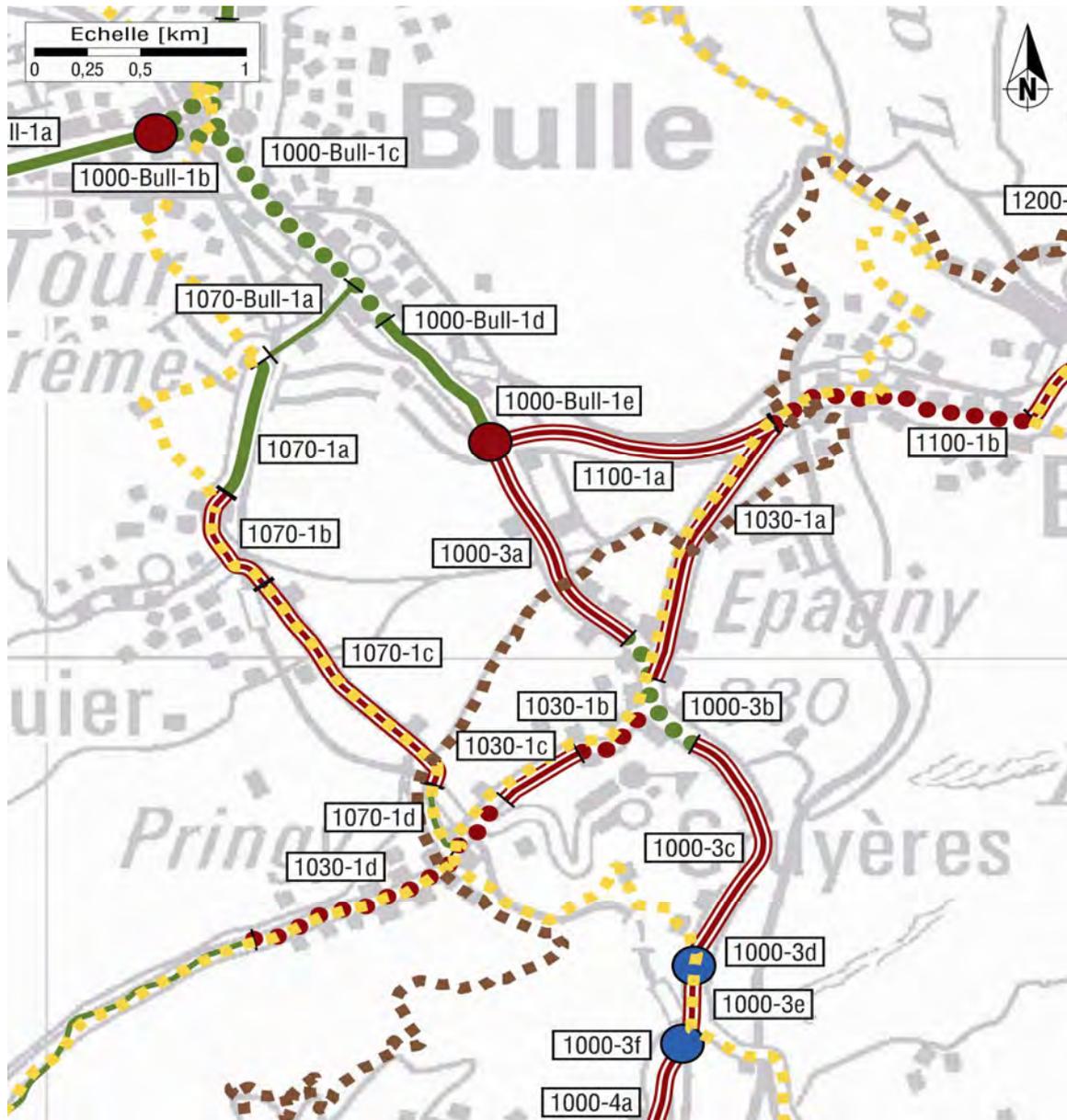
Hiérarchie	1 A1 Aucun aménagement spécifique nécessaire		
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

1070-1 La Tour-de-Trême - Pringy



1070-1

La Tour-de-Trême - Pringy

	a	b	c
Statut section	axe secondaire	axe secondaire	axe secondaire
TJM 2010	4'500 véh/j	4'500 véh/j	4'500 véh/j
% PL			
Largeur minimale	8.3 m	6.0 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Elargissement possible	Elargissement aisé
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Elargissement possible	Elargissement aisé
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	2 bandes cyclables	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	A2	B2	B2
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables	Bandes cyclables
<i>ou</i>		Voie centrale banalisée	
	d	e	f
Statut section	axe secondaire		
TJM 2010	4'500 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	6.0 m		
Partie latérale gauche	Trottoir		
Partie latérale droite	Elargissement possible		
Topographie	plat		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		
Hiérarchie	1		
Classe de mesure	A1		
Recommandations	Aucun aménagement spécifique nécessaire		
<i>ou</i>			

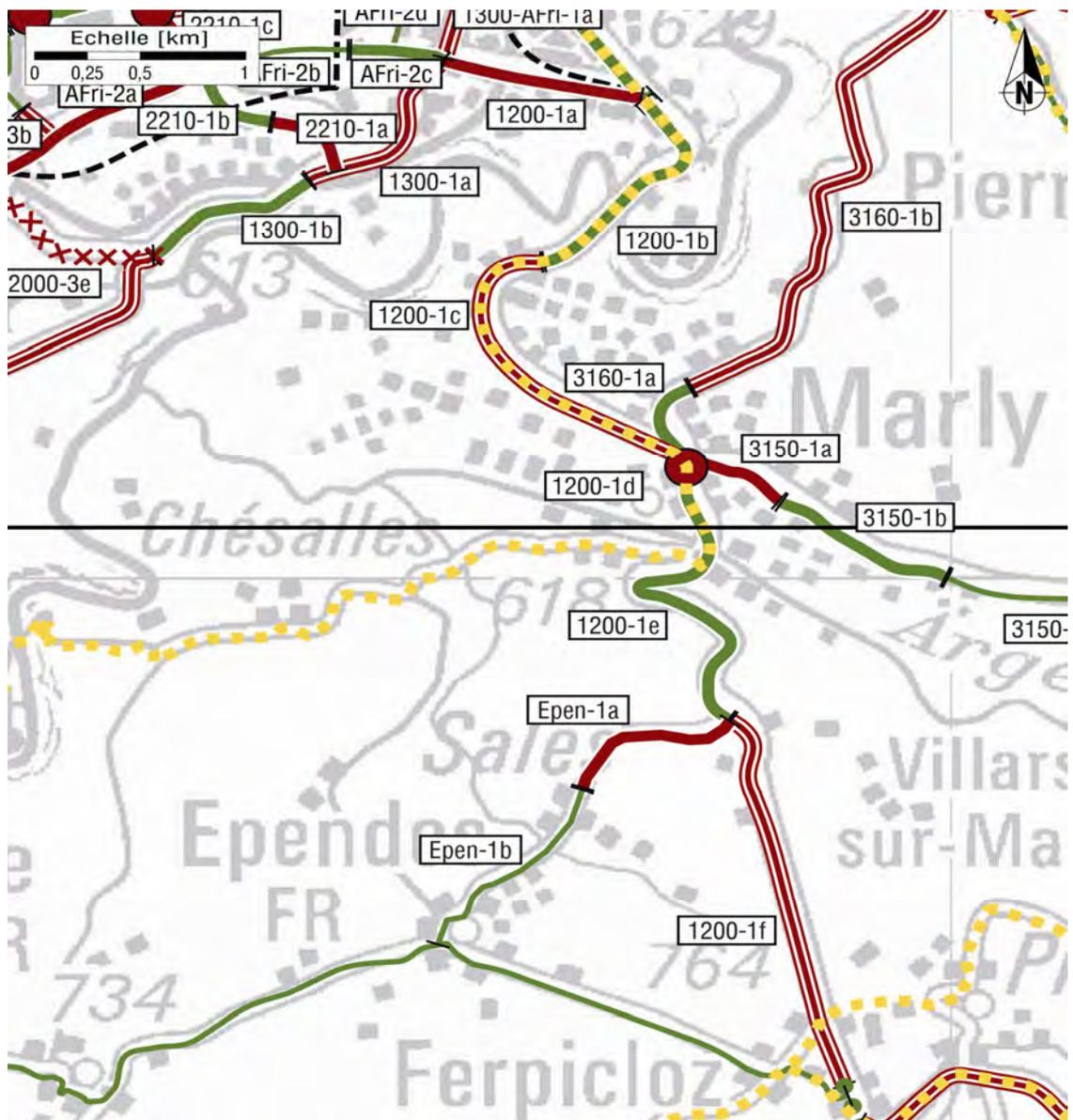
Commentaires

1100-1 La Tour-de-Trême - Jaun

	a	b	c
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	axe prioritaire
TJM 2010	9'500 véh/j	6'600 véh/j	6'600 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	7.0 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Trottoir	Elargissement possible
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Trottoir	Elargissement possible
Topographie	vallonné	plat	montagneux
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	B3	B2
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables
<i>ou</i>	Bande cyclable à la montée		Bande cyclable à la montée
	d	e	f
Statut section	axe prioritaire		
TJM 2010	5'600 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	7.0 m		
Partie latérale gauche	Trottoir		
Partie latérale droite	Trottoir		
Topographie	plat		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		
Hiérarchie	1		
Classe de mesure	B3		
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer		
<i>ou</i>	Etude particulière		

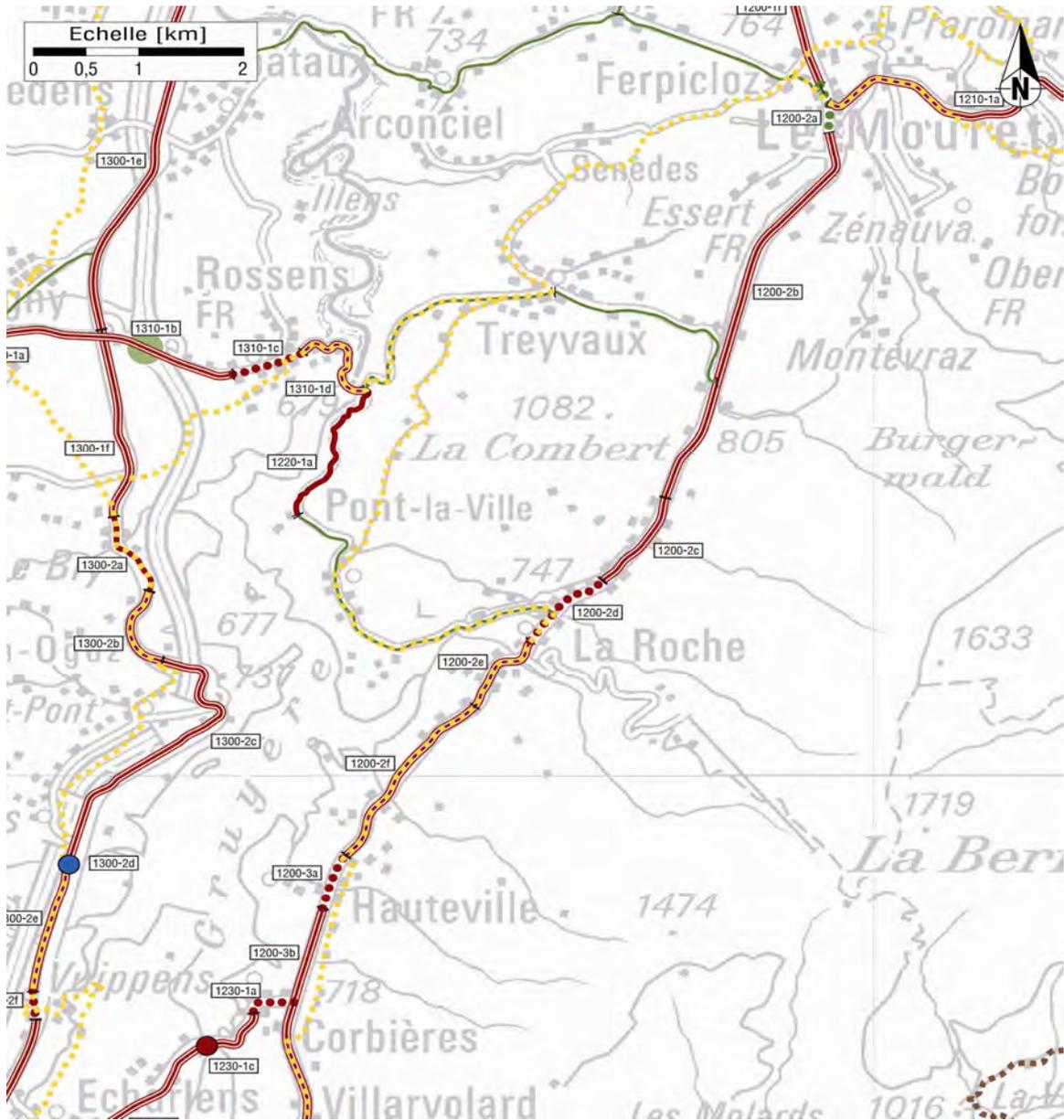
Commentaires b : Etude Valtraloc en cours
 c: projet de bande cyclable à la montée

1200-1 **Fribourg - Le Mouret**



1200-1 Fribourg - Le Mouret			
	a	b	c
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	axe prioritaire
TJM 2010	13'400 véh/j	16'400 véh/j	16'400 véh/j
% PL			
Largeur minimale	9.3 m	14.0 m	7.2 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Trottoir	Trottoir
Partie latérale droite	Trottoir	Trottoir	Trottoir
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Bande cyclable à la montée	2 bandes cyclables	Bande cyclable
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B1	A2	B2
Recommandations	Bandes cyclables	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables
<i>ou</i>	Valtraloc à réaliser ou à renforcer		Etude particulière
	d	e	f
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	axe prioritaire
TJM 2010	10'500 véh/j	10'500 véh/j	8'300 véh/j
% PL			
Largeur minimale		7.4 m	7.0 m
Partie latérale gauche	Trottoir		Elargissement aisé
Partie latérale droite	Trottoir		Elargissement aisé
Topographie	plat	montagneux	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Bande cyclable à la montée	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B4	A2	B2
Recommandations	Aménagement ponctuel	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables
<i>ou</i>			
Commentaires	a : projet de bandes cyclables, éventuellement en combinaison avec une voie bus f : projet de piste partagée à la montée		

1200-2 Le Mouret - Hauteville



1200-2 Le Mouret - Hauteville

	a	b	c
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	axe prioritaire
TJM 2010	8'300 véh/j	5'400 véh/j	5'400 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.1 m	7.5 m	7.0 m
Partie latérale gauche	Aucune marge	Elargissement aisé	Elargissement possible
Partie latérale droite	Aucune marge	Elargissement aisé	Trottoir
Topographie	plat	plat	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Valtraloc réalisé	Aucun	Aucun

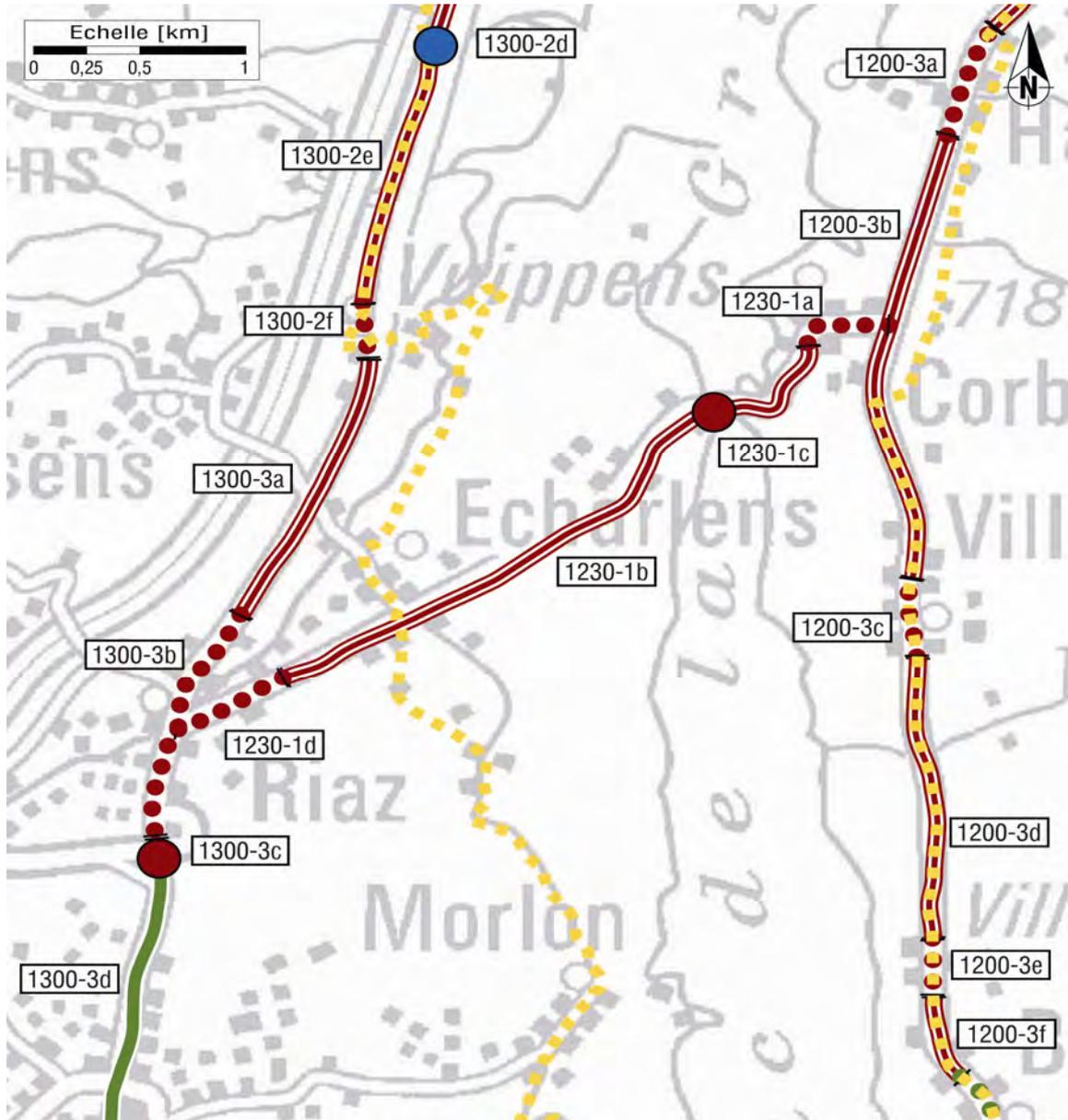
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	A3	B2	B2
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables	Voie centrale banalisée
<i>ou</i>		Piste cyclable	Bandes cyclables

	d	e	f
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	axe prioritaire
TJM 2010	6'000 véh/j	6'000 véh/j	6'000 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	7.0 m	7.5 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement possible	Elargissement aisé
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement possible	Elargissement aisé
Topographie	vallonné	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B3	B2	B2
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Voie centrale banalisée	Bandes cyclables
<i>ou</i>		Bandes cyclables	

Commentaires b: projet de piste cyclable
d, e et f : étude du tronçon dans son ensemble (superposition utilitaire – touristique), avec 1200-3 et 1200-4

1200-3 Hauteville - Botterens



1200-3 Hauteville - Botterens

	a	b	c
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	axe prioritaire
TJM 2010	6'000 véh/j	6'000 véh/j	3'500 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.9 m	7.5 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement aisé	Aucune marge
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement aisé	Aucune marge
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

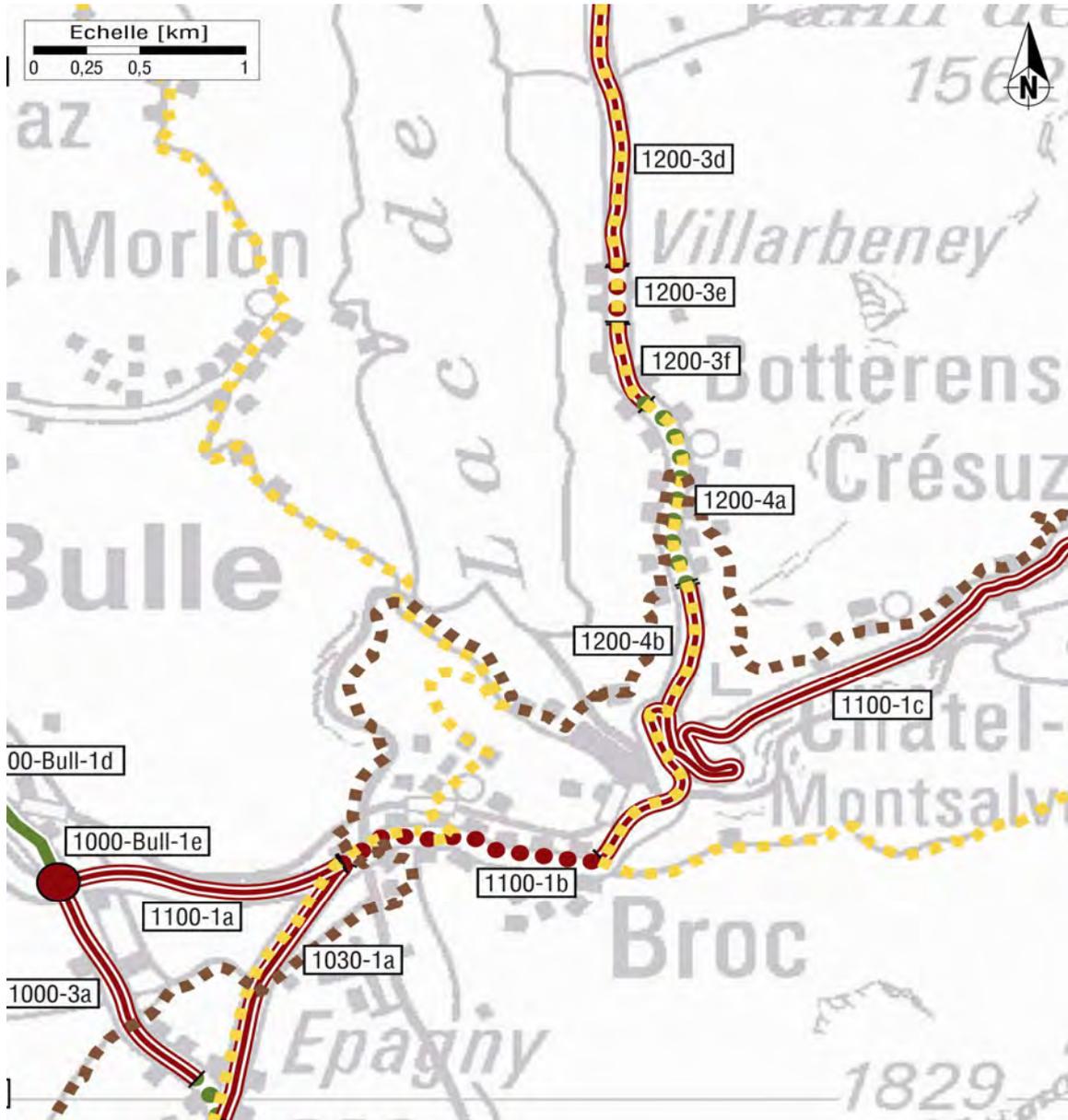
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B3	B2	B3
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer
<i>ou</i>		Piste cyclable	

	d	e	f
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	axe prioritaire
TJM 2010	3'500 véh/j	3'500 véh/j	3'500 véh/j
% PL			
Largeur minimale	5.8 m	6.0 m	6.4 m
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Elargissement possible	Chemin piéton séparé
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Trottoir	Elargissement possible
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	B3	B2
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables
<i>ou</i>	Piste cyclable		Voie centrale banalisée

Commentaires a: étude Valtraloc en cours
b: projet de piste bidirectionnelle entre Corbières et Villarvolard
c: étude Valtraloc en cours
a à f : étude du tronçon dans son ensemble (superposition utilitaire – touristique), avec 1200-2d/e/f et 1200-4

1200-4 Botterens - Broc



1200-4 Botterens - Broc

	a	b	c
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	
TJM 2010	3'600 véh/j	3'600 véh/j	
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	5.8 m	
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Elargissement possible	
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement aisé	
Topographie	plat	vallonné	
Aménag. cyclables exist.	Valtraloc réalisé	Aucun	

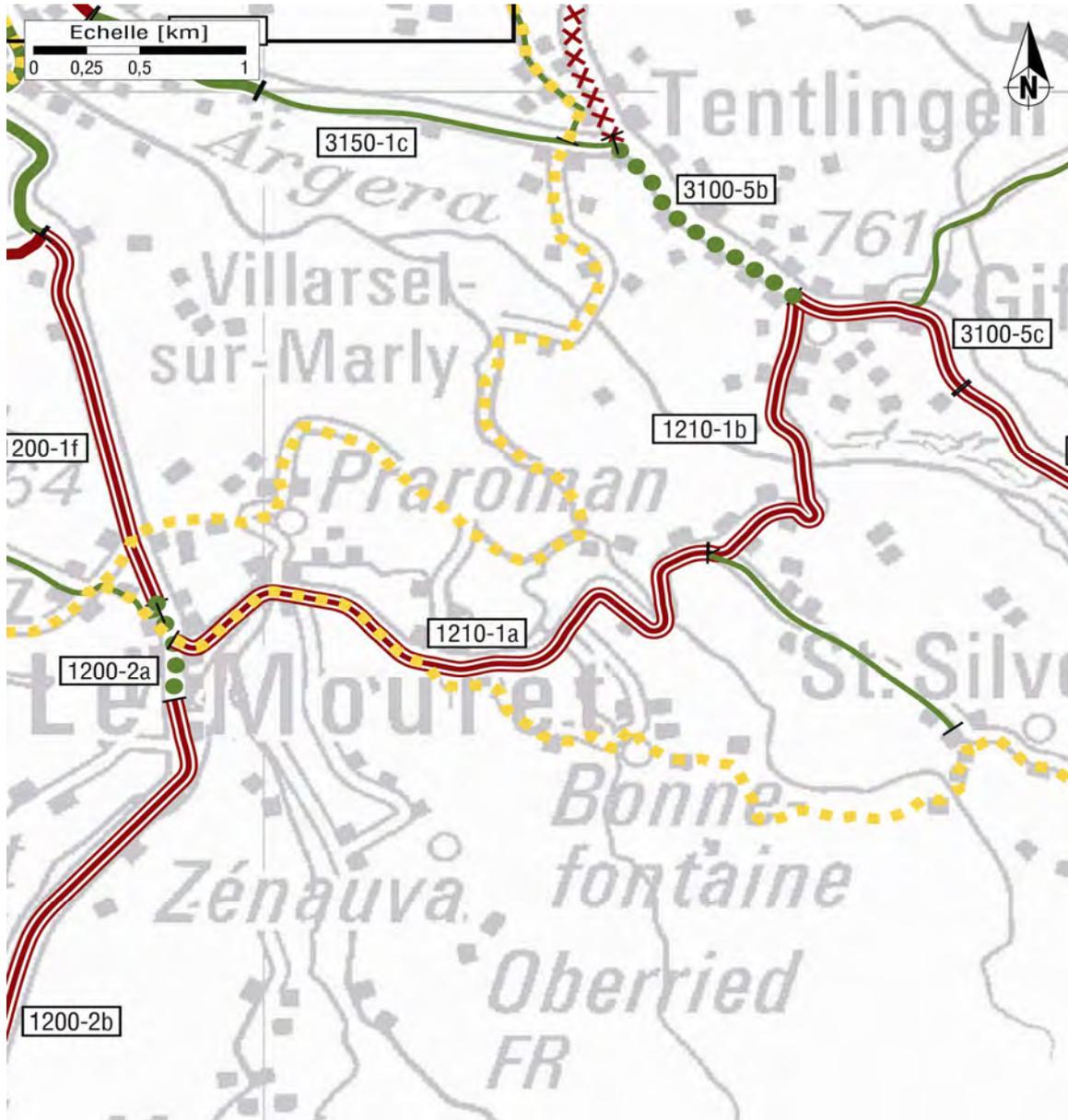
Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	A3	B2	
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables	
<i>ou</i>		Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif	

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires b: projet de bandes cyclables
a et b : étude du tronçon dans son ensemble (superposition utilitaire – touristique), avec 1200-2d/e/f et 1200-3

1210-1 Le Mouret - Giffers



1210-1 Le Mouret - Giffers

	a	b	c
Statut section	axe secondaire	axe secondaire	
TJM 2010	4'100 véh/j	3'000 véh/j	
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	5.9 m	
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Elargissement possible	
Partie latérale droite	Elargissement possible	Elargissement possible	
Topographie	montagneux	montagneux	
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	

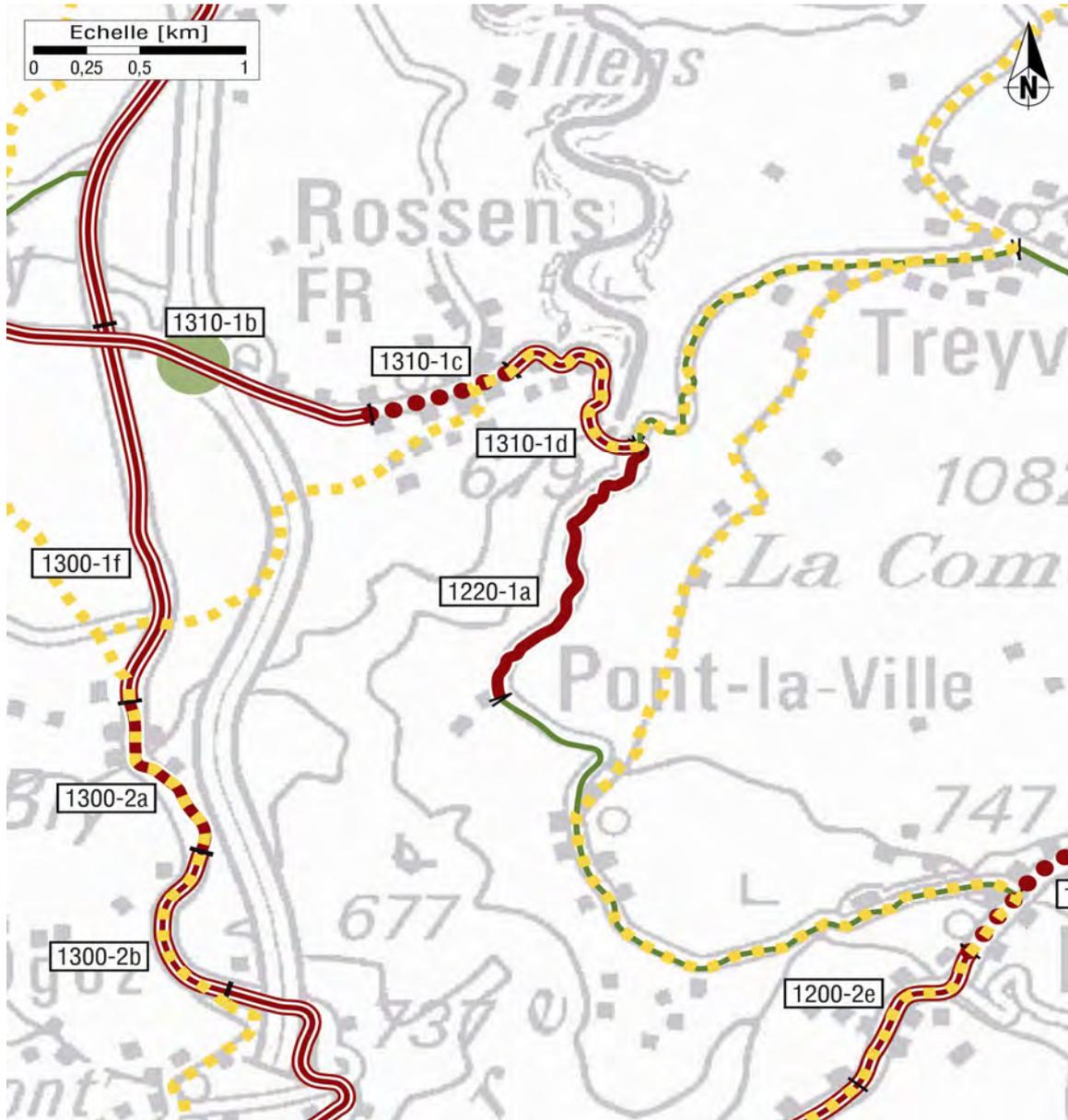
Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	B2	B2	
Recommandations	Bandes cyclables	Bande cyclable à la montée	
<i>ou</i>	Bande cyclable à la montée		

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

1220-1 **Rossens - Pont-la-Ville**



1220-1 Rossens - Pont-la-Ville

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire		
TJM 2010	1'500 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	6.0 m		
Partie latérale gauche	Aucune marge		
Partie latérale droite	Aucune marge		
Topographie	montagneux		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		

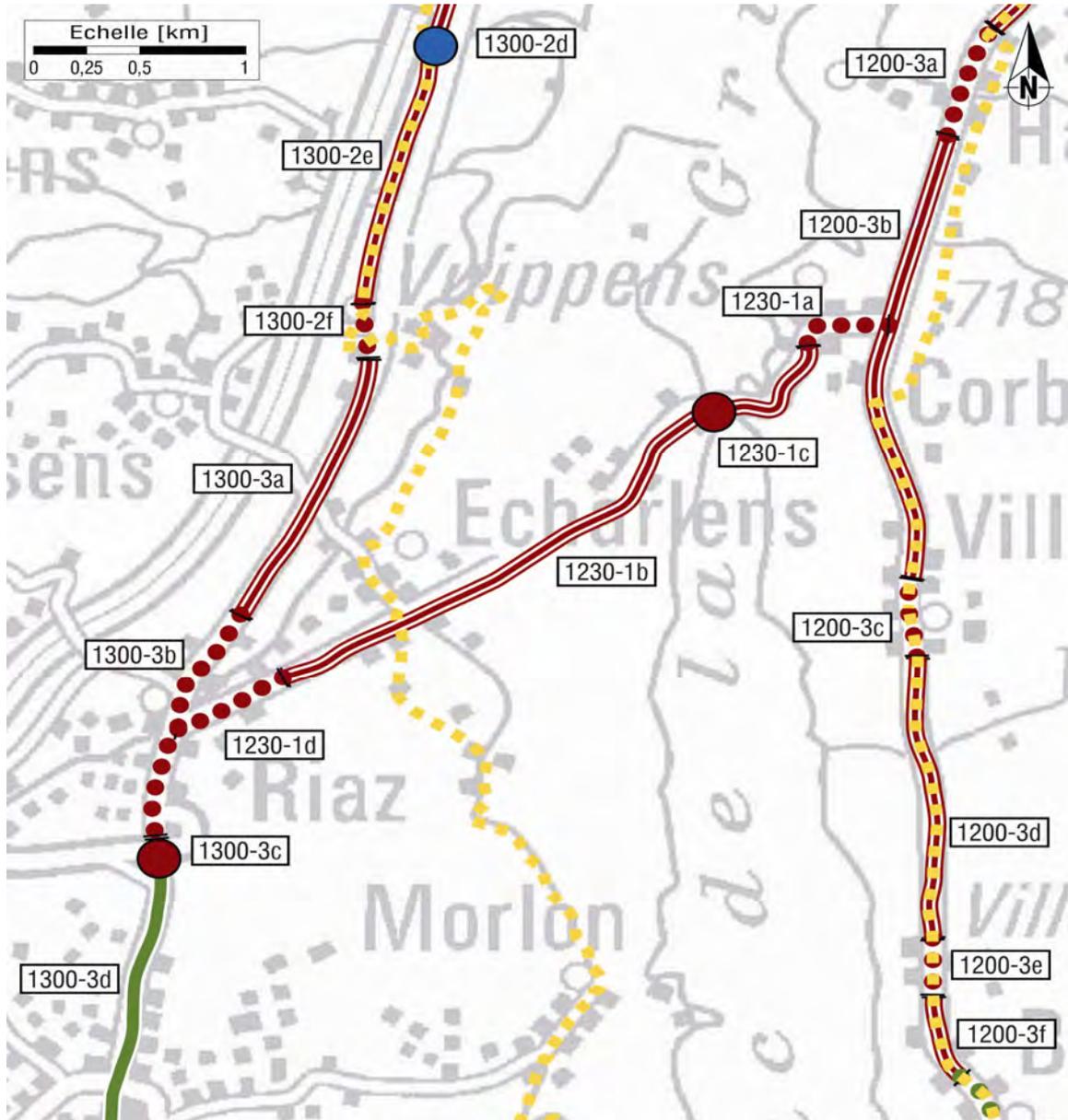
Hiérarchie	1		
Classe de mesure	B1		
Recommandations	Bande cyclable à la montée		
<i>ou</i>	Etude particulière		

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires a : TJM à la hausse (développement du golf)

1230-1 **Corbières - Riaz**



1230-1 Corbières - Riaz

	a	b	c
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	axe prioritaire
TJM 2010	6'300 véh/j	6'300 véh/j	6'300 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	6.8 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement aisé	Trottoir
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement aisé	Aucune marge
Topographie	plat	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B3	B2	B4
Recommandations	Concept Valtraloc	Bandes cyclables	Etude particulière
<i>ou</i>	Voie centrale banalisée		

	d	e	f
Statut section	axe prioritaire		
TJM 2010	6'300 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	6.0 m		
Partie latérale gauche	Trottoir		
Partie latérale droite	Elargissement possible		
Topographie	plat		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		

Hiérarchie	1		
Classe de mesure	B3		
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer		
<i>ou</i>	Voie centrale banalisée		

Commentaires c: projet de bandes cyclables sur le pont

1300-AFri-1 Agglomération de Fribourg



1300-AFri-1 Agglomération de Fribourg

	a	b	c
Statut section	Route communale valloné Aucun		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie	1 B2 Piste cyclable		
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

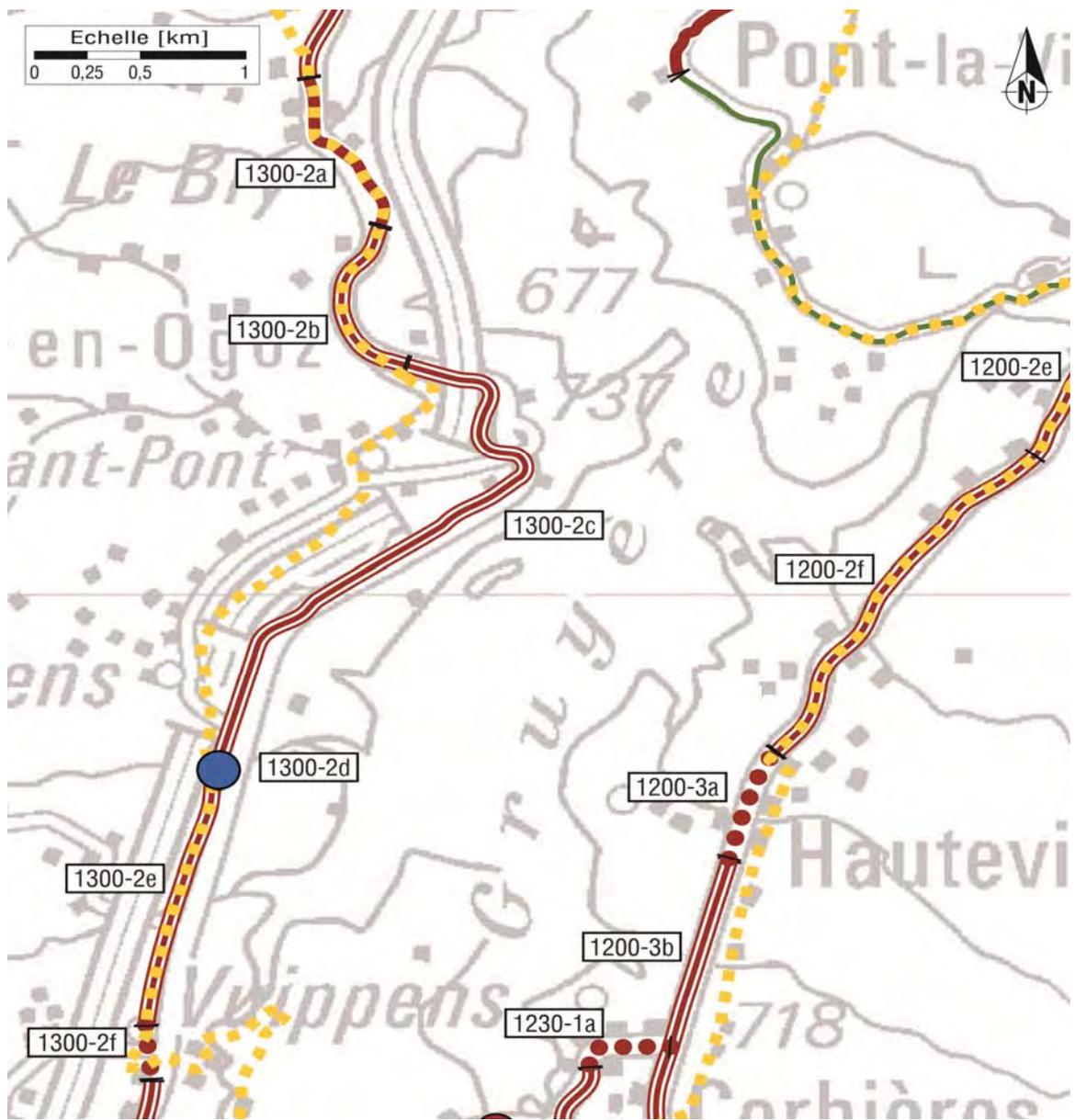
Commentaires a : plusieurs aménagements d'optimisation

1300-1 Fribourg - Le Bry

	a	b	c
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	axe secondaire
TJM 2010	22'100 véh/j	10'100 véh/j	5'100 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.9 m	7.6 m	7.1 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Trottoir	Elargissement aisé
Partie latérale droite	Aucune marge	Elargissement possible	Elargissement aisé
Topographie	vallonné	montagneux	plat
Aménag. cyclables exist.	Bande cyclable	Bande cyclable à la montée	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	A2	B2
Recommandations	Bandes cyclables	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables
<i>ou</i>			Piste cyclable
	d	e	f
Statut section	axe secondaire	axe secondaire	axe secondaire
TJM 2010		6'200 véh/j	3'900 véh/j
% PL			
Largeur minimale		7.1 m	7.0 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement aisé	Elargissement possible
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement aisé	Elargissement aisé
Topographie	plat	plat	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Valtraloc réalisé	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	A3	B2	B2
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables	Bandes cyclables
<i>ou</i>			

Commentaires a : projet de bandes cyclables pour tout le tronçon
c : itinéraire alternatif à examiner
d : tourner-à-gauche indirect avec signalisation ou report de l'itinéraire cyclo-touristique sur RC une fois celle-ci aménagée (bande cyclable dans les 2 sens)

1300-2 **Le Bry - Vuippens**

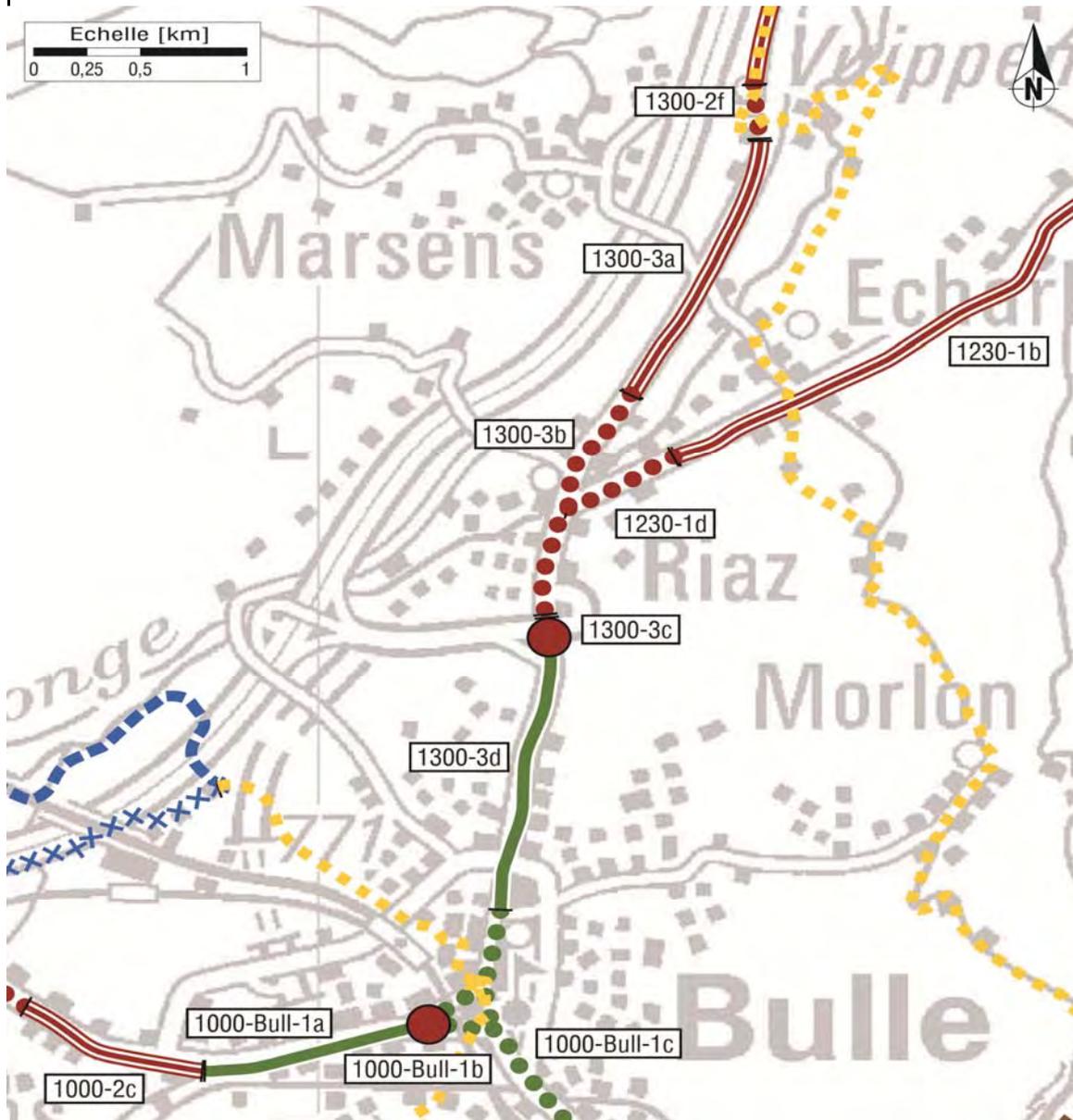


1300-2 Le Bry - Vuippens

	a	b	c
Statut section	axe secondaire	axe secondaire	axe secondaire
TJM 2010	3'900 véh/j	3'900 véh/j	5'600 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.2 m	7.5 m	6.8 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement possible	Elargissement possible
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement possible	Elargissement possible
Topographie	plat	valloné	valloné
Aménag. cyclables exist.	Valtraloc réalisé	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	2
Classe de mesure	B1	B2	B2
Recommandations	Suppression du marquage central	Bandes cyclables	Bande cyclable à la montée Bandes cyclables
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Carrefour édilitaire	axe secondaire	axe secondaire
TJM 2010		5'900 véh/j	5'900 véh/j
% PL			
Largeur minimale		7.0 m	7.0 m
Partie latérale gauche		Elargissement aisé	Elargissement possible
Partie latérale droite		Elargissement aisé	Elargissement possible
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	C2	B2	B3
Recommandations	Aménagement ponctuel	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer
<i>ou</i>	Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif		

Commentaires c: si itinéraire cyclotouristique, mettre bandes cyclables dans les deux sens
d: tourner-à-gauche indirect avec signalisation ou report de l'itinéraire cyclo-touristique sur RC une fois celle-ci aménagée (bande cyclable dans les 2 sens)

1300-3 Vuippens - Bulle



1300-3 Vuippens - Bulle

	a	b	c
Statut section	axe secondaire	axe prioritaire	Carrefour part. édilitaire
TJM 2010	8'600 véh/j	18'300 véh/j	
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	7.0 m	
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Trottoir	
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Trottoir	
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

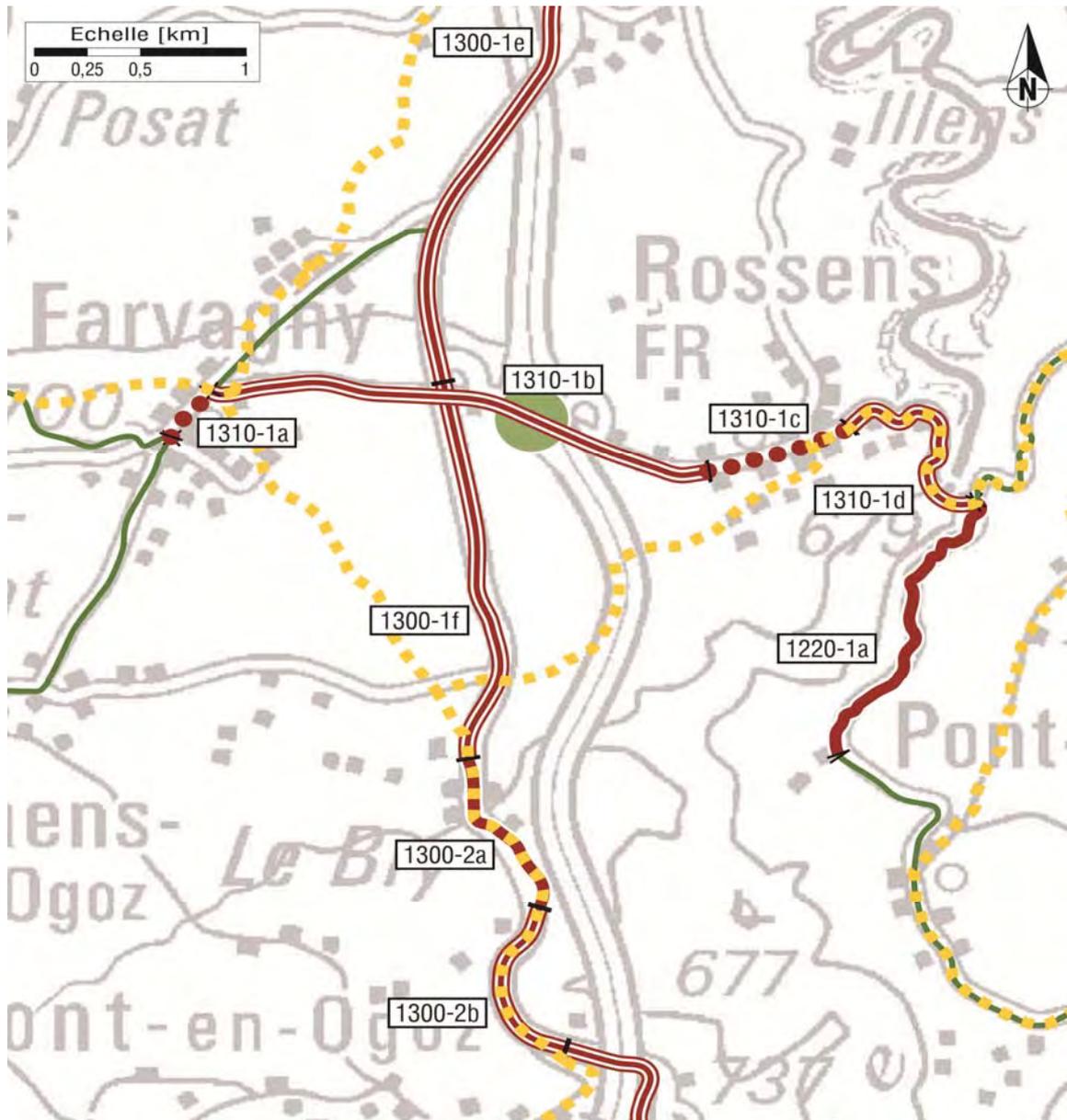
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	B3	B4
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Aménagement ponctuel
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section	route communale		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche	Trottoir		
Partie latérale droite	Trottoir		
Topographie	plat		
Aménag. cyclables exist.	2 bandes cyclables		

Hiérarchie	1		
Classe de mesure	A2		
Recommandations	Aménagements existants suffisants		
<i>ou</i>			

Commentaires b: étude Valtraloc en cours
d: tourner-à-gauche indirect avec signalisation ou report de l'itinéraire cyclo-touristique sur RC une fois celle-ci aménagée (bande cyclable dans les 2 sens)

1310-1 **Farvagny - Treyvaux**



1310-1 Farvagny - Treyvaux

	a	b	c
Statut section	axe secondaire	axe secondaire	axe secondaire
TJM 2010	5'200 véh/j	5'200 véh/j	4'100 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	6.0 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement possible	Trottoir
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement possible	Trottoir
Topographie	plat	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

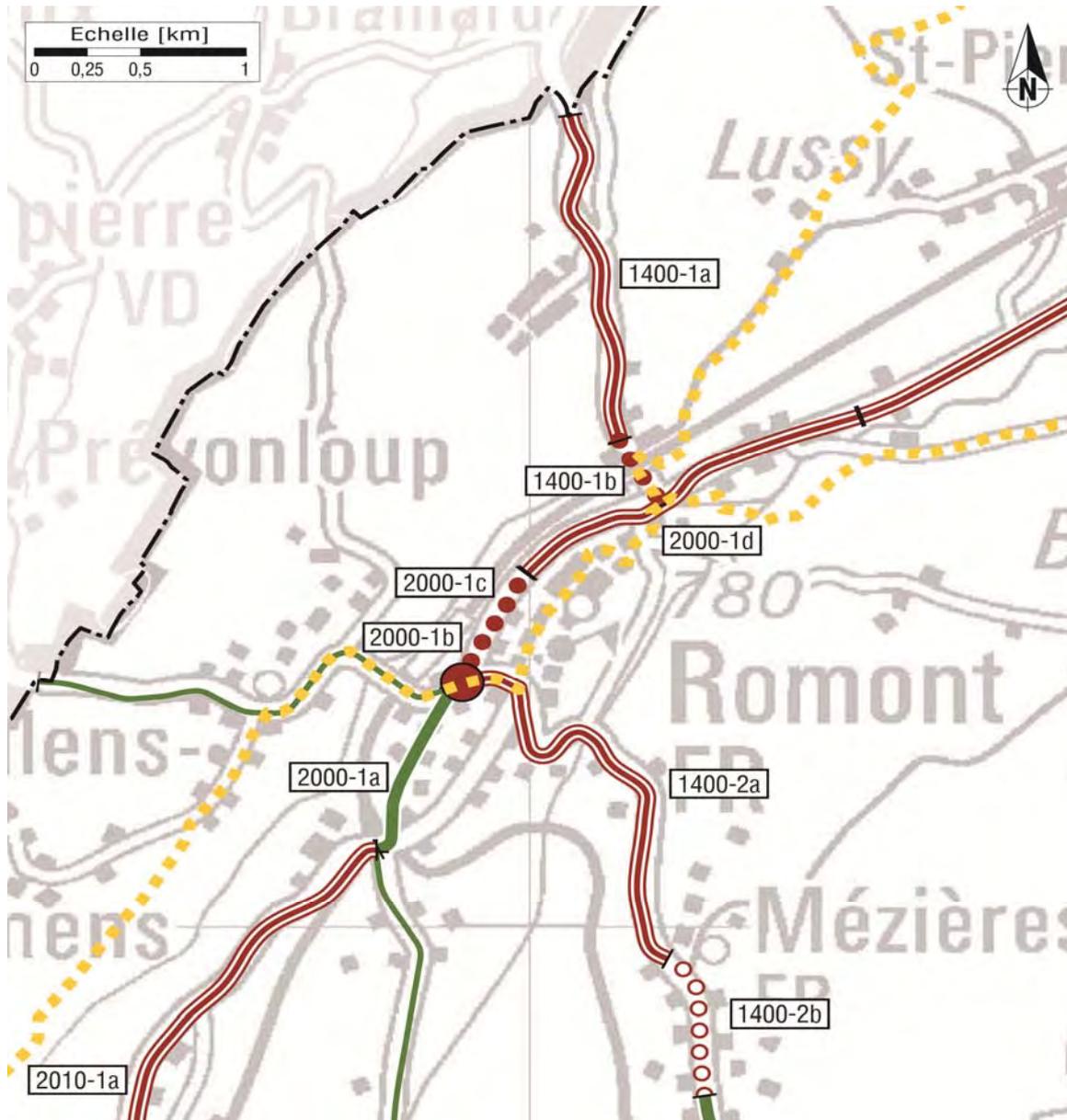
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B3	B2	B3
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer
<i>ou</i>	Voie centrale banalisée		Suppression du marquage central

	d	e	f
Statut section	axe secondaire		
TJM 2010	4'100 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	5.6 m		
Partie latérale gauche	Elargissement possible		
Partie latérale droite	Elargissement possible		
Topographie	montagneux		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		

Hiérarchie	1		
Classe de mesure	B2		
Recommandations	Bande cyclable à la montée		
<i>ou</i>			

Commentaires a : étude Valtraloc en cours
b : tronçon partiellement du domaine des routes nationales
c : étude Valtraloc en cours
d : trottoir mixte sans élargissement sur le pont

1400-1 Villarzel (VD) - Romont



1400-1 Villarzel (VD) - Romont

	a	b	c
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	
TJM 2010	3'700 véh/j	3'700 véh/j	
% PL			
Largeur minimale	6.4 m	6.0 m	
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Trottoir	
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Aucune marge	
Topographie	vallonné	plat	
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	

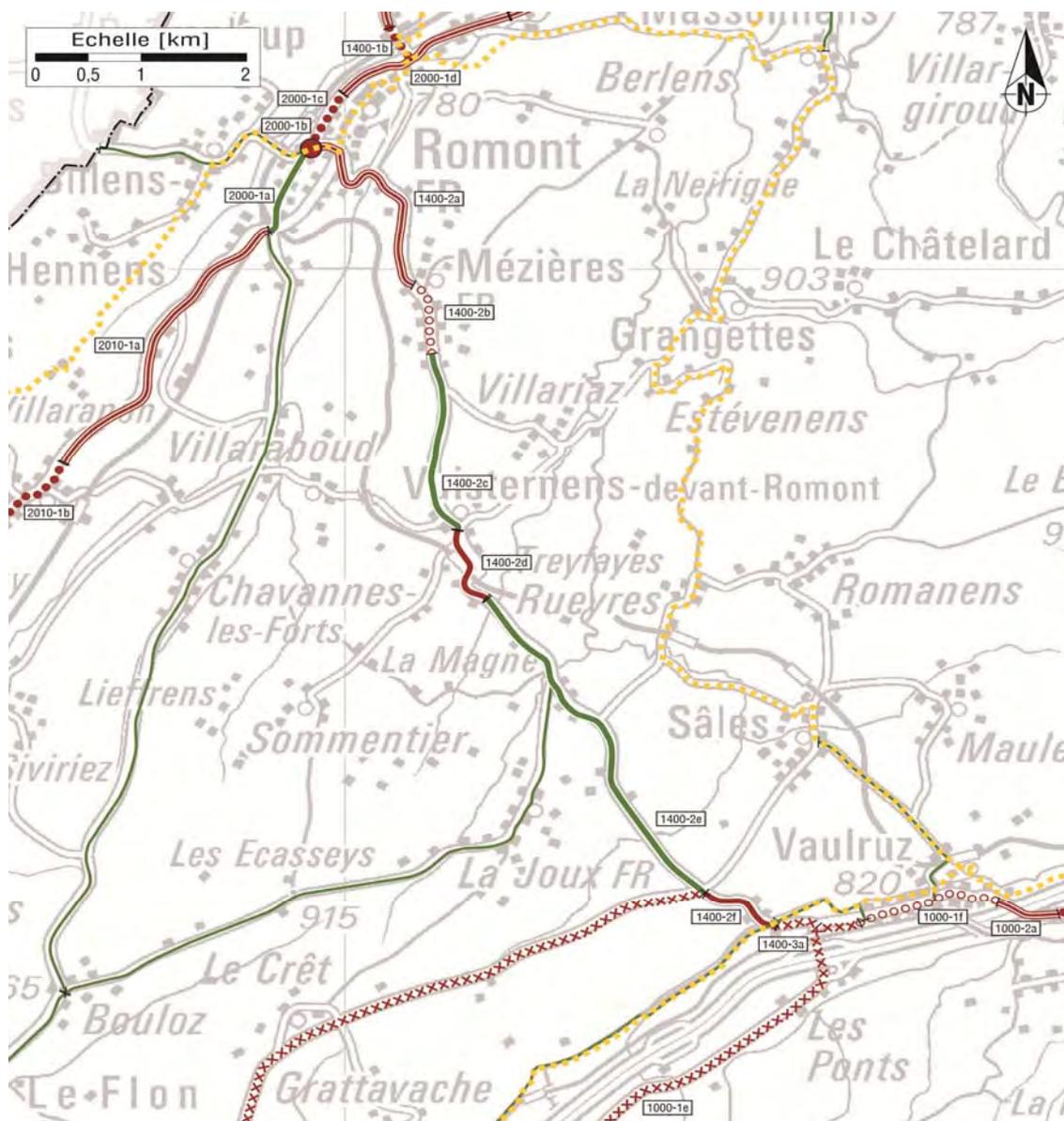
Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	B2	B3	
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

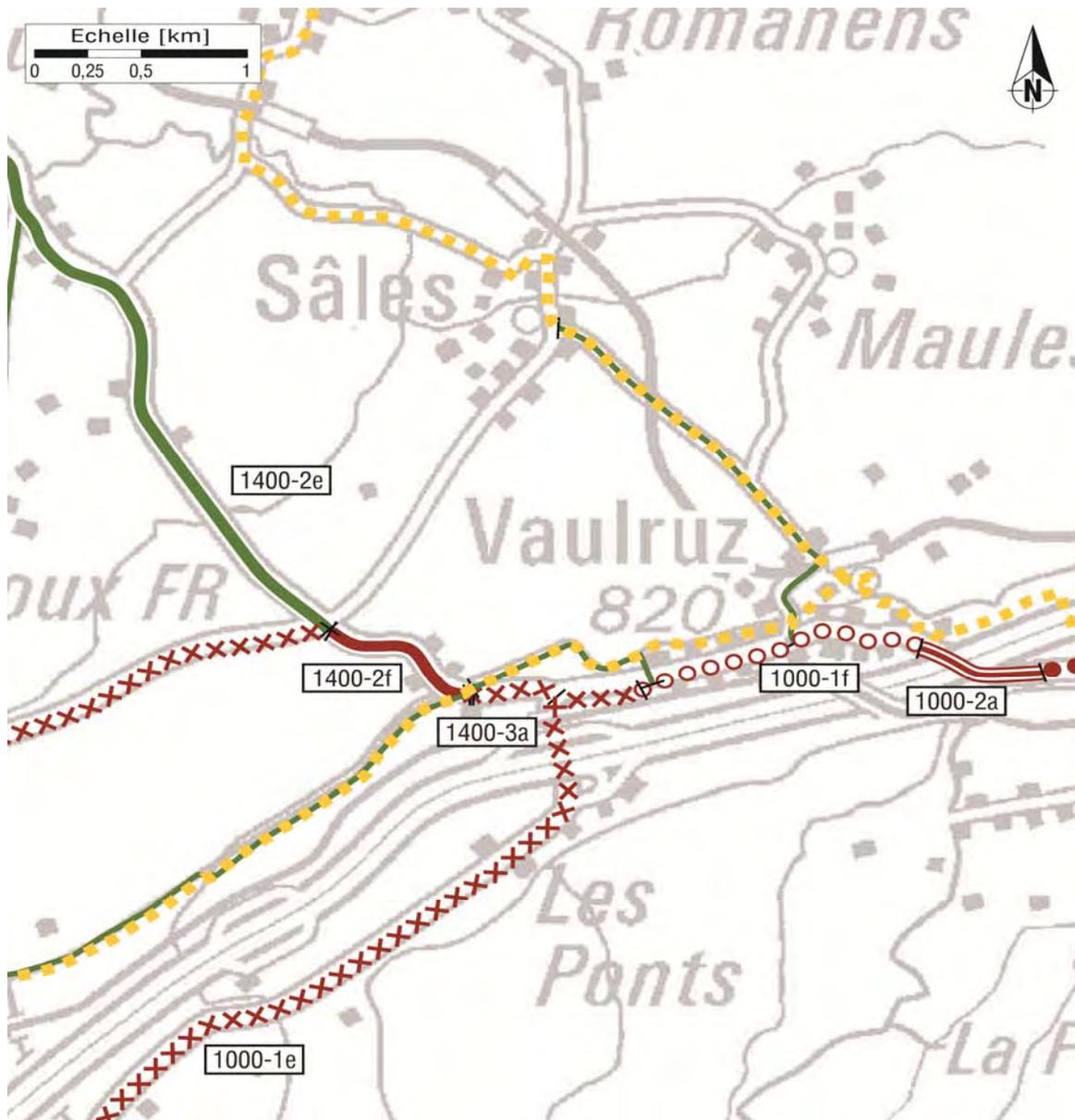
Commentaires

1400-2 Romont - La Muetta (Vaulruz)



1400-2 Romont - La Muetta (Vaulruz)			
	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	11'600 véh/j	9'600 véh/j	7'000 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	6.0 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Elargissement possible	Elargissement aisé
Partie latérale droite	Elargissement possible	Elargissement possible	Elargissement aisé
Topographie	vallonné	vallonné	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé	Piste cyclable
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	B5	A2
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé	Aménagements existants suffisants
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	7'200 véh/j	6'400 véh/j	9'600 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	6.0 m	7.4 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement possible	Elargissement possible
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement possible	Elargissement possible
Topographie	vallonné	vallonné	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	2 bandes cyclables	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B1	A2	B1
Recommandations	Voie centrale banalisée	Aménagements existants suffisants	Voie centrale banalisée
<i>ou</i>			
Commentaires	c: bande cyclable à la montée sur la route de la Parqueterie. Piste mixte en cours de réalisation		

1400-3 La Muetta (Vaulruz) - Vaulruz



1400-3 La Muetta (Vaulruz) - Vaulruz

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire		
TJM 2010	9'600 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	7.0 m		
Partie latérale gauche	Elargissement possible		
Partie latérale droite	Elargissement possible		
Topographie	vallonné		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		

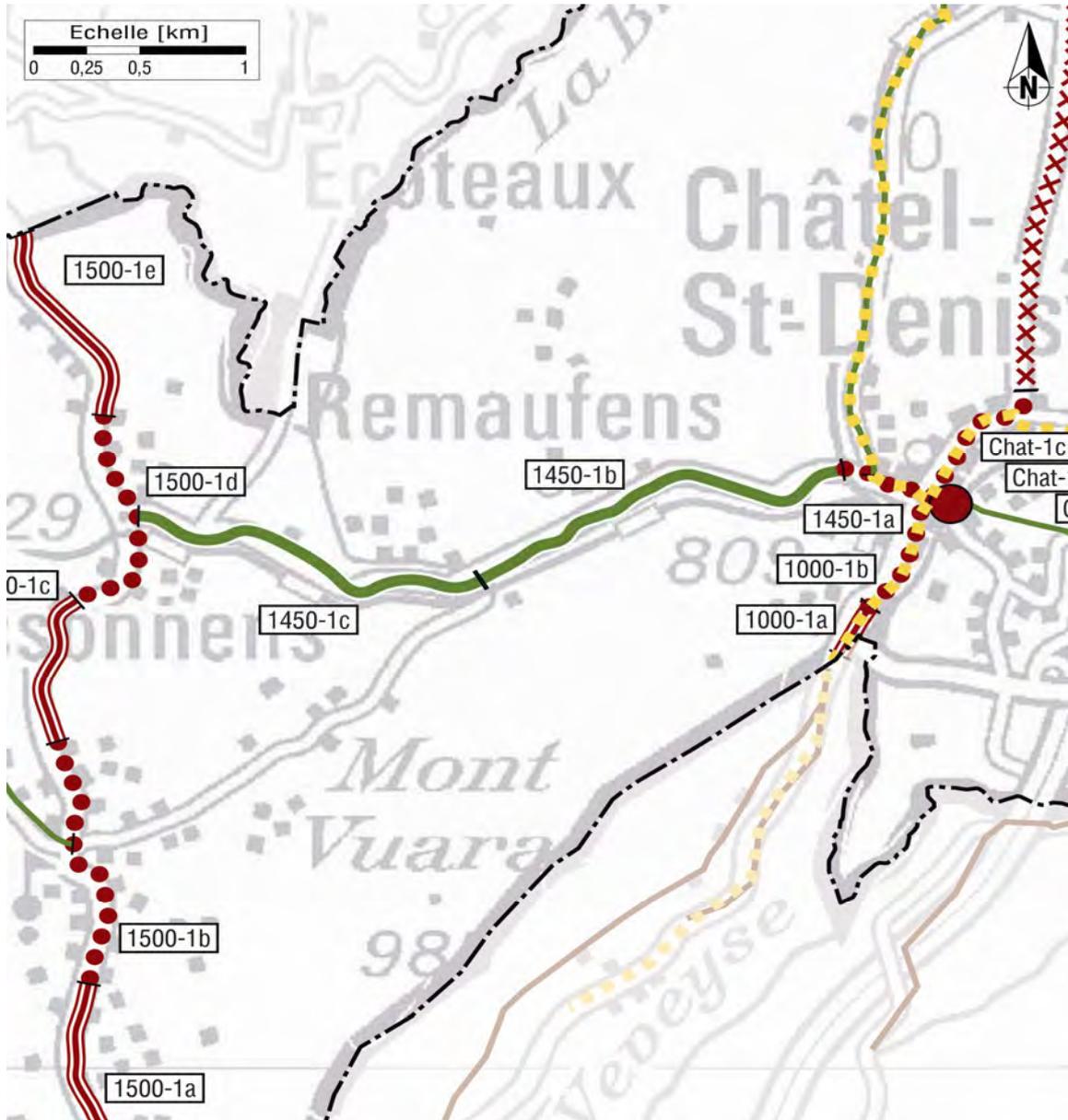
Hiérarchie			
Classe de mesure	B6		
Recommandations	Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif		
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

1450-1 **Châtel-St-Denis - Bossonnens**



1450-1 Châtel-St-Denis - Bossonnens

	a	b	c
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	axe prioritaire
TJM 2010	6'300 véh/j	6'300 véh/j	6'300 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	8.5 m	8.5 m
Partie latérale gauche	Aucune marge	Elargissement possible	Elargissement possible
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement possible	Elargissement possible
Topographie	plat	vallonné	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	2 bandes cyclables	2 bandes cyclables

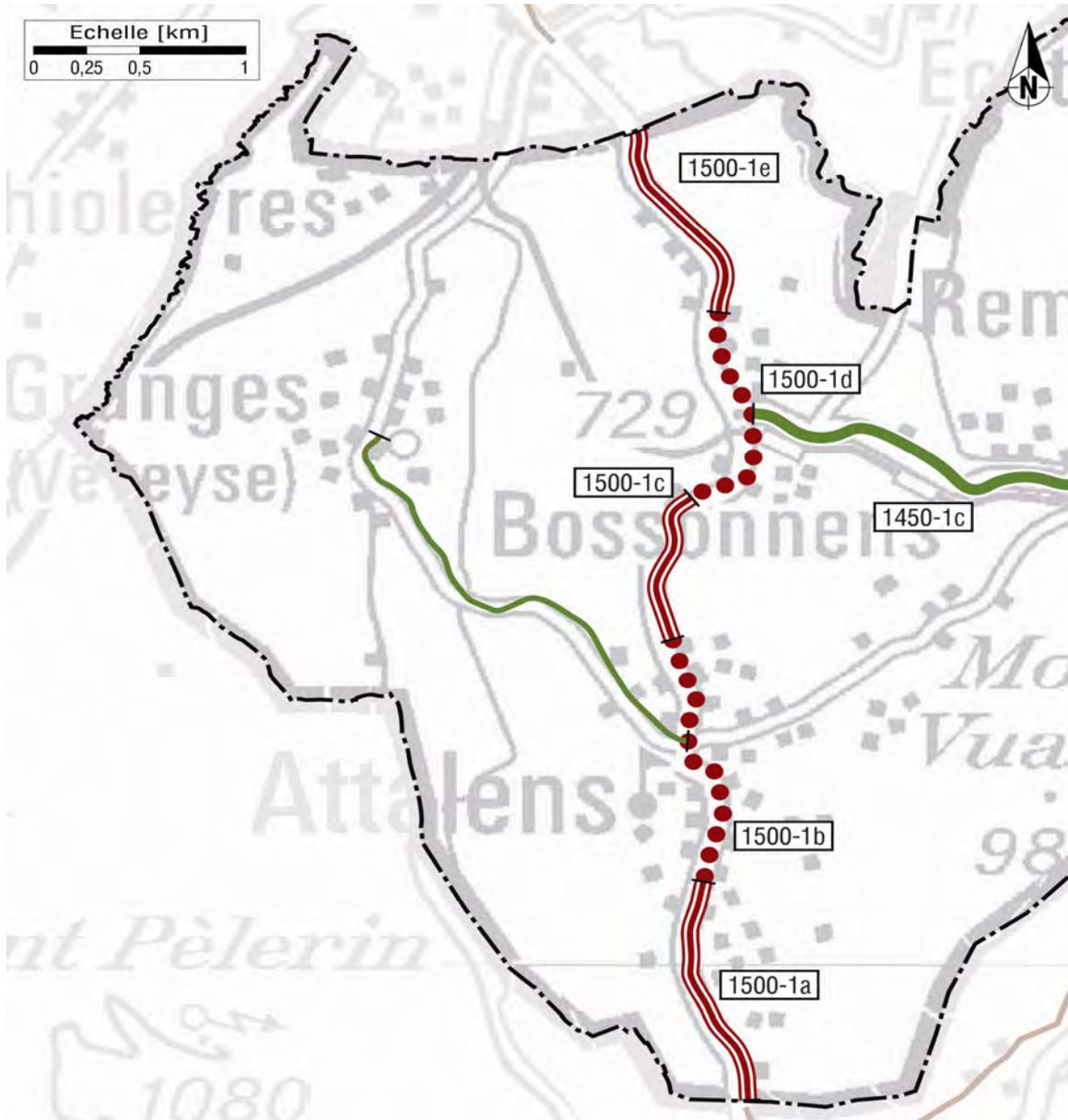
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B3	A2	A2
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Aménagements existants suffisants	Aménagements existants suffisants
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

1500-1 Attalens - Palézieux-Gare (VD)

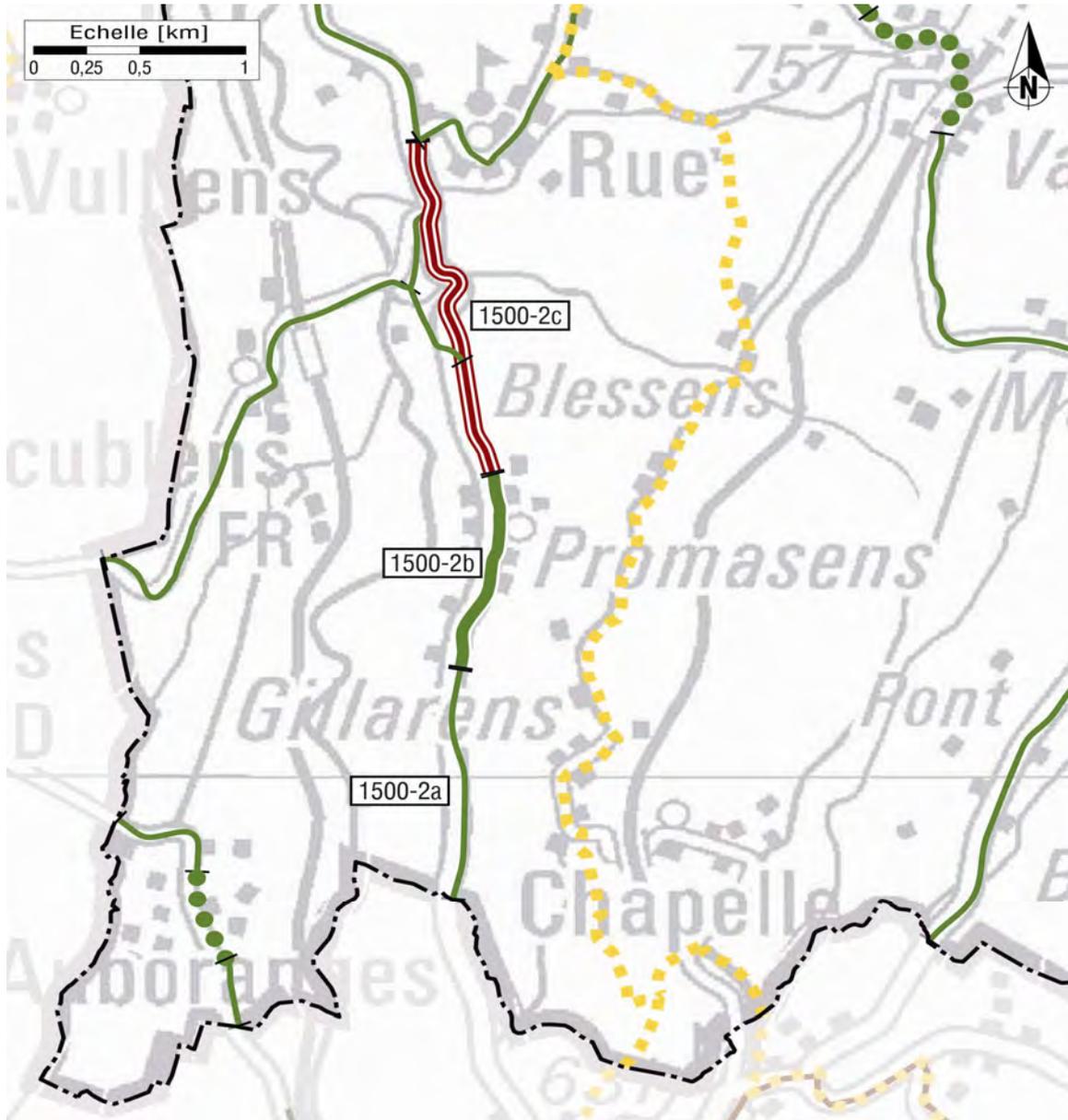


1500-1 Attalens - Palézieux-Gare (VD)

	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	3'500 véh/j	3'500 véh/j	3'500 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.5 m	5.6 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Trottoir	Elargissement possible
Partie latérale droite	Elargissement possible	Trottoir	Elargissement possible
Topographie	plat	plat	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	B3	B2
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables
<i>ou</i>			Bande cyclable à la montée
	d	e	f
Statut section	axe prioritaire	axe prioritaire	
TJM 2010	5'500 véh/j	5'500 véh/j	
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	6.0 m	
Partie latérale gauche	Trottoir	Trottoir	
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Elargissement aisé	
Topographie	vallonné	vallonné	
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	
Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	B3	B2	
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables	
<i>ou</i>			

Commentaires b: étude Valtraloc en cours
d: étude Valtraloc en cours

1500-2 Oron-la-Ville (VD) - Rue



1500-2 **Oron-la-Ville (VD) - Rue**

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	3'400 véh/j	3'400 véh/j	3'400 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	6.0 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Trottoir	Elargissement possible
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Elargissement possible	Elargissement possible
Topographie	vallonné	plat	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Valtraloc réalisé	Aucun

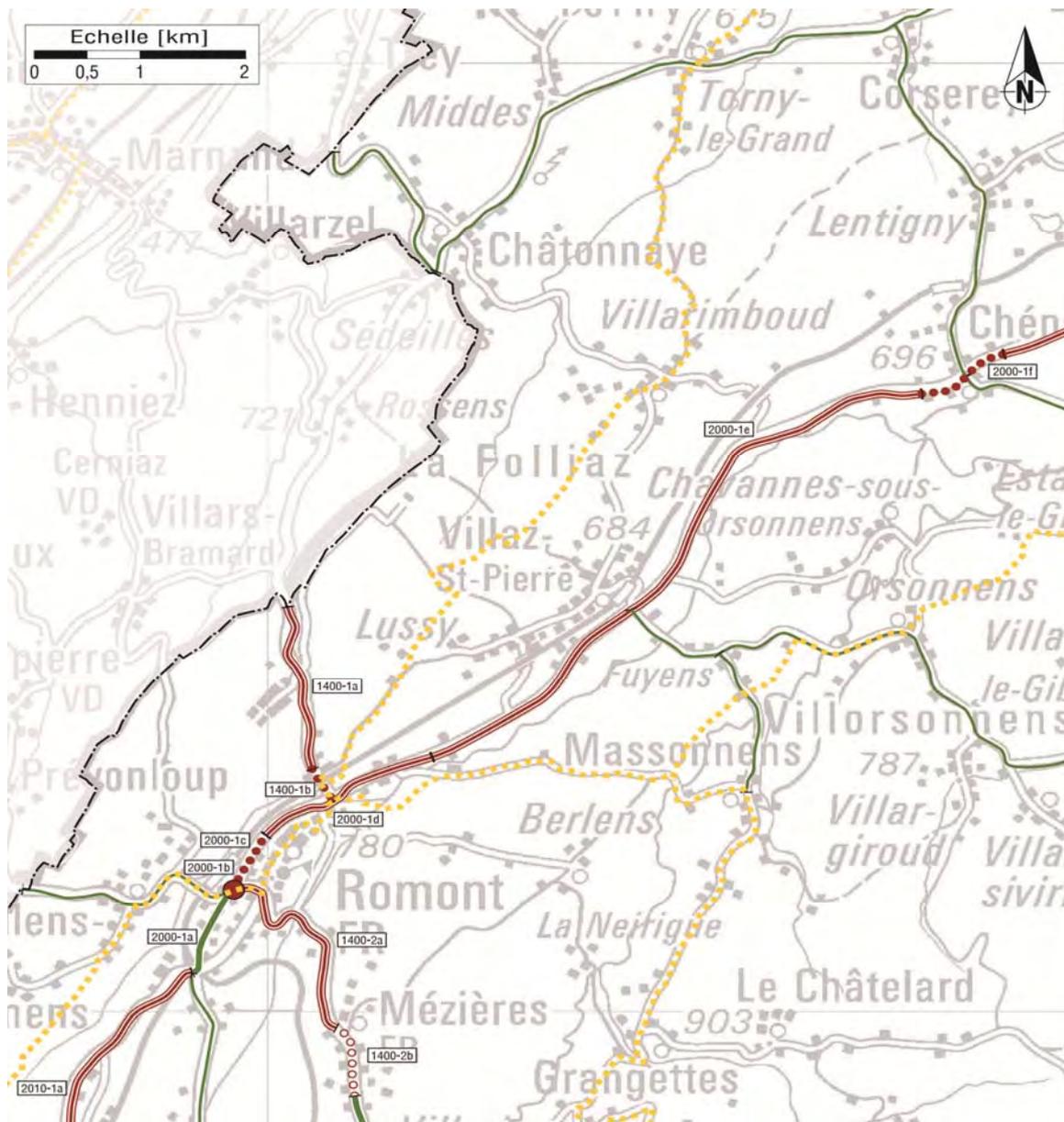
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	A1	A2	B2
Recommandations	Aucun aménagement nécessaire	Aucun aménagement nécessaire	Bande cyclable à la montée
<i>ou</i>	Bandes cyclables		

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

2000-1 Romont - Chénens

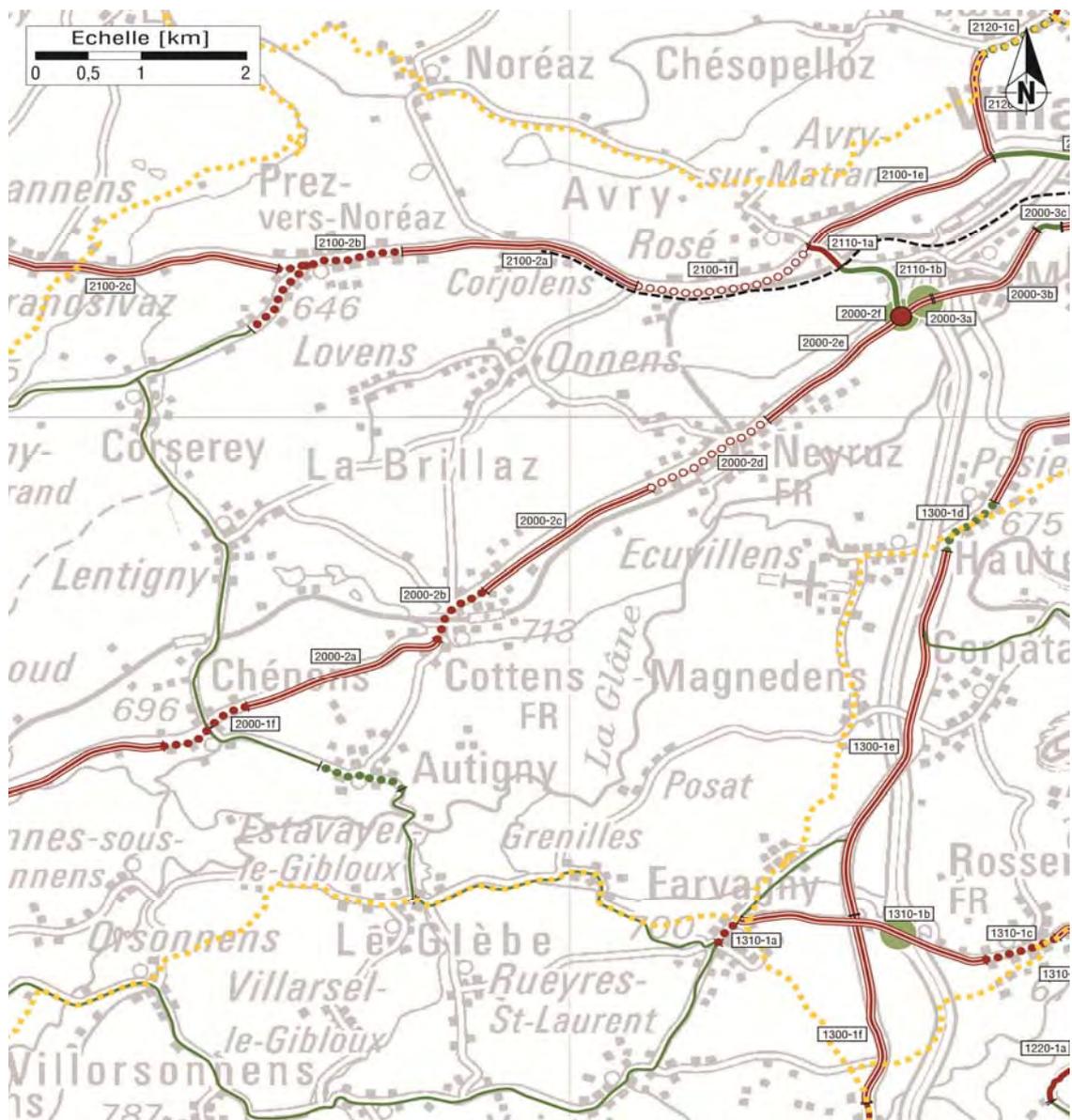


2000-1 Romont - Chénens

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Carrefour part. édilitaire	Axe prioritaire
TJM 2010	5'800 véh/j		11'600 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.1 m		6.4 m
Partie latérale gauche	Trottoir		Aucune marge
Partie latérale droite	Trottoir		Elargissement possible
Topographie	plat		vallonné
Aménag. cyclables exist.	2 bandes cyclables	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	A2	B4	B3
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Aménagement ponctuel	Valtraloc à réaliser ou à renforcer
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	11'600 véh/j	9'200 véh/j	6'700 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.6 m	7.0 m	5.4 m
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Elargissement aisé	Aucune marge
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement aisé	Aucune marge
Topographie	vallonné	plat	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1-2	2
Classe de mesure	B2	B2	B3
Recommandations	Bandes cyclables	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer
<i>ou</i>		Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif	

Commentaires a: projet de bandes cyclables (partiellement réalisé)

2000-2 **Chénens - Matran**



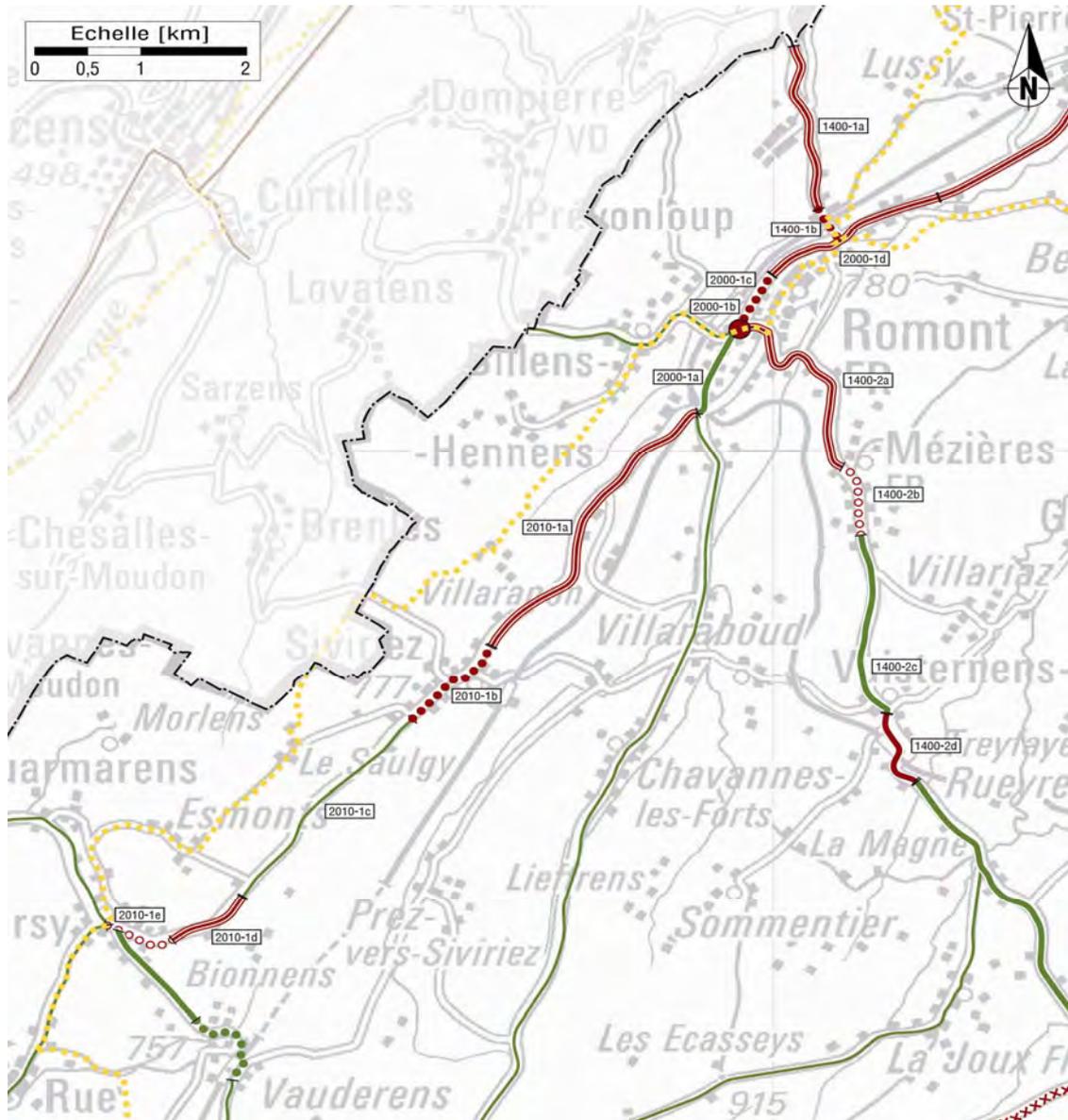
2000-2 Chénens - Matran			
	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	7'400 véh/j	7'400 véh/j	7'400 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.5 m	6.5 m	-
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Elargissement possible	Elargissement possible
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Trottoir	Elargissement possible
Topographie	plat	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun
Hiérarchie	2	1-2	1
Classe de mesure	B2	B3	B2
Recommandations	Bandes cyclables	concept Valtraloc	Bandes cyclables
<i>ou</i>	Piste cyclable		Piste cyclable
	d	e	f
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Carrefour domaine RN
TJM 2010	11'800 véh/j	11'800 véh/j	16'800 véh/j
% PL			
Largeur minimale		7.0 m	-
Partie latérale gauche		Elargissement aisé	-
Partie latérale droite		Elargissement possible	-
Topographie	vallonné	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B5	B2	B4
Recommandations	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé	Bandes cyclables	Aménagement ponctuel
<i>ou</i>		Piste cyclable	
Commentaires	f: giratoire à double voie		

2000-3 Matran - Villars-sur-Glâne

	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	12'800 véh/j	7'200 véh/j	7'200 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	6.5 m	
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Elargissement possible	
Partie latérale droite	Elargissement possible	Trottoir	
Topographie	valloné	valloné	valloné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Piste cyclable
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	B2	A2
Recommandations	Bandes cyclables	Bande cyclable à la montée Voie centrale banalisée	Aménagements existants suffisants
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Axe prioritaire	Route communale	
TJM 2010	7'200 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	6.0 m		
Partie latérale gauche	Elargissement possible		
Partie latérale droite	Trottoir		
Topographie	valloné	valloné	
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	
Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	B2	B6	
Recommandations	Piste mixte	Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif	
<i>ou</i>			

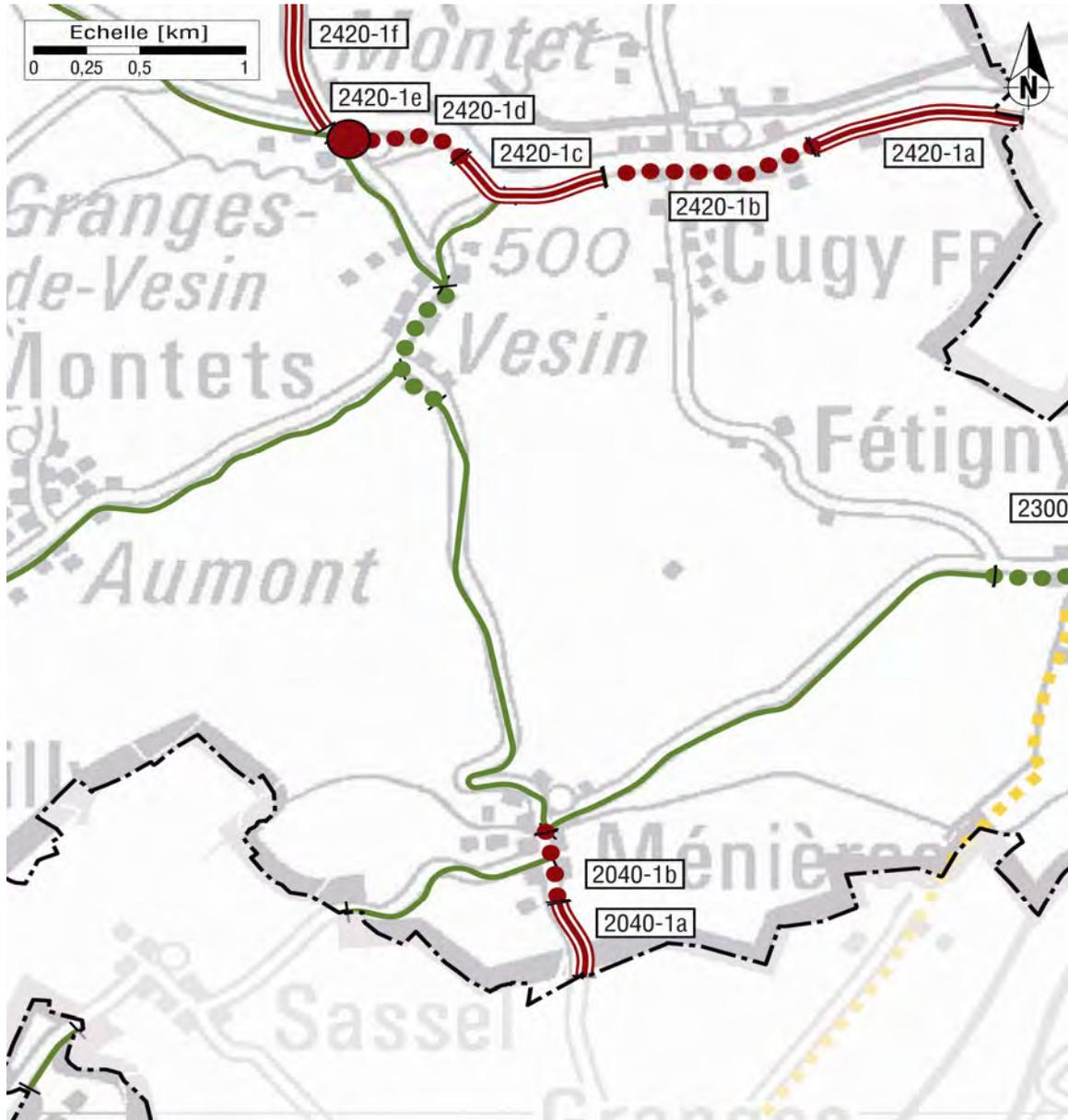
Commentaires a : domaine RN
b : itinéraire alternatif au Sud à examiner

2010-1 **Romont - Rue**



2010-1 Romont - Rue			
	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	4'900 véh/j	3'300 véh/j	3'300 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	6.1 m	7.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Elargissement possible	Elargissement aisé
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Trottoir	Elargissement aisé
Topographie	montagneux	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	B3	A1
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Aucun aménagement nécessaire
<i>ou</i>	Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif	Suppression du marquage central	Bandes cyclables
	d	e	f
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	
TJM 2010	3'300 véh/j	3'300 véh/j	
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	6.5 m	
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Trottoir	
Partie latérale droite	Elargissement possible	Trottoir	
Topographie	montagneux	montagneux	
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé	
Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	B2	B5	
Recommandations	Bande cyclable à la montée	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé	
<i>ou</i>			
Commentaires			

2040-1 Ménières - Les Montets



2040-1 Ménières - Les Montets

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	
TJM 2010	3'400 véh/j	3'400 véh/j	
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	6.0 m	
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Aucune marge	
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Trottoir	
Topographie	vallonné	vallonné	
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	

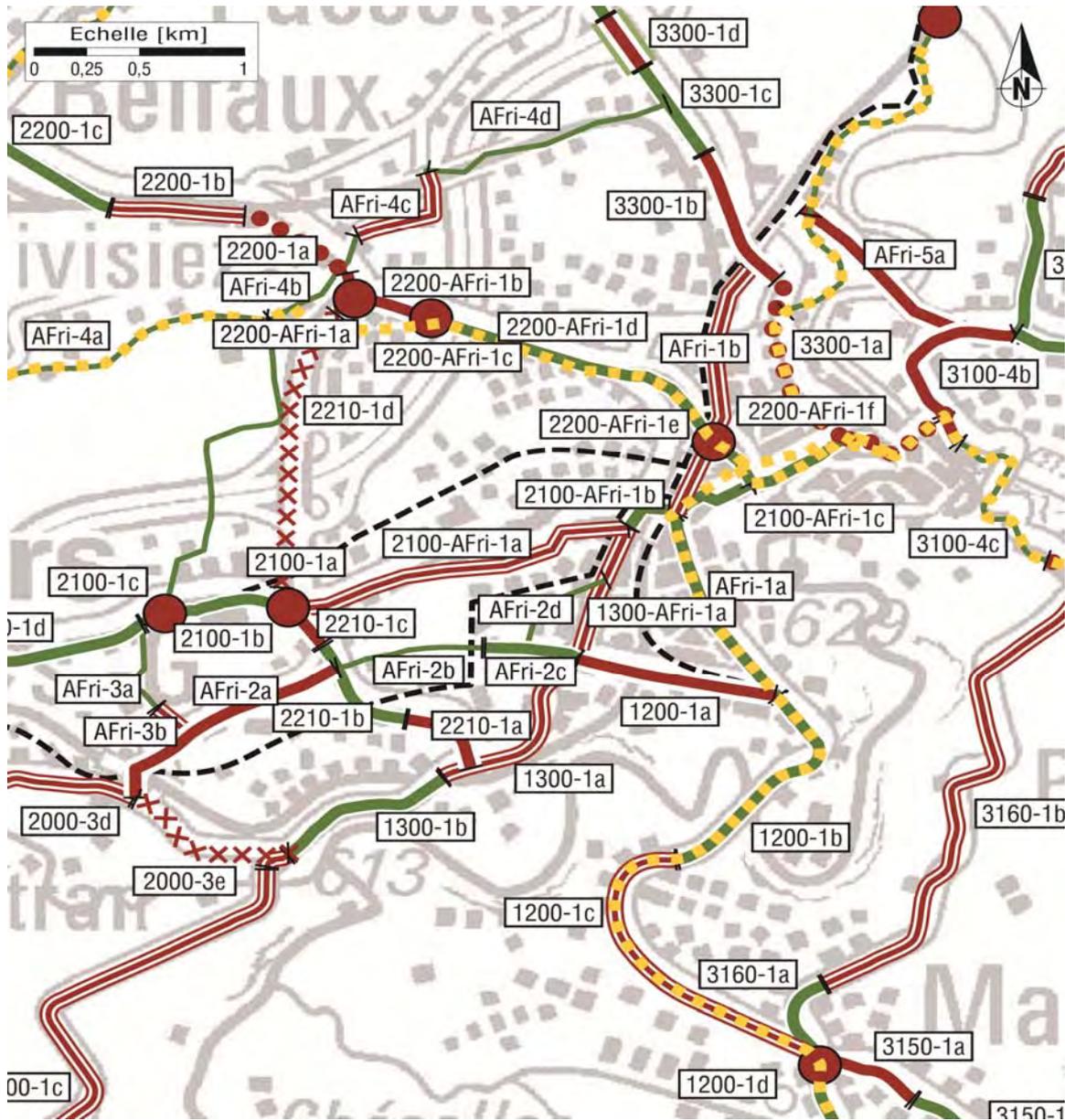
Hiérarchie	3	3	
Classe de mesure	B2	B3	
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires b : Etude Valtraloc en cours

2100-AFri-1 Agglomération de Fribourg



2100-AFri-1 Agglomération de Fribourg

	a	b	c
Statut section	Route communale	Route communale	Route communale
TJM 2010	12'200 véh/j	18'300 véh/j	
% PL			
Largeur minimale	7.5 m	8.0 m	
Partie latérale gauche	Trottoir	Trottoir	Trottoir
Partie latérale droite	Trottoir	Trottoir	Trottoir
Topographie	vallonné	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Bande cyclable à la montée	2 bandes cyclables	2 bandes cyclables

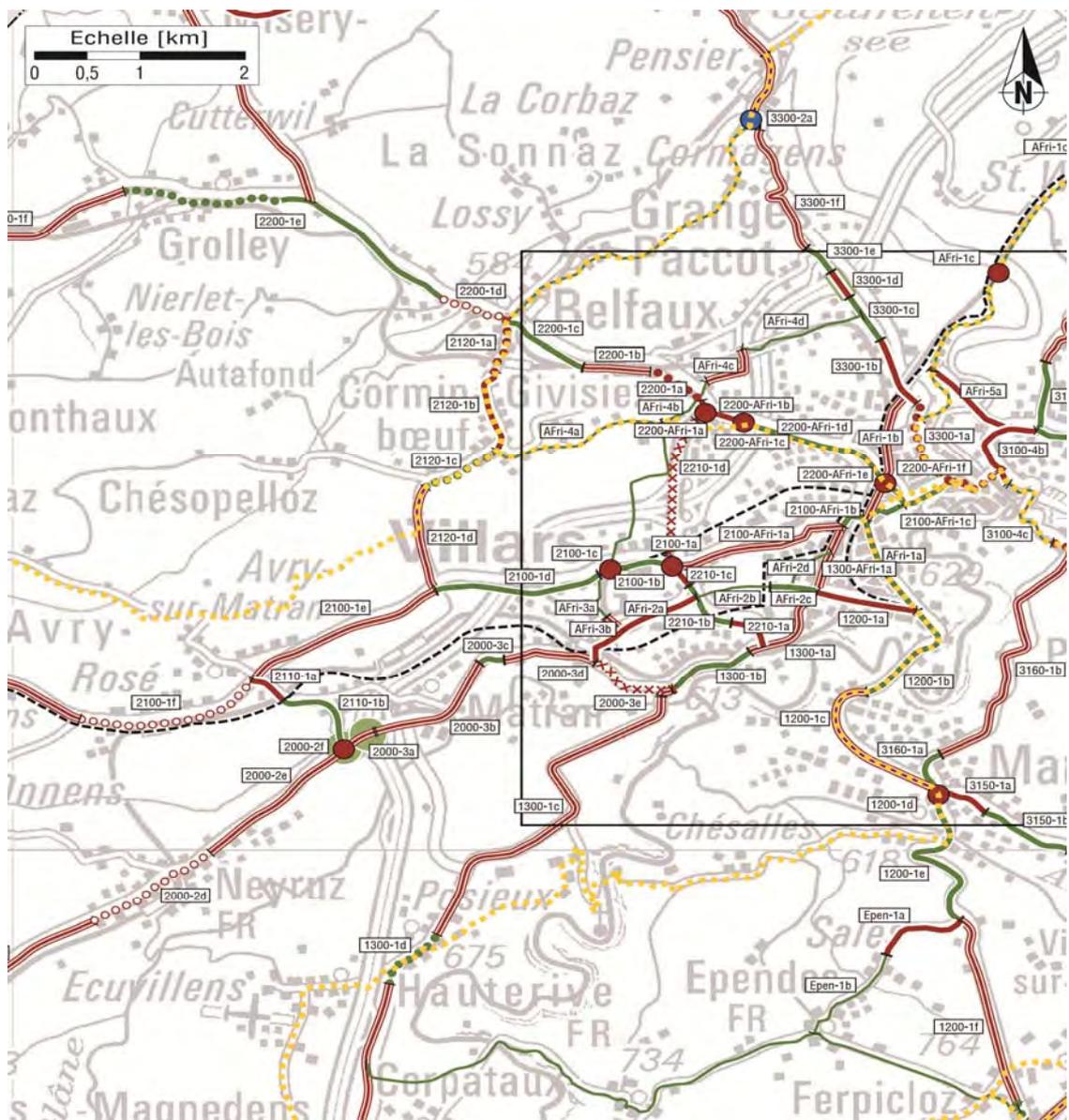
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B2	A2	A2
Recommandations	Bandes cyclables	Aménagements existants suffisants	Aménagements existants suffisants
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie	1		
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires a: bande cyclable et trottoir mixte, ou itinéraire à reporter ponctuellement sur route communale

2100-1 **Fribourg - Avry-sur-Matran**

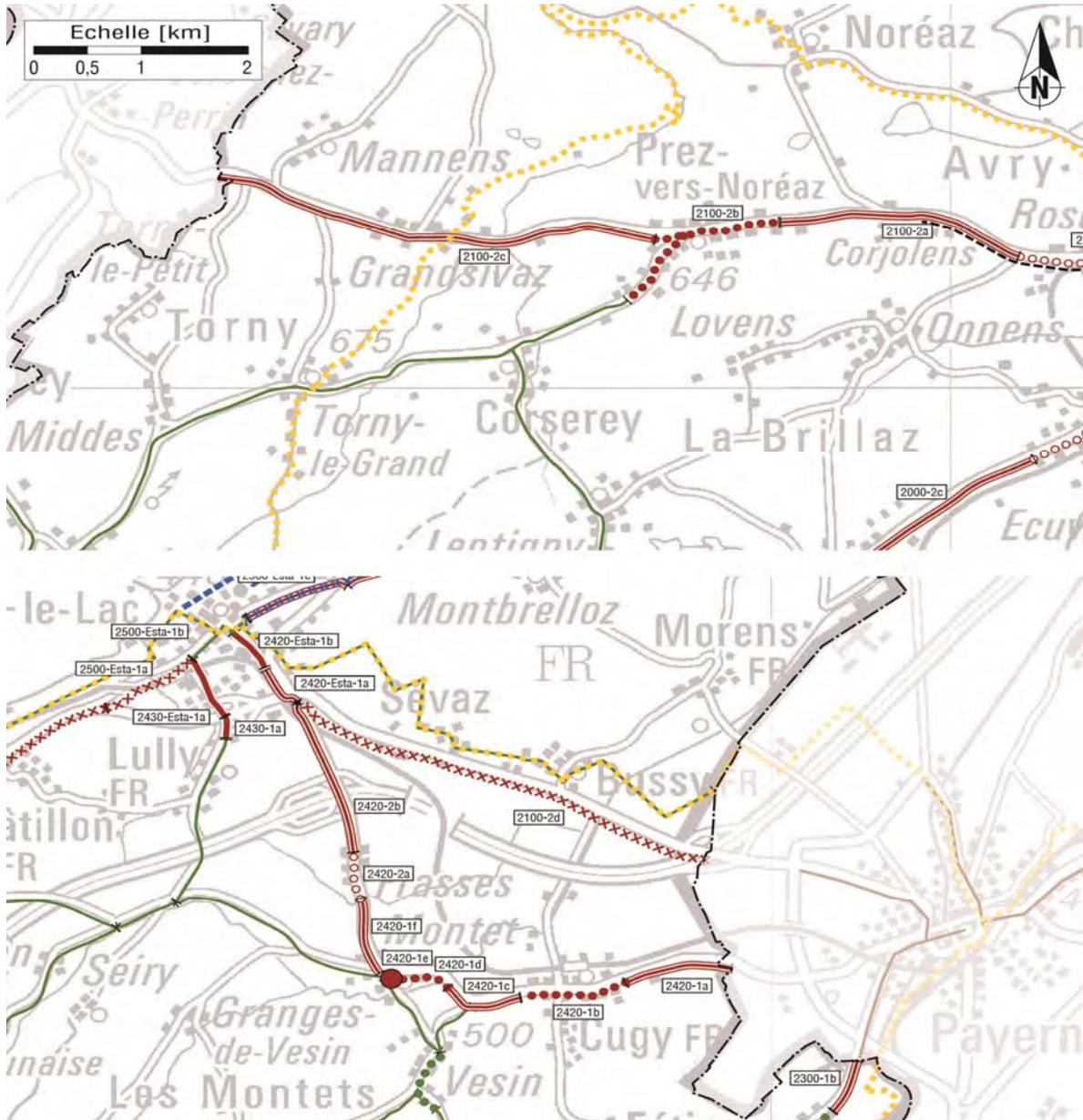


2100-1 Fribourg - Avry-sur-Matran

	a	b	c
Statut section	Carrefour part. édilitaire	axe prioritaire	Carrefour édilitaire
TJM 2010		16'300 véh/j	
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie		plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	2 bandes cyclables	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B4	A2	B4
Recommandations	Aménagement ponctuel	Aménagements existants suffisants	Aménagement ponctuel
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	axe prioritaire
TJM 2010	11'100 véh/j	11'100 véh/j	13'700 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.4 m	7.0 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement possible		Elargissement possible
Partie latérale droite	Elargissement aisé		Trottoir
Topographie	vallonné	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	2 bandes cyclables	Aucun	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	A2	B2	B5
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé
<i>ou</i>			

Commentaires a: bande cyclable et trottoir mixte, ou itinéraire à reporter ponctuellement sur route

2100-2 Avry-sur-Matran - Payerne (VD) - Estavayer-le-Lac



2100-2 Avry-sur-Matran - Payerne (VD) - Estavayer-le-Lac

	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	13'700 véh/j	10'600 véh/j	9'200 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	6.0 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Chemin piéton séparé	Elargissement possible	Aucune marge
Partie latérale droite	Elargissement possible	Trottoir	Elargissement possible
Topographie	plat	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

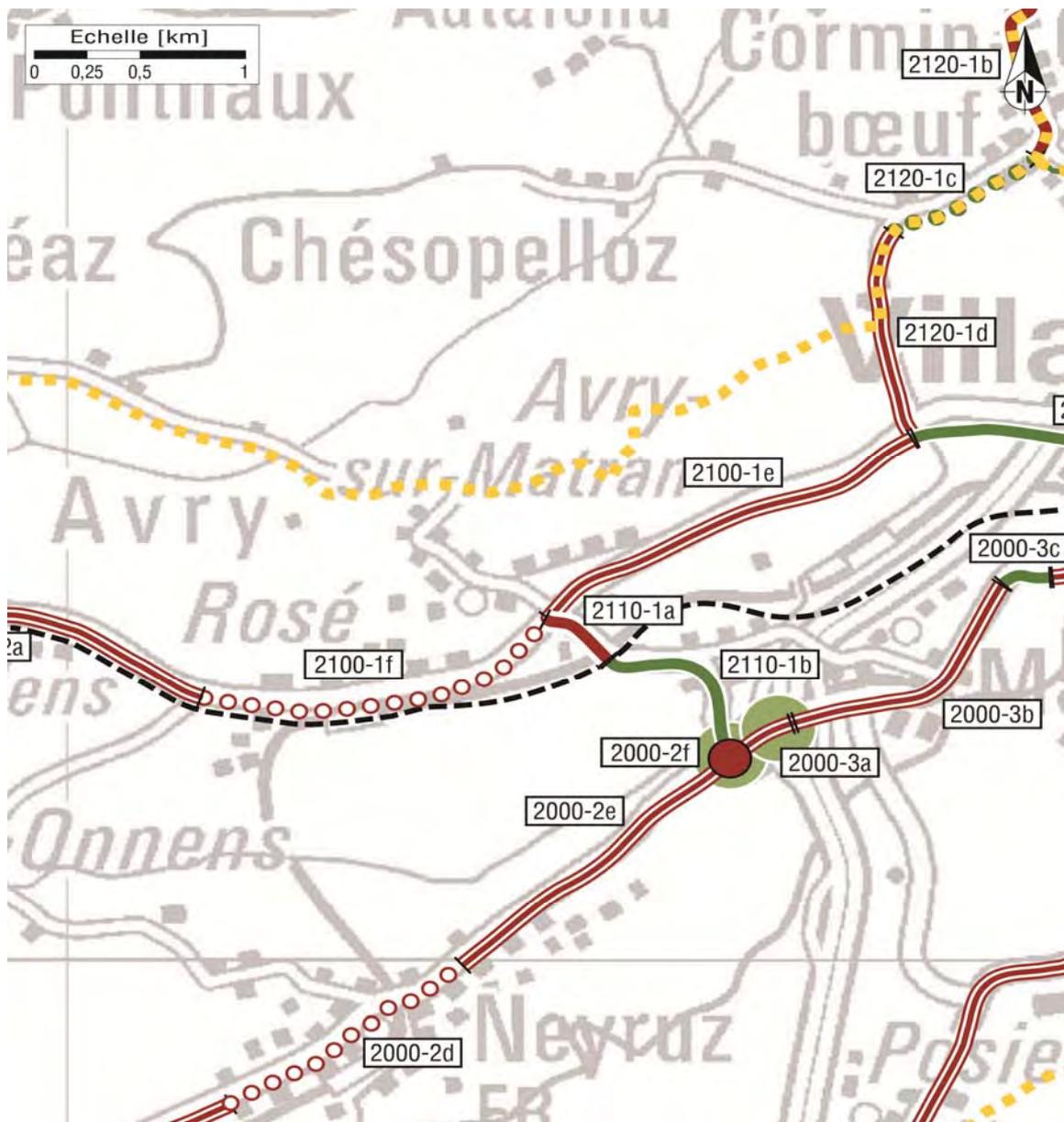
Hiérarchie	1	2	2
Classe de mesure	B2	B3	B2
Recommandations	Bande cyclable	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section	Axe secondaire		
TJM 2010	4'900 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	6.0 m		
Partie latérale gauche	Elargissement aisé		
Partie latérale droite	Elargissement aisé		
Topographie	vallonné		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		

Hiérarchie	2	1	
Classe de mesure	B6		
Recommandations	Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif		
<i>ou</i>			

Commentaires a: bande cyclable et trottoir mixte, ou itinéraire à reporter ponctuellement sur route communale

2110-1 **Avry-sur-Matran - Matran**



2110-1 Avry-sur-Matran - Matran

	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	
TJM 2010	14'400 véh/j	13'700 véh/j	
% PL			
Largeur minimale	9.5 m	7.0 m	
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement possible	
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement aisé	
Topographie	vallonné	vallonné	
Aménag. cyclables exist.	Aucun	2 bandes cyclables	

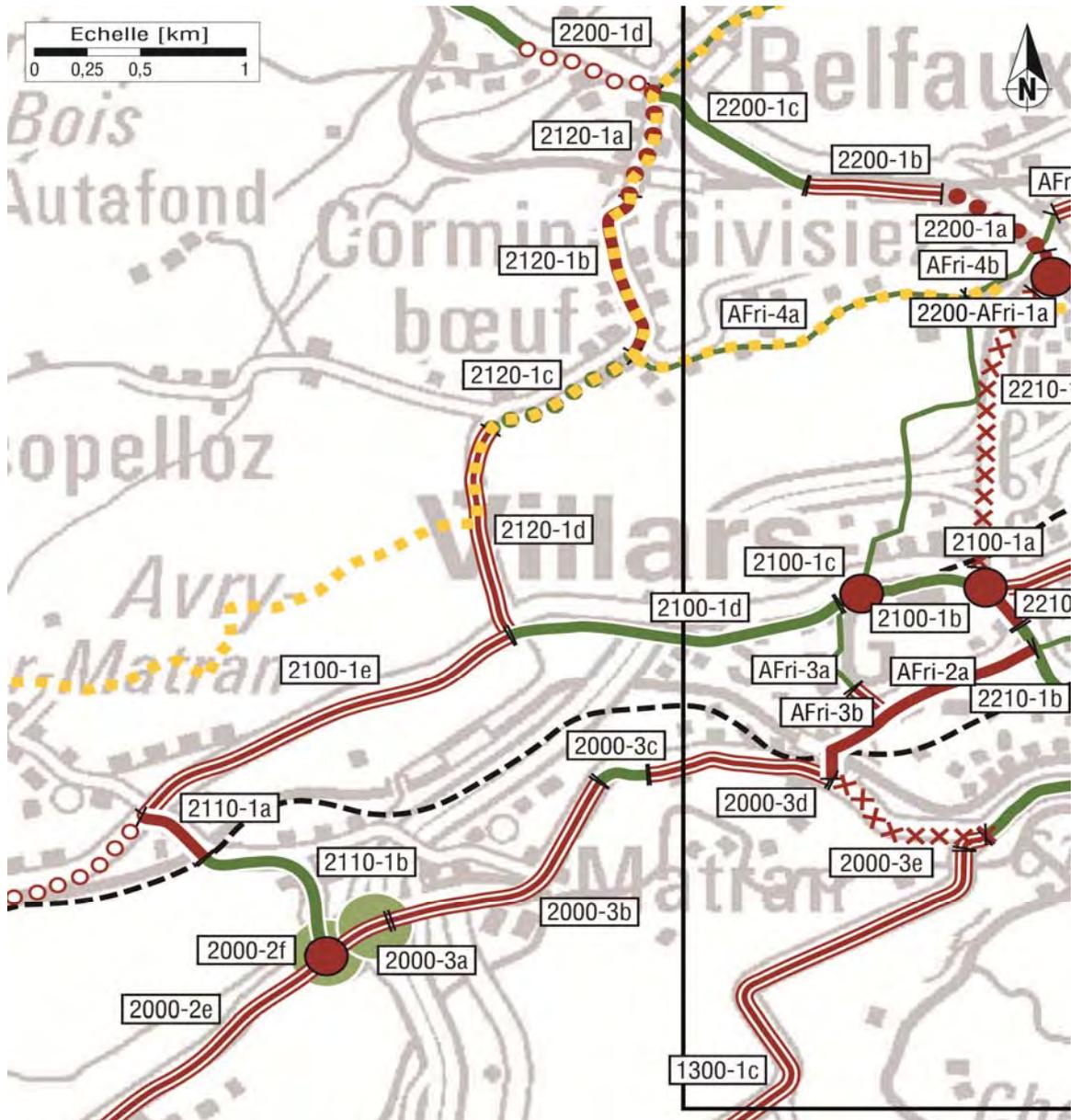
Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	B1	A2	
Recommandations	Bandes cyclables	Aménagements existants suffisants	
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires a: deux giratoires à double voie à traiter

2120-1 Belfaux - Matran

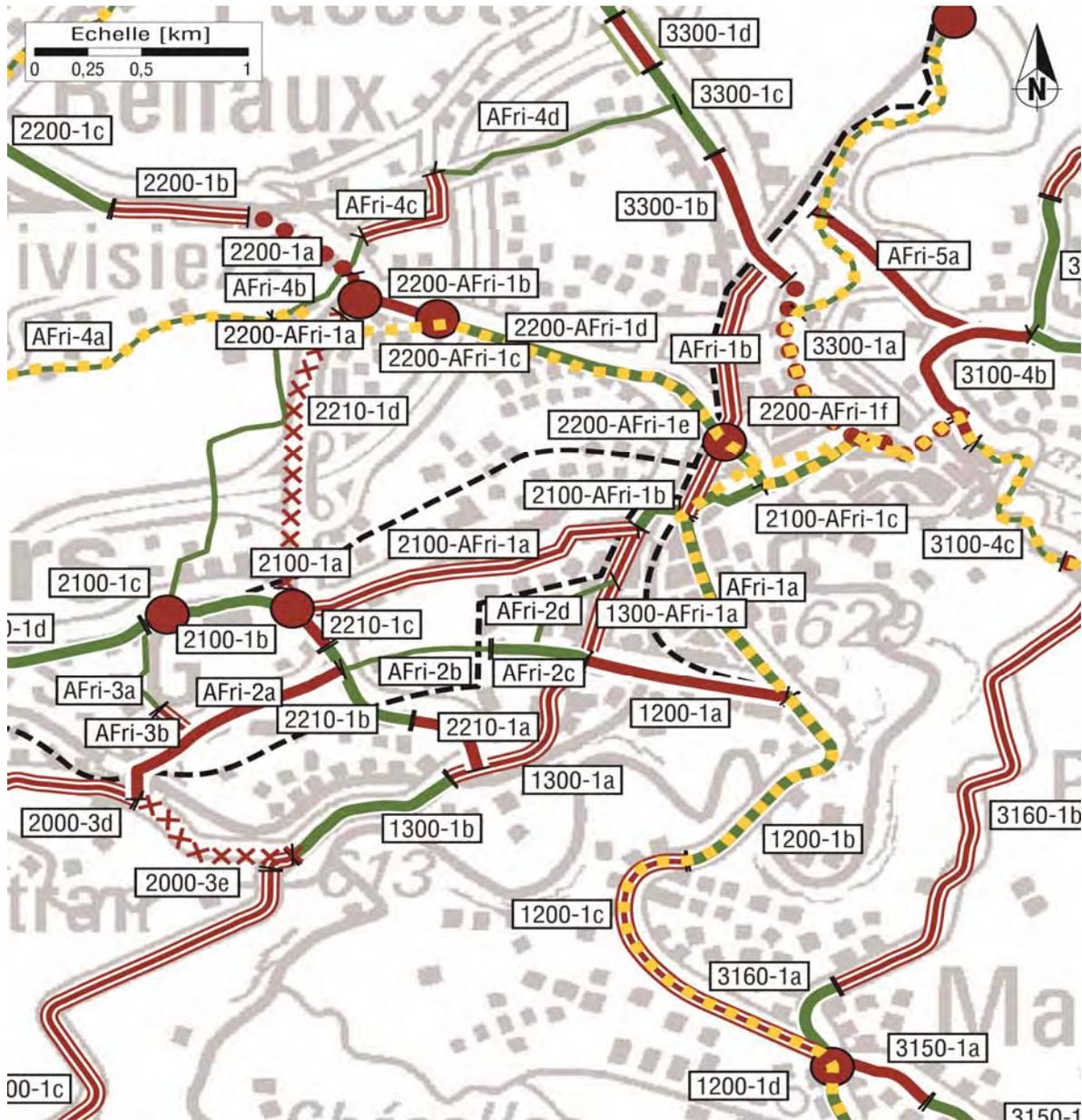


2120-1 Belfaux - Matran

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	4'500 véh/j	4'500 véh/j	4'800 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	6.0 m	5.3 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Trottoir	Trottoir
Partie latérale droite	Aucune marge	Aucune marge	Trottoir
Topographie	vallonné	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Valtraloc réalisé
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B3	B1	A3
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bande cyclable à la montée Voie centrale banalisée	Aménagements existants suffisants
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Axe secondaire		
TJM 2010	4'800 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	6.0 m		
Partie latérale gauche	Elargissement aisé		
Partie latérale droite	Trottoir		
Topographie	vallonné		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		
Hiérarchie	1		
Classe de mesure	B2		
Recommandations	Bandes cyclables		
<i>ou</i>			

Commentaires b : recommandation 2 : voie centrale banalisée dans un sens

2200-Afri-1 Agglomération de Fribourg

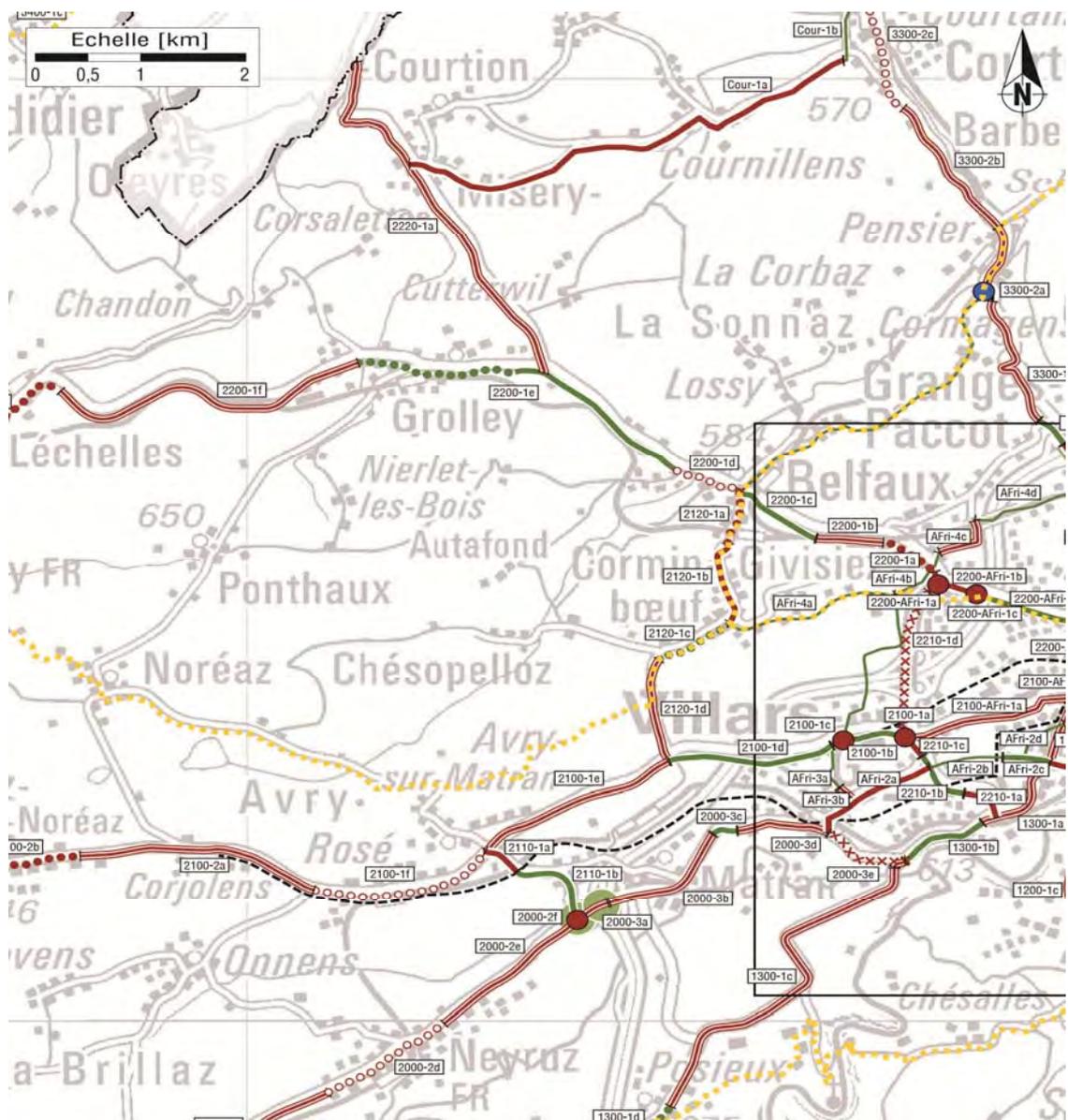


2200-Afri-1 Agglomération de Fribourg

	a	b	c
Statut section	Carrefour part. édilitaire	Route communale	Carrefour édilitaire
TJM 2010		19'800 véh/j	
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Bande cyclable Piste cyclable	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B4	B1	B4
Recommandations	Aménagement ponctuel	Bandes cyclables	Aménagement ponctuel
<i>ou</i>	Etude particulière		
	d	e	f
Statut section	Route communale	Carrefour édilitaire	Route communale
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie	plat	plat	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Bandes cyclables	Bande cyclable	Bandes cyclables
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	A2	B4	A2
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Aménagement ponctuel	Aménagements existants suffisants
<i>ou</i>		Etude particulière	

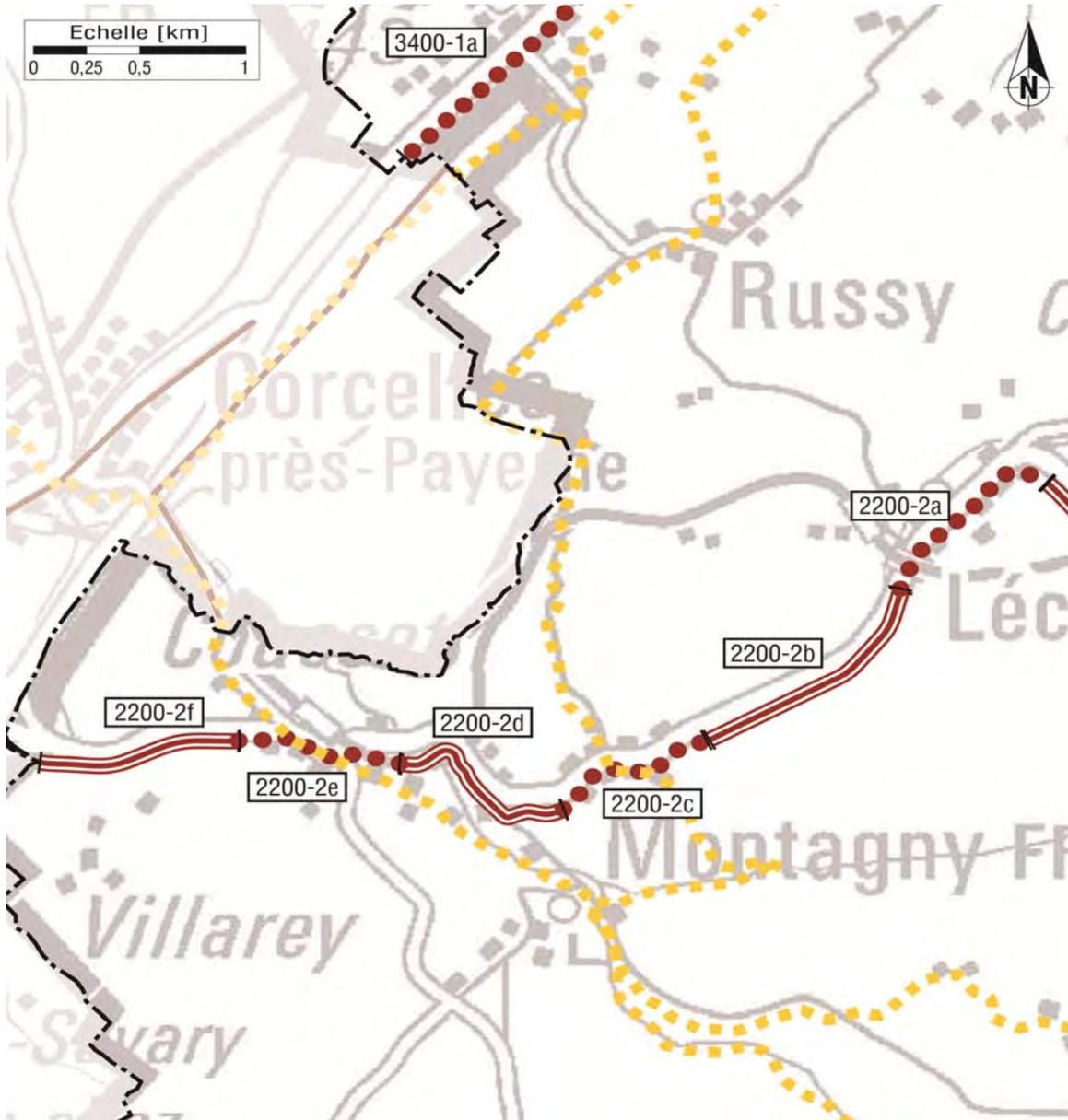
Commentaires b : Préselection pour cyclistes aménagée. Etude particulière pour résoudre la traversée de la route de Belfaux
 f : voie bus à la descente assimilée à une bande cyclable

2200-1 **Fribourg - Léchelles**



2200-1 Fribourg - Léchelles			
	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	10'500 véh/j	10'500 véh/j	10'500 véh/j
% PL			
Largeur minimale	7.0 m	7.0 m	7.2 m
Partie latérale gauche		Elargissement possible	
Partie latérale droite		Elargissement possible	
Topographie	vallonné	plat	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	2 bandes cyclables
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B3	B2	A2
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables	Aménagements existants suffisants
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	axe secondaire	axe secondaire	axe secondaire
TJM 2010	14'800 véh/j	14'300 véh/j	9'100 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	6.5 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement possible	Trottoir
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement aisé	Trottoir
Topographie	plat	vallonné	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé	Bande cyclable à la montée	Aucun
Hiérarchie	1	1	2
Classe de mesure	B5	A2	B2
Recommandations	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé	Aménag. existants suffisants	Bandes cyclables
<i>ou</i>			
Commentaires	a: Etude Valtraloc en cours. e: Valtraloc réalisé dans la traversée de Grolley		

2200-2 **Léchelles - Montagny**

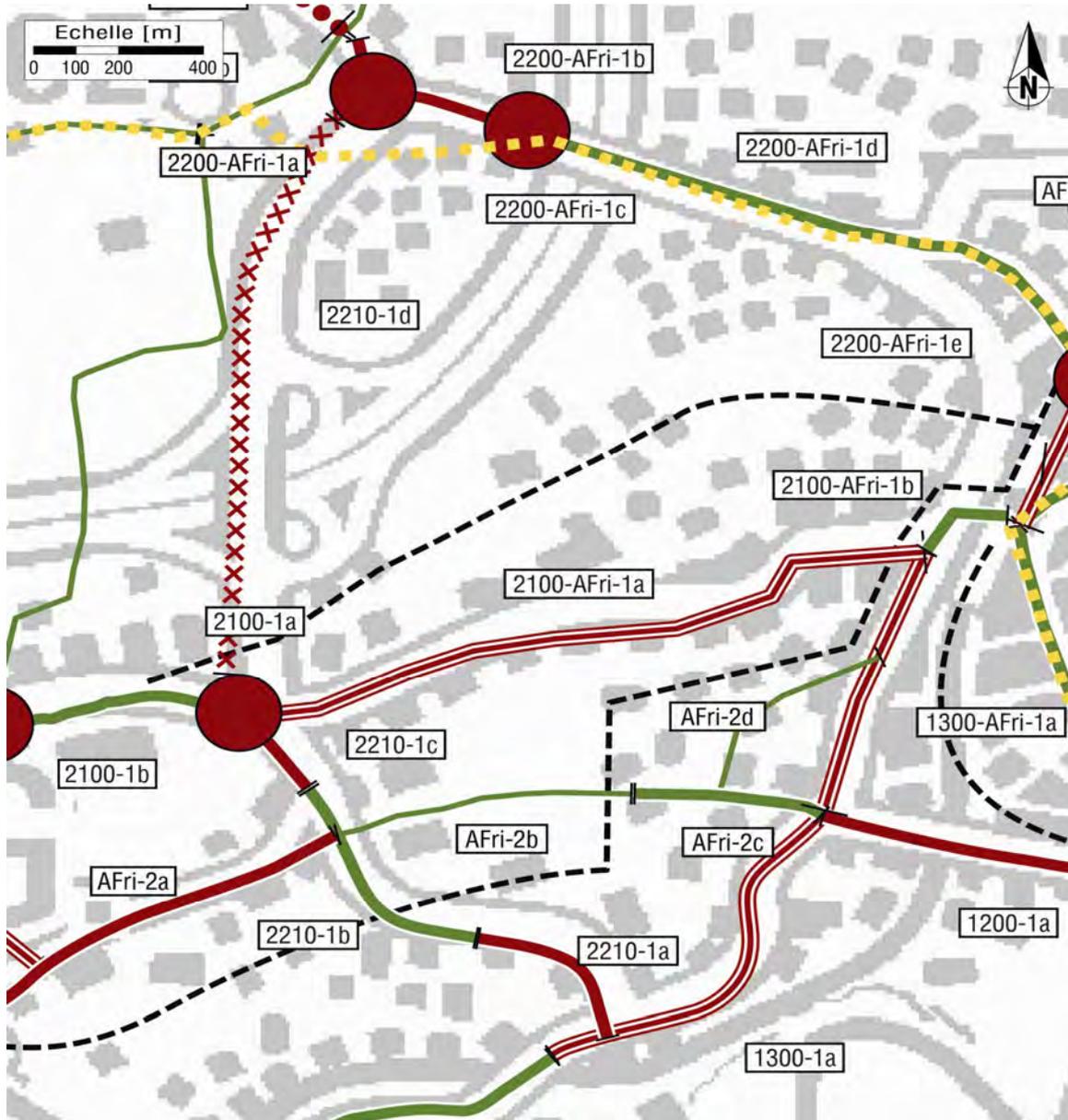


2200-2 Léchelles - Montagny

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	3'700 véh/j	3'700 véh/j	3'700 véh/j
% PL			
Largeur minimale	5.9 m	6.0 m	5.8 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement aisé	Aucune marge
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement aisé	Aucune marge
Topographie	plat	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun
Hiérarchie	2	2	2
Classe de mesure	B3	B2	B3
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bande cyclable à la montée	Valtraloc à réaliser ou à renforcer
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	4'300 véh/j	4'300 véh/j	4'300 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	5.8 m	6.1 m
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Trottoir	Elargissement aisé
Partie latérale droite	Elargissement possible	Trottoir	Elargissement aisé
Topographie	montagneux	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun
Hiérarchie	2	1	1
Classe de mesure	B2	B3	B2
Recommandations	Bande cyclable à la montée	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables
<i>ou</i>			

Commentaires a: projet de piste partagée / bande cyclable à l'entrée Est de Grolley

2210-1 Villars-sur-Glâne - Givisiez

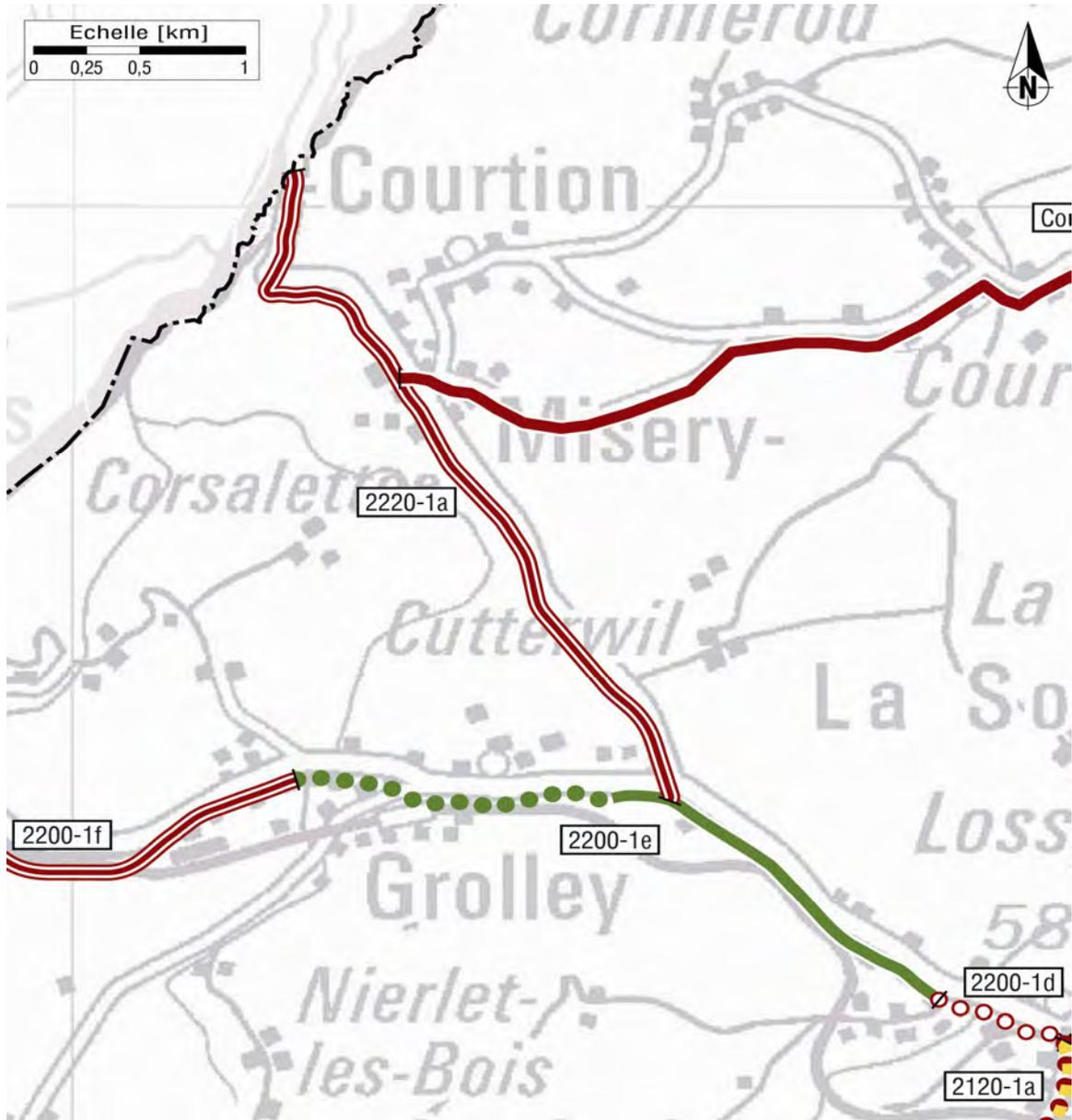


2210-1 Villars-sur-Glâne - Givisiez

	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	14'500 véh/j	20'200 véh/j	20'200 véh/j
% PL		%	%
Largeur minimale	7.0 m	10.0 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Trottoir	Trottoir
Partie latérale droite	Elargissement possible	Trottoir	Trottoir
Topographie	vallonné	vallonné	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	2 bandes cyclables	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B1	A2	B1
Recommandations	Voie centrale banalisée	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Axe prioritaire		
TJM 2010	22'000 véh/j		
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.	Aucun		
Hiérarchie	1		
Classe de mesure	B6		
Recommandations	Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif		
<i>ou</i>			

Commentaires d: ce tronçon est une semi-autoroute, report de l'itinéraire sur route communale

2220-1 Grolley - Miséry-Courtion



2220-1 Grolley - Miséry-Courtion

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire		
TJM 2010	7'800 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	6.0 m		
Partie latérale gauche	Elargissement possible		
Partie latérale droite	Trottoir		
Topographie	vallonné		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		

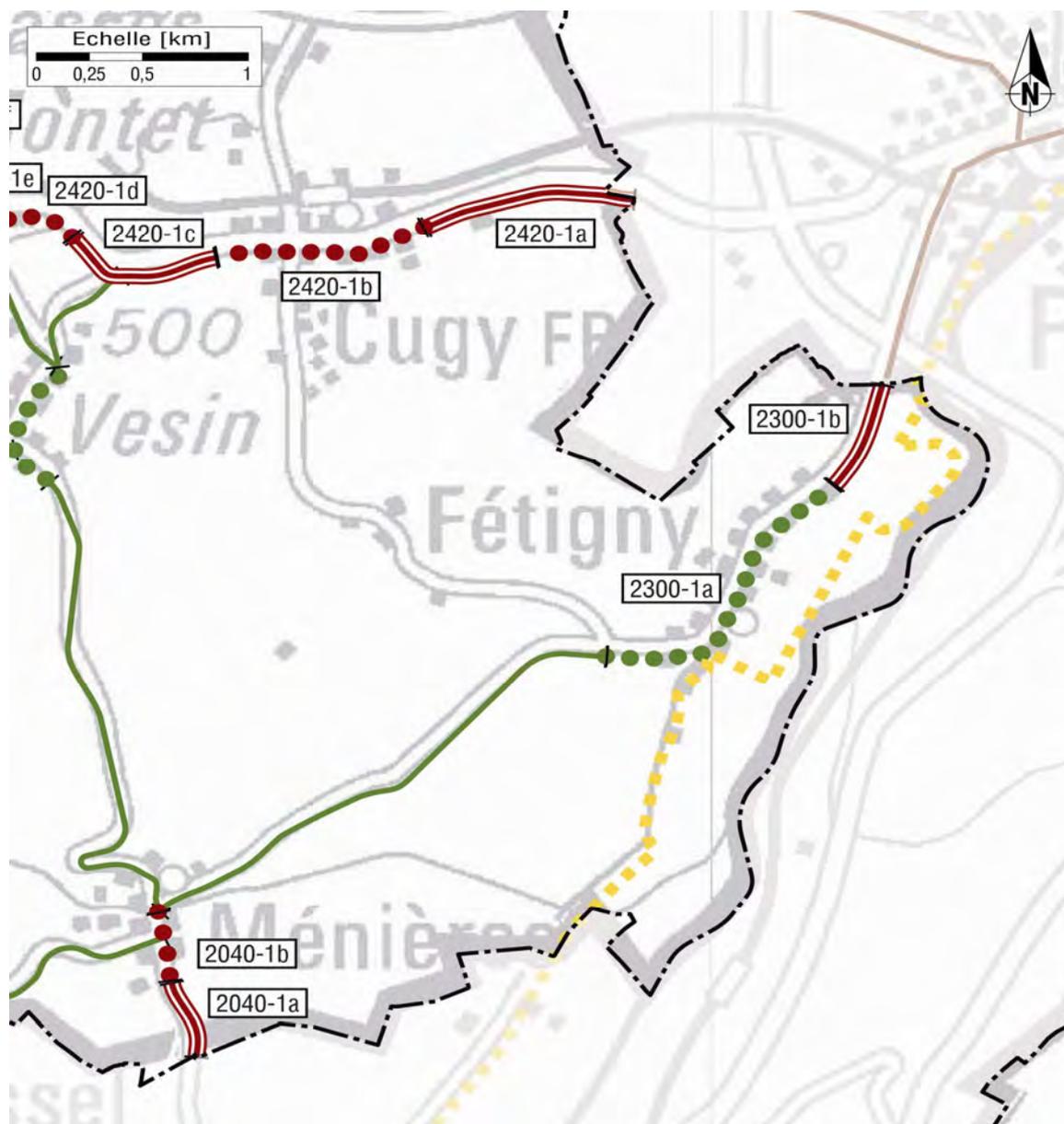
Hiérarchie	2		
Classe de mesure	B2		
Recommandations	Bandes cyclables		
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

2300-1 **Fétigny - Payerne (VD)**



2300-1 Fétigny - Payerne (VD)

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	
TJM 2010	3'600 véh/j	3'600 véh/j	
% PL			
Largeur minimale	4.8 m	7.0 m	
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement possible	
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement aisé	
Topographie	plat	plat	
Aménag. cyclables exist.	Valtraloc réalisé	Aucun	

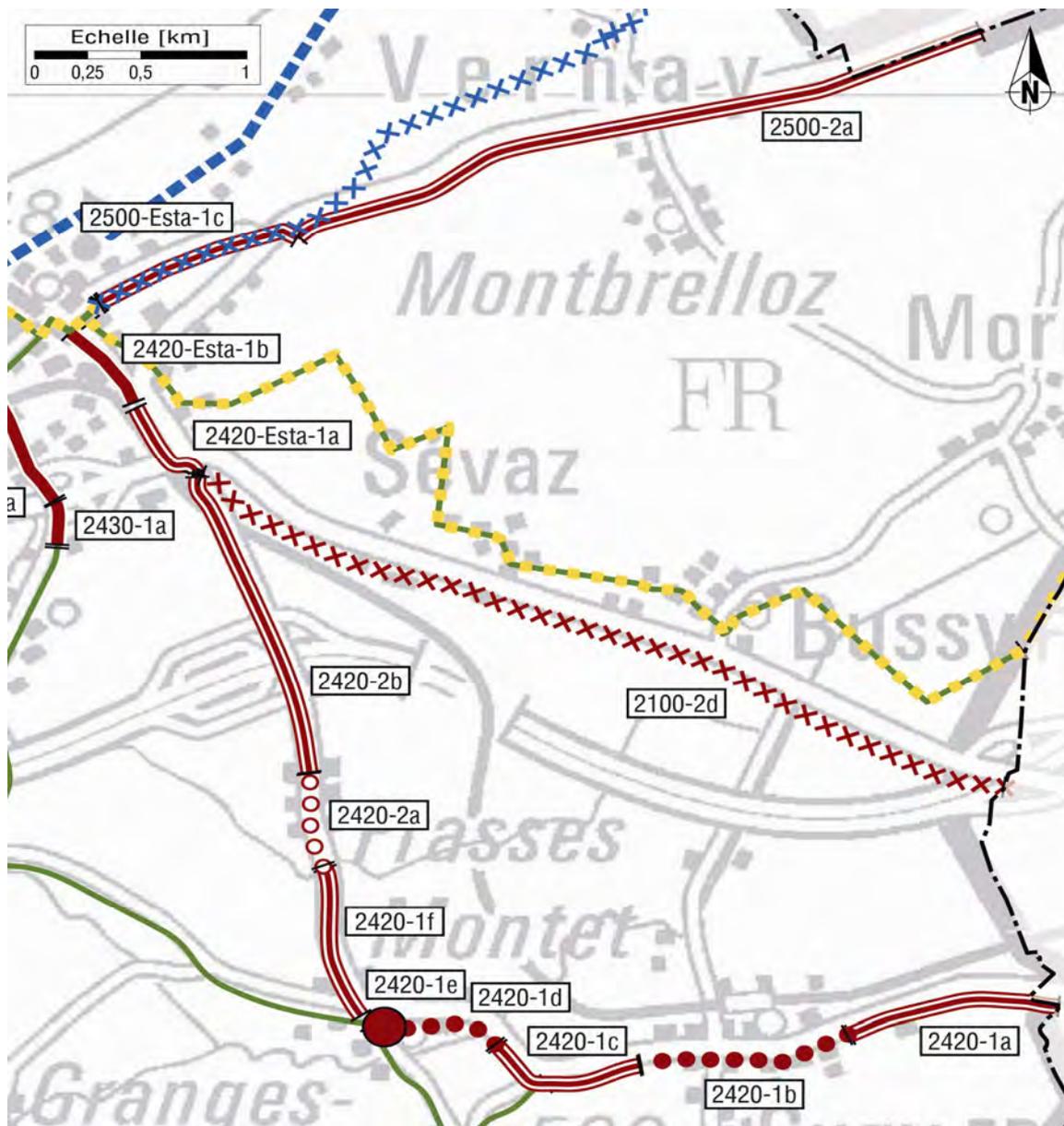
Hiérarchie	2	1	
Classe de mesure	A3	B2	
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables	
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

2420-1 Payerne (VD) - Frasses



2420-1 Payerne (VD) - Frasses

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	4'400 véh/j	4'400 véh/j	4'300 véh/j
% PL			
Largeur minimale	5.6 m	6.8 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Trottoir	Elargissement aisé
Partie latérale droite	Elargissement aisé	Trottoir	Elargissement aisé
Topographie	vallonné	plat	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

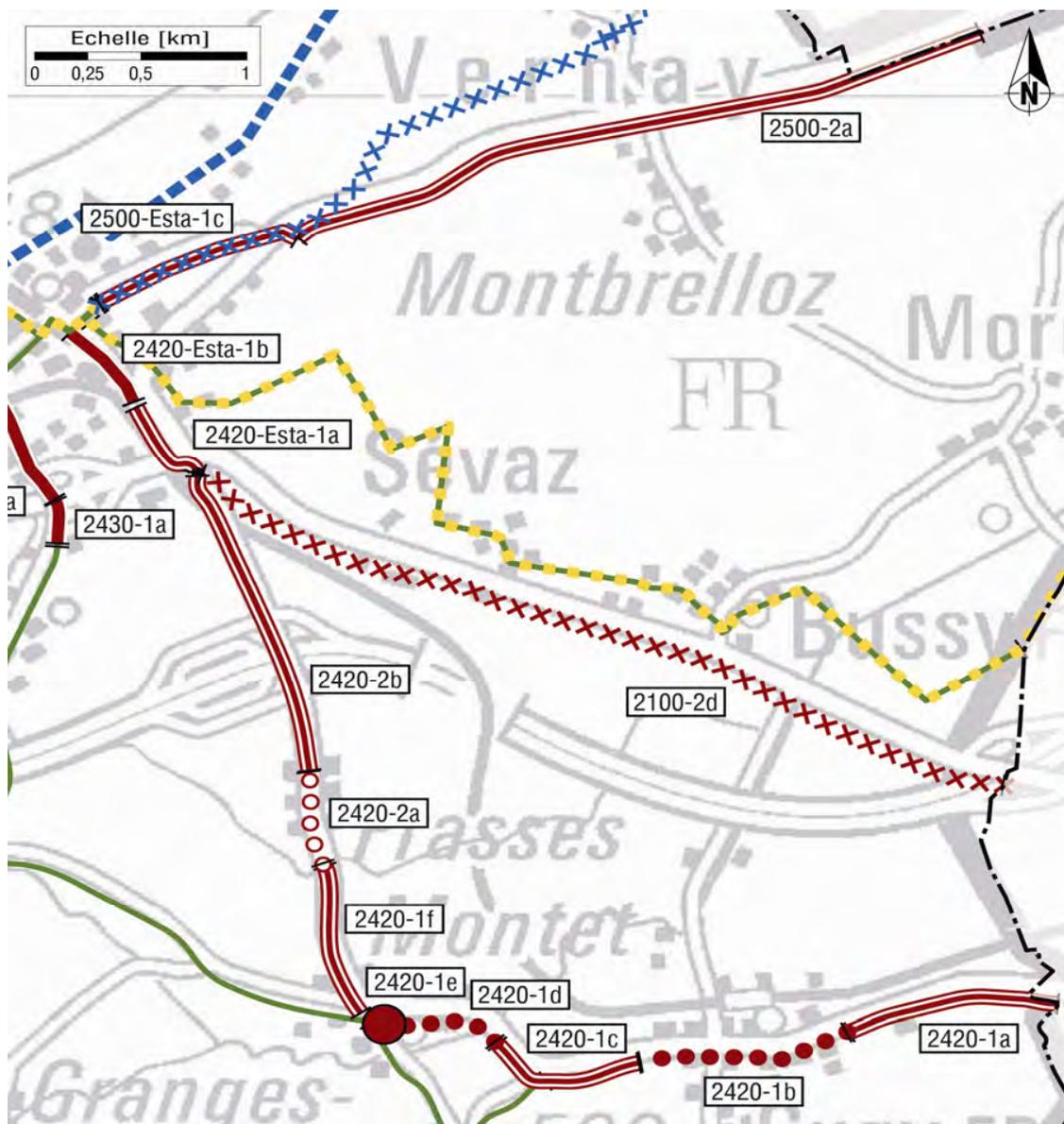
Hiérarchie	2	2	2
Classe de mesure	B2	B3	B2
Recommandations	Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables
<i>ou</i>	Piste cyclable		

	d	e	f
Statut section	Axe secondaire	Carrefour cantonal	Axe secondaire
TJM 2010	4'300 véh/j	4'300 véh/j	4'100 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.5 m		6.0 m
Partie latérale gauche	Trottoir	Trottoir	Elargissement aisé
Partie latérale droite	Aucune marge	Aucune marge	Elargissement aisé
Topographie	vallonné	vallonné	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

Hiérarchie	2	2	2
Classe de mesure	B3	B4	B2
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Aménagement ponctuel	Bandes cyclables
<i>ou</i>			

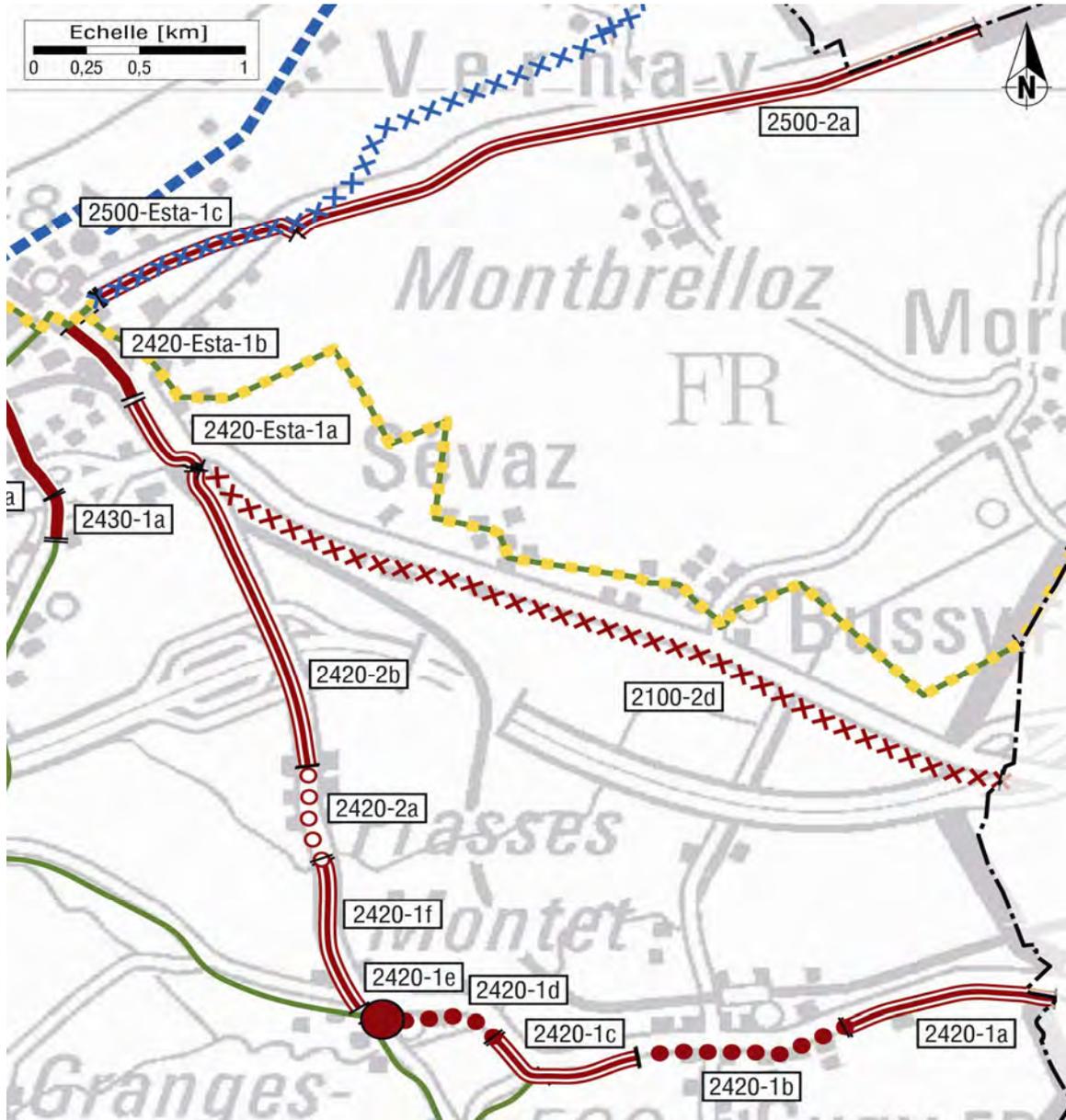
Commentaires a: projet de bandes cyclables

2420-2 Frasses - Estavayer-le-Lac



2420-2 Frasses - Estavayer-le-Lac			
	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe prioritaire	
TJM 2010	4'100 véh/j	10'100 véh/j	
% PL			
Largeur minimale	6.5 m	8.4 m	
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement aisé	
Partie latérale droite	Trottoir	Elargissement aisé	
Topographie	vallonné	vallonné	
Aménag. cyclables exist.	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé	Aucun	
Hiérarchie	2	1	
Classe de mesure	B5	B2	
Recommandations	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé	Bandes cyclables	
<i>ou</i>		Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif	
	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			
Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			
Commentaires	b : cheminement partiellement existant au bord de la route, permettant de contourner la jonction autoroutière (détour de 500m)		

2420-Esta-1 Estavayer-le-Lac



2420-Esta-1 Estavayer-le-Lac

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Route communale	
TJM 2010	8'700 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	8.0 m		
Partie latérale gauche	Elargissement possible	Trottoir	
Partie latérale droite	Elargissement possible	Trottoir	
Topographie	vallonné	vallonné	
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	

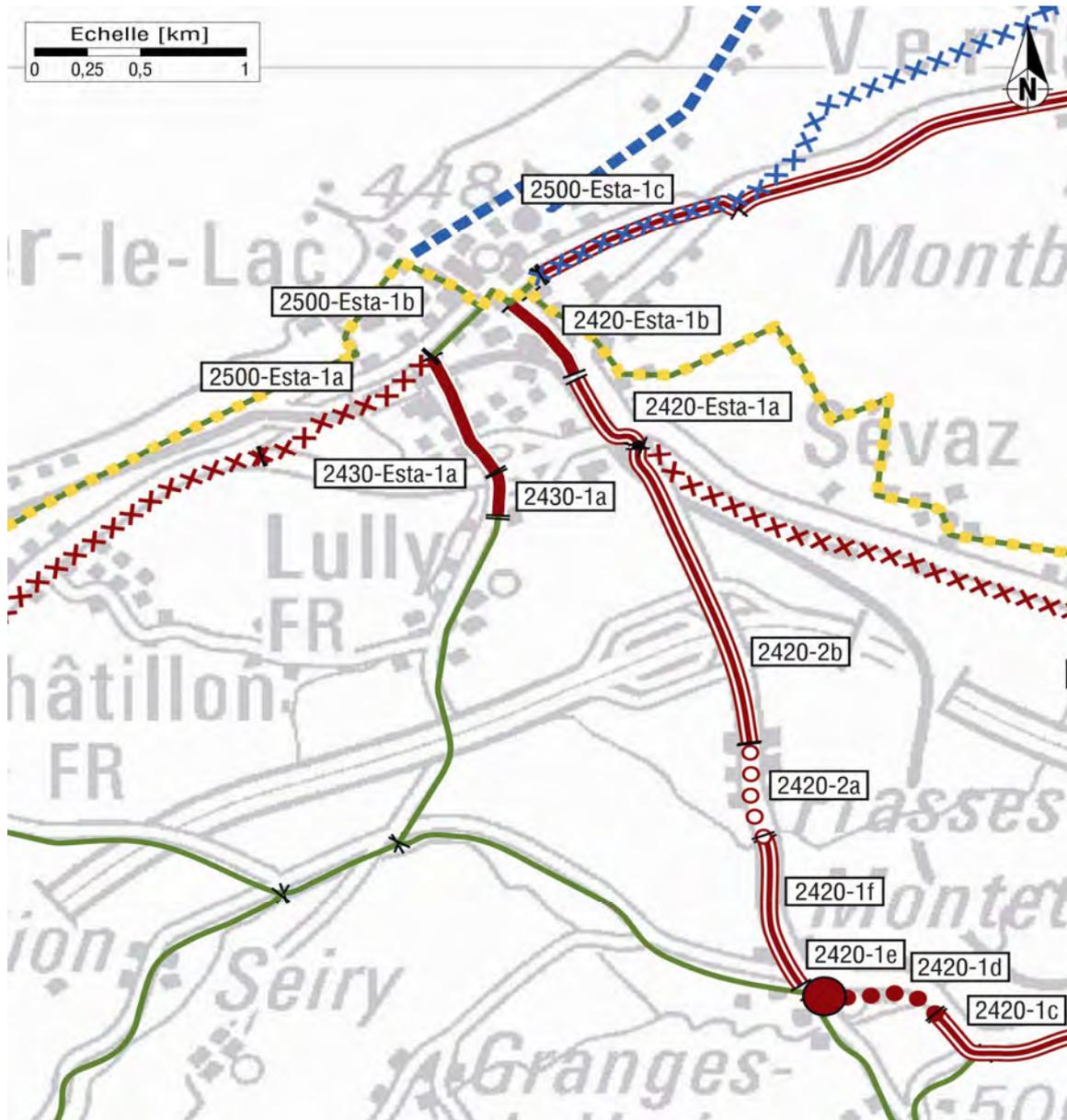
Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	B2	B1	
Recommandations	Bandes cyclables	Voie centrale banalisée	
<i>ou</i>	Bande cyclable à la montée	Bande cyclable à la montée	

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

2430-Esta-1 Estavayer-le-Lac



2430-Esta-1 Estavayer-le-Lac

	a	b	c
Statut section	Route communale		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche	Elargissement possible		
Partie latérale droite	Trottoir valloné		
Topographie	Aucun		
Aménag. cyclables exist.			

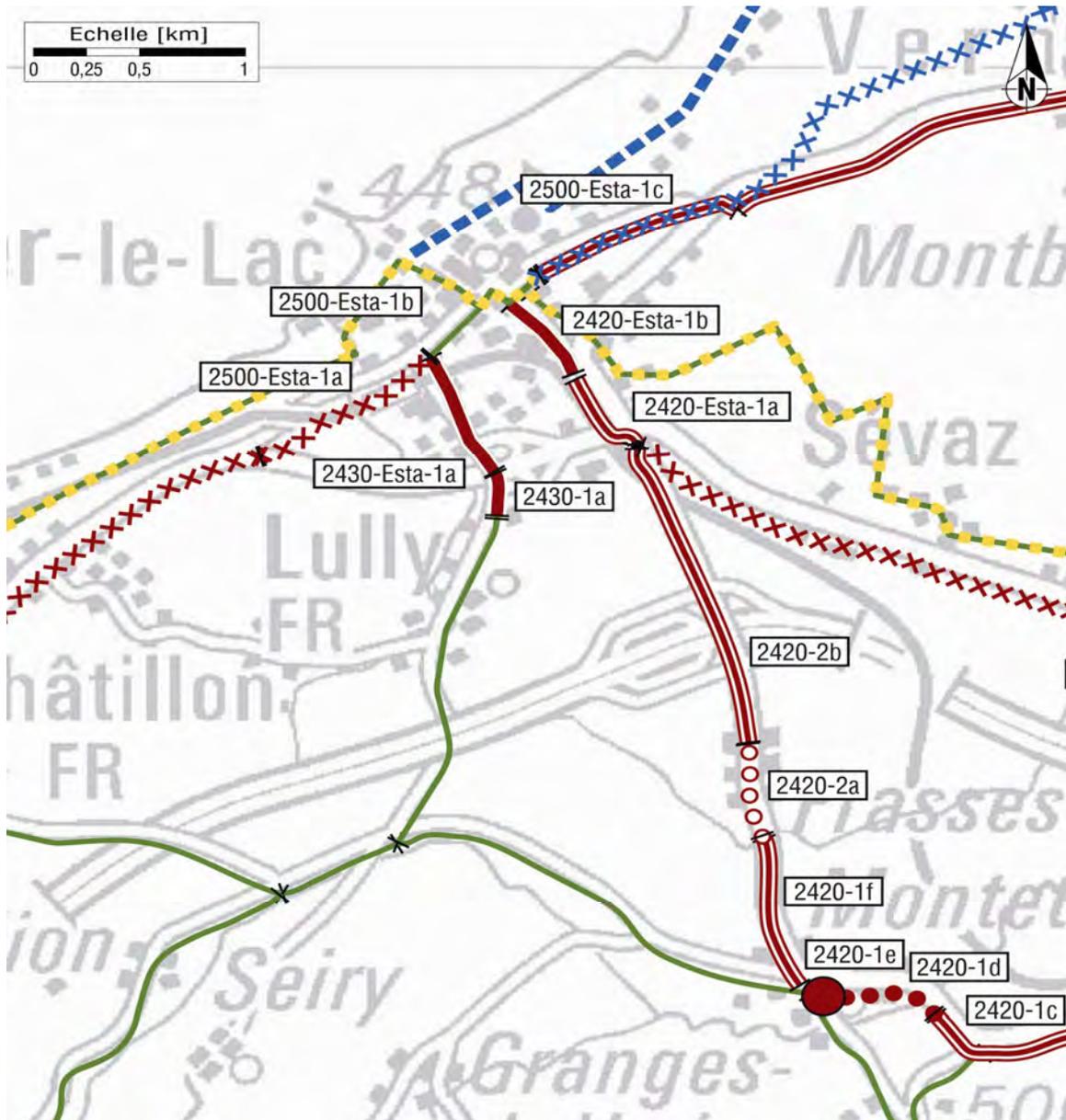
Hiérarchie	1		
Classe de mesure	B1		
Recommandations	Voie centrale banalisée		
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

2430-1 Estavayer-le-Lac



2430-1 Estavayer-le-Lac

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche	Elargissement possible		
Partie latérale droite	Trottoir		
Topographie	vallonné		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		

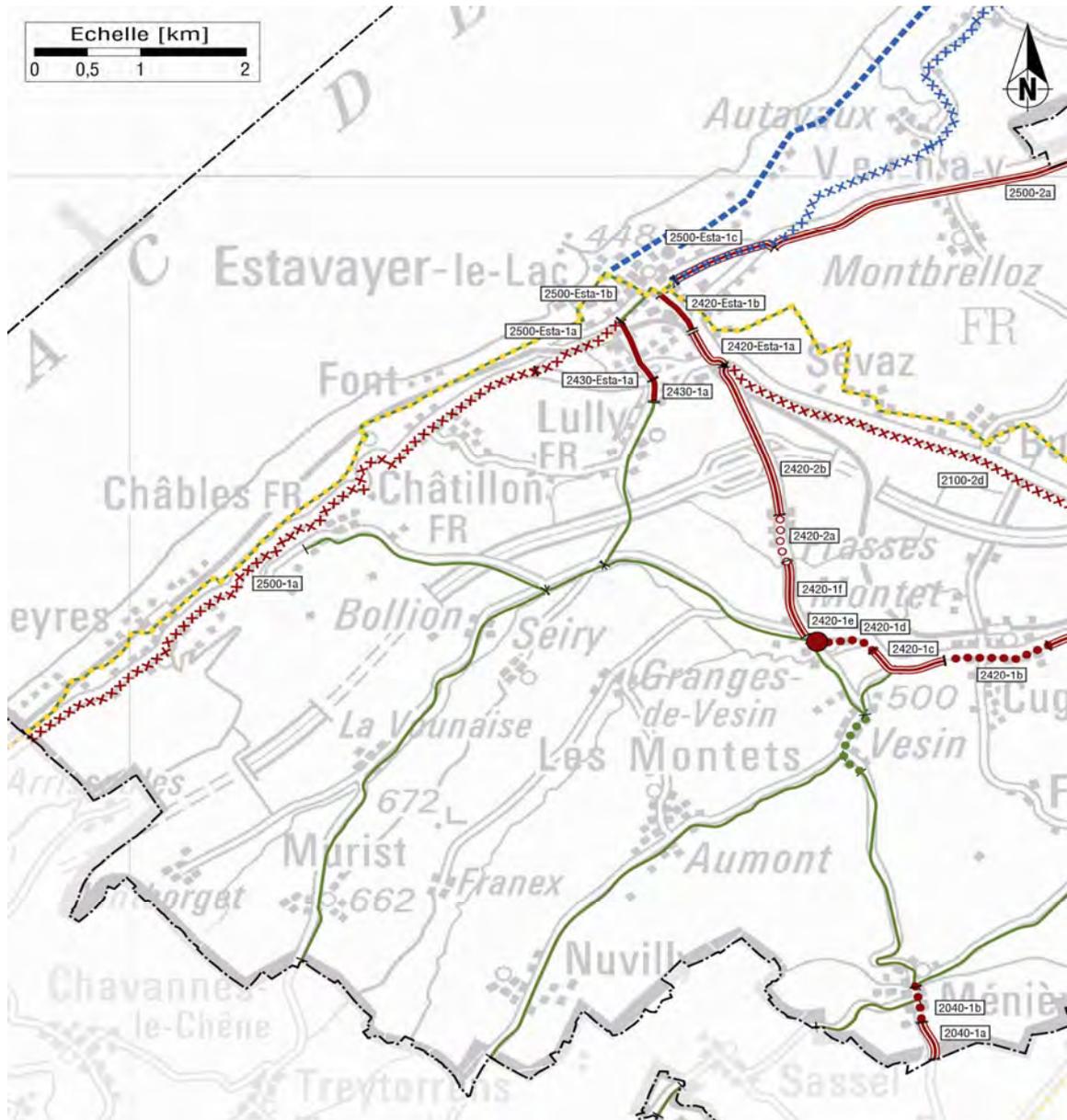
Hiérarchie	2		
Classe de mesure	B1		
Recommandations	Voie centrale banalisée		
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

2500-1 **Cheyres - Estavayer-le-Lac**



2500-1 **Cheyres - Estavayer-le-Lac**

	a	b	c
Statut section	axe secondaire 4'100 véh/j 6.2 m Elargissement possible Elargissement possible montagneux Aucun		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

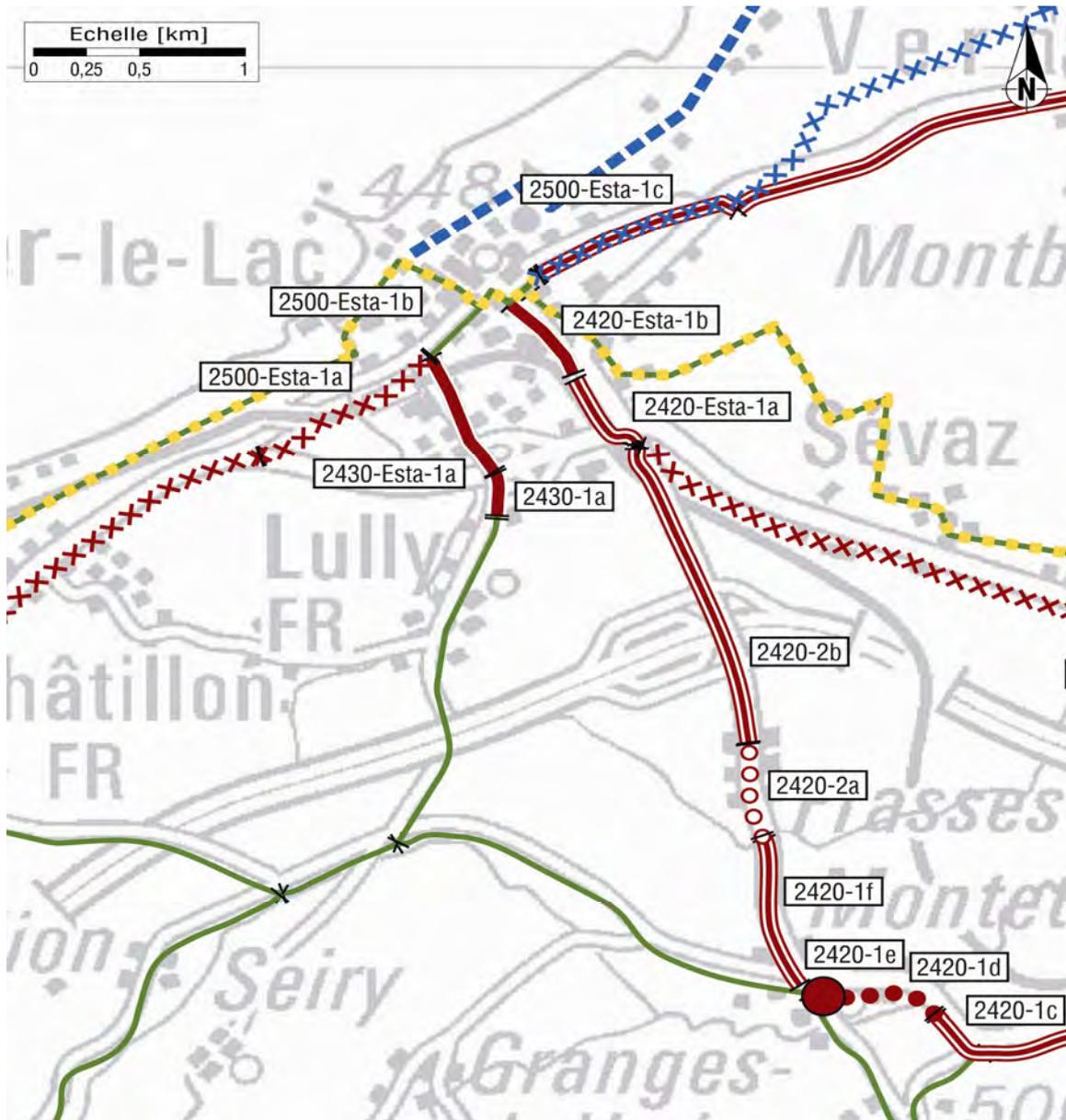
Hiérarchie	1-2 B6 Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif		
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

2500-Esta-1 Estavayer-le-Lac



2500-Esta-1 Estavayer-le-Lac

	a	b	c
Statut section	route communale	route communale	route communale
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche	Trottoir	Aucune marge	Trottoir
Partie latérale droite	Trottoir	Aucune marge	Elargissement possible
Topographie	plat	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

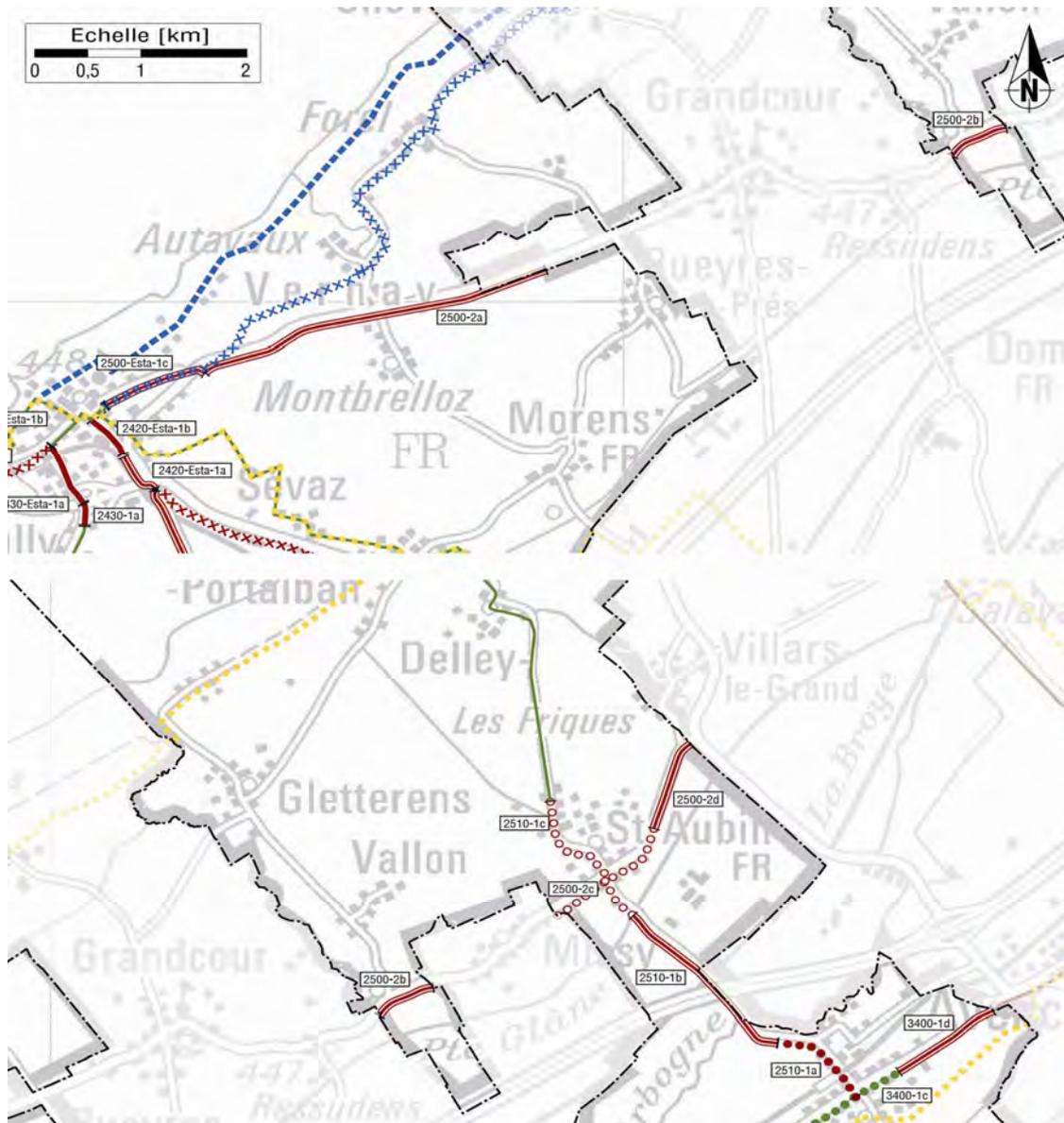
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B6	A1	B2
Recommandations	Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif	Aucun aménagement nécessaire	Bandes cyclables
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

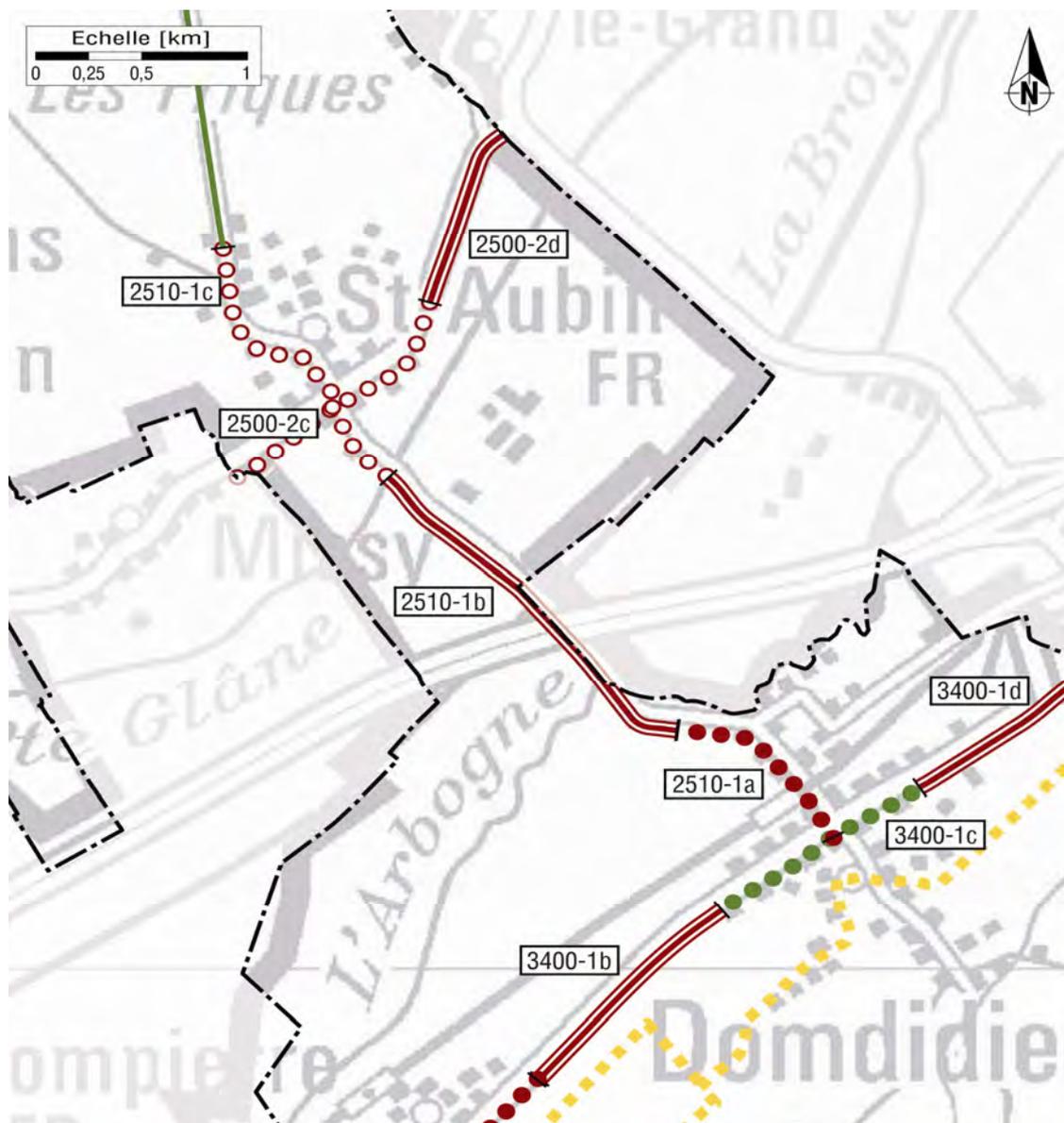
Commentaires b : traversée du bourg

2500-2 Estavayer-le-Lac - St. Aubin



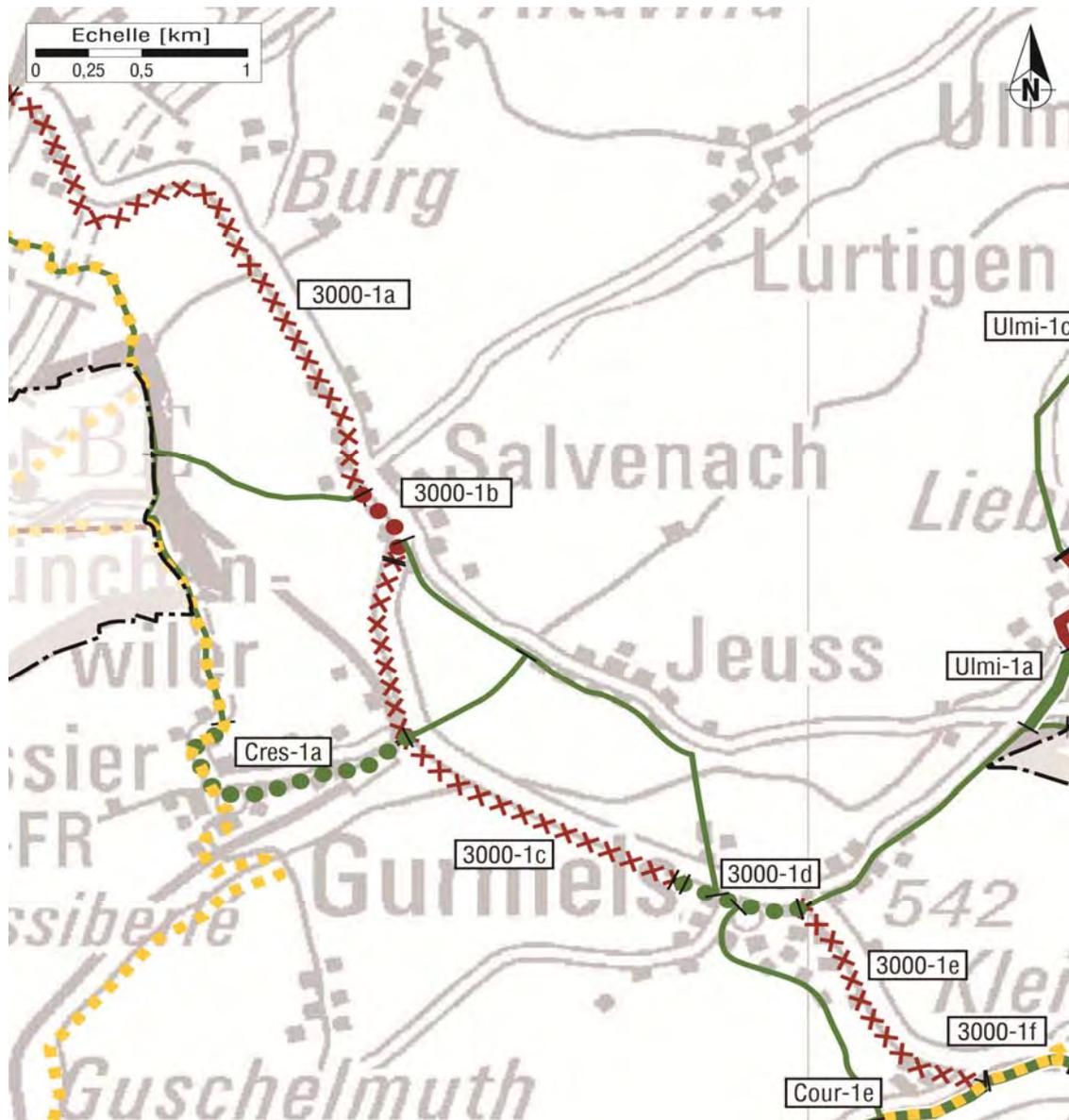
2500-2 Estavayer-le-Lac - St. Aubin			
	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	3'500 véh/j	3'700 véh/j	3'900 véh/j
% PL			
Largeur minimale	5.7 m	6.0 m	
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé
Hiérarchie	1-2	2	2
Classe de mesure	B2	B2	B5
Recommandations	Bandes cyclables	Bandes cyclables	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	axe secondaire		
TJM 2010	4'400 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	6.2 m		
Partie latérale gauche	Trottoir		
Partie latérale droite	Elargissement possible		
Topographie	plat		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		
Hiérarchie	2		
Classe de mesure	B2		
Recommandations	Bandes cyclables		
<i>ou</i>			
Commentaires	c: Valtraloc/St-Aubin - voir fiche 2510-1c (idem)		

2510-1 **Domdidier - Delley-Portalban**



2510-1 Domdidier - Delley-Portalban			
	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	3'000 véh/j	3'000 véh/j	3'000 véh/j
% PL			
Largeur minimale	5.9 m	5.8 m	6.3 m
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé
Hiérarchie	1	1	1-3
Classe de mesure	B3	B2	B5
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bandes cyclables	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			
Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			
Commentaires	c: Valtraloc/St-Aubin: voir aussi fiche 2500-2c (idem)		

3000-1 **Murten - Kleingurmels**



3000-1 Murten - Kleingurmels			
	a	b	c
Status des Abschnittes	Hauptachse	Hauptachse	Hauptachse
DTV 2010	8'400 Fz/d	7'900 Fz/d	7'900 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.1 m	6.2 m	7.7 m
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Kein Spielraum	Verbreiterung leicht
Rechter Fahrbahnrand	Kein Spielraum	Separater Gehweg	Verbreiterung möglich
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B6	B3	B6
Empfehlungen	Umlagerung auf Alternativroute	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern	Umlegung auf Alternativroute
<i>oder</i>			
	d	e	f
Status des Abschnittes	Hauptachse	Hauptachse	Hauptachse
DTV 2010	10'500 Fz/d	10'500 Fz/d	10'500 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	5.5 m		
Linker Fahrbahnrand	Trottoir		
Rechter Fahrbahnrand	Trottoir		
Topografie	Flach		
Best. Veloanlagen	Valtraloc realisiert	Keine	Radweg
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	A3	B6	A2
Empfehlungen	Realisierte Massnahmen ausreichend	Realisierte Massnahmen ausreichend	Realisierte Massnahmen ausreichend
<i>oder</i>			
Bemerkungen	b: Valtraloc-Studie in Gange f: Vorhandensein eines gemeinsamen Rad- und Fusswegs		

3000-2 Kleingurmels - Düdingen



3000-2 Kleingurmels - Düdingen

	a	b	c
Status des Abschnittes	Hauptachse	Kn. städtebaul. Char.	Hauptachse
DTV 2010	10'500 Fz/d	10'500 Fz/d	10'500 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.5 m		
Linker Fahrbahnrand	Separater Gehweg		
Rechter Fahrbahnrand	Separater Gehweg		
Topografie	Hügelig	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Radweg	Keine	Ein Radstreifen

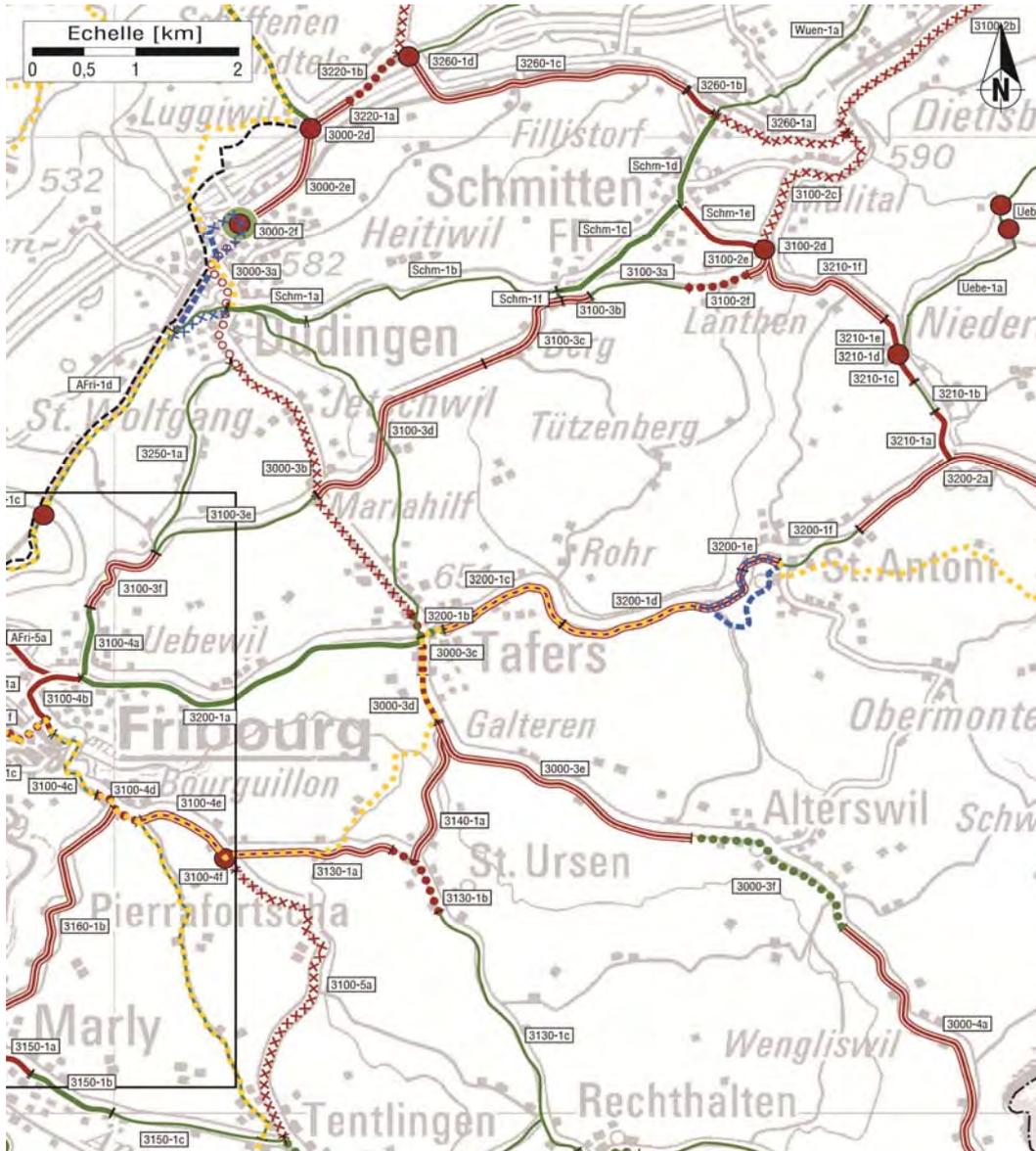
Hierarchie	B2	B4	A2
Massnahmekategorie	Radweg	Punktuelle Massnahme	Realisierte Massnahmen ausreichend
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnittes	Knoten Kantonsstr.	Hauptachse	Knoten Nationalstr.
DTV 2010		15'200 Fz/d	21'000 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite		7.0 m	
Linker Fahrbahnrand		Kein Spielraum	
Rechter Fahrbahnrand		Separater Gehweg	
Topografie		Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B4	B2	B4
Empfehlungen	Punktuelle Massnahme	Zwei Radstreifen	Punktuelle Massnahme
<i>oder</i>			

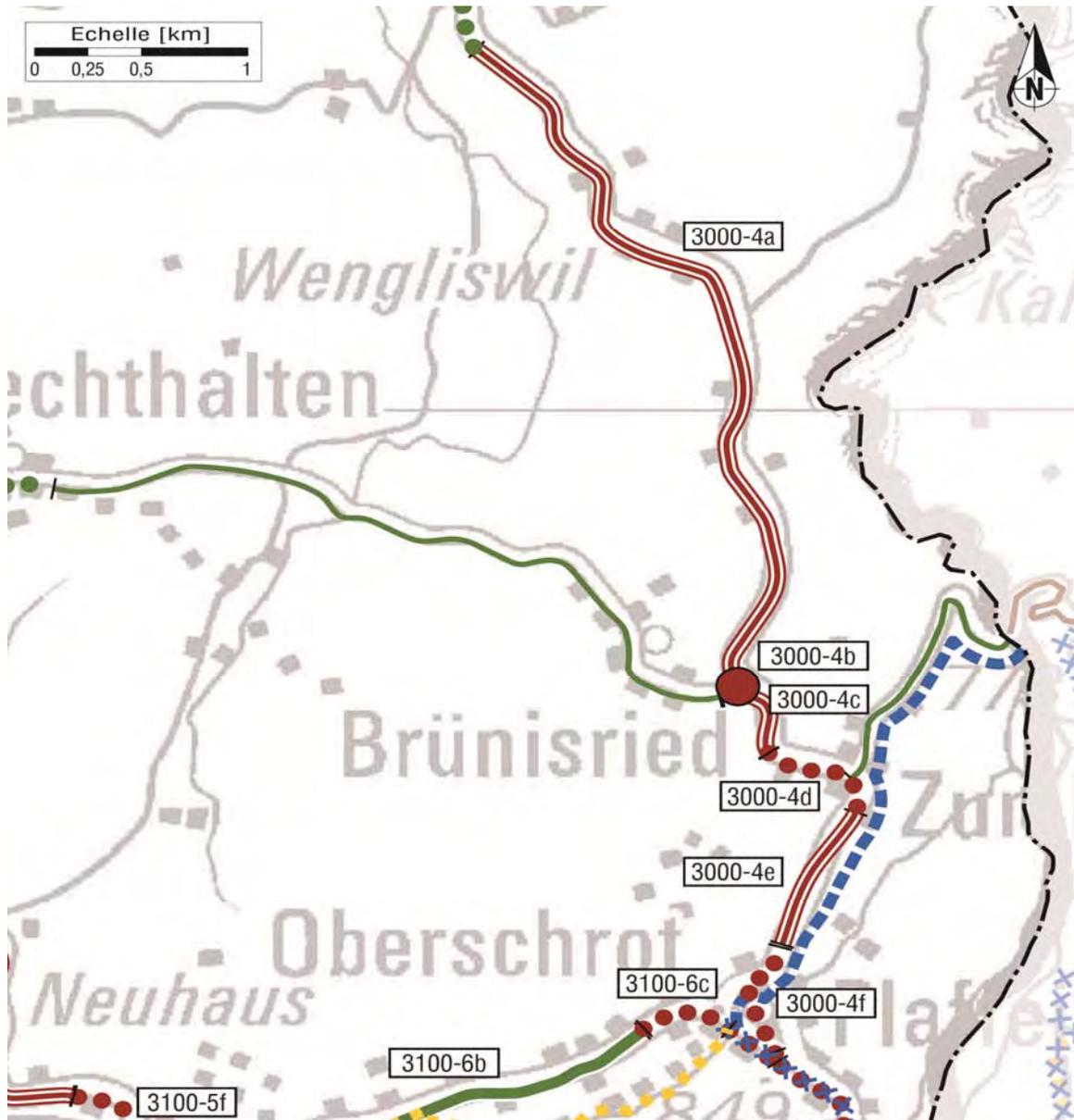
Bemerkungen a: Verbreiterung des gemeinsamen Rad- und Fusswegs nötig

3000-3 **Düdingen - Alterswil**



3000-3 Düdingen - Alterswil			
	a	b	c
Status des Abschnittes	Hauptachse	Hauptachse	Hauptachse
DTV 2010	16'500 Fz/d	9'200 Fz/d	
% Lkw			
Min. Strassenbreite		6.0 m	
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Hügelig	Hügelig	Flach
Best. Veloanlagen	Valtraloc in Realisierung oder teilweise realisiert	Keine	Keine
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B5	B6	B3
Empfehlungen	Valtraloc in Realisierung oder teilweise realisiert	Umlegung auf Alternativroute	Valtraloc in Realisierung oder teilweise realisiert
<i>oder</i>			
	d	e	f
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	10'900 Fz/d	10'900 Fz/d	5'700 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.5 m	6.0 m	
Linker Fahrbahnrand	Trottoir	Verbreiterung leicht	
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich	
Topografie	Hügelig	Flach	Hügelig
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Valtraloc realisiert
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B1	B2	A3
Empfehlungen	Zwei Radstreifen	Zwei Radstreifen	Realisierte Massnahmen ausreichend
<i>oder</i>			
Bemerkungen	c: 1998 realisiertes Valtraloc-Konzept auffrischen		

3000-4 **Alterswil - Plaffeien**

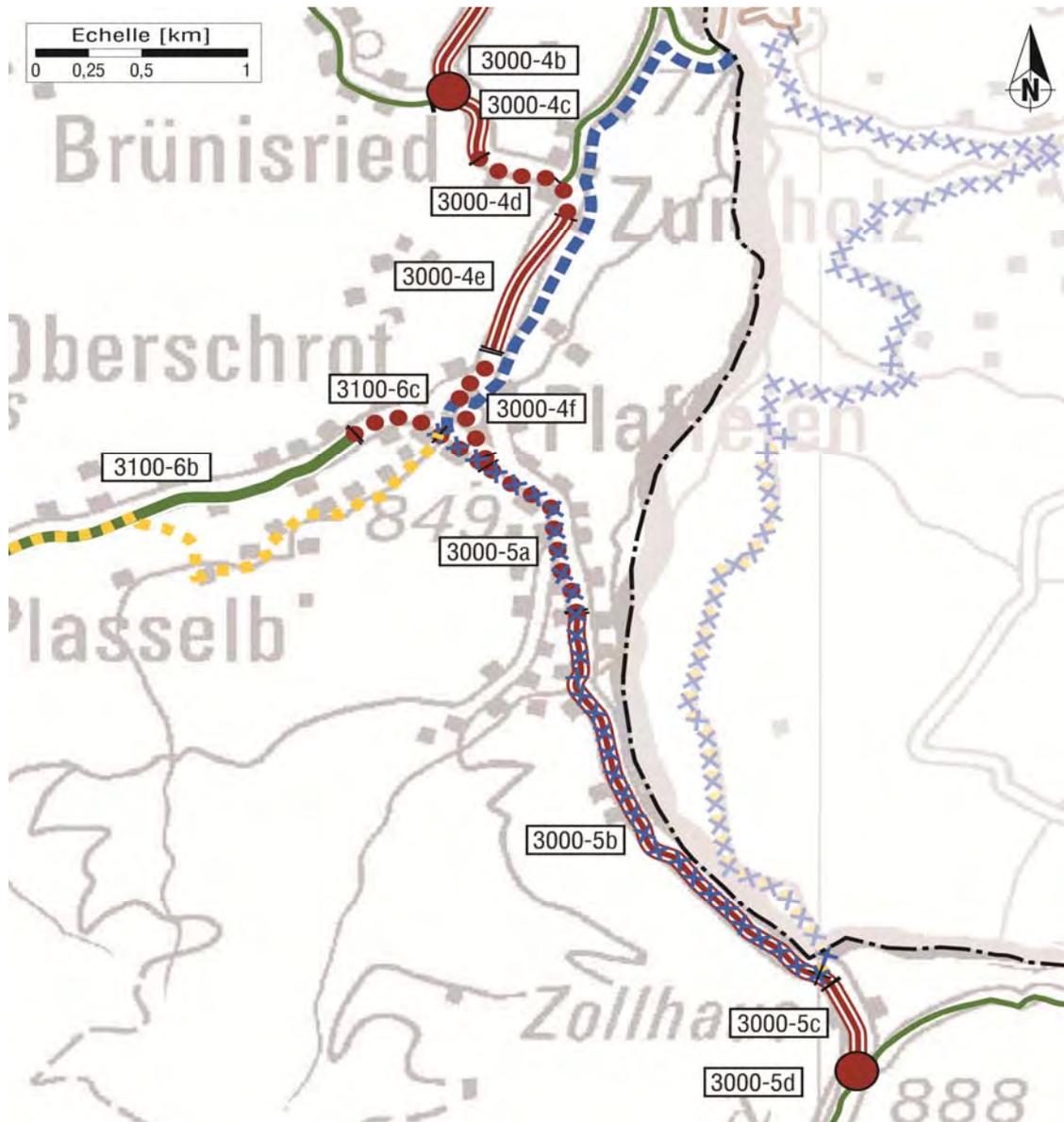


3000-4 Alterswil - Plaffeien

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Knoten Kantonsstr.	Nebenachse
DTV 2010	3'900 Fz/d		5'800 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.0 m		
Linker Fahrbahnrand	Kein Spielraum		
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich		
Topografie	Hügelig	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B2	B4	B2
Empfehlungen	Zwei Radstreifen	Punktuelle Massnahme	Zwei Radstreifen
<i>oder</i>			
	d	e	f
Status des Abschnittes	Nebenachse	Gemeindestrasse	Nebenachse
DTV 2010	5'800 Fz/d	5'800 Fz/d	5'800 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.0 m	6.1 m	6.0 m
Linker Fahrbahnrand	Trottoir		Verbreiterung möglich
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich		Trottoir
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B3	B2	B3
Empfehlungen	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern	Zwei Radstreifen	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern
<i>oder</i>			

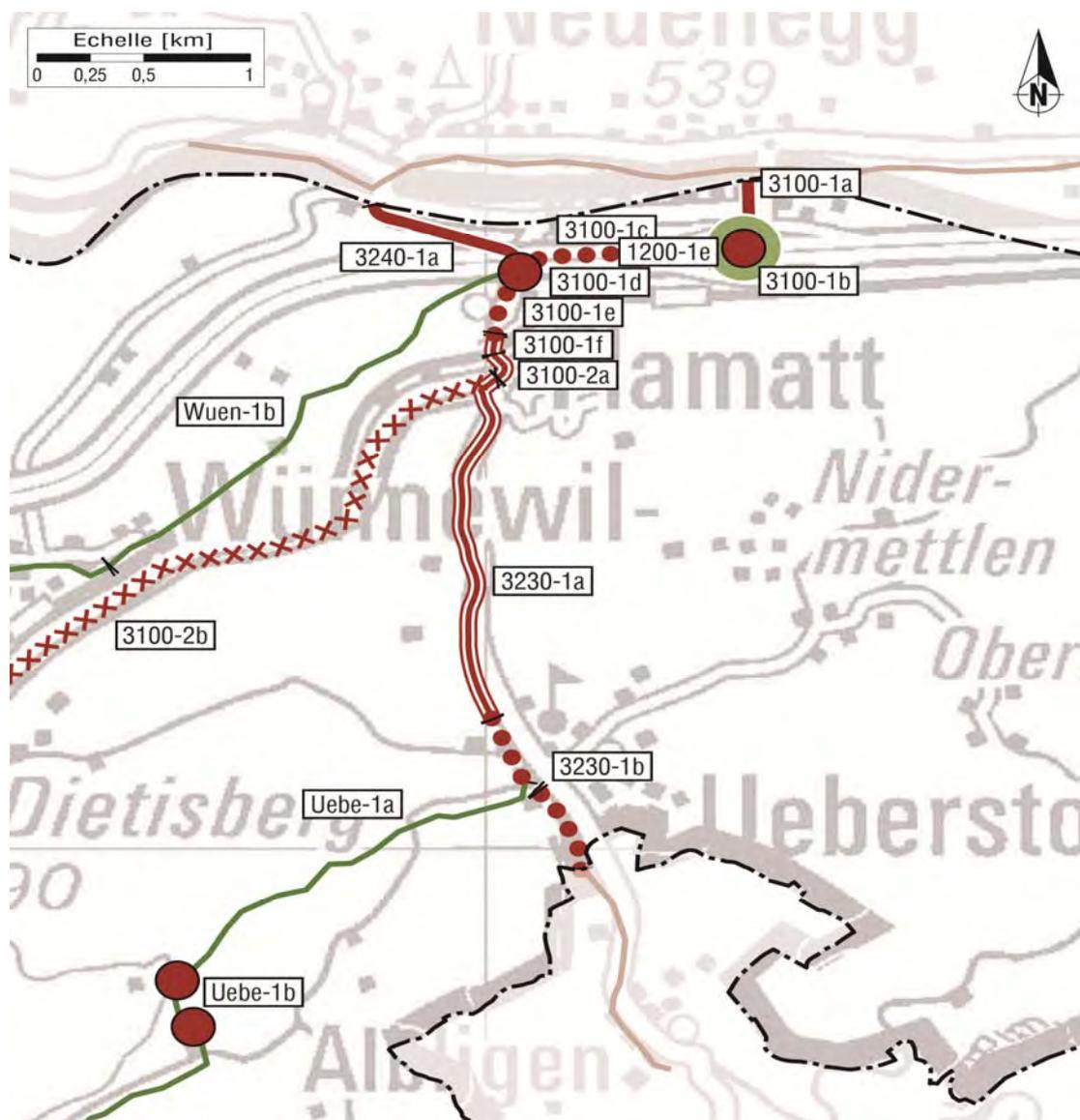
Bemerkungen e: Alternative: Umlagerung auf Route des Velowanderwegnetzes

3000-5 **Plaffeien - Schwarzsee**



3000-5 Plaffeien - Schwarzsee			
	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	3'700 Fz/d	3'700 Fz/d	3'700 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.5 m	6.2 m	6.0 m
Linker Fahrbahnrand	Kein Spielraum	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich
Rechter Fahrbahnrand	Trottoir	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich
Topografie	Flach	Hügelig	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B3	B2	B2
Empfehlungen	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern	Radstreifen bergwärts	Zwei Radstreifen
<i>oder</i>			Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern
	d	e	f
Status des Abschnittes	Kn. städtebaul. Char.		
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach		
Best. Veloanlagen	Keine		
Hierarchie	1-2		
Massnahmekategorie	B4		
Empfehlungen	Punktuelle Massnahme		
<i>oder</i>			
Bemerkungen			

3100-1 **Flamatt**



3100-1 Flamatt			
	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Knoten Nationalstr.	Nebenachse
DTV 2010	7'900 Fz/d		11'500 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	15.0 m		7.5 m
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Ein Radstreifen	Keine	Keine
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B1	B4	B3
Empfehlungen	zwei Radstreifen	Punktuelle Massnahme	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern
<i>oder</i>	Radweg	Umlagerung auf Alternativroute	
	d	e	f
Status des Abschnitts	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010		11'500 Fz/d	11'500 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite		7.2 m	7.5 m
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine
Hierarchie	1	1	1
Massnahmeklasse	B4	B3	B2
Empfehlungen	Punktuelle Massnahme	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern	Zwei Radstreifen
<i>oder</i>			
Bemerkungen	<p>a: Bestehender Radstreifen Richtung Bern. In Gegenrichtung parallele Route durch das Wohnquartier. Lösungsmöglichkeit: Verringerung zu einer Fahrspur und breite Radstreifen. Oder: Radstreifen beidseits, auf öffentlichem Grund.</p> <p>b: Kurzfristige Umlegung der Route durch das Wohnquartier</p> <p>c/e: Valtraloc-Studie in Gange (e: im Süden teilweise Radstreifen vorhanden)</p> <p>d: Verengern der Kreuzung und Sicherung des Linksabbiegens</p> <p>e: Verbreiterte Radstreifen (min. 1m50)</p>		

3100-2 Flamatt - Schmitten

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse 11'500 Fz/d	Nebenachse 5'200 Fz/d	Nebenachse 4'100 Fz/d
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite	7.6 m		7.1 m
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine		Keine

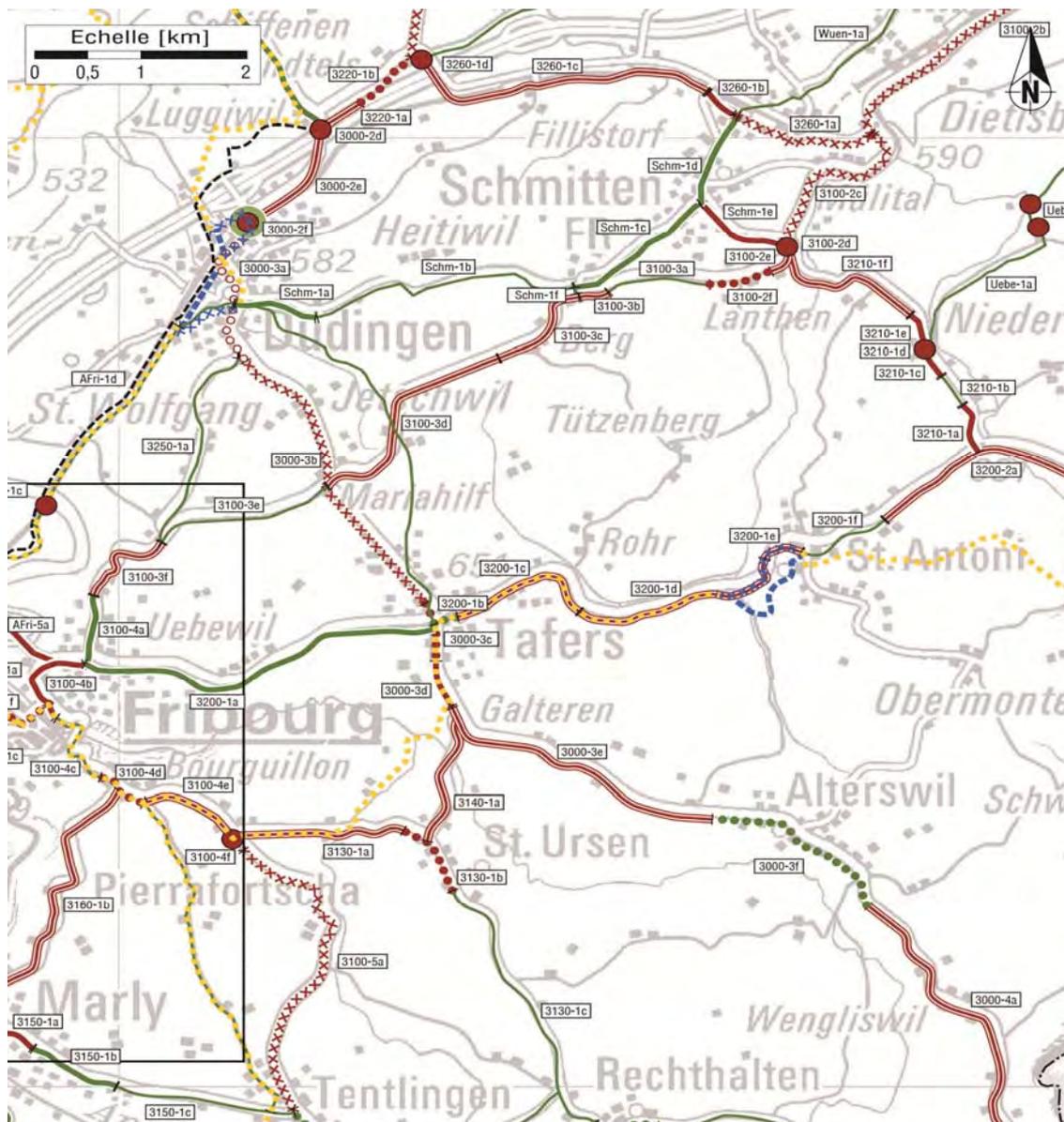
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B2	B6	B6
Empfehlungen	Zwei Radstreifen	Umlegung auf Alternativroute	Umlegung auf Alternativroute
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts	Kn. teilw. städtebaul. Char.	Nebenachse	Nebenachse 2'900 Fz/d
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			7.0 m
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie	Flach	Hügelig	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

Hierarchie	1	1	1
Massnahmeklasse	B4	B2	B3
Empfehlungen	Punktuelle Massnahme	Radstreifen bergwärts	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern
<i>oder</i>			

Bemerkungen a: Verbreiterung des Tunnels (6.2m) oder alternierende Fahrtfreigabe. Freigabe des Trottoirs im Tunnel für zu Fuss gehende Velofahrer. Sicherung des Linksabbiegens im Ortszentrum.
f: Bestehendes Valtraloc-Konzept suboptimal für Velofahrer - die Strassenverengungen unterbrechen die Bewegungslinien der Velofahrer

3100-3 Schmitten - Windig (Fribourg)



3100-3 Schmitten - Windig (Fribourg)

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	2'900 Fz/d	2'900 Fz/d	3'500 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.6 m	6.2 m	6.2 m
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach	Flach	Hügelig
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

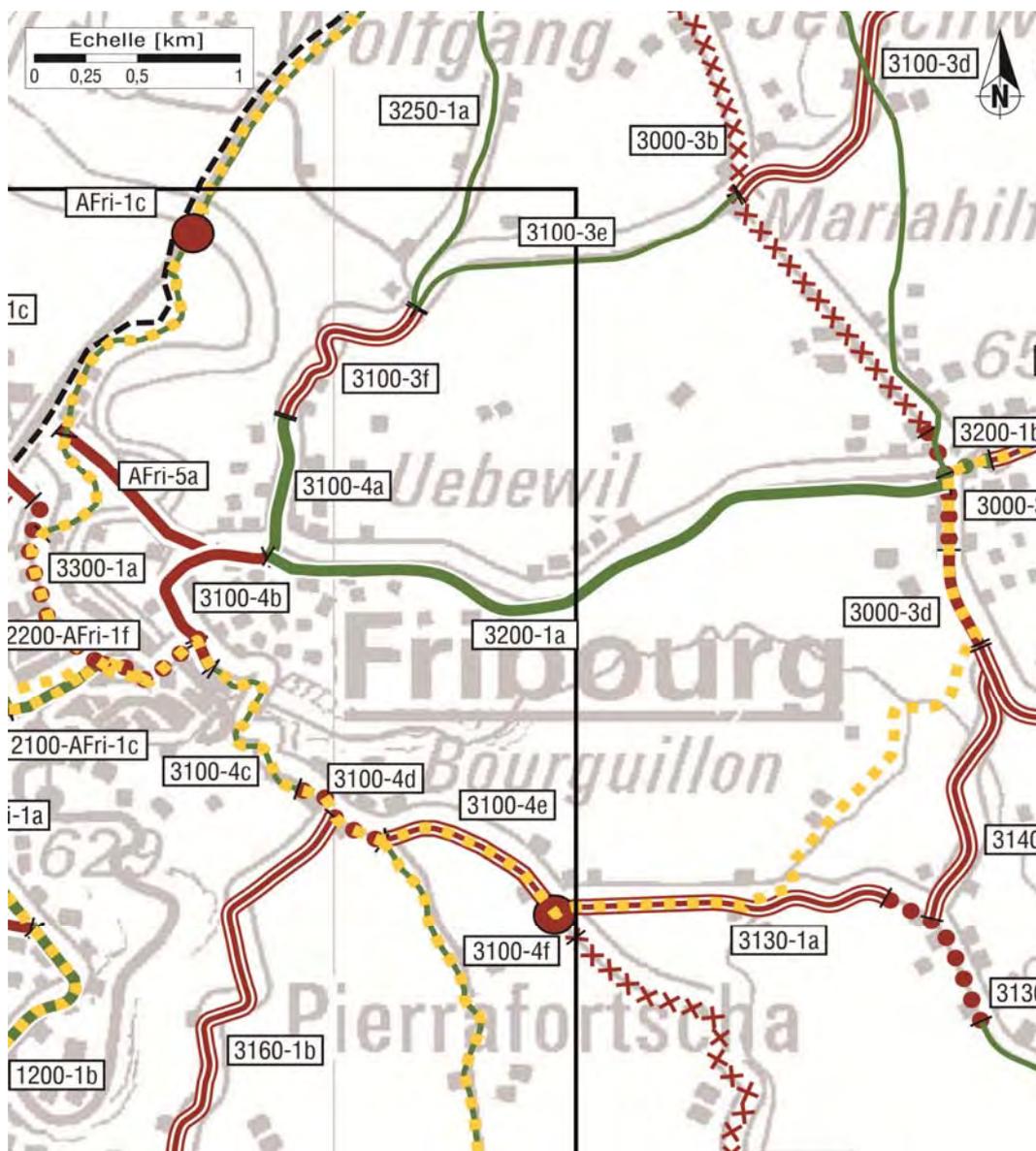
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	A1	B2	B2
Empfehlungen	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich	Ein Radstreifen	Zwei Radstreifen
<i>oder</i>			Radstreifen bergwärts

	d	e	f
Status des Abschnitts	Nebenachse	Hauptachse	Hauptachse
DTV 2010	3'500 Fz/d	2'200 Fz/d	4'900 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.2 m	6.0 m	6.5 m
Linker Seitenstreifen			Kein Spielraum
Rechter Seitenstreifen			Verbreiterung möglich
Topografie	Flach	Hügelig	Hügelig
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

Hierarchie	1	1	1
Massnahmeklasse	B2	A1	B2
Empfehlungen	Zwei Radstreifen	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich	Radstreifen bergwärts
<i>oder</i>			

Bemerkungen b: Radstreifen an der Kurveninnenseite oder Verbreiterung der Fahrbahn, um das Überholen in der Kurve zu erleichtern.
c: Breite Radstreifen bergwärts, zwei Radstreifen bei der Durchquerung von Ried
e: Schwacher Verkehr, Radstreifen bergwärts überflüssig

3100-4 Windig (Fribourg) - Römerswil (St. Ursen)



3100-4 Windig (Fribourg) - Römerswil (St. Ursen)

	a	b	c
Status des Abschnittes	Hauptachse	Hauptachse	Hauptachse
DTV 2010	4'900 Fz/d	17'100 Fz/d	8'900 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Hügelig	Hügelig	Hügelig
Best. Veloanlagen	Radstreifen bergwärts	Radstreifen bergwärts	Radstreifen bergwärts

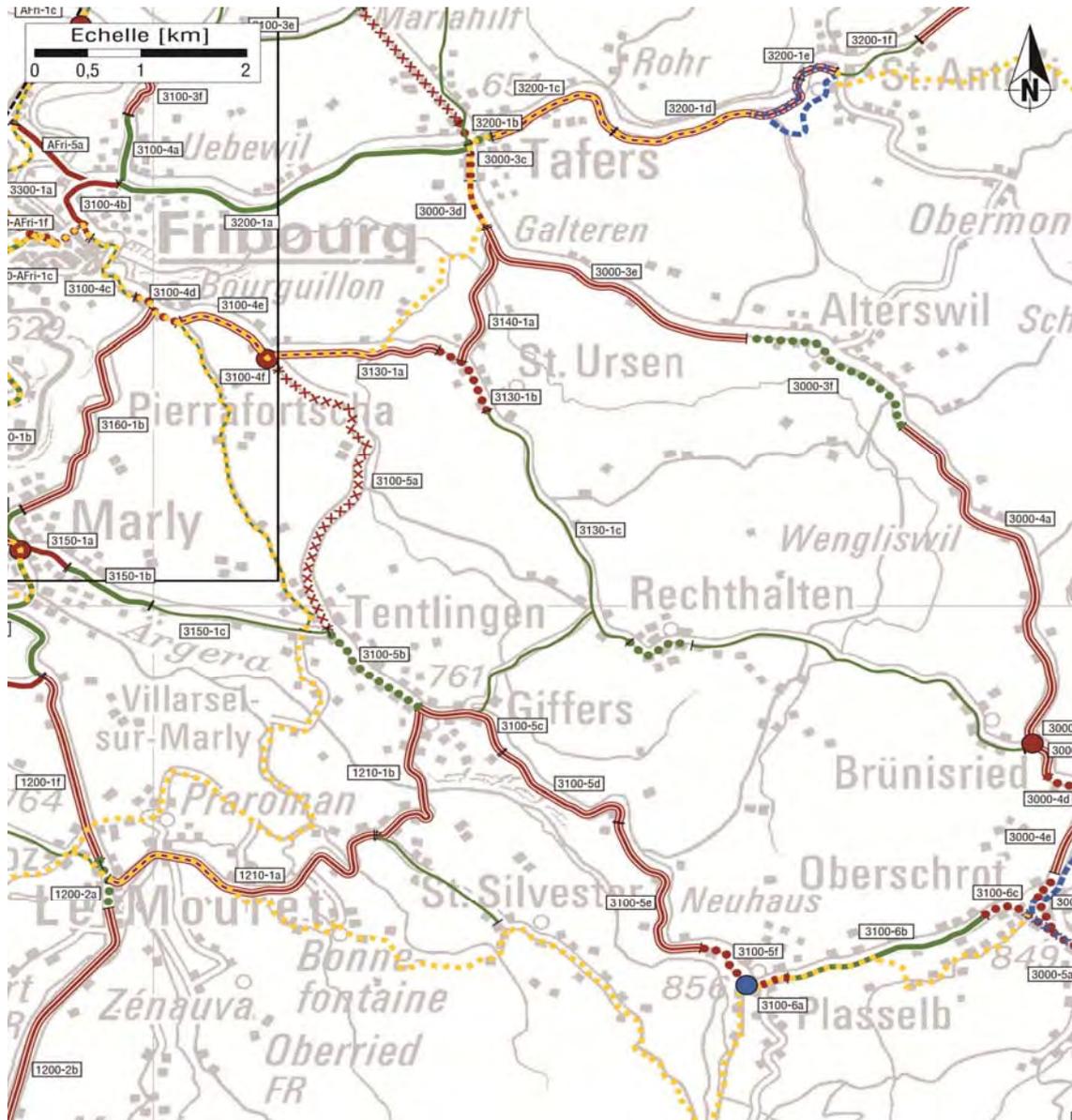
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	A2	B1	A2
Empfehlungen	Realisierte Massnahmen ausreichend	Zwei Radstreifen	Realisierte Massnahmen ausreichend
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts	Hauptachse	Nebenachse	Knoten Kantonsstr.
DTV 2010	8'900 Fz/d	4'200 Fz/d	
% Lkw			
Min. Strassenbreite		6.5 m	
Linker Seitenstreifen		Verbreiterung leicht	
Rechter Seitenstreifen		Verbreiterung möglich	
Topografie	Hügelig	Hügelig	
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

Hierarchie	1	1	1
Massnahmeklasse	B3	B2	B4
Empfehlungen	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern	Zwei Radstreifen	Punktuelle Massnahme
<i>oder</i>	Kernfahrbahn		

Bemerkungen b : Radstreifen gemäss Begleitmassnahmen zum Projekt Poya

3100-5 Römerswil (St. Ursen) - Plasselb



3100-5 Römerswil (St. Ursen) - Plasselb

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	3'500 Fz/d	6'400 Fz/d	3'800 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	5.6 m	6.0 m	6.1 m
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach	Flach	Hügelig
Best. Veloanlagen	Keine	Valtraloc realisiert	Keine

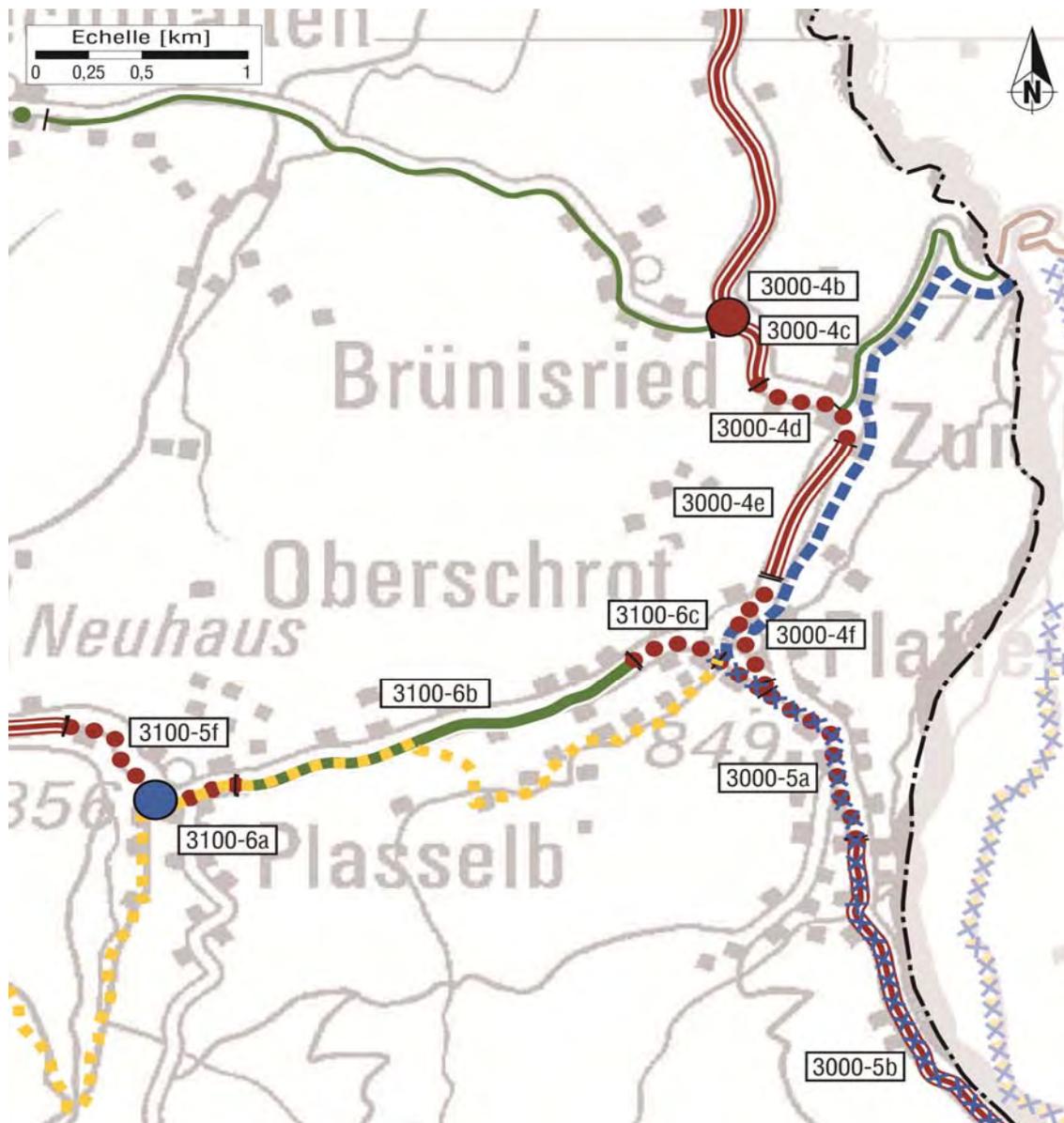
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B6	A3	B2
Empfehlungen	Umlegung auf Alternativroute	Realisierte Massnahmen ausreichend	Radstreifen bergwärts
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	3'800 Fz/d	3'800 Fz/d	3'800 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.2 m	7.0 m	7.1 m
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie	Flach	Hügelig	Hügelig
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

Hierarchie	2	2	1
Massnahmeklasse	B2	B2	B3
Empfehlungen	Zwei Radstreifen	Radstreifen bergwärts	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern
<i>oder</i>			

Bemerkungen d: Oder Überbreite der Fahrbahn
f: Valtraloc-Studie in Gange

3100-6 **Plasselb - Plaffeien**



3100-6 Plasselb - Plaffeien

	a	b	c
Status des Abschnittes	Kn. städtebaul. Char.	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010		3'800 Fz/d	3'800 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite		8.3 m	6.6 m
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Zwei Radstreifen	Keine

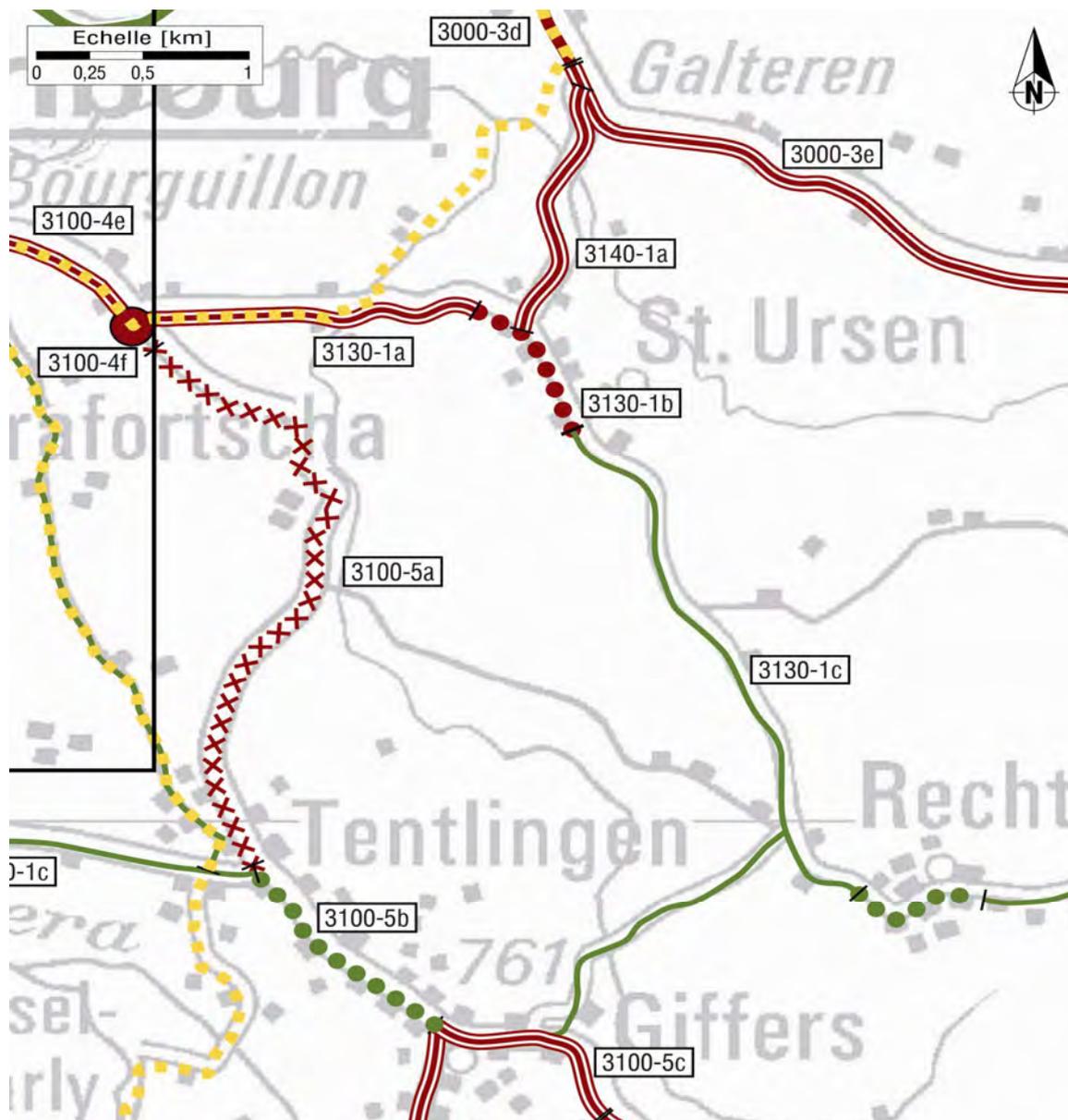
Hierarchie	1	1	2
Massnahmekategorie	C2	A2	B3
Empfehlungen	Punktuelle Massnahme	Realisierte Massnahmen ausreichend	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen

3130-1 **Pierrafortschta - Brünisried**



3130-1 Pierrafortscha - Brünisried

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	2'800 Fz/d	3'600 Fz/d	3'600 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.0 m	6.0 m	5.9 m
Linker Fahrbahnrand		Trottoir	Verbreiterung möglich
Rechter Fahrbahnrand		Verbreiterung möglich	Verbreiterung leicht
Topografie	Hügelig	Flach	Hügelig
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

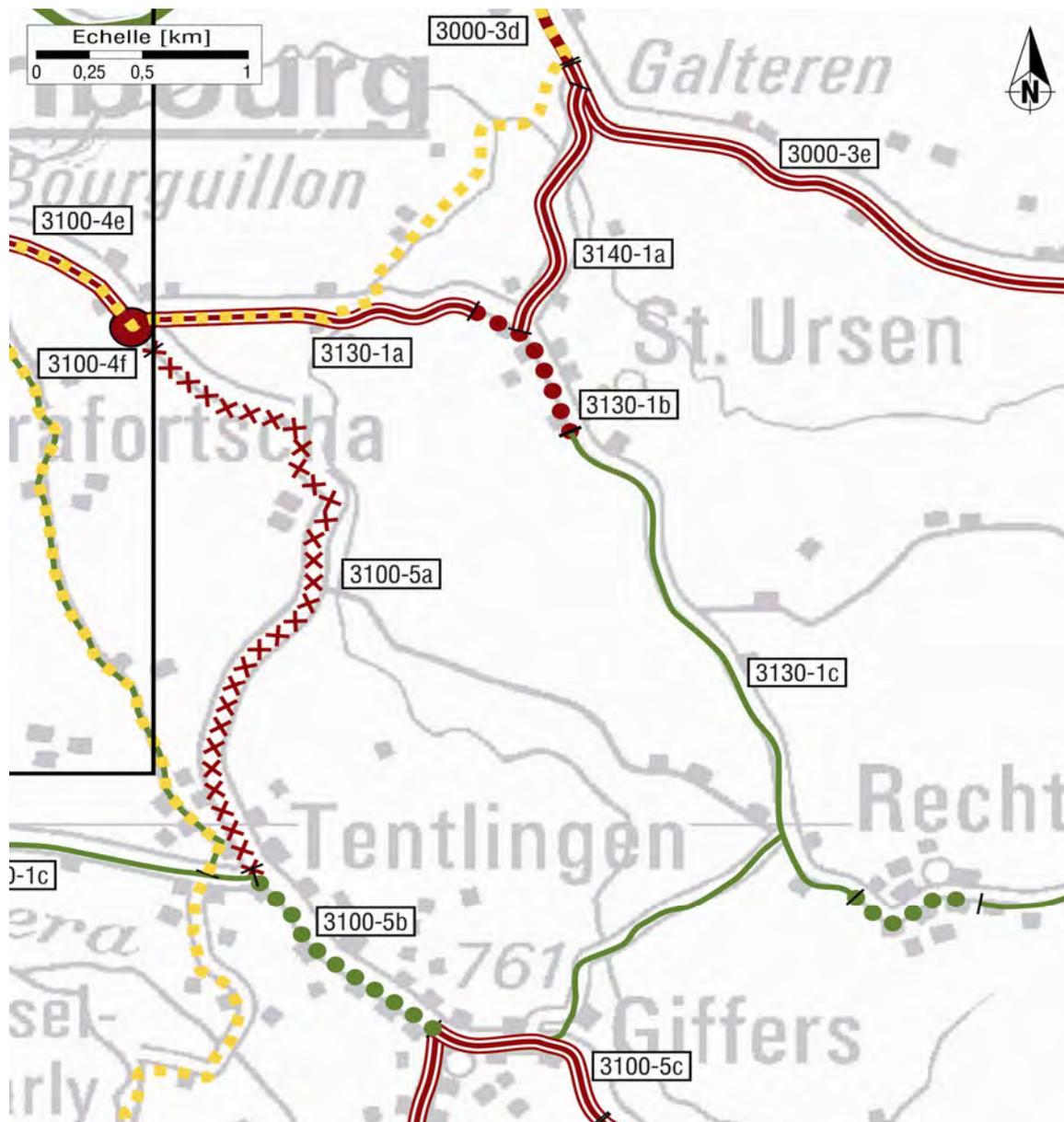
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B2	B3	A1
Empfehlungen	Zwei Radstreifen	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen c: Anschliessender Abschnitt Richtung Rechthalten nicht behandelt (< 3000 Fz/d)

3140-1 **St. Ursen - Galteren (Alterswil)**



3140-1 St. Ursen - Galteren (Alterswil)

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse		
DTV 2010	4'900 Fz/d		
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.2 m		
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Hügelig		
Best. Veloanlagen	Keine		

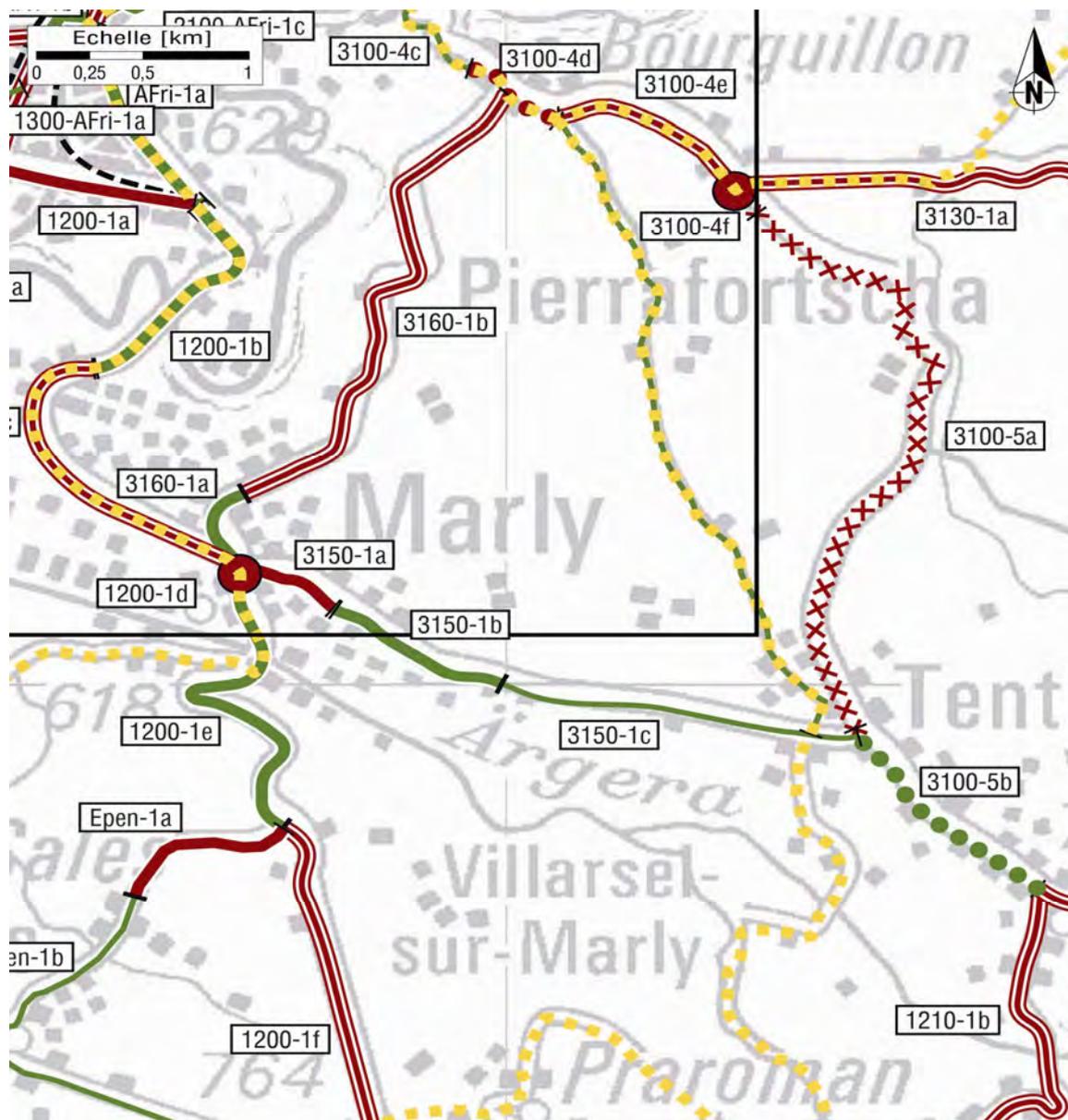
Hierarchie	1		
Massnahmekategorie	B2		
Empfehlungen	Radstreifen bergwärts		
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen a: Velos auf dem Trottoir der Brücke akzeptiert (Absatz umzugestalten)

3150-1 Marly - Tentlingen



3150-1 Marly - Tentlingen

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	3'700 Fz/d	3'700 Fz/d	3'700 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.2 m	7.0 m	7.1 m
Linker Fahrbahnrand	Kein Spielraum	Verbreiterung möglich	Verbreiterung leicht
Rechter Fahrbahnrand	Trottoir	Verbreiterung möglich	Verbreiterung leicht
Topografie	Hügelig	Hügelig	Flach
Best. Veloanlagen	Keine		

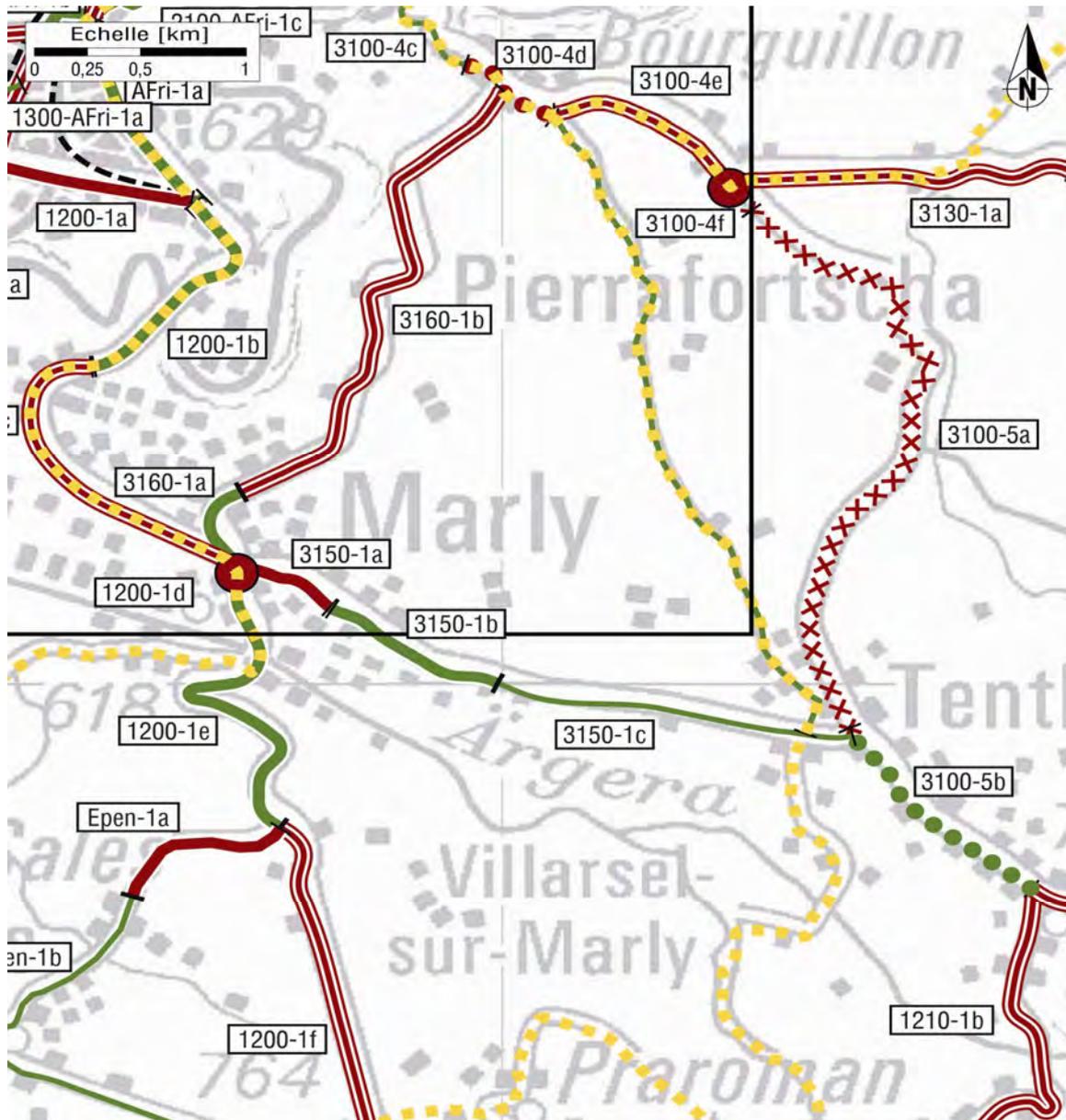
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B1	A2	A1
Empfehlungen	Radstreifen bergwärts	Realisierte Massnahmen ausreichend	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen

3160-1 Marly - Bourguillon (Fribourg)



3160-1 Marly - Bourguillon (Fribourg)

	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	
TJM 2010	4'800 véh/j	4'800 véh/j	
% PL			
Largeur minimale		6.0 m	
Partie latérale gauche		Elargissement aisé	
Partie latérale droite		Elargissement possible	
Topographie	valloné	valloné	
Aménag. cyclables exist.	Bande cyclable à la montée	Aucun	

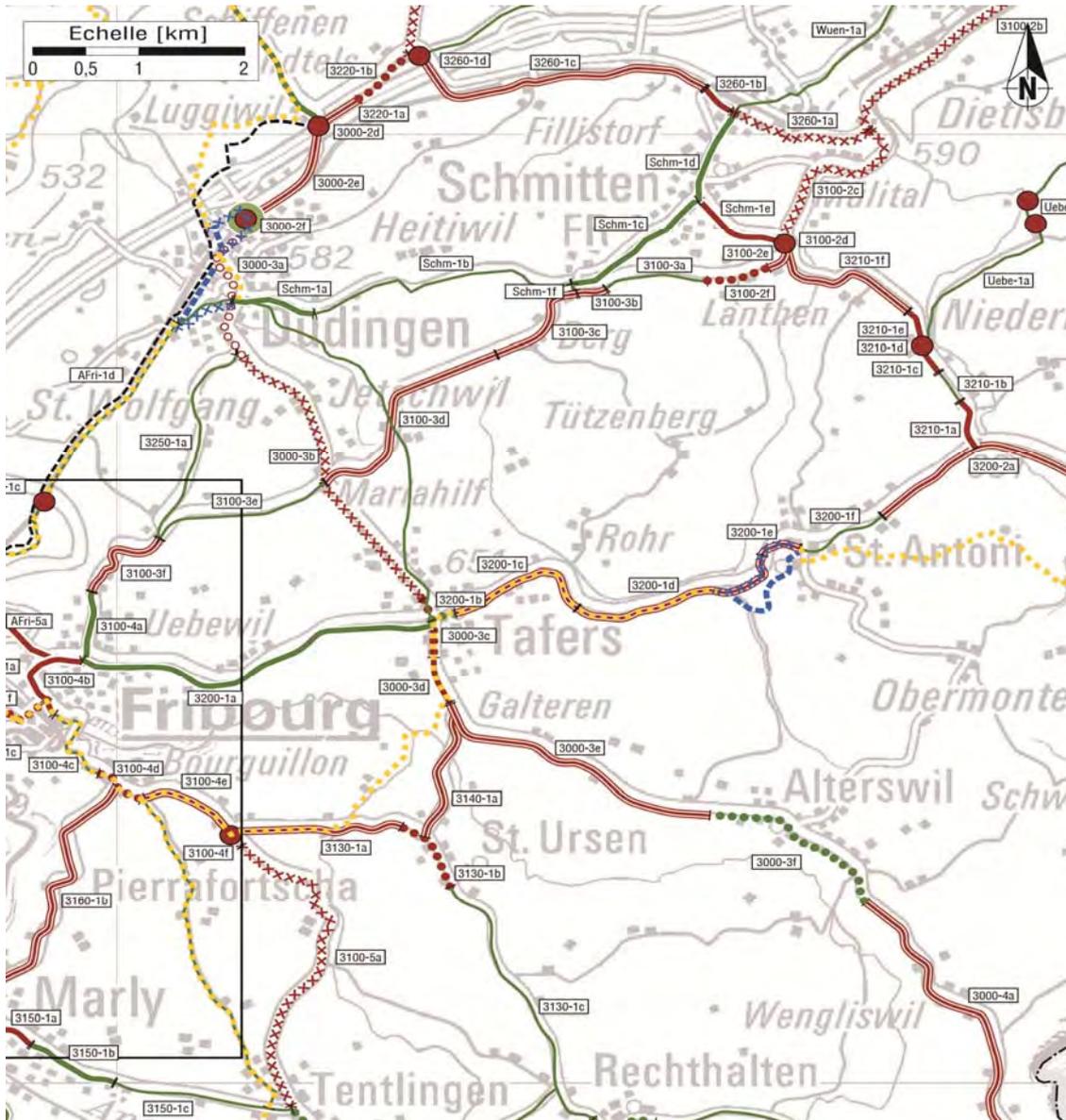
Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	A2	B2	
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Bande cyclable à la montée	
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

3200-1 Fribourg - Heitenried



3200-1 Fribourg - Heitenried

	a	b	c
Status des Abschnittes	Hauptachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	4'500 Fz/d	3'400 Fz/d	3'400 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	7.1 m	7.1 m	5.8 m
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Kein Spielraum	
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Kein Spielraum	
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Zwei Radstreifen	Valtraloc realisiert	Keine

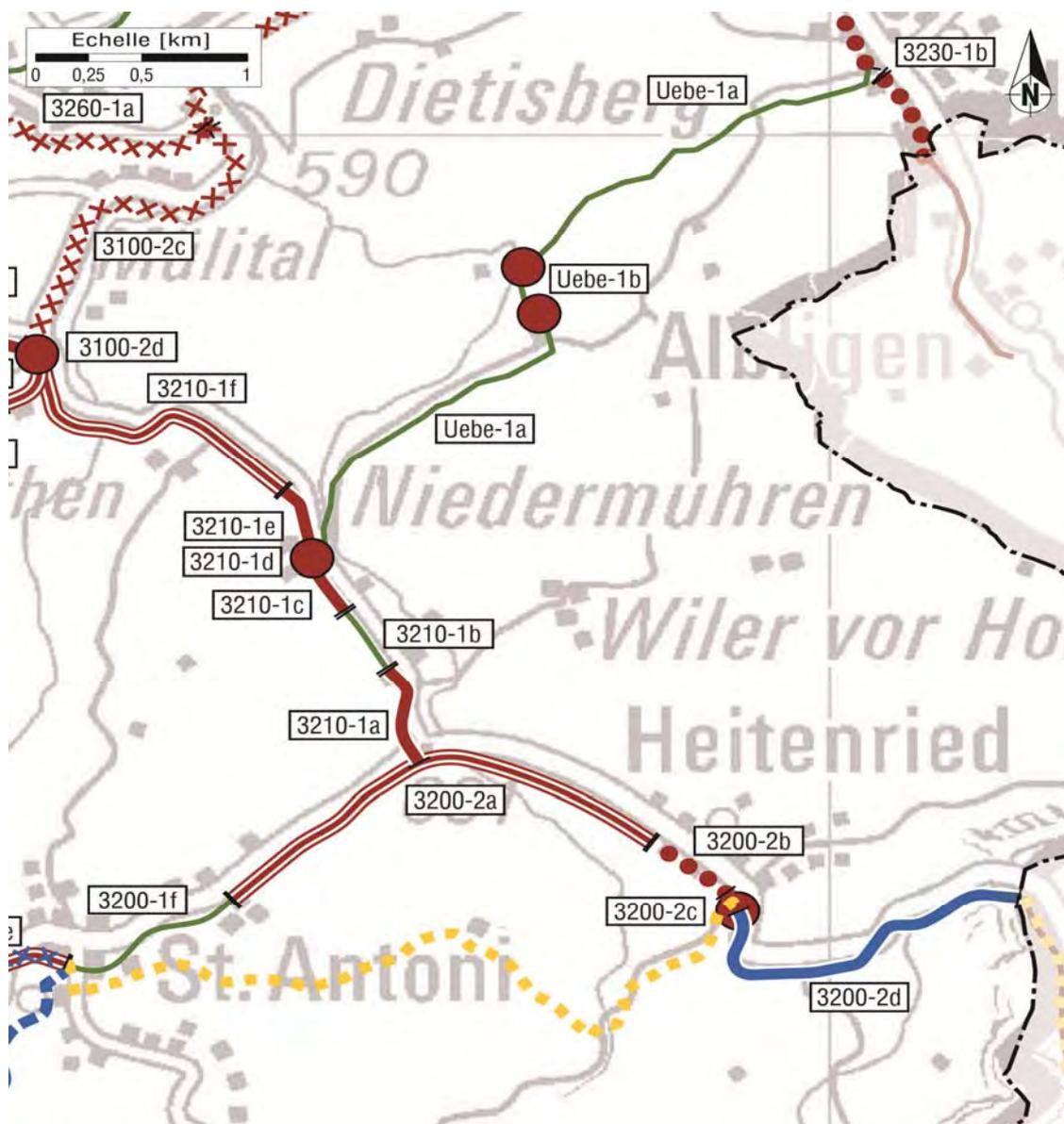
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	A2	A3	B2
Empfehlungen	Realisierte Massnahmen ausreichend	Realisierte Massnahmen ausreichend	Zwei Radstreifen
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	3'400 Fz/d	3'400 Fz/d	3'400 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.1 m	6.0 m	7.0 m
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie	Flach	Gebirgig	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

Hierarchie	1	1	1
Massnahmeklasse	B2	B2	A1
Empfehlungen	Zwei Radstreifen	Radstreifen bergwärts	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich
<i>oder</i>		Umlegung auf Alternativroute	

Bemerkungen c: Radstreifen in beide Richtungen oder Geschwindigkeitsreduktion mit Mischverkehr
d: Variante: Alternativroute
d: Anlagen für den Radwanderverkehr längs der Strasse

3200-2 Heitenried - Schwarzenburg (BE)



3200-2 Heitenried - Schwarzenburg (BE)

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	Kn. städtebaul. Char.
DTV 2010	3'400 Fz/d	3'400 Fz/d	
% Lkw			
Min. Strassenbreite	7.0 m	7.0 m	
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Hügelig	Flach	
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

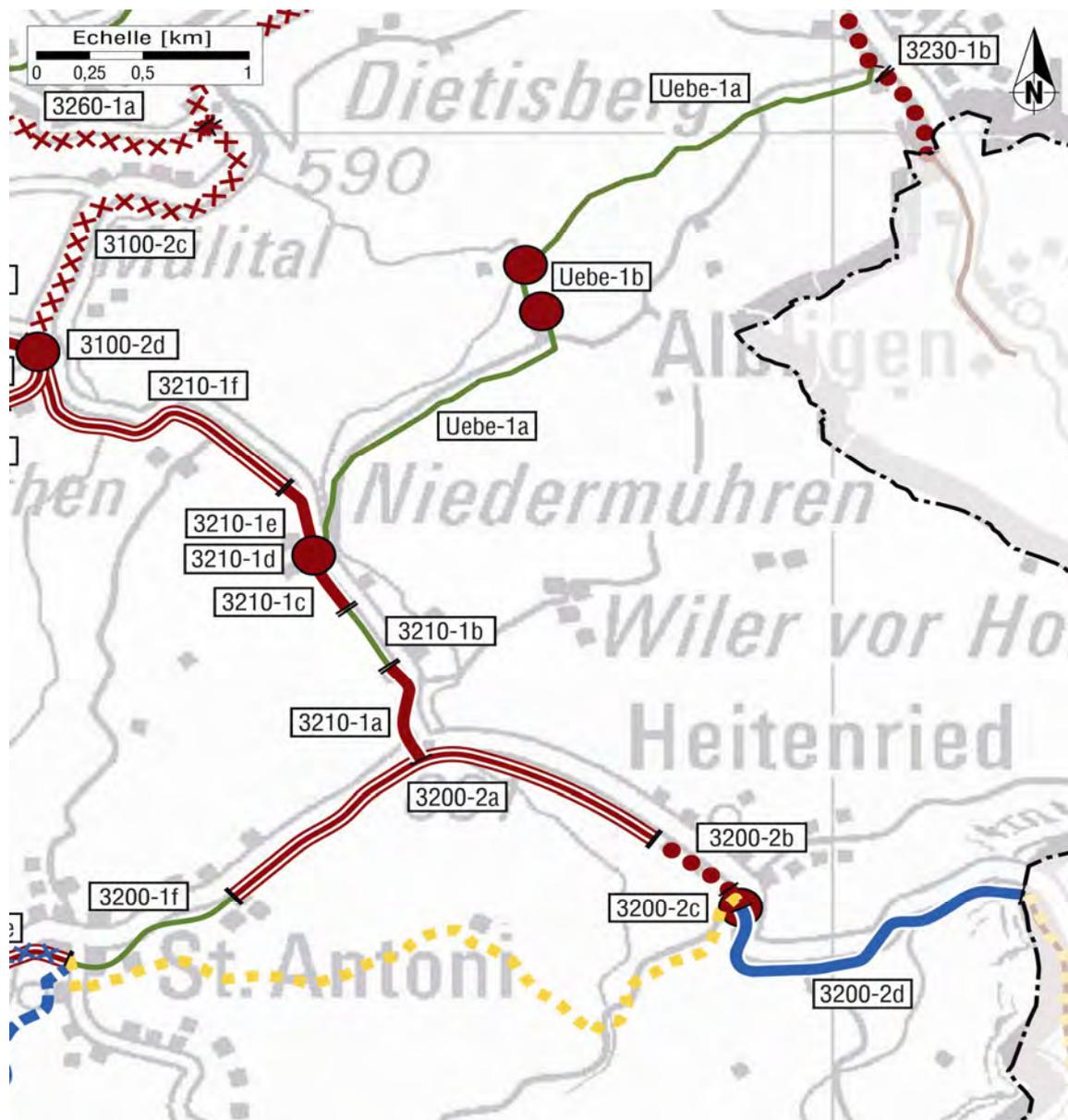
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B2	B3	B4
Empfehlungen	Radstreifen bergwärts	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern	Punktuelle Massnahme
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts	Nebenachse		
DTV 2010	2'900 Fz/d		
% Lkw			
Min. Strassenbreite	7.0 m		
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie	Hügelig		
Best. Veloanlagen	Keine		

Hierarchie	1		
Massnahmeklasse	C1		
Empfehlungen	Radstreifen bergwärts		
<i>oder</i>			

Bemerkungen a: Sicherung des Linksabbiegens bei der Kreuzung mit der Strassenachse 3210 (Abbiegefahrstreifen und Fussgängerstreifen für die Bushaltestelle)
b: Valtraloc-Studie im Gange. Kreuzung Lettiswilstr. - Spisi (Radwanderroute) umzugestalten.
d: Anlagen längs der Strasse im Zusammenhang mit der Radwanderroute

3210-1 **Lehwil (St. Antoni) - Schmitten**



3210-1 Lehwil (St. Antoni) - Schmitten

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	3'200 Fz/d	3'200 Fz/d	3'200 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.0 m	6.2 m	6.0 m
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich		Verbreiterung möglich
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich		Verbreiterung möglich
Topografie	Hügelig	Hügelig	Hügelig
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

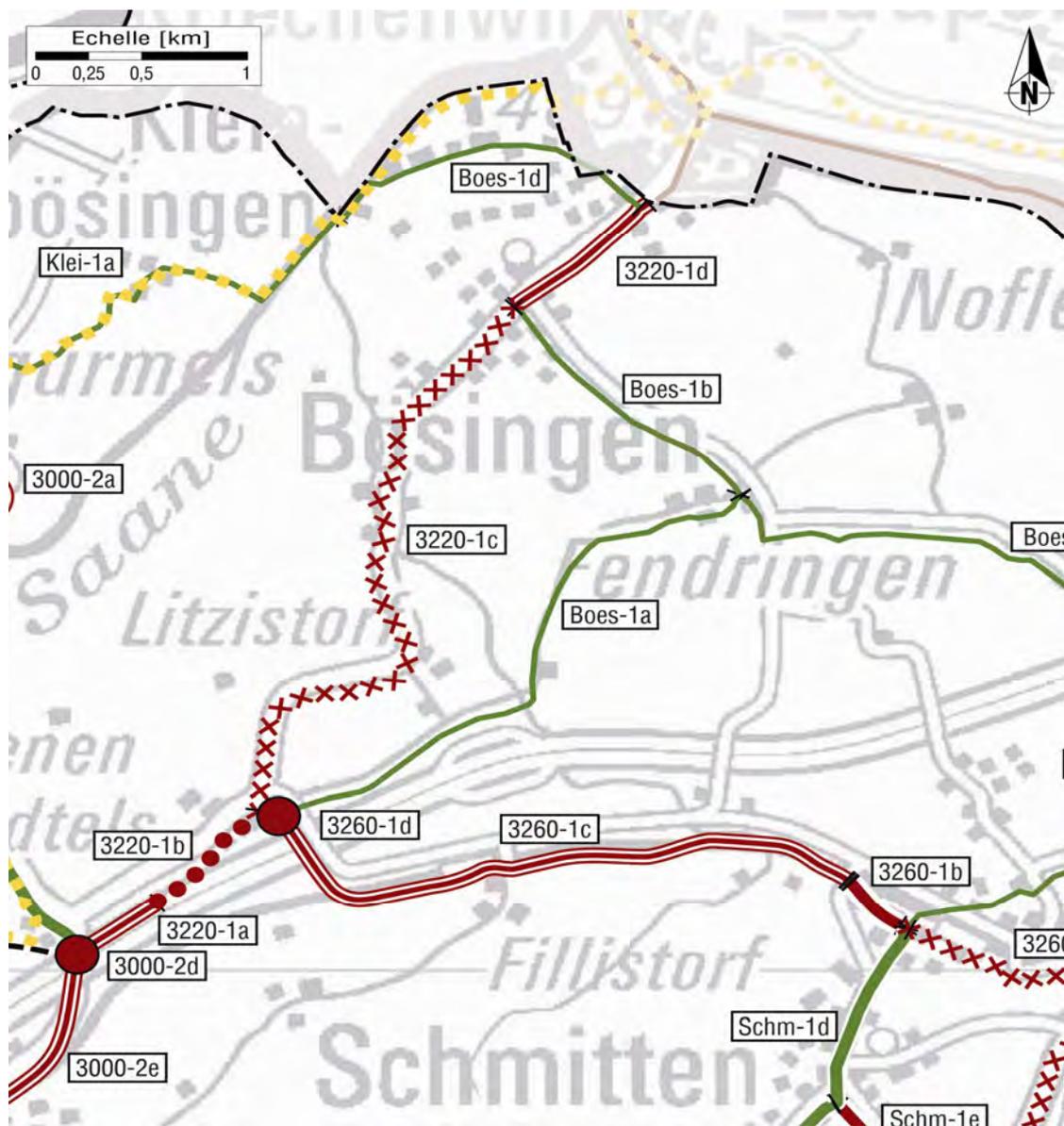
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B1	A1	B1
Empfehlungen	Radstreifen bergwärts	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich	Radstreifen bergwärts
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts	Kn. städtebaul. Char.	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	3'200 Fz/d	3'200 Fz/d	3'200 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.2 m	6.2 m	6.2 m
Linker Seitenstreifen		Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich
Rechter Seitenstreifen		Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich
Topografie	Flach	Hügelig	Gebirgig
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

Hierarchie	1	1	1
Massnahmeklasse	B4	B1	B2
Empfehlungen	Punktuelle Massnahme	Radstreifen bergwärts	Radstreifen bergwärts
<i>oder</i>			

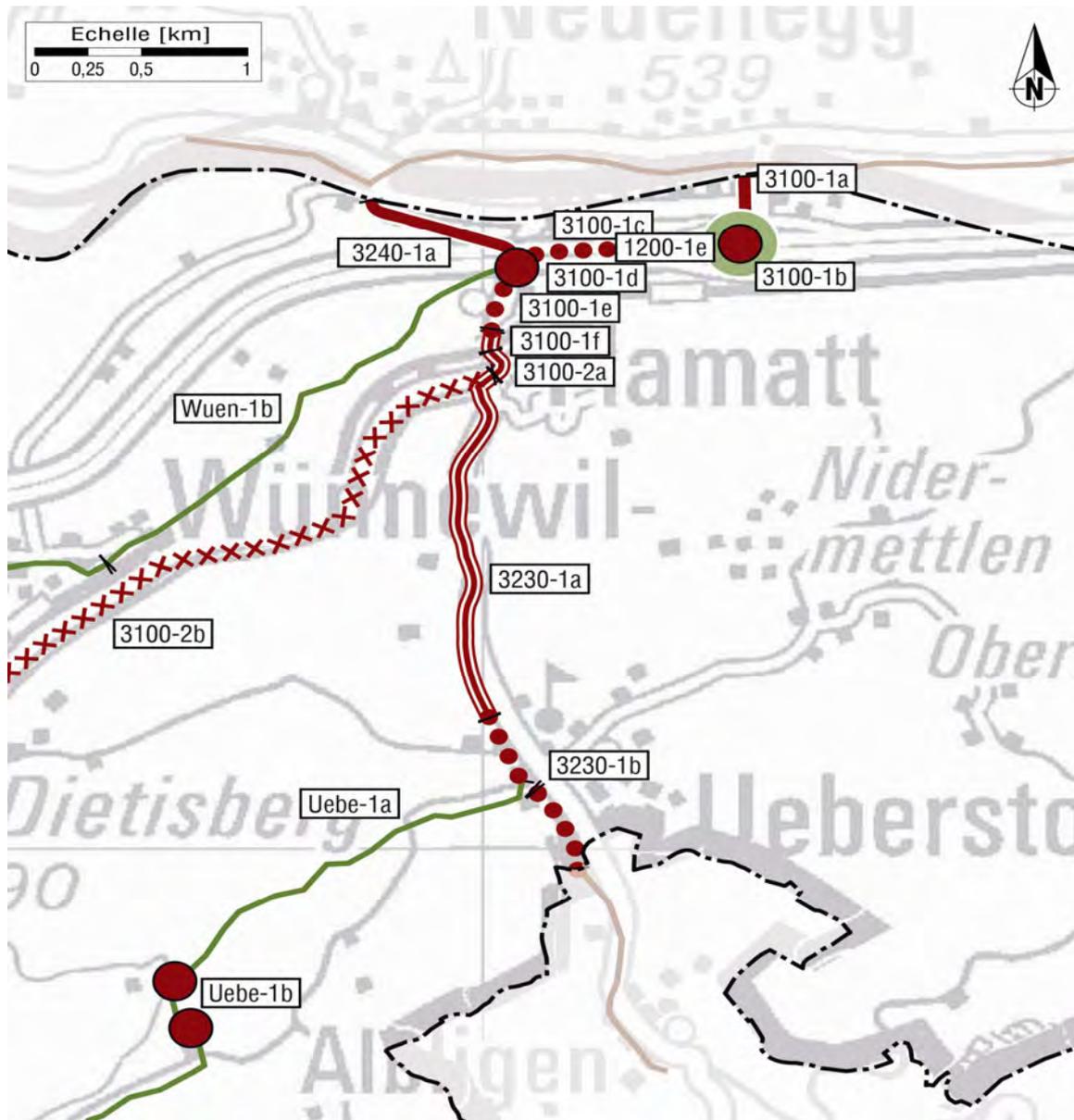
Bemerkungen e: Bauliche Massnahmen innerhalb des bestehenden Profils (falls möglich: Radstreifen bergwärts)
f: als auch an den Orten schlechter Sichtverhältnisse

3220-1 Düdingen - Bösingen - Laupen (BE)



3220-1 Düdingen - Bösinggen - Laupen (BE)			
	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	6'700 Fz/d	6'700 Fz/d	3'100 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.0 m	6.0 m	6.0 m
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich	
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich	
Topografie	Flach	Flach	Gebirgig
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B2	B3	B6
Empfehlungen	Zwei Radstreifen	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern	Umlegung auf Alternativroute
<i>oder</i>			
	d	e	f
Status des Abschnitts	Nebenachse		
DTV 2010	3'100 Fz/d		
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.0 m		
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie	Hügelig		
Best. Veloanlagen	Keine		
Hierarchie	1		
Massnahmeklasse	B2		
Empfehlungen	Radstreifen bergwärts		
<i>oder</i>			
Bemerkungen			

3230-1 **Flamatt - Ueberstorf**



3230-1 Flamatt - Ueberstorf

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	
DTV 2010	4'900 Fz/d	4'900 Fz/d	
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.9 m	6.2 m	
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung leicht	Trottoir	
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Verbreiterung leicht	
Topografie	Hügelig	Hügelig	
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	

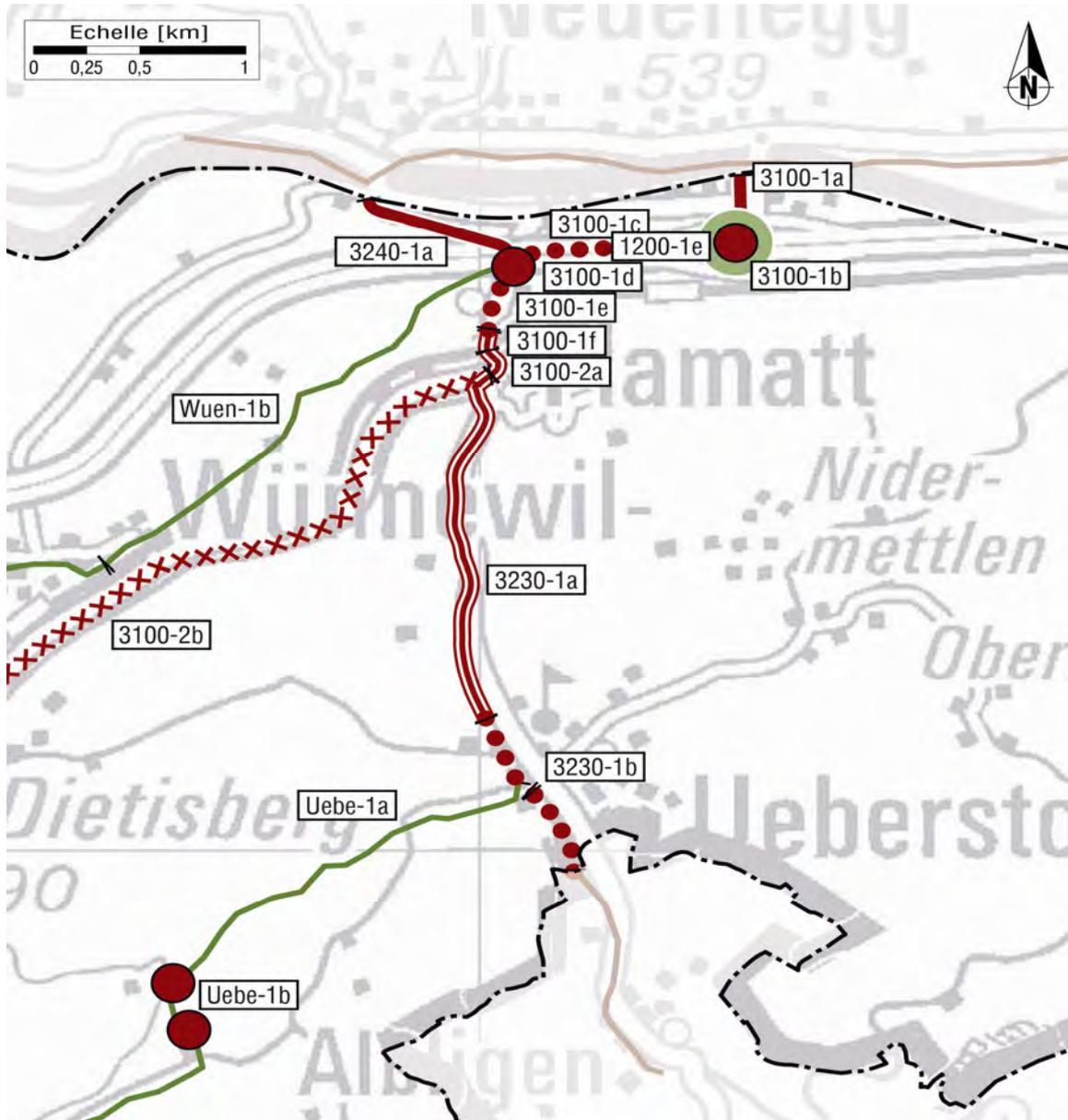
Hierarchie	1	1	
Massnahmekategorie	B2	B3	
Empfehlungen	Radstreifen bergwärts	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern	
<i>oder</i>	Zwei Radstreifen		

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen b: Valtraloc-Studie in Gange

3240-1 Flamatt - Laupen (BE)



3240-1 Flamatt - Laupen (BE)

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse		
DTV 2010	4'700 Fz/d		
% Lkw			
Min. Strassenbreite	7.0 m		
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach		
Best. Veloanlagen	Keine		

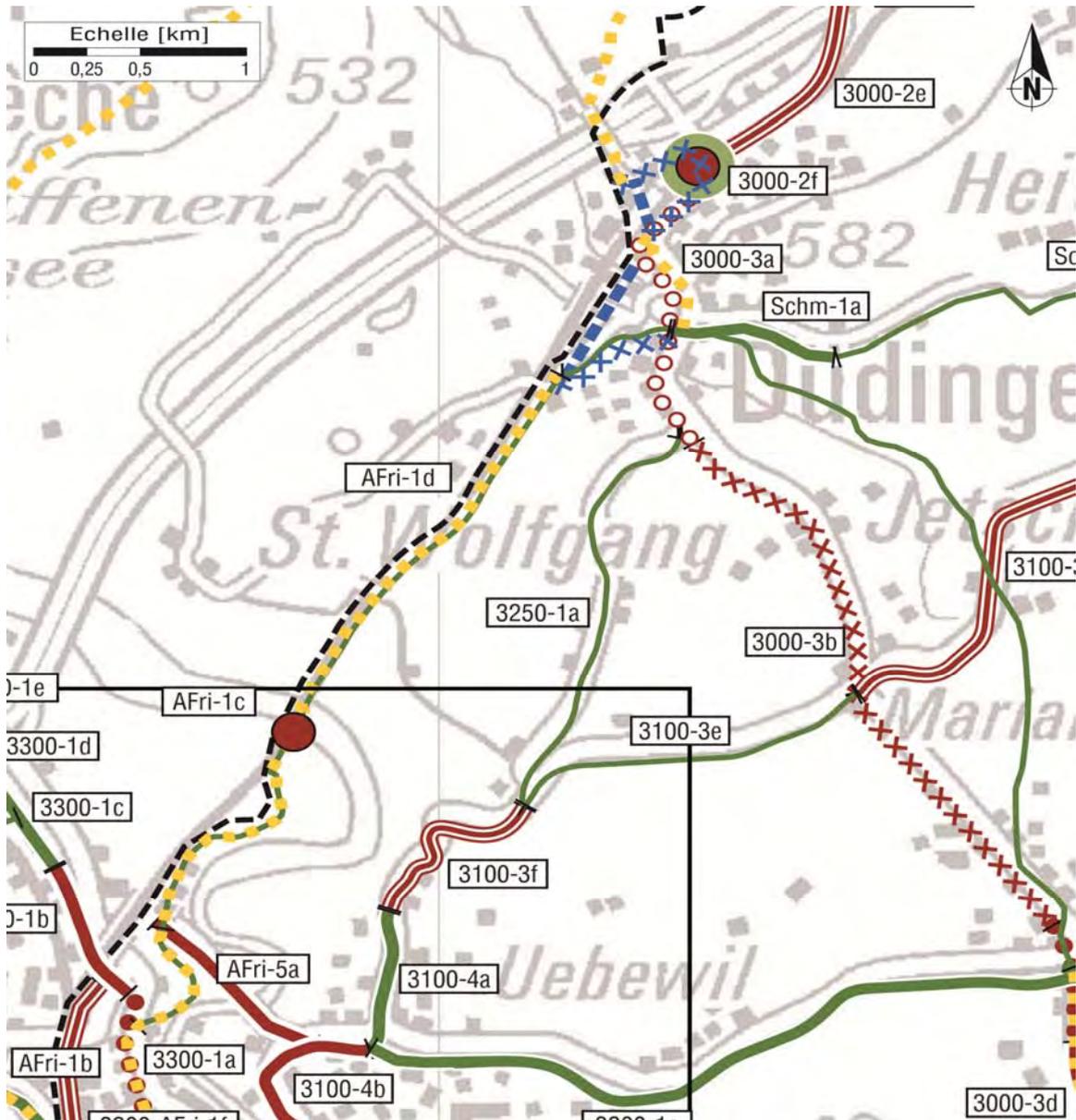
Hierarchie	1		
Massnahmekategorie	B1		
Empfehlungen	Kernfahrbahn		
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen a : Radstreifen und gemeinsam genutztes Trottoir auf der südlichen Strassenseite

3250-1 **Chastels (Düdingen) - Düdingen**



3250-1 Chastels (Düdingen) - Düdingen

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse		
DTV 2010	3'000 Fz/d		
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach		
Best. Veloanlagen	Keine		

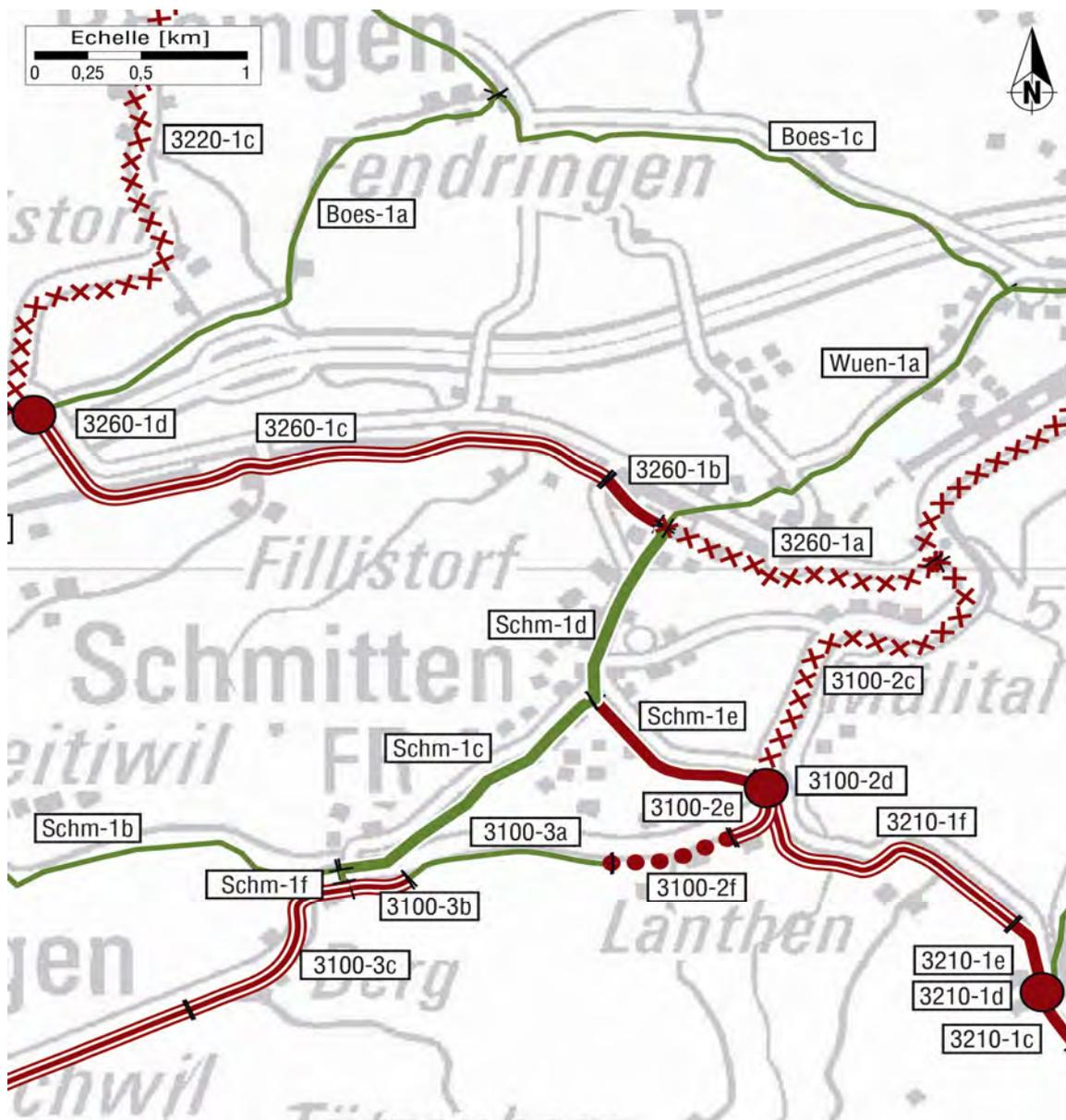
Hierarchie	1		
Massnahmekategorie	A1		
Empfehlungen	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich		
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen

3260-1 **Schmitten - Bundtels (Düdingen)**



3260-1 Schmitten - Bundtels (Düdingen)

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	2'400 Fz/d	2'400 Fz/d	2'400 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.0 m	6.8 m	5.1 m
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B6	B1	B2
Empfehlungen	Umlegung auf Alternativroute	Zwei Radstreifen	Zwei Radstreifen
<i>oder</i>			Umlegung auf Alternativroute

	d	e	f
Status des Abschnitts	Nebenachse		
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen	Keine		

Hierarchie	1		
Massnahmeklasse	B4		
Empfehlungen	Punktuelle Massnahme		
<i>oder</i>			

Bemerkungen d: Sicherung des Linksabbiegens
c: Alternativroute via Fillisdorf - Galmis (1km umzugestalten)
b, c et d : erhöhter Anteil Schwerverkehr (Logistikzentrale)

3300-1 **Fribourg - Granges-Paccot**



3300-1 Fribourg - Granges-Paccot

	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	22'100 véh/j	18'000 véh/j	18'000 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.8 m	10.0 m	
Partie latérale gauche	Trottoir	Trottoir	
Partie latérale droite	Trottoir	Trottoir	
Topographie	vallonné	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Bande cyclable à la montée	Aucun	2 bandes cyclables

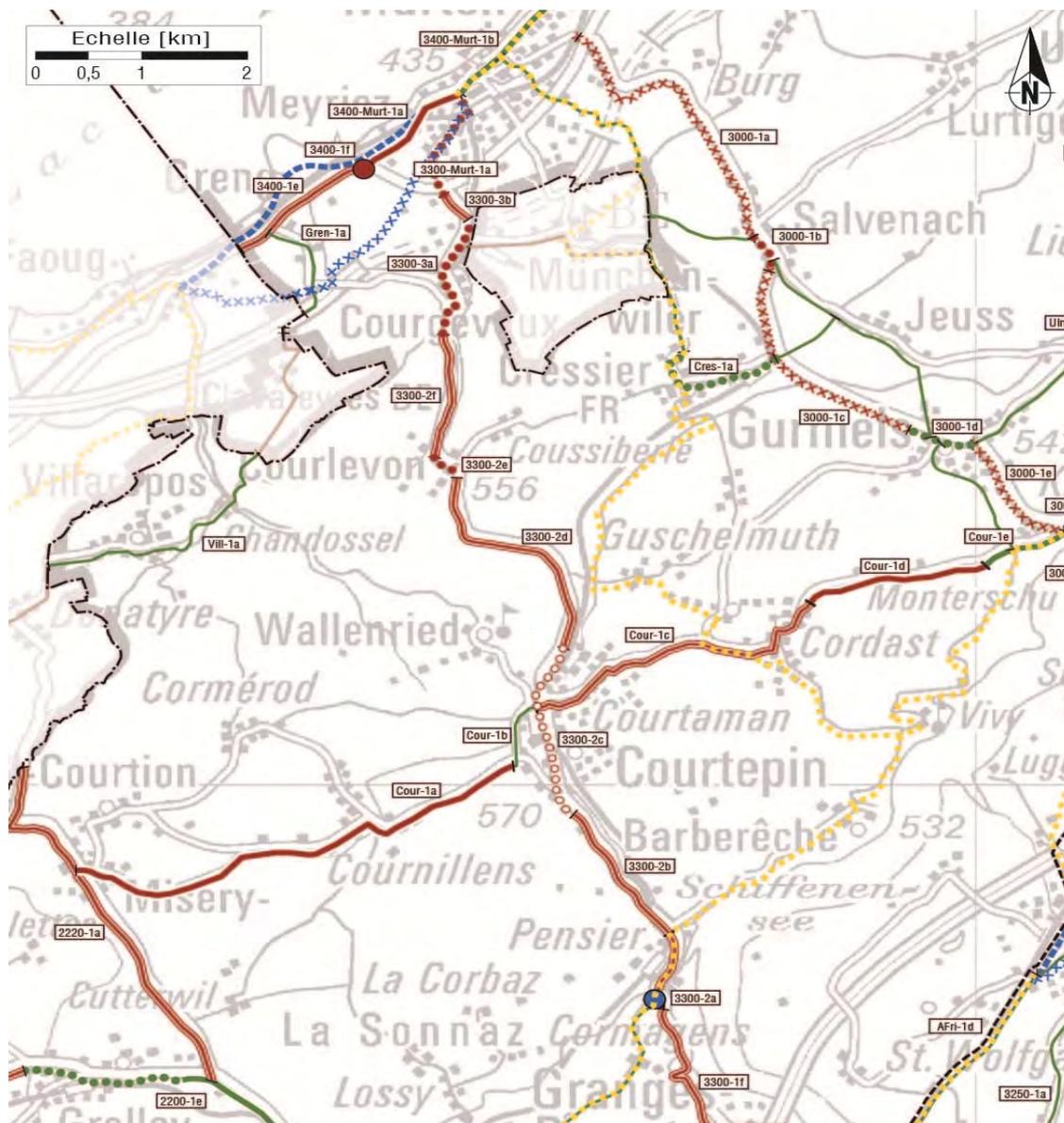
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B3	B1	A2
Recommandations	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Piste mixte	Aménagements existants suffisants
<i>ou</i>		Bandes cyclables	

	d	e	f
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	20'000 véh/j	11'500 véh/j	9'500 véh/j
% PL			
Largeur minimale	8.5 m		6.7 m
Partie latérale gauche	Aucune marge		
Partie latérale droite	Trottoir		
Topographie	vallonné	vallonné	vallonné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Bande cyclable à la montée	Aucun

Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B1	A2	B2
Recommandations	Piste mixte	Aménagements existants suffisants	Bandes cyclables
<i>ou</i>			

Commentaires a: mesures d'accompagnement projet Poya
d: tronçon domaine RN

3300-2 Granges-Paccot - Courgevaux



3300-2 Granges-Paccot - Courgevaux

	a	b	c
Statut section	Carrefour cantonal	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010		11'500 véh/j	7'500 véh/j
% PL			
Largeur minimale		6.7 m	6.2 m
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie		valloné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé

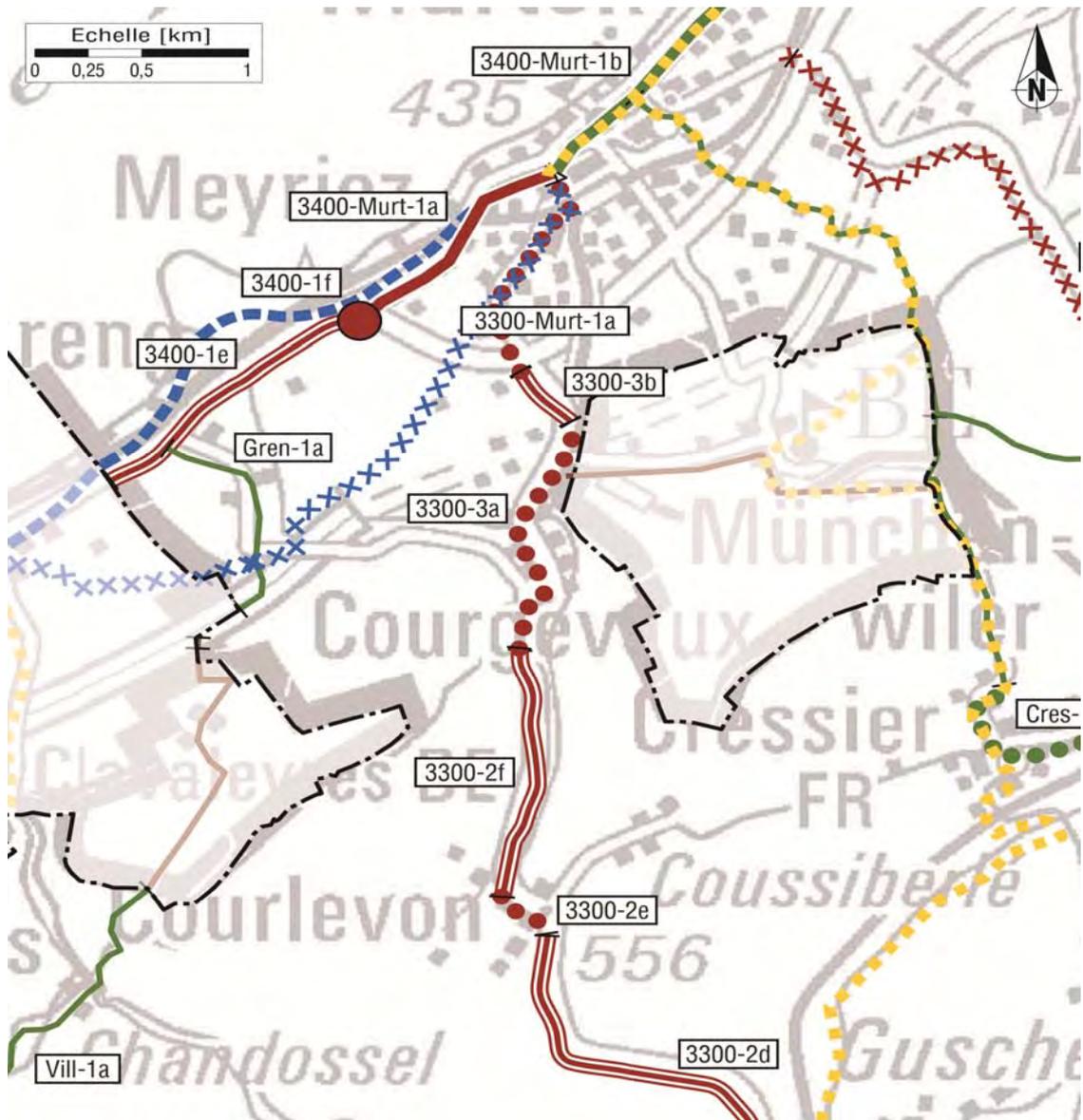
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	C2	B2	B5
Recommandations	Aménagement ponctuel	Bandes cyclables	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section	Axe prioritaire	Axe prioritaire	Axe prioritaire
TJM 2010	7'500 véh/j	7'800 véh/j	7'800 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.2 m	6.4 m	6.4 m
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie	valloné	valloné	valloné
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

Hiérarchie	1	1	2
Classe de mesure	B2	B3	B2
Recommandations	Bande cyclable à la montée Bandes cyclables	Valtraloc à réaliser ou à renforcer	Bande cyclable à la montée
<i>ou</i>			

Commentaires d: bande cyclable à la montée, bandes cyclables sur les tronçons plats
d: itinéraire alternatif par les chemins agricoles via Les Coudes (Wallenried)
e: étude Valtraloc en cours

3300-3 **Courgevaux - Murten**



3300-3 Courgevax - Murten			
	a	b	c
Status des Abschnittes	Hauptachse	Hauptachse	
DTV 2010	7'800 Fz/T	7'800 Fz/T	
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.4 m	6.4 m	
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach	Gebirgig	
Best. Veloanlagen			
	Valtraloc in Realisierung oder teilweise realisiert	Keine	
Hierarchie	1	1	
Massnahmekategorie	B5	B2	
Empfehlungen	Valtraloc in Realisierung oder teilweise realisiert	Radstreifen bergwärts	
	<i>oder</i>		
	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			
Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
	<i>oder</i>		
Bemerkungen	a: Erstellung von Radstreifen am Ortseingang Richtung Murten. b: Möglichkeit zur gemeinsamen Nutzung des bestehenden Trottoirs		

3300-Murt-1 Murten

	a	b	c
Status des Abschnittes	Gemeindestrasse		
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Hügelig		
Best. Veloanlagen	Keine		

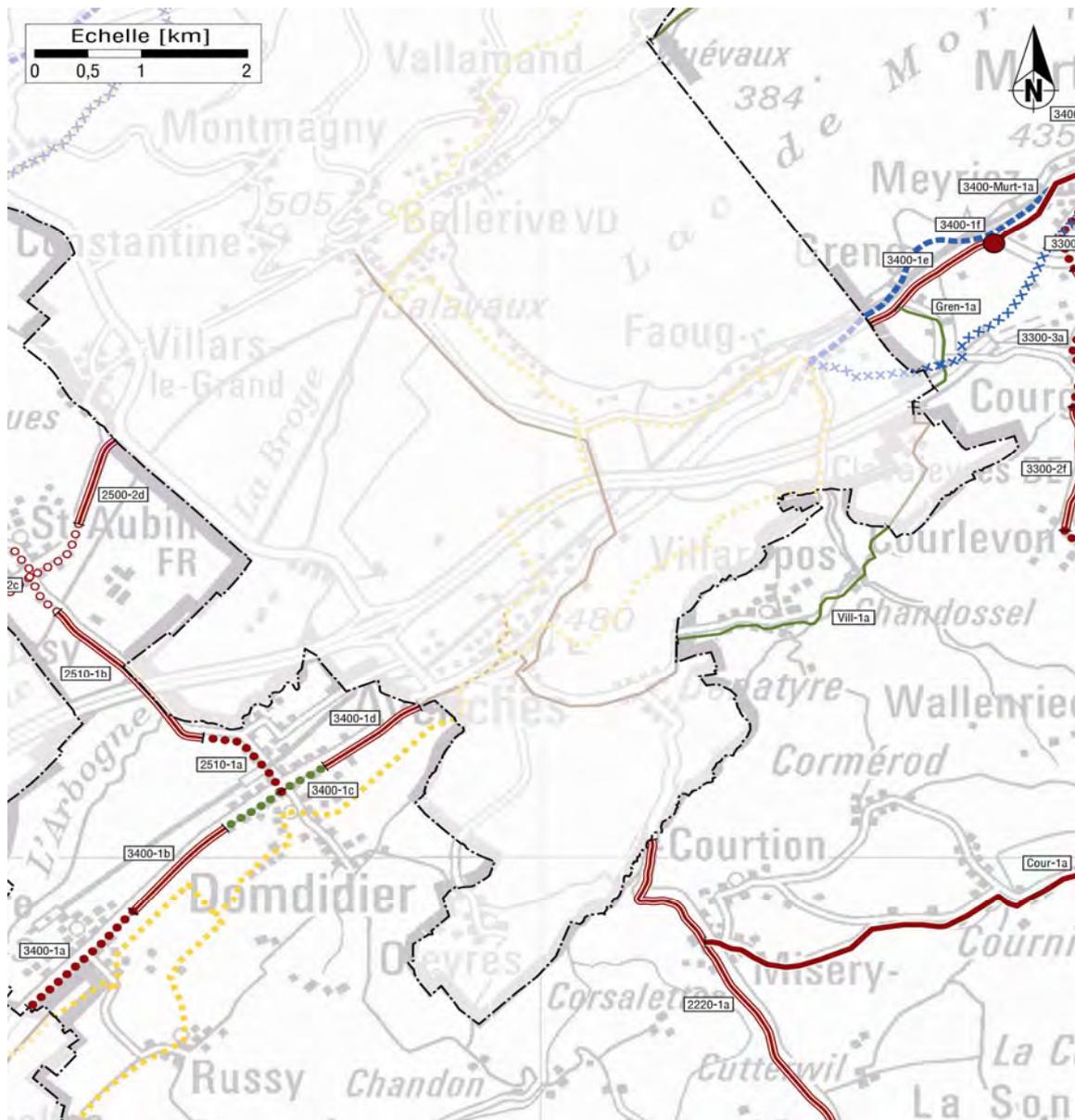
Hierarchie	1		
Massnahmekategorie	B3		
Empfehlungen	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern		
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen

3400-1 Dompierre - Domdidier - Avenches (VD) - Greng - Murten



3400-1 Dompierre - Domdidier - Avenches (VD) - Greng - Murten

	a	b	c
Status des Abschnittes	Hauptachse	Hauptachse	Hauptachse
DTV 2010	7'200 Fz/d	7'200 Fz/d	8'400 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	7.0 m	7.2 m	7.2 m
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Valtraloc realisiert

Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B3	B2	A3
Empfehlungen	Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern	Zwei Radstreifen	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich
<i>oder</i>			

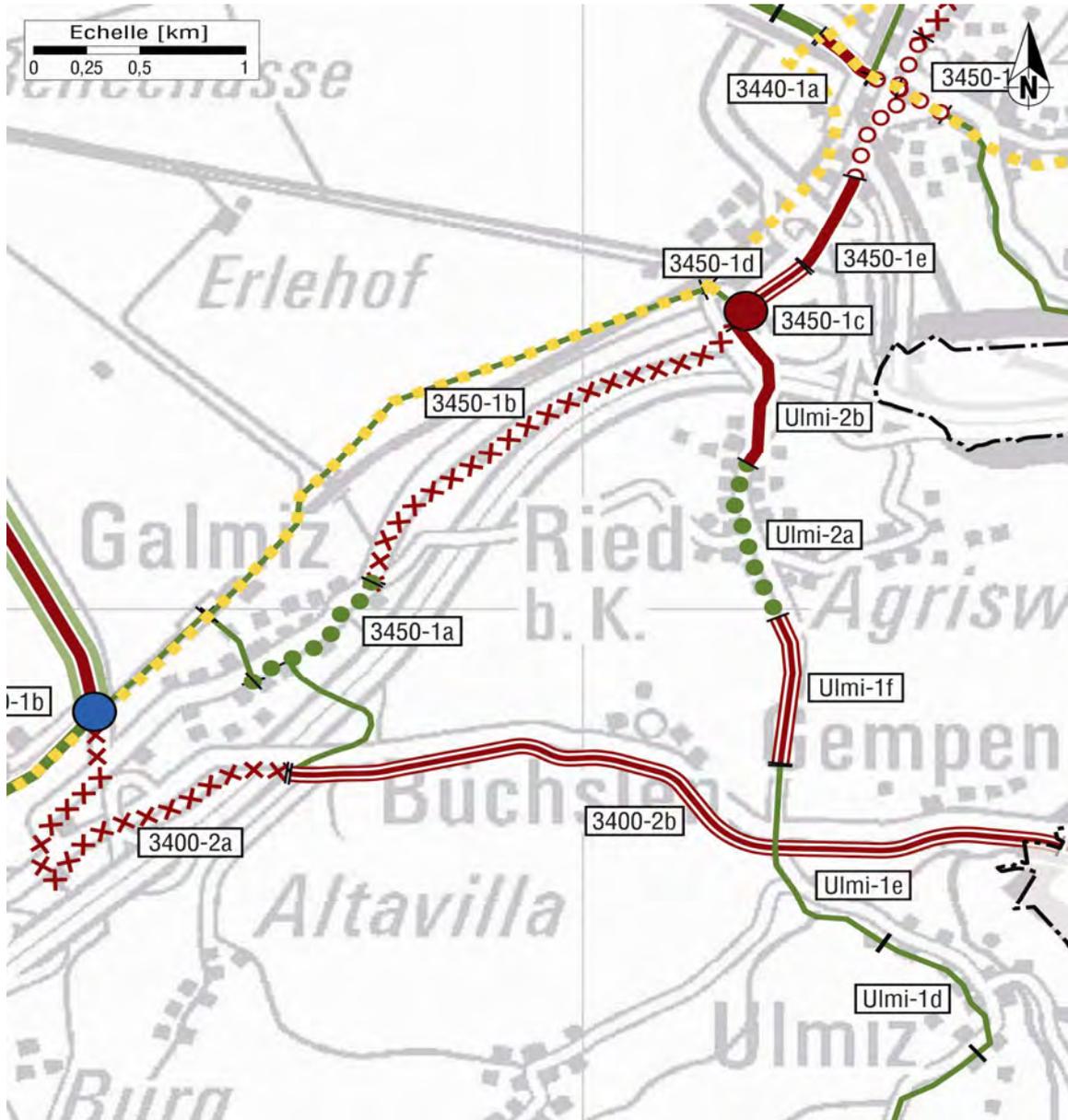
	d	e	f
Status des Abschnitts	Hauptachse	Hauptachse	Kn. teilw. städtebaul. Char.
DTV 2010	8'400 Fz/d	6'400 Fz/d	
% Lkw			
Min. Strassenbreite	7.2 m	7.9 m	
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

Hierarchie	1	1	1
Massnahmeklasse	B2	B2	B4
Empfehlungen	Zwei Radstreifen	Zwei Radstreifen	Punktuelle Massnahme
<i>oder</i>			

Bemerkungen a: Kontinuität auf Waadtländer Boden mit den betroffenen Behörden abklären
d/e: Kontinuität auf Waadtländer Boden mit den betroffenen Behörden abklären
f: Neugestaltung /Optimierung der Geometrie (Breite und Länge der Abbiegestreifen) der Kreuzung um das Linksabbiegen zu sichern

3400-Murt-1 Murten			
	a	b	c
Status des Abschnittes	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Trottoir	Trottoir
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Trottoir	Trottoir
Topografie	Hügelig	Hügelig	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Valtraloc realisiert	Radstreifen bergwärts
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	B1	A2	A2
Empfehlungen	Radstreifen bergwärts	Realisierte Massnahmen ausreichend	Realisierte Massnahmen ausreichend
<i>oder</i>	Kernfahrbahn		
	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			
Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			
Bemerkungen			

3400-2 Murten - Galmiz - Gempenach



3400-2 Murten - Galmiz - Gempenach

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	
DTV 2010	15'600 Fz/d	3'200 Fz/d	
% Lkw			
Min. Strassenbreite		7.2 m	
Linker Fahrbahnrand		Verbreiterung möglich	
Rechter Fahrbahnrand		Verbreiterung möglich	
Topografie	Hügelig	Hügelig	
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	

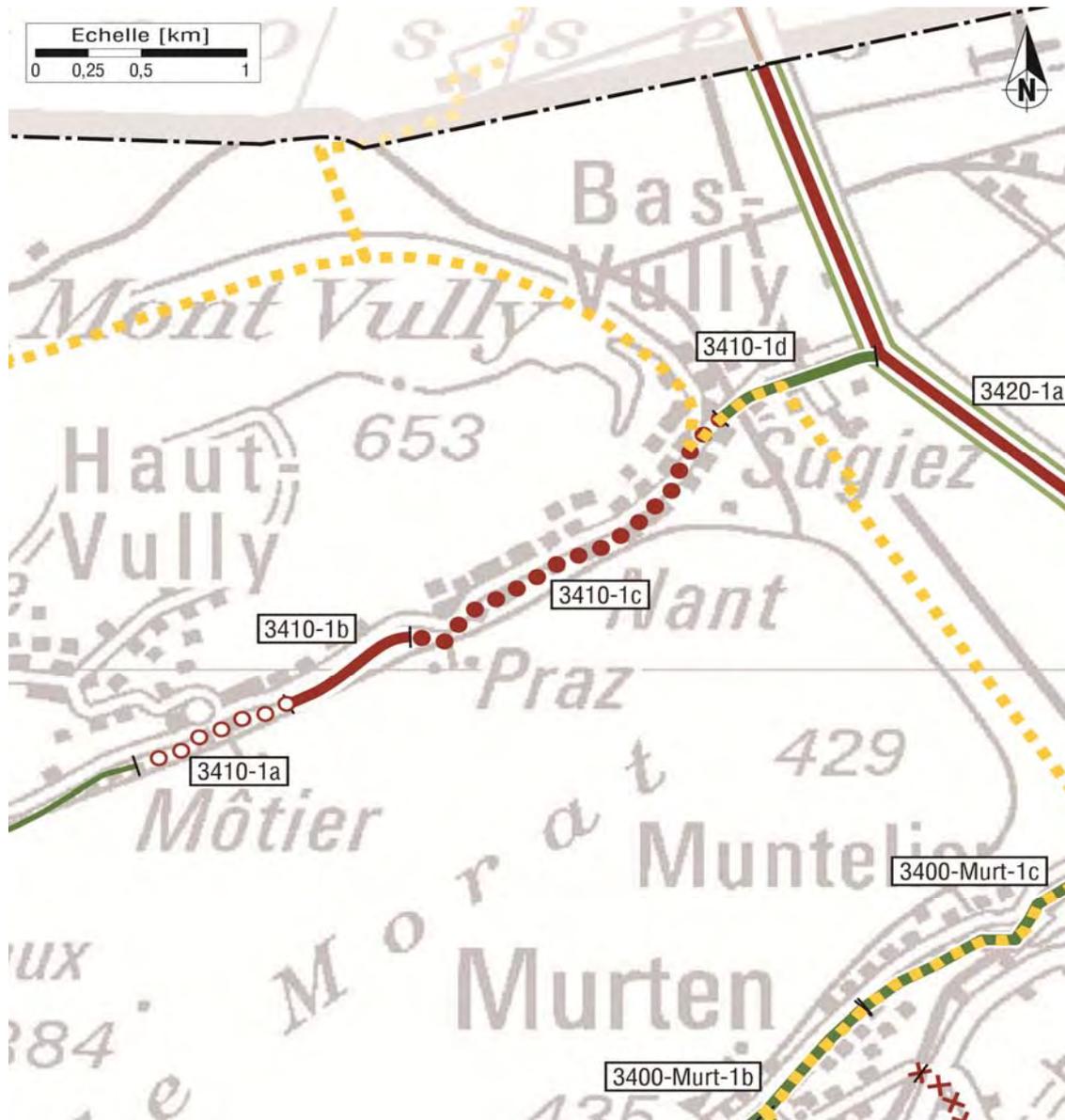
Hierarchie	2	2	
Massnahmekategorie	B6	B2	
Empfehlungen	Umlegung auf Alternativroute	Zwei Radstreifen	
<i>oder</i>		Umlegung auf Alternativroute	

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

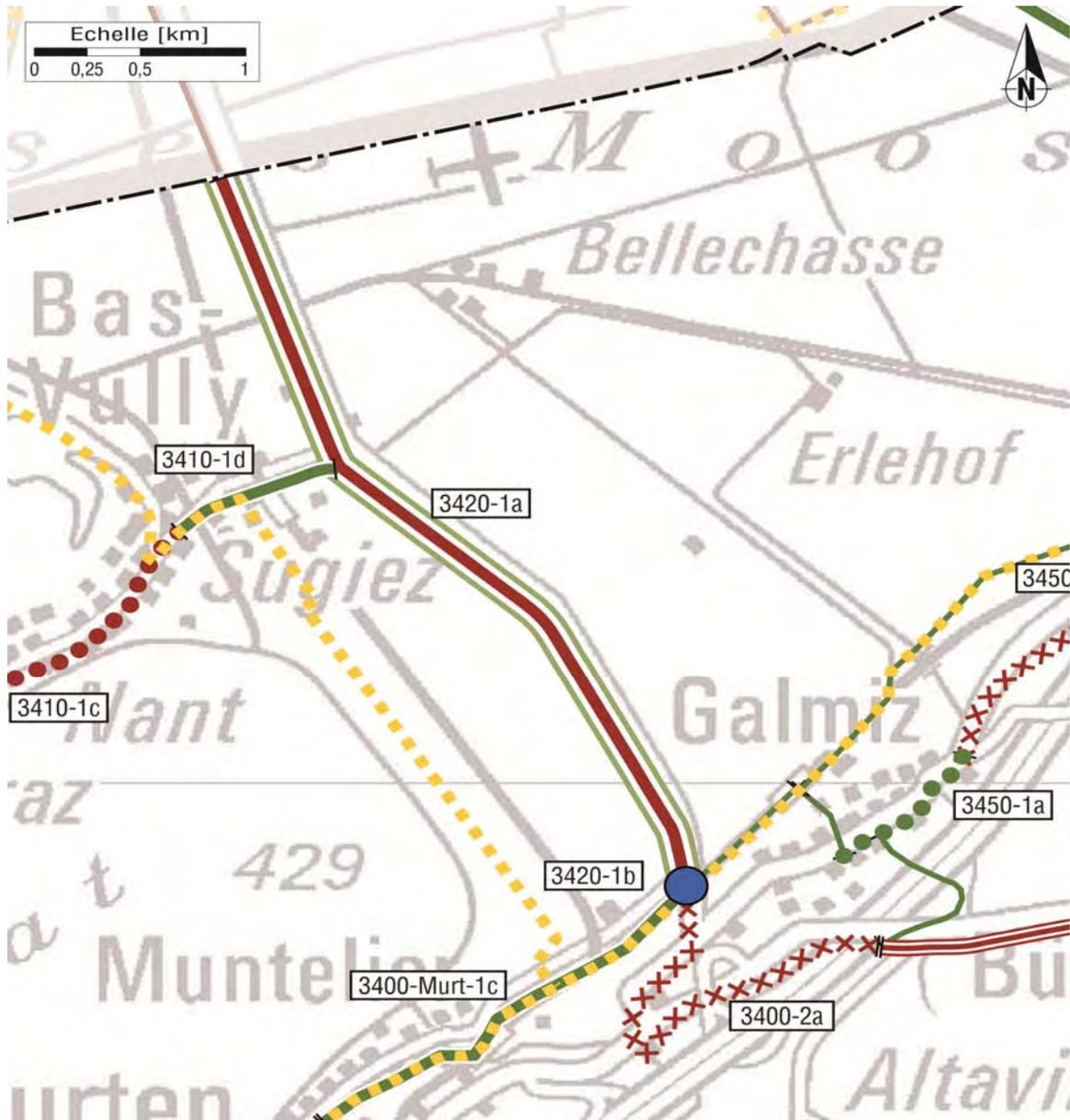
Bemerkungen a: Deckt die umzulegenden Abschnitte der Achsen 3400, 3420, 3450 ab
b: Alternativrouten sind an einzelnen Orten auf Wegen parallel zur Strassenachse möglich (nur in eine Richtung, Radstreifen in andere Richtung um das Überqueren der Fahrbahn zu verhindern)

3410-1 **Môtier - Sugiez**



3410-1 Môtier - Sugiez			
	a	b	c
Statut section	Axe secondaire	Axe secondaire	Axe secondaire
TJM 2010	4'900 véh/j	4'900 véh/j	4'900 véh/j
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	6.1 m	6.0 m
Partie latérale gauche	Aucune marge	Aucune marge	Trottoir
Partie latérale droite	Aucune marge	Aucune marge	Aucune marge
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B5	B1	B3
Recommandations	Valtraloc en cours de réal. ou part. réalisé	Voie centrale banalisée	Valtraloc à réaliser ou à renforcer
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Axe secondaire		
TJM 2010	4'900 véh/j		
% PL			
Largeur minimale	6.0 m		
Partie latérale gauche	Elargissement possible		
Partie latérale droite	Aucune marge		
Topographie	plat		
Aménag. cyclables exist.	2 bandes cyclables		
Hiérarchie	1		
Classe de mesure	A2		
Recommandations	Aménagements existants suffisants		
<i>ou</i>			
Commentaires	c: étude Valtraloc en cours b : bande cyclable dans un sens seulement (côté mur)		

3420-1 Murten - Sugiez



3420-1 Murten - Sugiez

	a	b	c
Status des Abschnittes	Hauptachse	Hauptachse	
DTV 2010	10'400 Fz/T		
% Lkw			
Min. Strassenbreite	9.7 m		
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach	Flach	
Best. Veloanlagen	Zwei Radstreifen		

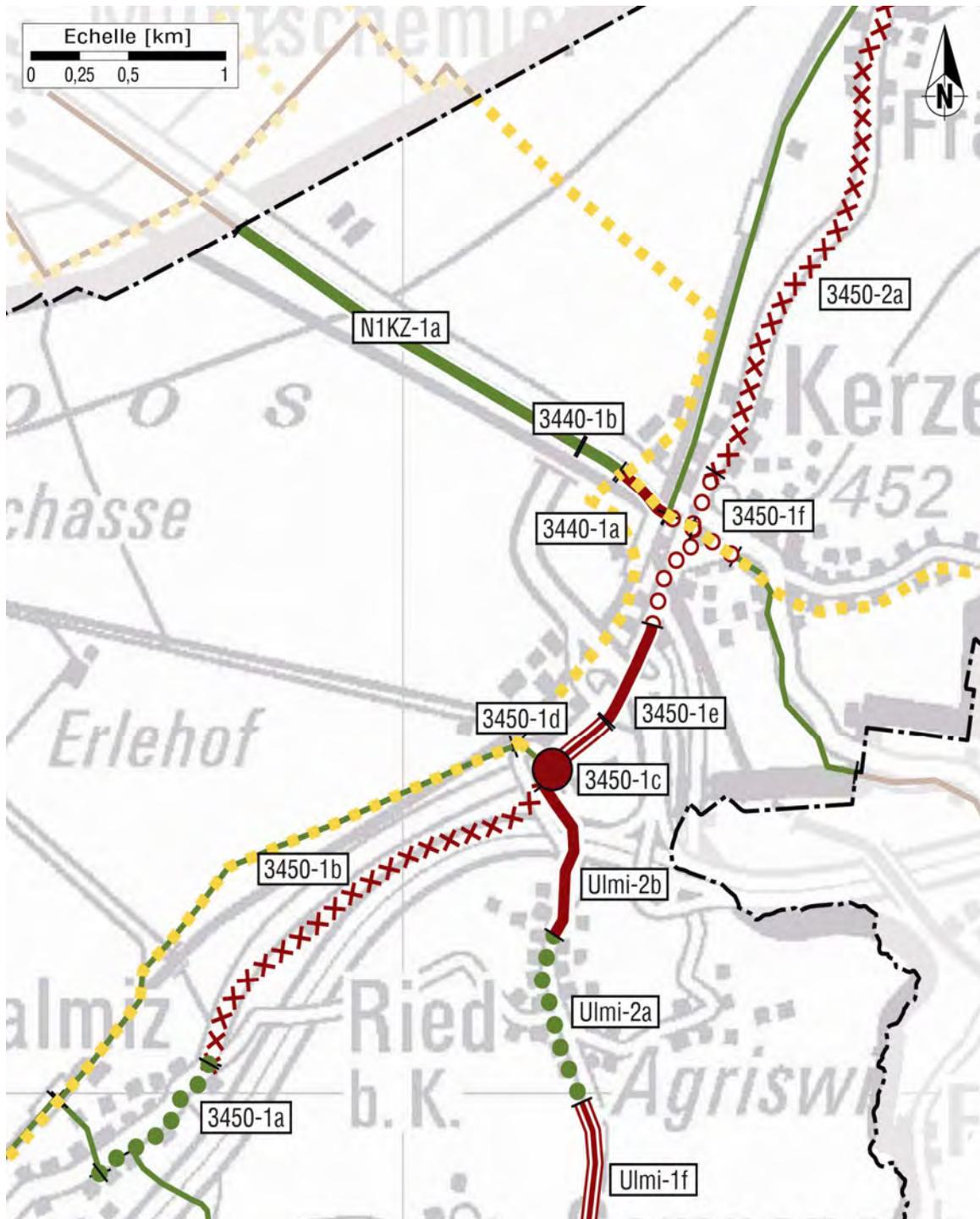
Hierarchie	1	1	
Massnahmekategorie	B1	C2	
Empfehlungen	Zwei Radstreifen	punktueller Massnahme	
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnittes			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen b: Verbreiterung der Radstreifen auf mindestens 1m50
Zugrundeliegender Strassenquerschnitt: 1m50 - 3m50 / 3m50 - 1m50

3440-1 Kerzers



3440-1 Kerzers

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	
DTV 2010	4'100 Fz/d	4'100 Fz/d	
% Lkw			
Min. Strassenbreite	7.2 m	7.2 m	
Linker Fahrbahnrand	Kein Spielraum	Separater Gehweg	
Rechter Fahrbahnrand	Kein Spielraum	Separater Gehweg	
Topografie	Flach	Flach	
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	

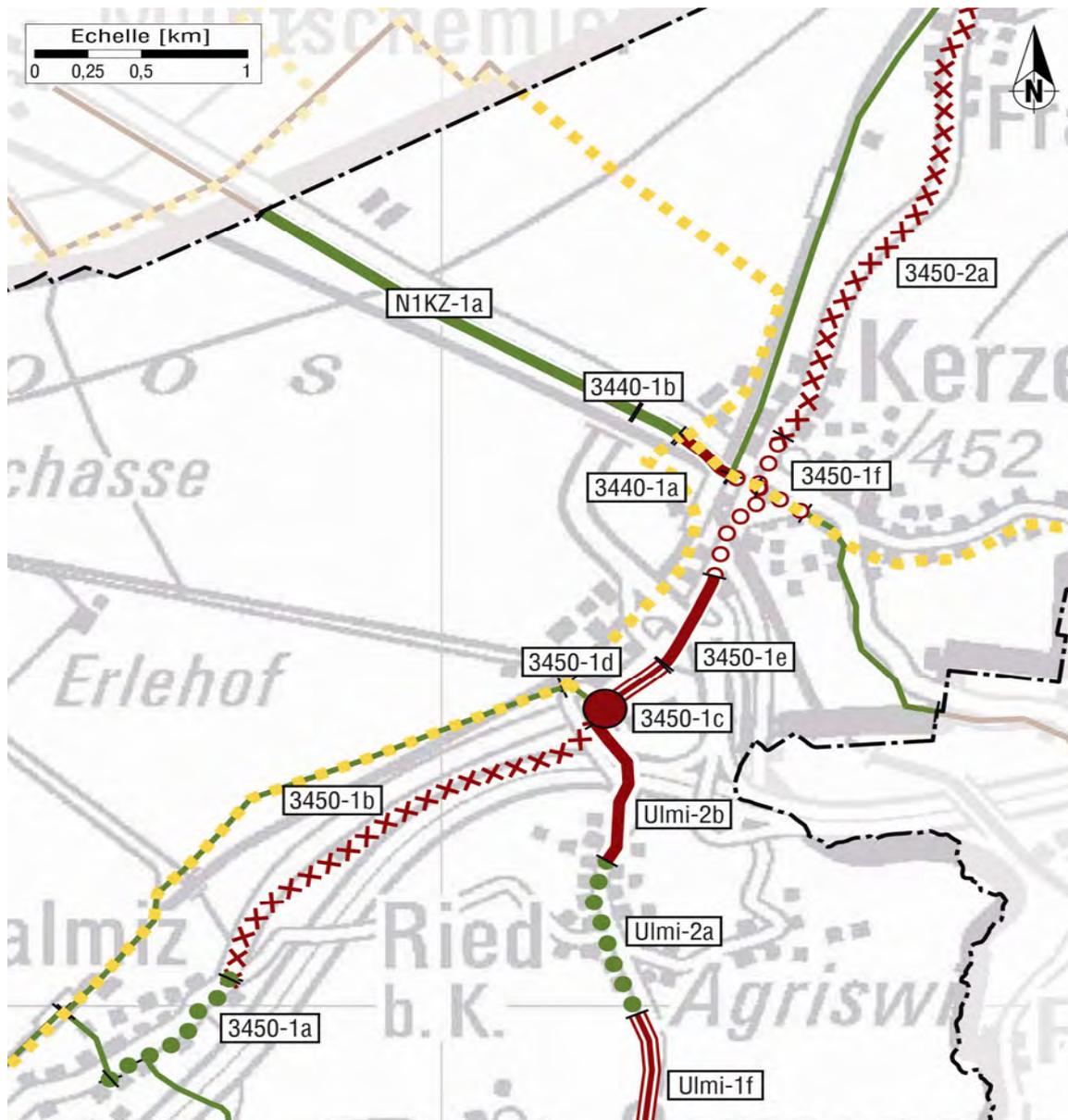
Hierarchie	1	1	
Massnahmekategorie	B1	A2	
Empfehlungen	Kernfahrbahn	Realisierte Massnahmen ausreichend	
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen b: Gehweg auf einer Strassenseite kann durch Velos in beide Richtungen benutzt werden, womit die Kreuzung bei der Ortseinfahrt Kerzers umfahren werden kann. (siehe 3440-N1KZ-1a)

N1KZ Kerzers - Müntschemier (BE)



N1KZ Kerzers - Müntschemier (BE)

	a	b	c
Status des Abschnittes	Hauptachse		
DTV 2010	6'500 Fz/d		
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Fahrbahnrand	Separater Gehweg		
Rechter Fahrbahnrand	Separater Gehweg		
Topografie	Flach		
Best. Veloanlagen	Keine		

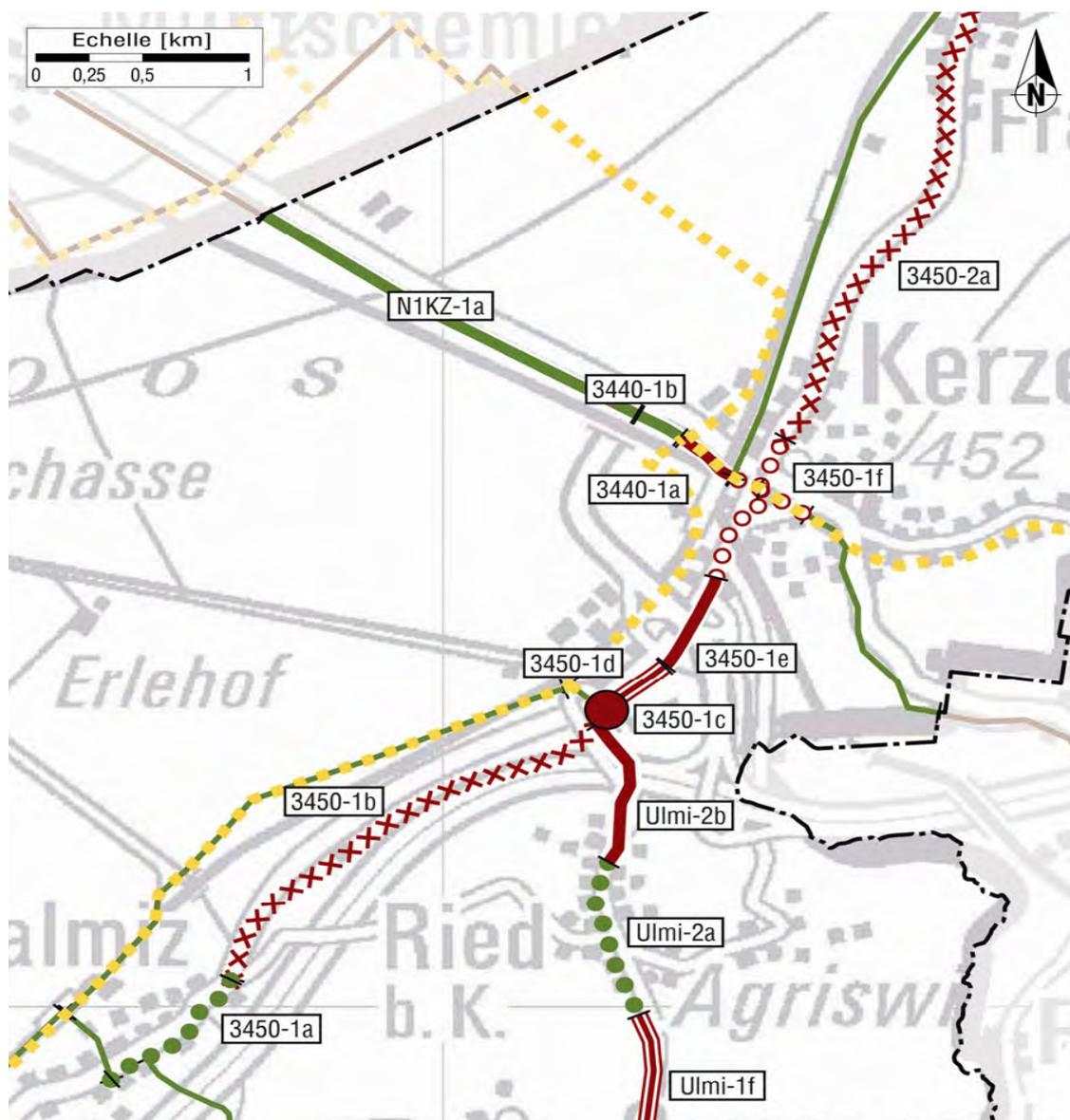
Hierarchie	1		
Massnahmekategorie	A2		
Empfehlungen	Realisierte Massnahmen ausreichend		
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen a: Gehweg auf einer Strassenseite kann durch Velos in beide Richtungen benutzt werden, womit die Kreuzung bei der Ortseinfahrt Kerzers umfahren werden kann.

3450-1 **Murten - Kerzers**



3450-1 Murten - Kerzers

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	5'100 Fz/d	5'100 Fz/d	
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.5 m	7.2 m	
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach	Hügelig	Flach
Best. Veloanlagen	Valtraloc realisiert	Keine	Keine

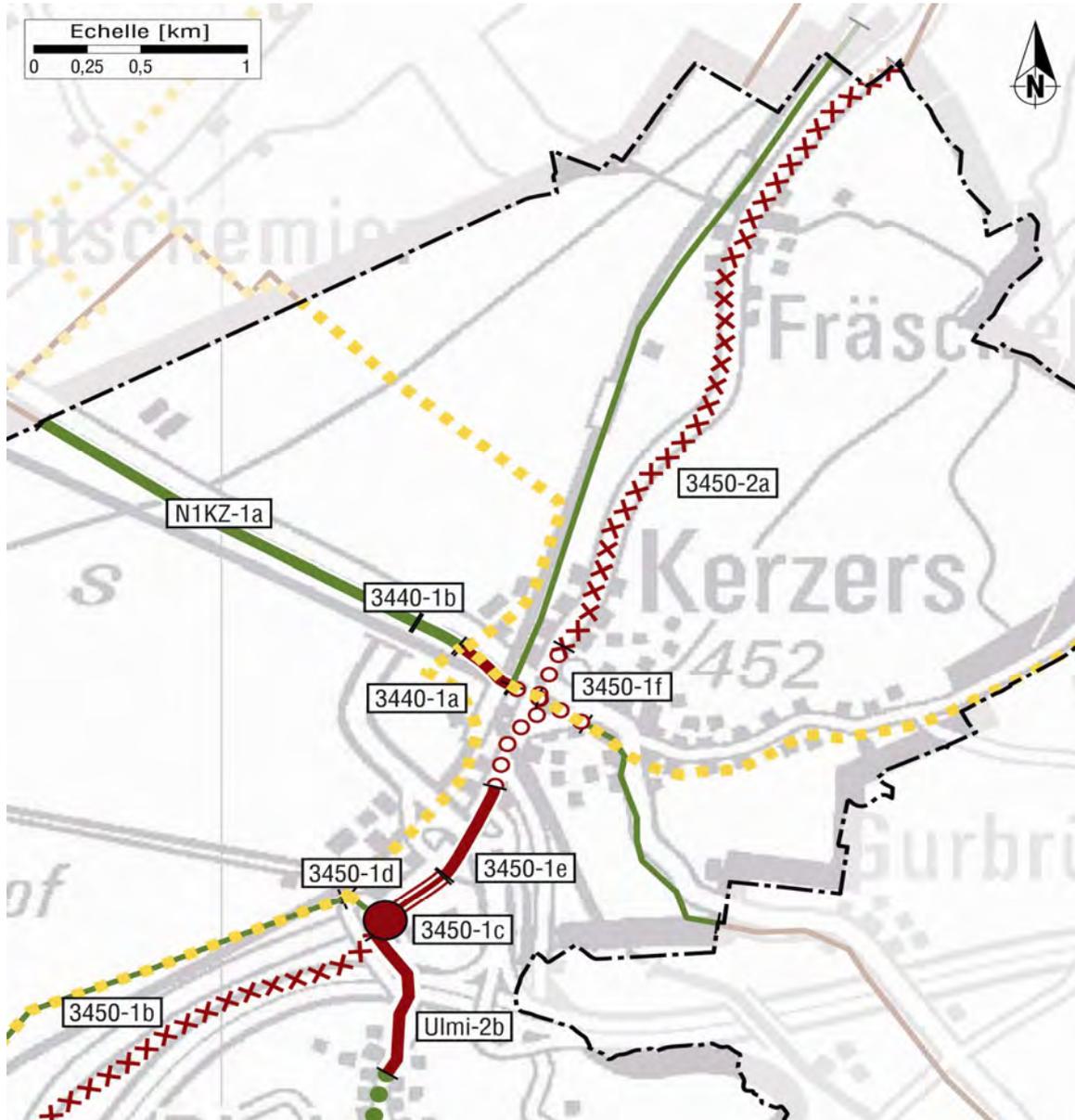
Hierarchie	2	2	1
Massnahmekategorie	A3	B6	B4
Empfehlungen	Realisierte Massnahmen ausreichend	Umlegung auf Alternativroute	Punktuelle Massnahme
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts	Nebenachse	Nebenachse	Nebenachse
DTV 2010	7'600 Fz/d	11'700 Fz/d	11'700 Fz/d
% Lkw			
Min. Strassenbreite	7.1 m	13.1 m	
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Valtraloc in Realisierung oder teilweise realisiert

Hierarchie	1	1	1
Massnahmeklasse	B2	B1	B5
Empfehlungen	Zwei Radstreifen	Zwei Radstreifen	Valtraloc in Realisierung oder teilweise realisiert
<i>oder</i>			

Bemerkungen c: Neugestaltung der Kreuzung / Optimierung deren Geometrie zur Sicherung des Linksabbiegens
d: Punktuelle Verbreiterung der Fahrbahn
e: Aber auch Optimierung der Autobahneinfahrten und -ausfahrten

3450-2 Kerzers - Fräschels



3450-2 Kerzers - Fräschels

	a	b	c
Status des Abschnittes	Nebenachse		
DTV 2010	6'800 Fz/d		
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.3 m		
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach		
Best. Veloanlagen	Keine		

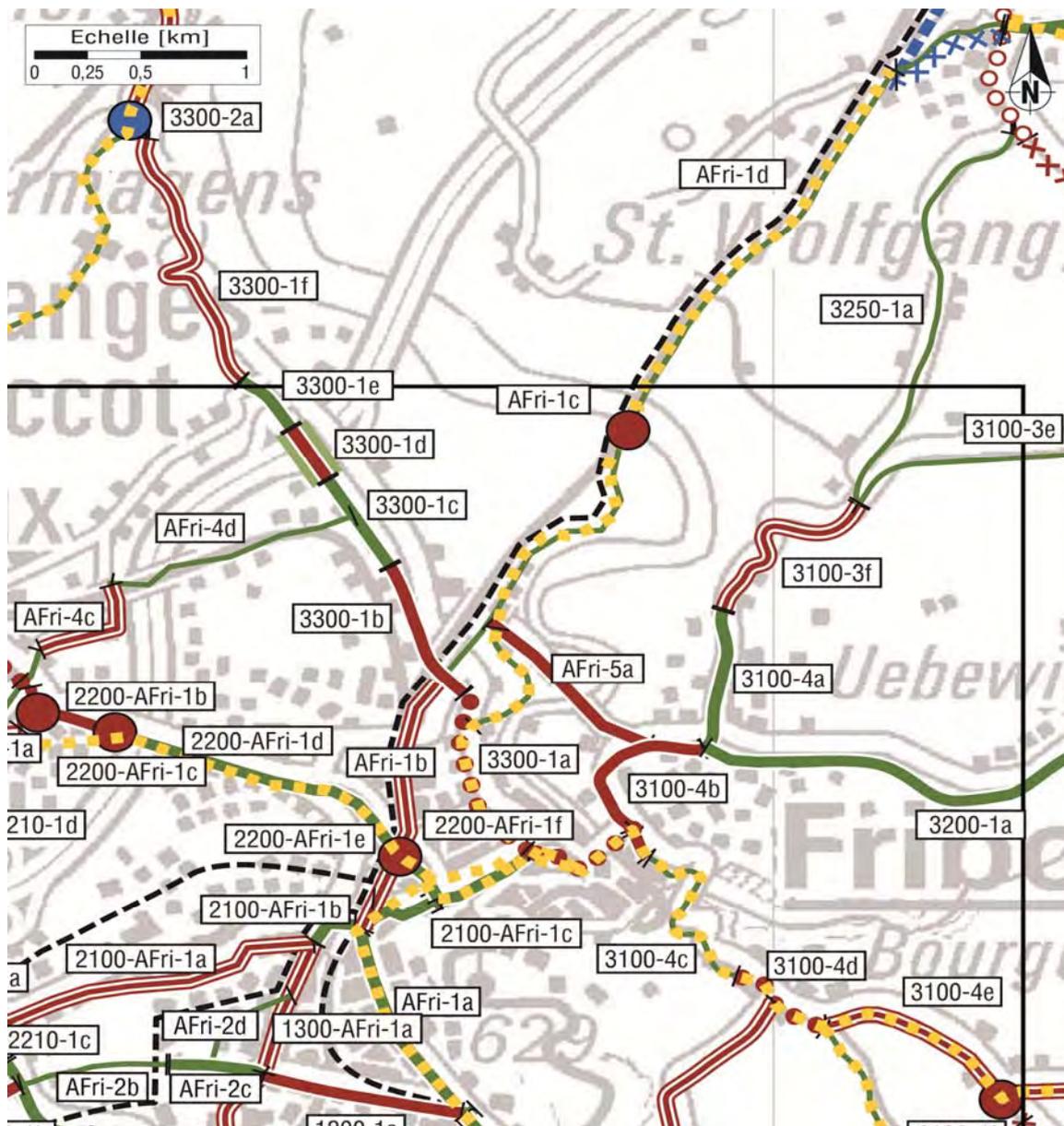
Hierarchie	1		
Massnahmekategorie	B6		
Empfehlungen	Umlegung auf Alternativroute		
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen a: Alternativroute entlang der Eisenbahnlinie Kerzers-Fräschels. Kontinuität der Alternativroute entlang der Eisenbahnlinie nach Fräschels ist abzusichern.

AFri-1 **Agglomération de Fribourg**

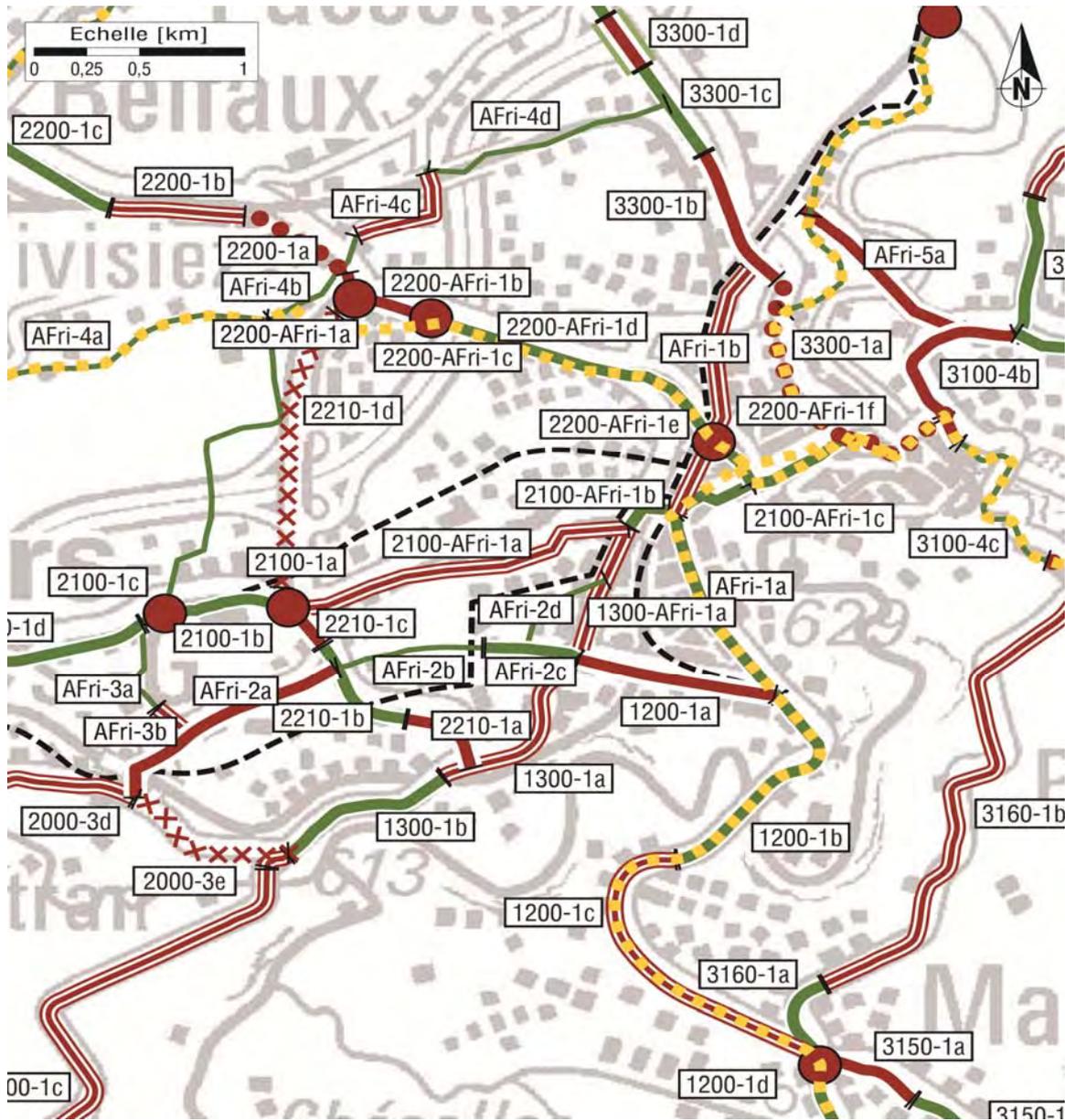


AFri-1 Agglomération de Fribourg

	a	b	c
Statut section	Route communale	Route communale	Route communale
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale	13.0 m		
Partie latérale gauche	Trottoir	Elargissement possible	
Partie latérale droite	Trottoir	Aucune marge	
Topographie	plat	vallonné	
Aménag. cyclables exist.	2 bandes cyclables	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	A2	B2	B4
Recommandations	Aménagements existants suffisants	Piste mixte	Aménagement ponctuel
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section	Route communale		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche	Elargissement aisé		
Partie latérale droite	Elargissement possible		
Topographie	plat		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		
Hiérarchie	1		
Classe de mesure	A1		
Recommandations	Aucun aménagement spécifique nécessaire		
<i>ou</i>			

Commentaires b et d : cheminements de type forestier/rural ou cheminements en site propre

AFri-2 Agglomération de Fribourg



AFri-2 Agglomération de Fribourg

	a	b	c
Statut section	Route communale	Route communale	Route communale
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche	Aucune marge	Elargissement aisé	
Partie latérale droite	Aucune marge	Elargissement aisé	
Topographie	plat	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	2 bandes cyclables

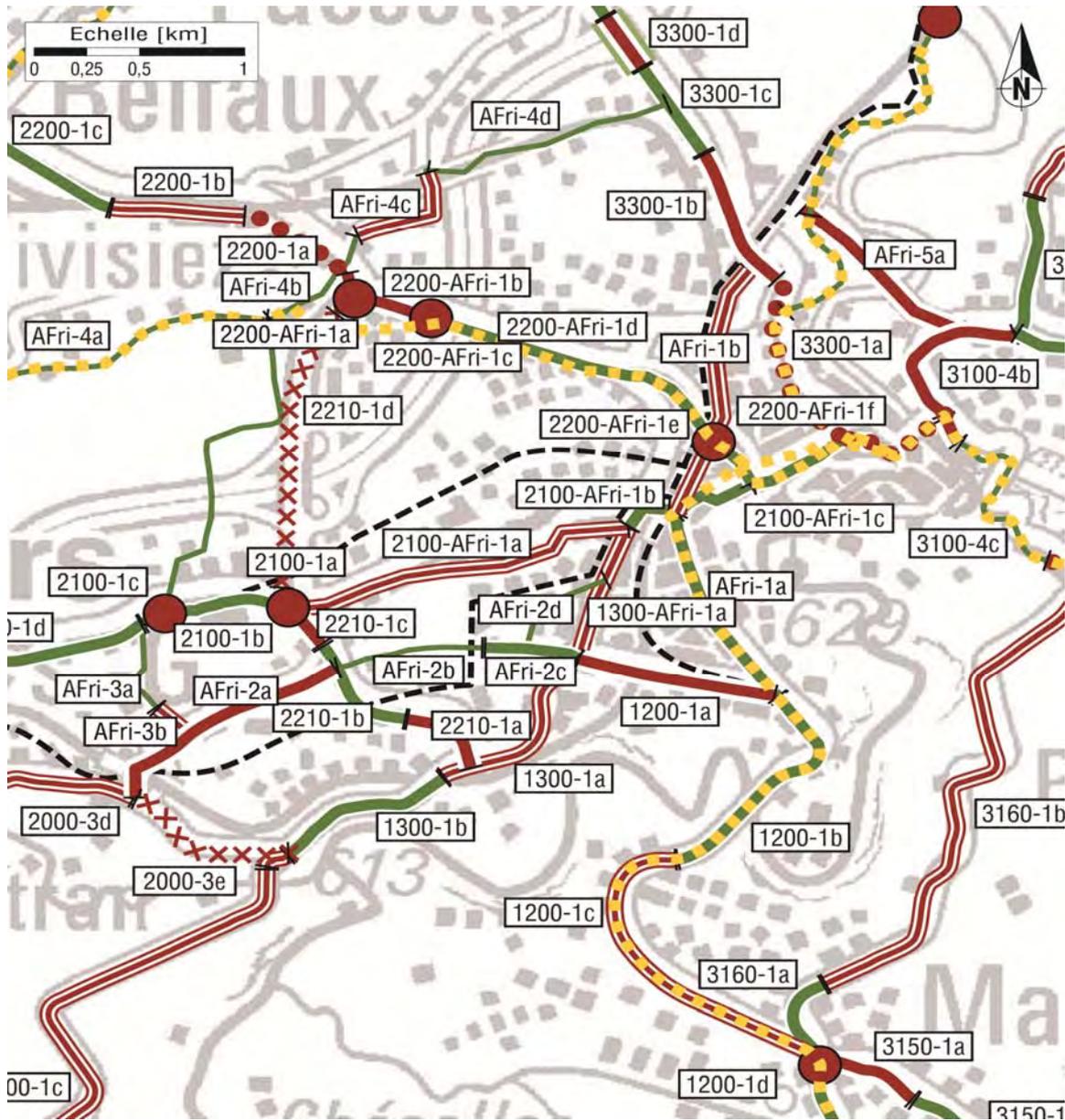
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	B1	A1	A2
Recommandations	Bande cyclable à la montée	Aucun aménagement spécifique nécessaire	Aménagements existants suffisants
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section	Route communale		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale	10.0 m		
Partie latérale gauche	Trottoir		
Partie latérale droite	Trottoir		
Topographie	plat		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		

Hiérarchie	1		
Classe de mesure	A1		
Recommandations	Aucun aménagement spécifique nécessaire		
<i>ou</i>			

Commentaires b : cheminement en site propre
d: zone 30 aménagée

AFri-3 Agglomération de Fribourg



AFri-3 Agglomération de Fribourg

	a	b	c
Statut section	Route communale	Route communale	
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche	Aucune marge	Élargissement possible	
Partie latérale droite	Aucune marge	Élargissement possible	
Topographie	montagneux	montagneux	
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	

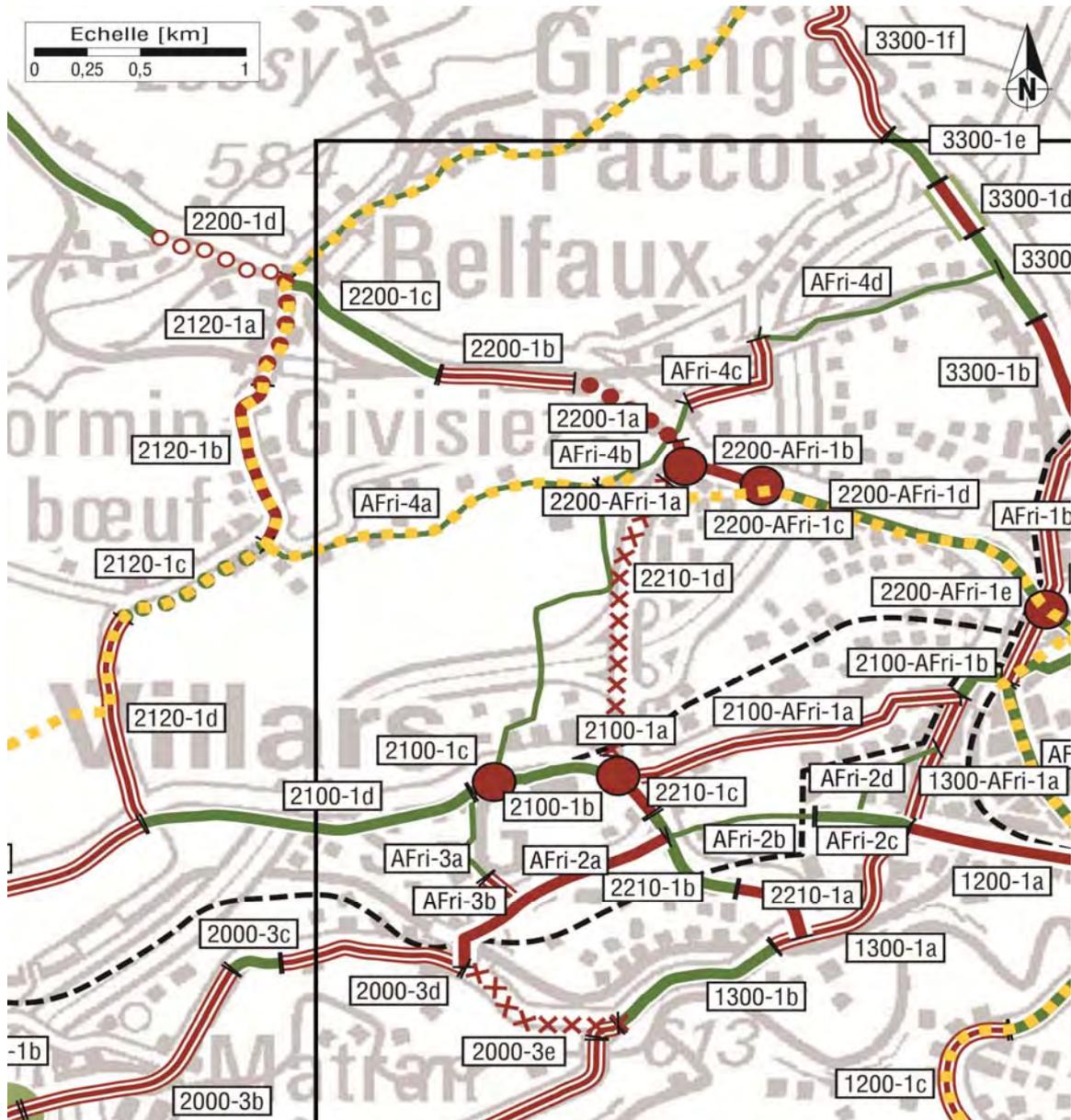
Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	A1	B2	
Recommandations	Aucun aménagement spécifique nécessaire	Piste mixte	
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires b : élargissement chemin piéton

AFri-4 Agglomération de Fribourg



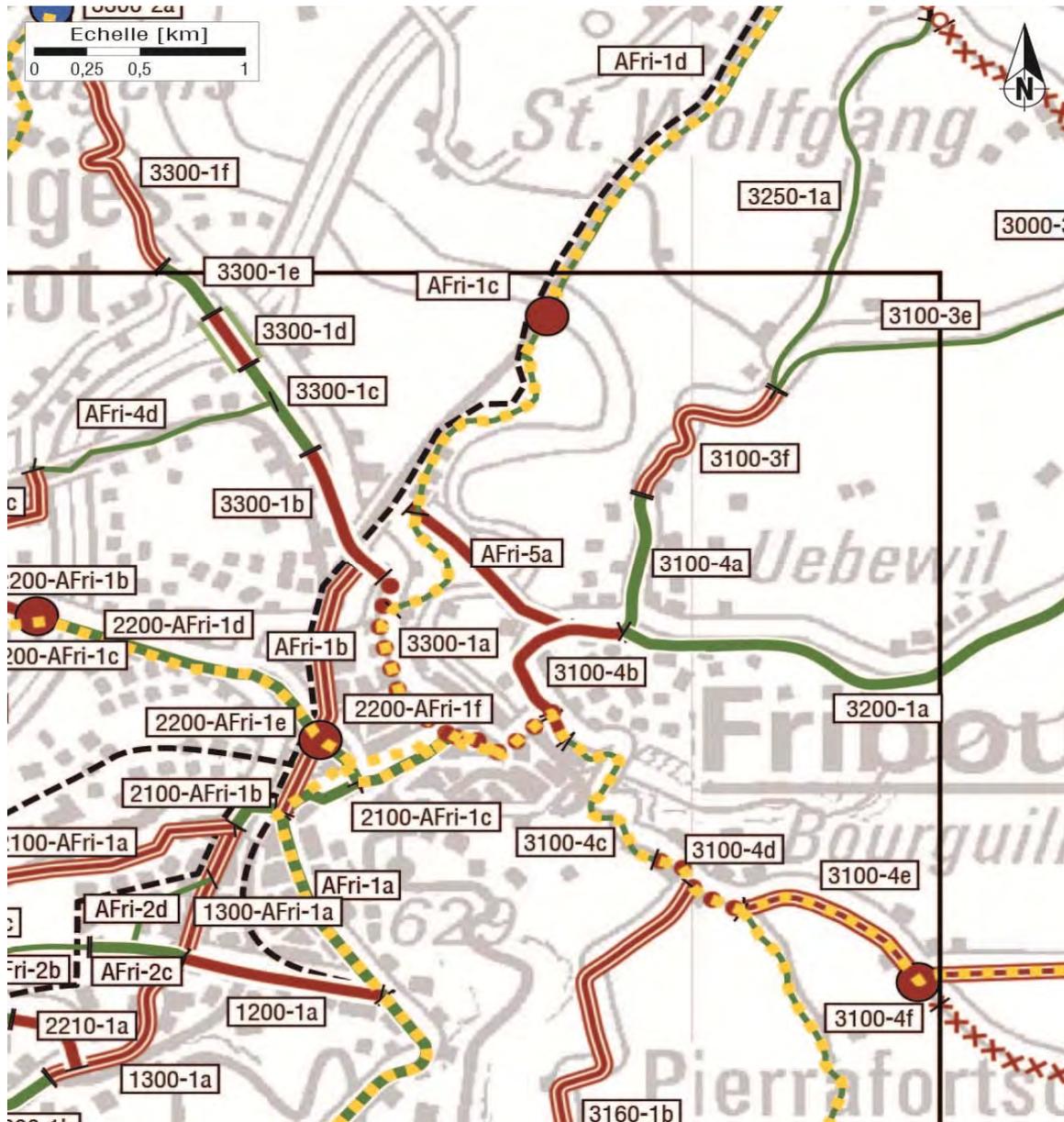
AFri-4 Agglomération de Fribourg

	a	b	c
Statut section	Route communale	Route communale	Route communale
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche		Trottoir	Trottoir
Partie latérale droite		Trottoir	Elargissement possible
Topographie	plat	plat	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	A1	A1	B2
Recommandations	Aucun aménagement spécifique nécessaire	Aucun aménagement spécifique nécessaire	Bandes cyclables
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section	Route communale		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie	vallonné		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		
Hiérarchie	1		
Classe de mesure	A1		
Recommandations	Aucun aménagement spécifique nécessaire		
<i>ou</i>			

Commentaires

AFri-5 Agglomération de Fribourg

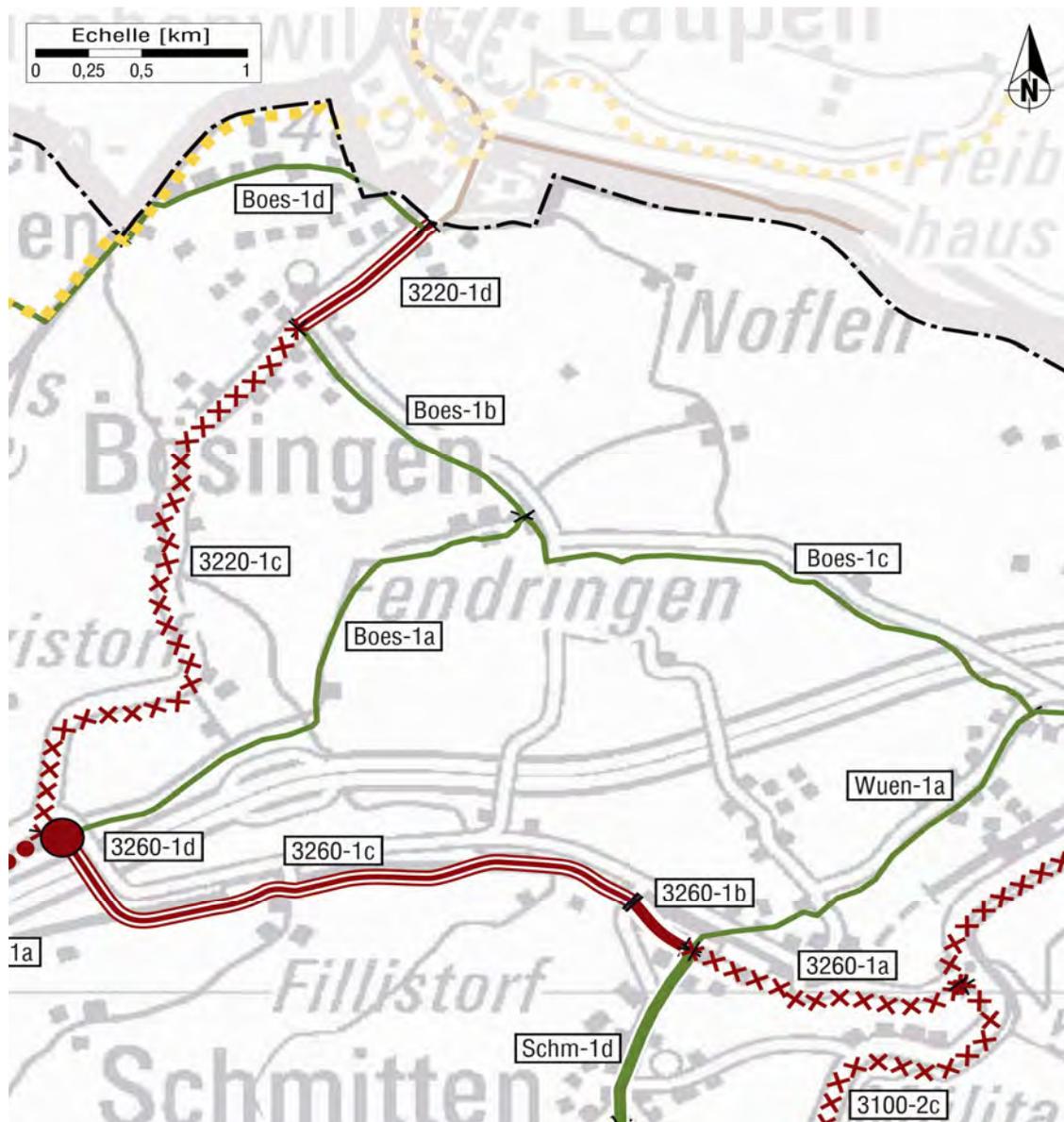


AFri-5 Agglomération de Fribourg

	a	b	c
Statut section	Axe prioritaire plat Aucun		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			
Hiérarchie	1 B1 Bandes cyclables		
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			
	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			
Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

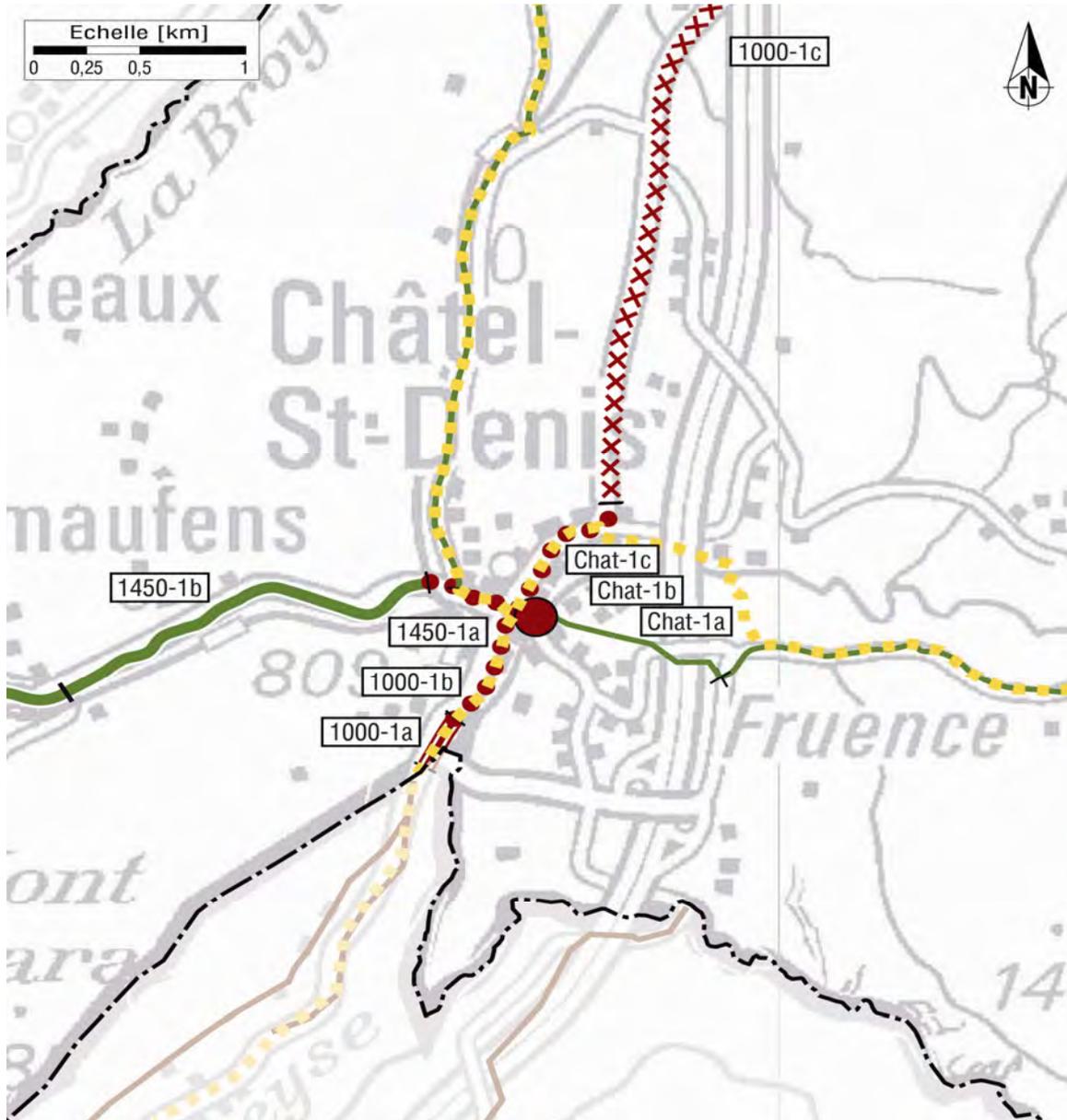
Commentaires a : pont de la poya, bandes cyclables en cours de réalisation

Boes-1 Bösing



Boes-1 Bösing			
	a	b	c
Status des Abschnittes	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Fahrbahnrand			
Rechter Fahrbahnrand			
Topografie	Flach	Flach	Flach
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	A1	A1	A1
Empfehlungen	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich
<i>oder</i>			
	d	e	f
Status des Abschnitts	Gemeindestrasse		
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie	Flach		
Best. Veloanlagen	Keine		
Hierarchie	1		
Massnahmeklasse	A1		
Empfehlungen	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich		
<i>oder</i>			
Bemerkungen			

Chat-1 **Les Paccots - Châtel-St-Denis**



Chat-1 Les Paccots - Châtel-St-Denis

	a	b	c
Statut section	Route communale	Route communale	Route communale
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale	6.0 m		5.5 m
Partie latérale gauche	Elargissement possible		Aucune marge
Partie latérale droite	Elargissement possible		Aucune marge
Topographie	vallonné	vallonné	plat
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	Aucun

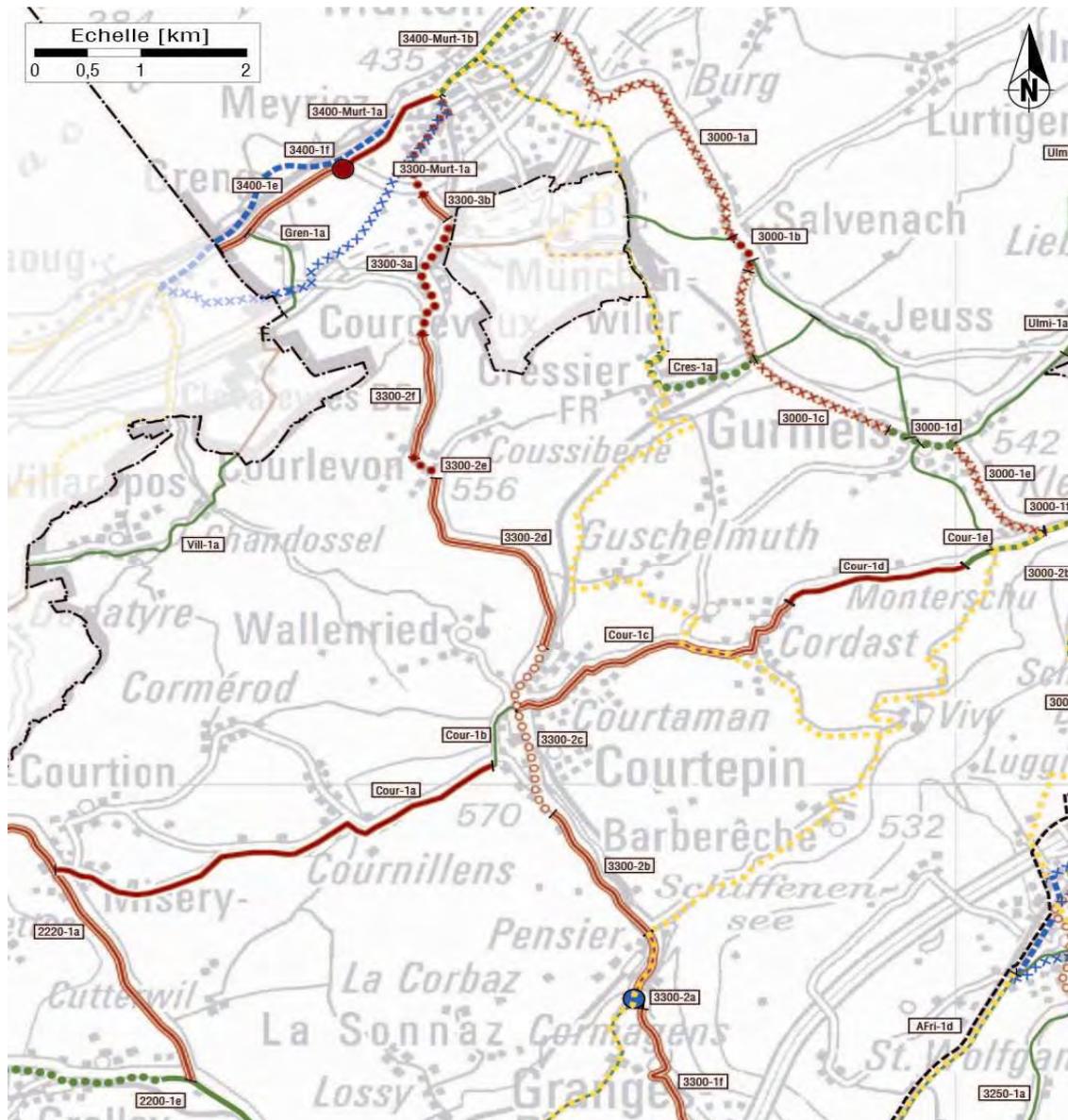
Hiérarchie	1	1	1
Classe de mesure	A1	B4	B3
Recommandations	Aucun aménagement nécessaire	Aménagement ponctuel	Concept Valtraloc
<i>ou</i>	Bandes cyclables		

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

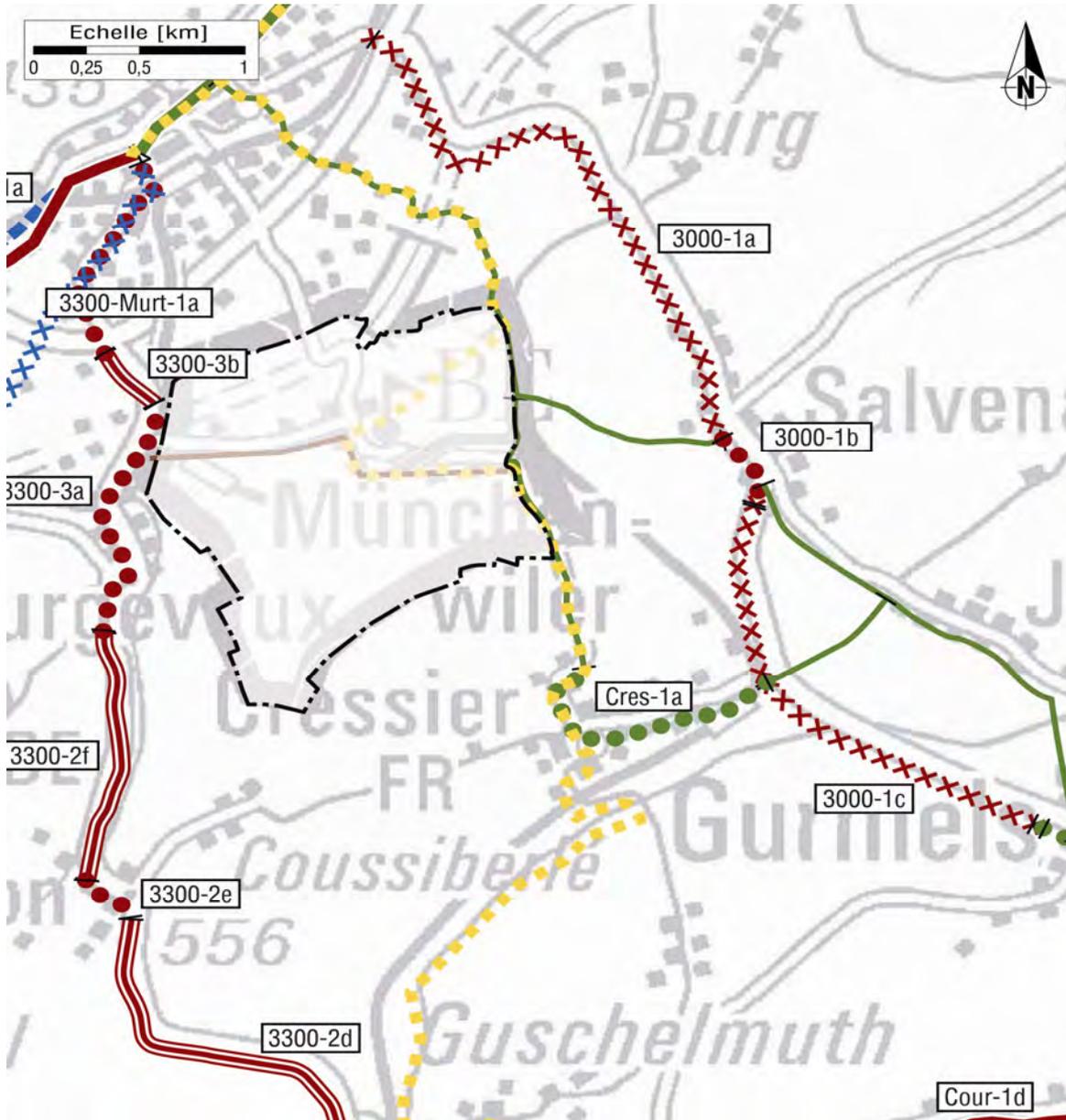
Commentaires b : carrefour rte de Montreux / route de la Péralla
 c : tronçon entre le carrefour b et le giratoire de la route Principale

Cour-1 **Miséry-Courtion - Courtepin - Kleingurmels**



Cour-1 Miséry-Courtion - Courtepin - Kleingurmels			
	a	b	c
Status des Abschnittes	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.0 m	6.5 m	6.0 m
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung leicht	Trottoir	Verbreiterung möglich
Topografie	Hügelig	Hügelig	Hügelig
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine
Hierarchie	1-2	1	1
Massnahmekategorie	B1	A1	B2
Empfehlungen	Demarkierung der Mittellinie	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich	Zwei Radstreifen
<i>oder</i>			
	d	e	f
Status des Abschnitts	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse	
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite	5.5 m	5.5 m	
Linker Seitenstreifen	Verbreiterung leicht	Verbreiterung leicht	
Rechter Seitenstreifen	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich	
Topografie	Hügelig	Hügelig	
Best. Veloanlagen	Keine	Ein Radstreifen Valtraloc realisiert	
Hierarchie	1	1	
Massnahmeklasse	B1	A2	
Empfehlungen	Demarkierung der Mittellinie	Realisierte Massnahmen ausreichend	
<i>oder</i>	Detailstudie		
Bemerkungen	a: Detailstudie an Orten schlechter Sichtverhältnisse (Kurven im Wald), Berücksichtigung der Velofahrer bei der Strassenraumgestaltung bei Courtion d: Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h ausserorts		

Cres-1 **Cressier**



Cres-1 Cressier

	a	b	c
Statut section	route communale Trottoir Aucune marge valloné Valtraloc réalisé		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

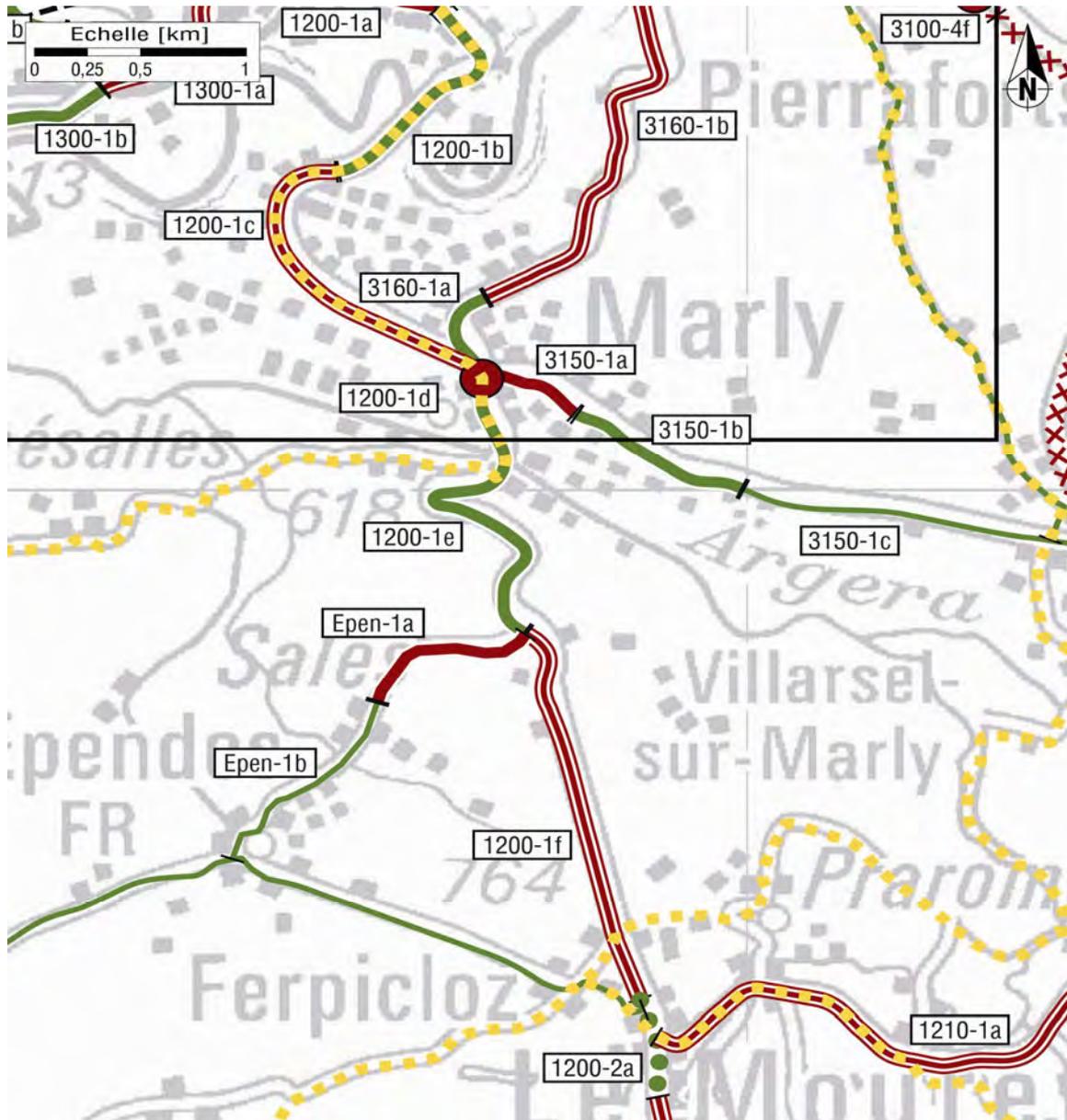
Hiérarchie	1 A3 Aménagements existants suffisants		
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

Epen-1 Villarsel-sur-Marly - Sâles - Ependes



Epen-1 Villarsel-sur-Marly - Sâles - Ependes

	a	b	c
Statut section	Route communale	Route communale	
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale	6.0 m	6.0 m	
Partie latérale gauche	Elargissement aisé	Elargissement possible	
Partie latérale droite	Aucune marge	Aucune marge	
Topographie	montagneux	montagneux	
Aménag. cyclables exist.	Aucun	Aucun	

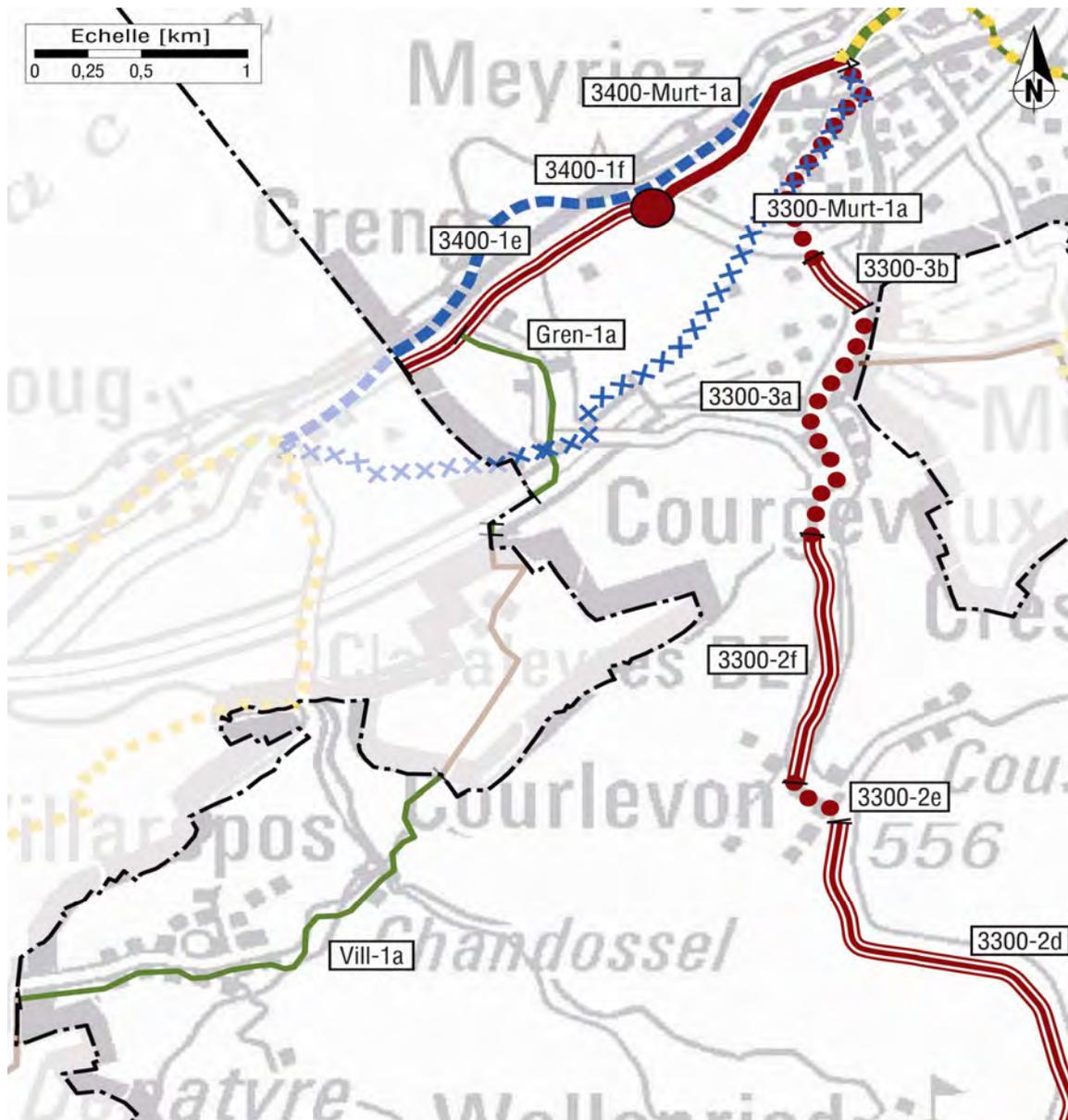
Hiérarchie	1	1	
Classe de mesure	B1	A1	
Recommandations	Bande cyclable à la montée	Aucun aménagement spécifique nécessaire	
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

Commentaires

Gren-1 **Greng**



Gren-1 Greng

	a	b	c
Status des Abschnittes	Gemeindestrasse		
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich		
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich		
Topografie	Flach		
Best. Veloanlagen	Keine		

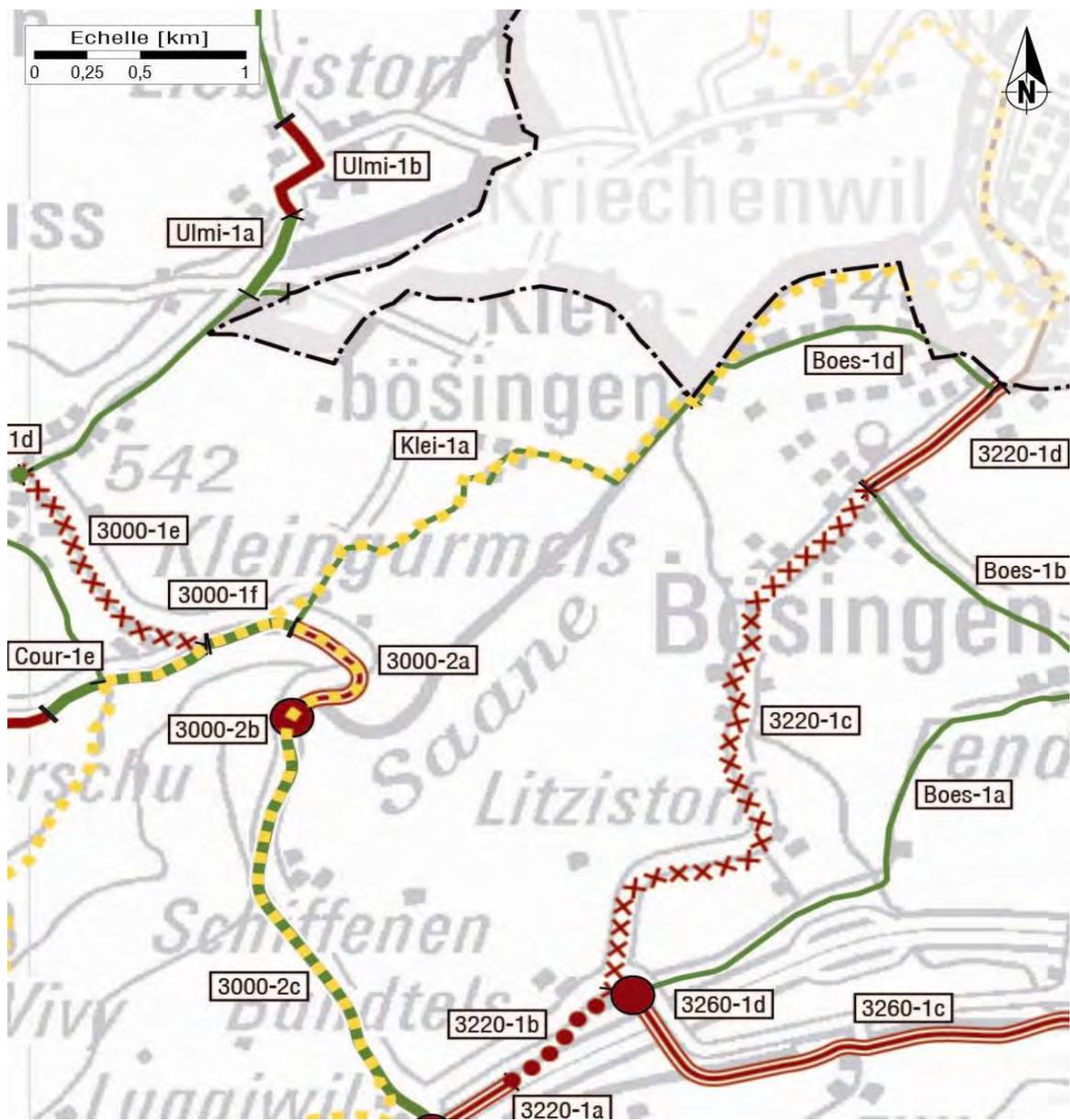
Hierarchie	2		
Massnahmekategorie	A1		
Empfehlungen	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich		
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen

Klei-1 Kleingurmels - Kleinbösingens - Laupen



Klei-1 Kleingurmels - Kleinbösinggen - Laupen

	a	b	c
Status des Abschnittes	Gemeindestrasse		
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite	5.5 m		
Linker Fahrbahnrand	Trottoir		
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung leicht		
Topografie	Gebirgig		
Best. Veloanlagen	Keine		

Hierarchie	1		
Massnahmekategorie	A1		
Empfehlungen	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich		
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

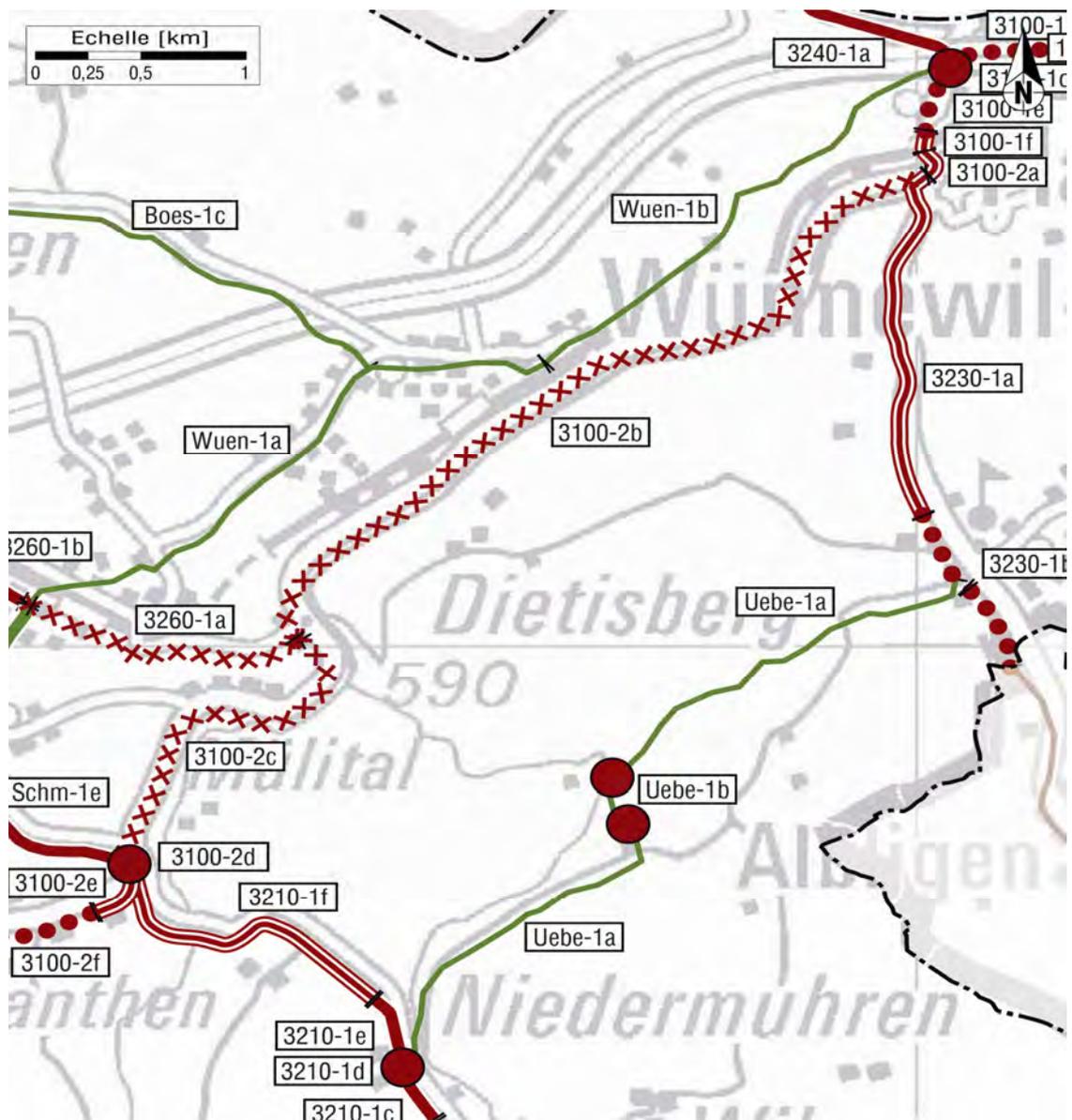
Bemerkungen

Schm-1 **Düdingen - Schmitten**



Schm-1 Düdingen - Schmitten			
	a	b	c
Status des Abschnitts	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.5 m	5.0 m	6.0 m
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich
Topografie	Hügelig	Hügelig	Hügelig
Best. Veloanlagen	Radstreifen bergwärts	Keine	Radstreifen bergwärts
Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	A2	A1	A2
Empfehlungen	Realisierte Massnahmen ausreichend	keine velospezifische Massnahmen erforderlich	Realisierte Massnahmen ausreichend
<i>oder</i>			
	d	e	f
Status des Abschnitts	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite	7.0 m	7.0 m	
Linker Seitenstreifen	Kein Spielraum	Verbreiterung möglich	
Rechter Seitenstreifen	Verbreiterung möglich	Verbreiterung leicht	
Topografie	Hügelig	Flach	Hügelig
Best. Veloanlagen	Radstreifen bergwärts	Keine	Keine
Hierarchie	1	1	1
Massnahmeklasse	A2	B1	A1
Empfehlungen	Realisierte Massnahmen ausreichend	Kernfahrbahn	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich
<i>oder</i>			
Bemerkungen	a: und c: Verkehrsberuhigung f: Kurzer Abschnitt zwischen Schm-1b und 3100-3c		

Uebe-1 Niedermuhren - Ueberstorf



Uebe-1 Niedermuhren - Ueberstorf

	a	b	c
Status des Abschnittes	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse	
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite	3.5 m	3.5 m	
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich	
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich	
Topografie	Gebirgig	Gebirgig	
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	

Hierarchie	1	1	1
Massnahmekategorie	A1	B4	
Empfehlungen	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich	Punktuelle Massnahme	
<i>oder</i>			

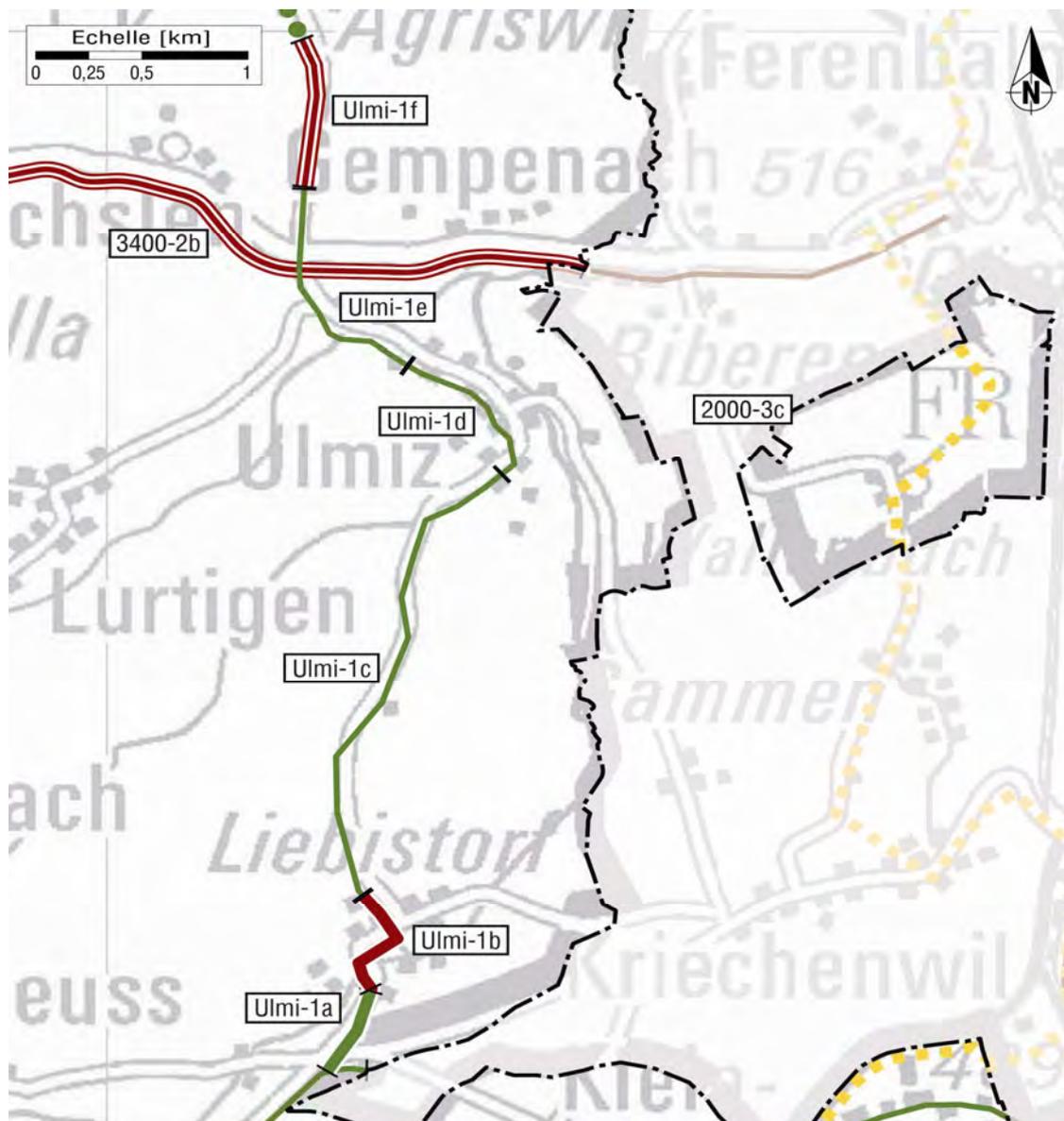
	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen b: Betrifft zwei Abschnitte ohne Belag

Ulmi-1

Liebistorf - Ulmiz - Kerzers



Ulmi-1 Liebistorf - Ulmiz - Kerzers

	a	b	c
Status des Abschnittes	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.5 m	6.0 m	6.5 m
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung leicht	Trottoir	Verbreiterung leicht
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Kein Spielraum	Verbreiterung leicht
Topografie	Hügelig	Hügelig	Flach
Best. Veloanlagen	Radstreifen bergwärts	Keine	Keine

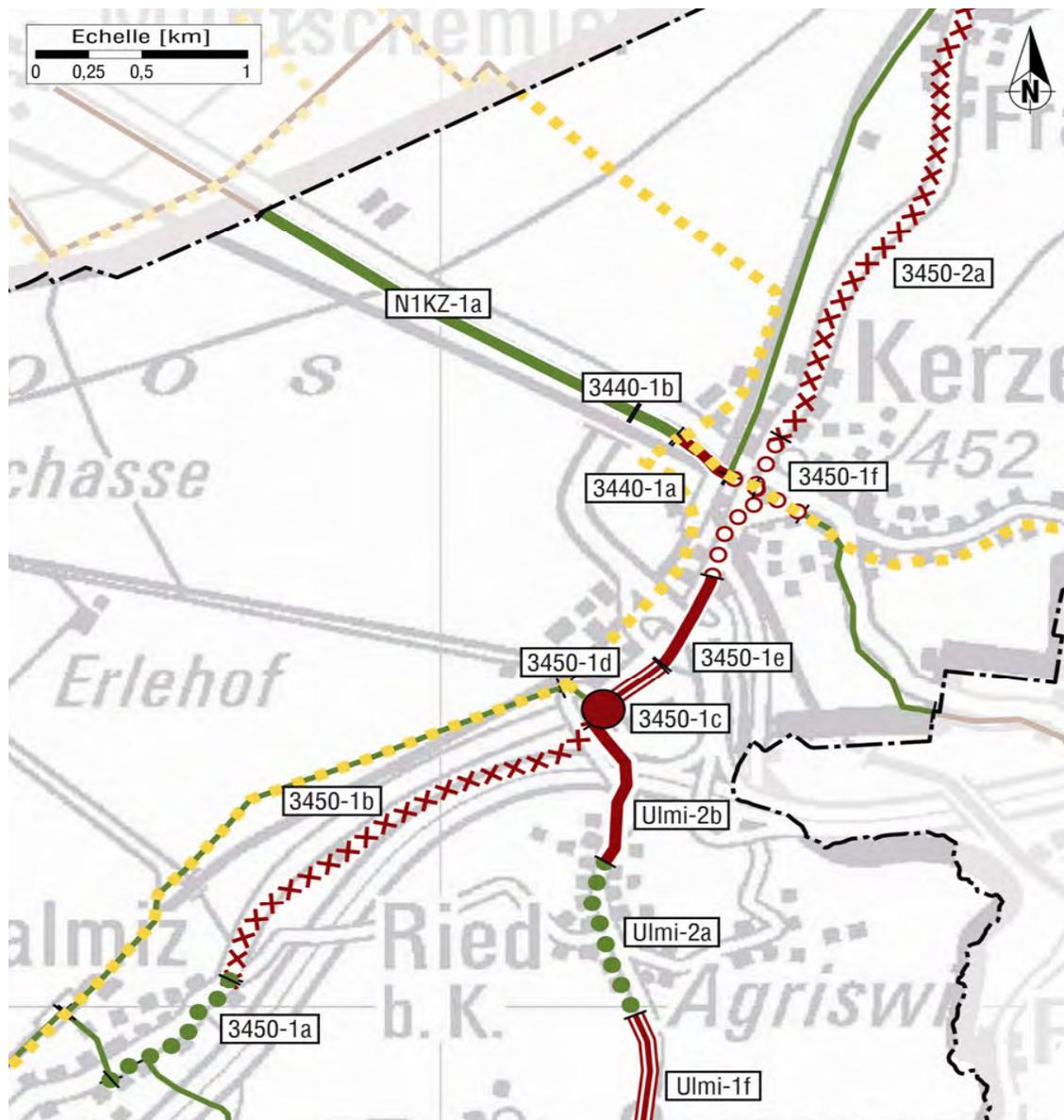
Hierarchie	1	1	2
Massnahmekategorie	A2	B1	A1
Empfehlungen	Realisierte Massnahmen ausreichend	Radstreifen bergwärts	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich
<i>oder</i>		Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern	

	d	e	f
Status des Abschnitts	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.0 m	6.5 m	6.0 m
Linker Seitenstreifen	Kein Spielraum	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich
Rechter Seitenstreifen	Trottoir	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich
Topografie	Hügelig	Hügelig	Hügelig
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	Keine

Hierarchie	2	2	2
Massnahmeklasse	A1	A1	B2
Empfehlungen	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich	Radstreifen bergwärts
<i>oder</i>			

Bemerkungen b: Massnahmen des Abschnittes a verlängern
d: Ortsdurchfahrt wurde bereits umgestaltet (nicht durch den Kanton verzeichnet)

Ulmi-2 **Liebistorf - Ulmiz - Kerzers**



Ulmi-2 Liebistorf - Ulmiz - Kerzers

	a	b	c
Status des Abschnittes	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse	
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite	6.0 m	7.0 m	
Linker Fahrbahnrand	Kein Spielraum	Verbreiterung leicht	
Rechter Fahrbahnrand	Kein Spielraum	Verbreiterung möglich	
Topografie	Flach	Gebirgig	
Best. Veloanlagen	Valtraloc realisiert	Keine	

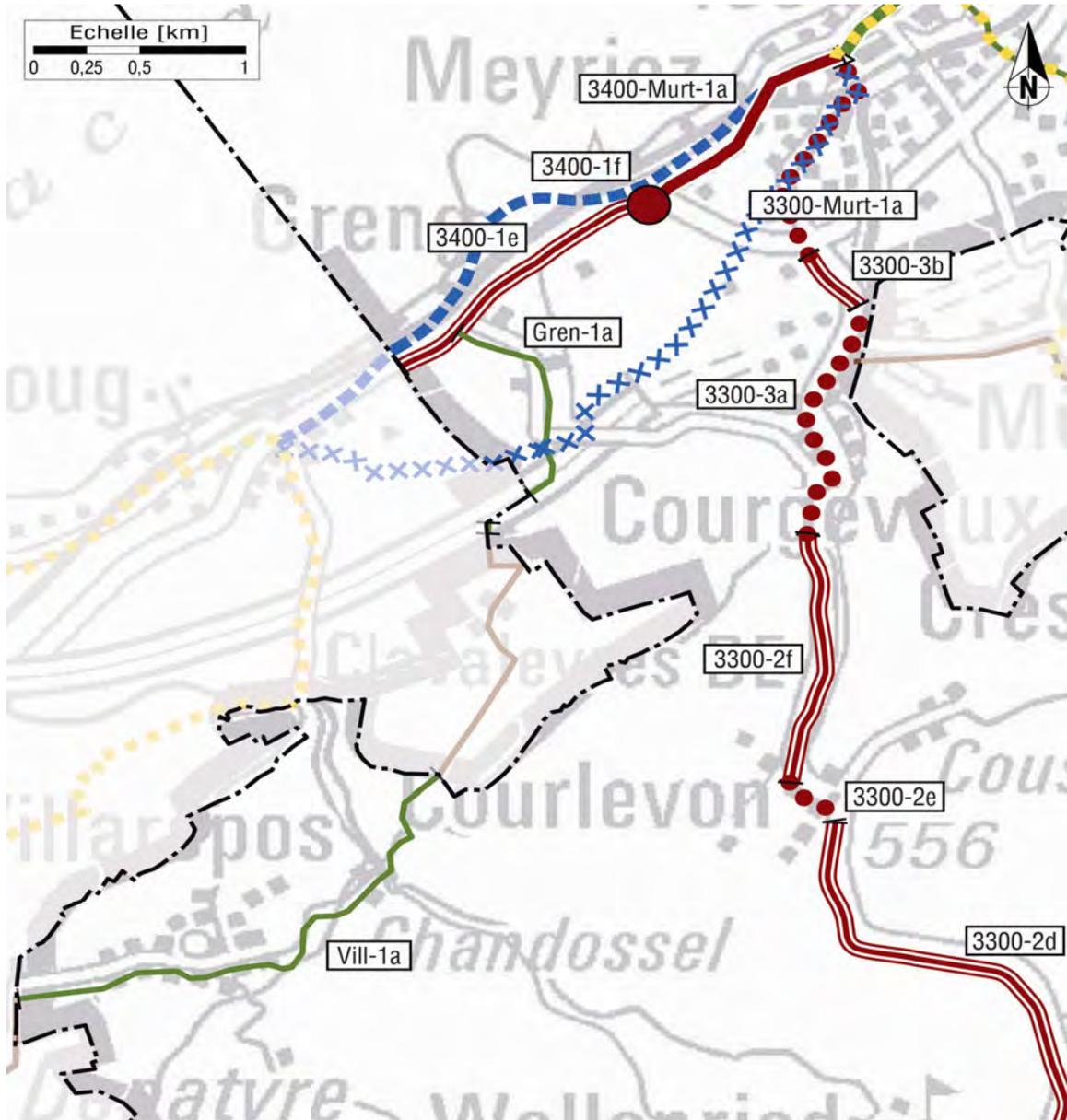
Hierarchie	1	1	
Massnahmekategorie	A3	B1	
Empfehlungen	Realisierte Massnahmen ausreichend	Radstreifen bergwärts	
<i>oder</i>			

	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			

Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			

Bemerkungen

Vill-1 **Villarepos**



Vill-1 Villarepos

	a	b	c
Statut section	Route communale		
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche	Elargissement possible		
Partie latérale droite	Elargissement possible		
Topographie	plat		
Aménag. cyclables exist.	Aucun		

Hiérarchie	2		
Classe de mesure	A1		
Recommandations	Aucun aménagement nécessaire		
<i>ou</i>			

	d	e	f
Statut section			
TJM 2010			
% PL			
Largeur minimale			
Partie latérale gauche			
Partie latérale droite			
Topographie			
Aménag. cyclables exist.			

Hiérarchie			
Classe de mesure			
Recommandations			
<i>ou</i>			

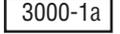
Commentaires

Wuen-1 Schmitten Bahnhof - Wünnewil - Flamatt			
	a	b	c
Status des Abschnittes	Gemeindestrasse	Gemeindestrasse	
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite	7.0 m	3.5 m	
Linker Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich	
Rechter Fahrbahnrand	Verbreiterung möglich	Verbreiterung möglich	
Topografie	Hügelig	Hügelig	
Best. Veloanlagen	Keine	Keine	
Hierarchie	1	1	
Massnahmekategorie	A1	A1	
Empfehlungen	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich	Keine velospezifische Massnahmen erforderlich	
<i>oder</i>			
	d	e	f
Status des Abschnitts			
DTV 2010			
% Lkw			
Min. Strassenbreite			
Linker Seitenstreifen			
Rechter Seitenstreifen			
Topografie			
Best. Veloanlagen			
Hierarchie			
Massnahmeklasse			
Empfehlungen			
<i>oder</i>			
Bemerkungen			

PLANIFICATION CANTONALE DU RESEAU CYCLABLE

KANTONALE VELONETZPLANUNG

ETAT 2012 / STAND 2012

Cat. Kat.	Besoin d'intervention Massnahmenbedarf		Libellé Bezeichnung
	oui / ja	non / nein	
A1 A2 A3		  	Aucun aménagement / Kein Massnahmenbedarf Aucun aménagement spécifique nécessaire / <i>Kein velospezifischer Massnahmenbedarf</i> Aménagements existants suffisants / <i>Realisierte Massnahmen ausreichend</i> Valtraloc réalisé / <i>Valtraloc realisiert</i>
B1 B2 B3 B4 B5 B6	    		Réseau cantonal utilitaire / Kantonales Alltagsvelonetz Aménagements a priori réalisables dans le gabarit actuel de la voirie / <i>Bauliche Massnahmen voraussichtlich innerhalb des bestehenden Querschnittes realisierbar</i> Aménagements nécessitant a priori un élargissement de la voirie ou une piste cyclable / <i>Massnahmen, welche voraussichtlich einen Ausbau des bestehenden Profils oder einen separaten Radweg erfordern</i> Valtraloc à réaliser ou à renforcer / <i>Valtraloc-Konzept erarbeiten oder nachbessern</i> Aménagements ponctuels / <i>Punktuelle bauliche Massnahmen</i> Valtraloc en cours de réalisation ou partiellement réalisé / <i>Valtraloc in Realisierung oder teilweise realisiert</i> Itinéraire à reporter sur un itinéraire alternatif / <i>Umlegung auf Alternativroute</i>
C1 C2 C3 C4	 	  	Réseau cantonal de cyclotourisme (sans VTT) / Kantonales Freizeitvelonetz (ohne Mountainbike) Itinéraires nationaux et régionaux de cyclotourisme SuisseMobile / <i>Nationale und regionale Velowanderrouden (SchweizMobil)</i> Aménagements longitudinaux / <i>Massnahmen entlang der Strecke</i> Aménagements ponctuels / <i>Punktuelle bauliche Massnahmen</i> Itinéraire à modifier / <i>Anzupassende Route</i> Nouvel itinéraire envisagé, à coordonner avec SuisseMobile / <i>Mit SchweizMobil Vorschlag für neue Route</i>
	       		Contenu du plan à caractère indicatif / Planinhalt indikativen Charakters Itinéraire national VTT SuisseMobile / <i>Nationale Bike-Route</i> Numéro de fiche : axe cantonal / <i>Blattnummer: Kantonale Strassenachse</i> Numéro de fiche : route communale en prolongement d'un axe cantonal / <i>Blattnummer: Gemeindestrasse als Verlängerung einer kantonalen Strassenachse</i> Numéro de fiche : route communale en complément du réseau / <i>Blattnummer: Netzergänzende Gemeindestrasse</i> Itinéraire structurant d'agglomération planifié / <i>Velohauptroute Agglomeration (geplant)</i> Périmètre des routes nationales / <i>Nationalstrassen-Perimeter</i> Frontière cantonale / <i>Kantonsgrenze</i> Itinéraires hors canton / <i>Ausserkantonale Routen</i>





ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG



Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

4. Principes - Page 1

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35
www.fr.ch/smo

Plan sectoriel vélo

—

Principes types d'aménagements cyclables

Novembre 2013 – Dossier de consultation

—

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

Table des matières

1. Contenu et buts	3
2. Principes généraux d'aménagement	3
2.1. Généralités	3
2.1.1. Etudes de détail	3
2.1.2. Catégories d'usagers	3
2.1.3. En long et en traversée	3
2.1.4. Autres aspects	4
2.2. En localité	4
2.3. Hors localité	4
3. Aménagements types en section	5
3.1. Mixité – aucun aménagement spécifique	5
3.1.1. Largeurs de chaussée	5
3.1.2. Valtraloc	6
3.2. Bande cyclable	6
3.3. Chaussée à voie centrale banalisée	6
3.4. Piste cyclable	8
3.5. Critères d'application	8
4. Aménagements ponctuels types	10
4.1. Carrefours giratoires	10
4.2. Carrefours à perte de priorité	10

1. Contenu et buts

La présente notice est l'un des six documents constituant le Plan sectoriel vélo, résultant de la révision de la planification cyclable cantonale (PCRC) de 1995.

Elle présente des principes types s'appliquant aux aménagements cyclables les plus fréquemment proposés dans la nouvelle planification cyclable cantonale. Sans remplacer les normes techniques existant à ce sujet (VSS notamment), ces principes permettent de définir certains standards pour le canton de Fribourg et ainsi de garantir une pratique uniforme sur l'ensemble du territoire.

2. Principes généraux d'aménagement

2.1. Généralités

2.1.1. Etudes de détail

Le plan "Planification cantonale du réseau cyclable " indique quels tronçons du réseau cyclable cantonal doivent faire l'objet d'aménagements en faveur des cycles et quel type de solution est envisagé. Des études de détail sont nécessaires pour chaque tronçon, qui permettront de prendre en compte tous les facteurs d'influence locaux et de concrétiser ainsi la mesure à réaliser.

Les principes exposés dans cette notice sont des recommandations générales permettant d'orienter les réflexions et d'accompagner le choix de l'aménagement à réaliser. Il est cependant essentiel de considérer chaque cas individuellement afin d'identifier les enjeux spécifiques et de proposer des mesures appropriées à la situation donnée.

2.1.2. Catégories d'usagers

Outre les facteurs explicités dans le rapport explicatif (charges de trafic, vitesse du trafic motorisé, déclivité), il est important de tenir compte des usagers potentiels du tronçon considéré, dans la mesure où les besoins des uns et des autres sont différents et que les réponses à apporter en termes d'aménagement sont à adapter.

Dans la mesure du possible, on essaiera de proposer un aménagement de base sur la route pour les cyclistes aguerris qui veulent atteindre leur but rapidement et directement, et de proposer en parallèle une alternative pour les usagers ayant des exigences plus élevées en matière de confort et de sécurité (écoliers et familles notamment).

La présence d'un itinéraire cyclotouristique ou d'un cheminement écolier a donc une influence sur le type d'aménagement choisi ainsi que sur le fait de réaliser un aménagement ou non.

2.1.3. En long et en traversée

Les aménagements cyclables sont aussi importants pour les déplacements le long de la route que pour les traversées d'axe. La sécurisation des mouvements de tourner-à-gauche et des traversées de chaussée est un point extrêmement important pour l'attractivité du réseau cyclable.

2.1.4. Autres aspects

Lors du choix de l'aménagement à réaliser ainsi que lors de son dimensionnement et projet, d'autres aspects sont à considérer également tels que la visibilité, la continuité avec les aménagements éventuellement déjà projetés ou réalisés en amont ou en aval du tronçon, ou l'accidentologie¹.

2.2. En localité

Les tronçons en localité se caractérisent par :

- > une urbanisation présente d'un ou des deux côtés de la route, qui limite la marge de manœuvre en termes de place disponible mais offre un cadre plus favorable en termes d'animation de l'espace public et de sécurité.
- > une limitation de vitesse générale à 50 km/h, avec des exceptions possibles à 30 km/h (modération) ou à 60 km/h (urbanisation dispersée, entrées de localité), soit une différence de vitesse relativement faible entre les cyclistes et le trafic motorisé.

La problématique rencontrée n'est pas uniquement liée aux cyclistes ; c'est plutôt l'axe dans son ensemble dont le caractère parfois plus routier qu'urbain peut inciter à des vitesses élevées, réduire la perméabilité transversale de l'axe pour les piétons et les cyclistes, et présenter un déficit de qualité des espaces publics.

Le principe type d'aménagement consiste alors en un (ré)aménagement de l'axe dans sa totalité, par exemple selon une démarche de type Valtraloc. En fonction de la vitesse visée, des charges de trafic rencontrées, les éléments modérateurs et les aménagements en faveur des cycles seront modulés, pouvant aller de la création d'espaces complètement partagés jusqu'à des bandes cyclables continues en passant par des mesures ponctuelles (sécurisation d'un tourner-à-gauche par ex.).

A noter qu'une piste cyclable est généralement peu adaptée : d'une part, les contextes de traversée de localité sont trop contraints pour que la place nécessaire soit disponible ; d'autre part, il faut encourager, à l'intérieur des localités, la cohabitation des différents usagers de l'espace et non procéder à une séparation stricte des flux.

2.3. Hors localité

Les tronçons hors localité se caractérisent par :

- > l'absence d'urbanisation et d'éclairage ;
- > une limitation de vitesse en général à 80 km/h, avec des exceptions possibles à 70 km/h lors de carrefours ou de débouchés nécessitant des vitesses légèrement réduites, soit une forte différence de vitesse entre les cyclistes et le trafic motorisé.

Les enjeux sont principalement liés à la sécurité des cyclistes sur la route², en raison de l'absence d'aménagements cyclables leur donnant de la place sur la chaussée et/ou sécurisant leurs mouvements de tourner-à-gauche et leurs traversées.

Le principe type d'aménagement consiste en l'attribution d'une voie de circulation propre aux cycles (aménagement de bandes cyclables), avec la sécurisation des traversées et mouvements de tourner-à-gauche (îlot, feux, franchissement indirect ou dénivelé, etc.).

¹ Il s'agit ici d'examiner si le tronçon considéré a été le lieu d'accidents les dernières années et d'identifier dans quelle mesure ces accidents peuvent être mis sur le compte d'un défaut de l'infrastructure ou non.

² Lors des études de projet, on considérera bien entendu également les besoins éventuels des piétons.

L'aménagement de pistes cyclables permet de mieux sécuriser les usagers les plus faibles (familles, écoliers) mais nécessite que :

- > les points d'accroche soient cyclo-conformes ou puissent être aménagés comme tels ;
- > l'homogénéité du tronçon soit garantie ;
- > l'entretien soit garanti.

Il est également envisageable de proposer un itinéraire alternatif (sur une infrastructure existante) pour autant que :

- > le détour et le dénivelé soient acceptables ;
- > les points d'accroche soient cyclo-conformes ou puissent être aménagés comme tels.

3. Aménagements types en section

Ce chapitre présente les caractéristiques types des principaux aménagements recommandés dans le cadre du plan "Planification cantonale du réseau cyclable".

3.1. Mixité – aucun aménagement spécifique

Aucun aménagement spécifique pour les cycles (bandes ou pistes cyclables) n'est nécessaire ou l'aménagement favorise suffisamment le partage de l'espace et la cohabitation entre usagers de la route (réaménagement d'axe de type Valtraloc, zone 30).

3.1.1. Largeurs de chaussée

Dans ces cas, la cyclo-conformité dépend du juste choix de la largeur de chaussée. En effet, celle-ci doit permettre à l'ensemble des usagers de la route de déterminer sans hésitation et sans erreur s'il est possible ou non de croiser ou de dépasser un autre véhicule en toute sécurité.

Les différentes études menées sur le sujet³ ont permis de mettre en évidence deux fourchettes de largeur particulièrement défavorables, et donc potentiellement dangereuses pour les cyclistes, usagers les plus vulnérables, quel que soit le niveau hiérarchique de la route et les charges de trafic qu'elle supporte :

- > largeur autour de 6,50 m (entre 6 et 7 m) qui correspondent à environ 3,25 m par voie de circulation, ce qui ne suffit pas pour le dépassement d'un cycle par une voiture à 80 km/h (largeur minimale nécessaire de 3,50 m) ;
- > largeur autour de 8 m (entre 7,75 m et 8,50 m) qui correspondent à environ 4 m par voie, ce qui ne suffit pas pour le dépassement d'un cycle par un poids lourd ou un bus à 80 km/h (largeur minimale nécessaire de 4,20 m).

Les autres fourchettes de largeur sont plus ou moins adéquates en fonction du niveau hiérarchique de l'axe considéré, des charges de trafic et de la part des poids lourds. Pour plus de détails, on se référera aux études susmentionnées.

³ Notamment SVI 1999 / 135 "Konfliktanalyse bei Mischverkehr" et les recommandations du Service des ponts et chaussées du canton de Berne (Oskar Balsiger).

3.1.2. Valtraloc

La démarche à suivre ainsi que les mesures recommandées pour le réaménagement de traversées de localité sont décrites dans le guide VALTRALOC 2001⁴, auquel on se référera par ailleurs. Deux aspects sont à mettre ici en évidence :

- > l'absence de marquage médian en localité – dans la mesure où les charges de trafic l'autorisent – permet d'atténuer le caractère routier d'un axe ;
- > en présence de charges de trafic motorisé importantes (TJM > 10'000 véh/j), des bandes cyclables sont indispensables à la sécurisation des cyclistes.

3.2. Bande cyclable

La bande cyclable permet de sécuriser les cyclistes pour autant que sa largeur soit suffisante. Celle-ci dépend du gabarit du cycliste en déplacement mais aussi de l'importance de l'axe, respectivement de la charge de trafic qui y circule. On considère comme largeur minimale de la bande cyclable, à plat :

- > le long d'un axe routier structurant (réseau primaire) : 1,50 m
- > le long d'axes de hiérarchie inférieure (réseau secondaire) : 1,30 m

Pour les longues rampes de plus de 4%, la bande sera élargie pour tenir compte de la plus grande différence de vitesses entre un cycle et un véhicule (cf. norme VSS SN 640 201 de 1992). En courbe et le long d'obstacles (murs, barrières, etc.), une surlargeur est également à prévoir.

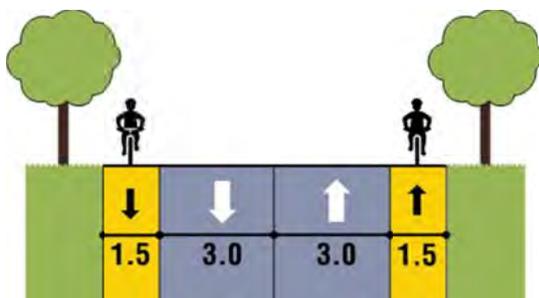


Figure 1 – Profil-type avec bandes cyclables des deux côtés de la chaussée (axe routier structurant)

En localité, les bandes cyclables peuvent être combinées avec les voies bus.

3.3. Chaussée à voie centrale banalisée

Les chaussées à voie centrale banalisée, soit présentant deux voies de circulation sans marquage médian, sont proposées lorsque des bandes cyclables sont nécessaires dans des contextes très contraints en termes de place disponible. La largeur de la voie centrale banalisée doit permettre le croisement de deux véhicules motorisés à vitesse réduite, soit environ 30 km/h. Les chaussées à voie centrale banalisée ne sont envisageables qu'en localité.

Il est possible d'avoir une chaussée à voie centrale banalisée avec une seule bande cyclable latérale, par exemple en présence d'une longue rampe de plus de 4% (bande cyclable à la montée uniquement) ou d'un trottoir ou d'un chemin de débord utilisable par les cycles sur un côté.

⁴ Canton de Fribourg – Direction des travaux publics – Guide VALTRALOC 2001 – Projets de valorisation de traversées des localités : acteurs, processus et composants d'aménagement – Décembre 2011.

Les largeurs de ce type d'aménagement dépendent des charges de trafic et de la vitesse des véhicules. En général, il faudrait qu'elles correspondent au schéma ci-dessous, de façon à éviter la circulation en continu des véhicules motorisés sur la bande cyclable :

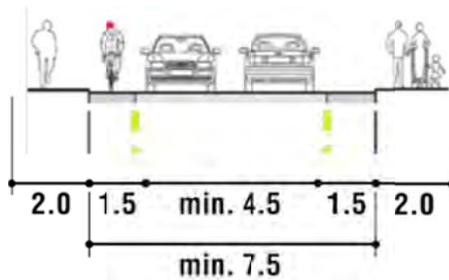


Figure 2 – Profil-type d'une chaussée à voie centrale banalisée

Au droit des passages pour piétons et des intersections, les bandes cyclables sont à interrompre pour éviter des dépassements dangereux et indiquer aux cyclistes où se trouve la zone d'attente avant de bifurquer. Aux intersections, un aménagement spécifique, si possible combiné avec une traversée piétonne, est préconisé.

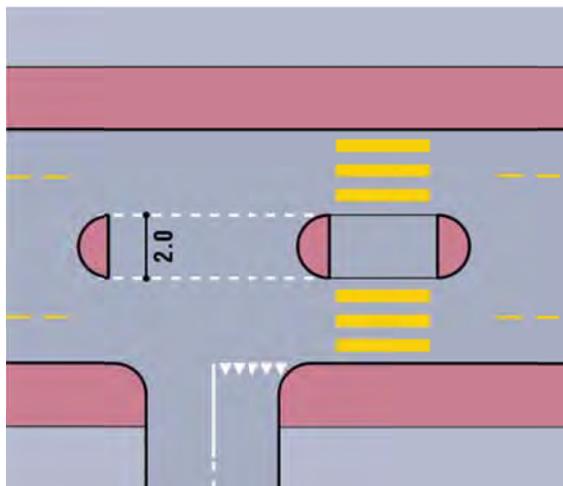


Figure 3 – Exemple d'aménagement d'une intersection avec traversée piétonne sur une chaussée à voie centrale banalisée

L'efficacité des chaussées à voie centrale banalisée sur la modération de la vitesse du trafic motorisé ainsi que sur le sentiment de sécurité des cyclistes est très variable. Les spécificités locales et les caractéristiques du trafic jouent un rôle déterminant. Autant certains cas fonctionnent très bien, autant d'autres ne donnent pas particulièrement plus satisfaction que la situation sans marquage. Il s'agit donc d'étudier en détail la pertinence d'un tel aménagement, voire de procéder à une phase de test qui permettra d'évaluer l'efficacité de la mesure avant sa réalisation définitive.

Plus d'informations se trouvent dans les références suivantes :

- > OFROU – Expériences faites avec des chaussées à voie centrale banalisée à l'intérieur de localités (CD-ROM) – 2006
- > Recherche SVI 44/97 – Kernfahrbahnen – Rapport final – Metron AG - 1999
- > Recherche SVI 2000/388, Kernfahrbahnen auf Ausserortsstrecken, Jean-Louis Frossard GmbH, Zürich, 2006
- > Recherche SVI 2004/053, Mehr Sicherheit dank Kernfahrbahnen?, ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Zentrum Urban Landscape / IAP Institut für Angewandte Psychologie, Winterthur, Frossard GmbH, Zürich und verkehrsteiner AG, Bern, 2012.

3.4. Piste cyclable

Les pistes cyclables sont des voies de circulation destinées aux cyclistes, parfois en mixité avec les piétons, séparées physiquement de la route en général par un accotement végétalisé.

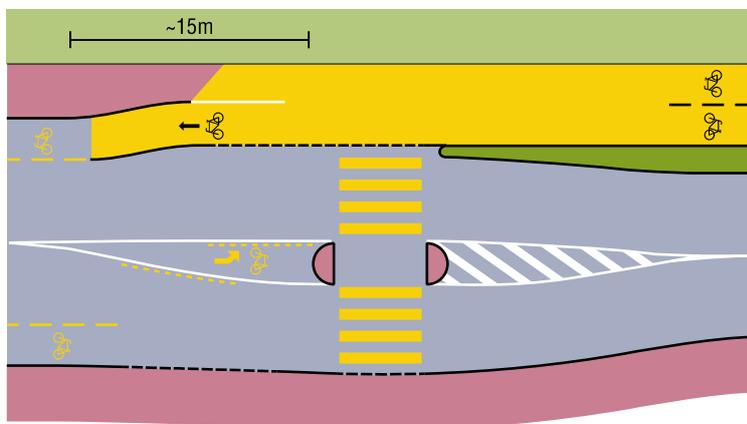
La largeur d'une piste cyclable varie selon la topographie et la fréquentation. Il faut compter une largeur de :

- > 2 m pour une piste cyclable unidirectionnelle ;
- > 2,50 m pour une piste bidirectionnelle.

Les pistes sont élargies en cas de longues rampes ou si elles sont partagées avec les piétons.

La pertinence d'une piste cyclable est à étudier en détail, en tenant compte notamment des aspects suivants :

- > Les pistes cyclables offrent un confort et une sécurité augmentés à leurs usagers. Elles sont donc particulièrement adaptées pour des tronçons utilisés par des cyclistes moins aguerris ou en cas de fortes charges de trafic.
- > Les pistes cyclables bidirectionnelles sont à réaliser si possible du côté de la route qui comporte le moins d'accès (chaque traversée est source de conflit), ce qui toutefois limite leur accessibilité pour les affectations présentes le long du tracé.
- > Les points de transition entre une piste cyclable bidirectionnelle et la chaussée (par exemple en entrée/sortie de localité) sont particulièrement délicats et doivent être aménagés afin de sécuriser la traversée de la chaussée qui est nécessaire pour un des sens de circulation.



NB : les bordures sont à abaisser au droit de la traversée afin de permettre un mouvement de tourner-à-gauche indirect.

Figure 4 – Exemple d'aménagement de la transition entre une piste cyclable bidirectionnelle et des bandes cyclables des deux côtés.

3.5. Critères d'application

La figure 5 présente les aménagements cyclables favorables ou non en fonction des caractéristiques du réseau routier. Le but de ce tableau est d'accompagner le choix de l'aménagement adéquat, lorsque la nécessité de mesures en faveur des cycles a déjà été identifiée ; il ne sert pas à définir si un aménagement est nécessaire ou non.

Il est important de considérer la combinaison des différents critères et d'effectuer une pondération ad hoc. De même, les cas favorables et défavorables indiqués ci-après sont des indications d'ordre général ; des exceptions sont possibles.

Dans tous les cas, une étude est nécessaire. Celle-ci tiendra compte des spécificités locales du tronçon considéré et d'aspects tels que la présence d'un cheminement écolier ou d'un itinéraire cyclotouristique, l'accidentologie, la visibilité ainsi que la continuité avec les aménagements éventuellement existants en amont ou en aval du tronçon considéré.

En termes de charge de trafic, le tableau s'appuie sur le critère du trafic journalier moyen (TJM). Il faut cependant pour chaque situation donnée vérifier si le TJM représente aussi le cas de charge déterminant pour la sécurité des cyclistes. Dans certains cas, le TJM sera peu élevé, mais les heures de pointe très marquées (itinéraires de court-circuit par exemple) et un aménagement sera nécessaire par rapport à ces pointes de trafic. Un autre exemple est celui des régions touristiques où le cas de charge déterminant sera celui des week-ends de beau temps.

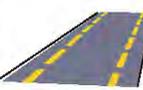
Légende :  cas favorable  cas favorable sous certaines conditions  cas défavorable  non déterminant	mixité - espace partagé (p.ex. Valtraloc, zone 30) 	bandes cyclables 	bande cyclable à la montée 	chaussée à voie centrale banalisée 	piste(s) cyclable(s) uni- ou bidirectionnelle(s) 
Critères : Charges de trafic (TJM)  TJM < 3'000 véh/j 3'000 véh/j < TJM < 5'000 véh/j 5'000 véh/j < TJM < 10'000 véh/j TJM > 10'000 véh/j	✓ (✓) ✗ ✗	(✓) (✓) ✓ ✓	(✓) (✓) (✓) (✓)	(✓) (✓) (✓) ✗	- - (✓) (✓)
Limitation de vitesse  30 km/h 50 - 60 km/h (localité) 70 - 80 km/h (hors localité)	✓ (✓) ✗	✗ ✓ ✓	(✓) (✓) (✓)	✗ ✓ ✗	✗ (✓) ✓
Déclivité  faible (0 - 2 %) modérée (2 - 5 %) forte (> 5 %)	- - -	- - -	✗ (✓) ✓	✓ (✓) (✓)	- - -
Accès (routiers) latéraux (densité du tissu urbain)  peu nombreux nombreux	- -	- -	(✓) ✓	(✓) ✗	(✓) ✗

Figure 5 – Critères d'application pour les mesures types

4. Aménagements ponctuels types

4.1. Carrefours giratoires

Aux carrefours giratoires, le cycliste doit circuler au milieu de la voie d'entrée ainsi qu'au milieu de l'anneau afin de ne pas se faire dépasser par un véhicule motorisé.

Les giratoires cyclo-conformes présentent les caractéristiques suivantes :

- > une voie sur l'anneau et une voie par branche (si possible en termes de capacité) ;
- > déflexion importante du giratoire pour diminuer les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés ;
- > by-pass, sous certaines conditions, pour les mouvements les plus chargés ;

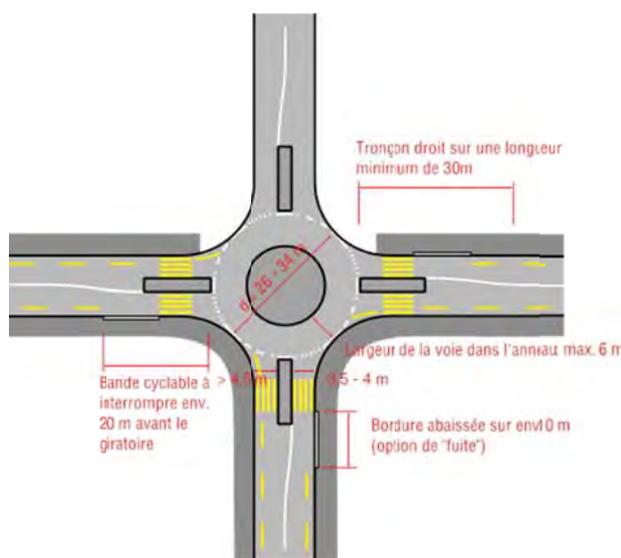


Figure 6 – Exemple d'aménagement d'un carrefour giratoire cyclo-conforme⁵

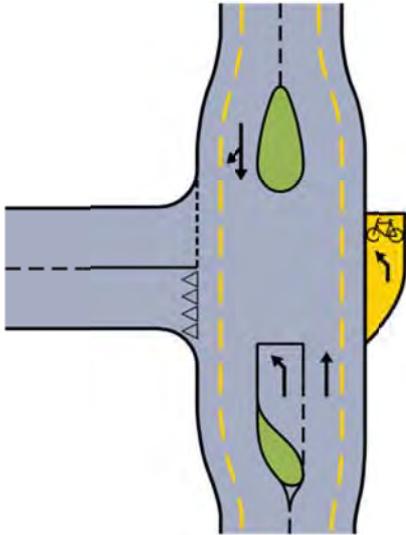
4.2. Carrefours à perte de priorité

La sécurité des mouvements tournants des cycles dans les carrefours à perte de priorité, à 3 ou 4 branches, peut être améliorée si l'aménagement et le dimensionnement du carrefour tient compte des éléments suivants :

- > longueur minimale des présélections et/ou limitation de vitesse ainsi qu'adaptation de la géométrie du carrefour en conséquence ;
- > suppression des voies de décélération, d'accélération et des by-pass, dans la mesure du possible en termes de capacité ;
- > îlots séparateurs matérialisés (ou végétalisés) des voies de circulation au droit de l'intersection afin de protéger les mouvements tournants et/ou de permettre la traversée en deux temps ;

⁵ Source : Gestion des cycles aux abords des routes à grand débit (RGD), guide de recommandations, Conférence Vélo Suisse, juin 2012

- > possibilité d'un tourner-à-gauche indirect pour les cyclistes moins chevronnés ou en guise d'alternative lors de charges de trafic élevées empêchant le changement de voie au moment adéquat, par marquage ou aménagement d'une zone spécifique (cf. figure 7 pour les carrefours à 3 branches).



NB : Zone de tourner-à-gauche latérale avec bordure basse.

Figure 7 – Exemple d'aménagement cyclo-conforme d'un carrefour à perte de priorité à 3 branches

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35
www.fr.ch/smo

Novembre 2013